

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 அபிப்பிராயம்

வரையறுத்த ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் கம்பனியின் (கம்பனி) மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனியினதும் (தொகுதி) 2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த இலபம் அல்லது நட்டக் கூற்று, உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2024 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதுகின்ற எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன. இந்தக் கணக்காய்வினை மேற்கொள்வதற்கு பட்டயக்கணக்காய்வாளர் நிறுவனத்தின் உதவியைப் பெற்றுக்கொண்டேன்.

கம்பனி மற்றும் குழுவின் 2024 மார்ச் 31 உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க கம்பனி மற்றும் தொகுதியின் நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

அவ் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (எஸ்எல்ஏயூஎஸ்எஸ்) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். நியமங்களின் நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்விற்கான கீழான எனது பொறுப்புக்கள் எனது அறிக்கையில் கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள் பகுதியில் மேலும் விபரிக்கப்படுகின்றன. எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 விடயத்தினைச் சுட்டிக் காட்டல்

(அ) பொருண்மையான நிச்சயமற்றதன்மை

**தொடர்ந்து செல்லும் எண்ணக்கரு தொடர்பானது**

நான் நிதிக்கூற்றுக்களின் குறிப்பு 2.1.1 இல் கவனத்தை ஈர்க்கையில், தொகுதியானது 2024 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின்போது ஏற்பட்ட ரூபா 7,925.01 மில்லியன் தேறிய இலாபத்தை (2023- ரூபா 71,306.66 மில்லியன் நட்டம்) ரூபா 592,626.52 மில்லியன் (2023- ரூபா 599,605.96 மில்லியன்) திரண்ட நட்டத்துடன் ஒப்பிட்டு வெளிப்படுத்தியதுடன் அத்திகதியில், தொகுதியின் நடைமுறைப் பொறுப்புக்களானது அதனுடைய நடைமுறை சொத்துக்களை ரூபா 327,144.66 மில்லியனால் (2023 - ரூபா 418,568.67 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் அறிக்கையிடல் திகதியில் உள்ளவாறு மொத்தப் பொறுப்புக்களானது மொத்தச் சொத்துக்களை ரூபா 381,723.67 மில்லியனால் (2023- ரூபா 494,429.99 மில்லியன்) எதிர்மறையாக உள்ளது. மேலும், கம்பனியானது 2024 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின் போது ரூபா 3,870.86 மில்லியன் தேறிய இலபம் (2023- ரூபா 73,621.53 மில்லியன் நட்டம்) ரூபா 607,613.60 மில்லியனால் (2023- ரூபா 610,487.76 மில்லியன்) திரண்ட நட்டத்துடன் பதிவுசெய்திருந்ததுடன் அத்திகதியில் உள்ளவாறு கம்பனியினுடைய நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள் அதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூபா

344,130.60 மில்லியனாக (2023 – ரூபா 431,624.55 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் அறிக்கையிடல் திகதியில் உள்ளவாறு கம்பனியினுடைய மொத்த உரிமை மூலதனம் ரூபா 400,534.71 மில்லியன் (2023 –எதிர்மறை ரூபா. 509,174.88 மில்லியன்) எதிர்மறையாக உள்ளது.

குறிப்பு 2.1.1 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஏனைய விடயங்களுடன், இதுபோன்ற நிகழ்வுகளின் அல்லது நிபந்தனைகளின் இருக்கும் தன்மையானது பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மையொன்று இருப்பதைக் குறிக்கின்றது. இது தொகுதியின் / கம்பனியின் தற்போதைய தொடர்ந்தியங்கும் தொடரும் ஆற்றல் மீது குறிப்பிடத்தக்க சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தலாம்.

#### (ஆ) விமானங்களின் முன் விநியோக கொடுப்பனவுகள்

2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு விமானத்திற்குச் செலுத்தப்பட்ட ரூபா 5,774 மில்லியன் (USD 19.21 மில்லியன்) தொகையான முன் விநியோக கொடுப்பனவு தெடர்பில் நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்பு இலக்கம் 5 இல் கவனஞ்செலுத்தப்படுகின்றது. வழங்குனருடனான ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முரண்பாட்டினை தீர்க்கும் பொறிமுறையின் ஊடாக சேதங்களுடன் சேர்த்து மீட்டெடுப்பதற்கான கோரிக்கையை கம்பனி முன்வைத்துள்ளது.

எனது அபிப்பிரயமானது இந் விடயங்களின் அடிப்படையில் மாற்றஞ்செய்யப்பட்டுள்ளது.

#### 1.4 நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான முகாமைத்துவத்தினதும் அவ் ஆளுகைக்கு உட்பட்ட தரப்பினர்களினதும் பொறுப்புக்கள்

நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து சரியாகவும் நியாயமாகவும் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது, குழு தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவொன்றாக தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கான அதன் ஆற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவுடன் தொடர்புடைய விடயங்களை பொருத்தமானவாறு வெளிப்படுத்துதல் மற்றும் முகாமைத்துவமானது குழுவினை கலைப்பதற்கு கருதினால் அல்லது வேறு மாற்று வழி இல்லாவிட்டால் செயற்பாடுகளினை இடைநிறுத்த நடவடிக்கை எடுத்தால் தவிர தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு அடிப்படையினை பயன்படுத்துதல் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

கம்பனியின் நிதி அறிக்கையிடல் செயன்முறையை மேற்பார்வை செய்தல் அவ் ஆளுகைக்குட்பட்ட தரப்பினர்களின் பொறுப்பாக உள்ளது.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 16(1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கம்பனிகுழுவின் வருடாந்த மற்றும் காலாந்தியான நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரிக்கக்கூடியவாறு அதன் அனைத்து வருமானங்கள், செலவினங்கள், சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் புத்தகங்கள் மற்றும் பதிவேடுகளை முறையாக பேணுதல் வேண்டும்.

#### 1.5 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக ஏற்படக்கூடிய அனைத்துப் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்தும் நிதிக்கூற்றுக்கள் விடுபட்டுள்ளனவா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதும் எனது அபிப்பிரயத்தை உள்ளடக்குகின்ற கணக்காய்வாளர் அறிக்கை ஒன்றை வழங்குவதும் எனது குறிக்கோள்களாக உள்ளன. நியாயமான உறுதிப்பாடென்பது உறுதிப்பாட்டின் உயர் நிலையொன்றாக காணப்படுகின்ற போதிலும் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களிற்கு இணங்க மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கணக்காய்வில் பொருண்மையான பிறழ்கூற்றொன்று

காணப்படுகையில் அதனை எல்லா வேளையிலும் கண்டுபிடிக்கும் என்பதற்கு அது உத்தரவாதத்தினை வழங்குவதில்லை. பிறழ்கூற்றுக்களானவை மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக எழக்கூடுமென்பதுடன் அவற்றுள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பாவனையாளர்களால் மேற்கொள்ளப்படும் பொருளாதாரத் தீர்மானங்கள் மீது தனித்தனியாகவோ அல்லது கூட்டுமொத்தமாகவோ செல்வாக்குச் செலுத்தக்கூடுமென நியாயமாக எதிர்பார்க்கப்படுபவை பொருண்மையானவையாக கருத்திலெடுக்கப்படும்.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக, கணக்காய்வின் போது உயர்தொழில் தீர்ப்புக்களை நான் மேற்கொண்டு உயர்தொழில் ஐயப்பாட்டினையும் பேணுகின்றேன். அத்துடன்;

- மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களிற்கு ஏற்படக்கூடிய தவறான கூற்றுக்களின் பொருண்மையான ஆபத்துக்களை இனங்கண்டு மதிப்பீடு செய்தல், அந்த இடர்களை எதிர்கொள்ளக்கூடிய கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைத்துச் செயற்படுத்துதல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்குப் போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்ளுதல். மோசடியானது தவறான கூட்டிணைவு, தவறான ஆவணம் தயாரித்தல், வேண்டுமென்று விட்டுவிடுதல்கள், தவறான வெளிப்படுத்தல்கள் அல்லது உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டிலான எல்லை மீறல்களை உள்ளடக்குவதால் மோசடி மூலம் ஏற்படும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றொன்றைக் கண்டுபிடிக்காது விடுவதால் ஏற்படும் ஆபத்தானது தவறின் மூலமான விளைவொன்றைவிடக் கூடியதாகும்.
- சந்தர்ப்பங்களிற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைப்பதற்காக கணக்காய்வுடன் தொடர்புடைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான அறிவை பெற்றுக்கொள்வதற்காகவேயன்றி கம்பனியின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் செயற்திறன் மீது அபிப்பிராயமொன்றை தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல.
- பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தப்பாடுகளையும் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மற்றும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்புடைய வெளிப்படுத்தல்களினையும் மதிப்பீடு செய்தல்.
- பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு முகாமைத்துவத்தின் தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு பயன்பாட்டின் பொருத்தப்பாடுகள் தொடர்பிலும், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவிற்கு அமைய தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கு கம்பனிக்கு உள்ள ஆற்றல் தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்க ஐயப்பாட்டிற்கு காரணமாகவுள்ள நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகளுடன் தொடர்புடைய பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றதா என முடிவிற்குவருதல். பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றது என நான் முடிவுக்குவந்தால், அல்லது எனது அபிப்பிராயத்தினை மாற்றியமைப்பதற்கு அவ்வாறான வெளிப்படுத்தல்கள் போதியளவாக காணப்படாதிருக்கையில், நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள வெளிப்படுத்தல்களுடன் தொடர்புபட்டுள்ள எனது கணக்காய்வு அறிக்கையின் மீது கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும். எனது கணக்காய்வு அறிக்கைத் திகதி வரையிலும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகள் எனது முடிவுகளிற்கு அடிப்படையாகக் காணப்படுகின்றன. எவ்வாறாயினும், எதிர்கால நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகள் கம்பனியின் தொடர்ந்தியங்கும் நிலையினை இடைநிறுத்துவதற்கு காரணங்களாக அமையலாம்.
- வெளிப்படுத்தல்கள் அடங்கலாக நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தல், கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கங்களை மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நியாயமான சமர்ப்பித்தலினை நிறைவேற்றுவதற்கு அடிப்படையாகக் காணப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிகழ்வுகளை நிதிக்கூற்றுக்கள் பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனவா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

தேவையானவாறு எந்த நேரத்திலும் பின்வரும் விடயங்களை பரீட்சிப்பதற்கு சாத்தியமானதாக கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளது.

- கம்பனியின் செயற்பாடுகளை தொடர்ச்சியாக மதிப்பீடு செய்யக்கூடியவாறான தகவல்களை சமர்ப்பிக்கும் நோக்கில் அமைப்பு, முறைமைகள், நடைமுறைகள், ஏடுகள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் முறையாகவும் போதுமானதாகவும் வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தனவா என்பதுடன் அத்தகைய முறைமைகள், நடைமுறைகள், புத்தகங்கள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் ஆக்கபூர்வமான செயற்பாட்டில் உள்ளனவா என்பதும்,
- கம்பனியின் ஆளுகை சபையால் வழங்கப்பட்ட பொருத்தமான எழுத்துமுலமான சட்டம் அல்லது ஏனைய பொதுவான அல்லது விசேட பணிப்புரைகளுடன் கம்பனி இணங்கியிருந்ததா என்பதும்,
- கம்பனி அதன் அதிகாரங்கள், தொழிற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளின் பிரகாரம் செயற்பட்டிருந்ததா என்பதும், மற்றும்
- கம்பனியின் வளங்கள் கால வரையறைகளினுள்ளேயும் பொருத்தமான சட்டங்களிற்கிணங்கவும் சிக்கனமாகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தனவா என்பதும் ஆகும்.

## 1.6 நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரித்தல் மீதான கணக்காய்வு அவதானிப்புகள்

### 1.6.1 கணக்காய்விற்கு கிடைத்திருக்காத ஆவணச்சான்றுகள்

விடயம்	தொகை ரூபா	கிடைக்கப்பெற்றிருக்காத சான்று	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ) HSBC- கொங் 4,418,954 கோங் 111- 417531-001		வங்கி கூற்றுக்க மற்றும் மீ உறுதிப்படுத்தல்கள்	உடன்படுகின்றோம், கணக்கு முடிவுறுத்தல் நடைமுறை 2024 ஆகஸ்ட் 28 இல் பூர்த்தியாக்கப்பட்டது.	2024 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக கணக்காய்விற்கு வங்கி உறுதிப்படுத்தல் மிதிகள் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.
(ஆ) HSBC கொங் 111- 911,385 417531-002				

### 1.7 பெறவேண்டிய கணக்குகள்

கணக்காய்வு விடயம்	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு கம்பனியின் ரூபா 19,373.5 மில்லியன் தொகையான வியாபார கடன்பட்டோரில் ரூபா 1,410.3 மில்லியன் குறிப்பிடத் தக்களவு தொகை ஐந்து ஆண்டுகளிற்கு மேலாக நிலுவையாக இருந்தது. இது வரையறுத்த மிஷின் லங்கா (ரூபா 1,012.8 மில்லியன்), சனாதிபதி செயலகம் (ரூபா 113.6 மில்லியன்) மற்றும் வெளிநாட்டு உறவுகள் அமைச்சு (ரூபா 8.7 மில்லியன்) போன்று வரையறுத்த பாக்கிஸ்தான் சர்வதேச விமான நிலைய கூட்டுத்தாபனம் (ரூபா 58 மில்லியன்) என்பன உள்ளடங்கலாக அரசாங்க வருகையாளர்களிடமிருந்தான	வரையறுத்த மிஷின் லங்கா - ரூபா 1,013 மில்லியன் தற்போது அடுத்த நீதி மன்ற வழக்காலின் பதிவழித்தல் விவரில் பதிவழிக்கப்பட வேண்டிருந்தது.  • சனாதிபதி செயலகம் - ரூபா 113.6 மில்லியன்- சகல தொடர்புபட்ட தரப்பினருடன் தொடர்ச்சியான பின்தொடர் நடவடிக்கை செய்யப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அறவீடு வெற்றியளித்திருக்கவில்லை. அதனை தீர்ப்பளவு செய்வதற்கு	கம்பனியானது நிலுவை கணக்குகளை இனங்காண்பதற்கும் பின்தொடர் முயற்சிகளை முன்னுரிமையளிப்பதற்கும் வழமையான காலப் பகுப்பாய்வு நடாத்தப்பட வேண்டும்.

உதவு தொகைகளை உள்ளடக்கியிருந்தது. முகாமைத்துவ கருத்துரையின் பிரகாரம் பணிப்பாளர் சபை கூட்டுத்தானமானது வரையறுத்த பாக்கிஸ்தான் சர்வதேச விமான நிலைய கூட்டுத்தாபனம் மற்றும் வெளிநாட்டு உறவுகள் அமைச்சிடமிருந்து அறவிட வேண்டியிருந்த பெறவேண்டியவைகளை பதிவழிப்பதற்கு அனுமதித்திருந்தது.

பாதீட்டு ஒதுக்கீட்டிலிருந்து நிதிகளை வேண்டி திறைசெரி செயலாளரிடம் உதவி வேண்டியிருந்தது.

- வரையறுத்த பாக்கிஸ்தான் சர்வதேச விமான நிலைய கூட்டுத்தாபனம் ரூபா 63 மில்லியன் மற்றும் வெளிநாட்டு உறவுகள் அமைச்சு ரூபா 9 மில்லியன் என்பன பணிப்பாளர் சபையிடமிருந்து அனுமதி பெற்ற பின்னர் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

### 1.8 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் பேன்றவற்றுடன் ணங்காமை

சட்டங்கள், பிரமாணங்கள்	விதிகள்,	இணங்காமைகள்	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
போன்றவற்றுடனான தொடர்பு (அ) 2003 இன் 25 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டம் பிரிவு 4(3)		எவ்வொரு ஆகாய விமான செயற்பாட்டாளரும் தகுதியுள்ள அதிகாரிக்கு அந்நெரத்தில் பயணிகள் வரி செலுத்துவதற்கு தவறியமை இயல்பான உள்ளதான எண்ணியிருந்ததுடன் அதிகார சட்டத்தின் பிரகாரம் செலுத்த வேண்டிய மொத்த தொகை மீதான வட்டி கணிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. 2022 சனவரி 01 முதல் திசெம்பர் 31 வரையான காலப் பகுதியின் தாமத கொடுப்பனவிற்காக ரூபா 449.1 மில்லியன் தொகையான நிலுவை வட்டி மற்றும் பயணிகள் வரியாக செலுத்த வேண்டியுள்ள ரூபா 4,540 மில்லியன் மற்றும் 2023 சனவரி முதல் மார்ச் வரையான காலத்திற்கான அவற்றின் மீதான தாமத வட்டியாக பதியப்பட்ட ரூபா 122 மில்லியன் என்பன இன்று வரையும் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை	2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு நிலுவையாக இருக்கின்ற பயணிகள் வரி கொடுப்பனவு இ.ரூபா 10,382 மில்லியனாக உள்ளதுடன் 2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு பயணிகள் வரி தாமதக் கொடுப்பனவு வட்டி இ.ரூபா 1,556 மில்லியனாக உள்ளது.	கம்பனியானது சுற்றறிக்கையின் ஏற்பாடுகளை பின்பற்ற வேண்டும்.
		அதேபோல், பயணிகள் வரி பரிமாற்றத்திற்காக தவறான நாணயப் பரிமாற்ற வீதம் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் 2022 மார்ச் 01 முதல் யூலை 15 வரையான காலத்திற்காக ரூபா	SLA நிதி அமைச்சிற்கு அறிவித்திருந்ததுடன் தீர்ப்பனவு கொடுப்பனவு முறையை பின்பற்றியுள்ளது. SLA இரண்டு வாரங்களிற்கு ஒரு முறை இ.ரூபா 50 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் கம்பனியின் திரவத் தன்மை நிலையின் வீழ்ச்சி காரணமாக நிலுவை கொடுப்பனவுகளின் தீர்ப்பனவிற்கு இயலாதிருந்தது. SLA நிதி அமைச்சிற்கு அறிவித்திருந்ததுடன்	

496 மில்லியன் தொகையான பயணிகள் வரி செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் மேலதிக கொடுப்பனவு தொகை 2024 மார்ச் 31 வரையும் அறவிடப்படாமல் இருந்தது.

தீர்ப்பனவு கொடுப்பனவு முறையை பின்பற்றியுள்ளது

மிகைக் கொடுப்பனவு தொகையின் அறவீடு கலந்துரையாடப்பட்டு CAASL உடன் உடன்பட்டிருந்தது. CAASL ஆனது செலுத்த வேண்டிய தாமத வட்டி கொடுப்பனவிற்கு எதிராக அதே அளவினை சரிசெய்வதற்கு வேண்டியிருந்ததுடன் SLA ஆனது சாத்தியமானளவு வட்டி சரி செய்வதை பின்பற்றியது. தற்போது கலந்துரையாடல் செயற்பாட்டில் உள்ளது. எனவே, இதுவரை சரி செய்தல் தீர்மானிக்கப் பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) 2021 நவம்பர் 16 ஆந் திகதிய 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகளின் அரசுடமையாக்கப்பட்ட முயற்சிகளிற்கான கூட்டு ஆளுகை மீதான வழிகாட்டல் (i) பிரிவு 2.3

அமைச்சிற்காக தயாரிக்கப்பட்ட செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தில் தொடர்ச்சியான நிகழ்ச்சித் திட்டம் இனங்காணப் பட்டிருந்ததுடன் அந்த நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் கம்பனிக்காக தயாரிக்கப்பட்ட செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தில் இனங் காணப்பட்டிருக்கவில்லை.

கலண்டர் ஆண்டின் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட வேண்டிய அமைச்சால் வழங்கப்பட்ட வழிகாட்டல் பிரகாரம் 2023 இற்கான செயல் நடவடிக்கை திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படி 2022 திசெம்பர் 09 இல் 2023 ஆம் ஆண்டிற்கான செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தை நாங்கள் சமர்ப்பித்திருந்தோம்.

கம்பனியானது தொடர்ச்சியான நிகழ்ச்சித்திட்டங்களில் ஏதாவது இடையூறுகள் அல்லது இடைவெளிகள் இனங்காண்பதற்கு வெளிப்படுத்தவதற்கு அவர்களுடைய உரிய செயல் திட்டத்தில் விரிவான மீளாய்வு நடாத்தப்பட வேண்டும்.

மேலும், 2024 இலிருந்து NAO இன் வேண்டுகையுடன் இணங்க SLA ஆனது செயல் நடவடிக்கை திட்டத்திற்காக சபை

அனுமதி  
பெற்றிருந்ததுடன் 2024  
பூன் 26 இல் உரிய  
அமைச்சிற்கு பாதீட்டுடன்  
சேர்த்து  
சமர்ப்பித்திருந்தது.

(ii) பிரிவு 4.3 மற்றும்  
பின்னிணைப்பு 5 ஆபத்துக் குழு  
நியமிக்க வெண்டியிருந்ததுடன்  
வியாபார செயற்பாடுகள் மீதான  
தாக்கம் ஏற்பட முடியுமென  
ஆபத்தை இனங்கண்டு மதிப்பிடுவதற்கு  
காலாண்டு ரீதியாக செய்யப்பட  
வேண்டும். எவ்வாறாயினும்,  
2021 நவம்பர் முதல் 2024  
மார்ச் வரை நான்கு குழுக்  
கூட்டங்கள் மாத்திரம்  
நடாத்தப்பட்டிருந்தது.

சபை இராஜினா செய்தமை  
காரணமாக மற்றும் சபைக்கு  
புதிய உறுப்பினர் நியமிப்பதில்  
தாமதம் மற்றும் அதன் குறைபாடுகள்  
காரணமாக BRC இன்  
ஆரம்ப கூட்டம் நடாத்தல்  
தாமதப்பட்டிருந்தது.

கம்பனியானது பொது முயற்சிகள்  
சுற்றறிக்கையின் ஏற்பாடுகளை  
பின்பற்ற வேண்டும்.

(இ) 2021 நவம்பர் 16 ஆந்  
திகதிய 01/2021 ஆம்  
இலக்க பொது முயற்சிகளின்  
சுற்றறிக்கையில் அரசுடமையாக்கப்பட்ட  
முயற்சிகளிற்கான செயற்பாட்டு  
கைநூல் பிரிவு 2.3

சகல பிரதான செயற்பாட்டு  
கைநூல்களும் சுற்றறிக்கை  
பிரகாரம் குறைந்தது ஒவ்வொரு  
5 ஆண்டுகளிற்கு ஒரு தடவை  
மீளாய்வு செய்யப்பட்டு நாளது  
வரையாக்கப்பட வேண்டும்.  
கம்பனியின் 08 கைநூல் இந்த  
அறிக்கை திகதி வரை மீளாய்வு  
செய்யப்பட்டு நாளது  
வரையாக்கப்படவில்லை.

அந்த கைநூலின் மீளாய்வுகள்  
2024 இல் பூர்த்தியாக்கப்பட  
வேண்டியதுடன் தேவைப்படுமாயின்  
திருத்தங்கள் செய்யப்படும்.

கம்பனியானது பொது முயற்சிகள்  
சுற்றறிக்கையின் ஏற்பாடுகளை  
பின்பற்ற வேண்டும்.

## 1.9. பொதுவான IT கட்டுப்பாடுகள்

### கணக்காய்வு விடயம்

### முகாமைத்துவ கருத்துரை

### பரிந்துரை

(அ) கம்பனியானது “கூட்டுத் தகவல்  
பாதுகாப்பு செயற்பாட்டு நடைமுறை  
கைநூல் V3.0.3 இன்” 6.1.2.3 மற்றும்  
6.1.4.12 ஆம் பிரிவை மீறியதன்  
விளைவால் 2023 ஏப்ரல் 1 முதல்  
2024 மார்ச் 31 வரையான நிதியாண்டின்  
போது பயன்பாட்டாளர் சலுகை  
மீளாய்வு ஒன்றை மாத்திரம்  
செயற்படுத்தியிருந்தது.

உடன்படுகின்றோம்,  
1. கூட்டுத் தகவல் பாதுகாப்பு  
செயற்பாட்டு நடைமுறை  
கைநூல் V3.0.3.3 ஆனது ISO  
27001:2022 தொகுப்பு  
நகர்வுக்கு இணையான  
மீளாய்வின் கீழ் உள்ளதுடன்  
ISO கணக்காய்வு  
வெற்றிகரமாக பூர்த்தியாக்கப்பட்டிருந்தது.

கம்பனியானது போதிய  
அரசாங்க நடைமுறையை  
பேணுவதற்கு பயன்பாட்டாளர்  
கணக்கு கண்காணிப்பு  
நடைமுறை சலுகை  
தொடர்பான ஆவணம்  
“கூட்டுத் தகவல் பாதுகாப்பு  
செயற்பாட்டு நடைமுறை  
கைநூல் V3.0.3” இல்  
நிர்ணயிக்கப்பட்ட  
உட்பகுதியுடன் இணங்கி  
யொழுக்க வேண்டும்.

2. மேலும் ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் சலுகை நுழைவு முகாமைத்துவ தீர்வு விருத்தி தற்போது நடைமுறையில் உள்ளது.

(ஆ) கம்பனியானது வாழிகை இறுதி கட்டத்தில் (EOL) இருந்த ஆகாய வரிசை, தரவு அடிப்படை முகாமைத்துவ முறைமையின் FMIS தொகுதியை பயன்படுத்துகின்றது.

ஆகாய வரிவை (முகில்)  
உடன்படுகின்றோம்  
2024 நவம்பர் அளவில் நிரந்தரமான பிரச்சனையை திருத்த வேண்டுமென ஒரே கையெழுத்தில் புதிய முறைமைக்கு தற்போது முறைமை குறைக்கப்பட்டது.  
FMIS  
உடன்படுகின்றோம்  
2025 மார்ச் அளவில் ஆதரவளிக்கப்பட்ட வாக்கு DB ஐ பயன்படுத்துவதற்கு விண்ணப்பம் குழம்பியிருந்தது.

கம்பனியானது முறைமை இடையூறுகளை இயலுமானளவு குறைப்பதற்கு, செயலாற்றல் மற்றும் உற்பத்தியை தரமுயர்த்துவதற்கு மற்றும் வியாபார தொடர்ச்சியை உறுதிப்படுத்தவதற்கு உதவி புரிகின்றதென நவீன தளத்திற்கு மாற்றுகின்ற நவீன ஆதரவளிக்கப்பட்ட தொகுதி அல்லது கருத்திற் கொள்ளலிற்கு முகாமைத்துவ முறைமை தரவு அடிப்படையை தரமுயர்த்த வேண்டும்.

(இ) செயலிழந்த தரவு, கடைசி லொக்கின் தரவு மற்றும் பயன்பாட்டாளர் நிலை (செயல். செயலிழந்த) பொன்ற களத் தரவு கணக்காய்வின் பொது சேகரிக்கப்பட்டிருந்த விரைவான முறைமையின் முறைமை உருவாக்கிய பயன்பாட்டாளர் பட்டியலில் கைப்பற்றப் பட்டிருக்கவில்லை.

உடன்படுகின்றோம்  
• இருக்கின்ற விரைவான முறைமையில் உள்ளார்ந்த வரையறை உள்ளதுடன் ஆபத்து பதிவேட்டில் ஏற்கனவே எழுப்பப்பட்டிருந்தது.  
• இதன்படி, பயணிகள் வருமானத்தை விரைவாக்கல் ஏற்கனவே வேண்டப்பட்ட தகவல்கள் கிடைத்திருந்தும் 2023 யூன் 23 இல் இற்கு குறைப்புடன் தேவைக்கு அதிகமாக செய்யப்பட்டிருந்தது.  
• சரக்கு வருமானத்திற்கான விரவாக்கல் அவற்றில் இனங்காணப்பட்ட உள்ளார்ந்த பிரச்சனைகளை தீர்க்கும் புதிய முறைமைக்கு தற்போது மாற்றப்படுகின்றது.

கம்பனியானது முறைமையின் முரண்பாட்டை தவிர்க்க வேண்டும்.

செயலிழந்த தரவு கிடைக்காமை காணமாக முகாமைத்துவம் பயன்பாட்டாளர் கணக்கு செயலிழந்த நேரத்தை மெமையாய்வு செய்ய இயலாதிருந்தது.

(ஈ) எட்டு இராஜனாமா செய்த ஊழியர்கள் பயன்பாட்டாளர் கணக்கு 2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு எங்களுடைய மீளாய்வு நேரத்தில் ஆகாய வரிசை முறைமையிலிருந்து கால அடிப்படையில் செயலிழந்திருக்கவில்லை.

உடன்படுகின்றோம்  
இது இருக்கின்ற ஆகாய வரிசை முறைமையில் உள்ளார்ந்த வரையறை உள்ளதுடன் ஏற்கனவே ஆபத்து பதிவேட்டில் எழுப்பப்பட்டிருந்தது. ஆகாய வரிசையில் இனங்காணப்பட்ட கணக்குகள் செயலிழந்திருந்ததுடன் பயன்பாட்டாளர் நிலை செய்படுவதாக தோன்றி

இராஜனாமா செய்த ஊழியர்கள் பயன்பாட்டாளர் கணக்கு ஆகாய வரிசை முறைமையில் கால அடிப்படையில் செயலிழக்க செய்யப்பட வேண்டும்.



இருப்பினும் ஆகாய வரிசை உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. பயன்பாட்டாளர்கள் முறைமையில் லொக்கின் செய்ய முடியாதுள்ளதுடன் உரிய இராஜினாமா திகதிக்கு முன்னர் கணக்காளருடைய இரகசிய குறியீடு காலாவதியாகி இருந்தும் எந்தவொரு கொடுக்கல் வாங்கல்களையும் செயற்படுத்த முடியாதுள்ளது. (கணக்காய்வு குழு உரிய சான்றுகளை சமர்ப்பித்திருந்தது)

பிரச்சனையை நிரந்தரமாக தீர்க்கும் ஒரே தடவை வொக்கின்னை செயற்பாட்டு நெறிப்படுத்தல் அனுமதியுடன் புதிய முறைமைக்கு முறைமை தற்போது மாற்றமடைகின்றது.

அதேநேரம் கைநூல் பரிசோதனை மற்றும் பரிசோதனை தேவையான இணக்கப்பாடுகளுடன் செய்வதற்கு காலரீதியாக செய்யப்படும்.

(உ) தெரிவுசெய்யப்பட்ட மாதிரி செவ்வையின் பிரகாரம் ஆறு பயன்பாட்டாளர் கணக்கு “உத்தயோகததர் ID” மற்றும் “யூசர்நேம்” என்பவற்றின் அடிப்படையில் இரட்டிப்பாக இருந்ததுடன் AIMS முறைமையில் செயற்பாட்டில் இருந்தது.

உடன்படுகின்றோம் பயன்பாட்டாளர்கள் அந்த இரட்டை கணக்குகளை பயன்படுத்தியிருக்கவில்லை. இனங்கண்ட இரட்டை கணக்குகள் (21339, 16310 மற்றும் 19006) செயலிழக்கச் செய்யப்பட்டிருந்தது.

கம்பனியானது இரட்டை பயன்பாட்டாளர் கணக்குகள் செயலிழக்கப்பட்டிருந்ததென உறுதிப்படுத்துவதற்கு கால ரீதியான பயன்பாட்டாளர் நுழைவுகளை மீளாய்வு செய்யப்பட வேண்டும்.

(உ) கம்பனியானது நிதியாண்டின் போது விரைவான முறைமைக்காக பரீட்சிக்கப்படுகின்ற இடர் அறவீடு (DR) செயற்படவில்லை. இடர் அறவீடு இன்மையால் அறவீட்டு நடைமுறை, கணிசமானளவு தரவு இழப்பு, அதிகரிக்கப்பட்ட வேலையன்மை, பிரமாண இணக்கமின்மை, நன்மதிப்பு சேதம் மற்றும் தவறான வள ஒதுக்கீடு என்பன பொருத்தமற்றதாக இருக்கும். மேலும், உள்ளபடியான இடர்/ இடையூறுகளின் விளைவால் அறவீட்டு நடைமுறை தவறாக இருக்குமென சாத்தியமுள்ளது.

உடன்படவில்லை. RAPID தற்போது மாற்றப்பட்டுள்ளது. இதன்படி, ஏற்கனவே இறுதி நிதியாண்டிற்குள் பயணிகள் வருமானத்தை RAPID ஆனது ஏற்கனவே மாற்றியிருந்தது. தற்போது சரக்கு வருமான முறை குறைக்கப்படுகின்றன.

கம்பனியானது அதன் வினைத்திறனான அறவீட்டு செயற்பாடுகளை மதிப்பிடுவதற்கும் ஏதாவது சாத்தியமானளவு நலிவுகளை இனங்காண்பதற்கும் விரைவான முறைமைக்காக இடர் அறவீட்டு (DR) பரீட்சித்தல் ஊடாக உடனடியாக நடாத்தப்பட வேண்டும்.

இதன்படி, முறைமை இடர் அறவீட்டில் உள்ளடக்கப் படுகின்றது.

## 2. நிதி மீளாய்வு

### 2.1 நிதி விளைவுகள்

மீளாய்வாண்டிற்கான செயற்பாட்டு விளைவுகள் ரூபா 7,925 மில்லியன் இலாபமொன்றாக இருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டின் நட்டம் ரூபா 71,307 மில்லியனாக இருந்தது. ஆகவே நிதி விளைவுகளில் ரூபா 79,232 மில்லியன் தொகையான முன்னேற்றமொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. விமான இறங்குதுறை மற்றும் ஏனைய சேவைகள், தீர்வையற்ற, பட்டியலிடப்படாத சேவைகள் மற்றும் விமான தன்பண்ட வருமானம் என்பன ரூபா 7,801 மில்லியனால் அதிகரித்திருந்ததுடன் விமான எரிபொருள் கிரயம், தேறிய நிதிக் கிரயம் மற்றும் நாணயமாற்று நட்டங்கள் என்பன முறையே ரூபா 40,440 மில்லியன், ரூபா 78,721 மில்லியன் மற்றும் 26,692 மில்லியனால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தமை என்பன இம் முன்னேற்றத்திற்கான பிரதான காரணங்களாகும்.

### 2.2. முக்கிய வருமான செலவின விடயங்களின் போக்கு தொடர்பான பகுப்பாய்வு

வருமானம்	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	முன்னேற்றம் / (வீழ்ச்சி) 2022/23- 2023/24	
	ரூபா மில்	ரூபா மில்	ரூபா மில்	ரூபா மில்	ரூபா மில்	ரூபா மில்	சதவீதம் (%)
பயணிகள், சரக்கு, மிகை பாக் மற்றும் தபால்.	309,991	347,671	123,376	43,979	164,744	(37,680)	11
விமான இறங்குதுறை, தீர்வையற்ற கடை, பட்டியலிடப்படாத தேவை மற்றும் விமான கற்றரிங்	29,600	21,799	10,926	6,950	18,788	7,801	36
ஏனைய வருமானம் மற்றும் இலாபம்	1,486	3,758	613	17,062	1,352	(2,272)	60
<b>செலவினம்</b>						<b>அதிகரிப்பு / (வீழ்ச்சி)</b>	
விமான எரிபொருள் கிரயம்	115,119	155,559	42,759	10,569	55,328	(40,440)	26
ஊழியர் கிரயம்	32,261	26,553	17,416	17,112	22,903	5,708	22
விமான நிலை நுழைவு மற்றும் பயணிகள் செலவினம்	39,187	40,761	17,753	7,308	25,277	(1,574)	4
விமான பராமரிப்பு மற்றும் மேந்தலைக் கிரயம்	40,359	39,300	23,088	13,695	22,820	1,059	2
பெறுமானதேய்வு / திரட்டல்	14,138	15,153	14,656	16,745	19,392	(1,015)	7

குறுகியகால விமானம் மற்றும் விமான உட்பாகங்கள் மீதான வாடகை	10,723	504	44	2,265	1,394	10,219	2,028
விற்பனை சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விளம்பரச் செலவினம்	22,082	24,643	7,250	2,065	14,550	(2,561)	10
குழச் செலவினம்	9,701	7,661	3,231	1,680	6,557	2,040	27
ஏனைய செயற்பாட்டுச் செலவினம்	17,786	16,822	7,026	4,671	15,209	964	6
நாணயமாற்று இலாபம் / (நட்டம்)	1,943	(24,749)	(34,730)	(6,339)	(5,270)	(26,692)	108
Neo என்சின்கள் மீதான பட்டியலிடப்படாத திருத்தச் செலவினம்	11,572	2,899	0	0	0	8,673	299
தேறிய கிரயம்	9,847	88,568	130,120	35,302	40,289	(78,721)	89
உடன்படிக்கை மீறியமை மீதான தண்டப்பணம்	11,837	0	0	0	0	11,837	முடிவின்மை

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- (அ) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் பயணிகள், சரக்கு, மிகை வாக்கேச் மற்றும் தபால் வருமானம் மற்றும் ஏனைய வருமானம் மற்றும் இலாபம் என்பன முறையே ரூபா 37,680 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 2,272 மில்லியனாலும் 11 சதவீதம் மற்றும் 60 சதவீதமாக அதிகரித்திருந்தது.
- (ஆ) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் ஊழியர் கிரயம், குறுகியகால குத்தகை வீமானம் மீதான வாடகை, என்சின் உட்பாகங்கள் மற்றும் பணிக் குழு செலவினம் என்பன முறையே ரூபா 5,708 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 10,219 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 2,040 மில்லியனாலும் 22 சதவீதம், 2028 சதவீதம் மற்றும் 27 சதவீதமாக அதிகரித்திருந்தது.
- (இ) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் நியோ என்சின்களின் பட்டியலிடப்படாத திருத்த கிரயம் ரூபா 8,672 மில்லியனால் அதாவது 299 சதவீதமாக அதிகரித்திருந்தது. மேலும் முன்னைய ஆண்டு மீளகுறிப்பிடப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான வருமானக் கூற்றிற்கு ரூபா 2,899 மில்லியன் வரவு வைக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) கம்பனியானது யு350 விமானத்திற்கான என்சின் தொடர்பில் கைச்சாத்திடப்பட்ட உடன்படிக்கையை மீறியமையால் தண்டக் கட்டணங்களிற்காக ரூபா 11,837 மில்லியன் ஏற்பாடு செய்திருந்தது.

### 2.3 விகித பகுப்பாய்வு

	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கான நடைமுறை சொத்துக்கள் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	0.15	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18
வருமானத்திற்கான தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) சதவீதம்.	1.16	(20.16)	(125.15)	(89)	(26)	(24)
வருமானத்தில் அதிகரிப்பு / (குறைவு) சதவீதம்	(6.64)	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- (அ) கம்பனியின் நடைமுறை பொறுப்புக்களிற்கான நடைமுறைச் சொத்துக்கள் 2018/19 இல் 0.18 ஆக இருந்ததுடன் இது 2022/23 வரை 0.13 இற்கு படிப்படியாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும், மீளாய்வாண்டில் 0.15 இற்கு அதிகரித்திருந்தது. இந்த முன்னேற்றம் இருப்பினும் கம்பனிக்கான தொழிற்படு மூலதன நிலையை குறிக்கின்ற வீதங்கள் குறைவாக இருக்கின்றன.
- (ஆ) கம்பனியினுடைய தேறிய நட்டம். வருமானத்தின் சதவீதமாக மீளாய்வாண்டில் 105.25 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும், அதே காலப்பகுதியில் 6.64 சதவீதத்தால் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வருமானத்தில் குறிப்பிடத்தக்களவு வீழ்ச்சி காரணமாக இந்த முன்னேற்றம் ஆரம்பமாக இருந்தது என குறிப்பிடுவதற்கு முக்கியத்துவம் இருந்தது.

### 3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

#### 3.1 முகாமைத்துவ திறமையினங்கள்

கணக்காய்வு விடயம்	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ) விமான நிறுவனமானது 2022/23 நிதி ஆண்டின் போது விமான தாமதங்கள் மற்றும் இடையூறுகள் காரணமாக ஐ.அ.டொலர் 784,000 கிரயத்தில் ஏற்பட்டது. 2022 ஏப்ரல் 01 இலிருந்து 2023 செப்டெம்பர் 30 வரையான காலத்தின் போது 548 விமானங்கள் 03 முதல் 56 மணித்தியாலங்கள் வரையான தாமதங்கள் இருந்தது. கால அடிப்படையில் மீளமைப்பை பெறுவதற்கான இயலுமை நியோ என்சின் திருத்தப்படாமை காரணமாக விமான தரையிறக்கல், உட்பாகங்கள் பெறுவதற்கு	கீழே வரையறுக்கப்படாத ஆனால் உள்ளடக்கப்படுகின்ற பிரச்சனைகளை தெரியப் படுத்தவதற்கு முன் பலமுறை தொடர்ச்சியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. • நாட்டிற்கு கிடைக்க வேண்டிய தாமதப்பட்டிருந்த மீளமைத்த விமானங்கள் மற்றும் பொருளாதார நிலைமை கண்டுபிடித்தல். எவ்வாறாயினும், மூன்று அகல அமைப்பு விமானம் 2024 கடைசியில் மற்றும் 2025 இன் முதலாவது	விமானம் அதன் செயற்பாடுகளின் விரிவான மீளாய்வு நடாத்தப்பட வேண்டியதுடன் அடிக்கடி விமான தாமதங்கள் மற்றும் இடையூறுகளை நிகழ்தமையால் பாதையை இனங்கண்டு தெரியப்படுத்தவதற்கு தொடர்ச்சியாக வழங்க வேண்டும்.

நீண்டகாலம் எடுத்தமை மற்றும் கம்பனியின் காசுப்பாய்ச்சல் நிலை என்பன தாமதங்களிற்கான பிரதான காரணமாக இனங்காணப்பட்டது.

அரையாண்டில் வழங்குவதற்காக வளப்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

- நியோ என்சின் திருத்தவதற்காக இலவச கட்டண என்சின் உபபாகங்கள் பெறப்பட்டதுடன் உற்பத்தி உதவி பெறப்பட்டது.
- விமான பட்டியலை மீளாய்வு செய்தலும் வேண்டப்பட்ட முன்னரான திருத்தங்களை செய்தலும்.
- தெரிவு செய்யப்பட்ட நிலையங்களில் தொகுப்பு காலம் அதிகரித்தமை.
- சந்தர்ப்பமளிக்கும் வழியில் பராமரிப்பிற்காக ஒழுங்கற்ற காலப்பகுதி வழங்கலும் குறைவான பயணிகள் மாற்றத்திற்கான விமானம் நிறுத்தி வைத்தலை தவிர்த்தலும்.

(ஆ) வரையறுத்த ஸ்ரீ லங்கன் விமானத்தின் தேவைப்பட்ட மதிப்பீட்டு பிரகாரம், (SLAL) 27 வேண்டப்பட்டிருந்தது அதேநேரம் 2024 ஏப்ரல் 20 இல் உள்ளவாறு தற்போதைய அணி 21 விமானங்கள் மாத்திரமே கொண்டுள்ளது. அந்த ஒன்பது விமானங்கள் பல்வேறு தடவைகளில் பழுதடைந்திருந்தன. எயார்லைன் 2023 இலிருந்து அந்த பழுதடைந்த விமானங்களிற்காக ரூபா 6,404.76 மில்லியன் மொத்தமான குத்தகை வாடகை செலுத்தியிருந்தது. மேலும், என்சின்களிற்கான திருத்த கிரயம் காசுப் பிரச்சனையால் ஆரம்ப மதிப்பீட்டை விஞ்சியிருந்ததுடன் மேலும் சேவைக்கு திரும்புவதில் தாமதம் அல்லது பழுதடைந்தவையின் திருத்தம் தாமதமடைந்தது.

ஓக்தோபரில் பௌதீகம் மற்றும் செயற்பாட்டு அணி முறையே 22 மற்றும் 18 விமானங்களை கொண்டுள்ளது. 3 அகல விமானங்களை அறிமுகப்படுத்தும் நொக்கில் 2 உடன்படிக்கைகளில் ஒன்று LOI குத்தகையாளருடன் முடிவு செய்திருந்தது. ஒரு விமான அறிமுகப்படுத்தல் 2024 இல் எதிர்பார்க்கப்பட்டதுடன் ஏனைய இரண்டும் 2025 இன் முதலாவது அரையாண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

ஆறு A320/321 வானூர்திகளில் முன்று நீபூயோ விமானங்கள் பழுதடைந்திருந்ததுடன் என்சின் திருத்தங்கள் பூர்த்தியாக்க காத்திருக்க தவறிய என்சின் காரணமாக நீண்ட கால பற்றாக்குறை இடம்பெற்றது. இது உலகளாவிய பிரச்சனையாக உள்ளதுடன் தற்போது உலகளவில் நூற்றுக்கணக்கான விமானங்கள் தரித்திருந்தது.

SLAL அதன் படையணி குறைப்பை தெரியப்படுத்தவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியதுடன் விமானம் திருத்தங்களை செய்வதன் மூலம் ஒன்பது பயன்படுத்த முடியாதவற்றின் சேவையை திரும்ப பெறுவதற்கு முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டும். மேலும், SLAL என்சின் திருத்த கிரயங்களுடன் இணைந்து காசுப் பாய்ச்சல் ஆபத்தை குறைப்பதற்கு வழங்குநருடனான நிபந்தனைபடி திருத்தப்பட்ட கொடுப்பனவுகளை பேரம்பேசுவதற்கு வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

CFM என்சின்  
 உற்பத்தியாளர்கள், என்சின்  
 திருத்த கடைகள் மற்றும்  
 சாத்தியமானவு குறுகிய  
 காலத்தில் விமான  
 செயற்பாட்டை உறுதி  
 செய்வதற்கு நிதியளிப்பை  
 பெறுவதற்கு விமான  
 குத்தகையாளர்கள்  
 என்போருடன் கலந்துரையாடல்  
 நடைபெறுகின்றன. மேலும்,  
 சட்ட மா அதிபர் திணைக்களம்  
 மற்றும் வெளிநாட்டுச் சட்டச்  
 சபை என்பவற்றின்  
 ஆலோசனை அடிப்படையில்  
 BOD அனுமதியுடன் வர்த்தக  
 தீர்ப்பளவு ஒன்றிற்காக CFM  
 உடன் உடன்படிக்கை  
 கைச்சாத்திட்டது.

இதன்படி, ஒரு நெயோ  
 விமானம் இரண்டு திருத்தப்பட்ட  
 என்சின்களுடன் நவம்பர்  
 அளவில் செயற்பட  
 வேண்டுமென திட்டமிடப்  
 பட்டதுடன் அடுத்த நெயோ  
 ஆண்டு இறுதியில் செயற்பட  
 வேண்டும். ஒரு A330-300  
 விமானம் ஒழுங்கான திட்டமிட்ட  
 பராமரிப்பு பரிசோதனை  
 களிற்காக தரித்துள்ளதுடன் 24  
 ஒக்தோபர் இறுதியில் செயற்பட  
 வேண்டுமென  
 எதிர்பார்க்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) ஸ்ரீ லங்கன் எயாலைன்ஸ் A350  
 விமானத்திற்கான என்சின்  
 பராமரிப்பிற்காக றோல் றோயிஸ்  
 உடன் 2015 இல்  
 கைச்சாத்திட்டிருந்த ஒப்பந்த  
 உடன்படிக்கை மீறியமையால்  
 குறிப்பிடத்தக்களவு தண்டப்ப  
 ணத்திற்கு முகம் கொடுத்தது.  
 எயாலைன்ஸ் A350  
 விமானத்திற்கான என்சின்  
 தொடர்பில் உடன்படிக்கை  
 நிபந்தனையை மீறியிருந்தது. இதன்  
 விளைவால் றோல் றோயிஸ்  
 வியாபார நட்டங்களிற்காக  
 கோரிக்கையை கோரியிருந்தது.  
 2024 சனவரி 25 ஆந் திகதிய  
 பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தில்  
 இந்த மீறலின் நிதி தாக்கத்தை  
 மேலவதற்கு ஏற்பாடு தாபிப்பதை

SLA ஆனது A350  
 விமானத்திற்கான என்சின்  
 பராமரிப்பிற்காக றோல்  
 றோயிஸ் (RR) உடன்  
 உடன்படிக்கை  
 கைச்சாத்திட்டிருந்தது. (3  
 குத்தகைக்கு விடப்பட்டவை  
 மற்றும் 4 நேரடி கொள்வனவு)  
 எவ்வாறாயினும், SLA ஆனது  
 அந்த விமான உடன்படிக்கை  
 மற்றும் அதற்கான  
 சாத்தியமானளவு தீர்ப்பளவு  
 மீறுகையில் எடுக்கப்  
 பட்டிருக்காமையால் A350  
 விமானத்திற்கான என்சின்  
 பராமரிப்பிற்காக புதிய  
 உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்  
 பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும்,

SLAL ஆனது  
 சாத்தியமானளவு  
 ஆபத்துக்களை  
 இனங்கண்டு குறைப்பதற்கு  
 றோல் றோயிஸ்  
 உள்ளடங்க சகல  
 வழங்குநர்களுடன் அதன்  
 ஒப்பந்த கடமைகளின்  
 விரிவான மீளாய்வை  
 நடாத்தப்பட வேண்டும்.

அனுமதித்தது. அதன்பின்னர், கம்பனியானது அட்டுறு வட்டி உள்ளடங்க றோல் றோயிஸ் உடன் உடன்படிக்கை மீறல் கிரயத்தை வெளிப்படுத்தல் மீளாய்வாண்டிற்கான அதன் நிதிக்கூற்றில் ரூபா 11,837.12 மில்லியன் கட்டணத்தை (ஐ.அ.டொலர் 33 மில்லியனிற்கு சமமானது) பதிந்திருந்தது.

கோவிட் நோய் தொற்றின் பொது தரித்திருந்த ஒரு விமானம் குத்தகையாளருக்கு திருப்பியனுப்பப்பட்டதுடன் (2 என்சின்கள்) ஒரு விமானம் முழுவதும் பழுதுபார்க்காமல் திருப்பப்பட்டிருந்தது. இதன்படி, RR ஆனது இதற்கான மற்றும் 4 நேரடி விமான கொள்வனவிற்காக சுதந்திரப்படுத்தல் சேதங்கள் உள்ளது.

(ஈ) றீ லங்கள் எயாலைன்ஸ் A350 நெயோ விமானத்தின் பணியை பாதிக்கின்ற பரந்த என்சின் பழுதுகள் காரணமாக குறிப்பிடத்தக்களவு செயற்பாட்டு சவால்களிற்கு முகம் கொடுத்தது. கம்பனியானது 13 CFM LEAP என்சின்களுடன் ஆயுதப்படுத்திய ஆறு விமானங்களை செயற்படுத்துகின்றது. உலகளாவிய என்சின் பிரச்சனைகள் காரணமாக 11 விமானங்கள் தற்போது செயற்பாடற்று இருந்தது. பணிப்பாளர் சபை இருக்கின்ற குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் அந்த என்சின்களின் திருத்தங்களிற்கு எயார்லைனுடைய கடமையை ஒப்புக் கொண்டிருந்ததுடன் 2023/24 ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களில் அவர்களுடைய உள்ளடக்கம் கட்டயமானதாகும். ஏன் அந்த என்சின்கள் பழுதடைந்ததை என இன்ங்கண்டு அந்நேரத்தில் அறிந்த ஆபத்து இருப்பினும் அந்தகைய என்சின்களிற்காக எயார்லைன் எடுத்தக் கொண்டிருந்தது தெளிவுபடுத்துவதற்கு கணக்காய்வுச் சான்றுகள் எதுவும் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் கம்பனியானது 2024 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு வியாபார செலுத்த வேண்டியவையாக ரூபா 14,795.36 மில்லியன் பதிவுசெய்திருந்தது. அத்தொகையில் ரூபா 11,572.39 மில்லியன் தற்போதைய ஆண்டில் ஏற்பட்டது. அதேநேரம், முன்னைய நிதிக் காலப்பகுதியிலிருந்து ரூபா 6,185.70 மில்லியன் மீள உரைக்கப்பட்டது.

11 பழுதடைந்த என்சின்களில் 2 திருத்தி பெறப்பட்டதுடன் தற்போது 6 என்சின்கள் ஏறத்தாழ MROs பூர்த்தியாக்கல் நிலையில் உள்ளது.

மதிப்பிடப்பட்ட நிதி தாக்கம் திருத்தங்கள் தொடங்கப் பட்டிருப்பினும் கண்டுபிடிப்புகளின் அடிப்படையில் குறிப்பிடத் தக்களவு அதிகரித்திருந்தது. இதன்படி வேண்டப்பட்ட ஏற்பாடுகள் CFM இடமிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட உற்பத்தியாளர் ஆதரவின் சிறந்த தேறிய பொறியியல் முகாமைத்துவ மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் செய்யப் பட்டிருந்தது. மேலும், சட்ட மா அதிபர் திணைக்களம் மற்றும் வெளிநாட்டுச் சட்டச் சபை என்பவற்றின் ஆலோசனை அடிப்படையில் BOD அனுமதியுடன் வர்த்தக தீர்ப்பளவு ஒன்றிற்காக CFM உடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டது.

உடன்படவில்லை. இந்த மீதி விமான மீளமைப்பு கிடைக்காமையால் இருக்கின்ற விமான குத்தகையின் குறுகிய கால நீடிப்பின் விளைவால் ரூபா 6.3 பில்லியன் விமான குத்தகை கிரயம் மற்றும் இ.ரூபா 2.4 பில்லியன் என்பவற்றினை உள்ளடக்கின்றது. ரூபா இ.ரூபா 2.4

கம்பனியானது பராமரிப்பு செயற்பாட்டு பணிகள், என்சின் தரம் மற்றும் வெளிவாரத் துறைக் மற்றும் சாத்தியமானளவு ஆபத்துக்களை இனங்கண்டு குறைப்பதற்கு எயார்லைனுடைய என்சின் வழங்குநர்கள் மற்றும் உற்பத்தியாளர் தெரிவிற்கான ஆபத்து மதிப்பீட்டு செயற்பாடுகள் என்பன உள்ளடங்கலாக என்சின் பழுதுகளின் சேதங்களின் விரிவான விசாரணைகள் நடாத்தப்பட வேண்டும்.

மேலும், எயார்லைன்சினுடைய  
குறுகிய கால குத்தகை  
வாடகைகள் மற்றும் என்சின்  
உட்பாகங்கள் முன்னைய  
அண்டுடன் ஒப்பிடும் பொது ரூபா  
10,219 மில்லியனால்  
அதிகரித்திருந்தது. குத்தகை  
கிரயத்தில் எழுந்த இந்த  
கணிசமான அதிகரிப்பு என்சின்  
பழுதுகளால் விதிக்கப்பட்ட நிதிப்  
சுமையை சுட்டிக்காட்டுகின்றது.

பில்லியனானது A350 நெயோ  
விமானத்தின் றோல் றோயிஸ்  
இற்காக பிரதானமாக இருந்த  
குறுகிய கால என்சின்  
குத்தகை தொடர்புபட்டது.