இயல்வலு

நெருக்குவாரத்தை / கட்டுப்படுத்தல்

ஆண்டறிக்கை
2017



வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி

தூரநோக்கு

“ஆசியா பிரதேசத்தில் சிறந்த வினைத்திறனானதும் சினேக பூர்வமானதுமான விமானப் போக்குவரத்துச் சேவைகள் வழங்குனராதல்”

தூரநோக்குக் கூற்று

“நாட்டதாரர் திருப்தியை உறுதிசெய்யும் அதேவேளை சிறந்த நடைமுறைகளுடன் கூடிய போட்டிமிக்க விமான சேவை வசதிகள் மற்றும் சேவைகளை வழங்குவதற்கு எத்தனித்தல்.”

இயல்வலு நெருக்குவாரம் ...

ஆரம்பத்தில் 6 மில்லியன் பயணிகளை மாத்திரம் கையாள்வதற்கு விருத்தி செய்யப்பட்ட சர்வதேச விமான நிலையம் ஒன்றினை 10 மில்லியன் பயணிகள் பயன்படுத்துவதனை கற்பனை செய்து பாருங்கள்!

விமானப் போக்குவரத்துச் சுற்றுவட்டாரத்தில் இன்று BIA முகங்கொடுக்கும் திருப்புமுனைப் பிரச்சினைகளுள் ஒன்று இயல்வலு நெருக்குவாரம் ஆகும். BIA யின் கண்ணோட்டத்தில் இயல் வலுவானது தற்போதைய உட்கட்டமைப்பின் விளைவுத்திறன், தொழில்நுட்பம், செயன்முறை முகாமைத்துவம், வினைத்திறனான மனிதவள முகாமை மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தற் சட்டகம் ஆகியவற்றில் தங்கியுள்ளது. இந்தக் காரணிகள் விளைவுத் திறனாக முகாமைப்படுத்தப்படாத இடத்து, அது சகல நாட்டதாரர்களுக்கும் திருப்திகரமான சேவைகள் வழங்குவதில் தடைகளை ஏற்படுத்தும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

BIA, ஏற்கனவே அதன் இயல்வலுவின் 1.6 மடங்கிற்கு மேலாக தொழிற்படுவதிலிருந்து இயல்வலு நெருக்குவாரத்திற்கு முகங்கொடுக்கின்றது. இன்று இலங்கையின் பிரதான நுழைவாயிலாக BIA இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்த விளைகின்றது.

எனவே, கம்பனியானது அதன் கூட்டிணைவுத் தந்திரோபாயத்தை ஒரு “வெற்றிச் சூத்திரம்” ஆக மாற்றுவதற்கு நாம் தளராது இயல்வலு நெருக்குவாரத்தினை கட்டுப்படுத்த வேண்டும்.

2017 ஆம் ஆண்டு பூராகவும் ஆரம்பித்து நடைமுறைப்படுத்தி, எமது தொடர்ச்சியான அவாவாக கொண்டுள்ள வெற்றியை நோக்கிய கதை இதுவே. ...

உள்ளடக்கம்

நிதிசார்ந்த முக்கிய அடைவுகள் 01
செயற்பாட்டு முக்கிய அடைவுகள் 02

சரித்திர மைல்கற்கள் 03
தவிசாளரின் மீளாய்வு 05
பணிப்பாளர் சபை 09
சிரேஷ்ட முகாமை 13

கம்பனி செயற்பாடுகள் பற்றிய பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை 15
கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக்குழுவின் (AMC) அறிக்கை 21
முகாமைக் கலந்தாய்வும் பகுப்பாய்வும் 25
நிதி மீளாய்வு 55
மனிதவள முகாமை 62
கூட்டிணைவு ஆளுமை 71
இடர் முகாமைத்துவம் 78

சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை 90
முற்றடக்க வருமானக் கூற்று 95
நிதிநிலைக் கூற்று 96
உரிமையாண்மை மாற்றங்கள் பற்றிய கூற்று 97
காசுப்பாய்வுக் கூற்று 98
நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள் 99
கூட்டிணைவுத் தகவல்கள் 132

நிதிசார்ந்த

முக்கிய அடைவுகள்

	2017 ரூபா மில்லியன்	2016 ரூபா மில்லியன்	2017 /2016 +/- %	2015 ரூபா மில்லியன்	2016 /2015 +/- %
இலாப நட்டம்					
விற்பனைப் புரள்வு	20,758	18,329	13%	15,698	17%
தேய்மானத்தின் முன் தொழிற்பாட்டு செலவு	8,307	7,990	-4%	7,477	-7%
EBITDA வட்டி, வரி, தேய்மானத்திற்கு முந்திய வருமானம்	**12,373**	**10,264**	21%	**8,127**	26%
நிலையான சொத்துக்கள் தேய்மானம்	2,222	2,652	16%	2,648	-0.2%
நிகர நிதிக் கிரயம் / (வருமானம்)	(590)	779	+100%	3,196	76%
வரிக்கு முன் இலாபம்	**10,820**	**6,909**	57%	**2,378**	+100%
வருமான வரி	2,105	(11)	-100%	1,561	+100%
வரிக்குப் பின் இலாபம்	**8,715**	**6,920**	26%	**817**	+100%
உரிமையாண்மைப் பங்குதாரர்களுக்கான இலாபம்	8,715	6,920	26%	817	+100%
காசுப் பாய்வுகள்					
பங்கிலாபங்கள்	850	1,500	-43%	497	+100%
டிசம்பர் 31 இல் காசும் காசுச் சமானங்களும்.	30,327	22,708	34%	15,550	46%
ஆண்டின் மொத்த மூலதனச் செலவு	9,473	2,400	+100%	617	+100%
நிதி நிலை					
டிசம்பர் 31 இல் பங்குதாரர் நிதியம்	23,264	16,436	42%	11,012	49%
டிசம்பர் 31 இல் நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்களின் மொத்த முன்கொணரற் தொகை	52,405	43,471	21%	44,079	-1%
டிசம்பர் 31 இல் மொத்த நடைமுறை சொத்துக்கள்	34,615	27,627	25%	21,206	30%
டிசம்பர் 31 இல் மொத்த நடைமுறைப் பரிப்புக்கள்	12,447	10,452	19%	10,132	3%

அவசியமான இடத்து நடப்பு ஆண்டின் முன்நிலைப்படுத்தலுக்கு இசைவாக முன்னைய ஆண்டுப் பெறுமதிகள் ஒழுங்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன. சுகல பெறுமதிகளும் கிட்டிய தொகைகளுக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன.

\+ சாதகமான % முரண்

\- பாதகமான % முரண்

செயற்பாட்டு
முக்கிய அடைவுகள்

		2017	2016	2015	2014	2013
தொழிற்பாட்டு முக்கிய அடைவுகள்						
சர்வதேச விமானப் பயண எண்ணிக்கை	Nos.	62,850	61,637	56,156	54,960	51,972
பயணிகளின் எண்ணிக்கை *	Nos.	9,957,502	9,466,248	8,505,740	7,780,724	7,330,421
சரக்குகளின் அளவு – மெட் தொன் **	MT.	274,044	248,348	218,385	209,608	194,020
மிகைப் பயண எண்ணிக்கை	Nos.	39,413	35,118	32,694	31,600	27,529
டிசம்பர் 31 இல் மொத்த ஊழியர்கள்	Nos.	3,908	3,810	3,871	3,932	3,674
விகித அடைவுகள்						
உரிமையாண்மை மீதான வருமானம்	%	37	42	7	32	48
வரிக்குமுன் இலாபம்/நிகர வருமானம்	%	52	38	15	40	39
வரிக்குமுன் இலாபம்/பங்குதாரர் நிதியம்	%	47	42	22	52	64
மொத்த வருமானம்/மொத்த சொத்துக்கள்	தடவை	0.24	0.26	0.24	0.23	0.22
ஊழியருக்கான மொத்த சொத்துக்கள்	ரூ'000	22,267	18,661	16,865	15,394	15,316
ஊழியருக்கான ஆண்டு மொத்த ஊழியர் கிரயம்	ரூ'000	1,644	1,578	1,462	1,203	1,182
கையாண்ட பறப்பு ஒன்றின் மொத்த கிரயம்	ரூ'000	202	216	256	184	188
பயணி ஒருவருக்கான வருமானம்	ரூபா	2,085	1,936	1,846	1,785	1,652
பயணிக்கான வரிக்குப் பிந்திய இலாபம்	ரூபா	875	731	96	438	485
ஊழியருக்கான விமானப் பறப்புக்கள்	Nos.	16	16	15	14	14
விமானம் ஒன்றின் பயணிகள் எண்ணிக்கை	Nos.	158	154	151	142	141
ஊழியருக்கான பயணிகள் எண்ணிக்கை	Nos.	2,548	2,485	2,197	1,979	1,995
நெம்பு விகிதம்	%	35	48	67	71	82
மொத்த சொத்துக்கள் மீதான வருவாய்	%	10	10	1	6	6
இலாபத்திறன் விகிதம்	%	42	38	5	25	29
மூலதன உற்பத்தித்திறன் சுட்டி	தடவை	0.24	0.26	0.23	0.24	0.20
பங்கொன்றிற்கான வருவாய்	ரூபா	43,574	34,598	4,084	17,058	17,768
நடப்பு விகிதம்	தடவை	2.78	2.64	2.09	1.68	1.29
மொத்த வருமானம்/மொத்த செலவினம்	தடவை	1.85	1.52	1.17	1.54	1.48

* பயணிகள் எண்ணிக்கையானது உள்நாட்டுப் பயணிகள் நீங்கலாக சர்வதேச வருகைகள், புறப்படுகைகள், மாற்றல்கள் மற்றும் பறப்பு மாறல் பயணிகளை உள்ளடக்குகின்றது.

** சரக்குகளின் அளவு உள்நாட்டுச் சரக்குகள் மற்றும் விமானத் தபால்கள் நீங்கலாக ஏற்றுமதி, இறக்குமதி மற்றும் திருப்பி அனுப்பும் சரக்குகளை உள்ளடக்குகின்றது

அவசியமான இடத்து நடப்பு ஆண்டின் முன்நிலைப்படுத்தலுக்கு இசைவாக முன்னைய ஆண்டுப் பெறுமதிகள் ஒழுங்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன.

சரித்திர மைல்கற்கள்

“வ/ப எயர்போர்ட் அன்ட் எவியேஷன் சேர்விசஸ் (ஸ்ரீலங்கா) (AASL) 1983 இல் கூட்டிணைக்கப்பட்டு சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவை அமைப்பின் (ICAO) உறுப்பினர் என்றரீதியில் அதன் கடமைகளை நிறைவு செய்வதற்காக அரசாங்க முகவராக நியமிக்கப்பட்டது. 1982 ஆம் ஆண்டின் விமான வழிகாட்டல் விசேட ஏற்பாடுகள் சட்டத்தின் பதிலீடான 2010 ஆம் ஆண்டு 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமானசேவைச் சட்டமானது இலங்கையின் சகல சிவில் விமான நிலையங்களின் சட்ட நியதிச் சேவை வழங்குனராக AASL க்கு அதிகாரம் அளித்தது. AASL இன்று பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA), இரத்மலான விமான நிலையம் (RMA), மத்தல ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA) மற்றும் மட்டக்களப்பு விமான நிலையம் ஆகிய நான்கு விமான நிலையங்களின் அபிவிருத்தி மற்றும் முகாமை தொடர்பான சவால்களை நிறைவேற்றி வருகின்றது. இது சட்டரீதியான கடமைகளை நிறைவேற்றுவதில் இதன் பொறுப்பில் அடங்குகின்றன.

1932

இலங்கை ஆளுனர் ஐக்கிய ராச்சியம் மற்றும் இந்தியா இடையிலான விமானத் தபால் சேவையினை இலங்கை ஊடாக விரிவுபடுத்த ஆலோசனை விடுத்தல்.

1934

இலங்கை அரச சபை இரத்மலானையில் விமான நிலையம் ஒன்றினை நிருமானிக தீர்மானித்தது.

1936

இரத்மலான விமனநிலையம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு இலங்கை எயரோ கழகம் பொது மக்களுக்கு விமான ஆசவைகளை வழங்கியது.

1937

முதலாவது விமான வழிகாட்டல் ஒழுங்குவிதிகள் பிரசுரிக்கப்பட்டது. இலங்கை பதிவு அடையாளம் கொண்ட முதல் 3 விமானங்கள் அறிமுகமாகின.

1938

இரத்மலான விமான நிலையம் பெப்ரவரி 28 இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. பொது வேலைகள் பணிப்பாளர் சிவில் விமான சேவை பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

1939

அவசரமாக விமானமொன்று புத்தளத்தில் தரையிறக்கப்பட்டது..

1942

உலகப் போர் தொடங்கியதை தொடர்ந்து றோயல் விமானப் படை இரத்மலான விமான நிலையதொழிற்பாடுகளை கட்டுப்படுத்தத் தொடங்கியது.

1945

இலங்கையின் ஊடாக ஐக்கிய ராச்சியம் - அவுஸ்திரேலிய -‘LANCASTRIAN’ சேவை தொழிற்பாடுகளை ஆரம்பித்

1946

போக்குவரத்து அமைச்சின்கீழ் சிவில் விமானசேவை திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டு சிவில் சேவைக்காக இரத்மலான நிலையம் றோயல் விமானப் படையிருந்து கையேற்கப்பட்டது. .

1947

தேசிய விமான சேவை – எயர் சிலோன் தொடர்பாடல் மற்றும் வேலைகள் அமைச்சின்கீழ் நிறுவப்பட்டு கொழும்பு–மதுரை சர்வதேச பறப்பு யாழ்ப்பாணம் ஊடாக ஆரம்பிக்கப்பட்டது. .

1948

இலங்கை சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவை அமைப்பின் (ICAO) உறுப்பிளராக நியமனம் பெற்றது.

1950

1950 ஆண்டின் 15 இலக்க விமான திசைகாட்டல் சட்டம் ஆக்கப்பட்டு, விமான ஓட்டிகளுக்கான பயிற்சிப் பாடசாலை தாபிக்கப்பட்டது.

1955

ஏயர் சிலோன் நிறுவனம் KLM றோயல் டச் விமான சேவையுடன் உடன்படிக்கை செய்துகொண்டது..

1959

சர்வதேச விமானப் பறப்பு தொழிற்பாடு கட்டுநாயவுக்கு மாற்றப்பட்டது.

1963

கட்டுநாயக்க அபிவிருத்தித் திட்டம் ஆரம்பமானது. RAF ஓடுபாதை கனடிய அரசாங்க உதவியுடன் 1,840 இலிருந்து 3,350 மீட்டராக விஸ்தரிக்கப் பட்டது. ஆண்டிற்கு 150,000 பயணிகளை கொள்ளக்கூடிய வகையில் நிலைய கட்டிடம் நிருமானிக்கப்பட்டது.

1968

பெரிய அந்தலைக் கட்டிடம், இணைந்த பகுதிகள் மற்றும் வாடகைக் கார் தரிப்பிட நிர்மானம்.

1979

தேசிய விமானசேவை– எயர் லங்கா ஆரம்பம். 1979 ஆண்டின் விமான நிலைய அதிகாரசபைச் சட்டம் ஆக்கப்பட்டு, விமானநிலைய அதிகாரசபை தாபிக்கப்பட்டது.

1980

விமானநிலைய அதிகாரசபை சிவில் விமான சேவைத் திணைக்களத்திடமிருந்து சிவில் விமான நிலைய தொழிற்பாடுகளை கையேற்றல்

1981

இலங்கையில் சிவில் விமான சேவையை கையாள்வதற்கு அரச கம்பனியொன்றை தாபிக்க அரசாங்கம் தீர்மானித்தது.

1982

விமைன திசைகாட்டல் சட்டத்திற்கு திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்ட

1983

விமான நிலையங்களின் ஒட்டு மொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாக மற்றும் சேவை வினியோகங்களை மேற்பார்வை செய்வதற்கு வ.ப எயர்போர்ட் அன்ட் எவியேஷன் சேர்விசஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) கம்பனி தாபிப்பு.

1984

புதிய ஓடுபாதை, பயணிகள் தங்குதற் கட்டிடம், சரக்குக் கட்டிடத் தொகுதி, கட்டுப்பாட்டுக் கோபுரம், திசைகாட்டல் சேவைகள் மற்றும் பராமரிப்புக் கட்டிடத் தொகுதி அறிமுகப்படுத்தும் அபிவிருத்தி வேலைத்திட்டம்.

1987/88

அபிவிருத்தித் திட்டம் நிறைவு செய்யப்பட்டு புதிய ஓடுபாதை மற்றும் ஆண்டில் 3.5 மில்லியன் பயணிகளை கையாளக்கூடிய தங்குமிட கட்டிட சேவைகள் செயற்பட ஆரம்பித்தல்.

1992

விமான சரக்கு கிராம (Air Cargo Village) அங்குரார்ப்பணம

1998

துபாய் நாட்டைச் சார்ந்த எமிரேட்ஸ் குழுமத்தின் பகுதியான சுவீகரிப்பை தொடர்ந்து எயர் லங்கா, ஸ்ரீ லங்கன் எனும் பெயர் மாற்றத்திற்கு ஆளானது.

2005

8 விமானப் பாலங்களுடன் கூடிய இறங்குதுறை, விரிவு படுத்தப்பட்ட நிலையம், மண்டபங்கள், பிற வசதிகள் காரணமாக நவம்பரில் முற்றிலும் புதிய தோற்றம்.

2008

AASL ஆனது 25 வருட வெள்ளி விழாவை கொண்டாடியது.

2010

2010 ஆண்டு 14 இலக்க சிவில் விமானச் சேவைச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இலங்கை சிவில் விமானசேவை அதிகார சபை சட்டரீதியான சேவை வழங்குனராக இலங்கையில் சிவில் விமான நிலையங்களை தொழிற்படுத்த AASL க்கு அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கியது.

2012

1912 இல் கொழும்பு 7 குதிரைப் பந்தய திடலில் முதலாவது விமானம் வெற்றிகரமாக செயற்பட்டதில் ஆரம்பித்த 100 வருட சேவையை சிவில் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை நிறைவு செய்தது.

2013

இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையம் MRIA மார்ச் 18 இல் ஹம்பாந்தோட்டையில் வைபவ ரீதியாக திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2015

MRIA இனை மேம்படுத்தும் நோக்கில் விமானங்களுக்கு சகல 9 சுதந்திரங்களையும் வழங்கும் "திறந்த ஆகாய கொள்கையை" MRIA யில் அரசு பிரகடனப்படுத்தியது.

2017

· A380 விமானங்களை தரையிறக்கக் கூடியதாக BIA ஓடுபாதையின் அகலம் 60 இலிருந்து 70 மீட்டர்களாக அதிகரித்து "code F" க்கு இசைவாக தரம் உயர்த்தப்பட்டது.



தவிசாளரின் மீளாய்வு



2017 செயற்பாடுகளின் மேலோட்டம்

நிறைவேற்று ஆண்டு முடிவில் 2017 ஆம் ஆண்டில் நமது கம்பனியின் செயறற்பாடுகளை மீளாய்வு செய்வதில் மகிழ்ச்சி அடைகின்றேன்.

விமானப் போக்குவரத்துத் தொழிற்துறையில் பாதுகாப்பு மிக முக்கிய இடம்பெறுவதால், பாதுகாப்பான விமான போக்குவரத்துத் துறை நோக்கிய எமது கம்பனியின் பங்களிப்புப் பற்றி என கருத்துக்களை ஆரம்பித்தல் பொருத்தமானதென எண்ணுகின்றேன். 2017 ஆண்டில் விமான விபத்துக்களோ, பயணிகள் பாதிப்புக்களோ ஏற்படாமையை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். குடினமான வழியில் அடையப்பெற்ற இந்த செயற்பாட்டுக் காட்டியானது எமது ஏனைய சகல அடைவுகளுக்குமான அடிப்படைஆகின்றது.

பொறுப்புடைய அரச நிறுவனம் என்ற ரீதியில் சகல சட்டநியதிக் கொடுப்பனவுகள், பங்கிலாபங்களை உரிய காலங்களில் செலுத்தி எமது நாட்டுக்கு பங்களிப்பு செய்துள்ளோம். குறிப்பாக 2017 ஆம் ஆண்டில் பல சவால்களுக்கு முகம்கொடுத்து, பயணிகள்சார்ந்த உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி மற்றும் மேலும் வளர்ச்சிக்கு தொடர்ந்து முதலீடு செய்துவந்த போதிலும், நேரான பெறுபேறுகளுடன் நல்ல சாதனை படைத்துள்ளோம்.

இந்த ஆண்டிலும், நாம் அளிக்கும் வசதிகளை எமது பயணிகளுக்கு சிறந்த நுழைவாயிலை ஏற்படுத்துக் கொடுக்கும் வகையிலும் எமது நாட்டதாரர்களினதும் முழுநாட்டின் நன்மைக்காகவும் எமது சேவைகளை பலப்படுத்த ஏதுவாக பலமான விமானப்போக்குவரத்து மற்றும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையில் வளர்ச்சி ஆகியவற்றை அடைய முயற்சிக்கின்றோம்.

குறிப்பாக, 2017, AASL க்கு மிக முக்கியமான ஆண்டாக அமையக் காரணம், மிகஉயர்ந்த வருடாந்த பயணிகள் எண்ணிக்கையான 9.9 மில்லியன் மைல்கல்லை எட்டி, வருடாந்த 5.2% வளர்ச்சியை அடைந்தமையாகும். இது EBITDA இல் 21% வளர்ச்சியை பிரதிபலிக்கின்றது.

சரித்திரத்திலேயே உயர்ந்தபட்ச வருமானம் ரூபா 20.8 பில்லியனை 2017 இல் அடைந்தமையை தெரிவிப்பதில் மகிழ்ச்சியடைகின்றேன். இது முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 18.3 பில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் 13% வளர்ச்சி ஆகும். இது பயணி ஒருவரின் வருமானம் ரூபா 1,936 இலிருந்து ரூபா 2,085 க்கு அதிகரிக்க வழிவகுத்தது. 2016 ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் விமானப் பறப்புக்கள் 61,637 இலிருந்து 62,850 ஆகவும் நாட்டின் எல்லைக்கு மேலாகப் பறத்தல் 35,118 இலிருந்து 39,413 ஆகவும் அதிகரிப்பு முறையே 2% மற்றும் 12.2% வளர்ச்சியை காட்டுகின்றன. இது அதிக விமானப் பறப்புச் சார்ந்த வருமானத்திற்கு வழிவகுத்துள்ளது.

வருட சரக்கு கையாள்கை 248,348 இலிருந்து 274,044 மெ.தொன்னாக அதிகரித்து 10.3% வளர்ச்சியை காட்டியது. வர்த்தக வருமான அதிகரிப்பு முக்கியமாக 5 வருட ஒப்பந்த காலமுடைய தீர்வையற்ற கடைகளால் ஏற்பட்டது. குறுங்கால, நெடுங்கால முதலீடுகளிலிருந்தான வருமானம் ரூபா 1.9 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 2.8 பில்லியனாக அதிகரித்து குறிப்பிடத்தக்க 47% அதிகரிப்பை காட்டியது. வருமானம் அதிகரித்த போதிலும் தொழிற்பாட்டுச் செலவு தொடர்ந்து ரூபா 10.5 பில்லியனாகவே இருந்தது. ஊழிய கிரய அதிகரிப்பு சொத்துக்களின் தேய்மான வீழ்ச்சியினால் எதிரீடு செய்யப்பட்டது. இதன் விளைவாக தொழிற்பாட்டு இலாபம் ரூபா 7.7 பில்லியனிலிருந்து, MRIA நிலைய தெரிற்பாட்டு நட்டம் ரூபா 2.2 பில்லியனை கழித்த பின்னர், 10.2 பில்லியனாக அதிகரித்து 33% அதிகரிப்பை காட்டியது. இதனால் ஒட்டுமொத்த நிகர இலாபம் ரூபா 8.7 பில்லியனுக்கு குறைவடைந்தது.

எமது அனேகமான செயற்திட்டங்கள் அந்நிய கடன்கள் மூலமாக நிதியளிப்பு செய்யப்பட்டவை. வெளிநாட்டு நாணயங்களில் குறிப்பிடப்படும் வெளிநாட்டுக் கடன்கள் உள்நாட்டு நாணய கடன்களை விட மலிவானவையாக இருப்பினும், நாம் தவிர்க்க முடியாத, கட்டுப்பாட்டிற்கு அப்பாற்பட்ட நாணயமாற்று வீத இடர்த்தகவுக்கு முகம் கொடுக்கின்றோம். USD மற்றும் JPY க்கு எதிராக இலங்கை ரூபாவின் மதிப்பிறக்கம் கடன் சுமையை அதிகரிக்கச் செய்வதுடன், அவை AASL இல் எதிரான தாக்கத்திற்கு வழியமைக்கின்றது.

இயல்வலு நெருக்குவாரத் தீர்வுக்கு முதலீடு

BIA ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடலும் அகலமாக்கலும் - BIA ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் அவசியத்தால் இந்த ஆண்டு நாம் பலத்த சாவாலுக்கும் முகம் கொடுத்தோம். நீண்டகாலமாக கிடப்பிலிருந்த செயற்திட்டம் USD 48 மில்லியன் கிரயமான முதலாவது BIA ஓடுபாதைச் செப்பனிடலாகும். 2017 ஜனவரி 6ந் திகதிமுதல் 3 மாதங்களுக்கு பகல்நேரம் 8 மணித்தியாலம் விமான நிலையம் தொழிற்பாடுகளுக்கு மூடப்பட்டது. சுற்றுலாப் பயணிகள் தொடர்பில் இது கடினமானதாக இருந்த போதிலும், இத் தீர்மானம் விமானநிலைய தொழிற்பாடு மற்றும் முழு நாட்டிற்கும் மிகக் குறைந்த பாதிப்புடன் செயற்திட்டத்தை நிறைவு செய்வதற்கு, நிலவுகின்ற காலநிலை, தொழிற்துறைத் தொழில்நுட்ப விற்பன்னர் ஆய்வுகளின்பின் இந்தமுடிவு எடுக்கப்பட்டது. ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல், வாடகை விமானப்பாதை செப்பனிடல் போன்ற ஏனைய தொடர்புபட்ட வேலைகள் திட்டமிட்ட தற்கு முன்னரே 2017 ஏப்ரல் 6 இல் வெற்றிகரமாக முடிவுக்கு வந்ததுடன், வழமையான தொழிற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. ஓடுபாதை அகலம் 60 இலிருந்து 75 மீட்டராக அதிகரித்த காரணத்தால் இப்போது BIA ஓடுபாதையில் A380 போன்ற பாரிய விமானங்களை இறக்கமுடியும். விமானத் தளத்தின் 30 ஆண்டு பழமை வாய்ந்த கேபிள் முறைமை, ஹலஜன் விளக்குகளை நீக்கி 2500 LED விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டன. இதனால், அதிக மின்சார சேமிப்பினை அடையக்கூடிய அதேவேளை எந்தவொரு காலநிலையிலும் விமானிகள் விமான நிலையத்தை பார்க்கமுடியும். இந்த வேலைகள் HSBC ஹொங்கொங்கின் 85% மற்றும் AASL இன் 15% நிதியளிப்புடன், சீன நஷனல் எயரோ- ரெக்னொலொஜி இன்டர்நஷனல் என்ஜினியரிங் கோர்ப்பரேஷன் (CATIC-ENG) ஒப்பந்தக்காரரால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. மேலும், அதிகரித்து வரும் தேவையை ஈடுசெய்யும் வகையில் BIA யில் இரண்டாவது ஓடுபாதையை நிமானிக்கும் சாத்தியம் பற்றி ஆராயப்பட்ட வருகின்றது.

BIA முனையம் 2 செயற்திட்டம் – பயணிகளின் அதிக எண்ணிக்கை காரணமாக அதிகரித்து வரும் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை தீர்ப்பதற்காக USD 700 மில்லியன் முதலீட்டில் கிட்டத்தட்ட 180,000 m^3 தரைப் பரப்பளவைக் கொண்ட பல மட்ட முனையக் கட்டிடத்தை (முனையம் 2) BIA யில் நிறுவுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதன் மூலம் வருகையும் புறப்பாடும் நிலைக்குத்தாக வேறாக் கப்பட்டு இரு கட்டிடங்கள் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படும்.

இந்த புதிய முனையம் தடையற்ற பல சூழற் சினேக முனைப்புகளை வழங்கும் வகையில் வடிவமைக்கப்படும். BIA பயணிகள் எண்ணிக்கை 2015 இல் 8.5 மில்லின், 2016 இல் 9.4 மில்லியனாக இருந்து 2017 இல் 9.9 மில்லினாக அதிகரித்து வரும் போக்கை காட்டுகின்றது. எனினும், விமான நிலையம் 6 மில்லியன் பயணிகளை மாத்திரம் கையாளவே வடிவமைக்கப்பட்டது. குறிப்பாக உச்ச நேரங்களில் நிலையம் வருகை மற்றும் புறப்பாட்டு வலயங்கள் இரண்டிலும் மிகுந்த சனநெருக்கடிக்கு முகம் கொடுப்பதுடன், விமானநிலைய ஊழியர்கள் பயணிகள் வசதிகளை சிறந்தமுறையில் வழங்குவதற்கு மிகுந்த அழுத்தங்களுக்கு ஆளாகும் அதேவேளை வாகனநெரிசல் சகல விமானநிலைய பயனாளர்களுக்கும் இடை!று விளைவிக்கின்றது.

மார்ச் 2012 இல் JPY 29 பில்லியனுக்கும், மார்ச் 2016 இல் JPY 45 பில்லியனுக்குமாக இரண்டு கடன் உடன்படிக்கைகள் JICA உடன் ஏற்படுத்தப்பட்டன. நிர்மாண ஒப்பந்தமானது இரண்டு பொதிகளாக பொதி A ஆனது BIA யில் புதிய பிரயாணிகள் முனையக் கட்டடமும் தொடர்புபட்ட வேலைகளும் மற்றும் பொதி B ஆனது தொலைவிட வாடகை விமானத் தரிப்பிடம் ஆகிய நிர்மானங்களாக திட்டமிடப்பட்டது. பொதி B ஆனது வெற்றிகரமாக ஒப்படைக்கப்பட்டு இந்த ஆண்டில் நிர்மானப் பணிகள் ஆரம்பமாகின. படிநிலை II கட்டம் 2 செயற்திட்டப் பெரும் பகுதியான BIA இரண்டாவது முனைய பொதி A நிர்மாண ஒப்பந்தம் விண்ணப்பித்த குறைந்தபட்ச கிரயத்தைக் கொண்ட ஒப்பந்தக்காரரின் விலைக்குறிப்பு பொறியியலாளர் மதிப்பீட்டிலும் 45% அதிகமாக காணப்பட்டமையால் அந்த ஒப்பந்தம் வழங்கப் படவில்லை. அதன் காரணமாக, ஒப்பந்தக் கோரிக்கை இரத்துச் செய்யப்பட்டு, செயற்திட்ட நோக்கெல்லையில் மாற்றங்களுடன் போட்டிகரமான விலைக்குறிப்பீட்டை கோருவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுவரும் அதேவேளை, தற்போதைய முனையத்தில் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்க 2018 இன் இறுதியில் இரண்டு மில்லியன் வெளிக்கிளம்பும் பயணிகளின் வசதிக்காக இழையப்பட்ட இடைக்கால முனையத்தை நிருமாணிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளோம். AASL இனால் நிதியளிப்புச் செய்யப்படவுள்ள இந்த இடைக்கால முனையத்தின் கிரயம் USD 19 மில்லியனாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளதுடன், இது பின்னர் திட்டமிட்ட இரண்டாவது முனையத்துடன் ஒருங்கிணைக்கப்படும்.

ஏனைய விமான நிலையங்கள் – கொழும்பு, இரத்மலான விமான நிலையத்தை தரமுயர்த்துவதற்காக அமைச்சரவை அங்கீகரித்த பெரும் அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் நடைமுறைப் படுத்தல் நடைபெற்று வருகின்றது. இதனால் நிலையான அடிப்படை இயக்குனர் (FBO) சேவையுடன்கூடிய தனிப்பட்ட ஜெற் விமானங்கள் மற்றும் விமானப் பாடசாலைகள் வசதி பெறும். பல நீண்ட பேச்சுவார்த்தைகளின் பின்னர் ஸ்ரீலங்கா விமானப் படை, அது அமைந்துள்ள நிலத்தில் 25 ஏக்கரை விமான நிலைய அபிவிருத்திக்கு விடுவிக்க இணங்கியது. விமான நிலையத்தில் பாரிய மாற்றமானது, நாட்டில் சமூக – பொருளாதார அபிவிருத்தியை நோக்கி நிலங்கள் மீள் ஒதுக்கத்துடன், 2018 – 2030 காலத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும். விமான நிலைய உறுதிப்பத்திரம், தரமுயர்த்தப்பட்ட திசை காட்டல் வசதிகள், புதிய வாடகை விமான ஓடுபாதையின் மேற்பரப்பிடல் மற்றும் தரிப்பிட வசதி, உள்நாட்டு விமான நிறுத்தற் கூடாரங்கள், நிர்வாகக் கட்டிடத் தொகுதி மற்றும் FBO முதலீடுகளை எமது முன்னுரிமைகளில் அடங்கும்.

கொழும்பு விமான நிலையம் கிட்டிய எதிர்காலத்தில் நாட்டில் வளர்ந்துவரும் சுற்றுலாத் துறையின் தேவை களுக்கு வசதியளிப்பதற்கான பெரும் சாத்தியத்தினை கொண்டுள்ளது.

MRIA யின் அபிவிருத்தி மற்றும் வர்த்தக தொழிற்பாடு தொடர்பில் பொது-தனியார் துறை பங்குடமையின்கீழ் 70:30 அடிப்படையில் முதலீடு செய்வதற்கான திட்ட முன்மொழிவு இந்திய அரசிடமிருந்து பெறப்பட்டுள்ளது. முன்மொழிவு இப்போது ஆராயப்பட்டு வருகின்றது. BIA ஓடுபாதை மூடப்பட்ட காலத்தில் இந்த இரண்டாவது விமானநிலையம் அதிகளவில் பயன்படுத்தப்பட்டதுடன், இது உயர்ந்த வாடிக்கையாளர் திருப்தியுடன் போக்கு வரத்து நெரிசலை கையாளக்கூடிய இயலுமையை காட்டியது. அண்மையில், உலகின் பாரிய விமானமான Antonov AN-225 Mriya எரிபொருள் நிரப்புவதற்காக MRIA யில் தரையிறங்கியது. இதுவே, அத்தகைய பாரிய விமானம் இந்த நாட்டிற்கு வந்த முதற் தடவையாகும்.

அரசாங்கத்தின் சுற்றுலாத்துறையை ஊக்குவிக்கின்ற முன்னெடுப்பின்கீழ், மட்டக்களப்பு உள்நாடட்டு விமான நிலையத்தை புனரமைத்த AASL, சிவில் விமானசேவை தொழிற்பாட்டை 2018 மார்ச் 25 இல் ஆரம்பித்தது. சுற்றுலாத்துறையை கீழ்மாகாணத்தில் ஊக்குவிப்பதை நோக்காகக் கொண்டு அதனை நாட்டிலுள்ள ஏனைய விமானத் தளங்களுடன் இணைக்கும் AASL முயற்சியில் இது நான்காவது விமானநிலையம் ஆகும். 1,066 மீட்டர் நீளம், 46 மீட்டர் அகலமுடைய ஓடுபாதைகொண்ட இந்த விமானநிலையத்தில்' அரசாங்க LKR 1.4 பில்லியன் செலவில் புதிய முனையக் கட்டிடமும், ஓடுபாதைக்கு புதிய வெளிச்ச முறைமையும் தாபிக்கப்பட்டன. இந்த விமானநிலையத்தின் அபிவிருத்தி தெருக்களில் நீண்ட காலம் செலவிட்டு மேற்கொள்ள வேண்டிய பயணத்தை பாதுகாப்பாகவும், விரைவாகவும் மேற்கொள்வதன்மூலம் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையை அதிகரித்து நாட்டு சிவில் விமானச் சேவையை மேம்படுத்தும் நோக்கம் கொண்டதாகும்.

விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டில் (ATC) பயன் படுத்தப்படும் கண்காணிப்புத் தொழில்நுட்பத்தில் தற்கால விருத்தியான சுய தங்கல் கண்காணிப்பு – (ADS-B) முறைமை, இரத்மலானை விமானநிலையத்தில் அமைந்துள்ள பிரதேச கட்டுப்பாட்டு நிலையத்தில் LKS 201 மில்லியன் செலவில் செக் குடியரசின் ERA a.s கம்பனியால் தாபிக்கப்பட்டு தொழிற்பட ஆரம்பித்துள்ளது. இந்த முறைமை வெற்றிகரமாக சோதனை செய்யப்பட்டு, 2017 ஜூலையில் பரீட்சிக்கப்பட்டது. இது GPS இலிருந்து உய்த்தறியும் விமானத்தின் நிலைபற்றிய தகவல்களை ATC நிலையத்திற்கு வழங்குகின்றது. இந்த விண்வெளி நிலைய அடிப்படையிலான முறைமை RADAR அடிப்படை முறைமையிலும் செலவு குறைந்தது. இது தரையிலுள்ள அலை அனுப்பும் Transmitters உடன் சம்பந்தப்பாத, விமானம் அனுப்பும் சமிக்ஞைகளை பெறுவதற்கு நாட்டில் அமைந்த ஒரு தொடை Receiver ளை கொண்டதாகும்.

BIA, MRIA, பேதுருதாலகால, கிளிநொச்சி மற்றும் சூரியகந்த ஆகிய 5 இடங்களிலும் இருந்து பெறப்படும் ADS-B தரவுகள் இப்போது வெற்றிகரமாக பெறப்பட்டு இரத்மலானை விமான நிலையத்தில் அமைந்துள்ள இருப்பிலுள்ள விமானப் போக்கு வரத்து முகாமை ATM) முறைமையுடன் ஒருங்கு சேர்க்கப் படும். ADS-B முறைமையானது, தற்போதுள்ள RADAR, ADS-C முறைமைகளுக்கு இணையாக கொழும்பு FRI க்கு உள்ளே விமான திசைகாட்டல் பாதுகாப்பை அதிகரிக்கும்.

விமானப் பயண கட்டுப்பாட்டிற்கான பயிற்சி வசதிகள்

புதிய 3D கோபுரம் மற்றும் RADAR விமானப் போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு இசைவாக்கி முறைமையை இலங்கையின் சிவில் விமானசேவை பயிற்சிநிலையத்தில் வழங்கி, நிறுவி, தொழிற் படுத்தும் ஒப்பந்தம் 2017 நவம்பர் மாதத்தில் அவுஸ்திரேலிய M/s Adacel Technologies Inc. நிறுவனத்திற்கு USD 1.6 மில்லியனுக்கு வழங்கப்பட்டது. இதில் உள்நாட்டின் பங்கு LKR 32 மில்லியன் ஆகும். இதன் தொழிற்பாடு 2018 மத்தியில் ஆரம்பிக்கப் படவுள்ளது. இது 2000 ஆம் ஆண்டிலிருந்து பாவிக்கப்பட்டு வரும் பழைய 2D இசைவாக்கியை பிரதியீடு செய்வதுடன், ATC பயிற்சியளித்தல் இயல்வலுவை தரரீதியாகவும் கணிய ரீதியாகவும் பலமடங்கு அதிகரிக்கவுள்ளது. இது, புதிய விமானத் தளங்களை ஆரம்பித்த பின்னர் ஏற்படுத்தப்பட்ட விமானத்தள கட்டுப்பாட்டாளர்களுக்கான அதிகரித்துள்ள கேள்வியை ஈடுசெய்யும் இயலுமையை அளிக்கின்றது. இந்த நாட்டிலுள்ள ஒரேயொரு விமானசேவை பயிற்சி நிறுவனமான CATC ஆனது ICAO வின் அங்கீகாரத்தை பெற்றுள்ளதுடன், வளர்ந்துவரும் பிராந்திய நிலையமாகும். புதிய முறைமை எமது கட்டுப்பாட்டாளர்களுக்கு பயிற்சியளிப்பதற்கு மேலாக APAC பிராந்தியத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும் அதிகரித்த விமான போக்குவதத்தால் ஏற்படும் அதிகரித்த பயிற்சித் தேவை காரணமாக வெளிநாட்டுப் பயிற்சி பெறுனர்களையும் கவரும் இயலுமையை அளிக்கின்றது. இது, அந்நிய நாணயத்தை உழைக்க வழிவகுப்பதுடன், பிராந்தியத்தில் CATC யின் போட்டி விளிம்பை பலப்படுத்த உதவும்.

விருந்தோம்பல் கலாச்சாரத்தினை ஏற்படுத்தல்

BIA மற்றும் ஏனைய விமானநிலையங்களில் முன்நிலைச் சேவைகளை பயணிகள் தர வசதிப்படுத்தலிலிருந்து "விருந்தினர் அனுபவமாக„ தரமுயர்த்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. வெளிநாட்டிலிருந்து வருவோர்க்கு முதலும் இறுதியுமான அனுபம் விமான நிலையமாக அமைவதனால், அவர்கள் இந்த தீவில் தங்கியிருக்கும் காலம் முழுவதும் எல்லையற்ற விருந்தினர் அனுபவத்தை வழங்கும் நோக்கில் சுற்றுலாத்துறையுடன் கலந்துள்ளது. சகல முன்நிலைத் தொழிற்பாடுகளையும் அடக்கும் விரிவான ஊழியர் பயிற்சித்திட்டத்தை கம்பனியின் சந்தைப்படுத்தற் பிரிவு நடத்தியதுடன், பயணிகளிடமிருந்து உடனடி பின்னூட்டல்களை பெறும் முக்கிய நோக்கத்துடன் கலந்த தொழில்நுட்பம் வழங்குவதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. ஏனைய நாட்டதாரர்களை நோக்கியும் சேவைகளை வழிப்படுத்தலின் முக்கியத்துவம் காரணமாக, கம்பனி விருந்தினர் கலாச்சாரத்தை ஏற்படுத்த உள்ளது. AASL இந்த அமைப்புக்களுக்கும் வாடிக்கையாளர் சேவை விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்துவதற்கு முன்னேற்பாடுகளை ஆரம்பித்துள்ளது. இதன் முதற்படியாக, விமானநிலையத்தில் தொழில்புரியும் விமானப்படை ஆளணி விருந்தினர் அனுபவ நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் பயிற்சிபெற்று வருகின்றனர்.

இந்தப் பிராந்தியத்தின் ஏனைய விமானநிலையங்களின் கடுமையான போட்டிக்கு முகங்கொடுத்து, சேவை மட்டத்தை பேணுவதற்கு BIA க்கு இந்த நிலைமாற்றம் மிகவும் முக்கியமாகின்றது.

2018 மார்ச்சில் நாம் கம்பனியின் 35 ஆண்டு நிறைவை கொண்டாடும் நிலையில், கம்பனியின் விமானசேவை சரித்திரத்திற்கு பங்களிப்பு செய்கின்றோம். நிருபித்துக் காட்டிய எமது செயற்பாட்டு சாதனைகள் மற்றும் எதிர்வரும் காலங்களில் அதிகரிக்குமெனும் எதிர்வு கூறல்களின் அடிப்படையில், BIA க்கு மேலதிய இயல் வலுத் தேவையின் முக்கியத்துவத்தை பரிந்துகொண்டு, சகல விமானநிலையங்களில் சேவைமட்டங்கள் மற்றும் பயணிகள் அனுபவத்தை அதிகரிக்கும் அதே வேளை எதிர்வுகூறிய கேள்வியை நிறைவுசெய்யும் வளர்ச்சித் தந்திரோபாயங்களில் அக்கறை செலுத்திவருகின்றோம். நூட்டின் முக்கியமான தூண்களில் ஒன்றான விமான சேவையின் முக்கியத்துவத்தை கவனத்திற்கொண்டு, எமது தொடர்ந்துவரும் அபிவிருத்திகள் எமது நீண்ட கால குறிக்கோள்களை அடைய வழிவகுக்கும் அதே வேளை நாட்டின் பொருளாதார, சமூக நன்மைக்கும் பங்களிப்புச் செய்யும்.

விருதுகள்

உலக HRD காங்கிரஸ் மற்றும் Employer Branding Institute-India இனால், இலங்கையில் கம்பனியை தெரிவு செய்யும் தொழில்தருனராக தரமுயர்த்திய திறமைகளை கவர்ந்து, சிறந்த நடைமுறைகள்மூலம் திறமைகளை விருத்திசெய்து தக்கவைத்துள்ளமையை அங்கீகரிக்கும் வகையில் AASL க்கு "Sri Lanka Best Employer Brand Award 2017" விருது வழங்கப்பட்டது.

அத்துடன், மத்திய சூழல் அதிகாரசபையினால் ஒழுங்குசெய்த தேசிய போட்டியில் "சிறந்த சூழல் சினேக அரச நிறுவனம்" என்பதனை அங்கீகரித்து AASL க்கு வழங்கிய ஜனாதிபதி விருது 2017 இன்னொரு மைற்கல்லை அடைய வழிவகுத்தது.

அத்துடன் இலங்கைப் பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவகம் ஒழுங்குசெய்த 53ஆம் ஆண்டறிக்கை விருதுவழங்கும நிகழ்வில் கம்பனியின் சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் கம்பனியின் வியாபார அலுவல்களின் சிறந்த வெளிக் காட்டல் மற்றும் ஒழிவுமறைவின்மை அடங்கலாக, நிதி அறிக்கையிடலின் சிறப்பினை அங்கீகரித்து "அரச கூட்டுத் தாபனங்கள் மற்றும் சட்டநியதிச் சபைகளின் ஒத்திசைவு விருதினை" AASL வென்றது.

மேலே கூறப்பட்ட 3 விருதுகளுடன், சிறப்புமிக்க நிதிச் செயற்பாடுகள் 2017 விருது மக்கள்-பூகோளம்-இலாபம் (people-planet-profits) ஆகியவற்றின் சமப்படுத்தலை காட்டுவதுடன், AASL இனை நிலைபேறுடைய வளர்ச்சி கொண்ட மூன்று அடிக்கோட்டுக் கம்பனியாக தரம் உயர்ந்தமையை பெருமையுடன் அறியத் தருகின்றேன்.

முடிவுரை

பணிப்பாளர் சபை சார்பாக, எமது தகுதிவாய்ந்த மற்றும் அர்ப்பணிப்புடைய சிரேட்ட முகாமை அணியினர் மற்றும் கடமையுணர்வு வாய்ந்த எமது சகல ஊழியர்களுக்கும் இன்னொரு சாதனைபடைத்த ஆண்டினை அடைந்தமை மற்றும் அவர்களின் ஈடுபாட்டிற்கு நன்றி தெரிவிக்கின்றேன். ஆண்டு முழுவதும் அவசியமான திசை மற்றும் வழிகாட்டல் வழங்கிய எனது சக பணிப்பாளர் சபை அங்கத்தினருக்கும் எனது நன்றிகள் உரித்தாகுக. நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் தந்திரோபாய வழிகாட்டல் வழங்கி எங்கள் மீது வைத்த நம்பிக்கைக்காக கௌரவ போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சருக்கு எனது மனமுவந்த வாழ்த்து மற்றும் பாராட்டுக்களை தெரிவிக்கின்றேன். அத்துடன், எமது சனல வனர்ச்சி நடவடிக்கைகளிலும் அளப்பரிய ஆதரவு தந்த கௌரவ பதில் அமைச்சருக்கும் நன்றிதெரிவிக்க கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

இலங்கை அரசாங்கம், எமது அமைச்சுச் செயலாளர் மற்றும் அலுவலர், எமது ஒழுங்கமைப்பு அதிகாரசபையின் அலுவலர் மற்றும் எமது விமானநிலையங்களின் அபிவிருத்தி மற்றும் தொழிற்பாடுகளுக்கு உதவிசெய்த ஏனைய அமைப்புக்கள் ஆகியவற்றிற்கு எனது விசுவாசமான நன்றி உரித்தாகுக.

பெறுமதிமிக்க பங்களிப்பு நல்கி ஆதரவளித்த எமது சகல நாட்டதாரர்களுக்கும் எனது நன்றி உரித்தாகுக. எம்முடன் எமது பயணத்தில் உங்கள் சகலரையும் கொண்டிருப்பதில் மகிழ்ச்சி அடைகின்ற அதேவேளை எதிர்காலத்திலும் உங்கள் ஒத்துழைப்பினை எதிர்பார்க்கின்றேன்.



பொறியியலாளர் . S S எதிரிவீர
தலைவர்
ஜூன் 01, 2018

பணிப்பாளர் சபை



பொறியியலாளர். S S எதிரிவீர
தலைவர்

திரு S S எதிரிவீர இலத்திரனியல் மற்றும் தொலைத் தொடர்பு துறைகளில் விசேடத்துவம் பெற்ற மொரட்டுவ பல்கலைக்கழக BSc எந்திரவியல் பட்டதாரியாவார். அத்துடன் அவர் முகாமைத்துவ கற்கையில் தொலைத் தொடர்பாடல் டிப்ளோமா பெற்றுள்ளார்.

இவர் இலங்கை பொறியியலாளர் நிறுவக அங்கத்தவர் ஆவார் (1983 முதல் இலங்கை பொறியியலாளர் சேவை வகுப்பு 1 பட்டயப் பொறியியலாளர்)

திரு S S எதிரிவீர 1972 இல் பொறியியலாளராக நியமனம் பெற்று, தொலைத்தொடர்புத் திணைக்கள கடல்கடந்த தொலைத்தொடர்பு சேவையில் (இலங்கை பொறியியல் சேவையில்) 19 ஆண்டுகள் பணிபுரிந்தார். இக்காலத்தில் பராமரிப்பு பொறியியலாளர், பாதுக்கை செயற்கைக் கோள் நிலைய முகாமையாளர், பொறியியல்அத்தியட்சர் பிரதான பொறியியலாளர் மற்றும் பிரதிப் பணிப்பாளராக (சர்வதேச சேவைகள்) தொழிற்பட்டுள்ளார். இவர் தபால், தொலைத் தொடர்பு அமைச்சின் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

அத்துடன் தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி அதிகாரசபை (NHDA) மற்றும் தேசிய இயந்திர உபகரண அமைப்பின் (NEMO) பணிப்பாளர் சபையில் அங்கம் வகித்தார். அத்துடன் வ.ப மத்திய பொறியியல் சேவையின்- CESL (CECB யின் உப கம்பனி) நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர் ஆவார். பின்னர், வ.ப ஸ்ரீலங்கா ரெலிகொம் சேவைப் பொது முகாமையாளராக சேவையாற்றினார். அவர் வ.ப இலங்கை அசோசியேற்றட் நியூஸ் பேப்பேர்சின் முகாமைப் பணிப்பாளராகவும், இலங்கை ரூபவாஹினிக் கூட்டுத்தாபன பணிப்பாளர் நாயகமாகவும் சேவையாற்றி உள்ளார். பின்னர் தபால் தொலைத்தொடர்பு அமைச்சு மற்றும் உயர் கல்வி, தொழில்நுட்பக் கல்வி மற்றும் தொழிற்பயிற்சி தொடர்புபட்ட மூன்றாம் தர கல்வி அமைச்சின் செயலாளராக நியமிக்கப்பட்டார். அதன் பின் ஊடக, தகவல் அமைச்சின் பொறியியல் ஆலோசகராக தொழிற்பட்டார்.

இவர் 2011 ஜனவரி முதல் 2015 ஜனவரி வரையில் மத்திய எந்திரவியல் உதாத்துணைப் பணியகத்தின் பணிப்பாளராக சேவை செய்தார்.



திரு. K V P ரஞ்சித் த சில்வா
உபதலைவர்

திரு K V P ரஞ்சித் த சில்வா வித்தியோதய பல்கலைக்கழக கலைமானிப் பட்டத்தையும் Postgraduate Institute of Mgt (PIM) இல் பட்டப்பின்படிப்பு டிப்னோமாவையும் கொண்டுள்ளார். இவர் 1980 இல் ஸ்ரீலங்கா நிர்வாக சேவையில் (SLAS) சேர்ந்து 2006 இல் விசேடதர நிர்வாகசேவை அலுவலரானார்.

இவர் பொதுத்துறையில் பிரதேச, மாவட்ட தேசிய மட்டங்களில் பிரதான பதவிகளை வகித்ததுடன், உணவு மற்றும் கூட்டுறவு, உள்நாட்டு அலுவல்கள், சுகாதாரம், துறைமுகம் மற்றும் விமான சேவை போன்ற பல அமைச்சுக்களில் பணியாற்றினார்.

இவர் 2005 இல் துறைமுக அமைச்சின் மேலதிக செயலாளர் பதவி வகித்து, 2009 இல் துறைமுகங்கள் மற்றும் விமான சேவை அமைச்சின் செயலாளராகவும், 2010 இல் சிவில் விமானசேவை அமைச்சின் செயலாளராகவும் பணியாற்றினார்.

துறைமுக மற்றும் விமானசேவை அமைச்சு, மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சு ஆகியவற்றில் பணியாற்றியபோது கொழும்பு துறைமுக விரிவுபடுத்தல் செயற்திட்டம், ஒலுவில் துறைமுகம், மாகம்புர மஹிந்த ராஜபக்ஷ துறைமுகம், MRIA போன்ற பாரிய அரசாங்கத்தின் செயற்திட்டங்கள் பிரதான கணக்கீட்டு அலுவலர் என்றரீதியில் இவரின் மேற்பார்வையின் கீழ் ஆரம்பித்து முடிவடைந்தன. சிவில் விமானச் சேவை அமைச்சின் செயலாளராக பதவிவகித்தபோது பல இருதரப்பு பேச்சுவார்த்தைகளுக்கு இலங்கை விமானச் சேவை அணியை வழிநடத்தி, UK, ஜப்பான், இந்தியா, ரஷ்' யா, பிலிப்பைன்ஸ், இந்தோனேசியா போன்ற நாடுகளுடன் விமான சேவை உடன்படிக்கைளை ஏற்படுத்திக்கொண்டார்.

இலங்கையில் 2013 நவம்பரில் நடந்த பொதுநலவாய அரசாங்க தலைவர்களின் கூட்டத்தில் (CHOGM) இவர் பிரதான நிறைவேற்று அலுவலராவார்.

தற்போது இவர் Vallibel Finance PLC யின் தலைவராகவும் வேறு சில கம்பனிகளின் பணிப்பாளர் சபையிலும் பணியாற்றுகின்றார்.



திரு. ஜொஹான் ஜயரத்ன
நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்

விமானசேவை, விமானப்பறப்பு மற்றும் Biometric துறைகளில் சிரேட்ட முகாமைத்துவ மட்டத்தில் 25 ஆண்டுக்கு மேற்பட்ட அனுபவத்தை கொண்டுள்ள திரு. ஜயரத்ன உலகின் பல கம்பனிகளில் பணியாற்றியுள்ளார்.

இவர் கடந்த 10 ஆண்டுகள் வ.ப விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) கம்பனியின் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளராக பணியாற்றுகின்றார்.

CA யிலுள்ள biometric கம்பனியான Trijay Technologies இன் ஆரம்ப பங்காளரான இவர் பல ஆண்டுகள் CEO ஆக அதனை வெற்றிகரமாக நடத்தி வந்தார். கம்பனி விருத்தி செய்த தொழில்நுட்பம் உலக விமான நிலையங்களில் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. அத்துடன் பொதுத்துறையிலுள்ள நிறுவனங்களை சர்வதேசரீதியில் இனம் காணும் தீர்வினை வழங்கும் DCS- Europe இல் பணிப்பாளராக கடமை யாற்றினார். இவர் கைவிரல் அடையாள biometric தொழில்நுட்ப சர்வதேச ஆக்கவுரிமையை கொண்டவர்.

திரு ஜயரத்ன பாதுகாப்புத் திணைக்களம், Boeing, Airbus, Embraer மற்றும் பிற பிரதான விமானத்துறை நிறுவனங்களுக்கு விமான, விண்வெளித் தொடர்பு உபகரணங்களை உற்பத்தி செய்யும் USA விமான வெளிக் கம்பனியின் முகாமைப் பணிப்பாளர் ஆவார்.

அத்துடன் இவர் USA real estate கம்பனியான JSDJ LLc, யின் முகாமைப் பங்காளர் / முதலீட்டாளர் ஆவார்.

விமானவெளி எந்திரவியல் மற்றும் வியாபார பின்னிணி கொண்ட திரு. ஜயரத்ன ஒரு தொழில்சார் விமான ஓட்டியாவார். Royal Aeronautical Society, UK (FRAeS) இன் கூட்டு அங்கத்தவரான இவர் USA/IATA ஸ்ரான்போர்ட் பல்கலைக்கழகம் வழங்கிய Aviation and Project Management Professional (AvMP) பட்டம் பெற்றவர். அத்துடன் American Association of Aviation Executives (MAAAE) இன் அங்கத்தவராவார். இவர் விமானசேவை தொழிற்துறைக்கு பாரிய அறிவை வழங்குகின்றார்.

சிறந்த கடலோடியான இவர், பல ஆண்டுகள் US Coast Guard Reserve / Auxiliary இல் அலுவலராவார்.



திரு. J M குணவர்த்தன
பணிப்பாளர்

திரு J M குணவர்த்தன J W Marriott Hotels & Resorts இல் விருந்தோம்பல் முகாமை மற்றும் உலக தலைமைத்துவ அபிவிருத்தியில் பட்டம் பெற்றவர். Sabre System at American Airlines Flight Academy பட' டதாரியான இவர் UAE யிலுள்ள Emirates Academy of Hospitality Management இல் சர்லதேச விருந்தோம்பல் முகாமைத்துவ பட்டதாரியுமாவார்.

Mr. J M குணவர்த்தன அரிசோனா, கலிபோர்னியா, இடாஹோ, கொலராடோ, மொன்ரானா, நெவேதா, நி! மெக்சிகோ, ஒரேகன், உட்டா, வாஷிங்டன் உட்பட USA யின் 11 மேற்கு மாநிலங்களின் இலங்கைக்கான பிரதிநிதியாக இருந்துள்ளார். இலங்கை மற்றும் USA ஜனாதிபதிகளுக்கு இடையில் சிரேட்ட கூட்டிணைப்பாளராவார். கோலம்பியா மற்றும் கம்போடியா நாடுகளின் கௌரவ இலங்கைப் பிரதிநிதியாகவும், ஓசன்லன்ட், கலிபோர்னியா நகரங்களின் கௌரவ மாநகரசபை முதல்வரும் ஆவார். லொஸ் ஏன்சலிசின் இலங்கைக்கான முன்னைநாள் பிரதிநிதி நாயகமும் ஆவர்.



திரு. L W A த சொய்சா
பணிப்பாளர்

திரு L W A த சொய்சா கல்கிசை சாந்த தோமஸ் கல்லூரியில் கல்வி பயின்று, பின்னர் UK Leicester பல்கலைக்கழகத்தில் பொருளியலில் பட்டம் பெற்றார்.

இவர் 2015 ஏப்ரல் முதல் 2017 டிசம்பர் வரையான காலத்தில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழுவின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். அத்துடன், 2002 மார்ச் முதல் 2004 ஏப்ரல் வரை நிறைவேற்றுனா' அல்லாத பணிப்பாளராக கடமை புரிந்துள்ளார்.



திரு. N R ஹேவாதந்திரி (LLB)
பணிப்பாளர்

திரு. N R ஹேவாதந்நிரி தமது LLB பட்டத்தை கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் பெற்ற இவர் மனிதஉரிமை, சிவில் மற்றும் அடிப்படை உரிமை சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகளில் முன்னணி சட்டத்தரணியாவார்.

அவரின் சட்டத் தொழில்களுக்கு அப்பால், 1995 இல் கொழும்பு காஸ் கம்பனி, சட்ட ஆலோசகர், 1996 இல் நீர்வழங்கல் வடிகாலமைப்பு சபையின் முகாமைச் சபை, 2001 இல் இலங்கைத் தொலைத் தொடர்பாடல் ஆணைக்குழுவில் சட்ட வரைபுக்குழு, 2004 இல் அரச மருந்தக கூட்டுத்தாபனத்தின் பணிப்பாளர் ஆகிய பதவிகளில் சேவையாற்றியதுடன், 2010 இல் சுகாதார ஒழுங்குபடுத்தல் ஆணைக்குழுவின் தாபக உறுப்பினா.



திரு. W M அநுராதா விஜேகோன்
பணிப்பாளர்

திரு. W M அநுராதா விஜேகோன் முதலாவது பட்டத்தை (B.com) 1990 இலும், வியாபார கற்கைகள் முதுமானி (MBS) பட்டத்தை 2009 இலும் கொழும்பு பல்கலைக் கழகத்திலிருந்து பெற்றார்.

ஓசன் பல்கலைக்கழகம் மற்றும் கற்கைக்கான தேசிய நிலையம் ஆகியவற்றின் பேரவை அங்கத்தவராக இருந்த இவர், உற்பத்தித்திறன் மேம்படுத்தல், தலைமைத்துவ அபிவிருத்தி மற்றும் கிராமிய அபிவிருத்தியும் வறுமை ஒழிப்பும் போன்ற உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு பயிற்சிகள் பெற்றுள்ளார். இவர் இலங்கை நிருவாக சபையின் விசேடதர அலுவலராவார்.

அத்துடன், பயிற்சி வழங்குபவராக, முகாமை ஆலோசகராக 25 வருட அனுபவம் கொண்டுள்ளார்.

இவர் கொழும்பு வியாபார மற்றும் முகாமைத்துவ பாடசாலை ஆலோசனைச் சபை அங்கத்தவராகவும், தேசிய உற்பத்தித் திறன் விருது வழங்கல் நடுவர் குழாமில் (15 ஆண்டுக்கு மேலாக) உறுப்பினராகவும் இருந்துள்ளார். இவர் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை, மற்றும் ஏற்றுமதி அபிவிருத்திச் சபை ஆகிய பணிப்பாளர் சபை அங்கத்தவரும் ஆவார். அத்துடன், உயர் கல்வி மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அமைச்சு (அரசுசாரா உயர்கல்வி), துறைமுக அதிகாரசபை, புத்த சாசன மற்றும் சமய அலுவல்கள் அமைச்சு முன்னைநாள் செயலாளராகவும் செயற்பட்டார். இலங்கை பாராளுமன்ற எதிர்க்கட்சித் தலைவரின் சேயலாளருமாவார்.

2016 செப்டம்பர் 22 இலிருந்து இதுவரையில் கல்வி அமைச்சின் மேலதிக செயலாளராக (கொள்வனவு மற்றும் நிருவாகம்) செயற்படுகின்றார். அத்துடன், றன' மிஹிதன்ன ரெலி சினிமா கிராமத்தின் சபை அங்கத்தவராகவும், சீன அமைப்புக்களின் சினேகிதர்கள் (FOC) அமைப்பின் ஆலோசகராகவும் உள்ளார்.



திரு. R கெற்றவலகே
பணிப்பாளர்

திரு. R கெற்றவலகே பேராதனை பல்கலைக்கழக தொழிலாளர் கல்விப் பட்டத்தின் கற்கைத் திட்டத்தை நிறைவு செய்துள்ளார். இவர் கம்பஹா பண்டாரநாயக்க கல்லூரியில் கல்விபயின்றார்.

இவர் அரச மற்றும் பகுதி அரச அமைப்புக்கள் பலவற்றில் gy நிறைவேற்றுப் பணிகளை வகுத்துள்ளார். இவர் 2000 முதல் 2001 ஆம் ஆண்டுவரை கௌரவ சபாநாயகரின் இணைப்புச் செயலாளராக பணியாற்றினார். 2004 முதல் 2007 வரை கைத்தொழில் மற்றும் முதலீட்டு ஊக்குவிப்பு, சுற்றுலாத் துறை வெளிநாட்டு அலுவல்கள் மற்றும் தேசிய புராதன அமைச்சின் கூட்டிணைவுச் செயலாளராக நியமிக்கப்பட்டார். கௌரவ சந்திரிகா பண்டாரநாயக்க குமாரதுங்கவின் கூட்டிணைப்புச் செயலாளராகவும், ஜனாதிபதி அலுவலக பணிப்பாளராகவும் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார். 2004 முதல் 2006 வரை கஹட்டகஹ கிரபைட் லங்கா லிமிட்டட்டின் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாராக சேவையாற்றினார்.



திரு. N P L P பெர்னாந்து
பணிப்பாளர்

திரு. N P L P பெர்னாந்து களனி பல்கலைக்கழகத்தின் B.Com (சிறப்பு) பட்டதாரியாவார். இவர் இலங்கைப் பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவகம் மற்றும் சான்று பெற்ற முகாமைக் கணக்கறிஞர் நிறுவகம் ஆகியவற்றின் கூட்டு அங்கத்தவர் ஆவார். அத்துடன் இலங்கை கணக்கீட்டுத் தொழில்நுட்பவியலாளர் கழகத்தின் சிரேட்டஅங்கத்தவரும் ஆவார்.

இவர் தேசிய சேமிப்பு வங்கி (NSB) மற்றும் NSB Fund Management Ltd கம்பனிகளின் நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளராக செயற்பட்டர். NSB யின் கணக்காய்வுக் குழுவின் தலைவராக தொழிற்பட்ட இவர் NSB யின் இடர் முகாமைத்துவ குழுவின் அங்கத்தவராகவும் இருந்தார்.

பர்னாந்து & கம்பனியின் (பட்டயக் கணக்கறிஞர்கள்) பங்காளராக திரு. N P L P பெர்னாந்து 28 ஆண்டு சேவைவழங்கும் பட்டயக் கணக்கறிஞராக சேவை புரிந்துள்ளார். இவர் 1993 இலிருந்து வியபார ஆலோசனை வழங்கும் L M Management Services (Pvt) Ltd இன் முகாமைப் பணிப்பாளராரும் ஆவார். இவர் இலங்கை-தாய்லாந்து வியாபாரப் பேரவையின் உப திலவராவார். அத்துடன் இலங்கை சுற்றுலாச்சபையின் சி மற்றும் நடுத்தர தாளாண்மைகள் கழகத்தின் நிறைவேற்றுக் குழு அங்கத்தவருமாவார்.



திரு. P B S C நோனிஸ்
பணிப்பாளர்

திரு. P B S C நோனிஸ் ஸ்ரீஜயவர்த்தன பல்கலைக்கழகத்தின் BSc (Business Admin) Spl பட்டதாரியும், தென் அவுஸ்திரேலிய Flinders பல்கலைக்கழகத்தின் பொது நிருவாக முதுநிலை மானிப் பட்டத்தையும் கொண்டுள்ளார். இவர் 1995 இல் இலங்கை பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவகத்தின் Licentiate Certificate(LICA) பூர்த்தி செய்துள்ளார்.

இவர் தற்போது நிதியமைச்சின் Comptroller General பதவியில் உள்ளார். இலங்கை நிருவாகசேவை விசேடதர அலுவலரான இவர் 30 ஆண்டு அரச சேவையை கண்டுள்ளார். தற்போது இவர் பொதுத் திறைசேரியை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தி ஐந்து வேறுபட்ட பொதுத் தாளாண்மைகளில் பணிப்பாளர் சபையில் சேவையாற்றுகின்றார்.

திரு. S E W குணசேகர
பணிப்பாளர்

Dr. S E W குணசேகர டோக்யோ சர்வதேச மொழிகள் நிறுவக சர்வதேச மொழிகளில் டிப்ளோமா பட்டத்தையும், வியாபார நிர்வாகத்தில் PHD பட்டத்தையும் கொண்டவர்.

1994 ஆம் ஆண்டில் இவர் இலங்கை பாராளுமன்றத்தின் தேசிய பட்டியல் அங்கத்தவராக நியமிக்கப்பட்டார். இவர் உள்நாட்டு அலுவல்கள், மாவட்டசபை மற்றும் உள்ளூராட்சி அமைச்சராகவும், பெருந்தோட்டத் தொழிற்துறை பிரதி அமைச்சராகவும் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார்.

சிரேஷ்ட முகாமை



1. A D N R De அல்விஸ் குணசேகர – தீ மற்றும் காப்பாற்றற் சேவைகள் தலைவர்
2. W விமலசிறி - இலத்திரனிய மற்றும் விமான திசைகாட்டல் எந்திரவியல் தலைவர்
3. L தஹநாயக்க – நிதிப்பிரிவுத் தலைவர்
4. S M D விஜேசூரிய – பாதுகாப்புச் சேவைகள் பிரிவுத் தலைவர்
5. H S ஹெட்டியாராச்சி - விமான நிலைய முகாமைப் பிரிவுத் தலைவர்
6. W G சிரில் - அகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுத் தலைவர்
7. M C G மஹிபால – மனிதவள மற்றும் கம்பனி செயலாளர் பிரிவுத் தலைவர்
8. R W விஜேசிங்ஹ - இயந்திரத் திருத்த எந்திரவியற் தலைவர்
9. U J லொக்குஆராச்சி - தகவல் தொழில்நுட்பப் பிரிவுத் தலைவர்
10. G விதானகே – சிவில் எந்திரவியல் (திட்டமிடலும் வடிவமைப்பும்) பிரிவுத் தலைவர்
11. J M A U ஜயமான்ன – மின் எந்திரவியல் பிரிவுத் தலைவர்



12 K H C குமாரசிங்ஹ - பிரதான ஒருங்கிணைப்பாளர் - உள்நாட்டு விமான நிலையங்கள் திட்டம்

13 S D A S நிஷாந்த – கம்பனி வைத்திய அலுவலர்

14 A I B கருணாரத்ன – செயற்திட்டங்கள் பிரிவுத் தலைவர்

15 H P L சிறீமான்ன – வழங்கல் சங்கிலி முகாமைப் பிரிவுத் தலைவர்

16 M ரத்னசிங்ஹ - சட்டப் பிரிவுத் தலைவர்

17 H A A K M செனவிரத்ன – சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பயிற்சிகள் பிரிவுத் தலைவர்

18 U S ஜாகொட- சிவில் எந்திரவியல் (பராமரிப்பு) பிரிவுத் தலைவர்

19 R M பியதாச – வர்த்தக, ஆதனப் பிரிவு பதில் தலைவர் (C&P தலைவரின் கடமைகளை மேற்பார்வை செய்தல்)

20 A M M A B மஹமித்தாவ - விமான திசைகாட்டல் சேவைகள் பதில் தலைவர்

21 J M De குரூஸ் ரூபின் - கட்டடக் கலை, நிலஅமைப்பு மற்றும் அக வடிவமைப்பு பிரிவுத் தலைவர்

கம்பனிச் செயற்பாடுகள் பற்றிய பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை

கம்பனி பற்றி

AASL, இலங்கையில் சிவில் விமான நிலையங்களை முகாமை செய்து அபிவிருத்தி செய்வதற்கு சட்டரீதி அதிகாரத்தை கொண்ட முற்றிலும் அரசுக்கு சொந்த கம்பனியாகும். இங்கு தரப்பட்டுள்ள விபரங்கள் 2007ஆண்டு 07 இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தால் தேவைப்படுத்திய உரிய தகவல்களை தருவதுடன், சிறந்த வருடாந்த அறிக்கையிடல் நடைமுறைகளால் வழிநடத்தப்பட்டவை ஆகும்.

பிரதான செயற்பாடுகள்

இந்த ஆண்டில் AASL இன் பிரதானமான தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் மாற்றமில்லை. 2010 ஆண்டின் 14 இலக்க சிவில் விமானப் போக்குவரத்து சட்டம் மற்றும் 2010 நவம்பர் 4ந் திகதி வர்த்தமானி அதிகாரங்களின் கீழ் AASL கீழ்வரும் விமானம் சார்ந்த சேவைகளின் ஒரேயொரு சட்டநியதி சேவை வழங்குனராக அதன் வகிபங்கினை தொடர்ந்து நிறைவுசெய்து வருகின்றது:

1. பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA), மத்தல் ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA), மற்றும் இரத்மலான விமான நிலையம் - (RMA) ஆகியவற்றின் அபிவிருத்தி, தொழிற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு. அரசாங்கத்தின் உள்நாட்டு விமான சேவையை அபிவிருத்தி செய்யும் தந்திரோபாயத்திற்கு அமைய மட்டக்களப்பு விமான நிலையம் 2018 ஆண்டின் முதற் காலாண்டில் வெற்றிகரமாக பூர்த்தி செய்யப்பட்டு தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கு திறக்கப்பட்டது.
   .

2. மேற்படி விமானத் தளங்களில் தேடுதல், உயிர் காப்பு மற்றும் தீயணைப்பு சேவைகள் மற்றும் விமானத்துறை பாதுகாப்புச் சேவைகளை வழங்கி பராமரிதல்.

3. கொழும்பு FIR பிரதேசத்தினுள் சகல விமானங்கள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு, விமான போக்குவரத்து சேவைகள், விமான தகவற் சேவைகள், விமான தொடர்பாடற் சேவைகள் மற்றும் திசைகாட்டல் அல்லது வழி நடத்தல் சேவைகளை வழங்குதல்.

தொழிற்பாடுகளின் மீளாய்வு

வியாபார செயற்பாடுகள் பற்றிய மீளாய்வு மற்றும் கம்பனி நோக்கு ஆகியன தலைவரின் மீளாய்வு (பக்கங்கள் 05 – 08) மற்றும் முகாமைக் கலந்தாய்வு மற்றும் பகுப்பாய்வு (பக்கங்கள் 25 – 52) இல் விபரமாக விபரிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த அறிக்கைகள் கம்பனியின் கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களுடன் (பக்கங்கள் 95 - 129) சேர்ந்து கம்பனி நிலைமையினை பிரதிபலிக்கின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பு

கம்பனி நித்க்கூற்றுக்களுக்கான பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பு இக்கூற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பில் கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு பக்கம் 90 இல் கணக்காய்வு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

2007 ஆண்டு 07 இலக்க கம்பனிகள் சட்டம், பணிப்பாளர்கள் ஒவ்வொரு நிதியாண்டிற்கும் நிதியாண்டின் இறுதியில் கம்பனி நிதி நிலைமை மற்றும் அந்த நிதியாண்டிற்கான இலாப நட்டக் கணக்கை உண்மையான, நேர்மையான தோற்றத்தை காட்டும் வகையில் தயாரித்து முன்நிலைப்படுத்தி அவற்றை வருடாந்த பொதுக்கூட்டத்தில் சமர்ப்பிக்கவேண்டுமென தேவைப்படுத்து கின்றது. நிதிக்கூற்றுக்கள் 2017 டிசம்பர் 31 இல் நிதி நிலைக் கூற்று, அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இலாப நட்ட மற்றும் பிற முற்றடக்க வருமானக் கூற்று, உரிமையாண்மை மாற்றக் கூற்று மற்றும் காசுப்பாய்வுக் கூற்றுடன் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் மற்றும் அவற்றிற்கான குறிப்புக்களை அடக்கும்.

அதன' படி, பணிப்பாளர் சபையானது, கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்கள் கீழ்வருவனபற்றி உண்மையான, நேர்மையான தோற்றப்பாட்டை தருவதாக உறுதிப்படுத்துகின்றனர்:' '

- 2017 டிசம்பர் 31 இல் கம்பனியின் நிதிநிலைமை
- 2017 நிதியாண்டிற்கான கம்பனியின் நிதிச் செயற்பாடு.

அத்துடன் பணிப்பாளர்கள் கீழ்வருவனவற்றையும் உறுதி செய்கின்றனர்:

- பொருத்தமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கொள்கை மாறாத அடிப்படையில் தெரிவுசெய்து பயன்படுத்தப்பட்டு உள்ளதுடன், பொருண்மையான விலகல்கள் ஏதுமிருப்பின் அவை வெளிக்காட்டப்பட்டு விபரிக்கப்பட்டுள்ளன. அத்துடன்

- கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு (SLFRSs/LKASs) அமைவாக தயாரிக்கப்பட்டு முன்நிலைப்படுத்தப்பட்டதுடன், ஊடுசெயல்களின் வடிவம் மற்றும் அடக்கம் உரிய முறையில் இனங்காணப்படக்கூடியதாக நியாயமான, புத்திசாதுரிய சுயதீர்மானங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

கம்பனியின் நிதிநிலைக் கூற்றினை நியாயமான செம்மையாக வெளிக்காட்டுவதற்கு ஏதுவாக கம்பனி போதுமான கணக்குப் பதிவேடுகளை பேணுவதை உறுதிசெய்தல் பணிப்பாளர் பொறுப்பாகும் அத்துடன், கம்பனிச் சொத்துக்களை பாதுகாக்க நியாயமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதும் மோசடிகள் மற்றும் ஒழுங்கீனங்களை தடைசெய்யும் மற்றும் கண்டுபிடிக்கும் நோக்கில் பொருத்தமான அகக்கட்டப்பாட்டு முறைமை தாபித்தலும் பணிப்பாளர் பொறுப்பாகும். முன்நிலைப் படுத்திய நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒருமைப்பாடு மற்றும் குறிக்கோள்களுக்கான பொறுப்பினை பணிப்பாளர்கள் ஏற்றுக்கொண்டுள்ளனர். கணக்காய்வாளர்கள் தமது அபிப்பிராயத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு ஏதுவாக அவர்கள் அவசியமானவை எனக் கருதும் படிமுறைகளுக்கு வேண்டிய ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்தையும் வழங்குவதற்கு பணிப்பாளர்கள் கேட்கப்பட்டுள்ளனர். பணிப்பாளர்கள் 2017 ஆண்டின் நிதிப்பாதீடு, காசுப்பாய்வுகள் மற்றும் வங்கி வசதிகளை மீளாய்வு செய்தபின்னர் கம்பனி தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கு போதிய வளங்களை கொண்டிருப்பதனை கவனத்திற் கொண்டு, இந்த நிதிக் கூற்றுக்களை தொடர்ந்தியங்கும் தாபன அடிப்படையில் தயாரித்துள்ளது.

95 இலிருந்து 129 வரையான பக்கங்களில் தரப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுக்கள் கம்பனி பற்றிய உண்மையான, நேர்மையான தோற்றப்பாட்டை தருவதாக பணிப்பாளர் திருப்தியடைகின்றனர்.

கணக்காய்வாளர், கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை மற்றும் ஊதியம்

அரசியலமைப்பின் 154 சரத்துக்கு 2015 மே 15ந் திகதி சட்டமாக்கப்பட்ட 19 ஆவது திருத்தத்திற்கு அமைய கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு எந்தவொரு எழுதிய சட்டத்தின் மற்றும் 2007 ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்பட்ட சகல அரசாங்கத் தாளாண்மைகளை கணக்காய்வு செய்யும் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதன்படி, 2017 ஆம் ஆண்டின் AASL இன் கணக்காய்வு கணக்காய்வாளர் நாயகத்தால் நடத்தப்பட்டது. அவரின் அபிப்பிராயத்தை ஆண்டறிக்கையின் 90 - 94 பக்கங்களில் காணலாம்.

ஆண்டிற்காக கணக்காய்வுக் கட்டணம் ரூபா 765,030 (2016: ரூபா750,000). இது தவிர கணக்காய்வாளருக்கு கணக்காய்வு தொடர்புபட்ட அல்லது கணக்காய்வு தொடர்புபடாத சேவை தொடர்பில் கொடுப்பனவு எதுவும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

கம்பனி கடைப்பிடித்த கருத்திற்கொள்ளக்கூடிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் 99 - 112 பக்கங்களில் தரப்பட்டுள்ளன.

நிதிக்கூற்றுக்களும் அதற்கான குறிப்புக்களும் 2017 டிசம்பர் 31 இல் கம்பனியின் நிதி நிலைமை மற்றும் அத் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டின் நிதிச் செயற்பாடு பற்றி உண்மையான மற்றும் நேர்மையான தோற்றப்பாட்டை தருகின்றது. ஆண்டின் போது கம்பனி ரவித்த கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் மாற்றம் எதுவும் இல்லை.

அன்பளிப்பு

ஆண்டின்போது கம்பனி ரூபா 1.2 மில்லியன் அன்பளிப்புக்களை வழங்கியது.

அகக் கட்டுப்பாடுகள் முறைமை

பங்குதாரர் முதலீடுகள் மற்றும் கம்பனிச் சொத்துக்களை பாதுகாப்பதற்கு சிறந்த அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையை பேணுதல் பணிப்பாளர் சபையின் பொறுப்பாகும்.

எனினும், அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமை வடிவமைக்கப்படுவது கம்பனியின் வியாபார நோக்கங்கள் மற்றும் கொள்கைகளை அடைவதில், கம்பனியின் பிரதான பகுதிகளில் தவறுகை இடரை முற்றாக நீக்குவதிலும் பார்க்க ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய இடர் எல்லைக்குள் இடரினை பேணுவதற்காகும். அதன்படி, அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையானது இடர்கள், நிதிஇழப்புகள் அல்லது மோசடிகள் தொடர்பில் முழு உறுதிப்பாட்டினை அல்லாது நியாயமான உறுதிப்பாட்டினை மாத்திரமே தரும்.

சுபை, தொடர்ச்சியான அடிப்படையில் கணிசமான இடர்களை இனங்கண்டு, அந்த இடர்களை மதிப்பாய்வு செய்து முகாமை செய்ய அவசியமான படிமுறைகளை எடுத்து பொருத்தமான விதிமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்துகின்றது.

பிரதான அகக் கட்டுப்பாட்டுச் செயன்முறைகள்

- கம்பனித் தொழிற்பாடுகளின் விளைவுத்திறனையும், கம்பனித் தொழிற்பாடுகள் அதன் வியாபாரச் சூழல் மற்றும் அகத் தொழிற்பாட்டுப் புறநிலைகளை கவனத்திற்கொண்டு, கம்பனிக் குறிக்கோள், தந்திரோபாயம், ஆண்டுப் பாதீடு, கொள்கைகள் ஆகியவற்றை நோக்கி அமைவதனையும் உறுதிப்படுத்த உதவுவதற்காக நிலையியல் சம்பளக் குழு மற்றும் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு ஆகியவை தாபிக்கப்பட்டுள்ளன.

- கம்பனியின் அக் கட்டுப்பாட்டுத் தொழிற்பாடுகள் அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் விகைத்திறன், விளைவுத்திறன் தொடர்பில் வசதிகளை வழங்குகின்றது.

- கணக்காய்வுக் குழுவானது, கம்கனியின் அகக் கணக்காய்வாளர், அரச கணக்காய்வாளர் மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகார அமைப்பு ஆகியவற்றால் இனம் காணப்படும் அகக் கட்டுப்பாடு தொடர்புபட்ட விடயங்களை மீளாய்வு செய்யும். ஆகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் போதுமையை முகாமை மதிப்பாய்வு செய்யும். AASL பணிப்பாளர் சபையின் உறுதிப்பாட்டு கூற்று, நிதியறிக்கை யிடலின நம்பகத்தன்மை பற்றி நிதியறிக்கையிடல் முறைமை நியாயமான உறுதிப்பாட்டினை தரக்கூடியதாக வடிவமைக்கப்பட்டும், வெளித் தேவைகளுக்கு நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்கள் (SLFRSs/LKASs) மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தற் தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைய செய்யப்பட்டு இருப்பதனையும் உறுதிப்படத்துகின்றது.

எதிர்கால அபிவிருத்திகள்

ஓடுபாதையை உடைத்து மேல்ஒப்பரவிடும் வேலைகள் 2017 ஜனவரி 06 இல் ஆரம்பித்து தேசிய முக்கியம் வாய்ந்த ஓடுபாதை புனரமைப்பு செயற்திட்டம் திட்டம் இடப்பட்டவாறு 2017 ஏப்ரல் 06 இல் வெற்றிகரமாக முடிவுக்கு வந்தது. ஓடுபாதை, மேல்ஒப்பரவிடலானது மேற்பரப்பு நிலைமை மற்றும் உராய்வு மட்டங்களை மேம்படுத்தும் நோக்கில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இந்த ஓடுபாதை 1986 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டபின் முதற்தடவையாக மேல்ஒப்பரவாக்கம் மேற்கொள்ளப் பட்டது. இச் செயற்திட்டம் BIA யின் பெறுமதியை தரமுயர்த்தியுள்ளது.

அடுத்த ஆண்டு ஆரம்பத்தில் எதிர்பார்க்கும் சுற்றுலாப் பயணிகளின் இலக்கின் அடிப்படையில் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் இடைக்கால புறப்பாட்டு முனையத்தை (interim departure terminal) கிட்டத்தட்ட USD 19 மில்லியன் கிரயத்தில் தாபிப்பதற்கு AASL திட்டமிட்டுள்ளது. இது 2018 ஆண்டில் நிறைவடைய எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

இது கடந்த காலத்தில் பல சந்தர்ப்பங்களில் BIA க்கு உதவிய ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மை (JICA) உதவித் திட்டத்தின் பாரிய JPY 74 பில்லியன் விரிவாக்கச் செயற்திட்டத்தின் ஒரு பகுதி மாத்திரமே. ஆண்டிற்கு 6 மில்லியன் பயணிகளுக்கு மாத்திரமே வடிவமைக்கப்பட்ட BIA ஏற்கனவே 9.9 மில்லியன் பயணிகள் இலக்கினை தாண்டியுள்ளது. எயர்பஸ் A380 க்கான வசதிகளுடன் சேர்ந்த புதிய சர்வதேச மற்றும் உள்நாட்டு முனையங்களை உள்ளடக்கிய விரிவாக்கத் திட்டம் இயல்வலுவை 15 மில்லியன் பயணிகளாக அதிகரிக்கச் செய்யும். மேலும், 2021 இல் திறக்கப்பட உள்ள முனையம் சூரிய சக்தியை பயன்படுத்தவும், வடிகால் நீரினை மீள்சுழற்சிப்படுத்தி மலசலகூட பாய்ச்சலுக்கு பயன்படுத்தவும் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இந்தச் செயற்திட்டம் ஜப்பானின் மேம்பட்ட தொழில் நுட்பம் மற்றும் வழிகளுக்கு அமைய eco-airport கோட்பாட்டின் அடிப்படையில் அபிவிருத்திசெய்யப்படும்.

அத்துடன், அடுத்த 5 ஆண்டுக்கு திட்டமிடப்பட்ட BIA, RMA, MRIA மற்றும் மட்டக்களப்பு விமானநிலைய உட்கட்டமைப்பு மற்றும் தொடர்புபட்ட ஆதன அபிவிருத்தி மேம்படுத்தல்கள் நாட்டின் விமான சேவைத் துறையில் பாரிய மேம்பாட்டினை தருமென்பது திண்ணம்.

கம்பனியின் முற்றடக்க வருமானக் கூற்றும் நிதிநிலைக் கூற்றும்

வருமானம்

AASL சரித்திரத்தில் அதிகூடிய மொத்த வருமானமாக ரூபா 20.8 பில்லியனை எட்டியுள்ளது. வருமானம், இலாபம் பற்றிய விரிவான பகுப்பாய்வு நிதிமீளாய்வில் தரப்பட்டுள்ளது.

தொழிற்பாட்டுப் பெறுபேறுகள்

2017 ஆம் ஆண்டில், கம்பனி வரிக்கு முந்திய இலாபமாக ரூபா 10.8 பில்லியன' ஈட்டியது. முன்னைய ஆண்டு இலாபத்துடன் (ரூபா 6.9 பில்லியன்) ஒப்பிடுகையில் இது 57% கணிசமான அதிகரிப்பாகும். இது மொத்த வருமானத்தில் ஏற்பட்ட ரூபா 2.43 பில்லியன் அதிகரிப்பினாலும், வருமான வளர்ச்சியுடன் ஒப்பிடுகையில் பிற தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளை குறைந்த மட்டத்தில் பேணியதாலும் ஏற்பட்டது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில், இந்த ஆண்டில் வரிக்குப் பிந்திய இலாபம் 26% இனால் அதிகரித்துள்ளது. குறிப்பிட்ட காரணங்களுக்கு மேலாக 2016 இல் பதிவு செய்யப்பட்ட வரி எதிர்ப்பதிவு ரூபா 11.1 மில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில், இந்த ஆண்டில் வரி ஏற்பாடு ரூபா 2.1 பில்லியன்களாகும்.

இரண்டு ஆண்டுகளுக்கும் இடையில் மேற்கூறிய பெறுமதிகளின் ஒப்பீடு கீழுள்ள அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளது.

விபரம்	2017 ரூ மில்லியன்	2016 ரூ மில்லியன்
டிசம்பர் 31 இல் முடிவுற்ற ஆண்டில் சகல தொழிற்பாட்டுச் செலவு மற்றும் தேய்மான ஏற்பாட்டின் பின் வரிக்கு முந்திய இலாபம்	10,820	6,909
கழி : வரிக்கான ஏற்பாடு	(2,105)	11
வரிக்குப்பின் ஆண்டு இலாபம்	8,715	6,920
ஆயுட்காலமுறை எடுகோள் மாற்றத்தால் ஏற்பட்ட நயம்/(இழப்பு)	(978)	4
மொத்த முற்றடக்க வருமானம்	7,737	6,924

ஒதுக்கங்கள்

கம்பனியின் ஒதுக்கங்கள் கைக்கொள் இலாப அதிகரிப்புடன் 2016 இல் 16,436 மில்லியனிலிருந்து 2017 டிசம்பர் 31 இல் ரூபா 23,264 மில்லியனாக அதிகரித்தது. கம்பனி ஒதுக்கங்களில் மாற்றங்கள் பக்கம் 97 உரிமையாண்மை மாற்றக்கூற்றில் தரப்பட்டுள்ளது.

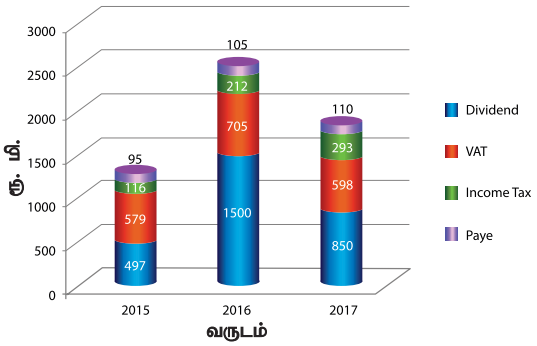
பங்கிலாபங்கள்

2016 ஆம் அண்டிற்கான பங்கிலாபமாக ரூபா 350 மில்லியனை பணிப்பாளர்கள் இந்த ஆண்டின்போது பிரகடனப்படுத்தி செலுத்தினர். 2017 ஆண்டிற்கான இடைக்காலப் பங்கிலாபமாக ரூபா 500 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டது. 2017 ஆம் ஆண்டிற்கான இறுதிப் பங்கிலாபம் ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டத்தில் பிரகடனப் படுத்தப்படவுள்ளது.

மூலதனச் செலவினம்

2016 ஆண்டு ரூபா 2,400 மில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு மூலதனச் செலவு ரூபா 9,473 ஆகும். இந்த ஆண்டில் ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரண மாற்றங்கள் நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 11 இல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

AASL இனால் அரச வருமானத்திற்கு பங்களிப்பு



மேலும் ஸ்ரீ லங்கா விமானப் படை, ஸ்ரீ லங்கா சுங்கப் பகுதி, குடிவரவு, குடியகல்வுத் திணைக்களம் மற்றும் வெளிவிவகார அமைச்சு போன்ற பிற அரச அதிகார அமைப்புக்கள் விமான நிலையத்தினுள் தொடர்புபட்ட சேவைகளை வழங்குவதற்காக அவற்றிற்கு அவசிய உட்கட்டமைப்பு மற்றும் பிற சேவைகளை AASL தொடர்ந்து வழங்கி வருகின்றது.

அறிக்கையிடற் காலத்திற்குப் பிந்திய நிகழ்வுகள்

பக்கம் 129 இல் நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 32 இல் வெளிக்காட்டப்பட்டன தவிர நிதிக்கூற்றுக்களில் சீராக்கம் அல்லது வெளிக்காட்டல் தேவைப்படும் கணிசமான நிகழ்வுகள் எதுவும் அறிக்கையிடற் திகதிக்குப் பின்னர் ஏற்படவில்லை.

தொடர்ந்தியங்கும் தாபனம்

வழமையான எதிர்வுகூறல் செயன்முறை மற்றும் எதிர் கால அனுகூலங்கள் மற்றும் இடர்களை கவனத்திற் கொண்டு உரிய விசாரணைகளை மேற்கொண்ட பின்னர் கம்பனி எதிர்வு கூறக்கூடிய எதிர்காலம்வரை தொடர்ந்து தொழிற்படுவதற்கு போதிய வளங்கள் மற்றும் கடமைப் பட்ட கடன்களை கொண்டுள்ளதாக பணிப்பாளர்கள் கருதுகின்றனர். அதன் தொடர்விளைவாக நிதிக்கூற்றுகள் தொடர்ந்தியங்கும் தாபன அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டு உள்ளன.

உறுமுரிமைகளும் கடமைப்பாடுகளும்

2017 டிசம்பர் 31 இல் உறுமுரிமைப் பரிப்புக்கள் மற்றும் மூலதன கடன்பாடுகள் பற்றிய தகவல்கள் பக்கம் 126 மற்றும் 127 இலுள்ள நிதிக்கூற்றுக்களின் குறிப்புக்கள் 28 மற்றும் 29 இல் தரப்பட்டுள்ளன.

முதலீடுகள்

அறிக்கையிடற் திகதியில் கொண்டிருந்த நீண்டகால மற்றும் குறுங்கால முதலீடுகள் பற்றிய விரிவான விபரங்கள் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் 14 மற்றும் 18 இல் (பக்கங்கள் 120 மற்றும் 122) தரப்பட்டுள்ளன. ஆண்டில் உயர்ந்த வருமானம் தரும் தனிச்சங்கள் மற்றும் திறைசேரி உண்டியல்களில் ரூபா 9.2 பில்லியன் மேலதிகமாக முதலீடு செய்யப்பட்டது.

பங்கு மூலதனம்

கம்பனியின் பங்கு மூலதனம் கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்களில் காட்டப் பட்டுள்ளதுடன் அவை ஒவ்வொன்றும் ரூபா 100/- ஆன சாதாரண பங்குகளைக் கொண்டவை. 2017 டிசம்பர் 31 இல் பங்குரிமை கீழ்வருமாறு:

பங்கு எண்ணிக்கை	பெறுமதி (ரூபா)	உரிமையாளர்
200,000	20,000,000	செயலாளர் - திறைசேரி
1	100	அமைச்சு செயலாளர் போக்குவரத்து சிவில் விமானச் சேவை
1	100	சிவில் விமானச் சேவை பணிப்பாளர்
200,002	20,000,200	

புணிப்பாளர் சபை மற்றும் சபை உபகுழுக்கள் பற்றிய தகவல்கள்

பணிப்பாளர் சபை

தற்போதைய சபை 2015 இல் நியமிக்கப்பட்டதுடன், 2016 மார்ச் 17 இல் ஒருவரும்' 2017 டிசம்பர் 12 இல் ஒருவருமாக இரண்டு பணிப்பாளர்கள் 2016 மற்றும் 2017 இல் புதிதாக நியமனம் பெற்றனர். நிதியாண்டின் இறுதியில் பணிப்பாளர்களின் நிரல் அவர்களின் தகைமை, நியமன, இராஜிளாமா செய்த மற்றும் மீளநியமிக்கப்பட்ட திகதிகளுடன் கீழே தரப்பட்டுள்ளன. தலைவர் (சரத்து 79), நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர் (சரத்து 82) நியமனங்கள் AASL இன் அகவிதியில் மேற்குறிப்பிட்ட கட்டுறுப்புக்களுக்கு அமைய மேற்கொள்ளப்பட்டன.

நிதியாண்டு 2017 இன் இறுதியில் பதவியிலிருந்த பணிப்பாளர் விபரங்கள்

பெயர்	பதவி நிலை	நியமனத் திகதி
பொறியியலாளர் S S எதிரிவீர	தலைவர்	12/10/2015
K V P R த சில்வா	உப தலைவர்	12/10/2015
ஜோஹான் ஜெயரத்ன	நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்	12/10/2015
N R ஹேவாதந்திரி	பணிப்பாளர்	12/10/2015
N P L P பெர்னாந்து	பணிப்பாளர்	12/10/2015
W M A விஜேகோன்	பணிப்பாளர்	12/10/2015
S E W குணசேகர	பணிப்பாளர்	12/10/2015
L W A த சொய்சா	பணிப்பாளர்	16/11/2015
S R ஆட்டிகல*	பணிப்பாளர்	16/11/2015
R கெற்றவலகே	பணிப்பாளர்	16/11/2015
J M குணவர்த்தன	பணிப்பாளர்	17/03/2016
P B S C நோனிஸ்	பணிப்பாளர்	12/12/2017

* 12/12/2017 இல் ஓய்வுபெற்றார்

கம்பனிப் பணிப்பாளர் பற்றிய தகவல்களை பக்கங்கள் 09 – 12 இலுள்ள பணிப்பாளர் சபையில் காணலாம்.

சபை உபகுழுக்கள்

பணிப்பாளர் சபைக்கு உதவும் நோக்கத்தில் சபை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு மற்றும் நிலையியல் ஊதியக் குழு ஆகிய இரு குழுக்களை நியமித்தது.

மேற்படி குழுக்களின் ஆக்கம் கீழ்வருமாறு:

சபை உபகுழு	ஆக்கம்
கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு	அனோமல் த சொய்சா- தலைவர்
	S R ஆட்டிகல – உறுப்பினர்
	N P L P பெர்னாந்து - உறுப்பினர்
	A D டில்றுக்ஷி -அவதானிப்பாளர்
நிலையியல் ஊதியக் குழு	K V P ரஞ்சித் த சில்வா - தலைவர்
	W M A விஜேகோன்- உறுப்பினர்
	A S ரணசிங்ஹ - உறுப்பினர்
	M C G மஹிபால - உறுப்பினர்
	L தஹநாயக்க - உறுப்பினர்

மேற்படி குழுக்கள் அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையை மேம்படுத்தும் நோக்கிலும், AASl இன் ஊடுசெயல்கள் தொடர்புபட்ட இடர்களை குறைக்கின்ற நோக்கிலும் பல ஆலோசனைகளை வழங்கின. அத்துடன், ISO 9001:2008 இன் ஏற்பாடுகளுக்கு அமைவாக AASL இன் தர முகாமைத்துவ முறைமை (QMS) தாபிக்கப்பட்டது. இந்த நியமம் AASL இன் பிரதான செயன்முறைகளை அடக்குகின்றது. இந்த ஆண்டில் QMS இன் சகல திட்டமிடப்பட்ட அகக் கணக்காய்வுகள் சம்பந்தப்பட்ட சகல பிரிவுகளிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

பங்குகள் அல்லது தனிச்சங்களில் பணிப்பாளர்களின் தொடர்பு பற்றிய வெளிக்காட்டல்கள்

பணிப்பாளர்கள் பங்குகளையோ அல்லது தனிச்சங்களையோ வைத்திருக்கவில்லை.

நடப்பு மற்றும் எதிர்கால ஒப்பந்தங்களில் புணிப்பாளர்களின் நாட்டம்

ஆண்டின்போது, எந்தவொரு பணிப்பாளரும் நேரடியாக அல்லது மறைமுகமாக கம்பனி தொடர்புபட்ட ஒப்பந்தங்களில் அல்லது திட்டமிட்ட ஒப்பந்தங்களில் நாட்டத்தினை கொண்டிருக்கவில்லை.

பணிப்பாளர்கள் ஊதியமும் பிற நலன்களும்

மூன்று நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்களுக்கு (அகவிதியின் சரத்து 77 க்கு அமைய நியமிக்கப்பட்டோர்) ஆண்டின்போது ஊதியமாக ரூபா 8 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டது. இது பணிப்பாளர் படிகள், EPF, ETF, உபகாரக் கொடுப்பனவு, விருந்தோம்பற் செலவு மீளளிப்பு, தொலைபேசி, விடுமுறைக்காக பணம் பெறுதல் மற்றும் ஏனைய படிகளை உள்ளடக்கும். ஆண்டின்போது நிறைவேற்று அதிகாரம் அற்ற பணிப்பாளர்களுக்கு பிரயாணச் செலவு மற்றும் சபைக் கூட்டங்களில் கலந்துகொள்வதற்கான படிகளாக ரூபா 1.6 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டது.

கூட்டிணைவு ஆளுமை

பிரதான நாட்டதாரர்களுடன் நீண்டகால தொடர்புகளை விருத்தி செய்து, வளர்ப்பதற்கு ஏதுவாக பணிப்பாளர்கள் கம்பனியின் ஒட்டுமொத்த ஆளுமைச் செயன்முறையின் விளைவுத்திறனை உறுதிசெய்வதற்கான பொறுப்பினை கொண்டுள்ளனர்.

சட்டநியதிக் கொடுப்பனவுகள்

அரசாங்கம், ஒழுங்காக்க நிறுவனங்கள் மற்றும் ஊழியர்களுக்கு சேரவேண்டிய எல்லாவித சட்டநியதிக் கொடுப்பனவுகளும் பணிப்பாளர் சபையின் அறிவுக்கும் நம்பிக்கைக்கும் அமைய உரிய காலங்களில் செலுத்தப்பட்டு அல்லது ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு உள்ளதனை சபை உறுதி செய்கின்றது.

ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டம்

ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டம் 2018 ஜுன் 29 ஆம் திகதி பிற்பகல் 3.30 மணிக்கு AASL இன் பணிப்பாளர்சபை அறையில் நடைபெற திட்டமிடப்பட்டள்ளது.

வாழ்த்துக்கள்

முதலாவதாக, AASL இன் இன்னொரு வெற்றிகரமானதும் குறிப்பிடக்கூடியதுமான ஆண்டினை பூர்த்தி செய்தமைக்காக முகாமை அணியினருக்கு வாழ்த்துக்கள் தெரிவிக்கின்றோம். AASL அதன் கிரமமான தொழிற்பாடுகளை தொடர்வதுடன் நீண்டகாலமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஓடுபாதைச் செப்பனிடல் செயற்திட்டத்தை மேற்கொண்டமை ஒரு சவால்நிறைந்த ஆண்டாக அமைந்தது. எதிர்பார்த்த காலத்திற்கு முன்னர் செயற்திட்டத்தை நிறைவு செய்தமை மற்றும் அக் காலகட்டத்தில் அடைந்த வளர்ச்சி ஆகியன AASL அணியின் கடும் உழைப்பு, கடப்பாடு, ஊக்கம் மற்றும் தொழிற்திறமைக்கு சான்றாகின்றது. போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சு மற்றும் ஏனைய நிறுவனங்கள் கம்பனியின் நாட்டதாரர் மற்றும் ஒழுங்கு படுத்துனர் என்ற ரீதியில் கம்பனி அதன் எண்ணங்களை நிறவேற்றுவதற்கு தொடர்த்தும் உதவி வழங்கியமைக்காக எமது விசேட நன்றிகளை தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றோம். மேலும், எம்மீது தொடர்ந்தும் நம்பிக்கை கொண்டுள்ள வாடிக்கையாளர்கள் அடங்கலாக கம்பனியின் வெற்றிக்கு உழைத்த சகலருக்கும் எமது மனமார்ந்த நன்றிகளை தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம். இறுதியாக ஆண்டாண்டு காலமாக கம்பனியின் வெற்றிக்கு பங்களிப்புச்செய்த AASL இன் சகல ஊழியர்களுக்கும் அவர்களின் தொடர்ச்சியான கடமைப்பாடு, ஒருமைப்பாடு, கடின உழைப்புக்காக எமது நன்றி உரித்தாகட்டும்.

.

சபையின் கட்டளைப்படி



பொறியியலாளர் . S S எதிரிவீர
தலைவர்
ஜ˜ன் 01, 2018

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழுவின் (AMC) அறிக்கை

பொதுத் தாளாண்மைகள் சுற்றுநிருபம் இல: PED 55 இன் ஏற்பாடுகளுக்கு அமைய AMC திறைசேரிப் பிரதிநிதி அடங்கலாக மூன்று (3) சுயாதீனமான நிறைவேற்று அதிகாரம் அற்ற பணிப்பாளர்களை கொண்டுள்ளது.

2017 ஆம் ஆண்டிற்கு AASL பணிப்பாளர் சபையினால் நியமிக்கப்பட்ட AMC உறுப்பினர்கள்:

உறுப்பினரின் பெயர்	பதவி நிலை	
	AASL	AMC
திரு அனோமல் த சொய்சா	பணிப்பாளர்	தலைவர்
திரு S R ஆட்டிகல – திறைசேரி பிரதிச் செயலாளர்	பணிப்பாளர்	உறுப்பினர்
திரு. N P L P பர்னாந்து	பணிப்பாளர்	உறுப்பினர்
திருமதி. A D டில்ருக்ஷி - கணக்காய்வு அத்தியட்சர்	அரச கணக்காய்வு பிரதிநிதி	அவதானிப்பாளர்

கூட்டங்கள்

2017 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டில் அகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுத் தலைவர் குழுவின் கூட்ட அழைப்பாளராக தொழிற்பட்டார். 2017 நிதியாண்டில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு நான்கு தடவைகள் கூடியதுடன், இந்தக்குழுவின் கூட்ட அறிக்கைகள் பணிப்பாளர் சபைக்கு கிரமமாக அனுப்பப் பட்டன. கணக்காய்வாளர் நாயகத் திணைக்களத்தின் பிரதிநிதியாக அணக்காய்வு அத்தியட்சர் திருமதி A D டில்றுக்ஷி அவதானிப்பாளராக கலந்துகொண்டார்.

பணி ஆணையும் வகிபங்கும்

குழுவின் ஆய்வெல்லை 14.12.2010 திகதியிடப்பட்ட பொதுத் தாளாண்மைகள் சுற்றுநிருபம் இல: PED 55 இல் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. நிதியறிக்கையிடல், அகக் கட்டுப்பாடு, மற்றும் புறக்கணக்காய்வினை பொதுவாக மேற்பார்வை செய்தலில் குழு பணிப்பாளர் சபைக்கு உதவுகின்றது.

ஆய்வெல்லை கட்டுறுப்புக்கள் (Terms of reference)

குழு, பொதுத் தாளாண்மைகள் சுற்றுநிருபம் இல: PED 55 இன் கட்டுறுப்புக்களுக்கு அமைவாக, பணிப்பாளர் சபையினால் குறிப்பிட்ட ஆய்வெல்லை கட்டுறுப்புகளால் ஆளப்படுகின்றது. குழு, அதன் ஆய்வெல்லைக் கட்டுறுப்புகள் மற்றும் அரசாங்க தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைவாக அதன் பொறுப்புக்களை நிறைவுசெய்யும் நோக்கில் கீழ்வரும் குறிக்கோள்களில் கவனம் செலுத்துகின்றது:

a. அகக் கணக்காய்வுப் பிரிவின் பொறுப்புக்களை தீர்மானித்து வருடாந்த கணக்காய்வுத் திட்டங்களை மீளாய்வு செய்தல்

b. உரிமத்தின் சகல செயற்பாடுகளு அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமைகளை மீளாய்வு செய்து மதிப்பாய்வு செய்தல்.

c. கிரய விளைதிறனுக்காக செயற்பாடுகளை கிரமமாக மீளாய்வு செய்து, விரயமான செலவுகளை நீக்குதல்.

d. புறக் கணக்காய்வாளர்களுடன் இணைந்து செயற்பட்டு, கணக்காய்வாளர் நாயகம் / புறக் கணக்காய்வாளரின் முகாமைக் கடிதங்களுக்கு ஆவன செய்தல்.

e. சட்டங்கள், ஒழுங்குவிதிகள், நியதிகள் மற்றும் சுற்று நிருபங்களுடன் ஒத்திசைவினை உறுதிப்படுத்தல்.

f. கணக்காய்வு நியமங்களுடன் இசைவை உறுதிப்படுத்த நிதிக்கூற்றுக்களை மீளாய்வு செய்தல்.

g. தீர்வு நடவடிக்கைகளுக்காக அகக் கணக்காய்வு / புறக் கணக்காய்வு அறிக்கைகள், முகாமைக் கடிதங்களை மீளாய்வு செய்தல்.

h. பொதுத் தாளாண்மைகள் குழுவின் பரிந்துரைகள் / கட்டளைகள் நடைமுறைப்படுத்தலை மீளாய்வுசெய்தல்.

i. குழு கவனத்திற்கொள்ள, நடவடிக்கை எடுக்க அல்லது மேம்படுத்த வேண்டுமென இனங்காணப்பட்ட விடயங்கள் எவையும் இருப்பின் அவற்றை பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிக்கையிடல்.

j. ஆண்டறிக்கையில் உட்படுத்துவதற்காக குழுவின் கண்டு பிடிப்புகள் பற்றி அறிக்கை தயாரித்தல்.

நிதி அறிக்கையிடல்

நாட்டதாரருக்கு வழங்கப்படும் தகவல்களின் நம்பகத் தன்மையை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு, தற்போதைய நிதியறிக்கையிடலின் விளைவுத்திறனை குழு மீளாய்வு செய்கின்றது. கணக்கேடுகள் மற்றும் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு அமைய நிதிக்கூற்றுகளின் உண்மையான மற்றும் நேர்மையான தயாரிப்பிற்கான பணிப்பாளர் சபையின் பொறுப்பினை நிறைவுசெய்ய குழு சபைக்கு உதவுகின்றது. சகல ஊடுசெயல்களும் செம்மையாகவும், முற்றாகவும் கணக்கேடுகளில் பதிவு செய்யப்பட்டமை பற்றி நியாயமான உறுதிப்பாட்டினை வழங்கும் பொருட்டு, குழு அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமை மற்றும் விதிமுறைகளின் போதுமை மற்றும் விளைவுத் திறன் பற்றிமீளாய்வு செய்கின்றது. குழு மாதாந்த அடிப்படையில் தயாரிக்கப்படும் நிதிக்கூற்றுக்களை, நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரித்து முன்நிலைப்படுத்தலில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணிசமான எடுகோள்கள் மற்றும் சுயதீர்ப்பினை உள்ளடக்கிய சான்றுத் தகவல்களுடன் மீளாய்வு செய்யும்.

அகக் கட்டுப்பாடுகள்

AMC ஆனது 2017 டிசம்பர் 31 இனபடி நிதியறிக்கையிடல் மீதான அகக் கட்டுப்பாட்டு விளைவுத்திறனை மதிப்பீடு செய்தது. இந்தச் செயன்முறை அகக் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமை மற்றும் விளைவுத்திறன் ஆகியவற்றை மதிப்பிடுவதுடன், சட்டம் மற்றும் ஒழுங்கு விதிகளுடனான ஒத்திசைவினை உறுதிப்படுத்துவதற்காக இடர்களை கட்டுப்படுத்துவதாகும். AASL இன் அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் விளைவுத்திறனை மேம்படுத்துவதற்காக, அகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுப் பிரிவுத் தலைவரின் பரிந்துரைகள் மீது முகாமை போதியளவு நடவடிக்கைகள் எடுப்பதனை குழு உறுதிசெய்கின்றது. அகக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டகத்தின் அடிப்படை, பணிப்பாளர் சபை அதன் தொழிற்பாடுகளை தொடர்ந்து அவசியமான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வழியமைப்பதாகும்.

அகக் கணக்காய்வு

அகக் கணக்காய்வு தொழிற்பாடுகள் கணக்காய்வு செய்யும் செயற்பாடுகள் தொடர்பில் சுயாதீனமாக தொழிற்படுதல் மற்றும் அவை பக்கச் சார்பின்றி, தேர்ச்சி மற்றும் உரிய தொழில்சார் கவனத்துடன் மேற்கொள்ளப்படுவதை AMC உறுதிசெய்கின்றது. AASL அகக் கணக்காய்வுப் பிரிவுச் செயற்பாடுகளின் நோக்கெல்லை, வளங்கள், அளவு மற்றும் விளைவுத்திறனை AMC கண்காணித்து மீளாய்வு செய்தது.

புறக் கணக்காய்வு

2017 டிசம்பர் 31 இல் முடிவுற்ற ஆண்டில் கணக்காய்வாளர் நாயகம கம்பனியின் புறத் கணக்காய்வார் ஆவார்.

ஓப்பமிடப்பட்டது
அனோமல் த சொய்சா
தலைவர் - கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு


BIA
BANDARANAIKE
INTERNATIONAL AIRPORT


BANDARANAIKE
RNATIONAL AIRPORT



முகாமைக் கலந்தாய்வும் பகுப்பாய்வும்

இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்கும் அதேவேளை 10 மில்லியன் பயணிகளின் நாடித்துடிப்பை வழிப்படுத்தும் மேன்மை தொடர்பில்.

தூரநோக்கினை பின்தொடரும் அதேவேளை இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளித்தல் .....

மேன்மையை அடைதல் எந்தவொரு தனிநபர் அல்லது நிறுவனத்தின் தொடர்ச்சியான அவாவாகும். AASL இன் நோக்கம் ஆசிய பிராந்தியத்தில் அதிக வினைத்திறனான சினேக" ர்மான விமானசேவை வழங்குனராதல். மாறும், நிட்சயமற்ற, சிக்கலான, தெளிவற்ற வியாபார உவகில் வாடிக்கையாளர் மற்றும் பிறநாட்டதாரருக்கு பெறுமதி ஏற்படுத்தும் செயன்முறையானது, முன்னரிலும்பார்க்க இப்போ சவால் நிறைந்ததாகும். வாடிக்கையாளர் மற்றும் நாட்டதரரரின் அதிகரித்துவரும் கேள்வியுடன் AASL வாடிக்கையாளர் சார்ந்த அன்பு மற்றும் அரவணைப்பு நிரம்பிய கலாசாரத்தை ஏற்படுத்தும் அதே வேளை மனித, பௌதிக இயலுமைளை அதிகரிக்க வேண்டியச வால்களுக்கு முகங்கொடுக்கின்றது.

பௌதிக, மனித இயல்வலுவை உத்தமப்படுத்தல்

ஒரு நிறுவன தொழிற்பாட்டு, திட்டமிடல் வெற்றியினை தீர்மானிகும் ஒரு முக்கிய காரணி உட்கட்டமைப்பு இயல்வலு ஆகும். அதிகரித்து வருகின்ற பயணிகள் எண்ணிக்கை மற்றும் விமானச் சேவைகளுடன் AASL இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்கவேண்டியுள்ளது. இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிப்பத்து பல்வேறு தொழிற்பாட்டு விதிமுறைகளின் கடைப்பிடிப்பு, புதிய தொழில்நுட்பம் பயன்படுத்தல் புதிய உட்கட்டமைப்பை நிருமானித்தல் மூலம் AASL அதன் தற்போதைய இயல் வலுவை அதிகரிக்க முயலுகின்றது.

எந்தவொரு வியாபாரத்திலும் மிகுந்த இயக்க இயல்புடைய வளம் மனிதர்களாக இருப்பதுடன், அவர்கள் மாற்றத்தின் முகவர்களுமாவர். கம்பனி தூரநோக்கை அடைதலில் மிகவும் பங்களிக்கும் வளமும் அவர்களே. மக்களின் அன்பு மற்றும் இயலுமையே எப்போதும் கம்பனியை அதன் தூரநோக்கினை நோக்கி நகர்த்தும். நிறுவன மக்களின் அன்பு மற்றும் தேவையினூடாக இலாபம் ஈட்டப்படுவதுடன், அது கம்பனியை ஒரு விருப்பு மிகுந்த நிறுவனமாக மாற்றுமென்பது AASL இன் நம்பிக்கை. AASL விரிவான மனித மூலதன அபிவிருத்தித் திட்டம் மூலமாக தொழிற்படையை உத்தம நிலைக்கு கொண்டு வருந்து மனித மூலதன இயலுமையை தொடர்ந்து அதிகரிக்க நடவடிக்கை எடுத்துவரும் அதேவேளை, விரைவாக மாறிவருகின்ற, சிக்கலான சூழலில் ஊழியர் விளைவுத் திறனுடன் தமது வேலைகளை செய்வதற்கு தேவையான அறிவு, திறமை, தகுதிகளை பெறுவதனை உறுதிப்படுத்த வளங்களில் முதலீடுகளை செய்கின்றது. மேன்மையான (GREAT) கம்பனிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு கம்பனி ஒழுக்கமான மக்கள், ஒழுக்கமான எண்ணங்கள், மற்றும் ஒழுக்கமான நடவடிக்கைகளை கொண்டிருக்க வேண்டும்.

அன்பு, அரவணைப்பு செறிந்த கலாச்சாரம்

வாழ்க்கையில் எவரும் விரும்புவது, அன்பும் அரவணைப்பும் எனும் இரு அடிப்படைச் சொற்களாகும். AASL ஒவ்வொரு நாளும், எந்நேரமும் அன்பு மற்றும் அரவணைப்பை விரும்பும் மில்லியன் கணக்கான மக்களின் உறைவிடமாகும். அவர்கள் கம்பனியில் கழிக்கும் ஒவ்வொரு நிமிடமும் அன்புள்ளம் கொண்ட எமது மக்கள் புன்சிரிப்புடனும் மிகுந்த அன்புடனும் அவர்களை கவனிக்கின்றனர். AASL அதன் பயணத்தில் தூர நோக்கினை அதன் எல்லைக்கு அப்பாலும் அடைகின்ற இன்னுமொரு வெற்றிகரமான ஆண்டை கொண்டாடுகின்றது. மக்கள் ஒன்றுசேர்ந்தே நிறுவன மாற்றங்களை ஏற்படுத்த முடியும். மக்களின் அன்பும் நோக்கமும் கம்பனியை உயர்த்த முடியும். AASL இன் அன்புள்ளம் கொண்ட தனிநபர்கள் ஒரு அணியாக வேலைசெய்தல் 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான மக்களின் நாடிப்பிடிப்பை அடைவதில் இயல்வலு நெருக்கு வாரத்தை சமாளித்து கம்பனியை வழிநடத்துகின்றனர்.

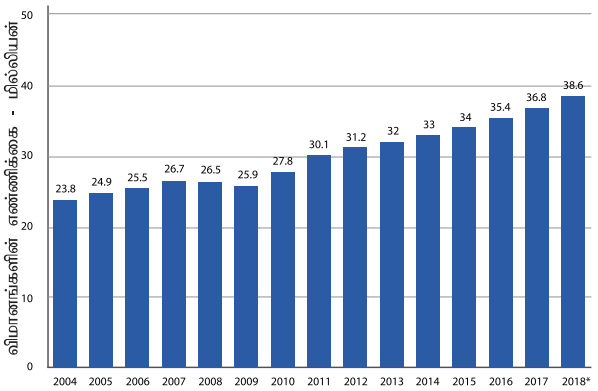
நாம் வாழ்ந்து வருவது விரைவாக மாறிவரும் உலகில்

வியாபாரத்தின் வெற்றி அபிலாசைகளுக்கு வாடிக்கையாளர்களை மையமாக கொண்டு, அவர்களின் எண்ணம், இதயம் மற்றும் தைரியத்தை தொடுகின்ற வகையில் நாம் கைத்தொழில் யுகத்திலிருந்து டிஜிரல் (எண்) யுகத்திற்கு மாறியுள்ளோம். விமான நிலையங்கள் மாறிவரும் வியாபார இயக்கத்துடன் அதன் பாரம்பரிய வகிபாத்திரத்திலிருந்து விரைவாக மாறிவருகின்றன. பூகோள விமானத்துறையானது விமானப் பயணத்தில் விமான நிலையங்களை கவர்ச்சிகரமான சேரிடங்களாக மாற்றி மக்களை கொண்டுசெல்கின்றது. உலகரீதியாக விமானப்பயணம் வரலாற்று ரீதியாக விரைவான மாற்றங்களுக்கு ஆளாகியுள்ளது. கடந்த 5 ஆண்டுகளில் ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் பயணிகளின் வளர்ச்சி சராசரியாக 6.2 % ஆக உள்ளதுடன் 2017 இல் விமானப்பயண பயணிகள் கேள்வி முன்னைய ஆண்டிலும்பார்க்க 7.5 % த்தால் அதிகரித்துள்ளது.

2017 ஆண்டு முழுவதும் " கோள பொருளியற் புறநிலையில் தொடர்ந்து ஏற்பட்டுவரும் முன்னேற்றம் காரணமாக விமானப் பயண கேள்வி வளர்ச்சி திடமான நிலையை எட்டியுள்ளது.

சர்வதேச சிவில் விமானசேவை அமைப்பு (ICAO) வெளியிட்ட அறிக்கையின்படி, உலகின் உண்மையான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி (GDP) 2017 இல் 2.7% ஆக எதிர்வுகூறப்பட்டுள்ளது. இது 2016 இல் 2.4% ஆக இருந்ததுடன் 2018 இல் 2.9% ஆக அதிகரிக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இந்த மேல்நோக்கிய போக்கு வளர்ச்சியடைந்த நாடுகளின் முதலீடு மற்றும் புதிய சந்தைகள் மற்றும் வளர்ச்சியடைந்து வரும் நாடுகளின் அதிகரித்த ஏற்றுமதிக் கேள்வி காரணமாக பலமடைந்து உள்ளது. குறைந்த விமானக் கட்டணம், வளர்ந்துவரும் பாரிய சந்தைகளில் வளர்ந்துவரும் நடுத்தர வகுப்பு, சுற்றுலாத்துறை வளர்ச்சி பிரதான நாடுகளில் மொத்த நுகர்வோர் செலவினத்தில் அதிகரித்த பிரயாணச் செலவு ஆகியன விமானப் பயணக் கேள்வியில் ஒரு திடமான வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தியுள்ளன. (Boeingcom, 2018). "கோள பொருளியல் வளர்ச்சி மற்றும் சுபீட்சத்திற்கு பிரதான பங்களிப்பாக விமானத்துறை இனங்காணப்பட்டு உள்ளது. விமானத்துறை மக்களை "கோளமயமாக்கி, மக்களை ஒன்றுசேர்க்க தூண்டுதலாகவுள்ளது. ஒவ்வொரு 15 ஆண்டிலும் விமானப் பணயம் இரட்டிப்பாவதுடன், அதிக வேகத்தில் விரிவடைகின்றது. (kpmgcom, 2018). உலக சனத்தொகை அதிகரிப்பு அதிக விமானப் பயணத்திற்கும் உலகத்தை இணைக்கும் அதிகமான சேர்விடங்களுக்கும் கேள்வியை அதிகரித்துள்ளது. தற்போது உலகளாவிய வர்த்தக விமானப் பறப்புக்கள் கிட்டத்தட்ட 25,000 ஆக உள்ளது. அடுத்த தசாப்தத்தில் 35,000 ஆக அதிகரிக்க எதிர்வுகூறப் பட்டுள்ளது. (kpmgcom, 2018).

2004 முதல் 2018 வரை உலக விமானத்துறையின் விமானப் பறப்புக்களின் எண்ணிக்கை (மில்லியன்னில்)



மூலம் :(Statistacom, 2018)

சர்வதேச பயணிகள் மற்றும் கேழ்வுச் சந்தை

2016 உடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 இல் சர்வதேச பயணிகள் போக்குவரத்து 7.9% ஆல் அதிகரித்தது. உலகரீதியாக இயல்வலு 6.4% ஆலும், ஆசன நிறைவுக் காரணி 1.1% ஆல் 80.6% க்கு அதிகரித்தும் உள்ளது. ஆசிய-பசிபிக் மற்றும் லத்தீன் அமெரிக்காவை தொடர்ந்து உலகின் சகல பிரதேசங்களும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் கேள்வியில் அதிகரிப்பை பதிவுசெய்துள்ளன (IATA, 2018). உலகின் திட்டமிட்ட சரக்குப் போக்குவரத்து (சரக்குத் தொன்-கிலோ மீட்டரில் அளவிடும்) 2017 இல் 9.5% ஆல் அதிகரித்தது. இது 2016 இல் பதிவுசெய்யப்பட்ட 3.8% உடன் ஒப்பிடுகையில் கணிசமான முன்னேற்றமாகும்.

மொத்த விமானச் சரக்குப் போக்குவரத்தின் கிட்டத்தட்ட 87% இனை அடக்கும் சர்வதே சரக்கு போக்குவரத்துத்துறை 2016 இல் 3.7% வளர்ச்சியுடன் ஒப்பிடுகையில், 2017 இல் 10.3% எனும் அசுர வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது. திட்டமிட்ட சர்வதேச பொருட்கொள்ளவுக் காரணியும் 2016 இல் 53% இலிருந்து 2017 இல் 55% ஆக அதிகரித்தது. சகல பிரதேசங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இரண்டாவது பலமான ஆசிய-பசிபிக் வலயம் 9.6% இனால் வளர்ச்சியடைந்து 29% இல் உள்ளது.

ஆசிய-பசிபிக் விமானங்கள் 2016 உடன் ஒப்பிடுகையில் 9.4% வருட கேள்வி வளர்ச்சியை காட்டியது. இதற்குக் காரணம் பாரிய பிரதேச பொருளாதார விரிவாக்கம் மற்றும் பயணிகள் பாதைத் தெரிவுகளில் அதிகரிப்பு ஆகியனவாகும். 1994 இன் பின்னர் வருடாந்த வளர்ச்சி வீதத்தில் ஆசிய-பசிபிக் வலயம் ஏனைய வலயங்களை பின்தள்ளிய முதலாவது நிகழ்வாகும். இயல்வலு 7.9% இனாலும், பொருட்கொள்ளளவுக் காரணி 1.1% இனால் 79.6% க்கும் அதிகரித்தது. (IATA, 2018).

"உலக வளர்ச்சி இயந்திரமாக"தென்கிழக்கு ஆசியா விளங்குகிறது. ஆசிய நாடான இலங்கை மற்றைய சீனா, இந்தோனேசியா, மலேசியா, பிலிப்பைன்ஸ் போன்ற நாடுகளுடன் முன்நோக்கிச் செல்கின்றது. உலகில் இந்த நாடுகள் அதிக GDP வளர்ச்சி உடையன. முழுஉலகின் 1.3% உடன் ஒப்பிடுகையில் ஆசிய நாடுகளின் GDP 4.5% வளர்ச்சியை காட்டுகின்றது. எனினும், இலங்கை போன்ற வளரும் நாடுகளில் USD யின் ஒப்பீட்டுப் பலம் 2017 இல் சில பிரச்சினைகளை ஏற்படுத்தின. எனினும், உலக எண்ணெய் விலை மெதுவான அதிகரிப்பை காட்டின. சீனா, அவுஸ்திரேலியா, கொரியா, தென்கிக்கு ஆசியா, மலேசியா போன்ற பிரதான நாடுகளின் பொருளாதார மீட்சி பிராந்திய உத்தமநிலை தொடர வழிவகுத்தது.

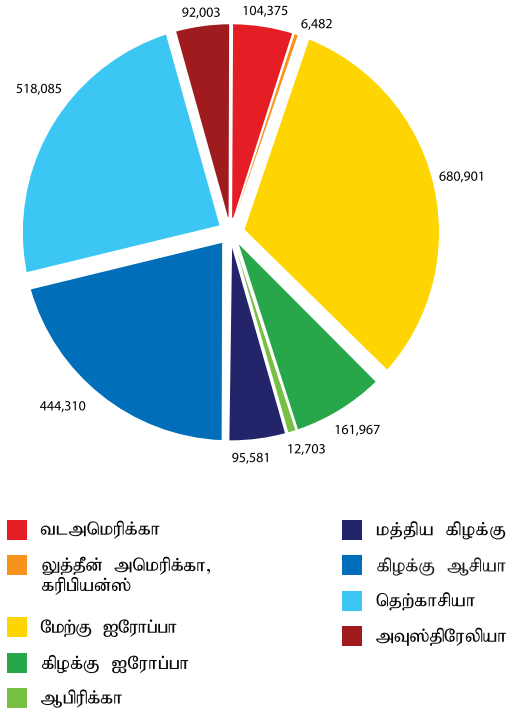
ஸ்ரீ லங்கா- பயணிகளுக்கான சேரிடம்

கடந்த தசாப்தத்தில், முக்கியமாக நாட்டின் 30 ஆண்டு சிவில் யுத்தம் முடிவுக்கு வந்தபின்னர் இலங்கைக்கு வரும் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்தது. இலங்கைச் சுற்றுலா அபிவிருத்தி அதிகாரசபை காட்டியவாறு, 2017 அதிக சுற்றுலாப் பயணிகள் 2,116,407 வருகை தந்த ஆண்டாக பதிவு செய்யப்பட்டது. இது 2016 ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 3.2% அதிகரிப்பாகும். இந்த ஆண்டில் 3 முக்கிய தடைகளின் காரணமாக நாட்டின் சுற்றுலாத்துறை ஏற்ற இறக்கங்களை காண நேர்ந்தது..

அவையாவன: 2017 ஜனவரி முதல் 2017 ஏப்ரல் வரை 8 மணித்தியாலங்களுக்கு BIA பகுதியாக மூடப்பட்டமை, நாட்டின் தெற்குப் பகுதியை கடுமையாக தாக்கிய வெள்ளப்பொருக்கு மற்றும் சிலமாதங்களாக கொழும்பை அண்டிய பகுதிகளில் ஏற்பட்ட டெங்கு நோயின் தாக்கம். 2017 முதலாம், இரண்டாம் காலாண்டுகளில் வீழ்ச்சியடைந்த சுற்றுலாத்துறை மூன்றாம் காலாண்டிலிருந்து வளர்ச்சி கண்டது. அக்டோபர் மாதத்தில் USD 261.5 மில்லியனாக இருந்த சுற்றுலாத்துறை வருமானம் நவம்பரில் USD 287.4 மில்லியனாக வளர்ச்சிகண்டது. டிசம்பர் மாதத்தில் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை 244,536. இது 2016 டிசம்பருடன் ஒப்பிடுகையில் 8.8% அதிகரிப்பாகும்.

The Travel & Tourism Economic Impact தகவலின்படி, உலக பயண மற்றும் சுற்றுலாப் பேரவை தயாரித்த 2017 இலங்கை அறிக்கையின்படி, 2016 இல் நாட்டின் GDP க்கு சுற்றுலாத்துறையின் நேரடிப் பங்களிப்பு USD 4.4 பில்லியன்களாகும். இது மொத்த GDP யின் 5.1% ஆகும். இது அடிப்படையில் ஹோட்டல், பிரயாண முகவர், விமான சேவைகள் மற்றும் பிற பயணிகள் போக்குவரத்தினை பிரதிபலிக்கின்றது. 2027 ஆண்டில் பயண மற்றும் சுற்றுலாத் துறையின் GDP க்கான நேரடிப் பங்களிப்பு ஆண்டிற்கு 6.6% ஆக வளர்ந்து LKR 1,255 பில்லியனை எட்டுமென எதிர்பார்க்கப் படுகின்றது (GDP apd; 6.3%). இந்தத் துறை அந்நிய முதலீடுகளை ஈர்த்தல், உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி, தொழில் வாய்ப்பு ஆகிய வழிகளில் நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு உதவுகின்றது

பிராந்திய ரீதியாக சுற்றுலாப் பயணிகள் வருகை 2017



(மூலம் : SLTDA)

இலங்கை சமூக பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு பாரிய பங்களிப்பை வழங்கும் நாட்டின் முன்னணி நிறுவனம் AASL பல சவால்களுக்கு மத்தியிலும், 2017 இல் வெற்றிகரமாக வியாபார தொழிற்பாட்டை தொடர்ந்தது.

AASL, இயல்வலு உத்தமப்படுத்தல் மற்றும் முகாமைச் சவால்களுக்கு முகங்கொடுப்பினும் மேன்மையை (GREATNESS) நோக்கி நகருகின்றது. இருப்பினும், தூரநோக்குடைய தலைமைத்துவம், இயலுமையுடைய முகாமை, கடமைப்பாடுடைய ஊழியர் பங்களிப்பால் 2017 இல் சாத்தியமற்றவை சாத்தியமானவையாக மாற்றப்பட்டு மேன்மையை நோக்கிய புதிய பயணம் ஆரம்பமானது. இது இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளித்த மேன்மையின்கதை.

GREATNESS

Global -	இயல்வலு நெருக்குவாரத்திலும் உலக பிணைப்பு தொடர்ந்தமை
Redefining -	இயல்வலு நெருக்குவாரத்திற்கு சவாலாக மேன்மையை நோக்கிய கலாச்சார மாற்றத்தின் ஆரம்பத்தில் பயணியை விருந்தாளியாக மீள்பொருள்வரையறை செய்தல்.
Energy –	நிலைபேறுடைய எதிர்காலம் நோக்கி வழிகாட்டும் சக்திச் சேமிப்பு
Achievements -	இயல்வலு நெருக்குவாரத்திற்கு மத்தியிலும் மக்களை வசீகரிக்கும் வகையில் கம்பனிக்கு திசைகாட்டிய சாதனைகள்
Technological -	தொழில்நுட்ப முன்னேற்றங்கள் எப்போதும் கம்பனியை மேன்மையை நோக்கி ஒருபடி உயர்த்தும்.
Navigate -	இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்தி ஏற்கப்பட்ட வியாபார முறைகளுடன் 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான மக்களின் நாடித்துடிப்பை நிறைவுசெய்யும் வகையில் கம்பனிக்கு திசைகாட்டுதல்
Envisage -	பெருந் தோற்றத்தை காணுதல் மூலம் எதிகாலத்தை எதிர்வுகூறுதல்
Synergy -	ஒரு கூரையின் கீழுள்ள நிறுவனங்கள் எல்லாம் ஒருமித்து தமது உச்ச பங்களிப்பை நல்கும்போது கூட்டுமிகை விளைவு சிறந்த மட்டத்தில் இருக்கும்.
Society -	மேன்மை நோக்கிய பயணத்தில் மூன்று அடிக்கோடுகளை நோக்கிய நன்றியின் ஒரு ஆண்டு சமூகமும் அதன் சேமநலனும்.

இயல்வலு நெருக்குவாரம்' இருப்பினும் '' கோள இணைப்பு

GLOBAL CONNECTIVITY

ஆகாய பிணைப்பு வியாபார முதலீடுகளையும் மனித மூலதனத்தையும் ஈர்ப்பதற்கு இடமளிப்பதால், அது ஒரு நாட்டின் சாத்தியமான பொருளாதார வளர்ச்சியை திறப்பதற்கு முக்கியமாகின்றது. ஆகாய பிணைப்பில் அதிகரிப்பு சுற்றுலாத்துறையை அதிகரிக்கச் செய்வதால் இலங்கை போன்ற நாடுகள் சுபீட்சமடைவதற்கு அது முக்கியமாகின்றது.

BIA – பிரதான வாயிலாக தொடரும் '' கோள இணைப்பு

BIA, 63 இடங்களுக்கு தொழிற்படும் 41 விமானச்சேவை (அட்டவணைப் படுத்திய / பருவகால / வாடகைக்கு அமர்த்திய) ஊடாக இலங்கையை உலகத்துடன் இணைக்கின்றது.

தொழிற்பாடு ஆரம்பித்த புதிய விமான சேவைகள்

2017 இல் AASL அதன் சந்தை வரிவாக்க தந்திரோபாய திட்டத்தின் கீழ் கொழும்பிலிருந்து கோயம்புத்தூர், ஹைதராபாத், விஷாகப்பட்டனம், மெல்போர்ன் ஆகிய 4 பிரதான இடங்களுக்கு புதிய சேவைகளை 3 புதிய விமான சேவைகள் மூலம் ஆரம்பித்தது.

கல்ப் எயர் கொழும்பில் தரைதட்டியது

பஹ்ரேன் இராஜதானியின் தேசிய விமானச் சேவையான கல்ப் எயர் மிகவும் எதிர்பார்த்த, வாரத்தில் 5 தடவை கொழும்புக்கு நேரடிச் சேவையின் அங்குரார்ப்பணத்தை கொண்டாடியது. மத்திய கிழக்கில் பாரிய வலையமைப்பு உடைய கல்ப் எயர் 10 பிராந்திய நகர்களுக்கு இரண்டிற்கு மேற்பட்ட தினசரி சேவைகளை நடத்துகின்றது. கல்ப் எயர் வினைத்திறன் மிக்க பஹ்ரேன் சர்வதேச விமான நிலையம் ஊடாக கொழும்பிலிருந்து அல்லது கொழும்பிற்கு பல மத்திய கிழக்கு மற்றும் ஐரோப்பிய நாடுகளின் பயணிகளை இணைக்கும் சிறந்த நிலையில் உள்ளது. இந்த விமானச் சேவை வலையமைப்பு தற்போது மூன்று கண்டங்களின் 24 நாடுகளின் 41 நகர்களுக்கு சேவை வழங்குகின்றது. .

சைனா சதேர்ன் எயர்லைன்ஸ் கொழும்புக்கு நேரடிச் சேவையை ஆரம்பித்தல்

2017 செப்டம்பர் 26 இல் சைனா சதர்ன் எயர்லைன்ஸ் Guangzhou (CAN-Baiyun சர்வதேச விமான நிலையம், சீனா) மற்றும் கொழும்பிற்கு (BIA ஸ்ரீலங்கா) இடையில் அட்டவணை ப்படுத்திய அதன் தொழிற்பாடுகளை ஆரம்பித்ததன் மூலம் AASL இன்னொரு மைல்கல்லை எட்டியது. சைனா சதர்ன் எயர் லைன்ஸ் பயணிகளை கொண்டுசெல்வதில் உலகின் 6வது மிகப்பெரிய விமானசேவையும், விமானங்களின் அளவில் ஆசியாவின் மிகப்பெரிய விமானசேவையும் ஆகும். இது ஆரம்பத்தில் வாரத்திற்கு 3 பறப்புக்களை கொழும்பினூடாக மாலைதீவுக்கு சென்று மாலைதீவிலிருந்து கொழும்பினூடாக Guangzhou, China க்கு மேற்கொள்கின்றது..

1 *கல்ப் எயர் BIA க்கு அதன் தொழிற்பாடுகளை ஆரம்பித்தது*

2 *BIA யில் சைனா சதர்ன் எயர்லயின்ஸின் விமானப் பணியாளர்கள்.*





சில்க் எயர் BIA க்கு சேவைகளை ஆரம்பித்தல்

சிங்கப்பூர் எயர்லைன்ஸின் (SIA) பிராந்திய சேவையான சில்க் எயர் 2017 ஏப்ரல் 8 இல் அதன் சேவைகளை கொழும்புக்கு ஆரம்பித்தது. வாரத்திற்கு 3 பறப்புகளை நடாத்தும் இது வியாபார மற்றும் சிக்கன வகுப்புக்கள் கொண்ட Boeing 737-800 விமானங்களை பயன்படுத்தி சேவைகளை நடாத்துகின்றது. சில்க் எயர் உலகின் 14 நாடுகளின் 52 நகரங்களுக்கு சேவை வழங்குகின்றது.

BIA யின் மீள்மேற்பரப்பிட்ட ஓடுபாதை - இயல்வலுவினை பவப்படுத்தல்

BIA யில் எமிரேட்ஸ் A 380 தரையிறக்குதல்

உலகின் பாரிய பயணிகள் விமானங்களில் ஒன்றான எமிரேட்ஸ் A380 விமானம் 2017 ஆகஸ்ட் 14ந் திகதி கட்டுநாயக்க BIA யில் பலத்த வரவேற்பைப் பெற்றது. இந்த ஒரு தடைவ வருகை, உலகிலுள்ள அத்தகைய பாரிய விமானங்களை BIA யில் இறக்கும் இயலுமை வழங்கிய புதிதாக மேற்பரப்பிடப்பட்ட ஓடுபாதைபற்றிய நம்பிக்கையை காட்டுகின்றது. இது இலங்கை விமான சேவைத் துறைக்கும் BIA க்கும் கிடைத்த கணிசமான மைற்கல் ஆகும். அத்துடன் BIA க்கான முதலாவது வர்த்தக A380 சேவையுமாகும்.

இந்த வகையான பாரிய விமானத் தொழிற்பாடுகளை வசதிப்படுத்துகின்ற வகையில் BIA விருத்திசெய்துள்ள முக்கிய பலத்தை இது காட்டுகின்றது.

இன்டிகோ விமானசேவையுடன் ஆரம்ப பேச்சுவார்த்தை

விமான சேவை ஆரம்பிப்பது தொடர்பில் AASL, இன்டிகோ விமான சேவையுடன் பேச்சுவார்த்தை நடாத்தியுள்ளது. தெற்காசியாவின் முன்னணி விமானச் சேவையான இன்டிகோ இந்தியாவின் கிட்டத்தட்ட 40% சந்தைப்பங்கை கொண்டதாகும்.

MRIA - மாற்று நிலையமாக அதன் வகிபங்கு

நாட்டின் பிரதான விமானநிலையத்திற்கு (BIA) மாற்றீடாக நிர்மானித்த MRIA அதன் தேவையை நிறைவு செய்கின்றது.

நாட்டினை உலகத்துடன் இணைக்கும் வகையில் MRIA கீழே குறிப்பிட்டவாறு பல அட்டவணைப்படுத்தப்படாத விமானப் பறப்புக்களை கையாண்டது: 56-இந்தோனேசியா, 16-UAE, 9-சிங்கப்பூர், 7- மலேசியா, மாலைதீவு, 5- அவுஸ்திரேலியா, 6-ஓமான், 4- சீனா. அத்துடன், பாஹ்ரேன், இந்தியா, சிஷெல்ஸ், ஹொங்கொங், பாகிஸ்தான், கட்டார், ஜோர்தான், சவுதி அரேபியா, ஸ்பெயின், சுவிற்சர்லாந்து, தாய்லாந்து, வியட்நாம், றுவான்டா, கென்யா, மொசாம்பிக், எஜிப்த் போன்ற பல நாடுகளின் விமானசேவைகளையும் ஈர்த்தது.

நாட்டின் இரண்டாவது நுழைவாயில் BIA யுடன் இணைந்து அதிகரித்து வரும் விமானப் பயணத் தேவையை மிகவும் வினைத்திறனாக ஈடுசெய்கிறது. Fly Dubai மற்றும் ஸ்ரீவிஜய எயர் வாராந்த சேவைகளை நடாத்தி உலகத்துடன் MRIA இனை இணைக்கின்றது.

கொழும்பு விமானநிலையம் - இரத்மலான இலங்கையின் தனி நுழைவாயிலாக மாற்றுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டுளது.

கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை தலைநகருக்கு மிகவும் கிட்டிய தூரத்தில் இருப்பதனால், நாட்டிற்கு வரும் அதிகரித்த போக்கினை காட்டும் உயர் சுற்றுலாப் பயணிகள் தொடர்பில் அது பிரதான வகிபங்கினை கொண்டுள்ளது. இது வியாபாரநோக்க பயணிகளுக்கு உன்னத நுழைவாயிலாகும். கம்பனி ஜெற்விமானங்களை கவர்தல் மற்றும் விமான நிலைய அமைவிட அனுகூலம் ஆகியவற்றை கவனத்திற்கொண்டு, இது கொழும்பு, ஸ்ரீலங்காவின் தனி நுழைவாயிலாக மாற்றப் படவுள்ளது.

1 *எமிரேட்ஸ் A380 க்கு நீர்த்தாரை வரவேற்பு*

2 போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சின் *கௌரவ அமைச்சர் மற்றும் பிரதியமைச்சர் எமிரேட்ஸின் உயர்மட்ட அலுவலர்களுடன் A380 இனை வரவேற்றல்.*







1



2

1 *MRIA இல் Fly Dubai*

2 *கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை*

இயல்வலுச் சால்களுக்கு முகங்கொடுத்து மேன்மையை நோக்கிய கலாசார மாற்றத்தின் ஆரம்பம் பயணிகளை விருந்தினராக மீள்பொருள்வரையறை செய்தல்

இலங்கையை உலகுடன் பிணைக்கும் வகையில் 126 சர்வதேச கம்பனி விமான சேவைகளை 2017 இல் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலான கையாண்டது. கடந்த சில ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும்போது இது கணிசமான அதிகரிப்பாகும். இது உயர்மட்ட சுற்றுலாப் பயணிகள், வியாபாரிகள், பிற உயர் நிகரபெறுமதி உடைய தனிநபர்களை (HNWI) கொண்டுவரும் கம்பனி ஜெற்விமானங்களுக்கு சர்வதே நுழைவாயிலாக அதன் வல்லமையை காட்டியுள்ளது. 2017 ஜனவரி 01 முதல் டிசம்பர் 31 வரையான காலத்தில் கொழும்பு விமான நிலையம், இரத்மலானை கையாண்ட கம்பனி ஜெற் விமானங்கள் பற்றிய விபரங்கள் 78 - இந்தியா, 9- இந்தோனேசியா, 8- மாலைதீவு, 7-தாய்லாந்து, 5- ஓமான் மற்றும் UAE, 4- சிங்கப்பூர், மற்றும் மலேசியா. அத்துடன், நேபால், சுவிற்சர்லாந்து, தன்சானியா, ஹொங்கொங், பாஹ்ரேன் ஆகிய நாடுகளிலிருந்தான கம்பனி ஜெற் விமானங்களையும் ஈர்த்துள்ளது.

விமான போக்குவரத்து தொகுப்பு (2016 & 2017)

ஆண்டு	சர்வதேச கம்பனி ஜெற்	வர்த்தக	பயிற்சி	விமானப் படை	மொத்தம்
2016	25	729	8,100	10,328	19,182
2017	126	1,319	9,841	11,744	23,030

இப்பிராந்தியத்தில் வேகமாக வளர்ந்துவரும் விமானத் துறையில் AASL அதன் இயல்வலுவினை சமாளித்து உலகுடன் வெற்றிகரமாக இணைந்து உலக பிணைப்பை தொடர்ந்து தக்கவைத்துள்ளது.

மீள்பொருள் வரையறை

விருந்தினர் அனுபவம்

அதிகரித்துவரும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை காரணமாக BIA உச்ச வேளைகளில் மிகவும் சனநெருக்கம் காணப்படுவதால் பயணிகளுக்கும் விமான சேவைகளுக்கும் பலத்த இடை!று ஏற்படுகின்றது. BIA எதிர்வுகூறியபடி 2021 ஆண்டளவில் 15 மில்லியன் பயணிகள் எதிர்பார்க்கப்படுவதுடன், தற்போதைய இயல்வலு பயணிகளுக்கு எதிர்மறையான தாக்கங்களை விளைவித்து பல சவால்களை ஏற்படுத்துமென எதிர்பார்க்கப் படுகின்றது. இயல்வலு நெருக்குவாரம் காரணமாக, ஏற்பட்ட நிலையை சமாளித்து பயணிகள் திருப்தியின்மையை நீக்கும் நோக்கில் AASL பல திட்டங்களையும் செயற்பாடுகளையும் முன்னெடுத்தது.

இன்று விமானநிலைய தொழிற்பாட்டில் முக்கிய காரணியாக பயணிகள் எதிர்பார்ப்பு இனங்காணப்பட்டதுடன், பயணகளின் திருப்தி மற்றும் இலாபத்திறனுக்கு இடையில் நேரான இடைத் தொடர்பு இருப்பது பரவலாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. விமான நிலையத் தொழிற்பாட்டின் வெற்றியை வேறுபடுத்தும் விமான நிலைய சேவைத் தரத்தினை ஆய்வுசெய்வதற்கு பயணிகள் எதிர்பார்ப்புப் பற்றிய விளக்கம் மிக முக்கியமாகின்றது. விமான நிலையம் பற்றிய மரபுரீதியான பொருள் வரையறை காலப் போக்கில் மாறியது. விமானநிலையம் என்பது விமானங்கள் இறங்கி ஏறும், பயணிகள் தங்குவதற்கு கட்டிடங்கள் உள்ள மற்றும் விமானங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் வைத்திருக்கும் இடமாக மாத்திரம் கருதப்படவில்லை. விமானநிலையமானது, பயணிகள் தமது அடிப்படைப் பயணத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்கு அப்பால் கடைகள், உணவு மற்றும் ஓய்வுநேர





1 *BIA யில் சந்தோஷமாக விருந்தினர்*

2 *சேவைக் கலாசார மேம்பாட்டில் ஏனைய நாட்டதாரரின் ஈடுபாடு*

ஒரு நாட்டை பொறுத்தமட்டில், விமான நிலையமானது வருவோருக்கு முதலும் இறுதியுமான அபிப்பிராயத்தை ஏற்படுத்தும் இடமாக கருதப்படும். இது முழு நாட்டின் முன்கதவாகும்.

எனவே, இன்று இந்த போட்டிமிகுந்த வியாபார மற்றும் பிரயாண உலகில் விமான நிலையத்தில் பயணியாக இனங்காணப்படும் வாடிக்கையாளர் ஒருவர் உயர்ந்த சேவை நோக்கமுடைய விருந்தோம்பல் எழுச்சி!ட்டும் நிறுவன கலாச்சாரத்தில் விருந்தாளியாக அறிமுகம் செய்யப்படுகின்றார்.

2017 இல் AASL கீழ்வரும் குறிக்கோள்களை அடையும் நோக்கில் தரக்குறி மற்றும் விருந்தினர் அனுபவத்துடன் புதிய கோட்பாட்டை அறிமுகம் செய்தது.

- BIA மற்றும் ஏனைய விமான நிலையங்களில் வாடிக்கையாளர் சார்ந்த சேவைக் கலாசாரத்தை பலப்படுத்தல்.
- புதிய கலாச்சார மாற்றம் நோக்கி பயணிகளை விருந்தினராகக் கொள்ளல்
- சகல நாட்டதாரர் மத்தியில் வாடிக்கையாளர்பற்றி பொதுவான தோற்றப்பாட்டை ஏற்படுத்தல்.
- BIA மற்றும் ஏனைய விமான நிலைய சேவை வழங்கலின் தொடர்ச்சியான மேம்படுத்தலுக்கு பொறிமுறையொன்றை விருத்திசெய்தல்

கம்பனித் தரக்குறியிடலில் குழுக் கலந்தாய்வுகளை கவனத்திற் கொள்ளல்

வாடிக்கையாளர் சார்ந்த கலாச்சாரம் நோக்கி எதிர்கால போக்கினை இனங்காண்பதற்கு பிரிவுத் தலைவர், பிரிவு பிரதித் தலைவர், அலகு முகாமையாளர்கள், சிரேட்ட விமானநிலைய முகாமையாளர், விமானநிலைய கடமை முகாமையாளர் மற்றும் ஏனைய ஊழியர்கள் அடங்கிய 32 நபர்களைக் கொண்ட குழு 2017 இல் AASL க்கான தரக்குறிக் கோட்பாடுச் சிந்தனையை தட்டியெழுப்பும் நிகழ்வுக்கு ஒன்றுகூடினர். தற்போதைய தரக்குறி நிலை மதிப்பிடப்பட்டது. குறைகளை இனங்காண ஏதுவாக தரக்குறி மனப்பாங்கு மற்றும் தரக்குறி நிலைமை மதிப்பிடப்பட்டு, AASL மற்றும் அதன் பிரதான சேவைத் தரக்குறிகளை தரமுயர்த்த ஆரம்ப நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

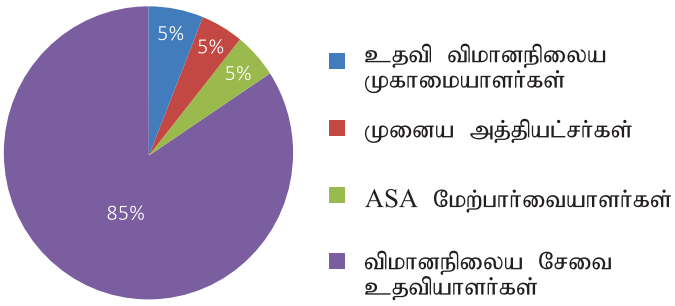
முன்நிலை விருந்தினர் அனுபவப்பயிற்சி / விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டம்

திருப்திகரமான சேவைக்கு சேவைக் கல்வி முக்கியமானது. முன்நிலை ஊழியர்களை தரக்குறிச் சேவை நோக்குப்பற்றி கற்பித்தல் மூலம் மாத்திரமே மிகச்சிறந்த வாடிக்கையாளர் சேவைகளை வழங்கமுடியும். 2017 இல் விமான நிலைய சேவை உதவியாளர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள், முனைய அத்தியட்சர், முன்நிலை பாதுகாப்பு ஊழியர் ஆகியோரை இலக்கு வைத்து தொடர்ச்சியான விழிப்புணர்வு ஏற்படுத்தல் மற்றும் பயறிசி வகுப்புக்கள் ஒழுங்குசெய்யப்பட்டன.

மொத்தம் 223 ஊழியர்களுக்கு 13 பயிற்சி மற்றும் விழிப்புணர்வு கட்டியெழுப்பும் நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் நடாத்தப்பட்டன. சகல பங்குபற்றுனர்களுக்கும் புதிய கோட்பாடு பற்றிய விழிப்புணர்வு ஏற்படுத்தப்பட்டதுடன், மேன்நிலை முகாமையாளர் கலாச்சார மாற்றத்தின் புதிய ஆரம்பம்பற்றிய அடையாளங்களை காட்டி, இந்த நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் வெற்றிக்கு ஆசிகள் வழங்கினர். மேலும், ஸ்ரீலங்கா விமானப்படை ஊழியர் உட்பட முன்நிலைப் பாதுகாப்பு ஆளணியினருக்கு **விருந்தினர் கலாசார** கோட்பாடு போதிக்கப்பட்டு பயிற்சி வழங்கப்பட்டது. விமாநிலை சேவைத் தரமேம்படுத்தல் நிகழ்வுத் திட்டத்தின்கீழ் (விருந்தினர் அனுபவ நிகழ்ச்சித் திட்டம்) இந்தத் தந்திரோபாயங்கள் இயல்வலு நெருக்குவாரம் ஏற்படுத்திய பிரச்சினைகளை சமாளிப்பமற்கு உதவின.

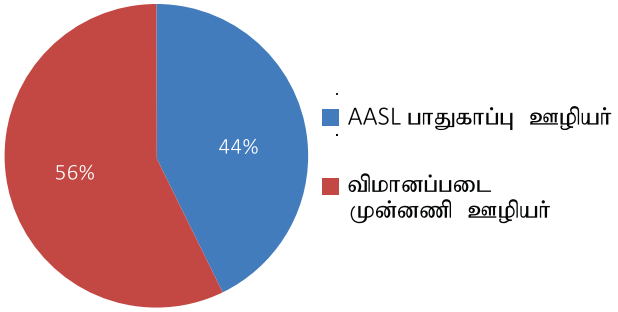
விருந்தினர் கலாச்சார விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித் திட்டத்தில் பங்குபற்றிய ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை கீழ்வருமாறு:

முன்நிலை ஊழியர் வகை	எண்ணிக்கை
விமானநிலைய உதவி முகாமையாளர்	12
முனைய அத்தியட்சர்கள்	10
ASA மேற்பார்வையாளர்கள்	11
நிலைய சேவை உதவியாளர்கள் ASA	190
மொத்தம்	**223**



விருந்தினர் கலாச்சார விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சியில் கலந்த முன்நிலை பாதுகாப்பு ஊழியர் எண்ணிக்கை:

முன்னணி பாதுகாப்பு ஊழியர் வகை	எண்ணிக்கை
AASL பாதுகாப்பு ஊழியர்	219
விமானப்படை முன்னணி ஊழியர்	281
மொத்தம்	**500**



BIA ஐம்புலன்கள்

விருந்தினர் அனுபவத்தை அதிகரிக்கும் நோக்கில் BIA ஐம்புலன்கள் எனும் நிகழ்ச்சித்திட்டம் நடத்தப்பட்டது.

கேள்- அன்பு, மரியாதை நிரம்பிய பணிவன்பு மற்றும் இணக்கத்தை வெளிக்காட்டல்.

சுவை- உணவு அன்புடன் பரிமாறப்படும் இந்த அழகிய சுவர்க்கத்தின் சுவை விருந்தினர் அனுபவிக்க செய்தல்.

உணர்- மக்களின் புன்சிரிப்பை உணர்தல்.

காண்- இலங்கையின் மெய்சிலிர்க்கும் அழகை கண்களுக்கு விருந்தாக்கல்.

மண- மரபுரீதியான நறுமணத்தை அனுபலித்தல்.

விருந்தினர் விருந்தோம்பல் நிகழ்வுகள்

பயணிகளுக்கு ஜீவ சூழலை வழங்கி, நிலையத்தில் அவர்கள் மனஅழுத்தத்தை விடுவிக்கும் நோக்கில், விருந்தினர் களியாட்ட நிகழ்வுகள் இனங்காணப்பட்டு உள்ளன. ஏனைய நாட்டதார்களுடன் இணைந்து 2017 இல் வருகின்ற, செல்கின்ற மற்றும் இடைத்தங்கல் பயணிகளை மகிழ்விப்பதற்காக இசை நிகழ்ச்சிகள் ஒழுங்கு செய்யப்பட்டன. உதாரணமாக, நத்தார் காலமான 2017 டிசம்பர் 16 இலிருந்து 31 வரையில் கொழும்பு சிற்றி சென்டருடன் இணைந்து மிகப் பெரிய பயணிகள் களியாட்ட நிகழ்வு ஒழுங்குபடுத்தப்பட்டது. அந்தக் காலத்தில் 16 நாட்களுக்கு 8 மணித்தியால பான்ட் இசை இறங்குதுறைப் பகுதியில் மேற்கொள்ளப் பட்டது. 100,000 க்கு மேலான வருகைப் பயணிகள் கண்டுகளித்ததுடன், 36,400 பரிசுகள் வழங்கப்படன.

பயணிகள் வசதியளிப்பு இயல்வலு அதிகரிப்பு தீர்மானிக்கப்பட்ட செயற்பாடுகள் தொடருகின்றன

வாடிக்கையாளர் நோக்கில் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்த பாரிய செயற்பாடுகளில் பயணிகள் வசதிக்கு AASL முன்னுரிமை வழங்கியது. குடியகல' வு கருமபீடம் 19 ஆக மூன்றினால் அதிகரிக்கப்பட்டது. விமான நிலையத்திலுள்ள பயணிகளுக்கு இலகுவில் வழிகாட்டக்கூடிய விதத்தில் புதிய அறிவித்தற் பலகைகள் முனைய கட்டிடத்திலும் நிலைய வளாகத்திலும் பொருத்தப்பட்டன.

வெளியேறல் நடைபாதை புனரமைப்பு LKR 137 மில்லியன் செலவில் 2017 அக்டோபர் 2 இல் பூரணப்படுத்தப்பட்டது. முன்னர் இருந்த இருட்டான நடைபாதை முற்றாக திருத்தி அமைத்து பயணிகள் அனுபவம் பசுமையான பின்னணிக்கு மாற்றப்பட்டது. ஒடுக்கமான நடைக்கூடம் அகலமான, நிறப் பூச்சுடனான முகட்டுடன் கூடிய கட்டமைப்பு பயணிகள' மனம் கவர்ந்த மனரம்யமான சூழலுக்கு மாற்றப்பட்ட அதேவேளை பொருட்கள் கொள்வனவுச் சூழலையும் வசதிப்படுத்தியது.
புதிய குடிவரவுமண்டபம் மற்றும் இலத்திரனிய அங்காடிக்கான நிர்மானப் பணிகள் LKR 380 மில்லியன் மதிப்பிட்ட கிரயத்தில் பயணிகள் வருகை முனையக்கட்டிடத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. மேலும் மக்கள் புறப்படல் மண்டப விரிவாக்கம் 2017 இல் மதிப்பிடப்பட்ட நிருமானக் கிரயம் LKR 233 மில்லியனுடன் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 2017 இல் செலவுசெய்த தொகை LKR 67 மில்லியன் ஆகும்.

அத்துடன், வெளியேறல் மண்டப (செவ்வைபார்க்கும்) பகுதியில் தொலைபேசி பரிமாற்று நிலையம் புனர் நிர்மானம் செய்யப்பட்டு, பாதுகாப்பு X-கதிர் எந்திரம் பொருத்தப்பட்டது. இவற்றிற்கு மேலாக, காலநிலை அலுவலகத்திற்கு புதிய கட்டிடம் கையளிப்பு, போசன சாலை புனர்நிர்மானம், புகைத்தல் அறை புதுப்பித்தல் மற்றும் முனையக் கட்டிடத்தில் குடிநீர்வசதி பொருத்தல் மேற்கொள்ளப்பட்டன. வெளியேறும் பயணிகளுக்கு சந்தோசமான பயணஅனுபவத்தை வழங்கும்பொருட்டு, சோதனைப் பகுதி விரிவுபடுத்தப்பட்டு,11 கழுவறைகள் கொண்ட முனைவுக் கட்டிடத்தின் திருத்த வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இச்கல செயற்பாடுகளும் AASL இன் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்கும் நோக்கில் முன்னெடுக்கப்படுகின்றன.

மத்தியில் வாடிக்கையாளர்கள் கையபளப்படும் அதேவேளை எரிபொருட் சவால்களுக்கு AASL முகங்கொடுத்துள்ளது.

நிலைபேறுடைய எதிர்காலத்திற்கு வழிவகுக்கும் எரிபொருட் சேமிப்பு ENERGY Conservation

அபிவிருத்திடைந்துவரும் நாடுகளில் உலக குடிசன பெருக்கம் மற்றும் கைத்தொழில் மயமாக்கலால், மக்களின் எரிபொருட் தேவை எதிர்பார்த்திராத மட்டங்களை எட்டியுள்ளது. அரைப் பங்கிற்கு மேலாக எமது எரிபொருள் சக்தி புவி மேற்பரப்பின் கீழாக ஆழ்ந்த கிணறுகளிலிருந்து அகழ்ந்தெடுக்கப்படுகிறது. 1850 இல் வர்த்தகரீதியில் எண்ணெய் அகழ்ந்தெடுப்பு ஆரம்பிக்கப்பட்ட பின்னர் காரோட்டம், மின்நிலையங்களின் இயக்கம் மற்றும் வீடுகளை வெப்பப்படுத்தல் ஆகியவற்றிற்கு



1 *LED பொருத்தப்பட்ட BIA ஓடுபாதை*

135 பில்லியன் தொன்களுக்கு அதிக மசகு எண்ணெயை உறிஞ்சியுள்ளோம். இந்தத் தொகை நாளுக்கு நாள் அதிகரிக்கின்றது.

மின்சார செலவு விசேடமாக அதிகரித்துச் செல்லும் மின் அறவீடுகள் காரணமதக பாரிய செலவாகின்றது. 2017 இல் BIA யில் மொத்த மின்நுகர்வு 3.9 GWh. இதில் 70% பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தின் குளிருட்டலுக்கு பயன் படுத்தப்பட்டுள்ளது. AASL 2017 இல் மேற்கொள்ளப்பட்ட கீழ்வரும் சக்தி சேமிப்பு செயற்திட்டங்கள் உட்பட சக்தி முகாமை திட்டங்களை மேற்கொண்டு வருகின்றது

தெற்காசியாவின் முதலாவது LED ஓடுபாதை BIA யில்– வெளிச்சத்திற்கு வரும் கதை

LED விமானத்தள தரை வெளிச்சமிடல் அடங்கலாக ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் செயற்திட்டத்துடன் இணைந்து 2017 இல் விமானத்தள வெளிச்ச கட்டுப்பாட்டு மற்றும் கண்காணிப்பு முறைமை மற்றும் விமானத்தள சமிக்ஞை மற்றும் சக்தி முகாமை முறைமை BIA யில் வெற்றி கரமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டன. சீனாவை சேர்ந்த CATIC-ENG இனால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஓடுபாதை நவீனமயப் படுத்தல் செயற்திட்டம்ஸ்ரீனது, பாரிய உட்கட்டமைப்பு விரிவாக்கத்தின் பகுதியாகும். கடந்த தசாப்தத்தில் பொருளியல் வளர்ச்சி மற்றும் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையில் அதிகரிப்பு ஆகியவற்றை கவனத்திற் கொண்டு, இலங்கையை உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி நோக்கி முதலீடுசெய்ய நகர்த்தியதுடன், சூழல் தாக்கங்களை குறைப்பதற்கு முக்கியத்துவளிக்க வேண்டிய அக்கறையை விமானநிலைய முகாமைக்கு இருந்த அதேவேளை BIA அதன் தனி ஓடுபாதையை தரமுயர்த்தவேண்டி இருந்தது.
AGL உப ஒப்பந்தக்காரர் ADB SAFEGATE உடன் இணைந்து, ஓடுபாதை மற்றும் வாடகை விமானப் பாதைகளுக்கு முழு LED விமானத்தள வெளிச்சமூட்டல் மற்றும் சமிக்ஞைய வழங்கி, சோதித்து, ஆரம்பித்து வினியோகிக்க வித்திட்டது. ஹலஜன் முறைமையில் இருந்து LED முறைமைக்கு மாற்றம் சக்தி வினைத் திறனை அதிகரித்து சக்தி சேமிப்பை அதிகரித்தது. 1986 இல் ஓடுபாதை நிறைவடைந்த பின்னர் AASL மேற்கொண்ட கணிசமான செயற்திட்டம் இதுவாகும்.

2017 இல் மேற்கொண்ட பாரிய சக்தி சேமிப்பு செயற் திட்டங்களில் குறிப்பிட்டுக் குறிப்பிடக்கூடியவை:

1. ஓடுபாதை ஆமற்பரப்பிட் செயற்திட்டத்தின்போது ஹலஜன' வெளிச்ச இணைப்பை அகற்றி பதிலாக LED ஒளியீட்டல் முறைமையை அறிமுகப்படுத்தல' . விமானத்தள தொழிற்பாடுகளில் எதிர்பார்க்கப்படும் சக்தி சேமிப்பு 55%.

2. 04 மற்றும் 22 முனைகளின் ஓடுபாதை வெளிச்ச முறைமைகள் CAT II நிலைக்கு தரமுயர்த்தப்பட்டன.

3. சமாந்தர வாடகைவிமான பாதைகளுக்கு மத்திய கோட்டு வெளிச்சமுறைமை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

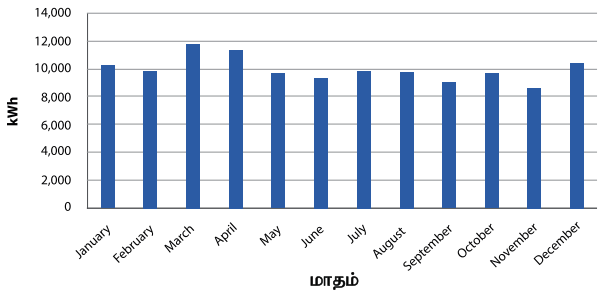
4. பூச்சிய வலு மாற்ற மேலதிக நேரத்திற்காக 04 மற்றும் 22 விமானத்தள உபநிலையங்களுக்கு UPS முறைமைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன.

5. 04 மற்றும் 22 விமானத்தள உபநிலையங்களுக்கு நீண்டகால மின்சாரத் தடங்கல்/தடைகளுக்காக UPS முறைமைக்கு பக்கபலமாக மின்பிறப்பாக்கிகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன.

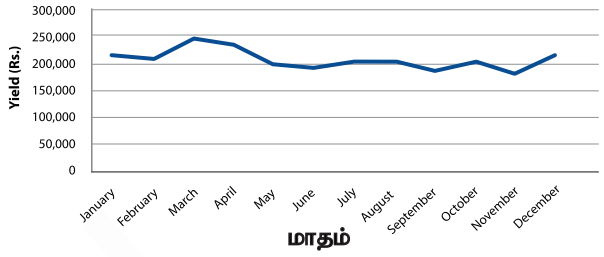
6. மேலே (2), (4), (5) காரணமாக, தரமுயர்த்திய ஓடு பாதை CAT II தொழிற்பாடுகளுக்கு பயன்படுத்தலாம்.

7. 2016 ,ல் சேர்க்கப்பட்ட சூரியசக்தி பிறப்பாக்கப் பொறி 75kWp ஆனது, 2017 இல் 120,150 kwh இனை பிறப்பாக்கி LKR 2,487,105 இனை விவைத்தது.

மின்உற்பத்தி kWh- 2017



மின் உற்பத்தி விளைவு (ரூபா) (kwh x 20.70)-2017



8. மின்சக்தி பிறப்பாக்கிப் பொறியான - சூரிய போட்டோவொல்ரயிக் முறைமை 35kWp, தற்போதைய முறைமைக்கு சேர்கப்பட்டது. (இப்போது சூரியவலுப் பொறியின் மொத்த இயல்வலு 110kWp). புதிய சூரியவலுப் பொறி 2017 டிசம்பரில் AASL மின் வலையமைப்பிற்கு இணைக்கப்பட்டது. தற்போது மொத்த சராசரி மாதாந்த உற்பத்தி 15,000 kWh.

9. விமானநிலைய விஸ்தரிப்பு மற்றும் குளிருட்டி முறைமை பிரதியீட்டு செயற்திட்டங்களின் கீழ் குளிருட்டி வலையமைப்பிற்கு சக்தி வினைத் திறன் காந்தம் கொண்ட குளிராக்கிகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.

10. பெரிய அளவு மற்றும் பகல் வெளிச்சத்தை பயன்படுத்துவதில் கட்டமைப்பு வரையறை காரணமாக முனைய கட்டிடங்களின் மின்சார நுகர்வில் வெளிச்சம் அத்தியாவசிய மூலகமாகும். வெளியேற்ற நடைபாதைச் செயற்திட்டம் கட்டிடத் தோற்றத்தை தரம் உயர்த்தி, சூழலுக்கு நெருக்கமான பகல் வெளிச்சத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில் வெளி வெளிச்சமுள்ள வளைந்த வடிவிலான முகடுகளுடன் நிர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது.

11. பசுமைக் கொள்வனவு- இது சூழல் அக்கறை கொண்ட அமைப்புக்களின் இன்னொரு நடைமுறைக் கோட்பாடாகும். சக்தி வினைத் திறனான அலுவலக மற்றும் பிற உபகரணம், குளிருட்டி முறைமை, வாகனங்கள் (Hybrid), உணரிகளால் இயக்கப்படும் அலுவலக வெளிச்சம் ஆகியவற்றின் கொள்வனவு.

ஏதிர்கால உட்கட்டமைப்பு வடிவமைப்பு மற்றும் அபிவிருத்தி

BIA யின் விரிவாக்கத்திற்கு AASL திட்டமிட்டுள்ள மிக முக்கியமான பகுதி இதுவாகும். AASL அதன் இயலுமை மிக்க எந்திரவியலாளர் துணையுடன் விமானநிலையத்தை விருத்திசெய்து சூழலுக்கு இசைவான முறையில் சக்தி உற்பத்தி செய்வதற்கு முழுமுயற்சிகள் மேற்கொண்டுள்ளது. AASL சூழலுக்கு இசைவான அதிக இயற்கை வெளிச்ச அலுவலகங்கள், விமான தரை நகர்வுகளுக்கு தடங்கலற்ற வினைத் திறனாக வடிவமைக்கப்பட்ட நகர்வு இடங்கள் ஒவ்வொரு தரிப்பிட நிலையத்திலும் நிலத்தடி மின்சார வழங்கல் அலகுகள், (உதா: AASL மணித்தியாலத்திற்கு 106 கி.கி எரிபொருளை சேமிக்கும்), உச்சமட்ட சூரிய மற்றும் LED வெளிச்சம், மழைநீர் சேமிப்பு உட்பட வினைத்திறனான வடிகால் முகாமை முறைமை ஆகியன. AASL,திட்டமிடப்பட்ட செயன்முறைகளின் அறிமுகத்துடன், ISO 14001 சூழல் முகாமைத்துவ நியமம் (EMS) க்கு விண்ணப்பிக்க தகுதி பெறும். நிலைபேறு உடைய வகையில் முன்நோக்கி நகரவிமானசேவைத் துறையில் எதிர்வுகூறப்பட்ட வளர்ச்சி, இத் துறையில் அபிவிருத்திச் செயற்திட்டங்களை கருத்தில் கொள்ளும்போது, இது எதிகால தேவைப்பாடாகும்.

ACHIEVEMENTS அடைகைகள்: மேன்மை நோக்கிய இயல்வலு நெருக்குவாரம் இருந்தபோதிலும் மக்கள் மெச்சக்கூடிய வகையில் கம்பனியை வழிநடத்தல்

AASL ஆண்டறிக்கை விருது 2017 இனை வென்றது

இந்த ஆண்டில் AASL பல சாதனைகள் அடைந்ததுடன், எமது ஆண்டறிக்கை உங்களுடன் பகிர்வதற்கு ஒரு வழிகாட்டுகின்றது.

மேலும், கம்பனியின் சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் கம்பனி வியாபார அலுவல்களின் வெளிக்காட்டல், ஒழிவுமறைவின்மை உட்பட நிதியறிக்கையிடல் சிறப்பினை உறுதிப்படுத்தும் வகையில், இலங்கைப் பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவகத்தால் ஒழுங்குசெய்த 53ஆவது ஆண்டறிக்கை விருது வழங்கும் வைபவத்தின் மாபெரும் இறுதி நிகழ்வில் AASL "அரச கூட்டுத்தாபனங்கள் மற்றும் சட்டநியதி சபைகளின் ஒத்திசைவு„ விருதை பெற்றது. 2017 டிசம்பர் 5ந் திகதி BMICH இல் நடைபெற்ற இந்த பெறுமதிமிக்க நிகழ்வில் பிரதமர் ரணில் விக்கிரமசிங்க பிரதம விருந்தினராக கலந்துகொண்டார்.

ஆண்டறிக்கையின் சகல எழுத்து வேலைகள், வடிவமைப்பு, ஆக்கம் மற்றும் தகவல் சேகரிப்பு ஆகியன கம்பனிக்கு உள்ளாகவே அர்ப்பணிப்புடைய அணியினரால் இரண்டு மாதத்திலும் குறைந்த காலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஆண்டறிக்கை விருதானது, அறிக்கையிடல் எல்லைகளுக்கு அப்பால், கம்பனியின் வகைகூறல், ஒழிவுமறைவின்மை, சமூக பொறுப்பு, நல்ல ஆளுமை மற்றும் நிதியறிக்கையிடலில் கணக்கீட்டு நியமங்கள் முழுமையான ஒத்திசைவை உண்மையான மற்றும் நேர்மையான முறையில் வெளிக் காட்டியதற்கான கௌரவமாகும்.



1



2



3

1 *வருடாந்த அறிக்கை விருது 2017*

2 *சிறந்த தொழில்தருனர் சேவைக்குறி விருது 2017*

3 *ஜனாதிபதி சூழல்சார் விருது 2017*

ஸ்ரீலங்கா சிறந்த தொழில்தருனர் இலச்சினை விருது 2017

வெற்றிகரமான 2017 க்காக உறுப்பினர்களுக்கு நன்றி. ஒருமித்து நிறைவேற்றியுள்ளோம்.

தொடர்ந்து 3ஆவது ஆண்டாக AASL, 2017 ஜ˜ லை 13 இல் கொழும்பு தாஜ் சமுத்ரா ஹோட்டலில் நடந்த வைபவமொன்றில் உலக HRD காங்கிரஸ் மற்றும் தொழில்தருனர் இலச்சினைநிறுவனம் - இந்தியா இணைந்து வழங்கிய இலங்கையின் சிறந்த தொழில் தருனர் இலச்சினை விருது 2017 இனை பெற்றுக் கொண்டது. இந்த நிகழ்வுக்கு அஹமதாபாத் இந்திய முகாமை நிறுவனத்தின் முன்னைநாள் முதல்வர் டாக்டர் இந்திரா பாறிக் தலைமை வகித்தார்.

இந்த விருதானது, சிறந்த HR நடைமுறைகள் மூலம் திறமையை கவர்ந்து, தக்கவைத்து விருத்தி செய்ய முன்னெடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டதற்காக AASL இனை அங்கீகிரிப்பதற்காக வழங்கப்பட்டது. அதனால் இலங்கையின் தெரிவுத் தொழில்தருனராக தரம் உயர்ந்துள்ளது.

நாளடைவில் AASL பல கடினமான காலங்களின் ஊடாக இன்று ஊழியர், சகல நாட்டதாரரின் அபிலாசைகளை நிறைவுசெய்யும் வெற்றிகர கம்பனியெனும் நாமத்தை அடைந்துள்ளது. AASL ஏனைய அரச நிறுவனங்களுக்கு உதாரணமாக, அதன் புத்தியான, திறமைபெற்ற மாறுபட்ட மனித மூலதனத்திற்கு பரிவுகாட்டும் மதிக்கும் இயக்க தன்மைவாய்ந்த கலாச்சாரத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. AASL ஊழியர்கள் இடையே நீண்டகாலம் தொழில்புரிதல், அவர்கள் தனிப்பட்ட மற்றும் தொழில்சார்ந்த அபிலாசைகளை நிறைவு செய்தல் தொடர்பில் பெரும் புகழை சம்பாதித்துள்ளது. AASL மக்களே மாற்றம் மற்றும் அபிவிருத்தியின் மிகவும் சுறுசுறுப்பு மிக்க முகவர்கள் எனும் நம்பிக்கையில் மனித வளத்தை தொடர்ந்து பலப்படுத்துகின்றது.

ஜனாதிபதி சூழல் விருது – 2017

'பசுமை நாடு-மாற்றமாக இரு'- பசுமை விமானநிலையம்

2017 அக்டோபர் 16ந் திகதி BMICH இல் அதிமேதகு ஜனாதிபதி மைத்திரிபால சிரிசேனவின் பிரசன்னத்தின' கீழ் இடம்பெற்ற ஜனாதிபதி சூழற்பாதுகாப்பு விருது விழா 2017 இல் ஜனாதிபதி விருது AASL க்கு வழங்கப்பட்டது.

பணப் பரிசு உட்பட ஜனாதிபதி சூழற்பாதுகாப்பு விருது 2017 ஜனாதிபதி மைத்திரிபால சிரிசேனவினால் கம்பனித் தலைவர் எந்திரி சமன் எதிரிவீரவிடம் கையளிக்கப்பட்டது. இலங்கை மத்திய சூழல் அதிகாரசபையால் ஒழுங்குசெய்த ஜனாதிபதி சூழற்பாதுகாப்பு விருது 2017 வழங்கும் வைபவத்தில் இந்த பெறுமதிமிக்க விருதினை பெற்று ஒரேயொரு சூழல்பற்றிய கரிசனைமிக்க அரசநிறுவனமாக AASL பெருமையடைகின்றது. "அடுத்த ஸ்ரீலங்கா – ஒரு நீல பச்சை யுகம்.„

எதிர்கால சவால்களை விளங்கிக்கொண்டு, எதிர்வுகூறி பசுமைக்கல்வியை ஊக்குவித்து, சுழற்சி பொருளியற் கோட்பாட்டை கடைப்பிடித்து AASL கம்பனி முழுவதும் பசுமை நடைமுறையை ஆரம்பித்தது. முகாமையானது இந்த இயக்கத்தின் தந்திரோபாய முக்கியத்துவத்தை இனங்கண்டதுடன், இந்தத் திட்டம் முழுவதும் AASL இன் சூழல் அணியினால் திட்டமிடப்பட்டது. இனம் காணப்பட்ட முக்கிய பகுதிகள் திண்மக் கழிவுகள் முகாமை, சக்திச் சேமிப்பு, நீர்ச் சிக்கனம், காபன் வெளியேற்றத்தில் வீழ்ச்சி மற்றும் சூழற் சுகாதாரமும் பாதுகாப்பும்.

"அடுத்த ஸ்ரீலங்கா –ஒரு நீல-பச்சை யுகம்" அணைத்து சூழல் கரிசனையுடைய பசுமை அணுகுமுறையை மேம்படுத்த யுயுளுடு அணி திட்டமிடுகின்றது.

TECHNOLOGICAL தொழில்நுட்ப முன்னேற்றம்

எப்போதும் கம்பனியை மேன்மையை நோக்கி ஒருபடி உயர்த்தும்.

நடைமுறைப்படுத்திய செயற்பாட்டு அடிப்படை திசைகாட்டல் (PBN)

2017 இல் AASL மேற்கொண்ட முக்கிய மேம்படுத்தலாக ஓடுபாதை இருக்கின்ற அதேவேளை, அண்மைக் காலத்தில் பல தொழில்நுட்ப முன்னேற்ற நிகழ்வுகளும் இடம்பெற்றன. BIA மற்றும் MRIA ஆகிய இரண்டு சர்வதேச விமானநிலையங்களில் கடந்த ஆண்டு AASL வெற்றிகரமாக PBN இனை நடைமுறைப்படுத்தியது. நடைமுறைப்படுத்தல் மிகவும் வெற்றிகரமாக இருந்ததுடன், பின்னூட்டல் திருப்திகரமாக இருந்தது. PBN விதிமுறைகளின் காரணமாக விமானங்களுக்கு இடையில் இறக்குதல் வேறுபடுத்தும் காலம் 8 நிமிடத்திலிருந்து 3 நிமிடமாக குறைந்துள்ளது.

சுயஇயக்க தங்கற் கண்காணிப்பு – ஒலிபரப்பு (ADS-B)

தொழில்நுட்ப கண்ணோட்டத்தில் இரண்டாவது நடை முறைப்படுத்தல், விமானப் பிரயாண கட்டுப்பாட்டுத் தேவைளுக்கு பயன்படுத்தப்படும் கண்காணிப்பு தொழில் ட்பத்தின் அண்மைக்கால அபிவிருத்திகளில் ஒன்றாக கருதப்படும் ADS-B (சுய இயக்க தங்கல் கண்காணிப்பு – ஒலிபரப்பு) ஆகும். ADS-B முறைமை உண்மையில் GPS இலிருந்து கிடைக்கும் நிலைபற்றிய தகவல்கள் கொண்ட ஒலிபரப்பப்படும் குறித்த செய்திகளின் அடிப்படையில் பறக்கும் விமான நிலை, உயரம், வேகம் ஆகியவற்றை கண்டறிய ஏதுவாக ராடார் போன்ற தகவல்களை விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு நிலையத்திற்கு வழங்குவது ஆகும். இது தரையில் அலைபரப்பிகளை கொண்டிராத ஆனால் விமானம் அனுப்புகின்ற சமிக்ஞைகளை திரட்ட நாட்டின் தெரிவு செய்யப்பட்ட இடங்களில் அமைந்துள்ள வாங்கிகளை மாத்திரம் கொண்டுள்ளதால் செலவு மிகக் குறைந்ததாகும். விமானம் அனுப்பும் சமிக்ஞை மத்திய செயன்முறைப்படுத்தல் நிலையத்திற்கு அனுப்பி குறிப்பிட்ட எல்லைக்குள் விமானத்தின் அப்போதைய நிலையினை விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு நிலையங்களுக்கு அனுப்புதல் ஆகும்.

ADS-B நடைமுறைப்படுத்தற் செயற்திட்டம் சர்வதேச போட்டி அடிப்படை விலைகோரல் மூலம் செக் குடியரசின் ERA a.s க்கு வழங்கப்பட்டது. இந்தச் செயற்திட்டத்தின் மொத்தக் கிரயம் LKR 201 மில்லியன். உத்தம அடக்கத் வைப்பாடுகளை நிறைவு செய்து, வெளியிலிருந்து எந்தவொரு ஆலோசனைச் சேவைகளை பெறாது ADS-B வாங்கிகளின் முறைமையின் வடிவமைப்பு, இடத் தேர்வு AASL இன் சொந்த இலத்திரனிய எந்திரவியலாளரால் மேற்காள்ளப்பட்டமை குறித்து அது பெருமை அடைகின்றது. ADS-B முறைமை 2017 ஜ˜ லையில் வெற்றிகரமாக சோதனைசெய்து பறப்பு பரீட்சிக்கப்பட்டது.

BIA, MRIA, பேதுருதாலகால, கிளிநொச்சி மற்றும் சூரியகந்த ஆகிய இடங்களில் அமைந்த 05 வாங்கிகளால் பெறப்படும் ADS-B தரவுகள் கொழும்பு விமானநிலையம், ரத்மலானையில் அமைந்த பிரதேச கட்டுப்பாட்டு நிலையத்தில் இருப்பிலுள்ள விமானப் போக்குவரத்து முகாமை முறைமையில் (ATM) திரட்டி ஒருங்கிணைக்கப்படுகின்றது.

இலங்கையில் ADS-B தொழிற்பாடுகளின் அங்குரார்ப்பணம் கௌரவ போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சரால் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானையில் கொழும்புப் பிரதேச மத்திய நிலையத்தில் நடைபெற்றது. இது ICAO வின் உப பிராந்திய வேலைக் குழுவின் தென்கிழக்கு ஆசியா மற்றும் வங்காள வரிகுடாவின் 13 ஆம் கூட்டத்துடன் சமகாலத்தில் நடைபெற்றதுடன், ADS-B சர்வதேச வல்லுனர் குழு கலந்துகொண்டமை, இந்த நிகழ்வுக்கு வசீகரத்தையும் அதிக பெறுமதி வாய்ந்த பிராந்திய காட்சிப்படுத்தலையும் ஏற்படுத்தியது. ADS-B தொழில்நுட்ப நடைமுறைப்படுத்தல் இலங்கைக்கு சாதனை மற்றும் பெருமை அளிப்பதுடன், இந்த பிராந்தியத்தின் அதிகம் அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகள் மற்றும் உலகம் முழுக்க இலங்கையை சமமான நிலைக்கு கொண்டு வந்துள்ளது.

1 போக்குவரத்து, சிவில் விமானசேவை கௌரவ அமைச்சரினால் *ADS-B வைபவ ரீதியாக திறந்துவைக்கப்படுதல்.*



இது பாதுகாப்பான வினைத்திறனான இடைவெளியற்ற சர்வதே விமானப் பயணங்களை, விசேடமாக இந்து சமுத்திரத்தில் வங்காள வரிகுடாவுக்கு நேர் கீழாக இங்கையின் தந்திரோபாய புவிசார் அமைவிடமூடான பயணத்தை மேற்கொள்வதற்கு தேவையான உலக மற்றும் பிராந்திய அபிவிருத்திப் போக்கு மற்றும் நியமங்களுக்கு இசைவாக தொழிற்படும் வகையில் பெரும் விமான வெளியை முகாமைசெய்து தொழிற் பத்தும் இலங்கையின் அர்ப்பணிப்புக்கு இன்னொரு சான்றாகும்.

2017 இல் இலத்திரனிய மற்றும் ஆகாய திசைகாட்டி பொறியியலாளர் பிரிவினால் தொடர்பாடல், திசை காட்டல் மற்றும் கண்காணிப்பு (CNS) வசதிகளை மேம்படுத்தல்

ஆகாயவழி உயர் மீடிறன் (HF) அலைவீச்சு நிலையம் – அத்திடிய

உயர் மீடிறன் அலையனுப்பும் நிலையத்தின் பிரதான தொழிற்பாடு, இரத்மலானையில் அமைந்துள்ள வமான தரை தொடர்பாடல் நிலையத்திலிருந்து உருவாகும் ஆகாய நர்வு நிலத்திலிருந்து ஆகாயத்திற்கான குரல் செய்திகளை ஒலிரப்பு செய்வதாகும். கொழும்பு பறப்பு தகவற் பிராந்தியத்தின் பெரும்பகுதி உயர் மீடிறன் சமிக்ஞையினால் அடக்கப்பட்டுள்ளது (VHF அடக்க எல்லையிலிருந்து கிழக்குத் திசையில் 950 கடல் மைல்களும் தென்திசையில் 700 கடல் மைல்களும்). ஆகாய தரை தொடர்பாடல் நிலையத்திலிருந்து குரல் சமிக்ஞைகள் நுண்கதிர் வானொலி இணைப்பு ஊடாக ஒலி அலையனுப்பும் நிலையத்தை அடையும். இந்த சமிக்ஞை உயர்வலு உயர்மீடிறன் அலையனுப்பிக்கு ஊட்டப்படும். அலையனுப்பு நிலையங்கள் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை கட்டுப்படுத்தும், அனேகமாக உள்நாட்டு விமானப் போக்குவரத்திற்கு பயன்படுத்தப்படும் திசையற்ற கூழலொளியையும் பராமரிக்கிறது. குரல் சமிக்ஞை அலையனுப்பும் நிலையமானது உயர்வலு உயர்மீடிறன் அலையனுப்பி மற்றும் பெரிய அலைவாங்கித் திடலில் நிர்மானித்த தனிமுனை, இருமுனை, இரடல்டக் கூம்பு மற்றும் கூம்பு வடிவ தனிமுனை போன்ற உயர்மீடிறன் அலைவாங்கி ஆகியவற்றை கொண்டதாகும்.

கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானையில் திசை காட்டி வசதிகளை அதிகரிக்கும் பொருட்டு தூரம் அளவிடும் உபகரணத்தின் (DME) சேவை பரீட்சார்த்த ரீதியில் 2017 ஜனவரியில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இந்த DME ஆனது, ATC மற்றும் இலத்திரனிய எந்திரவியல் ஊழியர் கொண்ட நிபுணர் குழாத்தின் பரிந்துரைக்கு அமைய அண்மையில் NDB கோபுரத்திற்கு அருகில் நிர்மானிக்கப்பட்டது. ANS பிரிவானது, NDB மற்றும் DME யினை பயன்படுத்தி கொழும்பு விமானநிலையம், இரத்மலானைக்கான அணுகும் விதிமுறைகளை விருத்தி செய்யவுள்ளதுடன், அது இந்த விமான நிலையத்தின் திசைகாட்டல் வசதிகளை அதிகரிக்கச் செய்யும்.

இந்த DME முன்னர் இரு தசாப்தங்களுக்கு மேலாக BIA யில் பயன்படுத்தப்பட்டு, DVOR/DME பிரதியீடுசெய்யப் பட்டபோது நீக்கப்பட்டவை ஆகும்.

AASL , கொரியக் குடியரசின் வரையறுத்த ஹன்ஜின் இலத்திரனிய கைத்தொழிற் கம்பனியுடன் அலைவாங்கி களுடன் கூடிய 3 உயர் மீடிறன் அலையனுப்பிகளை வழங்கி, நிறுவி தொழிற்படுத்துவதற்கான ஒப்பந்தம் ஒன்றினை 2016 டிசம்பரில் ஏற்படுத்திக்கொண்டது. இதன் மொத்தக் கிரயம் LKR 220 மில்லியன் ஆகும். இது முன்னர் 2012 மே மாதத்தில் நிறைவு செய்யப்பட்ட பாரிய செயற் திட்டத்தின் இரண்டாவது படிநிலையாகும். இந்த செயற்திட்ட நடைமுறைப்படுத்தலுடன் 26 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக பாவனையிலுள்ள பழைய அலையனுப்பிகள் புதிய உயர் மீடிறன் கொண்ட அலையனுப்பிகளால் பிரதியீடு செய்யப் பட்டன. இந்த செயற்திட்டம் மூன்று 5kW உயர் மீடிறன் அலையனுப்பிகள், மூன்று கூம்புவடிவ தனிமுனை அலை வாங்கிகள், 24 மணித்தியாலமும் அலையனுப்பியின் செயற் பாட்டினை கண்காணிக்கும் ஊழியருக்கான விமான போக்கு வரத்து பாதுகாப்பு இலத்திரனிய ஆளணிக்கான (ATSEP) அலையனுப்பி நிலையிலுள்ள கண்காணிப்புச் சாதனம் ஆகியவற்றை வழங்கி நிர்மானிப்பதை உள்ளடக்கியது.

AASL க்கு தகவற் தொழில்நுட்ப கொள்கைகளின் அறிமுகம்

நிறுவனத்திற்கான தவற் தொழில் நுட்பக் கொள்கைகள் தகவற் தொழில்நுட்பப் பிரிவினால் தயாரிக்கப்பட்டு, சட்டப் பிரிவினால் மீளாய்வு செய்யப்பட்ட பின்னர் பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டது. இதனால் கம்பனியின் உரிய காலத் தேவை நிறைவேள்ளப்பட்டுள்ளது.

2017 இல் கீழ்வரும் குறிக்கோள்களின்கீழ் கீழேதரப்பட்ட தகவற்தொழில்நுட்ப கொள்கைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன:

- சகல சொத்துக்களின் ஒருமைப்பாடு, நம்பகத்தன்மை, சிறந்த தொழிற்பாடு ஆகியவற்றை உறுதிசெய்தல்.
- IT தொடர்புபட்ட சொத்துக்கள் மற்றும் சேவைகளின் பயன்பாட்டிற்கு நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் வழிகாட்டிகளை தாபித்தல்.
- AASL இன் முறைமைகள் மற்றும் சேவைகளின் புறக் களஞ்சிய மற்றும் பேரழிவு மீட்சி விதிமுறைகளுக்கு நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள் தாபித்தல்.
- IT வளங்களின் பொறுப்பான பாவனை ஊக்குவிப்பு. அவற்றின் தரங்குன்றிய பாவனையை தடுத்தல்.
- AASL இன் IT தொடர்பான சொத்துக்கள், சேவைகள் சரியாக பயன்படுத்தப்படுவதை உறுதிசெய்தல்.
- IT சொத்துக்கள் மற்றும் தொடர்புபட்ட சேவைகளின் ஏற்றுக்கொள்ளமுடியாத பாவனையால் AASl மற்றும் அதன் ஊழியர்களுக்கு சிவில் நட்டஈடு வழங்குவதை ஏற்படுத்தக்கூடிய சந' தர்ப்பங்களை தவிர்த்தல்.
- பொதுமக்களிடையே AASL பற்றிய நல்லபிப்பிராயத்தை பாதிக்கும், AASL சட்டரீதியாக நட்டஈடு வழங்குவதை ஏற்படுத்தும் சந்தர்ப்பங்களை தவிர்த்தல்.
- IT சொத்துக்கள் மற்றும் சேவைகளின் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத பயன்பாடுகளின் காரணமாக AASL, அதன் சொத்துக்கள், தகவல்கள் மற்றும் ஊழியர்களுக்கு ஏற்படக்கூடிய இடர்களை குறைத்தல்.

- வன்னுறுப்பு / மென்பொதி தவறுகைகாரணமாக ஏற்படக்கூடிய முறைமைகள், சேவைகளின் விரய நேரத்தை குறைத்தல்.

- நாசவேலை, களவு, சதித்திட்டம், வன்முறை, மனிதத் தவறினால் ஏற்படும் திடீர் விபத்து, விபத்துக்களால் பாதிப்புகள், பயங்கரவாதம், இயற்கை அழிவு மற்றும் மரபுரீதியற்ற வேறு அச்சுறுத்தலால் ஏற்படும் இடர்க்குறைப்பு.

- வேறுபட்ட பயன்படுத்தனர் குழுமங்களுக்கு பொறுப்புக்களை நிர்ணயித்தல்.

- தொழிற்படுத்திய வளங்கள், தெழில்நுட்பத்தின் கிரமமான கண்காணிப்பு, மீளாய்வு, புத்தூட்டல் ஆகியவற்றை உறுதிசெய்தல்.

- கொள்கையுடன் பயன்படுத்துனர் ஒத்திசைவை கிரமமாக கண்காணிப்பதை உறுதிசெயதல்.

கடைப்பிடிக்கப்பட்ட கொள்கைகள் ...

1. ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய பாவனைக் கொள்கை- IT முறைமை மற்றும் சேவைகளில் பொதுவாக, அடிக்கடி பன்படுத்தும் விடயங்கள் தொடர்பில் ஊழியருக்கான நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்.

2. தீங்குச்சாதன தடைக்கொள்கை- தீங்குச் சாதன பயன்பாடு பற்றிய நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்
(வைரஸ் விலக்கு, ஸ்பாம் விலக்கு போன்ற)

3. E-அஞ்சல் கொள்கை - AASL இன் இ.அஞ்சல் சேவையில் பயன்படும் நியதிகள், ஒழுங்கு விதிகள், வழிகாட்டிகள்.

4. வேலைப்பீட பயன்பாட்டுக் கொள்கை - தற்பயன் கணனிகள் மடிக் கணனிகள், பிற அந்தலைச் சாதனங்களின் பயன்பாட்டு நியதிகள், ஒழுங்கு விதிகள், வழிகாட்டிகள்

5. வலையமைப்புக் கொள்கை- AASL IT பகுதி வழங்கும் வலையமைப்பு சேவைப்பயன்பாட்டு நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்.

6. வாடகைக்கிருப்போர் வலையமைப்பு கொள்கை –AASL IT வலையமைப்பு சேவையை பயன்படுத்த அனுமதிக்கப்பட்ட வாடகைக்கிருப்போருக்கான நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்.

7. பயணிகளுக்கான வலையமைப்புக் கொள்கை- AASL IT வலையமைப்பு சேவை (Wi-Fi) பயன் படுத்தும் பயணிகளுக்கான நியதிகள், ஒழுங்கு விதிகள், வழிகாட்டிகள்.

8. பௌதிக பாதுகாப்புக் கொள்கை- AASL IT சொத்துக்களின் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தும் நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்.

9. புறக்களஞ்சியம் மற்றும் பேரழிவு மீட்புக் கொள்கை – AASL க்கான தரவு/தகவல் புறக்களஞ்சியப்படுத்தல் மற்றும் பேரழிவிலிருந்து மீட்புக்கான நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள், வழிகாட்டிகள்.

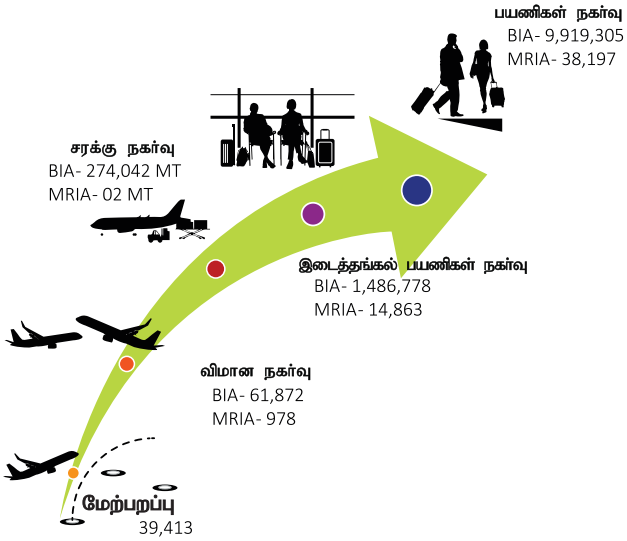
இந்த சகல முயற்சிகளிலும் AASL முகாமை பல தந்திரோபாய நுட்பங்கள் மூலம் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்க கம்பனியை வழிநடத்த கடுமையாக முயற்சிக்கின்றது.

NAVIGATE வழிநடத்தல்: 10 மில்லியனுக்கு அதிக மக்கள் நாடித்துடிப்பை இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்தி ஒப்புவிக்கப்பட்ட வியாபார முறைகள் மூலமாக கம்பனி வழிநடத்துதல்

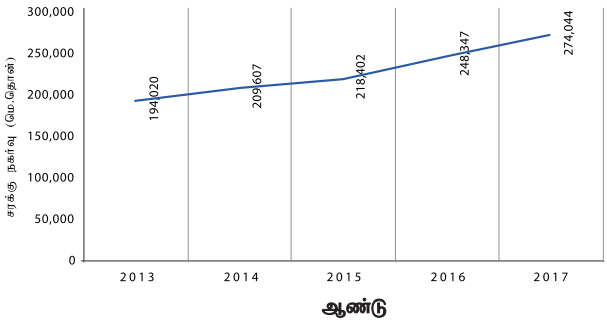
வெற்றி ஒரு தொடர்பயணம். பாரிய கம்பனியொன்றினை அத்தயை நிலைக்கு வழிகாட்ட தூரநோக்குச் சிந்தனை, ஒழுக்க எண்ணம், ஒழுக்கச் செயற்பாடு மற்றும் கவனமான கண்காணிப்பு தேவைப்படும். வருமானம் மற்றும் இலாப வளர்ச்சியில் 2017 ஆம் ஆண்டு AASL க்கு இன்னுமொரு வெற்றி ஆண்டாகும். கம்பனியின் வெற்றியை அளவிட இலாபத்தில் தொடர்ச்சியான வளர்ச்சி, நிதிசார்பலம், உலகப் பிணைப்பு ஆகியன சில காட்டிகளாகும். நாட்டின் பிரதான நுழைவாயில் BIA மற்றும் அதன் விமானநிலைய முதன்மை சேவை இலச்சினை ஆண்டிற்கு 6 மில்லியன் பயணிகளை கையாளும் இயலுமை கொண்டது. எனினும், இந்தச் சவால் இருப்பினும், BIA 9,919,305 பயணிகளை இந்த ஆண்டில் கையாண்டது. இவ்வாண்டு BIA இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை 4 மில்லியன் பயணிகளால் முறிக்கவேண்டிய நிலைக்கு தள்ளப்பட்டது. இன்று AASL இந்தத் துறையில் அதிகரித்த கேள்வியை நிறைவுசெய்யும் அதேவேளை இலங்கைப் பொருளாதாரத்திற்கு பங்களிப்பு செய்யும் வகையில் பல மூதன அபிவிருத்திச் செயற்திட்டங்கள் மூலம் அதனை கட்டுப்படுத்தும் முழுமூச்சில் இறங்கியுள்ளது.

2016 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 இல் பயணிகள் எண்ணிக்கை 5% இனால் அதிகரித்தது. 2017 இல் 3 மாத காலம் நாளுக்கு 8 மணித்தியாலம் ஓடுபாதை மூடப்பட்ட சந்தர்ப்பத்திலும் கிட்டத்தட்ட 10 மில்லியன் பயணிகளை கையாண்டமை, பிரதான நுழைவாயில் BIA யின் வெற்றிக்கு சான்று. குறைக்கப்பட்ட மணித்தியால (1630 – 0830 மணி) தொழிற்பாட்டுக் காலத்தை அடக்கும் முதற் காலாண்டில் 2,282,275 பயணிகளை வெற்றிகரமாக கையாளப்பட்டு வசதிகள் செய்யப்பட்டன். ஓடுபாதை மீள்மேற்பரப்பிடல் காரணமாக, மற்றும் குளிர்கால அட்டவணையில் விமான நகர்வுகளில் குறைந்தபட்ச தாக்கமே ஏற்பட்டது. 2016 உடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டில் சரக்குகளின் கையாள்கை 10% அதிகரித்து 274,044 மெட்ரிக் தொன் மட்டத்தை எட்டியது. எனினும் 2017 ஜனவரி முதல் வாரத்திலிருந்து 2017 ஏப்ரல் முதல் வாரம் வரையில் மேற்பரப்பிடலுக்காக ஓடுபாதை தினமும் 8 மணித்தியாலம் மூடப்பட்டபோதிலும் விமான நகர்வுகளின் எண்ணிக்கை 2% (61,872 நகர்வுககள்) அதிகரித்தது.

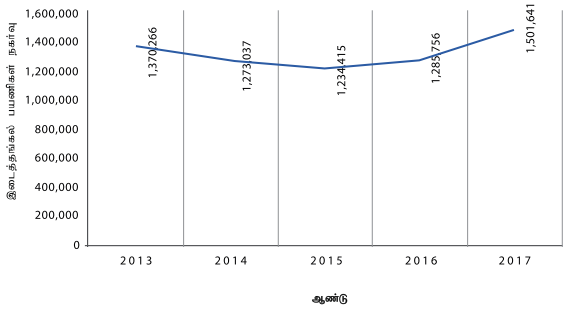
BIA ஓடுபாதை மூடப்பட்டமை மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய (MRIA) விமான நகர்வுகளை 6.9% இனால் அதிகரிக்கச் செய்தது (978 நகர்வுகள்) - 2016 இல் 915 நகர்வுகள்). இடைத்தங்கல் பயணிகள் அடங்கலாக கையாண்ட பயணிகள் எண்ணிக்கை 2106 இல் 5,111 இலிருந்து 2017 இல் 38,197 ஆக அதிகரித்தது.



சரக்குகள் நகர்வு - (BIA & MRIA)



இடைத்தங்கள் பயணிகள் நகர்வு - (BIA & MRIA)

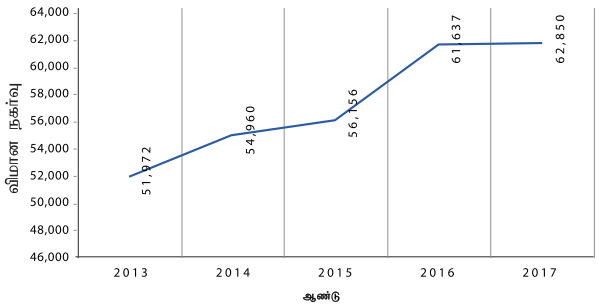


வருமான மற்றும் இலாப வளர்ச்சி

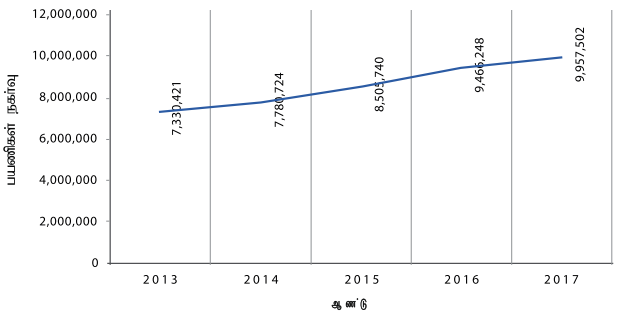
2017 இல் AASL வரிக்கு முந்திய இலாபமாக (PBT) LKR 10.82 பில்லியனை பெற்று 2016 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 57% வளர்ச்சியை காட்டியது. 2017 இல் மொத்த வருமானம் LKR 20.76 பில்லியனாக பதிவுசெய்யப்பட்டது.

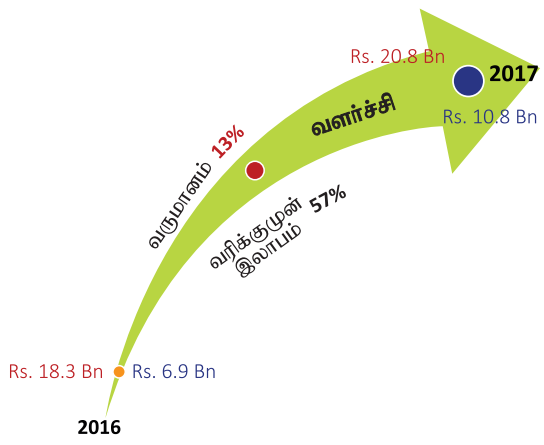
உயர்நிலை முகாமையாளர்களின் வழிகாட்டலுடன் சிரேட்ட முகாமையாளர் மற்றும் ஊழியர்கள் கடமையுணர்வு நிமித்தம் அடையற்பெற்ற இது AASL யின் குறிப்பிடத்தக்க வெற்றியாகும்.

வர்த்தக விமானப் போக்குவரத்து - (BIA & MRIA)



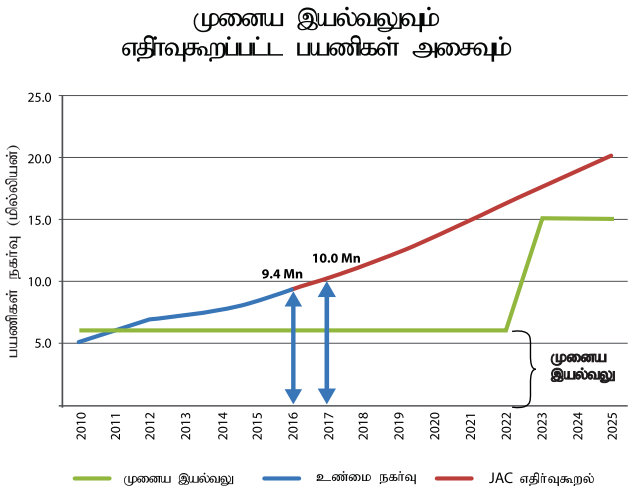
பயணிகள் நகர்வு - (BIA & MRIA)





இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்தல்

இலங்கையின் ஆரம்ப நுழைவாயிலான BIA யின் இயல்வலு மொத்தம் 6 மில்லியன் பயணிகளையே சிறப்பாக கையாளக்கூடியதாக இருந்தது. இருப்பினும், AASL தற்போது ஆண்டிற்கு 10 மில்லியன் பயணிகளை கையாள்கின்றது. எனவே, முகாமையானது கம்பனியின் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்க வேண்டியதன் முக்கியத்துவத்தை இனம்கண்டுள்ளது. BIA கையாள வேண்டியுள்ள பயணிகளின் எண' ணிக்கை தொடர்ந்தும் அதிகரித்து 2021 ஆண்டு இறுதியில் 15 மில்லியனாக இருக்புமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.



தூரநோக்குடைய தலைமைத்துவம் காரணமாக இந்த ஆண்டில் பல உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி வேலைத் திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இவற்றுள் முக்கியமான செயற்திட்டம் தனி ஓடுபாதையை LKR 8.6 பில்லியன் செலவில் மீள்மேற்பரப்பிடல் செய்தமையாகும். இது நீண்டகால தேவையை நிகர்த்தி செய்ததுடன், இன்று A380 போன்ற பாரிய விமானங்கள் இறக்கக்கூடியதாக உள்ளது. சுயஇயக்க சார்ந்துள்ள கணக்காணிப்பு – B செயற்திட்டத்தை LKR 201 மில்லியன் கிரயத்தில் " ர்த்தி செய்தபோதிலும், பல சீராக்க வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. மேலும் BIA க்கு கிட்டியதாக இரண்டு ஹோட்டல்களை நிர்மானிக்கவும், விமானப் பாதுகாப்பு உயர் தொழில்நுட்பத்திற்கு ஈடுகொடுக்கும் வகையில் ஆகாய தகவல் முகாமைத்தவ முறைமையொன்றில் முதலீடு செய்யவும் திட்டமிட்டுள்ளது.

இடைநிலைப் பயணிகள் முனையம்

முனையம் 2 முடிவுற்று பாவனை ஆரம்பிக்கும் வரையில் இடைநிலைக் காலத்தில் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்தும் வகையில் இடைக்கால தந்திரோபாயம் முன்னரே இளையப்பட்ட முனையத்தை நிர்மானித்தல் ஆகும். இதன் நிர்மாணம் ஒப்பந்தம் ஒப்படைக்கப்படும் திகதியிலிருந்து 09 மாதங்களில் நிறைவுறும்.

2016 இல் BIA 9.46 மில்லியனுக்கும் அதிகமான பயணிகள் நகர்வினை பதிவுசெய்தது. 2017 இல் இது அதிகரிப்பினை காட்டியபோதிலும், பயணிகள் முனைய இயல்வலு கிட்டத்தட்ட 6 மில்லியன்கள் ஆகும். இதன் காரணமாக தற்போதைய பயணிகள் முனையக் கட்டிடம் கடும் நெரிசலை கொண்டது.

திட்டமிட்ட இடைநிலை பயணிகள் முனையம் உச்சநேரத்தில் வெளிச்செல்லுகின்ற 400 பயணிகளை கையாளக் கூடியது. இது தனியான நிலத்தொடர்புடைய விமான மற்றும் தரைப்பக்க வாகன தரிப்புக்கள், பயணிகள் மற்றும் வருவோர் ஓய்விடம், பாதுகாப்பு துருவல் காட்சிப் பகுதி மற்றும் உபகரணற்கள், தேவையான உபகரணங்களுடன் வைத்திருக்கும் பொதிகளை துருவும்பகுதி, விமானநிலைய உட்செவ்வை கருமபீடங்கள், நிறை அளவிடற் கருவிகள், அறிவித்தற் காட்டிகள், பொதிகள் கொண்டுசெல்லற் பட்டி மற்றும் பொதிகளை வைத்திருப்பதற்கான ஏற்பாடுகள், பஸ் கேட்டுக்கள் 03, உணவகம், மலசலகூடம், குடியகல்வு கருமபீடம், FID மற்றும் அதுபோன்ற விமானநிலைய முறைமைகள், மின்சார விநியோகம், ஒளியேற்றல், குளிரூட்டி மற்றும் காற்றோட்ட முறைமை, தீப்பாதுகாப்பு மற்றும் தடுத்தல் முறைமைகள், தொலைபேசி, மற்றும் வேறு IT வசதிகளை கொண்டிருக்கும். அத்துடன் பிரதான முனையத்திற்கு செல்லும் வசதியுமுடையது.

இந்தச் செயற்திட்டத்திற்கான மதிப்பிடப்பட்ட மெத்தக் கிரயம் USD 19. இத் திட்டத்தை AASL சுயமாக நிதியளிப்புச் செய்ய தீர்மானித்துள்ளது. மேலும், இத் திட்டத்தை 2019 ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் நிறைவுசெய்யும் நோக்கில், சர்வதேச போட்டி நிறுவனத்திடம் வடிவமைத்து நிர்மானிக்கும் ஒப்பந்தத்தினை பயன்படுத்த தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதன்படி, 2017 இல் உரிய ஆவணங்கள் தயாரித்து செயன்முறைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலைய அபிவிருத்திச் செயற்திட்டம் (BIADP) நிலை II கட்டம் 2

இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சீர்செய்யும் நோக்கில் BIA யின் நிலை II கட்டம் 2 செயற்திட்டம் வெற்றிகரமாக ஆரம்பமானது. எனினும், பெறப்பட்ட போட்டிரீதிக் கொடைமுனைவு ஆரம்ப பொறியியலாளர் மதிப்பீட்டிலும் பார்க்க 46% அதிகமானதாக காணப்பட்டது. எனவே AASL போட்டி விலைக்கூறுகளை மீளக்கோரி கீழ்வருமாறு நோக்கெல்லையை மாற்றுவதற்கு தீர்மானித்தது:

நோக்கெல்லை மாற்றங்கள்

- A1 - முனையமும் இறங்குதுறையும்
- A2 - வாகன தரிப்பிடம்
- A3 - பயனளிப்பி
- A4 - மின் விநியோகம்

இந்த செயற்திட்டங்கள் பயணிகளுக்கு அதிக வசதியினை கொடுக்கும் வகையில் 2021 இல் நிறைவு செய்யப்படும்.

இந்த செயற்திட்டம் JICA ODI STEP இன் ஜப்பானிய யென் 74 பில்லியன் கடன் தொகையினால் நிதியளிப்பு செய்யப்படும். ஆண்டிற்கு 0.1 % வட்டி செலுத்தப்படும். கடன் மீள்செலுத்தற் காலம் இலங்கை அரசாங்க இறைமை உத்தரவாதத்தின் கீழ் 10 ஆண்டு சலுகைக்காலத்துடன் கூடிய 40 ஆண்டுகளாகும். இந்தக் கடன் நடுத்தர வருமான நாடுகள் வகைப்படுத்தலின் வழங்கப்பட்டுள்ளது.



1



2

1 *பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சி*

2 *BIA யில் தீயணைப்புப் பயிற்சி*

நீண்டகால நோக்கில் கம்பனியை வழிநடத்தல்

எந்த நிறுவனத்திற்கும் நீண்டகால நோக்கம் மிகவும் அவசியம். தந்திரோபாய கண்ணோட்டம் எப்போதும் கம்பனியின் உயர்நிலையை காண்பதற்கு இயலுமை வழங்கும். தந்திரோபாய முகாமைச் சுற்றின் முக்கிய கூறான கண்காணிப்பு மற்றும் மதிப்பாய்வுத் தொழிற் பாடுகளை பலப்படுத்துவதற்கான தேவையை விளங்கி, இனம்காணும் பொருட்டு AASL இன் பணிப்பாளர் சபை தலைவரின் நேரடிக் கண்காணிப்பின்கீழ் தந்திரோபாய முகாமை அலகினை நிறுவ அனுமதி வழங்கியுள்ளது. அதற்கமைய 2017 பெப்ரவரி 01ந் திகதி தந்திரோபாய முகாமை அலகு (SMU) தோற்றுவிக்கப்பட்டது.

பாதுகாப்பு கலாச்சாரத்துடன் கம்பனி வழிநடத்தல்

பாதுகாப்பு முகாமை அலகானது AASL இன் பாதுகாப்பு முகாமை முறைமையின் விளைதிறனான நடைமுறைப் படுத்தலை மேற்பார்வைசெய்வதுடன், ஒழுங்குபடுத்தல் அமைப்பின் பாதுகாப்பு தேவைப்பாடுகளுடன் BIA, MRIA மற்றும் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானையின் தொடர்ச்சியான ஒத்திசைவை உறுதிப்படுத்துகின்றது. பாதுகாப்பு முகாமை அலகு 3 விமான நிலையங்களில் தொழிற்பாட்டுப் பிரிவுகளின் அதிமுக்கிய பாதுகாப்புச் செயற்பாடுகளை கண்காணித்து ஏற்படக்கூடிய சாத்திய இடர்களை கிரமமாக ஆய்வு செய்து பகுப்பாய்ந்து, தொடர்புபட்ட இடர்க் குறைப்பிற்கு நடவடிக்கைகளை முன்மொழியும்.

தீ மற்றும் மீட்புப் படையினரின் வழிநடத்தல்

ICAO நியமங்கள் மற்றும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட நடைமுறை ஆகியன BIA, MRIA மற்றும் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை ஆகியவற்றில் ஆண்டு" ரா பேணப்பட்டு, தொழிற்பாட்டு நியமங்களை பேணும் வகையில் 2017 ஜ¯ன் 28ந் திகதி சகல அக, புற அமைப்புகளுடன் இரத்மலானையில் முழுஅளவில் அவசரகாலப் பயிற்சி வெற்றிகரமாக நடாத்தப்பட்டது.

எரிபொருள் வடிதலினால் சில தீ நிகழ்வுகள் ஏற்பட்டதுடன், பயணிகளுடன் கூடிய 02 விமானங்களுக்கு தீப் பாதுகாப்பு வழங்கப்பட்டது. மேலும், விமானநிலைய தீ மற்றும் மீட்புப் படையினர் உள்ளூர்த் தயார்நிலையில் 110 சந்தர்ப்பத்திலும் முழப் பாதுகாப்பினை 03 சந்தர்ப்பத்திலும் விமான நிலைய அவசரநிலைகளில் வழங்கின.

தீ மற்றும் மீட்புச் சேவைகளை பலப்படுத்தும் நோக்கில் கீழ்வரும் தொழில்சார்ந்த அபிவிருத்திக் கற்கைநெறிகள நடாத்தப்பட்டன:

2017 ஜூலை / ஆகஸ்ட்டில் CATC யில் 51 தீயணைப்புப் படையினரைக் கொண்ட 04 குழுக்களுக்கு.

2017 நவம்பர் / டிசம்பரில் 03 தீயணைப்பு நிலையங்களிலும் சகலதரத்திலும் உள்ளவர்களுக்கு (AFOs, FSLs மற்றும் 1FM) குழும மீட்டல் கற்கை நெறிகள்.

BIA, MRIA மற்றும் கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை ஆகியவற்றிலுள்ள செயலாற்று தீயணைப்பு ஊழியர்களுக்கு 44 தீப் பயிற்சிகள்.

தீத்தடுப்புப் பயிற்சிகள் கம்பனியின் சகல நாட்டதாரர்களுக்கும் நம்பிக்கையான சேவைகளை வழங்குவதற்கான அதன் தயார் நிலையை காட்டுகின்றது.

2017 ஆம் ஆண்டில் தீ மற்றும் மீட்புச் சேவைகள் BIA, MRIA, கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானை ஆகிய முனைய மற்றும் சார்ந்த கட்டிடங்கள், பேதுருதாலகால, கந்தப்பொல ஆகியஇடங்களில் சகல தீத்தடுப்பு செயற்பாடுகளில் பங்களிப்பு செய்தது.

தீத் தடுப்புச் சோதனைகள்

• இணைந்த தீத்தடுப்பு சோதனை முனையக் கட்டிடம்	எண்ணிக்கை - 02
• இணைந்த தீத்தடுப்பு சோதனை பிணைய பண்டகசாலை	- 02
• மாதாந்த தீத்தடுப்புச் சோதனை	- 12
• இரத்மலானை தீச்சோதனை	- 01
• வருடாந்த தீக்குழாய்சுருட் சோதனை	- 02
• MRIA தீத்தடுப்புச் சோதனை பிரதான முனையம் மற்றும் இணைந்த கட்டிடங்கள்	- 01
• இணைந்த விமானப்புல குடிசைச்சோதனை	- 01



1



2

தீத்தடுப்பு விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் கீழே காட்டியவாறு கம்பனி ஊழியர்கள் மற்றும் வெளிவாரி நிறுவனங்களுக்கு நடாத்தப்பட்டன:

- நிரப்பு உதவியாளர்-
  AASL எரிபொருள் நிரப்பு நிலையம் - 15
- AASL பாதுகாப்பு ஊழியர் - 600
- சேர் ஜோன் கொத்தலாவல
  மாணவர்கள் - 11
- விமானப்படை தீயணைப்பு-
  உயர்நிலைப் பயிற்சியாளர் - 41
- ஸ்ரீலங்கா தரைப்படை-
  கொமான்டோ படையணி - 114
- சேர்க்கப்பட்ட தீயணைப்புப் படை-
  ஸ்ரீலங்கா துறைமுக அதிகாரசபை - 20
- சுங்க ஊழியர் - 80
- SLFFA சரக்கு ஊழியர் - 30

விமானநிலைய விமான பாதுகாப்பு வழிநடத்தல்

முகாமை தற்போதைய, எதிர்கால தேவைப்பாடுகளை இனங்கண்டு, ICAO தேவைப்பாடுகளை நிறைவுசெய்ய கட்டாயமானதாகவுள்ள சிவில் விமானசேவை பயிற்சி நிலையத்தில் அடிப்படைத் தகைமைபெற்ற 1,025 விமான சேவை பாதுகாப்பு ஆளணியினரைக் கொண்டு பாதுகாப்பை பலப்படுத்தி வழிநடத்துகின்றது. மேலும், AASL இன் கீழுள்ள சகல விமான நிலையங்களின் பாதுகாப்பை பலப்படுத்துவதற்காக CAA சான்றுபெற்ற துருவுனர்கள் (Screeners) 690, CAA சான்றுபெற்ற முகாமையாளர் 10, CAA சான்றுபெற்ற விரிவுரையாளர் 20 பேர் உள்ளனர். 2017 ஜனவரியில் AASL பாதுகாப்பு பிரிவுக்கு CATC பயிற்சி பூர்த்திசெய்த 62 பயிற்சியாளர் சேர்க்கப்பட்டு, தற்போது பணியின்போதான பயிற்சியில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர். 2017 ஆம் ஆண்டு, ஏனைய பிரிவுகளின் ஆசியுடன், மேலதிக பயிற்சித்திட்டங்களை நடத்தியதன் மூலம் அறிவு, திறமை, தகுதியை விருத்தி செய்யும் புதிய பார்வையில் AASL அதன் பயிற்சிகளை மாற்றிய ஆண்டாகும்.

1 *பாதுகாப்பு சோதனை நடைமுறை*

2 *சிறந்த வாடிக்கையாளர் அனுபவம்*

AASL இன் வர்த்தக செயற்பாட்டை வழிநடத்தல்

சிறந்த துறைசார் நடைமுறைகளை மட்டக்குறியிடும் எமது விடாமுயற்சியின் காரணமாக, 3 ஆவது ஆண்டிலும் AASL விமானநிலைய சலுகைச்செயற்பாடுகளை வெளிமூலப்படுத்தி, போட்டிமிக்க பொது கேள்விப்பத்திரங்கள் கோருவதன்மூலம் மிகவும் தகுதிவாய்ந்த தனியார் துறைப் பங்காளர்களுக்கு புதிய ஒப்பந்தங்களை வழங்கும் நமது கொள்கையின் கீழ் கம்பனியின் வர்த்தக செயற்பாடு மிகுந்த வெற்றியை தந்தது. AASL உள்ளூரின் முன்னணி வியாபார குழுமங்கள் மற்றும் உலகின் முதற்தர விமானநிலைய சில்லறைக் களஞ்சிய இயக்குனரை ஈர்க்கக்கூடியதாக இருந்தது. 2015 இல் பாரிய கேள்விப்பத்திர நடைமுறைகள் அறிமுகப்படுத்திய பின்னர் இரு ஆண்டுகளில் மாத்திரம், AASL, 2016 இல் LKR 7.8 பில்லியனாக இருந்த வர்த்தக வருமானத்தை 2017 இல் LKR 9.8 பில்லியனாக 27% அதிகரித்துக் காட்டியது. AASL ஆனது, வர்த்தக தந்திரோபாய ரீதியில் அதன் வெற்றியை ஒப்புவித்து உள்ளதுடன், இலங்கையின் பிரதான வர்த்தக நிலையமான அதனை சகல நாட்டதாரர்களும் மேன்நோக்கிய வியாபார எறிபாதையாக காணமுடியும்.

பயணிகள் விமான நிலையத்தில் தரித்திருக்கும் காலத்தில் பொருட்கள் வாங்குதலில் அதிக தேரிவுகள் மற்றும் நெகிழ்சி தரும் நம்பிக்கையில் 2017 இல் பயணிகளுக்கு நவீனபாங்கு (fashion) மற்றும் அழகுப் பொருட்கள் கொள்வனவுகளுக்கு ஏதுவாக AASL பரந்துபட்ட சில்லறை விற்பனைக் கடைகளை ஈர்த்தது. நுகர்வோர் பொருட்குறிகள் மற்றும் கடை வகைகள் நடத்தப்பட்ட நுகர்வோர் ஆய்வு கற்கையின் அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

AASL இன் சந்தைப்படுத்தல் தந்திரோபாயம், தொழிற்படுத்திய வர்த்தக தந்திரோபாயங்களுடன் அதிகம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட சர்வதேச வியாபாரக் குறிகளை புதிய கடைத் தளவமைப்பில் ஒழுங்குபடுத்தும் விமானநிலைய சலுகைப் பொருட்களை BIA யின் கவர்ச்சியான சந்தைச் சூழலில் வைக்கும் "விருந்தினர் அனுபவத்தை„ அதிகரிக்கும் நோக்கம் கொண்டதாகும். புதிய தந்திரோபாயங்கள் நிலைபேறுடைய வளர்ச்சிப் பாதைக்கு வழிவகுக்கும்.

AASL இன் மனித வளத்தை வழிநடத்தல்

ஒரு நிறுவனத்தின் வெற்றியானது அதிகளவில் அதன் ஊழியர்களின் செயற்பாட்டில் தங்கியுள்ளது. நிறுவன தொழிற்படையின் திறமை மட்டம் அல்லது புலமை மூலதனம், போட்டியாளர்கள் இலகுவில் பிரதிசெய்ய முடியாத, நிறுவனம் கொண்டிருக்கக்கூடிய போட்டி அனுகூலமாகும். AASL மனிதவளப் பிரிவு CATC யுடன் இணைந்து அதன் வளர்ச்சி மற்றும் உற்பத்தித் திறன் தந்திரோபாயப் பகுதியாக தகுதியுடைய மனித மூலதனத்தினை விருத்தி செய்வதில், தலைமைத்துவ விருத்தி, வேலைத்தல சமூக மற்றும் தொழில்சார்ந்த சுகாதார ஏற்பாடுகள், தகுதி மற்றும் ஒத்துழைப்பின் ஊடாக பிரதான பங்கு வகிக்கின்றது. மனிதவள நடை முறைகள் 62-68 பக்கங்களில் மனிதவள முகாமையின் கீழ் விபரமாக தரப்பட்டுள்ளது.

சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் கம்பனித் தொடர்பாடல் வழிநட்தல்

AASL இன் சந்தைப்படுத்தல், கம்பனித் தொடர்பாடல் அலகானது சந்தைப்படுத்தலினை பிரதான வியாபாரத் தத்தவமாக கொண்டு, அக, புற சந்தைப்படுத்தலின் ஊடாக சகல நாட்டதாரர் எதிர்பார்ப்பை அதிகரிக்கும் வகையில் நிறுவனம், விமானத்துறை, விமான இயக்க எதிர்காலம் மற்றும் தேசிய பொருளாதாரப் பெறுமதி சேர்ப்பிற்கு பொறுப்பாகும்.

இக் காலத்தின்போது, கம்பனி மற்றும் நாட்டதாரருக்கு பெறுமதி சேர்க்கின்ற பல ஆரம்ப நடவடிக்கைகளும் செயற்திட்டங்களும் அலகினால் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இவற்றுள் குறிப்பிடக்கூடியது விருந்தினர் கலாச்சாரம் மற்றும் தரக்குறியீடு ஆகும்.

AASL இன் பயிற்சிப் பிரிவின் வழிநடத்தல்

2017 இல் சிவில் விமானசேவை பயிற்சி நிலையத்தால் விசேட பயிற்சித் திட்டங்கள் நடாத்தப்பட்டன.

இலங்கை சிவில் விமானசேவைப் பயிற்சி நிலையம் (CATC), AASL இன் பயிற்சிப் பிரிவாகும். CATC 2017 செப்டம்பர் 4 முதல் 8 வரை ICAO பயிற்சியளித்தல் போதனாசிரியர் கற்கைநெறி (TIC) பகுதி 2 இனை வெற்றிகரமாக நடாத்தியது. இந்த நியமப்படுத்திய பயிற்சிப் பொதி, சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவை அமைப்பின் (ICAO) பயிற்சிகளை TRAINAIR PLUS இ.முகாமை முறைமையூடாக (TPeMS) நிர்வகிக்கும், உலக விமானசேவைப் பயிற்சி அலுவலகத்தால் விருத்தி செய்யப்பட்டதாகும். இந்தக் கற்கைநெறி ICAO TRAINAIR PLUS நிகழ்ச்சித்திட்ட வல்லுனர் மற்றும் பயிற்சியளிப்பாளர், இரானின் சிவில் விமானசேவை தொழில்நுட்பக் கல்லூரி நிரந்தர வளாக உறுப்பினர் திரு இஸ்மாயேல் பராஜி இனால் நடத்தப்பட்டது. CATC யின் பத்து (10) சிரேட்ட போதனாசிரியர்கள் கலந்து கொண்ட இந்த கற்கைநெறி அவர்களின் போதனா சக்தியை வலுப்படுத்த உதவியது.

இந்த கற்கைநெறியின் சிற்றலைத் தாக்கம், பிராந்திய நிறுவனம் என்றரீதியில் CATC யின் விம்பத்தையும், அதன் போட்டி விளிம்பையும் மேம்படுத்தியிருக்கும்.

CATC யின் விமானசேவைப் பாதுகாப்பு பயிற்சிப் பிரிவு, விமான சேவைப் பாதுகாப்பு திறந்தொழிவாளராக வரவிரும்பும், கம்பனி தெரிவுசெய்த 112 இளம் பயிற்சியாளருக்கு, உள்நாட்டு அங்கீ காரம்' பெற்ற விமானசேவை பாதுகாப்பு விதி முறைகளுக்கு அமைய விமானநிலைய பாதுகாப்பு தடுப்பு நடவடிக்கைகளை நடைமுறைப்படுத்தி, கணக்காணித்து பிரயோகிக்க தேவையான தகுதிகளை வழங்கும் நோக்கில், "STP 123 /BASIC/ AVSEC- விமான நிலைய பாதுகாப்பு ஆளியினருக்கான அடிப்படைப் பயிற்சியை" வழங்கியது. 2017 ஜுன் 01 முதல் ஜுலை 21 வரை CATC யின் விமானநிலைய முகாமைப் பயிற்சிப் பிரிவு அவர்களுக்கு அதன் நியமப்படுத்திய பயிற்சிப் பொதியான (STP) "Ab-initio விமானநிலைய சேவை உதவியாளருக்கான கற்கைநெறி" இன் ஊடாக ஆரம்பப் பயிற்சியை வழங்கியது.

CATC யின் இலத்திரனிய பொறியியற் பயிற்சிப் பிரிவானது 15 பேர் கொண்ட முதலாவது குழுவுக்கு 2017 ஆகஸ்ட் 8 முதல் நவம்பர் 30 வரை "விமானப் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு இலத்தினிய அளணியின் (ATSEP) ஆட்சேர்ப்பு கற்கைநெறியை" நடாத்தியது.

புதிதாக சேர்ந்த இவர்களுக்கு ஆரம்பத்தில் நம்பிக்கையுடன் விமானநிலையங்களை கட்டுப்படுத்தும் இயலுமை வழங்கும் பயிற்சியை அளிக்கும்பொருட்டு, 2017 செப்டம்பர் 26 இல் CATC யின் விமான போக்குவரத்துச் சேவை பயிற்சிப் பிரிவு ICAO 052- Aerodrome Control Course கற்கை நெறியினை ஆரம்பித்தது. விரைவில் பிரதியீடு செய்யவுள்ள CATC யின் பழைய "Raytheon F.I.R.S.T." simulator இல் பயிற்சிபெறும் இறுதி அணியினர் இவர்களாவர்.

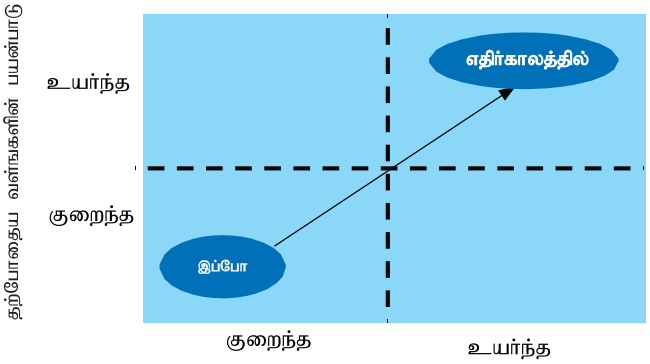
ஏதிர்கால நோக்கு ENVISAGE – பெரும்நிலை காணல்

கூட்டிணைவு உரிமமமான, AASL இன் எதிர்கால நோக்கம் ஆசிய பிராந்தியத்தில் மிகவும் வினைத்திறனானதும் சினேக ரீதியானதுமான விமான சேவைகள் வழங்குனராதல் ஆகும். கடந்த காலங்களில் விமான நிலைய வியாபார பொருள் வரையறை மாறியுள்ளதுடன், பயணிகள் மற்றும் சமூகத்தின் சேரிடமாக நோக்கப்படுகின்றது. மேலும், விமான நிலையம் பொருளாதாரத்திற்கு பெறுமதி சேர்ப்பதன் மூலம் நாட்டின் GDP யில் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றது. விமான நிலையம் முழு நாட்டின் முன்வாசல் ஆவதுடன், கம்பனிக்காக வேலை செய்யும் ஒவ்வொருவரும் முழுநாட்டின் தரக்குறிப் பிரதிநிதி ஆகின்றனர். எனவே, AASL அதன் பெரும்காட்சியை காணும் வகையில் அதன் வியாபார மாதிரியினை, வாடிக்கையாளரை மத்தியாகக் கொண்ட கோட்பாடாகக் கொண்டுள்ளது. AASL அதன் இரண்டு பாரிய விமான நிலையங்கள் மற்றும் இரண்டு உள்நாட்டு விமான நிலையங்களை ஒருங்கிணைந்த அணுகு முறையுடன் கருதிய எதிர்காலத்தை அடையும் வகையில் வழிநடத்துகின்றது.

AASL, பிரதான நாட்டதாரர்களான ஸ்ரீலங்கா சுற்றுலாத் துறை, ஸ்ரீலங்கன் விமானசேவை, ஹோட்டல் தொழிற் துறை மற்றும் ஏனைய பிரதான பயன்பெறுனர் போன்ற பிரதான நாத்ததாரருடன் கைத்தொழில்மட்ட இணைவு அணுகுமுறை ஊடாக தொழிற்பட எண்ணுகின்றது.

ஓவ்வொருஆண்டும் 10 மில்லியன் பயணிகள் கடந்து செல்லும் நாட்டின் பிரதான நுழைவாயிலாக BIA உள்ளதுடன், பயணிகள் எண்ணிக்கை தொடர்ந்தும் சீராக அதிகரித்து செல்கிறது. அதிகரித்த பயணிகள் எதிர்பார்ப்பினை நிறைவு செய்வதற்கு AASL க்கு விரைவான பயணிகள் பாய்வு மற்றும் மேம்படுத்திய வாடிக்கையாளர் அனுபவத்தை பெற்றிட மேலதிக இயல்வலு தேவைப்படுகின்றது.

இந்த கோட்பாட்டாக்கம் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.



கம்பனி அடுத்த 5 ஆண்டில் BIA யின் கையாள்கை இயல்வலுவை இரட்டிப்பு ஆக்கவேண்டிய தேவையை இனங்கண்டுள்ளதுடன், இயல்வலு அதிகரிப்புத் திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளன. AASL ஆனது அது விருத்திசெய்த போட்டி அனுகூலத்தில் பிராந்திய மற்றும் உலகப் போட்டிக்கு முகம் கொடுக்கும் வகையில் சந்தை சார்ந்த blue-chip public பொதுக் கம்பனியாக மாறி வருகின்றது. நாடுமுழுக்க பரம்பியுள்ள சிவில்விமான தளங்களின் தற்போதைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை பயன் படுத்தி, உள்நாட்டு விமான சேவையை ஊக்குவிக்க திட்டமிடுகின்றது. கம்பனித் தந்திரோபாய திட்டத்தின் இனங்கண்ட தந்திரோபாய நீண்டகால இலக்குகளும் குறிக்கோள்களும் இதனை கருதுகின்றது.

உள்நாட்டு விமான நிலையங்களின் நெருக்குவாரத்தை கட்டுப்படுத்தல்

2017 இல் உள்ளூர் விமானநிலைய அபிவிருத்திக்கான AASL தந்திரோபாயம், கொழும்பு விமானநிலையம், இரத்மலானை மற்றும் மட்டக்களப்பு விமான நிலையங்களை அபிவிருத்தி செய்யும் உயர்முகாமையின் தீர்க்கதரிசனமான தீர்மானம் மேற்கொள்ளலுக்கு சான்றாகும். தேசிய அபிவிருத்தி முயற்சிகளுடன், AASL இந்த இரு விமான நிலையங்களின் தந்திரோபாய முக்கியத்துவத்தை இனம் கண்டுள்ளதுடன், இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை சமாளிக்க ஆரம்ப திட்டங்கள் வெற்றிகரமாக முன்னெடுக்கப்பட்டது.

இரத்மலானை கொழும்பு விமானநிலைய வளப் பயன்பாட்டை உத்தமப்படுத்தி, இயல்வலுவை சமாளித்தல் - ஒரு புதிய சகாப்த ஆரம்பம்

AASL இன் உயர் முகாமை வளப் பயன்பாட்டை உத்தமப் படுத்தும் அதன் புதிய தந்திரோபாய வழிகாட்டல் மூலம் இரத்மலானை கொழும்பு விமான நிலையம் அதன் இயல் வலுவை சமாளிப்பதற்கு வழிகாட்டுகின்றது. தொழிற்பாட்டு இயல்வலுவும், வளப் பயன்பாடும் அதிகரிக்கும் வகையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தும் நீண்டகால இலக்கிற்கு புதிய தந்திரோபாயம் வழிகாட்டுகின்றது.

இருப்பிலுள்ள வளங்களின் உயர்ந்தபட்ச பாவனை மூலம் விமானநிலையத்தை உத்தம தொழிற்பாட்டு இயல்வலு நிலைக்கு கொண்டுவர திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2017 ஆம் ஆண்டில், இரத்மலானை கொழும்பு விமான நிலையத்திற்கான எதிர்வுகூறும் பெரும் திட்டமொன்று 2018 முதல் 2030 வரையான காலத்திற்கு அதனை இலங்கையின் கொழும்பிற்கான தனியான நுழைவாயிலாகக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டது. இரத்மலானை விமானநிலையம் இலங்கை சுற்றுலாத் துறையின் வளர்ச்சிக்கு அதிக பங்களிபபை நல்கக் கூடியது. நாடு, பிராந்தியம் மற்றும் உலகத்தில் ஏற்பட்டுவரும் சமூக-பொருளாதார மாற்றங்களை கவனத்திற் கொள்ளும்போது, AASL வளரும் கேள்வியினை நிறைவு செய்வதற்கு ஏற்பட்டுவரும் சந்தர்ப்பங்களை கவனித்து வருகின்றது. கொழும்பு விமான நிலையத்தின் வளர்ச்சியும் அபிவிருத்தியும் எமது சமூகத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சி மற்றும் சுபீட்சத்துடன் நெருங்கிய பிணைப்பை கொண்தாக நம்பப்படுகின்றது.

கொழும்பு விமான நிலையத்தின் நீண்டகால தந்திரோபாய இலக்கு தற்பேதுள்ள வளங்களை உச்சமாக பயன்படுத்தி உத்தம தொழிற்பாட்டு இயல்வலுவுக்கு கொண்டுவருவதாகும். உயர்மட்ட சுற்றுலாத்துறை, நிலையான தள இயக்குனருக்கு அந்நிய முதலீடு, விரிவாக்கங்களுக்கான உள்நாட்டு இயக்குனர்களுக்கான கேள்வி, பிராந்தியத்தில் விமான சேவை பயிற்சிகளுக்கு அதிகரித்த போக்கு, தனியார் ஜெட் இயக்குனர்களின் வளர்ச்சி மற்றும் சர' வதேச வருகைப் பயணிகளுக்கு உள்நாட்டு இணைப்பு போன்ற சாத்தியமான வியாபார சந்தர்ப்பங்கள் இந்த விமானநிலையத்தின் அபிவிருத்தித் தேவைக்கு வித்திடுகின்றன.

கொழும்பு விமானநிலையம் இரத்மலானையின் புதிய தந்திரோபாய வழிகாட்டல்

தந்திரோபாய முக்கியத்துவம், இயல்வலு மற்றும் இயலுமைகளை கவனத்திற் கொள்ளும்போது, கொழும்பு விமான நிலையம் கீழே குறிப்பிட்டவாறு 5 பிரதான பகுதிகளின் கீழ் இந்தக் காலத்தில் அபிவிருத்தி செய்யப்படும்.



கொழும்பு விமானநிலையத்தின் புதுப்பித்த நம்பிக்கை மற்றும் விருப்பமான திட்டங்களுடன், AASL இன் இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை மாளிப்பதற்கு புதிய சதாப்தம் ஒன்றின் ஆரம்பமாகும்.

மட்டக்களப்பு விமான நிலையம்

இலங்கை உள்ளூர் விமானசேவைகளை அபிவிருத்தி செய்யும் அரசாங்கத்தின் கொள்கைகளுக்கு அமைய AASL, CAASL உடன் இணைந்து, கிழக்கிலங்கையின் புதிய நுழைவாயிலாக மட்டக்களப்பு விமானநிலையம் அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதற்கான அபிவிருத்திப் பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. மட்டக்களப்பு விமான நியைம் நகரின் தென்கிழக்காக 2.4 கி.மீ தூரத்தில் புவிசார் தந்திரோபாயம் அடங்கிய, கலப்புகளும் பொற் கடற்கரைகள் சூழ்ந்த மற்றும் வரலாற்றுக் கவர்ச்சி உடைய இடத்தில் அமைந்துள்ளது. இந்த விமானநிலையம் AASL இன் தொழிற்பாட்டின்கீழ் வரும் நான்காவது விமானநிலையமாகும். இந்த விமான நிலையத்தை சுவீகரிப்பதற்கு ஆரம்ப திட்டங்களை விருத்தி செய்த 2017 ஆம் ஆண்டு AASL க்கு ஒரு முக்கியமான ஆண்டாகின்றது.

MRIA – தந்திரோபாய கூட்டு மூலம் வளர்ச்சி

இந்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து 99 ஆண்டுகளுக்கு 70:30 வீதத்தில் உரிமையாண்மை பகிரும் வகையில் G2G இன்கீழ் MRIA யின் தொழிற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு அடிப்படையில் கூட்டுத் தொழில் முயற்சியாக இயங்குவதற்கான கொடைமுனைவை இலங்கை அரசாங்கம் பெற்றது. இந்திய அரசின் இந்த முன்மொழிவு MRIA இனை ஒரு வர்த்தக சேவையாக தொழிற்படுத்தி, முகாமைசெய்து, பராமரித்து அபிவிருத்தி செய்யும் நாட்டத்தை காட்டியது. இந்த முன்மொழிவின்படி, இந்திய அரசு அதன் 70% உரிமையாண்மைப் பங்காக USD 205 மில்லியன் செலுத்தவும் எஞ்சிய 30% பங்கான USD 88 மில்லியன் இலங்கை அரசு செலுத்துமெனவும் குறிப்பிட்டது. மொத்த உரிமையாண்மை USD 293 மில்லியன்.

மீள்கட்டமைப்பு செய்முறையில் G2G முன்மொழிவை மதிப்பாய்வு செய்வதற்கு அமைச்சரவை நியமித்த கலந்தாய்வுக் குழுவும் (CANC) செயற்திட்டக் குழுவும் (PC) 2017 செப்டம்பர் 27ந் திகதி நியமிக்கப்பட்டன. அமைச்சவை தீர்மானத்திற்கு அமைய 2017 செப்டம்பர் 15 இல் பொது நிதித் திணைக்களம் PC யினை நியமித்தது. அதைத் தொடர்ந்து 2017 ஆகஸ்ட் 30 திகதியிடப்பட்ட போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான செவை செயலாளரின் கோரிக்கைக்கு அமைய ஒரு விரிவான முன்மொழிவு 2017 அக்டோபர் 17 இல் யுயுஐ இனால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. மேலும், PC அதன் 2017 நவம்பர; 28 திகதியிட்ட இடைக்கால அறிக்கையை 2017 டிசம்பர் 06 திகதியிட்ட இணைப்புடன் சமர்ப்பித்தது.

CANC யின் அறிவுறுத்தலின்படி, 2018 ஜனவரி 12 திகதியிட்ட கடிதம் மூலம் சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் கோரப்பட்டது. 2017 மார்ச் 28 இல் ஊயுஹே செயற்திட்டக் குழுவுடன் சேர்ந்து இந்திய அரசாங்கத்தின் பிதிநிதிகளை சந்தித்து சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயத்தை தெரிவித்தனர். அதில் இந்தியஅரசால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட முன்மொழிவை கருத்திற் கொள்வதற்கு 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில்விமானசேவை சட்டத்திற்கும் ஒழுங்குவிதிகள் சட்டத்திற்கும் திருத்தம் கொண்டுவரப்பட வேண்டுமென தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. 2018 மார்ச் 28 இ நடந்த கூட்டத்தை தொடர்ந்து இந்திய அரசு MRIA யின் பெரும் திட்டம், மனிதவளத் திட்டம் போன்ற மேலதிக விபரங்களை கேட்டது. அந்த விபரங்கள் 2018 ஏப்ரல் 27 இல் சமர்ப்பிக்கப்பட்டன. இந்த முன்மொழிவினை தொடர்வது தொடர்பில் CANC இந்திய அரசின் ஒப்புதலை எதிர்பாத்து உள்ளது.

ஒரு கூரையின் கீழுள்ள எல்லா நிறுவனங்களும் தமது உயர்ந்தபட்ச பங்களிப்பை வழங்கும்போது

SYNERGY அதன் சிறந்த மட்டத்தில் இருக்கும்.

ஒரு கூட்டிணைவு அமைப்பான AASL ஒரு கூரையின்கீழ் பல அரச மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களை ஈர்க்கின்றது. அதிகரித்து வரும் விமானபயணக் கேள்வி மற்றும் இயல்வலு வரையறையின் கீழ் பிரதான வாடிக்கையாளரான விமானச் சேவைகள், பயணிகள் மற்றும் பிற நாட்டதாரர்களுக்கு பல நிறுவனங்களுடன் வேலைசெய்து பெறுமதி சேர்ப்பது இலகுவான செயல் அல்ல. எனினும் AASL அணிக் தைரியம் உடைய நிர்வாக கலாச்சாரம் பிற நாட்டதாரருடன் கூட்டுமிகை விளைவை ஏற்படுத்தி வேலைசெய்யும் அதன் அசாதாரண இயலுமையை ஒப்புவித்துள்ளது. BIA யில்

ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் செயற்திட்டத்துடன் ஒரு கூரையின் கீழுள்ள எல்லா நிறுவனங்களும் தமது உயர்ந்தபட்ச பங்களிப்பை வழங்கும்போது கூட்டுமிகை விளைவு அதன் சிறந்த மட்டத்தில் இருக்கும் என்பதனை 2017 ஆம் ஆண்டு ஒப்புவித்துள்ளது.

BIA ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் வேலைத் திட்டம்

BIA, 1986 இல் நிருமானித்த தனியொரு ஓடுபாதை கொண்ட விமான நிலையமாகும். ஆதன் பின்னர் 900,000 க்கு அதிக விமான நகர்வுகள் கையாளப்பட்ட போதிலும் பாரிய திருத்த வேலைகள் மேற்கொள்ளப் படவில்லை. பல விமானத் தொழிற்பாடுகள், காலம் கடந்த அமைப்பு ஆகியன காரணமாக ஓடுபாதையில் பாரிய சிதைவுகளும் வெடிப்புகளும் காணப்பட்டன. மேலும், ICAO கணக்காய்வு மற்றும் சிவில் விமான சேவை அதிகார சபையின் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் கணக்காய்வும் ஓடுபாதை செப்பனிடப்பட வேண்டிய தேவைப்பாட்டினை தெரிவித்தன.

இலங்கை சிவில் விமானசேவை அதிகாரசபை (CAASL) மற்றும் இலங்கை அரசாங்கத்தின் வழிகாட்டலின் கீழ் AASL இந்த பணியை 2017 ஜனவரி 06 இலிருந்து 2017 ஏப்ரல் 08 வரையான 3 மாத காலத்தில் குறைந்த பயண நெரிசலும், பயணிகளின் வசதியீனங்களை குறைக்கும் நோக்கத்திலும் முற்பகல் 8.00 மணியிலிருந்து பிற்பகல் 4.30 மணி வரையயான காலத்தில் ஓடுபாதையை மூடி கச்சிதமான நிறைவேற்ற முடிந்தது. திட்டமிடல் மற்றும் வடிவமைப்புப் பிரிவானது, விமான திசைகாட்டல் சேவைப் பிரிவு, விமானநிலைய முகாமைப் பிரிவு, மின்சார எந்திரவியற் பிரிவு மற்றும் AASL இன் ஏனைய தொடர்புபட்ட பிரிவுகள், சிவில் விமானசேவை அதிகாரசபை, ஸ்ரீலங்கன் எயர்லைன்ஸ், விமானசேவை இயக்குனர் குழு, அரச முகவரமைப்புக்கள் போன்ற அமைப்புக்களின் நெருங்கிய ஒத்துழைப்புடன் இந்தப் பணியினை இனிதே நிறைவேற்றியது.

இந்த வேலையின் நோக்கெல்லை ஓடுபாதையின் இரு பக்கங்களை அகட்டுதல், வாடகைவிமான ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல், விமானத்தள வெளிச்ச முறைமையை தரம் உயர்த்தல் ஆகியவற்றை உட்படுத்தும். இது வடிவமைத்து கட்டமைக்கும் ஒப்பந்தமாக தயாரிக்கப் பட்டது. வடிவமைப்பு மீளாய்வு மற்றும் நிர்மான மேற்பார்வைக்கு செயற்திட்ட ஆலோசகர் நெதர்லன்ட் எயாடபோர்ட் கொன்சல்டன்ட் (Netherland Airport Consultant (NACO)). ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் செயற் திட்டத்திற்கு வடிவமைப்பு மற்றும் நிர்மான ஒப்பந்தக் காரர் China National Aero Technology International Engineering Corporation (CATIC) ஆகும்.

இக் காலத' தில் தொழிற்பாடுகளின் பயமுறுத்தும் பணியானது பயணிகள், விமான சேவைகள் மற்றும் சரக்குக் கைளாள்கை ஆகியவற்றிற்கு குறைந்த வசதியீனங்களுடன் விமானநிலைய வளவினுள் பாதுகாப்பு சரியான மட்டத்தில் இருப்பதை உறுதி செய்து முகாமை செய்வதாகும். தேசிய தேவைப்பாட்டுக் கண' ணோட்டத்தில் சுங்கப்பகுதி, குடிவரவு, ஸ்ரீலங்கள் விமான சேவை, விமான இயக்குனர் குழு, இலங்கை விமானப் படை, கட்டுநாயக்க/BIA பொலிஸ்படை, அரச புலனாய்வுச் சேவை, குற்றப்புலனாய்வுத் திணைக்கள், வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு பணியகம் போன்ற நாட்டதாரரால் குறிப்பிடதக்க சேவைகள் சிறப்பாக மேற்கொள்ளப்பட்டன. மேற்படி முகவரகங்களால் மேற்கொள்ளப்பட்ட இணைந்த முன்னெடுப்பு இலங்கையில் விமானசேவைத் துறை பெரிய விடயங்களை நிறைவேற்ற தடைகளை கொண்டிருக்கலில்லை என்தனை தெளிவு படுத்துகின்றது. இந்த கூட்டுமிகை விளைவானது நிர்ணயித்த 2017 ஏப்ரல் 5ந் திகதிக்கு முன்னதாகவே 24 மணித்தியால தொழிற்பாட்டை தயார்ப்படுத்தக் கூடியதாக இருந்தமையே.

பயணிகள் வசதியீனங்களை குறைத்தல்

நிர்மானக் காலத்தின்போது புத்தூட்டிய, மீள்அட்டவணைப் படுத்திய ஊழியர் பணிநேரக் கடமைகள் காரணமாக எல்லா 16 குடியகல்வு வெளியேறற் கருமபீடங்களும் தொழிற்பட வசதி செய்த அதேவேளை, இரு விரைவுக் குடியகல்வு கரும பீடங்கள் புறப்படுவதற்கு ஒரு மணித்தியாலத்திற்கு உள்ளாக பயணிகள் செவ்வையை நிறைவேற்றின.

ஓடுபாதை மூடியிருந்த காலத்தில், உள்வருகை மற்றும் வெளிச்செல்கை விமான நகர்வுகளும் மற்றைய இலங்கை விமானநிலையங்களால் கையாளப்பட்டன. அதன்படி, அந்தக் காலத்தில் MRIA மற்றும் கொழும்பு விமான நிலையம் இரத்மலானை ஆகியன விமான இணைப்பு வசதிகளை வழங்கும் வகையில் தயாரப்படுத்தப்பட்டன. இக் காலத்தில் கொழும்பு விமான நிலையம் அதிக சிறிய விமானங்களை ஈர்த்தது. பயணிகளின் சீரான தொழிற்பாடுகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அத்துடன் அளிக்கப்பட்ட வசதிகளும் அதிக அளவில் சிறிய விமானங்களை ஈர்த்தது.


1



2

தரைக் கையாள்கை

தனியான தரைக் கையாளுனராக, ஸ்ரீலங்கா எயர் லைன்ஸ் தமது திறன்மிக்க தரைக் கையாளுனர்களை தொழிற்படுத்தி, சகல தரைக் கையாள்கையிலும் அர்ப்பணிப்புடன் சேவையாற்றியது. இந்தத் தேவைக்கு மூன்று விமானநிலையத்திலும் விசேட உபகரணங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

MRIA யின் வகிபங்கு

நாள் முழுவதும் தொழிற்பாட்டுக்கு MRIA கிடைப்பது அதனை சேரிடமாகவும் பயணமுடிவுப் புள்ளியாகவும் விமானங்களை திருப்பிவிட இலகுவாக உள்ளது. இந்தக் காலத்தில் எந்த விமானத்தையும் இறக்கவும், இணைப்பு மற்றும் தொழில்நுட்பக் காரணங்களுக்காக நிறுத்தவும் MRIA சிறந்த வசதிகளை கொண்டுள்ளது.

பயணிகள் தமது பெறுமதிமிக்க காலத்தை தியாகம் செய்து, தற்காலிக வசதிக் குறைபாடுகளை சகித்துக் கொண்டு, சகல செயன்முறைச் செயற்பாடுகளையும் மிகவும் வினைத்திறனாக மேற்கொள்ள AASL க்கு முழு ஒத்துழைப்பினை வழங்கினர். AASL முகாமை அதன் ஊழியர்களும் மேலே குறிப்பிட்ட ஏனைய நிறுவன ஊழியர்களும் இந்தக் காலத்தில் எவ்வித தயக்கமும் இன்றி அற்பணிப்புடன் செயற்பட்டமை தொடர்பில் மகிழ்ச்சி தெரிவித்தது. BIA ஓடுபாதை செயற்திட்டம் நன்கு திட்டமிடப்பட்டு, முறையாக ஒருங்கிணைத்து, சகல நாட்டதாரர்களாலும் முகாமை செய்யப்பட்டது. பயணிகளுக்கு இடை!று எதுவுமின்றி சகல விமான நிலைய செயற்பாடுகள் சரியாக மேற்கொள்ளப்பட்டன.

செயற்திட்ட வெற்றியானது போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவைகள் அமைச்சின் வழிகாட்டலின் கீழ் CAASL, AASL, ஸ்ரீலங்கள் விமானசேவை, பிற விமான சேவைகள் மற்றும் BIA யின் நாட்டதாரர் ஒரு அணியாக வேலைசெய்தமையால் அடையப்பெற்றது.

நாட்டதாரர் ஈடுபாடு – முக்கிய பெறுமதி அதிகரிப்புக்கு பிரதானம்

விமானநிலையம் மக்கள் கூடும் ஒரு இடமாக உள்ளதுடன், பல வியாபாரங்கள், தமது குறிக்கோள்களை விமானப் போக்குவரத்து தொழிற்துறையினுள் நிறைவேற்றுவதற்கு, இணைக்கப்படும் இடமாகும். அத்துடன், பயணிகள், ஊழியர், விமான சேவைகள், அரச முகவரமைப்புக்கள், சுங்கப்பகுதி, பாடுகாப்புப் பிரிவினர், குடிவரவு மற்றும் ஏனைய சேவை வழங்குனர் உட்பட பல நாட்டதாரரை சம்பந்தப்படுத்துகிறது.

AASL இன் உயர்வை நோக்கிய பயணத்தில் பயணிகள் அனுபவம் முக்கியமாக காணப்படுவதுடன், அவர்களுக்கு நேரான அனுபவம் வழங்கக்கூடிய வகையில் அதன் தந்திரோபாயங்களை தயார் செய்கின்றது. விமானநிலையத்தில் பயணிகளின் பயணம் ஒரு மறக்க முடியாத அனுபவத்தை கொடுப்பதற்கு அவர்களுக்கு சேவைசெய்ய 212 முன்நிலை ஊழியர்கள் செயற்படுகின்றனர்.

அதிகரித்துவரும் பயணிகளுக்கு மேம்படுத்திய கடைவசதிகள் வழங்கவும், அவர்கள் தங்கல்களை அதிகரிக்கவும் பல' வேறு உற்பத்திக் குறிகளை பிரதிபலிக்கும் 36 கடைகள் உள்ளன. மேலும் அவர்களுக்கு வசதியான பயணத்தை வழங்குவதற்கு 2017 இல் பல களியாட்ட நிகழ்வுகள் ஒழுங்குசெய்யப்பட்டன.

BIA விமானநிலையத்தில் ஒவ்வொரு நாளும் கிட்டத்தட்ட 200 விமானங்கள் தரையிறக்கப்படுகின்றன அல்லது மேலெழுந்து செல்கின்றன. அவை ஒவ்வொன்றுக்கும் பயணிகள் இறங்கி பின்னர் மற்றைய பயணிகள் விமானமேறும் இடைக்காலத்தில் எரிபொருள் நிரப்பப்பட்டு, துப்பரவுசெய்து, பொருட்கள் ஏற்றி, இறக்கும் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டும். இந்த மொத்தக் கையாள்கையில் விமனசவைகள், தரைக் கையாள்கைக் கம்பனி ஆகியன போன்ற பல வேறுபட்ட பங்காளர்கள் சம்பந்தப்படுகின்றனர். இந்த விதிமுறைகளின் நோக்கம் வெளியேறல் நேரத்தை மேம்படுத்தி, வளங்களின் பயன்பாட்டை உத்தமப்படுத்தி, தாமதங்களை குறைத்து நேரம் தவறாமையை முன்னேற்றுவதாகும். எனவே, 2017 இல் AASL புதிய வியாபாரப் பங்காளாகளை ஏற்படுத்தியது.



1 *BIA யில் ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் வேலை தொடருதல்*

2 *BIA ஓடுபாதையில் நிலத்தின்கீழ் கேபிள் அமைத்தல்*

3 *MRIA இல் பயணிகள் உள்வருகைச் செவ்வைபார்த்தல்*

கம்பனி வெற்றி ஊழியர் செயற்பாட்டில் தங்கியுள்ளது. 3908 ஊழியர்கள் விமான நிலையத்தில் வேலை செய்வதுடன், இலக்குகளையும் விமானநிலைய குறிக் கோள்களை அடைவதில் நிறுவக மனித மூலதனம் பெரும் பங்குவகிக்கின்றது. எனவே 2017 ஆம் ஆண்டு AASL அதன் மனித மூலதனத்தை விருத்தி செய்வதில் அதிக அக்கறை காட்டியது. அதன் ஊழியர்களுக்கு 4153 பயிற்சிச் சந்தர்ப்பங்களை வழங்கியது. உந்தூக்க கலாச்சாரத்தை ஊக்குவிக்க AASL 453 மேன்நோக்கிய பதவியுயர்வுகள் மற்றும் 66 கிடையான பதவியுயர்வு களை 2017 ஆம் ஆண்டில் வழங்கியது.

2017 இல் AASL இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு ரூபா 850 மில்லியன் பங்கிலாபமும் ரூபா 293 மில்லியன் வரிகளும் செலுத்தியது.

ஏதிர்கால சவால்களை விளங்கி, எதிர்வுகூறி பசுமைக் கல்வியை ஊக்குவித்து, சுற்றுநிருப பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளான "குறை – மீள்பாவனை – மீள்சுற்று„ எனும் 3R கோட்பாடுகளை கடைப்பிடித்து AASL கம்பனி முழுவதும் பசுமை நடைமுறையை ஆரம்பித்துள்ளது.

பலமான சமூக தொடர்பு மற்றும் ஈடுபாட்டுடன் கூடிய விளைவுத் திறனான தந்திரோபாயத்தின் மூலம் AASL அதன் தூரநோக்கினை அடைவதற்கு அதிக சாத்தியம் உள்ளது. AASL பல CSR செயற்திட்டங்கள் மூலமாக சமூக ஈடுபாட்டினை எட்டுகின்றது. உள்ளூர் அமைப்பு களுக்கு உதவி, அறிவுப் பகிர்வு ஆகியன ஊழியர் உதவிகள், நிதிசார் அனுசரணை மற்றும் பிற கொடை ஊடாக விநியோகிக்கக் கூடியவை.

1 *AASL ஊழியர் வெள்ள அகதிகளுக்கு உதவுதல்*

2 வெள்ளம் பாதித்த வீடுகளுக்கு பாய்கள் அன்பளிப்பு

SOCIETY மற்றும் அதன் நலன் - மேன்மை நோக்கிய அதன் பயணத்தில் மூன்று அடிக்கோடுகள் நோக்கிய நன்றி பகரும் ஆண்டு

3 அடிக்கோடுகள் நோக்கி AASL இயலுமை நீட்டுதல்

3 ஆடிக் கோடுகள் நிலைபேற்றின் சாரத்தை, நிறுவன செயற்பாடுகள் அதன் இலாபத்திறன் மற்றும் பங்குதாரர் நொறுமதிகள் மற்றும் அதன் சமூக, மனித மற்றும் சூழல் மூலதனம் உட்பட உலகம்மீது கொண்டுள்ள தாக்கத்தை அளவிடுவதன் மூலம் அறியலாம். AASL அதன் அடைகையுடன் சூழல் கண்ணோட்டம், பொருளியற் கண்ணோட்டம் மற்றும் சமூகக் கண்ணோட்டம் பற்றி அதிக அக்கறை கொண்டுள்ளது. அடிக்கோடுகளுடன் தொடர்பு கொண்டுள்ள வகைகூறலின் சூழல் பொருளாதார மாறிகளுக்கு பங்களிப்புச் செய்யும் நிகழ்ச்சித் திட்டங்களை ஆரம்பித்தது. AASL ஆனது,வருமான, செலவினம், வரிகள், தொழில்வாய்ப்பு, வியாபார பல்துறைப்படுத்தற் காரணிகளின் அடிப்படையில் நோக்கப்படலாம்.

சூழல' மாறிகள் இயற்கைவளங்களின் அளவீட்டை பிரதி பலிக்க வேண்டியதுடன், அதன் இலாபகரத் தன்மையில் சாத்தியமான தாக்கத்தினை பிரதிபலிக்கும். AASL காற்று மாசுபடல், நீர்ப் பாதுகாப்பு, மின்சார நுகர்வு மர நடுகை மற்றும் திண்மக் கழிவு முகாமை ஆகியன பற்றி கவனத்திற் கொண்டுள்ளது.

சமூக மாறிகள் சமூக, பிரதேச சமூகப் பரிமாணங்களை குறிப்பதுடன், சுகாதார, மற்றும் சேமநலன், வாழ்க்கைத்தரம், சமூக மூலதனம் போன்றவற்றின் அளவீடுகளை உட்படுத்தக் கூடியது. யுயுளுடு அக்கறை கொண்டுள்ள மாறிகள் விமான நியைம் சார்ந்த வியாபாரங்களாவ் ஏற்படுத்தப்படும் தொழில் வாய்ப்புக்கள், நாட' டில் வறுமை ஒழிப்புத் தொடர்பில் பங்களிப்பு செய்தல், இயற்கை அனர்த்தங்களினால் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு உதவிக்கரம் நீட்டுதல் ஆகியன பற்றி அக்கறை கொண்டுள்ளது.





AASL அதன் வகைகூறலை 3 அடிக்கோடுகள் நோக்கி கோட்பாடாக மாற்றியுள்ளது. 2017 ஆம் ஆண்டு AASL அதன் அன்பையும் பரிவையும் அதன் சமூகத்திற்கும் அதன் சேமநலனுக்கும் நீட்டிய இன்னொரு ஆண்டாகும்.

AASL இன் சமூக பங்களிப்பு – அன்பிற்கான பரிவு

AASL இல் மேலிருந்து கீழாக கிட்டத்தட்ட சகலரும் தேவைகள் ஏற்படும்போது அதன் மக்கள் மற்றும் சமூகத்திற்கு அதிக ஊக்கத்துடன் அன்பு, பரிவைக் காட்டுவர்.

வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு மனிதநேய உதவிக்கரம் நீட்டல்

AASL முகாமை 2017 மே மற்றும் ஜூன் மாதங்களில் ஏற்பட்ட வெள்ளப்பெருக்கு மற்றும் நிலச் சரிவின் போது, பாதிக்கப்பட்ட ஊழியர்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு உதவிசெய்ய உடனடி நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டது. அவர்களுக்கு உதவித் திட்டத்தை ஒழுங்கு செய்வதற்காக விசேடகுழு நியமிக்கப்பட்டது. வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட சக ஊழியர்களுக்கு உதவ சகல பிரிவுகளின் பிரதான தொழிற்சங்க பிரதிநிதிகள், ஊழியர்கள் தாமாக முன்வந்தனர்.

AASL குழுவொன்று வெள்ளம் மற்றும் நிலச்சரிவால் பாதிக்கப்பட்ட எல்லா ஊழியர்களின் வீடுகளுக்கும் சென்றது. பாதிக்கப்பட்ட 60 ஊழியர்களின் வீடுகளுக்கு உலருணவும் நீரும் வழங்கப்பட்டதுடன் பாதிக்கப்பட்ட பொதுமக்களுக்கு 2000 பாய்கள் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டது. ஊழியர் வீடுகளை துப்பரவுசெய்ய விசேட குழுக்கள் ஈடுபடுத்தப்பட்டன. தலைவரும் இந்தப் பணிகளில் ஈடுபட்டார். இநதச் செயற்திட்டத்திற்காக விளையாட்டு, சேமநலன் மற்றும் ஓய்வுவசதிக் குழு LKR 500,000 அன்பளிப்பு செய்தது. பாதிக்கப்பட்ட 60 குடும்பங்களுக்கு உதவி செய்யும்பொருட்டு AASL LKR 680,000 இனை அன்பளிப்பு செய்தது.

இயற்கை அழிவுகளுக்கு கொழும்பு விமான நிலையம் ஏற்பாடு செய்த நிவாரண இயக்கம்

கொழும்பு விமானநியைம், பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கு விமானமூலம் கொண்டு செல்ல வேண்டிய நிவாரணப் பொருட்களை இறக்கி ஏற்றுவதில் உதவிசெய்து, அவசரகால உணவு நிவாரண விநியோக இயக்கத்தில் பெருமையுடன் ஈடுபட்டது.

பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு பல்வேறு அமைப்புக்கள் வழங்கிய குழந்தைப்பொருட்கள், சுகாதாரஉருப்படிகள் மற்றும் உணவுப் பொருட்களை சேகரித்து விநியோகித்தலில் இரத்மலானை விமானநிலையத்திலுள்ள AASL ஊழியர்கள் காட்டிய மானிட உதவி மெச்சத்தக்கது.

சூழலின் நிலைபேறு (Sustainability)

பல சர்வதேச அவைகளில் கலந்தாய்வு மேற்கொள்ளப்படும் பிரதான விடயம் *"நிலைபேறு"* என்பதாகும். சனப்பெருக்கம் காரணமாக ஐக்கிய நாடுகள் சபையால் பல சவால்கள் இனங்காணப்பட்டு, 2018 முதல் 2030 வரையான காலத்தில் 17 நிலைபேற்று அபிவிருத்தி இலக்குகள் பிரகடனப்படுத்தப் பட்டன. நிலைபேற்றுக் கோட்பாட்டில் நம்பிக்கை கொண்டுள்ள AASL நிலைபேற்று அபிவிருத்தி இலக்குகள் பற்றி கவனத்திற் கொண்டுள்ளது. யுயுளுடு சுத்தமான சக்தி மற்றும் சக்தி சேமிப்புத் திட்டங்கள், நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு நல்ல வேலைவாய்ப்புக்களை ஏற்படுத்தல், பால் சமத்துவம், பொறுப்புவாய்ந்த நுகர்வு நடைமுறைகளில் நம்பிக்கை அகியவற்றை அதன் பொறுப்புக்களாக கருதுகின்றது.

இலங்கையில் சிவில் விமானநிலையங்களை முகாமைசெய்து அபிவிருத்தி செய்யும் அதிகாரம் கொண்ட அரச கம்பனியான AASL, குறைந்த காபன் வெளியேற்றம், குளிருட்டி, வெளிச்சம், ஆகியாற்றோட்டம் ஆகிய மின்சார நுகர்வில் குறைப்பு, சூழல் மாசடையாத கழிவுப்பொருள் முகாமை, பசுமைக் கொள்வனவு கொள்கைகள், போன்றவற்றின் மூலமாக சூழற் பாதுகாப்பினை ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்துகின்றது.



இது சரியான ஊழியர்மனப்பாங்கு, தலைமை மற்றும் முகாமை எதிர்வுகூறலின்படி, சூழல் பாதுகாப்பு ஆகியன மூலம் மக்களின் துணையுடன் சாத்தியமற்றவற்றை சாத்தியமானவையாக எவ்வாறு மாற்றப்பட்டது என்பதனை காட்டுகின்றது. AASL மற்றைய அரச நிறுவனங்களுக்கு உதாரணமாக தொடர்ந்தும் சூழல் பாதுகாப்பில் அதன் ஈடுபாட்டினை மிகைப்படுத்த முயற்சிக்கும்.

2030 ஆண்டுக்கான நிலைபேற்று அபிவிருத்தியில் இதயமாக அமைவது நிலைபேறான அபிவிருத்தி நோக்கங்களும் இலக்குகளுமாகும். வறுமை, பருவகால மாற்றம், உணவு¤ நீர்¤ பாதுகாப்பு போன்ற சவால்கள் உட்பட தற்போதைய சவால்களுக்குபலமான சூழல் எடுக்கக்கூடிய கடுமையான வகிபங்கு பற்றி குறிப்பிடுகின்றது.

வியாபார அமைப்புக்களிலுள்ள சூழல் பாதுகாப்பு இயக்கங்கள் பசுமைப் பொருளாதாரத்திற்கு கணிசமான பங்களிப்பை செய்யமுடியும். பசுமையான பொருளாதாரம் மேம்படுத்தப்பட்ட மனித சேமநலன், மற்றும் சமூக சமத்துவத்தினை விளைவிக்கும் அதேவேளை, அது கணிசமான அளவில் சூழல் இடர்கள் மற்றும் புவிசார் இழப்புக்களை குறைக்க உதவுகின்றது. எதிர்கால அபிவிருத்திகள் அதிக நிலைபேறு உடையனவாக இருப்பதற்கு அபிவிருத்திஅடைந்த மற்றும் அபிவிருத்தி அடையாத இரு வகையான நாடுகளுக்கும் பசுமை பொருளாதாரம் முக்கியமான இலக்கு ஆகும். உலகம் எமது எதிர்கா சந்ததிக்காக உலகை பாதுகாக்கவேண்ட உள்ளது. 3-அடிக்கோடுகள் கோடுகள் கோட்பாட்டின்படி வியாபார அமைப்பொன்றின் செயற்பாட்டுக் காட்டிகளுள் முக்கியமானது அதன் புவிசார் வெற்றியை அளவிடுவது ஆகும். நாம் இன்று வாழ்கின்ற உலகம் சூழல் பற்றி அதிக அக்கறை கொள்ளவேண்டியதும் பாதுகாப்பை கவனத்திற் கொள்ளவேண்டிய சதாப்தம் ஆகும். இலங்கை புரதான வரலாற்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஆழ்ந்த புவித் தொடர்பினை கொண்டது. எனினும், தற்கால ” கோள மயப்படுத்தல், மக்களின் தேவைக்கு முன்னால் மக்களின் பேராசைக்கு வழிகொடுத்தல் ஆகியன காணப்படினும் சகல மக்களும் சூழலைப் பாதுகாக்குமாறு கோருவர். இந்த அவசரத் தேவையை உணர்ந்த AASL இன் வகை கூறல் சமூகத்தை அடைவது இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

இந்த தேவையின் முக்கியத்துவத்தை முகாமை இனம் கண்டுள்ளதுடன், முழு நிகழ்ச்சித் திட்டமும் AASL இன் சூழற் குழுவினால் திட்டமிடப்பட்டது. அவர்கள் இனம்கண்ட பகுதிகளாவன: திண்மக்கழிவு முகாமை, மின்சக்தி சேமிப்பு, நீர்ப் பாதுகாப்பு, காபன் வாயு வெளியேற்றத்தில் குறைவு, சூழற் சுகாதாரம் மற்றும் பாதுகாப்பு என்பனவாகும்.

திண்மக் கழிவு முகாமை

BIA யின் கழிவுப்பொருள்’ முகாமைத்துவம் உயிரியல் தரம் இழக்கக்கூடிய மற்றும் உயிரியல் தரமிழக்க முடியாத கழிவுகளாக பிரித்தலும், பிளாஸ்டிக், கழிவு தாள்கள் பொலித்தீன் கண்ணாடி மற்றும் உலோகம் போன்ற மீள் சுழற்சிக்கு உட்படுத்தக் கூடியவையும் ஆகும். மீள்சுழற்சிப் பொருட்கள்’ மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபையில் பதிவுசெய்த கழிவுகள் சேகரிப்போரிடம் கையளிக்கப்படும்.

BIA மற்றும் ஏனைய விமான நிலையங்களில் கழிவு சேகரிப்புக்கு பல’ வேறு இடங்களில் வைக்கப்படும் நிறமிட்டு வேறுபடுத்தப்பட்ட கூடைகள் பயன்படுத்தப் படுகின்றன. இது தொடர்பில் ஊழியர்களுக்கு கம்பனிப் புதினத்தாள்,மற்றும் பதாதைகள் மூலமாக தொடர்ந்து அறிவுறுத்தப்படுகின்றனர். BIA யில்விமான மற்றும் பொதுவான கழிவுப் பொருட்களை சேகரிக்க நான்கு நிலையங்கள் உள்ளன. பகுத்த கழிவுப் பொருட்களை களஞ்சியப்படுத்துவதற்கு வெவ்வேறான கூடாரங்கள் உள்ளன. 2017 இல் சேகரித்த மொத்தக் கழிவுகளில் 15% மீள்சுழற்சி செய்யப்பட்டன. மீள்சுற்று அளவை 50% க்கு அதிகரிக்க யுயுளுடு திட்டமிட்டுள்ளது.

நீர் சேமிப்பு

நீரின்பாவனையை குறைப்பதற்கு தந’ திரோபாய திட’ டங்களாக விரயத்தை குறைக்கும் குழாய்த் திருகிகள், உணரியாற் செயற்படும் சலகூடம், இருவழிப் பாய்ச்சியடிக்கும் நீர்தாங்கி, முனைய கட்டிடம் மற்றும் அலுவகத்தில் உணரியால் செயற்படும் நீர்க்குழாய்தி திருகிகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட உள்ளன.

சூழற் சுகாதாரம் மற்றும் பாதுகாப்பு தொடர்பில் வகைகூறல்

AASL இன் சூழற் சுகாதாரம் மற்றும் பபாதுகாப்பு தொடர்பான முன்னெடுப்புகள் ஊழியருக்கு தொடர்ச்சியாக கற்கைநெறி மற்றும் பயிற்சிகளை அளித்தல், நுளம்பு பெருகும் சூழலை அகற்றுவதற்கு பணிக்குழுக்களை தாபித்தல், கிரமமான கால இடைவெளியளில் பெரும் துப்பரவுத் தினத்தை ஒழுங்கு செய்தல் ஆகியவற்றின் மூலமாக மேற்கொள்ளப் படுகின்றது

விமானநிலைய தோற்றத்தை முன்னேற்ற வேறான கட்டிடக் கலை மற்றும் தரையமைப்பு மற்றும் அகவடிவமைப்பு பிரிவு தொடர்ச்சியான மேம்படுத்தலை கருத்திற்கொண்டு தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பிரிவின்செயற்பாடுகள் கீழ்வரும் பாரிய மாற்றங்களை விளைவித்தது.

- பாலியூரிதீன் (Polyurethane) மதிய உணவுப் பெட்டிகள், பிளாஸ்டிக் போத்தல்களின் பாவனையை குறைத்தல்
- புதிய கட்டிட வடிவமைப்பில் இயற்கை வெளிச்சம் மற்றும் காற்றோட்டங்களின் அதிக பயன்பாடு.
- உணர்கருவி பொருத்திய குழாய்த் திறப்பி, சலகூடம் மூலம் நீர் நுகர்வில் குறைப்பு.
- சக்தி வினைத்திறன் பொருட்களின் அறிமுகமும், மின் சேமிப்புக்கு photovoltaic(PV) சூரிய கலத் தட்டுக்களை பொருத்துதலும்.
- வெப்ப ஊடுருவலை குறைத்து குறைத்து வெளிச்ச ஊடுருவலை அதிகரிக்கும், காற்றிடைவெளி மற்றும் வெப்பத்தெறிப்பு இரட்டை கண்ணாடிகள் பொருத்தல்.

- AASL ஊழியரின் அதிகரித்த விழிப்புணர்வு, அறிவு சூழற் பாதுகாப்பு நடைமுறைப் பிரயோகம். I

புதிய கார்த் தரிப்பிடம் மற்றும் VIP பகுதியில் வழிந்து செல்லும் வடிகால்களை தடுத்து, நிலக்கீழ் குழாய் மூலம் வழிந்தோடும் நீரை சுத்திகரிப்புப் பொறிக்கு அனுப்புவதற்காக சுயமாக இயங்கும் நிலக்கீழ் பம்பிகள் பல முன்மொழியப்பட்டுள்ளன. சுத்திகரித்த விரய நீர் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய இலங்கை நியமங்களுக்கு அமைய சூழல் நீர் மாசுபடுதலை தடுத்து குறைக்கும் வகையில் சூழலுக்கு செலுத்தப்படும்.

பயணிகள் முனையம் மற்றும் வேறுபல கட்டிடங்களின் மத்திய குளிருட்டி முறைமைகளுக்கு மேம்படுத்தல்கள் அதிகரித்த பயணிகள் நகர்வுகளுக்கு ஈடுகொடுக்கும் வகையிலும், கட்டிடங்களுக்குள்ளே பசுமைக் காற்று கோட்பாட்டை ஏற்படுத்தும் வகையிலும் மேற்கொள்ள திட்டங்கள முன்மொழியப்பட்டுள்ளன.

GHG வெளியேற்றலில் வீழ்ச்சி

சசுர்வதேச விமானத் துறையில் 2% அகவுள்ள காபனிரு ஒக்சயிட் CO_2 வாயு வெளியேற்றம் தொழிற் துறையின் வளர்ச்சியுடன் நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துச் செல்வதை கட்டுப்படுத்த சர்வதேச சிவில் விமானசேவை அமைப்பு ICAO ஆனது A38-18 தீர்வினை நிறைவேற்றியுள்ளது. இலங்கை ICAO வின் உறுப்பினர் என்ற ரீதியில் GHG வெளியேற்றத்தை குறைப்பதற்கு பல நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. வெளியேற்றங்களை குறைப்பதற்கு ICAO நிாணயித்த இலக்குகளை அடையும் நோக்கில் விமான பிரயாண முகாமை கட்டமைப்பை மேம்படுத்துவதற்காக AASL கணிசமான முதலீடுகளை மேற்கொண்டுள்ளது. செயற்பாட்டு அடிப்படை திசைகாட்டலின் (PBN நடை முறைப்படுத்தல் BIA யில் அதிகபட்ச தொடர்ச்சியான இறக்குதற் தொழிற்பாடுகள் (CDO) மற்றும் தொடர்ச்சி யான ஏற்றுகை தொழிற்பாடுகள் (CCO) ஆகியவற்றை அடைய வழிவகுத்ததனால் வெளியேற்றம் கணசமான அளவில் குறைக்கப்பட்டதுடன் BIA யில் தொழிற்படும் சகல விமானங்களிலும் எரிபொருட்களில் சேமிப்பை ஏற்படுத்தியது. கொழும்பு பறப்புத் தகவல் பிராந்தியம் உரிய கண்காணிப்பு முறைமை மூலம் 100% ஆதரவு அளிக்கப்படுவதுடன், அது விமானங்கள் நெகிழ்வுப் பாதைகள், பயனாளி முன்னுரிமைப் பாதை, மறடறும் நேரடிப் பாதை போன்ற உத்தம பறப்புப் பாதைகளை தெரிவுசெய்யும் இயலுமை அளிப்பதுடன், அதனால் வெளியேற்றங்கள் குறைந்து எரிபொருட் சேமிப்பு அடைய முடிகின்றது. AASL ஏற்கனவே தற்போதைய வெளியேற்ற குறைப்புமுறைகளை மேம்படுத்துவதுடன், செயற்பாட்டு அடிப்படைத் தொடர்பாடல், செயற்பாட்டு அடிப்படைக் கண்காணிபு போன்ற ICAO வின் வெளியேற்றல் குறைப்பு கோட்பாடுகளை மிகவிரைவில் நடைமுறைப்படுத்தும்.

BIA 18ஆவது மைற்கல் கட்டுநாயக்கவில் AASL மரம் நாட்டு நிகழ்வு

மரம் நடுகை உற்சவம் AASL இன் நாட்காட்டியில் ஒரு முக்கிய நிகழ்வாகும். நாம் இதனை பசுமையான விமான நிலையத்தை ஏற்படுத்தும் முதற்படியாக ஆரம்பித்தோம். ஆதி மேதகு ஜனாதிபதியின் 2வது ஆண்டு ஞாபகார்த்தமாக 18 ஆவது மைல்கல்லில் அடைந்துள்ள எரிபொருள் நிரப்பு நிலையத்தை அடுத்த காணி நெடுகிலும் மரம் நடுகைத் திட்டம் ஒன்றினை AASL 2017 ஜனவரி 09ந் திகதி ஒழுங்கு செய்திருந்தது. இந்த நிகழ்வில் தலைவர் Eng சமன் எதிரிவீர, உபதலைவர் திரு K. V. P. ரஞ்சித் த சில்வா, நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர் திரு ஜொஹனெ ஜயரத்ன AASL இன் பிரிவுத் தலைவர்கள் அதிதிகளாக கலந்துகொண்டனர்.

AASL இன் கட்டிடக்கலை, நில மட்டப்படுத்தல் அகவடிவமைப்பு பிரிவு இந்த நிகழ்ச்சித் திட்டத்தை ஒழுங்கு செய்திருந்ததுடன் வெண்சிவப்பு நிறத்தில் மலர்கள் ” க்கும் முருத்த மரங்கள் விமான நியைத் தெருவின் ஆரம்பத்தில் சமாந்தரமாக இரு புறமும் நடப்பட்டன. 2-3 ஆண்டுகளில் மலரத் தொடங்கும் போது இது ரம்யமான பகுதியாக இருக்கும்.

எமது மேன்மையை நோக்கிய பயணம்

மேன்மை என்பது ஒரு பயணம். AASL அது முகங்கொடுக்கும் சகல சவால்களுக்கும் பின்னால் மனிதமூலதனம் அதிகபலம் என்பதனை எப்போதும் நம்புகின்றது. மனிதத் திறனின் நகர்வு அக்கறை மற்றும் பிற பௌதிக வளங்களின் அதிகரிப்பு அதன் இயல்வலுவை சமாளிக்கும் இயலுமை தரும். புவித் தொடர்பு, வாடிக்கையாளரை மையப்படுத்தல், தலைமைத்துவத்தின் தூரநோக்கு, தொழில்நுட்பம், சூழல் நிலைபேறு மற்றும் கூட்டு மிகை விளைவு (synergy) ஒன்றுசேர்ந்து கம்பனியை மேன்மை நோக்கி நகரச் செய்யும். தேசிய பொருளாதார நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் மற்றும் இலங’ கை அரசாங்க செயற்திட்டங்கள் ஆகியவற்றுடன் மேன்மையான எதிர்காலத்தை அடைவதற்கு AASL நிலைபேறுடைய விமானசேவை எந்திரவியல் மூலமாக அதிகரிக்கும் உலக விமானசேவை துறையின் ஊக்கியாக இருக்க தீர்மானித்துள்ளது.

மேன்மைக்கு முடிவில்லை. இது சேரிடமற்ற பயணம் ஆகும்.



MATTALA
RAJAPAKSA INTERNATIONAL
AIRPORT

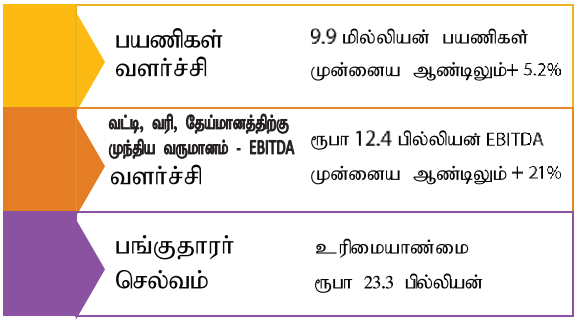


நிதி மீளாய்வு

"மேலெழும் நேரான நிதிக்கூற்றுக்கள் உமது வியாபாரம் செயற்படுவதை காட்டுகின்றது"

ஆலெக்ஸான்டர் ஒஸ்வால்டர்

நிதியாண்டு 2017, "VUCA" (மாறற்தகவு, நிச்சயமின்மை, சிக்கல், தெளிவின்மை) நிறைந்த ஆண்டாகவும் 2017 ஜனவரி 06 முதல் ஏப்ரல் 06 வரை ஓடுபாதையின் மேற்பரப்பிடலுக்காக விமாநிலையம் தொழிற்பாட்டிற்கு பகல்நேத்தில் தற்காலிகமாக மூடப்பட்டதன் காரணமாக சவால் நிறைந்த ஆண்டாகவும் இருந்தது. சவால்கள் நிறைந்த சூழலிலும் AASL தொடர்ந்து இரண்டாவது ஆண்டிலும் இரண்டு இலக்க வருமான வளர்ச்சியடைந்த அதேவேளை, பயணிகள் வளர்ச்சி, EBITDA (வட்டி, வரி, தேய்மானத்திற்கு முந்திய வருமானம்) வளர்ச்சி மற்றும் பங்குதாரர் செல்வ அதிகரிப்பில் சகலதுறை வல்லுனர் ஆக விளங்கியது.



PESTEEL (அரசியல், பொருளியல், சமூக, தொழில்நுட்ப, சூழல், நெறிமுறை, மற்றும் சட்ட) காரணிகளின் சவால் களுக்கு மத்தியிலும், AASL பயணிகள் நகர்வில் 5.2% வலுவான வளர்ச்சியுடன் 9.9 மில்லியனை எட்டியதுடன், விமானங்களின் நகர்வில் 2% அதிகரிப்பை அடைந்து எஞ்சிய வளர்ச்சிக்கு உறுதுணையாக இருந்தது.

ஆண்டுதோறும் மொத்த வருமானம் 13% ஆல் அதிகரித்து ரூபா 18.3 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 20.8 பில்லியனை எட்டியது. AASL இன் வரலாற்றில் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் விமானசேவை சார்ந்த, விமானசேவை சாராத இரு வருமானங்களிலும் நல்ல முன்னேற்றத்தை அடைந்தது. விமானசேவை சார்ந்த வருமான அதிகரிப்பு முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் விமான நகர்வுகளில் ஏற்பட்ட 2% அதிகரிப்பினாலாகும். விமானசேவை சாராத வருமான அதிகரிப்பானது, வலுவான சலுகைப் பொருள் வருமான 16% அதிகரிப்பான சாதனை படைத்த 5.6 பில்லியன் (ஆண்டுக்கு 35% வளர்ச்சி) மற்றும் சாதனை படைத்த 3.6 பில்லியன் வாடகை வருமானம் (ஆண்டில் 18% வளர்ச்சி) ஆகியவற்றால் ஏற்பட்டதாகும்.

கிரயங்களை பொறுத்தமட்டில், தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் ரூபா 10.64 பில்லியனிலிருந்து 10.53 பில்லியனாக வருடம் தோறும் 1% இனால் குறைவடைந்தது. முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில், ஐயுறவுக்கடன் ஏற்பாடு ரூபா 234.6 மில்லியனிலிருந்து ரூபா 69.5 மில்லியனாகவும் (70% வீழ்ச்சி), தேய்மானம் ரூபா 2.7 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 2.2 பில்லியனாகவும் (16% வீழ்ச்சி) குறைவடைந்தது. இவை இரண்டும் தொழிற்பாட டுச் செலவின வீழ்ச்சிக்கு பங்களித்த பிரதான காரணிகளாகும்.

மொத்தத்தில் 2017 ஆம் ஆண்டில் கம்பனி EBITDA யாக ரூபா 12.4 பில்லியனை அடைந்தது. இது முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 21% அதிகரிப்பாகும். சகல துறைகளிலும் வெற்றிகரமான தொழிற்பாடுகளின் காரணமாக வரிக்குப்பின் நிகர இலாபம் ரூபா 8.71 பில்லியனை அடைந்தது. முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இது 26% அதிகரிப்பாகும்.

AASL இன் நிதி மீளாய்வு "CAMEL அணுகுமுறை" ஊடாக மூலதனம் "Capital", சொத்து "Asset", முகாமை "Management", உழைப்பு "Earnings" மற்றும் நிரவநிலை "Liquidity" தூண்களின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

மூலதனத் தூண்

AASL இன் பெரிய பலம், அது திடமான, பலமான மூலதனத் தளத்தை கொண்டிப்பதே. இது எப்போதும் தெம்பு அிக்கும் வகையில் வளர்ச்சியடைந்து வருகின்றது. உதாரணமாக, 2007 இலிருந்து 2017 வரையான ஒரு தசாப்த காலத்தில் AASL இன் மூலதன நிதியம் ரூபா 4,190 மில்லியனிலிருந்து 23,264 மில்லியனாக அதிகரிப்படைந்து 455% வளர்ச்சியை காட்டுகின்றது.

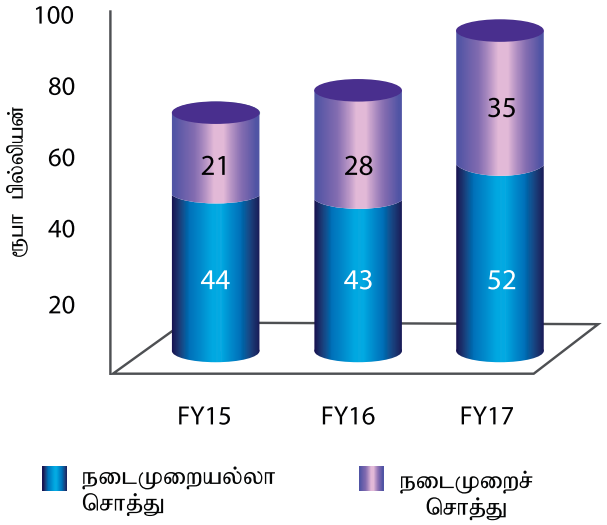
இந்த வளர்ச்சிக்கான முக்கிய காரணி, வரிக்குப் பிந்திய இலாபத்தால் ஏற்பட்ட AASL இன் கைக்கொள் இலாபத்தில் வளர்ச்சியாகும்.

சொத்துத் தூண்

மொத்தச் சொத்துக்கள்

2016 நிதியாண்டு ரூபா 71 பில்லியனாக இருந்த கம்பனியின் மொத்தச் சொத்துக்கள் 2017 டிசம்பர் 31 இல் ரூபா 87 பில்லி யனாக அதிகரித்தது. இந்த 22% அதிகரிப்பு முக்கியமாக குறுங்கால வங்கி வைப்பு முதலீட்டால் ஏற்பட்டது. ஆதனம், பொறி, உபகரண 18% வளர்ச்சி மற்றும், தனிச்சம்மீது நீண்ட கால முதலீட்டில் 49% அதிகரிப்புடன் மொத்த நடைமுறை யல்லாச் சொத்துக்கள் ரூபா 52 பில்லியனாக உள்ளது.

மொத்த சொத்துக்கள்



கடன்

2017 டிசம்பர் 31 இல் கம்பனியின் மொத்தக் கடன் ரூபா 42.8 பில்லியன். இது 2016 ஆம் ஆண்டினைவிட 14% அதிகரிப்பாகும். இதற்குக் காரணம், நிலை II கட்டம் 2 இன் அபிவிருத்திக்காக JICA இடமிருந்து பெற்ற கடன் ஆகும். இந்தக் கடன் கீழ்வருமாறு பயன்படுத்தப்பட்டது.

நிலை II கட்டம் 2	
JAC- Japanese Airport Consultants	உசாத்துணைக் கொடுப்பனவுகள்
HAZAMA ANDO Corporation	பொதி B யின் அபிவிருத்திக்கு
ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல்	
NACO- Netherland Airport Consultant	வடிவமைப்பு, மீளாய்வு, நிர்மான மேற்பார்வை செயற்திட்ட ஆலோசகர்
CATIC- China National Aero Technology International Engineering Corporation	நிர்மானத்திற்கான வடிவமைப்பு, கட்டுமான ஒப்பந்தக்காரர்

நிதியாண்டு 2017 இன் இறுதியில் நிலவிய LKR க்கு எதிராக USD மற்றும் ஜப்பானிய யென்னின் பெறுமதி அதிகரிப்பால் இது மேலும் அதிகரித்தது.

அல்லாமலும், குறுங்கால வங்கி வைப்பு அதிகரிப்பால் 2016 இல் 48% ஆகவிருந்த நெம்பு விகிதம் 2017 இல் 35% ஆக குறைவடைந்தது.

முகாமைத் தூண்

முகாமைக் கண்ணோட்டத்தில், நிதிசார் மீளாய்வில் தாக்கத்தைக் கொண்ட சகல பிரதான மாறிகளும் வித்தியாசங்களும் MD & A யின்கீழ் ஆராயப்பட்டுள்ளன.

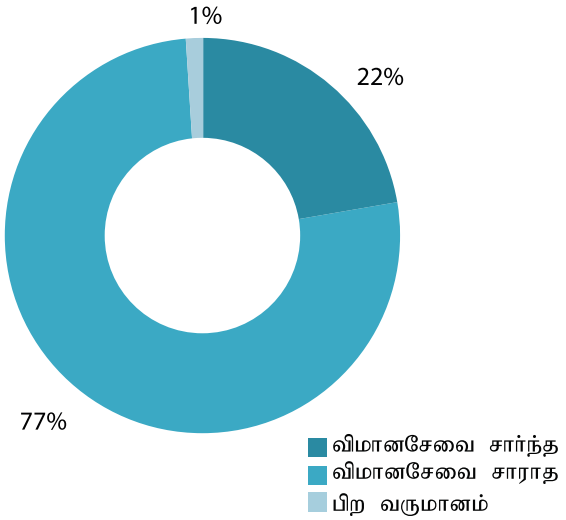
உழைப்புத் தூண்

தொழிற' பாட்டு வருமானம்

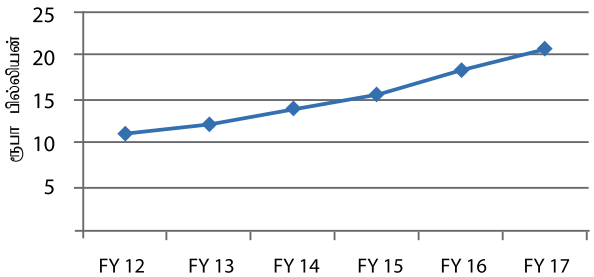
விமானசேவை சார்ந்த, விமானசேவை சாராத மற்றும் ஏனைய வருமான அதிகரிப்பு காரணமாக 2017 இல் AASL இன் ஒன்றித்த வருமானம் ரூபா 20.8 பில்லியனாக வளர்ச்சியடைந்து 13% வருடாந்த வளர்ச்சியை காட்டியது. இந்த மாற்றத்தில், விமானசேவைசார் வருமானம் 5% ஆல் அதிகரித்தும், விமானசேவைசாராத வருமானம் 16% ஆல் அதிகரித்தும் ஒட்டுமொத்த வளர்ச்சிக்கு பங்களிப்பு வழங்கின.

கம்பனியின் மொத்த தொழிற்பாட்டு வருமான அதிகரிப்பானது பயணிகளில் அதிகரிப்பு, அதிகரித்த விமானநிலைய சலுகை, புறப்பாட்டு அறவீடு, வாடகை வருமானம் ஆகியவற்றினால் ஏற்பட்டதாகும். 9.47 மில்லியனிலிருந்து 9.96 மில்லியனாக 5.2% அதிகரிப்பை காட்டிய பயணிகள் நகர்வில் வளர்ச்சி 61,637 ஆகவிருந்த சர்வதேச விமான நகர்வுகள் 62,850 ஆக அதிகரித்ததனால் ஏற்பட்டது. China Southern, Gulf Air மற்றும் Silk Air ஆகிய புதிய விமான சேவையால் AASL இன் " கோள பிணைப்பு அதிகரித்து நிதிநிலை வலுவடைந்தது.

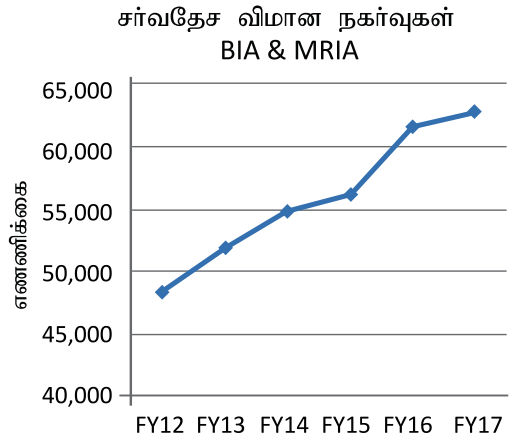
வருமானக் கூறுகள் - 2017

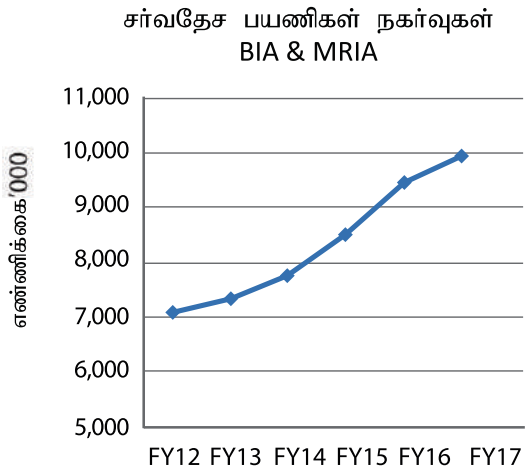


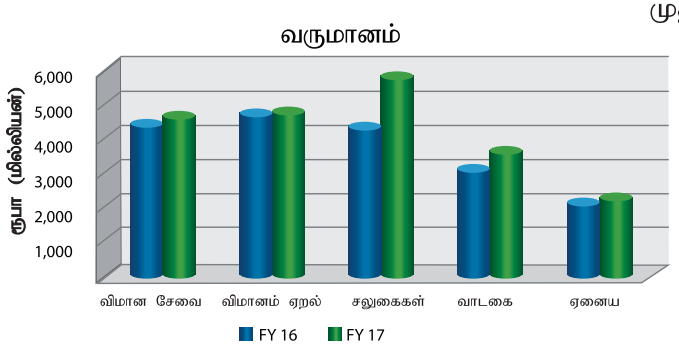
தொழிற்பாட்டு வருமானம்



மொத்த வருமானத்தில் 22% விமானச் சேவை சார்ந்த வருமானத்தால் ஏற்பட்டது. இந்த வருமானம் அதிகரித்த விமானப் போக்குவரத்தால் ரூபா 4.4 பில்லியனிலிருந்து 4.6 பில்லியனாக (+5%) அதிகரித்தது. தரை இறக்குதல் மற்றும் தரித்துநிற்றல் (உள்நாடு உட்பட) வருமானம் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 4% அதித்த அதேவேளை மேற்பறப்பு வருமானம் 15% அதிகரித்தது. மாறாக, அறிக்கையிடற் காலத்தில் 76% வருமானம் (+16%) ரூபா 15.9 பில்லியன், விமானசேவை சாராத வருமானம் ஆகும். கம்பனி சலுகை, குடியகல்வு, வாடகை போன்ற விமானசேவை சாராத வருமானங்களில் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் வலுவான 17% வளர்ச்சியடைந்து ரூபா 13.9 பில்லியனை எட்டியது.







சலுகை வருமான அதிகரிப்பு, பிரதானவகை கேள்விப் பத்திரங்கள் வழங்குதலில் அதிகரித்த அறவீடு மற்றும் LKR க்கு எதிராக USD இன் நாணயமாற்று வீத ஏற்றத் தாள்வு காரணமாக ஏற்பட்டது. அத்துடன் புதிய மற்றும் சீர்செய்த வெளிவிறாந்தை மற்றும் பொதுமக்கள் ஓய்வு மண்டப சில்லறை வியாபார வாடகை மொத்த வாடகை வருமானத்தின் 6% ஆகவும், சீரமைக்கப்பட்ட நாணய மாற்று கருமபீட வாடகை 15% ஆகவும், தீர்வையற்ற கடைத்தொகுதி வாடகை 33% ஆகவும் உள்ளன.

இந்த ஆண்டில் ஓய்வறை இலாபம், ID அட்டை விற்பனை, குப்பைகள் எரியூட்டல் போன்ற AASL இன் ஏனைய விமான சேவை சாராத வருமானம் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 37% ஆல் அதிகரித்ததுடன், இவை விமானசேவை சாராத மொத்த வருமானத்தின் 5% ஆக உள்ளன. AASL நடாத்தும் ஓய்வறைகளுள் மொத்த இலாபமாக அரலிய ஓய்வறை ரூபா 170 மில்லியனையும், லோட்டஸ் ஓய்வறை ரூபா 125 மில்லியனையும், சில்க்றூட் 209 மில்லியனையும், எக்சிகியுரிவ் ஓய்வறை ரூபா 25 மல்லியனையும் பங்களிப்பு செய்துள்ளன. இவை விமானசேவைசாராத ஏனைய மொத்த வருமானத்தின் முறையே 23%, 17%, 28% மற்றும் 3% ஆகும்.

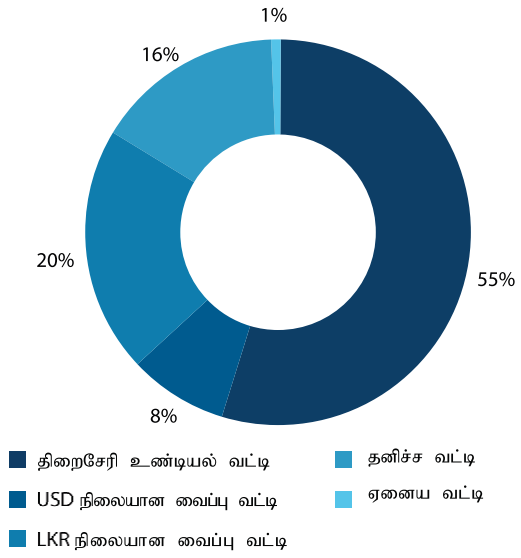
2016 உடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 இல் ஊடுசெயல் மற்றும் நாணயமாற்று, LKR க்கு எதிராக USD யின் நாணயமாற்று வீத ஏற்றத்தாழ்வு காரணமாக ஏனைய மொத்த வருமான 62% ஆகவுள்ள நிகர நாணயமாற்று இலாபம் 26% இனால் வீழ்ச்சியும், ஏனைய வருமானம் 17% இனால் வீழ்ச்சியும் அடைந்தன. 35% இனால் அதிகரித்த எரிபொருள் நிரப்பு நிலைய இலாபம் ஏனைய வருமானத்தின் 5% மாத்திரமே.

நிதி வருமானம்

நிதி வருமானம், காசு மற்றும் காசுச் சமானங்கள் மீது வட்டி மற்றும் விளைவு வட்டிவீதத்தில் கணக்கிற் கொண்ட ஊழியர் கடன் வட்டி ஆகியன் தொடர்புபட்டது.

2016 இல் 1.9 பில்லியனாக இருந்த நிதிவருமானம் இந்த ஆண்டில் 2.8 பில்லியனாக 47% வளர்ச்சி காட்டியது. இது அரச காப்பாவணங்களில் அதிகரித்த வட்டி மற்றும் AASL கடைப்பிடித்த சாதுரிய முதலீட்டுத் தந்திரோபாய நடவடிக்கைகளால் ஏற்பட்டது. AASL நுட்பமாக இடர் மற்றும் வருமானத்தை சமநிலைப்படுத்தி தனிச்சங்கள், அரச காப்பாவணங்கள், நிலையான வைப்பு போன்ற நீண்டகால மற்றும் குறுங்கால நிதிச் சாதனங்களில் முதலீடு செய்யும் தந்திரோபாயத்தை கடைப்பிடித்தது.

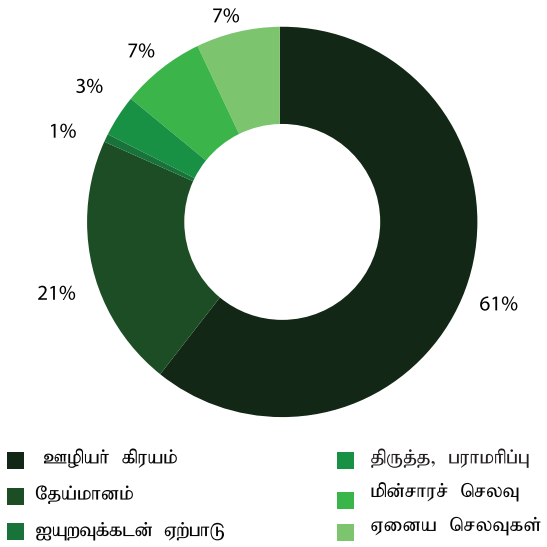
நிதி வருமானக் கூறுகள் - 2017



தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள்

இந்த ஆண்டு தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் ரூபா 10.64 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 10.53 பில்லியனாக குறைந்தது. (-1%). இந்த சாதகமான மாற்றத்திற்கு இரண்டு முக்கிய காரணங்கள் ஐயுறவுக் கடன் எற்பாட்டில் வீழ்ச்சியும், 2016 உடன் ஒப்பிடுகையில் அதிக முற்றாக தேய்மானம் அடந்த சொத்துக்களின் எண்ணிக்கையில் அதிகரிப்புக் காரணமாக தேய்மானங்களில் வீழ்ச்சியுமாகும்.

தொழிற்பாட்டுச் செலவின் கூறுகள் 2017



அறிக்கையிடற் காலத்திற்கான ஆளணிச் செலவுகள் ரூபா 6.4 பில்லியன். (+7%). இது மொத்த தொழிற்பாட்டு செலவின் 60%க்கும் அதிகமாகும். மொத்த ஆளணிச் செலவின் 9%, LKAS 19 க்கு அமைய ஊழியர் ஓய்வுப் பயன் ஏற்பாடு தொடர்பான செலவாகும். ஆளணிச் செலவின் 85% ஒன்றித்த சம்பளம், ஊழியர் ஓய்வுப் பயன் ஏற்பாடு, EPF, ETF, மேலதிகநேர கொடுப்பனவு மற்றும் உபகாரக் கொடுப்பனவுகளை கொண்டது.

ஆண்டின்போது நிறைவடைந்த பராமரிப்பு தொடர்பான செயற்திட்டச் செலவுகள் மாற்றப்பட்டதன் காரணமாக, ஆளணிச் செலவுகளுக்கு மேலாக, சுகாதாரச் செலவுகள் மற்றும் ஏனைய செலவுகளும் அதிகரித்தன.

நிகர நிதிக் கிரயம் / வருமானம்

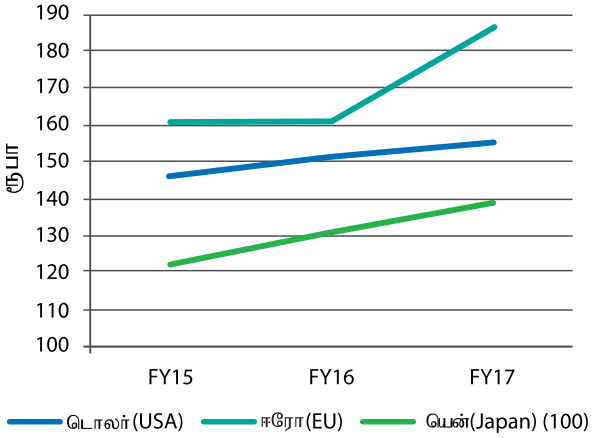
ஆண்டின்போது, விமானநிலைய அபிவிருத்திக்கு பெற்ற கடன்கள் மீளச்செலுத்தியதன் காரணமாகவும் (நிலை II கட்டம் 2 மற்றும் ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல் அபிவிருத்தி தவிர), கடன்கள் மற்றும் கடன்கொடுனர் நாணயமாற்று இழப்பானது ரூபா 1.97 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 1.53 பில்லியனுக்கு குறைந்தமையாலும் அந்நிய நீண்டகால கடன்கள் வட்டி ரூபா 2.7 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 2.2 பில்லியனாகக் குறைந்து 18% வீழ்ச்சியை காட்டியது. மேலும், 2017 இல் நிகர நிதிக்கிரயம் குறைவடையக் காரணம், மேலே குறிப்பிட்டவாறு நிதி வருமானத்தில் 47% அதிகரிப்பு ஏற்பட்டமையும் ஆகும்.

நாணயமாற்று வீதங்கள்

இந்த ஆண்டு பூராக USD க்கு எதிராக LKR இன் வாங்கல், விற்றல் பெறுமதிகள் இரண்டும் பாதகமான வகையில் பலத்த ஏற்றத் தாழ்வுகளுக்கு உள்ளாகின. ஆதனால் முன்னாற்றுச் சந்தை வீதங்களும் நிச்சமற்ற நிலைக்கு உள்ளாகின. LKR, USA க்கு எதிராக பெறுமதியிழக்க பிரதானமான காரணங்கள், அதிக இறக்குமதி மற்றும் குறைந்த ஏற்றுமதி காரணமாக இறக்குமதி மற்றும் ஏற்றுமதிச் சந்தைகளில் LKR பேரம்பேசும் ஆற்றல் இழந்தமை, சென்மதிநிலுவைத் தாக்கம், கொள்வனவு வலு சமனின்மையால் தூண்டப்பட்ட பணவீக்கம், வட்டிவீதச் சமமின்மை, அந்நிய நேரடி முதலீடுகள் மற்றும் அரசியல் ஸ்திரமின்மை ஆகியவற்றாலாகும்.

2017 ஆண்டு முழுவதும் LKR க்கு எதிராக USD படிப்படியாக அதிகரித்த அதேவேளை, முதல் 4 மாதங்களும் திடமான நிலையில் இருந்த யூரோ அதன் பின்னர் பலமான ஏற்றத் தாழ்வுகளுக்கு ஆளாகியது. ஜப்பானிய யென்னை பொறுத்த வரை முதல் 4 மாதங்களும் சராசரி அதிகரிப்பை அடைந்து பின்னர் மேயிலிருந்து 6 மாதங்கள; LKR மீதான பெறுமானத் தேய்வின் அழுத்தம் படிப்படியாக குறைந்தது. 2017 இன் இறுதி 2 மாதங்களும் யென் கேள்வி மீண்டும் அதிகரித்தது.

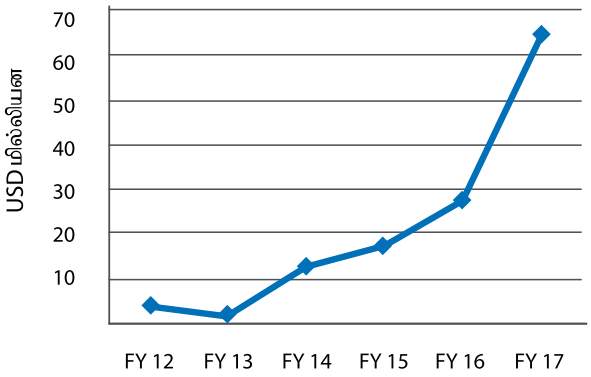
ஆண்டு இறுதித் தல வீதங்கள் (விற்பனை)



ஆண்டின்போது டிசம்பர் இறுதிவரையில் இலங்கை ரூபா (LKR) அமெரிக்க டொலருக்கு (USD) எதிராக 2.3% பெறுமானத்தேய்வை பதிவுசெய்தது. குறுக்கு நாணய மாற்றுவீத நகர்வின்படி LKR, ஜப்பான் யென்னுக்கு எதிராக 5.55% மற்றும் !ரோவுக்கு எதிராக 15.82% பெறுமானத் தேய்வுகளை காட்டின.

எனினும், LKR இல் காணப்பட்ட கணிசமான பெறுமானத் தேய்வு அழுத்தங்களுக்கு மத்தியில், 2017 இல் AASL அதன் USD முதலீட்டினை USD 28 மில்லியனிலிருந்து USD 65மில்லியனுக்கு அதிகரித்து, நாணயமாற்று வீத இடரை குறைக்கும் தற்திரோபயத்தை கடைப்பிடித்தது.

முதலீடுகள் - USD FD



EBITDA

உரிமங்களின் செயற்பாடு அவற்றின் EBITDA இனால் அளவிடப்படும். இதுவே பங்குதாரருக்கு சொந்தமான உண்மை இலாபமாகும். AASL முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இவ்வாண்டில் EBITDA ஆக ரூபா 12.4 பில்லியனைப் பெற்று 21% அதிகரிப்பை காட்டியது. 2017 ஆம் ஆண்டில் கம்பனி மத்தல விமான நிலைய தொழிற்பாடுகளிலிருந்து ரூபா 3.4 பில்லியன் நட்டம் அடைந்தது. இந்த நட்டம் கணக்கிற் கொள்ளப்பட்ட பின்னரும், AASL இன் வரிக்குப் பிந்திய நிகர இலாபம் (NPAT) 26% அதிகரித்து மெச்சக்கூடிய விதத்தில் ரூபா 8.7 பில்லியனை காட்டியது.

திடமான நிதி நிலைமை

கம்பனியின் பங்குதாரர் உரிமையாண்மை ரூபா 6.8 பில்லியனால் அதிகரித்து ரூபா 23.3 பில்லியனை அடைந்து, வலுவான மூலதனச் சொத்துத் தளமாக ரூபா 48 பில்லியனை எட்டியது. மொத்தச் சொத்து ரூபா 71 பில்லியனிலிருந்து ரூபா 87 பில்லியனாக அதிகரித்தது. இவ்வதிகரிப்பு முக்கியமாக அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்களில் முதலீடுகளால் ஏற்பட்டதாகும். மொத்தச்சொத்தின் பிரதான கூறுகள் ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணம் (ரூபா 47 பில்லியன்).∴ காசு மற்றும் காசுச் சமானம் (ரூபா 30.3 பில்லியன்). மிகையான காசு தொடரும் அபிவிருத்தித்திட்ட நிதியளிப்புக்காக ஒதுக்கப்பட்டது.

சகல தொழிறபாடுகளிலிருந்து அதிக வளர்ச்சியை பெற்று 2017 இல் AASL கணிசமான ரூபா 8.7 பில்லியனை NPAT ஆக காட்டியது. இது ஆண்டிற்கு 26% அதிகரிப்பாகும். 2017 இல' கம்பனியின் NPAT இல் இந்த அதிகரிப்பானது, அதிக தொழிற்பாட்டு பெறுபேறுகள், குறைவடைந்த தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் காரணமாக ஏற்பட்டது. அரச வருமானத்திற்கு முக்கிய பங்களிப்பாளராக AASL இந்த ஆண்டில் மொத்தம் ரூபா 850 மில்லியனை பங்கிலாபமாக திறைசேரிக்கும், ரூபா 293 மில்லியனை பிடித்துவைத்தல் வரி மற்றும் பொருளாதார சேவைக் கட்டணங்களாக (ESC) இலங்கை அரசுக்கும் செலுத்தியது. இது ஆண்டிற்கு 39% அதிகரிப்பாகும்.

EPS வளர்ச்சி

முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 34,598 உடன் ஒப்பிடுகையில 2017 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டில் பங்கொன்றின் வருவாய் அதிகூடிய ரூபா 43,574 இனை அடைந்து 26% அதிகரிப்பை காட்டியது.

திரவநிலைத் தூண்

நடைமுறைச் சொத்துக்கள்

நடைமுறை சொத்துக்கள் 2016 இல' ரூபா 27.6 பில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 நிதியாண்டில் ரூபா 34.6 பில்லியனாக அதிகரித்தது. இந்த அதிகரிப்பு முக்கியமாக குறுகிய கால வங்கி வைப்புக்களால் ஏற்பட்டதாகும்.

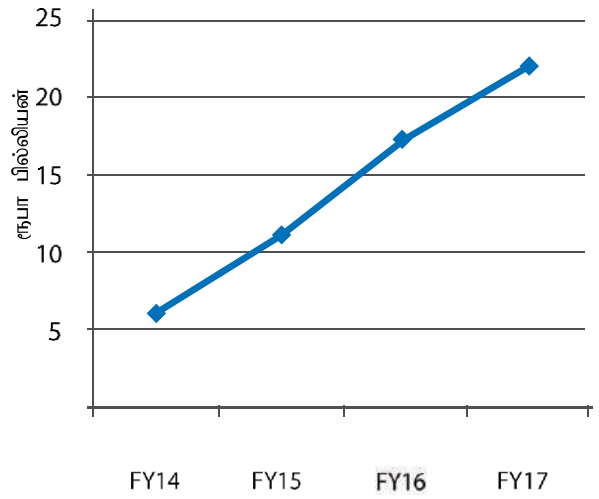
நடைமுறைப் பரிப்புக்கள்

கம்பனி நடைமுறைப் பரிப்புக்கள் 2016 இல் 10.5 பில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு 12.4 பில்லியனாக அதிகரித்து 19% அதிகரிப்பை காட்டியது. இது அபிலிருத்தித் திட்டங்கள் மீதான கடன்படுகையின் குறுங்காலப் பங்கினால் ஏற்பட்டது.

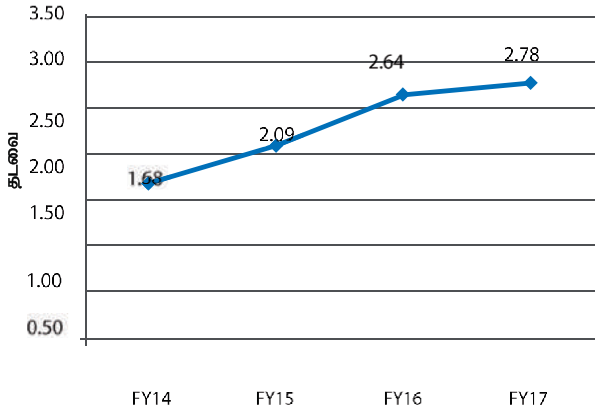
செயற்படு மூலதனம்

கிரமத் தொழிற்பாடுகளுக்கு உறுதுணையான செயற்படு மூலதனம் வியாபாரத்தின் திரவ நிலையை பிரதிபலிக்கின்றது. இது வியாபார குறுங்கால பலத்தினை காட்டுவதுடன், எந்தவொரு வியாபாரத்தின் திரவத்தன்மை அதன் இலாபத்திறனிலும் முக்கியமானதாகும். இது நடைமுறைச் சொத்துக்களை பாவித்து நடைமுறைப் பரிப்புக்களை தீர்க்கும் இயலுமையை காட்டுகின்றது. முன்னைய ஆண்டு ரூபா 17.2 பில்லியனாக இருந்த நிகர செயற்படு மூலதனம் இவ்வாண்டு ரூபா 22.2 பில்லியனாக அதிகரித்து 29% அதிகரிப்பை காட்டியது. எனவே, AASL ஆண்டு முழுக்க பலமானநிலையில் இருந்துள்ளது.

தொழிற்படு மூலனம்



நடப்பு விகிதம்



திரவத்தன்மையை அளவிடும் நடப்பு விகிதம், குறுங்கால சொத்துக்களால் குறுங்கால கடப்பாடுகளை தீர்க்கக்கூடிய கம்பனியின் இயலுமையை காட்டுகின்றது. இது, கம்பனியின் நிதிசார் பலத்தினை காட்டுகின்றது. 2013 இலிருந்து AASL நடப்பு விகிதத்தில் சீரான வளர்ச்சியை காட்டுவது கம்பனிச் செயற்பாடுகளில் அதிக திரவத் தன்மையை குறிக்கின்றது.

காசுப்பாய்வுகள்

தொழிற்படு மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னர் AASL இன் தொழிற்பாடுகளிலிருந்து பிறப்பிக்கப்பட்ட காசு முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 10.5 பில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் அது நிதியாண்டு 2017 இல் 12.8 பில்லியன் ஆகும். திரவநிலைக்கு அமைய தொழிற்பாடுகளினால் பிறப்பித்த காசு முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இவ்வாண்டில் அதிகரித்திருப்பது நேர் தொழிற்படு மூலதன மாற்றத்தால் ஆகும். முன்னைய ஆண்டில் 127.7 மில்லியனாக இருந்த முதலீட்டுச் செயற்பாடுகளில் பயன்படுத்திய நிகரக் காசு நிதியாண்டு 2017 இல் 7,999.4 மில்லியன் ஆகும். இது ஓடுபாதை மேற்பரப்பிடல், வாடகைவிமான மற்றும் விமானப் புல விளக்குகள் பொருத்தல் மீதான ரூபா 8.6 பில்லியன் அடங்கலாக உற்பதத்தித்திறன் மேம்பாட்டிற்கு கம்பனி முதலிட்ட ரூபா 9.5 பில்லியன் காரணமாகவாகும். 2017 டிசம்பர் 31 இல் கம்பனியின் காசும் காசுச் சமானங்களும் 30.3 பில்லியன் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 34% (ரூபா 7.6 பில்லியன்) அதிகரிப்பை காட்டுகின்றது.

பெறுமதிச் சேர்க்கை

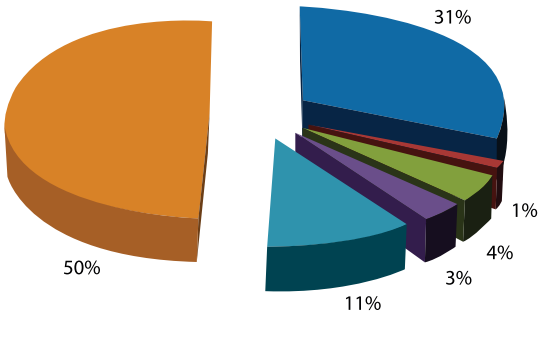
நிதியாண்டு 2016 இலிருந்த ரூபா 18.3 பில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டில் AASL இன் மொத்த பெறுமதிச் சேர்க்கை ரூபா 20.7 பில்லியன் ஆகும் இது 13% அதிகரிப்பை காட்டுகின்றது. இது ஆண்டின்போது ஏற்பட்ட 13% மொத்த வருமான அதிகரிப்பு மற்றும் 1% செலவினச் சுருக்கம் காரணமாக ஏற்பட்டதாகும்.
கீழே தரப்பட்ட பெறுமதிசேர் கூற்று, மொத்தப் பெறுமதிச் சேர்க்கை எவ்வாறு ஆனதெனவும் அது ஊழியர், இலங்கை அரசு, ஐயுறவுக்கடன் ஏற்பாடு மற்றும் உரிமையாண்மை மூலதனம் ஆகியவற்றிற்கு இடையில் எவ்வாறு பகிரப்பட்டது என்பதையும் தேய்மானம் மற்றும் ஒதுக்கங்கள் மூலம் தொழிற்பாடுகளில் மீள்முதலீடு செய்வதற்காக வைத்துள்ள பெறுமதிப் பங்கினையும் காட்டுகின்றது.

பெறுமதிசேர் கூற்று

	2017	2016
	ரூ000	ரூ.000
வருமானம்	**20,494,586**	18,013,472
ஏனைய வருமானம்	**263,081**	315,543
நிதி வருமானம்	**2,783,193**	1,894,215
ஆயுட்காலமுறை எடுகோள் மாற்றத்தினால் நயம்	**(978,118)**	4,026
	22,562,742	20,227,256
நிருவாக, தாபன மற்றும் சந்தைப்படுத்ததல் செலவுகள்	**(1,873,032)**	(1,964,662)
பெறுமதிச் சேர்ப்பு	**20,689,710**	18,262,594

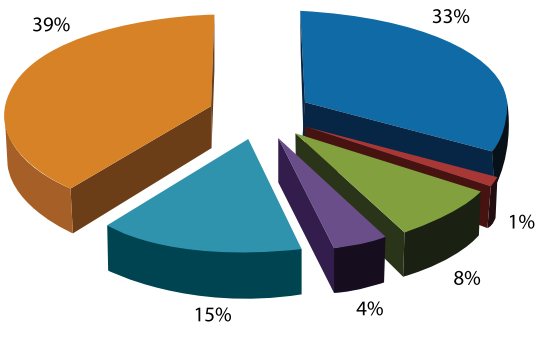
			%		%
சேர்க்கப்பட்ட பெறுமதிப் பகிர்வு						
ஊழியர்களுக்கு	ஊதியமும் நன்மைகளும்	**6,424,487**	31%	6,012,540	33%
அரசாங்கத்திற்கு	வரிகள்	**293,407**	1%	211,572	1%
பங்குதார்களுக்கு	பங்கிலாபம்	**850,000**	4%	1,500,000	8%
கடன் மூலதனம் வழங்குனருக்கு	வட்டி	**664,254**	3%	705,413	4%
வியாபாரத்தில் வைத்திருப்பது	தேய்மானம் மற்றும் காலத்தேய்மானம்	**2,230,838**	11%	2,664,687	15%
வியாபாரத்தில் வைத்திருப்பது	ஒதுக்கங்கள்	**10,226,724**	50%	7,168,382	39%
		20,689,710	100%	18,262,594	100%

சேர்க்கப்பட்ட பெறுமதிப் பகிர்வு 2017



- ஊழியருக்கு – சம்பளம், சலுகைகள்
- அரசாங்கத்திற்கு – வரிகள்
- பங்குதாரர்கட்கு – பங்கிலாபம்
- கடன் மூலதன வழங்குனருக்கு – வட்டி
- வியாபாரத்துள் வைத்திருத்தல் - தேய்மானம் மற்றும் காலத்தேய்மானம்
- வியாபாரத்துள் வைத்திருத்தல – ஒதுக்கங்கள்

சேர்க்கப்பட்ட பெறுமதிப் பகிர்வு 2016



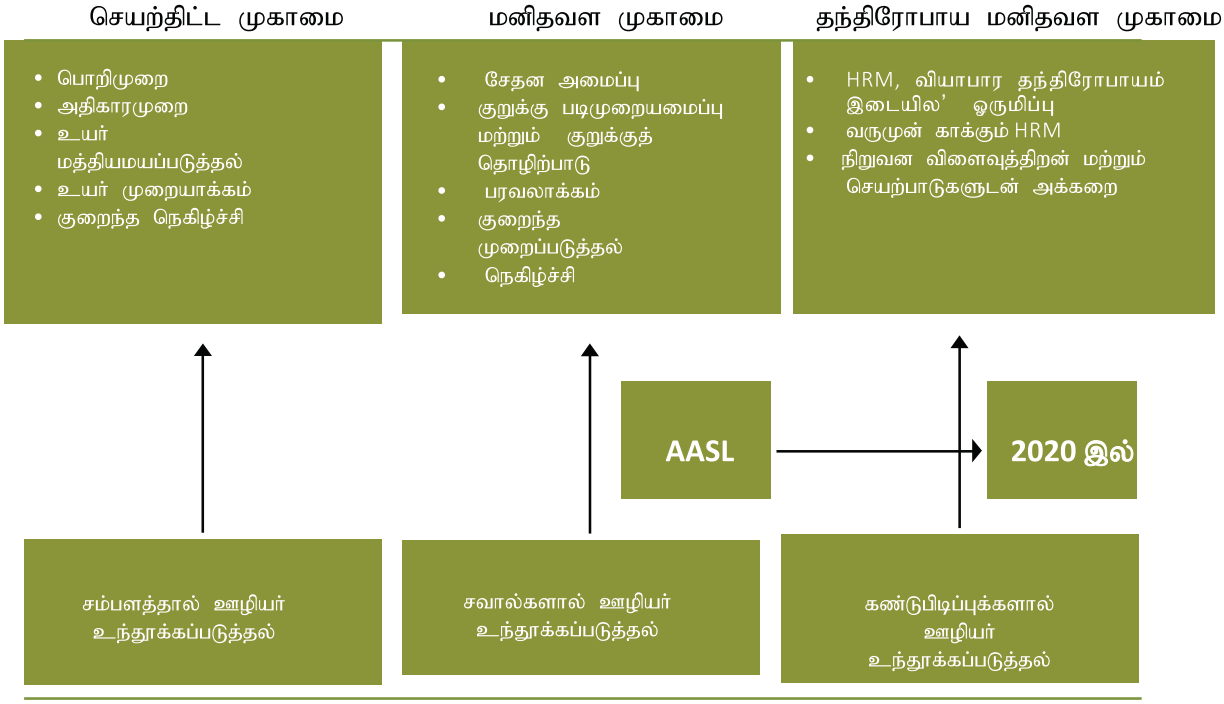
- ஊழியருக்கு – சம்பளம், சலுகைகள்
- அரசாங்கத்திற்கு – வரிகள
- பங்குதாரர்கட்கு – பங்கிலாபம
- கடன் மூலதன வழங்குனருக்கு – வட்டி
- வியாபாரத்துள் வைத்திருத்தல - - தேய்மானம் மற்றும் காலத்தேய்மானம
- வியாபாரத்துள் வைத்திருத்தல - ஒதுக்கங்கள்

மனிதவள முகாமை

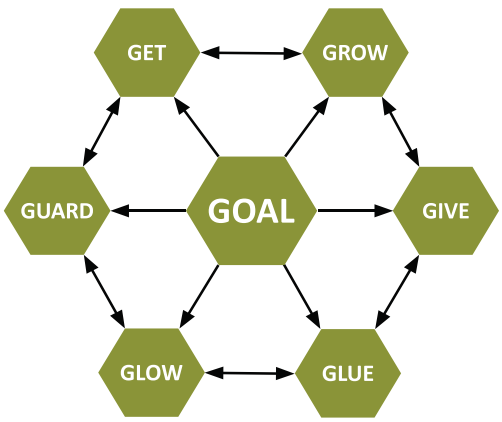
"உங்களது சிறந்த வாடிக்கையாளர்களை உமது ஊழியர்கள் எவ்வாறு கையாளவேண்டுமென விரும்புகின்றீர்களோ, அவ்வாறே எப்போதும் அவர்களை நீங்கள் கையாளுங்கள். அதுவே மனிதவள முகாமைத்துவமாகும்."

ஸ்ரீபன் கொவே

கம்பனி வெற்றிக்குக் காரணம் சிறந்த மக்களை கவர்ந்து, தெரிவுசெய்து, உந்தூக்கப்படுத்தி விருத்தி செய்யும் எமது இயலுமையாகும். பகிர்ந்த தூரநோக்கிற்கு சிறந்த அணுகுமுறை மக்களை நிறுவன இலக்குடன் ஒருங்கு சேர்ப்பதாகும். தந்திரோபாய மனிதவள முகாமையானது (SHRM) இக் கண்ணோட்டத்தில் செயற்படுவதால், நாம் ஆளணி / மனிதவள முகாமையை SHRM நோக்கி நகர்த்தி வருகின்றோம். எமது HR தந்திரோபாயத்தின் இறுதி நாட்டமாகும்.



AASL கீழ்குறித்த 7Gs சட்டகத்தை வெளிப்படையாக பின்பற்றி HRM இனை கம்பனியின் தந்திரோபாய முகாமை செயன்முறைகளுடன் பிணைத்து வேறுபட்ட மனிதவள முகாமை நடைமுறைகளுக்கு இடையில் ஒருங்கிணைப்பு, ஒன்றிப்பினை கட்டாயப்படுத்துகின்றது.



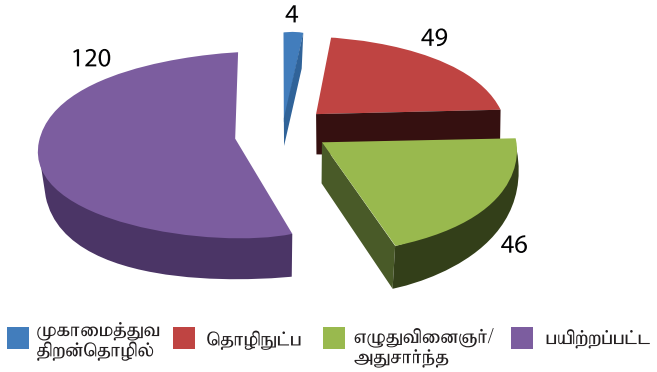
1. எடு GET - "சிறந்த திறமையை" தெரிவுசெய்

உலகில் விமான நிலையங்கள் இயல்வலு அழுத்தங்களுக்கு முகங் கொடுப்பதுடன், விமானப் பயணங்களின் கேள்விகளை நிறைவுசெய்ய முடியாமை இயல்வலு நெருக்குவாரத்தை ஏற்படுத்துகின்றது. இதன் கருத்து, பௌதிக கட்டமைப்பின் போதாமையாகும். அத்துடன் கவனத்திற் கொள்ளவேண்டிய வேறு நெருக்குவாரம் உள்ளது. புத்தம் புதிய உட்கட்டமைப்பு ஒன்றை வடிவமைத்து நிறுவியபோதிலும், சரியான மக்கள், இயலுமை, திறமை இல்லாவிடின், முதலீட்டின் பிரயோசனம் மற்றும் வருமானத்தை மட்டுப்படுத்தும் மக்கள் நெருக்குவாரம் ஏற்படும். இது அடிப்படையில் பணி/திறமை பொருத்தம், நபர்/பதவிப் பொருத்தம், தனிநபர்/நிறுவன பொருத்தம்பற்றியது.

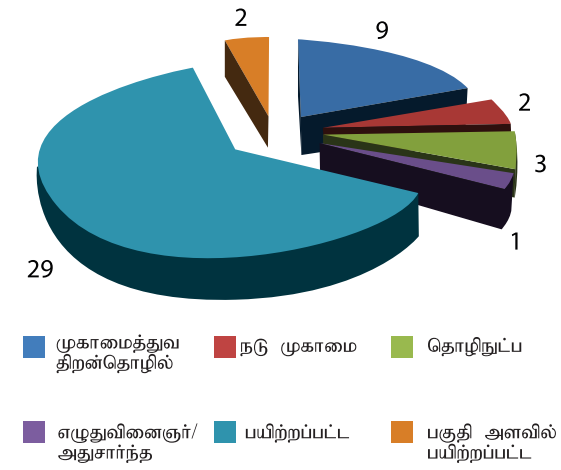
எமக்கு வேண்டியது நடப்பு மற்றும் எதிர்கால வகிபங்கில் தமது முழு இயலுமையை தருவதற்கு சரியான சந்தர்ப்பம், உதவி வழங்கக்கூடிய திறமையான நபர்களே. புவியியல் ரீதியாக அதிகரித்துவரும் போட்டி வியாபாரச் சூழலில் தொழிற்பட, எதிர்கால வியாபார தலைமை உரிய திறமை கொண்டிருத்தல் அவசியம். எமது மக்களை எதிர்காலத் தலைவர்களாக மாற்றுவது பாரிய சவாலாகும்.

நாம் பலம்பொருந்திய அக மற்றும் புறத் திறமைகளை பேணுவதில் நம்பிக்கை கொண்டுளளோம். 2017 ஆம் ஆண்டு AASL முகாமை, தொழில்நுட்ப, எழுதுவினைஞர் சார்ந்த மற்றும் திறமைத் தரங்களைக் கொண்ட 219 பேரை பல்வேறு மூலங்களுடாக வேலைக்கு சேர்த்தது. இந்த ஆண்டு மனிதவளப் பிரிவு கீழ்வரும் வகுப்புகளில் கம்பனி ஆளணித் தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைய சிறந்த விண்ணப்பதாரிகளை தேர்ந்தெடுத்தது.

வெளியிலிருந்து ஆட்சேர்ப்பு – எண்ணிக்கை



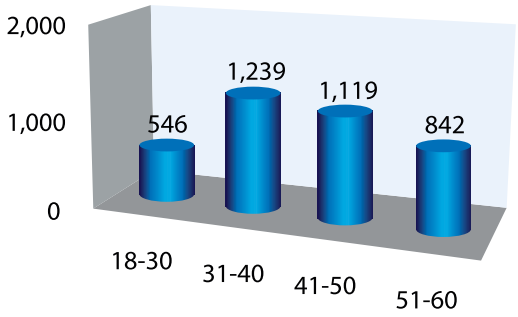
உள்ளிருந்து ஆட்சேர்ப்பு – எண்ணிக்கை



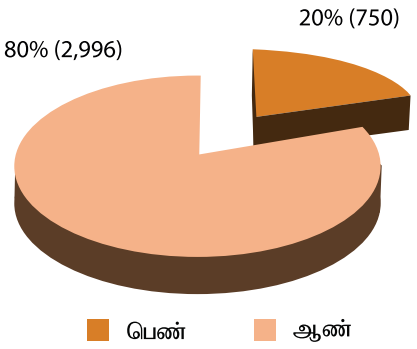
கம்பனி ஊழியர் வயது (குழு அடிப்படை)

கீழே அட்டவணையில் காட்டியவாறு ஆண் / பெண் ஊழியர் விகிதம் 80 : 20. மற்றும் 63% ஊழியர் 30 – 50 வயது வகுப்பை சேர்ந்தவர்கள் ஆவர். AASL ஆனது, நிறுவன வெற்றிக்கு பங்களிப்புச் செய்ய அறிவாற்றல் கொண்ட வலுவான தொழிற்படையை கொண்டிருப்பதை இது காட்டுகின்றது.

கம்பனி ஊழியர் வயது (குழு அடிப்படை)



பால்ரீதியான புள்ளிவிபரம்



2. வளர் GROW - “பயிற்சி மற்றும் விருத்தி”

திறமை அபிவிருத்தியானது ஊழியருக்கு பெறுமதிசேர்ப்பதுடன் அது நிறுவனத்திற்கு பெறுமதி சேர்ப்பதாக இருப்பதால், AASL எப்போதும் திறன் அபிவிருத்தி நிறுவனத்திற்கு மிகவும் முக்கியமானத என நம்புகின்றது. ஊழியர் தமது திறமையை விருத்திசெய்யும் சந்தர்ப்பங்களை எதிர்பார்த்து இருப்பதுடன், தமக்கும் கம்பனிக்கும் பெறுமதி சேர்ப்பர்.

புயிற்சி, அபிவிருத்தி மற்றும் பிற்பதவித் திட்டமிடல் மாத்திரம் அல்லாது திறன் முகாமையும் தலைமைத்துவ பதவிகளுக்கு முக்கியமாவதுடன், விமானநிலையம் ஒன்றின் தொழிற்பாட்டு பெறுபேறுகளுக்கும் மிக அவசியமாகும். அதாவது, பிரதான பதவிகளை இனம்கண்டு, தனிநபர் விருத்தி மற்றும் பயிற்சித் திட்டங்கள் ஊடாக திறமைத் தொடர்ச்சியான பாய்வை கட்டி யெழுப்புவதன் மூலம் நகர்வு, திறன் அபிவிருத்தி மற்றும் அதிகரித்த பொறுப்புக்களை ஏற்படுத்தலாம்.

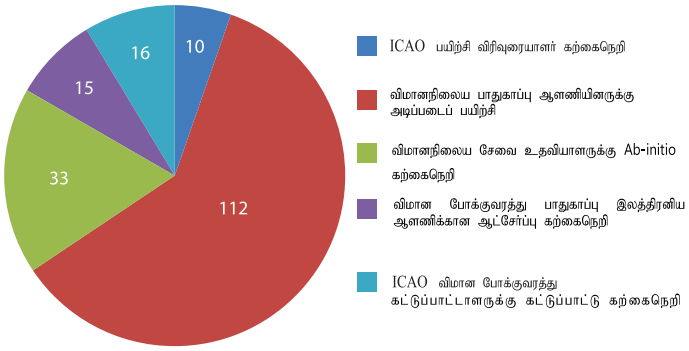


ஊழியர் அபிவிருத்திக்கு சம சந்தர்ப்பம் வழங்குதற்கு உரிய கவனம் செலுத்துமுகமாக AASL அதன் பயிற்சிப் பாதீட்டை 2017 ஆண்டுமுழுவதும் நன்கு பயன்படுத்தி, உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலுமாக 4153 பயிற்சிச் சநதர்ப்பங்களை வழங்கியது. மேலும், ஆண்டின்போது மனிதவளப் பிரிவின் முக்கிய குறிக்கோளான குறைந்த பட்சம் ஒரு ஊழியருக்கு 8.6 பயிற்சி மணித்தியாலத்தை உறுதிசெய்ய முடிந்தது.

சிவில் விமானசேவை பயிற்சி நிலையத்தில் உள்-பயிற்சி

சிவில் விமானசேவைப் பயிற்சி நிலையமானது (CATC) 1984 இல் தாபிக்கப்பட்ட AASL இன் பயிற்சிப் பிரிவாகும். இப்போது அது விமானசேவை சார்ந்த மற்றும் சாராத பயிற்சித் திட்டங்களை வழங்கும் ICAO TRAINAIR PLUS இன் முழு அங்கத்துவத்தை பெற்றுள்ளது.

2017ம் ஆண்டு CATCயினால் கீழ்கண்ட பயிற்சி திட்டம் வெற்றிகரமாக நடாத்தப்பட்டது



AASL முற்பயிற்சி, பயிற்சி, பிற்பயிற்சி எனும் 3 நிலைகளை கடைப்பிடிக்கின்றது. தற்போது நடைமுறைத்தி வருகின்ற முறைசார் பயிற்சி அணுகுமுறை தேவைப்படும் மேம்பாடான கவனம்செலுத்தும் பயிற்சி அணுகுமுறையாக விருத்தி செய்யப்படவுள்ளது. பயிற்சி மதிப்பாய்வை பொறுத்தமட்டில் கற்கை, நடத்தை அல்லது பெறுபேற்று மட்டங்களை கடைப் பிடிப்பதற்கு பதிலாக பதிற்செயற்பாட்டு மட்டத்தில் உள்ளது.

1 வெளிநாட்டுப் பயிற்சியில் *AASL பங்குபற்றுனர்கள்*

2 விமானநிலைய பாதுகாப்பு ஆளணிக்கு அடிப்படைப் பயிற்சி மற்றும் கற்கை நிகழ்ச்சித்திட்டம்.

3 *விமானநிலைய சேவை உதவியாளருக்கான Ab-initio நெறியில் அணி உருவாக்கல் பயிற்சி*

4 *CATC யில் ICAO பயிற்சி நெறி*

5 *அவசரகாலம் பயிற்சிநெறி*

6 *அடிப' படைத் தீயணைப்பில் செயன்முறைப் பயிற்சி*



மனிதவளத்தை அபிவிருத்தி செய்தலில் பணியிற் பயிற்சி மற்றும் பணிப்புறப் பயிற்சி ஆகிய இரு நுட்பங்களும் பயன்படுத்தப்படுகின்றது.

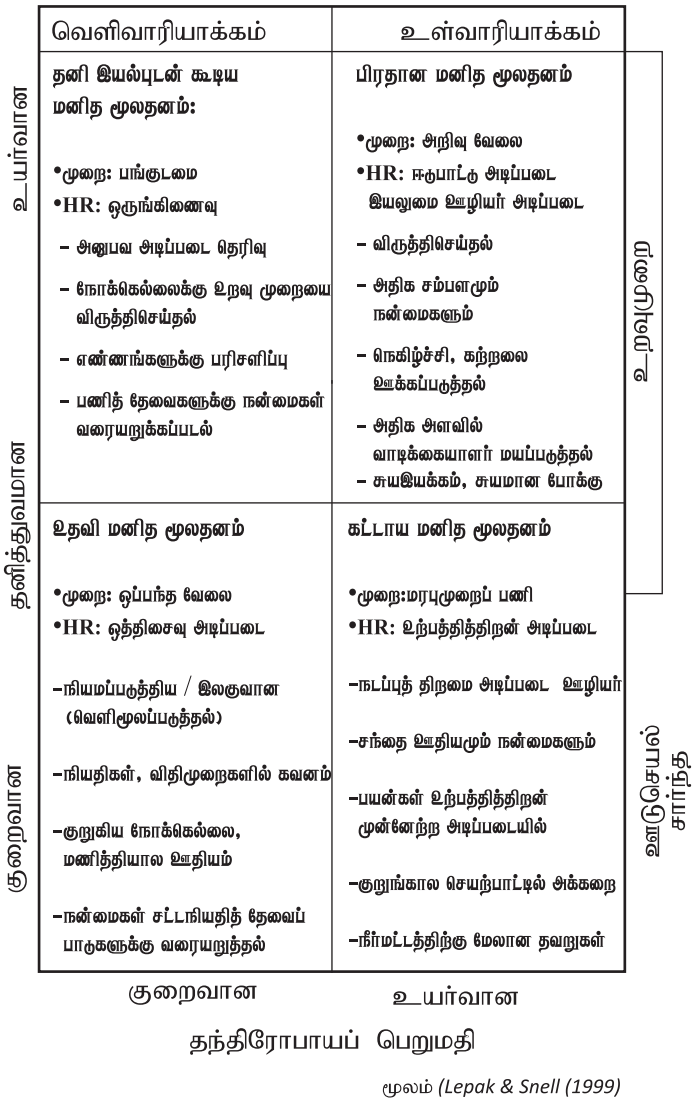
3. GIVE - "ஊதியம், அங்கீகாரம் மற்றும் பதவி உயர்வு" பற்றிய விடயம்

2017 இல் அகஊழியர் தொழில் உயர்வுக்கு ஆழ்ந்த கரிசினை காட்டும்வகையில் சிரேட்ட முகாமைக்கு 18 பேர் நடுமுகாமைக்கு 13 பேர் நிறைவேற்றம் சாராத பதவிகளுக்கு 488 பேர் என பதவி உயர்த்தியதன் மூலம் கம்பனியின் நடுநிலை மற்றும் மேற்பார்வை முகாமை நிலைகளில் சவால்நிறைந்த பணியை செய்துள்ளது.

ஊழியர் வகை	நிலைக்குத்து பதவியுயர்வு	கிடைப் பதவியுயர்வு
முகாமைத்துவ திறன்தொழில்	10	8
நடு முகாமை	3	10
தொழில்நுட்ப	45	2
எழுதுவினைஞர்/ அதுசார்ந்த	81	3
பயிற்றப்பட்ட	279	43
பகுதி அளவில் பயிற்றப்பட்ட	32	0
பயிற்றப்படாத	3	0
மொத்தம்	**453**	**66**

உரிய பதவிகளுக்கு ஊழியர்களை நியமிப்பதில் SORP யின் பரிந்துரைகளிலுள்ள குறைகள் பற்றி இலங்கை அபிவிருத்தி மற்றும் நிருவாக நிறுவகத்தால் கம்பனி அடங்கலான கற்கையொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டது. அவர்கள் பரிந்துரைப்படி, இந்த ஆண்டின் இறுதிக் காலாண்டில் புதிய ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவியுயர்வுத் திட்டத்திற்கு 2000 ஊழியர் தெரிவுசெய்யப்பட்டனர். AASL வெகுமதி முகாமைக்கு "ஊடுசெயல் அணுகுமுறை" கடைப்பிடிக்கப்பட்டது.

மேலும், Lepak and Snell (1999) அறிமுகப்படுத்திய கீழ் வரும் HR கட்டமைப்பின்படி, தொழில் மற்றும் தொடர்பு முறை சம்பந்தமாக மனிதவளங்களின் பெறுமதி மற்றும் தனித்துவம் இனங்காணப்பட்டுள்ளது.



மூலம் *(Lepak & Snell (1999)*

4. GLUE - "சேமநலன் மற்றும் பிற செயற்பாடுகளில்" ஊழியர் ஈடுபாடு

இங்கு, AASL ஆசியப் பிராந்தியத்தில் மிக வினைத்திறனான மற்றும் சினேக" ர்வமான விமான சேவை வழங்குனராகும் அதன் ஈற்று அபிலாசையை நோக்கிய கழுகுப் பார்வையை யதார்த்தமாக்கும் பொருட்டு ஊழியர் ஈடுபடுத்தலின் 10C ஒப்படைப்பினை உறுதிசெய்கின்றது. அவை Connect, Career, Clarity, Convey, Congratulate, Contribute, Control, Collaborate, Credibility மற்றும் Confidence என்பனவாகும்.


1



2



3



4

1 *ருவன்வெலி சாயவில் சமய நிகழ்வுகள்*

2 *நத்தார் நிகழ்வும் குடும்ப ஒன்றுகூடலும்*

3 தாபரிப்புப் பெற்றோர் திட்டத்தின்கீழ் பௌத்த துறவிகளுக்கு தானம் வழங்குதல்.

4 *வெற்றியாளர் - ஜனசத்து எல்லே சுற்றுப்போட்டி 2017*

ஊழியரின் பக்தி மற்றும் சமய பெறுமதி

பௌத்த சங்கம் கம்பனியின் ஊழியர் மற்றும் குடுப்ப அங்கத்தினருக்காக அதன் வருடாந்த யாத்திரையை அனுராதபுரத்திற்கு 2017 செப்டம்பர் 23, 24 ஆந் திகதிகளில் மேற்கொண்டது. இதில் கிட்டத்தட்ட 1,200 யாத்திரிகர்கள் பங்குபற்றினர் அனுராதபுரம் சென்று திரும்ப விசேட புகையிரதம் ஒழுங்குசெய்யப்பட்டது.

ருவன்வெலி ளாயவில் சமய நிகழ்வுகளும் ஸ்ரீ மஹா போதியில் கிரிப்பிடு பூசையும் ஒழுங்கு செய்யப்பட்டன. அதன் பின்னர் யாத்திரிகர்கள் அனுராதபுரத்திலிருந்து புறப்படமுன்னர் அட்டமஸ்தான பூசையிலும் ஈடுபட்டனர்.

AASL இன் பௌத்த சங்கம் சில AASL ஊழியர்கள் பராமரிக்கும் தாபரிப்பு பெற்றோர் திட்டத்தின் கீழ்வரும் ஹம்பந்தோட்டை ஸ்ரீசுமேத பொதுராஜ விகாரையை சேர்ந்த 50 சமனேரா பிக்குகளுக்கு 2017 ஜூலை 21ந் திகதியில் விமாநிலைய சுற்றுப்பயணத்தை ஒழுங்கு செய்தது. நெருப்பு மற்றும் அணைப்புக் கட்டிடத்தில் பிக்குகளுக்கு தானம், அட்டபிரிகர அளிக்கப்பட்டது. பிக்குகள் முனையம், மற்றும் சுற்றுவட்டாரத்திற்கு பாதுகாப்புடன் கூட்டிச்செல்லப்பட்டு, விமானமொன்றில் ஏறுகின்ற அரிய வாய்ப்பினை பெற்றனர். இந்நிகழ்வு AASL ஊழியரின் தாராள பங்களிப்புடன் ஒழுங்கு செய்யப்பட்டது.

வெசாக் கொண்டாட்டங்கள்

இந்த ஆண்டு இலங்கையில் நடைபெற்ற 14 ஆவது ஐக்கிய நாடுகள் வெசாக் கொண்டாட்டத்தில் கலந்துகொண்ட பிரதி நிதிகளை வரவேற்க AASL தயார்ப்படுத்தப்பட்டது. சங்கராஜ தேரர் மற்றும் உலகின் பல பாகங்களிலிருந்து வந்திருந்த மிகவும் முக்கிய பிரமுகர்களை மரபுவழியில் வரவேற்றதுடன், சீரான வருகை செயன்முறையின் ஊடாக வரவேற்கப்பட்டனர். முனையக் கட்டிடம் மற்றும் இணைப்புப் பாதைகள் வெசாக் கூடுகளால் நன்கு அலங்கரிக்கப்பட்டது. BIA யிலுள்ள இரு புத்த சிலைகளுக்கும் வெசாக் தினம் மற்றும் அடுத்த நாளில் மலர்கள் சாத்த ஒழுங்கு செய்யப்பட்டது.

AASL நத்தார் கரோல்

AASL இன் கிறிஸ்தந சங்கம் இவ்வாண்டின் பெரிய நிகழ்வாக நத்தார் கரோலை ஒழுங்கு செய்திருந்தது. இவ்வாண்டு இது டிசம்பர் 15ந் திகதி AASL வளாகத்தில் நடைபெற்றது. இந்த நத்தார் சந்தோசத்தை பகிரும் வகையில் டொன் பொஸ்கோ அகடமியின் மாணவர்கள் வரவழைக்கப்பட்டு உணவு மற்றும் அன்பளிப்புக்கள் வழங்கப்பட்டன.

விளையாட்டுச் செயற்பாடுகள்

34 ஆவது மேர்கன்ரையில் அத்லெரிக் சுற்றுப்போட' டி - 2017 தியகம ஸ்ரீ மஹிந்த ராஜபக்ஷ சர்வதே விளையாட்டரங்கில் நடைபெற்றது. 54 கம்பனிகள் கலந்துகொண்ட இந்த சுற்றுப் போட்டியில் விமானநிலையம் & விமானசேவை முழுப் போட்டியில் 5ஆவது இடத்தை பெற்றது. கம்பனி சார்பில் 80 வீரர்கள் (71 ஆண்களும் 9 பெண்களும்) கலந்து 15 தங்கம், 10 வெள்ளி மற்றும் 13 வெண்கலப் பதக்கங்களை பெற்றனர்.

திருகோணமலை மாநகரசபை விளையாட்டு மைதானத்தில் நடைபெற்ற "ஜனசத்து எல்லே சுற்றுப்போட்டி 2017" இல் AASL அணி கலந்துகொண்டு முழுச்சுற்றுப்போட்டியிலும் வெற்றி வீரர்களாக வெற்றிபெற்றது.

கொழும்பில் நடந்த மேர்கன்ரைல் பட்மின்ரன் சுற்றுப்போட்டி - 2017 இல் 35 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் AASL ஊழியர் இருவர் இரட்டை போட்டியில் வெற்றிபெற்று மலேசியாவில் நடைபெற்ற ஆசியா சுற்றுப்போட்டிக்கு தெரிவாகினர்.



1



2

வருடாந்த ஒன்றுகூடல்

ASSL சகல ஊழியர் மற்றும் குடும்ப அங்கத்தினருக்கு ஒரு வருடாந்த ஒன்றுகூடலை ஒழுங்குசெய்தது. இந்த முறை இது "Saneero Dream Paradise" வெயங்கொடவில் தலைர் மற்றும பணிப்பாளர் சபைப் பங்குபற்றலுடன் நடைபெற்றது. 6,000 க்கும் அதிகமானோர் பங்கு பற்றியதுடன், பல விநோத நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பாட்டுக் குழுவினால் ஒழுங்கு செய்யப்பட்டிருந்தது. "Galaxies" இசைக்குழுனின் இசை, பிரசித்திபெற்ற பாடகர்கள் "Red Rose" நடனக் குழுவின் நடனம் ஆகியவற்றால் மெருகூட்டப்பட்டது.

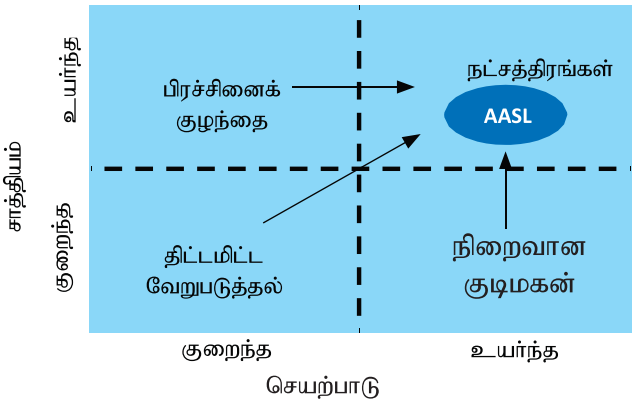
மரண உதவித் திட்டம்

2017 இல் AASL க்கே தனித்துவமான ஊழியர் மரண பணிக்கொடைத் திட்டத்தை விரிவுபடுத்த அடித்தளம் இடப்பட்டது. இதன் விளைவாக வேலைதொடர்புபட்ட விபத்தின் காரணமாக உயிரிழக்கும் ஊழியர்க்கும் விரிவுபடுத்தப்பட்டதுடன், சட்டரீதியான இழப்பீட்டை விட அதிகதொகை சேவைமுடிவுக் கொடுப்பனவாக வழங்கப்படுகின்றது.

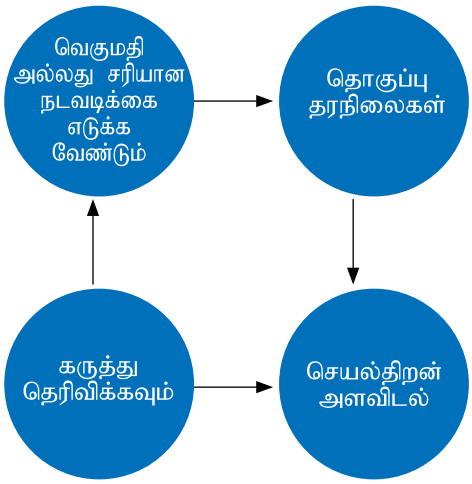
5. GLOW –"செயற்பாட்டு முகாமை மற்றும் அபிவிருத்தி முறைமையின்" முன்னேற்றம்.

நிறைவேற்று உரிமையற்ற தரங்களுக்கு பிரயோகிக்கக் கூடிய செயற்பாட்டு முகாமை மற்றும் அபிவிருத்தி முறைமை வெற்றிகரமாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு உள்ளமையால், முகாமைத்தர அலுவலர்களுக்கு பிரயோகிக்கும் செயற்பாட்டு முகாமை முறைமைக்கு அதிக கவனம் செலுத்தப்படுகின்றது. நிறுவனம் என்ற ரீதியில், மதிப்பாய்வு முறைமையை மேம்படுத்தும் நடவடிக்கைகள் ஆண்டின்போது மேற்கொள்ளப்பட்டது. கம்பனியில் விளைதிறனான செயற்பாட்டு முகாமை முறைமை பற்றிய அறிவு மற்றும் முக்கியத்துவத்தை அதிகரிப்பதற்காக AASL விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித் திட்டங்களை நடத்தியது. இந்த முழு முயற்சியின் இலக்கு கம்பனியில் செயற்பாட்டு அடிப்படையிலான கலாச்சாரத்தை ஏற்படுத்துவதாகும்.

AASL இல் PMDS இன் தேவை



PMDS இன் AASL உடனான கண்ணோட்டம்



1 & 2 *AASL – விளையாட்டுக் கழக வருடாந்த ஒன்றிணைவு 2017*

6. GUARD –கொள்கை மாற்றங்கள் ஊடாக "கம்பனிப் பெறுமதியை" மேம்படுத்தல்

காத்தலின்கீழ், பிரதான அக்கறை ஊழியர் தொடர்பு மற்றும் கொள்கைச் சட்டகம் ஆகும்.

AASL கம்பனிப் பெறுமதியானது கம்பனியின் அடிப்படை வெற்றிக் காரணியான வாடிக்கையாளர் நோக்கு சேவை வினியோகத்தை திடப்படுத்த ஏதுவாக சகல ஊழியரிடமிருந்தும் எதிர்பார்க்கப்படும் முக்கிய நடத்தை தகுதிகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. கம்பனிப் பெறுமதி ஒவ்வொரு ஊழியரினாலும் ஏற்படுத்தப்படுவதனால், இந்த கொள்கைத் தீர்மானங்கள், சகலரிடமிருந்தும் உயர் செயற்பாட்டினை பெறுவதற்கு அவசியமான தளத்தை வழங்குகின்றது. யுயுளூடு இல் இது முடிவில்லாது தொடரும் அபிவிருத்தித் தூண்டிகளுள் ஒன்றாகும்.

கீழ்வரும் துறைகளில் குறிப்பான மனிதவள கொள்கைகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்றன:

- ஊழியர் தொடர்புகள்
- வயதும் தொழிலும்
- ஒழுக்காற்று
- விடுமுறை
- மேலதிகநேர வேலை
- துயரங்கள்
- சுகாதாரமும் பாதுகாப்பும்
- பதவியுயர்வும் வெகுமதிகளும்

AASL இல் HR கொள்கை அபிவிருத்தி தொடர்பில் பொதுவாக கடைப்பிடிக்கப்படும் படிமுறைகள்:

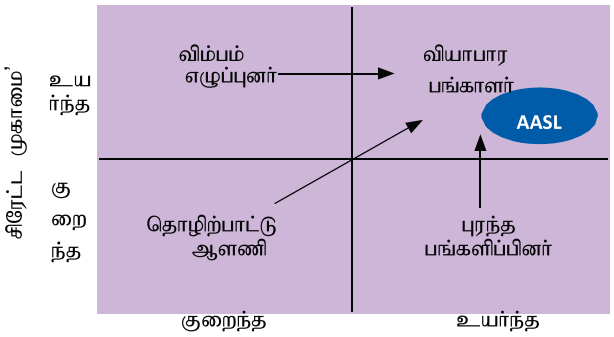
a) கொள்கைக்கான தேவையை இனங்காணல்
b) கொள்கை உள்ளடக்கத்தை விருத்தி செய்தல்
c) கொள்கை வரைபு
d) விதிமுறைகளை எழுதுதல்
e) பிரதானதரப்பினரால் கொள்கை மீளாய்வு
f) அங்கீகாரம்
g) கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தல்
h) கொள்கை மீளாய்வும் புத்தூட்டலும்
i) மாற்றங்களின் தொடர்பாடல்

7. GOAL – "கம்பனி இலக்கு மற்றும் தூரநோக்கு" க்கு HR இன் பங்களிப்பு

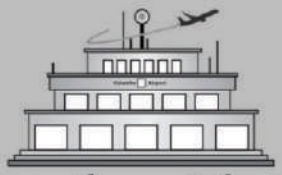
முகாமை, ஊழியர்களை மக்கள் நெருக்குவாரத்தை தவர்த்து கம்பனி இலக்குகளையும், தூரநோக்கினையும் நிறைவேற்ற அவர்களை அங்கீகரித்து நிதிரீதியாக பலப்படுத்துவதன்மூலம் உந்தூக்கப் படுத்துவதற்காக சரியான பதவியிலும் சரியான மட்டத்திலும் வைத்து எப்போதும் அங்கீகரிக்கின்றது.

AASL ஆனது ஊழியர்கள் சவால' மிக' க வேலைச் சூழலில் தற்போதைய மனிதவள முகாமை அணுகுமுறையிலிருந்து ஊழியர் புதிய கண்டுபிடிப்புக்களால் எழுச்சிபெறும் வகையில் தந்திரோபாய மனிதவள முகாமையினை (SHRM) நோக்கி நகருவதற்கு ஏதுவாக Big Hairy Audacious Goal (BHAG) இலக்கினை கொண்டுள்ளது.

AASL இல் மனிதவள முகாமையின் இறுதியான இலக்கு AASL இன் கம்பனிக் கலாச்சாரத்தினுள் கீழே கர்டியவாறு வியாபார பங்காளியாக SHRM இன் கலவையை கொ:டுவருவதாகும்.



HR திறன்தெழிலாளரின் சுய மதிப்பீடு



Colombo Airport

Ratmalana


COLOMBO AIRPORT

கூட்டிணைவு ஆளுமை

"நல்ல கூட்டிணைவு ஆளுமை என்பது முறையான மற்றும் சுபீட்சம் பற்றியதாகும்"
ரோபா பீற்றா

1. மேலோட்டம்

சட்டத் தேவைப்பாட்டுடன் ஒத்திசைவதற்கு கூட்டிணைவு ஆளுமைச் சட்டகம் விருத்தி செய்யப்பட்டதுடன், 2007 ஆண்டு 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம், இலங்கைப் பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவக சிறந்த நடைமுறைச் சட்டகம், வகை A வர்த்தக பொதுத் தாளாண்மைகளின் கீழ் நிதியமைச்சின் பொதுத் தாளாண்மை திணைக்களம் வழங்கிய சிறந்த ஆளுமைக்கான பொதுத்தாளாண்மை வழிகாட்டி ஆகியன சுயவிருப்பின் பேரில் கடைப்பிடிக்கப் படுகின்றன.

சபையின் வழிகாட்டலின் கீழ் AASL அதன் நாட்டதாரர் பெறுமதியை காப்பதற்காக கூட்டிணைவு ஆளுமையின் உயர் தரத்தை அடைய திடசங்கற்பம் எடுத்துள்ளது. கம்பனி வகைகூறல் மற்றும் நிலைபேற்றினை அதிகப் படுத்த தெளிவாக வரையறை செய்த கூட்டிணைவு ஆளுமைக் கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகளின் முக்கியத்துவத்தினை கம்பனி ஏற்றுள்ளது.

சட்டநியதி தேவைப்பாடுகளுடன் ஒத்திசைவுக்கு மேலாக ஒழிவுமறைவு இல்லாமை, வெளிக்காட்டல்கள், அகக் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் வேலையிடத்து நன்நெறிகள் ஆகியவற்றின் மேம்பட்டினை நோக்கிய விளைதிறனான ஆளுமை முறைமை மற்றும் நடைமுறைகள் நிறுவகப் படுத்தப்பட்டுள்ளன.

நல்ல கூட்டிணைவு ஆளுமை ஒரு தொடர்ச்சியான பயிற்சி என்பதை AASL ஏற்றுக்கொண்டுள்ளதுடன், கீழ்வரும் 4 தூண்களின் கீழ் சகல நாட்டதாரர்களின் ஒட்டுமொத்த நாட்டம் தொடர்பில் கூட்டிணைவு ஆளுமையின் உயர்ந்த நியமங்களை பேணும் தமது அர்ப்பணிப்பை அழுத்திக் கூறுகின்றது.

வகைகூறல் (Accountability)
- முகாமை சபைக்கு வகைகூறவேண்டியதை உறுதிப்படுத்தல்.
- சபை நாட்டதாரருக்கு வகைகூறவேண்டியதை உறுதிப்படுத்தல்.

நேர்மை
- பங்குதாரர்களின் உரிமைகளை பாதுகாத்தல்
- நியாயமாக சிறுபான்மைப் பங்தாரர் உட்பட சகல பங்குதாரரையும் கவனித்தல்.
- வன்முறைக்கு விளைதிறனான பதிலிறுப்பு.

ஒழிவு மறைவின்மை
- நிதிநிலைமை, சாதனை மற்றும் உரிமை உட்பட சகல பொருண்மையான விடயங்கள் தொடர்பில் உரியநேர செம்மையான வெளிக்காட்டல்களை உறுதிப்படுத்தல்.

- கூட்டிணைவு ஆளுமை

சுயாதீனம்
- வியாபார அல்லது வேறு தொடர்புகளை குறைக்க / தவிர்க்க விதிமுறைகள், கட்டமைப்புக்கள் உள்ளன.
- சுயாதீனமான பணிப்பாளர்களும் ஆலோசகர்களும்

"மேலே 4 தூண்களாலும் நன்கு குறிப்பிட்டவாறு செயற்பாட்டினை முன்நோக்கி நகர்த்தவும், நீண்ட காலத்தில் எமது நாட்டதாரர்களுக்கு நிலைபேறு உடைய பெறுமதியை வழங்கவும் முக்கியமானது ஆளுமை ஆகும். கம்பனியின் அகியுயர் தீர்மானம் எடுக்கும் அமைப்பு என்ற ரீதியில், அதிகாரமளிப்பு மற்றும் வகைகூறலுக்கு இடையில் பொருத்தமான சமநிலையை பேணி, பெறுமதிகள் மற்றும் நியமங்களின் வெளிப்படையான கூற்றுக்களை தரும் விளைதிறனான கூட்டிணைவு ஆளுமைச் சட்டகத்தை அறிமுகப்படுத்துவதற்கு பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பாகும்."

2. சபை

பணிப்பாளர் சபையின் முக்கிய பொறுப்பு, கம்பனிக்கு மிகவும் பயனுடையதென தாம் நியாயமாக எண்ணுகின்ற செயற்பாடு தொடர்பில் தமது சுயதீர்ப்பினை பாவிப்பதுடன், சகல நாட்ட தாரரின் மேன்மைக்கு நீண்டகால பெறுமதி உருவாக்கத்தை ஏற்படுத்தல்.

கம்பனியின் ஒட்டுமொத்த நிதி, முதலீடுகள், விநியோகத் தந்திரோபாய மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ, கூட்டிணைவு ஆளுமை நடைமுறைகளை நடைமுறைப்படுத் சபை பொறுப்பாகும்.

பொறுப்புக்களை வினைத்திறனாக நிறைவேற்றி முகாமையை சுயாதீனமாக மேற்பார்வை செய்வதற்கு சபை கணக்காய்வுக் குழுவை தாபித்துள்ளது. கணக்காய்வுக் குழு அடிப்படையில் நிறைவேற்றுனர் அல்லாத பணிப்பாளர்களால் ஆனது.

3. சபைக் கூட்டங்களும் சமுகமளிப்பும்

ஒவ்வொரு மாத சபைக் கூட்டமும், பணிப்பாளர் மற்றும் முகாமை தமது திட்டங்களின்கீழ் அதனை பொருத்த ஏதுவாக முன்னரே அட்டவணைப்படுத்தப்படும்.

சபைக்கூட்டங்கள் வினைத்திறன் மற்றும் விளைதிறனாக நடத்தப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக ஒவ்வொரு நகழ்ச்சிக்கு நேரஒதுக்கம் முன்னதாக தீர்மானிக்கப்படும். பிரிவுத் தலைவர்கள் மற்றும் வெளிவாரி ஆலோசகர்கள் மேலதிக தகவல் வழங்க அல்லது மேலும் விளக்கம் வழங்க தேவைப்படும்போது சபைக்கு அழைக்கப்படுவர்.

தமது கடமையை விளைவுத்திறனாக நிறைவுசெய்யும் நோக்கில் சபை மாதாந்தம் கூடும். அத்துடன், விசேட விடயங்களுக்கு அவசியமெனில் விசேட சபைக் கூட்டம் நடாத்தப்படும். 2017 இல் மொத்தம் 15 கூட்டங்கள் நடந்தன. இதில் ஒன்று விசேடகூட்டம். இக் கூட்டங்களில் பணிப்பாளர்கள் வரவு கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

பெயர்	நிலை	வரவு
Eng. S S எதிரிவீர	தலைவர்	15/15
திரு. K V P ரஞ்சித் த சில்வா	உப தலைவர்	15/15
திரு. J ஜயரத்ன	நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்	14/15
திரு. N R ஹேவதந்திரி	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	15/15
திரு. N P L P பர்னாந்து	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	11/15
திரு. W M அநுராத விஜேகோன்	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	13/15
Dr. S ஏர்ள் W குணசேகர	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	3/15
திரு. L W A த சொய்சா	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	11/15
திரு. R கெற்றவலகே	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	14/15
திரு. J M குணவர்த்தன	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்	13/15
திரு S R அட்டிகல *	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்- திறைசேரிப் பிரதிநிதி	10/13
திரு P B S C நோனிஸ் **	நிறைவேற்றல்லா பணிப்பாளர்- திறைசேரிப் பிரதிநிதி	2/2

* 12/12/2017 இலிருந்து ஓய்வுபெற்றார்

** 12/12/2017 இலிருந்து நியமிக்கப்பட்டார்

4. எமது அணுகுமுறையும் அர்ப்பணிப்பும்

அரசாங்க கம்பனியான AASL இன' பணிப்பாளர் சபையானது தந்திரோபாய வழிகாட்டல் மற்றும் கம்பனி மேற்பார்வைக்கு அரசாங்கத்திற்கு பொறுப்பானது. நாட்டதாரர் பெறுமதியினை அதிகரிக்கச்செய்யும் எமது முக்கிய குறிக்கோளை அடையும் செயன்முறையில் விளைதிறனான வகைகூறல் மற்றும் ஒழிவு மறைவற்ற சட்டகத்தினுள் வியாபார தீர்மானங்களை மேற் கொள்வதற்கு சபை பொறுப்பாகும்.

கம்பனியானது, பொதுத் தாளாண்மைகள் திணைக்களத்தால் பரிந்துரைக்கப்பட்ட கூட்டிணைவு ஆளுமை ஒழுங்குபடுத்தற் சட்டகம் மற்றும் நிதியமைச்சால் வழிநடத்தப்படுகின்றது. இந்த ஆளுமைச் சட்டகம் 05 பிரதான கோட்பாடுகளால் ஆனது.

i. தலைமைத்துவமும் திசையும்
ii. ஒழிவுமறைவு இன்மையும் ஒருமைப்பாடும்
iii. பிரதான பங்குதாரராக அரசுக்கு வகைகூறல்
iv. நாட்டதாரர் சட்டரீதி நாட்டங்களை ஏற்றுக்கொள்ளல்.
v. உரியகால சமப்படுத்திய வெளிக்காட்டல் கோட்பாடு

5. தலைமைத்துவமும் திசையும்

கம்பனி வியாபாரம் மற்றும் தொழிற்பாடுகள், கம்பனியின் அகவிதிகளுக்கு அமைய போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சரால் நியமிக்கப்படும், வியாபார முகாமை மற்றும் நிதிஆளுமை அறிவு, அனுபவம் உள்ள உறுப்பினர்களைகொண்ட சபையின் மேற்பார்வையின்கீழ் முகாமை செய்யப்படும். கம்பனியின் கூட்டிவை ஆளுமை கொள்கைகளை வழிநடத்தி சபைக்கு தலைமைத்துவம் வழங்கும் தலைவர் அமைச்சரால் நியமிக்கப்படுகின்றார்.

பணிப்பாளர் சபை அரசாங்கம் மற்றும் அதன் நாட்டதாரர்கள் சார்பில் கம்பனியின் காவலராக சட்டநியதிப் பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றுகின்றது. அதன் பிரதான தொழிற்பாடுகள்:

a) கம்பனி அதன் தூரநோக்கினை அடைய வழிநடத்துதல்.
b) கம்பனி முழுவதுமாக அதன் முகாமை, தொழிற்பாடுகள் மற்றும் செயற்பாட்டினை மேற்பார்வை செய்தல்.

11 பணிப்பாளர்கள் கொண்ட சுபையில் 08 நிறைவேற்றல்லாத பணிப்பாளர்கள் மற்றும் 03 நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்கள் உள்ளனர். கோவை தேவைப்பாட்டின்படி, நிறைவேற்றல்லாத பணிப்பாளர் உயர் அந்தஸ்து உடையவர்களாவர். சபையின் ஆக்கம் உண்மையாகவும், தோற்றத்திலும் முகாமையின் சுயாதீனத்தை பிரதிபலிக்கின்றது. இது, பணிப்பாளர்களின் தனிப்பட்ட தொடர்புகள், தனிப்பட்ட காரணங்கள், தொழில் அல்லது வியாபாரம் காரணமாக மாத்திரமன்றி, முகாமை தொடர்பில் சபையின் ஒட்டுமொத்த மனப்பாங்கினாலாகும். சபை மேற்பார்வைசெய்யும் வகிபாகத்தில் முக்கியமானது குறிக்கோளுடைய சுயாதீன தீர்மனங்களை எடுத்தலாகும்.

சகல பணிபாளர்களும் கம்பனியின் அக மற்றும் புறத் தகவல்கள் பெறுவதற்கு சுயாதீன மற்றும் இணைந்த இயலுமை கொண்டுள்ளனர். சபையின் விதிமுறைகள் பின்பற்றப்படுவது மற்றும் சபை நடவடிக்கை தொடர்பில் சட்டரீதியான தேவைப்பாடுகளுக்கு வழிகாட்டுவதனை கம்பனிச் செயலாளர் உறுதிசெய்வார்.

அத்துடன், தகவல்நிறைந்த தீர்மானங்கள் மேற்கொள்ள ஏதுவாக, சபைக் கூட்டங்களுக்கான அறிவித்தல் சபை தீர்மான முன்மொழிவுகள் ஆகியவற்றை உரிய பிற ஆவணங்களுடனும், போதுமான தகவல்களுடனும் செயலாளர் சபை அங்கத்தவர்களுக்கு அனுப்புவார். சுபையின் தீர்மானங்கள் மீது உரிய நடவடிக்கைகள் எடுத்தலும் செயலாளரால் மேற்கொள்ளப்படும்.

அதிக மேற்பார்வையும் முறையான கட்டுப்பாட்டையும் பிரயோகிக்க ஏதுவாக கம்பனியின் சகல பிரிவுகளும் 03 நிறைவேற்று பணிப்பாளர்களின்கீழ் பிரிக்கப்பட்டது. சகல பணிப்பாளர்களுக்கும் சிரேட்ட முகாமையை அணுகும் சுதந்திரம் உள்ளது.

6. சபையின் தலைமைக்கு ஒதுக்கப்பட்ட விடயங்கள் கீழ்வருவனவற்றை அடக்கும்:

a) 2010 ஆண்டு 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமானசேவை சட்ட ஏற்பாடுகள் நோக்கெல்லைக்குள் தயாரிக்கப்பட்ட அதன் குறிப்பிடப்பட்ட தூரநோக்கின் அடிப்படையில் கம்பனிக்கு தூரநோக்கு மற்றும் வழியினை காட்டுதல் மற்றும் ஆரசு மற்றும் பிற நாட்டதாரரின் தேவைகளை எவ்வளவு சிறப்பாக செய்யமுடியும் என்பதும்.

b) சட்டத்தேவைப்பாடுகள் நிறைவு செய்யப்படுதல் மற்றும் 2007 ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்ட ஏற்பாடுகள் மற்றும் அக விதிகளுக்கு அமைவாக கம்பனி தொழிற்படுவதை உறுதிசெய்தல்.

c) அரசுக்கும் பிற நாட்டதாரர்களுக்கும் அதிகமான வருமானம் மற்றும் நன்மைகளை அளிக்கும் வகையில் இடர் முகாமைத்தும் உட்பட வெவ்வேறு வகையான கொள்கைகளை வடிவமைத்தல்.

d) பொதுக் கொள்கைக் குறிக்கோள்களை காலாந்தம் மீளாய்வு செய்து, எதிர்கால வளர்ச்சிக்கு நீண்டகால இலக்குகள் மற்றும் குறிக்கோள்களை அமைப்பதற்கு தந்திரோபாய வழிகாட்டலை வழங்குதல்.

e) பெறுப்புக்கள் வழங்கி போதியளவு வகைகூறலை உத்தரவாதப்படுத்தல்.

விளைதிறனான அகக்கட்டுப்பாட்டு முறைமை தாபித்து, சிரேட்ட முகாமையாளரிடம் உரியமுறையில் அதிகார பரவலாக்கல் மூலம் உத்தமமான முறையில் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்துவதன் ஊடாக ஒட்டுமொத்த கம்பனி முகாமைக்கு சபை பொறுப்பாகும்.

7. இந்த வகையில் சபைக்கு ஒதுக்கிய விடயங்கள் கீழ்வருவனவற்றை அடக்கும்:

a) சபையின் கொள்கைகள் வடிவமைக்கப்பட்ட அதே நோக்கத்துடனும், கம்பனி மற்றும் பொதுமக்களின் சிறந்த நன்மைக்காகவும் நிறைவேற்றப்படுவதை உறுதிசெய்தல்.

b) கம்பனி சரியான தடத்தில் இயங்குவதை உறுதிசெய்ய ஏதுவாக, முகாமைத் தகவல் அறிக்கைகள் துணையுடன் முகாமைச் செயற்பாடுகளை கண்காணித்து மதிப்பாய்வு செய்தல்.

c) பெறுபேறுகள் விரும்பிய எதிர்பார்ப்புடன் ஒவ்வாதபோது, தாமதமின்றி தீர்வு நடவடிக்கைகள் எடுத்து இலக்குகள் அடையப்பெறுவதை உறுதிசெய்தல்.

d) தகுதிவாய்ந்த ஆளணியினரை முகாமையாளர்களாக நியமித்து, சிரேட்ட முனாமையாளரிடையே போதுமானளவு அதிகாரப் பரவல் இருப்பதனை உறுதிசெய்தல்.

e) தேவையானபோது, பொது தாளாண்மைகள் குழு கூட்டம் (COPE) மற்றும் பாராளுமன்ற ஆலோசனைக்குழுக் கூட்டம் (PCC) ஆகியவற்றில் கலந்துகொள்ளல் அல்லது அல்லது கலந்துகொள்ள சிரேட்டமுகாமைக்கு அங்கீகாரமளித்தல்.

8. கூட்டிணைவு ஆளுமை தொடர்பு கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக்குழுவின் (AMC) வகிபாகம்

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு, AASL அலுவல்களை ஆளுமைப் பேரவை மேற்பார்வைசெய்ய உதவி செய்யவும் கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்கள் மற்றும் நிறுவக விதிமுறைகளின் ஒருமைப்பாட்டினை உறுதிசெய்யவும் ஏதுவாக PED/12 பந்தி 7:4:1 க்கு அமைய தாபிக்கப்பட்டது.

கணக்காய்வுக் குழு, திறைசேரிப் பிரதிநிதி அடங்கலாக நிதி அறிவுடைய நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற 3 பணிப்பாளர்களைக் கொண்டது. இந்தக் குழுவின் தலைவராக திரு அனோமல் த சொய்சாவும் ஏனைய உறுப்பினர்களாக திரு N P L P பர்னாந்து மற்றும் திறைசேரிப் பிரதிநிதி, பிரதிச் செயலாளர் திரு S R அட்டிகலவும் உள்ளனர். கணக்காய்வாளர் திணைக்கள பிரதி நிதியான கணக்காய்வு அத்தியட்சர் திருமதி A D டில்றுக்ஷி அவதானிப்பாளராக கலந்துகொள்கின்றார். அத்துடன், AASL இன் IA & QA தவைர் கூட்ட அழைப்பாளராக இருக்கின்றார். கம்பன செயலாளர் இக் குழுவின் கூட்டிணைப்பாளராகவும் குழுவின் செயலாளராகவும் உள்ளார்.

2017 நிதியாண்டு முழுவதும் இக்குழு 4 தடவைகள் கூடியது.

AMC யின் பொறுப்புக்கள் கீழ்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும்

- நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒருமைப்பாட்டை கண்காணித்தல் மற்றும் நிதிச்செயற்பாடுபற்றி முறைசார் அறிவிப்பை விடுதலும், கணிசமான அறிக்கைத் தீர்மானங்களை மீளாயடவு செய்தலும். அவசியமெனில், பணிப்பாளர் நாயகமும் சிரேட்ட முகாமையாளரும் கணக்காய்வுக் குழுக் கூட்டத்தில் கலந்துகொள்வர்.
- வருடாந்த நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரித்தலில் கம்பனி பின்பற்றிய கணக்கீட' டு தத்துவங்கள்: கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள் பற்றியும் நிதியறிக்கைசார் விடயங்கள் மற்றும் நிதியறிக்கை வெளிக்காட்டல்கள் பற்றியும் மீளாய்வுசெய்தல்.

- முக்கிய இடர், கட்டுப்பாட்டு செயற்பாடுகளை இனங்கண்டு, மதிப்பிட்டு, அறிக்கையிடும் செயன்முறையின் மீளாய்வு உட்பட கம்பனி அகக்கட்டுப்பாட்டு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ முறைமைகளின் விளைவுத்திறனை மீளாய்வு செய்து கண்காணித்தல்.

- அக கணக்காய்வு திட்டங்களை அங்கீகரித்து, அகக்கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் விளைதிறன் மீதான கிரமமான அறிக்கைகளை மீளாய்தல்.

- கம்பனி கருத்திற் கொள்ளவேண்டிய அல்லது மேம்படுத்த வேண்டியதென இனங்காணப்பட்ட விடயங்கள் தொடர்பில் ஆளுகைப் பேரவைக்கு அறிக்கையிடல்.

- அகக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டங்கள் அடங்கலாக நிதிக்கட்டுப்பாடு தொடர்பான விதிமுறைகளை முகாமையுடன் மீளாய்வு செய்தல்.
  புறக் கணக்கர்வாளர் நோக்கெல்லை மற்றும் அவர்களின் கணக்காய்வு பெறுபேறுகள் பற்றி மீளாய்வு செய்தல்.

AASL இன் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழுவின் (AMC) முறைசார் வகிபாகம், நிதியறிக்கையிடல் மற்றும் அகக்கட்டுப்பாட்டு முறைமை, இடர் முகாமைத்துவ ஒருமைப்பாட்டினை உறுதிசெய்வதற்காக வடிவமைத்த செயன்முறை மற்றும் தீர்மானங்களை கண்காணித்து நடைமுறைப்படுத்தி ஆளுகைப் பேரவைக்கு உதவுவது ஆகும். AMC தற்போது 5 உறுப்பினரை கொண்டுளது.

AASL இன் நியதிகள் மற்றும் விதிமுறைகள் மற்றும் கணக்கீடு மற்றும் நிதி நடவடிக்கைகளை அடக்கியுள்ள அரச ஒழுங்குவிதிகளின் விரிவான செயற்பாடுகளுக்கு அமைய, நிர்வாக ஒழுங்குவிதிகள் (AR) மற்றும் நிதிசார் ஒழுங்குவிதிகளுடன் (FR) ஒத்திசைவை உறுதிசெய்ய AMC, கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்களை மீளாய்வு செய்தது. ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இசைவாக செயற்பட்டுள்ளமை கணக்காய்வாளர் நாயகத்தால் அவதானிக்கப்பட்டது.

அகக் கணக்காய்வு, புறக்கணக்காய்வு தொழிற்பாடுகள் இரண்டுமே கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட தகவல்களின் ஒருமைப்பாட்டிற்கு பங்களிப்புசெய்வதில் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன.. அதன்படி, குறைந்தது காலாண்டிற்கு ஒருமுறை கணக்காய்வுக் குழுவால் விளைவுத்திறனாக மேற்பார்வை செய்யப்பட்டு, மதிப்பாய்வு செய்யப்படுவது முக்கியம். AASL இன் கணக்காய்வுச் தொழிற்பாடுகள் விளைதிறனுடையதாக, நன்கு மீளாய்வு செய்யப்பட்டு இருப்பதற்கான உறுதிப்பாட்டினை உரிய அமைச்சான போக்குவரத்து மற்றும் விமானப்போக்குவரத்து சேவை அமைச்சும் திறைசேரியும் தேவைப்படுத்துகின்றன. மீளாய்வின நோக்கெல்லை, கீழ்வருவன அடங்கலாக உரிய சகல விடயங்களையும் அடக்குதல் வேண்டும்:

1. மதிப்பாய்வுக் காலத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் வேலையின் தரம்.

2. கணக்காய்வு ஆளணியின் வகையும் அனுபவமும்

3. அரசாங்கம் மற்றும் அகக்கணக்காய்வு தொடர்பில் அதன் அறிக்கையிடல் வழியின் பொருத்தம்.

கணக்காய்வுக் குழுவின் விவைத்திறன்

தற்போதைய முறைமைகள், விதிமுறைகள், விலகல்களை குழுவானது மீளாய்வு செய்து, தற்போதைய முறைமையை மேம்படுத்துவதற்கான ஆலோசனைகளை அனுமதிக்காக ஆளுமைப் பேரவைக்கு சமர்ப்பிக்கும். குழுவானது, அகக் கணக்காய்வாளர் மற்றும் புறக்கணகாய்வாளர் எழுப்பிய விசாரணைகளையும் அதற்கு உரியதரப்பினர் அளித்த பதில் களையும் மீயாள்வுசெய்தது. சரியான நடைமுறைப்படுத்தலை உறுதிசெய்யவும், அந்த வழுக்கள் மீளநிகழ்வதை தடுக்கவும் ஏதுவாக அந்த விடயங்கள் உரிய பிரிவுத் தலைவர்களுடன் கலந்தாய்வு செய்யப்பட்டன.

8.1 ஒழிவுமறைவு இன்மையும் ஒருமைப்பாடும்

அதிகரித்த ஆளுமை, வகைகூறல், ஒழிவுமறைவின்மையை தேவைப்படுத்தும், கம்பனி நிதியறிக்கையிடலின் ஒருமைப் பாட்டினை பாதுகாக்கும் நோக்கிலான தொடர்ந்து கடைப் பிடிக்கும் நிறுவன கலாச்சாரத்தினை AMC மீளாய்வுசெய்து கண்காணிக்கும். பொதுத்திறைசேரியின் பொது நிதிப்பிரிவால் வழங்கப்பட்ட வழிகாட்டியின் அடிப்படையில் கம்பனியின் சகல கொள்வனவுச் செயன்முறைகள் பொருட்கள் சேவைகளின் கொள்வனவின்போது முழு ஒழிவுமறைவின்மையை காட்டும்.

8.2 அகக் கணக்காய்வு

AMC க்கு AASL இன் அகக்கணக்காய்வு மற்றும் தரஉறுதிப்பாடு (IA & QA) பிரிவு உதவிசெய்கின்றது. IA & QA தலைவர் AMC யின் கூட்ட அழைப்பாளராக செயற்படுவதுடன், தலைவருக்கு அறிக்கை சமர்ப்பிப்பார். IA&QA பிரிவின் முக்கிய அக்கறை, தற்போதைய ஒட்டுமொத்த அகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமைமீது அகக் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமை, ஒருமைப்பாடு, மற்றும் விளைவுத்திறனை மதிப்பாய்வு செய்கின்ற அதேவேளை, விமைன நிலைய சேவைகளின் குறித்த பகுதிகளுக்கான தரநியமங்கள் திருப்திகரமாக அடைந்ததை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் சுயாதீன மீளாய்வுகளை மேற்கொள்வதாகும். அத்துடன், அகக் கட்டுப்பாடுகளை பலப்படுத்தும் வகையில் பொருத்தமான பரிந்துரைகளை முகாமைக்கு வழங்கும். அகக் கணக்கய்வு கீழ்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும்:

- இருப்பிலுள்ள அகக்கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் மீளாய்வு

- பணிப்பாளர் சபை எடுத்த முக்கிய தீர்மானங்களின் விளைதிறன் நடைமுறைப்படுத்தலை உறுதிசெய்தல்.

- AASL இன் ஒவ்வொரு பிரிவினதும் கண்ணோட்டத்தில் முகாமைத் தீர்மானங்கள் மற்றும் செயற்பாடுகள் மீது இடர் மதிப்பீடு தொடர்பில் மதிப்பாய்வு செய்து, AMC மற்றும் AASL தலைவருக்கு பரிந்துரைத்தல்.

- முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் பற்றிய புறக் கணக்காய்வாரள் இடர்மதிப்பீடு பற்றி கருத்து வழங்குதல்.

- வருமான, செலவினம் மற்றும் அவற்றின் ஏற்பிசைவு மற்றும் அறிக்கையிட ல்தொடர்பில் விதிமுறையற்ற மற்றும் காலாந்த நிதிமீளாய்வுகள் மேற்கொள்ளல்.,

- தெரிவுசெய்த விமைனநிலைய வசதிகள், நிலைய சேவைகள் பற்றி தரக்கணக்காய்வு மேற்கொள்ளல்.

- தேசிய கொள்வனவு முகவரமைப்பின் கொள்வனவு வழிகாட்டல்களுக்கு அமைய கொள்வனவு விதிமுறைகளை மீளாய்தல்.

9. AASL இன் பிரதான நாட்டதாரர் எனும் ரீதியில் அரசாங்கத்திற்கு வகைகூறல்.

AASL ஆனது அரச வியாபார நிறுவனம் என்ற ரீதியில், அரசாங்கத்திற்கான அதன் வகைகூறல் கீழ்வரும் பொறிமுறைகள் மூலம் AASL இனால் அதன் அமைச்சு ஊடாக மேற்கொள்ளப்படும்.

9.1 பாராளுமன்றம்

2002 மே 24 திகதியிட்ட திறைசேரிச் சுற்றுநிருபம் PE/PF 21 க்கு அமைவாக கம்பனி வருடாந்த அறிக்கை நிதியாண்டு முடிவிலிருந்து 150 நாட்களுக்குள்ளாக மீளாய்வுக்காக பாராளுமன்றில் முன்நிலைப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

9.2 பொதுத் தாளாண்மைகள் குழு (COPE)

பொதுத் தாளாண்மைகளின் பாராளுமன்ற தெரிவுக்குழு கம்பனிச் செயற்பாடுகளை மீளாய்வு செய்து, கம்பனி எந்தளவுக்கு செயற்பாட்டு இலக்கினை அடைந்து சமூகப் பொறுப்பை நிறைவு சய்துள்ளதென மதிப்பிடும் அதிகாரத்தை கொண்டுள்ளது. COPE அழைத்ததும், தலைவர், பணிப்பாளர்கள், சிரேட்ட முகாமையாளர்கள் பிரதான கணக்கீட்டு அலுவலரான தமது அமைச்சுச் செயலாளருடன் பிரசன்னமாகி, கம்பனிச் செயற்பாடு தொடர்பில் எழுப்பப்படும் விசாரணைகள் மற்றும் விடயங்களுக்கு பதிலிறுத்தல் வேண்டும். இந்த ஆண்டில் AASL அத்தகைய கூட்டத்திற்காக COPE இனால் ஒரு தடைவ அழைக்கப்பட்டது.

9.3 பாராளுமன்ற பிரிவுவாரி மேற்பார்வைக் குழு

2015 டிசம்பர் 19ந் திகதி பாராளுமன்றம் நிறைவேற்றிய தீர்மானத்தின்படி, AASL கம்பனி போக்குவரத்து மற்றும் தொடர்பாடல்மீதான பிரிவுவாரி மேற்பார்வைக் குழுவின் கீழ் வருகின்றது இந்தக் குழுவின் பிரதான நோக்கம் ஒட்டுமொத்த செயற்திட்ட முன்னேற்றம், செயற்பாடு மற்றும் வேறு ஏதாவது விசேடமான விடயங்களை மதிப்பாய்வுசெய்து கண்காணிப்பதாகும். முழுச் செயன் முறையின் குறிக்கோளை பேணும்நோக்கில் பிரிவுவாரி மேற்பார்வைக் குழு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் ஒருவரின் தலைமையின் கீழ் உள்ளது.

9.4 நிதியமைச்சர் / பொதுத் திறைசேரி

பொதுத் தாளாண்மைகள் அடங்கலாக, பொதுத்துறை நிறுவனங்களின் நிதிசார் ஒழுக்கத்திற்கு நிதியமைச்சர் அல்லது அவர் சார்பாக பொதுத் திறைசேரி பொறுப்பு வகிக்கின்றது. செயற்பாடுகளை கண்காணித்து, சட்டம், நியதிகள், ஒழுங்குவிதிகள் ஆகியவற்றுடன் இசைவை உறுதிப்படுத்தி, தேவையான இடத்து அமைச்சருக்கு அறிக்கை சமர்ப்பிக்க திறைசேரிப் பிரதிநிதி ஒருவர் சபைக்கு நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். இந்த ஆண்டில் திரு. S. P. அட்டிகல இந்தப் பணியினை மேற்கொண்டார்.

பொதுத் தாளாண்மைகளின் நிதி முகாமை மற்றும் கட்டுப்பாட்டை கண்காணிப்பது பொதுத் திறைசேரியின் பொதுத் தாளாண்மைகள் திணைக்களத்தை சார்ந்தது.

9.5 போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச்சேவை அமைச்சு

பிரதான கணக்கீட்டு அலுவலர் என்ற ரீதியில் போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவை அமைச்சின் செயலாளர் கம்பனியின் நிதி நிர்வாகம் மற்றும் முகாமை தொடர்பில் அரசுக்கு வகைகூற வேண்டியவராவார். இதன் அடிப்படையில் அவர் கீழ்வரும் விடயங்களை சபையுடன் கிரமமாக மீளாய்வு செய்வார்:

1. கூட்டிணைவுத் திட்டமும் பாதீடுகளும்.
2. நடப்பு ஆண்டில் மேற்கொண்ட மூலதன செயற் திட்டங்களின் பௌதிக, நிதிசார் செயற்பாடுகள்.
3. ஆண்டிற்கான முகாமைக் கடிதம் நிதிச்செயற்பாடு உட்பட கணக்காய்வு வினியோகங்கள்.
4. COPE அல்லது வேறு சட்டநியதி/ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவக கூட்டங்களில் எழுப்பப்படும் விடயங்கள்.

10. நாட்டதாரரின் சட்டரீதியான நாட்டங்களை இனங்காணல்.

கம்பனி நாட்டதாரர்களை நன்கு கவனிப்பதுடன், குடியியல் பொறுப்பு மற்றும் சட்ட ஒத்திசைவு தொடர்பாக புகழினை கொண்டிருப்பின், நாட்டதாரர்கள் பெறுமதி அதிகரிக்கும். இந்த உண்மையின் பின்னணியில் கம்பனியானது, அரசாங்கம் மற்றும் AASL இன் அலுவல்களில் நாட்டம் கொண்ட அதைப் போன்ற அமைப்புக்கள், ஊழியர்கள், விமானநிலைய பயன்படுத்துவோர் (விமான சேவைகள், பயணிகள், மற்றும் விமான நிலையத்தில் வியாபாரத்தில் ஈடுபடும் சமூகத்தினர்), வழங்குனர்கள், ஏனைய சேவைவழங்குனர், முழுச் சமூகம் உட்பட சகல சட்டரீதியான நாட்டதாரர்களுக்கு சட்ட மற்றும் ஏனைய கடப்பாடுகள் இருப்பதனை ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. இக் கடப்பாடுகள் நீண்ட கால நாட்டதாரர் பெறுமதியை உத்தமப்படுத்துவதற்கான மேலான கடமையின் பகுதியாக உணரப்படுகின்றது.

இது கீழ்வரும் பகுதிகளை அடக்கும் பொருத்தமான கம்பனி நடைமுறைகளுக்கான அதன் அர்ப்பணிப்பை காட்டுகின்றது.

1. ஒழுங்குபடுத்தற் சட்டகத்திற்கான சபை மற்றும் முகாமையின் உரிய விடாமுயற்சி.
2. விமானநியை தொழிற்பாடுகளின் சட்டரீதியான சேவை வழங்குனர் என்றரீதியில் அரசாங்கத்தின் பொறுப்புக்களை நிறைவுசெய்தல்.
3. கடன்கொடுனர்கள் மற்றும் நிதி நிறுவனங்கக்கான கடப்பாடுகளை உடனடியாக நிறைவு செய்தல்.

4. நியாய வியாபாரம் தொடர்பான கடப்பாடுகளை தொடர்ந்து நிறைவுசெய்வதுடன், வழங்குனர், ஏனைய சேவை வழங்குனருடன் கொடுக்கல் வாங்கல் செய்கையில் சமநிலை பேணுவதை உறுதிசெய்தல்.

5. நன்நெறி வியாபார செயன்முறைகளை உறுதி செய்தல்.

6. எல்லாத் தொழிற்பாடுகள், செயற்பாடுகளை சட்டத்தில் குறிப்பிட்டவாறு மேற்கொள்வதுடன், பொருத்தமானவிடத்து சிறந்த நடைமுறைகளை பின்பற்றுதல்.

7. விமானநிலைய பயன்பாட்டாளர் எல்லோரையும் பாரபட்சம் இல்லாது நடத்துதல்.

8. ஊழியர்களை நேர்மையாகவும் சமமாகவும் நடத்துதல்.

11. உரியகால சமப்படுத்திய வெளிக்காட்டல்

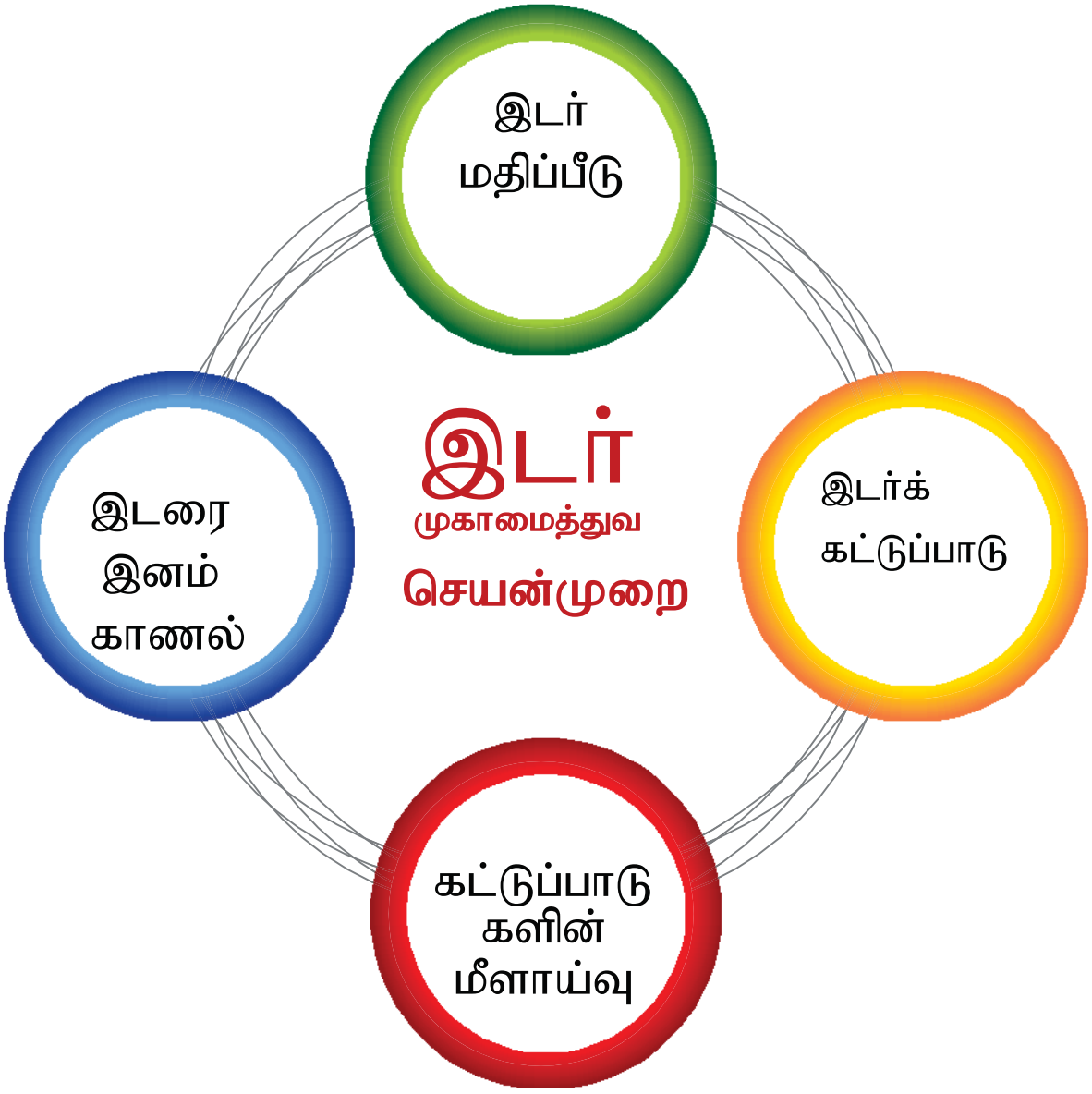
சாதுரியமான தீர்மானம் மேற்கொள்வதற்கு தேவையான அடக்கம், ஆழம் மற்றும் அகலத்துடன் உரியநேரத்தில் துல்லியமான தகவல்களை வழங்குதல், அகமாகவும் புறமாகவும் எமது தகவல் வெளிக்காட்டலின் மேலோடு ஆகும். கம்பனியின் தாபிக்கப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் விதிமுறைகள், பொதுத் திறைசேரியின் பொதுத் தாளாண்மைகள் திணைக்களம் வினியோகித்த சுற்று நிருபங்கள், இலங்கை நிதியறிக்கையிடல் நியமங்கள் (SLFRS/LKAS) உட்பட, சகல சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்கு விதிகளுடன் ஒத்திசைவினை உறுதிப்படுத்துகின்றதுது.

AASL, தொக்குதாரர்கள் வியாபாரம், இடர்நிலைகள், நிதிப் புறநிலைகள், தொழிற்பாட்டுச் சாதனை மற்றும் ஒத்துழைப்பின் போக்கு ஆகியவற்றை விளங்குவதற்கு உதவும் நோக்கில் அவர்களுடன் விளைதிறனான மற்றும் திடமான தொடர்பாடலை பேணுகின்றது. பொதுவான நடைமுறையாகவும், கோரிக்கையின் பேரிலும் காலாந்த மற்றும் கிரமமற்ற அறிக்கை மற்றும் பகுப்பாய்வு செய்த தகவல்கள் வழங்கப்படுகின்றன. ஊழியர்களுக்கு கம்பனி தொழிற்பாடுகள் மற்றும் நிதிச் செயற்பாடுபற்றி உண்மைநிலை தெரிவிக்கப்படுகின்றது. கம்பனியின் அகவலைத்தளம் ஊழியருக்கான தகவல் அனுப்புதலை விரைவுபடுத்துகின்றது. எமது வியாபாரம் மற்றும் நாம் தொழிற்படும் சமூகத்தினை பாதிக்கும் சட்டம் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளில் அபிவிருத்தி, சட்டவாக்கம் மற்றும் மீளாக்கம் ஏற்படுகையில் AASL பொதுமக்கள் கொள்கை பேச்சுவார்த்தைக்கு பங்களிப்பு வழங்கும்.

12. கம்பனிச் செயலாளர்

சபையின் கொள்கைகள் பின்பற்றப்பட்டு, கிரமமாக மீளாய்வுசெய்யப்படுவதை உறுதிசெய்வதில் செயலாளர் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றார். கூட்டங்களின்போது விளைதிறனான தீர்மானம்மேற்கொள்ள பணிப்பாளருக்கு உரிய சகல தகவல், விபரங்கள் மற்றும் ஆவணங்கள் கிடைப்பதை செயலாளர் உறுதிசெய்வார்.

கம்பனிச் செயலாளர் உரிய சட்டம், புதிய ஒழுங்கு விதிகளுடன் ஒத்திசைவினை உறுதிசெய்வதற்கு முக்கிய பொறுப்பாளர் ஆவார். அத்துடன் ஆளுமை பற்றிய விடயங்கள் தொடர்பில் முகாமை மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகார அமைப்புக்கு இடையில் இடைமுகம் ஆவார்.


இடர்
மதிப்பீடு
இடர்க்
கட்டுப்பாடு
கட்டுப்பாடு
களின்
மீளாய்வு
இடரை
இனம்
காணல்
இடர்
முகாமைத்துவ
செயன்முறை

இடர் முகாமைத்துவம்

"நீர் இடர்களை ஏற்றுக்கொள்ளாதவராயின் வியாபாரத்திலிருந்து விலகிக்கொள்ள வேண்டும்"

றே குறொக்

இடர் முகாமைத்துவம் பற்றி குறிப்பிடும்போது குறிப்பாக விமானநிலையம் தொடர்பில் சில பாதுகாப்பு மற்றும் இடர்முகாமைத்துவ பதங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. எனவே, விமானநிலைய துறைபற்றி கொள்கை மாறாத விளக்கத்தை உறுதிசெய்யவும், பதங்களின் தவறான பயன்படுத்தலை குறைக்கவும் பிரதான பதங்கள் இந்த மீளாய்வில் பொருள்வரையறை செய்யப்பட்டுள்ளன.

விமானத்துறை இடர் தவிர்ப்பு மற்றும் சாத்தியமான இன்னல்கள் தொடர்பில் *பாதுகாப்பு* முக்கிய வகிபங்கு வகிக்கினறது.

இரு பதங்களும் கீழே விபரிக்கப்பட்டுள்ளன..

பாதுகாப்பு

பாதுகாப்பு இடர் முகாமைத்துவ (SRM) செயன்முறை முக்கியமாக பாதுகாப்பு இடர் தொடர்புபட்டதனால், "பாதுகாப்பு" எனும் பதத்தின் நன்கு விளக்கும் பொருள் வரையறை அவசியமாகின்றது. பாதுகாப்பின் 3 பொருள் விளக்கங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

a) பாதுகாப்பு- "தீங்கு / ஆபத்திலிருந்து சுதந்திரம்: பாதுகாப்பாக இருத்தல்; அபாயகரமானதாக தீங்கு விளைவிப்பதாக இல்லாதிருத்தல்." (மெரியம்-வெப்ஸ்ரர்)

b) பாதுகாப்பு - "ஏற்கமுடியா இடரிலிருந்து சுதந்திரம். (சமஸ்டி விமானத்துறை சிர்வாகம்" (FAA)

c) பாதுகாப்பு - "தீங்கினை இனங்கண்டு இடரினை முகாமை செய்யும் தொடர்ச்சியான செயன் முறை முழுவதும் மக்களின் தீங்கு அல்லது பொருட்கின் சேத இடரை ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய அல்லது குறைவான மட்டத்திற்கு குறைத்து பேணுதல்." (சர்வதே சிவில் விமான சேவை அமைப்பு (ICAO))

விமானநிலைய நோக்கில் எந்த பொருள் விளக்கமும் பொருத்தமானது. FAA யின் பொருள்விளக்கம் எளிதாக உள்ள அதேவேளை, ICAO வின் பொருள் விளக்கம் பூரணமானது. சகல பொருள்விளக்கமும் நிறுவனத்திற்கு தீங்கு விளைவிக்கக்கூடிய இடர் பற்றி குறிப்பிடுகின்றன. விமானநிறுவனங்கள் அவற்றின் பாதுகாப்புக் கொள்கை, நோக்கத்திற்கு ஏற்ப பாதுகாப்பு பொருள் விளக்கத்தை விருத்திசெய்து கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இந்த ஏட்டில் FAA பொருள்வரையறை ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டதாகும்.

இடை!று

விமானநிலைய ஆளணியினர் இடையூறு எனும் பதம் பற்றி தெளிவான ஒரே கருத்தினை கொண்டிருத்தல்வேண்டும். ஆரம்ப காலத்தில் அனேக விமான நிலையங்கள் இடை!று எனும் பதத்தை இடர் எனும் பதத்திற்கு சமமாக பாவித்தனர். எனினும் இவை தொடர்புடைய பதங்களாயினும் வேறுபட்டன. இடை!று இருப்பது விமான நிலையத்திற்கு இடரை தரும். இடை!று என்பது மக்களுக்கு காயம், சுகவீனம், அல்லது மரணம் விளைவிக்கக்கூடிய, முறைமை, உபகரணம் அல்லது ஆதனத்திற்கு பாதிப்பினை அல்லது இழப்பை விளைவிக்கக் கூடிய, அல்லது சூழலுக்கு பாதிப்பை விவிக்கக்கூடிய நிலவுகின்ற சாத்தியமான புறநிலை என பொருள்வரையறை செய்யப்பட்டுள்ளது. இடை!று ஒரு விபத்திற்கு அல்லது சம்பவத்திற்கு முற்தேவையாகவுள்ள ஒரு புறிலையாகும். ஒரு இடை!று உயர்ந்த இடருடைய சந்தர்ப்பத்தை ஏற்படுத்தலாம் அல்லது ஏற்படுத்தாமல் விடலாம். விமானநிலைய ஆளணி இடை!றுக்கும், இடையூறு விவிக்கும் இடருக்குமிடையில் அறிந்துகொள்ளல் வேண்டும். SRM செயன்முறை விளைவுத் திறனுடன் தொழிற்படுவது, நிறுவனம் வீருப்பமற்ற அல்லது தீங்குவிளைவிக்கக்கும் புறநிலைகளை அல்லது சாத்தியமான புறநிலைகளை செயற்திறனுடன் அடையாளம் காணும்போது மாத்திரமே. விமானநிலையம் முதலில் இடை!றுகளை இனம் கண்டு அதன்பின் இடர்களை மதிப்பிட்டு குறைக்கும்.

இடர்கள்

இடையூறுகள் இடரை ஏற்படுத்தும். இடர் என்பது எதிர்பார்த்த கடின நிலையை ஏற்படுத்தக்கூடிய இடை!றின் சாத்தியமான வெளிப்பாடாகும்.

இடர் கீழ்வருமாறு வகைப்படுத்தப்படலாம்:

1) ஆரம்ப - இடையூறு ஒன்றின் இடரின் கடினநிலை மற்றும் சாத்தியம் முதலில் இனம்கண்டு மதிப்பிடுதல். தற்போதைய முறைமையில் முன்னரே உள்ள இடர்க் கட்டுப்பாடுகளின் தாக்கங்கள் உட்பட.

2) நடப்பு - தற்போது இடையூறு ஒன்றின் எதிர்வுகூறிய கடினம் அல்லது சாத்தியக்கூறு.

3) இறுதி - சகல இடர்க் குறைப்பும் நடைமுறைப்படுத்திய பின்னர் மற்றும் இடர்க்குறைப்புக்கள் அறுதியீடு செய்யப்பட்ட பின்னர் எஞ்சியுள்ள இடர்.

இடரை எவ்வாறு முகாமை செய்யலாம் என்பதை விளங்கிக் கொள்ள முன்னர் இடர் என்ன என்பதையும், அது எவ்வாறு இடை!றுடன' தொடர்புபடுகின்றது என்பதனையும் முற்றாக விளங்கிக்கொள்ளவேண்டும். இடரானது, சாத்தியம் (அல்லது நிகழ்தகவு) மற்றும் கடினம் ஆகிய இரு கூறுகளை இணைக் கின்றது. பாதுகாப்பு முகாமை முறைமை (SMS) அணுகு முறையில் இடரென்பது விரும்பத்தகாத சம்பவம் நிகழ்வதன் நிகழ்தகவு ஆகும். சிலவேளைகளில் இடர் கணிதரீதியாக ஒரு சமன்பாடு மூலம் (இடர் = சாத்தியம் x வெளிப்பாட்டின் கடினம்) குறிப்பிடுகின்ற போதிலும் இந்தச் சமன்பாட்டை பாவித்து கணியரீதியான பெறுமதியை கணிக்க முடியாது.

இடர்ச் சமன்பாடானது, அதன் பரிமாணம் இரண்டு கூறுகளை (காத்தியம் மற்றும் கடுமை ஆகியன) கொண்டிருப்பதனை பிரதிபலிப்பதாகும்.

இடர் குறைப்பு

இனங்காணப்பட் இடை!றொன்றின் இடரினை திருத்த அல்லது குறைக்க விமானநிலைய இயக்குனர் விருத்தி செய்துள்ள தெரிவு அல்லது மாற்றுத் தந்திரோபாயம். இடர்க்குறைப்பு, முறைமைமீது இடை!றின் தாக்கத்தை குறைக்க பயன்படுவதாகும். இடர்க்குறைப்பானது இடர்க் கட்டுப்பாடு எனவும் அழைக்கப்படும். அனேக இடர் முகாமைத்துவ தந்திரோபாயங்கள் நடுத்தர மற்றும் உயர்ந்த இடர் இடையூறுகள்பற்றியே குறிப்பிடுகின்றன. இடரை கவனத்திற் கொண்ட பின்னர் இடர் குறைந்த இடை!று ஏற்றுக்கொள்ளப்படலாம். இடர் முகாமைச் செயற்பாடுகள் கீழ்வரும் வகைகளுக்கு அமைய இடரை முகாமைசெய்ய சாத்தியமான தேர்வுகளை இனம்காண வேண்டும்.

a) தவிர்ப்பு - வேறு அணுகுமுறைத் தேர்வு அல்லது தொழிற்பாடு அல்லது விதிமுறையில் பங்குகொள்ளாமை / அனுமதிக்காமை.

b) ஏற்றுக்கொள்ளல்- இடருடன் தொடர்புபட்ட சாத்தியம், நிகழ்தகவு, விளைவை ஏற்றுக்கொள்ளல்.

c) கட்டுப்படுத்தல்- இடரை குறைக்கும் அல்லது நீக்கும் தெரிவு, மாற்றுவழியை விருத்தி செய்தல்.

d) மாற்றுதல்- இடரை வேறுபகுதிக்கு நகர்த்தல்.

அடிமட்டப் பாதுகாப்பு

விமானநிலையம் பாதுகாப்பு செயற்பாடுகளை மேம்படுத்த பாதுகாப்பு முகாமை முறைமையை (SMS) பயன்படுத்தும். மாற்றத்தை அளவிட நிலையமுகாமை பாதுகாப்பு செயற் பாட்டு அடிக்கோட்டை தாபித்தல் வேண்டும். பாதுகாப்பு செயற்பாடுகள் புறப்பாடுகளின் எண்ணிக்கை அல்லது விமானத்திற்கு நிரப்பிய எரிபொருள் அளவு போன்று தினசரி அளவிட முடியாது. பாதுகாப்புச் செயற்பாடுகள் நீடித்த காலத்தில் மதிப்பிடப்படும். SMS நடைமுறைப் படுத்தப்பட முன்னர் அடிக்கோட்டு மட்டம் நிர்ணயிக்கப் படும். விமானநிலைய முகாமை கடந்தகால பாதுகாப்பு செயற்பாடுகளை மீளாய்வு மற்றும் பகுப்பாய்வு செய்து செயற்பாடு ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடியதாக தீர்மானித்த காலத்தை இனங்காணுதல் வேண்டும். இது 3 மாதமாக, 6 மாதமாக அல்லது ஒரு வருடமாகவும் இருக்கலாம். தேர்வுசெய்த கால நீட்சிக்கு ஏறட்ப அதிக அமைதியை SMS இன் வெற்றியை மதிப்பிடலில் நிறுவனம் கடைப் பிடிக்கவேண்டும். பிரதான தீர்மானம் மேற்கொள்வோர் அடிக்கோட்டு பாதுகாப்புடன் ஒப்பிட்டு பாதுகாப்பு செயற் பாடுகள்பற்றி கிரமமான புத்தூட்டல்களை பெறுதல் வேண்டும். இந்த புத்தூட்டல் பாதுகாப்பு தொடர்புபட்ட இடரை குறைப்பதில் தகவல் ரீதியான தீர்மானமெடுக்க தீர்மானம் மேற்கொள்வோருக்கு உதவும்.

SMS விமாநிலையங்களுக்கு பின்வரும் இயலுமை தரும்:
(1) பாதுகாப்பு இடரை எதிர்வுகூறி முகாமை செய்ய.
(2) விபத்து / சம்பவம் நடைபெற்றபின் பாதுகாப்பை எவ்வாறு மேம்படுத்துவது என அறிய.

SMS தொழிற்துறைக்கு அறிமுகப்படுத்த முன்பிருந்தே விமானநிலையங்கள் இந்த இலக்கை கொண்டிருந்தன. SMS இன் பின்னர் விமானநியைங்கள் எழுந்தமான தனித்தனி பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளுக்கு பதிலாக, முழு விமானநியைமும் ஒருங்கமைந்த மிக விளைதிறனான முறை நோக்கி நகர்ந்தது. விமானநிலைய SMS இன் வெற்றி, சாத்தியமான இடை!றுகளை இனங்கண்டு, விபத்து நிகழக்கூடிய சாத்தியத்தை தீர்மானித்து அதன் பின்னர் ஏற்கமுடியாத இடர்களை குறைப்பதற்கு உரிய நேரத்தில் தீர்மானம் மேற்கொள்ள இந்த தகவல்களின் பயன்படுத்தலில் தங்கியுள்ளது. SRM உம் அதனுடைய விளைதிறனை கண்டு எதிர்கால இடை!றுகளை திட்டமிட குறைப்பின் கண்காணிப்பை உள்ளடக்கும். SRM உம் இதனையே செய்வதுடன், அது SMS இன் இதயமாக கொள்ளப்பட காரணமும் அதுவே. SRM முக்கியமாக இருப்பினும், அதன் விளைதிறனான பயன்பாடு மட்டும் பாதுகாப்புச் செயற்பாடுகளை மேம்படுத்தாது. விளைவு திறனான SRM இன் பிரயோகம் SMS இன் ஏனைய 3 கூறுகளான பாதுகாப்பு கொள்கை, உறுதிப்பாடு மற்றும் ஊக்குவிப்புடன் இணைந்தே செயற்படும். எந்தவொரு மூலகமும் தனியே தொழிற்படாது, ஒவ்வொரு கூறும் மற்றையவற்றிற்கு உள்ளீடுகளை வழங்கி ஆதரவாகச் செயற்படும். SRM விமானநிலைய SMS இன் முதன்மைத் தொழிற்பாட்டுக் கூறாகும். விமானநிலையங்களில் தினமும் இடர்களின் முகாமைக்கு SRM பயன்படும். விளைதிறனான SRM, சகல விமானநிலைய ஆளணியின் (நிலைய ஊழியர், விமானசேவைகள், வாடகைக்காரர், வியாபார பங்காளர்கள், ஏனைய நாட்டதாரர்) செயற்திறனான பங்களிப்பு தேவைப்படும். SRM விமான நிலைய நன்மைக்கு செயற்படுவதற்கு பறப்புத் தொழிற்பாடு சம்பந்தப்பட்டோர், அவசரகால பதிலிறுப்பிகள், தரைக் கையாளுனர், வசதிகள் வழங்குவோர் ஆகியோர் விமானத் தொழிற்பாட்டினை, பயணிகள் மற்றும் சரக்குகளின் பாய்வை அல்லது விமான போக்குவரத்தினை மேம்படுத்த தேவையான சொத்துக்களை குழப்பக்கூடிய புறநிலைகளை தொடர்ந்து அவதானித்து வருதல் வேண்டும்.

இடர் முகாமைத்துவம்

இடரினை முற்றாக நீக்க முடியாது. அனேக சந்தர்ப்பங்களில் இலக்கானது விருப்பற்ற வெளிப்பாட்டின் சாத்தியத்தினை குறைத்தல் அல்லது வெளிப்பாட்டின் கடுமையை ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய மட்டத்திற்கு குறைப்பதன் மூலம் இடரினை குறைத்தலாகும். இடரினை முகாமைசெய்தல் என்பது ஏற்றுக் கொள்ள முடியாத இடர்களை கட்டுப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுப்பதுடன், விமானநிலைய தொழிற்பாட்டின் ஒட்டுமொத்த பாதுகாப்பை மேம்படுத்துவதற்கு கிடைக்கும் வளங்களை பயன்படுத்துதலாகும். இடர்முகாமைத்துவம் என்பது தனியான அல்லது பல்லின இடை!றுகள் தொடர்புபட்ட இடர்களை கட்டுப்படுத்த பிரயோகிக்கப்படும் தீர்மானம் எடுத்தற் செயன்முறையாகும். விமானநிலையம் கட்டுப்படுத்த எப்போதும் பல இடை!றுகளை கொண்டுள்ளதுடன், அதன் இடர் முகாமைத்துவ செயன்முறை ஒவ்வொரு இடரினையும் மதிப்பிட்டு, வகைப்படுத்தி, கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகளை வரையறுத்து, அக் கட்டுப்பாடுகளை நடைமுறைப்படுத்த தேவையான வளங்களின் ஒதுக்கம் சம்பந்தப்பட்டது. இடர்களை கட்டுப்படுத்த வரையறுத்த வளங்களை சிறப்பாக பயனபடுத்த இது உதவும்.

இடர் வகைப்படுத்தல்

இடர்முகாமையில் முக்கியமான ஒரு பணி இடர்களை வகைப் படுத்ததலாகும். இடர் வகைப்படுத்தல் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய அடிப்படையில் இடர்களை தரப்படுத்தி இடர்களை ஒப்பிட ஒரு அடிப்படையாக தொடர்ந்து பயன்படுத்த முடியும்.

ஒவ்வொரு இடருக்கும் ஒரே அளவிடையை பயன் படுத்துதல் ஓபடீடு, முன்னுரிமை, விளைதிறனான முகாமை ஆகியவற்றை அனுமதிக்கும். ஒரு குறித்த இடை!றுநிலை தொடர்புபட்ட மதிப்பிட இடர்த் தாயம் ஒரு கருவியாகும். இடர்த்தாயம் ஒரு இடர் நிலையத்தின் முன்னரே தீர்மானிக்கப்பட்ட இடர்ச் சகிப்பு மட்டத்தில் பொருந்துமிடத்தை தீர்மானிக்க வழிகாட்டும். FAA மற்றும் ICAO வழிகாட்டியில் உள்ள இடர்த் தாயங்கள் கடுமையின் 5 மட்டங்கள் மற்றும் சாத்தியங்களின் 5 மட்டங்களை பிரதிபலிப்பதுடன், 5x5 (five-by-five) தாயமெனவும் அழைக்கப்படும். கடும்தன்மை அல்லது சாத்திய மட்ட எண்ணிக்கை எவ்வாறு இருப்பினும், ஒவ்வொரு மட்டத்திற்குமான பொருள்வரையறை ஒவ்வொரு நிலையத்தின் உள்ளூர் புறநிலைகள் மற்றும் இடர்ச் சகிப்பினை பிரதிபலிக்க வேண்டும். விமானத்துறையில் அதிகமாக பாவிக்கப்படுவது 5x5 இடர்த் தாயமாகும். ஒவ்வொரு விமானநிலையமும் கீழே படம் 1 இல் காட்டியவாறு அதன் தேவை, சிக்கல் நிலைக்கு பொருத்தமான தாயத்தை தெரிவுசெய்தல் வேண்டும்.

கடுமை / சாத்தியம்	**பாதுகாப்பு இடர் இல்லை**	**குறைவு**	**அதிகம்**	**இடை!று**	**பேரழிவு**
அடிக்கடி	L5	M13	H20	H22	H25
நிகழக்கூடியது	L4	M12	M15	H21	H24
குறைவானது	L3	L8	M14	M17	H23
மிக குறைவானது	L2	L7	L10	M16	M19
மிகவும் நிகழமுடியாது	L1	L6	L9	L11	M18

குறைவு	நடுத்தரம்	அதிகம்
நடவடிக்கை தேவையில்லை	கண்காணி, இடரை குறைக்கமுடியுமா எனத் தீர்மானி	நடுத்தர அளவுக்கு இடரை குறைத்தல் வேண்டும்.

படம் 01: AASL க்கான திட்டமிட்ட இடர்த் தாயம்

இடர்களை இனம்கண்டு வகைப்படுத்தும்போது, FAA- அகக் கட்டளை 5200.11 இனால் ஏற்கப்பட்ட இடர் நிகழ்தகவிற்கான தரரீயான தேர்வுநிபந்தனைகள் வருமாறு:

	NAS முறைமை ATC தொழிற்பாடு	**NAS முறைமை**		**ATC தொழிற்பாடு**		**பறப்பு விதிமுறை**	**விமான நிலையம்**
		தனியான உருப்படி / முறைமை	**ATC சேவை NAS மட்ட முறைமை**	**ஒரு வசதிக்கு**	**NAS அடங்க**		**விமானநிலையம் சார்ந்த**
அடிக்கடி **A**	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ தொழிற்படு மணித்தி $\geq 1x1^{-3}$	3 மாதத்திற்கு ஒரு தடவை நிகழ எதிர்பார்க்கப்படும்	முறைமையில் தொடர்ந்து இடம்பெறுதல்	வாரத்தில் ஒரு முறைக்குமேல் நிகழ எதிர்பார்க்கும்	1-2 நாட்களுக்கு ஒரு தடவை எதிர்பார்க்கும்	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ தொழிற்படு மணித்தி $\geq 1x1^{-5}$	வாரம் அல்லது 2500 புறப்பாடு, முதல்' நிகழுதலின் ஒரு தடவைக்கு மேல்
நிகழக்கூடியது **B**	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ தொழிற்படு மணித்தி $\leq 1x1^{-5}$	ஆண்டிற்கு ஒரு தடவை நிகழ எதிர்பார்க்கப்படும்	முறைமையில் அடிக்கடி நிகழுமென எதிர்பார்த்தல்	மாதத்தில் ஒரு முறை நிகழ எதிர்பார்க்கும்	மாதத்தில் பல தடவை எதிர்பார்க்கும்		மாதம் அல்லது 250000 புறப்பாடு, முதல்' நிகழுதலின் ஒரு தடவைமட்டில்
குறைவானது C	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ $1x1^{-7} \geq$ தொழிற்படு மணித்தி $\geq 1X1^{-5}$	வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் பல தடவை நிகழ எதிர்பார்க்கப்படும்	முறைமையின் வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் பல தடவை எதிர்பார்த்தல்	ஆண்டில் ஒரு முறை நிகழ எதிர்பார்க்கும்	3 ஆண்டுக்கு ஒரு தடவை எதிர்பார்க்கும்	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ $1x1^{-7} \leq$ தொழிற்படு மணித்தி $\leq 1X1^{-5}$	ஆண்டு அல்லது 2.5 மில்லியன் புறப்பாடு, முதல்' நிகழுதலின் ஒரு தடவைமட்டில்
மிக குறைவானது D	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ $1x1^{-9} \geq$ தொழிற்படு மணித்தி $\geq 1X1^{-7}$	நிகழ்வது சாத்தியமற்றது ஆனால் வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் நிகழலாம்	முறைமையின் வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் சில தடவை எதிர்பார்த்தல்	10 – 100 ஆண்டில் ஒரு முறை நிகழ எதிர்பார்க்கும்	3 ஆண்டுக்கு ஒரு தடவை எதிர்பார்க்கும்	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ $1x1^{-9} \leq$ தொழிற்படு மணித்தி $\leq 1X1^{-7}$	10 – 100 ஆண்டு அல்லது 25 மில்லியன் புறப்பாடு, முதல்' நிகழுதலின் ஒரு தடவைமட்டில
மிகவும் நிகழ முடியாதது **E**	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ தொழிற்படு மணித்தி $\leq 1X1^{-9}$	உருப்படியின் வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் நிகழ்வது சாத்தியமில்லை.	நிகழ்வது சாத்தியமற்றது ஆனால் வாழ்க்கைச் சக்கரத்தில் நிகழலாம்	ஒவ்வொரு 100 ஆண்டில் ஒரு முறை நிகழ எதிர்பார்க்கும்	30 ஆண்டுக்கு ஒரு தடவை எதிர்பார்க்கும்	ஒரு தொழிற்பாட்டில் நிகழ்வதற்கான நிகழ்தகவு/ தொழிற்படு மணித்தி $\geq 1x1^{-9}$	ஒவ்வொரு 100 ஆண்டிலும்' ஒரு தடவ மட்டில் எதிர்பார்க்கப்படும்

படம் 2: இடர் நிகழ்தகவுக்கு தரரீதியான ரோ்வுநிபந்தனை

AASL இல் இடர் முகாமைத்துவ சாதனம்

BIA, MRIA ஆகிய இரு சர்வதேச விமான நிலையங்கள், RMA, மட்டக்களப்பு ஆகிய இரண்டு உள்ளூர் விமான நிலையங்கள் என 4 விமான நிலையங்களை முகாமை செய்வதற்கு மேலாக நாட்டின் விமான நிலையங்களை அபிவிருத்தி செய்கின்ற, இலங்கை அரசின் சட்டநியதி சேவைவழங்குனர் என்றரீதியில், AASL இன் சேவைகள் கம்பனித் தொழிற்பாடு மற்றும் நிதிசார் செயற்பாடுகளை மட்டுமன்றி, நாட்டின் விம்பத்தையும் அச்சுறுத்துகின்ற பலவகை இடர்களுக்கு ஆனாகக்கூடியவை. எனவே, AASL இல் இடர் முகாமைத்துவம், அதன் கூட்டிணைவு ஆளுமைச் சட்டகத்தின் முக்கியமான மூலகமாகின்றது. அத்துடன், AASL இன் அகக்கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் விளைதிறன் மற்றும் இடர்முகாமைத்துவத்திற்கு சிரேட்ட முகாமை பொறுப்பாகும். கம்பனி மட்டத்தில் AASL அதன் நீண்டகால குறிக்கோள்களை அடைவதிலிருந்து தடுக்கக் கூடிய இடர்கள் கூட்டிணைவுத்திட்ட கண்ணோட்டத்தின் கீழ் பகுப்பாய்வு செய்யப்படும். AASL இன் குறுங்கால, இடைநிலைக்கால குறிக்கோள்கள் தொடர்பான இடர்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு ஆண்டுதோறும் உருளும் 5 ஆண்டு கூட்டிணைவுத் திட்டம் தயாரித்தலில் கவனத்திற் கொள்ளப்படும்.

AASL இல் இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பு

AASL இன் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைக் குழு (AMC) இடர் முகாமைத்துவ விதிமுறைகளை கண்காணித்து சபைக்கு அறிக்கை சமர்ப்பிக்கும். எனினும், AASL இன் சகல மட்டங்களிலும் கவனம் செலுத்துதல் கடினமானது. கம்பனி அகக்கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகள் இடர்களை இனம்கண்டு குறைக்கும் வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டது.

கம்பனியின் தரரீதியான இடர் சகல செயிற்பாடு மற்றும் உதவித் தொழிற்பாடுகளை அடக்கி கீழிருந்து மேல் நோக்கிய பகுப்பாய்வு அணுகுமுறைகளின் ஊடாக மதிப்பிடப்படும். எல்லாத் தொழிற்பாட்டுப் பிரிவுகளும் விமான நிலையத்தின் தொடர்ச்சியான செயற்பாட்டினை தக்கவைப்பதற்கு முக்கிய தொழிற்பாட்டுப் பகுதிகள் தொடர்பில் இடர் மற்றும் வியாபார தொடர்ச்சிச் செயன் முறையினை (BCP) மீளாய்வு செய்வற்காக இடர்களை இனம்காணும் பொறிமுறையை நன்கு நடைமுறைப்படுத்த கேட்கப்பட்டுள்ளன.

AASL இன் சாத்தியமான, ஒன்றித்த பல அடுக்கு இடர்கள் மற்றும் BCP யின் பிரதான மூலகங்கள், இனம் கண்ட இடர்களை தேடி ஆவணப்படுத்தவும், தடை செய்யும் மற்றும் பதிலிறுக்கும் விதிமுறைகளை புத்தூட்டவும் அவற்றின் விளைதிறனை உறுதிசெய்ய செயற்திட்டங்கள் மற்றும் விதிமுறைகளை ஏற்படுத்தவும் தொழிற்பாட்டு இடர்ப் பதிவேடு தாபிக்கப்படுவதனை உட்படுத்தும்.

இனங்காணப்படும் தொழிற்பாட்டு இடர்கள் சாத்திய சேவை விநியோக தரங்களின் தரக்குறைப்பு, பாய்வு முகாமைக்கு எதிர்பார்க்கப்படாத தடைகள், காலம் கடந்த வசதிகளின் பராமரிப்புச் சவால் ஆகியவற்றை அடக்கும்.. வசதி தரவுயர்வு, செயற்திட்டங்களை பிரதியீடு செய்தல் ஆகியவற்றில் தொடர்ச்சியான முதலீடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. பயணிகள்மீதான தாக்கத்தின் குறைப்பை உறுதிசெய்வதற்காக சேவை விநியோக தரங்ம தொழிற்பாட்டு விதிமுறை மற்றும் உறுமுரிமைத் திட்டங்களின் தொடர்ச்சியான கண்காணிப்பு போன்ற ஏனைய பொருத்தமான கட்டுப்பாடுகள் தாபிக்கப்பட்டன. தேவையெனில் சம்ந்தப்பட்ட தரப்பினரின் பதிலிறுப்பை சோதிப்பதற்கான கிரமமான பயிற்சி நடவடிக்கைகள் நடத்தப்படும்.

01. பாதுகாப்பு (Safety) மற்றும் காப்பு (Security) இடர்கள்

பாதுகாப்பு இடர்கள்

கீழ்வருவன உட்பட விமானப்புலம் தொடர்பு பாதுபாப்புக்கு பாதுகாப்பு அலகு பொறுப்பாகும்.

a) விமானப்புல நிர்மானம்
b) வனவிலங்கு இடை!றுகள்
c) அந்நிய பொருட் கழிவுகள்
d) விமானப்புல இடஅமைப்பு
e) கடுமையான கால நிலை
f) விமானத்தள வாகன செலுத்துகை.

மேற்படி பகுதிகள் தொடர்பில் இனங்காணப்பட்ட சில இடர் அக்கறைகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

1. மீளமைப்புப் பாதை தொழிற்பாட்டுப் பகுதியை குறுக்கறுத்தால்என்ன நிகழும்.

2. தற்காலிக மீளமைப்புப் பாதைகள் விரைவு வதடகை விமான வெளிச்செல்லற் பாதையை குறுக்கறுத்தல்.

3. விமானநிலையத்திற்கு அருகில் நிலநிரப்பல்

4. விமானநிலையத்திற்கு அருகில் விரயநீர் சுத்திகரிப்பு பொறி இருத்தல்.

5. விமானநிலையத்தில் அல்லத அருகில் சதுப்புநிலம், புற்தரை அல்லது காடுநிறைந்த பகுதி இருத்தல்.

6. விமானநியைத்திற்கு அருகில் தூர்வாரப்பட்ட கழிவுப் பொருட் குவியல் இருத்தலின் இடர்.

7. ஒரு குறித்த இனத்தினருக்கு சாதகமான குடியிருப்பு புறநிலைகளை அபிவிருத்தி செய்வதனால் ஏற்படும் இடையூறுகள் சம்பந்தப்பட்ட இடர்.

8. புதிதாக பண்படுத்தப்பட்ட பகுதிகளில் தேவையற்ற பொருட்களை போடுதலின் இடையூறுகள் இடர்.

9. ஒதுக்கப்படாத பகுதிகளுக்கு அருகில் உலங்கு வானூர்தித்தள இடையூறுகள் இடர்.

10. சிக்கலான விமானத் தளவமைப்பு, குறுக்கறுத்தல் இடர்.

11. வாடகைவிமானப் பாதை எந்தளவு கிட்ட உள்ளது, ஓடுபாதையை குறுக்கறுக்கும் விலக்கெல்லை.

12. வாடகைவிமானப் பாதையாகவும் ஓடுபாதையை பயன்படுத்தும் இடையூறுகளின் இடர்

13. சந்தர்ப்ப விழிப்புணர்வை தாக்கத்திற்கு உள்ளாக்கும் நீட்டிய நகர்வுகள், வெறுப்பேற்றங்கள், பருவகாலப் புறநிலை போன்றவற்றின் இடர்.

14. முறையற்ற விதத்தில் நிறுத்தப்பட்ட, ஒளியேற்றப்பட்ட வசதிகளைக்கொண்ட வாகனங்கள், பாவனைக்கு முன்னர் சோதனை செய்யப்படாத இடர்.

காவல் இடர்கள்

விமானநிலைய பாதுகாப்பு, பயணிகள் போக்குவரத்தில் அதிகரிப்பு மற்றும் சிவில் விமானசேவை இயற்கையாக கொண்டுள்ள அச்சுறுத்தல் காரணமாக தொடர்ந்தும் சாவல்களுக்கு முகங்கொடுக்கின்றது.

ISIS போன்ற உலக பயங்கரவாதம், போதைப்பொருட் கடத்தல், ஆபத்தான திண்மங்கள் மற்றும் திரவங்கள், தொற்றுக்காப்பு செய்யப்படாத தாவர, விலங்குகள், ஒழுக்கமற்ற பயணிகள், பயணிகள், விமானம் மற்றும் நிலைய சொத்துகளுக்கு எதிரான துர்நோக்க செயல், எல்லைப் பாதுகாப்பு அச்சுறுத்தல் போன்ற இடர்களில் அதிகரித்த போக்கு பிரதேசத்தில் காணப்படுகின்றது.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

இடர்குறைப்பு அல்லது கண்காணிப்பு நுட்பங்கள் பயன் படுத்தப்படமுன்னர் AASL மீது சாத்தியமான தாக்கம் உயர்ந்த நிலையில் உள்ளது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

AASL, விமானசேவைகள் மற்றும் பிற நாட்டதாரர்களின் ஒருமித்த முயற்சியால் பகாப்பு அடையப்படுகின்றது.

இதற்கு சமாந்தரமாக உயர் முகாமையிலிருந்து கீழ் நோக்கிய விளைதிறனான பாதுகாப்புக் கலாச்சாரம் தொடர்ந்து முன்னுரிமையாக உள்ளது.

பாதுகாப்பு இடையூறுகள் மற்றும் நிகழ்வுகளை அறிக்கையிடுதல் சகல மட்டத்திலும் ஊக்குவித்து கண்காணிக்கப்படுகின்றது. முன்னைய ஆண்டைப் போன்றே விமானநிலைய ஊழியர் / பயணிகள் காயங்கள், நிலையத்தில் விமான விபத்துக்களின் வீதமாக பாதுகாப்பை அளவிடுதல் தொடர்ந்தும் AASL இன் முக்கியமான செயற்திறன் காட்டியாக உள்ளது. AASL சகல தொழிற்பாட்டு பகுதிகள், சுற்றுவட்டாரம், வாசல் மற்றும் பராமரிப்புப் பகுதி ஆகியவற்றில் அதன் தொழிற்பாடுகள் அடங்கும் பல்வேறு நியமங்கள், தொழிற்பாட்டு விதிமுறை ஆகியவற்றை AASL கிரமமாக மீளாய்வுசெய்யும். AASL க்கு ஏற்புடையபடி, பாதுகாப்பு முகாமையின் பிரதான அக்கறை முன்னர் முகம் கொடுத்த இடர்கள் மட்டுமல்லாது, பல்வேறு இடர்களுக்கு, விசேடமாக விமானத் தளத்தின் இடருக்கு வழி ஏற்படுத்தும் சாத்தியமான இடர்களில் கவனம் செலுத்துவதாகும். உதாரணமாக, பறவைகளின் குடித்தொகைப் போக்கு விபத்துக்களுக்கு முக்கிய காரணியாக இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

இந்த இடரை தவிர்க்கும் பொருட்டு Avifauna மதிப்பீடு மற்றும் முகாமை போன்ற முக்கிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. அத்துடன், AASL இன் பறவைகள் இடையூறுகள் கட்டுப்பாட்டு அலகானது, கொழும்பு பல்கலைக் கழக விலங்கியற் பிரிவின் வெளிக்கள பறவைகள் கற்கைக் குழுமத்தின் BIA மற்றும் MRIA இன் கற்கைகளின் அடிப்படையில் விதந்துரைகளை நிறைவேற்றி வருகின்றது.

AASL இன் விமானசேவை பாதுகாப்புப் பிரிவு BIA மற்றும் MRIA ஆகிய விமானநிலையங்களில் கீழே கூறப்பட்ட பகுதிகளின் சிவில் விமானசேவை தொழிற்பாடுகளின் பாதுகாப்பிற்கு பொறுப்பாகும்:

a) அடைகைக் கட்டுப்பாடு
b) விமானப் பாதுகாப்பு
c) பயணிகளும் கொண்டுவரும் பொதிகளும்
d) வைத்திருக்கும் பொதிகள்
e) சரக்கு, தபால், உணவுவழங்கல் மற்றும் களஞ்சியம்
f) அவசரகால, உறுமுரிமை முகாமை
g) கண்காணிப்பு, புலன்விசாரணை, உயவுபார்க்கல்
h) ஆட்சேர்ப்பு, பயிற்சி மற்றும் செயன்முறை மீளாக்கம்.

02. விதிமுறை மற்றும் அதிகாரநிலை இடர்கள்

நிதிசார் சுயஇயக்கத்தை கட்டுப்படுத்தும் அதிக விதிமுறைகள் மற்றும் சிவப்பு நாடாக்கள் ஊடாக ஏற்படும் தொழிற்பாட்டு இடர் AASL இன் வளர்ச்சி மற்றும், ஒப்பீட்டு அனுகூலத்தை மட்டுப்படுத்தி AASL இனை செயற்பாட்டால் தூண்டப்படும் ஒரு அமைப்பாக அன்றி ஒத்திசைவினால் தூண்டப்படும் நிறுவமாக மாறச்செய்யும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

AASL மீதான சாத்தியமான தாக்கம் உயர்வானது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

கிடைக்கின்ற ஒரேயொரு இடர்குறைப்பு நுட்பம் “ஒத்திசைவு„ .

03. கொள்கைகள், விதிமுறைகளின் மாறுபடற்தகவு

சரியான வியாபார தீர்மானத்தை சரியான வியாபாரச் சூழலில் சரியான நேரத்தில் மேற்கொள்ளும் முகாமையின் இயலுமை அரசாங்க மற்றும் உரிய அமைச்சு மற்றும் நிதியமைச்சின் நிருவாக ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகார அமைப்பின் கொள்கை மாற்றங்களால் குழம்பப்போவதன் காரணமாக, அரசியல்சார் இடர்களும் AASL இன் வளர்ச்சியை மட்டுப்படுத்தும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

AASL மீதான சாத்தியமான தாக்கம் உயர்வானது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

உரிய அமைச்சு மற்றும் பிற அமைச்சுக்களுடன் கலந்தாய்வு மற்றும் விட்டுக்கொடுப்புகள் மூலம் தேவைகளை விரைவாக செய்து முடித்தல்.

04. தேசிய சேவையான ஸ்ரீலங்கன் எயர்லைன்ஸில் அதிகமாக தங்கியிருத்தல்

BIA யின் பயணிகளின் அளவில் 50% பங்கினை கொண்டுள்ள ஸ்ரீலங்கன் எயர்லைன்ஸ் AASL இன் பெரிய வாடிக்கையாளர்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

AASL இனை உயர்மட்ட கட்டமைப்பு இடருக்கு ஆளாக்குதல், சந்தை மற்றும் வாடிக்கையாளர் தள அடிப்படையில் பேரம் பேசல் இயலுமையை கடுமையாக பாதிக்கும். AASL மீதான சாத்தியமான தாக்கம் உயர்வானது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

விமானநிலைய இயக்குனர், தேசிய விமான சேவை ஆகிய இரண்டினதும் வியயாபாரத் திட்டங்களை ஒருங்கிணைக்க AASL தொடர்ந்து முயற்சிக்கின்றது. நாட்டின் விமானத்துறை பெரும் திட்டமானது திறந்த வெளிக் கொள்கையில் சமநிலை ஏற்படுத்தி தேசிய விமான சேவையின் நாட்டங்களை பாதுகாக்கும் தந்திரோபாயங்களை கொண்டுள்ளது.

05. தகவற்தொழில்நுட்பம் சார்ந்த இடர்கள்

இன்று கீழ்வரும் காரணங்களால் IT தொடர்புபட்ட இடர்க் குறைப்பு நுட்பங்கள் முக்கியம் அடைந்துள்ளன:

சமூக ஊடகங்களின் பயன்பாடு

சமூக ஊடக நுட்பங்களின் பயன்பாடு பல துறைகளில் விரிவடைகின்றது. உதா: பயனாளிகள் சமூகம், வியாபார இணைவுகள், வர்த்தகம். சாத்தியமான இடர் அந்தரங்க தரவுகளுக்கு அங்கீகரிக்காத அடைவு, ஒழுங்குபடுத்தல் அல்லது சட்டமீறுகை. AASL இன் நடப்புக் கொள்கைகள் தயார்நிலையில் பிரயோகிக்க முடியாதவை.

சாதனங்களின் விரைவான விரிவாக்கம்

பல சாதனங்கள் மற்றும் தொழிற்பாட்டில் விரைவான விரிவாக்கம். (உதா: 15 மில்லியனுக்கும் அதிகமான iPads இன்று புழக்கத்தில்). கம்பனிகளுக்கு இடையில் M-வர்த்தகத்தை அனுமதிக்கும் தொழில்நுட்பங்கள் முக்கிய SSAL தரவுகளின் இழப்பு, பாதுகாப்பு, ஒத்த முகாமை மற்றும் பிரயோக விருத்திச் சவால் போன்ற புதிய இடர்களை அறிமுகப்படுத்துகின்றது.

விரிவடையும் இணைய-அச்சுறுத்தற் போக்கு

2016 குறும்புச் செயல்கள் அதிகரித்த ஆண்டானால், 2017 குறும்பர் கண்டுபிடிப்பு ஆண்டென SurfWatch Labs இன் பிரதான பாதுகாப்பு தந்திரோபாய வகுப்பாளரான Adam Meyer கூறினார். அவர் கம்பனிகள் உருவாகும் இணைய அச்சுறுத்தற் போக்கினை இனங்காண்பதற்கு உதவும்பொருட்டு பாரிய, வேறுபட்ட தரவுகளை பகுப் பாய்வு செய்கின்றார். "2017 அதிகரிக்கும் புதிய குறும்பு வேலை ஆண்டு„ என அவர் கூறியுள்ளனார். கடந்த காலங்களில் இணையப் பாதுகாப்பு IT பிரிவின் முக்கிய பணியாக கருதியபோதிலும் இப்போது அவ்வாறில்லை என Meyer விபரித்தார். மிடுக்கான கம்பனிகள் படிப் படியாக முறைமைகளுள் பாதுகாப்பினை புகுத்துகின்ற போதிலும், குறும்பர்கள் கலாச்சாரமும் கூர்ப்படையும். இணைய குற்றவாளிகள் பணநோக்கினை கடைப்பிடிக் கின்றனர். மிடுக்கான கம்பனிகள் வருமுன் காப்போராக கொள்கைகள் இயற்றவேண்டுமென Meyer குறிப்பிட்டார். பணயஉறுப்பு (Ransomware) தாக்குதல் விரைவாக அதிகரிக்கக் காரணம், அவற்றை இயக்குதல் செலவு குறைந்ததும், இதிலிருந்து பாதுகாக்க கம்பனிகள் ஏற்ற நடவடிக்கை எடுக்காததும் என அவர் குறிப்பிட்டார்.

எனவே, AASL இல் தகவற் தொழில்நுட்ப கட்டமைப்பு மற்றும் முறைமையின் விளைதிறன் மற்றும் பாதுகாப்பு இக்கட்டு நிறைந்ததால் நம்பகமான, பாதுகாப்பான தொழிற்பாட்டினை உறுதிசெய்தல் கடினமானது. சில முக்கிய IT தொடர்புபட்ட இடர்கள் (எமது அந்தரங்க, உணாடதிறனான, பாதுகாப்ர் தொடர்புபட்ட தகவல்கள் மீதான குறும்பர் மற்றும் வைரஸ் இடர்கள், தீச்சுவர் நுட்பம் உட்பட) மின்னல் காரணமாக IP PABX வலையமைப்பு, சாதனங்கள், தொலைபேசி செயலிழப்பு, analog gateways செயலிழப்பு, இலத்திரனிய அஞ்சல், web DNS, Sam, BMS, PA, விமானத்தள மின்னல் கட்டுப்பாடு, VDGS, தீ எச்சரிக்கை முறைமை, கடிகார முறைமை, FID முறைமை ஆகியன உட்பட EDGE போன்ற முறைமைகளின் வன்னுறுப்பு செயலிழப்பு ஆகியன முக்கியமாக வலையமைப்பின் மின்னல் தாக்கம் மற்றும் மின்கம்பிகளால் ஏற்படுகின்றன.

பொதுவாக, முறைமைகளின் செயலிழப்பு கடுமையான IT தொடர்புபட்ட இடர்கள் ஏற்பட வழிவகுக்கும்.

தந்திரோபாய தகவல் முறைமைகள் (SISs) இல்லாமை

இன்று பிராந்திய விமான நிலையங்கள் "Cloud Computing" நுட்பத்தை பரீட்சிக்கவும், விமானசேவை வழங்குவதன் மூலமாக சேகரித்த பாரிய தரவுகளை பயன்படுத்தி அதிகளவில் SIS மற்றும் IoT (பொருட்களின் இணையம்) இனை பயன்படுத்தத் திட்டமிடுகின்றன. அவர்களின் நோக்கம் கிடைத்த தரவுகளை தகவல்களாகவும், பின்னர் அறிவாகவும் இறுதியாக தரவுகளின் விரிவான பகுப்பாய்வு மூலம் போட்டி அனுகூலத்தை பொறும் நோக்கில் ஆழ்ந்த அறிவினை பெறுவதாகும்

எனினும், AASL இன்னும் வரலாற்றுத் தரவு அடிப்படையில் அமைந்த துறைசார்ந்த தகவல் முறைமையில் மாத்திரம் தங்கியுள்ளதுடன், ஒரு SIS கூட தொழிற்பாட்டில் இல்லை.

எதிர்காலத்தில் AASL ஆசியப் பிரதேசத்தின் மிகுந்த வினைத் திறனான, சினேக" ர்வ முன்னணி விமானசேவை வழங்குனர் எனும் இறுதி அபிவாசையை அடைதலுக்கு இது ஒரு பாரிய தடையாக அல்லது இடராக இருக்கும். ஏனெனில், போட்டி அனுகூலம் இள்றி AASL அங்கு சென்று போட்டி அனுகூலம் பெறமுடியாது. AASL, SIS இனை பயன்படுத்தி தரவை ஆழ்ந்த அறிவாக மாற்ற வேண்டும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

இறுதியில், IT தொடர்புபட்ட இடர்கள் தொழிற்பாடுகளுக்கு குழப்பம் விளைவிப்பதால், பயணிகள் அதிருப்தி, போட' டி அனுகூல இழப்பு ஆகியன AASL இல் கொண்டிருக்கக் கூடிய தாக்கம், எந்தவொரு இடர் குறைப்பு நட்பங்களையும் பிரகோகிக்க முன், உயர்வானதாக வரிசைப்படுத்தப்படும்.

எனினும், நவீன மற்றும் பொருத்தமான இடர்க் குறைப்பு கருவிகள் பாவிக்கப்படுவதனால், ஈற்று இடர் குறைவானதாக அல' லது மத்திய தரமானதாக வகைப்படுத்தப்படலாம்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

இடர்கள் விரைவாக ஏற்படுதலால், வரலாற்றுரீதியான ஆய்வு போதுமானதல்ல. உருவாகும் இடர்கள் மற்றும் நிறுவனத்துள் நடப்புப் பாவனை ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் வடிமைத்து நடைமுறைப்படுத்தப்படும் புதிய IT ஆய்வுத் திட்டங்கள் HR, IT மற்றும் சட்டப் பிரிவுகளையும் உள்ளடக்க வேண்டும்.

குறும்பர் மற்றும் சட்டத்திற்கு எதிராக ஊடுருவுவோர்களால் தடைசெய்வதற்காக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட பாதுகாப்புக்கு மேலதிகமாக வலையமைப்பு கையடைகைக் கட்டுப்பாடு, ஊடுருவல் மற்றும் கண்டுபிடித்தலுக்கு விசேடமான கவனம் செலுத்துவதுடன், உயர்தர முறைமை அனுமதியளித்தல் கட்டுப்பாடுகள்.

IT சேவைகளில் தடை மற்றும் முறைமை உறுமுரிமைத் தவறுகை விமானநிலைய தொழிற்பாடுகளை குழப்பக கூடும். இந்த இடர்களை கையாள தடுப்புப் பராமரிப்பு, கண்டுபிடித்தற் கண்காணிப்பு, சமாளித்தல் நடவடிக்கை ஆகியன நடைமுறைப்படுத்தப்படும். பாதுகாப்பு இடர்கள் மட்டுப்படுத்திய வலையமைப்பு அடைகை, உட்புகுனர் கண்டுபிடித்தல் முறைமையை நிறுவுதல், இடர் மற்றும் கெடுதல்கள் தொடர்பாக முகாமைக்கு எச்சரிக்கை விடுக்கும் பாதுகாப்பு கண்காணிப்பு சாதனம் ஆகியன உட்பட தடுப்பு மற்றும் கண்காணிப்பு நடவடிக்கைகள் மூலமாக பாதுகாப்பு அச்சுறுத்தல்கள் குறைக்கப்படும்.

தொடர்ச்சியான இடர் மதிப்பீடு மற்றும் முகாமையை உறுதிசெய்ய IT ஆளுமைச் சட்டகம் மற்றும் IT இடர் முகாமைத்துவ சட்டகம் ஆகியன தாபிக்கப்பட்டுள்ளன. IT செயற்திட்டங்கள் கம்பனித் தந்திரோபாயங்களுக்கு இசைவாக இருப்பதனை உறுதிசெய்ய, வருடாந்த மீளாய்வுகள் மேற்கொள்ளப்படும். IT வழக்கிழப்பு நிலை காலாந்தம் மீளாய்வு செய்யப்படும். உருவாகும் IT பாதுகாப்பு இடர்கள் கண்காணிக்கப்பட்டு, இடர் விழிப்புணர்வை அதிகரிக்க முன்னோடி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. AASL நடைமுறைப்படுத்தும் சில குறிப்பான இடர் குறைப்பு நுட்பங்களாவன:

கட்புல/ மிகை இழைய வலையமைப்பினை தொழிற் படுத்தல், நேரிணைப்பு UPS மற்றும் பாதுகாப்பிகள், ஒன்றிற்கொன்று பிரதியீடு செய்வத்கான உத்தரவாத அடிப்படைக் கொள்வனவு, உதிரிச் சாதன தொக்கின் பராமரிப்பு, திட்டமிடக்கூடிய தர்க்க கட்டுப்பாட்டாளர் (PLCs) மற்றும் சகல உள்வருனர் போன்றவற்றிற்கான எழுச்சிக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனங்கள்.

மேலும், முறைமை தடைகளை தடுத்து, குறைப்பதற்கு முன்கண்காணிப்பு பொறிமுறை மற்றும் பின்கண்காணிப்பு மற்றும் கண்டுபிடிப்பு முறைமைகள் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. அத்தகைய முன்கண்காணிப்பு முறைமையான தவறுகள் கண்காணிப்பு முறைமை வரைபட ரீதியாக நடப்புநிலை மற்றும் தவறுகளை காட்டுவதுடன், எதிர்கால வீழ்ச்சி பற்றி எச்சரிக்கின்றது.

உடனடியாக தீயினை கண்டுபிடித்து நட்டம் அல்லது பாதிப்பினை குறைப்பதற்கு தீ கண்டுபிடிப்பு முறைமை மற்றும் உறுமுரிமைத் திட்டங்கள் உள்ளன.

விமானநிலையத்திலுள்ள தரவுநிலையம் வலையமைப்பு மாதிரியாக்கம், சேவைவழங்கி மாதிரியாக்கம் மற்றும் ஒன்றிப்பு மற்றும் களஞ்சிய மாதிரியாக்கம் போன்ற உயர் தொழில்நுட்பங்களுக்கு ஆதரவு வழங்கும்.

தற்போது AASL ஆனது, BIA- கட்டுநாயக்கவில் அமைந' த பேரழிவு மீட்பு (னுசு) நிலையத்திலிருந்து IT முறைமை எந்திர இழப்பு நேரக் குறைப்பினை ஏற்படுத்தக்கூடியதாக வியாபார தொடர்ச்சிச் சேவைகளை மேற்கொள்கின்றது. தற்போதைய DR தலத்தின் மாதிரிக் கட்டிடக்கலை, எதிர் காலத்தில் MRIA க்கு கொண்டு செல்வதற்கான அதிக நெகிழ்வுத் தன்மையை தருகின்றது.

06. ERP முறைமை இல்லாமை

ஒன்றித்த ERP தீர்வு கிடைக்காமை, நம்பத்தகு பரி" ரண முகாமைத் தகவல் கிடைக்க ஆதரவு வழங்குகிறது.

தற்போது இது ஏற்கனவே தெரிவிக்கப்பட்ட ஏனைய சகல இடர்களுக்கும் எதிரான விளைவினை தரக்கூடிய தகவல் வகையின் தோற்றமாக உருவெடுத்துள்ளது.

தற்போது சிறிய அளவிலான நிறுவனங்கள்கூட தமது தொழிற் துறையினுள் ஒப்பீட்டு அனுகூலத்தை தருகின்ற நம்பகமான முகாமைத் தகவல்களை பெறும் நோக்கில், விரிவான ERP தீர்வினை நிதிசார்ந்த மற்றும் நிதிசாராத செயற்பாடுகளுக்கு பயன்படுத்துகின்றன.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

துற்போது இடர் உயர்ந்ததாக வகைப்படுத்தப்படும்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

குறிப்பிட்ட இடரினை குறைப்பதற்கு AASL முன்னர் எடுத்த இடர் குறைப்பு ஆணுகுமுறை தோல்வியில் முடிந்தது. இருப்பினும், தற்போது IT, SCM மற்றும் நிதிப்பிரிவு ஆகியன ERP தீர்வினை அறிமுகப்படுத்துவதற்கு கூட்டாக செயற்பட்டு வருவதுடன், அனேகமாக சில ஆண்டுகளில் நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

07. கடன் இடர்

இது கடன்படுனர் கடனை உரிய காலத்தில் மீளச்செலுத்தத் தவறுவதற்கான இடரை குறிக்கும்.

தவறுகை இடர் பிரதானமாக அட்டவணைப்படுத்தாத, மேற் பறப்பு இயகங்கள் தொடர்புபட்டதாகும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

இந்த இடர் AASL இன் காசுப்பாய்வு தொடர்பாக நேரடியான தொடர்பினை கொண்டுள்ளதனால், எந்தவாரு இடர்குறைப்பு நுட்பத்தையும் பிரயோகிக்க முன்னர் கடன் இடர் உயர்ந்த இடாக்காரணியாக வகைப்படுத்தப்படலாம்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

குறிப்பிட்ட கடன் ஒன்றினை அனுமதிக்க அல்லது நீடிக்க முன்னர் AASL அதன் அனேக கடன்படுனர்களிடமிருந்து தவறுகை இடரை அடக்குவதற்குப் போதுமான முன்னரே தீர்மானித்த கடன் எல்லகைளின் அடிப்படையில் வங்கி உத்தரவாதத்தை பெறுகின்றது.'.

மேலும், கடன்படுனர் கடன்களை மீளச்செலுத்த முடியாத கட்டத்திற்கு செல்லும்போது, AASL சேவை வழங்குவதற்கான அல்லது விமான நிலையத்தில் வர்த்தக இடத்தின் வாடகை ஒப்பந்தங்களை முடிவுக்கு கொண்டுவருவதற்கான சட்ட ஏற்பாடுகளை கொண்டுள்ளது.
BIA யில் சலுகை வர்த்தகர்களிடம் அவர்களின் விற்பனைப் புரள்வுமீது குறைந்டபட்ச எல்லை விதித்து உத்தரவதத செயற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், தாமதங்கள் தண்டப்பணங்கள், காலம் மற்றும் தீர்ப்பனவு விதிமுறைகளை அடக்கும் வங்கி உத்தரவாதங்களும் ஒப்பந்தங்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

கொடுப்பனவுத் தவறுகைகளினால் ஏற்படக்கூடிய திரவநிலை இடர்கள் அரச காப்பாவணங்கள் செலுத்தப்படும் வட்டியிலும் அதிக தண்ட வட்டிவீதம் அறவிடுவதன் மூலம் குறைக்கப் பட்டுள்ளது.

08. கொழும்பு FIR இல் விமான சம்பவங்கள்

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

இந்த இடர் முறையாகக் குறைக்கப்படாவிடில், அது AASL இன் பிரதான வியாபார இழப்பினை ஏற்படுத்தும். இந்த இடர் உயர்வாக உள்ளதாக கொள்ளப்படலாம்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

குறிப்பிட்ட இடரினை குறைப்பதற்கு ஒழுங்குவிதிகள், கல்வி மற்றும் பயிற்சி உதவும்.

பாதுகாப்பு தொடர்பில் உலகில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நியமங்கள் மற்றும் பரிந்துரைத்த நடைமுறைகளுடன் (SARPs) ஒத்திசைவு, ஆளணி அனுமதிப்பத்திரம், விமான தொழிற்பாடு, விமானத் தளம், விமான போக்குவரத்து சேவைகள், விபத்து புலனாய்வு மற்றும் சூழல் ஆகியன ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகார அமைப்புக்களால் மேற்கொள் ளப்படும் காலாந்த கண்காணிப்பு ஆய்வுகள் மூலம பேணப்படுகின்றன.

கட்டுநாயக்க, இரத்மலான, பீதுருதாலகால, மத்தல, சூரியகந்த, கிளிநொச்சி ஆகிய இடங்களில் ADS-B தரைநிலையத்தை நிறுவுதல் மற்றும் BIA யில் ஆகாய போக்குவரத்து முகாமையை (ATM) வழங்கி, நிறுவி, தொழிற்படுத்தல் இடர்குறைப்பு, இடாக் கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகளாக கொள்ள முடியும்.

09. கடன் மீள்செலுத்துதலில் நாணயமாற்று இடர்

நிலையான நாணயமாற்று பெறுமதியை கொண்டிராத ஒன்றிற்கு மேற்பட்ட நாணயங்களில் கொடுக்கல் வாங்கல் செய்தலில் இயல்பாக இணைந்த இடர்த்தகவு அல்லது நிச்சயமற்றதன்மை.

இது AASL இன் கட்டுப்பாட்டிற்கு அப்பாற்பட்ட இடராகும். அந்நிய நாணயங்களுக்கு எதிராக LKR இன் பெறுமதி அதிகளவில் தேய்வடையின், இந்த இடர் அதிகரிக்கும். உதாரணமாக, 2017 இல் AASL இன் இலாபம் ரூபா 1.5 பில்லியன் நாணயமாற்று இழப்பால் பாதிப்புற்றது.

இத்தாக்கத்தின் அளவை தெரிந்துகொள்ள LKR எதிர் US$ நாணயமாற்று வீதங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

2010 முதல் 2017 வரை LKR/USD நாணயமாற்று வீதம் ரூபா 110.95 இலிருந்து ரூபா 159.33 ஆக 44% அதிகரித்தது.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

அந்நிய நாணய ஊடுசெயல்களை தள நாணயத்தில் நாணயமாற்றம் செய்வதால் இலாபம் மற்றும் திரவநிலை மீதான பாதிப்புக்கள்.

எனினும், AASL இன் கட்டுப்பாட்டிற்கு அப்பாற்பட்ட இந்த இடர் இலங்கை மத்திய வங்கியின் நாணய மற்றும் நிதி ஸ்திரக் கொள்கைகளால் கண்காணிக்கப்படும். மேலும் சாதக மற்றும் பாதக நிதிப் பெறுபேறுகளை ஏற்படுத்தும் வகையில் ஏற்றத்தாழ்வுகளுக்கு ஆளாகும்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

பொருத்தம் காணும் நுட்பம் மூலம் அகத்தே தளம்பற்காப்பு செய்தல் (சாத்தியமெனில் அந்நிய நாணய சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்களை சமப்படுத்தல்) மற்றும் அந்நிய நாணய வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கான சாத்தியம்பற்றி கவனத்திற் கொள்ளல்.

10. வட்டிவீத இடர் (குறுகிய, நடுத்தர, நீண்ட கால முதலீடுகள் மீது)

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

குறைந்த வட்டிவீதத்தால், முதலிட்ட காசுப்பாய்வுகள் மற்றும் வீழ்ச்சியடைந்த வருமானங்களின் சந்தர்ப்பக் கிரயமானது, வரிக்குமுன் இலாபத்தில் குறைந்த பங்களிப்பு வழங்குதல்.

சாத்திய இடர்த்தாக்கம் குறைவானது அவ்வது நடுத்தரமானது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

வட்டிவீத இடரை குறைத்து, விளைவுகளை மேம்படுத்த AASL கீழ்வரும் பொறிமுறைகளை கடைப்பிடித்தது..

- உயர் வட்டிவீத நீண்டகால தனிச்சங்களில் முதலீடு.
- தினசரி ஒருஇரவு திறைசேரி உண்டியல்களில் முதலீடு.
- நாள், குறிப்பிட்ட நாள் எண்ணிக்கை, மாதம், காலாண்டு, 6-மாத, ஆண்டு முதிர்வுகால அடிப்படையில் முதலீடு செய்தல்.
- திறைசேரி உண்டியல்கள், நிலையான வைப்புக்கள், USD நிலையான வைப்புக்களை கொண்ட பல்துறை முதலீட்டு தொகுதியை பேணும்வகையில் வேறுபட்ட முதலீடுகளை மேற்கொள்ளல்.
- குறிப்பாக முதலீடு செய்யாத தினசரி காசு மிகைகளை மாற்றுவதற்கு தினசரி வட்டி செலுத்தும் நிதிய முகாமைக் கணக்கினை பேணுதல்.

11. அழுத்தக் குழுக்களினால் ஏற்படும் தாக்கம்

வேறுபட்ட அரசியல் கட்சி சார்ந்த தொழிற்சங்கங்கள், சுங்கப் பிரிவு, குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வு, இலங்கை விமானப்படை, இலங்கை பொலீஸ் போன்ற அக, புற அழுத்தக் குழுக்களின் பல்வேறு கோரிக்கைகளால் எழும் தொழிற்பாட்டு இடர்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்))

உயர் இடர் உள்ளபோது, அது தொழிற்பாட்டுத் தடை, இலாப இழப்பு மற்றும் வளச் சேதம் ஆகியவற்றிற்கு வழியமைக்கும். எனினும், வரலாற்று அனுபவப்படி, AASL மீதான சாத்தியமான தாக்கம் குறைவானது அல்லது நடுத்தரமானது.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

தற்போது கடைப்பிடிக்கப்படும் இடர்க் குறைப்பு பொறி முறையானது, சாத்தியமான தொழிற்பாட்டு தடைகளை தவிர்ப்பதற்காக அக, புற அழுத்தக் குழுக்களுடன் கூட்டிணைவும் ஒத்துழைப்புமாகும்.

12. பயனளிப்புச் சேவைகளில் தடங்கல்கள்

AASL ஒரு சர்வதேச விமானநிலையம் என்ற ரீதியில், மின்சார சபை, நீர்ச் சபை, ஸ்ரீலங்கா ரெலிகொம் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம் போன்ற பல பயனளிப்புச் சேவைகளும் சேவை வழங்குனர்களும் உள்ளனர். அவர்கள் செயற்திறனாக தமது கிரமமான தொழிற்பாடுகளை செய்கின்றனர். இச் சேவைகளில் எந்தவொரு தடையும் AASL இன் செயற்பாடுகளை நேரடியாகவும் பாதகமாகவும் தாக்கும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

தொழிற்பாடுகளின் தடைகளுக்கு எதிராக போதுமான இடர்க் குறைப்பு நடவடிக்கைகள் ஏற்கனவே நடை முறைப்படுத்தி இருப்பதால், சாத்தியமான தாக்கம் குறைவாகும்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

BIA க்கு தடையில்லா நீர்வழங்கலை உறுதிசெய்வதற்கு பிரதான நீர்வழங்கல் முறைமையில் தங்கியிருப்பதனை குறைக்கும் பொருட்டு மேலதிக துளைக் கிணறுகள் மூலமாக நிலஅடித்தண்ணீர் பெறுகின்ற முறைமையை மேம்படுத்துதல்.
மின்சாரத் தடங்கலுக்கு தீர்வுத் திட்டமாக தேவையான இயல்வலுவுடன் கூடிய போதியளவு மின்பிறப்பாக்கிகள தொழிற்படுத்தப்படுகின்றன. அத்துடன், சாத்தியமான எரிபொருட் பற்றாக்குறைக்கு தீர்வாக போதிய அளவு எரிபொருட் தொக்கு பேணப்படுகின்றது.

13. பிளவுபடுத்தும் தொழில்நுட்பங்கள் ஏற்படுத்தும் தாக்கங்கள்

கீழ்வருவனபோன்ற, உலகளாவிய குழப்பும் நுட்பங்கள் காரணமாக ஏற்படும் தாக்கம்.

a) பொருட்களின் இணையத்தளம் (IoT)
b) செயற்கை மதிநுட்பம் (AI)
c) விண்வெளிக் குடியேற்றம்
d) 3 தள அச்சுப்பதிவு (3D Printing)
e) உயர்-வேகப் பிரயாணம்
f) கட்டுச் சங்கிலித் தொழில்நுட்பம் (Blockchain Technology)
g) சுய இயக்க வாகனங்கள் (Autonomous Vehicles)

தோன்றிவரும் இந்த குழப்புகின்ற உயர்தொழில்நுட்ப இடர்களை விமானநிலையம் உரியமுறையில் கையாள தவறினால், அது விமான நிலையத்தின் முழ வியாபார முறைகளையும் மாற்றிவிடும். விசேடமாக, இந்த தொழில் நுட்பங்கள் விமான நியைங்களில் அடிக்கடி பயன்படும் X-கதிர் திரை, ATM, ADS-B, உலகளாயிய AIM ஆகிய தொழில்நுட்பங்களுடன் கலந்திருந்து, AASL அதற்கு முகம் கொடுக்க முடியாதிருப்பின், அது இடரை ஏற்படுத்தும்.

இடர் மதிப்பாய்வு (AASL இல் சாத்தியமான தாக்கம்)

இன்று, குழப்பும் தொழில்நுட்பங்களால் ஏற்படும் தாக்கமானது விமாசேவைத் துறையில், விசேடமாக அபிவிருத்தி அடைந்த விமானநிலையங்களில் பிரதான இடராக கொள்ளப்படுகிறது. அதற்கு காரணம், இந்த தொழில்நுட்பங்கள் விருத்தியடைந்த நுட்பநிலை காரணமாக நடைமுறையிலுள்ள பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளை சவாலுக்கு உள்ளாக்கக்கூடிய இயலுமையை கொண்டிருப்பதே. ஆத்துடன் அவற்றை அழிவுக்கு பாவிக்கும் சாத்தியம் அதிகமாகும்.

எனவே, அத்தகைய தொழில்நுட்பங்களின் நிச்சயமற்றதன்மை மற்றும் தாக்கமானது இலங்கை விமானசேவைத் துறையின் இன்றைய நிலையில் நடுத்தரமானது அல்லது குறைவானது என வகைப்படுத்தப்படலாம்.

இடர்க் கட்டுப்பாடும் குறைப்பும்

"மூன்று A" அணுகுமுறை கீழ்வருமாறு
Acknowledge ஏற்றுக்கொண்டதை அறிவித்தல்
Assess மதிப்பிடுதல்
Address தெரிவித்தல்

தற்போது, AASL இன் கண்ணோட்டத்தில் குழப்பும் தொழில் நுட்பங்களால் ஏற்படுத்தப்படும் அத்தகைய பாதகமான தாக்கங்களுக்கு முகம்கொடுப்பதற்கு குறிப்பாக இனங்கண்ட இடர்க்கட்டுப்பாடு மற்றும் குறைப்பு பொறிமுறைகள் இல்லை. ஏனெனில், அத்தகைய தாக்கங்களை இனம்கண்டு வகைப் படுத்துதலும் சவாலுக்கு உட்பட்டதாக இருப்பதாகும். எனவே, இப்போது அந்த இடர்களை மதிப்பாய்வு செய்து அறிக்கை இடுவதிலும்பார்க்க இடரை தெரிந்திருப்பது போதுமாகும்.


Batticaloa Airport


24

நிதியறிக்கையும் நாட்காட்டியும்

"கம்பனி ஒன்றின் ஐந்தொகையில் காணப்படாத மூன்று முக்கிய விடையங்கள் மக்கள், புகழ் மற்றும் நெறிமுறைகள்"

ஹென்றி போர்ட்

நிதி அறிக்கைகள்

கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அறிக்கை	90
முற்றடக்க வருமானக் கூற்று	95
நிதிநிலைக் கூற்று	96
உரிமையாண்மை மாற்றங்கள் பற்றிய கூற்று	97
காசுப் பாய்வுக் கூற்று	98
நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்	99

நிதிசார் நாட்காட்டி

2016 ஆண்டின் இறுதிப் பங்கிலாபம் செலுத்தியது
ஜூலை 27, 2017

2017 ஆண்டிற்கான இடைக்காலப் பங்கிலாபம் செலுத்தியது
டிசம்பர் 04, 2017

2017 ஆண்டின் ஆண்டறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் ஒப்பமிடப்பட்டது
மே 30, 2018

முப்பத்தி ஆறாவது ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டம் நடைபெவுள்ளது
ஜூன் 29, 2018

சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය
எனது இல.
My No. ஏவீஏ/ஏ/ஏஏஎஸ்எல்/06/17/60

ඔබේ අංකය
உமது இல.
Your No.

දිනය
திகதி
Date 2018 யூன் 19

பங்குதாரர்களிற்கு
வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் 2017 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் ("கம்பனி") 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2017 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன.

நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான சபையின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென சபை நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு பணிப்பாளர் சபை ("சபை") பொறுப்பாக உள்ளது.

கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்கநெறி வேண்டுதல்களுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகளையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகள் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ் கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் கம்பனியின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்தில் கொள்கின்றாரேயன்றி கம்பனியின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறனின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல. சபையினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் சபையினால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்தச் சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது.

எனது முனைப்பழியுள்ள கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

(அ) 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ரூபா 24 பில்லியன் கொண்டுசெல்லும் தொகையுடன் மத்தல ராஜபக்ச சர்வதேச விமானநிலையம் (எம்ஆர்ஐஏ) தொடர்பான ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணத்தை நிதி நிலைமைக் கூற்று உள்ளடக்குகின்றது. ஆரம்பத்திலிருந்து எம்ஆர்ஐஏ இன் செயற்பாடுகளில் சரிவொன்று காணப்பட்டதுடன் தற்போது குறைந்தளவு உள்நாட்டு விமானங்கள் தவிர சர்வதேச விமான அசைவுகள் எதுவும் காணப்படவில்லை.

எல்கேஏஎஸ் 36, சொத்துக்களிற்கான காலக்கழிவின் பிரகாரம், எம்ஆர்ஐஏ இன் பொருளாதார செயலாற்றல் அண்மைய எதிர்காலத்தில் தேறுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருக்காத விமானநிலையத்தின் முழுச் சாத்தியத்தன்மையுடன் இந்த அறிக்கைத் திகதியில் வீழ்ச்சியடைந்திருந்ததால் காலக்கழிவு குறிகாட்டிகளாக இருக்கவேண்டுமென இவற்றை நான் கருதுகின்றேன். எவ்வாறாயினும், முகாமைத்துவம் தனியான காசு உருவாக்கல் பிரிவு இருக்கின்றதென்ற அடிப்படையில் எம்ஆர்ஐஏ

காலக்கழிவிடப்படலாம் என்பதற்கு ஏதாவது சுட்டிக்காட்டல் உள்ளதா என செவ்வை பார்ப்பதற்கு காலக்கழிவு மதிப்பீட்டை மேற்கொண்டிருக்காததுடன் அதன் மூலம் 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்றில் பதிவுசெய்யப்பட்ட தொகைகளுக்கு ஏதாவது காலக்கழிவு பதிவழித்தல் பிரயோகிக்கப்பட வேண்டுமா என்பதை தீர்மானிப்பதற்கு காலக்கழிவு பரீட்சிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. எம்ஆர்ஐஏ இன் ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணத்தின் அறவிடக்கூடிய தொகையை மதிப்பிடுவதற்கான தகவலில்லாத போது 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணத்தின் கொண்டுசெல்லும் தொகை குறித்து என்னால் திருப்தியடைய முடியாதிருந்தது.

மேலும், நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்பு 11(iii) இன் மீது நான் கவனம் செலுத்துகின்றேன். இந்திய அரசாங்கத்துடன் (ஜீஓஐ) நடைபெற்ற கலந்துரையாடல்கள் காணப்பட்ட போதிலும் ஜீஓஐ இடமிருந்தான முன்மொழிவு தற்போதும் இறுதியர்க்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) மூலதனச் செலவினம் (வாக்குப்பண நிதியம்) மற்றும் நிறுத்திவைத்த வருமான நிதியத்திற்கான அரச மானியத்துடன் கம்பனியின் நிதிக்கூற்றுக்களினை ஒன்றுசேர்த்தலுக்கான அடிப்படையினை விபரிக்கின்ற நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான 2.1.1 ஆம் குறிப்புக்கு எனது கவனத்தைச் செலுத்துகின்றேன். 2005 ஆகஸ்ட் 17 ஆந் திகதிய அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் அடிப்படையில், திறைசேரிச் செயலாளர் 2006 பெப்ரவரி 04 ஆந் திகதிய பிஈ/ஜீஓசீஓ/1/1 ஆம் இலக்க அவரின் கடிதத்தின் மூலம் பின்வரும் நிபந்தனைகளினை பூர்த்திசெய்வதற்கு கம்பனியினை வழிகாட்டியிருந்தார்.

i. அரசினால் தற்போது உரிமையைக்கொண்டுள்ள விமான நிலையத்தின் காணி மற்றும் கட்டிடம் மற்றும் கம்பனியில் காணப்படும் ஏனைய அசையும் மற்றும் அசையாச் சொத்துக்களினை பெறுமதியிடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

ii. இலங்கை அரசினால் தற்போது சேவையிலுள்ள விமான நிலைய அபிவிருத்தியுடன் தொடர்புடைய பொறுப்புக்களை கையேற்றல்.

iii. இடமாற்றப்படாமையினால் தேறிய சொத்துக்களுக்காக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு பங்குகளினை விநியோகித்தல்.

எவ்வாறாயினும், காணி மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் அரசினால் உரிமையைக்கொண்டுள்ள ஏனைய அசையும் மற்றும் அசையாச் சொத்துக்களினை பெறுமதியிட்டு மற்றும் இடமாற்றப்பட்ட தேறிய சொத்துக்களுக்கு இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு பங்குகளினை விநியோகித்திராது அல்லது கணக்குகளுக்குக் கொண்டுவந்திருக்காது கம்பனி பொறுப்புக்களினை மாத்திரம் கையேற்றிருந்தது.

(இ) கட்டுநாயக்க விமான அபிவிருத்தி செயற்திட்டம், கொழும்பு சர்வதேச விமான அபிவிருத்தி செயற்திட்டம் தொடர்பில் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்கள், இரத்மலானை வான் போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு முறைமையினை நவீனமயப்படுத்தல் தொடர்பிலான 02 கடன்கள் போன்றவை எந்தவித கடன் உடன்படிக்கையுமில்லாமல் 2006 பெப்ரவரி 04 இல் திறைசேரியின் செயலாளரால் வழங்கப்பட்ட கடிதத்தை அடிப்படையாகக்கொண்டு கம்பனியின் கணக்குகளில் பொறுப்பாக பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தது. மேற்கூறப்பட்ட கடன்கள் தொடர்பில் 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான மொத்தக் கடன் நிலுவை ரூபா 10,139 மில்லியனாகவிருந்தது. கடன்கள் பதிவுசெய்தலை பிரதிசெய்வதன் மூலம் கடன்களானது குடியரசுக் கணக்கில் பொறுப்புக்களாகவும் காட்டப்பட்டிருந்தது என மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

மேலும், மாத்தளை ராஜபக்ஸ சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக (எம்ஆர்ஐஏ) பெறப்பட்ட கடனானது செல்லுபடியான கடன் உடன்படிக்கை அல்லது மாற்றல்கள் இல்லாமல் புரிந்துணர்வு விஞ்ஞாபனத்தினூடாக (எம்ஓயூ) பொதுத்திறைசேரியால் கம்பனிக்கும் மாற்றப்பட்டிருந்தது. 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிலுவையாகவுள்ள கடன் மீதியானது யூஎஸ்டி 159 மில்லியனிற்கு சமனான ரூபா 24,643 மில்லியனாகவிருந்தது.

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படைப் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

ஏனைய சட்டரீதியான மற்றும் பிரமாணரீதியான தேவைப்பாடுகள் மீதான அறிக்கை

2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 163(2) ஆம் பிரிவின் மூலம் வேண்டப்பட்டவாறு, நான் பின்வருமாறு குறிப்பிடுகின்றேன்.

(அ) அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையும் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையும் வரையறைகளும் மேற்குறிப்பிடப்பட்டவாறு உள்ளன.

(ஆ) நான் அபிப்பிராயப்படுவதாவது:

- கணக்காய்விற்கு அவசியமான சகல தகவல்களையும் விளக்கங்களையும் நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என்பதுடன் இதுவரையான எனது பரீட்சிப்பின் மூலம் தென்படுகின்றவாறு முறையான கணக்கீட்டுப் பதிவேடுகள் கம்பனியால் வைத்திருக்கப்படுகின்றன என்பதும்,

- 2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 151 ஆம் பிரிவின் தேவைப்பாடுகளுடன் கம்பனியினது நிதிக்கூற்றுக்கள் இணங்குகின்றன என்பதும் ஆகும்.

பாராளுமன்றத்திற்கான அறிக்கை

அரசியலமைப்பின் 154(6) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் பாராளுமன்றத்திற்கான எனது அறிக்கை காலக்கிரமத்தில் பட்டியல்படுத்தப்படும்.



எச்.எம். காமினி விஜேசிங்ஹ
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

நிதிக் கூற்றுக்கள்
முற்றடக்க வருமானக் கூற்று

(எல்லாத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு	
		2017	2016
		ரூபா	ரூபா
வருமானம்	5	**20,494,586,197**	18,013,471,729
ஏனைய வருமானம்	6	**263,081,411**	315,543,437
		20,757,667,608	18,329,015,165
நிருவாக மற்றும் தாபனச் செலவுகள்	7	**(10,528,356,810)**	(10,641,888,262)
தொழிற்பாட்டு இலாபம்		**10,229,310,798**	7,687,126,903
நிதி வருமானம்	8	**2,783,192,657**	1,894,214,701
நிதிக் கிரயம்	8	**(2,192,751,424)**	(2,672,747,250)
நிகர நிதிக் (கிரயம்) / வருமானம்		**590,441,233**	(778,532,549)
வருமான வரிக்கு முன் இலாபம்		**10,819,752,031**	6,908,594,354
வருமான வரிச் செலவுகள்	9	**(2,104,829,836)**	11,149,716
ஆண்டிற்கான இலாபம்		**8,714,922,195**	6,919,744,070
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை வருவாய்	10	**43,574.18**	34,598.37
பிற முற்றடக்க வருமானம்			
ஓய்வுப்பயன் கடப்பாட்டின் கணித்தல் மீதான எடுகோள் மாற்றங்களிலிருந்தான நயம்/(இலாபம்)	23	**(1,358,497,532)**	5,591,439
ஆயுட்கால கணிப்பீட்டு நயம்/(இழப்பு) பிற்போடப்பட்ட வரி	13	380,379,309	(1,565,603)
மொத்த பிற முற்றடக்க வருமானம்		**(978,118,223)**	4,025,836
ஆண்டிற்கான மொத்த முற்றடக்க வருமானம்		**7,736,803,972**	6,923,769,906

99 முதல் 129 வரையான பக்கங்களிலுள்ள குறிப்புக்கள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒன்றித்த பகுதிகளாகும்.

90 முதல் 94 வரையான பக்கங்களில் சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை.

நிதிநிலைக் கூற்று

(எல்லாத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	டிசம்பர் 31 இல் 2017 Rs.	2016 Rs.
சொத்துக்கள்			
நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்கள்			
ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணம்	11	**47,053,158,074**	39,918,222,376
அருவச் சொத்துக்கள்	12	**39,753,131**	12,830,190
பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள்	13	**1,270,719,995**	797,895,349
		48,363,631,200	40,728,947,916
நீண்டகால முதலீடு			
தனிச்சங்களில் முதலீடு	14	**3,940,000,000**	2,650,000,000
கம்பனி அலுவலர்கட்கான கடன்கள்	16.1	**101,851,456**	92,448,969
		4,041,851,456	2,742,448,969
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்			
தொக்குகள்	15	**762,291,133**	473,538,561
வியாபார, ஏனைய வருமதிகள்	16	**3,526,540,564**	3,475,445,561
வருமதியாகவுள்ள வருமான வரி	17	**Nil**	970,271,595
திறைசேரி உண்டியல்/Repo / குறுங்கால வங்கி வைப்புக்கள்	18	**29,439,372,183**	21,520,929,076
காசும் காசுச் சமானங்களும்	18	**887,203,598**	1,187,019,995
		34,615,407,478	27,627,204,787
மொத்தச் சொத்துக்கள்		**87,020,890,134**	71,098,601,672
உரிமையாண்மையும் பரிப்புக்களும்			
மூலதனம் மற்றும் ஒதுக்கங்கள்			
குறிப்பிடு மூலதனம்	19	**20,000,200**	20,000,200
ஒதுக்கங்கள்	20	**1,040,226,769**	1,019,226,769
கைக்கொள் இலாபம்	21	**22,203,458,660**	15,396,983,807
		23,263,685,629	16,436,210,776
நடைமுறையல்லாப் பரிப்புக்கள்			
கடன்படுகைகள்	22	**39,728,329,448**	35,068,548,732
ஓய்வுப் பயன் கடப்பாடு	23	**4,267,855,253**	2,576,178,455
பிற்போடப்பட்ட வரிப் பரிப்பு	13	**6,157,239,962**	5,321,588,674
பிற்போடப்பட்ட அரச கொடை	24	**1,156,493,306**	1,244,099,064
		51,309,917,970	44,210,414,924
நடைமுறைப் பரிப்புக்கள்			
வியாபார, ஏனைய சென்மதிகள்	25	**9,297,506,582**	7,841,175,329
கடன்படுகைகள்	22	**3,051,834,362**	2,610,800,642
செலுத்தவேண்டிய வருமான வரி	17	**97,945,592**	Nil
		12,447,286,536	10,451,975,971
மொத்தப் பரிப்புக்கள்		**63,757,204,506**	54,662,390,896
மொத்த உரிமையாண்மையும் பரிப்புக்களும்		**87,020,890,134**	71,098,601,672

இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு மற்றும் முன்நிலைப்படுத்தலுக்கு பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பாகும். இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் பணிப்பாளர் சபையினால் 2018 மே 30ந் திகதி அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் 2007 ஆம்' ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கு இசைவாக தயாரிக்கப்பட்டதனை உறுதிசெய்கின்றேன்.

தலைவர் **நிறைவேற்றுப் பணிப்பானர்** **நிதிப் பிரிவுத் தலைவர்**

சபை சார்பாக 2018 மே 30 இல் கையொப்பமிடப்பட்டது.

99 முதல் 129 வரையான பக்கங்களிலுள்ள குறிப்புக்கள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒன்றித்த பகுதிகளாகும்.

90 முதல் 94 வரையான பக்கங்களில் சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை.

உரிமையாண்மை மாற்றங்கள் பற்றிய கூற்று

(எல்லாத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	குறிப்பிடு மூலதனம்	ஏனைய ஒதுக்கங்கள்	கைக்கொள் இலாபம்	மொத்தம்
		ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா
2016 ஜனவரி 1 இல் மீதி		20,000,200	1,008,226,769	9,984,213,901	11,012,440,871
ஆண்டிற்கான இலாபம்		Nil	Nil	6,919,744,070	6,919,744,070
பிற முற்றடக்க வருமானம்					
சேவைக்குப் பிந்திய பயன் கடப்பாட்டு ஆயுட்காலமுறைக் கணிப்பீட்டு நயம்		Nil	Nil	5,591,439	5,591,439
ஆயுட்காலமுறைக் கணிப்பீட்டு நயம் மீதான பனிற்பேபாடபபட்ட வரி		Nil	Nil	(1,565,603)	(1,565,603)
வரி கழித்த பின்னர் பிற முற்றடக்க வருமானம்		Nil	Nil	4,025,836	4,025,836
மொத்த விரிவான வருமானங்கள்		Nil	Nil	6,923,769,906	6,923,769,906
செலுத்திய பங்கிலாபம்	27	Nil	Nil	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)
ஒதுக்கக் கணக்கிற்கு மாற்றல்		Nil	11,000,000	(11,000,000)	Nil
2016 டிசம்பர் 31 இல் மீதி		20,000,200	1,019,226,769	15,396,983,807	16,436,210,776
2017 ஜனவரி 1 இல் மீதி		**20,000,200**	**1,019,226,769**	**15,396,983,807**	**16,436,210,776**
முனன்னைய ஆண்டுச் செம்மையாக்க				**(59,329,119)**	**(59,329,119)**
ஆண்டிற்கான இலாபம்		**Nil**	**Nil**	**8,714,922,195**	**8,714,922,195**
பிற முற்றடக்க வருமானம					
சேவைக்குப் பிந்திய பயன் கடப்பாட்டு ஆயுட்காலமுறைக் கணிப்பீட்டு நயம்		**Nil**	**Nil**	**(1,358,497,532)**	**(1,358,497,532)**
ஆயுட்காலமுறைக் கணிப்பீட்டு நயம் மீதான பனிற்பேபாடபபட்ட வரி		**Nil**	**Nil**	**380,379,309**	**380,379,309**
வரி கழித்த பின்னர் பிற முற்றடக்க வருமானம்		**Nil**	**Nil**	**(978,118,223)**	**(978,118,223)**
மொத்த முற்றடக்க வருமானம்		**Nil**	**Nil**	**7,736,803,972**	**7,736,803,972**
செலுத்திய பங்கிலாபம்	**27**	**Nil**	**Nil**	**(850,000,000)**	**(850,000,000)**
ஒதுக்கக் கணக்கிற்கு மாற்றல		**Nil**	**21,000,000**	**(21,000,000)**	**Nil**
2017 டிசம்பர் 31 இல் மீதி		**20,000,200**	**1,040,226,769**	**22,203,458,660**	**23,263,685,629**

99 முதல் 129 வரையான பக்கங்களிலுள்ள குறிப்புக்கள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒன்றித்த பகுதிகளாகும்.

90 முதல் 94 வரையான பக்கங்களில் சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை

காசுப் பாய்வுக் கூற்று

(எல்லாத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	ஆண்டு முடிவு டிசம்பர் 31	
		2017	2016
		ரூபா	ரூபா
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான காசுப் பாய்வுகள்			
வருமான வரிச் செலவுகளின் முன் இலாபம்		**10,819,752,031**	6,908,594,354
செம்மையாக்கங்கள் :			
தேய்மானம்	11	**2,221,649,869**	2,652,137,717
அருவச் சொத்துக்களின் காலத் தேய்மானம்	12	**9,187,877**	12,549,232
முன்னைய ஆண்டுத் தேய்மான செம்மையாக்கம்		**5,550,752**	-
நாணயமாற்று (நயம்)/இழப்பு	22	**1,407,331,954**	1,777,079,530
முதலீட்டு வருமானம்	8	**(2,765,865,060)**	(1,874,898,049)
ஆதனம், பொறி, உபகரண விற்பனை (இலாபம்)/நட்டம்		**67,566,314**	(1,363,891)
முன்னைய ஆண்டுச் செம்மையாக்கங்கள்		**(59,329,119)**	-
பிற்போடப்பட்ட அரச கொடைகளின் காலத்தேய்மானம்	24	**(87,605,758)**	(87,605,758)
நிதிக் கிரயம்	8	**664,253,749**	705,413,235
ஓய்வு நலன் திட்ட ஏற்பாடு	23	**555,270,168**	404,904,826
செயற்படு மூலதன மாற்றங்களின் முன் தொழிற்பாட்டு இலாபம்		**12,837,762,777**	10,496,811,196
தொக்குகளில் (அதிகரிப்பு)/ வீழ்ச்சி		**(288,752,572)**	(124,165,183)
வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகளில் (அதிகரிப்பு)/ வீழ்ச்சி		**(51,095,004)**	1,094,780,525
வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகளில் அதிகரிப்பு /(வீழ்ச்சி)		**1,456,331,253**	281,454,240
தொழிற்பாடுகளிலிருந்து பிறப்பிக்கப்பட்ட காசு		**13,954,246,454**	11,748,880,779
வரையறுக்கப்பட்ட நலன்திட்டம் செலுத்திய கிரயங்கள்	23	**(222,090,902)**	(218,479,647)
செலுத்திய வட்டி	8	**(664,253,749)**	(705,413,235)
செலுத்திய வருமான வரி	17	**(293,406,697)**	(211,571,814)
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் பிறப்பிக்கப்பட்ட நிகரக் காசு		**12,774,495,107**	10,613,416,084
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான காசுப் பாய்வுகள்			
ஆதனம், பொறி, உபகரணக் கொள்வனவு	11	**(9,437,506,306)**	(2,391,642,012)
அருவச் சொத்துக்களின் கொள்வனவு	12	**(36,110,818)**	(7,951,985)
தனிச்சங்களில் முதலீடு	14	**(1,290,000,000)**	(1,600,000,000)
ஆதனம், பொறி, உபகரண விற்பனைப் பெறுவனவு		**7,803,672**	2,306,572
தனிச்ச முதலீட்டிலிருந்து மீளெடுப்பு		**-**	2,000,000,000
பெற்ற வட்டி	8	**2,765,865,060**	1,874,898,049
வழங்கிய ஊழியர் கடன்		**(127,877,117)**	(112,968,905)
ஊழியர் கடன் மீள்பெறுவனவு		**118,474,631**	107,622,164
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளில் பயன்படுத்திய நிகரக் காசு		**(7,999,350,877)**	(127,736,117)
நிதியீட்ட நடவடிக்கைகளிலிருந்தான காசுப் பாய்வுகள்			
செலுத்திய பங்கிலாபம்	21	**(850,000,000)**	(1,500,000,000)
கடன் பெறுவனவு	22	**6,333,088,591**	763,697,010
கடன் மீள்கொடுப்பனவு	22	**(2,639,606,108)**	(2,591,072,366)
நிதியீட்ட நடவடிக்கைகளிலிருந்து பெற்ற நிகரக் காசுப்பாய்வு		**2,843,482,483**	(3,327,375,358)
காசு மற்றும் காசுச் சமானங்களில் நிரக அதிகரிப்பு		**7,618,626,712**	7,158,304,610
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் காசு மற்றும் காசுச் சமானங்கள்	18	**22,707,949,070**	15,549,644,460
ஆண்டின் இறுதியில் காசு மற்றும் காசுச் சமானங்கள்	18	**30,326,575,782**	22,707,949,070

99 முதல் 129 வரையான பக்கங்களிலுள்ள குறிப்புக்கள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒன்றித்த பகுதிகளாகும்..

90 முதல் 94 வரையான பக்கங்களில் சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(வேறுவிதமாக குறிப்பிட்டிருந்தாலன்றி இந்தக் குறிப்பில் சகல தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில் காட்டப்பட்டுள்ளன)

1. கூட்டிணைவுத் தகவல்கள்

1.1 பொது

வ/ப எயர்போர்ட் மற்றும் எவியேஷன் சேர்விசஸ் (ஸ்ரீலங்கா) ("கம்பனி") இலங்கையில் கூட்டிணைக் கப்பட்டு அதனை அமைவிடமாக கொண்ட பரிப்பு வரையறுக்கப்பட்ட கம்பனி ஆகும். கம்பனியின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுறாயக்கவில் அமைந்துள்ளது.

1.2 பிரதான செயற்பாடுகளும் தொழிற்பாடுகளின் தன்மையும்

ஆண்டில், கம்பனியின் பிரதான செயற்பாடுகள் சர்வதேச தரத்தில் விமான நிலையங்களை முகாமைசெய்தல், உள்வரும் மற்றும் இலங்கை பறப்பு தகவல் பிரதேசத்தனூடாக (FIR) பறக்கும் விமானங்களுக்கு திசைகாட்டல் சேவைகளை வழங்குதல் மற்றும் விமான நிலையங்களை பயன்படுத்துவோருக்கு அவசியமான வசதிகளை வழங்குதல் ஆகும்.

1.3 வழங்குவதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட திகதி

வ/ப எயர்போர்ட் மற்றும் எவியேஷன் சேர்விசஸ் (ஸ்ரீலங்கா) கம்பனியின் 2017 டிசம்பர் 31ந் திகதி முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் வழங்கப்படுவதற்காக 2018 மே 30ந் திகதி பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்திற்கு அமைய அங்கீகரிக்கப்பட்டது.

2. பிரதான கணக்கிட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு

இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பில் கடைப் பிடித்த பிரதான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன. வேறுவிதமாக குறிப்பிட்டிருந்தால் அன்றி, இக் கொள்கைகள் முன்நிலைப் படுத்திய எல்லா ஆண்டுகளுக்கும் கொள்கைமாறாத அடிப்படையில் பிரயோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1 தயாரிப்பின் அடிப்படை

இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு (SLFRSs/LKAS) அமைவாக/இசைவாக தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதிக்கூற்றுக்கள் வரலாற்று கிரய அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டும், சில நிதிச் சொத்துக்களும் நிதிப்பரிப்புக்களும் சீர்மதிப்பிலும், வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகள் இற்றைப் பெறுமதியிலும் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

SLFRS க்கு அமைய நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு சில கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் பாவனையை தேவைப்படுத்துகின்றது. அத்துடன், கம்பனியின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளை பிரயோகிக்கும் போது, முகாமை அதன் சுயதீர்ப்புக்களை பிரயோகிப்பதனையும் தேவைப்படுத்துகின்றது. நிதிக்கூற்றுக்களுக்கு முக்கியமானதாக அமையும் எடுகோள்களும் மதிப்பீடுகளும் குறிப்பு 4 இல் வெளிக்காட்டப்பட்டுள்ளன.

நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கை ரூபாவில் காட்டப் பட்டுள்ளன. இந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு மற்றும் முன்நிலைப்படுத்தல் 2007 ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்திற்கு அமைய மேற்கொள்ளப்பட்டன.

2.1.1 ஒருங்கிணைப்பு (Amalgamation)

இந் நிதிக்கூற்றுக்கள் கீழ்வருவன உட்பட கம்பனியின் ஒருங்கிணைந்த நிலையினை காட்டுகின்றன:

(a) மூலதன செலவினத்திற்கான அரச கொடையை பிரதிபலிக்கும் வாக்கு அளிக்கப்பட்ட நிதியம்; மற்றும்
(b) கைக்கொள்ளப்பட்ட வருமான நிதியம்

இவை 2011 ஆண்டு வரை சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் கிடைக்கும் வரை வெவ்வேறாக தயாரிக்கப்பட்டு முன்நிலைப்படுத்தப்பட்டன.

விமான நிலையத்தின் சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்களை கம்பனியுடன் இணைத்து அவசிய சட்டத் திருத்தங்களை மேற்கொள்வதற்கு 2005 ஆகஸ்ட் 17ந் திகதியிட்ட பாராளுமன்ற அனுமதியில் பாராளுமன்றக் குறிப்பின் பந்தி 3.5 இன் கீழ் குறிப்பிட்ட சட்டரீதியான திருத்தங்களை ஆரம்பிப்பதற்கு சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சிற்கு கம்பனி விடுத்த வேண்டுகோளின் அடிப்படையில் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகார சபையால் சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் கோரப்பட்டது.

மேற்படி பாராளுமன்ற அனுமதி தேவைப்படக் காரணம், 1983 இல் விமாநிலைய அதிகார சபை கலைக்கப்பட்டு கம்பனி தாபிக்கப்பட்ட போது அதிகார சபையின் சொத்துக்களின் உரிமையின் ஒரு பகுதி மாத்திரம் கம்பனிக்கு மாற்றப்பட்டு, எஞ்சிய சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக' கள' வாக்களிக்கப்பட்ட மற்றும் கைக்கொள் வருமான நிதியங்களின் கீழ் வைத்து கணக்கிற் கொள்ளப்பட்டமையால் ஆகும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

கம்பனியின் பிரதான செயற்பாடுகளுக்கு இரு நிதியங்களிலும் பதிவுசெய்த சொத்துக்களை பயன்படுத்தி பொருளியற்பயன் பெறுவதனாலும் கடன் தீர்ப்புக் கடப்பாடுகளை தொடர்புபட்ட பரிப்பினை பதிவு செய்யாது கணக்கிற் கொள்ளுதல்ல் அடிப்படையான கணக்கியற் கோட்பாடுகளில் இருந்து விலகுவதாலும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இசைய ஒருங்கிணைப்பினை பணிப்பாளர் சபை 2013 ஜூன் 30 ந் திகதி அங்கீகரித்தது.

2.1.2 ஒத்திசைவுக் கூற்று

கம்பனிகள் சட்டம் மற்றும் SLFRS களின் ஏற்பாடுகளுக்கு அமைவாக கம்பனி நிதிக் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு மற்றும் முன்நிலைப் படுத்தலுக்கு பணிப்பாளர்சபை பொறுப்பாகும்.

2017 டிசம்பர் 31ந் திகதியில் மற்றும் அந்தத் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டின் கம்பனி நிதிநிலைக்கூற்று, முற்றடக்க வருமானக்கூற்று, உரிமையாண்மை மாற்றங்கள் பற்றிய கூற்று, காசுப்பாய்வுக் கூற்று ஆகியன, ஒப்பீட்டுத் தகவல்களுடனும், கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் மற்றும் குறிப்புக்களுடனும் (நிதிக் கூற்றுக்கள்) இலங்கை பட்டயக் கணக்கறிஞர் நிறுவகத்தால் வழங்கப்பட்ட இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்கள் (SLFRS/LKAS) மற்றும் கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கு இசைவாக உள்ளன.

இந்த நியமங்கள் www.casrilanka. Com இல் நிரற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.1.3 ஒப்பீட்டுத் தகவல்கள்

வேறு விதத்தில் குறிப்பிட்டிருந்தால் அன்றி கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கொள்கை மாறாத அடிப்படையில் முன்நிலைப்படுத்திய காலம் முழுவதும் பிரயோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.4 அளவீட்டு அடிப்படை

நிதிநிலைக்கூற்றில் கீழ்வரும் பொருண்மை உருப்படிகள்தவிர, கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்கள் வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையில் தயாரிக்கப் படடுள்ள்ன.

முதலீடுகள் - சீர்மதிப்பு
குறுங்கால முதலீடுகள் - சீர்மதிப்பு.

நிகர வரையறுக்கப்பட்ட பயன் பரிப்பு- இந்தப் பரிப்பு வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாட்டுடன் ஏற்பிசைவு செய்யப்படாத ஆயுடுகாலமுறைக் கணிப்பீட்டின் இலாபத்தை கூட்டி, ஏற்பிசைவு செய்யப்படாத கடந்த கால சேவைக் கிரயம் மற்றும் ஆயுட்காலமுறைக் கணிப்பீட்டு இழப்புக்களை கழித்த இற்றைப் பெறுமதியில் ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டது.

2.1.5 தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்நிலைப்படுத்தல் நாணயம்

கம்பனி நிதிக்கூற்றுக்களில் காட்டிய உருப்படிகள் கம்பனி தொழிற்படும் முதன்மை பொருளியற் சூழலின் நாணயத்தில் அளவிடப்பட்டுள்ளன (தொழிற்பாட்டு நாணயம்). இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்நிலைப் படுத்தல் நாணயமான இலங்கை ரூபாவில் தரப்பட்டுள்ளன. இந்த ஆண்டின்போது கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்நிவைப்படுத்தல் நாணயத்தில் மாற்றமில்லை.

2.1.6 நிதிக்கூற்றுக்களின் முன்நிலைப்படுத்தல்

நிதிநிலைக் கூற்றில் காட்டப்பட்ட சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்கள் அவற்றின் தன்மையின் அடிப்படையில் குழுவாக்கப்பட்டு, தொடர்புபட்ட திரவநிலை மற்றும் முதிர்வினை காட்டும் வகையில் நிரற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. பணவீக்கத் தாக்கங்களுக்கு இவை சீர்செய்யப்படவில்லை. ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்ட தொகைகளை எதிரீடு செய்வதற்கு சட்டரீதியான உரிமை இருந்து, நிகர அடிப்படையில் தீர்க்கும் நோக்கம் இருந்தால் அல்லது கணக்கீட்டு நியமத்தில் சொத்தினை விற்று பரிப்பினை தீர்த்தல் அனுமதித்து இருந்தால் அல்லது கம்பனியின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் தெளிவாக குறிப்பிட்டிருந்தால் மாத்திரம் நிதிச்சொத்துக்கள் மற்றும் நிதிப்பரிப்புக்கள் எதிரீடு செய்யப்படும்.

2.1.7 பொருண்மையும் ஒன்றுசேர்ப்பும்

ஒத்த உருப்படிகளின் பொருண்மையான வகுப்பு ஒவ்வொன்றும் வேறாகக் காட்டப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வாத தன்மை அல்லது தொழிற்பாடுடைய உருப்படிகள் LKAS 1 நிதிக்கூற்றுக்களின் முன்நிலைப்படுத்தல் நியமத்தில் அனுமதித்தபடி பொருண்மையற்று இருந்தாலன்றி வேறாகக் காட்டப்பட்டுள்ளன.

2.1.8 சுயதீர்ப்பு மற்றும் மதிப்பீடுகளின் பிரயோகம்

SLFRS களுக்கு இசைவாக கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களை தயாரித்தலில் கம்பனி முகாமை

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பிரயோகம், சொத்துக்கள்ஈ பரிப்புக்கள், வருமானம் மற்றும் செலவுகளின் அறிக்கையிட்ட தொகைகளை பாதிக்கக்கூடிய சுயதீர்ப்புக்கள், மதிப்பீடுகள், எடுகோள்களை மேற்கொண்டனர். உண்மைப் பெறுபேறுகள் இந்த மதிப்பீடுகளிலிருந்து மாறக் கூடும். மதிப்பீடுகள் மற்றும் தொடர்புபட்ட எடுகோள் தொடர்ந்து மீளாய்வு செய்யப்படும். அவசியமான இடத்து கணக்கீட்டு மதிப்பீட்டு மாற்றங்கள் அதன்பின் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். .

2.1.9 தொடர்ந்தியங்கும் தாபன கோட்பாடு

கம்பனி ஒரு தொடர்ந்தியங்கும் தாபனமாக இயங்குவதற்கான இயலுமையை முகாமை மதிப்பிட்டு, எதிர்வுகூறக்கூடிய எதிர்காலத்தில் வியாபாரம் தொடர்வதற்கு அவசிய வளங்கள் பற்றி திருப்தியடைந்துள்ளது. மேலும், கம்பனி தொடர்ந்தியங்கும் இயலுமைக்கு கணிசமான நிட்சயமின்மை ஏதும் இருப்பதுபற்றி முகாமை அறியவில்லை. எனவே, நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்ந்தியங்கும் தாபண அடிப்படையிலேயே தொடர்ந்தும் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

2.1.10 நிதிச்சாதனங்களின் சீர்மதிப்பு

கம்பனி நிதிச்சாதனங்களை சீர்மதிப்பில் அளவிட்டுள்ளது.

2.1.11 பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள்

வரிநட்டங்களை பயன்படுத்துவதற்கு எதிர்கால இலாபங்கள் சாத்தியமான அளவுக்கு வரிநட்டம் தொடர்பில் பிற்போடப்பட்ட வரி ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஏற்பிசைவு செய்யவேண்டிய பிற்போடப்பட்ட வரிச்சொத்தை தீர்மானித்தலில் எதிர்கால வரித் திட்டமிடல் தந்திரோபாயம் அடங்கலாக எதிர்கால வரிவிதி இலாபங்களின் சாத்திய காலம், மட்டம் ஆகிய அடிப்படையில் எடுகோள்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

2.1.12 கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் மாற்றங்கள் மற்றும் வெளிக்காட்டல்கள்

கம்பனி கடைப்பிடித்த புதிய நியமங்கள், திருத்தங்கள் மற்றும் கருத்துகூறல்கள்.

இந்த நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரித்தலில் வழங்கி அறிக்கையடற் திகதியில் அமுலுக்கு வந்திராத பல புதிய நியமங்கள் மற்றும் நியமங்களுக்கு திருத்தங்கள் பிரயோகிக்கப்படவில்லை.

கீழே தரப்பட்ட புதிய நியமங்கள் கம்பனி நிதிக் கூற்றுக்களில் கணிசமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்த எதிர்பார்க்கப் படவில்லை.

SLFRS 9, 'நிதிச்சாதனங்கள்', நிதிச்சொத்துக்கள், நிதிப்பரிப்புக்களின் வகைப்படுத்தல், ஏற்பிசைவு மற்றும் அளவீடு பற்றி குறிப்பிடுகின்றது. SLFRS 9 இன' முழுமையான தொகுப்பு 2014 ஜ˜ லையில் வழங்கப்பட்டது. இது நிதிச்சாதனங்கின் வகைப் படுத்தல் மற்றும் அளவீடு பற்றிய LKAS 39 இன் வழிகாட்டலை பிரதியீடு செய்து. LKAS 9 கலப்பு அளவீட்டு முறையை எளிமைப்படுத்தி, நிதிச் சொத்துக்களுக்கு மூன்று முதன்மை அளவீட்டு வகுப்புக்களை ஏற்படுத்தியுள்ளது. அவை: காலத் தேய்மான கிரயம், OCI ஊடான சீர்மதிப்பு மற்றும் இலாப நட்டத்தினூடான சீர்மதிப்பு. வகைப்படுத்தல் அடிப்படை, உரிமத்தின் வியாபார மாதிரி மற்றும் நிதிச்சொத்தின் ஒப்பந்தரீதியான காசுப்பாய்வுகளின் இயல்பில் தங்கியுள்ளது. உரிமையாண்மைச் சாதனங்களில் முதலீடு, சீர்மதிப்பு மாற்றங்களை OCI இன் சீர்மதிபில் முன்நிலைப்படுத்தாத மாற்ற முடியாத தேர்வின்கீழ் ஆரம்பத்தில் இலாப நட்டம் ஊடான சீர்மதிப்பில் அளவிடப்படும். இப்போது, LKAS 39 இல் பயன்படுத்திய இறுக்கப்பட்ட சேத இழப்பு நட்ட மாதிரியை புதிய எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்பு மாதிரி பிரதியீடுசெய்கின்றது. நிதிப் பரிப்புக்களை பொறுத்தமட்டில், இலாப நட்டத்தின் ஊடான சீர்மதிப்பில் வகைப்படுத்திய பரிப்புகளின் சொந்த கடன்இடரை பிறமுற்றடக்க வருமானத்தில் ஏற்பிசைவு செய்வதை தவிர, வகைப்படுத்தல், அளவீடுகளில் மாற்றமில்லை. SLFRS 9, தளம்பற் காப்பு விளைதிறன் தேவைப்பாடுகளை தளர்த்தி தெளிவாக தளம்பற்காப்பு விளைதிறன் சோதனை மாதிரியால் பிரதியீடு செய்துள்ளது. இது, தளம்பற் காப்பு செய்யப்பட்ட உருப்படிக்கும், தளம்பற்காப்பு செய்யும் சாதனத்திற்கும் இடையில் பொருளியல் தொடர்பினை கொண்டும், தளம்பற் காப்பு விகிதம் முகாமை இடர் முகாமைத்துவ தேவைகளுக்கு பயன்படுத்தும் அதே விகிதமாக இருப்பதனையும் தேவைப்படுத்துகின்றது. உரிய ஆவணப்படுத்தல் தொடர்ந்தும் தேவைப்படுகின்றபோதிலும், LKAS 39 இன்கீழ் தற்போது தயாரிக்கப்படுவதிலிருந்து வேறுபட்டது. இந்த நியமம் 2018 ஜனவரி 1 இல் அல்லது அதற்குப் பின்அரும்பிக்கும் கணக்கீட்டுக் காலங்களுக்கு நடைமுறைக்கு வரும். முந்திய பிரயோகம் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. SLFRS 9 இன் தாக்கத்தை கம்பனி மதிப்பிட வேண்டியுள்ளது.

IFRS 15, 'வாடிக்கையாளருடன் ஒப்பந்தம் மீதான வருமானம்' வருமான ஏற்பிசைவுடன் தொடர்புபட்ட இது வாடிக்கையாளருடன் ஒப்பந்தங்களால் எழும் காசுப்பாய்வுகளின் தன்மை, தொகை, காலம் மற்றும் நிச்சயமின்மை பற்றி நிதிக்கூற்றுக்களின் பயனாளர்களுக்கு பயனுடையதான தகவல்களை அறிக்கையிடும் கோட்பாடுகளை நிர்ணயிக்கின்றது.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

வாடிக்கையாளர் பொருள் அல்லது சேவையின் கட்டுப்பாட்டினை பெற்று, அதன் பாவனையை தீர்மானித்து அதன் பயன்களை பெறுவதற்கான இயலுமையை பெறுகின்ற போது வருமானம் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். இந்த நியமம் LKAS 18 – வருமானம், LKAS 11- நிர்மாண ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் தொடர்புபட்ட வியாக்கியானங்களை பிரதியீடு செய்கின்றது. இந்நியமம் 2018 ஜனவரி 1 இல் அல்லது அதற்குப் பின்ளர் ஆரம்பிக்கும் கணக்கீட்டுக் காலங்களுக்கு நடைமுறைக்கு வரும். முந்திய பிரயோகம் அனுமதிக்கப்படும். கம்பனி IFRS 15 தாக்கத்தை மதிப்பிடுகின்றது.

SLFRS 16 குத்தகைக்கான தற்போதைய இரட்டை கணக்கீட்டு முறையை நீக்கி, நிதிநிலைக்கூற்று மீதான நிதிக்குத்தகைகள் மற்றும் நிதி நிலைக் கூற்றில் இல்லாத தொழிற்பாட்டு குத்தகைகளை வேறுபடுத்துகின்றது. அதற்குப் பதிலாக நடப்பு நிதிக்குத்தகை கணக்கீட்டை ஒத்த தனியொரு நிதிநிலைக் கூற்று மீதான கணக்கீட்டு முறை இருக்கும். SLFRS 16 ஆனது, 2019 ஜனவரி 1 இல் அல்லது அதற்குப்பின் ஆரம்பமாகும் வருடாந்த அறிக்கை காலங்களுக்கு நடைமுறைக்கு வரும்.

கம்பனி மீது பொருண்மையான தாக்கத்தினைக் கொண்டிருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படும் இன்னும் நடைமுறைக்கு வராத வேறு SLFRSs அல்லது IFRIC கருத்துக்கூறல்கள் காணப்படவில்லை.

2.2 அந்நிய நாணயங்களின் நாணயமாற்று

a) தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்நிலைப்படுத்தல் நாணயம்

நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கிய உருப்படிகள் கம்பனி தொழிற்படும் முதன்மைப் பொருளியற் சூழலின் நாணயத்தை (தொழிற்படு நாணயம்) பயன்படுத்தி அளவிடப்பட்டன. நிதிக்கூற்றுக்கள் கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்நிலைப் படுத்தல் நாணயமான இலங்கை ரூபாவில் தரப்பட்டுள்ளன.

b) ஊடுசெயல்களும் மீதிகளும்

அந்நிய நாணய ஊடுசெயல்கள் அவை இடம் பெற்ற அல்லது மீளஅளவிட்ட திகதியில் நிலவிய நாணயமாற்று வீதத்தை பயன்படுத்தி நாணய மாற்றம் செய்யப்பட்டன. அந்த ஊடுசெயல்களின் தீர்ப்பனவால் அல்லது அந்நிய நாணயங்களில் குறிப்பிட்ட நாணயம்சார்ந்த சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புகளை ஆண்டு இறுதி நாணயமாற்று வீதத்தில் நாணயமாற்றம் செய்யும்போது ஏற்படும் நயம் அல்லது இழப்புகள், தகைமை பெற்ற காசுப்பாய்வுத் தளம்பற்காப்பாக மற்றும் தகைமை பெற்ற நிகர முதலீட்டுத் தளம்பற் காப்புக்களாக பிற முற்றடக்க வருமானத்தில் பிற்போடப்பட்டால் அன்றி, முற்றடக்க வருமானக்கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

கடன்படுகை மற்றும் காசும் காசுச் சமானங்களால் ஏற்படும் அந்நிய நாணயமாற்று நயம் அல்லது இழப்பு நிதி வருமானம் இல்லது நிதிக் கிரயத்தின் கீழ் முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் காட்டப்படும். ஏனைய சகல நாணயமாற்று நயங்கள் அல்லது இழப்புகள' முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ''பிற நிகர (இழப்பு) / நயங்களின„ கீழ் காட்டப்படும்.

விற்பனைக்கு கிடைப்பவையாக வகைப்படுத்திய அந்நிய நாணயங்களில் குறிப்பிடும் நாணயம்சார் காப்பாவணங்களின் சீர்மதிப்பில் மாற்றமானது, காப்பாவணத்தின் காலத்தேய்மானக் கிரயத்தில் மாற்றம் காரணமாக ஏற்பட்ட அல்லது காப்பாவண முன்கொணரற் தொகையில் ஏனைய மாற்றத்தால் எழுந்த நாணயமாற்று வித்தியாசமாக பகுக்கப்படும். காலத்தேய்மான கிரயத்தில் மாற்றம் தொடர்புபட்ட நாணயமாற்று வித்தியாசம் முற்றடக்க வருமானக் கூற்றிலும், முன்கொணரற் தொகையில் ஏனைய மாற்றம் பிற முற்றடக்க வருமானத்திலும் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

இலாப நட்டத்தினூடான சீர்மதிப்பில் வைத்திருக்கப்படும் உரிமையாண்மைச் சாதனம் போன்ற நாணயம் சாராத நிதிச்சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்களின் நாணயமாற்று வித்தியாசம், சீர்மதிப்பு நயம் அல்லது இழப்பின் பகுதியாக இலாப நட்டத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். விற்பனைக்கு வைத்திருப்பவையாக வகைப்படுத்திய உரிமையாண்மை போன்ற நாணயம் சாராத நிதிச் சொத்துக்கள் மீதான நாணயமாற்று வித்தியாசம் பிற முற்றடக்க வருமானத்தில் உட்படுத்தப்படும்.

2.3 நடப்பு மற்றும் பிற்போடப்பட்ட வருமானவரி

காலத்திற்கான வருமான வரி நடப்பு மற்றும் பிற்போட்ட வரிகளை கொண்டிருக்கும். வரி பிற முற்றடக்க வருமானத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்ட உருப்படி தொடர்பானதாக அல்லது நேரடியாக உரிமையாண்மை தொடர்பானதாக இல்லாவிடில் அது முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். மேற்கூறப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் வரி முறையே பிற முற்றடக்க வருமானத்தில் அல்லது நேரடியாக உரிமையாண்மையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். நடப்பு வருமான வரி அறவீடானது, நிதிநிலைக் கூற்றுத் திகதியில் நிலவிய வரிச்சட்ட அடிப்படையில் கணிக்கப்பட்டது.

முகாமையானது, பிரயோகிக்கத்தகு ஒழுங்குவிதிகள் வியாக்கியானத்திற்கு ஆளாகும் நிலை தொடர்பில் வரித் திரட்டில் எடுக்கும் நிலைகளை காலத்திற்குக் காலம் மதிப்பாய்வு செய்து வரி அதிகார அமைப்புக்கு செலுத்தவேணும் என எதிர்பார்க்கும் தொகைகளுக்கு பொருத்தமான ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்ளும்

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி, சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்களின் வரி அடிப்படைக்கும் நிதிக்கூற்றுக்களில் அவற்றின் முன்கொணரற் தொகைக்கும் இடையில் ஏற்படும் தற்காலிக வித்தியாசத்தின் மீது பரிப்பு முறையை பயன் படுத்தி ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டது. எனினும், பிற்போடப்பட்ட வரிப் பரிப்புக்கள், நன்மதிப்பின் ஆரம்ப ஏற்பிசைவினால் ஏற்படின், ஏற்பிசைவு செயடயப்படமாட்டா. பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி, அது வியாபார இணைப்புத் தவிர்ந்த ஒரு ஊடுசெயலில் சொத்தின் அல்லது பரிப்பின் ஆரம்ப ஏற்பிசைவால் ஏற்பட்டு, ஊடுசெயலின் போது கணக்கீட்டையோ அல்லது வரிவிதி இலாபம் அல்லது நட்டத்தை பாதிக்காததாக இருப்பின், கணக்கிற் கொள்ளப்படமாட்டாது. பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி, நிதிநிலைக் கூற்று திகதியில் அமுலிலிருந்த வரிவீதத்தை (சட்டம்) பயன்படுத்தி, தொடர்புபட்ட பிற்போட்ட வருமான வரிச் சொத்து தேறும்போது அல்லது பிற்போட்ட வருமானவரிப் பரிப்பு தீர்க்கப்படும் போது தீர்மானிக்கப்படும்.

பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துக்கள் தற்காலிக வித்தியாசங்களை பயன்படுத்தக் கூடியதாக எதிர்கால வரிவிதி இலாபம் கிடைக் கப்பெறும் அளவுக்கே ஏற்பிசைவுசெய்யப்படும். நடப்பு வரிச்சொத்தினை நடப்பு வரிப்பரிப்புக்கு எதிராக எதிரீடுசெய்வதற்கு சட்டரீதி உரிமை இருந்தால், மற்றும் பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்து மற்றும் பரிப்பு ஒரே வரிவிதி அதிகார அமைப்பால் அறவிடும் வருமானவரி தொடர்புபட்டதாக இருந்தால் அவை எதிரீடு செய்யப்படும்.

2.4 தொக்குகள்

தொக்குகள், வழக்கிழந்த மற்றும் பாவனை குறைந்த உருப்படிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தபின் கிரயம் மற்றும் நிகர தேறுகைப் பெறுமதிகளில் குறைந்த தொகையில் அளவிடப்பட்டுள்ளன.

2003 டிசம்பர் 31 க்கு முன் கொண்டுவரப்பட்ட தீயணைப்பு உபகரண உதிரிப்பாகங்களும் நுகர்வுப் பொருட்களும் மதிப்பிடப்பட்டு நிறை ஏற்றிய சராசரியில் அளவிடப்பட்டுள்ளன.

முதல்-உள்-முதல்-வெளி (FIFO) அடிப்படையில் அளவிடப்படும் எரிபொருள் தவிர்ந்த ஏனைய தொக்குகளை அவற்றின் தற்போதைய நிலை மற்றும் இடத்திற்கு கொண்டுவர இறுக்கிய கிரயங்கள் நிறையேற்றிய சராசரிப் பெறுமதி அடிப்படையில் அளவிடப்பட்டுள்ளன.

கம்பனி 10 ஆண்டிற்கு மேலாக அசைவற்ற நிலையில் உள்ள தொக்குகள் தொடர்பில் ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

2.5 வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள்

வியாபார வருமதிகள் ஆரம்பத்தில் சீர்மதிப்பில் அளவிடப் பட்டு, பின்னர் விளைவு வட்டி வீதத்தினை பயன்படுத்திய காலத்தேய்மானக் கிரயத்திலிருந்து சேதஇழப்பிற்கான ஏற்பாட்டினை கழித்த தொகையில் அளவிடப்பட்டுள்ளது. ஏனைய வருமதிகள் கிரயத்திலிருந்து ஐயுறவுக்கடன் ஏற்பாடு கழித்த தொகையில் அளவிடப்பட்டுள்ளன.

2.6 காசும் காசுச் சமானங்களும்

கேள்வி வைப்புக்கள், உயர் திரவத்தன்மையுடைய குறுங்கால முதலீடுகள், பெறுமதி மாற்ற இடரற்ற தெரிந்த தொகைக்கு தயார்நிலையில் மாற்றப்படக் கூடியவையும் காசுக்கையிருப்பும், காசும் காசுச் சமானங்களாக பொருள்வரையறை செய்யப்படும்.

காசுப்பாய்வுத் கூற்றுத் தேவைகளுக்காக காசுக் கையிருப்பு, வங்கி மேலதிகப்பற்று நிலுவை கழித்த வங்கி வைப்புக்கள், சுவீகரிப்புத் திகதியிலிருந்து 3 மாதத்திற்கு குறைவான முதிர்வுகாலம் கொண்ட முதலீடுகள் ஆகியன காசும் காசுச் சமானங்களாக கொள்ளப்படும்.

2.7 ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணம்

சகல ஆதனம், பொறி, உபகரணங்கள் ஆரம்பத்தில் கிரயங்தில் பதிவுசெய்யப்பட்டு வரலாற்று கிரயத்தில் இருந்து தேய்மானம் கழித்த தொகையில் கூறப்பட்டு உள்ளன. வரலாற்றுக் கிரயம் சொத்துக்கொள்வனவு சார்ந்த நேரடிக் கிரயங்கள், அது நிறுவப்படவுள்ள இடத்தினை பழைய நிலைக்கு கொண்டுவருவதற்கு ஆரம்பத்தில் மதிப்பிட்ட கழற்றி அகற்றற் கிரயம் மற்றும் காலத்தின்போது தொக்குகளின் உற்பத்தி தவிர்ந்த தேவைக்காக, தொக்கு கொள்வனவுசெய்த போது அல்லது குறித்த காலத்தின்போது சொத்தின் பயன்பாட்டிற்கான கடப்பாடு ஆகியவற்றை அடக்கும்.

சுயமாக நிர்மாணிக்கப்பட்ட சொத்துக்களின் கிரயம் பொருட்களின் கிரயம், நேர்கூலி மற்றும் உற்பத்தி மேந்தலையின் பொருத்தமான பங்கினை அடக்கும்.

பின்னைய கிரயங்கள் அச் சொத்துத் தொடர்புபட்ட எதிர்கால பொருளியற் பயன்கள் கம்பனிக்கு பாய்வது சாத்தியமாகவும் அதன் கிரயம் நம்பகமாக அளவிடக் கூடியதாகவும் இருந்தால் மாத்திரம் பொருத்தமான வகையில் சொத்தின் முன் கொணரற் தொகையில் உள்ளடக்கப்படும் அல்லது வேறான சொத்தொன்றாக ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். பிரதியீடு செய்த பகுதியின் முன்கொணரற் தொகை ஏற்பிசைவு விலக்கப்படும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

சகல திருத்த, பராமரிப்புக் கிரயங்கள் அவை இறுக்கப்படும் நிதிக்காலத்திலேயே முற்றடக்க வருமானக்கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

நீண்டகால மூலதன செயற்திட்டக் கிரயங்கள் அவை பூர்த்திசெய்யப்பட்டு உரிய சொத்துக்கள் பாவனைக்கு கிடைக்கும் வரையில் மூலதன புத்துருவாகும் வேலையில் காட்டப்படும்.

தேய்மானமானது ஆதனம், பொறி, உபகரணம் பாவனைக்கு கிடைப்பதிலிருந்து ஆரம்பித்து, ஏற்பிசைவு விலக்கல் செய்யப்படும் வரையில், பாவனையில் இல்லாவிடினும், தொடரப்படும் உருப்படியின் பகுதிகள் மொத்தக் கிரயத்துடன் ஒப்பிடுகையில் கணிசமாக இருப்பின், வேறாக தேய்மானம் செய்யப்படும். நிலம் தேய்மானம் செய்யப்படுவதில்லை ஏனைய சொத்துக்களின் தேய்மானம், கிரயம் ஈற்றுப்பெறுமதிக்கு வரும் வரையில் அவற்றின் பயன்தரும் ஆயுட்காலம் ஈறாக நேர்கோட்டு முறையை பயன்படுத்தி கணிக்கப்படும்.

சொத்துக்களின் பயன்தரும் ஆயுட்காலம் கீழ்வருமாறு மதிப்பிடப்பட்டுள்ளன:

கட்டிடங்கள்	50 ஆண்டுக்கு மேல்
பொறி மற்றும் எந்திரம்	04 - 20 ஆண்டுகள்
மோட்டார் வாகனங்கள்	04 – 15 ஆண்டுகள்
தளபாட, இணைப்புக்கள் அலுவலக உபகரணம்	08 ஆண்டுக்கு மேல்
தொடர்பாடல் மற்றும் திசைகாட்டல் உபகரணம்	05 – 10 ஆண்டுகள்
ஏனைய உபகரணம்	08 ஆண்டுக்கு மேல்
விமானநிலைய உட்கட்டமைப்பு	08 – 50 ஆண்டுகள்

சொத்தொன்றின் முன்கொணரற்தொகை அதன் மதிப்பிட்ட மீளப்பெறற்தகு தொகையினை விட அதிகமாக காணப்படின், அந்தச் சொத்தின் முன்கொணரற்தொகை உடனடியாக அதன் மீளப்பெறற்தகு தொகைக்கு பதிவழிக்கப்படும்.

ஒவ்வொரு பிரதான சோதனை மேற்கொள்ளப் படும்போது, ஏற்பிசைவு நிபந்தனை நிறைவு செய்யப்படும் பட்சத்தில், பொறி, உபகரண உருப்படியின் கிரயம் அதன் பிரதியீட்டுக் கிரயமாக ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

ஒரு ஆதனம், பொறி, உபகரண உருப்படி விற்பனை செய்யப்படும்போது அல்லது பாவனையிலிருந்து எதிர் காலப் பொருளியற் பயன்கள் எதிர்பார்க்கப்படாத போது ஏற்பிசைவு விலக்கல் செய்யப்படும். சொத்தின் ஏற்பிசைவு விலக்கலால் எழும் நயம் அல்லது இழப்பு (சொத்தின் முன்கொணரற் தொகைக்கும் அதன் நிகர விற்பனைப் பெறுவனவுக்கும் இடையில் வித்தியாசம்) விலக்கல் செய்த காலத்தின் முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

சொத்தின் ஈற்றுப் பெறுமதி, பயன்தரும் ஆயுட்காலம், தேய்மான முறை ஒவ்வொரு ஆண்டின் இறுதியிலும் மீளாய்ந்து அவசியமான இடத்து சீர்செய்யப்படும்.

விற்பனைப் பெறுமதியுடன் சொத்தின் முன்கொணரற் தொகை ஒப்பிடப்பட்டு, இலாப, நட்டம் கணிக்கப்பட்டு முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏனைய வருமானம் / (இழப்பின்) கீழ் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

ஆதனம், பொறி, உபகரண சேதஇழப்பு

முன்கொணரற் தொகை மீளப்பெறப' பட முடியாதென புற நிலை நிகழ்வுகள் அல்லது மாற்றங்கள் காட்டினால், ஆதனம், பொறி, உபகரணம் சேதஇழப்பிற்காக ஆய்வு செய்யப்படும். அத்தகை காட்டி இருந்து, முன்கொணரற் தொகை அதன் மதிப்பிட்ட மீளப்பெறற்தகு தொகையை விட அதிகமாக இருப்பின், சொத்து மீளப் பெறற்தகு தொகைக்கு பதிவழிப்பு செய்யப்படும். சேதஇழப்பு நட்டம் அதேசொத்தின் முன்னைய மீள்மதிப்பு மிகையை எதிர்ப் பதிவு செய்தாலன்றி அது முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

2.8 குறிப்பிடு மூலதனம்

சாதாரண பங்குகள் உரிமயாண்மைப் பங்குகளாக வகைப்படுத்தப்பட்டன.

2.9 வியாபார சென்மதிகள்

வியாபார சென்மதிகள், வழமையான வியாபார நடவடிக்கையின் நிமித்தம் பெற்ற பொருள், சேவைகளுக்காக வழங்குனருக்கு செலுத்தவேண்டிய கடப்பாடாகும்.

நிதிநிலைக் கூற்றில் வியாபார, ஏனைய சென்மதிகளாக வகைப்படுத்தியவை, கோரும்போது அல்லது நிதிநிலைக் கூற்றின் திகதியிலிருந்து ஒரு ஆண்டினுள் செலுத்தப்பட வேண்டியவை ஆகும். நடைமுறையல்லாப் பரிப்புக்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டவை, நிதிநிலைக் கூற்றுத் திகதியில் இருந்து ஒரு ஆண்டின் பின்னர் செலுத்த வேண்டியவை ஆகும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

வியாபாரச் சென்மதிகள் ஆரம்பத்தில் ஊடுசெயல் விலையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டு பின்னர் விளைவு வட்டி வீதத்தினை பயன்படுத்தி காலத்தேய்மானக் கிரயத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

2.10 கடன்படுகைகள்

பெற்ற கடன்கள் முதலில் சீர்மதிப்பிலிருந்து ஊடுசெயற் கிரயங்கள் கழித்த தொகையில் ஏற்பிசைவு செய்து பின்னர், காலத்தேய்மானக் கிரயத்தில் அளவிடப்படும். பெறுவனவுக்கும் (ஊடுசெயற்கிரயம் கழித்த தொகை) மீட்புப் பெறுமதிக்கும் இடையில் வித்தியாசம் விளைவு வட்டி வீதத்தை பயன்படுத்தி கடன் காலமீறாக முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

கடன்வசதி பெறுவதற்கு செலுத்திய கட்டணம் வசதிகள் முற்றிலுமாக அல்லது பகுதியாக கிடைக்கும் சாத்தியம் இருந்தால், ஊடுசெயற் கிரயமாக ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். அத்தகைய சந்தர்ப்பத்தில் வசதி கிடைக்கும்வரை கட்டணம் பிற்போடப்படும். வசதிகள் முற்றிலுமாக அல்லது பகுதியாக கிடைக்கும் சாத்தியம் இல்லாவிடில், கட்டணமானது, திரவ நிலைச் சேவைகளுக்கான முற்கொடுப்பனவாக மூலதனப்படுத்தப்பட்டு, அது தொடர்புபட்டுள்ள காலமீறாக காலத்தேய்மானம் செய்யப்படும்.

2.11 கடன்படுகைக் கிரயங்கள்

எதிர்பார்க்கும் பாவனைக்கு தயாராக்குவதற்கு கணிசமான காலம் எடுக்கும் தகைமை பெற்ற சொத்தின் கொள்வனவு/நிர்மானத்துடன் நேரடி தொடர்புபட்ட பொதுவான அல்லது குறிப்பான கடன்படுகைக் கிரயங்கள் அச்சொத்து குறித்த பயன்பாட்டிற்கு கிட்டிய தயார்நிலைக்கு வரும் வரையில் சொத்தின் கிரயத்துடன் கூட்டப்படும்.

தகைமைபெற்ற சொத்தின் செலவினத்தை எதிர் பார்த்து வைத்திருக்கும் கடனின் தற்காலிக முதலீட்டிலிருந்து பெறும் முதலீட்டு வருமானம் மூலதனப்படுத்தவுள்ள கடன்படுகை கிரயத்தில் இருந்து கழிக்கப்படும். ஏனைய சகல கடன் படுகைக் கிரயங்களும் அவை ஏற்படும் கால இலாப நட்டத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

2.12 ஏற்பாடுகள்

கடந்தகால நிகழ்வுகளின' விளைவாக கம்பனி சட்டரீதியான அல்லது ஆக்க" ர்வ தற்கால கடப்பாட்டை கொண்டிருந்து, அக்கடப்பாட்டை தீர்ப்பதற்கு பொருளியற் பயன்களைக் கொண்ட வளங்களின் வெளிப்பாய்வு தேவைப்படுவதாகவும் கடப்பாட்டுத் தொகை நம்பகமான மதிப்பிடக்கூடியதாகவும் இருப்பின், ஏற்பாடு ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். பணத்தின் காலப் பெறுமதியின் தாக்கம் கணிசமானதாக இருப்பின், எதிர்பார்க்கப்படும் எதிர்கால காசுப்பாய்வுகள் பணத்தின் காலப்பெறுமதியையும் பொருத்தமானவிடத்து பரிப்புசார்ந்த இடர்களையும் பிரதிபலிக்கும் நடப்பு சந்தை மதிப்பீடுகளின் வரிக்கு முந்திய வீதத்தால் கழிவீடு செய்வதன் மூலம் ஏற்பாடுகள் தீர்மானிக்கப்படும். கழிவிடல் பயன்படுத்தப்படும் போது, காலப்போக்கின் விளைவாக ஏற்பாட்டில் அதிகரிப்பு வட்டிச் செலவாக ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

2.13 ஓய்வுப் பயன் கடப்பாடுகள்

a) வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம்

வரையறுத்த பங்களிப்புத் திட்டம், கம்பனி நிலையான பங்களிப்புகளை வேறான உரிமத்திற்கு செலுத்தும் ஒரு ஓய்"தியத் திட்டமாகும். நடப்பு அல்லது முன்னைய கால சேவை தொடர்பில் ஊழியர்களின் பயன்களை செலுத்த போதிய சொத்து நிதியத்தில் இல்லாவிடில், மேலதிக பங்களிப்பு செலுத்தும் சட்டரீதியான அல்லது ஆக்க" ர்வ கடப்பாடுகள் கம்பனிக்கு கிடையாது. வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டமானது, வரையறுத்த பங்களிப்புத் திட்டமாக அமையாத ஓய்"தியத் திட்டமாகும்.

வரையறுத்த பயன் திட்டங்கள் வழமையாக ஊழியரொருவர் ஓய்வுபெறும்போது பெறவுள்ள பயன் தொகையை நிர்ணயிக்கும். இது, வயது, சேவைக்காலம், இழப்பீடு போன்ற காரணிகளில் தங்கியுள்ளது.'.

வரையறுத்த பயன் ஓய்"திய திட்டத்திற்காக நிதிநிலைக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்ட பரிப்பு, அறிக்கையிடற் காலமுடிவில் வரையறுத்தபயன் கடப்பாடுகளின் இற்றைப் பெறுமதியிலிருந்து திட்டச்சொத்தின் சீர்மதிப்பினை கழிக்க வரும் தொகையாகும். வரையறுத்த பயன் கடப்பாடானது ஆயுட்காலமுறை கணிப்பீட்டினை பயன்படுத்தி ஆண்டு தோறும் சுயாதீன கணிப்பீட்டாளர்களால் கணிக்கப்படும். வரையறுத்த பயன் கடப்பாட்டின் இற்றைப் பெறுமதி மதிப்பிட்ட எதிர்கால காசு வெளிப்பாய்வுகளை பயன்கள் செலுத்தப்படவுள்ள நாணயத்தின் உயர்தர கூட்டிணைவு வட்டி வீதங்களை பயன்படுத்தி கழிவீடு செய்வதன்மூலம் தீர்மானிக்கப்படும். இதன் முதிர்வு காலம் தொடர்புபட்ட ஓய்"திய கடப்பாட்டுக் காலத்திற்கு ஒத்ததாக இருத்தல் வேண்டும். அந்த பிணைமுறிகளுக்கு ஆழ்ந்த சந்தை இல்லாதவிடத்து அரச பிணைமுறிகளின் சந்தை வீதம் பயன்படுத்தப்படும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

வரையறுத்த பயன் கடப்பாட்டை கணிப்பதற்கு கம்பனி ஆண்டின் போது சுயாதீன ஆயுட்கால முறைக் கணிப்பாளரின் மதிப்பீட்டுச் சேவையை பெற்றது.

அனுபவ செம்மையாக்கம் மற்றும் ஆயுட்கால முறைக் கணிப்பீட்டு எடுகோள் மாற்றங்களால் ஏற்படும் ஆயட்காலமுறை கணிப்பீட்டு நயம் மற்றும் இழப்பு அவை ஏற்படும் காலத்தின் பிற முற்றடக்க வருமான உரிமையாண்மையில் தாக்கல் அல்லது செலவுப்பதிவு செய்யப்படும்.

b) வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டங்கள்

கம்பனியின் இலங்கையிலுள்ள சகல ஊழியரும் ஊழயர் சேமலாப நிதியம் மற்றும் நம்பிக்கை நிதியத்தில் அங்கத்தினராவர். கம்பனி இந்த நிதியங்களுக்கு ஊழியரின் அடிப்படை அல்லது ஒன்றித்த ஊதியத்தின் முறையே 12% மற்றும் 3% இனை பங்களிப்பு செய்கின்றது.

2.14 கொடைகளும் மானியங்களும்

சொத்துக்கள் தொடர்பான நிதிசார் கொடைகள் கிரயமாக ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டு, நிதிநிலைக் கூற்றில் பிற்போடப்பட்டு, சொத்தின் பயன்தரும் ஆயுட்காலமீறாக முற்றடக்க வருமானக்கூற்றில் செலவுப் பதிவு செய்யப்படும்.

2.15 நிதிசாராத சொத்துக்களின் சேதஇழப்பு

வரையறுக்காத ஆயுட்காலமுடைய சொத்துகள், உதா: நன்மதிப்பு அல்லது பாவனைக்கு தயார் நிலையில் இல்லாத அருவச் சொத்துக்கள் காலத் தேய்மானத்திற்கு உட்படுத்தாது ஆண்டு தோறும் சேதஇழப்பிற்கு சோதனைசெய்யப்படும். சேதஇழப்பிற்கு ஆளாகும் சொத்துக்களின் முற்கொணரற் பெறுமதியை மீளப்பெறமுடியாது என்பதை சூமல் நிகழ்வு அல்லது மாற்றங்கள் காட்டும் சந்தர்ப்பங்களின்போது அவை சேத இழப்பிற்கு மீளாய்வு செய்யப்படும்.

சொத்தின் முன்கொணரற் தொகை அதன் மீளப் பெறற்தகு தொகையை அதிகரித்த தொகைக்கு சேதஇழப்பு நட்டம் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். மீளப்பெறற்தகு தொகையானது, சொத்தின் சீர் மதிப்பிலிருந்து விற்பனைக்கான கிரயத்தை கழிக்கவரும் தொகை மற்றும் பயன்பாட்டுப் பெறுமதி இரண்டிலும் கூடிய தொகையாகும். சேதஇழப்பை மதிப்பிடும் தேவைகளுக்கு, காசுப் பாய்வுகளை வேறாக இனங்காணக்கூடிய அதி தாழ்ந்த மட்டத்திற்கு சொத்துக்கள் குழுமமாக ஆக்கப்படும்.

(காசு பிறப்பாக்க அலகுகள்). சேதஇழப்பால் பாதிப்புறும் நன்மதிப்பு தவிர்ந்த நிதிசாராத சொத்துக்கள் ஒவ்வொரு அறிக்கையிடற் திகதியிலும் சேதஇழப்பு சாத்தியமான எதிர்ப்பதிவுக்காக மீளாய்வு செய்யப்படும்.

2.16 நிதிச் சொத்துக்கள்

2.16.1 வகைப்படுத்தல்

கம்பனி நிதிச்சொத்துக்களை கீழ்வரும் வகுப்புகளின்கீழ் வகைப்படுத்துகின்றது: இலாப நட்டத்தினூடான சீர்மிப்பு, கடனும் வருமதிகளும், விற்பனைக்குக் கிடைப்பவை, முதிர்வுவரை வைத்திருப்பவை. நிதிச்சொத்துக்கள் அவற்றின் கொள்வனவு செய்த நோக்கத்தை பொறுத்து வகைப்படுத்தல் இருக்கும். முகாமை நிதிச் சொத்தின் வகைப்படுத்தலை ஆரம்பத்தில் தீர்மானித்து, பின்னர் ஒவ்வொரு அறிக்கையிடற் திகதியிலும் அதனை மீளாய்வு செய்யும்.

a) இலாப, நட்டத்தினூடான சீர்மதிப்பில் நிதிச் சொத்துக்கள்

நிதிச்சொத்து குறுங்காலத்தில் விற்பனை செய்யும் நோக்கில் முகாமையினால் கொள்வனவு செய்யப்படின் நிதிச்சொத்து இந்த வகுப்பில் வகைப்படுத்தப்படும். இது 12 மாதங்களுள் தீர்க்கப்பட எதிர்பார்க்கும் பட்சத்தில் நடைமுறைத் சொத்தாக, அல்லது நடைமுறையல்லா சொத்தாக காட்டப்படும். உய்த்தறி சாதனங்கள் தளம்பற்காப்பாக வகைப்படுத்தாவிடில், இலாப நட்டம் ஊடான சீர்மதிப்பு நிதிச்சொத்தாக வகைப்படுத்தப்படும்.

b) கடன்களும் வருமதிகளும்

கடன்கள் மற்றும் வருமதிகள் செயற்திறனான சந்தையில் விலை குறிக்கப்படாத நிலையான அல்லது தீர்மானித்த கொடுப்பனவுகளைக் கொண்ட உய்த்தறி சாதனமல்லாத நிதிச்சொத்துக்களாகும். அறிக்கையிடற் கால முடிவின் பின்னர் 12 மாதங்களுக்கு மேற்பட்ட முதிர்வு காலத்தை கொண்டிராத இடத்து நடைமுறைச் சொத்துக்களின்கீழ் காட்டப்படும். 12 மாதங்களுக்கு மேலான முதிர்வுகாலம் உடையவை நடைமுறையல்லா சொத்துக்களாக வகைப்படுத்தப்படும். நிதிநிலைக் கூற்றில் கம்பனியின் கடன்களும் வருமதிகளும் வியாபார, ஏனைய வருமதி மற்றும் காசும் காசுச் சமானங்களை கொண்டிருக்கும்.

c) முதிர்வுவரை வைத்திருக்கப்படும் முதலீடுகள்

முதிர்வுவரை வைத்திருக்கும் முதலீடுகள், முதிர்வுவரை வைத்திருக்கும் நோக்கம் மற்றும் இயலுமையை உரிமம் கொண்ட, நிலையான அல்லது தீர்க்கமான கொடுப்பனவு மற்றும் நிலையான முதிர்வு காலத்தைக் கொண்ட உய்த்தறி சாதனமற்ற நிதிச்சொத்துக்கள் ஆகும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

d) விற்பனைக்குக் கிடைப்பவை

விற்பனைக்கு வைத்திருக்கும் நிதிச்சொத்து என்பது, இந்த வகுப்பில் அல்லது வேறு எந்த வகுப்பிலும் வகைப்படுத்தாத உய்த்தறி சாதனம் அல்லாத சொத்துக்கள். முகாமை நிதிநிலைக் கூற்றுத் திகதியிலிருந்து 12 மாத காலத்தினுள் விற்பனை செய்யும் நோக்கம் கொண்டிருக்காத போது அவை நடைமுறையல்லாச் சொத்தாக வகைப்படுத்தப்படும்.

2.16.2 ஏற்பிசைவும் அளவீடும்

நிதிச்சொத்துகளின் கிரமமான கொள்வனவு மற்றும் விற்பனையானது, கம்பனி சொத்தை கொள்வனவு அல்லது விற்பனைக்கு கடன்பட்ட திகதியான வியாபாரத் திகதியில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். இலாப நட்டம் ஊடான சிர்மதிப்பில் முன்கொணரப் படாத நிதிச்சொத்துகள் ஆரம்பத்தில் சீர்மதிப்புடன் ஊடுசெயற் கிரயங்களைக் கூட்டிய தொகையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். இலாப நட்டம் ஊடான சிர்மதிப்பில் முன்கொணரப்படும் நிதிச்சொத்துகள் ஆரம்பத்தில் சீர்மதிப்பிலும், ஊடுசெயற்கிரயங்கள் முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் செலவாகவும் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். முதலீட்டிலிருந்து காசுப் பாய்வை பெறும் உரிமை காலாவதியாகி அல்லது மாற்றப்பட்டு, உரிமை தொடர்புபட்ட இடர் மற்றும் பயன்கள் கணிசமாக மாற்றப்பட்டிருப்பின், நிதிச் சொத்துக்கள் ஏற்பிசைவு விலக்கல் செய்யப்படும்.

இலாப நட்டம் ஊடான சிர்மதிப்பில் அளவிட்ட நிதிச் சொத்துக்களின் சீர்மதிப்பு மாற்றத்தினால் ஏற்படும் நயம் அல்லது இழப்பானது முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் அது ஏற்படம் காலத்திலேயே பிற சயம் ∴(நட்டத்தின்) கீழ் நிகரமாக காட்டப்படும்.

இலாப நட்டம் ஊடான சிர்மதிப்பில் வகைப்படுத்திய நிதிச்சொத்துக்களிலிருந்தான பங்கிலாப வருமானம், கொடுப்பனவை பெறுவதற்கான கம்பனி உரிமை தாபிக்கப்படும்போது, பிற வருமானத்தின் பகுதியாக முற்றடக்க வருமானத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

விற்பனைக்கு வைத்திருப்பவையாக வகைப்படுத்திய நாணயம்சார்ந்த, நாணயம்சாராத காப்பாவணதத்தின் சீர்மதிப்பு மாற்றங்கள் பிற முற்றடக்க வருமானத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். விற்பனைக்குக் கிடைப்பவையாக வகைப்படுத்திய காப்பாவணங்கள் விற்கப்படும்போது அல்லது சேதஇழப்பு அடையும் போது உரிமையாண்மையில் ஏற்பிசைவுசெய்த திரண்ட சீர்மதிப்பு சீராக்கம் முதலீட்டு காப்பாவணங் களிலிருந்தான நயம் அல்லது இழப்பாக முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் உள்ளடக்கப்படும்.

விளைவு வட்டி வீதத்தை பயன்படுத்தி விற்பனைக்காக கிடைக்கப்பெறும் காப்பாவணம் மீது பிற வருமானத்தின் பகுதியாக முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். விற்பனைக்குக் கிடைக்கப்பெறும் உரிமையாண்மைச் சாதனம் மீதான பங்கிலாபம் கொடுப்பனவை பெறுவதற்கான உரிமத்தின் உரிமை தாபிக்கப்படும் பட்சத்தில் பிற வருமானமாக முற்றடக்க வருமானக்கூற்றில் ஏறிபிசைவு செய்யப்படும்.

2.17 நிதிச்சாதனங்களை எதிரீடு செய்தல்

நிதிச்சொத்துக்கள் மற்றும் நிதிப்பரிப்புக்கள் அவற்றின் ஏற்பிசைவு செய்த தொகைகளை எதிரீடு செய்வதற்கு சட்டரீதியாக நடைமுறைப்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருந்து, அத்துடன் நிகர அடிப்படையில் தீர்ப்பதற்கான அல்லது ஒரேநேரத்தில் சொத்தினை விற்று பரிப்பினை தீர்க்கும் நோக்கம் இருந்தால் மாத்திரம் அவை எதிரீடு செய்யப்பட்டு நிகரத்தொகை நிதிக்கூற்றுக்களில் காட்டப் படும். சட்டரீதியாக நடைமுறைப்படுத்தக்கூடிய உரிமை, எதிர்கால நிகழ்வுகளில் உறுமுரிமை கொண்டிராது இருப்பதுடன், வியாபார வழமையான நடவடிக்கையின் மற்றும் கம்பனியின் அல்லது மறுதரப்பின் தவறுகை, கடன்தீர்க்கமுடியா நிலை அல்லது வங்குரோத்து நிலையின் போது நடைமுறைப்படுத்தக்கூடியதாக இருத்தல் வேண்டும்.

2.18 நிதிச்சொத்துக்களின் சேதஇழப்பு

a) காலத்தேய்மானக் கிரயத்தில் முன்கொண்டு வரப்படும் சொத்துக்கள்

ஒவ்வொரு அறிக்கையிடற்கால இறுதியிலும் ஒரு நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச்சொத்துக்களின் குழுமம் சேத இழப்பு அடைந்தமைக்கு தீர்க்கமான சான்று உள்ளதா என கம்பனி மதிப்பிடும். ஒரு நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச்சொத்துக்களின் குழுமம் சேதஇழப்பு அடைந்தும், சேதஇழப்பு நட்டம் ஏற்படுவதும், சொத்தின் ஆரம்ப ஏற்பிசைவுக்கு பின்னர் ஏற்பட்ட ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நிகழ்வுகளின் விளைவாக (இழப்பு நிகழ்வு) சேதஇழப்பிற்கான தீர்க்கமான சான்று காணப்பட்டு, அந்த இழப்பு நிகழ்வு, நிதிச்சொத்தின் அல்லது குழுமத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலக் காசுப்பாய்வுகளில் தாக்கத்தை கொண்டிருப்பதுடன், நம்பகமாக அளவிடக்கூடியதாக இருந்தால் மாத்திரமே.

சேத இழப்பிற்கான சான்றானது, கடன்பட்டோர் அல்லது கடன்பட்டோர் குழுமம் கணிசமான நிதிக்கஷ்டத்திற' கு ஆளாதல், வட்டி அல்து கடன்தொகைக் கொடுப்பனவுத் தவறுகை அல்லது விடுவிப்பு அல்லது அவர்கள் வங்கு ரோத்து அல' லது வேறு நிதிக் கஷ்டம் அடைவதற்கான சாத' தியக்கூறு இருந்து, அவதானிக்கக்கூடிய தரவுகள்

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

நிலுவைத் தொகையில் மாற்றங்கள் அல்லது தவறுகை தொடர்புபட்ட பொருளியற் புறநிலை போன்ற மதிப்பிட்ட எதிர்கால காசுப்பாய்வுகளில் அளவிடத்தக்க வீழ்ச்சியை காட்டும்போதாகும்.

கடன் மற்றும் வருமதிகள் வகுப்பை பொறுத்த வரை, இழப்புத்தொகையானது சொத்தின் முன் கொணரற்தொகைக்கும் நிதிச்சொத்தின் ஆரம்ப விளைவு வட்டி வீதத்தால் கழிவீடு செய்யப்பட்ட மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலக் காசுப் பாய்வுகளின் (அடையப்பட்டிராத எதிர்கால கடன் இழப்புகள் நீங்கலாக) இற்றைப் பெறுமதிக்கும் இடையில் வித்தியாசமாக அளவிடப்படும். சொத்தின் முன் கொணரற் தொகை குறைக்கப்பட்டு இழப்புத் தொகை முற்றடக்க வருமானத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். கடன் அல்லது முதிர்வுவரை வைத்திருக்கும் முதலீடு மாறும் வட்டி வீதத்தை கொண்டிருப்பின், சேதஇழப்பு நட்டம் அளவிட பயன்படுத்தும் வட்டிவீதம் ஒப்பந்தத்தின் கீழ் தீர்மானிக்கப்படும் நடப்பு விளைவு வட்டி வீதம் ஆகும். நடைமுறை இலகுபடுத்தலாக கம்பனி அவதானிக்கக்கூடிய சந்தை விலையை பயன் படுத்தி சாதனத்தின் சீர்மதிப்பு அடிப்படையில் சேதஇழப்பை அளவிடலாம்.

பிந்திய காலத்தில் சோஇழப்பு நட்டத் தொகை வீழ்ச்சியடைந்து, அந்த வீழ்ச்சி சேதஇழப்பு ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்ட பின்னர் ஏற்பட்ட ஒரு நிகழ்வுக்கு (கடன்பட்டோர் தரநிலைப்படுத்தல் முன்னேற்றம் போன்ற) தீர்க்கமாக தொடர்பு படுத்த முடியுமெனில், முன்னர் ஏற்பிசைவுசெய்த தேதஇழப்பு நட்டத்தின் எதிர்ப்பதிவு முற்றடக்க வருமானக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

b) விற்பனைக்கு கிடைகும் சொத்துக்கள்

ஒவ்வொரு அறிக்கைக்கால இறுதியிலும் நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச்சொத்துக்களின் குழுமம் சேதஇழப்பு அடைந்ததற்கு தீர்க்கமான சான்று உள்ளதாவென கம்பனி மதிப்பிடும். கடன் காப்பாவணங்களுக்கு மேலே (a) யில் தரப்பட்ட பிரமானங்களை பயன்படுத்தும். விற்பனைக்கு கிடைக்கும் உரிமையாண்மை சாதனங்களை பொறுத்தவரை சாதன சீர்மதிப்பு கணிசமான நீண்டகாலம் அதன் கிரயத்திற்கு குறைவாக வீழ்ச்சியடைந்து இருப்பதுவும் சொத்து சேத இழப்படைந்தமைக்கு சான்றாகும். விற்பனைக்கு கிடைக்கும் நிதிச்சொத்துகளுக்கு அத்தகைய சான்று இருப்பின், சுவீகரிப்பு கிரயம் மற்றும் முன்னர் இலாப நட்டத்தில் ஏற்பிசைவு செய்த சேதஇழப்பை கழித்த சீர் மதிப்புக்கு இடையில் வித்தியாசமாக அளவிடும் திரள்நட்டம் உரிமை யாண்மையிலிருந்து நீக்கி, இலாப நட்டத்தில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

பின்னைய காலத்தில் விற்னைக்கு கிடைப்பவை என வகைப்ப:த்திய கடன்சாதனத்தின் சீர்மதிப்பு அதிகரித்து, அவ் அதிகரிப்பு சேதஇழப்பு நட்டம் இலாப நட்டத்தில் ஏற்பிசைவுசெய்தபின் ஏற்பட்ட ஒரு நிகழ்வுக்கு தீர்க்கமாக தொடர்புபடுத்தக் கூடியதாக இருப்பின், சேதஇழப்பு நட்டமானது முற்றடக்க வருமானக்கூற்றின் ஊடாக எதிர்ப் பதிவு செய்யப்படும்.

2.19 நிதிப் பரிப்புக்கள்

கம்பனியின் நிதிப்பரிப்புக்கள் வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகள், வங்கி மற்றும் ஏனைய கடன்கள் மற்றும் சாதகமற்ற நாணய முன்னாற்று ஒப்பந்தங்களை உட் படுத்தும். இலாப நட்டத்தினூடான சீர்மதிப்பினதாக இல்லாத நிதிப் பரிப்புக்கள் தவர்ந்த ஏனையவை ஆரம்பத்தில் சீர்மதிப்பிலும் பின்னர் விளைவு வட்டி வீத முறையை பயன்படுத்தி காலத்தேய்மானக் கிரயத்திலும் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். கழிவிடுதல் பொருண்மையற்ற இடத்து, கிரயத்தில் குறிப்பிடப்படும்.

2.20 வருமான ஏற்பிசைவு

பொருளியற் பயன்கள் கம்பனிக்கு பாய்வது சாத்தியமாக இருந்து, வருமானமும் தொடர்புபட்ட இறுக்கிய, இறுக்கப்பட உள்ள செலவுகள் நம்பகமாக அளவிடக் கூடியதாகவும் இருக்கும்பட்சத்தில் வருமானம் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும். வருமானம், வியாபார கழிவுகள், விற்பனை வரிகள் கழித்த பெறப்பட்ட அல்லது பெறப்படவுள்ள பதிலிறுக்கியின் சீர்மதிப்பில் அளவிடப்படும். வருமான ஏற்பிசைவுத் தேவைக்கு கீழ்வரும் குறிப்பான தேர்வு நிபந்தனைகள் கடைப்பிடிக்கப்படும்:

a) சேவைகள் வழங்கல்

சேவை வழங்குதலில் இருந்தான வருமானம் சேவைகள் வழங்கப்பட்ட அல்லது மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்கீட்டுக் காலத்திலேயே ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

b) வட்டி

சேகரித்தல் ஐயுறவாக இருந்தாலன்றி வட்டி வருமானம் வட்டி அட்டுறுவாகும் போதே ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

c) வாடகை வருமானம்

வாடகை வருமானம் உடன்படிக்கையில் குறிப்பிட்டவாறு அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

d) உரிமக் கட்டணமும் சலுகைகளும்

உரிம மற்றும் சலுகைக் கட்டணம் உடன்படிக்கைகளின் உள்ளடக்க அடிப்படையில் அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

e) சர்வதேச / உள்நாட்டு இறக்குதல் மற்றும் தரிப்பிட வருமானம்

இறக்குதல், தரிப்பிட வருமானம் உயர்ந்தபட்ச மேலெழுதல் நிறை (MTOW) அடிப்படையில், குறைந்தபட்ச கட்டணம் மற்றும் தரித்திருந்த காலத்திற்கு அமைய, தீர்மானித்து அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

f) மேற்பறப்பு வருமானம்

மேற்பறப்பு வருமானம் விமானத்தின் MTOW அடிப்படையில் கணித்து காசு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

g) விமானப் பால (Aerobridge) அறவீடுகள்

விமானப் பால வருமானம், பாலப் பாவனை நேரம், விமான வகையின் அடிப்படையில் கணிக்கப்படுவதுடன். வருமானம் அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

h) வெளிப்பறப்பு அறவீடு (Embarkation Levy)

வெளிப்பறப்பு அறவீடானது நிதிச்சட்டத்திற்கு அமைய இலங்கை சிலில் விமானசேவை அதிகாரசபையால் சேகரிக்கப்பட்டு AASL க்கு USD 9.75 அனுப்பப்படும். வருமானம் காசு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

i) உட்புகுதல் அனுமதி, தரிப்பிடக் கட்டணம் (வாகனங்கள்), விளம்பரப் பலகைகள்

வருமானம் காசு அடிப்படையில் பெறப்பட்டு ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

j) ஏனையவை

ஓய்வறை (Lounge) வருமானம் கொடுப்பனவு முறையைப் பொறுத்து காசு மற்றும் அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

எரியுலை (Incinerator) வருமானம் அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

ஏனைய வருமானம் கொடுப்பனவு முறையைப் பொறுத்து காசு மற்றும் அட்டுறு அடிப்படையில் ஏற்பிசைவு செய்யப்படும்.

3. நிதி இடர் முகாமைத்துவம்

3.1 நிதி இடர்க் காரணிகள்

கம்பனிச் செயற்பாடுகள் அதனை நிதிஇடர், சந்தை இடர் (அந்நிய நாணய இடர், காசுப்பாய்வு, மற்றும் சீர்மதிப்பு, வட்டிவீதஇடர் உட்பட) கடன்இடர் மற்றும் திரவநிலை இடர்த்தகவுகளுக்கு ஆளாக்குகின்றன

a) சந்தை இடர்

(i) அந்நிய நாயணமாற்று இடர்

கம்பனி, நாணயமாற்று வீத ஏற்றத் தாள்வுகளுக்கு உணர் திறனுடையதாக இருப்பதுடன், முக்கியமாக அமெரிக்க டொலர் (USD), !ரோ, ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றிற்கு எதிரா இலங்கை ரூபாவின' பெறுமதி ஏற்றத் தாள்வுகளுக்கு இடர்தகவுடையது. இலங்கைத் தொழிற்பாட்டு நாணயம் அதிகமான ஊடுசெயல்கள் நிகழும் ரூபாவாக (LKR) இருப்பதுடன், கடன் மீளச் செலுத்தும் தேகைளுக்கு பிற நாணயங்கள் அந்நிய நாணயங்களாக கொள்ளப்படுகின்றன. சில வியாபார மற்றும் பிற வருமதிகளும் சென்மதிகளும் அந்நிய நாணயங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

இலங்கை ரூபாவில் தரப்பட்டுள்ள கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்கள் நாணயமாற்று இடர் மற்றும் ஊடுசெயல் இடர் ஆகிய இரு நாணயமாற்று எற்றத்தாள்வுகள் காரணமாக பாதிப்புக்கு உள்ளாகின்றன. அந்நிய நாணயமாற்று வீதங்களில் மாற்றங்கள் கம்பனியின் இலாப நட்டங்களை பாதிக்கக்கூடும். உதாரணமாக, அமெரிக்க டொலருக்கு எதிராக இலங்கை ரூபா பலவீனமடைதல், சிறைசேரியின் ஊடாக பெறப்பட்ட அந்நிய நாணயக் கடன்களின் மீள்செலுத்துகையில் ஏற்படுத்தும் தாக்கம் காரணமாக கம்பனி இலாபத்தில் பாதிப்பினை ஏற்படுத்தும்.

கீழே தரப்பட்ட அட்டவணை, ஏனைய காரணிகள் மாறாதுள்ளபோது LKR க்கு எதிராக USD, !ரோ, ஜப்பானிய யென் ஆகிய நாணய மாற்று வீதங்களின் கம்பனி மதிப்பிட்ட நியாயமான, சாத்திய மாற்றங்கள் கம்பனிமீது கொண்டிருக்கக் கூடிய உணர்திறன்களை காட்டுகின்றது. USD, !ரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றின் நாணயமாற்று வீதங்களின் மாற்றங்கள் உரிமையாண்மை மீது கொண்டிருக்கக்கூடிய தாக்கம் கீழே அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளது.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

LKR க்கு எதிராக USD நாணயமாற்றுவீத உணர்திறன்

	2017 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)	2016 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)
USD யில் 10 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 10%)	**(54,563,283)**	(90,680,460)
USD யில் 15 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 15%)	**(81,844,925)**	(136,020,696)
USD யில் 20 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 20%)	**(109,126,566)**	(181,360,920)

LKR க்கு எதிராக !ரோ நாணயமாற்றுவீத உணர்திறன்

	2017 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)	2016 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)
யூரோவில் 10 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 10%)	**(903,773)**	(972,499)
யூரோவில் 15 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 15%)	**(1,355,660)**	(1,458,748)
யூரோவில் 20 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 20%)	**(1,807,546)**	(1,944,998)

LKR க்கு எதிராக யென் நாணயமாற்றுவீத உணர்திறன்

	2017 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)	2016 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி) (LKR)
யென்னில் 10 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 10%)	**(85,266,140)**	(86,054,995)
யென்னில் 15 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 15%)	**(127,899,209)**	(129,082,492)
யென்னில் 20 % பெறுமதி அதிகரிப்பு/ தேய்வு (2016- 20%)	**(170,532,280)**	(172,109,990)

(ii) காசுப்பாய்வு மற்றும் சீர்மதிப்பு வட்டிவீத இடர்

கம்பனியின் வட்டிவீத இடர் USD, !ரோ, ஜப்பானிய யென் ஆகிய நாணயங்களில் குறிப்பிடப்பட்ட நீண்டகாலக் கடன்களால் ஏற்படுகின்றது. இவை நிலையான வட்டி வீதங்களில் வழங்கப்பட்டமையால், இவை கடன்படுகை மீதான காசுப்பாய்வு வட்டி வீத இடர்களை குறைக்கின்றது. இது மாறுபட்ட வீதங்களில் வைத்திருக்கப்படும் பணத்தினால் மேலும் குறைவடைகின்றது. நிலையான வீதங்களில் வழங்கப்பட்ட கடன்கள் கம்பனியை சீர் மதிப்பு வட்டிவீத இடருக்கு இட்டுச்செல்கின்றது.

கம்பனியானது கடந்த நான்கு ஆண்டுகளாக வட்டிவீத அசைவுகளை கவனத்திற் கொண்டுள்ளதுடன், அவை உரிமையாண்மையில் பாரிய தாக்கத்தினை கொண்டிருக்காதென முடிவுசெய்துள்ளது.

(b) கடன் இடர்

கடன் இடரானது, வெளித் தரப்பினரிடமிருந்து கிடைக்கவேண்டிய வியாபார, ஏனைய வருமதிகளால் எழுகின்றது.

(c) திரவத் தன்மை இடர்

காசுப்பாய்வு எதிர்வுகூறல்கள் நிதிப்பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. தொழிற்பாட்டுத் தேவைகளுக்கான பணம் இருப்பதனை உறுதிசெய்வதற்கு நிதிப்பிரிவு கம்பனியின் திரவத்தன்மைத் தேவைப்பாடுகளின் உருளும் எதிர்வு கூறல்களை கண்காணிக்கின்றது. அத்தகைய எதிர்வுகூறல்கள் கம்பனியின் கடன்தீர்ப்புத் திட்டங்கள், கடன் நிபந்தனையுடனான ஒத்திசைவுகள், நிதிநிலைக் கூற்றின் விகித இலக்குகளுடன் ஒத்திசைவு மற்றும்

பொருத்தமான இடத்து, வெளிவாரி ஒழுங்கு படுத்தல் அல்லது சட்டத் தேவைப்பாடுகளை, உதா: நாணய கட்டுப்பாடுகள் கவனத்திற் கொண்டுள்ளது.

திரவத்தன்மை இடரை குறைக்கும் நோக்கில், தொழிற்படு மூலதன முகாமைக்கு மேலாக கப்பனி வைத்திருக்கும் மிகையான பணம் குறுங்கால அரச காப்பாவணங்களில் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளன.

3.2 மூலதன இடர் முகாமைத்துவம்

மூலதனத்தை முகாமை செய்வதில் கம்பனியின் குறிக்கோள் பங்குதாரர் மற்றும் ஏனைய நாட்ட தாரர்களுக்கு பலன்கள் வழங்க ஏதுவாக ஒரு தொடர்ந்தியங்கும் தாபனமாக தொடரக்கூடிய கம்பனியின் இயலுமையை பாதுகாப்பதுடன், மூலதன கிரயத்தை குறைக்கும் நோக்கில் உத்தம மூலதன கட்டமைப்பை பேணுதலாகும். மூலதனக் கட்டமைப்பை பேணுவதற்கு அல்லது சீர்செய்வதற்காக கம்பனி பங்குதாரர்களுக்கு செலுத்தும் பங்கிலாபம் மூலதன மீள்செலுத்தல் ஆகியவற்றை சீர்செய்வதுடன், கடன் பளுவைக் குறைப்பதற்கு சொத்துக்களை விற்கக்கூடும். பங்கிலாப வீதத்தை பேணுவதற்காக அவற்றை பிரகடனப்படத்தமுன் கடன்தீர் இயலுமையை கம்பனி மதிப்பிடும். தொழிற்துறையில் உள்ள ஏனையவர்கள் போன்றே கம்பனி மூலதனத்தை நெம்பு விகித அடிப்படையில் கண்காணிக்கும். இந்த விகிதம் மொத்தச் சொத்தினை மொத்த மூலதனத்தால் பிரிப்பதால் பெறப்படும். கடன், நிதிநிலைக்கூற்றில் காட்டிய நடைமுறை மற்றும் நடைமுறையல்லாக் கடன்களை உள்ளடக்கும். மூலதனம், நிதிநிலைக்கூற்றில் காட்டப்பட்டுள்ள உரிமையாண்மை ஆகும்.

2017.12.31 மற்றும் 2016.12.31 இல் நெம்பு விகிதங்கள் கீழ்வருமாறு:

	கம்பனி	
	2017 ரூபா	2016 ரூபா
மொத்த கடன்படுகை (குறிப்பு 22)	**42,780,163,810**	37,679,349,374
கழி: காசும் காசுச் சமானங்களும் (குறிப்பு 18)	**(30,326,575,782)**	(22,707,949,070)
நிகர கடன்	**12,453,588,028**	14,971,400,304
மொத்த உரிமையாண்மை	**23,263,685,629**	16,436,210,776
மொத்த மூலதனம்	**35,717,273,657**	31,407,611,080
தெம்பிணைப்பு விகிதாசாரம்	**35%**	48

மேற்படி கடன்கள்' முழுவதும் இறையாண்மை உத்தரவாதத்தின் கீழ் BIA, RMA, MRIA ஆகிய விமான நிலையங்களை அபிவிருத்திசெய்வதற்கு பொதுத் திறைசேரியினூடாக பெற்ற கடன்களை கொண்டுள்ளன. கழிவீடு கணிசமாக இல்லாத காரணத்தால், கடன்கள் அவற்றின் முன்கொணற் தொகைகளுக்கு சமமாகும்.

3.3 சீர்மதிப்பில் மதிப்பிடல்

கம்பனி சீர்மதிப்பில் அளவிட்ட நிதிச்சாதனங்களை கொண்டிருக்கவில்லை.

4 முக்கிய கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளும் சுய தீர்ப்புக்களும்

மதிப்பீடுகளும் சுயதீர்ப்புக்களும், புறநிலைகளின் கீழ் நியாயமானதாக நம்பும் எதிர்கால நிகழ்வுகள் பற்றிய எதிர்பார்ப்பு உட்பட வரலாற்று ரீதியான அனுபவம், ஏனைய காரணிகளின் அடிப்படையில் தொடர்ச்சியாக மீள்மதிப்பு செய்யப்படும்.

முக்கிய கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளும் சுய தீர்ப்புக்களும

கம்பனியானது எதிர்காலம் பற்றி மதிப்பீடுகளையும் எடுகோள்களையும் மேற்கொள்ளுகின்றது. பொருள் வரையறையின்படி, அதன் விளைவான கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகள் உண்மைப் பெறுபேறுகளுக்கு சமமாக இருப்பது மிக அருமை. அடுத்த நிதியாண்டினுள் சொத்துக்கள் மற்றும் பரிப்புக்களின் முன்கொணரற் தொகைக்கு கணிசமான சீராக்கம் விளைவிக்கும் வகையில் கணிசமான இடர் கொண்ட மதிப்பீடுகள் மற்றும் எடுகோள்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

(a) வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் - பணிக்கொடை

வரையறுத்த பயன் திட்டத்தின் இற்றைப் பெறுமதி பல எடுகோள்களை பயன்படுத்தி ஆயுட்காலமுறை மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்பட்ட பல காரணிகளில் தங்கியுள்ளது. வரையறுத்த பயன் திட்டத்தின் நிகர கிரயத்தை (வருமானத்தை) தீர்மானித்தலில் பயன்படுத்தும் எடுகோள்கள் கழிவு வீதத்தினை உள்ளடக்கும். இந்த எடுகோள்களில் எந்தவொரு மாற்றமும் வரையறுத்த பயன்திட்ட முன்கொணரற் தொகையை பாதிக்கும். ஓவ்வொரு ஆண்டின் இறுதியிலும் கம்பனி பொருத்தமான கழிவு வீதத்தினை தீர்மானிக்கும். இது, வரையறுத்த பயன்

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

கடப்பாட்டினை தீர்ப்பதற்கு தேவைப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படும் மதிப்பிட்ட எதிர்கால காசுப் வெளிப்பாய்வுகளின் இற்றைப் பெறுமதியை தீர்மானிக்க பயன்படும் வீதமாகும். ஏனைய எடுகோள்கள் நடப்பு சந்தைப் புறநிலைகளில் தங்கியுள்ளது. மேலதிக தகவல்கள் குறிப்பு 23 இல் தரப்பட்டுள்ளது.

(b) ஏற்பாடுகள்

கடந்தகால நிகழ்வின் விளைவாக தற்கால சட்டரீதி அல்லது ஆக்க"ர்வ கடப்பாடு இருந்து, அந்தக் கடப்பாட்டினை தீர்ப்பதற்கு பொருளியற் பயன்களின் வெளிப்பாய்வு தேவைப்படுதல் சாத்தியமாக இருந்து, நம்பகமான மதிப்பீட்டினை மேற்கொள்ளக்கூடியதாக இருக்கும்போது கம்பனி ஏற்பாட்டினை ஏற்பிசைவு செய்யும். ஏற்பாட்டினை பதிவுசெய்தல், இறுதித் தீர்மானம் பற்றிய சுயதீர்ப்பினை தேவைப்படுத்தும். எனவே, ஒவ்வொரு நிதிநிலைக் கூற்றுத் திகதியிலும் ஏற்பாடுகள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு, கம்பனியின் சிறந்த நடப்பு மதிப்பீட்டை பிரதிபலிக்கும் வகையில் சீராக்கம் செய்யப்படும்.

5. வருமானம்	**2017**	**2016**
	ரூபா	**ரூபா**
விமானசேவை சார்ந்த	**4,618,897,281**	4,378,530,773
விமானசேவை சாராத	**15,875,688,915**	13,634,940,956
	20,494,586,197	18,013,471,729
விமானசேவை சார்ந்த வருமானம்		
தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வருமானம்	**3,083,419,518**	2,966,442,300
மேல் பறத்தல் வருமானம்	**1,191,059,377**	1,036,388,088
Aerobridge வருமானம்	**330,691,657**	362,422,220
உள்நாட்டுத் தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வருமானம்	**13,726,730**	13,278,165
	4,618,897,281	4,378,530,773
விமானசேவை சாராத வருமானம்		
விமானம் ஏறல் அறவீடு (Embarkation Levy)	**4,741,398,587**	4,702,319,798
சலுகைகள்	**5,616,576,443**	4,149,163,443
வாடகை வருமானம்	**3,566,918,011**	3,030,668,988
பிற விமானசேவை சாராத வருமானம்	**746,528,956**	543,451,592
உள்வருகை அனுமதிப்பத்திரம் (Entry Permits)	**349,847,407**	447,446,823
தரைக் கையாள்கை உரிமக் கட்டணம் - SLA	**438,130,249**	372,721,248
உரிமக் கட்டணம் (Franchise fee)- SLCS	**276,125,183**	246,709,673
தரிப்பிட கட்டணம் - வாகனங்கள்	**106,722,334**	108,946,046
உள்நாட்டுத் தரைக் கையாள்கை - RMA/BIA	**13,210,048**	11,308,691
பல்லின வருமானம்	**13,903,825**	15,513,814
பயிற்சி நிலைய வருமானம்	**6,327,871**	6,690,841
	15,875,688,915	13,634,940,956
விமானசேவை சார்ந்த மற்றும் சாராத மொத்த வருமானம்	**20,494,586,197**	18,013,471,729

	2017 ரூபா	2016 ரூபா

6. ஏனைய வருமானம்

அரச கொடைகளின் காலத்தேய்மானம்	**87,605,758**	87,605,758
எரிபொருள் நிரப்பு நிலைய தொழிற்பாட்டு இலாபம் (குறிப்பு 6.1)	**12,999,224**	9,635,332
ஊடுசெயல்கள் ∴ நாணயமாற்றல் மீதான நிகர நாணயமாற்று நயம் / (இழப்பு)	**162,476,429**	218,302,347
	263,081,411	315,543,437

6.1 எரிபொருள் நிரப்புநிலைய தொழிற்படு வருமானம்

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
விற்பனை	**1,163,515,097**	1,157,123,732
கழி: விற்பனைக் கிரயம்	**(1,127,820,430)**	(1,127,104,956)
மொத்த இலாபம்	**35,694,667**	30,018,776
கழி : ஆளணி மற்றும் நிர்வாகச் செலவுகள்	**(22,695,443)**	(20,432,520)
சில்லறை வருமானம்	**-**	49,076
தொழிற்பாட்டு இலாபம்	**12,999,224**	9,635,332

7. நிர்வாக, தாபனச் செலவுகள்

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
பணிப்பாளர்கள் ஊதியம்	**9,648,429**	8,975,378
ஊழியர் கிரயம்	**5,292,873,435**	5,048,103,459
வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்ட கிரயங்கள்	**566,695,464**	550,555,879
வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்ட கிரயங்கள்	**555,270,168**	404,904,824
கணக்காய்வாளர் ஊதியம்	**765,030**	750,000
தேய்மானம் (குறிப்பு 11)	**2,221,649,869**	2,652,137,717
காலத் தேய்மானம் (குறிப்பு 12)	**9,187,877**	12,549,232
கடன்பட்டோர் சேதஇழப்பு ஏற்பாடு	**69,457,484**	234,550,031
திருத்தமும் பராமரிப்பும்	**307,319,266**	300,529,211
மின்சாரச் செலவுகள்	**738,015,048**	792,399,026
சட்ட ஆலோசளைக் கட்டணங்கள்	**1,471,339**	1,878,746
அன்பளிப்புக்கள்	**1,175,000**	2,843,650
ஏனைய செலவுகள்	**754,828,401**	631,711,109
	10,528,356,810	10,641,888,262

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

8. நிகர நிதிக் கிரயம் / (வருமானம்)

8.1 நிதிசார் வருமானம்	2017 ரூபா	2016 ரூபா
மீள்கொள்வனவு உடன்படிக்கைத் திறைசேரி உண்டியல் வட்டி	**(1,523,736,834)**	(1,217,685,359)
USD நிலையான வைப்புக்கள் மீதான வட்டி	**(232,967,802)**	(93,989,860)
ரூபா நிலையான வைப்புக்கள் மீதான வட்டி	**(572,820,972)**	(155,492,839)
தனிச்சம் மீதான வட்டி	**(436,339,451)**	(407,729,990)
ஊழியர் கடன்கள் மீதான வட்டி	**(25,978,037)**	(35,984,006)
ஊழியர் கடன் மீதான IFRS வட்டி	**8,650,440**	16,667,354
	(2,783,192,657)	(1,894,214,701)

8.2 நிதிக் கிரயம்		
கடன் வட்டி	**664,253,749**	705,413,235
கடன் மாற்றத்தின் மீதான நாணயமாற்று (நயம்) / இழப்பு	**1,407,331,954**	1,777,079,530
கடன்கொடுனர் மாற்றத்தின் மீதான நாணயமாற்று (நயம்) / இழப்பு	**121,165,722**	190,254,485
	2,192,751,424	2,672,747,250
நிகர நிதிக் கிரயம் / (வருமானம்)	**(590,441,233)**	778,532,549

9. வருமான வரிச் செலவு

டிசம்பர் 31 இல' முடிவடைந்த ஆண்டின் வருமான வரிச் செலவின் பிரதான கூறுகள் வருமாறு:

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
நடப்பு வருமான வரி		
நடப்பு வரி அறவீடு	**1,361,623,884**	Nil
வருமான வரி	**1,361,623,884**	Nil
பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி		
பிற்போடப்பட்ட வரி தொடர்பில் அறவீடு / (எதிர்ப்பதிவு) (குறிப்பு 13)	**743,205,952**	(11,149,716)
மொத்த வரிச் செலவு	**2,104,829,836**	(11,149,716)

வரிக்கு முந்திய கம்பனி இலாபத்தின் மீதான வரி, கீழ்வருமாறு கம்பனி இலாபத்திற்கு அடிப்படை வரி வீதத்தினை பயன் படுத்துவதனால் ஏற்படும் கோட்பாட்டு ரீதியான தொகையிலிருந்து வேறுபடுகின்றது:

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
வரிக்கு முன் இலாபம்	**10,819,752,031**	6,908,594,354
விளைவு வட்டி வீதமான 28% (2016- 28%) இல் கணித்த வரி	**3,029,530,569**	1,934,406,419
வரிக்கு ஆளாகாத இலாபத்தில் வரித் தாக்கம்	**(603,588,072)**	(852,892,866)
வரிக்கு கழிக்கமுடியாத செலவுகள்மீது வரித் தாக்கம்	**1,247,858,894**	1,124,526,972
வரிக்கு ஆளாகாத வருமானத்தில் வரித் தாக்கம	**(1,014,615,662)**	(295,331,082)
வரிக்கு கழிக்கக்கூடிய செலவுகள்மீது வரித் தாக்கம்	**(1,297,561,845)**	(2,050,891,551)
பிற்போட்ட வருமான வரிச்சொத்து ஏற்பிசைவுசெய்யா வரிநட்டங்கள்	**743,205,952**	129,032,393
மொத்த வரிச் செலவு	**2,104,829,836**	(11,149,716)

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

10. பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை வருவாய்

பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை வருவாய் ஆனது சாதாரண பங்காளருக்கு சேரவேண்டிய ஆண்டிற்கான நிகர இலாபத்தை ஆண்டின்போது நிலுவையிலிருந்த சாதாரண பங்குகளின் நிறையேற்றிய சராசரியால் பிரித்துப் பெறப்படும். இந்த ஆண்டு மற்றும் முன்னைய ஆண்டில் சாதாரண பங்குகளின் நிறையேற்றிய சராசரியானது, உபகாரப் பங்கு வழங்கல் போன்ற வளங்களில் ஒத்த மாற்றத்தைக் கொண்டிராது, பங்குகளின் எண்ணிக்கையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்திய நிகழ்வுகளுக்காக சீர்செய்யப்பட்டுள்ளது.

பங்கொன்றின் அடிப்படை வருவாயை கணிப்பதில் பயன்படுத்திய வருமானம் மற்றும் பங்குகளின் தரவுகள் கீழ்வருமாறு:

	2017	2016
பங்குதாரர்களுக்கு சேரவேண்டிய நிகர இலாபம் - ரூபா	**8,714,922,195**	6,919,744,070
வழங்கிய சாதாரண பங்குகளின் நிறையேற்றிய சராசரி எண்ணிக்கை	**200,002**	200,002
புங்கொன்றிற்கான அடிப்படை வருவாய் - ரூபா	**43,574**	34,598

11. ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணம்

(i) 2017 டிசம்பர் 31 இல் காணி, கட்டிடங்கள் காணிப்பெறுமதியாக கட்டுநாயக்கவில் அமைந்த காணி ரூபா 940,412,498 இனை உள்ளடக்குகின்றது (2016 - ரூபா 940,412,498).

(ii) 2013 மார்ச்சில் செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட, மத்தலவில் அமைந்த இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA) இலங்கை அரசாங்கத்தால் 99 ஆண்டு குத்தகைக்குப் பெறப்பட்ட நிலத்தில் நிர்மானிக்கப்பட்டது. குத்தகைத் தளக் கொடுப்பனவுகள் 2011 ஆம் ஆண்டிலிருந்து சலுகைக் காலமான 50 ஆண்டுகளின் பின்னர் செலுத்தப்படும். MRIA தொடர்புபட்ட மொத்த சொத்துப் பெறுமதியான ரூபா 24 பில்லியன் 2017.12.31 தியதியில் ஒருங்கிணைந்த ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது.

(iii) இலங்கை அரசாங்கத்தால் இந்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து G2G கொடைமுனைவு அடிப்படையில் ஒரு கூட்டுத்தொழில் முயற்சிக் கம்பனியாக (JVC), 70:30 உரிமையாண்மைப் பகிர்வு அடிப்படையில் 99 ஆண்டுகள் MRIA விமான நிலைய வர்த்தக தொழிற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பினை மேற்கொள்வதற்கு ஒரு பிரேரணை பெறப்பட்டுள்ளது. இந்திய அரசின் இப் பிரேரணையில் MRIA நிலையத்தை ஒரு வர்த்தக விமானசேவை தொழில்முயற்சியாக தொழிற்படுத்தி, முகாமை செய்து, பராமரித்து அபிவிருத்தி செய்யும் அதன் நாட்டம் காட்டப்பட்டுள்ளது. மொத்த முதலீட்டுத் தொகையான USD 293 மில்லியனில் இந்திய அரசாங்கம் அதன் 70% உரிமையாண்மைப் பங்காக USD 205 மில்லியனையும் இலங்கை அரசாங்கம் எஞ்சிய 30% பங்காக USD 88 மில்லியனையும் முதலீடு செய்ய ஆர்வம் காட்டியுள்ளன.

இந்திய அரசின் இப் பிரேரணையை மதிப்பாய்வு செய்வதற்கு 27-07-2017 இல் அமைச்சரவையால் ஒரு கலந்தாய்வுக் குழுவும் (CANC) ஒரு செயற்திட்டக் குழுவும் (PC) நியமிக்கப்பட்டன. PC ஆனது, 28-11-2017 இல் அதன் இடைக்கால அறிக்கையையும் 06-12-2017 இல் இணைப்பு அறிக்கையையும் CANC க்கு சமர்ப்பித்தது. CANC வழிகாட்டலின்படி MRIA யின் சர்வதேச விமானநிலைய அனுமதிப் பத்திரத்தை JVC க்கு வழங்குவது தொடர்பான சட்டப் பிரச்சினை தொடர்பாக சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் கோரப்பட்டது. 28-03-2018 இல் CANC ஆனது PC யுடன் நேரடியாக ஒன்று சேர்ந்து இந்திய அரசாங்க பிரதிநிதிகளுடனான கூட்டத்தில் இந்திய அரசு சமர்ப்பித்த பிரேரணையை செயற்படுத்த 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமானசேவை சட்டத்திற்கும், ஒழுங்குவிதிகளுக்கும் திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்ற சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கப்பட்டது. 28-03-2018 இல் நடைபெற்ற கூட்டத்தினைத் தொடர்ந்து இந்திய அரசின் பிரதிநிதிகள் மேலதிக ஆய்வுக்காக MRIA யின் ஒட்டுமொத்தத் திட்டம் (Master plan), மனிதவளத் திட்டம் போன்றவை தொடாபில் மேலதிக விபரங்கள் கோரியதனை அடுத்து தேவையான அந்தத் தகவல் 27-04-2018 இல் அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது. இந்த செயற்திட்டத்தினை தொடர்வது தொடர்பில் CANC இன்னும் இந்திய அரசாங்கத்தின் ஒப்புதலை எதிர்பார்த்துள்ளது.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(iv) கட்டுநாயக்க விமான நிலைய கட்டடங்களின் ஒரு பகுதி அரசாங்கக் காணியில் நிருமானிக்கப்பட்டுள்ளது.

(v) ஆதனம், பொறி, உபகரணம் முற்றாக தேய்மானம் செய்யப்பட்ட ரூபா 13,262,977,618/- (2016- ரூபா 12,381,839,085/-) பெறுமதியான சொத்துக்களை உள்ளடக்குகின்றது.

(vi) "21.12.2017 திகதியிடப்பட்ட 2050/38 இலக்கத்தையுடைய அதிவிசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலுக்கு அமைய, சிவில் போக்குவரத்திற்கு பொறுப்பான அமைச்சர் விமான நிலையம் மற்றும் அதுசார்ந்த வசதிகளை இலங்கை சிவில் விமானசேவை அதிகாரசபைக்கு (CAASL) மாற்றுகின்ற கட்டளையை விடுத்தார். மேற்குறிப்பிட்ட நிகழ்ச்சிகளின் தொடர் ஒழுங்கினை பார்க்கும்போது, ஆரம்பத்தில் இருந்தே AASL ஆனது CAASL இன் பணிப்பாளர் நாயகத்திற்கு சாட்டப்பட்ட அசையாச் சொத்துக்களை பயன்படுத்தி, கட்டுப்படுத்தி வருவதும், அவ்வாறு சாட்டப்பட்ட அசையாச் சொத்துக்களை வைத்திருப்பதும், CASSL ஒருபோதும் உரிமை கொண்டிராத அத்தகைய சொத்துக்களை அதன் அனுமதியுடன் பிடித்து வைத்திருப்பதும் தெரியவரும். எனவே, மேற' படி வர்த்தமானி அறிவித்தல் AASL இனால் பயன்படுத்தப்படும் அசையாச் சொத்துக்களின் உரிமை தொடர்புபட்ட பொறிமுறை வெளிக்காட்டலாக மாத்திரம் அமைவதுடன், அது முன்னைய நிலைகளின் தொடர்ச்சியாகும்."

11. ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணம் (தொடர்ச்சி)

	காணியும் கட்டிடங்களும்	பொறியும் எந்திரமும்	மோட்டார் வாகனம்
	ரூபா	ரூபா	ரூபா
2016 ஜனவரி 1 இல்			
கிரயம்	17,519,347,663	4,648,842,519	1,245,299,423
திரள் தேய்மானம்	(3,341,248,001)	(3,608,152,633)	(829,793,123)
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	14,178,099,662	1,040,689,886	415,506,299
2016 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு			
ஆரம்ப நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	14,178,099,662	1,040,689,886	415,506,299
சேர்ப்பனவுகள்	251,977,835	157,111,638	103,837,214
புத்துருவாகும் வேலையிலிருந்து மாற்றல்	-	-	-
மாற்றல்கள் - கிரயம்	-	-	-
- திரள் தேய்மானம்	-	-	-
விற்பனைகள் - கிரயம்	-	(3,470,709)	(2,755,000)
- திரள் தேய்மானம்	-	3,461,207	2,754,998
தேய்மான அறவீடு (குறிப்பு 7)	(336,053,177)	(327,324,335)	(101,026,521)
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	14,094,024,321	870,467,686	418,316,991
2016 டிசம்பர் 31 இல்			
கிரயம	17,771,325,499	4,802,483,448	1,346,381,637
திரள் தேய்மானம்	(3,677,301,178)	(3,932,015,761)	(928,064,646)
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	14,094,024,321	870,467,686	418,316,991
2017 ஜனவரி 1 இல்			
ஆரம்ப நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**14,094,024,321**	**870,467,686**	**418,316,991**
சேர்ப்பனவுகள்	**23,000,165**	**60,466,564**	**7,862,400**
சேம்மையாக்கங்கள்- கிரயம்	**-**	**-**	**-**
- திரள் தேய்மானம்	**(274,016)**	**(580,443)**	**-**
விற்பனைகள்- கிரயம்	**(81,000,000)**	**-**	**(4,132,921)**
- திரள் தேய்மானம்	**5,809,808**	**-**	**4,132,915**
பதிவளிப்பு – கிரயம்	**-**	**-**	**-**
- திரள் தேய்மானம்	**-**	**-**	**-**
மாற்றல்கள் - கிரயம்	**(957,351)**	**677,351**	**-**
- திரள் தேய்மானம்	**12,747**	**(112,737)**	**-**
தேய்மான அறவீடு (குறிப்பு 7)	**(335,815,306)**	**(167,449,834)**	**(101,439,361)**
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**13,704,800,367**	**763,468,587**	**324,740,023**
2017 டிசம்பர் 31 இல்			
கிரயம்	**17,712,368,313**	**4,863,627,362**	**1,350,111,116**
திரள் தேய்மானம்	**(4,007,567,945)**	**(4,100,158,775)**	**(1,025,371,093)**
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**13,704,800,367**	**763,468,587**	**324,740,023**

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

தளபாட இணைப்பு மற்றும் அலுவலக உபகரணம்	தெடர்பாடல், திசைகாட்டல் உபகரணம்	ஏனைய உபகரணம்	விமானநிலைய உட்கட்டமைப்பு	மூலதன புத்துருவாகும் வேலைகள்	மொத்தம்
ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா
1,062,744,108	7,759,288,188	995,808,176	27,591,161,323	1,797,848,789	62,620,340,189
(891,193,967)	(5,663,347,838)	(788,086,714)	(7,318,857,151)	-	(22,440,679,427)
171,550,141	2,095,940,350	207,721,462	20,272,304,172	1,797,848,789	40,179,660,762
171,550,141	2,095,940,350	207,721,462	20,272,304,172	1,797,848,789	40,179,660,762
17,686,132	44,190,136	10,699,471	2,819,001	2,113,870,982	2,702,192,409
-	-	-	-	-	-
-	(275,678)	-	(3,313,584)	(306,961,136)	(310,550,397)
-	-	-	-	-	-
(14,396,632)	(2,516,242)	(5,748,126)	(933,696)	-	(29,820,404)
13,487,076	2,508,946	5,731,836	933,661	-	28,877,723
(46,829,021)	(628,182,382)	(43,420,998)	(1,169,301,283)	-	(2,652,137,717)
141,497,696	1,511,665,132	174,983,645	19,102,508,271	3,604,758,634	39,918,222,376
1,066,033,608	7,800,686,404	1,000,759,522	27,589,733,044	3,604,758,634	64,982,161,796
(924,535,911)	(6,289,021,273)	(825,775,877)	(8,487,224,773)	-	(25,063,939,420)
141,497,696	1,511,665,132	174,983,645	19,102,508,271	3,604,758,634	39,918,222,376
141,497,696	**1,511,665,132**	**174,983,645**	**19,102,508,271**	**3,604,758,634**	**39,918,222,376**
43,433,825	**384,973,534**	**23,701,273**	**8,826,135,307**	**9,639,873,106**	**19,009,446,172**
-	**-**	**-**	**-**	**(365,595,806)**	**(365,595,806)**
(504,668)	**(329,781)**	**-**	**(3,861,844)**	**-**	**(5,550,752)**
(14,200)	**(188,750)**	**(51,907)**	**-**	**-**	**(85,387,778)**
2,607	**20,556**	**51,906**	**-**	**-**	**10,017,792**
-	**-**	**-**	**-**	**(83,351,755)**	**(83,351,755)**
-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
193,120	**-**	**-**	**-**	**(9,122,905,425)**	**(9,122,992,305)**
40,276	**-**	**-**	**-**	**-**	**(59,714)**
(47,668,217)	**(318,822,986)**	**(42,606,444)**	**(1,207,788,008)**	-	**(2,221,590,155)**
136,980,439	**1,577,317,705**	**156,078,474**	**26,716,993,726**	**3,672,778,753**	**47,053,158,074**
1,109,646,353	**8,185,471,188**	**1,024,408,888**	**36,415,868,351**	**3,672,778,753**	**74,334,280,324**
(972,665,914)	**(6,608,153,484)**	**(868,330,414)**	**(9,698,874,625)**	-	**(27,281,122,250)**
136,980,439	**1,577,317,705**	**156,078,474**	**26,716,993,726**	**3,672,778,753**	**47,053,158,074**

12. அருவச் சொத்துக்கள்

	மென்பொதி ரூபா	மொத்தம் ரூபா
2016 ஜனவரி 1 இல்		
கிரயம்	42,116,339	42,116,339
திரள் தேய்மானம்	(24,688,902)	(24,688,902)
ஆரம்ப நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	17,427,437	17,427,437
2016 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு		
ஆரம்ப நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	17,427,437	17,427,437
சேர்ப்பனவுகள்	7,951,985	7,951,985
ஆண்டின்போது காலத் தேய்மானம்	(12,549,232)	(12,549,232)
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	12,830,190	12,830,190
2016 டிசம்பர் 31 இல்		
கிரயம்	50,068,323	50,068,323
திரள் தேய்மானம்	(37,238,133)	(37,238,133)
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	12,830,190	12,830,190

2017 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு		
ஆரம்ப நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**12,830,190**	**12,830,190**
சேர்ப்பனவுகள்	**36,110,818**	**36,110,818**
ஆண்டின்போது காலத் தேய்மானம்	**(9,187,877)**	**(9,187,877)**
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**39,753,131**	**39,753,131**
2017 டிசம்பர் 31 இல்		
கிரயம்	**86,179,142**	**86,179,142**
திரள் தேய்மானம்	**(46,426,010)**	**(46,426,010)**
இறுதி நிகர ஏட்டுப் பெறுமதி	**39,753,131**	**39,753,131**

மென்பொதிகளின் பயன்தரும் ஆயுட்காலம் 4 ஆண்டுகளாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

13. பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி

	நிதிநிலைக் கூற்று		முற்றடக்க வருமானக் கூற்று	
	2017	**2016**	**2017**	**2016**
	ரூபா	**ரூபா**	**ரூபா**	**ரூபா**
பிற்போடப்பட்ட வரி				
விரைவாக்கிய வரித் தேய்மானம்	**6,157,239,962**	5,321,588,674	**835,651,289**	43,117,063
	6,157,239,962	5,321,588,674	**835,651,289**	43,117,063
பிற்போடப்பட்ட வரி :				
வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம்	**1,194,999,466**	721,329,966	**(473,669,500)**	(50,633,446)
தொக்கு, கடன்பட்டோர் ஏற்பாடு	**27,797,155**	27,682,582	**(114,573)**	(3,027,158)
பிற்போடப்பட்ட அரச கொடை	**47,923,374**	48,882,802	**959,427**	959,428
பிற்போடப்பட்ட வருமானவரி அறவீடு	**1,270,719,995**	797,895,349	**(472,824,645)**	(52,701,176)
ஏனைய முற்றடக்க வருமானம்				
வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டத்தின் ஆயுட்கால முறைக் கணிப்பீட்டின் நயம் / (இழப்பு)மீதான பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி			**380,379,309**	(1,565,603)
பிற்போடப்பட்ட வருமானவரி அறவீடு∴ செலவுப்பதிவு (குறிப்பு 9)			**743,205,952**	(11,149,716)

நடப்பு வரிச்சொத்தினை நடப்பு வரிப்பரிப்புக்கு எதிரே எதிரீடு செய்வதற்கு சட்டரீதியாக நடைமுறைப்படுத்தும் உரிமை உள்ளபோதும், பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிகள் ஒரே இறைவரி அதிகார அமைபபுக்கு தொடர்பு பட்டுள்ள போதும் பிற்போடப்பட்ட வருமானவரிச் சொத்துக்களும் பரிப்புக்களும் எதிரீடு செய்யப்பட்டுள்ளன. நிகர பிற்போடப்பட்ட வரித் தொகை கீழ்வருமாறு:

	2017	**2016**
	ரூபா	**ரூபா**
பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்து	**1,270,719,995**	797,895,349
பிற்போடப்பட்ட வரிப் பரிப்பு	**(6,157,239,962)**	(5,321,588,674)
பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்து (நிகரம்)	**(4,886,519,968)**	(4,523,693,324)

14. தனிச்சங்களில் முதலீடு

தனிச்சங்களில் முதலீடானது முற்றிலுமாக இலங்கை வங்கி, சம்பத் வங்கி, பிரதேச அபிவிருத்தி வங்கி மற்றும் ஹட்டன் நஷனல் வங்கி ஆகியவற்றின் 5 – 8 ஆண்டுகள் மீட்கத்தகு தனிச்சங்களில் முதலீடுகளை கொண்டுள்ளது. முதிர்வு வரை வைத்திருக்கப்படும் இந்த முதலீடுகளின் முன்கொணரற் பெறுமதி அவற்றின் சீர்மதிப்புகளுக்கு சமமாகும்.

	2017	**2016**
	ரூபா	**ரூபா**
நிறையேற்றுச் சராசரி வட்டிவீதத்தில் அமைந்த தனிச்சங்கள்		
6 மாத திறைசேரி உண்டியல் வீதம் + 1.25%	**800,000,000**	1,300,000,000
நிலையான வீதத் தனிச்சங்கள் (11.25%- 15.50%)	**3,140,000,000**	1,350,000,000
	3,940,000,000	2,650,000,000

தனிச்சங்களின் வழங்கற் திகதி மற்றும் மீட்குகைத் திகதி கீழ்வருமாறு:

		முதலீட்டுத் தொகை	
வழங்கல் திகதி	**மீட்புத் திகதி**	**2017** **ரூபா**	2016 **ரூபா**
25.10.2013	24.10.2018	**250,000,000**	250,000,000
08.10.2015	07.10.2023	**800,000,000**	800,000,000
25.10.2016	24.10.2021	**750,000,000**	750,000,000
25.10.2016	24.10.2023	**50,000,000**	50,000,000

Date of issue	**Date of redemption**	**2017** **Rs.**	2016 Rs.
16.03.2016	15.03.2021	**300,000,000**	300,000,000
01.06.2016	31.05.2021	**500,000,000**	500,000,000
31.03.2017	31.03.2022	**800,000,000**	-
03.04.2017	04.04.2022	**150,000,000**	-
18.12.2017	17.12.2022	**340,000,000**	-
		3,940,000,000	2,650,000,000

15. தொக்குகள்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
பொதுவானவை	**52,172,371**	39,649,181
இலத்திரனியல்	**56,974,829**	70,871,832
எந்திரவியல்	**184,838,518**	167,692,222
எரிபொருள்	**13,330,009**	11,957,598
தீ உபகரண உதிரிப் பாகங்கள்	**21,988,505**	18,744,707
வழியில் பொருட்கள்	**502,912,954**	234,273,703
தொக்கு – லோஞ்	**398,709**	264,891
	832,615,895	543,454,133
கழி : அதிகம் பாவிக்கப்படாத தொக்குகளுக்கான ஏற்பாடு	**(70,324,762)**	(69,915,573)
	762,291,133	473,538,561

பொதுவான தொக்குக்களாவன நிறப்பூச்சு உருப்படிகள், காகிதாதிகள், ஊழியர் சீருடைகள் மற்றும் வன்னுறுப்பு உருப்படிகளை உள்ளடக்குகின்றன.

16. வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
வியாபார கடன்பட்டோர்	**4,167,357,072**	4,063,061,702
கழி: ஐயுறவுக் கடன் ஏற்பாடு	**(1,269,749,277)**	(1,200,301,143)
	2,897,607,795	2,862,760,558
ஏளைய வருமதிகள்	**379,779,136**	362,192,667
முற்பணங்களும் முற்கொடுப்பனவுகளும்	**155,083,609**	161,208,641
கழி: ஐயுறவுக் கடன் ஏற்பாடு	**(1,476,881)**	(1,476,881)
	533,385,864	521,924,427
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள் (குறிப்பு 16.1)	**95,546,904**	90,760,576
	95,546,904	90,760,576
	3,526,540,564	3,475,445,561

கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள் 4 ஆண்டினை அதிகரிக்காத கடன் காலத்தில் சமமான மாதாந்த தவணைக் கொடுப்பனவுகளில் உரிய ஊழியர்களிடமிருந்து அறவிடப்படும். ஊழியர் கடன்கள் மீது ஆண்டிற்கு 4.2% வட்டி அறவிடப்படும். கணக்கீட்டுக் கொள்கைக்கு அமைய ஊழியர் கடன்கள் ஒவ்வொரு அறிக்கையிடற் திகதியிலும் விளைவு வட்டி வீதத்தினை பயன்படுத்தி காலத்தேய்மானக் கிரயத்தில் அளவிடப்படும். ஊழியர் கடன்கள் மீதான விளைவு வட்டி வீதம் 2017 இல் 15% (2016: 15%).

16. 1 கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
1 ஆண்டிலும் குறைவு	**95,546,904**	90,760,576
1 ஆண்டிற்கு மேலாக	**101,851,456**	92,448,969
	197,398,360	183,209,545

சகல நடைமுறையல்லா வருமதிகளும் அறிக்கையிடற்கால முடிவிலிருந்து 5 ஆண்டுக்குள் கிடைக்கவேண்டியவை.

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

17. வருமதியான / சென்மதியான வருமான வரி

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் மீதி	**970,271,595**	758,699,782
ஆண்டிற்கான ஏற்பாடு	**(1,361,623,884)**	-
ஆண்டின்போது கொடுப்பனவு	**293,406,697**	211,571,814
ஆண்டின் இறுதியில் மீதி	**(97,945,592)**	**970,271,595**

18. காசும் காசுச் சமானங்களும்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
குறுங்கால வங்கி வைப்புக்கள்	**19,177,487,355**	7,800,984,383
Repo வின் கீழ் திறைசேரி உண்டியல்/முறிகள்	**10,261,884,828**	13,719,944,693
	29,439,372,183	21,520,929,076
வங்கி மீதி	**886,596,182**	1,186,495,498
காசுக் கையிருப்பு	**607,416**	524,497
	887,203,598	1,187,019,995
காசப்பாய்வுத் தேவைகளுக்காக மொத்தக் காசும் காசுச் சமானங்களும்	**30,326,575,782**	22,707,949,070

19. குறிப்பிடு மூலதனம்

	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	2017	2016
		ரூபா	ரூபா
குறிப்பிடு மூலதனம்	**200,002**	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

வழங்கப்பட்ட எல்லாப் பங்குகளும் முற்றிலுமாக செலுத்தப்பட்டன

20. ஒதுக்கங்கள்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
விமானநிலைய அதிகாரசபையிடமிருந்து பொறுப்பேற்ற நிகர சொத்துக்கள்	**892,726,769**	892,726,769
ஆதனம், பொறி, உபகரணம் மற்றும் தொக்குகளின் மின்னல் தாக்க இழப்பிற்கான ஒதுக்கம்	**147,500,000**	126,500,000
	1,040,226,769	1,019,226,769

ஒதுக்கங்கள், கம்பனிக் கூட்டிணைப்பின் விளைவாக கலைக்கப்பட்ட விமானநிலைய அதிகாரசபையிலிருந்து கம்பனிக்கு மாற்றிய நிகரச்சொத்துக்களின் பெறுமதியாகும். ரூபா 126.5 மில்லியன் தொகை கைக்கொள் இலாபத்திலிருந்து மாற்றப்பட்டது. இது (இலத்திரனிய, மின்சார தொடர்பாடல் மற்றும் ஏனைய உபகரண வருடாந்த சொத்துச் சேர்க்கையின் 5%) 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மின்னல் காரணமாக ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணங்களுக்கு தீயினால் ஏற்பட்ட அழிவுகளுக்காக ஆகும்.

21. கைக்கொள் இலாபம்

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் மீதி	**15,396,983,807**	9,984,213,901
நடப்பு ஆண்டின் இலாபம்	**8,714,922,195**	6,919,744,070
முன்னைய ஆண்டுச் செம்மையாக்கங்கள்	**(59,329,119)**	-
பிற முற்றடக்க வருமானம் / (செலவுகள்)	**(978,118,223)**	4,025,836
ஒதுக்கக் கணக்கிற்கு மாற்றல்	**(21,000,000)**	(11,000,000)
ஆண்டின்போது செலுத்திய பங்கிலாபம்	**(850,000,000)**	(1,500,000,000)
ஆண்டின் இறுதியில் மீதி	**22,203,458,660**	15,396,983,807

22. கடன்படுகைகள்

	2017	2016
கடன்கள்	ரூபா	ரூபா
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் மீதி	**37,679,349,374**	37,729,645,200
ஆண்டின்போது பெற்ற கடன்கள்	**6,333,088,591**	763,697,010
	44,012,437,965	38,493,342,210
ஆண்டின்போது செலுத்தித் தீர்த்த கடன்கள்	**(2,639,606,108)**	(2,591,072,366)
நாணயமாற்று (நயம்)/இழப்பு	**1,407,331,954**	1,777,079,530
ஆண்டின் இறுதியில் மீதி	**42,780,163,810**	37,679,349,374
கடன்படுகைகளின் நடைமுறைப் பங்கு	**3,051,834,362**	2,610,800,642
கடன்படுகைகளின் நடைமுறையல்லாப் பங்கு	**39,728,329,448**	35,068,548,732
	42,780,163,810	37,679,349,374

கடன்படுகைகளின் முதிர்வுப் பகுப்பாய்வு

	2017	2016
	ரூபா	ரூபா
1 ஆண்டிற்கு மேற்படாத	**3,051,834,362**	2,610,800,642
1 ஆண்டிற்கு மேற்பட்ட 5 ஆண்டிற்கு மேற்படாத	**12,989,403,468**	12,635,631,163
5 ஆண்டிற்கு மேற்பட்ட	**26,738,925,980**	22,432,917,569

முற்றிலும் அந்நிய நாணயங்களில் குறிப்பிட்ட மேற்படி கடன்கள், இறையாண்மை உத்தரவாதத்தின் கீழ் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திக்காக திறைசேரியிலிருந்து பெற்ற ரூபா 12,622,094,717/- கடனை உள்ளடக்குகின்றது. கழிவீட்டுத்தாக்கம் கணிசமாக இல்லாததால், கடனின் சீர்மதிப்பு அதன் முன்கொணரற் தொகைக்கு சமமாகும்.

சீர்மதிப்புக்கள் கீழ்வரும் கடன்கள் ஒவ்வொன்றிற்கும் பாவித்த வீதங்கள் அடிப்படையில் காசுப்பாய்வுகளை கழிவீடு செய்து பெறப்பட்டன:

	2017	2016
	(%)	(%)
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் (USD)		
- மத்தல ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	**2.00**	2.00
- ஓடுபாதை செப்பனிடல்	**LIBOR + 2.00**	**-**

நிதி அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

ஜப்பானிய யென்	2017 %	2016 %
- BIA அபிவிருத்திச் செயற்திட்டம்	**1.80**	1.80
- BIA அபிவிருத்திச் செயற்திட்டம்-Phase II கட்டம் 1	**0.75**	0.75
- BIA அபிவிருத்திச் செயற்திட்டம்-Phase II கட்டம் 2	**0.20**	0.20
யூரோ		
- நவீன RMA விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு முறைமை- தொகுதி- 2	**4.90**	4.90
- நவீன RMA விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு முறைமை- தொகுதி -3	**2.10**	2.10

அந்நிய நாணயங்களில் குறிப்பிடப்பட்ட கடன்படுகைகளின் முன்கொரணரற் தொகைகள் கீழ்வருமாறு: (பெறுமதிகள் அந்நிய நாணயங்களில்)

	2017	2016
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் (USD)	**194,380,078**	170,990,396
ஜப்பானிய யென்	**9,008,735,478**	8,843,302,821
யூரோ	**710,290**	815,732

23. ஓய்வுப் பயன் கடப்பாடு

நிதிநிலைக் கூற்றில் ஏற்பிசைவு செய்யப்பட்ட பரிப்புகளின் மாற்றங்கள் கீழ்வருமாறு:	2017 ரூபா	2016 ரூபா
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் மீதி	**2,576,178,455**	2,395,344,715
நடப்புச் சேவைக் கிரயம்	**271,910,856**	141,416,907
வட்டிக் கிரயம்	**283,359,312**	263,487,919
ஆண்டின்போது மேற்கொண்ட கொடுப்பனவுகள்	**(222,090,902)**	(218,479,647)
பயன்படுத்திய எடுகோள்களில் மாற்றங்களால் ஏற்பட்ட நயம்/(இழப்பு)	**1,358,497,532**	(5,591,439)
ஆண்டின் இறுதியில் மீதி	**4,267,855,253**	2,576,178,455

ஆண்டின் இறுதியில் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாட்டு பரிப்பினை கணிப்பதற்கான எதிர்வுகூறப்பட்ட அலகு முறையில் ஊழியர் பயன் கிரயத்தை தீர்மானிபதில் பயன்படுத்திய பிரதான எடுகோள்கள் கீழ்வருமாறு:

	2017	2016
கழிவு வீதம்	**10%**	11%
ஏதிர்கால சம்பள அதிகரிப்பு வீதம்	**5% - 12%**	4%- 5%
வாழ்க்கைப்படி அதிகரிப்பு வீதம்	**5%**	4%
ஊழியர் புரள்வு வீதம்	**1%**	1%
ஓய்வுபெறும் வயது	**60 வயது**	60 வயது

வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளுக்கான பரிப்பு வெளியே முதலீடு செய்யப்படவில்லை

24. பிற்போடப்பட்ட அரச கொடை

திறைசேரியிலிருந்து பெற்ற கொடை	2017 ரூபா	2016 ரூபா
ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் மீதி	**1,244,099,064**	1,331,704,822
ஆண்டின்போது பெற்றது	-	
- ஆண்டிற்கான காலத்தேய்மானம்	**(87,605,758)**	(87,605,758)
ஆண்டின் இறுதியில் மீதி	**1,156,493,306**	1,244,099,064

24.1 மேற்படி கொடை கீழ்வருவனவற்றை உள்ளடக்குகின' றது:

(a) 2008 ஆம் ஆண்டில் பேதுருதாலகால மலைக்கும் இரத்மலானைக்கும் இடையில் தாபிக்கப்பட்ட நுண்அலைத் தொடப்புக்காக தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குபடுத்தல் ஆணைக்குழுவிடமிருந்து 2010 இல் பெற்ற ரூபா 34,265,267. இது 2008 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைத்தொடர்பு உபகரணத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட பயன்தரும் ஆயுட்காலமான 8 ஆண்டுகளில் காலத்தேய்மானம் செய்யப்பட்டது.

(b) ஒருங்கிணைப்புக்கு முன்னர் வாக்களித்த நிதியத்திற்கான திறைசேரியின் பங்களிப்பாக் கணக்கிற் கொள்ளப்பட்டு, கம்பனி கூட்டிணைத்த பின்னர் BIA அபிவிருத்திச் செயற்திட்டத்திற்கு பெறப்பட்ட கொடையாக கொள்ளப்பட்ட, திறைசேரித் திணைக்களத்திலிருந்து பெற்ற ரூபா 8,479,962,767. ஒருங்கிணைப்பின்போது, 2001 ஆண்டிற்கு முன்னர் பெறப்பட்டு ஒருங்கிணைப்பு ஆண்டின்முன் சொத்துக்களின் கொள்வனவுக்கு பயன்படுத்திய தொகைகள் ஆரம்ப உரிமையாண்மை மீதியில் சீர்செய்யப்பட்டன. மிகுதி ரூபா 2,297,170,632 ஆனது 2001 இன் பின்னர் கொள்வனவுசெய்த சொத்துக்களுக்கு பெற்ற கொடைகளாகும். இவை அந்தச் சொத்துக்களின் பயன்தரும் ஆயுட்காலம் ஈறாக காலத்தேய்மானம் செய்யப்பட்டன.

25. வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகள்

	2017	2016
வியாபார சென்மதிகள்	**7,380,681,656**	5,950,137,560
மீளச் செலுத்தவேண்யெ வைப்புக்கள்	**270,759,895**	288,916,390
ஏனைய சென்மதிகள்	**1,646,065,032**	1,602,121,379
	9,297,506,582	7,841,175,329

26. நிதிச் சாதனங்கள் - வகுப்பு ரீதியாக

(a) நிதிச் சாதனங்கள்

நிதிச் சொத்துக்கள் கடன்களும் வருமதிகளும்	**2017** **ரூபா**	2016 ரூபா
வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள் (குறிப்பு 16)	**3,430,993,659**	3,384,684,985
காசும் வங்கி மீதிகளும் (குறிப்பு 18)	**887,203,598**	1,187,019,995
	4,318,197,257	4,571,704,980
முதிர்வு வரை வைத்திருக்கப்படும் நிதிச் சொத்துக்கள்		
துனிச்சங்களில் முதலீடு (குறிப்பு 14)	**3,940,000,000**	2,650,000,000
றெப்போ கிறைசேரி உண்டியல்களில் முதலீடு (குறிப்பு 18)	**10,261,884,828**	13,719,944,693
குறுங்கால வங்கி வைப்புக்கள் (குறிப்பு 18)	**19,177,487,355**	7,800,984,383
	33,379,372,183	24,170,929,076
நிதிப் பரிப்புக்கள் ஏனைய நிதிப் பரிப்புக்கள்		
கடன்படுகைகள் (குறிப்பு 22)	**42,780,163,810**	37,679,349,374
வியாபர, ஏனைய சென்மதிகள் (நிதிப்பரிப்பு நீங்கலாக) (குறிப்பு 25)	**9,297,506,582**	7,841,175,329
	52,077,670,392	45,520,524,703

(b) வகுப்புரீதியாக நிதிச் சொத்துக்களின் கடன் தரம்

காலம் கடக்காத அல்லது சேதஇழப்பு அடையாத நிதிச் சொத்துக்களின் கடன் தரம் வெளிவாரி கடன் தரநிலைப்படுத்தலுக்கு அமைய (கிடைக்கும் பட்சத்தில்) அல்லது பதிற்தரப்பு தவறுகை வீத வரலாற்று தகவல்களின் அடிப்படையில் மதிப்பிடப்படலாம்:

31 டிசம்பர் 2017

	காலம்கடக்காத, சேதஇழப்பு அடையாத ரூபா	காலங்கடந்த சேதஇழப்பு அடையாத ரூபா	தனியாக சேத இழப்படைந்த ரூபா	மொத்தம் ரூபா
வியாபார வருமதிகள் (குறிப்பு 16)	**2,026,972,080**	**869,158,834**	**1,271,226,158**	**4,167,357,072**
கம்பனி அலுவலர்கள் கடன்	**197,398,360**	**-**	**-**	**197,398,360**
மொத்த நிதிச்சொத்துக்கள்	**2,224,370,441**	**869,158,834**	**1,271,226,158**	**4,364,755,433**

31 டிசம்பாட 2016

	காலம்கடக்காத சேதஇழப்பு அடையாத	காலங்கடந்த சேதஇழப்பு அடையாத	தனியாக சேத இழப்படைந்த	மொத்தம்
வியாபார வருமதிகள (குறிப்பு 16)	1,992,124,844	869,158,834	1,201,778,024	4,063,061,702
கம்பனி அலுவலர்கள் கடன்	183,209,545	-	-	183,209,545
மொத்த நிதிச்சொத்துக்கள்	2,175,334,388	869,158,834	1,201,778,024	4,246,271,246

வங்கி மீதிகளும் குறுங்கால வங்கி வைப்புக்களும்

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
AA+(lka)	**20,064,083,538**	8,987,479,881
மொத்தம்	**20,064,083,538**	8,987,479,881

27. பங்கிலாபங்கள்

உரிமையாண்மை மாற்றக் கூற்றில் காட்டியவாறு 2017 இல் செலுத்திய பங்கிலாபம் ரூபா 850 மில்லியன் ஆனது, 2016 ஆண்ஆண்டிற்காக செலுத்திய இறுதிப் பங்கிலாபம் ரூபா 350 மில்லியனையும், 2017 ஆம் ஆண்டிற்கு இடைக்காலப் பங்கிலாபமாக செலுத்திய ரூபா 500 மில்லியனையும் கொண்டுள்ளது. 2017 ஆம் ஆண்டிற்கான இறுதிப் பங்கிலாபம் ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டத்தில் பிரேரிக்கப்பட உள்ளது.

28. உறுமுரிமைகள்

கீழே தரப்பட்டுள்ள கம்பனிக்கு எதிரான வழக்கில் கம்பனி பிரதிவாதியாக உள்ளது. பொருத்தமான சட்ட ஆலோசனைகளை பெற்ற பின்னர் இந்த வழக்கு கம்பனிக்கு பாரிய இழப்பினை ஏற்படுத்தாது என்பது பணிப்பாளர் சபையின் அபிப்பிராயம். எனவே, இந்த வழக்குத் தொடர்பாக நிதிக் கூற்றுக்களில் ஏற்பாடு எதுவும் மேற்கொள்ளப்படலில்லை.

(a) இரு வாடகைக் கார்சங்கங்களின் உறுன்னினர்கள் ஒப்பந்த மீறுகையை காரணம் காட்டி கிட்டத் தட்ட ரூபா 62 மில்லியன்கள் நட்டஈடு கோரி 133 வழக்குகளை கம்பனிக்கு எதிராக தாக்கல் செய்தனர். மாவட்ட நீதிமன்றம் வழங்கிய தீர்ப்பில் இரு வழக்கின் வழக்காளிகள் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூபா 40,000 வீதம் AASL செலுத்தவேண்டுமென தெரிவிக்கப்பட்டது. எனினும், மேன்முறையீடு காரணமாக இந்த வழக்குகள் நீர்கொழும்பு மாவட்ட நீதிமன்றில் மீள விசாரிக்கப்படவுள்ளது.

நிதிநிலைக் கூற்றுத் திகதியில் மேற்படி வழக்கை தவிர வேறு பொருண்மையான உறுமுரிமைப் பரிப்பு எதுவும் நிலுவையில் இல்லை.

29. கடமைப்பாடுகள்

29.1 மூலதன செலவின கடமைப்பாடுகள்

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்ட ஆனால் ஏற்பாடு செய்யப்படாத	**1,112,024,628**	1,056,094,039
சபை அங்கீகரித்த ஆனால் ஒப்பந்தம் செய்யப்படாத	**30,333,296,966**	3,865,490,995
	31,445,321,594	4,921,585,034

29.2 நிதிசார் கடமைப்பாடுகள்

கடன்படுகைகளின் கீழ் (குறிப்பு22) வெளிக்காட்டப்பட்டவை தவிர வேறு நிதிசார் கடமைப்பாடுகள் இல்லை.

30. பிரதான முகாமை ஆளணியினருடனான ஊடுசெயல்கள்

	2017 ரூபா	2016 ரூபா
ஊதியங்களும் கட்டணங்களும்	**9,648,429**	8,975,378
	9,648,429	8,975,378

பணிப்பாளர் சபையானது கம்பனியின் பிரதான முகாமை ஆளணியாக கருதப்பட்டுள்ளது.

31. உறவுமுறை சார்ந்தோர் ஊடுசெயல்கள்

ஆரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான நிறுவனம் என்ற வகையில் AASL ஆனது அதன் வழமையான வியாபார தொழிற்பாட்டு அங்கமாக கீழ்வரும் கணிசமான ஊடுசெயல்களை குறிப்பிட்ட அரசாங்க நிறுவனங்களுடன் ஆண்டின்போது மேற்கொண்டுள்ளது. அத்துடன் அந்த நிறுவனங்கள் தொடர்புபட்ட கணிசமான வருமதி மற்றும் சென்மதி மீதிகளும் வெளிக்காட்டப்பட்டுள்ளன.

உரிமத்தின் பெயர்	உறவுமுறை	ஊடுசெயலின் தன்மை	2017 ரூபா.மில்லி.	2016 ரூபா.மில்லி.
இலங்கை வங்கி	அரசுக்கு சொந்தமான	குறுங்கால, நீண்ட கால முதலீடுகள்	**22,858.8**	17,457.9
தேசிய சேமிப்பு வவங்கி	- Do-	குறுங்கால முதலீடுகள்	**6,920.6**	5,663.0
சிவில் விமானசேவை அதிகாரசபை	- Do-	தரிப்பிட அறவீடுகள்	**4,741.4**	4,702.3
ஸ்ரீலங்கன் எயர்லயின்ஸ்	- Do-	இறக்க, தரிப்பிட, வாடகை வருமானம்	**2,653.5**	2,420.6
இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனம்	- Do-	எரிபொருட் கொள்வனவு	**1,127.4**	1,127.6
கிராம அபிவிருத்தி வங்கி	- Do-	நீண்டகால முதலீடுகள்	**950.0**	-
பொதுத் திறைசேரி	- Do-	பங்கிலாப கொடுப்பனவு	**850.0**	1,500.0
இலங்கை மத்திய வங்கி	- Do-	EPF	**834.7**	810.6

உரிமத்தின் பெயர்	உறவுமுறை	ஊடுசெயலின் தன்மை	2017 ரூபா.மில்லி	2016 ரூபா.மி
பொதுத் திறைசேரி	அரசுக்கு சொந்தமான	கடன் மீள்செலுத்தல்	**804.2**	805.8
இலங்கை மின்சார சபை	- Do-	மின்சாரக் கொடுப்பனவு	**738.0**	792.0
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம்	- Do-	வரிகள்	**715.3**	808.4
வ.ப ஸ்ரீலங்கா கேட்டறிங்	- Do-	உரிமக் கட்டணம்	**517.9**	409.2
வ.ப ஸ்ரீலங்கா கேட்டறிங்	- Do-	உணவு வழங்கற் சேவை	**446.6**	361.5
பொதுத் திறைசேரி	- Do-	வட்டிக் கொடுப்பனவு	**180.0**	194.9
இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனம்	- Do-	உரிமக் கட்டணம்	**154.4**	137.8
இலங்கை வங்கி	- Do-	வாடகை வருமானம்	**116.2**	93.9
ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியச் சபை	- Do-	ETF	**113.8**	110.5
மக்கள் வங்கி	- Do-	வாடகை வருமானம்	**64.9**	69.5
வ.ப இலங்கை காப்புறுதி கூட்டுத்தாபனம்	- Do-	காப்புறுதிக் கொடுப்பனவு	**62.2**	39.7
ஸ்ரீ லங்கா ரெலிகொம் Plc	- Do-	தொலைபேசிக் கட்டணம்	**47.1**	40.0
நகர சபை	- Do-	வாடகை வருமானம்	**39.0**	39.0
முதலீட்டுச் சபை	- Do-	நீர்க் கட்டணம்	**30.0**	26.5
நீர் வழங்கல் வடிகாலமைப்பு சபை	- Do-	நீர்க் கட்டணம்	**20.1**	17.2
இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு பணிய	- Do-	வாடகை வருமானம்	**13.4**	12.4
ஸ்ரீ லங்கா விமானப் படை	- Do-	விமானம்சார் வருமானம்	**1.8**	1.4
வருமதிகள்				
ஸ்ரீலங்கன் எயர்லயின்ஸ்	அரசுக்கு சொந்தமான	வருமானம்	**1,524.3**	1,589.3
வ.ப ஸ்ரீலங்கா கேட்டறிங்	- Do-	வருமானம்	**89.9**	74.9
பிரதேச செயலாளர் - கட்டானை	- Do-	நிலச் சுவீகரிப்பிற்கான வைப்பு	**39.4**	39.4
இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனம்	- Do-	சலுகை வருமானம்	**36.2**	28.4
ஸ்ரீ லங்கா விமானப் படை	- Do-	தரையிறக்க, தரிப்பிட வரு	**4.5**	2.3
முக்கள் வங்கி	- Do-	வாடகை வருமானம்	**1.0**	1.2
இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு பணிய	- Do-	வாடகை வருமானம்	**0.5**	1.1
இலங்கை வங்கி	- Do-	வாடகை வருமானம்	**0.2**	0.2

சென்மதிகள்				
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம்	அரசுக்கு சொந்தமான	வரிகள்	**90.8**	62.0
வ.ப ஸ்ரீலங்கா கேட்டறிங்	- Do-	கொள்வனவு	**77.2**	64.4
இலங்கை மத்திய வங்கி	- Do-	EPF	**71.0**	67.3
இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனம்	- Do-	எரிபொருள் வைப்பு	**45.3**	44.3
இலங்கை மின்சார சபை	- Do-	மின்சார வைப்பு	**35.6**	25.1
ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியச் சபை	- Do-	ETF	**9.7**	9.2
ஸ்ரீலங்கா ரெலிகொம் Plc	- Do-	தொலைபேசி கட்டணம்	**4.6**	4.3

நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் (தொடர்ச்சி)

அரசாங்கம் கட்டுப்படுத்தும் / அதனுடன் தொடர்புடையதும் அவற்றின் அளவு காரணமாக கணிசமானதாக அமைந்த ஆனால் அவற்றின் சேகரிப்பும் வெளிக்காட்டலும் நடைமுறைச் சாத்தியம் அற்றவையாகவும் அமைந்த சகல ஊடுசெயல்களும் LKAS 24 உறவுமுறைத் தரப்பினர் வெளிக்காட்டல் நியமத்திற்கு அமைய வரையறுக்கப்பட்ட வகையில் வெளிக்காட்டப்பட்டுள்ளன.

இலங்கை அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் உரிமங்களிலிருந்தான / உரிமங்களுக்கான மீதிகள் நிதி நிலைக் கூற்றில் வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள் / சென்மதிகள் மற்றும் வட்டி செலுத்தவேண்டிய பரிப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

32. அறிக்கையிடற் காலத்திற்குப் பிந்திய நிகழ்வுகள்

நிதிக்கூற்றுக்களில் செம்மையாக்கத்தை அல்லது வெளிக்காட்டல்களை தேவைப்படுத்தும் பொருண்மையான நிகழ்வுகள் எதுவும் நிதிநிலைக்கூற்றுத் திகதிக்குப் பின்னர் சம்பவிக்கவில்லை.

குறிப்பு

குறிப்பு

கூட்டிணைவுத் தகவல்கள்

கம்பனியின் பதிவு இலக்கம்	: PV 7931 (2007 ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம்)
கூட்டிணைவுத் திகதி	: 23 பெப்ரவரி 1982
சட்ட வடிவம்	: பரிப்பு வரையறுக்கப்பட்ட கம்பனி
பிரதான பங்குதாரர்	: நிதி அமைச்சின் செயலாளர்
அமைச்சு	: போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச்சேவை அமைச்சு
ஒழுங்குபடுத்துனர்	: இலங்கை சிவில் விமானச்சேவை அதிகாரசபை
அதிகாரமளிப்பு	: 2010 ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமானச்சேவைச் சட்டம்
பதிவுசெய்யப்பட்ட அலுவலகம்	: பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்க
ஏனைய விமான நிலையங்கள்	: • மத்தல ராஜபக்ச சர்வதேச விமான நிலையம், மத்தல • கொழும்பு விமான நிலையம், இரத்மலானை • உள்நாட்டு விமான நிலையம், மட்டக்களப்பு
கணக்காய்வாளர்	: கணக்காய்வாளர் நாயக திணைக்களம்
கம்பனிச் செயலாளர்	: M C G மஹிபால (திருமதி)
வங்கியாளர்	: இலங்கை வங்கி PLC

Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Limited

Designed & Produced by : AASL

Printed by -Santhi Printers - Negombo



வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும்
விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி