

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனிகள் -2013

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனிகளினதும் 2013 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமை மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசோட்டக்கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொழிப்புக்களையும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களையும் உள்ளடக்கிய 2013 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்வு 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவு என்பவற்றுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 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 கூற்றுக்களின் 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 அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.4 துணை மற்றும் இணைக் கம்பனிகள்

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் 100 சதவீத உரித்துடைய துணைக்கம்பனியாக வரையறுக்கப்பட்ட ஐய கொள்கலன் கையாளல் கம்பனி மற்றும் மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவக் கம்பனி, இணைக்கம்பனியாக 39.97 சதவீத உரித்துடைய வரையறுக்கப்பட்ட துறைமுக முகாமைத்துவ மற்றும் ஆலோசனைச் சேவைக் கம்பனியாகக் காணப்பட்டது. இந்த மூன்று கம்பனிகளினதும் கணக்காய்வு பிரசித்த கணக்காளர் தொழிற்சாலைமையில் ஈடுபட்டுள்ள பட்டயக் கணக்காய்வுக் கம்பனியால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

1.5 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் அடிப்படையில் எனது அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாகக்கொடுக்கின்றது.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - கம்பனி

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனிகளினதும் 2013 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - அதிகாரசபை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் 2013 திசெம்பர் 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 இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமம்

பின்வரும் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்காமைச் சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- (அ) கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் படி கொழும்புத் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்தும் செயற்திட்டத்திற்காக கடன்பெறல் கிரயமாக (Borrowing cost) ரூபா 1,112.75 மில்லியன் மூலதனமாக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியம இலக்கம் 23 இன் பிரகாரம் கடன்பெறல் கிரயம் (Borrowing cost) மற்றும் கடன் வட்டி வீதம் கணக்குகளுடன் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியம இலக்கம் 01 இன் பிரகாரம் காலி மற்றும் திருகோணமலை துறைமுகத்திற்காக வருடாந்த செயற்பாட்டு விளைவுகள் தனியாக கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அம்பாந்தோட்டை மற்றும் ஒலுவில் துறைமுகங்களின் வருமானம் மற்றும் செலவினம் தனித்தனியாக இணங்காணக்கூடிய வகையில் கணக்குகள் பேணப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.2 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) காப்புறுதிப் பெறுமதி ரூபா 597,854,000 தொகையான செயற்பாட்டுக் கட்டிடம் மற்றும் ரூபா 1,646,000 தொகையான மின்சார மற்றும் இலத்திரனியல் உபகரணங்கள் இலங்கை மெரைன் தனியார் சேவைக் கம்பனியால் 2008 யூலை மாதத்தின் போது துறைமுக அதிகாரசபைக்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. அச்சொத்துக்களை ஏற்றுக்கொண்ட மதிப்பீட்டாளரைக் கொண்டு மீள் கணிப்பீடு செய்யாமல் காப்புறுதிப் பெறுமதிக்கு கணக்கு வைத்திருந்தார்.
- (ஆ) 5½ வருடங்களுக்குமுன் வரிசை அமைச்சின் பிரதி அமைச்சரின் பதவியினரின் பாவனைக்கு வழங்கப்பட்ட ரூபா 2 மில்லியன் பெறுமதியான வாகனம் விபத்துக்குள்ளாகியமையின் காரணமாக மீளவும் பாவனைக்கு எடுக்க முடியாத வகையில் அழிவடைந்திருந்தது. அந்த வாகனத்திற்காக ஏற்பட்ட நட்டத்தை காப்புறுதியின் மூலம் மீளளிப்புச் செய்வதற்கும் புத்தகங்களிலிருந்து அகற்றுவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) வழங்கல் முற்பணத்தின் மூலம் ரூபா 1,590,058 பெறுமதியான பொருட்களும் சேவைகளும் பெறப்பட்டிருந்த போதிலும் அவற்றின் செலவினமாக கணக்கு வைப்பதற்குப் பதிலாக 04 வருட காலமாக முற்பணமாகக் காட்டப்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) வருட ஆரம்பத்தின் போது ரூபா 2,218,812 தொகை கடன்பட்டோராகக் காணப்பட்ட துறைமுகம் மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சின் மீதி, மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் ரூபா 5,016,594 தொகை கடன்கொடுத்தோராகக் கணக்குகளில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் இது தொடர்பாக மேலும் பரிசீலனை செய்தபோது துறைமுகம் மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சிற்கு வழங்கப்பட்ட ரூபா 7,235,406 தொகையான எரிபொருள் உரிய களஞ்சியக் கணக்கில் குறிப்பிடப்படாமை அதற்கான காரணமாக இருந்தமை

அவதானிக்கப்பட்டது. அதன் படி ரூபா 5,016,594 தொகையான பிழையான கடன்கொடுத்தோர் மீதி நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

- (உ) துறைமுக செயற்பாடுகளிலிருந்து உழைக்கப்பட்ட இலாபத்திற்காக 05 வருட வரி இடைவெளி வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதனைக் கருத்திற் கொள்ளாது முன்னைய ஆண்டின் வரிப்பொறுப்பாக ரூபா 1,196,144,225 தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டின் போது அந்தத் தவறையும் சரிசெய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், நிதிக்கூற்றுக்களில் முற்காலத்தில் சீராக்கம் மேற்கொள்ளப்படாமையின் காரணமாக முன்னைய ஆண்டின் வரிக்குப் பிந்திய இலாபம் ரூபா 1,196,144,225 இனால் குறைவாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் வரிக்கு பிந்திய இலாபம் அப்பெறுமானத்தினால் அதிகரித்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

2.2.3 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய கணக்குகள்

நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய மீதி முறையே ரூபா 2,669,820,553 தொகை மற்றும் ரூபா 4,867,617,729 தொகையாக இருந்ததுடன் அது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அரசாங்க பாதுகாப்பு சேவை பிரிவுகளிலிருந்து 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறான மீதியில் ஒரு வருடத்தினை விட பழைய அறவிட வேண்டிய மீதி ரூபா 10,383,625 ஆக இருந்தது.
- (ஆ) சட்டரீதியான நடவடிக்கைகளுடன் தொடர்படைய கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோரின் 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறான மீதியில் ஒரு வருடத்தினை விட பழைய அறவிட வேண்டிய மீதி ரூபா 339,119,108 ஆக இருந்தது.
- (இ) அரசாங்க நிறுவனங்களிலிருந்து 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு அறவிட வேண்டிய மீதியில் 01 வருடம் முதல் 04 வருடங்களுக்கு இடையே பழமையான மீதி ரூபா 2,815,143 தொகையும் 5 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட பழைய அறவிட வேண்டிய மீதி ரூபா 38,173,938 ஆகவும் இருந்தன.
- (ஈ) முற்பணம் வழங்கப்பட்டதன் பின்னர் கூடிய விரைவில் அம்முற்பணம் தீர்க்கப்பட வேண்டிய போதிலும் மூலதனச் செலவினத்திற்காக ஒப்பந்தக்காரருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் தீர்க்கப்படாத 5 வருடங்களை விஞ்சிய மீதி ரூபா 1,732,070 ஆகும்.
- (உ) வியாபார ரீதியற்ற கடன்பட்டோரின் கீழ் காணப்படுகின்ற அதிகாரசபையால் ஆதனங்கள் மற்றும் நலன்புரி சிற்றுண்டிச்சாலையை நடாத்திச் செல்வதற்காக வழங்கப்பட்ட இடங்களின் மின்சாரப் பயன்பாட்டிற்காக 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு பெறவேண்டிய ரூபா 136,443,949 தொகையான மீதியில் 5 வருடங்களை விஞ்சிய மீதி ரூபா 3,165,872 ஆகும்.
- (ஊ) வியாபார ரீதியற்ற கடன்பட்டோரின் கீழ் காணப்படுகின்ற அதிகாரசபை தமக்குச் சொந்தமான இடத்தை வாடகைக்கும் குத்தகைக்கும் வழங்கியதற்காக 2013 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு அறவிடவேண்டிய வாடகைப் பணம்

மற்றும் குத்தகை வருமான மீதியில் 5 வருடங்களை விட பழமையான அறவிட வேண்டிய மீதி ரூபா 48,732,576 ஆகும்.

(எ) 2013 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு தீர்க்கப்படாத ஏல விற்பனைக் கணக்கிற்கு உரித்தற்ற பொருட்களின் பெறுமதி முறையே 2 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட ரூபா 7,132,052 தொகையும், 03 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட ரூபா 32,510,865 தொகையும், 04 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட ரூபா 2,254,000 தொகையும் இருந்தன.

(ஏ) துறைமுக இழப்புக்களாக அறவிடும் தொகை முறையே 2 வருடம் முதல் 4 வருடங்களுக்காக ரூபா 113,372,891 தொகையும், 05 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட ரூபா 276,612,781 தொகையும் தீர்க்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

மேற்கூறப்பட்ட விடயங்களைக் கவனத்தில் கொள்ளும்போது அதிகாரசபையின் கடன் அறவிடுதல் மற்றும் கடன் செலுத்துதல் செயற்பாடுகள் மிகவும் நலிவான நிலையில் காணப்பட்டன. இந்த நிலைமை அதிகாரசபையின் திரவத் தன்மையை பாதமான நிலைக்கு இட்டுச் செல்லும் என்பதைத் தவிர்க்க முடியாதிருந்தது.

2.3 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 2013 ஆம் ஆண்டு வரையான 6 ஆண்டுகளுக்காக ரூபா 2,395 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான உழைக்கும் போது செலுத்தும் வரித் தொகை அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) 2008 யூன் 26 ஆந் திகதிய (i)
14/2008 ஆம் இலக்க பொது
நிருவாகச் சுற்றுநிருபம்

சுற்றுநிருபத்திற்கு முரணாக உத்தியோகபூர்வ வாகனங்களுக்காக உரித்தற்ற 32 உத்தியோகத்தர்களுக்கு ரூபா 40,000 படி மாதாந்த படி செலுத்தப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையில் அவ்வாறு செலுத்தப்பட்ட மொத்தப்படி ரூபா 15,360,000 ஆகும்.

- (ii) சுற்றுநிருப ஆலோசனைகளுக்கு முரணாக உத்தியோகபூர்வ வாகனங்களுக்காக உரித்துடைய 5 உத்தியோகத்தர்களுக்கு ரூபா 30,000 தொகையான மாதாந்தப் படிக்குப் பதிலாக ரூபா 40,000 படி செலுத்தப்பட்டிருந்தது. மேலதிகமாகச் செலுத்தப்பட்ட தொகை ரூபா 600,000 ஆகும்.
- (iii) சுற்றுநிருபத்திற்கு முரணாக உத்தியோகபூர்வ வாகனங்களுக்கு உரித்தற்ற 20 உத்தியோகத்தர்களுக்கு தனிப்பட்ட வாகனங்களுக்காக மாதாந்தம் 150 லீற்றருக்கும் 180 லீற்றருக்கும் இடைப்பட்ட எரிபொருள் அளவு வழங்கப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டின் போது மாத்திரம் வழங்கப்பட்ட எரிபொருளின் பெறுமதி ரூபா 13,487,480 ஆகும்.
- (iv) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையில் உத்தியோகத்தர் ஒருவரின் தனிப்பட்ட வாகனத்திற்காக மாதாந்தம் எரிபொருள் வழங்கப்பட்டிருந்தும் அந்த உத்தியோகத்தர் கடமை நிலையத்திலிருந்து சொந்த வீட்டிற்குச் செல்வதற்காக குழாம் வாகனம் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தது.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் படி, மீளாய்வாண்டிற்காக கம்பனியின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து வரிக்குமுன் தேறிய இலாபம் ரூபா 1,625.3 மில்லியன் பெறப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டிற்கான செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து வரிக்கு முன் தேறிய இலாபம் ரூபா 3,612.6 மில்லியன் பெறப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது வரிக்கு முன்னரான தேறிய இலாபம் ரூபா 1,987.3 மில்லியனால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

3.2 பகுப்பாய்வு ரீதியான நிதி மீளாய்வு

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய மூன்று வருடங்களுக்கான தொகுதியின் ஒப்பிடப்பட்ட தகவல்கள் கீழே காண்பிக்கப்படுகின்றது.

	ஆண்டு			
	<u>2013</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>
ஒரு மெற்றிக் தொன்னுக்கான தேறிய இலாபம் ரூபா. மில்லியன்	67.22	61.59	3.13	(28.48)
மொத்த வருமானம் ரூபா. மில்லியன்	35,240	35,526	31,287	28,506
மொத்த செலவினம் ரூபா. மில்லியன்	33,615	31,913	30,965	29,702
வரிக்கு முன்னரான தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) ரூபா. மில்லியன்	1,625	3,613	329	(1,196)
வருமான வரி ரூபா. மில்லியன்	1,198	(1,185)	(207)	157
வரிக்கு பின்னரான தேறிய இலாபம் /(நட்டம்) ரூபா. மில்லியன்	2,823	2,478	122	(1,032)

மீளாய்வாண்டினதும் கடந்த மூன்று ஆண்டுகளினதும் தொகுதியின் ஒப்பிடப்பட்ட விகிதமும் சில சதவீதங்களும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

	ஆண்டு			
	2013	2012	2011	2010
புரள்விற்கு வரிக்குப் பின்னரான இலாபம்/ (நட்டம்) சதவீதத்தில்	7.59	11.16	0.39	(3.62)
நீண்டகால கடன்களுக்கு உரிமை மூலதனம் சதவீதத்தில்	2.29	1.79	1.55	1.33
நடைமுறையல்லா சொத்துக்கள் புரள்வு சதவீதம்	0.12	0.15	0.14	0.14
தொழிற்பு மூலதன விகிதம்	1:2.48	1:2.25	1:1.19	1:1.34
விரைவு விகிதம்	1:2.39	1:1.06	1:0.78	1:1.13
கடன் உரிமை மூலதனம்	1:2.46	1:1.89	1:1.64	1:1.21

தொழிற்பு மூலதனம் மற்றும் திரவ விகிதம் என்பன உச்ச நிலையில் காணப்பட்ட போதிலும் கடன் மூலதன விகிதம் சீராக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

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

கொழும்புத் துறைமுகம்

(அ) கப்பல்களின் வருகை (கப்பல்களின் எண்ணிக்கை)

	2013	ஆண்டு 2012 கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	2011	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்	2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்
கொள்கலன்கள்	3,142	3,092	3,187	1.61	(2.9)
மரபுரீதியானவை	38	52	68	(26.92)	(23.5)
ஏனையவை	487	726	869	(32.92)	(16.4)
	-----	-----	-----	-----	-----
	3,667	3,870	4,124	(5.24)	(6.2)
	=====	=====	=====	=====	=====

2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு வருகை தந்த கப்பல்கள் 5.24 சதவீததால் குறைவடைந்திருந்தது.

(ஆ) கொள்கலன் கப்பல்களின் வருகை

	2013	ஆண்டு 2012 கப்பல்களின் எண்ணிக்கை க	2011	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்	2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	2,084	1,972	2,103	5.67	(6.23)
தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனி	1,011	1,120	1,084	(9.73)	3.32
கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி	47	-	-	-	-
	-----	-----	-----	-----	-----
	3,142	3,092	3,187	1.62	(2.98)
	=====	=====	=====	=====	=====

2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு கொள்கலன் கப்பல்களின் வருகை 112 இனால் அதாவது 5.67 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்தது. அவ்வாறே அதற்கு இணையாக கொழும்புத் துறைமுகத்தில் போட்டியாக செயற்படும் தனியார் கம்பனிக்கு கப்பல் வருகை 9.73 சதவீதத்தால் அதாவது 109 கப்பல்களால் மீளாய்வாண்டின் போது குறைவடைந்திருந்தது.

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

	ஆண்டு			2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு)		2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு)	
	2013	2012 கொள்கலன்கள் எண்ணிக்கை	2011	அளவு	சதவீதம்	அளவு	சதவீதம்
கொழும்புத் துறைமுகம்							
உள்நாட்டு மீள் கப்பலேற்றுகை மற்றும் மீள்பொதியிடல்	1,031,977 3,274,229	1,020,255 3,166,865	1,046,886 3,216,001	11,722 107,364	1.15 3.39	(26,631) (49,136)	(2.54) (1.52)
	4,306,206	4,187,120	4,262,887	119,086	2.84	(75,767)	(1.77)

2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பீடு செய்தபோது மீளாய்வாண்டில் கொழும்பு துறைமுகத்தின் மொத்த கொள்கலன் மற்றும் பொருள் கையாளல்களில் 2.84 சதவீதம் அதிகரித்திருந்தது.

	ஆண்டு			2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்		2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/(குறைவு) சதவீதம்	
	2013	2012 கொள்கலன்கள் எண்ணிக்கை	2011	அளவு	சதவீதம்	அளவு	சதவீதம்
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை							
உள்நாட்டு மீள் ஏற்றுமதி ஏனையவை	676,937 1,779,882 45,044	665,291 1,584,985 66,573	647,482 1,583,195 68,769		1.75 12.29 (32.34)		2.75 0.11 (3.19)
மொத்தம்	2,501,863	2,316,849	2,299,446		7.98		0.75

தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனி					
உள்நாட்டு	341,510	354,964	399,404	(3.79)	(11.12)
மீள் ஏற்றுமதி	1,385,552	1,479,782	1,540,633	(6.36)	(3.94)
ஏனையவை	19,740	35,525	23,404	(44.43)	51.79
	-----	-----	-----	-----	-----
மொத்தம்	1,746,802	1,870,271	1,963,441	(6.60)	(4.74)
	=====	=====	=====	=====	=====
கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி					
உள்நாட்டு	13,530	-	-	-	-
மீள் ஏற்றுமதி	42,683	-	-	-	-
ஏனையவை	1,328	-	-	-	-
	-----	-----	-----	-----	-----
மொத்தம்	57,541	-	-	-	-
	=====	=====	=====	=====	=====
மொத்தக் கூட்டுத்தொகை	4,306,206	4,187,120	4,262,887	-	-
	=====	=====	=====	=====	=====

- (i) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கொள்கலன் மற்றும் பொருள் கையாளல்களின் அளவுடன் ஒப்பீடு செய்த போது 2011 இற்கு ஒப்பாக 2012 ஆம் ஆண்டின் போது 0.75 சதவீத அதிகரிப்பைப் பெற்றிருந்ததுடன் 2012 இற்கு ஒப்பாக 2013 இன் போது 7.9 சதவீத அதிகரிப்பைப் பெற்றிருந்தது. அவ்வாறே போட்டியாக செயற்படுகின்ற தனியார் நிறுவனமும் 2011 இற்கு ஒப்பாக 2012 இன் போது 4.74 சதவீதமும் 2012 இற்கு ஒப்பாக 2013 இன் போது 6.6 சதவீத வீழ்ச்சியைக் கொண்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் அவற்றில் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் மொத்த கொள்கலன் கையாளர்களில் 40 சதவீதத்திற்கு கிட்டிய அளவை உரித்தாக்கிக் கொண்டது.
- (ii) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஆகக்கூடிய வருமானம் மீள் கப்பலேற்றுகை மற்றும் மீள்பொதியிடல் அடிப்படையில் அறவிடப்படுகின்ற துறைமுகக் கட்டணங்களிலிருந்து பெறப்பட்டமையால் மீள் கப்பலேற்றுகை அதிக அளவில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு பெற்றுக்கொள்வதற்கு மேலும் கூடிய கவனம் செலுத்துதல் முக்கியமானதாகும்.

(ஈ) கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளல் (மெற்றிக் தொன்களில்)

கப்பல் வகை	2013 (மெற்றிக் தொன்)	2012 (மெற்றிக் தொன்)	2011 (மெற்றிக் தொன்)	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்
கொள்கலன்	56,195,460	53,504,467	54,108,976	5.0	(1.11)
ஏனையவை	7,286,492	8,165,087	7,906,369	(10.7)	3.27
கூட்டுத்தொகை	63,481,952	61,669,554	62,015,345	2.93	(0.55)
நிறுவனத்தின் படி இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	35,013,312	32,128,290	31,587,516	8.97	1.71
தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனி	23,551,366	24,802,379	25,996,790	(5.04)	(4.59)
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	4,172,208	4,738,885	4,431,039	(11.95)	6.9
கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன்	745,066	-	-	-	-
இறங்குதுறைக் கம்பனி					
மொத்தம்	63,481,952	61,669,554	62,015,345	2.93	(0.55)

கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளல் மெட்ரிக் தொன்களில் கருத்திற்கொள்ளும் போது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை 2011 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2012 ஆம் ஆண்டின் போது 1.7 சதவீதத்தினாலும் 2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டில் 8.97 சதவீதத்தினாலும் அதிகரித்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் தனியார் கம்பனியொன்று 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் 4.59 சதவீதத்தினாலும் 2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகின்றபோது 2013 ஆம் ஆண்டில் 5.04 சதவீதத்தினாலும் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

(உ) கையாளப்பட்ட கொள்கலன்களின் மொத்த தொன் அளவு ஒரு கப்பலில் சராசரியாக

	2013	2012	2011
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	37,887	36,836	33,994
தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனி	37,417	38,976	37,643
கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி	57,319	-	-

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மீளாய்வாண்டின்போது கையாளுகின்ற கொள்கலனிடப்பட்ட கப்பல் சரக்குகளின் அளவு சராசரியாக ஒரு கப்பலுக்கு அண்ணளவாக 37,887 தொன் ஆக இருந்த போதிலும், தனியார் கம்பனியால் கையாளப்பட்ட கப்பல் சரக்குகளின் அளவின் சராசரி ஒரு கப்பலுக்கு 37,417 தொன் ஆக இருந்தது. அதன் படி அதிகாரசபையினை விட தனியார் நிறுவனம் ஒரு கப்பலுக்கு கையாளப்பட்ட கப்பல் சரக்குகளின் அளவில் சராசரியாக 470 தொன் இனால் குறைவான அளவைக் கொண்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் தனியார் நிறுவனம் அதிகாரசபைக்கு அதிக போட்டியை வழங்கியிருந்தது. அவ்வாறே வேறு தனியார் கம்பனியிலிருந்து கப்பலுக்கு கப்பல் சரக்கு கையாளப்படுகின்ற அளவு 57,319 தொன் ஆக இருந்ததுடன் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு வருகை தருகின்ற அதிக கொள்ளவினையுடைய கப்பல் மூலம் கொள்கலன் கையால் அக்கம்பனிக்கு அனுப்பப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) ஒரு கப்பலுக்கு கப்பல் பொருட்களைக் கையாளலின் சராசரி(இருபது அலகுகள்)

	2013	2012	2011
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	1,200	1,175	1,093
தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனி	1,728	1,670	1,811
கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி	1,224	-	-

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையால் மீளாய்வாண்டின்போது கையாளப்பட்ட கொள்கலன்கலனின் அளவு (இருபது அலகுகள்) சராசரியாக ஒரு கப்பலுக்கு 1,200 வரையில் தனியார் கம்பனி கையாண்ட கொள்கலன் அளவில் (இருபது அலகுகள்) சராசரியாக ஒரு கப்பலுக்கு 1,728 ஆக இருந்தது. அதன் பிரகாரமும் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு வருகை தருகின்ற அதிக கொள்ளவினையுடைய கப்பல்களில் கொள்கலன் கையாளல் தனியார் கம்பனிக்கு அனுப்பப்பட்டிருந்தது.

திருகோணமலைத் துறைமுகம்

(அ) கப்பல்களின் வருகை

	2013	2012	2011	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்	2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்
சரக்குக் கப்பல்	113	139	114	(18.70)	21.92
ஏனைய கப்பல்	21	22	12	(4.5)	5.9
மொத்தம்	134	161	126	(16.77)	27.77

சரக்கு கப்பலின் வருகை 2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டில் 18.70 சதவீதத்தாலும் ஏனைய கப்பல்களின் வருகை 4.5 சதவீதத்தாலும் குறைவடைந்திருந்தன.

(ஆ) கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளல்(தொன்)

	2013	2012	2011	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்	2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்
மொத்த இறக்குதல்	2,275,794	2,645,965	2,336,672	(13.99)	13.23
மொத்த ஏற்றுதல்	159,460	213,362	236,979	(25.26)	(9.96)
மொத்தம்	2,435,254	2,859,327	2,573,651	(14.83)	11.10

2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகின்ற போது 2012 ஆம் ஆண்டில் கப்பலில் சரக்குகளை இறக்குதல் 13.23 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்த போதிலும் கப்பல் சரக்குகளை ஏற்றுதல் 9.96 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. 2012 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2013 ஆம் ஆண்டின் போது இறக்குதல் மற்றும் ஏற்றுதல் முறையே 13.99 சதவீதத்தாலும் 25.26 சதவீதத்தாலும் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

காலித் துறைமுகம்

(அ) கப்பல்களின் வருகையும் கப்பல் சரக்கு கையாளல் நடவடிக்கைகளும்

	2013	2012	2011	2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்	2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) சதவீதம்
கப்பல்களின் வருகை	36	69	73	(47.8)	(5.47)
கப்பல் சரக்கு கையாளல்(தொள்) இறக்குதல்	199,848	421,665	463,519	(52.6)	(9.02)
ஏற்றுதல்	6,692	8	253	-	(96.83)
மொத்தம்	206,540	421,673	463,772	(51)	(9.07)

2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டில் கப்பல்களின் வருகை 47.8 சதவீதத்தாலும் கப்பல் சரக்குகளை இறக்கும் நடவடிக்கைகள் 52.6 சதவீதத்தாலும் குறைவடைந்திருந்தன.

மாகம்புர மஹிந்த ராஜபக்ஷ துறைமுகம்

கப்பல்களின் வருகை	2013
சரக்குக் கப்பல்	136
யோட் கப்பல்	03
மொத்தம்	139

கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் படி மீளாய்வாண்டின் இறுதிவரை 136 சரக்குக் கப்பல்களும், 03 யோட் கப்பல்களும் ஆக 139 கப்பல்கள் வருகை தந்தன. 2010 நவம்பர் மாதத்தில் இந்தத் துறைமுகம் திறக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பம் முதல் 2 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலம் மிகவும் குறைவான கப்பல்கள் வருகை தந்தமையால் துறைமுகத்திற்கு கப்பல்களை வரவழைப்பதற்காக ஆக்கபூர்வமான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல் துரித தேவையாகக் கருதி கவனம் செலுத்த வேண்டியிருந்ததுடன் துறைமுகத்தின் கையாளல் நடவடிக்கைகளை துரிதப்படுத்துவதற்கு பாரந்தூக்கிகளை மிகவும் துரிதமாக பொருத்தப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் பாரந்தூக்கிகள் பொருத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

சகல துறைமுகங்கள்

சகல துறைமுகங்களையும் 2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டின் மொத்த கப்பல் சரக்கு கையாளல்களின் அதிகரிப்பு 3,667,471 மெட்ரிக் தொன் ஆக இருந்ததுடன் அது 4.3 சதவீத அதிகரிப்பாகும். 2011 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2012 ஆம் ஆண்டில் மொத்த கப்பல் சரக்கு கையாளல்களின் அதிகரிப்பு 1,631,416 மெட்ரிக் தொன் ஆக இருந்ததுடன் அது 1.8 சதவீத அதிகரிப்பாகும்.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) நிர்மாணச் செயற்பாடுகளை மேற்கொண்டு கையளித்தல் அடிப்படையில் (Buitt Operator and Tranfer) அதிகாரசபையால் 35 வருட காலத்திற்காக தனியார் கம்பனிக்கு குத்தகைக்கு வழங்கும் போது குத்தகையாளரால் ஆதனவரி செலுத்த வேண்டியமை நிபந்தனை உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்படாமையால் குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்ட இட அளவிற்கும் அவ்விடத்தில் பொருத்தப்பட்ட உபகரணங்களுக்காவும் 2012 மற்றும் 2013 ஆம் ஆண்டுகளின் போது ரூபா 6,776,000 தொகையான ஆதனவரி அதிகாரசபையால் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) காங்கேசன்துறை துறைமுகத்தில் நீர்த்தடுப்பை பழுதுபார்க்கும் நடவடிக்கைகளுக்காக மகநெரும நிறுவனத்திற்கு ரூபா 4,715,000 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் எதுவித நிர்மாண நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) கொழும்புத் துறைமுகத்தை விரிவாக்கும் செயற்திட்டம் 2010 ஒக்தோபர் 31 ஆந் திகதி முடிவுறுத்துவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அத்திகதியின் பின்னர் 2 சந்தர்ப்பங்களின் போது செயற்திட்டத்தை அமுல்படுத்துகின்ற கால எல்லை நீடிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியிலிருந்து பெறப்பட்ட ரூபா 110.78 மில்லியன் கடன் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாதிருந்த போதிலும் அதற்காக 1.2 சதவீத வட்டி கடன் பிணைமுறிக் கட்டணம் (Commitment Charges) ஆகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தன. செயற்திட்டத்தின் இலக்கிடப்பட்ட காலத்தில் பூர்த்தி செய்ய முடியாமையின் காரணமாக இந்த செலவினங்களைச் செய்ய வேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) கப்பல் முகவரிடமிருந்து குறிப்பிடப்பட்ட பிரகாரம் தாமதமின்றி பணத்தை அறவிடாமல் சேவையினை வழங்கியமையின் காரணமாக திருகோணமலை துறைமுகத்தில் கப்பல் முகவர் நிறுவனங்களிலிருந்து மீளாய்வாண்டின் இறுதித் திகதியில் உள்ளவாறு அறவிட வேண்டிய ரூபா 31,686,580 தொகையிலிருந்து ரூபா 9,827,479 தொகை அதாவது 25 சதவீதம் அறவிடமுடியாத மற்றும் ஐயக்கடன் ஏற்பாடாக ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் பின்வரும் கப்பல் முகவர்களிடமிருந்து அறவிடவேண்டிய பணத்தில் 100 சதவீதம் அறவிடமுடியாக் கடன் மற்றும் ஐயக் கடனுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது

வகை	அறவிட வேண்டிய தொகை	அறவிட முடியாத மற்றும் ஐயக்கடன் ஏற்பாட்டின் சதவீதம்	அறவிட முடியாத மற்றும் ஐயக்கடன் ஏற்பாட்டுத் தொகை
	ரூபா		
01. தற்போது செயற்படாத கப்பல் முகவர்	2,322,036	100	2,322,036
02. சட்டத்திற்கு தொடர்புபடுத்தப்பட்ட கப்பல் முகவர்	586,981	100	586,981
03. அரசாங்க திணைக்களம் மற்றும் நிறுவனங்களிலிருந்து கிடைக்கவேண்டியவை	6,892,826	100	6,892,826
			----- 9,801,843 =====

அறவிடமுடியாக்கடன் மற்றும் ஐயக் கடனுக்காக ரூபா 9,801,843 தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் இத்தொகையை அறவிடுவதற்கு போதியளவான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.3 செயற்பாட்டு செயற்திறனின்மைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2001 ஆம் ஆண்டு முதல் 2013 ஆம் ஆண்டின் இறுதி வரையிலான காலத்தின் போது கொழும்பு துறைமுகத்தில் அதிகாரசபையின் கொள்கலன் கையாளலின் இயலளவை மொத்த கொள்கலன் கையாளலின் சதவீதமாகக் கருத்திற் கொள்ளும் போது 86 சதவீதம் முதல் 59 சதவீதம் வரை துரிதமாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் கொழும்பு துறைமுகத்தில் போட்டியாளராக செயற்படுகின்ற தனியார் கம்பனி அக்காலத்தில் கொள்கலன் கையாளலின் இயலளவில் துரித அதிகரிப்பை உரித்தாக்கிக் கொண்டிருந்தது. அதிகாரசபையின் கடந்த பன்னிரண்டு வருடங்களில் பின்வரும் முறையில் ஒழுங்குமுறையாக கொள்கலன் கையாளல் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

ஆண்டு	கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கொள்கலன்களை க் கையாளும் தனியார் கம்பனி	சதவீதம்	அதிகாரசபை	சதவீதம்	மொத்தம்
2001	229,670	19	1,396,946	81	1,726,616
2002	558,025	32	1,206,694	68	1,764,717
2003	624,439	32	1,334,900	68	1,959,339
2004	899,720	41	1,320,845	59	2,220,565
2005	931,526	38	1,523,794	62	2,455,300
2006	1,335,411	43	1,743,669	57	3,079,078

2007	1,546,497	46	1,834,734	54	3,381,231
2008	1,739,668	47	1,747,670	53	3,687,338
2009	1,749,809	51	1,714,488	49	3,464,297
2010	1,970,268	48	2,167,173	52	4,137,441
2011	1,963,441	46	2,299,446	54	4,262,887
2012	1,870,271	45	2,316,849	55	4,187,120
2013	1,746,802	41	2,501,863	59	4,248,655

அதன் பிரகாரம் துறைமுகத்தின் பிரதான பணியான கொள்கலன் கையாளல் செயற்பாடுகளில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் பங்களிப்பு கடந்த கிட்டிய 5 வருடங்களில் 49 சதவீதம் முதல் 59 சதவீதத்திற்கிடையிலான வீச்சில் காணப்பட்டது. அந்நிலைமை ஏற்படுவதற்கு 35 வருட காலத்திற்காக நிர்மாண நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு கையளிக்கும் (Built Operator and Transfer) முறையின் கீழ் இரண்டு தனியார் கம்பனிகளுக்கு கொழும்புத் துறைமுகத்தில் உள்ள சிறந்த மிகவும் ஆளமான 06 கப்பல் தரிப்பிடங்களுக்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கையில் வழங்கப்பட்டமை காரணமாக இருந்தது.

(ஆ) ஒரு கொள்கலன் தளத்தினால் கையாளப்பட்ட கொள்கலன்களின் அளவு கொழும்புத் துறைமுகத்தில் 416,976 ஆக இருந்ததுடன் தெற்காசிய இறங்குதுறைப் பிரிவினால் 582,267 கொள்கலன்கள் கையாளப்பட்டிருந்தன. அது கொழும்புத் துறைமுகத்தை விட கொள்கலன் தளத்தில் 165,291 கொள்கலன்கள் அதிகரித்திருந்ததுடன் அது கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கையாளப்பட்ட கொள்கலன் அளவில் 40 சதவீதமாகும்.

(இ) ஒரு பாரந்துாக்கியின் மூலம் கையாளப்படுகின்ற கொள்கலன்களின் அளவில் சராசரி, துறைமுக அதிகாரசபையில் 108,776 அலகுகளாக இருந்ததுடன் தெற்காசிய இறங்குதுறைக் கம்பனியில் 145,576 அலகுகளாக இருந்தது. அதன் படி தெற்காசிய இறங்குதுறைப் பிரிவில் பாரந்துாக்கி மூலம் துறைமுக அதிகாரசபையை விட கொள்கலன் அலகுகள் 36,791 படி கையாளப்பட்டிருந்தது. இது அதிகாரசபை கையாண்ட கொள்கலன் அளவில் சராசரியாக 34 சதவீதத்தை விட அதிகரித்த அளவாகும்.

(ஈ) திருகோணமலை மற்றும் காலித் துறைமுகத்தில் செயல்நடவடிக்கைகள் மிகவும் நலிவான நிலையில் காணப்பட்டமை மற்றும் குறைந்த எண்ணிக்கையில் கப்பல் வந்தமை தொடர்ச்சியாக நடடமடைவதற்குக் காரணமாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும், கடந்த சில வருடங்களில் பெறப்பட்ட நடடம் முறையாக குறைந்து காணப்பட்ட போதிலும் காலித் துறைமுகத்தில் 2012 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 47 மில்லியன் வரை குறைவடைந்து காணப்பட்ட நடடம் மீண்டும் மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 96 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தது.

ஆண்டு

நடடம் ரூபா. மில்லியன்

ஆண்டு	திருகோணமலை துறைமுகம்	காலித் துறைமுகம்
2007	405	275
2008	379	279
2009	319	399
2010	383	345
2011	318	147

2012	240	47
2013	232	96

(உ) மாகம்புற மஹிந்த ராஜபக்ஸ துறைமுகத்தில் 2008 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட அதன் முதலாவது கட்டம் 2010 நவம்பரில் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்தது. துறைமுக நிர்மாணத்தின் முதலாவது மற்றும் இரண்டாவது கட்டிடத்திற்காக சீனாவின் எக்ஸீம் வங்கியில் (Exim Bank) ரூபா 98,079 மில்லியன் கடன் தொகை உள்ளடங்கலாக ரூபா 105,109 மில்லியன் செலவிடப்பட்டிருந்தது. நிர்மாணிக்கப்பட்ட துறைமுகத்தின் பாரந்நூக்கி பொருத்தப்படாமையால் கொள்கலன் கையாளல் மேற்கொள்ள முடியாதிருந்ததுடன் இதனால் அனேகமாக மோட்டார் வாகனங்களைக் கொண்டுவரும் கப்பல் மாத்திரம் இத்துறைமுகத்திற்கு வருகை தருவது மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் போதியளவான வருமானம் உழைக்கப்பட்டிருந்தமையை உறுதிப்படுத்த முடியாதிருந்த போதிலும் மேற்கூறப்பட்ட கடனுக்கான வட்டியாக 2012 ஆம் ஆண்டின் போதும் மீளாய்வாண்டின் போதும் முறையே ரூபா 2,208 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 2,479 மில்லியன் தொகையும் செலுத்தப்பட்டிருந்தன.

(ஊ) டென்மார்க் கடன் வழங்கும் நிறுவனத்தின் ரூபா 6,029 மில்லியன் கடனையும் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் ரூபா 444 மில்லியனையும் செலவிட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்ட ஒலுவில் துறைமுகம் மீளாய்வாண்டின் முன்அரைப்பகுதியில் திறக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் இவ்வறிக்கை வழங்கப்படுகின்ற திகதி வரையிலும் ஒரு கப்பலேனும் அத்துறைமுகத்திற்கு வருகை தரவில்லை. ஒலுவில் துறைமுகத்திற்கு 08 மீற்றர் ஆழமான சிறிய கப்பல்கள் மாத்திரம் வருகை தரமுடியுமாக இருந்தமை அதற்கான பிரதான காரணமாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும் மீளாய்வாண்டில் ஒலுவில் துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டுச் செலவினமாக ரூபா 72,342,554 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தது.

4.4 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) அதிகாரசபையின் சேவைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்ளும்போது கொள்வனவு நடைமுறைகளுக்குப் புறம்பாக இலங்கை துறைமுக முகாமைத்துவம் மற்றும் ஆலோசனைச் சேவைக் கம்பனியின் ஊடாக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்காக தரகாக ரூபா 22,594,876 தொகையான மேலதிக செலவினம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி உதவியின் கீழ் கொழும்புத் துறைமுகத்தை செயற்திறனாக்குவதற்காகவும் துறைமுகத்தை விரிவாக்குவதற்காகவும் ஆலோசனைச் சேவை ஒப்பந்தத்திற்காக ரூபா 1,199 மில்லியன் தொகை ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியும் அதிகாரசபையும் சேர்ந்து செலவிட்டிருந்தது. அதில் ரூபா 399 மில்லியன் கொழும்புத் துறைமுகத்தை செயற்திறனாக அபிவிருத்தி செய்வதற்காக செலவிடப்பட்டதன் பின்னரும் திட்டங்களை அமுல்படுத்துவல் மீளாய்வாண்டு வரையிலும் கைவிடப்பட்டிருந்தது.

(இ) தெற்காசிய இறங்குதுறை தனியார் கம்பனிக்கு கையளிக்கப்பட்ட பாரந்நூக்கிகளுக்காக கிடைக்க வேண்டிய ரூபா 141,632,944 தொகையான பங்கு அதிகாரசபைக்குக் கிடைக்கப் பெறாதிருந்ததுடன் அது கிடைக்க வேண்டிய பங்காக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

- (ஈ) அரசியல் கட்சியொன்றுக்குரிய தொழிற்சங்கத்திற்கு வழங்கப்பட்ட ரூபா 5,000,000 முற்பணத்திலிருந்து மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் தீர்க்கப்படாத ரூபா 4,499,996 தொகை மூலதன நிர்மாணங்களுக்கான முற்பணமாக வெளிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (உ) கொழும்புத் துறைமுகப் பகுதிகளுக்கிடையே கொள்கலன்களைக் கொண்டு செல்லல் / இடம்மாற்றுதல் தனியார் போக்குவரத்துக் கொள்கலன் கம்பனிக்கு கையளித்திருக்கும்போது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் முகாமைத்துவம் மற்றும் ஆலோசனைக் கம்பனியால் மேலும் ஒரு தனியார் கொள்கலன் கம்பனியுடன் கொள்கலன் கொண்டு செல்வதற்காக உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது. எனினும் அந்த உடன்படிக்கைக்கு முரணாக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையில் முகாமைத்துவத்தால் துறைமுகத்திற்கிடையே கொள்கலன்களைக் கொண்டு செல்வதற்கு வழங்கப்பட்ட சந்தர்ப்பம் இழக்கப்பட்டமையால் அக்கம்பனி மாவட்ட நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடரப்பட்டதன் காரணமாக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்குரிய தனியார் கொள்கலன் போக்குவரத்துக் கம்பனிக்கு இழப்பீடு செலுத்துவதற்கு ஏற்படுகின்ற நிலைமை உருவாகியது. இந்த நிலைமையின் அடிப்படையில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கணக்குகளில் ரூபா 276 மில்லியன் தொகை செலுத்த வேண்டிய இழப்பீடாக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

4.5 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) சகல வசதிகளுடனும் கூடிய முழுமையான ஒலுவில் கப்பல் பயிற்சி நிறுவனத்தை நடாத்திச் செல்வதற்காக மீளாய்வாண்டின்போது ரூபா 71,197,529 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் ஒரு பாடநெறியேனும் நடாத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) இலங்கை கோல் கம்பனியில் 2008 ஆம் ஆண்டில் 200,000 பங்குகளுக்காக ரூபா 2,000,000 தொகை முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் எவ்வித பிரதிபலனும் மீளாய்வாண்டின் இறுதிவரையிலும் அதிகாரசபைக்கு கிடைத்திருக்கவில்லை.
- (இ) பகிரங்க கேள்வி கோரலின்றி இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையால் இலங்கை துறைமுக முகாமைத்துவம் மற்றும் ஆலோசனைக் கம்பனி ஊடாக சந்தைப் பெறுமதியை விடக் குறைந்த பெறுமதியில் பழைய இரும்பு விற்பனை செய்யப்பட்டமையின் காரணமாக 2012 மற்றும் 2013 ஆம் ஆண்டுகளின் போது முறையே ரூபா 18,720,471 தொகை மற்றும் ரூபா 35,700,092 படி மொத்த நடட்டம் பெறப்பட்டிருந்தது.

4.6 இனங்காணப்பட்ட நடட்டம்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) மீள் ஏற்றுமதிக்காக கப்பல் முகவரால் எடுத்துச் செல்லப்பட்ட 3,515 கனமீற்றரான (CMB) 04 படகுகள் 112 நாட்களாக துறைமுகத்தில்

வைக்கப்பட்டதற்கான துறைமுகக் கட்டண விபரத்தின் (Traiff) பிரகாரம் களஞ்சியம் / நலக் கட்டணமாக ரூபா 67,233,290 தொகை அறவிட வேண்டியிருந்த போதிலும் துறைமுக செயற்பாட்டுப் பிரிவில் உயர் பதவிநிலை உத்தியோகத்தரால் பிழையாக கட்டணம் குறைவாக கணிப்பீடு செய்யப்பட்டமையின் காரணமாக துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ரூபா 55,213,465 தொகையான நிதி நட்டம் ஏற்பட்டிருந்தது.

- (ஆ) அதிகாரசபைக்கு அறவிட வேண்டிய கட்டணத்தை அறவிடுவதிலுள்ள நலிவுகளின் காரணமாக 2006 ஆம் ஆண்டு முதல் 2009 ஆம் ஆண்டு வரை அறவிட வேண்டிய ரூபா 105,491,135 தொகையான கட்டணம் திறைசேரியின் அங்கீகாரமின்றி கணக்குகளிலிருந்து பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.
- (இ) பாதுகாப்புப் பிரிவின் மூலம் வணிக அடிப்படையில் நடாத்தப்படுகின்ற கப்பலொன்றுக்காக அதிகாரசபையால் வழங்கப்பட்ட சேவைக்காக 2007 ஆம் ஆண்டு முதல் 2009 ஆம் ஆண்டு வரை கிடைக்க வேண்டிய ரூபா 5,659,734 தொகையான மொத்த தொகையும் திறைசேரியின் அங்கீகாரமின்றி வருமானத்திற்கு எதிராகப் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

4.7 விளைவற்ற மற்றும் குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்

2008 ஆம் ஆண்டின் போது அதிகாரசபையால் ரூபா 444,008,467 தொகை செலவில் 02 “லெவல் லைன் போடல்” பாரந்தூக்கிகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்த பாரந்தூக்கிகளைச் செயற்படுத்துவதற்குத் தேவையான பீலி தயாரிக்கப்படாமையால் 04 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலமாக பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாமல் விளைவற்றுக் காணப்பட்டது. இது தொடர்பாக கணக்காய்வில் சுட்டிக்காட்டியதன் பின்னர் பாரந்தூக்கிகளைச் செயற்படுத்தவதற்காக தேவையான இரும்பு பீலிகளுடன் ஓடக் கூடிய பாதை தயாரிக்கப்பட்ட போதிலும் இந்த இரண்டு பாரந்தூக்கிகளும் எவ்வித கப்பல் பொருள் கையாளல் செயற்பாட்டிற்காகவும் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. எவ்வாறாயினும் எவ்வாறான வகையிலான பாரந்தூக்கிகளின் தேவை தொடர்பாக சாத்தியவள ஆய்வு அதிகாரசபையால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1 கூட்டிணைந்த திட்டம்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகாரசபையின் தூரநோக்கின் (Vision) பிரகாரம் 2015 அளவில் ஆசியாவில் பிரதானமான கப்பல்களைக் கையாளும் துறைமுகமாக இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை நியமிக்கப்பட்டதாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும் அதிகாரசபையின் நிதி நிலைமை, கொள்கலன் கையாளல் நடவடிக்கைகள் மற்றும் கப்பல்களின் வருகை தொடர்பான தரவுகளின் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டின் ஒப்பீடு செய்துபார்த்தபோது செயற்திறனை மேலோங்கச் செய்வதற்கு போதியளவான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) அதிகாரசபையின் உன்னத நோக்கின் கீழ் காண்பிக்கப்படுகின்ற காலி துறைமுகத்தை பிராந்திய துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் கொழும்பு துறைமுகத்தில் கையாளப்படுகின்ற வணிகரீதியான கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளுவதற்கான

மாற்று வழித் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்தல் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தும் 2008 ஆம் ஆண்டு முதல் மீளாய்வாண்டு வரையான தரவுகளை இணக்கஞ் செய்தபோது காலித் துறைமுகத்தில் கப்பல் வருகை குறைவடைந்தமையாலும் காலித் துறைமுகம் தொடர்ச்சியாக நட்டத்தைப் பெற்றதன் காரணமாகவும் இந்த உன்னத நோக்கம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

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

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