

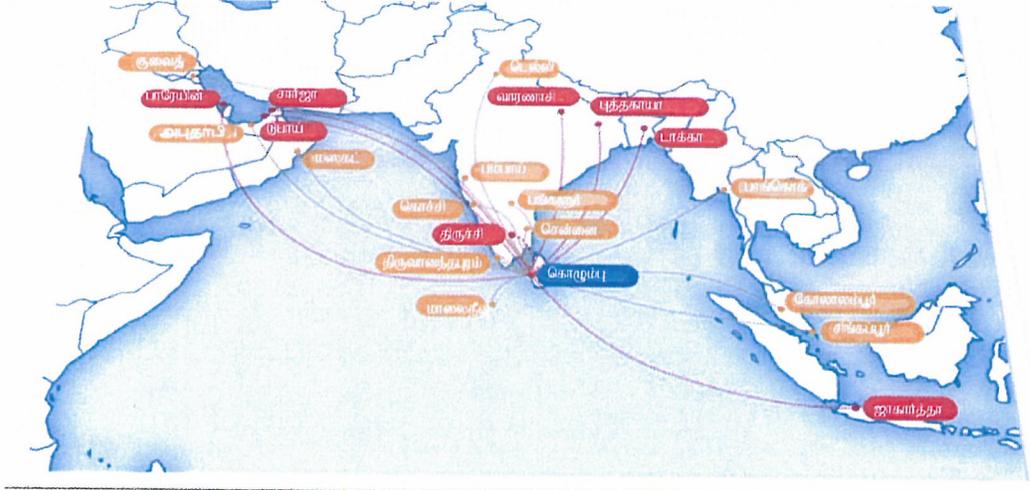
**மிகின் லங்கா**  
**ஆண்டறிக்கை 2011**



**மிகின் லங்கா**  
உங்களது பறப்பிற்கு



பொருளடக்கம்



கம்பனித் தகவல்கள்	1 ஐந்தொகை	20
நிதியியல் மற்றும் தொழிற்பாட்டு முக்கிய விடயங்கள்	3 பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்று	21
பங்குடமையாளர்களுக்கான தலைவரின் கடிதம்	4 காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று	22
பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை	7 நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்	23
பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைக் கூற்றுக்கள்	10 ஐந்தாண்டு மீளாய்வு	37
முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலரின் மீளாய்வு	11 கலைச் சொல்லாக்கம்	38
கம்பனிச் செயலாற்றத்தின் முக்கிய விடயங்கள்	16 கூட்டம் பற்றிய அறிவித்தல்	39
சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை	17 பதிலாளர்	40
வருமானக் கூற்று	19 பின்னிணைப்பு	41

கம்பனித் தகவல்கள்

சட்ட ரீதியான வடிவம்  
பகிரங்க வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்புக் கம்பனி

கம்பனியின் பதிவு இலக்கம்  
PV 151

பணிப்பாளர்கள்

திரு. அந்தோனி நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க  
திரு. கபில சந்திரசேன  
திரு. சந்தன லியனபட்டபெந்தி  
திரு. அறுமதுர சரத் த சில்வா  
திரு. ஹேமலால் தல்கஸ்வத்த  
திரு. மனோஜ் த வாஸ் குணவர்த்தன  
திரு. காமினி அபேரத்ன  
திரு. வருசைமொகமட் மொகமட் அமீன்

கம்பனிச் செயலாளர்

எஸ்.எஸ். கொன்சல்ரன்ட் அன்ட் கோப்பரேட் செக்கிறட்டீஸ் (பிறைவேற்) லிமிடெட்  
இல.61, பாலபொக்குண றோட்  
கொழும்பு 5  
இலங்கை

பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம்

ஈ.எம்.எல். பில்லிங்  
இல. 61, டபிள்யூ.ஏ.டி. ராமநாயக்க மாவத்தை  
கொழும்பு 2  
இலங்கை

கணக்காய்வாளர்கள்

பிறைஸ் வாட்டர் கவுஸ் கூப்பர்ஸ்  
அ.பெ. எண் 918, 100 பிறேபுறாக் பிளேஸ்  
கொழும்பு 2  
இலங்கை

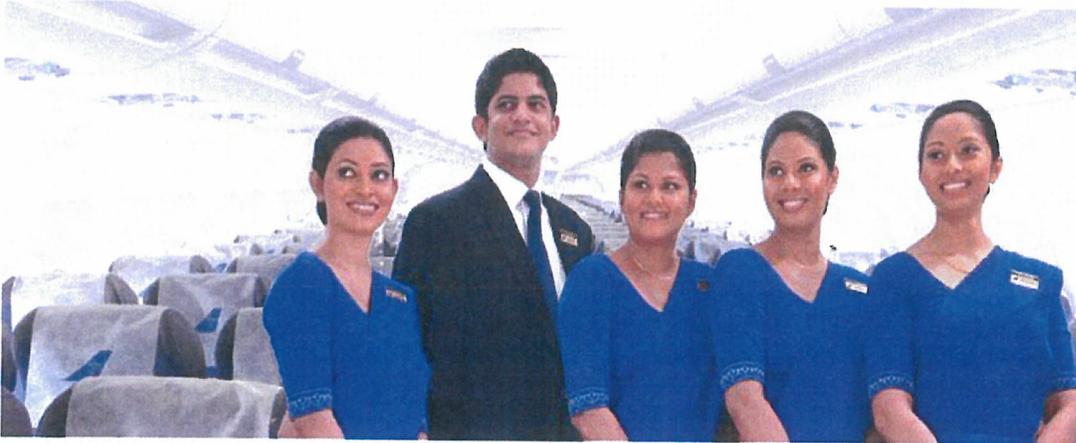
மிகின் லங்கா இலங்கையின் முதலாவதும் மிகக் குறைந்த செலவினைக் கொண்டதுமான விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனமாக இருந்துவருகிறது. இவ்விமான நிறுவனமானது வாய்ப்புக்களுக்குத் தடையாகவுள்ளவற்றை வெற்றி கொள்வதற்காகவும் வாழ்வாதாரத்தைக் கொண்ட வசதி குறைந்த மக்களும் விமானப் பயணத்தினை மேற்கொள்வதற்கான சிக்கனமான செலவு குறைந்த தீர்வொன்றை வழங்குவதற்குமாக 2007இல் உருவாக்கப்பட்டது.

கம்பனியின் பிரதான சந்தையாக, நடுத்தரத்திலிருந்து குறைந்த வருமானத்தினைப் பெறுகின்ற, விலை பற்றி அதிகம் சிந்திக்கின்ற பயணிகள் பிரிவு காணப்பட்டதுடன், இது, கொழும்பிற்கும் தென்னாசியா, தென்கிழக்காசியா மற்றும் மத்திய கிழக்கு ஆகியவற்றிலுள்ள பல்வேறு சேரிடங்களுக்கும் பறப்புக்களை மேற்கொண்டது. பாரிய எண்ணிக்கையான புலம்பெயர் தொழிலாளர்களைக் கொண்ட குவைத் மற்றும் துபாய்க்கும், யாத்திரிகர்களுக்கு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடங்களான வாரணாசி மற்றும் புத்தகாயாவிற்கும் விடுமுறையில் பயணங்களை மேற்கொள்பவர்களுக்குப் பிரபல்யமான இடங்களாக விளங்கும் மாலைத் தீவு மற்றும் இந்தோனேசியா ஆகிய இடங்களுக்கு மிகின் லங்கா அதன் பறப்புக்களை மேற்கொண்டது. முழுச் செலவினைக் கொண்ட விமான நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் மிகக் குறைந்த விலையில் கட்டணங்களை வழங்குகின்ற வேளையில், மிகின் லங்கா பயணிகளுக்கு இலவச உணவு மற்றும் புதினத்தாள்கள் அதேபோன்று பயணிகளுக்கு மேலதிகக் கட்டணமெதுவுமின்றி பொழுதுபோக்கு அம்சங்கள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய பெறுமதிக்கூட்டப்பட்ட சேவைகளையும் வழங்குகின்றது.

நான்காண்டு தொழிற்பாடுகளைக் கொண்டுள்ள விமான நிறுவனமானது 207 அலுவலர்களுடன் கூடியதொரு கம்பனியாக வளர்ச்சியடைந்திருப்பதுடன் மேலும், இந்தியா, துபாய், மாலைத் தீவு, குவைத், டாக்கா மற்றும் ஜாகார்த்தா ஆகிய இடங்களிலுள்ள நியமிக்கப்பட்ட பொதுவான விற்பனை முகவர்களையும் கொண்டிருக்கிறது. இலங்கையில் 100 செயற்படுகின்ற முகவர்களைக் கொண்டிருப்பதுடன் இதில் 75 முகவர்கள் மிகின் லங்காவுடன் பதிவு செய்யப்பட்டு விமான நிறுவனத்தின் சேவைகளை தீவிரமாக மேம்படுத்தி வருகின்றனர்.

குடித்தொகை கூடிய சேரிடங்களுக்கு பறப்புக்களை மேற்கொள்வதன் மூலம் அண்மைக் காலத்தில் அதன் சேரிடப் பட்டியலை அதிகரிப்பதற்கு நிறுவனம் எதிர்பார்க்கின்றது. விமான நிறுவனம் 2010இல் மாலைத் தீவு, இந்தோனேசியா மற்றும் வங்காளதேசம் போன்ற புதிய சேரிடங்களுக்கு தொழிற்பாடுகளைத் தொடங்கியது. நிறுவனமானது 2011இல் சார்ஜாவிற்கும் 2012இல் மணிலா, மதுரை மற்றும் பாரெயினுக்கும் 2013இல் புதுடெல்லிக்கும் பறப்புக்களை ஆரம்பித்துள்ளமையால் மேலும் புதிய சேரிடங்களுக்கு பறப்புக்களைத் தொடங்க முன்மொழிந்துள்ளது. கம்பனியாது, கொழும்பிலிருந்து 5 மணித்தியால தொழிற்பாட்டு சுற்று வட்டத்தினைக் கொண்ட குறுகிய பாதையினை பெருமளவில் கொண்ட நகரங்களுக்கு தொழிற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு எண்ணியுள்ளது. ஆரம்பத்தில் இச்சேரிடங்களுக்கு 3 பறப்புக்களை மேற்கொள்வதற்கும் அதன் பின்னர் பறப்புக்களின் எண்ணிக்கையினை படிப்படியாக அதிகரிப்பதற்கும் எதிர்பார்த்திருக்கிறது.

மிகின் லங்கா முன்னோக்கிப் பயணிக்கும் ஒரு வழிமுறையாக, இலங்கையின் முழுச் செலவினைக் கொண்ட தேசிய விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனமான சிறிலங்கன் எயர்லையின்கடன் உபாய ரீதியில் அணியொன்றினை உருவாக்கி அதனுடன் சார்ந்து செயற்படும். இந்த அணியானது, இறுதியில் இலாபத்தினை அதிகரிப்பதற்கு வழிவகுக்கக்கூடிய செலவினைக் கட்டுப்படுத்தல் மற்றும் வருமானத்தினை உச்சப்படுத்தல் ஆகிய வழிகளின் மூலம் இரண்டு விமான நிறுவனங்களுக்கும் அறுகலங்களைக் வழங்கக்கூடிய ஒருங்கிணைப்பின் மூலம் கிடைக்கும் நன்மைகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள எதிர்பார்க்கிறது.



நிதியியல் மற்றும் தொழிற்பாட்டு முக்கிய விடயங்கள்

நிதியியல் புள்ளிவிபரங்கள்		2011	2010	% மாற்றம்
வருமானம்	ரூ.	3,141,789,480	1,699,697,066	85%
தொழிற்பாட்டு இலாபம்/(இழப்பு)	ரூ.	(863,959,423)	(1,083,526,484)	-20%
ஆண்டிற்கான தேறிய இழப்பு	ரூ.	(940,489,121)	(1,221,378,482)	-23%
பங்கொன்றிற்கான வருவாய்	ரூ.	(31)	(1,427)	-98%
மொத்தச் சொத்துக்கள்	ரூ.	1,218,124,976	543,349,699	124%
பங்குடமையாளர்களின் நிதியம்	ரூ.	(3,814,446,773)	(5,628,071,452)	-32%
மொத்தப் பொறுப்புக்கள்	ரூ.	5,032,571,749	6,171,421,151	-18%
மொத்த நீண்ட காலப் படுகடன்	ரூ.	2,795,189,665	3,539,296,410	-21%

தொழிற்பாட்டு முக்கிய விடயங்கள்

கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோமீற்றர்கள்	(கி.தொ.கி.மீ.)	89,381,613	53,858,368	66%
கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகள்		224,395	130,505	72%
பயணிகள் சமைக் காரணி	%	75	72	4%
பயணிகள் விளைவு	ரூ.	6.44	5.59	15%
கொண்டு செல்லப்பட்ட சரக்கு	தொன்	966	694	39%
கி.தொ.கி.மீற்றருக்கான செலவு (எரிபொருளுடன்)	ரூ.	40	46	13%
கி.தொ.கி.மீற்றருக்கான செலவு (எரிபொருள் இல்லாமல்)	ரூ.	24	32	25%

உள்ளடக்கப்பட்ட சேரிடங்கள்

துபாய்		322	269	20%
திருச்சி		259	209	24%
புத்தகாயா		55	37	49%
குவைத்		212	108	96%
வாரணாசி		34	35	-3%
வங்காள தேசம்		48	-	
மாலைதீவு		56	-	
இந்தோனேசியா		43	-	
மொத்தப் பறப்புக்கள்		1,029	658	56%

அலுவலர் உற்பத்தித்திறன்

சராசரி அலுவலர் எண்ணிக்கை	எண்ணிக்கை	207	153	35%
ஊழியரொருவருக்கான வருமானம்	ரூ.	15,177,727	11,109,131	37%

விமானத் தொகுதி		2	1	
----------------	--	---	---	--

## பங்குடமையாளர்களுக்கான தலைவரின் கடிதம்

விமானப் போக்குவரத்து தொழில் துறைக்கான 2010ஆம் ஆண்டானது, 2008-2010 ஆண்டு காலப்பகுதியில் நிலவிய நிதியியல் நெருக்கடி மற்றும் மந்தநிலைமை என்பனவற்றிலிருந்து கசிந்த தாக்கங்களுடன் ஆரம்பமானது. மந்தநிலைமையானது அனைத்து விமானப் போக்குவரத்துக்களினதும் கடுமையான விழ்ச்சிக்கு காரணமாகியதுடன் சராசரி விமானப் போக்குவரத்து வளர்ச்சியையும் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு பாதித்தது. 2009இல் சர்வதேச பயணிகளின் எண்ணிக்கை வரலாற்றில் முதற்றடவையாக விழ்ச்சியடைந்தது. மேலும், செழிப்புமிக்க ஆண்டு காலப்பகுதியில் விமான நிறுவனங்கள் விமானங்களுக்கு அளவுக்கதிகமாக கட்டளைகளை வழங்கியமை சந்தையில் குறிப்பிடத்தக்களவு மிகையான இயலாமை ஏற்பட வழிவகுத்தமையும் நிதியியல் இடர்ப்பாடுகளை மேலும் பெரிதாக்கிவிட்டது. சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பின் (அயட்டா) உறுப்பினரான விமான நிறுவனங்கள் 2008-2009 வரையான ஆண்டுகளில் முறையே ஐ.அ.டொலர் 26 பில்லியன் மற்றும் ஐ.அ.டொலர் 5 பில்லியன் கொண்ட ஒன்றுசேர்ந்த தேறிய இழப்புக்களினால் பாதிக்கப்பட்டன. இச்சரிவின் தாக்கம் வேறுபட்ட நேரங்களில் வேறுபட்ட பிராந்தியங்களில் உணரப்பட்டன. ஐரோப்பாவிலிருந்து ஆசியா வரை மற்றும் வட அத்திலாந்திப் பாதைகளில் முதலில் இச்சரிவு காணப்பட்ட வேளையில் ஐரோப்பாவிலிருந்து தென்மேற்கு பசுபிக் பிராந்தியங்கள் இறுதியாக மீட்சியடைந்துவரும் பிராந்தியங்களாகக் காணப்படுகின்றன.

இத்தகைய நிலைமைக்கிடையிலும், குறைந்த செலவினைக் கொண்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் உலகளாவிய ரீதியில் எதிர்நோக்கிய இடர்ப்பாட்டுக் காலப்பகுதி எதிர்பார்க்கப்பட்டதிலும் பார்க்க சிறப்பானதாகக் காணப்பட்டது. குறைந்த செலவினைக் கொண்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வாடிக்கையாளரின் போக்குகளைப் பின்பற்றி உலகளாவிய நிதியியல் நெருக்கடிகளை தமக்கு சாதகமாகப் பெருமளவில் பயன்படுத்திக் கொள்ளக்கூடியனவாக இருந்ததுடன், நெகிழ்ச்சித்தன்மையற்ற நிர்ணயிக்கப்பட்ட செலவுகள் மற்றும் படுகடன்களின் காரணமாக செலவினைக் குறைக்க முடியாதிருந்த பாரம்பரிய விமான நிறுவனங்களையும் விஞ்சிக் காணப்பட்டன.

உங்களின் கம்பனி, வருமானத்தினை கடுமையாக அதிகரித்தமையின் மூலமாக தேறிய இழப்புக்களைக் குறைத்ததன் வாயிலாக பாரிய குழப்ப காலத்தினை வெற்றிகரமாகக் கடந்தது. 45 சதவீதம் கொண்ட விற்பனைச் செலவின் வளர்ச்சி காரணமாக 2010/11 இன் நிதியாண்டில் 85 சதவீதம் கொண்ட அதிகரிப்புக்களுடன் வருமானம் ரூ.3,142 மில்லியனுக்கு உயர்வடைந்தது. இதன் மூலம், விமான நிறுவனமானது வருமானத்திற்கும் விற்பனைச் செலவிற்குமிடையிலான இடைவெளியினைக் குறைத்ததுடன் ஐந்தாண்டு காலப்பகுதியில் மொத்த இழப்புக்களையும் குறைக்கக் கூடியதாக இருந்தது.

## மிகின் லங்காவின் முக்கியமான நிகழ்வுகள்

### உபாய ரீதியான அணிப்படுத்தலும் ஒருங்கிணைவும்

விமானத் தொழில் துறையானது உலகமயமாக்கல் மற்றும் வலுப்படுத்தல் பாதையினை நோக்கிய பயணத்தில் தனித்துவமான சிறப்புப் பண்புகளுடன் மற்றைய பல தொழில் துறைகளின் வழமையான அபிவிருத்திகளுடன் இணைந்து முன்னேற்றம் கண்டிருக்கிறது. இது மற்றைய விமான நிறுவனங்களுடன் அணிகளையும் பங்குடமைகளையும் உருவாக்கிக் கொண்டதன் மூலமாகவும் அவற்றின் வாடிக்கையாளர்களை அணுகத்தக்க முறையில் தமது விலையமைப்பினை விரிவாக்கி அவர்களை இணைத்துக் கொண்டதன் மூலமும் இதனை மேற்கொண்டிருக்கின்றது. நூற்றுக்கணக்கான விமான நிறுவனங்கள் சந்தைப்படுத்தல் உடன்படிக்கைகள் மற்றும் குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்வதிலிருந்து வர்த்தக உரிமம் மற்றும் பங்குரிமை மாற்றல் வரையான பரந்தளவிலான அணிகளை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கின்றன.

மிகின் லங்கா தனிப்பட்ட வர்த்தக நாமத்தின் கீழ் தொழிற்படுகின்ற அதேவேளையில், குழப்பம் நிறைந்த நேரங்களைக் கடந்து விமான நிறுவனங்கள் முன்னோக்கிச் செல்வதற்கான ஒரு வழியாகப் பரந்தளவிற்கு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்ற விதத்தில் நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளும் பொருட்டு சிறிலங்கன் டிபார்ட்மென்டின் உபாய அணியொன்றை சார்ந்து செயற்படும் விதத்தில் உருவாக்கியிருக்கிறது. உபாய அணியின் உருவாக்கத்தினூடாக மிகின் லங்கா எதிர்பார்க்கப்படும் ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் உடன்படிக்கைகளினூடாக வருமானப் பிரிவுகளை உச்சப்படுத்திக் கொள்ளுதல் என்பனவற்றிலிருந்து பொதுவான செலவினத்தினை கட்டுப்படுத்திக் கொள்வதன் மூலமாக பெருமளவு நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளக்கூடியதாயிருக்கும்.

### புதிய பிரத்தியேகமான வெப்தளமொன்றை மேற்கொள்ளுதல்

குடித்தொகை தொழில்நுட்ப முறையில் அதிகளவிற்கு முன்னேற்றங்கண்டிருக்கின்றமை, கணனி வழி அதேநேர ஆசனப் பதிவு முறை கூடியளவிற்கு நம்பகமாகவுள்ள தன்மை மற்றும் கணனி வழி பயணச்சீட்டினைப் பெறுவதில் இணையத்தளத்தின் பிரசன்னம், வெப்தள சரிபார்ப்பு போன்றவற்றின் காரணமாக குறைந்த செலவு விமான நிறுவனங்களுக்கு தொழில்நுட்பம் மிக முக்கியமானதாகக் காணப்படுகிறது. பெரும்பாலான குறைந்த செலவு விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், இணையத்தள தொழில்நுட்ப சேமிப்புகளைப் பயன்படுத்துகின்ற இணையதலைமுறையினர் பலரையும் கவர்கின்ற முக்கிய காரணியாக விளங்கும் வெப்-மைய மாதிரியொன்றினைப் பயன்படுத்தி வருகின்றன. எனினும், அவை பரிசோதனை நேரம் மற்றும் தொழிலாளர் செலவினை குறிப்பிடத்தக்களவில் குறைக்கின்ற கிசோக்கள் மற்றும் பரிசோதனைக் கருவிகளின் நியதிகளில் பின்தங்கியனவாக இருப்பதனைக் காணமுடிகின்றது. ஆகவே, வெற்றிகரமாக போட்டியிடும் பொருட்டு முன்னேற்றங்கண்ட தொழில்நுட்பங்களைப் பயன்படுத்துவது முக்கியமானதாகும்.

இவ்வாண்டில் அத்தகைய முன்புறச்சிகள் இடம்பெற்றுவருவதன் காரணமாக கம்பனியானது சந்தைப்படுத்தல் முயற்சிக்கு ஆதரவளிக்கும் விதத்திலும் சந்தைக்குள் நுழையும் மட்டங்களை அதிகரிக்கும் பொருட்டும் இவ்வாண்டு பகுதியில் அதன் வெப்தளத்தினை கூடியளவிற்கு ஒன்றில் ஒன்று சார்ந்ததாகவும் நவீனத்துவம் வாய்ந்த தொழில்நுட்பத்தினைக் கொண்டதாகவும் இருக்கும் விதத்தில் புதுக்கியமைத்திருக்கிறது.

### புதிய சேரிடங்களுக்கான பறப்புக்கள் ஆரம்பம்

இவ்வாண்டு காலப்பகுதியில் மிகின் லங்கா சேரிடங்களின் பட்டியலை விரிவாக்குமொரு வழிமுறையாக மாலைதீவு, இந்தோனேசியா மற்றும் வங்காளதேசம் போன்ற மூன்று புதிய சேரிடங்களுக்கான தொழிற்பாடுகளைத் தொடங்கியது. 2010இன் பிற்பகுதியில் ஆரம்பித்த தொழிற்பாடுகள் விமான நிறுவனப் பயணிகளின் எண்ணிக்கையினை 37,571 இற்கு அதிகரிக்க உதவியது.

### சுற்றுலாத் துறையின் சுபீட்சம்

2009இல் உள்நாட்டுப் போர் முடிவடைந்ததன் பின்னர் இலங்கை சுற்றுலாவில் வலுவான உயர் வளர்ச்சியொன்றை எடுத்துக்காட்டியது. நாட்டின் மொ.உ.உற்பத்தியில் 0.6 சதவீதத்திற்குப் பங்களித்த சுற்றுலா பொருளாதாரத்தில் மிக விரைவாக வளர்ந்துவரும் துறைகளிலொன்றாகக் காணப்படுகின்றது. 2009இன் நடுப்பகுதியிலிருந்து சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை உயர்வடைந்து செல்லும் போக்கினைத் தெளிவாக்கக்காட்டிய வேளையில், 2011இல் சுற்றுலாப் பயணிகளின் நாட்டிற்கான வருகை 855,975 ஆக விளங்கி முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 31 சதவீதமான அதிகரிப்பினைக் காட்டியது. அரசியல் உறுதிப்பாடும் பொருளாதார மீள்எழுச்சியும் இத்துறைக்கு ஊக்கமளிக்கும் காரணிகளாக விளங்கின. நியூயோர்க் ரைம்ஸ்ஸினால் பிரசுரிக்கப்பட்ட “2010இல் இடம்பெற்ற 31 இடங்கள்” என்பதில் இலங்கை முதலாவது இடத்தினைப் பெற்றிருப்பதன் காரணமாக 2011 பெப்புருவரியிலிருந்து ஏப்பிறல் வரையான காலப்பகுதியில் இடம்பெறும் கிரிக்கெட் உலகக் கிண்ண கூட்டு விருந்தோம்பல் மற்றும் 2011ஆம் ஆண்டு ‘இலங்கைக்கு விஜயம் செய்யுங்கள்’ என்ற ஆண்டாக அரசாங்கத்தினால் பிரகடனம் செய்யப்பட்டுள்ளமை என்பன ஒன்றுசேர்ந்து நாடு சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையில் சாதனை மட்டமொன்றினை எடுத்துக்காட்டியதுடன் இப்போக்கு இனிவரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்தும் காணப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இலங்கை அரசாங்கமும் 2016 அளவில் 2.5 மில்லியன் சுற்றுலாப் பயணிகளை எதிர்பார்க்கும் இது விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு தூண்டுதலளிக்கும்.

### துறையின் சவால்கள்

#### உயர்வடைகின்ற செலவு

உயர்வடைந்து செல்லும் செலவுகள் இத்தொழில் துறையின் மீது ஏற்கனவே பாரிய சுமையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. அயட்டாவின்படி, 2003ஆம் ஆண்டுப் பகுதியில் விமான நிறுவனத்தின் மொத்தச் செலவில் 14 சதவீதத்திற்கு வகைகூறிய ஜெட் எரிபொருள் 2011இன் மொத்தச் செலவில் 30 சதவீதம் கொண்ட குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பினை எடுத்துக்காட்டியது. எரிபொருள் விலைகளின் தளம்பல் அண்மைய மாதங்களில் குறைவாகக் காணப்பட்ட போதும் மாதங்களுக்குள்ளேயான தளம்பல்கள் சந்தையைத் தொடர்ந்தும் பாதித்தன. 2002-2010 காலப்பகுதியில் எரிபொருள் விலைகள் ஒன்றுசேர்ந்த ஆண்டு வளர்ச்சி வீதத்தின் 16 சதவீதத்திற்கு அதிகரித்தன.

மேலும், எரிபொருள் அல்லாச் செலவுகளும் படிப்படியான அதிகரிப்பினைக் காட்டின. அயட்டாவின் 2002-2010 காலப்பகுதியில் எரிபொருள் அல்லாச் செலவு, ஒன்றுசேர்ந்த ஆண்டு வளர்ச்சி வீதத்தில் 5 சதவீதத்தினைக் காட்டியது.

கடந்த ஆண்டுகளில் இத்தொழில் துறையின் இலாப அளவுகளின் அதிகரிப்புக்கள் குறைவடைந்து செல்வதனை எடுத்துக்காட்டியதுடன், 2002 இற்கும் 2004 இற்குமிடைப்பட்ட காலத்தில் உலகளாவிய வர்த்தக ரீதியிலான விமான நிறுவனங்கள் வெறுமனே 1.26 சதவீதமான தொழிற்பாட்டு இலாபத்தினையே பெற்றிருந்ததுடன் வர்த்தக ரீதியான விமான நிறுவனங்களுக்கான மிகச் சிறந்த ஆண்டு என பதிவு செய்யப்பட்ட 2010ஆம் ஆண்டு வெறுமனே 2.90 சதவீதம் கொண்ட தொழிற்பாட்டு இலாபத்திற்கே வகைகூறின.

இத்தகைய பின்னணியில், விமான நிறுவனங்கள் அவற்றின் தாக்குப்பிடிக்கக்கூடிய தன்மையினையும் சுபீட்சத்தினையும் உறுதிப்படுத்துவதற்கு தீவிரமான மாற்றங்களை மேற்கொள்ள வேண்டியதன் அவசியத்தினை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றுள் பெரும்பாலானவை செலவினை தீவிரமாகக் குறைப்பதற்கும், இயலாவிட வளர்ச்சியைக் குறைப்பதற்கும் சுமைக் காரணிகளை அதிகரிப்பதற்கும் முயற்சித்து வருகின்றன.

### எமது நாட்டிற்கு ஆதரவளித்தல்

மிகின் லங்கா நிறுவப்பட்டமையானது வாழ்வாதாரத்தைக் கொண்ட அனைத்து வகை மக்களும் தாங்கக்கூடிய, பொருளாதாரச் சிக்கலான, குறைந்த செலவிலமைந்த வெளிநாட்டுப் பயணங்களை மேற்கொள்வதற்கு வசதிகளை வழங்கியது. இது இலகுவான மலிவான தேர்வாக இருப்பது மட்டுமன்றி, உண்மையில் இது தாங்கக்கூடிய, பணத்திற்குரிய பெறுமதி வாழ்ந்ததாக அமைந்து உங்களின் திருப்திக்கு உத்தரவாதமளிக்கக் கூடியதொன்றாகக் காணப்படுகின்றது. மேலும், இந்நிறுவனம் அம்பாந்தோட்டை கடற்கரை விளையாட்டுக்கள் மற்றும் 2011இல் இடம்பெற்ற கிரிக்கெட் உலகக் கிண்ணப் போட்டி என்பனவற்றினைக் கொண்ட தேசிய சுற்றுலா நிகழ்வுகளில் பங்குடமை அடிப்படையில் பணியாற்றியதுடன், இனிவரும் ஆண்டுகளில் திட்டமிடப்பட்ட பிராந்திய நிகழ்வுகளுடன் இணைந்து கொள்வதன் மூலம் இவ்வாயத்தினைத் தொடர்வதற்கும் எண்ணியுள்ளது.

### குறைந்த கட்டண விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் எதிர்காலம்

விமானப் பயண தொழில் துறைக்கான தோற்றப்பாடு வலுவான வளர்ச்சியைக் கொண்டதாகக் காணப்படுகின்றது. எனினும் விமானப் போக்குவரத்தின் எதிர்கால வளர்ச்சியானது விமானப் பயணத்தின் செலவினைக் குறைக்க வழிவகுக்கும் பொருளாதார வளர்ச்சியிலும் தொழில்நுட்ப முன்னேற்றங்களிலும் தங்கியிருக்கின்றது. அண்மைய தரவுகள், நாம் எதிர்பார்த்தவாறு உலகளாவிய பொருளாதார வளர்ச்சி தொடர்ச்சியாக மீட்சியடைந்து வருவதனை காட்டியபோதும் கூட, வளர்ச்சியின் வேகம் 2010இன் பிற்பகுதியில் காணப்பட்ட வலுவான

வேகத்துடன் ஒப்பிடுகையில் மிதமானதாகவே காணப்பட்டது. போயிங் நிறுவனத்தின்படி, 2010 இற்கும் 2030 இற்குமிடையில் உலகப் பொருளாதார வளர்ச்சியானது, மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி ஏறத்தாழ 4 சதவீதமாக இருக்கும் என்பதனை எடுத்துக்காட்டியது.

மாறாக, அதிகரித்து வருகின்ற உள்நாட்டு கபீட்சத்துடன் இணைந்து விரைவாக வளர்ச்சியடைந்து வருகின்ற வர்த்தகம் மற்றும் முதலீடுகள் காணப்படுகின்ற ஆசியா/ பசுபிக் பிராந்திய மையப் பகுதியில் மிக ஆற்றல் வாய்ந்த வளர்ச்சி எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது, 2030 வரை 4.7 சதவீதம் கொண்ட சராசரி வளர்ச்சிக்கு ஆதரவளிக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. உலக மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் இப்பிராந்தியத்தின் பங்கு 2030 அளவில் 27 சதவீதத்திலிருந்து 35 சதவீதத்திற்கு விரிவடையுமென மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. மேலும், லத்தீன் அமெரிக்கா மற்றும் ஆபிரிக்காவிலுள்ள அபிவிருத்தியடைந்துவரும் பிராந்தியங்கள் வலுவானதும் நிரந்தரமானதுமான வளர்ச்சியை அளிக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

எனினும், குறிப்பிட்ட கீழ் நோக்கிய இடநேர்வுகள், எதிர்பார்க்கப்பட்ட வளர்ச்சி இலக்குகளில் குறிப்பிடத்தக்க சவால்களைத் தோற்றவிடுத்துள்ளன. இவை உயர்ந்த எண்ணெய் விலைகள் மற்றும் விலைத் தளம்பல்கள், மத்திய கிழக்கில் காணப்படும் அரசியல் அமைதியின்மை மற்றும் முக்கியமான மேலைத்தேசப் பொருளாதாரங்களில் தொடர்ச்சியாகக் காணப்படும் படுகடன் நெருக்கடி போன்ற வடிவங்களில் காணப்படுவதுடன் வளர்ச்சிக்குப் பிரதான அச்சுறுத்தலையும் ஏற்படுத்தி வருகின்றன.

### முடிவுரை

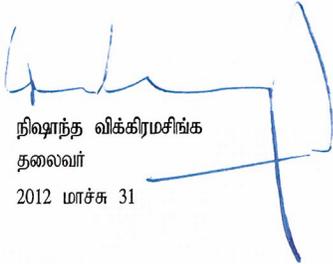
மிகின் லங்காவின் சார்பில், மேதகு சனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷ அவர்களுக்கு அவர் விமான நிறுவனத்தின் ஊழியர்கள் மீது வைத்திருக்கும் நம்பிக்கைக்கும் எமது அனைத்து வியாபார நடவடிக்கைகளுக்கும் இலங்கை அரசாங்கம் அளித்துவரும் ஆதரவிற்கும் நான் எனது இதயபூர்வமான நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்ள இச்சந்தர்ப்பத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள விரும்புகிறேன்

மேலும் நான் ஆய்விற்குரிய காலப்பகுதியில் துறைமுகங்கள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சராகப் பணியாற்றிய பாராளுமன்ற சபாநாயகர் மாண்புமிகு சாமல் ராஜபக்ஷ அவர்களுக்கும் முன்னாள் விமானப் போக்குவரத்துப் பிரதி அமைச்சர் மாண்புமிகு சரத் குணரத்ன அவர்களுக்கும் அவர்களின் ஆதரவிற்காக எனது நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடந்த நிதியாண்டில் எனது பணிப்பாளர்கள் வழங்கிய ஆதரவிற்கும் கடப்பாடுகளுக்குமாக எனது பாராட்டுதல்களை தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எமது முகாமைத்துவம் இக்காலப்பகுதியில் அதன் மிகச் சிறந்த பணியினைத் தொடர்ந்தும் ஆற்றியுள்ளது. நெருக்கடியான நேரத்தில் இவ்விமான நிறுவனம் நிமிர்ந்து நிற்பதற்கு அவர்கள் அடித்தளமாக இருந்திருக்கிறார்கள். இலங்கையிலும் வெளிநாடுகளிலும் விசுவாசத்துடனும் அர்ப்பணிப்புடனும் பணியாற்றுகின்ற எமது அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் எமது நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, இந்நிறுவனத்தின் எமது பங்குடமையாளர்களுக்கு எனது நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

  
நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க  
தலைவர்  
2012 மாச்சு 31

பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கை

2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான சபையின் ஆண்டறிக்கை

1. 2011 மார்ச் 31ஆம் நாள் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதியியல் கூற்றுக்களை 17 இலிருந்து 36 வரையான பக்கங்களிலுள்ளவாறு பணிப்பாளர் சபை இத்தால் சமர்ப்பிக்கின்றது.

நிதியியல் கூற்றுக்களுக்குப் பொறுப்பாகவுள்ள பணிப்பாளர்களின் கூற்றுக்கள்

2. 2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இந்நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதும் சமர்ப்பிப்பதும் பணிப்பாளர் சபையின் பொறுப்பாகும்.

முக்கிய நடவடிக்கை

3. கம்பனியின் பிரதான நடவடிக்கை யாதெனில், உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச நிறுவனமாக அதன் தொழிலை ஆற்றுவது அல்லது விமானப் போக்குவரத்தினை மேற்கொள்ளும் நிறுவனமாக விளங்கி பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் விமானப் போக்குவரத்துத் தொழிற்பாடுகளை மேற்கொண்டது.

நிதியியல் கூற்றுக்கள்

4. 2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கம்பனியின் நிதியியல் கூற்றுக்கள், பக்கம் 19 இலிருந்து 36 வரை எடுத்துக்காட்டப்பட்டவாறு, வருமானக் கூற்றுக்கள், ஐந்தொகை, பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்று மற்றும் நிதியியல் கூற்றிற்கான குறிப்புக்கள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளன.

கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்

5. திருத்தப்பட்ட இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 16 இற்கு இணங்கிக் கொள்ளும் விதத்திலான குறித்துரைக்கப்பட்ட நன்மைகள், கடப்பாடுகள், ஊழியர்களின் நன்மைகள் நீங்கலாக, கம்பனியினால் பின்பற்றப்பட்ட கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் முன்னைய ஆண்டுகளில் பிரயோகிக்கப்பட்டவற்றிற்குரியதாகவே மாறாது காணப்பட்டன.

பங்கிலாபங்கள்

6. பணிப்பாளர்கள், 2011 மார்ச்சுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான பங்கிலாபங்களை விதந்துரைக்கவில்லை.

பணிப்பாளர்கள்

7. 2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கம்பனியின் பணிப்பாளர்கள்
  - திரு. அந்தோனி நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க (2010 மே 19 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. கபில் சந்திரசேன (2010 மே 19 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. சந்தன லியன பட்டபென்டி (2010 மே 19 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. அருமதுற சரத் த சில்வா (2010 மே 18 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. ஹேமலால் தல்கஸ்வத்த (2010 மே 18 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. மனோஜ் த வாஸ் குணவர்த்தன (2010 மே 19 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. காமினி அபேரத்தன (2010 மே 19 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)
  - திரு. வருஷாய்மொகமட் மொகமட் அமீன் (2010 யூன் 17 இலிருந்து மீளநியமிக்கப்பட்டார்)

பணிப்பாளர்கள் கம்பனியுடனான ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் உத்தேச ஒப்பந்தங்களில் ஈடுபாடு காட்டினர்

8. பணிப்பாளர்கள், கம்பனியின் நேரடி மற்றும் மறைமுக ஒப்பந்தங்கள் இரண்டும் தொடர்பாக பணிப்பாளர்களின் ஈடுபாட்டிற்குரிய ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் உத்தேச ஒப்பந்தங்கள் என்பன நிதியியல் கூற்றின் 23ஆம் குறிப்பில் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

கம்பனியின் பங்குகளில் பணிப்பாளர்களின் ஈடுபாடு

9. 2011 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு கம்பனியின் பங்குகளில் பணிப்பாளர்கள் ஈடுபாடுகாட்டவில்லை.

பணிப்பாளர்களின் ஊதியம் மற்றும் ஏனைய நன்மைகள்

10. பணிப்பாளர்களின் ஊதியம் மற்றும் நன்மைகள் நிதிக் கூற்றின் குறைப்பு 5இல் தரப்பட்டுள்ளன.

கணிசமான பங்குடமைகள்

11. ஐந்தொகைத் திகதியிலுள்ளவாறு கம்பனியின் வழங்கப்பட்ட அனைத்துப் பங்கு மூலதனமும் திறைசேரி செயலாளர் வசமுள்ளன.

சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்

12. 2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான சொத்து, பொறி மற்றும் கருவிகளில் ஏற்பட்ட அசைவுகள் நிதியியல் கூற்றின் குறிப்பு 10இல் காட்டப்பட்டுள்ளன.

நன்கொடைகள்

13. இவ்வாண்டில் கம்பனி எவ்வித நன்கொடைகளையும் மேற்கொள்ளவில்லை.

சட்ட ரீதியான கொடுப்பனவுகள்

14. இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் ஊழியர்களின் சார்பிலும் வரவேண்டிய அனைத்து சட்ட ரீதியான கொடுப்பனவுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டன அல்லது ஐந்தொகைத் திகதியில் ஒன்றுசேர்க்கப்பட்டிருந்தன.

சூழல் பாதுகாப்பு

15. முகாமைத்துவத்திடமிருந்து போதுமான விசாரணைகளை மேற்கொண்டதன் பின்னர், பணிப்பாளர்கள், கம்பனியானது சுற்றாடலுக்கு மிகக் குறைந்தளவு தீங்கினை அளிக்கின்ற விதத்தில் தொழிற்பட்டுவருவதனையிடும், கம்பனி அதன் தொழிற்பாடுகளின் போது வாடிக்கையாளர் மற்றும் சமூகங்களுக்கு நன்மையளிக்கின்ற விதத்திலமைந்த சாதனங்களையும் பணிகளையுமிடும் திருத்தப்பட்டிருக்கிறது.

இடம்பெற்றுவரும் கரிசனைகள்

16. நிதியியல் கூற்றுக்கள் தற்பொழுது இடம்பெற்றுவரும் கரிசனைகளின் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. முகாமைத்துவத்திடமிருந்து போதுமான விசாரணைகளை மேற்கொண்டதன் பின்னர், பணிப்பாளர்கள், கம்பனியானது அண்மைய எதிர்காலத்தில் அதன் தொழிற்பாடுகளைத் தொடர்வதற்குப் போதுமான மூலவளங்களைக் கொண்டிருப்பது பற்றி திருப்தியடைந்திருக்கின்றனர்.

ஐந்தொகைக்குப் பின்னான நிகழ்வுகள்

17. ஐந்தொகைத் திகதிக்குப் பின்னர் இடம்பெற்ற நிகழ்வுகள் நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான 24ஆவது குறிப்பில் தரப்பட்டுள்ளன.

கணக்காய்வாளர் அறிக்கை

18. கணக்காய்வாளர் அறிக்கை பக்கங்கள் 17 மற்றும் 18இல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

கணக்காய்வாளர் நிறுவனத்திற்குச் செலுத்தப்படத்தக்க தொகை

19. சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர்களுக்கு கம்பனியினால் செலுத்தப்படத்தக்க ஊதியம் நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 5இல் தரப்பட்டுள்ளது.

கம்பனியுடனான கணக்காய்வாளரின் உறவு முறை அல்லது ஏதேனும் ஈடுபாடு

20. சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர்களினால் எழுத்து மூலமாக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட விடயங்களின் அடிப்படையில், கணக்காய்வாளர்கள் கம்பனியுடன் எந்தவொரு உறவு முறையினையோ அல்லது ஏதேனும் ஈடுபாடுகளையோ கொண்டிருக்கவில்லை என்பது பற்றியும் எனவே அவற்றின் சுயாதீனம் பாதிக்கப்படவில்லை என்பது பற்றியும் பணிப்பாளர் சபை திருப்தி கொள்கிறது.

கணக்காய்வாளர்களின் நியமனம்

21. கம்பனியின் தற்போதைய கணக்காய்வாளரான பட்டயக் கணக்காளரான பிறைஸ் வோட்டர் கவுஸ் கூப்பர்ஸ் தொடர்ந்தும் கணக்காய்வுகளை மேற்கொள்வதற்கான தமது விருப்பத்தினை தெரிவித்திருப்பதனால் ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டத்தில் அவர்களை மீளநியமிப்பதற்கு முன்மொழியப்படவுள்ளது.

சபையின் கட்டளைப்படி

  
பணிப்பாளர்  
பணிப்பாளர்

R S CONSULTANTS AND CORPORATE  
SECRETARIES (PVT) LTD  
  
செயலாளர்  
கொழும்பு  
SECRETARIES

## பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைக் கூற்றுக்கள்

கம்பனியினதும் குழுமத்தினதும் நிதியியல் கூற்றுக்கள் தொடர்பாக பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைகள், பக்கங்கள் 17-18இல் காணப்படும் கணக்காய்வாளர்களின் பொறுப்புகளிலிருந்தும் வேறுபடுகின்றன.

2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம் நிதியியல் ஆண்டின் முடிவிலுள்ளவாறு கம்பனியினது விவகாரங்கள் தொடர்பான நோக்கில் உண்மையானதும் நியாயமானதுமான அம்சங்களை ஒவ்வொரு நிதியாண்டும் வழங்குகின்ற விதத்தில் நிதியியல் கூற்றுக்களையும் நிதியாண்டிற்கான கம்பனியினது இலாப அல்லது நட்டக் கணக்கினைத் தயாரிக்க வேண்டும் என பணிப்பாளர்கள் தேவைப்படுத்துகின்றனர். இவ்வாண்டிற்கான நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் பொழுது பொருத்தமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் தெரிவு செய்யப்பட்டு தொடர்ச்சியாகப் பிரயோகிக்கப்படுவதுடன் நியாயமானதும் முன்மதியுடையதுமான தீர்ப்புக்களும் மதிப்பீடுகளும் மேற்கொள்ளப்படுவதுடன் ஏற்புடைத்தான கணக்கீட்டு நியமங்களும் பின்பற்றப்பட்டிருக்கின்றன.

மேலும், நிதியியல் கூற்றுக்கள் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்கவும் 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தினால் தேவைப்படுத்தப்படும் தகவல்களை வழங்கும் விதத்திலும் தயாரிக்கப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன என்பதனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக கம்பனியினது நிதியியல் நிலைமையினை நியாயமான துல்லியத்துடன் வெளிப்படுத்தக்கூடிய விதத்தில் கம்பனி போதுமான கணக்கீட்டு பதிவேடுகளைப் பேணுகின்றமையை உறுதிப்படுத்துவது பணிப்பாளர்கள் பொறுப்பாக இருக்கின்றனர். கம்பனியின் சொத்துக்களை பாதுகாத்துக் கொள்வதற்காக நியாயமான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கும் அத்தகைய கருத்திற்கிணங்க மோசடி மற்றும் ஏனைய ஒழுங்கீனங்களை தடைசெய்தல் மற்றும் கண்டுபிடிக்கும் நோக்குடன் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளில் பொருத்தமான முறைமைகளை நிறுவுவது தொடர்பாக பொருத்தமான தன்மைகளை பேணுவதற்கும் அவர்கள் பொறுப்பாக இருக்கின்றனர்.

நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் பொழுது பணிப்பாளர்கள் தொடர்ந்து செல்லும் கரிசனை அடிப்படையினைத் தொடர்ந்தும் பின்பற்றி வருகின்றனர். பணிப்பாளர்கள், இவ்வாண்டின் குறிப்பிட்ட சில மாதங்களில் எதிர்மறையான காசுப்பாய்ச்சலில் பிரதிபலிக்கப்பட்ட போதும் அண்மைய எதிர்காலத்தில் தொழிற்பாடுகளைத் தொடர்வதற்குக் கம்பனி இயலக்கூடிய நிலையில் இருப்பதனை மதிப்பீடு செய்து கொண்டதுடன் நம்பிக்கையுடையவர்களாக இருந்ததுடன் கம்பனியின் தேறிய பொறுப்பு நிலைமை ரூ.3,814,446,773 ஆகக் காணப்பட்டது. கடந்த நிதியாண்டில் கம்பனியினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட வருமான அதிகரிப்பு வழிமுறைகள், பாதைகள் மற்றும் விமானங்களின் எண்ணிக்கையினை விரிவாக்கம் பயனுறுவிதத்தில் செலவினைக் குறைக்கும் முனைவுகள் மற்றும் 2012 மற்றும் 2013இன் வரவு செலவுத்திட்டங்களில் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட மேலதிக முதலீடுகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்த நடவடிக்கைத் தொடர்கள் தொடர்ச்சியான மீளாய்வு மற்றும் நடைமுறைப்படுத்தல் என்பனவற்றினூடாக இனிவரும் நிதியியல் ஆண்டில் மேலும் வலுப்படுத்தப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

கணக்காய்வாளர்கள் நிதியியல் கூற்றுக்கள் பற்றிய அவர்களது கருத்தினை உருவாக்குவதற்கு இயலச் செய்வதற்கு ஏவை பொருத்தமானது என அவர்கள் கருதினார்களோ அவை எதுவாக இருப்பினும் அவற்றைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு அனைத்து வாய்ப்புக்களும் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதனை உறுதிப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளைப் பணிப்பாளர்கள் மேற்கொண்டிருந்தனர்.

பணிப்பாளர்கள் அவர்களது சிறந்த அறிவுக்கெட்டிய வரையில், அறிக்கையிடும் திகதியிலுள்ளவாறு கம்பனியினது அனைத்து வரிகள், தீர்வைகள் மற்றும் நிதியியல் கட்டப்பாடுகள் அனைத்தும் நிதியியல் கூற்றுக்களின் பொருட்டு போதுமான விதத்தில் செலுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்பதனை உறுதிப்படுத்துகின்றனர்.

சபையின் கட்டளைப்படி

**S S CONSULTANTS AND CORPORATE  
SECRETARIES (PVT) LTD**

  
.....  
**SECRETARIES**  
கம்பனி செயலாளர்

2012 மார்ச் 31

## முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலரின் மீளாய்வு

மிகின் லங்கா நிதியாண்டு 2010/11 இல் ரூ.940 மில்லியன் கொண்ட தேறிய இழப்பொன்றின் வீழ்ச்சியைப் பதிவு செய்தது. இதனை 2009/10 நிதியாண்டிற்கான ரூ.1,221 மில்லியன் கொண்ட தேறிய இழப்புடன் ஒப்பிடுகையில் ஆண்டிற்கு ஆண்டு அடிப்படையில் 23 சதவீதம் கொண்ட சரிவொன்றினைப் பிரதிபலித்தது. உயர்ந்து செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் சமைக் காரணி என்பனவற்றின் சான்றுகளின்படி, பறப்புக்களைக் தொடங்கியதிலிருந்து நிறுவனமானது சிக்கமான பயணிகளிடையே அதிகளவு பிரபல்யம் பெற்ற ஒன்றாக இருந்து வருகின்றது. விற்பனைச் செலவின் அதிகரிப்பு வருமானத்திலும் பார்க்க பெருமளவிற்குக் குறைந்த வீதத்தில் அதிகரித்தமையின் காரணமாக இவ்வாண்டுப் பகுதியில் வருமானம் திடீரென அதிகரித்தது. இதன் மூலம் நிறுவனம் வருமானத்திற்கும் விற்பனைச் செலவிற்குமிடையிலான இடைவெளியினைக் குறைத்து ஐந்தாண்டு காலப்பகுதியில் மிகக் குறைந்த மொத்த இழப்பினை எய்தக்கூடியதாக இருந்தது.

மேலே குறிப்பிடப்பட்ட முன்னேற்றங்களின் காரணமாக, எமது மதிப்பிற்குரிய பங்குடையாளர்களுக்கு ஆண்டறிக்கையினையும் 2010/2011ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட கணக்கினையும் சமர்ப்பிப்பதில் பெருமகிழ்ச்சியடைகின்றேன்.

## மேம்பட்டுவரும் செயலாற்றத்தின் மையக் குறிகாட்டிகள்

உலகளாவிய விமானத் தொழில் துறையினை குறிப்பிடத்தக்களவிற்குப் பாதித்த உலகின் முக்கிய பொருளாதாரங்களில் காணப்பட்ட உறுதியற்றத்தன்மை மற்றும் நிச்சயமற்ற தன்மை என்பனவற்றிற்கிடையிலும் உலகளாவிய ரீதியில் குறைந்த செலவினைக் கொண்ட விமான நிறுவனங்கள் நன்கு செயலாற்றின. நிதியாண்டு 2009/10 உடன் ஒப்பிடுகையில் மொத்த வருமானம் 86 சதவீதத்தினால் உயர்வடைந்தமையின் காரணமாக 2010/11 நிதியாண்டு காலப்பகுதியில் கம்பனி வருமானத்தில் குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பினை எடுத்துக்காட்டியது. மிகின் லங்காவின் பயணிகள் வருமானம் 2009/10 ஆம் நிதியாண்டுகளிலிருந்து 2010/11 நிதியாண்டு வரையான காலப்பகுதியில் பெரும்பாலும் இரண்டு மடங்காகியது. 2010 திசம்பரில், விமான நிறுவனம் புதிய விமானமொன்றினைக் கொள்வனவு செய்தமையானது பல்வேறு சேரிடங்களுக்குமான பறப்புக்களின் எண்ணிக்கையினை மிகின் லங்காவினால் அதிகரிக்கக் கூடியதாக இருந்தது. பறப்புக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 2009/10இன் 658 இலிருந்து 2010/11இல் 1029 இற்கு 56 சதவீதத்தினால் வளர்ச்சியடைந்தது. இதேபோன்று பயணிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் 72 சதவீதத்தினால் உயர்வடைந்து மிகின் லங்காவின் சேவைகள் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு வலுவானதொரு மட்டத்தில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருப்பதனை எடுத்துக்காட்டியது. மேலும், 2010இன் பிற்பகுதியில் வங்காளதேசம், மாலத்தீவு மற்றும் இந்தோனேசியா ஆகிய நாடுகளுக்கான மூன்று பாதைகள் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்டதன் மூலம் நாடுகளின் சேரிடப் பட்டியல் மேலும் விரிவடைந்ததுடன் 2011 மாச்சு இறுதி வரையிலான மூன்று மாத காலப்பகுதியில் 37,571 பயணிகள் மேலதிகமாகச் சேர்க்கப்பட்டிருந்தனர்.

ஆண்டிற்கான மொத்த சமைக் காரணி 2009/10 நிதியாண்டின் 72 சதவீதத்திலிருந்து 2010/11 நிதியாண்டில் 75 சதவீதத்திற்கு மேம்பட்டு இலாபத்தன்மை மேம்படுவதற்கான அறிகுறிகளை எடுத்துக்காட்டியது. உயர்ந்த சமைக் காரணிகளுடன் கூடிய பாதைகளாக தூய்மையும் குறைந்த என்பன விளங்கியமைக்கு மத்திய கிழக்கில் பெருந்தொகையான புலம்பெயர் தொழிலாளர்களின் குடித்தொகை பெரும் எண்ணிக்கையாகக் காணப்படுவதே காரணமாகும்.

மிகின் லங்காவின் விலையிடல் உபாயமும் வருமானம் உயர்வடைய வழிவகுத்தது. இது தொடர்பில், வருமானத்தினை உச்சப்படுத்தும் நோக்குடன் உச்ச மணித்தியாலப் பறப்புக்கள் விலையிடப்பட்ட வேளையில் உச்சமல்லா மணித்தியாலப் பறப்புக்கள், பயணங்களைக் கவரந்து சந்தைப் பங்குகளை அதிகரிக்கும் நோக்குடன் ஒப்பீட்டு ரீதியாக விலையிடப்பட்டன.

இருப்புக்களைச் சிறந்த முறையில் பேணும் நோக்குடன் நெகிழ்ச்சித்தன்மையும் குறைந்த கட்டுப்பாடுகளைக் கொண்டதுமான கட்டண முறையொன்றை வடிவமைக்கும் பொருட்டு இரட்டை விலையிடல் தத்துவங்களைத் தாங்கிய கலப்பு விலையிடல் அமைப்பினை நோக்கி நிறுவனம் நகர்ந்தது. 2009 காலப்பகுதியிலும் 2010இன் தொடக்கப் பகுதியிலும் சராசரி விளைவு அதிகரித்துச் செல்லும் போக்கினைக் கொண்டிருந்தது. போட்டித்தன்மை வாய்ந்த விலையிடல் உபாயங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டமைக்கிடையிலும் 2010இன் மூன்றாம் மற்றும் நான்காம் காலாண்டுப் பகுதியில் சராசரி விளைவு சிறிதளவால் குறைவடைந்தது. இக்காலாண்டுப் பகுதிகளில் வருமானம் குறைந்த வளர்ச்சியைக் கொண்டிருந்தமைக்கு விமான நிறுவனத்தின் விலைகளில் ஏற்பட்ட குறைப்பே காரணமாகும்.

விற்பனைச் செலவின் நிதியளவில், 2009/10 நிதியாண்டில் 9 மாதங்களாக தொழிற்பாடுகள் இடைநிறுத்தப்பட்டமையின் காரணமாக ஏற்பட்ட குறைந்த செலவின் முக்கிய காரணமாக ஏற்பட்ட 45 சதவீதம் கொண்ட விற்பனைச் செலவின் வளர்ச்சிக்கெதிராக 2011இல் வருமானம் 85 சதவீதத்தினால் உயர்வடைந்தமையின் மூலம் விற்பனைச் செலவில் காணப்பட்ட அதிகரிப்பினை வருமானத்தின் வளர்ச்சி விஞ்சிக் காணப்பட்டது.

விற்பனைச் செலவின் பாரிய பங்களிப்பாளராக எரிபொருள் மற்றும் எண்ணெய் தொடர்பாக ஏற்பட்ட செலவுகள் காணப்பட்டு 2010/11ஆம் ஆண்டுப் பகுதியில் காணப்பட்ட மொத்த நேரடிச் செலவுகளில் 45 சதவீதத்திற்கு வகைகூறியது. உலகின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் காணப்பட்ட மந்தமான நிலைமையினையும் அதன் விளைவாக 2010ஆம் ஆண்டுப் பகுதியில் உலக மசகு எண்ணெய் விலைகளில் காணப்பட்ட உறுதியான தன்மையினையும் கருத்திற் கொள்கையில், விமான நிறுவனமானது எரிபொருள் செலவில் காணப்பட்ட குறைந்த வளர்ச்சியின் காரணமாக நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொண்டது. இவற்றைக் கருத்திற் கொள்கையில், கம்பனி 2010/11 நிதியாண்டுப் பகுதியில் ரூ.455 மில்லியன் கொண்ட மொத்த இழப்பினைப் பதிவு செய்தது. எனினும், எரிபொருள் செலவில் ஏற்பட்ட 24 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பு 2011 சனவரி மாத காலப்பகுதியில் காணப்பட்டமைக்கு மத்திய கிழக்கில் அரசியல் நிலைமை மோசமடைந்தமையின் வடிவில் காணப்பட்ட வெளிநாட்டு அதிர்வுகளே காரணமாகும்.

விமானத்தின் குத்தகைக் கட்டணத்தினைப் பொறுத்தவரையில், இரண்டாவது விமானமும் தொகுதிக்கு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதுடன் 2010 திசம்பரிலிருந்து செலவுகள் அதிகரித்தன. எனினும், புதிதாக அதிகரிக்கப்பட்ட விமானங்களின் மூலம் பெறப்பட்ட நன்மைகள் 2010/11 நிதியாண்டில் வருமானம் மற்றும் இலாபங்களின் அதிகரிப்பில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டவாறு செலவினங்களைக் விஞ்சிக் காணப்பட்டன.

ஆண்டுப் பகுதியில், தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் அதிகரிப்பதற்குரிய அறிவுறுத்தலை எடுத்துக்காட்டின. 2010/11 நிதியாண்டில் விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் செலவுகள் மேல் நோக்கிய போக்கினைக் கொண்டிருந்ததுடன் 43 சதவீதத்தினால் உயர்வடைந்தன. இது இவ்வாண்டில் காணப்பட்ட வருமானத்தின் வளர்ச்சியுடனும் விற்பனை முகவரின் தரகுகள் தொடர்பிலும் ஒத்துச்செல்வதாகக் காணப்பட்டது. மேலும், விமான நிறுவனங்களை மேம்படுத்தவும் அதன் மூலம் அரசினையினை அதிகரிக்கும் பொருட்டும் விமான நிறுவனம் குறித்துரைக்கப்பட்ட சந்தைப் பிரிவுகளை இலக்கிடுவதற்கான முன்முயற்சிகளை மேற்கொண்டது. இது தொடர்பில், யாத்திரிகர்கள், தொழில் வாய்ப்பிற்காக பயணம் செய்வோர், சிக்கனமான சுற்றுலாப் பயணிகள் ஆகியோரின் வடிவிலமைந்த குறிப்பிட்ட வாடிக்கையாளர் பிரிவினரை குறிப்பாக இலக்காகக் கொண்டும், பெறுமதிக்கூடிய சிறிய சந்தைகளைக் கவரும் விதத்திலும் பல்வேறு சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் ஊக்குவிப்புப் பிரச்சாரங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்தன.

மேலும், விமான நிறுவனம் அதன் சந்தைப்படுத்தல் முயற்சிகளுக்கு ஆதரவளிக்கும் பொருட்டும் சந்தை நுழைவு மட்டங்களை அதிகரிக்கும் பொருட்டும் வெப்பனத்தினை தீவிரமான முறையில் செயற்படுத்தவும் மிக நவீனத்துவம் வாய்ந்த முறையில் மாற்றியமைப்பதுடன் தொடர்பான தற்றுண்புடன் கூடிய மேலதிகச் செலவுகளையும் மேற்கொண்டது. தொழில் துறையின் இயல்பானதன்மை காரணமாக மூலதனச் சொத்துக்களுக்கு குறிப்பிடத்தக்க தேவை காணப்பட்டதுடன் அளவுச் சிக்கனத்தினை எய்துவதற்கான அதன் இயலாற்றலில் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட தன்மையைக் கொண்டிருந்த தொழிற்பாடு தொடர்பான அளவிலும் நிறுவனமானது கடந்த ஒரு சில ஆண்டுகளில் தொழிற்பாட்டு இழப்புகளைப் பதிவு செய்தது. எனினும், இழப்புகள் குறைவடைந்து செல்கின்ற போக்கினை நாம் அவதானித்திருக்கிறோம். வருமானத்தின் வளர்ச்சி மொத்தச் செலவின் வளர்ச்சியை விஞ்சுவதனை அவதானிக்க முடிவதுடன், இதனைப் பரிசீலனையில் கொள்கையில் விமான நிறுவனம் அண்மைய எதிர்காலத்தில் இலாபத்தன்மை கொண்டதாக மாற்றமுறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

கூடியளவு மூலதனத்தினை உள்ளீடு செய்வது தொடர்பில் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் காட்டப்பட்ட அதிகளவு வலியுறுத்தல்களைக் கவனத்தில் கொள்கையில் விமான நிறுவனமானது கூடுதலான விமானங்களில் முதலீடு செய்வதற்கான ஆர்வத்தினைக் கொண்டிருந்தது. மேலும், சந்தைப்படுத்தலுக்கும் ஊக்குவிப்புகளுக்கும் உயர்ந்தளவு முன்னுரிமை வழங்கப்படுவதனைக் கருத்திற் கொள்கையில் சுமைக் காரணியும் கூட, பயணிகள் வருமானத்திற்கான சாதகமான தாக்கத்துடன் உயர்வடையுமென எதிர்வு கூறப்பட்டுள்ளது.

## 2011 - 2014 ஆண்டிற்கான மிகின் லங்கா உபாயத்தின் முக்கிய கூறுகள்

### குறைந்த கட்டணங்களை வழங்குவதன் மூலம் கேள்வியைத் தூண்டல்

மிகின் லங்காவின் குறிக்கோள் யாதெனில் தென்னாசியாவில் குறைந்த செலவினைக் கொண்ட முன்னணி போக்குவரத்து நிறுவனமாக தன்னை நிலைநிறுத்திக் கொள்வதேயாகும். இதனைக் கருத்திற் கொண்டு, தென்னாசியாவின் வளர்ந்துவரும் குடித்தொகையினையும் குடிப்பரம்பல் நிலைமைகளையும் பயன்படுத்தி நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளவும் பரந்தளவிலான பயணிகளைக் கவர்ந்து கொள்ளவும் எதிர்பார்க்கிறது.

விருந்தினர்களைக் கவர்வதிலும் வாடிக்கையாளரின் விசுவாசத்தினைக் கட்டியெழுப்புவதிலும் கம்பனி வெற்றி பெறுவது முக்கியமாக குறைந்த கட்டணங்களைத் தொடர்ந்து வழங்கக்கூடிய அதன் இயலாற்றலின் மூலமே நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. இதன் விளைவாக, முழு அளவிலான பணிக் கட்டணத்தினைக் கொண்டிருக்கும் போட்டியாளர்களின் பிரசாரிக்கப்பட்ட கட்டணங்களிலும் பார்க்க சராசரியாக கணிசமானளவு குறைந்த கட்டணங்களைத் தொடர்ச்சியாக வழங்குவதற்கு நிறுவனம் எண்ணியுள்ளது. இலங்கைக்கு குறைந்த கட்டண விமான சேவைகளை ஒரு சில நிறுவனங்கள் மட்டுமே மேற்கொண்டு வருவதனை கவனிக்கையில், செலவுச் சிக்கனமான பயணிகள் தமது விமானப் பயணங்கள் தொடர்பில் தெரிவு செய்வதற்கு மிகச் சில தெரிவுகளையே கொண்டிருக்கின்றார்கள் என்பது தெளிவாகும். இதனைப் பரிசீலனையில் கொள்கையில், இயக்கவாற்றல் மிக்கதும் வினைத்திறன் மிக்கதுமான முறையில் இச்சேவைகள் வழங்கப்படின், இந்தச் சந்தையில் கிடைக்கக்கூடிய உள்ளார்ந்த வளம் தொடர்ந்தும் உயர்ந்தளவில் காணப்படும்.

மிகின் லங்கா தொடங்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து அதன் பரப்புக்களில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை உயர்வடைந்து வருவதனைக் காணமுடிகிறது. 2009இல் (கலண்டர் ஆண்டு) 105,443 பயணிகள் மிகின் லங்காவில் பயணித்த வேளையில் 2011 சனவரி - ஏப்பிரல்வரையிலான நான்கு மாத காலப்பகுதியில் பெரும்பாலும் அதேயளவு எண்ணிக்கையினர் (104,370) பயணம் செய்திருப்பதனைக் கவனிக்கையில் பயணிகள் மிகின் லங்காவில் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அங்கீகரித்துள்ளமை தெளிவாகிறது.

### ஆசியாவிற்குள்ளேயான பறப்பு/ வலையமைப்பின் விரிவாக்கம்

விமான நிறுவனத்தினை விரிவடையச் செய்து வருமானத்திலும் இலாபத்திலும் வளர்ச்சியை எய்தும் பொருட்டு, மிகின் லங்கா இனிவரும் ஆண்டுகளில் பல புதிய சேரிடங்களுக்கு பயணங்களைத் தொடங்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறது. இச்சேரிடங்கள், இப்பிராந்தியத்தில் தொழில்நிலை, யாத்திரை மற்றும் சிக்கனமான சுற்றுலா போன்ற நோக்கங்களைக் கொண்ட பாரிய சந்தைகளைக் கவரும் விதத்தில் உபாய ரீதியில் தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

2010இல், நிறுவனம் மாலைத்வ, இந்தோனேசியா மற்றும் வங்காளதேசம் ஆகிய புதிய சேரிடங்களுக்கு அதன் தொழிற்பாடுகளைத் தொடங்கியுள்ளது. இம்முயற்சியானது 66 சதவீதம் கொண்ட இணைந்த சுமைக் காரணியினை எய்தியதன் மூலம் சிறந்த வெற்றிகரமானதாக

அமைந்தவை நிரூபிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் பல சேரிடங்களுக்கான பறப்புக்கள் முன்மொழியப்பட்டுள்ளன. நிறுவனம் 2011இல் சார்ஜாவிற்கும் 2012இல் பாங்கொங், மணிலா மற்றும் மதுரைக்கும் 2013இல் புதுடெல்லிக்கும் பறப்புக்களை மேற்கொள்ள எதிர்பார்க்கிறது. இந்நகரங்கள் கொழும்பிலிருந்து 5 மணித்தியாலங்களைக் கொண்ட தொழிற்பாட்டு சுற்றுலாத்திற்குள் இருப்பதனால், உயர்ந்தளவு குறைந்தபாடு பாதகத்தைத் தொழிற்படுத்துவதற்குக் கம்பனி எண்ணுகிறது. ஆரம்பத்தில் நிறுவனம், இச்சேரிடங்களுக்கு 3 பறப்புக்களை மேற்கொள்வதற்கு எதிர்பார்ப்பதுடன் அதன் பின்னர் பயணங்களின் எண்ணிக்கை படிப்படியாக அதிகரிக்கப்படும்.

டெல்லி, டோகா மற்றும் மணிலா போன்ற சேரிடங்களுக்கான பறப்புக்கள் பல புலம்பெயர் வேலையாட்களுக்குச் சேவையாற்றிய வேளையில் பாங்கொங் இப்பிராந்தியத்திலுள்ள பிரபல்யமான விடுமுறை நகரமாக விளங்குகிறது. இந்நகரங்களுக்கு குறைந்த கட்டண விமானச் சேவைகள் மிகக் குறைந்தளவிலேயே இடம்பெறுவதனால், இவ்வருகூலங்களிலிருந்து மிகின் லங்கா பெருமளவு நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளமுடியும். இச்சேரிடங்களில் எதிர்பார்க்கப்படும் அதிகரிப்புக்களுடன் இணைந்து செல்லும் விதத்தில் அதன் விமானங்களின் எண்ணிக்கையினைப் படிப்படியாக அதிகரிப்பதற்கு நிறுவனம் எதிர்பார்க்கிறது.

#### வேறுபட்ட உற்பத்திச் சாதனங்கள் மற்றும் நிலைப்படுத்தல்

வியாபார உத்தியானது குறைந்த செலவினைக் கொண்ட சற்று வேறுபட்ட சாதனங்களை மையப்படுத்துவதாகக் காணப்பட்டது. உண்மையில் செலவு குறைந்த விமானச் சேவைகள் பறப்பின் போது உணவு வழங்கல், பறப்பிற்குள் பொழுதுபோக்கு போன்ற மேலதிகச் சேவைகளை வழங்குவதில்லை. எனினும், மிகின் லங்கா மற்றைய குறைந்த கட்டண விமான நிறுவனங்களிலிருந்து சிறிய வேறுபாடுகளுடன் இச்சேவைகளை வழங்குகின்ற வேளையில் பொதுவான செலவு அமைப்பொன்றினைப் பேணுவதுடன் பயணிகள் மீது குறைந்ததொரு செலவினையே சுமத்துகிறது.

பறப்பிற்குள்ளேயான உணவு வழங்கல் ஏறத்தாழ 2 சதவீதமான நேரடிச் செலவினைக் கொண்டிருக்கின்ற வேளையில் பயணிப்பவர்களுக்கான செய்தித்தாள்கள் வெளியீட்டாளர்களிடமிருந்து இலவசமாகப் பெறப்படுகின்றன. பறப்புக்களுக்குள்ளேயான பொழுதுபோக்குகளுக்கு ரெலிகொம் சேவைகளை வழங்குவோர் அனுசரணை வழங்குவதுடன், இது பெறுமதிக்கூட்டப்பட்ட சேவைகளை வழங்கி வருகின்ற மற்றைய குறைந்த கட்டண விமான நிறுவனங்களுடன் போட்டியிடுவதற்கும் அவற்றினை ஒத்தவிதங்களை வழங்குவதற்குமான தளமொன்றினை மிகின் லங்காவிற்கு வழங்குகிறது.

அதன் பயணிகளுக்குத் தீர்வையற்ற பொருள் கொள்வனவு மற்றும் ஏனைய குடிவகை/ சேவைகளை வழங்கல் போன்ற துணைச் சேவைகளை வழங்குவதன் மூலம் நிறுவனம் அதன் சாதன வசதிகளை மேலும் உயர்த்திக் கொண்டதுடன் இச்சேவைகள் 2010/11 நிதியாண்டில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன.

#### தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளைக் குறைப்பதற்கு தொடர்ந்தும் முயற்சிகள்

மிகின் லங்கா, தொடர்ச்சியான செலவுக் குறைப்பு முன்முயற்சிகளினூடாக அடித்தள அளவுக்குறியீட்டுச் செயல்முறைகளினூடாகவும் நேரடிச் செலவுகளையும் மேந்தலைச் செலவுகளையும் குறைப்பதனை நோக்கமாகக் கொண்டிருக்கிறது. இவ்வுபாயமானது குறைந்த செலவினைக் கொண்ட பொருட்களின் வழங்கலைத் தெரிவு செய்கின்ற முறைகளை தேவைப்படுத்தவில்லை. மாறாக நிறுவனமானது பின்வரும் முறைகளினூடாக நீடித்த விளைத்திறனை மேம்படுத்தி செலவுச் சிக்கனத்தினை அடைந்து கொள்வதற்கே எதிர்பார்க்கிறது.

- இணையத்தள பயன்பாட்டில் ஏற்பட்டுவரும் அதிகரிப்பு மற்றும் மிக நவீனத்துவம் வாய்ந்த வெப்தளத்தின் அபிவிருத்தி என்பனவற்றினைக் கருத்திற்கொண்டு கம்பனியானது அதன் விருந்தினர்கள் இணையத் தளத்தினைப் பயன்படுத்தி பறப்பு ஆசனங்களில் பதிவு செய்வதற்கு ஊக்குவித்து வருகின்றது. இணையத்தளத்தினூடான விற்பனையில் ஏற்பட்டுவரும் விற்பனையின் வளர்ச்சி, குறிப்பிடத்தக்க மேலதிக வளர்ச்சி எதையும் ஏற்படுத்தாமல் மிக இலகுவாக மேற்கொள்ளக்கூடியதாக இருக்கிறது.
- நீண்ட காலத்தில், எரிபொருள் விளைத்திறன் கொண்டதும் பொருளாதாரச் சிக்கனமானதுமான விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்வதன் மூலம் எரிபொருள் செலவினைக் குறைக்க எதிர்பார்க்கிறது. புதிய விமானங்கள் எரிபொருள் சிக்கனமான எந்திரங்கள், விமான இயக்கவாற்றல் மிக்க மேம்பட்ட சிறகுகள் மற்றும் பாரம் குறைந்த இருக்கைகள் என்பனவற்றைக் கொண்டிருக்கின்றன. தற்பொழுது, மிகின் லங்காவின் விமானத்தில் இப்பிராந்தியத்திலுள்ள மற்றைய போட்டியாளர்களான கிங்ஸ் விஸ்லர் எயர்லையின்ஸ் (4.8 ஆண்டுகள்), ஸ்பைஸ் ஜெட் (4.1 ஆண்டுகள்) மற்றும் எயர் ஏசியா (4.2 ஆண்டுகள்) என்பனவற்றுடன் ஒப்பிடுகையில் சராசரி 7 ஆண்டு வயதைக் கொண்டனவாக விளங்கின. 2011 மற்றும் 2012ஆம் ஆண்டுப் பகுதியில் விமானத் தொகுதிக்கு புதிய விமானம் சேர்க்கப்பட்டதுடன் சராசரி வயது வீழ்ச்சியடையுமென எதிர்பார்க்கிறது.
- விமானங்களின் குத்தகைக் கட்டணம் நிறுவனத்தின் செலவில் இன்னொரு குறிப்பிடத்தக்க கூறாக இருக்கிறது. ஏற்கனவே, குறிப்பிடப்பட்டவாறு 2009இல் விமானியுடன் கூடிய குத்தகைத் தொழிற்பாடுகளிலிருந்து விமானியற்ற குத்தகைத் தொழிற்பாடுகளுக்கு மாறிக் கொண்டமையின் காரணமாக விமான நிறுவனம் அதன் தொழிற்பாடுகளின் தடுத்தி வைக்கப்பட்ட மணித்தியாலமொன்றிற்கான செலவினை குறைக்கக்கூடியதாக இருந்தது.

விமானத் தொகுதிக்கு கொண்டு வரப்பட எதிர்பார்க்கப்படும் மேலதிக விமானங்கள், நாளொன்றிற்கு ஏறத்தாழ 13 - 14 மணித்தியாலங்களுக்கு உச்சமட்டத்தில் பயன்படுத்துவதன் மூலம் அத்தகைய விமானங்களை சிக்கனமான முறையில் பயன்படுத்துவதன் காரணமாக குத்தகைச் செலவுகளின் தாக்கம் குறைவடையுமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றமை, புதிய சேரிடங்களுக்கான பறப்புக்கள் இலாபகரமானதாக இருக்கும் என நிரூபிக்கப்படுமிடத்து அத்தகைய விமானங்களிலிருந்து உருவாக்கப்பட்ட மேலதிக வருமானங்கள் அதிகரித்த செலவுகளை விஞ்சிக் காணப்படும்.

**ஒருங்கிணைப்புகள்**

வெவ்வேறு அடையாளங்களைக் கொண்ட நிறுவனங்களாக பணியாற்றுகின்ற மிகின் லங்காவும் சிறிலங்கன் எயர்லையின்சும் நன்மைகளை அடைந்து கொள்ளும் பொருட்டு குழப்பகரமான காலப்பகுதியினை வெற்றி கொண்டு விமான நிறுவனங்கள் முன்னேறுவதற்கான ஒரு வழியாக பரந்தளவில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் உபாய அணியினை உருவாக்கிக் கொள்ளும் முயற்சியில் ஈடுபட்டிருந்தன. ஆகவே, சிறிலங்கன் எயர்லையின்சுடன் உபாய அணியினை உருவாக்கிக் கொள்வது, ஒருங்கிணைப்பின் மூலம் தீரண்ட செலவினத்தினைக் கட்டுப்படுத்திக் கொள்ளல் மற்றும் வருமானத்தினை உச்சப்படுத்திக் கொள்ளல் என்பனவற்றின் நியதிகளில் மிகின் லங்காவிற்குப் பெருமளவு நன்மைகளை வழங்கும்.

ஒருங்கிணைப்பதற்கான முக்கியமான துறைகள் பின்வருமாறு:

- இரண்டு விமான நிறுவனங்களுக்குமிடையில் வர்த்தகக் குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் உடன்படிக்கையூடாக வருமானத்தினை உச்சப்படுத்துதல்.
- விமானத் தொகுதியினை பொறியியற்படுத்தல், உணவு வசதிகளை வழங்குதல் மற்றும் விமானக் காப்புறுதி என்பனவற்றின் நியதிகளில் செலவினை சேமித்தல்.
- இரண்டு விமானங்களிலுமுள்ள சிறந்த நடைமுறை பயன்படுத்தும் முடுக்கிகள்.

**அலுவலர் உற்பத்தித்திறன்**

நிறுவனமானது ஊழியர்களின் உற்பத்தித்திறனை அதிகரித்து அதன் மூலம் ஒப்பீட்டு அடிப்படையில் தொழிலாளர் செலவினைக் கட்டுப்படுத்துவதில் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. உற்பத்தித்திறனில் காணப்படும் அத்தகைய அதிகரிப்பானது உருவாக்கப்பட்ட வருமானத்தின் முன்னேற்றத்தினையும் அலுவலர் ஒருவருக்காகப் பதிவு செய்யப்பட்ட பயணிகளின் எண்ணிக்கையினையும் எடுத்துக்காட்டுவதாக இருக்கும். ஊழியரொருவருக்கான வருமானம் 2009/10 நிதியாண்டில் இலங்கை ரூ.11 மில்லியனிலிருந்து 2010/11 நிதியாண்டில் இலங்கை ரூ.15 மில்லியனுக்கு அதிகரித்தமையினை நாம் அவதானித்துள்ளோம். அதேவேளை அலுவலரொருவருக்கான பயணிகளின் எண்ணிக்கை 2009/2010 நிதியாண்டின் 853 இலிருந்து 2010/11 நிதியாண்டில் 1,084 இற்கு அதிகரித்தது.

மேலும், நிறுவனம் விமானிகளுக்கு உற்பத்தித்திறனை அடிப்படையாகக் கொண்ட கொடுப்பனவினை அறிமுகப்படுத்துவதற்கு உத்தேசித்திருக்கிறது. இது அவர்கள் விமானத்தினை தொழிற்படுத்துகின்ற மனித்யாலங்களின் எண்ணிக்கைக்காகச் செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகளை உள்ளடக்கியிருக்கும்.

**விளைவுக்கான முகாமைத்துவத்தினூடாக வருமானத்தினை உச்சப்படுத்தல்**

பயணிகளின் இருக்கை விற்பனைகளிலிருந்தான வருமானத்தினை உச்சப்படுத்துவதற்காக விமான நிறுவனம் வருமான முகாமைத்துவ முறைமையொன்றைப் பயன்படுத்துவதற்கு முன்மொழிந்திருக்கிறது. வருமான முகாமைத்துவ முறையையினூடாக, நிறுவனமானது பறப்புக்களின் திகதி மற்றும் எதிர்வுகூறப்பட்ட மற்றும் உண்மையான பறப்புக்களுக்கான கேள்வி என்பனவற்றையும் மற்றைய பல காரணிகளையும் அடிப்படையாகக் கொண்டு நிலையான அடிப்படையில் அதன் கட்டணங்களைக் கண்காணித்துச் சீராக்கம் செய்யும். இதன் விளைவாக, பயணிகளின் இருக்கையிலிருந்தான வருமானத்தினை நிறுவனமானது உச்சப்படுத்தக் கூடியதாகவிருந்த வேளையில், அது வழங்குகின்ற கட்டணம் சராசரியாக அதன் போட்டியாளர்களின் கட்டணங்களவிட இன்னமும் குறைவாகவே இருக்கின்றது.

**வாடிக்கையாளர் சேவைகளை மேம்படுத்துவதன் மீது தொடர்ச்சியான கவனம்**

அதிகரித்து வருகின்ற விமான நிறுவனங்கள் வாடிக்கையாளர் சேவைகளை மேம்படுத்துவதன் மீது வலியுறுத்தல்களை மேற்கொள்வது கவனம் செலுத்தப்படுகின்ற இன்னொரு அம்சமாக இருக்கின்றவிடத்து, இது குறைந்த கட்டண மாதிரியொன்றாக இருந்தபோதும் உயர்தரம், தனிப்பட்ட மற்றும் சிநேகபூர்வ சேவைகள் என்பன மிகின் லங்காவின் நீண்ட கால வெற்றிக்கு மிக இன்றியமையாதது என நாம் திடமாக நம்புகிறோம்.

ஆகவே, விமான நிறுவனமானது, முன்முயற்சிகளினூடாக ஒதுக்குகளை விரைவாக மேற்கொள்ளுதல், பரிசோதித்தல் மற்றும் விருத்தினர் கருத்துக்களுக்கு காத்திரமான முறையில் பதிலிறுத்தல் என்பனவற்றினூடாக அதன் பயணிகளின் தரத்தினை மேம்படுத்துவதற்கான கடப்பாடுகளைக் கொண்டிருக்கிறது.

சிறிய வாடிக்கையாளர் ஆதரவினை வழங்குவதன் மூலமாக நிறுவனம் அதன் வர்த்தக அடையாள நற்பெயரைக் கட்டியெழுப்பக் கூடியதாகவும் அதேபோன்று இலாபத்தின் மீதான சாதகமான தாக்கத்தின் காரணமாக சாத்தியமான செலவினை குறைக்கக்கூடியதாகவும் இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

அறிக்கைகளின்படி, தற்பொழுது ஐரோப்பாவிலுள்ள முன்னணி குறைந்த கட்டண விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் சிறந்த நேரம் தவறாமல், பயணப் பொதிகள் தொலைந்து போகின்றமையினைக் குறைத்தல் மற்றும் வாடிக்கையாளர் நலன்களை வலியுறுத்துகின்ற விதத்தில் பறப்புக்களை இரத்துச் செய்தலை மிகக் குறைத்தல் என்பனவற்றை எய்துவதில் ஓரளவு வெற்றி கண்டுள்ளன. இதேபோன்று 24/7 என அழைக்கப்படும் வாரம் முழுவதும் முழுநேரமும் சேவையாற்றும் வாடிக்கையாளர் ஆதரவினை வழங்குவதற்கு திட்டமிட்டுள்ள மிகின் லங்காவும் பயணிகளுக்கு தற்போதுள்ள வாடிக்கையாளர் ஆதரவினை வழங்குவதன் மூலம் ஒப்பீட்டு ரீதியில் சிறந்த பெறுபெறுகளை அடையக் கூடியதாகவிருக்கும்.

## சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை

### நிதியியல் கூற்றுக்கள் மீதான அறிக்கை

1. 2011 மார்ச்சு 31ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான கம்பனியின் நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று, வருமானக்கூற்று, அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக்கூற்று, அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான பங்கு மூலதனங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுக்கள் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றுக்கள் மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு, ஏனைய விளக்கக் குறிப்புகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கிய மிகின் லங்கா (பிறைவேட) லிமிடெட்டின் ஒன்றுசேர்ந்த நிதியியல் கூற்றுக்களை நாங்கள் கணக்காய்வு செய்திருக்கிறோம்.

### நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

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

### கணக்காய்விற்கான நோக்கெல்லை

3. எமது கணக்காய்வினை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எமது பொறுப்பாகும். இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க நாம் இக்கணக்காய்வினை மேற்கொண்டோம். இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் பாரிய தவறுகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பது தொடர்பாக நியாயமாக உறுதிப்படுத்தக் கூடியவாறு கணக்காய்வினை திட்டமிட்டு செயற்படுத்துவது இந்நியமத்தின் பிரகாரம் அவசியமானதாகவுள்ளது.

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

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

### அபிப்பிராயம்

1. எமது அபிப்பிராயத்தின்படி, எமது பரீட்சிப்புக்களிலிருந்து இதுவரை காணப்பட்டவற்றின்படி, 2011 மார்ச்சு 31 அன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக கம்பனி சரியான கணக்கீட்டுப் பதிவேடுகளைப் பேணி இருப்பதுடன், நிதியியல் கூற்றுக்கள், 2011 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறான, உண்மையான தன்மையினையும் கம்பனியினது அலுவல்களின் நிலையினது நியாயமான நோக்கினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இழப்புக்களையும் காசுப்பாய்ச்சல்களையும் தருகின்றன.

### விடயங்களின் வலியுறுத்தல்

2. எமது அபிப்பிராயத்தினை உறுதிப்படுத்தாமல் இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ள குறிப்பு 3 இற்கு கவனத்தினை ஈர்க்கின்றோம். இது, கம்பனிக்கு 2011 மார்ச்சு 31ஆம் நாள் முடிவடைந்த நிதியியல் ஆண்டில் ரூ.940,489,121 கொண்ட தேறிய இழப்பு ஏற்பட்டது என்பதனைக் குறிப்பிடுவதுடன் அத்திகதியிலுள்ளவாறு கம்பனி ரூ.3,814,446,773 கொண்ட எதிர்க்கணியமான தேறிய பெறுமதியினையும் நடைமுறையிலுள்ள பொறுப்புக்கள் அதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூ.1,083,919,995 இனால் விஞ்சியுள்ளமையினையும் பிரதிபலித்தன. இது ஏற்கனவேயுள்ள பொருண்மியத்தின் நிச்சயமற்ற தன்மையினை எடுத்துக்காட்டியதுடன், தற்போதுள்ளவாறான நடவடிக்கைகளைத் தொடர்வதற்கான மிகின் லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட்டின் இயலாற்றல் தொடர்பான குறிப்பிடத்தக்க ஐயங்களை எடுத்துக்காட்டக்கூடும்.

எனினும், அரசு தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகம் 2011 செப்டெம்பர் 7ஆம் திகதியிட்ட அவரது கடிதத்தில், 2012இல் தொடங்குகின்ற இரண்டாண்டு காலப்பகுதியில் கம்பனிக்குரிய பங்குரிமை மூலதனத்திற்கு ஒப்புதலளித்துள்ளதாகவும் 2012ஆம் ஆண்டிலிருந்து இரண்டாண்டு காலப்பகுதிக்கு வெளிநின்ற நிலுவைகளின் மீள்கொடுப்பனவுகளுக்காகப் போதுமான உதவிகளை வழங்குவதற்குப் பொறுப்பாக இருப்பதனை ஏற்றுக்கொள்வதாகவும் அறிவித்திருப்பதன் காரணமாக நிதியியல் கூற்றுக்கள் தற்போது இடம்பெற்றுவரும் அதே கரிசனைகளின் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

தற்போது, இடம்பெற்றுவரும் கரிசனைகளின் அடிப்படையில் தொடர்வதற்கான கம்பனியின் இயலாற்றலும் கூட, கணக்காய்வாளரின் அறிக்கைத் திகதிக்குப் பின்னான ஆண்டுப் பகுதியில் கம்பனியின் எதிர்வுகூறப்பட்ட காசுப்பாய்ச்சலைப் பெற்றுக்கொள்வதன் மீதே தங்கியிருக்கும்.

ஏனைய சட்ட ரீதியான மற்றும் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் தேவைப்பாடுகள் மீதான அறிக்கை

3. இந்நிதியியல் கூற்றுக்கள் 2007ஆம் ஆண்டின் 07ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் பிரிவு 151(2) இன் தேவைப்பாடுகளுடன் இணங்குவதாக இருக்கிறது.

.....  
பட்டயக் கணக்காளர்கள்  
கொழும்பு

(சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் கையொப்பமிடப்பட்ட கடிதம் பின்னிணைப்பில் இணைக்கப்பட்டுள்ளது)

மிகின் லங்கா (பிரைவேற்) லிமிடெட்  
வருமானக்கூற்று  
மாச்ச 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	2011	2010
வருமானம்	4	3,141,789,480	1,699,697,066
விற்பனைக் கிரயம்		(3,597,061,091)	(2,487,465,153)
மொத்த இழப்பு		(455,271,611)	(787,768,087)
விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் முறை		(290,374,367)	(203,348,592)
நிருவாகச் செலவுகள்		(131,868,372)	(102,094,178)
ஏனைய வருமானம்		13,554,927	9,684,374
தொழிற்பாட்டு இழப்பு	5	(863,959,423)	(1,083,526,484)
நிதிச் செலவுகள்	7	(76,529,698)	(137,851,998)
வருமான வரிக்கு முன்னரான இழப்பு		(940,489,121)	(1,221,378,482)
வருமான வரி	8	இல்லை	இல்லை
ஆண்டிற்கான இழப்பு		(940,489,121)	(1,221,378,482)
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை இழப்பு (ரூ.)	9	(31)	(1,427)

23ஆம் பக்கத்திலிருந்து 36ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் குறிப்புக்கள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

மிகின் லங்கா (பிரைவேர்) லிமிடெட்  
ஐந்தொகை  
மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	2011	2010
<b>சொத்துக்கள்</b>			
நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்கள்			
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம்	10	30,697,132	35,159,703
அருவச் சொத்துக்கள்	11	41,147,033	2,672,242
		<u>71,844,165</u>	<u>37,831,945</u>
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்			
இருப்புக்கள்	12	7,789,226	7,134,180
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்	13	1,000,128,666	421,173,981
காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகள்	14	138,362,919	77,209,593
		<u>1,146,280,811</u>	<u>505,517,754</u>
		<u>1,218,124,976</u>	<u>543,349,699</u>
<b>மொத்தச் சொத்துக்கள்</b>			
<b>பங்குரிமை மூலதனம்</b>			
மூலதனம் மற்றும் ஒதுக்குகள்			
சுறுப்பட்ட மூலதனம்	20	3,004,114,200	250,000,400
ஒன்றுசேர்ந்த இழப்புக்கள்		(6,818,560,973)	(5,878,071,852)
மொத்தப் பங்குரிமை மூலதனம்		<u>(3,814,446,773)</u>	<u>(5,628,071,452)</u>
<b>பொறுப்புக்கள்</b>			
நடைமுறையல்லாப் பொறுப்புக்கள்			
பங்குரிமை மூலதனத்திற்கெதிரான முற்பணம்	21	2,542,916,610	3,539,296,410
ஒய்வுதிய நன்மைக் கடப்பாடுகள்	17	7,181,318	1,879,668
கடன்பாடுகள்	16	252,273,055	இல்லை
		<u>2,802,370,983</u>	<u>3,541,176,078</u>
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள்			
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை	15	2,229,551,266	2,119,609,906
கடன்பாடுகள்	16	649,500	510,635,167
		<u>2,230,200,766</u>	<u>2,630,245,073</u>
மொத்தப் பொறுப்புக்கள்		<u>5,032,571,749</u>	<u>6,171,421,151</u>
மொத்தப் பங்குரிமை மற்றும் பொறுப்புக்கள்		<u>1,218,124,976</u>	<u>543,349,699</u>

இந்நிதியியல் கூற்றுக்கள் 2007ஆம் ஆண்டின் 07ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுடன் இணங்கத்தக்க விதத்தில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன என்பதனை நான் உறுதிப்படுத்துகிறேன்.

.....  
நிதி மற்றும் நிருவாகத் தலைவர்

இந்நிதியியல் கூற்றுக்களை தயாரிப்பதற்கும் சமர்ப்பிப்பதற்கும் பணிப்பாளர் சபையே பொறுப்பாகவுள்ளது. இந்நிதியியல் கூற்றுக்கள் வெளியிடப்படுவதற்காக ..... அன்று பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகாரமளிக்கப்பட்டன.

..... பணிப்பாளர்  
..... பணிப்பாளர்

மிகின் லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட்  
பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் தொடர்பான கூற்று  
மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	சாதாரண பங்கு மூலதனம்	ஒன்றுசேர்ந்த இழப்புக்கள்	மொத்தம்
2009 ஏப்பிரல் 31இல் உள்ளவாறு மீதி	250,000,400	(4,656,693,370)	(4,406,692,970)
தேறிய இழப்பு	இல்லை	(1,221,378,482)	(1,221,378,482)
2010 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	<b>250,000,400</b>	<b>(5,878,071,852)</b>	<b>(5,628,071,452)</b>
2010 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு மீதி	250,000,400	(5,878,071,852)	(5,628,071,452)
சாதாரண பங்குகளின் வழங்கல்	2,754,113,800	இல்லை	2,754,113,800
தேறிய இழப்பு	இல்லை	(940,489,121)	(940,489,121)
2011 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	<b>3,004,114,200</b>	<b>(6,818,560,973)</b>	<b>(3,814,446,773)</b>

23ஆம் பக்கத்திலிருந்து 36ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் குறிப்புகள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

மிகின் லங்கா (பிறைவேற்ற) லிமிடெட்  
காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று  
மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவில்)

	குறிப்பு	2011	2010
<b>தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகள்</b>			
தொழிற்பாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்ட காசு	22	(1,310,421,751)	(712,403,716)
செலுத்தப்பட்ட வட்டி	7	(76,529,698)	(137,851,998)
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட தேறிய காசு		<u>(1,386,951,449)</u>	<u>(850,255,714)</u>
<b>முதலீட்டு நடவடிக்கைகள்</b>			
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவு	10	(11,576,185)	(3,067,035)
அருவச் சொத்துக்களின் கொள்வனவு	11	(40,340,428)	(1,527,732)
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட தேறிய காசு		<u>(51,916,613)</u>	<u>(4,594,767)</u>
<b>நிதியிடல் நடவடிக்கைகள்</b>			
பங்கு மூலதனத்திற்கெதிரான முற்பணம்	21	1,757,734,000	785,182,607
கடன்பாடுகளிலிருந்தான பெறுகைகள்	16	252,273,055	8,856,157
கடன்பாடுகளின் மீள்கொடுப்பனவுகள்	16	(509,985,667)	(99,543,740)
நிதியிடல் நடவடிக்கைகளிலிருந்து உருவாக்கப்பட்ட தேறிய காசு		<u>1,500,021,388</u>	<u>694,495,024</u>
காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகளின் தேறிய அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி)		<u>61,153,326</u>	<u>(160,355,457)</u>
<b>காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகளின் அசைவு</b>			
ஆண்டின் தொடக்கத்தில்		77,209,593	237,565,050
அதிகரிப்பு/ (வீழ்ச்சி)		61,153,326	(160,355,457)
ஆண்டின் இறுதியில்	14	<u>138,362,919</u>	<u>77,209,593</u>

23ஆம் பக்கத்திலிருந்து 36ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் குறிப்புகள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

## நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(இக்குறிப்புகளில் வேறுவிதமாகக் குறிப்பிடப்படாவிடின் அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாவிலேயே காட்டப்பட்டுள்ளன)

### 1. பொதுவான தகவல்கள்

மிகின் லங்கா (பிறைவேற்ற) லிமிடெட், 1982ஆம் ஆண்டின் 17ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் 2006ஆம் ஆண்டு ஒத்தோபர் 27ஆம் நாளன்று தனியார் கம்பனியொன்றாக கூட்டிணைக்கப்பட்டது. இக்கம்பனி 2007இல் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் மீள்பதிவு செய்யப்பட்டது. பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் ஈ.எம்.எல். கட்டடம், இல.61, டபிள்யூ. ஏ. டி, ராமநாயக்க மாவத்தை, கொழும்பு 2இல் அமைந்திருக்கிறது.

### 2. முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு

இந்நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதில் பிரயோகிக்கப்பட்ட முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

#### 2.1 தயாரிப்பிற்கான அடிப்படை

நிதியியல் கூற்றுக்கள் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு அமைவாகவும் அவற்றிற்கு இணங்கவும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. நிதியியல் கூற்றுக்கள் வரலாற்று அடிப்படையிலான செலவு அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

#### 2.2 வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவைகள்

வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவைகள் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பெறத்தக்க பெறுமதிகளில் கொண்டு செல்லப்படுகின்றன. வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவைகளின் பெறுமதி இழப்பிற்கான ஏற்பாடுகள், பெறத்தக்கவற்றின் ஆரம்ப நியதிகளின்படி வரவேண்டிய அனைத்துத் தொகைகளையும் கம்பனி பெறமுடியாமல் போவதற்கான சான்றுகள் கிடைக்கும் பொழுது நிறுவப்படுகின்றன.

#### 2.3 வெளிநாட்டு நாணய மாற்றல்கள்

(அ) அளவிடும் நாணயம்

கம்பனியின் நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள், முக்கிய நிகழ்வுகளின் பொருளாதார அம்சங்களையும் கம்பனி தொடர்பான சூழ்நிலைகளையும் சிறந்த முறையில் பிரதிபலிக்கின்ற நாணயமொன்றினைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன. நிதியியல் கூற்றுக்கள் கம்பனியின் அளவிடல் நாணயமான இலங்கை ரூபாவில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) கொடுக்கல்வாங்கல்கள் மற்றும் மீதிகள்

வெளிநாட்டு நாணயக் கொடுக்கல்வாங்கல்கள், கொடுக்கல்வாங்கல்கள் இடம்பெற்ற நாளில் நிலவிய செலாவணி வீதங்களைப் பயன்படுத்தி அளவிட்டு நாணயத்திற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன. அத்தகைய கொடுக்கல்வாங்கல்களின் தீர்ப்பனவிலிருந்தும், வெளிநாட்டு நாணயங்களில் குறித்துரைக்கப்பட்ட நாணயச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் மாற்றப்படுவதிலிருந்தும் தோன்றுகின்ற வெளிநாட்டு நாணய இலாபங்களும் இழப்புகளும் வருமானக்கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளன.

#### 2.4 சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம்

சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்கள் அனைத்தும் ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானங்களைக் கழித்து வரலாற்றுச் செலவில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

ஒவ்வொரு சொத்துக்களினதும் மதிப்பிடப்பட்ட பயன்பாட்டுக் காலத்தில் அவற்றின் எஞ்சிய பெறுமதிகளுக்காக ஒவ்வொரு சொத்துக்களினதும் செலவுகளை பதிவுப்பதற்காக நேர்கோட்டு முறைகளைப் பயன்படுத்திப் பின்வரும் விதத்தில் தேய்மானங்கள் கணிக்கப்படுகின்றன.

- தொடர்புட்ப சாதனங்கள் 3 ஆண்டுகள்
- கணினிச் சாதனங்கள் 3 ஆண்டுகள்
- அலுவலகச் சாதனங்கள் 3 ஆண்டுகள்
- உந்து ஊர்திகள் 3 ஆண்டுகள்

## 2.5 காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகள்

காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றின் நோக்கத்திற்காக, காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகள் கையிலுள்ள பணம் மற்றும் வங்கி மேலதிகப் பற்றுக்களைக் கழித்த வங்கியிலுள்ள பணம் என்பனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன. ஐந்தொகையில், வங்கி மேலதிகப் பற்றுக்கள், நடைமுறைப் பொறுப்பிலுள்ள கடன்பாடுகளில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

## 2.6 ஏற்பாடுகள்

கம்பனியானது தற்பொழுது சட்ட ரீதியான அல்லது கடந்தகால நிகழ்வுகளின் பெறுபேறாக வலுவான கடப்பாடுகளைக் கொண்டிருக்கும் பொழுது, அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஒதுக்கங்களாகப் வெளிப்பாய்கின்ற மூலவளங்கள் பொருளாதார நன்மைகளை ஏற்படுத்துவதற்கான சாத்தியங்கள் காணப்படுமிடத்து கடப்பாடுகளை தீர்ப்பளவு செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்ளப்படுவதுடன் கடப்பாட்டுத் தொகை நம்பகமாக மதிப்பீடு செய்யக்கூடியதாக இருக்கும் பொழுது ஏற்பாடுகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

## 2.7 வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்ட நன்மைகள் திட்டம்

### 2.7.1 கணக்கீட்டு கொள்கையில் மாற்றம்

இவ்வாண்டு காலப்பகுதியில் கம்பனி, திருத்தப்பட்ட கணக்கீட்டு நியமமான இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 16 இற்கு இணங்கும் விதத்தில், 2007 யூலை 1ஆம் நாள் அல்லது அதற்குப் பின்னர் தொடங்குகின்ற வருடாந்த காலப்பகுதியை உள்ளடக்கிய நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கு ஏற்புடையதான ஊழியர் நன்மைகள் தொடர்பில் வரைவிலக்கணம் செய்யப்பட்ட நன்மைகள் கடப்பாடுகள் மீதான அதன் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளை மாற்றிக் கொண்டுள்ளது. 2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக, கம்பனி திருத்தப்பட்ட இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 16 இணைப் பின்பற்றியுள்ளது.

வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்ட நன்மைகள் திட்டம் என்பது வழமையாக ஊழியரொருவர் வயது, பணியாற்றிய ஆண்டுகள் மற்றும் இழப்பீடு போன்ற ஒன்று அல்லது பல காரணிகளின் அடிப்படையில் ஓய்வின் போது பெறுகின்ற நன்மைத் தொகையாகும்.

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைகள் திட்டம் தொடர்பில் ஐந்தொகையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள பொறுப்பு என்பது திட்டச் சொத்துக்களின் சந்தைப் பெறுமதி ஏதுமிருப்பின் அதனைக் கழித்து அங்கீகரிக்கப்படாத கடந்தகால பணிச் செலவுகளுக்காகச் சீராக்கம் செய்யப்பட்ட தொகையையும் சேர்த்த ஐந்தொகைத் திகதியிலுள்ள வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்ட நன்மைக் கடப்பாட்டின் பெறுமதியாகும். வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்ட பின்னர் கடப்பாடுகள், இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 16; ஊழியர் நன்மைகளில் விபரிக்கப்பட்ட வாய்ப்பாட்டினை அடிப்படையாகக் கொண்ட எறிவு செய்யப்பட்ட அலகு வரவு முறையினைப் பயன்படுத்தி கம்பனியினால் கணிக்கப்படுகின்றது. வரைவிலக்கணம் செய்யப்பட்ட நன்மைகள் கடப்பாட்டின் தற்போதைய பெறுமதி, நன்மைகள் எந்த நாளையத்தில் செலுத்தப்படவுள்ளதோ அந்த நாளையத்தில் குறித்துரைக்கப்பட்ட உயர்தரக் கம்பனி முறிகளின் வட்டி வீதத்தினையும் தொடர்பான ஓய்வூதிய காலத்திற்கு ஏறத்தாழ இன்னமுமுள்ள முதிர்ச்சிக் காலத்தின் அடிப்படையினையும் பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலக் காசுப்பாய்ச்சலைக் கழிவிடுவதன் மூலம் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றது.

கணிப்பீட்டு அநுமானங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட சீராக்கங்கள் மற்றும் மாற்றங்களிலிருந்து தோன்றிய கணிப்பு இலாபங்கள் மற்றும் இழப்புகள் வருமானக் கூற்றில் உடனடியாக அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

குறித்துரைக்கப்பட்ட காலப்பகுதிக்கான (வழங்கப்படுகின்ற காலம்) சேவைகள் எஞ்சியுள்ள ஊழியர் மீதான திட்டங்களுக்கான மாற்றங்கள் நிபந்தனைக்குரியனவாக இருந்தாலொழிய, கடந்த கால சேவைச் செலவுகள் வருமானத்தில் உடனடியாக அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. இவ்விடயத்தினைப் பொறுத்தவரையில், கடந்தகால சேவைச் செலவுகள், வழங்கப்பட்ட காலப்பகுதியில் நேர்கோட்டு அடிப்படையில் பதிவழிக்கப்படுகின்றன.

### 2.7.2 வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டங்கள்

குழுமத்தின் அனைத்து ஊழியர்களும் ஊழியர் சேம நிதியத்தினதும் ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியத்தினதும் உறுப்பினர்களாவர். இவற்றிற்கு குழுமம் அத்தகைய ஊழியர்களின் அடிப்படை அல்லது திரட்டிய கூலியில் அல்லது சம்பளம் மற்றும் வாழ்க்கைச் செலவு மற்றும் ஏனைய படிக்களில் முறையே 15 சதவீதத்தினையும் 3 சதவீதத்தினையும் பங்களிக்கிறது.

வரைவிலக்கணம் செய்யப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டங்களுக்கான பங்களிப்புகள், அவை தொடர்பான ஆண்டின் வருமானக் கூற்றில் விதிக்கப்படுகின்றன.

2.8 வரி விதிப்பு

(அ) வருமான வரிகள்

வருமான வரிக்கான ஏற்பாடுகள், நிதியியல் கூற்றுக்களில் அறிக்கையிடப்பட்டவாறான வருமானம் மற்றும் செலவினங்களின் கூறுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்ததுடன் உள்நாட்டரசிறைச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுக்கிணங்க கணிக்கப்பட்டன.

கம்பனிக்கு, இந்நிதியியல் கூற்றுக்களின் குறிப்பு 8இல் எடுத்துக்காட்டப்பட்டவாறு வரி விலக்கல்களும் சலுகைகளும் வழங்கப்பட்டன.

(ஆ) பிற்போடப்பட்ட வரிகள்

பிற்போடப்பட்ட வருமான வரியானது சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் வரித் தளங்கள் மற்றும் நிதியியல் கூற்றுக்களிலுள்ள அவற்றின் ஏட்டுப் பெறுமதி என்பனவற்றிற்கிடையில் அறிக்கையிடும் திகதியன்று காணப்படும் தற்காலிக வேறுபாடுகளின் மீதான பொறுப்பு முறைகளைப் பயன்படுத்தி ஏற்பாடு செய்யப்படுகின்றது. தற்பொழுது ஆக்கப்பட்ட வரி வீதங்கள் பிற்போடப்பட்ட வருமான வரியினை நிர்ணயிப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டன.

2.9 குத்தகைகள்

குத்தகைக்குவிட்டவர் குத்தகைக்கான நியதிகள் மீதான அனைத்து இடர்நேர்வுகளையும் மற்றும் சொத்துரிமை தொடர்பான நன்மைகளையும் கணிசமானளவில் பயனுள்ள விதத்தில் பிடித்துவைத்திருக்கின்றவிடத்து அக்குத்தகையானது தொழிற்படுகின்ற குத்தகையென வகைப்படுத்தப்படுகின்றது. தொழிற்பாட்டு குத்தகையின் கீழ் செலுத்தப்படுகின்ற வாடகைகள், அவை செலுத்தப்படத்தக்க ஆண்டின் வருமானக்கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.10 சொத்துக்களின் பெறுமதி இழப்பு

நிச்சயமற்ற பயன்பாட்டுக் காலத்தைக் கொண்டிருக்கும் சொத்துக்கள் பதிவழிப்பிற்கு உட்பட்டிராததுடன் பெறுமதி இழப்பிற்காக அவை ஆண்டுதோறும் பரிசீலிக்கப்படுகின்றன. ஏட்டுப் பெறுமதி அளவிடப்படமுடியாமல் போகுமென சூழ்நிலைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் எடுத்துக்காட்டும் வேளையில் பதிவழிப்பிற்கு உட்பட்டேன சொத்துக்கள் பெறுமதி இழப்பிற்காக மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றன. பெறுமதி இழப்புக்களினால் ஏற்படும் இழப்புகள், அறவிடத்தக்க அதன் தொகை சொத்துக்களின் ஏட்டுப் பெறுமதியினை விஞ்சும் தொகையின் மூலம் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. அறவிடத்தக்க தொகை என்பது விற்பதற்கும் பயன்பாட்டிலுள்ள பெறுமதியிலிருந்தும் செலவினைக் கழித்த சொத்தொன்றின் சந்தைப் பெறுமதியினைவிட உயர்வாக இருக்கும். பெறுமதி இழப்பினை மதிப்பிடுகின்ற நோக்கங்களுக்காக சொத்துக்கள் மிகக் குறைந்த மட்டங்களில் தொகுதிப்படுத்தப்படுகின்றன. இதற்காக தனியாக அடையாளப்படுத்தத்தக்க காசுப்பாய்ச்சல்களில் காணப்படுகின்றன (காசு - உருவாக்க அலகுகள்).

2.11 வருமான அங்கீகரிப்பு

(அ) விமான நிறுவனத்தின் வருமான அங்கீகரிப்பு

வருமானமானது பயணிகள், சரக்குகளைக் கொண்டு செல்லுதல், ஒப்பந்த ரீதியான பறப்புகள் மற்றும் தொடர்பான நடவடிக்கைகளிலிருந்து உருவாக்கப்படுகின்றது.

i. வருமானமானது பயணிகள் பயணம் செய்த பின்னர் அல்லது சரக்குகள் கொண்டு செல்லப்பட்ட பின்னர் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

ii. பயன்படுத்தப்படாத பயணச்சீட்டுக்களின் பெறுமதியானது முன்கூட்டிய பயணத்தின் விற்பனையொன்றாக நடைமுறைப் பொறுப்புக்களில் உள்ளடக்கப்படுகின்றன. 6 மாதங்களின் பின்னரும் பயன்படுத்தப்படாதிருக்குமாயின் பயன்படுத்தப்படாத பயணச்சீட்டுக்களின் பெறுமதி வருமானமாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஆ) வட்டி வருமானம்

வட்டி வருமானம் கால விகிதாசாரங்களின் மீது அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(இ) ஏனைய வருமானம்

ஏனைய வருமானம் ஒன்றுசேர்ந்த அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

### 2.12 ஒப்பீடுகள்

தேவையானவிடத்து, நடைமுறையாண்டின் சமர்ப்பிப்புக்களில் ஏற்படும் மாற்றங்களை உறுதிப்படுத்தும் விதத்தில் ஒப்பீடு எண்தொகைகள் சீராக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளன.

### 2.13 எதிர்பாராதவைகள்

எதிர்பாராதவைகள் என்பது கடந்தகால நிகழ்வுகளிலிருந்து தோன்றிய சாத்தியமான சொத்துக்கள் அல்லது கடப்பாடுகளுக்குள்ளாகும் என்பதுடன் கம்பனியின் கட்டுப்பாடுகளுக்கு அப்பாற்பட்ட விதத்திலமைந்த நிச்சயமற்ற எதிர்கால நிகழ்வுகளில் ஏற்படக்கூடியதன்மை அல்லது ஏற்படாத தன்மையின் மீது மாத்திரம் உறுதிப்படுத்தப்படும்.

### 2.14 ஐந்தொகை திகதிக்குப் பின்னர் ஏற்படுகின்ற நிகழ்வுகள்

ஐந்தொகைத் திகதிக்குப் பின்னர் நிகழ்கின்ற அனைத்துப் பொருண்மிய ரீதியான நிகழ்வுகளும் பரிசீலனையில் கொள்ளப்படுவதுடன் தேவையானவிடத்து இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் சீராக்கங்களும் செய்யப்பட்டுள்ளன.

## 3. இடம்பெற்றுவரும் கரிசனைகள்

ஐந்தொகைத் திகதியிலுள்ளவாறு, இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கம்பனி ரூ.940,489,121 (2010 - ரூ.1,221,378,482) இழப்பு ஏற்பட்டதுடன் ஒன்றுசேர்ந்த இழப்பின் தொகை ரூ.6,818,560,973 (2010 - ரூ.5,878,071,852) ஆகக் காணப்பட்டது. மேலும், ஐந்தொகைத் திகதியிலிருந்து கம்பனியின் நடப்புப் பொறுப்புக்கள் அதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூ.1,083,919,955 (2010 - ரூ.2,124,727,319) இனால் விஞ்சியதுடன் கம்பனியின் தேறிய பொறுப்பு நிலைமை ரூ.3,814,446,773 (2010 ரூ.5,628,071,452) ஆகக் காணப்பட்டது. இக்காரணிகள் கம்பனியினால் தொடர்ந்தும் இயங்கமுடியுமா என்ற சந்தேகத்தினை தோற்றுவித்தன.

இலங்கை அரசாங்கம் விமானப் போக்குவரத்தினை வளர்ச்சியின் முக்கிய துறைகளிலொன்றாக அடையாளம் கண்டிருப்பதுடன் இலங்கையில் விமானப் போக்குவரத்து மையமொன்றினை உருவாக்கவும் எதிர்பார்க்கிறது. ஆகவே, இலங்கை அரசாங்கம் தேவையையும் பிராந்திய பாதைகளில் குறைந்த செலவினைக் கொண்ட போக்குவரத்து நிறுவனமாகப் சேவையாற்றுவதற்குரியதும் இலங்கையில் பயணம் மற்றும் சுற்றுலாத் தொழில் துறைகளின் வளர்ச்சிக்குப் பங்களிப்பதற்குமான போதுமான உள்ளார்ந்த வளத்தைக் கொண்டிருப்பதையும் இனங்கண்டிருக்கிறது. தேசிய ரீதியில் குறைந்த கட்டண போக்குவரத்து நிறுவனமாக அடையாளம் காணப்பட்ட மிகின் லங்கா அபிவிருத்தியைத் தூண்டுவதில் முக்கிய பங்காளராக விளங்கும்.

எனவே, கம்பனியானது, எதிர்பார்க்கப்பட்ட சுற்றுலா வளர்ச்சித் திட்டத்தினை எய்துவதற்கு இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு உதவியளிப்பதற்காக 2011 - 2014 காலப்பகுதிக்கான வியாபாரத்தில் வளர்ச்சி உபாயங்களை கூட்டிணைத்துக் கொண்டுள்ளது. கம்பனியானது, பின்வரும் முயற்சிகளினூடாக உயர்ந்தமட்ட வருமானத்தினை உருவாக்குவதற்கும் நீண்ட கால அடிப்படையில் மிக உறுதியான விதத்தில் வியாபாரத்தினை மேற்கொள்வதற்கும் திட்டமிட்டு வருகின்றது.

- விமானங்களின் தொகுதியை அதிகரித்து அதன் மூலம் வருமானத்தினைத் தூண்டி அலகிற்கான செலவினைச் சேமித்தல்
- உயர்ந்த அடர்த்தி கொண்ட பிராந்திய சேரிடங்களின் மீது கவனம் செலுத்துதல்
- தற்போதுள்ள சேரிடங்களை வலுப்படுத்துவதுடன் புதிய சேரிடங்களையும் சந்தைகளையும் படிப்படியாக அபிவிருத்தி செய்தல்
- இப்பிராந்தியத்தில் யாத்திரைப் பயணம் போன்ற பெறுமதிவாய்ந்த சந்தை வாய்ப்புக்களைக் கவர்ந்து கொள்ளுதல்
- கம்பனி வாரியாக உற்பத்தித்திறனைத் தூண்டும் ஊதியத் திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தல்
- சந்தைகளை இலக்கிட்டு இலாபங்களை அதிகரிப்பதற்காக சிறிலங்கன் எயார்லையின்சுடன் உற்பத்திகளை உச்ச அளவில் நிலைப்படுத்திக் கொள்ளுதல்
- பரந்தளவு வலையமைப்பினையும் இறுதி இருக்கை கிடைப்பனவிலையும் வழங்குவதற்காக சிறிலங்கன் எயார்லையின்சுடன் கூட்டு குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் முறையினை நடைமுறைப்படுத்தல்
- இணைப்புப் பறப்புக்களின் பொருட்டும் பொதுவான வலையமைப்பினை உயர்த்துவதற்காகவும் மிகின் லங்காவினதும் சிறிலங்காவினதும் வலையமைப்பினை கூட்டாகத் திட்டமிட்டு அட்டவணைப்படுத்தல்

மேற்குறிப்பிட்டவற்றைக் கருத்திற் கொண்டு 2012 மற்றும் 2013ஆம் ஆண்டுகளுக்காக இலங்கை அரசாங்கம் ஐ.அ.டொவர் 20 மில்லியன் கொண்ட முதலீடொன்றினை கம்பனிக்கு வழங்கியது. பொதுத் திறைசேரி ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட நிதியினை கம்பனிக்கு 2012 மற்றும் 2013ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் தேசிய வரவு செலவுத்திட்டத்திலிருந்து வழங்கும்.

கம்பனி தாக்குப்பிடிப்பதற்கும் நிலைத்திருப்பதற்கும் பாதைகளை விரிவாக்கிக் கொள்வது மிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததொன்றாக இருப்பதுடன் தனியொரு விமானத்தினை தொழிற்படுத்துவது கம்பனி அதன் வருமான உருவாக்க இயலளவினை விரிவுபடுத்துவதற்கு அதனை அனுமதிக்காது. எனவே, 2010 திசெம்பரில் கம்பனி அதன் இரண்டாவது விமானத்தினை அறிமுகப்படுத்தியது. இரண்டாவது

விமானம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதுடன் கம்பனியானது அதன் பாதைகளை தற்போதுள்ள துபாய், குவைத், திருச்சி, மாலே மற்றும் காயா/வாரணாசி என்பனவற்றுடன் மாலைதீவு, இந்தோனேசியா மற்றும் வங்காளதேசம் என்பனவற்றிற்கும் விரிவாக்கிக் கொண்டுள்ளது.

வருமானத்தினை அதிகரிப்பதற்கான வழிமுறைகள், பாதைகள் மற்றும் விமானத் தொகுதியினை விரிவுபடுத்தும் நிகழ்ச்சித்திட்டம் மற்றும் காத்திரமான செலவுக் குறைப்பு முன்முயற்சிகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கிய கடந்த நிதியியல் ஆண்டில் கம்பனியினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்ச்சியான நடவடிக்கைகளினால் மேற்குறிப்பிட்ட குறிகாட்டிகள் தணிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுவதனால் பணிப்பாளர்கள், அண்மைய எதிர்காலத்தில் கம்பனி அதன் தொழிற்பாடுகளை தொடங்கக்கூடிய இயலாற்றலைக் கொண்டிருப்பதாக மதிப்பீட்டதுடன் நம்பிக்கையினையும் தெரிவித்தனர். இது தொடர்ச்சியான மீளாய்வு மற்றும் நடைமுறைப்படுத்தல்களினூடாக இனிவரும் நிதியாண்டுகளில் மேலும் வலுப்படுத்தப்படும்.

குறிப்பிட்ட மாதங்கள் எதிர்மறையான காசுப்பாய்ச்சலைப் பிரதிபலித்த போதும் கம்பனியின் முகமைத்துவம், கம்பனியானது தற்போதைய அடிப்படையில் தொடர்ந்தும் தொழிற்படும் என்ற நம்பிக்கையினைக் கொண்டிருக்கிறது.

#### 4 வருமானம்

வருமானம் பின்வருமாறு உருவாக்கப்படுகிறது:

	2011	2010
பயனிகள்	2,979,248,917	1,607,609,051
மேலதிக பொதிகள்	89,900,772	39,910,597
சரக்கு	72,639,791	52,177,418
	<b>3,141,789,480</b>	<b>1,699,697,066</b>
பெறுமதிகூட்டப்பட்ட வரி நீங்கலான வருமானம்		

#### 5. தொழிற்பாட்டு இழப்பு

தொழிற்பாட்டு இழப்புக்களை அடையும் விதத்தில் பின்வரும் விடயங்கள் விதிக்கப்பட்டன:

	2011	2010
பணிப்பாளர் ஊதியங்கள்	11,244,991	4,993,075
கணக்காய்வாளர் ஊதியங்கள் - கணக்காய்வுக் கட்டணம்	400,000	400,000
- கணக்காய்வு அல்லாத கட்டணம்	வி.கி.	வி.கி.
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் தேய்மானம் (குறிப்பு 10)	-	19,873,264
அருவச் சொத்துக்களின் பதிவுழிப்பு (குறிப்பு 11)	-	2,052,008
திருத்தல் மற்றும் பேணல் செலவுகள்	2,534,184	3,059,472
அலுவலர் செலவுகள் (குறிப்பு 6)	-	-
ஆலோசனைக் கட்டணங்கள்	4,661,890	6,791,502

#### 6 அலுவலர் செலவுகள்

	2011	2010
கூலிகள் மற்றும் சம்பளங்கள்	160,726,340	77,232,591
கட்டாய பங்களிப்புத் திட்டங்கள்	19,737,880	10,988,232
கட்டாய நன்மைக் கட்டப்பாடுகள் (குறிப்பு 17)	-	-
ஏனைய அலுவலர் தொடர்பான செலவுகள்	22,012,747	22,220,510
	<b>202,476,967</b>	<b>110,441,333</b>

7 நிதிச் செலவு மற்றும் வருமானம்

	2011	2010
வட்டிச் செலவு		
- வங்கி மேலதிகப் பற்றுக்கள்	வி.கி.	வி.கி.
- ஏனைய கடன்பாடுகள்	(68,543,774)	(157,261,557)
தேறிய வெளிநாட்டுச் செலாவணி கொடுக்கல்வாங்கல் இழப்புகள்	(13,420,844)	1,447,943
வட்டி வருமானம்		
- குறுங்கால வைப்புகள் மீதான வட்டி வருமானம்	5,434,919	17,961,616
தேறிய நிதிச் செலவு	<b>(76,529,698)</b>	<b>(137,851,998)</b>

8 வரி

(அ) வருமான வரி

1978ஆம் ஆண்டின் 4ஆம் இலக்க இலங்கை முதலீட்டுச் சபைச் சட்டத்தின் பிரிவு 17இன் கீழ் கம்பனி அதன் தொழிற்பாடுகளைக் கொண்டு நடத்துவதற்காக 2006 நவம்பர் 10ஆம் நாளன்று இலங்கை முதலீட்டுச் சபையுடன் உடன்படிக்கையொன்றை மேற்கொண்டது. இதன் மூலம், கம்பனியொன்று அதன் கொடுக்கல்வாங்கல்கள் தொடர்பில் இலாபத்தினைப் பெறத் தொடங்கியது என மதிப்பிடப்பட்ட திகதியிலிருந்து அல்லது கம்பனியானது வர்த்தகத் தொழிற்பாடுகளைத் தொடங்கிய திகதியிலிருந்து இரண்டு (2) ஆண்டுகளுக்குப் பிந்தாமல் இதில் எது முதலில் நிகழ்கிறதோ அந்தத் திகதியிலிருந்து இலங்கை முதலீட்டுச் சபையினால் வழங்கப்பட்ட சான்றிதழில் குறித்துரைக்கப்பட்டவாறு 15 ஆண்டு காலப்பகுதிக்கு வரி விலக்கு வழங்கப்பட்டது.

கம்பனியானது 2007/08 மதிப்பீட்டுப் பகுதியில் வர்த்தக ரீதியிலான தொழிற்பாடுகளைத் தொடங்கியது.

கம்பனி பின்வரும் குறித்துரைக்கப்பட்ட வாக்குறுதிகளுக்குப்பட்டு குறிப்பு 8(அ) இல் குறிப்பிடப்பட்ட வரிச் சலுகைகளுக்கு உரித்துடையதாக இருக்கும்.

- செயற்றிட்டம் கொண்டிருக்க வேண்டிய குறைந்தபட்ச மூலதன முதலீடு ஐ.அ.டொலர் நூறு மில்லியனுக்கு (ஐ.அ.டொலர் 100 மில்லியன்) அல்லது அதற்குச் சமமான ரூபாவிற்குக் குறையாததாக இருத்தல் வேண்டும் என்பதுடன் இதனை 2006 நவம்பர் 10 இலிருந்து 2 ஆண்டு காலப்பகுதிக்கிடையில் மேற்கொள்ளுதல் வேண்டும்.

(ஆ) பிற்போடப்பட்ட வரி

சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் மீதான விரைவுபடுத்தப்பட்ட மூலதனப் புகள் தொடர்பான கால வேறுபாடுகளை விஞ்சும் கொண்டு செல்லும் மீதிக்குள் கிடைக்கத்தக்கதாக இருந்த வரி இழப்புகள் காரணமாக ஐந்தொகைத் திகதியில் பிற்போடப்பட்ட வரிக்கான பொறுப்போ சொத்தோ காணப்படவில்லை.

9 பங்கொன்றிற்கான இழப்பு

பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை இழப்பானது பங்குடமையாளர்களுக்கு நேரிட்ட தேறிய இழப்பினை இவ்வாண்டுப் பகுதியில் வழங்கப்பட்ட சாதாரணப் பங்குகளின் நிறையேற்றப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கையினால் வகுப்பதன் மூலம் கணிக்கப்படுகின்றது.

	2011	2010
கம்பனியின் பங்குரிமை மூலதன உடமையாளர்களுக்கு ஏற்பட்ட தேறிய இழப்பு	(940,489,121)	(1,221,378,482)
வழங்கப்பட்ட சாதாரண பங்குகளின் நிறையேற்றப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கை	30,041,142	856,168
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை இழப்பு (பங்கொன்றிற்கு ரூபா)	(31)	(1,427)

10 சொத்து, பொறி, சாதனம்

2009 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு	உந்து ஊர்திகள்	தொடர்புடல் கணனிச் சாதனம்	ஏனைய அலுவலக சாதனம்	ஏனைய அலுவலக சாதனம்	மொத்தம்
செலவு	31,973,415	3,529,645	21,787,461	24,490,794	81,781,315
ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம்	இல்லை	(2,096,951)	(13,157,025)	(14,561,407)	(29,815,383)
<b>இறுதி தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி</b>	<b>31,973,415</b>	<b>1,432,694</b>	<b>8,630,436</b>	<b>9,929,387</b>	<b>51,965,932</b>
2010 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு	31,973,415	1,432,694	8,630,436	9,929,387	51,965,932
ஆரம்ப ஏட்டுப் பெறுமதி	இல்லை	862,912	301,815	1,902,308	3,067,035
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 5)	(10,657,699)	(897,997)	(3,573,550)	(4,744,018)	(19,873,264)
<b>இறுதி தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி</b>	<b>21,315,716</b>	<b>1,397,609</b>	<b>5,358,701</b>	<b>7,087,677</b>	<b>35,159,703</b>
2010 மார்ச் 31இல்					
செலவு	31,973,415	4,392,557	22,089,276	26,393,102	84,848,350
ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம்	(10,657,699)	(2,994,948)	(16,730,575)	(19,305,425)	(49,688,647)
<b>தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி</b>	<b>21,315,716</b>	<b>1,397,609</b>	<b>5,358,701</b>	<b>7,087,677</b>	<b>35,159,703</b>
2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு					
ஆரம்ப தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	21,315,716	1,397,609	5,358,701	7,087,677	35,159,703
சுடுதலானவை	இல்லை	1,154,685	375,670	10,045,830	11,576,185
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 5)	(10,657,699)	(512,294)	(323,742)	(4,545,021)	(16,038,756)
<b>இறுதி தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி</b>	<b>10,658,017</b>	<b>2,040,000</b>	<b>5,410,629</b>	<b>12,588,486</b>	<b>30,697,132</b>
2011 மார்ச் 31இல்					
செலவு	31,973,415	5,547,242	22,464,946	36,438,932	96,424,535
ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம்	(21,315,398)	(3,507,242)	(17,054,317)	(23,850,446)	(65,727,403)
<b>தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி</b>	<b>10,658,017</b>	<b>2,040,000</b>	<b>5,410,629</b>	<b>12,588,486</b>	<b>30,697,132</b>

(அ) கம்பனியின் தொழிற்பாடுகள் வாடகைப் பணிமனையிலேயே மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

(ஆ) குழுமத்தின் சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்கள் இன்னமும் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் சொத்துக்களை உள்ளடக்கியிருந்ததால் அவை ரூ.42,660,512 கொண்ட தொகைக்கு முழுமையாக தேய்மானம் செய்யப்பட்டன (2010இல் - ரூ.23,843,634)

(இ) ரூ.16,038,756 (2010 - ரூ.19,873,264) கொண்ட தேய்மானச் செலவு நிருவாகச் செலவில் விதிக்கப்பட்டன.

17 ஓய்வுகால நன்மைக் கடப்பாடு

ஐந்தொகையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இத்தொகை பின்வருமாறு நிர்ணயிக்கப்பட்டது:

	2011	2010
நிதியிடப்படாத கடப்பாடுகளின் தற்போதைய பெறுமதி	7,181,318	1,879,668
	<u>7,181,318</u>	<u>1,879,668</u>

ஆண்டு காலப்பகுதியில் ஓய்வுகால நன்மைக் கடப்பாடுகள் பின்வருமாறு:

	2011	2010
ஆண்டின் தொடக்கத்தில்	1,879,668	4,575,500
நடைமுறைப் பணிச் செலவு	1,905,835	516,278
வட்டிச் செலவு	238,015	445,720
அருமானங்கள் அல்லது முன்னைய ஆண்டுகளின் ஒதுக்கங்களின் மாற்றங்களிலிருந்து தோன்றுகின்ற இழப்பு/(இலாபம்)	3,157,800	(3,657,830)
ஆண்டின் இறுதியில்	<u>7,181,318</u>	<u>1,879,668</u>

வருமானக் கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள தொகை வருமாறு:

	2011	2010
நடைமுறைப் பணிச் செலவு	1,905,835	516,278
வட்டிச் செலவு	238,015	445,720
அருமானங்கள் அல்லது முன்னைய ஆண்டுகளின் ஒதுக்கங்களின் மாற்றங்களிலிருந்து தோன்றிய இலாபம் (குறிப்பு 6)	3,157,800	(3,657,830)
	<u>5,301,650</u>	<u>(2,695,832)</u>

பயன்படுத்தப்பட்ட பிரதான கணிப்பு அருமானங்கள் பின்வருமாறு:

	2011	2010
கழிவு வீதம்	11%	11%
எதிர்காலச் சம்பள அதிகரிப்புக்கள்	10%	இல்லை
ஓய்வுபெறும் வயது	60 ஆண்டுகள்	60 ஆண்டுகள்

18 எதிர்பாராதவைகள்

எதிர்பாராத பொறுப்புக்கள்

லங்காபுத்திர வங்கி கம்பனியின் சார்பில் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு ரூ.22,000,000 கொண்ட தொகைக்கு வங்கி உத்தரவாதமொன்றினை வழங்கியுள்ளது. இதனைவிட 2011 மார்ச் 31இல் வேறு பொருண்மிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த எதிர்பாராத பொறுப்புக்கள் எதுவுமில்லை.

எதிர்பாராத சொத்துக்கள்

2011 மார்ச் 31இல் பொருண்மிய ரீதியில் வெளிநின்ற பொறுப்புக்கள் எதுவும் காணப்படவில்லை.

19 கடப்பாடுகள்

மூலதனக் கடப்பாடுகள்

2011 மார்ச் 31இல் வெளிநின்ற பொருண்மிய ரீதியில் மூலதனக் கடப்பாடுகள் எதுவும் காணப்படவில்லை.

நிதியியல் கடப்பாடுகள்

A321 விமானத்தின் குத்தகை முடிவடைந்தமையினால் தேவைப்பட்ட மூலதனச் செலவின் ஒரு பகுதியை நிதியிடுவதற்காக 2010 ஓகத்து 31இல் இலங்கை வங்கியிலிருந்து ஆண்டிற்கு 12 சதவீத வட்டியை கம்பனி ரூ.252,273,055 கொண்ட தொகையினை கடனாகப் பெற்றிருக்கிறது.

தொழிற்பாட்டு குத்தகைக் கடப்பாடுகள்

2011 மார்ச் 31இல் பொருண்மிய தொழிற்பாட்டு குத்தகைக் கடப்பாடுகள் காணப்படவில்லை.

20 கூறப்பட்ட மூலதனம்

	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	தொகை (ரூ.)
2010 மார்ச் 31இல்		
சாதாரணப் பங்குகள்	2,500,004	250,000,400
	<b>2,500,004</b>	<b>250,000,400</b>
2011 மார்ச் 31இல்		
சாதாரணப் பங்குகள்	2,500,004	250,000,400
இவ்வாண்டில் வழங்கப்பட்ட சாதாரண பங்குகள்	27,541,138	2,754,113,800
	<b>30,041,142</b>	<b>3,004,114,200</b>

21 பங்கு மூலதனத்திற்கெதிரான முற்பணங்கள்

	2011	2010
ஆண்டின் தொடக்கத்தில்	3,539,296,410	2,754,113,803
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் பங்கு மூலதனத்திற்கெதிராக முற்பணங்கள்	1,757,734,000	785,182,607
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கூறப்பட்ட மூலதனத்திற்கு மாற்றல் செய்யப்பட்டவை	(2,754,113,800)	இல்லை
ஆண்டின் இறுதியில்	<b>2,542,916,610</b>	<b>3,539,296,410</b>

இவ்வாண்டுப் பகுதியில், கம்பனி பொதுத் திறைசேரியிலிருந்து பங்கு மூலதனத்திற்கெதிராக ரூ.1,757,734,000 (2010 - ரூ.785,182,607) கொண்ட மேலுமொரு முற்பணத்தினைப் பெற்றிருக்கிறது.

22 தொழிற்பாடுகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட காசு

தொழிற்பாடுகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட காசிற்கு வருமான வரிக்கு முன்னரான இழப்பின் மீளிணங்கப்படுத்தல்:

	2011	2010
வரிக்கு முன்னரான இழப்பு	(940,489,121)	(1,221,378,482)
பின்வருவனவற்றிற்கான சீராக்கம்:		
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் தேய்மானம் (குறிப்பு 10)	16,038,756	19,873,264
அருவச் சொத்துக்களின் பதிவழிப்பு (குறிப்பு 11)	1,865,637	2,052,008
வட்டிச் செலவுகள் (குறிப்பு 7)	76,529,698	137,851,998
விபரிக்கப்பட்ட நன்மைக் கடப்பாடுகள் (குறிப்பு 17)	5,301,650	(2,695,832)
தொழிற்பாடு மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்		
- இருப்புக்கள்	(655,046)	2,333,992
- வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவை	(578,954,685)	(282,282,157)
- வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை	109,941,360	631,841,493
தொழிற்பாடுகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட காசு	<b>(1,310,421,751)</b>	<b>(712,403,716)</b>

23 தொடர்பான தரப்பினரின் கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

கம்பனியின் 100 சதவீதப் பங்குகளைக் கொண்டுள்ள திறைசேரிச் செயலாளரினால் கம்பனி கட்டுப்படுத்தப்பட்டது.

பின்வரும் கொடுக்கல்வாங்கல்கள் தொடர்பான தரப்பினர்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டன:

அ) பொருட்கள் மற்றும் பணிகளின் கொள்வனவு

	2011	2010
அரசு முகவர்கள்		
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	709,687,757	413,440,528
எயார்போட் அன்ட் ஏவியேசன் சேர்விஸஸ் லிமிடெட்	56,845,219	59,499,268
சிறிலங்கை கேட்டரிங் (பிறைவேற்) லிமிடெட்	79,387,582	115,416,194
சிறிலங்கை எயார்லையின்ஸ் லிமிடெட்	588,162,387	1,215,087,874
இலங்கை வான் போக்குவரத்து அதிகாரசபை	149,475,247	97,386,000
	<b>1,583,558,192</b>	<b>1,900,829,864</b>

ஆ) விற்பனை/ பொருட்களின் கொள்வனவு/ பணிகளிலிருந்து தோன்றிய ஆண்டு முடிவின் மீதி

தொடர்பான தரப்பினருக்கு கொடுபடத்தக்கவை (குறிப்பு 15):

	2011	2010
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	474,543,895	624,041,560
எயார்போட் அன்ட் ஏவியேசன் சேர்விஸஸ் லிமிடெட்	101,217,414	177,225,777
சிறிலங்கை கேட்டரிங் (பிறைவேற்) லிமிடெட்	56,267,981	48,347,429
சிறிலங்கை எயார்லையின்ஸ் லிமிடெட்	733,581,619	605,705,144
	<b>1,365,610,909</b>	<b>1,455,319,910</b>

	2011	2010
கொடுபடத்தக்க விமான நிலைய வரிகள்		
இலங்கை வான் போக்குவரத்து அதிகாரசபை	50,791,500	89,047,500
	<u>1,416,402,409</u>	<u>1,544,367,410</u>

இ) முக்கிய முகாமைத்துவ இழப்பீடுகள்

முக்கிய முகாமைத்துவம், பணிப்பாளர்களையும் நிறைவேற்று முகாமைத்துவத்தையும் உள்ளடக்கியுள்ளது. ஊழியர் பணிகளுக்காக முக்கிய முகாமைத்துவத்திற்குச் செலுத்தப்பட்ட அல்லது செலுத்தப்படத்தக்க இழப்பீடுகள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன:

	2011	2010
சம்பளம் மற்றும் ஏனைய குறுங்கால ஊழியர் நன்மைகள்	<u>15,556,541</u>	<u>6,111,417</u>

24 ஐந்தொகைக்குப் பின்னான நிகழ்வுகள்

1. 2012 மற்றும் 2013ஆம் ஆண்டுகளுக்காக இலங்கை அரசாங்கத்தினால் கம்பனிக்கு ஐ.அ.டொலர் 20 மில்லியன் கொண்ட தொகைக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டதுடன் 2012இன் தேசிய வரவு செலவுத்திட்டத்தில் ரூ.2 பில்லியன் கம்பனிக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.
2. தற்பொழுதுள்ள கணனி வன்பொருட்களை அகற்றி தரமுயர்த்துவதற்காக 2011 மே 10ஆம் திகதி கம்பனி சம்பத் லீசிங் லிமிடெட்டிடமிருந்து (சம்பத் வங்கியின் துணை நிறுவனம்) ரூ.6,789,000 கொண்ட தொகையினை கடன் வசதியாகக் கம்பனி பெற்றுக்கொண்டது. கடன் மீள்கொடுப்பனவு 36 மாத தவணைகளாக இருக்கும்.
3. பின்வரும் வங்கி உத்தரவாதங்கள் ஐந்தொகை திகதிக்குப் பின்னர் புதுப்பிக்கப்பட்டன.

நன்மைபெறுதல்களின் பெயர்	தொகை ஐ.அ.டொலர்	தொகை இலங்கை ரூபா
சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் லிமிடெட்	100,000	
சிறிலங்கன் கேட்டறிங் (பிறைவேற்) லிமிடெட்	50,000	
டிஎன்ஏரிஏ	143,924	
இலங்கை விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை		6,138,000

4. 2011 நவம்பரிலிருந்து சார்ஜாவினையும் உள்ளடக்கத்தக்க விதத்தில் கம்பனி அதன் பாதை வலையமைப்பினை வரிவாக்கிக் கொண்டது.

ஐந்தாண்டு மீளாய்வு

		2010/11	2009/10	2008/09	2007/08	*2006/07
<b>நிதியியல் புள்ளிவிபரங்கள்</b>						
வருமானம்	ரூ.	3,141,789,480	1,699,697,066	373,189,029	2,570,334,607	-
விற்பனைச் செலவு	ரூ.	(3,597,061,091)	(2,487,465,153)	(1,080,379,262)	(4,970,050,421)	-
மொத்த இலாபம்/ (இழப்பு)	ரூ.	(455,271,611)	(787,768,087)	(707,190,233)	(2,399,715,814)	-
*தொழிற்பாட்டுக்கு முன்னைய செலவினங்கள் ரூ.		-	-	-	-	(195,411,287)
தொழிற்பாட்டு இலாபம்/(இழப்பு)	ரூ.	(863,959,423)	(1,083,526,484)	(903,490,125)	(2,950,364,224)	-
நிதிச் செலவுகள்	ரூ.	(76,529,698)	(137,851,998)	(396,980,370)	(210,447,364)	-
ஆண்டிற்கான தேறிய இழப்பு	ரூ.	(940,489,121)	(1,221,378,482)	(1,300,470,495)	(3,160,811,588)	(195,411,287)
பங்கொன்றிற்கான வருவாய்	ரூ.	(31)	(1,427)	(1,519)	(3,692)	-
மொத்தச் சொத்துக்கள்	ரூ.	1,218,124,976	543,349,699	441,087,496	302,698,298	404,045,192
பங்குடமையாளர்களின் நிதியம்	ரூ.	(3,814,446,773)	(5,628,071,452)	(4,406,692,970)	(2,806,222,475)	354,589,113
மொத்தப் பொறுப்புக்கள்	ரூ.	5,032,571,749	6,171,421,151	4,847,780,466	3,108,920,733	49,456,079
மொத்த நீண்ட காலப் படுகடன்	ரூ.	2,795,189,665	3,539,296,410			

தொழிற்பாட்டு ரீதியான முக்கிய விடயங்கள்

கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோமீற்றர்கள் (கி.தொ.கி.மீ.)		89,381,613	53,858,368	வி.கி.	வி.கி.	-
கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகள்		224,395	130,505	28,938	202,499	-
பயணிகள் சுமைக் காரணி	%	75	72	42	62	-
பயணிகள் விளைவு	ரூ.	6.44	5.59	வி.கி.	வி.கி.	-
கொண்டு செல்லப்பட்ட சரக்கு	தொன்	966	694	226	954	-
கி.தொ.கி.மீற்றருக்கான செலவு (எரிபொருளுடன்)	ரூ.	40	46	வி.கி.	வி.கி.	-
கி.தொ.கி.மீற்றருக்கான செலவு (எரிபொருள் இல்லாமல்)	ரூ.	24	32	வி.கி.	வி.கி.	-

உள்ளடக்கப்பட்ட சேரிடங்கள்

துபாய்		322	269	81	307	-
திருச்சி		259	209	63	157	-
புத்தகாயா		55	37	7	25	-
சிங்கப்பூர்		-	-	13	85	-
திருவானந்தபுரம்		-	-	16	111	-
பாங்கொக்		-	-	-	121	-
குவைத்		212	108	-	-	-
வாரணாசி		34	35	-	-	-
வங்காள தேசம்		48	-	-	-	-
மாலைத்வு		56	-	13	147	-
இந்தோனேசியா		43	-	-	-	-
மொத்தப் பறப்புக்கள்		1,029	658	193	953	-

அலுவலர் உற்பத்தித்திறன்

சராசரி அலுவலர் எண்ணிக்கை	எண்.	207	153	179	236	-
ஊழியரொருவருக்கான வருமானம்	ரூ.	15,177,727	11,109,131	2,084,855	10,891,248	-

விமானத் தொகுதி		2	1	1	2	-
----------------	--	---	---	---	---	---

2006/07 தொழிற்பாட்டு முன்னைய ஆண்டு, 2008/09 இவ்வாண்டுப் பகுதியில் ஆண்டின் நான்கு மாதங்களுக்கான தொழிற்பாடுகள்

வி.கி. காலப்பகுதிக்கான விபரம் கிடைக்கவில்லை.

கலைச் சொல்லாக்கம்

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

விற்பனைக்கு வழங்கப்பட்ட இருக்கைகளும் அதில் அவர்கள் பயணித்த தூரமும்.

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

இது போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அளவிடுமொன்றாகும்.

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

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

கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகளையும் அவர்கள் கொண்டு செல்லப்பட்ட தூரத்தினாலும் உருவாக்கப்பட்டது.

வருமான தொன் கிலோ மீற்றர் (வ.தொ.கி.)

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

சுமைக் காரணி

வழங்கப்பட்ட இயலளவிற்கான வருமானச் சுமையின் சதவீதத் தொடர்பு.

கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோ மீற்றர்களுக்கு வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றர்களின் தொடர்புபட்டதாக பயணிகள் சுமைக் காரணி விளங்குகையில் ஒட்டுமொத்த சுமைக் காரணி கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோ மீற்றருக்கான வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றருடன் தொடர்பானதாக விளங்குகிறது.

வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றரொன்றிற்கான வருமானம்

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

அலகிற்கான செலவு

அலகொன்றிற்கான செலவு கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோ மீற்றருக்கான பயணிகள் வருமானத்துடன் தொடர்புபட்டது.

ஒட்டுமொத்த விளைவு

ஒட்டுமொத்த விளைவு வருமான தொன் கிலோ மீற்றருக்கான தேறிய போக்குவரத்து வருமானத்துடன் தொடர்பானது.

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

இலாப நட்டமற்ற சுமைக் காரணி

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

கூட்டம் பற்றிய அறிவித்தல்

பதிலாள்

இணைப்புகள்



சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை

மிகின் லங்கா (பிறைவேற்ற) லிமிடெட்டின் உறுப்பினர்களுக்கு

நிதியியல் கூற்றுக்கள் மீதான அறிக்கை

1. கம்பனியினதும் அதன் துணை நிறுவனத்தினதும் ஒன்று திரட்டிய நிதியியல் கூற்றுக்களைக் கொண்ட மிகின் லங்கா (பிறைவேட்ட) லிமிடெட்டின் ஒன்று சேர்ந்த நிதியியல் கூற்றுக்களை நாங்கள் கணக்காய்வு செய்திருக்கிறோம். இது 2011 மார்ச் 31ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான கம்பனியின் நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று, வருமானக் கூற்று, அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக் கூற்று, அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான பங்கு மூலதனங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுக்கள் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றுக்கள் மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு மற்றும் பக்கம் 6 இலிருந்து 23 வரை எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ள ஏனைய விளக்கக் குறிப்புகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தன.

நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

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

கணக்காய்விற்கான நோக்கெல்லை

3. எமது கணக்காய்வினை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எமது பொறுப்பாகும். இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க நாம் இக்கணக்காய்வினை மேற்கொண்டோம். இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் பாரிய தவறுகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பது தொடர்பாக நியாயமாக உறுதிப்படுத்தக் கூடியவாறு கணக்காய்வினை திட்டமிட்டு செயற்படுத்துவது இந்நியமத்தின் பிரகாரம் அவசியமானதாகவுள்ளது.

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

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

PricewaterhouseCoopers, P. O. Box 918, 100 Braybrooke Place, Colombo 2, Sri Lanka  
T: +94 (11) 771 9838, 471 9838, F: +94 (11) 236 3197, www.pwc.com/lk

Partners Y. Kanagasabai FCA, D.T.S.H. Mudalige FCA, C.S. Manoharan ACA, N.R. Gunasekera FCA,  
S. Gajendran FCA, Ms. S. Hadgie FCA, Ms. S. Perera ACA

PricewaterhouseCoopers is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity

சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை

மிகின் லங்கா (பிறைவேற்ற) லிமிடெட்டின் உறுப்பினர்களுக்கு

#### அபிப்பிராயம்

4. எமது அபிப்பிராயத்தின்படி, எமது பரிசீலிக்கக்கூடியிருந்து இதுவரை காணப்பட்டவற்றின்படி, 2011 மார்ச் 31 அன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக கம்பனி சரியான கணக்கீட்டுப் பதிவேடுகளைப் பேணி இருப்பதுடன், நிதியியல் கூற்றுக்கள், 2011 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான, உண்மையான தன்மையினையும் கம்பனியினது அலுவல்களின் நிலையினது நியாயமான நோக்கினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இழப்புக்களையும் காசுப்பாய்ச்சல்களையும் தருகின்றன.

#### விடயங்களின் வலியுறுத்தல்

5. எமது அபிப்பிராயத்தினை உறுதிப்படுத்தாமல் இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ள குறிப்பு 3 இற்கு கவனத்தினை ஈர்க்கின்றோம். இது, கம்பனிக்கு 2011 மார்ச் 31ஆம் நாள் முடிவடைந்த நிதியியல் ஆண்டில் ரூ.940,489,121 கொண்ட தேறிய இழப்பு ஏற்பட்டது என்பதனைக் குறிப்பிடுவதுடன் அத்திகதியிலுள்ளவாறு கம்பனி ரூ.3,814,446,773 கொண்ட எதிர்க்கணியமான தேறிய பெறுமதியினையும் நடைமுறையிலுள்ள பொறுப்புக்கள் அதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூ.1,083,919,995 இனால் விஞ்சியுள்ளமையினையும் பிரதிபலித்தன. இது ஏற்கனவேயுள்ள பொருண்மியத்தின் நிச்சயமற்ற தன்மையினை எடுத்துக்காட்டியதுடன், தற்போதுள்ளவாறான நடவடிக்கைகளைத் தொடர்வதற்கான மிகின் லங்கா (பிறைவேற்ற) லிமிடெட்டின் இயலாற்றல் தொடர்பான குறிப்பிடத்தக்க ஐயங்களை எடுத்துக்காட்டக்கூடும்.

எனினும், அரசு தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகம் 2011 செத்தெம்பர் 7ஆம் திகதியிட்ட அவரது கடிதத்தில், 2012இல் தொடங்குகின்ற இரண்டாண்டு காலப்பகுதியில் கம்பனிக்குரிய பங்குரிமை மூலதனத்திற்கு ஒப்புதலளித்துள்ளதாகவும் 2012ஆம் ஆண்டிலிருந்து இரண்டாண்டு காலப்பகுதிக்கு வெளிநின்ற நிலுவைகளின் மீள்கொடுப்பனவுகளுக்காகப் போதுமான உதவிகளை வழங்குவதற்குப் பொறுப்பாக இருப்பதனை ஏற்றுக்கொள்வதாகவும் அறிவித்திருப்பதன் காரணமாக நிதியியல் கூற்றுக்கள் தற்போது இடம்பெற்றுவரும் அதே அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

தற்போது, இடம்பெற்றுவரும் அடிப்படையில் தொடர்வதற்கான கம்பனியின் இயலாற்றலும் கூட கணக்காய்வாளரின் அறிக்கைத் திகதிக்குப் பின்னரான ஆண்டுப் பகுதியில் கம்பனியின் எதிர்வுகூறப்பட்ட காசுப்பாய்ச்சலைப் பெற்றுக்கொள்வதன் மீதே தங்கியிருக்கும்.

ஏனைய சட்ட ரீதியான மற்றும் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் தேவைப்பாடுகள் மீதான அறிக்கை

3. இந்நிதியியல் கூற்றுக்கள் 2007ஆம் ஆண்டின் 07ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் பிரிவு 151(2) இன் தேவைப்பாடுகளுடன் இணங்குவதாக இருக்கிறது.

2012 மார்ச் 21

கொழும்பு

ஒப்பம்

பட்டயக் கணக்காளர்கள்