

## **இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை. - 2012**

### **1. நிதிக்கூற்றுக்கள்**

#### **1.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்**

1.1.1 இந்த அறிக்கையின் 1.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து திரட்டிய நிதிக்கூற்றுக்கள் 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக் கம்பனியினதும் நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டுக் நியமங்களுக்கு இணங்க உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.1.2 இந்த அறிக்கையின் 1.2 ஆம் பந்தியில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ள விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து நிதிக்கூற்றுக்கள் 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டுக் நியமங்களுக்கு இணங்க உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

#### **1.2 நிதிசார் கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்**

##### **1.2.1 இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்கள்**

கீழே காட்டப்பட்டுள்ள இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுடன் இணங்காத சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) இலங்கை நிதிக்கூற்றுக்கள் அறிக்கையிடல் நியமம் 07 இன் பிரகாரம் ஆண்டின் இறுதி திகதியில் உள்ளவாறு நிதி உபகரணங்களின் நியாயமான பெறுமதியை (Fair Value) கணக்கிடும் போது எழுகின்ற இடரின் தன்மை மற்றும் அளவு என்பவற்றையும் அது தொடர்பாக எடுக்கப்படும் முகாமைத்துவ நடைமுறைகளையும் நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும், அத்தகைய இடர் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 16 இன் பிரகாரம் உடைத்து அகற்றப்பட்ட கட்டிடங்களின் பெறுமதி மற்றும் அகற்றுவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டிடங்களின் பெறுமதி ஆதனங்கள், பொறிகள் மற்றும் உபகரணங்கள் கணக்கு மீதிகளிலிருந்து கைதவிர்க்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

### 1.2.2 கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) கொழும்பு, காலி மற்றும் திருகோணமலை துறைமுகங்களின் வருடாந்த செயற்பாட்டு விளைவுகள் வெவ்வேறாக கணக்கிடப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்திற்காக வேறான செயற்பாட்டு விளைவுகள் கணக்கிடப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) மீளாய்வாண்டில் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு வருமானமும் செலவினமும் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு வருமானத்துடனும் செலவினத்துடனும் இணைக்கப்பட்டிருந்தமையால் கொழும்பு மற்றும் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகங்களின் உள்ளவாறான வருடாந்த செயற்பாட்டு விளைவுகள் வெவ்வேறாக இனங்காண முடியாதிருந்தது.

### 1.2.3 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) ரூபா 597,854,000 ஆன காப்புறுதிப் பெறுமதியான செயற்பாட்டுக் கட்டிடங்கள் மற்றும் ரூபா 1,646,000 பெறுமதியான மின்சார மற்றும் இலத்திரனியல் உபகரணங்கள் என்பன தனியார் சேவைக் கம்பனியொன்றினால் 2008 யூலை மாதத்திலிருந்து அதிகாரசபைக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தன. இச்சொத்துக்கள் 2008, 2009 மற்றும் 2010 ஆம் ஆண்டுகளில் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்படாதிருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டில் அச்சொத்துக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மதிப்பீட்டாளர் ஒருவரால் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்படாமல் காப்புறுதிப் பெறுமதிக்கு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

- (ஆ) 5 1/2 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் வரிசை அமைச்சின் பிரதி அமைச்சரின் பதவியணியின் பயன்பாட்டிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்த ரூபா 2 மில்லியன் பெறுமதியான வாகனமொன்று விபத்திற்குட்பட்டதால் மீண்டும் பாவனக்கு உட்படுத்த முடியாத வகையில் சேதமடைந்திருந்தது. அவ்வாகனத்திற்கான நட்டத்தினை காப்புறுதி மூலம் மீள் நிரப்புவதற்கும் புத்தகங்களிலிருந்து அகற்றப்படுவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இவ்வாகனம் தொடர்பாக நீதிமன்றத்தில் வழக்கொன்று விசாரணை செய்யப்பட்டு வருவதாக தலைவரால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (இ) காங்கேசன்துறை துறைமுகத்தின் நீர்த்தடுப்பினை திருத்தும் நடவடிக்கைக்காக செலுத்தப்பட்டிருந்த ரூபா 4,715,000 தொகையில் எவ்வித நிர்மாணப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. அத்தொகை கிடைக்க வேண்டிய முற்பணமாக காண்பிக்கப்படுவதற்குப் பதிலாக செலவினமாக பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) கொள்வனவு செய்வதற்காக வழங்கப்பட்டிருந்த ரூபா 1,590,057 தொகையான முற்பணத்தொகையில் பொருட்கள் மற்றும் சேவைகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த போதிலும், அதனை செலவினமாக கணக்கீடு செய்வதற்குப் பதிலாக 04 ஆண்டு காலமாக முற்பணமாக நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

#### 1.2.4 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய கணக்குகள்

நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அதிகாரசபைக்கு கிடைக்க வேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய மீதிகள் முறையே ரூபா 20,808,894,876 மற்றும் ரூபா 4,467,833,192 ஆக இருந்ததுடன், அது தொடர்பாக கீழே காட்டப்பட்டுள்ள அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அதிகாரசபைக்கு கிடைக்க வேண்டியிருந்த ரூபா 243,462,030 தொகைக்காக மீதி உறுதிப்படுத்தல் கடிதங்கள் அனுப்பி வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் செலுத்த வேண்டியிருந்த கணக்கு மீதிகளில் ரூபா 188,267,940 பெறுமதியான மீதிகளுக்கு மாத்திரம் மீதி உறுதிப்படுத்தல் கடிதங்கள் அனுப்பப்பட்டிருந்தன. அவை மொத்தமாக செலுத்த வேண்டிய கணக்கு மீதிகளின் அண்ணளவாக 4 சதவீதமாக இருந்தன.

- (இ) கப்பல் முகவர் நிறுவனங்களிடமிருந்து 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ரூபா 776,329,102 கூட்டுத்தொகையான பெறவேண்டிய ரூபா 238,006,720 கூட்டுத்தொகையான செலுத்த வேண்டிய மீதிகள் என்பவற்றை இணக்கம் செய்ததன் பின்னர் தேறிய மீதியாக ரூபா 538,322,382 காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.
- (i) சட்டரீதியான நடவடிக்கைகளுக்கு தொடர்புபடுத்தப்பட்டிருந்த கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோரிடமிருந்து 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டியிருந்த 1 ஆண்டிற்கு மேற்பட்ட பழைய மீதிகளின் கூட்டுத்தொகை ரூபா 272,815,237 ஆக இருந்தது.
- (ii) அரசு நிறுவனங்களிடமிருந்து 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டியிருந்த மீதிகளில் 1 ஆண்டு முதல் 4 ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்ட காலமாக இருந்து வரும் பழையமையான கணக்கு மீதிகள் ரூபா 24,153,565 தொகையும் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் பழையமான அறவிடப்பட வேண்டிய மீதிகள் ரூபா 21,168,033 தொகையுமாக இருந்தன.
- (ஈ) மூலதனச் செலவினங்களுக்காக ஒப்பந்தக்காரருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த முற்பணத் தொகையில் 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு தீர்க்கப்படாமல் 05 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மீதிகள் ரூபா 5,719,890 தொகையாக இருந்தது.
- (உ) வர்த்தக ரீதியற்ற கடன்பட்டோரின் கீழ் காண்பிக்கப்படும் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ஆதனங்கள் மற்றும் நலன்புரி சிற்றுண்டிச்சாலைகள் என்பவற்றை நடாத்திச் செல்வதற்காக வழங்கப்பட்ட வளவுகளின் மின்சாரப் பாவனைக்காக 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டிய ரூபா 80,956,850 மீதியில் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மீதிகளாக ரூபா 1,943,983 தொகை இருந்தன.
- (ஊ) வர்த்தக ரீதியற்ற கடன்பட்டோரின் கீழ் காண்பிக்கப்படும் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான வளவுகளை வாடகைக்கும் குத்தகைக்கும் வழங்கியதற்காக 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு

அறவிடப்பட வேண்டிய குத்தகை மற்றும் வாடகை வருமான மீதிகளில் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மீதி ரூபா 31,892,451 ஆக இருந்தது.

- (எ) கப்பல் முகவர்களிடமிருந்து குறித்துரைக்கப்பட்டதன் பிரகாரம் பணத்தை அறவிடாமல் சேவைகளை வழங்கிய காரணத்தால் திருகோணமலை துறைமுகத்தின் கப்பல் முகவர் நிறுவனங்களிடமிருந்து 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ரூபா 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டிய ரூபா 48,480,202 தொகையில் ரூபா 11,976,498 அதாவது 25 சதவீதம் அறவிடமுடியாக்கடன் மற்றும் ஐயக்கடன் ஏற்பாட்டிற்காக நிதிஏற்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.
- (ஏ) இலங்கை கடற்படையால் வர்த்தக அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்த ஜெட் லைனர் கப்பலின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக அதிகாரசபையால் வழங்கப்பட்ட சேவைகளுக்காக 2009 ஆம் ஆண்டின் பின்னர் அறவிடப்பட வேண்டிய ரூபா 15,828,326 தொகை 2013 ஆகஸ்ட் 31 வரையிலும் அறவிடப்பட்டிருக்கவில்லை.

மேற்குறித்த விடயங்களை கருத்திற்கொள்ளும் போது அதிகாரசபையின் கடன் அறவீடு மற்றும் கடன் தீர்ப்பனவுகள் செயற்பாடு மிகவும் பலவீனமான நிலைமையில் காணப்பட்டன. இந்நிலைமை அதிகாரசபையின் திரவத்தன்மைக்கு பாதகமான நிலைமையை ஏற்படுத்தும் என்பதை தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாக உள்ளது.

#### 1.2.5 கணக்காய்விற்கான சான்றுகளின்மை

கீழே காட்டப்பட்டுள்ள ஒவ்வொரு விடயங்களுக்கு முன்னால் காண்பிக்கப்பட்டுள்ள எழுத்துமூல சான்றுகள் கணக்காய்விற்காகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

விடயம்	பெறுமதி ரூபா 000'	சமர்ப்பிக்கப்படாத சான்றுகள்
சுங்கத் திணைக்களத்தி டமிருந்து கிடைக்க வேண்டிய வானொலி தரவுத்தளம்	60,739	மீதி உறுதிப்படுத்தல்கள்

அமைச்சினால் மீள்நிரப்ப வேண்டிய செலவினம்	1,798	- மேற்படி -
ஏனைய அரசு திணைக்களங்கள்	1,761	- மேற்படி -
நடைமுறைப்படுத்தப்படும் பொருள் ஏலவிற்பனை	(353,321)	- மேற்படி -

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

கீழே காட்டப்பட்டுள்ள சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காத சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள்  
என்பவற்றுடனான தொடர்பு

இணங்காமை

(அ) 2000 இன் 38 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரச் சட்டத்தின் 111 (அ) பிரிவு

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் உத்தியோகத்தர்களால் அவர்களின் சம்பளம் மற்றும் ஏனைய உழைப்புகளுக்காக உழைக்கும் போது செலுத்தும் வரிக் கொடுப்பனவு தனிப்பட்ட சம்பளத்திலிருந்து கொடுப்பனவு செய்யப்பட வேண்டிய போதிலும், 2008 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2012 ஆம் ஆண்டு வரையான 5 ஆண்டுகளுக்காக ரூபா 1,998 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான உழைக்கும் போது செலுத்தும் வரித் தொகை அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) 2012 ஒக்டோபர் 24 ஆம் திகதிய  
எப்டி/எப்ஏ/சீ/41/2012 ஆம் இலங்கை  
துறைமுக அதிகாரசபை

சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் மூன்றாம்  
தரப்பினரின் மீதிகளை உறுதிப்படுத்து  
வதற்காக 2013 சனவரி 31 ஆம் திகதிக்கு  
முன்னர் கணக்காய்வுப் பிரிவிற்கு, உரிய  
கடிதங்கள் ஒப்படைக்கப்பட வேண்டிய  
போதிலும், ரூபா 158,056,334 ஆன  
மீதிகளை உறுதிப்படுத்தும் 74 கடிதங்கள்  
2013 ஏப்ரல் 03 ஆம் திகதியே கணக்காய்வுப்  
பிரிவிற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(இ) 2008 யூன் 26 ஆம் திகதிய 14/2008  
ஆம் இலக்க பொது நிர்வாக  
அமைச்சின் சுற்றறிக்கை

(i) சுற்றறிக்கைக்கு முரணாக உத்தியோகபூர்வ  
வாகனங்களுக்கு உரித்தில்லாத 44  
உத்தியோகத்தர்களுக்கு ரூபா 40,000  
மாதாந்தக் கொடுப்பனவு செலுத்தப்பட்டிருந்தது.  
மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையில் அவ்வாறு  
செலுத்தப்பட்ட மொத்தக் கொடுப்பனவுகள்  
ரூபா 20,720,000 ஆக இருந்தது.

(ii) சுற்றறிக்கை அறிவுறுத்தல்களுக்கு முரணாக  
உத்தியோகபூர்வ வாகனங்களுக்கு  
உரித்துள்ள 5 உத்தியோகத்தர்களுக்கு  
ரூபா 30,000 மாதாந்தக் கொடுப்பனவிற்குப்  
பதிலாக ரூபா 40,000 வீதம்  
செலுத்தப்பட்டிருந்தது. ரூபா 920,000  
தொகை கூடுதலாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

(iii) சுற்றறிக்கைக்கு முரணாக உத்தியோகபூர்வ  
வாகனங்களுக்கு உரித்தில்லாத 29  
உத்தியோகத்தர்களுக்கு மாதாந்தம் 150  
லீற்றர்களுக்கும் 180 லீற்றர்களுக்கும்  
இடைப்பட்ட அளவில் எரிபொருள்  
வழங்கப்பட்டிருந்தன. கூடுதலாகச்  
செலுத்தப்பட்டிருந்த எரிபொருளின் பெறுமதி  
ரூபா 6,468,142 ஆக இருந்தது.

## 2. நிதி மீளாய்வு

### 2.1. நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் படி மீளாய்வாண்டிற்கான கூட்டமைப்பின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து வரிக்குப் பின்னர் ரூபா 4,167.74 மில்லியன் தேறிய இலாபமொன்று ஈட்டப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டிற்கான செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து வரிக்குப் பின்னர் ரூபா 122.37 மில்லியன் தேறிய இலாபம் ஈட்டப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டிற்கு ஒப்பாக மீளாய்வாண்டின் போது வரிக்குப் பின்னர் ரூபா தேறிய இலாபம் ரூபா 4,045.37 மில்லியனான சாதகமான அதிகரிப்பொன்றாக இருந்தது. முன்னைய ஆண்டிற்கு ஒப்பாக மீளாய்வாண்டின் போது செயற்பாடுகள் மற்றும் ஏனைய வருமானங்களில் ரூபா 6,765 மில்லியனான அதிகரிப்பு மற்றும் சுயவிருப்பின் பேரில் இளைப்பாறல் செலவினம் ரூபா 1,944 மில்லியனால் குறைவடைந்தமை அந்த அதிகரிப்பு தொடர்பில் பிரதானமாக தாக்கமளித்திருந்தன.

### 2.2 பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்ட நிதி மீளாய்வு

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய இரண்டு ஆண்டுகளுக்காக ஒப்பிடப்பட்ட தகவல்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.

	ஆண்டு		
	2012	2011	2010
ஒரு மெற்றிக் தொன்னுக்கான தேறிய இலாபம் ரூபா. மில்லியன்	278	180	87
மொத்த வருமானம் ரூபா. மில்லியன்	37,341	30,577	28,512
மொத்த செலவினம் ரூபா. மில்லியன்	32,039	30,248	29,701
வரிக்கு முன்னரான தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) ரூபா. மில்லியன்	5,302	329	(1,189)
வருமான வரி ரூபா. மில்லியன்	1,135	207	157
வரிக்கு பின்னரான தேறிய இலாபம் / (நட்டம்) ரூபா. மில்லியன்	4,167	122	(1,032)



ஆ) மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய இரு ஆண்டுகளுக்கான தொகுதியின் ஒப்பிடப்பட்ட விகிதமும் சில சதவீதங்களும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

	ஆண்டு		
	2012	2011	2010
புரள்விற்கு வரிக்குப் பின்னரான இலாபம்/ நட்டம் சதவீதத்தில்	11.16	0.39	(3.62)
நீண்டகால கடன்களுக்கு உரிமை மூலதனம் சதவீதத்தில்	0.51	0.58	0.79
சொத்துக்கள் புரள்வு சதவீதம்	0.15	0.14	0.14
தொழிற்படு மூலதன விகிதம்	1 : 2.2	1 : 1.19	1 : 1.34
விரைவு விகிதம்	1 : 1.06	1 : 0.78	1 : 1.13
கடன் உரிமை மூலதனம்	1 : 1.89	1 : 1.64	1 : 1.21

### 3 செயற்பாட்டு மீளாய்வு

#### 3.1 செயலாற்றல்

அதிகாரசபையால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்குரிய புள்ளிவிபரங்கள் மற்றும் அறிக்கைகள் என்பவற்றை பகுப்பாய்வு செய்த போது அவதானிக்கப்பட்ட விடயங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

#### (அ) கொழும்புத் துறைமுகம்

##### (i) கப்பல்களின் வருகை (கப்பல்களின் எண்ணிக்கை)

கப்பல்களின் வகை	ஆண்டு			விலகல்	
	2012	2011	2010	சாதகம் / (பாதகம்)	
				2011/12 %	2010/11 %
கொள்கலன்கள்	3,092	3,187	3,076	(2.9)	3.6
மரபுரீதியானவை	52	68	56	(23.5)	21.4
ஏனையவை	726	869	778	(16.4)	11.7
	3,870	4,124	3,910	(6.2)	5.5

2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களின் வருகை 214 அளவிலான அதிகரிப்பொன்றும் அல்லது 5.5 சதவீதமான அதிகரிப்பொன்று தென்பட்ட போதும் 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் கப்பல்களின் வருகை 254 அல்லது 6.2 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தன.

(ii) கையாளப்பட்ட கொள்கலன்கள் (இருபது சம அலகுகள் TEU'S)

	ஆண்டு			விலகல் சாதகம்/ பாதகம்	
	2012	2011	2010	2012/11	2011/10
கொழும்புத் துறைமுகம்	-----	-----	-----	-----	-----
				%	%
உள்நாட்டு மீள் கப்பலேற்றுகை மற்றும் மீள்பொதியிடல்	1,020,255	1,046,886	932,244	(2.54)	12.30
	3,166,865	3,216,001	3,205,197	(1.53)	0.34
மொத்தம்	-----	-----	-----	-----	-----
	4,187,120	4,262,887	4,137,441	(1.78)	3.03
	=====	=====	=====	=====	=====

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- 2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கையாளப்பட்ட இருபது சம அலகு கொள்கலன்கள் 125,446 ஆல் அதாவது 3.03 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்த போதும் 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2012 ஆம் ஆண்டில் 75,767 ஆல் அதாவது 1.78 சதவீதமான வீழ்ச்சியொன்று காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

- அதிகாரசபைக்கு கூடுதலான வருமானமொன்றை மீள்கப்பலேற்றல் மற்றும் மீள்பொதியிடல் அடிப்படையில் அறவிடப்படுகின்ற கட்டணங்களால் இலகுவாக உழைத்துக்கொள்ள முடியுமாக இருந்த போதிலும், மீள்கப்பலேற்றலை அதிக அளவில் பெற்றுக்கொள்வது தொடர்பில் அதிகாரசபை கவனம் செலுத்தியிருக்கவில்லை. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டின் போது மீள்கப்பலேற்றல் 1.52 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.
- 2003 ஆம் ஆண்டு முதல் 2012 ஆம் ஆண்டு வரையான பத்து ஆண்டு காலப்பகுதியில் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்படுத்தும் இயலாவு முழுக் கொள்கலன்களை கையாளல் சதவீதமாகக் கருதும் போது 68 சதவீதத்திலிருந்து 55 சதவீதம் வரை துரித வீழ்ச்சியொன்று இடம்பெற்றிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

**(ஆ) திருகோணமலைத் துறைமுகம்**

2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டின் போது திருகோணமலைத் துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களின் வருகை 17 ஆல் அல்லது 15.59 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்ததுடன், 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் கப்பல்களின் வருகை 35 கப்பல்களினால் அல்லது 27.77 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்தது.

**(இ) காலித் துறைமுகம்**

2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் காலித் துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களின் வருகை 4 கப்பல்களால் அல்லது 5.7 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்ததுடன், 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் அது 25 கப்பல்களால் அதாவது 34 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தன.

**(ஈ) சகல துறைமுகங்கள் (கொழும்பு, திருகோணமலை, காலி)**

2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் சகல துறைமுகங்களாலும் கையாளப்பட்ட மொத்த கப்பல் கையாளப்பட்ட பொருட்களின் அதிகரிப்பு 3,667,471 மெற்றிக் தொன்னாக இருந்ததுடன், அது 4.3 சதவீதமான அதிகரிப்பொன்றாகும். 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் மொத்த கப்பல் கையாளப்பட்ட பொருட்களின்

முன்னேற்றம் 1,631,416 மெற்றிக் தொன்னாக இருந்ததுடன், அது 1.8 சதவீதமான அதிகரிப்பொன்றாகும். ஆதலால் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் அதிகரிப்பு வேகம் குறைவடைந்திருந்தது.

### (உ) மாகம்புர மலிந்த ராஜபக்ஷ துறைமுகம்

2010 நவம்பர் மாதம் இத்துறைமுகம் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக திறந்து வைக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்திலிருந்து மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையான காலப்பகுதியில் அதாவது 26 மாதங்களுக்கும் 43 கப்பல்கள் அதாவது குறைந்த அளவில் மாத்திரம் வருகை தந்திருந்தன. துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களை கொண்டுவருவதற்காக பயனுள்ள நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் அதிகாரசபை கவனத்தை செலுத்துதல் மற்றும் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்குத் தேவையான கிரானட் பாரந்தூக்கிகள் துரிதமாக பொருத்தப்பட வேண்டுமென்பது தொடர்பிலும் அதிகாரசபை கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

### 3.2. முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மை

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கெள்ளப்பட்டன.

(அ) அதிகாரசபையால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அசைவற்ற இருப்புக் காலப்பகுப்பாய்வின் பிரகாரம் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட இருப்புக்கள் ரூபா 959,252,462 ஆனமையால் அது மொத்த இருப்புப் பெறுமதியில் 57.45 சதவீதமாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும் அதிகாரசபையின் களஞ்சிய இடவசதிகள் மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருப்பதால் களஞ்சியத்தை பயனுள்ள வகையில் பயன்பாட்டிற்கு எடுப்பதற்கு இந்த இருப்புக்கள் தடையாகக் காணப்பட்டன.

(ஆ) ரூபா 36,379,222 மதிப்பிடப்பட்ட கிரயத்திற்கு காங்கேசன்துறை துறைமுக வீதி முறைமை மற்றும் இறங்குதுறையினையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்காக அதிகாரசபையும் அரசு கம்பனியொன்றும் இணக்கப்பாடொன்றிற்கு வந்திருந்ததுடன், அரசின் கொள்வனவு வழிகாட்டிக் கோவையின் 5.4 ஆம் வழிகாட்டிக்கு முரணாக ஏற்றுக்கொள்ளப்படக்கூடிய முற்பண பாதுகாப்பொன்றில்லாமல் ஒப்பந்த தொகையில் 20 சதவீதத்தினை மிகைத்து 50 சதவீதம் வரையில் ரூபா 17,257,001 தொகை முற்பணமாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அந்த முற்பணங்களிலிருந்து ரூபா 5,719,890 தொகை 6 ஆண்டு காலமாக தீர்க்கப்படாத முற்பணங்களாக முன்கொண்டு வரப்பட்டிருந்தது.

(இ) 35 ஆண்டு காலத்திற்காக தனியார் நிறுவனமொன்றிற்கு குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த காணி உட்பட அதில் அமைந்துள்ள கட்டிடங்கள், இயந்திரங்கள் உட்பட கம்பனிக்குரிய சகல சொத்துக்களுக்குரிய 2012 ஆம் ஆண்டிற்கான வீதவரிக் கட்டணமாக ரூபா 3,388,000 தொகை அதிகாரசபையின் பெயரில் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

### 3.3 செயற்பாட்டு வினைத்திறனின்மை

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) 2012 ஆம் ஆண்டின் இறுதி வரை பன்னிரண்டு ஆண்டு காலப்பகுதியில் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டு இயலாவிட மொத்த கொள்கலன் கையாளலின் சதவீதமாக கருதும் போது 86 சதவீதத்திலிருந்து 55 சதவீதம் வரை துரித வீழ்ச்சியொன்று இடம்பெற்றிருந்தது. எவ்வாறாயினும் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் போட்டி ரீதியாக செயற்படும் தனியார் கம்பனியொன்று அக்காலப்பகுதியில் கொள்கலன் கையாளல் இயலாவிட துரித வளர்ச்சியொன்றை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருந்தது. கடந்த பன்னிரண்டு ஆண்டுகளில் கொள்கலன் கையாளல் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளவாறு வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

#### செயற்படுத்தப்பட்ட இருபது சமஅலகு கொள்கலன்கள்

ஆண்டு	அதிகாரசபை		தனியார் கம்பனி		மொத்தம்
	அலகு	%	அலகு	%	
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

கொள்கலன் செயற்படுத்தல் துறைமுகமொன்றின் பிரதான செயற்பாடாக இருந்த போதும் அது அதிகாரசபையிடமிருந்து கைநழுவி தனியார் நிறுவனமொன்றுக்கு செல்லக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருப்பதை மேற்குறித்த தரவுகள் உறுதிப்படுத்துகின்றன.

35 ஆண்டு காலத்திற்கு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த செயற்பாடு ஒப்படைத்தல் (BOT) முறைமையின் கீழ் அதிகாரசபைக்கு சொந்தமான சிறந்த ஆழமான 03 கப்பல் இறங்குதுறைகள் தனியார் நிறுவனமொன்றிற்கு வழங்கப்பட்டு அதிகாரசபையின் நடவடிக்கை களுக்காக 02 கப்பல் இறங்குதுறைகளை மாத்திரம் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை இந்த வீழ்ச்சிக்கு முக்கிய காரணமாகியிருந்தது.

(ஆ) திருகோணமலைத் துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு நிலைமை மிகவும் பலவீனமான மட்டத்தில் காணப்பட்டமையும் குறைந்த எண்ணிக்கையிலான கப்பல்கள் வருகையாலும் தொடர்ச்சியான நட்டம் ஏற்படுவதற்கு காரணமாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும் கடந்த சில ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டிருந்த நட்டம் படிப்படியாக குறைவடைந்திருந்தது.

ஆண்டு	நட்டம் (ரூபா மில்லியன்)
2007	405
2008	379
2009	319
2010	383
2011	318
2012	240

(ஆ) காலி துறைமுகத்திற்கு வருகை தரும் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை குறைவின் அடிப்படையில் செயற்பாட்டு நடைமுறைகள் மிகவும் பலவீனமான மட்டத்தில் காணப்பட்டதுடன் தொடர்ச்சியான நட்டம் ஏற்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் கடந்த சில ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டிருந்த நட்டம் படிப்படியாக குறைவடைந்திருந்தது.

ஆண்டு	நட்டம் (ரூபா மில்லியன்)
2007	275
2008	279
2009	399
2010	345
2011	147
2012	47

(இ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாகக் காணப்படும் டக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை இலங்கையிலுள்ள அனைத்து துறைமுகங்களிலும் கடற்படை செயற்பாடுகளில் ஈடுபடுவதற்கு போதியளவில் இல்லாதிருந்ததுடன், அவை 15 ஆண்டுகள் தொடக்கம் 30 ஆண்டுகள் வரையான காலம் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்த பழைய கப்பல்களாகும். அவை அடிக்கடி தொழிநுட்பக் கோளாறுகளுக்கு உட்படல் மற்றும் பராமரித்தல் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்தது. நிலைமை அவ்வாறு இருக்கையில் டக் கப்பல்களை திருத்தியமைப்பதற்காக ஒப்படைக்கப்பட்டு 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலம் கடந்திருந்த போதிலும், அவற்றின் திருத்த நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு ஒப்படைக்கப்படாத டக் கப்பல்கள் தொடர்பான விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

டக் கப்பல்களின் பெயர்	திருத்தியமைப்பதற்காக ஒப்படைக்கப்பட்ட திகதி
ஐராவன	2011.01.09
சிங்ஹபாகு	2011.04.07

### 3.4 சர்ச்சைக்குரிய கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) அங்கீகரிக்கப்பட்ட கொள்வனவு நடைமுறைகளிலிருந்து விலகி அதிகாரசபைக்கு தேவையான மேலதிக சேவைகளை மதியுரை சேவை கம்பனி ஊடாக நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக தரகுப் பணமாக ரூபா 52,064,941 தொகை மேலதிகமாக அக் கம்பனிக்கு செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

- (ஆ) வங்கி நடவடிக்கைகளை பராமரித்துச் செல்வதற்காக அரசு வங்கியொன்றிற்கு அறவீடுகள் ஏதுமில்லாமல் 03 வளவுகளும் தனியார் வங்கியொன்றிற்கும் அரசு வங்கியொன்றிற்கும் 03 வளவுகள் மிகவும் குறைந்த பெயரளவு வாடகையில் அதிகாரசபைக்குரிய கட்டிடங்கள் குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன.
- (இ) சர்வதேச ஒத்துழைப்பிற்கான யப்பான் வங்கி (JBIC) உதவி நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் ரூபா 6,000 மில்லியன் நிர்மாண ஒப்பந்தம் மூலம் காலித் துறைமுகத்தின் நீர்த் தடுப்பினை நிர்மாணிப்பதற்காக ரூபா 455.5 மில்லியன் செலவிடப்பட்டிருந்ததுடன், 2008 திசம்பர் 31 ஆம் திகதி முதல் அந்நிர்மாண வேலைகள் நிறுத்தப்பட்டிருந்தன.
- (ஈ) ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் உதவியின் கீழ் கொழும்புத் துறைமுக செயற்திறன் மற்றும் துறைமுக விரிவாக்கலுக்கான மதியுரை சேவை ஒப்பந்தத்திற்காக ரூபா 1,199 மில்லியன் தொகை ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியினாலும் அதிகாரசபையினாலும் கூட்டாக செலவிடப்பட்டிருந்தது. அதில் ரூபா 399 மில்லியன் அளவில் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் செயற்திறனை மேம்படுத்துவதற்காக செலவிடப்பட்டிருந்தன பின்னர் அத்தீர்மானத்தைச் செயற்படுத்துவது அதிகாரசபையால் கைவிடப்பட்டிருந்தது.

### 3.5 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- (அ) சகல வசதிகளுடனான அனைத்து வசதிகளையும் கொண்ட ஒலுவில் கடற்படை பயிற்சி நிறுவகத்திற்காக மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 80,467,283 செலவிடப்பட்டிருந்த போதும் ஒரு பாடநெறியேனும் நடாத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. முன்னைய ஆண்டின் போது பாடநெறிகளைப் பின்பற்றிய மாணவர்களின் எண்ணிக்கை 5 ஆக இருந்த போதும் அதற்காக 68 பேர் கொண்ட பதவியணியினர் சேவையிலீடுபடுத்தப்பட்டிருந்தனர். அதன் பிரகாரம் பயிற்சி நிறுவனத்தை ஆரம்பித்ததன் அடிப்படை நோக்கம் அடையப்படாமல் இருந்ததுடன், அதிகளவிலான ஊழியர்களை அதில் ஈடுபடுத்தியதன் மூலம் அதிகாரசபைக்கு பரியளவிலான மேலதிக செலவினப் பொறுப்பொன்றை ஏற்பதற்கு நேர்ந்திருந்தது. இதுவரையில் இப்பயிற்சி நிறுவனத்தை தென்



கிழக்கு பல்கலைக்கழகத்திற்கு ஒப்படைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருவதாக தலைவர் கணக்காய்விற்கு அறிவித்திருந்தார்.

(ஆ) அதிகாரசபையால் 2000 மற்றும் 2008 ஆம் ஆண்டுகளில் இரண்டு கம்பனிகளில் முறையே ரூபா 2,500,000 நிதியை முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதும் எந்தவொரு நலனும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி அதிகாரசபைக்கு கிடைத்திருக்கவில்லை. 2013 ஆம் ஆண்டின் போது EDI நெட் வேர்க் தனியார் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 500,000 பெறுமதியான பங்குகள் புத்தகங்களிலிருந்து பதிவுபடுத்தப்பட்டிருந்தன.

(இ) புதிய டக் கப்பலொன்று ரூபா 600 மில்லியன் முதல் 700 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்ட விலையில் கொள்வனவு செய்யக்கூடிய இயலுமை காணப்பட்ட போதும் அதனைக் கருத்திற்கொள்ளாமல் 2010 - 2012 ஆம் ஆண்டுகளில் வாடகைக்கு பெற்றுக்கொண்ட 02 டக் கப்பல்களுக்கான வாடகையாக ரூபா 600 மில்லியன் செலவிடப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்பட்டன.

(i) வாடகை அடிப்படையில் கடந்த ஆண்டுகளில் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்த 03 டக் கப்பல்களுக்காக நாளொன்றிற்கு 3,750 இற்கும் 5000 அமெரிக்க டொலர்களுக்கு இடைப்பட்ட அளவில் செலுத்தப்பட்டிருந்தன. எனினும் வாடகைக்கு பெற்றுக்கொண்ட டக் கப்பல்களை உச்ச அளவில் பயன்பாட்டினைப் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் பயன்படுத்தியிருக்கவில்லை. கூடுதலான இயந்திர கொள்ளளவு மற்றும் குறைந்த எரிபொருள் பயன்பாடு, அந்த டக் கப்பல்கள்கள் நாளொன்றுக்கு இரண்டு தடவைகள் மாத்திரம் பிரயாணத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தமை என்பன இது தொடர்பான தரவுகளின் பிரகாரம் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

(ii) கப்பலொன்று நாளொன்றுக்கு இரண்டு பிரயாணங்களுக்கும் குறைந்த அளவில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்த போதும் அந்தக் கப்பல்களுக்காக ஒரு நாளைக்குரிய வாடகையாக ஆகக்குறைந்தது ரூபா 465,000 செலுத்த வேண்டியிருந்தது.

### 3.6 இனங்காணப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- (அ) மீள் ஏற்றுமதிக்காக கப்பல் முகவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட 3515 கனமீற்றர் (CMB) அளவிலான 04 படகுகளை 112 நாட்களாக துறைமுகத்தினுள் வைக்கப்பட்டிருந்தமைக்காக துறைமுக கட்டண இறுப்பனவு (Tariff) இன் பிரகாரம் களஞ்சியங்கள் / நிலக் கட்டணங்களாக ரூபா 67,233,290 தொகை அறவிடப்பட வேண்டியிருந்தன. துறைமுக செயற்பாட்டு பிரிவின் உயர்மட்ட நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்களால் தவறான கட்டணங்களை கணக்கீடு செய்த காரணத்தால் ரூபா 55,213,465 தொகை குறைத்து அறவிடப்பட்டமையால் அதிகாரசபைக்கு ரூபா 55,213,465 ஆன நிதிசார் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) அதிகாரசபைக்கு அறவிடப்பட வேண்டிய கட்டணங்களை அறவிடுவதில் காணப்பட்ட பலவீனங்கள் காரணமாக 2006 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2009 ஆம் ஆண்டு வரை அறவிடப்பட வேண்டியிருந்த ரூபா 105,491,135 ஆன கட்டணங்கள் கணக்குகளிலிருந்து பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (இ) வர்த்தக அடிப்படையில் பராமரித்துச் செல்லப்படுகின்ற கப்பலொன்றிற்காக அதிகாரசபையால் வழங்கப்பட்ட சேவைகளுக்காக 2007 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2009 ஆம் ஆண்டிற்காக பெறவேண்டிய ரூபா 5,659,734 ஆன முழுத்தொகையும் மீளாய்வாண்டின் வருமானத்திற்கெதிராக பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) அதிகாரசபை தம்வசமுள்ள வளவுகளை வாடகைக்கு வழங்கியமையால் அறவிடப்பட வேண்டிய குத்தகை வாடகை வருமானத்தில் ரூபா 2,656,871 இற்காக சட்டரீதியான நடவடிக்கை எடுக்க முடியாதுள்ளதாக சட்டமா அதிபரால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (உ) 2012 திசம்பர் 31 இல் வரிசை அமைச்சினால் மீள்நிரப்பட வேண்டிய ரூபா 1,615,659 தொகை அமைச்சுக்களின் பெயர் மாற்றப்பட்ட காரணத்தால் அறவிடப்படாமல் புத்தகங்களிலிருந்து பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

### 3.7 பயன்படுத்தப்படாத குறைவாகப் பயன்பாட்டிற்குட்பட்ட சொத்துக்கள்

அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாக 03 லெவல் லபின் போடல் பாரந்தூக்கிகள் இருந்தபோதிலும் அவற்றில் 02 பாரந்தூக்கிகளைப் பாவனைக்கு எடுக்காமல் இருக்கையில் அதனைக் கருத்திற் கொள்ளாமல் மேலும் அவ்வாறான 2 பாரந்தூக்கிகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன. எவ்வாறாயினும் இந்த 02 பாரந்தூக்கிகளும் அதிகளவில் சரக்குக் கப்பல்கள் வருகை தராத தற்போது கப்பல்களில் சிறுதிருத்தங்களை மேற்கொள்ளும் இறங்குதுறையொன்றிலேயே பொருத்தப்பட்டிருந்தன.

### 3.8 ஏனைய நிறுவனங்களுக்கு சொத்துக்கள் விடுவித்தல்

அதிகாரசபையின் ஊடக பிரிவின் மூலம் வரிசை அமைச்சின் பிரதி அமைச்சரின் ஊடகத்துறையை மேவுகை செய்வதற்காக அதிகாரசபையின் வாகனங்கள், எரிபொருள், ஊழியர்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் என்பவற்றை 11 சந்தர்ப்பங்களில் பயன்படுத்துவதற்கு இடமளிக்கப்பட்டிருந்தன. அதிகாரசபைக்கு உரித்தற்ற ஊடகத்துறையை மேவுகை செய்வதற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்ட 3 வாகனங்களுக்காக மாதாந்தம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட எரிபொருள் எல்லையை மிகைத்து ரூபா 274,850 பெறுமதியான 2,390 லீற்றர் மேலதிக எரிபொருள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தன.

## 4. கணக்களிப் பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

### 4.1 கூட்டிணைந்த

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) அதிகாரசபையின் தொலை நோக்கின் (Vision) பிரகாரம் 2015 அளவில் ஆசியாவின் பிரதான கப்பல்கள் செயற்படுத்தப்படும் துறைமுகமொன்றாக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையை மாற்றுவதாக தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அதிகாரசபையின் நிதிநிலைமை, கொள்கலன் செயற்பாட்டை கையாளல் மற்றும் கப்பல்களின் வருகை தொடர்பான தரவுகளின் பிரகாரம் கடந்த ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது செயற்திறனை அதிகரிப்பதற்கு போதியளவு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) கூட்டிணைந்த திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட எமது நோக்கம் (Our mission)இன் கீழ் சேவைநாடுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு உலகளாவிய ரீதியில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட வசதிகள் மற்றும் சிறந்த சேவையொன்றை வழங்கி நலன்களை அதிகரித்துக் கொள்வதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. கடந்த பத்தாண்டுகளில் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கப்பல் சரக்கு கையாளல் செயற்பாடுகளில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் பங்களிப்பிற்கு ஒப்பாக தனியார் கம்பனிகளின் பங்களிப்பு படிப்படியாக அதிகரித்திருந்தமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

(இ) அதிகாரசபையின் கீழ் இருக்கும் காலித் துறைமுகத்தை பிராந்திய துறைமுகமொன்றாக அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் செயற்படுகின்ற வர்த்தக ரீதியான கப்பல் சரக்குக் கையாளுவதற்காக மாற்றுத் துறைமுகமொன்றாகவும் அபிவிருத்தி செய்வது நோக்கமொன்றாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தும் 2008 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2012 ஆம் ஆண்டு வரையான தரவுகளை ஒப்பிடும் போது காலித் துறைமுகத்தில் கப்பல்களின் வருகை குறைவடைந்தமை காலி துறைமுகம் தொடர்ந்தும் நட்டமடைதல் காரணமாக இந்த நோக்கம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

##### 5. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

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

- (அ) கணக்கீடு
- (ஆ) கடன்பட்டோர் / கடன்கொடுத்தோர்
- (இ) முதலீடுகள்
- (ஈ) இருப்புக் கட்டுப்பாடு
- (உ) சொத்துக் கட்டுப்பாடு