

## ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாணத்தில் ஏற்பட்டுள்ள பொருளாதார, சமூக

### மற்றும் சுற்றாடல் தாக்கங்கள்

#### 1. நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு

இலங்கை இந்து சமுத்திரத்தின் மையத்தில் அமைந்துள்ளதால் பண்டைய காலந்தொட்டு கப்பல் போக்குவரத்திற்கான முக்கிய கேந்திர நிலையமாகக் காணப்பட்டது. புவியியல் அமைவிடம் காரணமாக பிரதான கப்பற் போக்குவரத்து வீதிகளிற்கு நெருங்கிய தொடர்பும் ஆழமான கடற்பரப்புடன் கூடிய இயற்கை துறைமுக அபிவிருத்திக்குத் தேவையான பொருத்தமான கரையோரமும் காணப்படுதல் மிக முக்கியமான வாய்ப்புக்களாக காணப்பட்டன. இவ்வாறான பிற்புலம் காரணமாக இலங்கையின் துறைமுக செயற்பாடுகளிலிருந்து கிடைக்கக் கூடியதாகவுள்ள வருமானத்திலிருந்து மொத்தத் தேசிய உற்பத்திக்கான பங்களிப்பை அதிகரித்துக்கொள்ள முடியும். அதற்கமைய, இலங்கையின் கிழக்கு கடற்பரப்பில் நிர்மாணிப்பதற்கு முயன்ற ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாணித்தினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களிடையே பிரதேச அபிவிருத்தி, கப்பல்களிற்கு வசதிகளை வழங்குதல், மீன்பிடி தொழிலை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் சுற்றாடல் மாசடைதலை குறைத்தல் என்பன உள்ளடங்கியிருந்ததுடன் அதற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்ட அரசாங்க நிதி பயனுள்ளதாகவும், வினைத்திறனாகவும், சிக்கனமாகவும் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பிட்டு அதன்மூலம் ஏற்பட்டுள்ள சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்களை மதிப்பிடுதல் இக் கணக்காய்வின் நோக்கமாக உள்ளது.

இச் செயற்திட்டத்திற்காக 2008 ஆம் ஆண்டில் டென்மார்க் நோர்டியா வங்கியினால் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு மானியமாக யூரோ 86,100 தொகையும் வட்டியற்ற கடனாக யூரோ 46,009,269 தொகையும் 2011 மார்ச் 31 ஆந் திகதியிலிருந்து ஆரம்பிக்கப்பட்டு 10 ஆண்டுகளிற்குள் 20 தவணைகளில் செலுத்தித் தீர்க்கும் நிபந்தனையில் வழங்கப்பட்டிருந்தது. கடன் நிபந்தனைகளின் படி டென்மார்க் நாட்டிலுள்ள கம்பனிகளிடமிருந்து கூறுவிலைகள் கோரல்கள் கோரப்பட்டு குறைந்த விலையினை சமர்ப்பிக்கும் கம்பனிக்கு 2008 யூன் மாதத்தில் இந்த நிர்மாண ஒப்பந்தம் கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. 2015 செப்டெம்பர் 30 ஆந் திகதியளவில் இக் கடன் தொகையில் யூரோ 23,004,634 செலுத்துவதற்கு எஞ்சியிருந்தது.

அக் கடன் தொகைக்கும் மானியத்திற்கும் மேலதிகமாக துறைமுக அதிகாரசபையினால் இச் செயற்திட்டத்திற்காக ரூபா 426,487,682 தொகை 2000 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2010 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் செலவிடப்பட்டிருந்தது.

இச் செயற்திட்டத்திற்கான அடிப்படை ஆய்வுகளின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாத்தியவள மற்றும் சுற்றாடல் தாக்கங்கள் தொடர்பான ஆய்வுகள் 1995 முதல் 2000 வரையான காலத்தில் தனியார் நிறுவனமொன்றாலும் மத்திய பொறியியல் உசாத்துணை பணியகத்தினாலும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. அத்துடன் கரையோர பாதுகாப்பு, கரையோர வளங்கள் முகாமைத்து திணைக்களம் மற்றும் மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையினாலும் தேவையான பரிந்துரைகளும் அங்கீகாரமும் நிபந்தனைகளிற்கு உட்பட்டு வழங்கப்பட்டிருந்தன. செயற்திட்டம் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த சாத்தியவள ஆய்வு மற்றும் சுற்றாடல் தாக்கங்களை மதிப்பிடுதல் ஆய்வு என்பவற்றின் கீழ் நிதி ரீதியான சாத்தியம் மற்றும் சுற்றாடல் ரீதியான சாத்தியம் என்பன கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அதன்போது நிதி ரீதியான சாத்திய ஆய்வில் தேறிய நிகழ்காலப் பெறுமதி மறைப் பெறுமதியுள்ளதாக காணப்பட்டிருந்த போதிலும், உணர்வியல் பகுப்பாய்வின் படி செயற்திட்டத்தினை ஏற்றுக்கொள்ள முடியுமென தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், அப் பகுப்பாய்விற்காக கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருந்த வருமான மூலங்களின் இலக்குகளை அண்மிப்பதற்கு முடியாது போயிருந்தமையால் குறித்த ஆய்வுகளின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த முடிவுகள் சரியானவையல்ல என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

இலங்கையின் கிழக்கு கரையோரம் ஆண்டின் ஒரு காலப்பகுதியில் கடலரிப்புக்கு உட்பட்டுதலும் ஏனைய காலங்களில் அக்கரையோரம் மீண்டும் நிரப்பப்படுதலும் இடம்பெறுகின்ற போக்கு தொடர்ந்து இடம்பெற்றுவருகின்றமை சாத்தியவள ஆய்வின் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டின் மூலம் இனங்காணப்பட்டிருந்தது. துறைமுக நிர்மாணம் இடம்பெறுகின்ற காலத்திலும் நிர்மாணத்தின் பின்னரும் இந் நிலை ஏற்பட முடியுமென சுட்டிக் காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும், தற்போது எழுந்துள்ள சிக்கலான பிரச்சினை மற்றும் அதன் மூலம் துறைமுகத்தினை ஆழமுள்ளதாக நடாத்திச்செல்ல முடியாதுள்ள நிலைமை போன்றவற்றைக் கருத்திற்கொள்கையில் ஆரம்பகட்ட ஆய்வில் அவை தொடர்பில் போதிய கவனம் செலுத்தப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. 2013 ஆம் ஆண்டில் இத் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டு செயற்படுவதற்காக திறந்து வைக்கப்பட்ட போதிலும், துறைமுகத்திற்கு வர்த்தக ரீதியான கப்பல்கள் வருகை தராமையுடன் இந்நிலைமை தடையாகக் காணப்பட்டது.

அவ்வாறே செயற்திட்ட முகாமைத்துவத்தின் போது குறித்த செயற்திட்டத்தினை அமுல்படுத்தும் கால எல்லைக்குத் தேவையான பிரதான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு குறித்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கான காலஎல்லைகள் நிச்சயிக்கப்பட்டு செயற்திட்டம் அமுலாக்கப்பட்டிருக்காமை காரணமாக துறைமுகத்தினை திட்டமிட்டு நிர்மாணித்து முடிப்பதற்கு ஏறத்தாழ 17 ஆண்டுகள் கொண்ட நீண்டதொரு காலம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

அத்துடன், துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள கடற்கரை பிரதேசம் மோசமான கடலரிப்பிற்கு உட்பட்டிருந்தமையால் அப் பிரதேசத்தின் பிரதான பயிர்ச் செய்கைகளான நெற் பயிர்ச்செய்கை மற்றும் தென்னை பயிர்ச்செய்கை என்பன மிகவும் மோசமாக பாதிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், துறைமுக நிர்மாணித்தலிற்காக கையேற்கப்பட்ட காணிகளிற்கு இழப்பீடு செலுத்துதல் அல்லது மாற்று காணிகளை வழங்குதல் சில காணி உரிமையாளர்கள் தொடர்பில் தற்சமயம் வரை தாமதமடைந்திருந்தமையால் அக் காணிகளின் உரிமையாளர்களும் நாதியற்ற நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருந்தனர்.

துறைமுக செயற்திட்டத்தின் ஒரு கூறாகவுள்ள மீன்பிடி துறைமுகம் தற்போது செயற்பட்டு வருகின்ற போதிலும், மீன்பிடி துறைமுகத்தின் கட்டுப்பாடு மற்றும் பேணுதல் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்ற இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு இதனை கையளிப்பதற்கு முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டிய போதிலும், இது இதுவரை இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

துறைமுகச் செயற்திட்டத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட கட்டிடங்கள், உத்தியோகபூர்வ இல்லங்கள் மற்றும் குளிர்நீர் அறைகளிற்காக மாத்திரம் யூரோ 2.12 மில்லியன் செலவிடப்பட்டிருந்தது. செயற்திட்ட நிர்மாணங்கள் 2012 ஆம் ஆண்டில் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை 03 ஆண்டுகளிற்கு மேற்பட்ட காலமாக இக் கட்டிடங்கள் அனைத்தும் பயன்படுத்தப்படாது வைக்கப்பட்டிருந்தன.

அவ்வாறே தற்போது பயன்படுத்தப்படாத நிலையிலுள்ள துறைமுகத்தினை பயனுள்ளதாக மாற்றியமைப்பதற்கு மேற்கொள்ளப்படக் கூடிய மாற்றுவழி நடவடிக்கைகளை ஆராய்வதற்காக குறித்த கடன் வழங்கிய நிறுவனம் கட்டணம் எதுவுமின்றி முன்வந்திருந்த போதிலும், 2015 திசம்பர் 31 வரை அந்த நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

இச் செயற்திட்டத்தினை திட்டமிடுகையில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ஆரம்பகட்ட ஆய்வுகளின் போது அடிப்படை பிரச்சினைகள் உரிய விதத்தில் இனங்காணப்படாது செயற்திட்டம் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருந்தமையால் இப் பிரச்சினைகள் எழுந்திருந்ததுடன் செயற்திட்டத்தின் மூலம் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு போதியளவு பங்களிப்பு பெறப்படாது அதற்காக பெறப்பட்ட கடனை மீள் செலுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளதால் அரசாங்க நிதி பயனற்ற விதத்தில் செலவாகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. அதற்கமைய, இச் செயற்திட்டத்தினை பயனுள்ளதாக மாற்றியமைப்பதற்கு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய மாற்றுவழி நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் கவனம் செலுத்த வேண்டிய தேவை எழுந்துள்ளது.

## 2. அறிமுகம்

### 2.1 இலங்கை துறைமுகங்களின் வரலாற்றுப் பின்னணி

பண்டைய காலந்தொட்டு சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்தின் கேந்திர நிலையமாக இலங்கையின் அமைவிடம் முக்கியத்துவம் பெற்றுக் காணப்பட்டதுடன் இலங்கையின் புவியியல் அமைவிட முக்கியத்துவமும் அதன் கடற்பரப்பு இயற்கை துறைமுகங்களை அமைப்பதற்கு பொருத்தமானதாக காணப்பட்டமையும் அதற்கான காரணிகளாக காணப்பட்டன. ஐந்தாம் நூற்றாண்டில் ஆசிய மற்றும் ஐரோப்பிய வலயங்களிற்கிடையே இடம்பெற்ற வர்த்தகத்தில் கொழும்புத் துறைமுகம் கடந்துறைமுக மொன்றாக செயற்பட்டு வந்துள்ளது. இத்துறைமுகம் அப்போது “கொலம்பொ” என அழைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், சீன, இந்திய மற்றும் பாரசீக வர்த்தகர்களினால் துறைமுகமாக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அத்துடன், 1505 இல் காலி துறைமுகம் போர்த்துக்கேயர்களினால் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், திருகோணமலை இறங்குதுறையாக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு சர்வதேச கப்பற் போக்குவரத்தில் இலங்கைக்கு சிறப்பான முக்கியத்துவம் கடைத்திருந்தமையால் இலங்கை துறைமுகத்தில் உயர் தொழில்நுட்பத்துடன் கூடிய உபகரணங்களைப் பயன்படுத்தி செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கான வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும், தொடர்ச்சியாக நடாத்திச் செல்வதற்கும், இலாபகரமான மற்றும் வினைத்திறமான விதத்தில் துறைமுக சேவைகளை வழங்குவதற்கும் நிறுவன ரீதியான கூறிக்கோள்களை அடைந்துகொள்வதற்காக ஆசிய வலயத்தில் கேந்திர முக்கியத்துவம் மிக்க சேவைகளை வழங்கும் மத்திய நிலையம் என்ற உரிமையினை மென்மேலும் வலுப்படுத்தும் நோக்குடன் 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் துறைமுக அதிகாரசபை ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. அதற்கமைய, இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கீழ் கொழும்பு, காலி, திருகோணமலை, காங்கேசன்துறை போன்ற துறைமுகங்கள் வர்த்தக ரீதியாக செயற்படுத்தப்பட்டு வருவதுடன் சம காலத்தில் ஒலுவில் மற்றும் அம்பாந்தோட்டை என்ற இரண்டு துறைமுகங்களும் துறைமுக அதிகாரசபையின் குறிக்கோள்களை நிறைவேற்றிக் கொள்ளும் நோக்குடன் செயற்படுவதற்காக புதிதாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளன.

### 2.2 ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாணத்தின் பின்னணி

பிரதானமாக உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் குறைபாடுகள் காரணமாக மேற்கு பிராந்தியத்துடன் ஒப்பிடுகையில் இலங்கையின் தென்கிழக்குப் பிராந்தியம் பின்தங்கிய அபிவிருத்தி வலயமாக இனங்காணப்பட்டிருந்ததுடன், இதற்கான தீர்வாக கிழக்கின் வசந்தத்தின் கீழ் கிழக்கு மாகாண அம்பாறை மாவட்டத்திலுள்ள ஒலுவில் கிராமத்தில் இத் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு துறைமுக அதிகாரசபையினால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

இத் துறைமுக செயற்திட்டம் வர்த்தக துறைமுகம் மற்றும் மீன்பிடி துறைமுகம் என்ற 02 பிரிவுகளை உள்ளடக்கியிருந்ததுடன், முதலாம் கட்டத்தில் 5000 dwt விசாலமுடைய சிறியரக கப்பல்களிற்கு சேவைகளை வழங்குவதற்கும் இரண்டாம் கட்டத்தில் 16000dwt இயலளவுடைய பாரிய கப்பல்களிற்கு சேவைகளை வழங்குவதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அங்குள்ள பெருந்தெருக்கள் முறைமை அபிவிருத்தியடையாத நிலையில் காணப்படுகின்றமை, புகையிர வீதி வசதிகள் காணப்படாமை என்பன காரணமாக வீதிப் போக்குவரத்துக் கிரயத்தினைக் காட்டிலும் குறைந்த கிரயத்தில் கடல் போக்குவரத்தின் ஊடாக அத்தியாவசியப் பொருட்கள், கட்டிட நிர்மாணப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் உள்ளிட்ட ஏனைய பொருட்களை கொழுப்பிலிருந்து கிழக்குப் பிராந்தியத்திற்கு போக்குவரத்து செய்வதற்கும் விவசாய மற்றும் மீன் உற்பத்தியினை கிழக்கிலிருந்து மேற்குப் பகுதிகளிற்கு எடுத்து வருவதற்கும் கடல் போக்குவரத்தினைப் பயன்படுத்துதல் இத் துறைமுக நிர்மாணித்தலின் பிரதான குறிக்கோள்களாகக் காணப்பட்டன.

இக் குறிக்கோள்களிற்கு மேலதிகமாக உள்ளக பயணிகள் போக்குவரத்தினை மேம்படுத்துதல், துறைமுகத்தினை அண்மித்து சீமெந்து உற்பத்தி நடவடிக்கைகள் மற்றும் உர உற்பத்தி நடவடிக்கைகளிற்காக முதலீட்டாளர்களை கவர்ந்திழுத்தல், வெளியிலிருந்து வருகின்ற கப்பல்களிற்கு சேவைகளை வழங்குதல் என்பன இதன் இரண்டாம் கட்டக் குறிக்கோள்களாகக் காணப்பட்டன. இந்த குறிக்கோள்களிற்கு மேலாக சர்வதேச இயந்திரப்

(ரோலர்) படகுகளிற்கு மத்திய நிலையமாக இத் துறைமுகத்தினை முன்னேற்றுவதல், அதன்போது மீன் வளத்தினை தரையிறக்கிய பின்னர் அவற்றை பொதியிலடைத்து யப்பான், சீனா உள்ளிட்ட ஏனைய ஆசிய நாடுகளிற்கு ஏற்றுமதி செய்வதன் மூலம் நேரடியான மற்றும் மறைமுகமான வேலைவாய்ப்புக்களை தோற்றுவித்தல், மாகாணத்தில் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தியினை ஏற்படுத்துதல் என்பன ஏனைய குறிக்கோள்களாகக் காணப்பட்டன.

### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

“ஒலுவில் பிரதேசத்தில் துறைமுகமொன்றை நிர்மாணித்தல் வேண்டுமென்ற கருத்து முதன் முதலாக 1994/1995 காலப்பகுதியிலேயே முன்வைக்கப்பட்டது. அவ்வேளையில் இலங்கையின் கிழக்குப் பிராந்தியத்திலுள்ள திருகோணமலை துறைமுகம், வர்த்தகப் பொருட்களை கையாள்வதற்காக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கீழ் வெற்றிகரமாக செயற்பட்டு வந்திருந்தது. அதற்கு மேலதிகமாக கிழக்குப் பிராந்தியத்தில் மற்றுமோர் துறைமுகத்தின் அவசியம் இனங்காணப்படாதிருந்ததுடன், அவ்வாறான குறிப்பொன்றேனும் துறைமுக அதிகாரசபையின் அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. அவ்வாறானதோர் நிலையில் ஒலுவில் பிரதேசத்தில் துறைமுகமொன்றை நிர்மாணிக்குமாறு துறைமுக அதிகாரசபை பணிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், துறைமுகங்களை நிர்மாணிக்கின்ற சட்டரீதியான நிறுவனம் என்ற வகையில் இப் பணியில் கவனம் செலுத்த வேண்டிய நிலை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஏற்பட்டிருந்தது. ஆகையால் சரியான தூரநோக்கு ஒன்றின்றி ஒலுவில் பிரதேசத்தில் துறைமுகமொன்றை நிர்மாணித்தமைக்கான பொறுப்பினை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஏற்க முடியாதுள்ளது.

ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுக நுழைவாயிலில் மணல் குவிதல் கடும் பிரச்சினையாக காணப்பட்டதுடன், அது துறைமுகத்திற்கு வர்த்தகக் கப்பல்கள் வருகை தருவதற்கான தடையாகவும் காணப்பட்டது. அவ்வாறான நிலையின் கீழ் துறைமுக வளங்களை ஈடுபடுத்தி கப்பல் பொருட்களை கையாள்வதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கமுடியாத நிலை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஏற்பட்டிருந்ததுடன், சரக்குப் போக்குவரத்துக் கப்பலொன்று விபத்தில் சிக்கண்டிருப்பின் அப் பொறுப்பை துறைமுக அதிகாரசபை ஏற்கவேண்டியுள்ளமை மற்றும் அதன்மூலம் மேலும் நட்டமேற்படுவதற்கான வாய்ப்பு காணப்பட்டது. ஆகையால், பாதுகாப்புமிக்க நடவடிக்கையாக தற்போது காணப்படுகின்ற பிரச்சனைகளிற்குத் தீர்வு காணப்படும் வரை, கப்பற் பொருட்களை ஏற்றிவருகின்ற கப்பல்களை ஒலுவில் துறைமுகத்திற்கு அனுப்பிவைக்காதிருப்பதற்கு துறைமுக அதிகாரசபை பொறுப்புணர்ச்சியுடன் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.”

### 2.3 தலைப்பினை தெரிவு செய்வதற்கான காரணம்

கிழக்கு மாகாணத்தின் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தியினை இலக்காகக் கொண்டு டென்மார்க் கலப்பு கடன் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் யூரோ 46,095,369 மற்றும் உள்நாட்டு நிதிகளிலிருந்து ரூபா 426,487,682 செலவில் நிர்மாணிக்கப்பட்டு 2013 ஆம் ஆண்டில் செயற்படுவதற்காக திறந்து வைக்கப்பட்ட ஒலுவில் துறைமுகத்திலிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள் அடையப்பட்டுள்ளனவா என்பதனையும், இந்த நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை அமுல்படுத்துவதற்காக பயன்படுத்தப்பட்ட அரசாங்க நிதி பயனுள்ளதாகவும், வினைத்திறனாகவும் சிக்கனமாகவும் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதா என்பதனையும் மதிப்பிடுவதற்காக இத் தலைப்பின் கீழ் செயலாற்றல் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

### 2.4 கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154 ஆம் உறுப்புரையில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டது.

## 2.5 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

பதவியணியினர், ஏனைய வளங்கள் மற்றும் காலம் போன்ற காரணிகள் வரையறைகளாகக் காணப்பட்டமையால் ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாண நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலம் முதல் தற்போது வரைக்குமான அவதானிப்புக்கள், பரிந்துரைகள் மற்றும் முடிவுகள் என்பன எம்மால் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட தகவல்கள் மற்றும் தொடர்புடைய நிறுவகங்களினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட விளக்கமளித்தல்களின் அடிப்படையில் தங்கியுள்ளன.

## 2.6 கணக்காய்வை தொடங்குதல்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் சம்பந்தப்பட்டுள்ளன.

- i. ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்தலுடன் சம்பந்தப்பட்ட கொள்கைத் தீர்மானம், தொடர்புடைய சட்ட திட்டங்கள், சுற்றறிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்களை பரீட்சித்தல்.
- ii. ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு அடிப்படையாக காணப்பட்ட சாத்தியவள ஆய்வின் மீது வெளியிடப்பட்ட அறிக்கைகளிலுள்ள தரவுகளை ஆராய்வு பகுப்பாய்வு செய்தல்.
- iii. தொடர்புடைய ஏனைய ஆவணங்களை மீளாய்வு செய்து சம்பந்தப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களிடமிருந்தும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் தேவையான அவசியமான விளக்கமளித்தல்களை பெற்றுக்கொள்ளல்.
- iv. களப் பரீசோதனைகளின் மூலம் பௌதீக நிலைமையினை அவதானித்து பொதுமக்களின் கருத்துக்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்.

## 2.7 கணக்காய்வின் குறிக்கோள்கள்

- i. துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கான திட்டத்தினை தயாரித்தல், நிதிகளை வழங்குதல் மற்றும் நிதிகள் பயன்படுத்தப்படுதல் என்பன சிக்கனமாகவும், பயனுள்ள விதத்திலும், வினைத்திறனாகவும் இடம்பெற்றுள்ளதா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.
- ii. ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் கிழக்கு மாகாணத்தில் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு இடம்பெற்றுள்ளதா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.
- iii. ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமை காரணமாக சுற்றாடல் சமநிலைக்கு தாக்கங்கள் ஏற்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

## 2.8 வரையறைகள்

இச் செயற்திட்டத்தின் வேலைகள் 1995 ஆம் ஆண்டு முதல் செயற்படுவதற்காக ஆரம்பிக்கப்பட்டு 2013 ஆம் ஆண்டு வரையிலும் இடம்பெற்று வந்திருந்தமையால் சில கோவைகளை வழங்குவதற்கு இயலாதுள்ளதாக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கமைய, ஒப்பந்தங்களிற்கான கேள்வி கோரல் கோவைகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3. விரிவான கண்டுபிடிப்புகள், பரிந்துரைகள் மற்றும் நிறுவனத்தின் கருத்துரை
- 3.1 செயற்திட்டத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆரம்பகட்ட ஆய்வுகள்
- 3.1.1 சாத்தியவள ஆய்வு

இது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) சாத்தியவள ஆய்வுக்காக நிறுவனமொன்றைத் தெரிவு செய்தல்.

தனியார் நிறுவனமொன்றினால் குறித்த சாத்தியவள ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன், 1995 ஆம் ஆண்டில் ஆய்வு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 1999 ஆம் ஆண்டில் அறிக்கை வழங்கப்பட்டிருந்தது. அந்த ஆய்விற்காக 2000 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2001 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் ரூபா 24,476,732 தொகையும் பின்னர் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வுகளிற்காக 2010 ஆண்டிலிருந்து 2011 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் ரூபா 7,138,100 தொகையுமாக ரூபா 31,614,833 தொகை துறைமுக அதிகாரசபையினால் அந்த நிறுவனத்திற்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

- i. இந்த ஆய்வுக்கான ஒப்பந்தத்தினைக் கையளிக்கையில் கொள்வனவு வழிகாட்டல் கோவையின் 3.1.1 (அ) வழிகாட்டலின் பிரகாரம் இத் துறை சம்பந்தமான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடும் வேறு நிறுவனங்கள் பங்குபற்றுவதற்கு இயலுமான விதத்தில் போட்டி அடிப்படையில் குறித்த ஒப்பந்தகாரரை தெரிவுசெய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இது தொடர்பில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் தலைவரினால் வழங்கப்பட்டிருந்த விளக்கமளிப்பின் படி இப் பணிக்காக இலங்கையிலுள்ள ஒரேயொரு நிறுவனம் இந்த நிறுவனமானமையால் இந்த ஒப்பந்தகாரர் நேரடியாக தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இருந்த போதிலும், கொள்வனவு நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுகையில் அவ்வாறான தனியொரு சேவை வழங்குனர் மாத்திரம் காணப்படுகையில் சர்வதேச கூறுவிலை கோரலிற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அந்த நடைமுறையினைப் பின்பற்றாது இந்த உள்ளூர் நிறுவனம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருந்தது.
- ii. மேலும், 2009 ஆம் ஆண்டில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட அம்பலங்கொட மீன்பிடி துறைமுக செயற்திட்டத்தினை ஒலுவில் துறைமுக செயற்திட்டத்துடன் ஒப்பிடுகையில் அது மிகச் சிறிய செயற்திட்டமாகக் காணப்பட்ட போதிலும் இச் செயற்திட்டத்திற்கான திட்டங்களை தயாரிக்கும் பணிகள் மென்மார்க் நிறுவனமொன்றுக்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய, ஒலுவில் துறைமுக செயற்திட்டம் தொடர்பில் அவ்வாறான விசேட நிறுவனமொன்றிடமிருந்து சேவையினை பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காதிருந்தமை பிரச்சினைக்குரியதாக காணப்பட்டது.
- iii. இத் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் வெற்றிக்காக சாத்தியவள ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்ட நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த தொழில்நுட்ப ஆய்வின் மூலம் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் நிதிசார் மற்றும் பொருளாதார சாத்தியத் தன்மைகளின் வெற்றியானது துறைமுகத்திலுள்ள பாதுகாப்பான நுழைவாயில், துறைமுக தடாகத்தில் போதிய ஆழத்தினை பேணுதல், துறைமுக நுழைவாசலில் மணல் அகற்றுதல் மற்றும் இழிவளவான சுற்றாடல் தாக்கம் போன்ற விடயங்களின் அடிப்படையில் தங்கியிருப்பதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், இது தொடர்பான பரிசோதனையிலும் துறைமுகத்தின் பௌதீக பரிசோதனையிலும் வெளிப்படுத்தப்பட்டதற்கு அமைய, பாதுகாப்பான நுழைவாயில், துறைமுக நுழைவாசலில் மணல் அகற்றுதல் மற்றும் இழிவளவான சுற்றாடல் தாக்கம் போன்ற பிரதான குறிக்கோள்கள் அடையப்பட்டிருக்காமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) சாத்தியவள ஆய்வின் ஊடாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்த வெளிப்படுத்தல்கள்

ஒலுவில் துறைமுகம் அமைந்துள்ள கிழக்கு கடற் பரப்பிற்கு வடக்கிலுள்ள வாழைச்சேனைக்கும் தெற்கிலுள்ள கிரிந்தை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் வரையிலும் இயற்கையாகவேனும் நிர்மாணிக்கப்பட்ட துறைமுகமொன்று இல்லாதிருப்பதுடன், இந்த இரண்டு துறைமுகங்களிற்கிடையிலுள்ள கிரிந்தை மீன்பிடி துறைமுகம் 1985 ஆம் ஆண்டில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட துறைமுகமாகக் காணப்பட்டதுடன் வாழைச்சேனை துறைமுகம் இயற்கையான களப்பினை அண்மித்து அமைந்துள்ளது.

கிரிந்தை மீன்பிடி துறைமுகம் பிரதானமாக மணல் குவியும் பிரச்சினையினை எதிர்நோக்கியுள்ள மீன்பிடி துறைமுகமாக காணப்படுவதுடன், இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்தினால் வருடந்தோறும் அதிக செலவு செய்து தொடர்ச்சியாக மணல் அகற்றும் வேலைத்திட்டமொன்று செயற்படுத்தப்பட்டு அங்கு செயற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

கிரிந்தை துறைமுகம் எதிர்நோக்கியுள்ள இப் பிரச்சினையினை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிக்கையில் இந் நிலையினைக் கருத்திலெடுத்து விடயங்களை விசாரித்தறிந்தமைக்கான தகவல்கள் சாத்தியவள அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) செயற்திட்ட மதிப்பீடு

வர்த்தக துறைமுகம் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த சாத்தியவள ஆய்வின் கீழ் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் தேறிய நிகழ்காலப் பெறுமதி மற்றும் உள்ளக வருவாய் விகிதம் என்ற இரண்டினையும் கருத்திற்கொண்டு சாத்தியத்தன்மை கணிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்கான காசுப் பாய்ச்சல்களாக 07 வருமான மூலங்கள் இனங்காணப்பட்டிருந்தன. அவற்றின் தேறிய நிகழ்காலப் பெறுமதி மறைப் பெறுமதியைக் காண்பித்திருந்த போதிலும், சமூகநலப் பகுப்பாய்வின் படி செயற்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் பயனுள்ளது என முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

கழிவு விகிதம் 4.95% எனக் கொண்டு ஆய்வு அறிக்கையிலுள்ள நிதிச் சாத்தியத் தன்மையின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த கணிப்பீடுகள் கீழுள்ளவாறாகும்.

மீன்பிடி பகுதி		வர்த்தக துறைமுகம்		ஒன்றிணைந்த	
NPV	FIRR	NPV	FIRR	NPV	FIRR
(ரூபா மில்)	(%)	(ரூபா மில்)	(%)	(ரூபா மில்)	(%)
-4.5	3.4	-7	4.83	-53	4.3
(மூலம் - ஒலுவில் துறைமுகம், 1999 சாத்தியக்கூற்று ஆய்வு அறிக்கை)					

கழிவு விகிதம் 12% எனக் கொண்டு பொருளாதார சாத்தியத் தன்மையின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த கணிப்பீடுகள் கீழுள்ளவாறாகும்.

மீன்பிடி பகுதி		வர்த்தக துறைமுகம்		ஒன்றிணைந்த	
NPV	EIRR	NPV	EIRR	NPV	EIRR
(ரூபா மில்)	(%)	(ரூபா மில்)	(%)	(ரூபா மில்)	(%)

+124	15.9	+145	16.32	+269	16.1
(மூலம் - ஒலுவில் துறைமுகம், 1999 சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கை)					

இதன்போது சாத்தியக்கூற்று ஆய்வுக்காக கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருந்த பல்வேறு அடிப்படைகளின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த கணிப்பீடுகளின் போது சமூகநல பகுப்பாய்வின் படி கப்பற் சரக்கு கையாள்கையின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமான இலக்கினை நடைமுறையில் அடைந்து கொள்ள முடிந்திருக்கவில்லை. துறைமுகத்தினுள் மணல் குவியும் பிரச்சினை காரணமாக கப்பல் போக்குவரத்துக்கு தடை ஏற்பட்டிருந்தமையால் மேற்குறிப்பிட்டவாறு சாத்தியக்கூற்று ஆய்வில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த முடிவுகள் உண்மையற்றவை என்பதனால் இந்த ஆய்வினால் போதியளவு வழிகாட்டல்கள் செயற்திட்டத்திற்குக் கிடைத்திருக்கவில்லை.

இருப்பினும், இந்த வியாக்கியானத்திற்காக அடிப்படையாகக் கொள்ளப்பட்டிருந்த உள்ளக நிதி உட்பாய்ச்சல்களிடையே கப்பற் சரக்குகளைக் கையாள்வதனால் உட்பாய்ச்சப்படுகின்ற நிதி மூலத்தினை விசேடமாகக் கருத்திற் கொண்டு குறித்த கணிப்பீடுகள் செய்யப்பட்டிருந்தன. எவ்வாறாயினும், துறைமுக செயற்திட்டம் பூரணப்படுத்தப்பட்டதன் பின்னர் எந்தவொரு கப்பலும் துறைமுகத்திற்கு வருகை தராமையால் மேற்குறிப்பிட்ட காசுப் பாய்ச்சலினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட எவ்வித வருமானமும் கிடைத்திருக்கவில்லை.

#### (ஈ) மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ஏனைய ஆய்வுகள்

துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட பின்னர் துறைமுகத்தினை அண்மித்த பிரதேசங்களில் இடம்பெறுகின்ற கடலரிப்பினை தடுப்பதற்கான திட்டத்தினை தயாரிக்கும் ஒப்பந்தமும் இந்த நிறுவனத்திற்கே ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக 2010 மற்றும் 2011 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் ரூபா 7,138,100 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், அத் திட்டத்தின் படி கடலரிப்பினை தடுப்பதற்கு இயலுமான விதத்தில் குறித்த நிர்மாணங்களை மேற்கொள்வதற்கு அல்லது கடலரிப்புக்கான தீர்வாக பின்னர் நிர்மாணிக்கப்பட்ட கற்களினால் வேலியமைத்தல் போன்ற நிவாரணங்கள் மூலம் இக்கடலரிப்பு நிலைமையினை தடுப்பதற்கு முடியாது போயிருந்தமையால் குறித்த திட்டங்கள் வெற்றியளித்திருக்கவில்லை.

### 3.1.2 சுற்றாடல் ஆய்வு

நிர்மாண செயற்திட்டங்களை ஆரம்பிக்கையில் குறித்த செயற்திட்டங்கள் காரணமாக ஏற்படுகின்ற சுற்றாடல் தாக்கங்களை நிச்சயித்து குறித்த நிர்மாணங்களை அதற்குப் பொருத்தமான விதத்தில் நிறைவேற்றுதல் செயற்திட்ட முகாமைத்துவத்தின் பிரதான பொறுப்பாகும். இவ்வாறான பேரளவு செயற்திட்டங்களின் போது சுற்றாடல் தாக்கங்களை மதிப்பிடுகின்ற அறிக்கையின் மூலம் செயற்திட்டத்தினை அமுலாக்குதல் சம்பந்தமாக முக்கியமான வழிகாட்டல்கள் வழங்கப்படுகின்றன. இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

#### (அ) ஆய்வு செயற்திட்டத்திற்கு ஏற்படுத்துகின்ற நேரடியான தாக்கங்கள்

இச் செயற்திட்டம் தொடர்பான சுற்றாடல் மதிப்பீட்டுப் பணி மத்திய பொறியியல் உசாத்துணை பணியகத்திற்கு ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், இந்த ஆய்வு அதற்குரிய செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்திற்கமைய 2000 யூலை மாதம் முதல் திசெம்பர் வரை மேற்கொள்ளப்பட்டு குறித்த அறிக்கை 2000 ஆம் ஆண்டின் திசெம்பர் மாதத்தில் கையளிக்கப்பட்டிருந்தது.



இப் பணிக்காக குறித்த பணியகத்திற்கு ரூபா 1,220,594 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், தொடர்புடைய அறிக்கையில் சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் சம்பந்தமாக வெளிப்படுத்தப்பட்டிருந்த துறைகள் கீழுள்ளவாறாகும்.

- i. பயிர்ச்செய்கை அழிவடைதல்
- ii. கற் குழிகளிலிருந்து கற்களின் போக்குவரத்து
- iii. கப்பல் போக்குவரத்துக் காரணமாக துறைமுகத்தினுள் ஏற்படுகின்ற நீர் கொந்தழிப்பு
- iv. கடலோரம் மாசடைதல்
- v. அகற்றப்படுகின்ற பல்வேறு பொருட்களினால் விளைகின்ற தாக்கங்கள்
- vi. துறைமுகத்திலிருந்து அகற்றப்படுகின்றவை காரணமாக ஏற்படுகின்ற நீர் மாசுறுதல்

இந்த விடயங்களிடையே i மற்றும் ii இன் தாக்கங்கள் செயற்திட்டம் அமுலாக்கப்படுகின்ற காலப்பகுதியில் மாத்திரம் ஏற்படுவதாகவும், iv, v, vi இனால் ஏற்படுகின்ற தாக்கங்களை குறைத்துக்கொள்ள முடியுமெனவும் சுற்றாடல் ஆய்வு அறிக்கையின் 09 ஆம் அத்தியாயத்திலுள்ள முடிவுகள் மற்றும் பரிந்துரைகளின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

இந்த விடயங்களிடையே iii இன் கீழுள்ள விடயத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தவாறு துறைமுகத்தினுள் ஏற்படுகின்ற நீர் கொந்தழிப்பு விசேட தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் நிலமையல்ல என்பது இனங்காணப்பட்டிருந்ததுடன், செயற்திட்டத்திலிருந்து கிடைக்கின்ற பிரதிபலன்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இத் தாக்கம் முக்கியத்துவமற்றதாகக் கருதப்பட்டிருந்தது.

அவ்வாறே, இந்த ஆய்வின் மூலம் துறைமுக செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டவுடன் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற பிரதேச அபிவிருத்திகள் காரணமாக இத் துறைமுகம் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு குறிப்பிடத்தக்களவு பங்களிப்பினை ஏற்படுத்தும் செயற்திட்டம் ஒன்றென்றும் பிரதேச மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தினை உயர்த்துகின்ற பயனுள்ள வேலைத்திட்டமாகும் என்றும் முடிவுசெய்யப்பட்டிருந்தது.

இருப்பினும், இத் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் நிர்மாணங்கள் 2013 ஆம் ஆண்டளவில் பூரணப்படுத்தப்பட்டு தற்சமயம் வரையிலும் ஏற்படுத்தியுள்ள சமூக, பொருளாதார மற்றும் சுற்றாடல் தாக்கங்களை ஆய்வுசெய்கையில் மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சுற்றாடல் ஆய்வு அறிக்கையிலுள்ள எந்தவொரு குறிக்கோளும் அடைந்து கொள்ளப்படாதிருந்தமையும் அச் சுற்றாடல் ஆய்வு அறிக்கையின் மூலம் போதிய கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்காத பிரதான 2 பிரச்சினைகளான கடலரிப்பு, துறைமுக நுழைவாயில் மற்றும் துறைமுக தடாகத்தில் மணல் குவிதல் ஆகிய அடிப்படை பிரச்சினைகள் காரணமாக செயற்திட்டத்தின் குறிக்கோள்களை அடைந்துகொள்ள முடியாதிருந்தமையும் அவதானிக்கப்பட்டது.

அதற்கமைய வருடத்தின் பல மாதங்கள் கடல் அலைகளின் தாக்கம் காரணமாக துறைமுகத்தின் வடக்குக் கடற்பிரதேசம் மோசமான கடலரிப்புக்கு உட்பட்டிருத்தல், துறைமுகத்தின் தெற்கு கடற்பிரதேசத்தில் மணல் குவிதல் என்பன துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் இடம்பெற்ற சுற்றாடல் வேறுபாடுகள் என இனங்காணப்படக் கூடியதாகவுள்ளது. அத்துடன், இக் கடலரிப்பு காரணமாக விசேடமாக பிரதேசத்திலுள்ள தெங்குப் பயிர்ச்செய்கை, நெற் பயிர்ச்செய்கை போன்ற விவசாயத் துறைகளிற்கும் துறைமுகத்திற்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள கட்டிடங்களிற்கும் ஏற்பட்டுள்ள சேதங்களை கருத்திற்கொள்கையில் இத் துறைமுக நிர்மாணத்தின் எவ்வித பக்கவிளைவுகளும் இச் சுற்றாடல் ஆய்வு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. துறைமுகத்திலுள்ள நிர்மாணங்கள் இந்த அறிக்கையினை அடிப்படையாகக் கொண்டு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளமையாலும் துறைமுக நிர்மாணத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள் அடையப்பட்டிராமையாலும் ஏற்பட்டுள்ள சுற்றாடல் வேறுபாடுகள் காரணமாகவும்

இச் செயற்திட்டம் தோல்வியடைந்திருந்ததுடன், இந்த ஆய்வு அறிக்கைக்காக செலவிடப்பட்டிருந்த பணம் பயனற்ற செலவினமாகியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

**(ஆ) மக்களின் வாழ்வாதாரத்திற்கான தாக்கங்கள்**

இச் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு மீனர்வர்களின் சீவனோபாயம் முன்னேற்றமடைதல் மற்றும் பொதுப் பயன்பாடுகள் உயர் தரத்தில் வழங்கப்படுதல் என்பவற்றுடன் புதிய வாழ்வாதாரங்களை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் ஓட்டுமொத்த வாழ்வாதாரத்தினை உயர் மட்டத்திற்குக் கொண்டுவருவதற்கு முடியுமென முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

**(இ) சுற்றாடல் ஆய்வுக்காக தகுதிவாய்ந்த நிறுவனமொன்றை தெரிவுசெய்தல்**

செயற்திட்டத்துடன் தொடர்புடைய சுற்றாடல் ஆய்வுப் பணியினை உரிய விதத்தில் நிறைவேற்றி அதில் உள்ளடங்கியுள்ள பரிந்துரைகளிற்கு அமைய செயற்படுதல் செயற்திட்டத்தின் வெற்றியில் தாக்கம் செலுத்தும் பிரதான காரணியாகும். அதற்கமைய அந்த ஆய்வுக்கான அனுபவமுள்ள நிறுவனமொன்றைக் கொண்டு அப் பணியினை நிறைவேற்றிக் கொள்தல், விசேடமாக துறைமுகம் செயற்திட்டம் போன்ற சிக்கலான செயற்திட்டங்கள் தொடர்பில் அனுபவம் மிக்க நிபுணத்துவம் வாய்ந்த நிறுவனமொன்றை தெரிவுசெய்தல் மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக உள்ளது.

அதற்கமைய இப் பணி மத்திய பொறியியல் உசாத்துணை பணியகத்தினைக் கொண்டு நிறைவேற்றிக் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன், கரையோர பாதுகாப்பு மற்றும் நீரியல் வளங்கள் திணைக்களத்தினால் அதற்குத் தேவையான அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், மத்திய பொறியியல் உசாத்துணை பணியகத்திற்கு இவ்வாறான ஆய்வுப் பணியினை மேற்கொள்வதற்குள்ள ஆற்றலும் அனுபவமும் தொடர்பில் மதிப்பீடொன்று செய்யப்பட்டமை உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை.

**(ஈ) மக்களது கருத்துக்களை கேட்டறிதல்**

இச் செயற்திட்டத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு முன்னர் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ஆரம்ப ஆய்வுகளில் அது தொடர்பில் மக்களது கருத்துக்களையும் ஆலோசனைகளையும் கோருவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. இதற்காக 2003 யூன் 18 ஆந் திகதி முதல் 2003 யூலை 07 ஆந் திகதி வரை ஒரு மாதத்திற்கும் குறைவான காலம் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன், தற்போது செயற்திட்டத்தினைச் சூழவுள்ள மக்கள் எதிர்நோக்கியுள்ள பல்வேறு பிரச்சினைகளைக் கருத்திற்கொள்கையில் மக்கள் கருத்துக்களைக் கேட்டறிந்து கொள்வதற்காக செலுத்தியிருந்த கவனம் போதுமானதாகக் காணப்படாமை அதற்குக் தாக்கமளித்த பிரதான காரணியென்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

**சுட்டிக்காட்டுதல்**

செயற்திட்ட அமுலாக்கத்திற்கான ஆரம்ப ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்ட விதம் மற்றும் அதன் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களை நிறைவேற்றுதல் தொடர்பில் திருப்திப்பட முடியாதுள்ளமை காரணமாக ஓட்டுமொத்த செயற்திட்டத்தின் வெற்றியில் பாதகமான தாக்கத்தினை அது ஏற்படுத்தியிருந்தமை.

**பரிந்துரைகள்**

- i. குறித்த செயற்திட்ட நிர்மாணப் பணிகள் முடிவடைந்துள்ளமையால் இக் கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்ட குறைபாடுகளை மீண்டும் திருத்திக்கொள்தல் முடியாத காரியமாகும். அதற்கமைய, எதிர்காலத்தில் இவ்வாறான துறைமுக செயற்திட்டங்களிற்காக திட்டங்களை தயாரிக்கையிலும் அதற்காக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற முன் ஆய்வுகளிலும் இச் செயற்திட்டம் தொடர்பான அறிக்கையில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ள உரிய தகைமைகளும் அனுபவங்களுமுள்ள

நிறுவனங்களை தெரிவுசெய்தல் என்ற விடயம் தொடர்பில் ஆழமாக கவனத்தறி கொள்ளல்.

- ii. குறித்த ஆய்வுகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனங்களினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட அவ்வாறான ஆரம்பகட்ட ஆய்வுகளின் அவதானிப்புக்கள், பரிந்துரைகள் மற்றும் முடிவுகள் போதுமானவை என்ற நடைமுறைக்கு ஒவ்வாத விடயங்கள் தொடர்பில் அந்த நிறுவனங்களுடன் கலந்துரையாடி உடன்படிக்கைகளின் பிரகாரம் எடுக்கப்படக்கூடிய நடவடிக்கைகளை ஆய்ந்தறிதல்.

### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

இச் செயற்திட்டத்தினை மேற்கொள்வதற்கு முன்னர் தனியார் நிறுவனமொன்றினால் தேவையான சாத்தியவள ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. கொழும்பு துறைமுகம் மற்றும் காலி துறைமுகங்களிலிருந்து மிக நீண்டகாலமாக Wave data, current data பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளமையால், ஆய்வுக்குத் தேவையான அடிப்படைக் காரணிகள் துறைமுக அதிகாரசபையிடம் காணப்பட்டன. இருப்பினும், கிழக்குக் கடற் பிரதேசத்தில் நிலவிய காரணிகள் துறைமுக அதிகாரசபையிடம் காணப்படவில்லை என்பதனால், ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டதன் பின்னரே Wave data, current data போன்ற தரவுகள் குறுகிய காலத்தினுள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. அத் தரவுகளை பயன்படுத்தி ஏனைய சாத்தியவள ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், அதன் காரணமாக சாத்தியவள அறிக்கைகளிலிருந்து கிடைத்திருந்த பெபேறுகள் திருத்தமற்றிருப்பதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகமாகும்.

தனியார் நிறுவனமொன்றினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள ஆய்வுகளின் போது, தென்மேற்கு மற்றும் வடகீழ் பருவப்பெயர்ச்சி காலங்களினுள் இலங்கையின் கிழக்குக் கடற்பரப்பில் இடம்பெறுகின்ற மணல் அடித்துச் செல்லல்கள் இனங்காணப்பட்டிருந்த போதிலும், அவ்வாறு இனங்காணப்பட்ட அளவினைக் காட்டிலும், மணல் அடித்துச் செல்லப்படுதல் இடம்பெறுகின்றமை பின்னர் அவதானிக்கப்பட்டது.

## 3.2 செயற்திட்டத்தினை திட்டமிடுதல்

### 3.2.1 இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் பணிப்பொறுப்புக்களிலிருந்து விலகுதல்

இலங்கையின் மீன்பிடி துறைமுகங்களை வடிவமைத்தல், நிர்மாணித்தல் மற்றும் பேணிச் செல்தல் என்பன 1957 இன் 49 ஆம் இலக்க அரசாங்க கைத்தொழில் கூட்டுத்தாபனங்கள் அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் தாபிக்கப்பட்டுள்ள இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு உரித்தான பணியாக உள்ளது. இச் செயற்திட்டத்தின் கீழ் வர்த்தக துறைமுகத்துடன் இணைத்து மீன்பிடி துறைமுகத்தினையும் நிர்மாணிக்கும் பணி ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், பிரதான வர்த்தக துறைமுகத்தின் ஒரு பகுதியாக ஒரே செயற்திட்டத்தின் கீழ் செயற்படுத்தப்பட்டிருந்தது. தற்போது வர்த்தக துறைமுகம் செயற்படாதுள்ளதுடன் மீன்பிடி துறைமுகத்தின் பகுதி மாத்திரம் இயங்கி வருகின்றது.

இது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- i. மீன்பிடி துறைமுகமாக செயற்பாடுகளை மேற்கொள்கையில் அதற்குத் தேவையான பதவியணியினர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. தற்போது பிரதானமாக துறைமுக அதிகாரசபையின் பாதுகாப்பு பிரிவு உத்தியோகத்தர்கள் அங்குள்ள பல்வேறு பணிகளிற்கு உதவி வருகின்றனர்.
- ii. ஏனைய மீன்பிடி துறைமுகங்கள் மீன்பிடி படகுகளின் நங்கூரமிடல் கட்டணங்கள் மற்றும் ஏனைய கட்டணங்களை அறவிடுகையில் மீன்பிடி படகுகளின் வகை மற்றும் நாட்களின் அடிப்படையில் கட்டணங்களை அறவிடுகின்ற போதிலும், இங்கு அவ்வாறான வகைப்படுத்தலின்றி பொதுவான நடைமுறையொன்று பின்பற்றப்பட்டிருந்தது.
- iii. மீன்பிடி துறைமுகப் பிரிவு துறைமுக அதிகாரசபையின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் காணப்படுகின்றமையால் துறைமுகத்திற்கு இணைப்புச் செய்யப்பட்டுள்ள மீன்பிடி மற்றும் நீரியல் வளங்கள் அபிவிருத்தி அமைச்சினதும் மீன்பிடி திணைக்களத்தினதும் உத்தியோகத்தர்கள் கண்காணிக்கப்படாமை மற்றும் அதன் காரணமாக துறைமுகத்திற்கு வருகை தருகின்ற படகுகளை பதிவுசெய்தல், அப்படகுகளின் கடற் தகைமைகள், இத் துறைமுகத்தினால் தேசிய பொருளாதாரத்திற்காக பங்களிப்புச் செய்யப்படுகின்ற மீன் உற்பத்தியின் அளவு எவ்வளவு போன்ற சரியான தகவல்கள் அறிவிக்கப்படாதுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

ஒலுவில் துறைமுகத்தின் 1 ஆம் கட்டத்தின் மொத்த நிலப்பரப்பளவான 16 ஹெக்டயர்களில் 6 ஹெக்டயர்கள் மீன்பிடி துறைமுகத்திற்கு உரித்தாக உள்ளது. மேற்படி மீன்பிடி துறைமுகம் கணக்காய்வுத் திகதியான 2015 திசெம்பர் 10 ஆந் திகதி வரை இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் காணப்பட்டது. அப்போது மீன்பிடி துறைமுகத்தின் நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வை செய்தல், துறைமுக அதிகாரசபையின் பணியாக காணப்படாமையால் மீனவர்களின் பிரச்சினைகளிற்கு தீர்வுகளை வழங்குவதற்கு முடியாது போயிருந்தது.

### 3.2.2 பிரதான திட்டத்தினுள் நின்று செயற்பட வேண்டியதன் அவசியம்

#### (அ) பிரதான திட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள்

துறைமுகங்கள், விமான நிலையங்கள் போன்ற பாரியளவிலான நிர்மாணச் செயற்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துகையில் அதற்கென பிரதான திட்டமொன்று இருத்தல் வேண்டும். பொதுவாக இவ்வாறானதோர் திட்டம் இருப்பதன் மூலம் செயற்திட்டத்துடன் தொடர்புடைய பின்வரும் குறிக்கோள்களை அடைந்துகொள்வதல் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

- i. உத்தேச துறைமுகத்திற்கான காணிகளை சுவீகரிக்கையிலும் பயன்படுத்துகையிலும் வழிகாட்டலாக பயன்படுத்துவதற்கு
- ii. பிரதேச உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் அபிவிருத்தியினை திட்டமிடுவதற்கும் அமுலாக்குகையில் எழுத்துருவிலான வழிகாட்டலாக பயன்படுத்துவதற்கும்.
- iii. உத்தேச துறைமுகம் தொடர்பில் ஆர்வமுள்ள தரப்பினர்கள், கப்பற் சேவைகளை வழங்கும் கம்பனிகள், நிதி உதவிகளை வழங்கும் நிறுவனங்கள், உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு முதலீட்டாளர்கள் போன்ற தரப்பினர்கள் அவர்களது தீர்மானங்களை மேற்கொள்வதற்கு உதவும் கருவியொன்றாக பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு
- iv. உத்தேச துறைமுகத்தினை அண்மித்த அபிவிருத்திகள் மற்றும் எதிர்கால செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு உதவுதல்.
- v. வினைத்திறனாகவும் பயனுறுதி மிக்கதாகவும் துறைமுக செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு உதவுதல்.
- vi. எதிர்கால மேம்படுத்தல்களில் சுற்றாடல் சேதங்களை குறைத்துக் கொள்வதற்கான வழிகாட்டலை வழங்குவதற்கு
- vii. உரிய காலத்தில் வேலைகளை பூரணப்படுத்துவதற்கு முடிதல்.

(ஆ) பிரதான திட்டமொன்று காணப்படாமையால் ஏற்பட்டிருந்த தாக்கங்கள்

இத் துறைமுக செயற்திட்டத்திற்காக ஏறத்தாழ 17 ஆண்டுகள் கொண்ட காலப்பகுதி முழுவதற்கும் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு நிர்மாணங்கள் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருந்தன. செயற்திட்ட முகாமைத்துவத்தின் போது குறித்த செயற்திட்டத்தினை அமுலாக்குவதற்கான காலப்பகுதிக்குரிய பிரதான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு குறித்த பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கு உரிய கால எல்லைகள் தீர்மானிக்கப்பட்டு நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு செய்யப்பட்டிராமை தேவையற்ற காலதாமதத்திற்கு காரணமாகியிருந்தமையினை உறுதிப்படுத்தக் கூடியதாக இருந்தது. விபரங்கள் கீழுள்ளவாறாகும்.

- i. 1995 ஆம் ஆண்டில் சாத்தியவள ஆய்வினை மேற்கொள்தல் குறித்த நிறுவனத்திற்கு ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த அறிக்கை 1999 ஆம் ஆண்டில் பெறப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு 2000 ஆம் ஆண்டில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய, செயற்திட்டத்தின் ஆரம்ப ஆய்வுகளிற்காக 05 ஆண்டுகளிற்கும் மேற்பட்ட காலம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது.
- ii. ஆரம்ப ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு 03 ஆய்வுகளின் பின்னர், அதாவது 2003 யூன் 23 ஆந் திகதி துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கான கேள்விகோரல் பிரசுரிக்கப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், குறித்த நிர்மாணக் கம்பனியுடன் உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடுதல் கேள்வி அறிவித்தல் மேற்கொள்ளப்பட்டு 05 ஆண்டுகளின் பின்னர், அதாவது 2008 யூன் 20 ஆந் திகதியே இடம்பெற்றிருந்தது.
- iii. மேற்குறிப்பிட்டவாறு ஒப்பந்தகாரருடன் உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடுவதற்கு தாமதிக்கப்பட்டமை காரணமாக குறித்த காலப்பகுதிக்காக கேள்விகோரல் வேளையில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த விலையினைக் காட்டிலும் யூரோ 14,577,129 இனை மேலதிகமாகச் செலுத்த வேண்டிய நிலை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருந்தது.
- iv. ஒப்பந்தகாரரின் வேலைகளை கையேற்கும் கடிதத்தின் பிரகாரம் 2008 ஏப்ரல் 25 ஆந் திகதி குறித்த வேலைத்தளம் கையேற்கப்பட்டிருந்ததுடன், நிர்மாணங்கள் 2012 ஆம் ஆண்டில் பூரணப்படுத்தப்பட்டு துறைமுகம் செயற்பாடுகளிற்காக 2013 செப்தெம்பர் 05 ஆந் திகதியன்றே திறந்துவைக்கப்பட்டது. அதாவது நிர்மாணங்களை பூரணப்படுத்துவதற்கு 04 ஆண்டுகள் எடுக்கப்பட்டிருந்தன. அவ்வாறே, குறித்த உடன்படிக்கையில் வேலைகளை பூரணப்படுத்தவேண்டிய கால எல்லைகள் தொடர்பான ஏற்பாடுகள் உள்ளடக்கப்பட்டிராமை இதன்போது அவதானிக்கப்பட்ட பிரதான சிக்கலாக இருந்தது.
- v. மேற்படி நிலைமையின் கீழ் இத் துறைமுக செயற்திட்டத்தினை திட்டமிட்டு, நிர்மாணித்து முடிப்பதற்கு ஏறத்தாழ 17 ஆண்டு காலம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது.
- vi. 2005 யூன் 08 ஆந் திகதிய இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானங்களை உள்ளடக்கிய அறிக்கையில் ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிக்கும் ஒப்பந்தம் 2005 ஒக்தோபர் 31 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் கையளிக்கப்படின் யூரோ 1,500,000 வழங்கப்படுமென்றும், அவ்வாறு செய்வதற்கு தவறும் பட்சத்தில் அந்தளவு தொகை துறைமுக அதிகாரசபையினால் டென்மார்க் அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்தப்படுதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், ஒப்பந்தம் 2008 ஏப்ரல் மாதமே கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன்போது டென்மார்க் அரசாங்கத்திடமிருந்து இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு யூரோ 86,100 மாத்திரமே

கிடைத்திருந்தது. அதன் படி ஒப்பந்தத்தினை கையளித்தல் தாமதம் காரணமாக யூரோ 1,413,900 நிதி மானியம் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு இழப்பாகியிருந்தது.

### 3.2.3 பிரதான திட்டமொன்று காணப்படாமல் காரணமாக கேள்வியினை கையளிப்பதில் ஏற்பட்ட தாக்கங்கள்

இதன்போது பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

#### (அ) அடிப்படை கடன் நிபந்தனைகள்

இந்த நிர்மாணங்களிற்காக டென்மார்க் அரசாங்கத்தின் வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சினூடாக டென்மார்க் நோர்டியா வங்கியினால் நிதி உதவி வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதன்போது அவர்களால் கேள்வியினை சமர்ப்பிப்பதற்கு டென்மார்க் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான கம்பனிகளிற்கும் பங்குடமைகளிற்கும் மாத்திரமே முடியுமென நிபந்தனை விதிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆகையால் துறைமுகங்களை நிர்மாணிப்பது தொடர்பில் அனுபவும் அறிவுமுள்ள சர்வதேச ரீதியாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய கம்பனிகளிடமிருந்து கேள்விகளை கோருவதற்கு முடியாதிருந்தது.

#### (ஆ) பொருத்தமான ஒப்பந்தகாரரை தெரிவுசெய்தலும் ஆரம்பத்தில் இணங்கப்பட்ட விலையினை பின்னர் மாற்றுவதும்

மேற்குறித்த நிபந்தனைக்கு அமைய டென்மார்க் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான கம்பனிகளிடமிருந்து ஆண்டில் கூறுவிலைகள் கோரப்பட்டு குறைந்த விலையினைச் சமர்ப்பித்திருந்த நிறுவனத்திற்கு இத் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக 2004 மார்ச் 17 ஆந் திகதி அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்தின் கீழ் யூரோ 31,518,240 பெறுமதிக்கு ஒப்பந்தம் கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. ஒப்பந்தத்தினை தொடங்குவதற்கு அடிப்படையாக நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய காணிகளை சுவீகரித்தல் உள்ளிட்ட அடிப்படை பணிகளில் காணப்பட்ட தாமதம் காரணமாக இந்த ஒப்பந்தகாரர் உரியவாறு நிர்மாணப் பணிகளை ஆரம்பிக்காதிருந்ததுடன், மீண்டும் கேள்வி கோரப்படாது குறித்த நிறுவனத்திற்கே இந்த நிர்மாணச் செயற்திட்டத்தினை வழங்குவதற்கு 2008 ஏப்ரல் 25 ஆந் திகதி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. அதன்போது ஆரம்பத்தில் இணங்கப்பட்ட ஒப்பந்த விலை யூரோ 46,095,369 வரை அதிகரிக்கப்பட்டிருந்தமையால் யூரோ 14,577,129 தொகையினை மேலதிகமாக செலுத்தவேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.

#### சுட்டிக்காட்டுதல்

செயற்திட்டத்தினை அமுலாக்குவதுடன் தொடர்புடைய ஆரம்ப திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிராமையால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள் அடையப்படாமையாலும், செயற்திட்டத்திற்காக 17 ஆண்டுகள் போன்ற நீண்டகாலம் எடுக்கப்பட்டிருந்தமையாலும் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு யூரோ 15,991,029 தொகை நட்டம் ஏற்பட்டிருந்தது.

#### பரிந்துரை

இச் செயற்திட்டம் போன்ற பேரளவிலான நிர்மாணங்களின் போது பிரதான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு அதற்கமைய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளத் வேண்டும்.

#### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

### 3.3 கடன் உடன்படிக்கையும் செயற்திட்டச் செலவினமும்

#### 3.3.1 கடன் உடன்படிக்கையிலுள்ள அடிப்படை விடயங்கள்

இச் செயற்திட்டத்திற்கான நிதி உதவி டென்மார்க் கலப்பு கடன் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் வழங்கப்படுகின்றமையாலும் இந்த நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் இறக்குமதி நாணயக் கடிதத்தின் தவணைப்பணம் மற்றும் வங்கி மேந்தலைகள் டென்மார்க் அரசாங்கத்தினால் மேற்கொள்ளப்படுவதனாலும் கடன்தொகை வட்டியற்றதாக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு வழங்கப்படுவதனாலும் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்தின் கீழ் கடனை பெற்றுக்கொள்வதற்காக டென்மார்க் நோட்டியா வங்கி தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருந்தது.

அதற்கமைய, நோட்டியா வங்கியினால் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு ஆரம்ப மானியக் கொடுப்பனவாக யூரோ 86,100 தொகையும் வட்டியற்ற கடனாக யூரோ 46,009,269 தொகையும் வழங்கப்பட்டிருந்தது. அக் கடன் தொகை 2011 மார்ச் 31 ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டு 10 ஆண்டுகளில் செலுத்தித் தீர்க்கப்படுதல் வேண்டுமென்ற நிபந்தனையின் கீழ் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன். கணக்காய்வுத் திகதியான 2015 செப்டெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையிலும், அக் கடன் தொகையில் யூரோ 23,004,634 தொகை செலுத்தப்பட வேண்டியதாக இருந்தது. அதற்கு மேலதிகமாக மேற்படி கடன் தொகைக்கான நிர்வாகக் கட்டணமாக யூரோ 69,016 தொகையும் கட்டப்பட்டுக் கட்டணமாக யூரோ 77,164 தொகையும் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

#### 3.3.2 கடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் கடன் தவணைகள் கிடைத்தல் மற்றும் கடனை மீள்ச் செலுத்துதல்

இக் கடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் மொத்தக் கடன் தொகையும் 2008 யூன் 30 ஆந் திகதி முதல் 2010 செப்டெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையான காலப்பகுதியில் தவணைப் பணமாக கிடைப்பதற்கு இருந்தது. இருப்பினும், செயற்திட்டத்தின் வேலைகளை பூரணப்படுத்துவதற்கு தாமதிக்கப்பட்டிருந்தமை காரணமாக ஒப்பந்தகாரருக்குச் செலுத்துவதற்கான இறுதித் தவணைப் பணம் 2012 திசெம்பர் 21 ஆந் திகதியன்றே கிடைத்திருந்தது. இருப்பினும், கடனை திருப்பிச் செலுத்துதல் கடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் 2011 மார்ச் 31 ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டு உரியவாறு செலுத்தி வரப்படுகின்றது.

எவ்வாறாயினும், இச் செயற்திட்டத்தினை பூரணப்படுத்த வேண்டிய நிச்சயிக்கப்பட்ட திகதி கடன் உடன்படிக்கையில் குறிப்பிடப்படாதிருந்ததுடன், அவ்வாறு செயற்திட்டத்தினை பூரணப்படுத்துவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்ட திகதி குறிப்பிடப்படாமைக்கு தாக்கமளித்த காரணிகள் விளக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. கடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், 2010 செப்டெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையில் முழுமையான கடன் தொகையினையும் விடுவிப்பதற்கு இணக்கம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், செயற்திட்ட வேலைகளை அத்தினத்தில் பூரணப்படுத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிராமையாலும் செயற்திட்ட வேலைகள் 2012 ஆம் ஆண்டிலேயே பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்தமையாலும், செயற்திட்ட வேலைகளை பூரணப்படுத்துவதற்கு முன்னரே குறித்த கடன் தவணைப் பணத்தினை செலுத்த ஆரம்பிக்க வேண்டியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

அவ்வாறே எஸ்க்ரோ (ESCROW) கணக்கில் துறைமுக நிர்மாணச் செலவினத்தின் பின்னர் மொத்தக் கடன் தொகையில் எஞ்சியிருந்த யூரோ 3,888,990 தொகையான கடனை மீள்ச் செலுத்துவதற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்ததாக வெளிநாட்டு வளங்கள் திணைக்களத்தினால் கணக்காய்விற்கு உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

அதற்கமைய, இக் கடனை மீள்ச் செலுத்தும் தவணைப்பணம் பொதுத் திறைசேரியினால் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், அக் கொடுப்பனவுகளை, துறைமுகத்தின் இயக்கத்திலிருந்து எவ்வித பிரதிபயனும் கிடைக்காது செலுத்தவேண்டி ஏற்பட்டிருந்தமை இங்கு சுட்டிக்காட்டப்பட வேண்டிய விடயமாகும்.

### 3.3.3 செயற்திட்டத்தின் மொத்தச் செலவினம்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

#### (அ) பல்வேறு பணிகளிற்காக செலுத்த வேண்டியேற்பட்ட தொகைகள்

மேற்படி கடன் தொகைக்கு மேலதிகமாக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் இத் துறைமுக செயற்திட்டத்திற்காக ரூபா 426,487,682 தொகை 2000 – 2010 காலப்பகுதியில் செயற்திட்டத்தின் பல்வேறு பணிகளிற்காக செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இச் செலவினத்தில் கருங்கற்களை வழங்கியமைக்காக புவிச்சரிதவியல் மற்றும் சுரங்கத் தொழில் பணியகத்திற்கும் வனப் பாதுகாப்புத் திணைக்களத்திற்கும் ரூபா 121,355,248 செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், இப் பணங்கள் நேரடியாக அரசாங்க நிறுவனங்களிற்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. சாத்தியக்கூற்று ஆய்வுக்காக தனியார் நிறுவனமொன்றுக்கு ரூபா 24,476,732 தொகை ஆரம்ப கட்டமாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய, காணிகள் மற்றும் ஆதனங்களை சுவீகரித்தல், காணிகளைக் கொள்வனவு செய்தல், இழப்பீடுகளைச் செலுத்துதல் மற்றும் கரைவலை மீனவர்களிற்கு இழப்பீடு செலுத்துதல் ஆகிய பணிகளிற்காக செலவிடப்பட்டிருந்த ரூபா 269,362,645 தொகையிலிருந்து காணி உரிமையாளர்களிற்கு இழப்பீடு செலுத்துதல் தொடர்பில் எழுந்திருந்த பிரச்சினைகள் சம்பந்தமாகவும், ஏனைய செலவினங்களிற்கான மேற்குறிப்பிட்ட செலவினங்களிடையே சாத்தியவள ஆய்வு நிறுவனத்திற்காக செலுத்தப்பட்டிருந்த தொகை உள்ளடங்கலாக செயற்திட்டச் செலவினங்களின் பயனுறுதி தொடர்பில் இந்த அறிக்கையின் ஒவ்வொரு தலைப்பின் கீழும் அவதானிப்புக்கள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

#### (ஆ) நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தல்கள்

டென்மார்க் கலப்பு கடன் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் யூரோ 46,095,369 தொகையும் உள்ளாட்டுப் பணத்தில் ரூபா 426,487,682 தொகையும் செலவிடப்பட்டு செயற்திட்டத்தினால் கட்டியெழுப்பப்பட்ட இச் சொத்தினை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு கையேற்று மீன்பிடி துறைமுகப் பகுதியினை இலங்கை மீன்பிடி துறைமுக கூட்டுத்தாபனத்திற்கு கையளித்து வர்த்தக துறைமுகப் பகுதியினை இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் புத்தகங்களில் கணக்கீடு செய்வதற்கு 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### கட்டிக்காட்டுதல்

கடனைப் பெற்றுக்கொள்கையில் நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு ஏற்படுகின்ற தாக்கம் உரியவாறு மதிப்பிடப்பட்டிராமையால் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு பாதகமான நிலை உருவாகுதல் மற்றும் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் உண்மையான கிரயத்தினை துறைமுக அதிகாரசபையின் கணக்குகளிற்கு எடுப்பதற்கு தவறியிருந்தமை.

#### பரிந்துரைகள்

- i. கடனைப் பெற்று மேற்கொள்கின்ற பணிகள் நாட்டிற்கு பொருளாதார ரீதியில் பயனுள்ளதா என்பதனை சரியாக மதிப்பிடுதல் மற்றும் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் உரிய காலப்பகுதியினுள் குறித்த பணத்தினை செலவிடுதல்.
- ii. துறைமுக செயற்திட்டத்தின் செலவினத்தை வடிவசரியாக மதிப்பிட்டு மீன்பிடி துறைமுகத்திற்குரிய பெறுமதியினை இலங்கை மீன்பிடி துறைமுக கூட்டுத்தாபனத்திற்கு சட்டரீதியாக கையளித்ததன் பின்னர் குறித்த பெறுமதியினை துறைமுக அதிகாரசபையின் கணக்குகளிற்கு எடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.



- iii. நிதிசார் மற்றும் பொளதீக செயன்முன்னேற்றங்களை செயற்திட்டக் காலத்தினுள் அடைந்து கொள்வதற்கு ஏற்றவாறு திட்டமிடுதல்.

### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

துறைமுக நிர்மாண நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருந்த கம்பனிக்கும் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கும் இடையே 2008.06.20 ஆந் திகதி யூரோ 46,095,369 தொகைக்கு உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்ததுடன் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவாகிய மொத்தத் தொகை யூரோ 42,206,379 ஆகும்.

### 3.4 துறைமுகத்தின் அடிப்படை அங்கங்களும் அவற்றின் தாக்கங்களும்

துறைமுக நிர்மாண வேலைகள் 2008 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 2012 ஆம் ஆண்டில் வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்ட பின்னர் 2013 ஆம் ஆண்டில் செயற்படுவதற்காக திறந்துவைக்கப்பட்டது. இந்த நிர்மாணங்கள் மற்றும் அவற்றின் தாக்கங்கள் தொடர்பில் பரீட்சிக்கையில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

#### 3.4.1 வர்த்தக துறைமுகம்

##### (அ) துறைமுக நீர்தடுப்புக்கள்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

##### i. நீர்தடுப்புக்களின் செலவினமும் அவற்றின் தற்போதைய நிலைமையும்

இலங்கையை சூழவுள்ள கடல் எல்லைகளின் அமைவிடத்திற்கமைய, பண்டைய காலம் முதல் இயற்கைத் துறைமுகங்களே துறைமுகங்களாக பயன்படுத்தி வரப்பட்டிருந்தன. அத்துறைமுகங்களின் விசேடம்சம் யாதெனில் நீர்த்தடுப்புக்கள் தேவைப்படாமையாகும். இருப்பினும், இயற்கையற்ற துறைமுகங்களை நிர்மாணிக்கையில் நீர்த்தடுப்புக்கள் அத்தியாவசிய நிர்மாணமாகக் காணப்படுகின்றமையால் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிக்கையில் ஏற்படுகின்ற செலவில் பெரும்பகுதி நீர்த்தடுப்புக்களை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவாகின்றது. இத் துறைமுகத்தின் நீர்த்தடுப்புக்களை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவிடப்பட்டுள்ள தொகை மொத்தச் செலவினத்தில் 35 சதவீதமாக காணப்பட்டது. ஆகையால், துறைமுகங்களிற்காக நீர்த்தடுப்புக்களை திட்டமிடுதல் மற்றும் நிர்மாணித்தல், அது தொடர்பில் சிறந்த அறிவுபடைத்த நபர்கள்/நிறுவனங்களால் செய்யப்படுதல் வேண்டும். இத் துறைமுகத்திற்காக திட்டமிடப்பட்டிருந்த நீர்த்தடுப்புக்களின் நீளம் 1,475 மீற்றர்களாக காணப்பட்டதுடன் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த நீர்த்தடுப்புக்களின் நீளம் 1,320 மீற்றர்களாகும். இதற்காகச் செலவிடப்பட்டுள்ள தொகை யூரோ 14,861,297 ஆக இருந்தது.

நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த நீர்த்தடுப்புக்களின் மூலம் துறைமுக எல்லைகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டு கடல் அலைகள் துறைமுகத்திற்குள் வருதல் கட்டுப்படுத்தப்படுகின்றது. மேலும், கிழக்கு கடற்பரப்பின் அமைவிடத்திற்கமைய, மணலினால் ஏற்படுகின்ற தாக்கத்தினை கவனத்திற்கொள்ள வேண்டியிருப்பதனால் இந்த நீர்த்தடுப்புக்கள் அதற்கான பாதுகாப்பாகவும் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், ஒலுவில் துறைமுகம் அமைந்துள்ள இடத்தின் தன்மைக்கமைய கடல் அலைகளால் எடுத்துவரப்படுகின்ற கடல் மணலின் தாக்கங்கள் தொடர்பில் இச் செயற்திட்டம் தொடர்பில் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்த மதியுரை நிறுவனத்தினால் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் 2013 நவம்பர் மாதத்தில் இவ்விடயங்கள் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தன. அவ்விடயங்களிடையே துறைமுகத்தின் வடக்குக் கடற்பிரதேசம் கடலரிப்புக்கு உள்ளாகுதல், தெற்கு நீர்த்தடுப்பின் கடலை நோக்கிய பகுதியில் மணல் குவிதல், மணல் மற்றும் சகதிகள் துறைமுக நுழைவாசல் மற்றும் தடாகத்தினுள் குவிதல் போன்ற பிரச்சினைகள்

அறிவிக்கப்பட்டிருந்தன. களப் பரிசோதனைகளிற்கமைய, துறைமுக நுழைவுப் பிரதேசத்தில் மணல் பெருமளவில் குவிந்துள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது. இப் பிரச்சினை தற்போது துறைமுக நடவடிக்கைகள் முற்றாகத் தடைப்படுவதற்கு தாக்கம் செலுத்தியிருந்தது.



(தெற்கு நீர்த்தடுப்பின் கடலை நோக்கிய பகுதியில் மணல் குவிந்துள்ளமை – 2015.12.09 ஆந் திகதி)

**ii. மேலதிக நீர்த்தடுப்புக்களை நிர்மாணித்தலும் அதற்காக செலவு செய்தலும்.**

துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள நிலப்பகுதி பாரிய கடலரிப்புக்கு உட்பட்டிருந்ததுடன் அதனை தடுப்பதற்காக மேற்படி நிறுவனத்தின் ஆலோசனைகள் மற்றும் திட்டங்களிற்கமைய 100 மீற்றர்கள் கொண்ட 03 நீர்த்தடுப்புக்கள் துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள கடற்பரப்பில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் அதற்காக யூரோ 1,394,293 செலவிடப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், அந்த நிர்மாணங்களின் மூலமும் கடலரிப்பை தடுப்பதற்கு முடியாது போயிருந்தமையால் அந்த ஆய்வுக்காக உள்நாட்டு நிறுவனத்திற்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்த ரூபா 7,138,100 தொகையும் நிர்மாணத்திற்காக செலவிடப்பட்டிருந்த யூரோ 1,394,293 தொகையும் பயனற்ற செலவினங்களாகியிருந்தன.



(துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள கடற்பரப்பில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள 100 மீற்றர்கள் கொண்ட 03 நீர்த்தடுப்புக்கள் - 2015.12.09 ஆந் திகதி)

**iii. பிரச்சினைக்காக எடுக்கப்படக்கூடிய மாற்றுவழி நடவடிக்கைகள்**

துறைமுக நுழைவாசலில் பெருமளவில் மணல் குவிதல் பிரச்சினை காரணமாக துறைமுகத்திற்குள் கப்பல்களை அழைத்துவர முடியாதிருந்தமை காரணமாக துறைமுக செயற்திட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள் நிறைவேறியிருக்கவில்லை.

மேலும், இச்செயற்திட்டம் பெருமளவு வெளிநாட்டுக் கடனின் கீழான செயற்திட்டமாக காணப்படுகின்றமையாலும், செயற்திட்டத்தினால் தேசயி பொருளாதாரத்திற்கும் பிரதேச அபிவிருத்திக்கும் எவ்வித பங்களிப்பும் வழங்கப்பட்டிராமையாலும், இது தொடர்பில் எடுக்கப்படக்கூடிய மாற்றுவழி நடவடிக்கைகள் குறித்து கவனம் செலுத்தவேண்டியுள்ளது. செயற்திட்டத்திற்காக கடன் வழங்கிய நிறுவமான டென்மார்க் அரசாங்கத்தினால் இப் பிரச்சினை தொடர்பிலான ஆய்வினை இலவசமாக மேற்கொள்வதற்கு இணக்கம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையின் இது குறித்து மேற்கொண்டு நடவடிக்கைகளை எடுத்தல் 2015 திசெம்பர் வரை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. அதனிடையே வெளிநாட்டு வளங்கள் திணைக்களத்தினால் இது தொடர்பில் மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கான பிரதியொன்றுடன் டென்மார்க் அரசாங்கத்தின் வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சுக்கு அறிவித்திருந்தமைக்கு அமைய தற்போது கடன் வழங்கிய நிறுவனம் இச் செயற்பாட்டிற்காக முன்வந்துள்ளது.

**(ஆ) துறைமுக தடாகம் மற்றும் ஆழம்**

சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கைக்கு அமைய 5000 தொன்கள் பாரங்கொண்ட கப்பல்கள் வருகைதந்து நங்கூரமிடுவதற்கு இயலுமான விதத்தில் துறைமுக தடாகம் திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்கமைவாக துறைமுக தடாகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், இத் துறைமுகத்தின் ஆழம் 08 மீற்றர்கள் என திட்டமிடப்பட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், பிந்தி காலங்களில் 16000 தொன்கள் வரையிலான வர்த்தகக் கப்பல்களை துறைமுகத்திற்குள் எடுத்துவரக்கூடிய விதத்தில் துறைமுக ஆழத்தினை 11 மீற்றர்கள் வரை அதிகரிப்பதற்கும் சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கைக்கு அமைய திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம், துறைமுக தடாகத்திற்குள் மணல் குவிகின்ற பிரச்சினை காரணமாக அதன் இரண்டாம் கட்டமாகிய 11 மீற்றர்கள் ஆழம் வரை அதிகரிக்கும் திட்டத்தினை அமுலாக்குவதற்கு முடிந்திருக்கவில்லை.

**(இ) துறைமுக வளவில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய கட்டிடங்கள்**

ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதுடன் இணைந்ததாக துறைமுகத்தை அண்மித்த பகுதிகளில் கட்டிடங்களும் ஏனைய பல்வேறு வசதிகளும் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தன. அதற்கமைய, வர்த்தக துறைமுகத்தில் 3880 சதுர மீற்றர் கொண்ட கட்டிடங்களும் 355 கன மீற்றர் இயலளவுடைய நீர் தாங்கிகளும் நிலக்கீழ் தாங்கிகளும், மீன் பிடி துறைமுக பகுதியில் மீன்பிடி துறைமுகத்திற்குத் தேவையான பல்வேறு வசதிகளையும் வழங்கக்கூடிய 2500 சதுர மீற்றர் அளவுடைய கட்டிடங்களும், 355 கன மீற்றர் இயலளவுடைய நீர் தாங்கிகளும் நிலக்கீழ் தாங்கிகளும் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தன. இத் துறைமுக செயற்திட்டத்திற்காக நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த கட்டிடங்களிடையே நிர்வாகக் கட்டிடம், பொறியியல் பதவியணியினருக்கான கட்டிடங்கள், பதவியணியினருக்கான உத்தியோகபூர்வ விடுதிகள், நீர்த் தாங்கிகள், குளிர்ட்டல் அறைகள் போன்ற கட்டிடங்கள் முக்கியமானவையாகும். இந்த அனைத்துக் கட்டிடங்களும் உள்ளடங்கலான ஏனைய வசதிகள் யாவும் வர்த்தக மற்றும் மீன்பிடி துறைமுகங்களின் உச்ச இயலளவிலிருந்து பயன்பாட்டினைப் பெற்றுக்கொள்ளும் வகையில் பல்வேறு வசதிகளை வழங்கும் நோக்குடனையே நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தன.

இக் கட்டிடங்கள் உள்ளிட்ட வசதிகளிற்காக செலவிடப்பட்டிருந்த தொகை யூரோ 4,334,845 ஆகும். இருப்பினும், ஏறத்தாழ 02 ஆண்டுகளாக இக் கட்டிடங்கள் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாது விளைவற்றுக் காணப்பட்டன.

இக் கட்டிடங்களிடையே துறைமுக இறங்குதுறைக்கு அருகில் காணப்பட்ட பிரதான களஞ்சியத்தில் தகடுகளால் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்த கதவு துருப்பிடித்திருந்தமையால் சேதத்திற்குள்ளாகியிருந்ததுடன் களஞ்சியத்திற்கு அண்மித்துள்ள சில இடங்கள் மழை நீரினால் சேதமடைந்துள்ள நிலை அவதானிக்கப்பட்டது. இக் கட்டிடங்களிற்காக செலவிடப்பட்டிருந்த தொகை யூரோ 452,667 ஆகும்.

வர்த்தக துறைமுகத்திற்காக நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த கட்டிடங்களிடையே குடிவரவு மற்றும் குடியகழ்வு திணைக்களத்தின் பதவியணியினரால் பயன்படுத்தப்படுகின்ற கட்டிடத்தினை தவிர்த்து ஏனைய வசதிகள் எதுவும் கணக்காய்வுப் பரிசோதனை திகதியான 2015 திசெம்பர் 08 ஆந் திகதி வரையிலும் பயன்பாட்டிற்கு எடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படாதிருந்ததுடன், அவைகள் பயன்ற சொத்துக்களாக காணப்பட்டன.

அதற்கமைய, தற்போது துறைமுக செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்படாமையாலும், எதிர்காலத்தில் அதற்கான தெளிவான திட்டமொன்று இல்லாமையாலும் அந்த வசதிகள் விளைவற்றுக் காணப்படுவதுடன், அச் சொத்துக்கள் தொடர்ச்சியாக விளைவற்றதாகக் காணப்படுகின்றமையால் அவற்றை தரமாக பேணிவருவதற்கு தடையேற்பட்டுள்ளது.

#### (ஈ) பதவியணியினர்

ஒலுவில் துறைமுகத்திற்கு அண்மித்ததாகவுள்ள மீன்பிடி பிரிவினையும் உள்ளடக்கிய ஒட்டுமொத்த பதவியணியினர் 02 நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்கள், 28 பாதுகாப்பு பிரிவு உத்தியோகத்தர்கள், 6 முகாமைத்துவ உதவியாளர் சேவை உத்தியோகத்தர்கள் மற்றும் ஏனைய பல்வேறு பணிகளையும் நிறைவேற்றுகின்ற 15 உத்தியோகத்தர்களை உள்ளடக்கி 51 உத்தியோகத்தர்களை கொண்டதாக காணப்பட்டது. இப் பதவியணியினர் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு உரித்தான கப்பல் பயிற்சி நிறுவனத்தின் பதவியணியினராக இருப்பதுடன், இப் பதவியணியினர் உறுதியாக எப்பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர் என்பது தெளிவுபடுத்தப்படவில்லை. அத்துடன் இப்பதவியணியிலுள்ள 51 உறுப்பினர்களிற்கான சம்பளம் மற்றும் பல்வேறுபட்ட படிக்களாக ரூபா 184,743,508 தொகை 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2015 திசெம்பர் வரை செலுத்தப்பட்டிருந்தது. வர்த்தக துறைமுக நடவடிக்கைகள் முழுமையாக செயற்பாடற்றுக் காணப்படுகின்ற நிலையில் விசேடமாக மீன்பிடி துறைமுக நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் பல்வேறு சேவைகளிற்காக அதிக எண்ணிக்கையில் இப்பதவியணியினர் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளதாக தெரிகின்றது. அதற்கமைய, வர்த்தக துறைமுகத்திலிருந்து எவ்வித பிரதிபயனும் கிடைக்காதிருக்கையில் இப் பதவியணியினரை பராமரிப்பதற்கான செலவினத்தை துறைமுக அதிகாரபை செலுத்தவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. மேலும், இந்த வர்த்தக துறைமுகத்தினை பயன்பாட்டிற்கு எடுப்பதற்கான எதிர்கால நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்தும் தாமதிக்கப்பட்டு வருகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

#### 3.4.2 மீன்பிடி துறைமுக பகுதி

மீன்பிடி துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்து அதனை பேணிச் செல்லல் தொடர்பான நடவடிக்கைகள் இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்தினால் மேற்கொள்ளப்படுதுடன், மீன்பிடி துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்து செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ளும் குறிக்கோளுடன் இந் நிறுவனம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், இத் துறைமுகத்திலுள்ள மீன்பிடி துறைமுகம் துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையினால் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது.

இத் துறைமுகத்திலுள்ள மீன்பிடி படகுகள் நங்கூரமிடுகின்ற பகுதியின் ஆழம் 03 மீற்றர்கள் கொண்டதாக இருத்தல் வேண்டுமென சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன், கணக்காய்வுத் திகதியளவில் இந்த மீன்பிடி துறைமுகப் பகுதியில் செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன. இருப்பினும், வர்த்தக துறைமுகத்தில் ஏற்பட்டிருந்த மணல் குவிதல் சிக்கல் காரணமாக மீன்பிடி படகுகளை மீன்பிடி துறைமுகத்திற்கு அனுமதிக்கையில் சில தடங்கல்கள் ஏற்பட்டிருந்ததுடன், மீன்பிடி துறைமுகத்தின் செயற்பாடுகளை தொடர்ச்சியாக நடாத்திச் செல்வதாயின் அங்கு குவிகின்ற மணலை தொடர்ச்சியாக அகற்றுவதற்கு வேலைத்திட்டமொன்றை அமுல்படுத்த வேண்டியுள்ளது. இருப்பினும், எமது களப் பரிசோதனையில் சந்தித்த மீனவர்களின் விளக்கமளிப்புக்கு அமைய அவ்வாறு மணலை அகற்றுவதற்கு முறையொன்று காணப்படாதுள்ளமை இக் கைத்தொழிலை மேற்கொள்வதற்கு தடையாக உள்ளதாக கூறப்பட்டது.

இது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

**(அ) மீன்பிடி துறைமுக பகுதியின் கிரயம்**

ஒலுவில் துறைமுக செயற்திட்டத்தின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட மீன்பிடி துறைமுக பகுதி ஒட்டுமொத்த துறைமுக செயற்திட்டத்தின் ஒரு பிரிவாக திட்டமிடப்பட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், செயற்திட்ட நிர்மாணத்திற்கான ஒட்டுமொத்த செலவினம் யூரோ 42,206,379 ஆக காணப்பட்டதுடன் மீன்பிடி துறைமுகத்திற்காக மாத்திரம் செலவிடப்பட்டுள்ள தொகையினை இனங்காண்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(ஆ) மீன்பிடி துறைமுக பகுதியின் குறிக்கோள்கள்**

100 இற்கும் 200 இற்கும் இடைப்பட்ட அளவிலான மீன்பிடி படகுகளை கையாள்வதற்கான இயலளவினையும் அந்த மீன்பிடி படகுகளிற்குத் தேவையான அடிப்படை வசதிகளை வழங்குவதுமே மீன்பிடி துறைமுகப் பகுதியின் குறிக்கோளாகக் காணப்பட்டது. இதன்போது ஒலுவில் பிரதேசத்திலுள்ள மீனவர்களிற்கு பாதுகாப்பான நங்கூரமிடல் வசதிகளுடன் கூடிய மீன்பிடி துறைமுகமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கான தேவையினைக் கருத்திற்கொண்டு குறித்த நிர்மாணங்கள் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், தற்போது மீன்பிடி தொழில் செயற்பாடுகளி் அப்பிரதேசத்திலுள்ள மீனவர்களின் தேவைக்கேற்ப போதியளவில் இடம்பெற்று வருகின்ற போதிலும், இந்த மீன்பிடி துறைமுகப் பகுதியின் குறிக்கோளாகக் காணப்பட்ட ஐரோப்பிய சந்தைக்கு மீன் உற்பத்தியினை ஏற்றுமதி செய்யும் இலக்கு நிறைவேற்றப்படாதிருந்ததுடன், அது தொடர்பான எதிர்கால வேலைத்திட்டம் குறித்த விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(இ) மீன்பிடி துறைமுகத்தின் குளிருட்டல் அறை**

இந்த மீன்பிடித் துறைமுகத்துடன் தொடர்புடையதாக ஒட்டுமொத்த செயற்திட்டச் செலவினத்தின் கீழ் யூரோ 2,120,570 பெறுமதியான நவீன வசதிகளுடன் கூடிய குளிருட்டல் அறையொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்ததுடன், இது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- i. இந்த குளிருட்டல் அறையானது குளிருட்டல் களஞ்சியம், பனிக்கட்டி உற்பத்தியாலை, மீன்களை பொதியிடல் வசதிகளுடன் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன் இயலளவு 20 மெ.தொன் ஆகக் காணப்பட்ட போதிலும், அதன் முழுமையான இயலளவும் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.



(பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாதுள்ள குளிருட்டல் அறை - 2015.12.09 ஆந்திகதி)

- ii. இந்த குளிருட்டல் அறையிலுள்ள வசதிகளிடையே காணப்பட்ட அதிகளவு பெறுமதிகொண்ட இயந்திர உபகரணங்கள் தொடர்ந்தும் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாமை காரணமாக அழிவடையும் ஆபத்தை எதிர்நோக்கியிருந்தன. அதற்கான தற்காலிக நடவடிக்கையாக வெளியில் தாபிக்கப்பட்டிருந்த பின்பிறப்பாக்கியும் ஏனைய இயந்திரங்களும் மழையில் நனையாதவாறு மூடிவைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், கடல் காற்றின் தாக்கத்தினை அதன்மூலம் தடுப்பதற்கு முடியாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.



(பின்பிறப்பாக்கியும் ஏனைய இயந்திரங்களும் மழையில் நனையாதவாறு மூடிவைக்கப்பட்டிருந்த விதம் -2015.12.09 ஆந்திகதி)

- iii. இத் துறைமுகத்தினை அண்மித்து வேறு தனியார் வர்த்தகர்களினால் சில பணிக்கட்டி உற்பத்தி நிறுவனங்கள் தாபிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அவற்றின் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற பணிக்கட்டிகளின் விலை ஒப்பீட்டளவில் குறைவாகக் காணப்பட்டதுடன் மீனவர்களின் அபிப்பிராயத்தின் படி அங்கு உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற பணிக்கட்டிகளின் தரம் தேவையான மட்டத்திலும் குறைவாகக் காணப்பட்ட போதிலும், குறைந்த விலையில் அப் பணிக்கட்டிகளை கொள்வனவு செய்வதற்கு முடியுமாகையால் அப்பணிக்கட்டிகளை கொள்வனவு செய்வதற்கு மீனவர்கள் தூண்டப்பட்டிருந்ததுடன், நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த குளிருட்டல் அறையினை தொடர்ந்தும் செயற்பாடற்ற நிலையில் பேணுவதற்கு இக் காரணமும் தாக்கமளித்திருந்தது.



(தனியார் பனிக்கட்டி உற்பத்தி நிறுவனமொன்றின் புகைப்படம் - 2015.12.09 ஆந் திகதி)

iv. இக் குளிர்நட்டல் அறை செயற்பட்டிருக்குமேயானால் அதிலிருந்து பனிக்கட்டிகளை கொள்வனவு செய்வதற்கு மீனவர்கள் எதிர்பார்ப்புடன் காணப்படுகின்றமையினை அவர்கள் உறுதிப்படுத்தினர்.

#### (ஈ) மீனவர்களின் கருத்துரைகள்

இந்த மீன்பிடி துறைமுகம் வர்த்தக துறைமுகத்தில் தனிப்பட்ட பிரிவொன்றாக பேணிவரப்படுகின்றமையும் அதன் நிர்வாக நடவடிக்கைகளிடையே விசேட பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் துறைமுக அதிகாரசபையின் பாதுகாப்புப் பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றமையும் அவதானிக்கப்பட்டதுடன், மீனவர்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட கலந்துரையாடலில் பின்வரும் குறைபாடுகள் காரணமாக அவர்களது மீன்பிடித் தொழிலை உயர்ந்த மட்டத்தில் மேற்கொள்ள முடியாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

- i. மீனவர்கள் தெளிவுபடுத்தியமைக்கமைய மீனவர்களிற்கு வழங்கப்படுகின்ற நீர் மற்றும் எரிபொருள் என்பன 24 மணிநேரமும் வழங்கப்படுவதில்லையென குறிப்பிட்டிருந்தனர். அவ்வாறே இச் செயற்திட்டத்தின் சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் பிரகாரம் துறைமுகத்திலிருந்து மீனவர்களிற்கு இந்த வசதிகள் வழங்கப்படுதல் வேண்டுமென்பதுடன் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திடமிருந்தும் தேசிய நீர் வழங்கல் வடிகாலமைப்புச் சபையிடமிருந்தும் முறையே எரிபொருள் மற்றும் நீரைப் பெற்று மீனவர்களிற்கு வழங்கப்படுதல் வேண்டும். இருப்பினும், எரிபொருள் தொடர்பில் அதனை வழங்குதல் தனியார் கம்பனியொன்றுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த எரிபொருள் நிரப்பு நிலையம் காலை 06.00 மணியிலிருந்து மாலை 06.00 மணி வரை மாத்திரம் திறந்து வைக்கப்பட்டிருந்தமையால் அது போதுமானதாக இல்லையென அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.
- ii. இந்த வசதிகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக காணப்படுகின்ற மிக அண்மையிலுள்ள மற்றைய துறைமுகம் வாழைச்சேனையாக காணப்படுவதுடன், அத் துறைமுகத்திலும் குறித்த வசதிகள் போதியளவில் காணப்படவில்லை.
- iii. படகுகளை கரைக்குக் கொண்டுவந்து திருத்துவதற்கான வசதிகள் காணப்படாமை மற்றும் அவ்வாறான வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படுமாயின் அதனை துறைமுகத்திற்கு வருமானத்தை கொண்டுவருகின்ற வழியாக பேணிவருதற்கு முடிகின்றமை.
- iv. துறைமுகத்தில் படகுகளை கரைக்கு இழுத்துவருவதற்கு தேவையான வசதிகள் காணப்படாமை.
- v. நீர்த்தடுப்புக்களிற்கு அருகே மணல் குவிந்துள்ளமையால் துறைமுக நுழைவாசலை பயன்படுத்துகையில் பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றமை.

- vi. குடிநீர் பற்றாக்குறை மற்றும் உணவுச் சாலைகளை துறைமுகத்தில் நடாத்திவரவேண்டிய தேவை.
- vii. படகுகள் ஒன்றுடனொன்று மோதுண்டு சேதமடைகின்றமை.
- viii. துறைமுகத்தில் தொடர்பாடல் கருவிகள் மீனவர்களிற்கு இல்லாமை காரணமாக தூரக் கடல் பிரதேசங்களிற்கு செல்ல முடியாதுள்ளமை.
- ix. மீன்களை வெட்டுவதற்கான இடமொன்று காணப்படாமை.
- x. எரிபொருள் மானியம் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினைகள்.

(உ) இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்தின் கட்டுப்பாட்டிலிருந்து விடுபடுதல்

இந்த மீன்பிடி துறைமுகம், துறைமுக அதிகாரசபையினால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றமையாலும் மீன்பிடி துறைமுக பகுதி இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு கையளிக்கப்படாதுள்ளமையாலும், மீன்பிடி மற்றும் நீர்வளத் திணைக்களத்தின் உத்தியோகத்தர்கள் நிரந்தரமாக இத்துறைமுகத்திற்கு இணைக்கப்படாமையாலும், மீனவர்கள், மீன்பிடி படகுகள் மற்றும் மீன்பிடித்தல்கள் தொடர்பில் மீன்பிடி மற்றும் நீர் வளங்கள் அமைச்சினால் விதிக்கப்பட்டுள்ள சட்ட திட்டங்களை உரியவாறு பின்பற்றாதுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது. மீன்பிடி பரீட்சகர்களினால் கணக்காய்வுத் திகதியான 2015 திசெம்பர் 08 ஆந் திகதி வரையிலும், இப்படகுகள் தொடர்பில் பரிசோதனை மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்படவில்லை.

- i. மீன் பிடிப்பதற்காக கடலுக்குச் செல்கின்ற படகுகள் மீன்பிடி மற்றும் நீர் வளங்கள் திணைக்களத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்டிருந்தல் கட்டாயத் தேவையாகக் காணப்பட்ட போதிலும், இத் துறைமுகத்திலிருந்து கடலுக்குச் செல்கின்ற படகுகள் அவ்வாறு பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள படகுகளா என்பதற்கான தகவல்கள் பேணப்பட்டிருக்கவில்லை.
- ii. மேலும், நாளாந்தம் துறைமுகத்தினால் பெற்றுக்கொள்ளப்படுகின்ற மீன் உற்பத்திகள் தொடர்பான தகவல்கள் சமாப்பிக்கப்படவில்லை.
- iii. மீனவர்களிற்கான ஓய்வூதிய முறை நடைமுறைப்படுத்தப்படாமை, மீன்பிடி துறைமுகத்தினுள் வான் அலை செய்திப் பரிமாற்ற நிலையம் தாபிக்கப்படாமை என்பன அவதானிக்கப்பட்டது.
- iv. மீன்பிடி படகுகளிற்காக துறைமுக வசதிகளை பெற்றுக்கொள்கையில் இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திடம் பதிவுசெய்து கொள்கின்றமையால் எந்தவொரு மீன்பிடி துறைமுகத்திற்கும் நுழைவதற்கான வசதியினை பெற்றுக்கொள்ள முடியும். இருப்பினும், இந்த மீன்பிடி துறைமுகம், துறைமுக அதிகாரசபையினால் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றமையால் இத் துறைமுகத்தினை பயன்படுத்துகின்ற படகு உரிமையாளர்கள் குறித்த கட்டணத்தை செலுத்தி அனுமதிபெற வேண்டியுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- v. கிரிந்த மீன்பிடி துறைமுகத்திலும் மணல் குவிகின்ற பிரச்சினை காணப்படுவதுடன் அப்பிரதேசத்திலுள்ள மீனவர்களிற்கு பாதுகாப்பான முறையில் தங்களது படகுகளை நங்கூரமிடுவதற்குள்ள இடவசதிகள் போதாமை மற்றும் பாரிய படகுகளிற்குத் தேவையான வசதிகள் இல்லாமை, ஆழமான தடாகம் காணப்படாமை, படகுகளை திருத்தும் வசதிகள் இல்லாமை போன்ற பிரச்சினைகளிற்குத் தீர்வாக ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.



இருப்பினும், நிர்மாணிக்கப்பட்ட மீன்பிடி துறைமுகத்தினது ஆழமும் 03 மீற்றர்களாக மாத்திரம் காணப்பட்டமையும், அங்கும் மீன்பிடி படகுகளை திருத்தும் வசதிகள் காணப்படவில்லையென்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.



(மீன்பிடி துறைமுகத்தில் படகுகள் நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ள விதம்- 2015.12.09 ஆந் திகதி)

### கூட்டிக்காட்டுதல்

துறைமுக நிர்மாணக் குறிக்கோள்களுடன் தொடர்புடையதாக அங்கு ஏற்பட்டுத்தப்பட்டுள்ள வசதிகளிலிருந்து உச்ச பயனைப் பெற்றுக்கொள்ளாமையாலும் ஏனைய குறைபாடுகள் காரணமாக குறிக்கோள்கள் அடையப்படாமையாலும் குறித்த வசதிகள் விளைவற்றுக் காணப்பட்டன.

### பரிந்துரைகள்

- i. ஒட்டுமொத்த துறைமுகத்தினையும் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கக்கூடிய விதத்தில் மணலை அகற்றும் பேரளவான செயற்திட்டம் ஒன்று தொடர்பில் ஆரம்ப ஆய்வினை மேற்கொள்தல் மற்றும் அதுவரை, கட்டிடங்கள் உள்ளிட்ட வசதிகளை பாதுகாப்பதற்காக விசேட வேலைத்திட்டமொன்றை இனங்கண்டு அமுல்படுத்துதல்.
- ii. தீர்வாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள நீர்த்தடுப்புக்கள் தொடர்பில் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படக் கூடிய நடவடிக்கைகளை மீண்டும் ஆராய்தல்.
- iii. மேற்படி 3.3.3 (ஆ) ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு மீன்பிடி துறைமுகத்தினை இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு ஒப்படைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல். அதன்மூலம் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுகின்ற மக்களிற்கு தேவையான வசதிகளை வழங்குவதற்கும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள மீன்பிடி பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- iv. மீன்பிடி துறைமுக வளவில் கட்டப்பட்டுள்ள குளிர்நீர் அறையினை இயங்குநிலைக்கு கொண்டுவருதல் மற்றும் அங்குள்ள பெறுமதிமிக்க சொத்துக்களை பாதுகாப்பதற்கான வேலைத்திட்டமொன்றை தயாரித்தல்.

### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

துறைமுக நுழைவாசலில் மணல் குவிகின்றமை காரணமாக வர்த்தகக் கப்பல்களிற்குத் தேவையான ஆழத்தை வழங்குவதற்கான இயலுமை தொடர்பில் பிரச்சினை காணப்படுகின்றமையால் இவ்வாறு வெளித்தரப்பினர்களிடமிருந்து ஆலோசனைகளைக் கோருதல் தாமதமடைந்திருந்ததுடன், தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்ற ஆய்வின் மூலம் மணல் குவிகின்ற பிரச்சினைக்கு நிரந்தரமான தீர்வினை வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இடம்பெற்றுள்ள சுற்றாடல் பாதிப்புக்களை குறைத்துக் கொள்வதற்காக துறைமுக அதிகாரசபையால் பின்வரும் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

- i. ஓலுவில் துறைமுகத்திற்கான திட்டத்தினை தயாரித்த நிறுவனத்தைக் கொண்டு மீண்டுமொரு ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு 100 மீற்றர்கள் நீளமுடைய மூன்று நீர்த்தடுப்புக்கள் கரைக்குச் சமாந்தரமாக இரண்டு கிலோமீற்றர் கடற்பரப்பினை உள்ளடக்கியதாக நிர்மாணிக்கப்பட்டது. அதன்மூலம் ஓலுவில் துறைமுகத்திலிருந்து வட திசையில் ஏறத்தாழ 750 மீற்றர்கள் தூரத்திற்கு கடலரிப்பை முழுமையாக தடுக்க முடிந்திருந்தது.
- ii. துறைமுகத்திற்கு வடக்குப் பிரதேசத்தில் கடலரிப்பை தடுப்பதற்காக 150 மீற்றர் கடற்பரப்பினை உள்ளடக்கியவாறு கற்களினால் வேலியமைக்கப்பட்டதுடன் மேலும் 150 மீற்றர் கடற்பரப்பிற்கு கற்களினால் வேலியமைப்பதற்கு கேள்வி கோரப்பட்டுள்ளது.
- iii. கரையோர பாதுகாப்பு மற்றும் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களத்தினால் 220 மீற்றர் கடற்பரப்பில் கற்களினால் வேலியமைக்கும் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.
- iv. கடலரிப்பு, ஓலுவில் துறைமுகத்திற்கு தென் பிரதேசத்தில் மணல் குவிதல் மற்றும் ஓலுவில் துறைமுக நுழைவாசலில் மணல் குவிதலுக்கு நிரந்தர தீர்வை பெற்றுக்கொள்வதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளிற்காக டென்மார்க் வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சு (DANIDA) நிதி உதவியினை வழங்குவதற்கு விருப்பம் தெரிவித்துள்ளதுடன், அதற்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட கொள்வனவு நடைமுறையினைப் பின்பற்றி அனுபவமுள்ள டென்மார்க் நாட்டின் மதியுரை நிறுவனமொன்று தெரிவுசெய்யப்பட்டுள்ளதுடன், ஆய்வு நடவடிக்கைகள் தற்போது ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.
- v. தெற்கு நீர்த்தடுப்பின் கீழ்ப் பகுதியில் அதிகளவில் மணல் குவிகின்றமையால் பாரிய நிலப்பகுதியொன்றும் கரையோரமும் உருவாகியுள்ளமையால், அதன்மூலம் ஓலுவில் தென் பிராந்தியத்தில் அமைந்துள்ள மீனவர்களிற்கு அவர்களது மீன்பிடி நடவடிக்கைகளிற்காக பாரிய நிவாரணம் கிடைத்துள்ளது.
- vi. ஓலுவில் மீன்பிடி துறைமுகத்தினை, மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு கையளித்தல்.

ஓலுவில் துறைமுகத்தின் மீன்பிடி துறைமுக பகுதியினை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு கையளிப்பதற்கு துறைமுகங்கள் மற்றும் கப்பந்துறை அமைச்சு, மீன்பிடி மற்றும் நீர் வளங்கள் அபிவிருத்தி அமைச்சு, இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை, இலங்கை மீன்பிடி துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனம் என்பன பேச்சுவார்த்தைகளில் ஈடுபட்டு வருகின்றன. அது தொடர்பில் மீன்பிடி மற்றும் நீர் வளங்கள் அபிவிருத்தி அமைச்சினால் அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனமொன்று 2016 மார்ச் மாதத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

### 3.5 துறைமுக நிர்மாணித்தலின் அடிப்படை குறிக்கோள்களும் தற்போது அதனால் விளைந்துள்ள தாக்கங்களும்

#### 3.5.1 துறைமுக நிர்மாணித்தலின் அடிப்படை குறிக்கோள்

பிரதானமாக கிழக்கு மாகாணத்தின் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தியினை இலக்காகக் கொண்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள இத் துறைமுகத்தின் மூலம் கடல் மார்க்கமாக அத்தியாவசியப் பொருட்கள், கட்டிட நிர்மாணப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் உள்ளிட்ட ஏனைய பொருட்களை கிழக்குப் பிராந்தியத்திற்கு போக்குவரத்து செய்வதும் விவசாய மற்றும் மீன் உற்பத்தியினை கிழக்கிலிருந்து கொழும்புக்கு எடுத்து வருவதும் பிரதான குறிக்கோளாகக் காணப்பட்டது. மேலும், துறைமுகத்தினை மையமாகக் கொண்டு புதிய முதலீட்டு வாய்ப்புக்களை (சீமெந்தினை பக்கட்டுக்களில் அடைத்தல்/உரம் பொதியிடுதல் போன்ற) ஏற்படுத்தி வர்த்தகக் கப்பல்களிற்காக சேவைகளை வழங்குவதன் மூலம் தேசிய பொருளாதாரத்திற்குப் பங்களித்தல், பின்னர் சர்வதேச இயந்திரப் படகுகளிற்கான மத்திய நிலையமாக இத் துறைமுகத்தினை முன்னேற்றி மீன் வளங்களை தரையிறக்கிய பின்னர் அவற்றை பொதியிலடைத்து யப்பான், சீனா உள்ளிட்ட ஏனைய ஆசிய நாடுகளிற்கு ஏற்றுமதி செய்தல் என்பனவும் குறிக்கோள்களாகக் காணப்பட்டன. இவ்வாறு துறைமுகத்தினை மையமாகக் கொண்டு பிரதேசத்திலுள்ள மக்களிற்கு நேரடியான மற்றும் மறைமுகமான அநேக தொழில் வாய்ப்புக்களை உருவாக்கி மக்களின் வாழ்வாதாரத்தை உயர்ந்த மட்டத்திற்குக் கொண்டுவருவதன் மூலம் கிழக்கு மாகாணத்தில் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துதல் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் இறுதி இலக்காக இருந்தது.

#### 3.5.2 துறைமுகத்தின் மூலம் சமூக மற்றும் பொருளாதார ரீதியில் ஏற்பட்டுள்ள தாக்கங்கள்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

- i. துறைமுகம் செயற்படுவதற்காக திறக்கப்பட்ட பின்னர் எவ்வித வர்த்தகக் கப்பலும் துறைமுகத்திற்கு வருகை தராமையால் வர்த்தகக் கப்பல்களிற்கு சேவைகளை வழங்குவதன் ஊடாக தேசிய பொருளாதாரத்திற்குப் பங்களித்தல் என்ற குறிக்கோள் அடையப்பட்டிருக்கவில்லை. மீன்பிடி துறைமுக பகுதியிலிருந்து மாத்திரம் சிறியளவு வருமானம் கிடைத்திருந்ததுடன், துறைமுக ஊழியர்களின் சம்பளம் மற்றும் ஏனைய செலவினங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் போதியளவு வருமானம் கிடைக்கப்பெறாமையால் துறைமுகத்தின் பேணுகைச் செலவினம் மற்றும் கடனை மீளளித்தல் செலவினம் என்பவற்றைக் கருத்திற்கொள்கையில் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு மேலும் செலவுச் சுமை ஏற்பட்டிருந்தது.
- ii. துறைமுகத்தினை மையமாகக் கொண்டு கொழும்பிலிருந்து கிழக்கு கடல் மார்க்கமாக அத்தியாவசியப் பொருட்கள், கட்டிட நிர்மாணப் பொருட்களை குறைந்த கிரயத்தின் கீழ் போக்குவரத்துச் செய்து பிரதேசத்திலுள்ள மக்களுக்கு நியாய விலையில் அப் பொருட்களை வழங்கி கிழக்கு மாகாணத்தின் உற்பத்திப் பொருட்களை குறைந்த கிரயத்தில் கொழும்புக்கு எடுத்துவந்து அப் பொருட்களிற்கு சிறந்த விலையினைப் பெற்றுக்கொடுத்தல் என்ற நோக்கங்கள் நிறைவேறியிருக்கவில்லை.
- iii. சீமெந்தினை பக்கட்டுக்களில் அடைத்தல் மற்றும் உரம் பொதியிடுதல் கைத்தொழில்கள் போன்ற பேரளவு கைத்தொழில்களில் முதலீட்டு வாய்ப்புக்களிற்கான வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், பெற்றோலிய வள ஆய்வு நடவடிக்கைகளை ஆரம்பித்தல், புகையிரத வீதிகளை முன்னேற்றுதல் போன்ற குறிக்கோள்கள் சாத்தியவள ஆய்வின் போது இனங்காணப்பட்டிருந்த போதிலும், அது தொடர்பில் திடமான வேலைத்திட்டமொன்று காணப்படவில்லை.

### 3.5.3 வேலை வாய்ப்புக்கள் உருவாகுதல் மீதான தாக்கங்கள்

துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்தல் மற்றும் புதிய முதலீட்டு வாய்ப்புக்களிற்கான வசதிகள் வழங்குதல் போன்ற அனைத்து நோக்கங்களும் பொது நோக்கமான பிரதேச மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்புக்களை உருவாக்குதல் என்பதனை அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்த போதிலும், எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு அது நிறைவேறியிருக்கவில்லை. நிர்மாணிக்கப்பட்ட புதிய துறைமுகத்திற்காக ஊழியர்கள் ஆட்சேர்க்கப்படாததுடன் துறைமுகத்திற்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள துறைமுக அதிகாரசபைக்கு உரித்தான கப்பல் பயிற்சி நிறுவனத்தின் பதவியணியினர் இதற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளமை இது தொடர்பில் தகவல்களைக் கோரிய போது துறைமுக அதிகாரசபையால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், ஒரு தனியார் நிறுவனம் மாத்திரம் நடுத்தர அளவிலான மீன்பிடி படகு உற்பத்தியினை ஆரம்பித்திருந்ததுடன் அங்கு 80 ஊழியர்களிற்கு மாத்திரம் வேலை வாய்ப்புக்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தன. இக் கைத்தொழில் 2014 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், 2015 ஆம் ஆண்டளவில் 10 படகுகள் மாத்திரம் உற்பத்தி செய்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டிருந்தது.

அதற்கமைய 10,000 வேலை வாய்ப்புக்களை உருவாக்குதல் என்ற நோக்கம் நிறைவேறியிருக்கவில்லை.



(தனியார் மீன்பிடி படகுகள் உற்பத்தி நிறுவனத்தின் புகைப்படம் - 2015.12.10 ஆந் திகதி)

### 3.5.4. மரபுரீதியான சீவனோபாயத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள தாக்கங்கள்

(அ) நெல் மற்றும் தென்னை பயிர்ச் செய்கைகளிற்கு ஏற்பட்டுள்ள தாக்கங்கள்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- i. துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுகத்திற்கு வட பிரதேசத்திலுள்ள கரையோரத்தின் ஏறத்தாழ 5 கிலோமீற்றர்கள் பாரிய கடலரிப்பிற்கு உள்ளாக்கப்பட்டுள்ளமை பெளதீக பரிசோதனையில் வெளிப்படுத்தப்பட்டது. இதன் காரணமாக கடற்கரைக்கு அண்மையில் வசித்துவந்த மக்களின் வீடுகளும் ஆதனங்களும் விசேடமாக தெங்குப் பயிர்ச்செய்கை மற்றும் வயல் காணிகள் பெருமளவில் சேதமடைந்திருந்தன. அட்டாளைச்சேனை பிரதேச செயலாளரினால் கடலரிப்பிற்கு உள்ளாகியிருந்த 33.74 ஏக்கர் தென்னங் காணிகள் மற்றும் நிந்தவூர் கமத்தொழில் அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தரினால் கடலால் சூழப்பட்டுள்ள 101 ஏக்கர் 53 ரூட், 70.5 பர்ச் தெங்கு மற்றும் நெற்பயிர்ச் செய்கை காணிகள் சம்பந்தப்பட்ட தகவல்கள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன.



(கடலரிப்பினால் தெங்குப் பயிர்ச்செய்கை பாதிக்கப்பட்டிருத்தல் - 2015.12.08 ஆந் திகதி)

- ii. அத்துடன், துறைமுகத்திற்கு வடக்கேயுள்ள நிலப்பரப்பில் பாரிய வயல் வெளியொன்று காணப்படுவதுடன், முற்காலத்தில் இந்த வயல் காணியில் பயனுள்ள வகையில் பயிர்ச்செய்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்ததாக குறித்த வயல் காணிகளின் உரிமையாளர்களினால் எமக்கு வாய்மொழி வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன், அப் பிரதேசத்தில் விதை நெல் வர்த்தக நோக்கில் பயிரிடப்பட்டு வந்துள்ளதுடன், துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் இந்த வயல்வெளிக்கு நீரைக் கொண்டு வந்த பாதை தடைப்பட்டு கடல் நீர் ஆற்றினூடாக வயல்களில் நிரம்பியதால் வயல் காணிகள் தூர்ந்துபோகும் நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருந்தன. அது தொடர்பில் துரிதமாக தீர்வு வழங்கப்படாதிருப்பின் எதிர்காலத்தில் நெற் பயிர்ச் செய்கைக்கு பொருத்தமற்ற நிலமாக மாறுவதற்கு வாய்ப்புள்ளமை பெளதீக பரிசோதனையில் அவதானிக்கப்பட்டது.



(கடலரிப்பினால் நெற் பயிர்ச்செய்கை பாதிக்கப்பட்டிருத்தல் - 2015.12.08 ஆந் திகதி)

- iii. இந்த நிலைமை தொடர்பில் குறித்த பாதிக்கப்பட்டவர்களால் கடந்த சில ஆண்டுகளில் துறைமுக அதிகாரசபை, சனாதிபதியின் செயலகம், விவசாய அமைச்சு உள்ளிட்ட அநேக நிறுவனங்களிற்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும், சேதமடைந்த ஆதனங்கள் தொடர்பில் மதிப்பீடொன்றேனும் செய்யப்படாதிருந்ததுடன், குறித்த பாதிக்கப்பட்டவர்கள் மிகவும் அசௌகரிய நிலைக்கு உட்பட்டுள்ளமையினை காணக்கூடியதாகவுள்ளது.

**(ஆ) கரைவலை மீன்பிடி தொழிலுக்கு ஏற்பட்டுள்ள தடைகள்**

துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமை காரணமாக மீன்பிடி தொழிலை மேற்கொள்ள முடியாது போயிருந்த மற்றும் சீவனோபாயத்தை இழந்த கரைவலை மீனவர்களை இனங்கண்டு அது தொடர்பில் அறிக்கையொன்று தயாரிக்கப்பட்டு அதன் மூலம் கரைவலை மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த மீனவர்கள் நான்கு வகுப்புக்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டு 835 மீனவர்களிடையே இழப்பீடாக ரூபா 127,227,500

தொகையினை இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை செலுத்தியிருந்ததுடன் ரூபா 363,610 தொகை மீனவர்களிற்கு இழப்பீட்டை வழங்குவதற்கு சேவை வழங்கியமைக்காக அட்டாளச்சேனை பிரதேச செயலாளருக்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட பின்னர் கடலரிப்பு மோசமடைந்தமை காரணமாக கரையோரத்தில் கற்கள் இடப்படுதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், இதன் காரணமாக இயற்கையான கடற்கரை மீனவச் சமூகத்திற்கு இழப்பாகியிருந்தது. இவ்வாறு கற்களினால் வேலி அமைக்கப்பட்டமை காரணமாக பாரம்பரிய மீன்பிடித் தொழில்களில் ஈடுபட்டிருந்த மீனவர்களும் பாரம்பரிய மீன்பிடி படகுகளை பயன்படுத்திய மீனவர்களும் அப் படகுகளை நிறுத்தவைப்பதற்காக பயன்படுத்திய கடற்கரை இழக்கப்பட்டிருந்தமையால் அவர்களது சீவனோபாயத்தை தொடர்ந்தும் மேற்கொள்ள முடியாத நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருந்தனர். இழப்பீடுகளைப் பெற்றுக்கொண்ட மீனவர்களுக்கும் துறைமுகத்தை சூழ புதிய தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்படாமையால் தொழில் வாய்ப்புக்கள் கிடைக்காதிருந்ததுடன், கிடைத்த இழப்பீடுகள் முடிவடைந்திருந்தமை காரணமாக வாழ்வாதாரம் தொடர்பான அநேக பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டுள்ளன.

### 3.5.5 ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் கடற்கரைக்கு ஏற்பட்டுள்ள விளைவுகள்

கடல் அலைகளினால் தீவினைச் சூழவுள்ள கடற்கரை பொதுவாக அவ்வப்போது கடலரிப்புக்கும் மணல் குவிப்புக்கும் உள்ளாகுதல் என்ற இரண்டு நிலமைகளுக்கும் உட்படுகின்றது. இலங்கையின் கடலோரத்தினை பாதுகாப்பதற்காக கடலோர பாதுகாப்புத் திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. அத்துடன், மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையின் இணையதளத்தில் அரசாங்கத்தினால் அங்கிகரிக்கப்பட்ட 10 சுற்றாடல் கொள்கைகள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள போதிலும், கடற்கரை பாதுகாப்புக் கொள்கை உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. அங்கு இலங்கையில் ஏற்படுகின்ற 23 சுற்றாடல் மாற்றங்கள் இனங்காணப்பட்டுள்ளதுடன், கடலரிப்பும் அதில் உள்ளடங்கியுள்ளது. இந்த காரணிகளிற்கமைய, ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் ஏற்பட்டுள்ள சுற்றாடல் பாதிப்புக்கள் தொடர்பில் பரிசோதனை மேற்கொண்டதில் பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

- i. கரையோர பாதுகாப்பு மற்றும் கரையோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களத்தினால் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கான அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்குகையில் தற்போது காணப்படுகின்ற பொது இடங்கள் கடலரிப்பிற்கு உட்படுத்தாதிருத்தல், தற்போது காணப்படுகின்ற மீன்பிடி நடவடிக்கைகளிற்கு தடைகளை ஏற்படுத்தாதிருத்தல், துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு முன்னர் கடலரிப்பு சந்தர்ப்பங்களை இனங்காணல், கடலரிப்பு 01 கிலோமீற்றர்கள் வரை ஏற்படுமேயானால் பரிசோதையினை மேற்கொண்டு அதற்காக திட்டங்கள் தயாரிக்கப்பட்டு தேவையான ஆரம்ப நிதி ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்ளல் என்ற நிபந்தனைகளை உள்ளடக்கி அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள கடற்கரை பிரதேசம் அவ்வப்போது மோசமான கடலரிப்பிற்கு உள்ளாகியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன், இதன் காரணமாக துறைமுக அதிகாரசபைக்கு உரித்தான ஆதனங்களும் தனியார்களின் ஆதனங்களும் அழிவடைந்து வருகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே, பாரம்பரிய மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த மீனவர்களிற்கு தங்களது வாழ்வாதாரத்தை மேற்கொள்ள முடியாத நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. இக் கடலரிப்பை தடுப்பதற்காக வட திசையிலுள்ள கடலில் 03 நீர்த்தடுப்புக்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அத் திட்டமும் பயனளித்திருக்கவில்லை.
- ii. இந் நிலமை தொடர்பாகவும் கடலரிப்பை தடுப்பதற்காக மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் தொடர்பாகவும் கணக்காய்வினால் கடலோர பாதுகாப்பு மற்றும் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களத்திடமிருந்து தகவல்கள் கோரப்பட்டதற்கிணங்க 2015 ஒக்தோபர் 23 ஆந் திகதி வரை துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுகத்தை அண்மித்த மற்றும் அதன் இரண்டு திசைகளிலுமுள்ள கடற்பரப்பு கடலரிப்பிற்கு உள்ளாக்கப்பட்டுள்ள அமைவிடத்தைக்

காண்பித்து கடற்கரை கடலரிப்புக்கு உட்பட்டுள்ள அளவு மதிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. அவ்வாறான தகவல்கள் அவசியமாயின் அவற்றை துறைமுக அதிகாரசபையிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளுமாறு கணக்காய்விற்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அது கடலோர பாதுகாப்பு மற்றும் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பணியாகும் என்பது தெளிவாகியது.

- iii. ஒலுவில் பிரதேசத்திலுள்ள மக்களும் கடலரிப்பு தொடர்பில் கடலோர பாதுகாப்பு மற்றும் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களத்திற்கு பல வருடங்களாக முறைப்பாடுகளை செய்திருந்த போதிலும், (துறைமுக நிர்மாணம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட பின்னர்) 2008 யூன் மாதத்தின் பின்னர் 2015 ஆம் ஆண்டு வரை 07 வருடங்களாக இப் பிரச்சினைக்கு தீர்வைக் காண்பதற்கு கடலோர பாதுகாப்பு மற்றும் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களம் தவறியிருந்தது. அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் படி ஒலுவில் கலங்கரை விளக்கத்தினை பாதுகாப்பதற்காக திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு நிர்மாணப் பொருட்கள் கொள்வனவு செய்வதற்கும் அதற்குத் தேவையான இயந்திர உபகரணங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கும் 2015 செப்டெம்பர் 10 ஆந் திகதியே கேள்வி கோரப்பட்டிருந்தமை வெளிப்படுத்தப்பட்டது. பின்னர், கணக்காய்வினால் களங்கரை விளக்கத்திற்கு அருகாமையில் பெளதீக பரிசோதனை மேற்கொண்டதில் குறித்த பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வரப்பட்டிருந்ததுடன், கடலரிப்பிற்கு உள்ளாகியிருந்த ஏனைய பிரதேசங்கள் தொடர்பில் கருத்திற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. இந்த கடலோர பிரதேச பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டுள்ள வலய பொறியியலாளர் அலுவலகம் மட்டக்களப்பு பிரதேசத்தில் தாபிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதுகூட 2010 ஆம் ஆண்டிலேயே அரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், கணக்காய்வுத் திகதியான 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை நிரந்தர பொறியியலாளர் ஒருவர் இணைப்புச் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.



(ஒலுவில் கலங்கரை விளக்கத்தை பாதுகாப்பதற்காக கற்களால் வேலியமைக்கப்பட்டிருத்தல் - 2015.12.09 ஆந் திகதி)

- iv. ஒலுவில் துறைமுகத்தினுள் நிர்மாணிக்கப்பட்ட மீன்பிடி துறைமுகத்திற்கு கடந்த சில வருடங்களில் அதாவது 2013 முதல் 2015 யூலை வரையான காலத்தினுள் மீன்பிடி நடவடிக்கைகளிற்காக 4,301 மீன்பிடி படகுகள் வருகை தந்திருந்தன. இப் படகுகளிலிருந்து வெளியேறுகின்ற புகை, எரிபொருள், கழிவு எண்ணெய் மற்றும் சப்தம் காரணமாக இத் துறைமுகத்தினைச் சூழவுள்ள கடற் சுற்றாடல் மாசடைகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. துறைமுகம் திறந்துவைக்கப்பட்ட ஆண்டில் அதாவது 2013 முதல் கணக்காய்வுத் திகதி வரை இத் துறைமுகத்திற்காக சுற்றாடல் பாதுகாப்பு அனுமதிப்பத்திரம் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை. துறைமுகம் காரணமாக துறைமுகத்தைச் சூழவுள்ள பிரதேசத்திற்கு ஏற்படுகின்ற சோதங்களை குறைத்துக் கொள்வதற்காக கடற் சுற்றாடல் மாசடைதல் தடுத்தல் அதிகாரசபையின் வழிகாட்டலின் கீழ் துறைமுகம் காரணமாக ஏற்படுகின்ற சுற்றாடல் சேதங்களைக் குறைத்துக் கொள்ளும் திட்டமொன்றைத் தயாரித்து அங்கீகரித்துக்கொள்ள வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறான திட்டமொன்றைத்

தயாரித்து கடற் சுற்றாடல் மாசடைதல் தடுத்தல் அதிகாரசபையின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

### 3.5.6 துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்குத் தேவையான காணிகளை கையேற்றலும் கொள்வனவு செய்தலும்

ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒருவில் பிரதேசத்திலிருந்து காணிகளைக் கொள்வனவு செய்தல், கையேற்றல் மற்றும் நிலஅளவை நடவடிக்கைகளிற்காக துறைமுக அதிகாரசபை ரூபா 141,751,535 தொகையினை 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை செலவிட்டிருந்தது.

இந்த அறிக்கையின் 3.2 ஆம் பந்தியில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளவாறு பிரதான திட்டமொன்றிற்றி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை காரணமாக துறைமுகத்திற்காக காணிகளை கையேற்றல் தொடர்பில் இழப்பீடுகளைச் செலுத்துதல் சம்பந்தமாக அநேக பிரச்சினைகள் எழுந்திருந்தன. இது தொடர்பில் குறித்த நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரமும் தொடர்புடைய காணிகளின் உரிமையாளர்களை சந்தித்து மேற்கொண்ட கலந்துரையாடல்களின் படியும் வெளிப்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

- i. காணிகளை விற்பனை செய்வதற்காக விருப்பம் தெரிவித்திருக்காத இருப்பினும் துறைமுக அபிவிருத்திக்கு முக்கியமாக காணப்பட்ட 33 காணித் துண்டுகள் (11.1851 ஹெக்டயார்) 48 உரிமையாளர்களிடமிருந்து 2007/2008 ஆம் ஆண்டுகளில் கையெற்கப்பட்டிருந்தன. இருப்பினும், இக் காணிகளிற்காக விலை மதிப்பீட்டுத் திணைக்களத்தினால் வழங்கப்பட்டிருந்த விலைமதிப்பீடுகள் மிக அசாதாரணமாக உயர் பெறுமதிகளைக் கொண்டிருந்தமையால் இது தொடர்பில் சிக்கலான நிலமை ஏற்பட்டிருந்ததுடன், அதனை இணக்கப்பாட்டிற்கு கொண்டுவருவதற்கு முடியாது போயிருந்தமையால் அது தொடர்பில் சனாதிபதி விசேட புலானாய்வு பிரிவினால் விசாரணை செய்யப்பட்டிருந்தது. இதன்போது சில காணிகளிற்காக பொய்யான உரிமையாளர்கள் காணப்பட்டிருந்தமை வெளிப்பட்டிருந்தமையால் அக் காணிகளின் உரித்தினை மீண்டும் உறுதிப்படுத்திக் கொள்வதற்காக அம்பாறை மாவட்ட அதிபர்/ மாவட்டச் செயலாளரினால் குழுவொன்று நியமிக்கப்பட்டதுடன். அக் குழுவினால் சிபார்சு செய்யப்பட்டிருந்த 20 காணி உரிமையாளர்களிடையே 19 பேர்கள் அவர்களது சுய விருப்பத்துடன் துறைமுக அதிகாரசபையினால் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்த விலையான பர்சு ஒன்றுக்கு ரூபா 30,000 வீதம் காணிகள் கையெற்கப்பட்டதனைத் தொடர்ந்து 07 ஆண்டுகளின் பின்னர் அதாவது 2014 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 42,666,480 தொகையினை பெற்றுக்கொண்டிருந்தனர். இதன்போது ஒரு நிறுவனம் இழப்பீட்டுத் தொகையினை பெற்றுக்கொள்வதற்கு விருப்பம் தெரிவித்திருக்கவில்லை.
- ii. அட்டாளைச்சேனை பிரதேச செயலாளரிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களிற்கமைய, குறித்த காணிகளிற்கான மதிப்பீட்டு அறிக்கை கிடைக்கப்பெறாமையால் 15 நபர்களிற்காக கணக்காய்வுத் திகதியான 2016 சனவரி 28 ஆந் திகதி வரை இழப்பீட்டை செலுத்துவதற்கு முடிந்திருக்கவில்லை. இக் காணிகள் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு 2007 ஆம் ஆண்டில் சட்டரீதியாக கையெற்கப்பட்டிருந்ததுடன், கையெற்கப்பட்ட தினத்திலிருந்து 08 ஆண்டுகள் கடந்தி பின்னரும் கூட 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் நபர்களிற்கு இழப்பீடு வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- iii. அட்டாளைச்சேனை பிரதேச செயலாளரிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களிற்கமைய, விலைமதிப்பீட்டு அறிக்கை கிடைத்திருந்த போதிலும், தேவையான நிதி ஏற்பாடுகள் கிடைக்கப்பெறாமையால் 03 நபர்களிற்கான இழப்பீட்டை செலுத்துவதற்கு முடியாதுள்ளதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையின் பதிலளிப்பிற்கு அமைய அவர்களில் 02 பேர்களின் காணிகளின் உரிமைத்துவம் உறுதிப்படுத்தப்படாமையால் மற்றைய நபரின் காணி



தொடர்பிலும் எவ்வித உறுதிப்படுத்தலும் காணப்படாமையால் இழப்பீட்டை செலுத்துவதற்கு முடியாதுள்ளதாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

- iv. காணி உரித்துக்களின் உரிமை மற்றும் அளவுகளிலுள்ள பிரச்சினைகள் காரணமாகவும் துறைமுக அதிகாரசபையினால் பர்ச் ஒன்றுக்கு வழங்குவதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட ரூபா 30,000 தொகையினை ஏற்க மறுத்து முன்னர் குறிப்பிடப்பட்ட மதிப்பீட்டுப் பெறுமதியினை அவர்கள் கோரியிருந்தமையாலும் 10 உரித்தாளர்களிற்கு இது வரை இழப்பீட்டினை வழங்க முடிந்திருக்கவில்லை. இவர்களில் 04 ஆட்களினால் தற்போது துறைமுக அதிகாரசபைக்கு எதிராக வழக்குத் தொடரப்பட்டுள்ளது.
- v. அவ்வாறே இழப்பீட்டாளர்களிடையே பகிர்ந்தளிப்பதற்காக 52 ஏக்கர், 32 பர்ச் காணி ரூபா 42,319,977 தொகைக்கு கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அதில் 39 ஏக்கர், 3.78 பர்ச் காணி இழப்பீட்டாளர்களிடையே பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டு 13 ஏக்கர், 28.22 பர்ச் காணி துறைமுக அதிகாரசபையிடம் எஞ்சியிருந்தது.
- vi. அதற்கு மேலாக ஒலுவில் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக காணிகளை விற்பனை செய்வதற்கு விருப்பம் தெரிவித்திருந்த காணிகளின் உரிமையாளர்களிடமிருந்து 96 ஏக்கர், 03 ரூட், 56 பர்ச் காணி கொள்வனவு செய்யப்பட்டு அதற்காக ரூபா 54,096,426 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

### சுட்டிக்காட்டுதல்

ஒட்டுமொத்த செயற்திட்டத்தினுள் பிரதான திட்டமொன்று காணப்படாமையால் செயற்திட்டத்தினை பூரணப்படுத்துவதற்காக அதிக காலம் எடுக்கப்பட்டிருந்ததுடன், செயற்திட்டக் கிரயம் முன்னர் அவதானிக்கப்பட்ட விலைகளைக் காட்டிலும் பெருமளவில் அதிகரித்துக் காணப்பட்டமையால் நாட்டின் கடன் சுமை அதிகரித்திருந்தமை மற்றும் அதற்கு ஒப்பாக பிரதியன்கள் கிடைத்திருக்காமை.

### பரிந்துரைகள்

- i. இச் செயற்திட்டத்தினை முகாமைத்துவம் செய்தலில் அநேக அடிப்படை குறைபாடுகள் வெளிப்பட்டிருந்தமையால் தேவையான விதத்தில் பிரதான திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிராமை, செயற்திட்டத்தினை அமுல்படுத்துவதற்கு தொடர்புடைய அடிப்படை பணிகளை நிறைவேற்ற வேண்டிய உத்தியோகத்தர்களும் நிறுவனங்களும் அப் பணிகளை உரியவாறு நிறைவேற்றுவதற்கு தவறியிருந்தமைக்கான காரணங்களைக் கண்டறிந்து கவனயீனமாக செயற்பட்டிருப்பின் உரிய சந்தர்ப்பங்களில் தண்டனைகளை வழங்குதல்.
- ii. கடலரிப்பு மற்றும் பயிர்ச் செய்கை நிலங்கள் அழிவடைந்திருந்தமையால் ஏற்பட்டுள்ள சுற்றாடல் சேதங்களை திருத்திக் கொள்வதற்கு தேவையான துரித நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.
- iii. அழிவுற்றுள்ள கட்டிடங்கள் மற்றும் பயிர்ச் செய்கை காணிகளிற்காகவும் கையேற்கப்பட்டுள்ள காணிகளிற்காகவும் இன்னும் வழங்கப்பட வேண்டியுள்ள இழப்பீடுகள் செலுத்தப்படுவதனை துரிதப்படுத்துதல்.

### நிறுவனத்தின் கருத்துரை

செயற்திட்டத்தினை அமுல்படுத்துகையில் துறைமுக அதிகாரசபையினால் ஒலுவில் காணி உரிமையாளர்கள் மற்றும் மீனவர்களிற்காக பின்வரும் பங்களிப்புக்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

- i. மீனவர்களிற்காக இழப்பீடு செலுத்துதல் - துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட ஏறத்தாழ 01 கிலோமீற்றர் கடலோரத்திருந்து கரைவலை மீன்பிடி தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த, 837

ஆட்களிற்கு ரூபா 142 மில்லியன் தொகை துறைமுக அதிகாரசபையால் இழப்பீடாகச் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

ii. 58 வீடுகளை அமைத்துக் கொடுத்தல் - துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட காணிகளில் வசித்து வீடுகளையும் காணிகளையும் இழந்திருந்த குடும்பங்களிற்காக துறைமுக அதிகாரசபையினால் அதனைச் சூழவுள்ள பிரதேசங்களில் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த காணிகளில் 58 வீடுகள் அமைத்துக் கொடுக்கப்பட்டன.

iii. மாற்றுக் காணிகள் மற்றும் இழப்பீட்டை வழங்குதல் - கையேற்கப்பட்ட மற்றும் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட காணிகளிற்காக துறைமுக அதிகாரசபையினால் மாற்றுக் காணிகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு 20 பர்சு காணியும் அரசாங்க பிரதான விலை மதிப்பீட்டாளரின் மதிப்பீட்டுப் பெறுமதியின் பிரகாரம் இழப்பீடும் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

iv. கையேற்கப்பட்ட காணிகளிற்காக இழப்பீடு செலுத்துதல் -

கையேற்கப்பட்ட 48 காணித் துண்டுகளில் 32 இற்காக இழப்பீடு மதிப்பிடப்பட்டு எமக்குக் கையளிக்கப்பட்டுள்ளது. அதற்கமைய அம்பாறை மாவட்டச் செயலாளருடன் இணைந்து 19 தரப்பினர்களிற்காக ரூபா 42,666,480 கூட்டுத்தொகையான இழப்பீட்டை வழங்குவதற்கு 2012 ஆம் ஆண்டில் முடிந்திருந்தது. எஞ்சிய காணித் துண்டுகளின் உரிமையான வித்தியாலயம் இழப்பீட்டினை கோரியிருக்காமையால் கொடுப்பனவு மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

15 நபர்களிற்காக அட்டாளைச்சேனை பிரதேச செயலாளரினால் இதுவரை இழப்பீட்டை செலுத்துவதற்கான மதிப்பீட்டு அறிக்கை அல்லது காணிகளின் உரித்தினை உறுதிப்படுத்துதல்கள் அனுப்பிவைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

இழப்பீட்டைக் கோரியிருந்த இருவர்களின் மதிப்பீட்டு அறிக்கை கிடைத்திருந்த போதிலும், அம்பாறை மாவட்டச் செயலாளரின் குழுவின் அறிக்கையில் அப் பெயர்கள் உள்ளடங்கியிருக்காமையால் இழப்பீட்டினை செலுத்துவதற்கு முடியாதுள்ளது. மற்றையவர்களின் காணிகள் தொடர்பில் எவ்வித உறுதிப்படுத்தல்கள் அல்லது இழப்பீட்டு மதிப்பீடுகள் துறைமுக அதிகாரசபைக்குக் கிடைத்திருக்காமையால் அவர்களிற்கும் இழப்பீட்டை வழங்க முடியாதுள்ளது.

10 நபர்களிற்குச் சொந்தமான காணிகளின் உரித்துக்கள் உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை என்பதனால் இழப்பீட்டை செலுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், துறைமுக அதிகாரசபைக்கு எதிராக தொடரப்பட்டுள்ள வழக்குகள் சம்பந்தமான தகவல்கள் வளவுப் பிரிவிடம் காணப்படவில்லை.

#### 4. முடிவுரை

நாட்டின் பிரதேச அபிவிருத்தி மற்றும் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு குறிப்பிடத்தக்களவு பங்களிப்பை பெற்றுக்கொள்ளும் பல்லின நோக்கங்களுடன் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இத் துறைமுகச் செயற்திட்டத்திற்காக சலுகைக் கடன் நிபந்தனைகளின் கீழ் நிதியளிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட பின்னர் செயற்பாடற்று காணப்பட்டமையால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கடனை மீளச் செலுத்துதல் மற்றும் உள்நாட்டு முதலீடு என்பன அரசாங்கத்திற்கு சுமையாக மாறியுள்ளமை தெளிவாகின்றது.

நாடொன்றில் பேரளவு செயற்திட்டங்களை அமுல்படுத்துவதற்காக வெளிநாட்டுக் கடன்கள், உதவிகள் மற்றும் நிவாரண நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் பெறப்படுகின்ற நிதிகளை பெற்று மேற்கொள்ளப்படுகின்ற அடிப்படை சாத்தியவள ஆய்விலிருந்து வெற்றிகரமான பெறுபேறுகள் எதிர்பார்க்கப்படுமாயின் பிரதிபயன்கள் கிடைத்திருத்தல் வேண்டும். அவ்வாறே இந்த ஆய்வுகள் உரிய அறிவு மற்றும் அனுபவங்களைக் கொண்ட நிபுணர்களால் மேற்கொள்ளப்படுதலும் வேண்டும். அவ்வாறில்லையாயின் செயற்திட்டத்திற்காக செலவிடப்பட்ட மொத்தக் கிரயமும் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு சுமையாக மாறிவிடும். இச் செயற்திட்டத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள அடிப்படை ஆய்வுகளில் ஒருசில ஆய்வுகள் முழுமையாக அல்லது முக்கியமான பரிந்துரைகளை சமர்ப்பித்திருக்காமை அல்லது கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டிய

முக்கியமான துறைகளை உள்ளடக்கியிருக்காமை போன்ற விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருந்தன.

மேலும், செயற்திட்ட முகாமைத்துவத்தில் இனங்காணப்பட்டிருந்த பலவீனங்கள் மற்றும் அடிக்கடி நிகழ்கின்ற சுற்றாடல் மாற்றங்கள் இச் செயற்திட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களை அடைந்து கொள்வதற்கு முடியாத நிலையினை தோற்றுவித்திருந்தன.

இந்த அனைத்து விடயங்களையும் கருத்திற்கொள்கையில் இங்கு இனங்காணப்பட்டுள்ள அடிப்படை பிரச்சினை யாதெனில் துறைமுக செயற்பாடுகளிற்கு இடையூறினை ஏற்படுத்தி துறைமுக நுழைவாயில் மற்றும் துறைமுக தடாகத்தினுள் அதிகளவில் மணல் குவிவதும் அதற்கு தீர்வைக் காணாதிருப்பதும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

அதற்கமைய, அவ்வாறான பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்கியுள்ள இலங்கையிலுள்ள ஏனைய துறைமுகங்களிலிருந்து கற்றுக்கொண்ட பாடங்கள் மற்றும் சர்வதேச ரீதியான அவ்வாறான அனுபவங்களை கருத்திற்கொண்டு பொருத்தமான நிபுணர்களின் உதவியுடன் இதற்காக நிலைபேறான தீர்வை பெற்றுக்கொள்வதற்கு கவனம் செலுத்துதல் மற்றும் சுற்றாடல் ரீதியில் ஏற்பட்டுள்ள தாக்கங்கள் சம்பந்தமாக உரிய கவனத்தைச் செலுத்தி அதற்கமைய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டிய தேவை காணப்படுகின்றது.