

## இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை – 2015

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக் கம்பனிகளினதும் 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளையும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களின் பொழிப்புக்களையும் உள்ளடக்கிய 2015 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான திரட்டிய நிதிக்கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரசட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரசட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவு என்பவற்றுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரசட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபையின் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன.

### 1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

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

### 1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் நிதிக்கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். என்னால் உயர் கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ISSAI 1000-1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வின் நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்க நெறி வேண்டுகளுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ்கூற்றுக்கள் அற்றன என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் கணக்காய்வு திட்டமிடப்பட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகளையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான நடைமுறைகள் கணக்காய்வில் உள்ளடங்கும். மோசடி அல்லது தவறுகள் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களில் ஏற்படக்கூடிய போதியளவு தவறான கூற்றுக்களை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்தில் கொள்கின்றாரேயன்றி அதிகாரசபையின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் விளைத்திறனின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காகவல்ல. முகாமைத்துவத்தினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்தச் சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது. கணக்காய்வு நோக்கெல்லையையும் அளவையும் தீர்மானிப்பதற்கு 1971 ஆம் ஆண்டின் 38 ஆம் இலக்க நிதியதிகாரச் சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவினது (3) மற்றும் (4) ஆம் உப பிரிவுகள் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு தற்றுணிவு அதிகாரத்தை வழங்குகின்றன.

எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக் கொண்டேன் என நான் நம்புகிறேன்.

#### 1.4 துணை மற்றும் இணைக் கம்பனிகள்

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாக இரண்டு துணைக்கம்பனிகளாக வரையறுக்கப்பட்ட ஜய கொள்கலன் கையாளல் கம்பனியும், வரையறுக்கப்பட்ட மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவ சேவைக் (தனியார்) கம்பனியும் இணைக்கம்பனியாக வரையறுக்கப்பட்ட துறைமுக முகாமைத்துவ சேவை மற்றும் ஆலோசனைச் சேவைக் கம்பனியும் காணப்பட்டது. அவற்றின் உரித்து முறையே துணைக் கம்பனியில் 100 சதவீதமும் இணைக் கம்பனியில் 39.97 சதவீதமும் ஆகக் காணப்பட்டன. இம்மூன்று கம்பனிகளினதும் கணக்காய்வினை பிரசித்த கணக்காளர் தொழிற்துறையில் ஈடுபட்டுள்ள மூன்று பட்டயக் கணக்காய்வுக் கம்பனிகளால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

#### 1.5 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் அடிப்படையில் எனது அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாகக் கருதுகின்றது.

### 2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

#### 2.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - தொகுதி

இந்த அறிக்கையின் 2.2.1 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக் கம்பனிகளினதும் 2015 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க கூட்டிணைக்கப்பட்ட ஒன்றிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

#### முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - அதிகாரசபை

இந்த அறிக்கையின் 2.2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் 2015 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

#### 2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

##### 2.2.1 தொகுதியின் நிதிக்கூற்றுக்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2015 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு துறைமுக அதிகாரசபை 100 சதவீத பங்கு உரித்தைக் கொண்ட துணைக்கம்பனியொன்றான மாகம்புற துறைமுகங்கள் முகாமைத்துவ (தனியார்) கம்பனியின் மீளாய்வாண்டின் நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு முனைப்பழியுள்ளதாகக் கருதுகின்றது. மாகம்புற துறைமுகங்கள் முகாமைத்துவ நிறுவகத்தினைக் கணக்காய்வு செய்த தனியார் கணக்காய்வுக் கம்பனியின் முனைப்பழியாக்கப்பட்ட கணக்காய்வுப் பந்தியின் பிரகாரம் தயாரிக்கப்பட்டது.

- (i) நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த அறவீடுகள் நிச்சயமற்ற ரூபா 28.4 மில்லியனான பெறவேண்டிய டக் படகிற்கான இழப்பீடு (Tug Claim Receivables) மீதி மூன்றாம் தரப்பினர் மீதி உறுதிப்படுத்துவதன் மூலம் உறுதிப்படுத்தாமலும் எதிர்காலத்தில் இடம்பெறக்கூடிய நட்டத்திற்காக நிதிக்கூற்றுக்களில் நிதிஏற்பாடும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ii) பணிப்பாளர் சபை அனுமதியின்றி கப்பல் எண்ணைய் செயற்பாடு நடவடிக்கைகள் (Bunkering Operation) இடைநிறுத்தப்பட்டிருந்தமை.
- (iii) மீளாய்வாண்டின் போது கம்பனி ரூபா 450 மில்லியனான தேறிய நட்டமொன்று அடைந்திருந்தமையால் 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு திரட்டிய நட்டம் ரூபா 1,426 மில்லியன் மற்றும் கம்பனியின் நடைமுறைச் சொத்துக்களை விஞ்சிய நடைமுறைப் பொறுப்புக்களின் அளவு ரூபா 1,372 மில்லியனாக இருந்தமையால் 2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிச் சட்டத்தின் 220(1) பிரிவின் பிரகாரம் கடுமையான மூலதன பற்றாக்குறைக்கு முகங்கொடுத்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. ஆதலால் கம்பனி தொடர்ச்சியாக செயற்படுவதில் நிச்சயமற்ற நிலைமையொன்று காணப்பட்டமை

(ஆ) அதிகாரசபையின் திரட்டிய நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது தொகுதிக்குரிய துணைக்கம்பனியான ஐய கொள்கலன் கையாளல் கம்பனியினதும், மாகம்புற துறைமுகங்கள் முகாமைத்துவ மற்றும் மதியுரை சேவைகள் கம்பனியினதும் கணக்காய்வு செய்யப்படாத நிதிக்கூற்றுக்கள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தன.

## 2.2.2 அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்கள்

### 2.2.2.1 இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமம் (SLFRS) 07

பொறுப்புக்களுக்காக பிணை வைக்கப்பட்டுள்ள நிதிச் சொத்துக்களின் முகப் பெறுமதி வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும், இரண்டு செயற்திட்டங்களின் நிதியிடல் மற்றும் உபகரணங்கள் கொள்வனவிற்காக அரச வங்கியொன்றிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்ட 163.4 மில்லியன் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் கடனுக்காக பிணை வைப்பொன்றாக (Bank Gurantee) வைக்கப்பட்டிருந்த ரூபா 2,542.9 மில்லியனான நிலையான வைப்புக்கள் மற்றும் 2009/2010 ஆம் ஆண்டிற்காக வரி முறையீட்டு ஆணைக்குழுவின்கு செலுத்த வேண்டிய ரூபா 285 மில்லியனுக்காக ரூபா 315 மில்லியன் பெறுமதியான நிலையான வைப்புக்களுக்குரிய கடப்பாடுகள், நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்க வில்லை.

### 2.2.2.2 இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

#### (அ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம் 02

பாவனைக்கு எடுக்கப்பட முடியாத இருப்புக்கள் இனங்காணப்பட்டு மீளாய்வாண்டின் செலவினமாக பதிவழிப்பதற்குப் பதிலாக அதிகாரசபையால் அதன் கிரயம் இறுதி இருப்பில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

#### (ஆ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம் 16

நியமத்தின் பிரகாரம் மற்றும் துறைமுக அதிகாரசபையின் ஆதனங்கள், பொறிகள், மற்றும் உபகரணங்கள் என்பன பெறுமானத்தேய்வு கொள்கையின் பிரகாரம் சொத்துக்களின் பொருளாதார நலன் பயன்படுத்தப்படும் வீதத்தின் பிரகாரம் பெறுமானத்தேய்வு செய்யப்பட வேண்டிய போதிலும் ரூபா 445 மில்லியன்

பெறுமதியான சொத்துக்களுக்குரிய கையளிக்கப்பட்ட திகதிகளைக் கருத்திற் கொள்ளாமல் பெறுமானத்தேய்வு கணக்கீடு செய்யப்பட்ட காரணத்தினால் நடப்பாண்டில் பெறுமானத்தேய்வு ரூபா 77 மில்லியன் கூடுதலாக நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

**(இ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம் 24**

தொடர்புடைய தரப்பினருடன் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற சகல கொடுக்கல் வாங்கல்கள் வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும், துணைக்கம்பனியுடன் அதிகாரசபையால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ரூபா 114 மில்லியன் பெறுமதியான கொடுக்கல் வாங்கல்கள் தொடர்பாக நிதிக்கூற்றுக்களில் தேவையான வெளிப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(ஈ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம் 36**

சேதமடையச் செய்யும் பொருட்கள் காணப்படும் அம்பாந்தோட்டை எண்ணைத் தாங்கி தொகுதி மற்றும் கடலரிப்பிற்கு உட்பட்டிருந்த ஒலுவில் துறைமுகம் இருக்கும் காணி உட்பட ரூபா 208,181 மில்லியன் பெறுமதியான சொத்துக்களுக்குரிய சேதமடைந்த நடட்டம் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு நிதிக்கூற்றுக்களில் சீராக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(உ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம் 40**

மீளாய்வாண்டின் திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 4,132 மில்லியன் பெறுமதியான முதலீட்டு ஆதனங்களின் நியாயப் பெறுமதிக்கு சமர்ப்பிக்காமல் இருப்பதற்கு காரணம் குறிப்பிடாமல் கிரய முறைமையின் கீழ் பெறுமதி மதிப்பிடப்பட்டிருந்தன.

**2.2.2.3 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்**

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) இலங்கை கிரிக்கெட் நிறுவனத்திற்காக சூரியவெவ சர்வதேச கிரிக்கெட் விளையாட்டரங்கை வடிவமைத்தல் மற்றும் நிர்மாண நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்துதல் என்பன அதிகாரசபையால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இந் நிர்மாணத்திற்குரிய ஒப்பந்தக்காரருக்கும் அதிகாரசபைக்கும் இடையே ஏற்படுத்திக் கொண்ட உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணத்தின் ஒப்பந்தத்தின் விலகல் கட்டளையின் (Variation Order) கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட நிர்மாணத்திற்காக 2015 யூலை 30 ஆந் திகதி வரை துறைமுக அதிகாரசபையால் ஒப்பந்தக்காரருக்கு ரூபா 2,070 மில்லியன் வட்டித் தொகையுடன் ரூபா 5,027 மில்லியன் தொகை செலுத்த வேண்டியிருந்தது. இப்பணம் துறைமுக அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் ஒப்பந்தக்காரருக்கு செலுத்த வேண்டிய பணமாகவும் இலங்கை கிரிக்கெட் நிறுவனத்திடமிருந்து மீள் நிரப்பப்பட வேண்டிய பணமாகவும் இனங்காணப்பட்டு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் கையாளல் இறந்துறைக்கு 2011 ஆகஸ்ட் 12 ஆந் திகதி குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த காணி மற்றும் கிழக்கு கொள்கலன் கையாளல் தொகுதியின் காணி என்பன மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

**2.2.2.4 நிகழ்த்தக்க பொறுப்புக்கள்**

கப்பல் எண்ணெய் இருப்பு (Bunkering Oil) கொள்வனவிற்காக துணைக் கம்பனியால் தனியார் வங்கியொன்றிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்ட 28 மில்லியன் ஐ.அ.டொலர்கள்

கடனூக்காக துறைமுக அதிகாரசபையால் கூட்டுப் பிணையாளராக (Co-operate Guaruntee) ஆக இருந்ததுடன், கப்பல் எண்ணைய் இருப்பு செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் நிறுத்தப்பட்டதன் காரணமாக துணைக்கம்பனியால் கடன் தவணை நிதியளித்தல் நிச்சயமற்ற நிலைமையொன்றில் காணப்பட்டது.

### 2.3 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காமை

பின்வரும் இணங்காமைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

#### சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் என்பவற்றுடனான தொடர்பு

#### இணங்காமை

(அ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரசட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஐ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2 ஆம் பிரிவு

அதிகாரசபையால் நிதி அமைச்சரின் இணக்கப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்ளாமல் மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 2,858 மில்லியன் முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) 2000 இன் 38 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரசட்டத்தின் 111 (அ) பிரிவு 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஐ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.7 ஆம் பிரிவு

அதிகாரசபையால் 2014/2015 ஆம் வரி ஆண்டிற்காக உழைக்கும் போது வரியை குறித்த உத்தியோகத்தர்களின் சம்பளத்திலிருந்து அறவிடாமல் அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து ரூபா 376 மில்லியன் உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களத்திற்கு கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(இ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஐ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின்,

(i) 7.2 மற்றும் 7.3 ஆம் பிரிவுகள்

அதிகாரசபையின் நிர்வாகச் சூழலின் பிரதான பிரிவுகளாக சகல பிரதான செயற்பாடுகளும் மேவுகை செய்யப்பட வேண்டிய வகையில் தயாரிக்கப்பட்ட செயற்பாட்டுக் கைநூலொன்று (Procedure Manual System) தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்காக திறைசேரியின் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ii) 7.4.5 ஆம் பிரிவு

அதிகாரசபையினால் மீளாய்வாண்டின் திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு நிலையான சொத்துக்கள் பௌதீக ரீதியில் மெய்மையாய்வு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், நிலையான சொத்துப் பதிவேடொன்றுடன் ஒப்பிடப்பட்டு இறுதி அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) 8.3.8 ஆம் பிரிவு

அமைச்சரவையின் முன் அங்கீகார மொன்றைப் பெற்றுக்கொள்ளாமல் பல்வேறு நிறுவனங்களுக்கு ரூபா 3 மில்லியன் மானியம் வழங்கப்பட்டிருந்தன.

(iv) 9.3.1 ஆம் பிரிவு

ஒவ்வொரு பதவிக்காகவும் முறையான ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறையொன்று (Scheme of Recruitment) மற்றும் பதவி உயர்வு நடைமுறையொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்காக உரிய

தரப்பினரின் அங்கீகாரம்  
பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

- (ஈ) 2012 ஏப்ரல் 09 ஆந் திகதிய பீசீஎம்/ஏ/2/1/1/26 ஆம் இலக்க சனாதிபதி செயலக சுற்றுநிருபம் சுற்றுநிருபத்திற்கு முரணாக அம்பாந்தோட்டை எண்ணைத் தாங்கி தொகுதியின் திறப்பு விழாவிற்சாக சமூகமளித்த உத்தியோகத்தர்களுக்காக தங்குமிட மற்றும் ஹோட்டெல் கட்டணமாக ரூபா 5,652,981 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தது.

## 2.4 பெற வேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய கணக்குகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகாரசபையின் நிதிச்செயலாற்றல் கோவையின் 9.1.3 பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபைக்கு கிடைக்க வேண்டிய பணத்தை அறவிடுவது தொடர்பாக நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ பொறுப்பான உத்தியோகத்தர்கள் அவற்றை நிலுவையாக இருப்பதற்கு இடமளிக்காத வகையில் பொறுப்பாக சகல வகையிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டிய போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையின் 2016 யூன் 30 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு ஓராண்டிற்கு மேற்பட்ட காலமாக அறவிடப்படாது காணப்படும் ரூபா 391,260,478 தொகையான வியாபார கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோர் மீதியும், ரூபா 92,178,736 தொகை வியாபாரமற்ற கடன் மீதியுமாக இருந்தன.

- (ஆ) ரூபா 406 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான மூலதனச் சொத்துக்கள் கொள்வனவிற்சாக கிடைக்கப் பெற்றிருந்த முற்பணத் தொகையில் ஓராண்டிற்கு மேற்பட்ட பழைய மீதி ரூபா 96 மில்லியனாக இருந்தது. இம்முற்பணம் 2016 மே 31 ஆந் திகதி வரையிலும் தீர்வு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

## 3. நிதி மீளாய்வு

### 3.1 நிதி விளைவுகள் - தொகுதி

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட திரட்டிய நிதிக் கூற்றுக்களின் படி, மீளாய்வாண்டிற்கான தொகுதியின் நிதி விளைவுகள் ரூபா 14,580 மில்லியன் பற்றாக்குறையாக இருந்ததுடன், அதற்கு எதிராக முன்னைய ஆண்டின் மிகை ரூபா 7,947 மில்லியன் ஆக இருந்தமையால் முன்னைய ஆண்டிற்கு ஒப்பாக மீளாய்வாண்டின் நிதி விளைவுகளில் ரூபா 22,527 மில்லியன் அதாவது 283 சதவீதமான வீழ்ச்சியொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. இவ்வீழ்ச்சிக்கு துறைமுக செயற்பாட்டு வருமானம் ரூபா 804 மில்லியனால் குறைவடைந்தமை மற்றும் தேறிய வெளிநாட்டு நாணயமாற்று சீராக்க நடட்டம் ரூபா 20,496 மில்லியனால் அதிகரித்தமை பிரதானமாக தாக்கமளித்திருந்தன.

### நிதி விளைவுகள் - அதிகாரசபை

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக் கூற்றுக்களின் படி, மீளாய்வாண்டிற்கான அதிகாரசபையின் நிதி விளைவுகள் ரூபா 14,169 மில்லியன் பற்றாக்குறையாக இருந்ததுடன், அதற்கு எதிராக முன்னைய ஆண்டின் மிகை ரூபா 8,897 மில்லியன் ஆக இருந்தமையால் முன்னைய ஆண்டிற்கு ஒப்பாக மீளாய்வாண்டின் நிதி விளைவுகளில் ரூபா 23,066 மில்லியன் ஆன வீழ்ச்சியொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. இவ்வீழ்ச்சிக்கு நிர்வாக செலவினம் ரூபா 23,379 மில்லியனால் அதிகரித்தமை பிரதானமாக தாக்கமளித்திருந்தது.

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய 4 ஆண்டுகளின் நிதி விளைவுகளை பகுப்பாய்வு செய்யும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 57 மில்லியனான தேறிய இலாபம் 2014 ஆம் ஆண்டு வரை தொடர்ச்சியாக அதிகரித்திருந்த போதிலும், 2015 ஆம் ஆண்டின் போது அது 14,169 மில்லியனான தேறிய நடட்டமொன்றாக இருந்தது. எனினும் ஊழியர் சம்பளம் மற்றும்

நடைமுறையல்லாத சொத்துக்களுக்கான பெறுமானத்தேய்வு என்பவற்றைக் கருத்திற்கொள்ளும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 20,768 மில்லியனான பங்களிப்பு மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 31,044 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தது.

### 3.2 பகுப்பாய்வு ரீதியான நிதி மீளாய்வு

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) 2013 ஆம் ஆண்டின் போது 2:5:1 ஆன நடைமுறை விகிதம் 2015 ஆம் ஆண்டின் போது 1:5:1 வரை வீழ்ச்சியடைந்திருந்ததுடன், எதிர்காலத்தில் அதிகாரசபைக்கு தொழிற்படு மூலதன பிரச்சினையொன்று ஏற்படக்கூடுமென அவதானிக்கப்பட்டது.
- (ஆ) உரிமை மூலதனத்திற்கு ஒப்பாக கடன் மூலதனம் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது 244 சதவீதமாக இருந்ததுடன், 2015 ஆம் ஆண்டின் போது 312 சதவீதமாக இருந்தது. அதன் பிரகாரம் அதிகாரசபையின் கடன் மூலதனம் தொடர்ந்தும் அதிகரிப்பதாகவும் அதன் அடிப்படையில் மேற்கொள்வதற்கு நேர்கின்ற கடன் கிரயமும் அதிகரிக்கின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

## 4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

### 4.1 செயலாற்றல்

1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் செயற்திறனான மற்றும் தொடர்ச்சியான துறைமுக செயற்பாடுகளை வழங்குதல் மற்றும் பாதுகாப்பு சேவைகள் வழங்குதல், நுழைவு வீதிகளில் கப்பல்களை முறைப்படுத்தல் மற்றும் கட்டுப்படுத்தல், துறைமுகங்களை மேம்படுத்துதல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தல், துறைமுக நடவடிக்கைகளை தொடர்புபடுத்தல் மற்றும் முறைப்படுத்தல் என்பன அதிகாரசபையின் பிரதான நோக்கங்களாக இருந்தன.

மேற்கூறப்பட்ட நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

#### (அ) கொள்கலன் கப்பல்கள் வருகை

முன்னைய ஆண்டின் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு 404 கொள்கலன்களுடனான கப்பல்கள் அதாவது 12 சதவீத அதிகரிப்பொன்று அவதானிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், 2013 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2014 ஆம் ஆண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு கொள்கலன்களுடனான கப்பல்களின் வருகை 97 எண்ணிக்கை அதாவது 3 சதவீத அதிகரிப்பொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு கொள்கலன்களுடனான கப்பல்களின் வருகையின் அதிகரிப்பொன்று அவதானிக்கப்பட்ட போதிலும், அவ்வதிகரிப்பின் கூடிய சந்தைப் பங்கினை துறைமுக அதிகாரசபை கைப்பற்றுவதற்கு தவறியிருந்தது. அச்சந்தைப் பங்கு படிப்படியாக இரண்டு தனியார் நிறுவனங்களால் கைப்பற்றப்பட்டிருந்தமை பின்வரும் தகவல்கள் மூலம் அவதானிக்கப்பட்டது.

**கொள்கலன் கப்பல்கள் வருகை**

ஆண்டு	2015	2014	2013	2012	2011
	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை
துறைமுக அதிகாரசபை	1,616	1,926	2,084	1,972	2,103
எஸ்.ஏ.ஐ.ரீ	1,026	855	1,011	1,120	1,084
சீ.ஐ.சீ.ரீ	1,001	458	47	--	-
	3,643	3,239	3,142	3,092	3,187

\* எஸ்.ஏ.ஐ.ரீ - தெற்காசிய கொள்கலன் இறங்குதுறை

\* சீ.ஐ.சீ.ரீ - கொழும்பு சர்வதேச துறைமுக கொள்கலன் இறங்குதுறை

**(ஆ) கொள்கலன் செயற்பாட்டு பகுப்பாய்வு**

	2015		2014		2013		2012		2011	
		%		%		%		%		%
துறைமுக அதிகாரசபை										
உள்நாட்டு	541,152		643,317		676,937		665,291		647,482	
மீள் ஏற்றுமதி	1,691,267		1,882,057		1,779,882		1,584,985		1,583,195	
ஏனைய	19,904		33,965		45,044		66,573		68,769	
மொத்தம்	2,252,323	43	2,559,339	52	2,501,863	58	2,316,849	55	2,299,446	54
எஸ்.ஏ.ஐ.ரீ										
உள்நாட்டு	327,750		337,357		341,510		354,964		399,404	
மீள் ஏற்றுமதி	1,028,538		1,298,434		1,385,552		1,479,782		1,540,633	
ஏனைய	14,957		26,152		19,740		35,525		23,404	
மொத்தம்	1,371,245	27	1,661,943	34	1,746,802	41	1,870,271	45	1,963,441	46
சீ.ஐ.சீ.ரீ										
உள்நாட்டு	349,069		146,314		13,530		--		--	
மீள் ஏற்றுமதி	1,168,516		519,219		42,683		--		--	
ஏனைய	44,314		21,103		1,328		--		--	
மொத்தம்	1,561,899	30	686,636	14	57,541	1	--		--	
மொத்தம் (கொழும்புத் துறைமுகம்)	5,185,467	100	4,907,918	100	4,306,206	100	4,187,120	100	4,262,887	100



துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களின் வருகை மற்றும் அங்கு கொள்கலன் நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்துதல் தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது வருடாந்தம் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு கொள்கலன் வருகையில் அதிகரிப்பொன்றுடன் மீள் ஏற்றுமதி மற்றும் மீள் ஒழுங்கமைத்தல் என்பவற்றிற்காக கொள்கலன் வருகையில் அதிகரிப்பொன்று அவதானிக்கப்பட்ட போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாடுகளை முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் 12 சதவீதத்தினால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.
  - (ii) மேற்குறித்த அட்டவணையின் பிரகாரம் மொத்த கொள்கலன் கையாளல் மூலம் துறைமுக அதிகாரசபை 43 சதவீதத்தினையும் தெற்காசிய கொள்கலன் இறங்குதுறை 27 சதவீதத்தினையும் (S.A.G.T), கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (C.I.C.T) 30 சதவீதத்தினையும் சந்தைப் பங்காக உரித்தாக்கிக் கொண்டிருந்தன.
  - (iii) மீளாய்வாண்டின் திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு கொள்கலன் செயற்பாட்டின் செயற்திறனை மதிப்பீடு செய்யும் போது துறைமுக அதிகாரசபையின் ஒரு ஊழியருக்கு 1,388 கொள்கலன்களாக இருக்கும் போது கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (C.I.C.T) ஒரு ஊழியருக்கு 6,323 கொள்கலன்களாக இருந்தன. அது 4.5 மடங்கு பெறுமதியாக இருந்தது. அதன் பிரகாரம் இறங்குதுறை குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த கம்பனியின் செயற்திறனுடன் துறைமுக அதிகாரசபையின் செயற்திறனை ஒப்பிடும் போது துறைமுக அதிகாரசபை குறைந்த செயற்திறனுடன் இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- (இ) அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணம் மற்றும் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்காக முதலாவது கட்டத்திற்காக ரூபா 73,834 மில்லியன் தொகையும் இரண்டாவது கட்டத்திற்காக ரூபா 70,336 மில்லியனுமாக ரூபா 144,170 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான செலவினமொன்று 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் செலவிடப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக ரூபா 129,849 மில்லியன் வெளிநாட்டுக் கடனும் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டு வரையில் வாகன மீள் ஏற்றுமதிக்காக மாத்திரம் துறைமுகம் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தமையால் தொடர்ந்தும் நட்டமடைந்து காணப்பட்டது.

#### 4.2 முகாமைத்துவ செயற்பாடுகள்

ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் வடக்கு உயர்நிலம் அதிகமாக அரிப்பிற்கு உட்படுவதைத் தடுப்பதற்காக 100 மீற்றர் வரையான 03 நீர்த்தடுப்புச் சுவர்கள் 1.8 மில்லியன் யூரோ செலவு செய்து நிர்மாணிக்கப்பட்ட போதிலும், அந்த நிர்மாணிப்புகளின் மூலமும் அரிப்பினை தடுக்க முடியாமல் இருந்தது. மேலும் துறைமுகம் 9 மீற்றர் போன்ற குறைந்த ஆழத்தில் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் மிகவும் சிறிய கப்பல்களுக்கு மாத்திரம் வர முடியுமாக இருந்ததுடன், தற்போது ஒலுவில் துறைமுகத்தின் உட்புறமாக அதிகளவில் மணல் நிறையும் காரணத்தினால் துறைமுகமொன்றாக தொடர்ந்தும் பயன்படுத்த முடியாதிருந்தது.

#### 4.3 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் மீள் ஏற்றுமதி மற்றும் ஏனைய கொள்கலன் கையாளல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்ற கப்பல் முகவர் நிறுவனத்துடன் ஏற்படுத்தப்பட்ட உடன்படிக்கைகளுக்கு இணங்க இயலாவின

பிரகாரம் நலன்கள் வழங்கலின் போது 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 37(1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டிற்கு தயாரிக்கப்பட்ட பாதீட்டிற்கு முரணான வகையில் ரூபா 295 மில்லியன் நலன்களாக முகவர் நிறுவனங்களிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) கொள்கலன்களில் பரிமாற்றம் தொடர்பான அறிக்கைகளை (Equipment Interchange Report (EIR)) தயாரித்தலானது துறைமுக அதிகாரசபையின் பதவியணியினர் மூலம் நிறைவேற்றப்படாமல் தனியார் நிறுவன மொன்றினூடாக நிறைவேற்றப்பட்ட காரணத்தினால் 2006 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2015 யூன் வரை 6,174,580 அறிக்கைகளுக்காக துறைமுக அதிகாரசபையின் இணைந்த கம்பனியொன்றுக்கு ரூபா 538 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

(இ) துறைமுக அதிகாரசபைக்குரிய ஊடகப் பிரிவொன்று இருக்கையில் அம்பாந்தோட்டை எண்ணைய் தாங்கி தொகுதியை திறந்து வைக்கும் விழாவிற்ாக ஊடக நடவடிக்கைகளைத் திட்டமிடல், தொலைக்காட்சி நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் தொடர்பான ஆவணங்களைத் தயாரிப்பதற்கும் வானொலி நிகழ்ச்சிகள் தொடர்பான ஆவணங்களைத் தயாரிப்பதற்கும் ரூபா 79,208,867 தொகை வெளி நிறுவனமொன்றுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது.

#### 4.4 விளைவற்ற மற்றும் குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்

டென்மார்க் நோடியா வங்கியிடமிருந்து 46.09 யூரோ மில்லியன் கடன் தொகையும் துறைமுக அதிகாரசபையிடமிருந்து ரூபா 531 மில்லியன் தொகையும் சேர்த்து செலவிடப்பட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த ஒலுவில் கப்பல் மற்றும் மீன்பிடித் துறைமுகம் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது திறந்து வைக்கப்பட்டு இதுவரை 3 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலம் கடந்திருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் துறைமுகத்திற்கு எந்த கப்பலொன்றையும் கொண்டு வருவதற்கு முடியாமையால் வருமானத்தை உழைக்க முடியாமல் இருந்தது. இச்சொத்துக்கள் 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் விளைவற்று காணப்பட்டன. எவ்வாறாயினும் இச்சொத்துக்களின் பெறுமதி துறைமுக அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்படாததன் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் இறுதி திகதியில் சொத்துக்கள் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

#### 4.5 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

துறைமுக அதிகாரசபைக்கு சுகாதார, ஆலோசனை மற்றும் ஏனைய செயற்பாட்டு சேவைகளை நேரடியாக நிறைவேற்றிக் கொள்ள முடியுமாக இருந்த போதிலும், அச்சேவைகளை அதிகாரசபைக்குரிய இணைந்த கம்பனி ஊடாக நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது தரகுப்பணமாக ரூபா 6 மில்லியன் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

#### 4.6 தாமதமான செயற்திட்டங்கள்

2006 மார்ச் 28 ஆந் திகதி இலங்கைத் துறைமுகம் மற்றும் சர்வதேச ஒத்துழைப்பிற்கான யப்பான் வங்கிக்கு (JBIC) இடையே ஏற்படுத்தப்பட்ட கடன் உடன்படிக்கையின் கீழ் யப்பான் அரசினால் 14,495 மில்லியன் யென்கள், காலி துறைமுகத்தின் பல்நோக்கு இறங்குதுறையை அமைப்பதற்காக வழங்குவதற்கு இணங்கப்பட்டிருந்தது. விரிவான திட்டத்தை வடிவமைத்தல், தொழில்நுட்பம் மற்றும் நிதி மதிப்பீடு உட்பட செயற்திட்டத்திற்குரிய முன்னைய நிர்மாணிப்பு கட்டம் வரை அனைத்து சேவைகளையும் நிறைவு செய்வதற்காக வெளிநாட்டு மதியுரைக் கம்பனிக்கு ரூபா 549 மில்லியன் அதாவது 458 மில்லியன் யப்பான் யென்களும் 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை கடன் வட்டியாக ரூபா 13 மில்லியனும் செலவிடப்பட்டிருந்தது. எனினும் செயற்திட்டத்திற்காக யுனெஸ்கோ (UNESCO) அமைப்பின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு நிர்மாண நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

**4.7 சந்தைப் பங்கு**

2015 ஆம் ஆண்டிற்காக உலக துறைமுக செயற்பாடு தொடர்பாக வழங்கப்பட்ட அல்பா லைனர் அறிக்கையின் (Alpha liner Report) பிரகாரம் கொழும்புத் துறைமுகத்தினால் 5,185,467 இருபது சம அலகுகள் (Twenty Equivalent unit) செயற்படுத்தப்பட்டு உலகிலேயே 26 ஆவது இடத்தில் இருந்ததுடன் 2014 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக மீளாய்வாண்டின் போது 5.7 சதவீத அதிகரிப்பொன்று அடைந்திருந்தது.

முன்னைய பதினைந்து ஆண்டுகளில் துறைமுக அதிகாரசபையின் கொள்கலன் கையாளல் படிப்பயாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

ஆண்டு	S.L.P.A	சதவீதம்	S.A.G.T	சதவீதம்	C.I.C.T	சதவீதம்	மொத்தம்
2001	1,396,946	86	229,670	14			1,626,616
2002	1,206,694	68	558,025	32			1,764,719
2003	1,334,900	68	624,439	32			1,959,339
2004	1,320,845	59	899,720	41			2,220,565
2005	1,523,794	62	931,526	38			2,455,320
2006	1,743,669	57	1,335,411	43			3,079,080
2007	1,834,734	54	1,546,497	46			3,381,231
2008	1,747,670	50	1,739,668	50			3,487,338
2009	1,714,488	49	1,749,809	51			3,464,297
2010	2,167,173	52	1,970,268	48			4,137,441
2011	2,299,446	54	1,963,441	46			4,262,887
2012	2,316,849	55	1,870,271	45			4,187,120
2013	2,501,863	58	1,746,802	41	57,541	1	4,306,206
2014	2,559,339	52	1,661,940	34	686,636	14	4,907,915
2015	2,252,323	44	1,371,245	26	1,561,899	30	5,185,467

அதன் பிரகாரம் துறைமுகத்தின் பிரதான பணியான கொள்கலன் கையாளல் செயற்பாடுகளில் அரச துறைமுகமொன்றாக துறைமுக அதிகாரசபையிடமிருந்து கிரமமாக இழக்கப்பட்டு அது தனியார் நிறுவனங்களால் கைப்பற்றப்பட்டு வருவது அவதானிக்கப்பட்டது.

மேற்கூறிய நிலைமைக்கு பிரதானமாக நிர்மாணித்து செயற்படுத்தப்பட்டு கையளித்தல் (Built Opeater and Transfer), முறைமையின் கீழ் 35 வருட காலத்திற்காக இரண்டு தனியார் கம்பனிகளுக்கு சிறந்ததும் ஆழமானதும் (ஆழம் 15 மீற்றர் மற்றும் 18 மீற்றர் ஆகிய) கப்பல் இறங்குதுறைகள் நீண்டகால குத்தகை அடிப்படையில் வழங்கல், தற்போது துறைமுக அதிகாரசபையிடம் உள்ள 15 மீற்றருக்கு குறைவான கப்பல் இறங்குதுறை காணப்படல் மற்றும் கொழும்புத் துறைமுக விரிவாக்கல் செயற்திட்டத்தின் கீழ் ரூபா 10,800 மில்லியன் கிரயமொன்று செலவிடப்பட்டு 2015 ஆம் ஆண்டில் நிர்மாணம் பூர்த்தி செய்யப்பட்ட 18 மீற்றர் ஆழமான கிழக்கு கொள்கலன் துறையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்குத் தேவையான பாரந்தூக்கிகள் மற்றும் உரிய ஏனைய உபகரணங்கள் என்பவற்றை கொள்வனவு செய்வதற்கும் பொருத்துவதற்கும் 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை தவறியிருந்தமை மேற்குறித்த நிலைமை ஏற்படுவதற்கு பிரதான காரணங்களாக இருந்தன.

**5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்**

**5.1 உள்ளகக் கணக்காய்வு**

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) உள்ளக கணக்காய்வு பதவியணியில் 43 பேர் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தனர். அதில் உள்ளடங்கியிருந்த 20 நிறைவேற்றுத்தர மற்றும் பதவிநிலைத் தர உத்தியோகத்தர்களில் 11 பேர் கணக்கீடு மற்றும் கணக்காய்வு விடயம் தொடர்பான தொழில்தகைமை அறிவினைக் கொண்டிராத உத்தியோகத்தர்களாக இருந்ததுடன், 04 நிறைவேற்றுத்தர பதவிகள் மீளாய்வாண்டில் வெற்றிடங்களாக காணப்பட்டன. இதன் காரணமாக மீளாய்வாண்டில் செயற்படுத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்ட உள்ளகக் கணக்காய்வுத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கங்கள் தொடர்பாக போதியளவு மேலுகையொன்றை மேற்கொள்வதற்கு தவறியிருந்தது.

(ஆ) 2010 யூலை 26 ஆந் திகதிய டீஎம்ஏ/2010(5) ஆம் இலக்க முகாமைத்துவ கணக்காய்வுச் சுற்றிக்கையின் பிரகாரம் வெளிநாட்டு உதவிகள் அல்லது உள்நாட்டு நிதியீட்டத்தின் அடிப்படையில் செயற்படுத்தப்பட்ட செயற்திட்டங்களுக்காக உள்ளகக் கணக்காய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையினால் வெளிநாட்டு உதவிச் செயற்திட்டம் தொடர்பாக உள்ளகக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

## 5.2 சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றுதல்

ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் கடலரிப்பு அதிகரித்தமையால் கடற்கரையை அண்மித்து வாழ்ந்து வரும் மீன்பிடி சமூகத்திற்கு தமது நாளாந்த செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு தடைகள் ஏற்பட்டிருந்தன. அவ்வாறே 100 மீற்றர் வரையான 03 நீர்த்தடுப்புச் சுவர்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த காரணத்தால் மீன்பிடிப் படகுகளை நிறுத்திவைப்பதற்கு முடியாமையால் பாரம்பரிய கடற்றொழிலாளர்களுக்கு தமது கடற் கரையை பயன்படுத்துவதில் சிக்கல் ஏற்பட்டிருந்தது.

## 6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுக் குறைபாடுகள் தொடர்பாக அவ்வப்போது அதிகாரசபையின் தலைவருக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. பின்வரும் முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுத் துறைகள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகின்றது.

முறைமைகளும் துறைகளும்	கட்டுப்பாட்டுத்	அவதானிப்புக்கள்
(அ) பதவியணியினர் நிர்வாகம்	ஆட்சேர்ப்பு	நடைமுறைகள் அங்கீகரித்துக் கொள்ளப்படாமை.
(ஆ) கணக்கீடு	கணக்கீட்டு	நியமங்களின் தேவைப்பாடு நிறைவேற்றப்படாமை.
(இ) கடன்பட்டோர் கட்டுப்பாடு	நீண்டகாலமாக	அறவிடப்படாத மீதிகள் காணப்பட்டமை.
(ஈ) உள்ளகக் கணக்காய்வு	கணக்காய்வு உள்ளடக்கப்பட்ட போதியளவு மேற்கொள்ளாமை	நிகழ்ச்சித்திட்டங்களில் விடயங்கள் தொடர்பாக மேலுகையொன்று
(உ) இருப்புக் கட்டுப்பாடு	பயன்படுத்தப்படாத	உருப்புகள் வேறாக இனங்காணப்படாமை.