

இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபை – 2016

இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக்கம்பனிகளதும் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விபரமான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசோட்டக் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களையும் உள்ளடக்கிய 2016 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமப்பின் 154 (1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் 14(2) (சீ) பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபையின் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும், அவதானிப்புக்களும் இவ்வறிக்கையில் காணப்படுகின்றன.

1.2 நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந் நிதிக் கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக் கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானது என முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். அதியுயர்கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏஐ 1000–1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வை நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்க நெறி வேண்டுகளுடன் நான் இணங்கி நடப்பதையும் நிதிக் கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக் கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகள் மற்றும் வெளிப்படுத்தல்களிற்கு ஆதாரமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக் கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ் கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் அதிகாரசபையின் நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்தில் கொள்கின்றாரேயன்றி அதிகாரசபையின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறனின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல. முகாமைத்துவத்தால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக் கூற்றுக்களின் ஓட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது. கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையையும் பரப்பையும் நிர்ணயிப்பதற்காக 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் (3) மற்றும் (4) ஆம் உப பிரிவுகளின் மூலம் கணக்காய்வு தலைமை அதிபதிக்கு தற்றுணிவு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

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

1.4 துணைக்கம்பனிகளும் இணைந்த கம்பனிகளும்

இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் இரண்டு துணைக் கம்பனிகளாக வரையறுக்கப்பட்ட ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறை கம்பனியும் வரையறுக்கப்பட்ட மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவ சேவை (தனியார்) கம்பனியும் இணைந்த கம்பனிகளாக வரையறுத்த துறைமுக முகாமைத்துவ மற்றும் ஆலோசனை சேவை கம்பனியும் காணப்படுகின்றன. துணைக்கம்பனிகளின் உரிமையாண்மை 100 சதவீதமாகவும் இணைந்த கம்பனியின் உரிமையாண்மை 39.97 சதவீதமாகவும் இருந்ததுடன் இம் மூன்று கம்பனிகளின் கணக்காய்வானது பிரசித்த கணக்காளர் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள மூன்று கம்பனிகளின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

1.5 முனைப்பழியுள்ள கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 மற்றும் 2.3 ஆம் பந்திகளில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் அடிப்படையில் எனது அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாகக்கப்படுகின்றது.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - தொகுதி

இந்த அறிக்கையின் 2.2 மற்றும் 2.3 ஆம் பந்திகளில் தரப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து, இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக்கம்பனிகளதும் 2016 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதிநிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் - அதிகாரசபை

இந்த அறிக்கையின் 2.3 ஆம் பந்தியில் தரப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து, இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் 2016 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதிநிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள் - தொகுதி

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) துறைமுக அதிகாரசபையின் ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது இரண்டு துணைக்கம்பனிகளின் கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்கள் பயன்படுத்தப்படாதிருந்ததுடன் வரைவு நிதிக்கூற்றுக்களின் அடிப்படையில் ஒருங்கிணைந்த கணக்குகள் தயாரிக்கப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) துறைமுக அதிகாரசபையின் ஒரு துணைக்கம்பனியாகிய மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவக் கம்பனியின் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான திரண்ட நடடம் ரூபா 1,960,685,373 ஆக இருந்தது இதன் காரணமாக அத்திகதியில் உள்ளவாறான கம்பனியின் தேறிய சொத்துக்கள் ரூபா 1,885,685,373 மறைப் பெறுமதியைக் கொண்டிருந்ததனால் அத்தியதியில் கம்பனி பாரியளவில் மூலதனப் பற்றாக்குறைக்கு முகம் கொடுத்திருந்தது. அதற்கிணங்க 2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 220 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் 20 நாட்களுக்குள் பங்குதாரர்களின் அதிவிசேட பொதுக் கூட்டத்தைக் கூட்டி மேற்கூறிய விடயம் தொடர்பாக தெரியப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் பணிப்பாளர்கள் சபை அதன் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுப்பதற்குத் தவறிவிட்டது. எவ்வாறாயினும் கம்பனி தனது நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரிக்கும் போதும் சமர்ப்பிக்கும் போதும் தொடர்ச்சியாக நிலைத்திருத்தல் என்ற கருதுகோளினை அடிப்படையாகக் கொண்டு நடவடிக்கை எடுத்திருந்த போதிலும் மேலும் துறைமுக அதிகாரசபையின் நிதிப் பங்களிப்பு அதன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கும் பொறுப்புக்களைத் தீர்த்து வைப்பதற்குமாக வழங்குமாறு ஒரு உறுதிப்படுத்தல் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை

(இ) மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் உள்ளவாறு மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவக் கம்பனியின் பௌதீக இருப்பு பெறுமதியில் உள்ளடக்கப்பட்ட கப்பல் எண்ணெய் இருப்பினைத் தவிர்த்து ஏனைய இருப்பு பெறுமதி தொடர்பான இருப்பு மெய்மையாய்வு அறிக்கையும் பட்டியல்களும் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. அவ்வாறு ஆண்டின் போது இருப்பு சேதங்களுக்கான ஒதுக்கீடு ரூபா 585,496,943 தொகை சம்பந்தமாக பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானம் பெற்றுக்கொள்ளாமையால் அதன் சரியான தன்மையை உறுதிப்படுத்தி கொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது.

(ஈ) மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவக் கம்பனியால் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட ரூபா 2,931,386,743 தொகையான கடன் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 01 இன் பிரகாரம் நடைமுறை மற்றும் நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டு நிதிநிலைமைக்கூற்றில் காட்டுவதற்குப் பதிலாக நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்களின் கீழ் மாத்திரம் காட்டப்பட்டிருந்தது. நியமத்தின் பிரகாரம் நடைமுறை பொறுப்புக்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டிருக்குமாயிருந்தால் கம்பனியின் தேறிய நடைமுறைச் சொத்துக்கள் மறைப்பெறுமதியாக இருந்திருக்கும். மேலும் இக்கடன் மீதிக்காக வங்கியிடமிருந்து மீதிகளை உறுதிப்படுத்தல்களும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள் - அதிகாரசபை

2.3.1 இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமம்

இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமம் (SLFRS) 07 இன் 14 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் பொறுப்புக்களுக்காக பிணைவைத்துள்ள நிதிச் சொத்துக்களின் இயலளவுப் பெறுமதி வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டும். எனினும் வரி மேன்முறையீட்டு ஆணைக்குழுவிற்குச் செலுத்தவேண்டிய ரூபா 285,437,324 தொகையான வரிக்காக ரூபா 315 மில்லியன் பெறுமதியான நிலையான வைப்புக்களுக்குரிய கடப்பாடு நிதிக் கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3.2 இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம்

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்படுகின்றன.

(அ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 01

நியமத்தின் 15 ஆவது பிரிவின் பிரகாரம் நிதிக்கூற்றுக்களை நியாயமாகச் சமர்ப்பிப்பதற்காக தேவையான சந்தர்ப்பங்களில் மேலதிக தகவல்கள் வழங்கப்பட வேண்டிய போதிலும் அதிகாரசபை மீளாய்வாண்டின் போது ஆதனம், பொறி

மற்றும் உபகரணங்களுக்கு மேற்கொண்ட ரூபா 16,614,911 தொகையான மீள வகைப்படுத்தலுக்கான செம்மையாக்கலுக்குரிய பொருத்தமான வெளிப்படுத்தல்கள் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 08

நியமத்தின் 49 ஆவது பிரிவின் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டின் பிழையான தன்மை, ஒவ்வொரு முன்னைய ஆண்டுகளிலும் செம்மையாக்க வேண்டிய அளவு முதலியன வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் மீளாய்வாண்டின் போது மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 1,277,779,765 தொகையான முன்னைய ஆண்டுகளுக்கான செம்மையாக்கல்களுக்குரிய அத்தேவைப்பாடுகள் அடைந்து கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 16

(i) நியமத்தின் பிரகாரம் அதிகாரசபையின் ஆதனம், பொறி மற்றும் உபரணங்களுக்கு பெறுமானத் தேய்விடலானது அவை பயன்படுத்தவதற்கான நிலைக்கு மாறிய திகதியிலிருந்து ஆரம்பித்தல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும் முன்னைய ஆண்டுகளுக்குரிய ரூபா 101,643,600 தொகையான பெறுமானத்தேய்வானது கணக்கீட்டு நியமம் 08 இன் 42 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கடந்த காலத்திற்கேற்ப செம்மையாக்குவதற்கு பதிலாக மீளாய்வாண்டின் போது கணக்கீட்டு செய்ததன் காரணமாக மீளாய்வாண்டிற்கான செயற்பாட்டு இலாபம் ரூபா 101,643,600 ஆல் குறைத்துக் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ii) நியமத்தின் 51 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் பயனுறுதி ஆயுள் காலம், எச்சப் பெறுமதி என்பன வருடாந்தம் மீளாய்வு செய்யப்பட வேண்டியதுடன் வித்தியாசம் ஏற்படுமாயிருந்தால் அவ்வித்தியாசம் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 08 இன் பிரகாரம் கணக்குகளில் செம்மையாக்கப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும் அதிகாரசபை ரூபா 30,593,407,527 பெறுமதியான முழுமையாகப் பெறுமானத்தேய்வு செய்யப்பட்ட சொத்துக்களை மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் பயன்படுத்தியிருந்த போதிலும் அவற்றில் மோட்டார் வாகனம் மற்றும் கணனி துணைக்கருவிகள் மாத்திரம் மீளாய்வாண்டின் போது மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருந்தன. எனினும் மீளாய்வு செய்யப்பட்ட அம்மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் கணனிகளுக்குமாக எதிர்காலத்தில் பெறுமானத்தேய்வு செய்யவேண்டிய பெறுமதி சுட்டிக்காட்டப்பட்டவாறு கணக்குகளில் தேவையான செம்மையாக்கல்கள் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 36

நியமத்தின் 12 (ஈ) (எவ்) மற்றும் (ஜீ) பிரிவுகளின் பிரகாரம் செயற்பாடுகள் தற்காலிகமாக நிறுத்தப்படுகையிலும் விளைவற்ற சொத்தாக காணப்படுகையிலும் அவற்றில் பாதிப்புக்கள் ஏற்படலாம் என்பதுவும் வலியுறுத்தப்படுகின்றது. எவ்வாறாயினும் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 6,987,638,384 பெறுமதியான ஹம்பாந்தோட்டை எண்ணைத் தாங்கி தொகுதியின் செயற்பாடுகள் 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து தற்காலிகமாக நிறுத்தப்பட்டிருந்தும் அச்சொத்துக்களுக்குரிய பாதிப்புக்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு நியாயமான பெறுமதியை நிதிக்கூற்றுக்களில் காட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 37

நியமத்தின் பிரகாரம் கப்பல் எண்ணெய் (Bunkering Oil) இருப்பை கொள்வனவு செய்வதற்காக ஒரு துணைக்கம்பனியால் வங்கியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட அமெரிக்க ஐக்கிய குடியரசு டொலர் 28 மில்லியன் கடனுக்கான பிணை (Cooperate Guarantee) துறைமுக அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிபடுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஊ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 40

நியமத்தின் 79(1) (ii) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் முதலீட்டு ஆதனங்களின் நியாயமான பெறுமதியை அளவீடு செய்யமுடியாத வேளையில் அவற்றின் பெறுமதியை அளவீடு செய்யமுடியாமைக்கான காரணத்தை காட்டவேண்டிய போதிலும் 2016 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 4,064,444,037 பெறுமதியான முதலீட்டு ஆதனங்கள் கிரய முறைமையின் கீழ் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் நியாயமான பெறுமதியில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டமைக்கான காரணம் காட்டப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3.3 கணக்கீட்டு குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஒலுவில் துறைமுகம் 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து துறைமுக அதிகார சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்ற போதிலும் அதற்காக பொதுத் திறைசேரியால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட யூரோ 46 மில்லியன் கடனானது கடன் அல்லது மானியமாக துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஒப்படைக்கப்படாமையின் காரணமாக அச்சொத்துக்களின் பெறுமதி துறைமுக அதிகார சபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக 2016 ஆம் ஆண்டில் துறைமுக அதிகார சபையின் சொத்துக்கள் குறைத்துக் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) இலங்கை கிரிகெட் நிறுவனத்திற்காக சூரியவெவ சர்வதேச கிரிகெட் மைதானத்தை உருவாக்குதல் மற்றும் நிர்மாணத்தல் நடவடிக்கைகளைச் செயற்படுத்தல் அதிகாரசபையினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது இந்நிர்மாணம் தொடர்பாக ஒப்பந்தகாரருக்கும் அதிகாரசபைக்குமிடையே செய்துகொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கும் ஒப்பந்தத்தின் முரண் கட்டளையின் (Variation Order) கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட மேற்கூறிய நிர்மாணம் தொடர்பாக 2016 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை துறைமுக அதிகாரசபையினால் ஒப்பந்தகாரருக்கு ரூபா 2,881 மில்லியன் வட்டியுடன் ரூபா 5,838 மில்லியன் மொத்த தொகை செலுத்தப்பட வேண்டும். இப்பணம் திறைசேரி அல்லது இலங்கை கிரிகெட் நிறுவனத்தின் மூலம் பெற்றுக் கொண்டமைக்கு எதுவித உறுதிப்படுத்தலும் இல்லாதிருந்தும் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில் அரசாங்க நிறுவனங்களிடமிருந்து கிடைக்கவேண்டியவையாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தும் இப்பணம் கிடைக்கின்றமை நிச்சயமற்றதாகும்.

(இ) மாகம்புற துறைமுகச் சுற்றாடலில் அமைந்துள்ள ஒரு கட்டிடத்தின் இரண்டு பகுதிகளைப் பெற்றுக் கொண்ட குத்தகைதாரரின் மின்சார பயன்பாட்டிற்காக ஒரு துணைக்கம்பனியால் இலங்கை மின்சார சபைக்கு ரூபா 4,471,406 செலுத்தப்பட்டிருந்தது. உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் குத்தகைதாரரினால் அப்பணம் அதிகாரசபைக்கு மீளளிப்புச் செய்யப்பட்டுள்ளதனால் அப்பெறுமதி அதிகாரசபையினால் துணைக்கம்பனிக்குச் செலுத்த வேண்டியவையாகக் காட்டப்பட வேண்டிய போதிலும் பிழையாக மின்சார வருமானக் கணக்கிற்குச் செலவுவைக்கப்பட்டிருந்தது.

- (ஈ) மாகம்புற துறைமுக வளவில் சலுகைக் காலத்தை மிகைத்து 07 நாட்களிலிருந்து 746 நாட்கள் வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டு இன்று வரை விடுவிக்கப்படாத 243 வாகனங்கள் சம்பந்தமாக அறவிடப்படவேண்டிய நில வாடகையாகிய ரூபா 197,888,250 தொகையும் கொழும்பு துறைமுக வளவில் 21 நாட்களிலிருந்து 3039 நாட்கள் வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டு இன்று வரை விடுவிக்கப்படாத 532 கொள்கலன்கள் சம்பந்தமாக அறவிடவேண்டிய நிலவாடகையை அறவிடுவதற்கும் பெறவேண்டியவையாக கணக்கீடு செய்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (உ) மீளாய்வாண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 13,392,858 பெறுமதியான இரண்டு பஸ் வண்டிகள் தொடர்பான தகவல்கள் நிலையான சொத்துக்கள் கணக்கிலும் மோட்டார் வாகன அகற்றுதல் (Motor Vehicle Clearing) கணக்கிலும் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தமை காரணமாக அதிகாரசபையின் நிலையான சொத்துக்கள் ரூபா 13,392,858 ஆல் இரட்டைக் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.
- (ஊ) மீளாய்வாண்டின் போது அதிகாரசபைக்கு ஒரு இணைந்த கம்பனியிடமிருந்து கிடைக்கவேண்டிய ரூபா 5,885,801 கணக்குகளில் தவிர்க்கப்பட்டிருந்தது.
- (எ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இணைந்த கம்பனியின் 2016 ஆம் ஆண்டிற்கான ரூபா 12,531,823 தொகையான இலாபத்தின் அடிப்படையில் அதிகாரசபைக்கு கிடைக்கவேண்டிய 39 சதவீதமான பங்கு கணிப்பீடு செய்யப்பட்டு கணக்கீடு செய்யாமையின் காரணமாக அதிகாரசபையின் இலாபம் ரூபா 4,885,865 ஆல் குறைத்து கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

2.3.4 விளக்கமளிக்கப்படாத வித்தியாசம்

2016 ஆம் ஆண்டின் திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் வெளிநாட்டுக் கொள்வனவு அகற்றல் கணக்கின் மீதி ரூபா 754,995,979 ஆக இருந்ததுடன் பட்டோலைகளின் பிரகாரம் அம்மீதி ரூபா 733,955,307 ஆக இருந்ததனால் ரூபா 21,040,672 வித்தியாசமாக இருந்தது.

2.3.5 கணக்காய்விற்கான சான்றுகள் இல்லாமை

பின்வரும் கணக்குவிடயங்கள் சம்பந்தமாகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள சான்றுகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.

கணக்கு விடயம்	பெறுமதி	சமர்ப்பிக்காத சான்று
(அ) பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய மீதிகள்	ரூபா 98,568,481	மீதிகளின் உறுதிப்படுத்தல்
(ஆ) பிற்போடப்பட்ட வரி ஒதுக்கீடுகள்	12,114,566,119	பட்டியல்கள்
(இ) வெளிநாட்டு முற்பணங்கள் கொள்வனவு	754,995,979	காலப்பகுப்பாய்வும் பட்டோலையும்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் நிதி நடைமுறைக் கோவையின் 9.1.3 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபைக்கு கிடைக்க வேண்டிய பணத்தை அறவீடு செய்தல் சம்பந்தமாக நேரடியாக அல்லது தற்காலிகமாக பொறுப்புக் கூறக்கூடிய உத்தியோகத்தர்கள் அவை நிலுவையாக மாறுவதற்கு இடமளிக்கவில்லை என்பதனை கவனித்துக் கொள்வதற்காக தேவையான அனைத்து முயற்சிகளும் எடுத்தல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும் துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிட வேண்டிய ரூபா 10,236 மில்லியன் மொத்தக்கடன் மீதிகளில் கடன் கால எல்லைகளை மிகைத்த மீதிகள் ரூபா 711 மில்லியனாக இருந்ததுடன் அவற்றில் வர்த்தக கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோர் மீதிகளின் மொத்தம் ரூபா 385,548,364 தொகையும் வணிகமற்ற கடன்பட்டோர் மீதிகளின் மொத்தம் ரூபா 98,993,092 தொகையும் ஒரு ஆண்டிற்கு மேற்பட்ட காலமாக அறவிடப்படாது காணப்பட்டது.
- (ஆ) உரிய முறைப்படி பணத்தை அறவீடு செய்யாது சேவைகளை வழங்கியதன் காரணமாக கொழும்பு, திருகோணமலை, காலி ஆகிய துறைமுகங்களின் கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோரிடமிருந்து கிடைக்கவேண்டிய கடன் ரூபா 409,048,984 தொடர்பாக 2016 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு அறவிடமுடியாத மற்றும் ஐயக்கடனுக்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) பெறவேண்டிய கடன் மீதிகளில் உள்ளடக்கப்பட்ட கொழும்பு மற்றும் திருகோணமலை துறைமுகங்களின் வணிகமற்ற கடன்பட்டோர்களின் கீழ் காட்டப்பட்டுள்ள ஆதனம், நலன்புரி மற்றும் போசனசாலைகளைப் பராமரிப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட சுற்றாடல்களின் சுற்றாடல் வாடகை, மின்சாரப்பாவனை என்பவற்றிற்காக அதிகாரசபை மேற்கொண்ட மின்சாரச் செலவுகளை முறையாக அறவிடுதல் இடம்பெறாமையின் காரணமாக ரூபா 92,920,389 தொகையானது அறவிடமுடியாத மற்றும் ஐயக்கடனுக்காக ஏற்பாடு செய்யவேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.

2.5 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மைகள்.

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள்
என்பவற்றுக்கான தொடர்பு

இணக்கமின்மைகள்

- (அ) 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரச்சட்டத்தின் 6 (எ) ஆம் பிரிவு

அதிகாரச்சட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் சொத்துக்களை மீளப்பெற்றுக்கொள்ளும் வகையிலும் புதிய முதலீடுகள் மேற்கொள்ளும் வகையிலும் போதியளவான பொது ஒதுக்கத்தைத் தோற்றுவிப்பதற்கு 2016 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கிவைக்கப்படவேண்டிய தொழிறுட்ப ரீதியாக வழக்கொழிந்துள்ள மற்றும் முழுமையாக பெறுமானத்தேய்விற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட சொத்துக்களை மீள வழங்கும் போது நிதிச் சிக்கல்கள் உருவாகும் ஆபத்தை கணக்காய்வின் போது புறக்கணிக்க முடியாதுள்ளது.

- (ஆ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் பீஈ/12 ஆம் இலக்க 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2 ஆம் பிரிவு
- 2016 ஆம் ஆண்டின் போது நிலையான வைப்புக்கள் மற்றும் குறுங்கால முதலீடுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 5,251 மில்லியன் முதலீட்டிற்காக நிதி அமைச்சரின் சம்மதம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) 2003 யூன் 02 ஆம் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை
- (i) 4.2.1, 4.2.2, மற்றும் 4.2.5, ஆம் பிரிவுகள்
- சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் சமர்ப்பிக்கப்படவேண்டிய அறிக்கை அதிகாரசபையினால் பணிப்பாளர் சபைக்கு மீளாய்வாண்டின் போது மாதாந்தம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ii) 4.2.3 ஆம் பிரிவு
- துணைக்கம்பனிகளின் செயலாற்றல்களுக்குரிய காலரீதியான அறிக்கை பணிப்பாளர் சபைக்குச் சமர்ப்பிக்கப் பட்டிருக்கவில்லை.
- (iii) 5.1.2 ஆம் பிரிவு
- சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் போது 23 பரிவுகளுக்குரிய பிரதான செயலாற்றல் குறிகாட்டிகள் (Key Performance Indicators) இனங்காணப்பட்டிருந்த போதிலும் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு உள்ளபடியான செயலாற்றல் குறிகாட்டிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு செயலாற்றல் மதிப்பீட்டிற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (iv) 7.4.2 ஆம் பிரிவு
- சுற்றறிக்கை ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் முகாமைத்துவ கூட்டங்கள் நடாத்தப்பட்டிருந்த போதிலும் அக்கூட்டங்களில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானங்கள் பணிப்பாளர்சபையின் மதிப்பீட்டிற்காகச் சமர்ப்பிக்கப் பட்டிருக்கவில்லை.
- (v) 8.5 ஆம் பிரிவு
- மாகம்புற துறைமுக வளவில் அமைந்துள்ள ரூபா 9,744,499,541 பெறுமதியான எண்ணைத் தாங்கிகள் தொகுதியின் பெறுமதியை உள்ளடக்கும் வகையில் சேத ஆபத்துக்களைக் குறைத்துக்கொள்வதற்காக காப்புறுதி பூடகை பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (vi) 9.3.1 ஆம் பிரிவு
- சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் வரைபு ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதற்காக உரிய தரப்பினர்களிடமிருந்து அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்படாதிருந்ததுடன் உழியர்களை தொழிலுக்காக சேர்த்துக்கொள்ளும் முறைமையும் அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

- (vii) 9.3.1 இன் vi மற்றும் vii ஆம் பிரிவுகள் சுற்றறிக்கை அறிவுறுத்தல்களுக்கு முரணாக அதிகாரசபை மீளாய்வாண்டின் போது 33 உத்தியோகத்தர்கள் 03 மாதங்களுக்கு மேற்பட்ட காலமாக பதிற்கடமை ஆற்றும் அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர்.
- viii 9.9 ஆம் பிரிவு மீளாய்வாண்டின் போது ஊழியர்களுக்குச் செலுத்தப்பட்ட ரூபா 3,772,463,462 தொகையான மேலதிகநேர வேலைப்படிகளைச் செலுத்துவதற்குரிய விபரம் பணிப்பாளர் சபைக்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஈ) 2015 மே 25 ஆந் திகதிய பீஈஐ I/2015 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 2.3 மற்றும் 3.1 ஆம் பிரிவுகள்
- (i) சுற்றறிக்கையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக மாதாந்த எரிபொருள் படிகளுக்குத் தகமை பெற்றிருக்காத 92 உத்தியோகத்தர்களுக்கு ஒரு நபருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு பெற்றோல் 100 லீற்றர் படியும் 15 உத்தியோகத்தர்களுக்காக ஒரு நபருக்கு டீசல் 125 லீற்றர் படியும் வழங்கப்பட்டிருந்தது.
- (ii) சுற்றறிக்கையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக அதிகாரசபையின் 60 உத்தியோகத்தர்களுக்காக மாதாந்த எரிபொருள் எல்லை நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் பிரகாரம் 2016 ஒக்தோபர் மாதத்தின் போது மாத்திரம் எரிபொருள் 2,075 லீற்றர்கள் சுற்றறிக்கைக்கு முரணாக வழங்கப்பட்டிருந்தது.
- (உ) 2000 இன் 38 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரசட்டத்தின் III (அ) பிரிவு மற்றும் 2016 ஏப்ரல் 29 ஆந் திகதிய 03/2016 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை. உழைக்கும் போதே செலுத்தும் வரி தனிப்பட்ட சம்பங்களிலிருந்து வெலுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் 2016 ஆம் ஆண்டிற்காக ஊழியர்கள் சார்பாக ரூபா 468 மில்லியன் தொகையான வரி அதிகார சபையின் நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக தொகுதியின் இலாபம் ரூபா 583 மில்லியனாகவும் அதிகாரசபையின் இலாபம் ரூபா 1,036 மில்லியனாகவும் இருந்தன. முன்னைய ஆண்டிற்கான தொகுதியினதும் அதிகாரசபையினதும் நடடம் முறையே ரூபா 14,581 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 14,169 மில்லியன் ஆக இருந்ததனால் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் தொகுதியினதும் அதிகாரசபையினதும் நிதி விளைவுகள் முறையே ரூபா 15,164 மில்லியனாலும் ரூபா 15,205 மில்லியனாலும் முன்னேற்றமடைந்திருந்தது முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் தேறிய வெளிநாட்டு

நாணயமாற்று செம்மையாக்கல் நட்டம் ரூபா 10,155 மில்லியனால் குறைவடைந்தமை மேற்கூறிய நிதி விளைவுகளின் முன்னேற்றம் தொடர்பாக பிரதானமாக தாக்கமளித்திருந்தது.

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய 4 ஆண்டுகளுக்கான அதிகாரசபையின் நிதி விளைவுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்த போது 2014ஆம் ஆண்டைத் தவிர்த்து ஏனைய ஆண்டுகளின் போது இலாபம் அடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் நிதி விளைவுகளுக்கு ஊழியர் பணிக்கொடை, அரசாங்கத்திற்கு செலுத்தப்பட்ட வரி, பெறுமானத்தேய்வு என்பவற்றை மீண்டும் செம்மையாக்கும் போது அதிகாரசபையின் பங்களிப்பு தொடர்ச்சியாக சாதகமான மீதியைக் கொண்டிருந்ததுடன் 2012ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 25,226 மில்லியன் தொகையான அது மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 33,091 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தது.

3.2 பகுப்பாய்வு ரீதியான நிதிமீளாய்வு

மீளாய்வாண்டிற்கும் முன்னைய ஆண்டிற்குமான பொருண்மையான விகிதங்களில் சில கீழே தரப்படுகின்றன.

	2016	2015	2014	2013	2012
	-----	-----	-----	-----	-----
(i) மொத்த இலாப விகிதம் %	45	35	39	33.39	44
(ii) மொத்த வருமானத்திற்கான செயற்பாட்டு இலாபம்/(நட்டம்) (%)	33.34	22.86	27.93	20.90	24.69
(iii) தேறிய இலாப/(நட்ட) விகிதம் %	2.35	(35)	23.73	4.52	6.58
(iv) உரிமை மூலதனத்திற்கான நீண்டகாலக் கடன்	1:2.89	1:2.92	1:2.30	1:2.27	1:2.34
(v) நடைமுறை விகிதம்	1.27:1	1.52:1	2.16:1	2.51:1	2.25:1
(vi) விரைவுச் சொத்து விகிதம்	1.19:1	1.41:1	2.05:1	2.42:1	2.13:1

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) 2012 ஆம் ஆண்டில் 1:2.34 ஆகக் காணப்பட்ட அதிகாரசபையின் உரிமை மூலதனத்திற்கான நீண்ட காலக்கடன் விகிதம் 2016 ஆம் ஆண்டளவில் 1:2.89 விகிதம் வரை அதிகரித்திருந்தது. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணம் மற்றும் கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறை நிர்மாணம் என்பவற்றிற்காகப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட கடன்களில் 2016 திசம்பர் 31ஆந் திகதி வரை எஞ்சியிருந்த கடன் ரூபா 173,913 மில்லியனிற்கு பிரதான காரணமாக இருந்தது. அதற்கிணங்க நீண்ட காலக்கடன் அதிகரித்தல் அதிகாரசபையின் தொழிற்படு மூலதனம் மற்றும் வட்டிக் கிரயம் தொடர்பாக பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.
- (ii) மொத்த வருமானத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 2012 ஆம் ஆண்டில் 24.69 சதவீதமான செயற்பாட்டு இலாபம் 2016 ஆம் ஆண்டளவில் 33.34 சதவீதத்தைக் கொண்டிருந்தது. எனினும் நிதிச் செலவுகளும் வெளிநாட்டு நாணயமாற்று நட்டமும் நிறுவனம் தொடர்பாக பாதகமான தாக்கத்திற்கு காரணமாக இருந்ததனால் 2012 ஆம் ஆண்டின் போது 6.58 சதவீதமாகக் காணப்பட்ட வரிக்குப் பின்னைய தேறிய இலாப விகிதமானது 2015 ஆம் ஆண்டின் போது 35 சதவீத மறைப் பெறுமதியானது 2016 ஆம் ஆண்டளவில் 2.35 சதவீதம் வரை குறைவடைந்திருந்தது.

- (iii) 2012 ஆம் ஆண்டிற்கான நடைமுறை விகிதமும் விரைவுச் சொத்து விகிதமும் முறையே 2.25 மற்றும் 2.13 ஆக இருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் அது முறையே 1.27 மற்றும் 1.19 வரை படிப்படியாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் ஆக்கபூர்வமாகவும் தொடர்ச்சியாகவும் துறைமுகங்களின் செயற்பாடுகளை வழங்குதலும் பாதுகாப்புச் சேவைகளை வழங்குதலும், நுழைவு வழிகளில் கப்பல்கள் நுழைவதனை முறைமைப்படுத்துதலும் கட்டுப்படுத்துதலும், துறைமுகங்களை மேம்படுத்தலும் அபிவிருத்தி செய்தலும், துறைமுக நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைப்புச் செய்தலும் முறைமைப்படுத்துதலும் என்பன அதிகாரசபையின் பிரதான குறிக்கோள்களாகும்.

மேற்கூறிய குறிக்கோள்களை அடைந்து கொள்வது சம்பந்தமாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- 4.1.1 கொழும்பு துறைமுகத்தினுள் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கக்கூடியதாக 04 இறங்குதுறைகள் காணப்பட்டதுடன் அவற்றில் 02 இறங்கு துறைகள் (ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறை மற்றும் சமகி கொள்கலன் இறங்குதுறை) முழுமையாக துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாக உள்ளதுடன் ஏனைய இறங்குதுறைகள் (கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (C.I.C.T) மற்றும் தெற்காசிய நுழைவு இறங்கு துறை (S.A.G.T) என்பன தனியார் நிறுவனங்களுக்கு 85 சதவீத உரிமையின் அடிப்படையில் 35 ஆண்டுகளுக்கு (நிர்மாணித்தல், செயற்படுத்துதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் (Built, Operation and Transfer) என்ற அடிப்படையின் கீழ் குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன. 2016 மற்றும் 2015 ஆம் ஆண்டுகளின் போது கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கல் தொடர்பான தகவல்கள் பின்வருமாறாகும்.

	இ.து.அ (SLPA)		தெ.ஆ.நு.இ (SAGT)		கொ.ச.கொ.இ (CICT)		மொத்தம்	
	அலகு		அலகு		அலகு		அலகு	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
மீள்கப்பலேற்றல் (Transshipments)	1,691,267	1,607,792	1,028,538	1,294,631	1,168,516	1,452,838	3,888,321	4,355,261
உள்நாட்டு (Domestic)	541,152	483,109	327,750	317,707	349,069	499,034	1,217,971	1,299,850
மீள ஏற்றுதல் (Re-stowing)	19,904	9,216	14,957	19,869	44,314	50,727	79,175	79,812
	<u>2,252,323</u>	<u>2,100,117</u>	<u>1,371,245</u>	<u>1,632,207</u>	<u>1,561,899</u>	<u>2,002,599</u>	<u>5,185,467</u>	<u>5,734,923</u>

ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துக்கொள்கையில் 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் மீளாய்வாண்டின் போது கொழும்பு துறைமுகத்தில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்குதல் 11 சதவீதத்தால் முன்னேற்றமடைந்திருந்தும் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் 7 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது. 2016 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை கப்பல் முகவர் நிறுவனத்துடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட இறங்குதுறைச் சேவை உடன்படிக்கைகளின் (Terminal Service Agreements) பிரகாரம் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறைக்கு வருகைதரவுள்ள கப்பல்கள் பின்வரும் காரணங்களின் அடிப்படையில் இரண்டு தனியார் இறங்கு துறைகளுக்கு இழுத்துச் செல்லப்படுதல் அதற்கான பிரதான காரணமாக இருந்தன.

- அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறையின் ஆழம் போதியளவில் இல்லாமை (Exceeds the maximum draft at JCT)
- இறங்குதுறையில் நங்கூரமிடுதலில் தாமதமாகும் (Delay in Bathing) மற்றும்
- இறங்குதுறைகளில் காணப்படுகின்ற கென்றி கிரேன்களின் (Gantry Crane) அகலம் போதியதாக இல்லாமை.

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் மேலும் அவதானிக்கப்படுகின்றது.

(அ) (i) நிகழ்காலத்தில் பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் கப்பல் முகவர் நிறுவனங்கள் பாரிய கப்பல்களை பயன்படுத்துவதற்கு அதிக விருப்பத்தைக் காட்டி வருகின்றது. அவ்வாறே கொள்கலன் கப்பல் கம்பனிகளை ஒருங்கிணைத்தல் மற்றும் மத்தியப்படுத்தலின் அடிப்படையில் ஆசிய ஐரோப்பிய வியாபார வழிகளில் கொள்கலன்களின் கொள்லளவுகளில் 95 சதவீதமானவை கூட்டுச் சேர்ந்த நான்கு கப்பல் கம்பனிகளால் கட்டுப்படுத்தப்படுகின்றது. இது துறைமுக சேவைகளை பெற்றுக் கொள்வதில் அதிக போட்டி ஏற்படுவதற்கு காரணமாக இருந்தது. இவ்வாறான நிலைமையின் கீழ் அதிகாரசபை தமது சந்தைப் பங்கினை பாதுகாத்துக் கொள்வதற்கும் அதிகரித்துக் கொள்வதற்குமாக பொருத்தமான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டியிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை அவ்வாறான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ii) நல்ல எண்ணத்துடன் கையளிக்கக்கூடிய (foot Loose) எடுத்துச் செல்லல் என்று கருதப்படுகின்ற மீள்கப்பலேற்றலானது கொழும்பு துறைமுகத்தின் கொள்கலன் செயற்பாட்டில் 70 சதவீதம் அளவில் இருந்ததுடன் அதிகரித்துக் காணப்படும் கொள்கலன் எடுத்துச் செல்லும் அளவை அடைந்து கொள்ளும் போது போட்டித்தன்மையான துறைமுகங்களுக்கு மத்தியில் பாரிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தலாம். இந்தியா கொச்சின் நகரத்திலுள்ள துறைமுகமான வல்லார் பாதம் துறைமுகத்தை தனது மீள்கப்பலேற்றும் முக்கிய நிலையமாக வெளிப்படுத்தியுள்ளமையுடன் இப்போட்டி மிகவும் தீவிர நிலைமைக்கு மாறியுள்ளது. தென் இந்தியாவில் அமைந்துள்ள விசினேஜம் துறைமுகத்தை மீள்கப்பலேற்றல் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்வதற்கான ஆயத்தம் செய்யப்பட்டு வருவதுடன் இந்திய அரசாங்கம் தற்பொழுது துறைமுக பொறுப்பாண்மை முறைமையின் கீழுள்ள 12 முன்னணி துறைமுகங்களை இணைத்து ஒரு நிறுவன அலகாக மாற்றம் செய்துள்ளதாக வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது இதன் மூலம் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு தென் ஆசியாவிற்கு வெளியேயுள்ள துறைமுகங்களிலிருந்து மாத்திரமின்றி இந்திய உப கண்டத்திலிருந்தும் குறிவைக்கப்படும் போட்டி நிலைமைக்கு முகங்கொடுப்பதற்காக துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறையை செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக ஈடுபடுத்த வேண்டி இருந்த போதிலும் இதுவரை அதன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) கொழும்பு துறைமுகத்தில் தற்பொழுது கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்குவதற்காக செயற்படுத்தப்படும் இறங்குதுறைகளுக்கு மத்தியில் 14.25 மீற்றர்களை விட அதிக ஆழமான (Draft) கப்பல்கள் வருகைதரக்கூடிய ஒரேயொரு இறங்குதுறையாக கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (CICT) காணப்பட்டது அதன் கொள்லளவு ஒரு ஆண்டிற்கு 2.4 மில்லியன் இருபது சம அலகுகளாக கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. 2016 ஆம் ஆண்டின் போது அந்த இறங்கு துறைக்கு 14.25 மீற்றர்களுக்கு மேற்பட்ட ஆழமான 232 கப்பல்கள் வருகை தந்திருந்ததுடன் 2 மில்லியனுக்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கையான கொள்கலன்கள் செயற்படுத்தப்பட்டிருந்தன. அதற்கிணங்க 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கல் 28 சதவீதத்தால் முன்னேற்றமடைந்திருந்ததுடன் அந்த முன்னேற்றம் 2017 ஆம் ஆண்டின் போதும் அதே அடிப்படையில் காணப்படுமாக இருந்தால்

அதன் உச்சக் கொள்ளளவை அடைவதனை தவிர்க்க முடியாததாக இருந்திருக்கும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. எனினும் இலங்கை அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறைகளின் உச்ச ஆழமும் (Draft) கிரண்டி கிரேன்களின் அகலமும் முறையே 14.25 மீற்றர்மற்றும் 18 மீற்றர்களாக இருந்ததனால் 14.25 மீற்றர்களுக்கு மேற்பட்ட ஆழமான (Draft) கப்பல்கள் வருகை தரக்கூடிய இறங்குதுறை அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாக இருக்கவில்லை.

அதற்கிணங்க மேற்கூறிய நிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டு பார்க்கும் போது கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கல் விளைத்திறனின்மை மற்றும் இறங்குதுறைகளில் நவீன வசதிகள் இல்லாமை ஆகிய காரணத்தின் அடிப்படையில் அதிகாரசபைக்கு மாத்திரமின்றி கொழும்பு துறைமுகத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் தற்போதைய கொள்ளளவை மிகைத்து வருகைதருகின்ற கப்பல்களுக்குத் தேவையான வசதிகளை வழங்கும் செயற்பாட்டு ஆபத்து காணப்படவில்லை என்பதனை கணக்காய்வில் புறக்கணிக்க முடியாதுள்ளது.

4.1.2 அதிகாரசபைக்கு இழுத்துச் செல்லக்கூடிய கொள்கலன்களைக் கொண்ட கப்பல்கள் தனியார் இறங்குதுறைகளுக்கு இழுத்துச் செல்லப்படுவது மற்றும் அவற்றின் இயலளவைப் பயன்படுத்துதல் சிறப்பான மட்டத்தை அடைந்திருப்பதுடன் கொழும்பு துறைமுகத்தில் அதிகரித்துவரும் மீள்கப்பலேற்றும் செயற்பாடு இழக்கப்படுகின்ற ஆபத்து மற்றும் ஏனைய துறைமுகங்களிலிருந்து உருவாகின்ற போட்டித்தன்மைக்கு முகங்கொடுக்கமுடியாமை என்பவற்றிக்காக பின்வரும் காரணங்கள் தாக்கமளித்துள்ளன.

(i) கொழும்பு துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்தும் செயற்திட்டம் தொடர்பாக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கிக்கும் இடையே செய்துகொள்ளப்பட்ட கடன் உடன்படிக்கையின் தேவைப்பாடு மற்றும் 2011 ஆகஸ்ட் மாதத்தில் வரையறுக்கப்பட்ட யூ.ஆர்.எஸ் ஸ்கோட் வில்சன் கம்பனியால் தயாரிக்கப்பட்ட அபிவிருத்தி மற்றும் முறைமை மீளாய்வு என்பவற்றின் பிரகாரம் 2015 ஆம் ஆண்டின் போது கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறையின் முதலாவது கட்ட செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு அமைச்சரவையினால் பிரேரணை, இணக்கப்பாடு, கொள்கைத் தீர்மானம் என்பன எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் அத்தீர்மானம் மாற்றமடைந்ததன் காரணமாக இரத்துச் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் சில தீர்மானங்கள் அமுல்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. அதற்கிணங்க 800,000 அலகு கொள்கலன்களின் கொள்ளளவுடனான ரூபா 11,168,466,578 மூலதனக் கிரயத்தை செலவு செய்து நிர்மாணிக்கப்பட்ட கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறையின் நிர்மாண நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டுள்ளன எனக் குறிப்பிட்டு 2016 ஏப்ரல் மாதத்தில் இறுதி பூர்த்தியாக்கல் சான்றிதழ் (Final Completion Certificate) வழங்கப்பட்டிருந்தும் கப்பற் சரக்குகளைக் கையாளக்கூடிய மட்டத்திற்கு பூர்த்தி செய்து பயன்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ii) கொள்கலன்களை கையாளும் நடவடிக்கைகளை ஆக்கபூர்வமாக மேற்கொள்வதற்காக 2016 ஆம் ஆண்டின் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் பிரகாரம் ரூபா 918 மில்லியன் தொகையான கொள்வனவுகளை மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் மீளாய்வாண்டின் போது அவற்றை கைவிடுதல் மற்றும் பிற்போடுதல் இடம்பெற்றிருந்தன. எவ்வாறாயினும் நீண்டகாலமாக செயற்பாட்டிற்காக பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்ற முழுமையாக பெறுமானத் தேய்விற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்த தொழிற்புரீதியாக வழக்கொழிந்த உபகரணங்களின் விளைதிறன் வீழ்ச்சியடைதல், அடிக்கடி திருத்தம் செய்தல் நடவடிக்கைகளுக்கு உட்படுத்துதல், தற்பொழுது துறைமுகங்களுக்கு வருகின்ற கப்பல்களின் கொள்ளளவுக்குப் பொருத்தமாக உபகரணங்கள் இல்லாமை ஆகிய காரணங்களின் அடிப்படையில் கொள்கலன்களை கையாள்வதற்கு தடை உருவாகியிருந்தது. அதற்கிணங்க செயற்பாடுகளின் விளைதிறன் குறைவடைவதற்கும் நற்பெயருக்கு களங்கம் ஏற்படுவதற்கும் வாய்ப்பு உள்ளன என்பது கணக்காய்வின் போது கவனம் செலுத்தப்பட்டது.

4.1.3 2012 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு வரை கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு வருகைதந்த கப்பல்கள் சம்பந்தமான விபரம் கீழே தரப்படுகின்றன.

	2016	2015	2014	2013	2012
ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை
கொள்கலன்களைக் கொண்டவை	3,804	3,643	3,239	3,142	3,092
பாரம்பரியமானவை	40	45	28	38	52
ஏனையவை	561	509	475	487	726
	<u>4,405</u>	<u>4,197</u>	<u>3,742</u>	<u>3,667</u>	<u>3,870</u>

மேற்கூறிய கப்பல்களுள் உள்ளடக்கப்படாத கொள்கலன்களைக் கொண்ட கப்பல்கள் தொடர்பாக 2012 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டு வரையுமான தகவல்கள் பின்வருமாறாகும்.

	2016	2015	2014	2013	2012
ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை
துறைமுகம்					
அதிகாரசபை	1,460	1,616	1,926	2,084	1,972
எஸ்.ஏ.ஐ.ரீ	1,087	1,026	855	1,011	1,120
சீ.ஐ.சீ.ரீ	1,257	1,001	458	47	-
	<u>3,804</u>	<u>3,643</u>	<u>3,239</u>	<u>3,142</u>	<u>3,092</u>

மேற்கூறிய தகவல்களின் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது 2016 மற்றும் 2015 ஆம் ஆண்டுகளில் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு கொள்கலன்களுடனான கப்பல்களின் வருகை முறையே 4 சதவீதத்தாலும் 12 சதவீதத்தாலும் முன்னேற்றமடைந்திருந்தன. எனினும் அதிகாரசபைக்கு வருகைதருகின்ற கொள்கலன்களைக் கொண்ட கப்பல்களின் எண்ணிக்கை மீளாய்வாண்டின் போது 10 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது. எனினும் S.A.G.T மற்றும் C.I.C.T இற்கு வருகை தருகின்ற கப்பல்களின் எண்ணிக்கை முறையே 6 சதவீதத்தாலும் 26 சதவீதத்தாலும் முன்னேற்றமடைந்திருந்தன. அதற்கிணங்க கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு கொள்கல கப்பல்களின் வருகையானது முன்னேற்றத்தை காட்டியிருந்த போதிலும் அம்முன்னேற்றத்தில் அதிக சந்தைப் பங்குகளை அதிகாரசபைக்கு கிடைக்கச் செய்வதற்கும் முன்னைய ஆண்டில் வருகை தந்த கப்பல்களின் எண்ணிக்கையை அந்த மட்டத்திலேனும் பேணுவதற்கும் அதிகாரசபைக்கு முடியாதிருந்தது.

4.1.4 2012 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டு வரை கொழும்பு துறைமுகத்தில் கொள்கலன் செயற்பாடுகள் தொடர்பான விபரம் கீழே தரப்படுகின்றது.

துறைமுகங்கள் அதிகாரசபை	2016		2015		2014		2013		2012	
	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%
உள்நாடு	483,109		541,152		643,317		676,937		665,291	
மீள்ஏற்றுமதி	1,607,792		1,691,267		1,882,057		1,779,882		1,584,985	
ஏனையவை	9,216		19,904		33,965		33,965		66,573	
மொத்தம்	<u>2,100,117</u>	37	<u>2,252,323</u>	43	<u>2,559,339</u>	52	<u>2,501,863</u>	58	<u>2,316,849</u>	55
S.A.G.T										
உள்நாடு	317,707		327,750		337,354		341,510		354,964	
மீள்ஏற்றுமதி	1,294,631		1,028,538		1,298,434		1,385,552		1,479,782	
ஏனையவை	19,869		14,957		26,152		19,740		35,525	
மொத்தம்	<u>1,632,207</u>	28	<u>1,371,245</u>	27	<u>1,661,940</u>	34	<u>1,746,802</u>	41	<u>1,870,271</u>	45
C.I.C.T										
உள்நாடு	499,034		349,069		146,314		13,530		-	
மீள்ஏற்றுமதி	1,452,838		1,168,516		519,219		42,683		-	
ஏனையவை	50,727		44,314		21,103		1,328		-	
மொத்தம்	<u>2,002,599</u>	35	<u>1,561,899</u>	30	<u>686,636</u>	14	<u>57,541</u>	1	<u>-</u>	
முழு மொத்தம்	<u>5,734,923</u>	100	<u>5,185,467</u>	100	<u>4,907,915</u>	100	<u>4,306,206</u>	100	<u>4,187,120</u>	100

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது வருடாந்தம் கொழும்பு துறைமுகத்தில் கொள்கலன் செயற்பாடுகளில் முன்னேற்றத்தைப் போல மீள்கப்பலேற்றல் மற்றும் மீள் கையாளலிலும் முன்னேற்றம் காணப்பட்டிருந்தது. எனினும் மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கையானது முன்னைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது 2,252,323 இலிருந்து 2,100,117 வரை அதாவது 7 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சிடைந்திருந்தது எவ்வாறாயினும் கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை கம்பனி (C.I.C.T) விரைவாக கொள்கலன்களைக் கையாள்வதன் மூலம் தனது சந்தைப் பங்கினை முன்னேற்றமடையச் செய்திருந்தது. விபரம் கீழே தரப்படுகின்றது.

- (i) மீளாய்வாண்டின் போது ஒட்டுமொத்த கொள்கலன் கையாளலின் மூலம் அதிகாரசபை 37 சதவீதத்தையும் தெற்காசிய நுழைவாயில் இறங்குதுறை (S.A.G.T) 28 சதவீதத்தையும் கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி (C.I.C.T) 35 சதவீதத்தையும் ஆக சந்தைப்பங்களிப்பை உரிமையாக்கிக் கொண்டிருந்தன. கொழும்பு சர்வதேச இறங்குதுறைக் கம்பனியானது (C.I.C.T) மூன்று ஆண்டுகளான மிகக்குறுகிய காலத்திலேயே இப்பங்களிப்பை உரிமையாக்கிக் கொண்டிருந்தமை விசேட அம்சமாகும்.

- (ii) கொள்கலன் செயற்பாடுகளின் செயற்திறனை மதிப்பீடு செய்த போது துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் ஒரு ஊழியருக்கு (செயற்பாட்டு பிரிவின் ஒரு ஊழியரை மாத்திரம் கவனத்திற்கு எடுத்துக்கொள்கையில்) 874 கொள்கலன்கள் அளவில் இருக்கையில் கொழும்பு சர்வதேச இறங்கு துறையினால் (C.I.C.T) ஒரு ஊழியருக்கு 6,378 கொள்கலன்களாக இருந்தது. அது துறைமுக அதிகாரசபையை விட 7 மடங்கால் உயர்ந்த பெறுமதியைக் கொண்டிருந்தது.
- (iii) அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கை சம்பந்தமான இறங்குதுறைப் பயன்பாட்டு விகிதத்தை (Terminal Occupancy Ratio) கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்கையில் 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு வரை அது முறையே 78 சதவீதம் 68 சதவீதம் மற்றும் 63 சதவீதமாக இருந்தன. அதற்கிணங்க அதிகாரசபையின் இறங்கு துறைப்பயன்பாட்டு விகிதமானது படிப்படியாக குறைவடைகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- (iv) செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தின் பிரகாரம் 2016 ஆம் ஆண்டின் முதலாவது மற்றும் இரண்டாவது காலாண்டில் ரூபா 140 மில்லியன் மதிப்பீட்டின் கீழ் வேலையை பூர்த்தி செய்வதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்த ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறையின் III M,N,T மற்றும் IV T இலக்க ஒழுங்குகளை பாழுதுபார்க்கும் நடவடிக்கைகள் எதிர்பார்த்த வகையில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக பிரய்முவர் வாகனம் பயணம் செய்யும் வழிகள் மெருதுவாக இல்லாமையின் காரணமாக கொள்கலன்களை எடுத்துச்செல்வதற்காகப் பயன்படுத்தப்படுகின்ற பிரய்முவர் வாகனங்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுத்தலும் அவ்வாகனங்களின் டயர்களின் ஆயுட்காலம் குறைவடையக்கூடியதாக இருப்பதுடன் அது கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளின் விளைதிறன் குறைவடைவதற்கு காரணமாக இருக்கலாம் என்பதனை புறக்கணிக்க முடியாதுள்ளது.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்பாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகாரசபைக்குச் செந்தமான 2500 மெட்ரிக் தொன் கொள்லளவைக் கொண்ட எரிபொருளை களஞ்சிப்படுத்தக்கூடிய 4 தாங்கிகள் 5 ஆண்டு காலமாக ஐக்கிய அமெரிக் குடியரசு டொலர் 150,000 வருடாந்த குத்தகைக்கு தனியார் நிறுவனத்திற்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது அக்குத்தகைக்காலம் முடிவடைந்த பின்னர் மீண்டும் மதிப்பீட்டு அறிக்கை பெற்றுக்கொள்ளப்படாமலும் புதிய கேள்வி கோரப்படாமலும் முன்னைய குத்தகை உடன்படிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்ட பெறுமதிக்கு 5 சதவீதத்தை சேர்த்து டொலர் 157,500 வருடாந்த குத்தகைக்கு மீண்டும் அந்நிறுவனத்திற்கே 3 ஆண்டு காலத்திற்கு குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) பிஎல்ஏ 0902 ஆம் இலக்க கடன் உடன்படிக்கையின் கீழ் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்திற்கு துறைமுக அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தின் பிரிவாக ஹம்பாந்தோட்டை எரிபொருள் தாங்கித் தொகுதியை நிர்மாணிப்பதற்காக ரூபா 9,872,233,068 செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அது தொடர்பான கடன் தவணைப்பணமும் வட்டியும் பொதுத் திறைசேரியினால் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இக்கடன் பெறுமதி துறைமுக அதிகாரசபையின் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு தயாரிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களில் ஒரு சொத்தாகவும் (Bunkering Facilities) செலுத்தவேண்டிய கடன் பணமாகவும் இனங்காணப்பட்டிருந்த போதிலும் பொதுத் திறைசேரிக்கும் துறைமுக அதிகாரசபைக்கும் இடையே இதுவரை உபகடன் உடன்படிக்கை மூலமாக இக்கடன் பணத்தை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஒப்படைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) அதிகாரசபை 2011 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கைச் சுங்கத்திற்கு தெரிவிக்காது இறக்குமதி செய்யப்பட்ட 27 கிரேன்கள் சம்பந்தமாக மீளாய்வாண்டின் போது சுங்கத்தினால் சுங்க கட்டளைச்சட்டத்தின் 33, 47 மற்றும் 107 ஆம் பிரிவுகளின் பிரகாரம் சுங்க புலனாய்வு ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கிணங்க சுங்க கட்டளைச்சட்டத்தின் 163 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் இக்கிரேன்களுக்காக ரூபா 1,580,000,000 இலகு சுங்கத் தண்டனை விதிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் துறைமுக

அதிகாரசபையினால் இந்த நிகழ்த்தக்க பொறுப்பிற்காக 2016 ஆம் ஆண்டிற்கான இறுதி நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 1,577,700,452 தொகையான நிதி ஏற்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் சுங்க கட்டளைச்சட்டத்தின் 165 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் சுங்க புலனாய்வுத் தீர்ப்பு கிடைத்து ஒரு மாதத்திற்குள் நிதி அமைச்சருக்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட மேன்முறையீட்டின் மூலம் உரிய தண்டனை திருத்தியமைக்கப்படலாம் என்ற போதிலும் அமைச்சருக்கு அவ்வாறான மேன்முறையீடு செய்து அதனை தீர்த்துவைத்துக் கொள்வது சம்பந்தமாக இது வரை முகாமைத்துவம் கவனம் செலுத்தியிருக்கவில்லை.

4.3 சச்சரவுத் தன்மையான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) எஸ்.ஏ.ஜி.ரீ நிறுவனத்திற்கு நீண்டகால குத்தகை அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டிருந்த தெற்காசிய நுழைவாயில் இறங்குதிறைக்காக (S.A.G.T) 2016 ஆம் ஆண்டிற்கு மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட ரூபா 3,338,000 தொகையான வருடாந்த வீத வரி அதிகாரசபையினால் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் மீள்ஏற்றுமதி மற்றும் கொள்கலன் கையாளல் நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டுள்ள கப்பல் முகவர் நிறுவனங்களுடன் செய்துகொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கைகளுக்கு இணங்கிய கொள்ளளவின் பிரகாரம் நிதி ஏற்பாடுகளை வழங்கும் போது 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க துறைமுக அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 37(1) ஆம் பிரிவின் கீழ் 2016 ஆம் ஆண்டிற்காகத் தயாரிக்கப்பட்ட அறவீட்டு பதிவேட்டிற்கு முரணான வகையில் மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 338,382,368 நிதி ஏற்பாடு சச்சரவுத்தன்மையாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (இ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ஒரு இணைந்த கம்பனியால் தனியார் நிறுவனம் ஒன்றுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்த உடன்படிக்கை பின்னர் முடிவுறுத்தப்பட்டதன் காரணமாக அத்தனியார் நிறுவகத்தினால் இணைந்த கம்பனிக்கு எதிராகத் தொடுக்கப்பட்ட வழக்கிற்காக மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்த இழப்பீட்டு பணத்தைச் செலுத்துவதற்காக துறைமுக அதிகார சபையினால் நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 75.4 மில்லியன் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

4.4 பயன்படுத்தப்படாத மற்றும் குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணம் மற்றும் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்காக 2016 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை முதலாவது கட்டத்திற்காக ரூபா 73,833,638,533 தொகையும் இரண்டாவது கட்டத்திற்காக ரூபா 70,336,768,965 தொகையுமாக ரூபா 144,170,407,498 தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அற்காக ரூபா 129,848,194,161 தொகையான வெளிநாட்டுக்கடன் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், ஆரம்பத்திலிருந்து துறைமுகம் குறைவான பயன்பாட்டிற்கு உட்படுத்தப்பட்டிருந்த காரணத்தால் தொடர்ச்சியாக நட்டமடைந்திருந்ததுடன் 2016 ஆம் ஆண்டு வரை வெளிநாட்டுக்கடன் அடிப்படையிலான நாணயப்பரிமாற்று நட்டமும் உள்ளடக்கப்பட்டு அடையப்பெற்ற திரண்ட நட்டம் ரூபா 46,699 ஆகும். அவ்வாறே மாகம்முற துறைமுக முகாமைத்துவ கம்பனியால் கப்பல் எரிபொருள் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை நிறுத்துவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டதன் காரணமாக மேற்கூறிய மூலதனச் செலவில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட ரூபா 6,987,638,384 பெறுமதியான 9 எரிபொருள் தாங்கிகளும் அதற்குரிய எடுத்துச் செல்லல் முறைமைகளும் 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

- (ஆ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான 6,400 மெட்ரிக் தொன் கொள்வனவையுடைய 10 பழைய எரிபொருள் தாங்கிகளுக்கான குத்தகைகாலம் 2012/ 2013 ஆம் ஆண்டில் முடிவடைந்திருந்ததுடன் நாளாந்த அடிப்படையில் பயன்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்வதும் 2015 ஓக்டோபர் 13 ஆந் திகதி முடிவடைந்திருந்தது. இந்த எரிபொருள் தாங்கி குத்தகை முறைமையின் கீழ் நாளாந்த அடிப்படையின் கீழ் வழங்கப்பட்டு அதிகாரசபை வருமானம் உழைப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை எடுக்காமையின் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் போது இப்பழைய 10 எரிபொருள் தாங்கிகளும் விளைவற்ற சொத்தாகக் காணப்பட்டன.
- (இ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 25,712,000 பெறுமதியான 22 உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களும் நிலையான சொத்துக்கள் பதிவேட்டில் உள்ளடக்கப்படாத பெறுமதி இனங்காணப்படாத 33 உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை விளைவற்றுக் காணப்பட்டன.
- (ஈ) டென்மார்க்கின் னோடியா வங்கியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட யூரோ 46.09 மில்லியன் கடனும் துறைமுக அதிகாரசபையின் ரூபா 531 மில்லியன் பணமும் செலவு செய்து ஒலுவில் கடல்சார் மற்றும் மீன்பிடி துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. 09 மீற்றரான குறைந்த ஆழத்திலான துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் காரணமாக துறைமுகத்திற்கு மிகவும் சிறிய கப்பல்கள் மாத்திரம் வரக்கூடியதாக இருப்பதுடன் தற்பொழுது துறைமுகத்தின் தெற்கு கடற்கரையோரம் அரிப்பிற்கு உள்ளாகுதல், தெற்கு அலைத்தாங்கியினுள் மணல் ஒன்று சேர்தல், மணல், சேறு என்பன துறைமுக முகப்பில் குவிதல் போன்ற காரணத்தால் மீன்பிடித்துறைமுகமாக பயன்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலை உருவாகியிருந்தது. இந்நிலைமையின் கீழ் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது திறந்து வைக்கப்பட்டு தற்பொழுது 03 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலம் கடந்திருந்தும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை துறைமுகத்திற்கு எதுவித கப்பல்களும் வருகை தராமையினால் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள முடியாமையின் காரணமாக விளைவற்ற சொத்தாக மாறியிருந்தது.

4.5 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) துறைமுக அதிகாரசபைக்குத் தேவையான மேலதிகச் சேவைகளை நேரடியாக மேற்கொள்வதற்குப் பதிலாக இணைந்த கம்பனிகளினூடாக மேற்கொள்வதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது தரகுப் பணமாக ரூபா 21,047,975 மேலதிகச் செலவு இடம்பெற்றிருந்தது.
- (ஆ) ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தில் எரிபொருள் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை நிறுத்திய சந்தர்ப்பத்திலிருந்து 2016 திசம்பர் 31 வரை எதுவித வருமானமும் உழைக்கப்பட்டிருக்காததுடன் இருப்பு பெறுமதி குறைவடைதல், பராமரிப்புச் செலவு, கடன்வட்டி ஊழியர் சம்பளம் என்பனவாக ரூபா 821,150,819 மொத்த தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

4.6 இனங்காணப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகார சபைக்குத் தேவையான காணிகளைச் சுவீகரிக்கும் போது காணிச் சொந்தக்காரர்களுக்கு இழப்பீடு செலுத்துவது தாமதித்ததன் காரணமாக அதிகாரசபையால் வட்டியாக ரூபா 801,994 செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) 2016 ஆம் ஆண்டின் போது கிரேன்களை திருத்தம் செய்வதற்குத் தேவையான துணைக் கருவிகளைக் கொள்வனவு செய்யும் போது பொறியியல் பிரிவின் விலை கோரல் சிபார்சனைக் கருத்தில் கொள்ளாது கொள்வனவு செய்ததன் காரணமாக அதிகார சபைக்கு ரூபா 4,078,166 நடவடிக்கை ஏற்பட்டிருந்தது.

4.7 தாமதமடைந்த செயற்திட்டங்கள்

தென் பிராந்தியத்தை அபிவிருத்தி செய்யும் குறிக்கோளுடன் காலி துறைமுகத்தில் பல்செயற்பாட்டு இறங்கு துறையை நிர்மாணிப்பதற்காக 2006 மார்ச் 28 ஆந் திகதி இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் சர்வதேச ஒத்துழைப்புக்கான ஐப்பான் வங்கிக்குமிடையே (JBIC) செய்து கொள்ளப்பட்ட SL-P-85 ஆம் இலக்க கடன் உடன்படிக்கையின் கீழ் யென் 14,495 மில்லியன் தொகையை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு வழங்குவதற்கு இணங்கியிருந்தது. உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் 2014 யூன் மாதமளவில் இச்செயற்திட்டத்தின் வேலைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டியிருந்தது. எவ்வாறாயினும் விபரமான திட்டத்தை தோற்றுவித்தல், கேள்விகளில் தொழில்நுட்ப மற்றும் நிதி மதிப்பாய்வுகளை உள்ளடக்கி செயற்திட்டம் தொடர்பாக நிர்மாணத்திற்கு முன்னைய கட்டம் வரை அனைத்து சேவைகளையும் பூர்த்தி செய்வதற்காக தனிப்பட்ட ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு யென் 458.85 மில்லியனுக்கு சமமான ரூபா 549,025,990 செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இதற்கு மேலதிகமாக கடன் வட்டியாக 2016 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி யென் 11,102,120 இற்குச் சமமான ரூபா 15,037,267 செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது. இச்செயற்திட்டம் அரசாங்கத்தின் துரித செயற்திட்டமாக இனங்காணப்பட்டிருந்தும் யுனெஸ்கோ (UNESCO) அமைப்பின் அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த போதிலும் கடன் கால எல்லை நீடிக்கப்படாமையின் காரணமாக 2017 ஏப்ரல் 30 ஆந் திகதி வரையும் நிர்மாண நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.8 ஆளணி நிர்வாகம்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கான (Operations) நேரடித் தொடர்பைக் கொண்டுள்ள பிரிவில் அதிகளவான ஊழியர் பற்றாக்குறை காணப்பட்டிருந்தும் அப்பற்றாக்குறைகளை நிவர்த்தி செய்வதற்குப் பதிலாக அதிகார சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுடன் நேரடித் தொடர்பைக் கொண்டிருக்காத ஏனைய சேவைப் பிரிவுகளுக்கு 345 நபர்களின் மிகைப் பதவியணியினர் இணைத்துக் கொள்ளப்பட்டிருந்தனர்.
- (ஆ) செயற்பாட்டுப் பிரிவில் காணப்படுகின்ற ஊழியர் பற்றாக்குறையின் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 2,940,958,878 தொகையான மேலதிக நேர வேலைப்படிக்களை மேற்கொள்ள வேண்டி ஏற்பட்டிருந்ததுடன் இச்செலவுகளைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கும் ஊழியர் பற்றாக்குறைக்குமான பரிகாரமாக மிகை காணப்படுகின்ற பிரிவுகளிலுள்ள ஊழியர்களுக்கு செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் தொடர்பான பயிற்சிகளை வழங்கி அப்பிரிவிற்கு இணைத்துக் கொள்வது சம்பந்தமாக முகாமைத்துவம் கவனம் செலுத்தியிருக்கவில்லை. மேலும் அதிகார சபையின் பிரதான மனித வளங்கள் முகாமையாளர் பதவி 2016 யூலை 01 ஆந் திகதியிலிருந்து வெற்றிடமாகக் காணப்பட்டதுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை ஆட்சேர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக மனித வளங்கள் முகாமைத்துவத்திலிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள் போதியளவில் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) 2015 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளில் பிரசித்த விளம்பரங்களை வெளியிடாது 463 வேலை உதவியாளர்களும் (Work Assistants), 113 காவலாளிகளும் (Security Guard), 24 முகாமைத்துவ உதவியாளர்களும் (கணக்குகள்), 07 தாதி உதவியாளர்களும் (Nursing Aids), 06 நிகழ்ச்சி நிரலாளர் - பயிலுனர்களும் (Trainee Programmer) என்ற வகையில் ஆட்சேர்ப்புச் செய்யப்பட்டதன் காரணமாக சச்சரவுத்தன்மையாக இருந்தது. இதன் காரணமாக அதிகார சபையின் ஆட்சேர்ப்பு முறைமையில் வெளிப்படாததன்மை காணப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

4.9 சந்தைப் பங்கு

2016 ஆம் ஆண்டிற்கான உலக துறைமுக செயற்பாடு தொடர்பாக வழங்கப்பட்ட அல்பாலயினர் அறிக்கையின் (Alpha Liner Report) பிரகாரம் கொழும்பு துறைமுகம் 5,734,923 இருபது சம அலகான செயற்பாடுகளை மேற்கொண்டு உலகத்தில் 23 ஆவது இடத்தில் இருப்பதுடன் 2015 (Twenty Equivalent Unit) ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 10.6 சதவீத முன்னேற்றத்தை அடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் கொள்கலன் கையாளலானது 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2016 ஆம் ஆண்டில் 7 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது.

கொழும்புத் துறைமுகத்திலுள்ள அதிகார சபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டின் இயலாவு 2001 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 81 சதவீதத்திலிருந்து 37 சதவீதம் வரை தீவிரமாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் கொழும்பு துறைமுகத்தில் போட்டியாகச் செயற்படுகின்ற தனியார் கம்பனியாகிய S.A.G.T நிறுவனம் அக்காலத்தில் 19 சதவீதத்திலிருந்து 28 சதவீதம் வரையும் மற்றும் C.I.C.T நிறுவனம் 01 சதவீதத்திலிருந்து 35 சதவீதம் வரையும் துரிதமாக முன்னேற்றமடைந்திருந்தன. விபரம் கீழே தரப்படுகின்றது.

ஆண்டு	S.L.P.A	சதவீதம்	S.A.G.T	சதவீதம்	C.I.C.T	சதவீதம்	மொத்தம்
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை		கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை		கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை		கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை	
-----		-----		-----		-----	
2001	1,396,946	81	229,670	19			1,726,616
2002	1,206,694	68	558,025	32			1,764,717
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			2,455,300
2006	1,743,669	57	1,335,411	43			3,079,078
2007	1,834,734	54	1,546,497	46			3,381,231
2008	1,747,670	53	1,739,668	47			3,687,338
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
2016	2,100,117	37	1,632,207	28	2,002,599	35	5,734,923

அதற்கிணங்க துறைமுகத்தின் பிரதான நடவடிக்கையாகிய கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கை அதிகாரச் சபையிடமிருந்து படிப்படியாக விலகி அது தனியார் நிறுவனத்தால் படிப்படியாக சொந்தமாக்கி கொண்டிருந்தமை அவதானிக்கப்படுகின்றது.

5. கணக்களிப் பொறுப்பும் நல்லாட்சியும்

5.1 கொள்வனவுத் திட்டம்

2006 அரசாங்க கொள்வனவு வழிகாட்டிக் கோவையின் 4.2 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையானது ஒரு கொள்வனவுத் திட்டத்தையும் ஒரு கொள்வனவு கால கட்டமைப்பையும் தயாரித்திருக்கவில்லை.

5.2 உள்ளகக் கணக்காய்வு

கணக்காய்வுக் குழு ஆகக் குறைந்தது 3 மாதத்திற்கு ஒரு தடவை கூடி வருடாந்த உள்ளகக் கணக்காய்வுத் திட்டம், நிறுவனத்தின் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையும் உள்ள கணக்காய்வு அறிக்கையும், வெளியக கணக்காய்வு அறிக்கை முதலியவற்றை மீளாய்வு செய்தல் வேண்டும். 2016 ஆம் ஆண்டின் போது வெளியக கணக்காய்வு அறிக்கை மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அவ்வாண்டின் போது அதிகாரசபையின் உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவினால் தயாரிக்கப்பட்ட 166 கணக்காய்வு அறிக்கைகளில் உள்ளடக்கப்பட்ட கணக்காய்வு அவதானிப்புக்கள் தொடர்பாக மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.3 சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றாதல்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கும் நடவடிக்கை இடம்பெறும் போது அப்புறப்படுத்தப்பட்ட கருங்கற்களும் மண்ணும் ஆங்காங்கே காணப்படுவதுடன் துறைமுக சூழலில் நீர் தேங்கி நிற்கும் வகையில் குழிகளும் உருவாகியிருந்தன. மேலும் துறைமுக அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்காக சுவீகரிக்கப்பட்ட காணிகளில் உடைத்து போடப்பட்ட எச்சப்பொருட்கள் குவிக்கப்பட்டிருந்தன. இது தொடர்பாக ஹம்பாந்தோட்டை பிரதேச செயலகத்தினால் 2017 பெப்ரவரி 08 ஆந் திகதி வழங்கப்பட்ட எச்எஸ்/எல்என்/12/எப்/1 ஆம் இலக்க கடிதத்தின் மூலம் ஹம்பாந்தோட்டை பிரதேசத்தில் நிலவும் மழையுடன் கூடிய காலநிலையின் காரணமாக இக்காணி டெங்கு ஆபத்துள்ள வலயமாக வளர்ச்சியடைந்து காணப்படுகின்றதாக பொது சுகாதார பரிசோதகரினால் இனங்காணப்பட்டுள்ளதாகவும் இச்சிக்கல் நிலைமைக்காக தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்குமாறு பிரதேச செயலகத்தின் மூலம் துறைமுக அதிகார சபைக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு 2017 ஏப்ரல் 30 ஆந் திகதி வரை அதிகார சபைக்கு முடியாதிருந்தது.

(ஆ) அதிகார சபையினால் பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கி வைக்கப்பட்ட டயர்களும் டியூப்களும் அழிவடைந்து நீண்டகாலமாக அப்புறப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையின் காரணமாக அதிக மழை பெய்யும் காலங்களில் டயர்களில் நீர் தேங்கியிருந்து நுளம்பு பெருகுவதனால் டெங்கு நோய் பரவும் ஆபத்து காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே 2016 ஆம் ஆண்டில் பாவனையிலிருந்து அப்புறப்படுத்தப்பட்ட 193 டயர்களும் 1200 டியூப்களும் கணக்காய்வுத் திகதி வரை துறைமுக சுற்றாடலில் பாதுகாப்பின்றி குவித்து வைக்கப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

5.4 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

பாதீடு செய்யப்பட்ட செலவுகளையும் உள்ளபடியான செலவுகளையும் ஒப்பீடு செய்த போது 18 செலவு விடயங்களில் 10 செலவு விடயங்கள் 47 சதவீதத்திலிருந்து 172 சதவீதம் வரையான குறிப்பிடத்தக்க அளவு முரண்கள் அவதானிக்கப்பட்டதனால் பாதீடு ஆக்கபூர்வமான முகாமைத்துக் கட்டுப்பாடுக் கருவியாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுக் குறைபாடுகள் அவ்வப்போது அதிகாரசபையின் தலைவரது கவனத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டன. பின்வரும் கட்டுப்பாட்டு அம்சங்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் செலுத்தப்படுதல் வேண்டும்.

முறைமைகள் மற்றும்
கட்டுப்பாட்டுத் துறைகள்

அவதானிப்புக்கள்

(அ) கணக்கீடு

கணக்கீட்டு நியமங்களுடன் இணக்கமின்மை

(ஆ) கடன்பட்டோர் கட்டுப்பாடு

நீண்ட காலமாக அறவிடப்படாத கடன் மீதிகள் காணப்படல்.

(இ) ஆளணி முகாமைத்துவம்

ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறைகள் அங்கீகரிக்கப்படாமை.

(ஈ) இருப்புக் கட்டுப்பாடு

ஒரு இருப்பு விடயத்திற்காக இரண்டு குறியீடுகள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தமை.