

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை – 2017

இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையினதும் அதன் துணைக்கம்பனிகளதும் 2017 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 2017 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமப்பின் 154 (1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 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 நிதிக் கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். அதியுயர்கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏஐ 1000–1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வை நான் மேற்கொண்டேன்.

1.4 மறுப்பு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் விளைவாக பதிவு செய்யப்பட்ட அல்லது பதிவு செய்யப்படாத விடயங்கள் தொடர்பாகவும், நிதி நிலைமைக்கூற்று, வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்திலான மாற்றங்கள் கூற்று மற்றும் காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று என்பவற்றை தோற்றுவிக்கும் மூலாதாரங்கள் தொடர்பாகவும் ஏதும் செம்மையாக்கல்கள் அவசியமானவையாகக் காணப்படுமா என்பதனை நான் நிச்சயிக்க முடியாதுள்ளேன்.

1.5 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 2017 திசெம்பர் 09 தொடக்கம் மாகம்புற துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் வேறு இரண்டு கம்பனிகளிற்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்ததால் அக் கம்பனியின் தொடர்ந்தியங்கும் தன்மை நிச்சயமற்றதாக இருக்கும் என கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டது.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 அபிப்பிராயம்

2.1.1 மறுப்பு அபிப்பிராயம் - தொகுதி

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் முக்கியத்துவத்தின் காரணமாக கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையினை வழங்குவதற்கு போதுமான மற்றும் பொருத்தமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக் கொள்ள முடியாதுள்ளேன். அதற்கிணங்க இந் நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது நான் அபிப்பிராயம் ஒன்றினைத் தெரிவிக்கவில்லை.

2.1.2 மறுப்பு அபிப்பிராயம் - அதிகார சபை

இந்த அறிக்கையின் 2.2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் முக்கியத்துவத்தின் காரணமாக கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையினை வழங்குவதற்கு போதுமான மற்றும் பொருத்தமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக் கொள்ள முடியாதுள்ளேன். அதற்கிணங்க இந் நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது நான் அபிப்பிராயம் ஒன்றினைத் தெரிவிக்கவில்லை.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள் - தொகுதி

துறைமுக அதிகாரசபையின் ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது ஒரு துணைக்கம்பனியின் வரைவு நிதிக்கூற்றுக்களின் அடிப்படையில் ஒருங்கிணைந்த கணக்குகள் தயாரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான அடுத்த துணைக்கம்பனியின் கணக்குகள் 2018 மே மாதம் இறுதி வரையிலும் கணக்காய்விற்காகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதனால் தொகுதியின் ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரிக்கும் போது இரண்டு துணைக் கம்பனிகளினதும் கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்கள் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள் - அதிகாரசபை

2.2.2.1 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணத்திற்காக பெறப்பட்டிருந்த வெளிநாட்டுக் கடன்களில் 2017 நவம்பர் 30 இல் அதிகாரசபையின் கணக்குகளில் எஞ்சியதாகக் காணப்பட்ட ரூபா 147,746 மில்லியன் தொகையான கடன் மீதி திறைசேரியின் இணக்கப்பாட்டுடனோ அல்லது அமைச்சரவையின் தீர்மானமோ இன்றி அதிகாரசபையினால் நிதிக்கூற்றுக்களிலிருந்து அகற்றப்பட்டிருந்ததுடன் அதன் காரணமாக அரசாங்கத்தின் எந்தவொரு கணக்கிலும் அந்தக் கடன் பணம் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. எனினும், இந்தக் கடன் தொகை எந்தக் கணக்கில் உள்ளடக்கப்பட வேண்டியிருந்தது என குறித்துரைக்கப்படவில்லை. மேலும், இந்தக் கடன் கணக்குகளிலிருந்து அகற்றப்பட்டமையால் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களிலும் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட தாக்கங்கள் ஏற்பட்டிருந்தன.

- (i) வெளிநாட்டுக் கடன் மீதி ரூபா 147,746 மில்லியனால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டமை

- (ii) கடன் பெறுமதியை உள்நாட்டுப் பணத்திற்கு மாற்றும் போது 2016 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை இனங்காணப்பட்ட ரூபா 27,458.93 மில்லியன் தொகையான அந்நிய செலவாணி நாணயமாற்று நட்டம் 2017 ஆம் ஆண்டில் உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்றில் ஆரம்பத்தில் நிறுத்தி வைக்கப்பட்ட உழைப்பு மீதியில் சீராக்கப்பட்டமையின் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் காணப்பட்ட நிறுத்தி வைத்தல் உழைப்பு மீதி அப்பெறுமானத்தால் மிகைக் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தமை.
- (iii) 2017 சனவரி 01 ஆந் திகதி முதல் 2017 நவம்பர் 30 ஆந் திகதி வரை இனங்காணப்பட்ட கடன் தொகைக்குரிய அந்நிய செலவாணி நாணயமாற்று நட்டமான ரூபா 4,086 மில்லியன் தொகை விரிவான வருமானக் கூற்றில் உள்ளடக்கப்படாமையின் காரணமாக மேற்கூறிய பெறுமதியில் மீளாய்வாண்டின் தேறிய இலாபம் மிகைக் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தமை.
- (iv) 2017 திசம்பர் 01 முதல் திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையான காலப்பகுதிக்காக கடன் பணத்தின் அந்நிய செலவாணி நாணய மாற்று இலாபம் ரூபா 339 மில்லியனாக இருந்ததுடன் இந்த அளவு மீளாய்வாண்டின் விரிவான வருமானக் கூற்று தயாரிக்கும் போது கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிராமை.

2.2.2.2 விளக்கமளிக்கப்படாத வேறுபாடுகள்

அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் கப்பல் முகவர் நிறுவனத்தால் 2017 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு பெற வேண்டிய மீதி ரூபா 986.08 மில்லியனாக இருந்ததுடன் கப்பல் முகவர் நிறுவனம் வழங்கிய மீதி உறுதிப்படுத்தல் கடிதத்தின் பிரகாரம் அந்த மீதி ரூபா 728.14 மில்லியன் ஆனமையால் ரூபா 257.94 மில்லியன் வேறுபாடு அவதானிக்கப்பட்டதுடன் அந்த வேறுபாட்டிற்கான காரணத்தைக் காண்பித்து இணக்கக்கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய கணக்குகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் நிதி நடைமுறைக் கோவையின் 9.1.3 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபைக்கு கிடைக்க வேண்டிய பணத்தை அறவீடு செய்தல் சம்பந்தமாக நேரடியாக அல்லது மறைமுகமாக பொறுப்புக் கூறக்கூடிய உத்தியோகத்தர்களை அனுப்பி நிலுவைப் பணம் ஏற்படாதவாறு கவனித்துக் கொள்வதற்காக தேவையான அனைத்து முயற்சிகளும் எடுத்தல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும் துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் 2017 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அறவிட வேண்டிய ரூபா 2,788 மில்லியன் மொத்த வியாபாரக் கடன்பட்டோர் மீதிகளில், கொழும்பு துறைமுகத்தின் வர்த்தக கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோர் மீதிகளின் மொத்தம் ரூபா 516 மில்லியன் தொகையும், வணிகமற்ற கடன்பட்டோர் மீதிகளின் மொத்தம் ரூபா 63 மில்லியன் தொகையும் ஒரு ஆண்டிற்கு மேற்பட்ட காலமாக அறவிடப்படாது காணப்பட்டது.

(ஆ) கடன் அடிப்படையில் சேவை வழங்கப்பட்டமையின் காரணமாக கொழும்பு, திருகோணமலை மற்றும் காலி போன்ற துறைமுகங்களில் சேவைகளைப் பெற்ற அரசாங்க நிறுவனம் மற்றும் கப்பல் முகவர் கடன்பட்டோருக்கு 2017 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு கிடைக்க வேண்டிய ரூபா 423.14 மில்லியன் கூட்டுத்தொகைக்காக முழுமையாக ஐயக்கடன் மற்றும் அறவிட முடியாக் கடனுக்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

- (இ) பெறவேண்டிய கணக்கு மீதியில் உள்ளடக்கப்பட்ட கொழும்பு, திருகோணமலை துறைமுகங்களில் வியாபார ரீதியற்ற கடன்பட்டோரின் கீழ் காணப்படுகின்ற ஆதனங்கள், நலன்புரி, மற்றும் சிற்றுண்டிச்சாலை என்பவற்றை நடாத்திச் செல்வதற்காக வழங்கப்பட்ட இடங்கள், இடத்தின் வாடகை மற்றும் மின்சாரப் பாவனைக்காக அதிகாரசபை செலவிடப்பட்ட மின்சாரச் செலவினம் என்பன உரியமுறையில் அறவிடப்படாமையின் காரணமாக ஆண்டில் விஞ்சி இருந்த அந்த மீதிகளின் பெறுமதி ரூபா 65 மில்லியனாக இருந்ததுடன் ரூபா 63.68 மில்லியனுக்காக ஐயக் கடன் மற்றும் அறவிடமுடியாக் கடனுக்காக ஒதுக்கீடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு பிரச்சினைகளுடன் / பிணக்குகளுடன் காணப்பட்ட கடன்பட்டோர் மீதி (Dispute Debtors) ரூபா 46.83 மில்லியன் மற்றும் மீளத் தீர்ப்பதற்காக அனுப்பப்பட்ட தீர்க்கப்படாதிருந்த கடன்பட்டோர் மீதி ரூபா 14.70 மில்லியனாக இருந்தது. மேற்கூறப்பட்ட மீதியில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஒரு வருடத்தை விஞ்சிய தீர்க்கப்படாதருந்த கடன்பட்டோர் மீதியில் ரூபா 3.18 மில்லியன் மற்றும் மீளத் தீர்ப்பதற்காக அனுப்பப்பட்ட தீர்க்கப்படாத கடன்பட்டோர் மீதியில் (Re-Dispute) ரூபா 4.78 மில்லியன் தொடர்பாக மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் இறுதி முடிவுகளுக்கு உடன்பட்டிருக்கவில்லை.
- (உ) கப்பல் முகவர் நிறுவனத்திலிருந்து இதுவரை அறவிடப்படாது காணப்பட்ட 30 நாட்களை விஞ்சிய குதக் கட்டணம் மற்றும் கப்பலை அங்குமிங்கும் கொண்டு செல்வதற்கான ரூபா 113.19 மில்லியன் தொகையான பட்டியல்களுக்காக கட்டண சலுகையொன்றைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக (கட்டணத்தைப் பதிவழிப்பதற்கு) பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரம் வழங்கியிருந்த போதிலும் பொதுத் திறைசேரியினால் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை. எனினும் 2018 மே 16 ஆந் திகதி ரூபா 112.86 மில்லியன் தொகை அறவிடமுடியாக் காடனாகப் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

2.4 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மைகள்.

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள் மற்றும் பிரமாணங்கள் என்பவற்றுடனான தொடர்பு

இணக்கமின்மைகள்

- | | |
|---|--|
| <p>(அ) 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசட்டத்தின் 6 (ஏ) ஆம் பிரிவு</p> | <p>அதிகாரசட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் பொது ஒதுக்கத்தைத் தோற்றுவிப்பதற்கு 2017 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.</p> |
| <p>(ஆ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரசட்டம்</p> | <p>2017 ஆம் ஆண்டின் போது அதிகாரசபையின் நிலையான வைப்புக்கள் மற்றும் குறுங்கால வைப்புக்களில் முதலீடு செய்யப்பட்ட ரூபா 12,674 மில்லியனுக்காக நிதி அமைச்சரின் சம்மதம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.</p> |
| <p>(i) 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2 ஆம் பிரிவு</p> | <p>2017 ஆம் ஆண்டின் போது அதிகாரசபையின் நிலையான வைப்புக்கள் மற்றும் குறுங்கால வைப்புக்களில் முதலீடு செய்யப்பட்ட ரூபா 12,674 மில்லியனுக்காக நிதி அமைச்சரின் சம்மதம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.</p> |

(ii) 10(5) ஆம் பிரிவு

அரசாங்க கூட்டுத்தாபனம் ஒன்றில் ஏதாவது ஆண்டொன்றில் மிகையொன்று காணப்படுமாயின் அதிகாரச்சட்டத்தில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ள கழித்தல்களின் பின்னர் சேமிப்பு திரண்ட நிதியத்திற்கு செலவு வைக்கப்பட வேண்டும். எனினும் 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது அதிகாரசபை முறையே ரூபா 1,035.73 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 13,324.14 மில்லியன் தொகையான தேறிய இலாபமொன்றை பெற்றிருந்த போதிலும் அந்த இலாபம் திரண்ட நிதியத்திற்கு செலவு வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் மேற்கூறப்பட்ட இலாபத்தில் கொழும்பு துறைமுகத்தின் 02 இறங்குதுறைகளின் செயற்பாடுகளில் தொடர்ந்து ஈடுபட்டிருக்கின்ற இரண்டு தனியார் கம்பனிகளிலிருந்து அதிகாரசபையினால் வருடாந்த வாடகையாக அறவிடப்பட்ட ரூபா 1,993.47 மில்லியன் தொகையும் அரசிறையாக அறவிடப்பட்ட ரூபா 2,489.28 தொகையும் உள்ளடங்கி இருந்தது.

(இ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் நிதிப்பிரமாணக் கோவையின் நிதிப்பிரமாணம் 387 மற்றும் 156

காசோலை மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற சகல கொடுப்பனவுகளுக்காகவும் தமது வங்கி மீதி போதியளவான உள்ளது என செலுத்தும் உத்தியோகத்தரினால் எப்போதும் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டிய போதிலும் அதிகாரசபையினால் சம்பளம் செலுத்தும் போது ரூபா 484.171 மில்லியன் வங்கி மேலதிகப்பற்று ஏற்பட்டமையின் காரணமாக ரூபா 0.286 மில்லியன் தொகையான வங்கி மேலதிகப்பற்று வட்டி செலுத்த வேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.

(ஈ) 2003 யூன் 02 ஆம் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை

(i) 4.2.3 ஆம் பிரிவு

துணைக் கம்பனிகளின் செயலாற்றல்கள் தொடர்பாக உரிய காலரீதியான அறிக்கை பணிப்பாளர் சபையினால் மீளாய்வு செய்ய வேண்டிய போதிலும், அதிகாரசபைக்குரிய ஒரு துணைக் கம்பனியின் செயலாற்றல் அறிக்கை மீளாய்வாண்டின் போது சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ii) 5.1.2 ஆம் பிரிவு

மீளாய்வாண்டின் போது அதிகாரசபையின் 23 பரிவுகளுக்குரிய பிரதான செயலாற்றல் குறிகாட்டிகள் (Key Performance Indicators) இனங்காணப்பட்டிருந்த போதிலும் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு உள்ளபடியான செயலாற்றல் அடையப்பட்டமையை குறிகாட்டிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு செயலாற்றலை மதிப்பிடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) 9.3.1 (iv) ஆம் பிரிவு

புதிய பதவியொன்றைத் தோற்றுவிப்பதற்கோ அல்லது ஊழியர் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதற்கோ முன்னர் சரியான முறையில் தொழில் மதிப்பீடு மற்றும் ஆய்வொன்றை நடாத்த வேண்டும் எனக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதன் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் அதிகாரசபையின் 06 பிரிவுகளின் பணிப் பொறுப்புக்களுக்கு ஈடாக அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினரை விஞ்சி ஆட்சேர்ப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

(iv) 9.3.1 இன் (vi) மற்றும் (vii) ஆம் பிரிவுகள்

சுற்றறிக்கை அறிவுறுத்தல்களுக்கு முரணாக அதிகாரசபையினால் மீளாய்வாண்டின் போது 35 உத்தியோகத்தர்கள் 03 மாதங்களுக்கு மேற்பட்ட காலமாக பதிற்கடமை ஆற்றும் அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர்.

(உ) 2015 மே 25 ஆந் திகதிய பீஈஐ 1/2015 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 2.3 மற்றும் 3.1 ஆம் பிரிவுகள்

(i) சுற்றறிக்கையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக மாதாந்த எரிபொருள் படிக்களுக்குத் தகைமை பெற்றிருக்காத 86 உத்தியோகத்தர்களுக்காக மீளாய்வாண்டின் சனவரி மாதத்தின் போது எரிபொருள் 8370 லீற்றர் வழங்கப்பட்டிருந்தது.

(ii) சுற்றறிக்கையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக அதிகாரசபையின் 35 உத்தியோகத்தர்களுக்காக மாதாந்த எரிபொருள் எல்லை நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் பிரகாரம் 2017 சனவரி மாதத்தின் போது மாத்திரம் எரிபொருள் 1,459 லீற்றர்கள் மேலதிகமாக வழங்கப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) 2006 இன் 10 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரசட்டத்தின் XIV ஆம் பிரிவு மற்றும் 2016 ஏப்ரல் 29 ஆந் திகதிய பீஈஐ/03/2016 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை.

உழைக்கும் போதே செலுத்தும் வரி தனிப்பட்ட சம்பளங்களிலிருந்து கழிக்கப்பட்டு செலுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் அதிகாரசபையின் உத்தியோகத்தர்களுக்காக அந்தப் பணம் அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து செலுத்தப்பட்டிருந்தது. 2017 ஆம் ஆண்டிற்காக அவ்வாறு செலுத்தப்பட்ட ரூபா 479.94 மில்லியனையும் உள்ளடக்கி 2011/2012 மதிப்பீட்டு ஆண்டு முதல் 2017 திசம்பர் மாதம் வரை கூட்டுமொத்தமாக ரூபா 2,361.62 மில்லியன் உழைக்கும் போதே செலுத்தும் வரி உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களத்திற்கு அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

- (எ) 2006 இன் 10 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரச்சட்டத்தின் உழைக்கும் போதே வரி செலுத்தும் அட்டவணை இலக்கம் 03 இன் 2 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2011 மார்ச் 07 ஆந் திகதிய ஐஆர்டி/பீஏவைஈ/ஆர்ஈஜீ/01 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களத்தால் வழங்கப்பட்ட கடிதம் அரசாங்க நிறுவனங்களின் ஊழியர்களுக்கு செலுத்தும் பணிக் கொடையிலிருந்து உழைக்கும் போதே செலுத்தும் வரி கழிக்கப்பட வேண்டுமென காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதும், அதிகாரசபையினால் பணிக்கொடை செலுத்தும் போது அறவிடப்பட வேண்டிய 10 சதவீதமான அந்த வரி, நிறுத்தி வைக்கப்படாமல் பணிக்கொடை செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஏ) 2006 இன் 10 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரி அதிகாரச்சட்டம் மற்றும் 2011 மார்ச் 07 ஆந் திகதிய உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களத்தின் மூலம் வழங்கப்பட்ட 2015 யூலை 06 ஆந் திகதிய எஸ்ஈசீ/2015/05 ஆம் இலக்க சுற்றறிக்கை அரசாங்க நிறுவனங்களின் ஊழியர்களுக்கு மிகையூதியப் பணம் செலுத்தும் போது அதன் அடிப்படையில் உழைக்கும் போதே செலுத்தும் வரி கழிக்கப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், அந்த வரி உத்தியோகத்தர்களிடமிருந்து அறவிடப்படாமல் அதிகாரசபையின் நிதியத்திலிருந்து செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஐ) 2002 நவம்பர் 28 ஆந் திகதிய ஐஏஐ/2002/2 ஆம் இலக்க திறைசேரிச் சுற்றறிக்கை அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 369.15 மில்லியன் தொகையான கணனி, துணைப்பாகங்கள் மற்றும் மென்பொருட்கள் தொடர்பாக தனிப்பட்ட நிலையான சொத்துப் பதிவேடு பேணப்பட்டிருக்கவில்லை. அவ்வாறே மேற்கூறிய கணனிப் பதிவேட்டை பராமரித்தல் தொடர்பாக உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவு மேற்பார்வை செய்ய வேண்டியிருந்த போதிலும், அந்த தேவைகளும் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ஒருங்கிணைந்த நிதிக் கூற்றுக்களின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக தொகுதியின் இலாபம் ரூபா 13,384 மில்லியனாகவும் அதிகாரசபையின் இலாபம் ரூபா 13,324 மில்லியனாகவும் இருந்தன. முன்னைய ஆண்டிற்கான தொகுதியினதும் அதிகாரசபையினதும் இலாபம் முறையே ரூபா 583 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 1,036 மில்லியன் ஆக இருந்ததனால் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் தொகுதியினதும் அதிகாரசபையினதும் நிதி விளைவுகள் முறையே ரூபா 12,801 மில்லியனாலும் ரூபா 12,288 மில்லியனாலும் முன்னேற்றமடைந்திருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்திற்காக பெறப்பட்ட கடன் தொகை புத்தகங்களிலிருந்து அகற்றப்பட்டதுடன் அகற்றப்பட்ட வெளிநாட்டு நாணயமாற்று நட்டம் ரூபா 4,086 மில்லியனையும் உள்ளடக்கிய அதிகாரசபையின் தேறிய வெளிநாட்டு நாணயமாற்று செம்மையாக்கல் நட்டம் ரூபா 7,832 மில்லியனால் குறைவடைந்தமை, கடன் வட்டிச் செலவினம் ரூபா 2,219 மில்லியனால் குறைவடைந்தமை, அரசிறை வருமானம் ரூபா 505 மில்லியனால் உயர்வடைந்தமை, வைப்பின் அடிப்படையிலான வட்டி வருமானம் ரூபா 575 மில்லியனால் அதிகரித்துச் சென்றமை என்பன மேற்கூறிய நிதி விளைவுகளின் முன்னேற்றம் தொடர்பாக பிரதானமாக தாக்கமளித்திருந்தது.

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய 4 ஆண்டுகளுக்கான அதிகாரசபையின் நிதி விளைவுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்த போது 2015 ஆம் ஆண்டைத் தவிர்த்து ஏனைய ஆண்டுகளின் போது இலாபம் அடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் நிதி விளைவுகளுக்கு ஊழியர் ஊதியம், அரசாங்கத்திற்கு செலுத்தப்பட்ட வரி மற்றும் பெறுமானத்தேய்வு என்பவற்றை மீண்டும் செம்மையாக்கும் போது அதிகாரசபையின் பங்களிப்பு தொடர்ச்சியாக சாதகமான மீதியைக் கொண்டிருந்ததுடன் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 24,052 மில்லியன் தொகையான பங்களிப்பு மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 37,839 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தது.

3.2 பகுப்பாய்வு ரீதியான நிதி மீளாய்வு

மீளாய்வாண்டிற்கும் முன்னைய நான்கு ஆண்டுகளுக்கும்மான பொருண்மையான கணக்கீட்டு விகிதங்களில் சில கீழே தரப்படுகின்றன.

	2017	2016	2015	2014	2013
(i) மொத்த இலாப விகிதம் சதவீதத்தில்	46	45	35	39	33
(ii) மொத்த வருமானத்திற்கான செயற்பாட்டு இலாபம்/(நட்டம்) சதவீதத்தில்	36.19	33.34	22.86	27.93	13.00
(iii) தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) விகிதம் சதவீதத்தில்	29	2.35	(35)	23.73	4.52
(iv) உரிமை மூலதனத்திற்கான நீண்டகாலக் கடன்	1:0.20	1:2.89	1:2.92	1:2.30	1:2.27
(v) நடைமுறை விகிதம்	1.22:1	1.27:1	1.52:1	2.16:1	2.51:1
(vi) விரைவு விகிதம்	1.19:1	1.19:1	1.41:1	2.05:1	2.42:1
(vii) ஒரு ஊழியருக்கான கிரயம் ரூபா.மில்லியன்	1.78	1.66	1.73	1.42	1.38

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணத்திற்காக பெறப்பட்ட கடன்கள் புத்தகங்களிலிருந்து அகற்றப்பட்டமையின் காரணமாக 2013 ஆம் ஆண்டில் 1:2.27 ஆகக் காணப்பட்ட அதிகாரசபையின் உரிமை மூலதனத்திற்கான திரண்ட கால கடன் விகிதம் 2017 ஆண்டளவில் 1:0.20 வரை குறைவடைந்திருந்தது.

(ஆ) மொத்த வருமானத்திற்கு ஒப்பீடாக 2013 ஆம் ஆண்டில் 13 சதவீதமான செயற்பாட்டு இலாப விகிதம் 2017 ஆண்டளவில் 36.19 சதவீதம் வரை அதிகரித்திருந்ததுடன் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது 4.52 சதவீதமாகக் காணப்பட்ட வரிக்குப் பின்னரான தேறிய இலாப விகிதம் 2017 ஆம் ஆண்டின் போது 29 சதவீதம் வரை அதிகரித்திருந்தது. மீளாய்வாண்டில் அந்நிய செலவாணி நாணயமாற்று நட்டத்தை முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது ரூபா 7,832 மில்லியனாக குறைவடைந்தமை மற்றும் கடன் வட்டிச் செலவினம் ரூபா 2,219 மில்லியனாக குறைவடைந்தமை என்பன செயற்பாட்டு இலாபம் மற்றும் தேறிய இலாப விகிதம் என்பன உயர்வடைந்தமைக்கான பிரதான காரணமாக இருந்தது.

(இ) 2013 ஆம் ஆண்டின் நடைமுறை விகிதமும் விரைவுச் சொத்து விகிதமும் முறையே 2.51:1 மற்றும் 2.42:1 ஆக இருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் அது முறையே 1.22:1 மற்றும் 1.19:1 வரை படிப்படியாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. அட்டுறு செலவினங்களுக்கான ஒதுக்கீடுகள் உயர்வடைந்து சென்றமை இதற்கான காரணமாக இருந்தது.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

1979 இன் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகாரசபை அதிகாரசட்டத்தின் 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. இந்த குறிக்கோள்களை அடைந்து கொள்வதற்கான திட்டங்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் செயலாற்றல் தொடர்பான அவதானிப்புக்கள் கீழே காண்பிக்கப்படுகின்றன.

4.1.1 திட்டமிடல்

4.1.1.1 கூட்டிணைந்த திட்டம்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) அதிகாரசபையினால் 2013 ஆம் ஆண்டு முதல் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப்பகுதிக்காக கூட்டிணைந்த திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்தத் திட்டத்தின் பிரகாரம் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையில் சிறப்பான கடல்சார் சேவைகளை வழங்கும் நிலையமாக கொண்டு வருதல், 200 மில்லியன் தொன் கப்பல் பொருட்களைக் கையாளல், ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் ஒரு பில்லியன் வருமானமொன்றை உழைத்தல், ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 10 பில்லியன் முதலீட்டைக் கைப்பற்றல் (துறைமுகங்களுக்கிடையில்) தேசியப் பொருளாதாரத்திற்கு முன்னுரிமை வழங்கும் துறையாகக் கொண்டு வருதல் மற்றும் சுற்றாடலுக்குச் சாதகமான பசுமை துறைமுக செயற்பாடாகக் கொண்டு வருதல் போன்ற பிரதான இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. எனினும், அந்த இலக்குகள் எவ்வளவு தூரம் அடையப்பட்டிருந்தது என வருடாந்தம் மீளாய்விற்கு உட்படுத்தாதிருந்ததுடன் பிரதான இலக்கை அடைந்து கொள்ளும் முறையைக் காண்பிக்கின்ற வருடாந்த செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் கூட்டிணைந்த திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) கூட்டிணைந்த திட்டம் தயாரிக்கும் போது நிறுவனத்தில் தாபிக்கப்பட்ட நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக துறைமுகத்தில் தந்திரோபாயங்கள் (Strategies), பலவீனங்கள் (Weakness) மற்றும் வியாபார சூழலில் காணப்படுகின்ற சந்தர்ப்பங்கள் (Opportunities) மற்றும் அச்சுறுத்தல் (Threats) தொடர்பான மதிப்பீட்டிற்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) அதிகாரசபையின் கூட்டிணைந்த திட்டத்தின் பிரகாரம் 1200 மீற்றர் நீளமான கிழக்கு கொள்கலன் இறங்கு துறையில் நிர்மாணங்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு அதில் வருடாந்தம் 2.4 மில்லியன் கொள்கலன்களை கையாளுவதற்கு இலக்கிடப்பட்டிருந்தது. 2016 ஆம் ஆண்டின் போது இறங்குதுறையின் 600 மீற்றர் நீளம் நிர்மாணிக்கப்பட்டு பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அதில் கொள்கலன் கையாளல் நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்படாமையின் காரணமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட பிரகாரம் இலக்கினை அடைந்து கொள்ள முடியாதிருந்தது.

4.1.2 செயற்படுநிலையும் மீளாய்வும்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

4.1.2.1 செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்ட பணிகளின் செயன்முன்னேற்றம்

2017 ஆம் ஆண்டிற்கான செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம் மற்றும் ஆற்றப்பட்ட வேண்டிய வேலை அறிக்கையின் பிரகாரம், மதிப்பீட்டுப் பெறுமதி ரூபா 3,079.1 மில்லியன் தொகையான பிரதான வேலை விடயங்கள் மற்றும் 39 செயற்திட்டங்கள் (மொத்த செயற்பாடுகள் 131) என்பவற்றை அமுல்படுத்துவதற்காக இனங்காணப்பட்டிருந்தது. எனினும் செய்யப்பட்ட வேலை அறிக்கையின் பிரகாரம், மீளாய்வாண்டில் ரூபா 1,195 மில்லியன் தொகையான 09 செயற்திட்டங்கள் மாத்திரம் (34 செயற்பாடுகள்) முழுமையாகப் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அது மொத்த செயற்திட்டங்களில் 23 சதவீதமாக இருந்தது. 2017 ஆம் ஆண்டின் போது மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட ரூபா 1,884.1 மில்லியன் கிரயமான 30 செயற்திட்டங்கள் பூர்த்தி செய்யப்படாதிருந்ததுடன் அது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- (அ) மதிப்பிடப்பட்ட கிரயம் ரூபா 250 மில்லியன் தொகையான துறைமுகம் மற்றும் கடற்படை வியாபார நிலையத்தின் (Port and Shipping Business Center) நிர்மாணங்களில் 40 சதவீதம் மீளாய்வாண்டின் போது பூர்த்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட போதும் 15 சதவீதம் மாத்திரம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்தது.
- (ஆ) திருகோணமலை துறைமுக அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தின் கீழ் துறைமுகத்தின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக ரூபா 100 மில்லியன் செலவில் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டு அது 2017 மார்ச் மாதத்தின் இறுதியில் பூர்த்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட போதும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் 40 சதவீதம் மாத்திரமே பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்தது.
- (இ) 2017 ஆம் ஆண்டின் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்ட 2015 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளின் போது பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டிய ரூபா 795 மில்லியன் பெறுமதியுடைய 09 செயற்திட்டங்கள் மீளாய்வாண்டின் இறுதிவரையில் பூர்த்தி செய்யப்படவில்லை.
- (ஈ) காணியைப் பயன்படுத்தும் பிரதான செயற்திட்டம் (Land use Master Plan) 2017 யூன் மாதம் அளவில் தயாரித்து பூர்த்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட போதிலும் அந்த பணிகள் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (உ) தேசிய துறைமுகத்தின் கூட்டிணைந்த திட்டம் (National Port Master Plan) தயாரிப்பதற்காக ரூபா 15 மில்லியன் ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த திட்டத்திற்குரிய National Port Policy direction, Hinterland Connectivity Project, Port Access Elevated Highway Phase போன்ற செயற்பாடுகள் 2017 ஆம் ஆண்டு முடிவடைவதற்குள் பூர்த்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்த போதிலும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பிரகாரம் உரிய பணிகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.1.2.2 கொழும்பு துறைமுகத்தினதும் அதிகாரசபையினதும் கொள்கலன் கையாளல் (Container Handling) செயற்பாடுகள்

மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் கொழும்பு துறைமுகத்தினுள் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கக்கூடியதாக 04 இறங்குதுறைகள் காணப்பட்டதுடன் அவற்றில் ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறை மற்றும் சமகி கொள்கலன் இறங்குதுறை முழுமையாக துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமாக இருந்தது. ஏனைய இறங்குதுறைகளான கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (C.I.C.T) மற்றும் தெற்காசிய நுழைவு இறங்கு துறை

(S.A.G.T) என்பன இரண்டு தனியார் நிறுவனங்களுக்கு 85 சதவீத உரிமையின் அடிப்படையில் 35 ஆண்டுகளுக்கு நிர்மாணித்தல், செயற்படுத்துதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் (Built, Operation and Transfer) என்ற அடிப்படையின் கீழ் குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன.

2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கல் (Container Hanling) தொடர்பான தகவல்கள் பின்வருமாறாகும்.

	இ.து.அ (SLPA)		தெ.ஆ.நு.இ (SAGT)		கொ.ச.கொ.இ (CICT)		மொத்தம்	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
மீள்கப்பலேற்றல் (Transshipments)	1,607,792	1,609,114	1,294,631	1,406,265	1,452,838	1,726,203	4,355,261	4,741,582
உள்நாட்டு (Domestic)	483,109	388,282	317,707	375,944	499,034	619,325	1,299,850	1,383,551
மீள ஏற்றுதல் (Re-stowing)	9,216	13,306	19,869	27,626	50,727	43,003	79,812	83,935
	<u>2,100,117</u>	<u>2,010,702</u>	<u>1,632,207</u>	<u>1,809,835</u>	<u>2,002,599</u>	<u>2,388,531</u>	<u>5,734,923</u>	<u>6,209,068</u>

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துக்கொள்கையில் 2016 ஆம் ஆண்டின் ஒப்பிடுகையில் மீளாய்வாண்டின் போது கொழும்பு துறைமுகத்தில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்குதல் 8 சதவீதத்தால் முன்னேற்றமடைந்திருந்தும், இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் 4 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது. 2017 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் கப்பல் முகவர் நிறுவனத்துடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட இறங்குதுறைச் சேவை உடன்படிக்கைகளின் (Terminal Service Agreements) பிரகாரம் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறைக்கு வருகைதரவுள்ள சிலகப்பல்கள் பின்வரும் காரணங்களின் அடிப்படையில் இரண்டு தனியார் இறங்குதுறைகளுக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுதல் அதற்கான பிரதான காரணமாக இருந்தன.

(ஆ) நிகழ்காலத்தில் பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் கப்பல் முகவர் நிறுவனங்கள் மிகச் சிக்கனமாக பாரிய கப்பல்களை பெற்றுக்கொள்ளும் நோக்கில் (Economic Scale) பயன்படுத்துவதற்கு அதிக விருப்பத்தைக் காட்டி வருகின்றது. அவ்வாறே கொள்கலன் கப்பல் கம்பனிகளை ஒருங்கிணைத்தல் மற்றும் மத்தியப்படுத்தலின் அடிப்படையில் ஆசிய ஐரோப்பிய வியாபார வழிகளில் கொள்கலன்களின் கொள்ளளவுகளில் 95 சதவீதமானவை கூட்டுச் சேர்ந்த சில 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 போட்டி வழிகளை உள்ளடக்கிய சந்தைப்படுத்தல் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை அவ்வாறான திட்டம் மற்றும் உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) கொழும்பு துறைமுகத்தில் தற்பொழுது கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்குவதற்காக செயற்படுத்தப்படும் இறங்குதுறைகளுக்கு மத்தியில் 14.25 மீற்றர்களை விட அதிக ஆழமான (Draft) கப்பல்கள் வருகைதரக்கூடிய ஒரேயொரு இறங்குதுறையாககொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை (CICT) காணப்பட்டதுடன் அதன் கொள்ளளவு ஒரு ஆண்டிற்கு 2.4 மில்லியன் இருபது சம அலகுகளாக கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. 2017 ஆம் ஆண்டின் போது அந்த இறங்கு துறைக்கு 14.25 மீற்றர்களுக்கு மேற்பட்ட ஆழமான 294 கப்பல்கள் வருகை தந்திருந்ததுடன் 2 மில்லியனுக்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கையான கொள்கலன்கள் செயற்படுத்தப்பட்டிருந்தன. அதற்கிணங்க 2016 ஆம் ஆண்டின் ஒப்பிடுகையில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கல் 16 சதவீதத்தால் முன்னேற்றமடைந்திருந்ததுடன் அந்த முன்னேற்றம் 2018 ஆம் ஆண்டின் போதும் அதே அடிப்படையில் காணப்படுமாக இருந்தால் அதன் உச்சக் கொள்ளளவை அடைவதனை தவிர்க்க முடியாததாக இருந்திருக்கும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. எனினும் இலங்கை அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறைகளின் உச்ச ஆழமும் (Draft) கென்சி பாரந்தூக்கிகளின் அகலமும் உயரமும் (Air Draft) முறையே 14.25 மீற்றர் மற்றும் 18 மீற்றர்களாக இருந்ததனால் 14.25 மீற்றர்களுக்கு மேற்பட்ட ஆழமான (Draft) கப்பல்கள் வருகை தரக்கூடிய இறங்குதுறை மற்றும் கையாளல் உபகரணங்கள் தேவையாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. எனினும், துறைமுகத்தின் இறங்கு துறைக்கு வருகைதரக் கூடிய Nemo, CLG, Fax மற்றும் Wax என்ற கம்பனிகளுக்குரிய கப்பல்கள் மீளாய்வாண்டின் போது தெற்காசிய நுழைவு இறங்குதுறைக்கு (SAGT) அனுப்பப்பட்டிருந்ததுடன் அதனைத் தடுப்பதற்காக போட்டியாளர் சந்தைப்படுத்தல் தந்திரோபாயங்கள் அதிகாரசபையால் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) 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 மாற்றுவழி தந்திரோபாய மீளாய்வு என்பவற்றின் பிரகாரம் 2015 ஆம் ஆண்டின் போது கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறையின் முதலாவது கட்ட செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. 1,200,000 அலகு கொள்கலன்களின் வருடாந்த கொள்ளளவுடனான ரூபா 11,168 மில்லியன் தொகையான 18 மீற்றர் ஆழமான மற்றும் 600 மீற்றர் நீளமான கிழக்கு கொள்கலன் இறங்குதுறையின் நிர்மாண நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டுள்ளன எனக் குறிப்பிட்டு 2016 ஏப்ரல் மாதத்தில் இறுதி பூர்த்தியாக்கல் சான்றிதழ் (Final Completion Certificate) வழங்கப்பட்டிருந்தும் கப்பற் சரக்குகளைக் கையாள்வதற்குத் தேவையான கிரேன்ட் பாரந்தூக்கிகளை உள்ளடக்கிய உபகரணங்களை வழங்கும் நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு 2018 செப்டெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையிலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) அதிகாரசபைக்குரிய ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறையும் சமகி கொள்கலன் இறங்குதுறையும் தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- மேற்கூறப்பட்ட இறங்குதுறைகளில் உபகரணங்களைப் தாபிக்கும் திட்டம் 2017 ஆம் ஆண்டின் போது தயாரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்தத் திட்டத்தின் பிரகாரம் காணப்படுகின்ற உபகரணங்கள் 19 வருடங்கள் முதல் 31 வருடங்கள் வரை பழையதாக இருந்தமையின் காரணமாக அவற்றின் வினைத்திறன் குறைவடைந்திருந்தது. அதன் பிரகாரம் 2017 ஆம் ஆண்டின் போது 8 கிரேன்ட் பாரந்தூக்கிகளை அகற்றுவதற்கும், 6 தள பாரந்தூக்கிகளை அகற்றுவதற்கும் புதிதாக பாரியளவான 03 பாரந்தூக்கிகளைக் (Post Panamo வகையின்) கொள்வனவு செய்வதற்கும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு சிபாரிசு செய்திருந்தது. அதன் பிரகாரம், ஐய கொள்கலன் இறங்கு துறையின் இயலானவை அபிவிருத்தி

செய்வதற்காக கப்பலுடன் உள்ள சிவில் செயற்பாடுகளுக்காக அமெரிக்க டொலர் 25 மில்லியனை விஞ்சிய 03 பாரந்தூக்கிகளும், ஐ.அ.டொலர் 30 மில்லியன் பெறுமதியான கொள்கலன் கையாளல் உபகரணங்களை கொள்வனவு செய்து நவீனமயப்படுத்தும் நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு, பெறுகைகள் குழு மற்றும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு என்பவற்றை நியமிப்பதற்குமான அமைச்சரவை அங்கீகாரம் 2017 யூலை 18 ஆந் திகதி கிடைத்திருந்தது. அந்த அங்கீகாரத்தின் மூலம் இந்தப் பணிகளை துரிதப்படுத்தல் அத்தியாவசியமானதாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், 2018 மே மாத இறுதி வரையிலும் முன்மொழிவுகளைக் கோருதல் மாத்திரம் இடம்பெற்றிருந்தது.

- ஐய கொள்கலன் இறங்கு துறையின் வினைத்திறன் மற்றும் செயற்றிறன் என்பவற்றை மேலோங்கச் செய்வதற்காக 21 வருடங்களை விட பழைய 34 டெர்மினல் ரெக்டருக்குப் பதிலாக புதிய 14 டெர்மினல் ரெக்டர்கள் 2017 ஆம் ஆண்டின் மூலதன நிதிஏற்பாட்டின் மூலம் கொள்வனவு செய்வதற்காக 2017 யூலை 13 ஆந் திகதிய பீஏஎம்/148/2017 ஆம் இலக்க பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் மூலம் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. காணப்படுகின்ற உபகரணங்கள் பழையதாக இருந்தமையின் காரணமாக புதிய உபகரணங்களைக் கொள்வனவு செய்தல் துரிதமாக இடம்பெற வேண்டிய போதிலும், 2018 மே மாதம் வரை பொருத்தமான வழங்குனரைத் தெரிவு செய்து கொள்வனவை மேற்கொள்வதற்கு தவறியிருந்தது.

மேற்கூறப்பட்ட பிரகாரம் நீண்ட காலமாக செயற்பாடுகளுக்காக பயன்படுத்தப்படுகின்ற தொழில்நுட்ப ரீதியில் காலாவதியாகியிருந்த உபகரணங்களின் வினைத்திறன் வீழ்ச்சியடைந்தமை, அடிக்கடி பழுதுபார்த்தல் மற்றும் தற்போது துறைமுகத்திற்கு வருகை தருகின்ற கப்பல்களின் இயலளவிற்கு ஈடுகொடுக்கின்ற உபகரணங்கள் காணப்படாமை போன்ற காரணங்களின் அடிப்படையில் கொள்கலன் செயற்பாடுகளில் தடங்கல்கள் ஏற்பட்டிருந்தன. அதன் பிரகாரம் இந்த இறங்கு துறைகளின் செயற்றிறன் குறைவடைந்து செல்லும் ஆபத்தினை புறந்தள்ள முடியாதிருந்ததுடன் செயற்பாடுகளின் வினைத்திறன் குறைவடைந்தமை மற்றும் நன்மதிப்பிற்கு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருந்தமை என்பன கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டன. மேலும் 600 மீற்றர் நீளமும், 14.25 மீற்றர் ஆழமான ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறையில் 330 மீற்றர் நீளமான இரண்டு கப்பல்களை ஒரே தடவையில் கையாளல் நடவடிக்கைகளுக்காக நிறுத்தி வைப்பதற்கு முடியாமையின் காரணமாக அதிகாரசபைக்கு வியாபாரச் சந்தர்ப்பங்கள் இழக்கப்பட்டிருந்தது.

4.1.2.3 கப்பல்களின் காலப்பகுப்பாய்வு

(அ) 2017 ஆம் ஆண்டில் சகல துறைமுகங்களுக்கும் வருகை தந்த கப்பல்களின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு இருந்தது.

	2017	2016	2015	2014	2013
கொழும்பு	4,329	4,405	4,197	3,742	3,667
திருகோணமலை	233	216	164	127	134
காலி	87	96	72	60	36
காங்கேசன்துறை	63	25	32	34	48
அம்பாந்தோட்டை	230	281	295	335	139
	4,942	5,023	4,760	4,298	4,024

மேற்கூறப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் 2016 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2017 ஆம் ஆண்டில் கொழும்பு, காலி மற்றும் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகங்களுக்கு வருகை தந்த கப்பல்களின் குறைவொன்றைக் காணக்கூடியதாக இருந்தது.

(ஆ) கொள்கலன்களைக் கொண்ட கப்பல்களின் வருகை தொடர்பாக 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டு வரையுமான தகவல்கள் பின்வருமாறாகும்.

ஆண்டு	2017	2016	2015	2014	2013
	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை
துறைமுக அதிகாரசபை	1,352	1,460	1,616	1,926	2,084
எஸ்.ஏ.ஐ.ரீ	1,073	1,087	1,026	855	1,011
சீ.ஐ.சீ.ரீ	1,258	1,257	1,001	458	47
	<u>3,683</u>	<u>3,804</u>	<u>3,643</u>	<u>3,239</u>	<u>3,142</u>

மேற்கூறிய தகவல்களின் பிரகாரம் 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2016 ஆம் ஆண்டில் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு கொள்கலன்களுடனான கப்பல்களின் வருகை 04 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்ததுடன் 2016 ஆம் ஆண்டை 2017 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது குறைவடைந்திருந்தது. எனினும் அதிகாரசபைக்கு வருகைதருகின்ற கொள்கலன்களைக் கொண்ட கப்பல்களின் எண்ணிக்கை மீளாய்வாண்டின் போது 7 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது. எனினும் C.I.C.T இற்கு வருகை தருகின்ற கப்பல்களின் எண்ணிக்கையும் கவனத்தில் கொள்ளக் கூடிய அதிகரிப்பு ஏற்படாதிருந்ததுடன் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு கொள்கல கப்பல்களின் வருகையில் குறைவொன்று அவதானிக்கப்பட்டது கப்பல் கம்பனிகளை ஒன்றிணைத்தமையால் ஆழம் கூடிய பாரியளவான கப்பல்கள் மூலம் கொள்கலன் கொண்டுவரப்படுகின்றமை இதற்கான காரணமாக இருந்தது.

4.1.2.4 கொள்கலன் செயற்பாடுகளின் காலப்பகுப்பாய்வு

(அ) 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டு வரை கொழும்பு துறைமுகத்தில் சகல இறங்குதுறைகளிலும் உள்நாட்டு மற்றும் மீள்ஏற்றுமதியான கொள்கலன் செயற்பாடுகள் தொடர்பான விபரம் கீழே தரப்படுகின்றது.

S.L.P.A	2017		2016		2015		2014		2013	
	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%	அலகு	%
உள்நாடு	388,282		483,109		541,152		643,317		676,937	
மீள்ஏற்றுமதி	1,609,114		1,607,792		1,691,267		1,882,057		1,779,882	
ஏனையவை	13,306		9,216		19,904		33,965		45,044	
மொத்தம்	<u>2,010,702</u>	32	<u>2,100,117</u>	37	<u>2,252,323</u>	43	<u>2,559,339</u>	52	<u>2,501,863</u>	58
S.A.G.T										
உள்நாடு	375,944		317,707		327,750		337,354		341,510	
மீள்ஏற்றுமதி	1,406,265		1,294,631		1,028,538		1,298,434		1,385,552	
ஏனையவை	27,626		19,869		14,957		26,152		19,740	
மொத்தம்	<u>1,809,835</u>	29	<u>1,632,207</u>	28	<u>1,371,245</u>	27	<u>1,661,940</u>	34	<u>1,746,802</u>	41

C.I.C.T

உள்நாடு	619,325		499,034		349,069		146,314		13,530	
மீள்ஏற்றுமதி	1,726,203		1,452,838		1,168,516		519,219		42,683	
ஏனையவை	43,003		50,727		44,314		21,103		1,328	
மொத்தம்	<u>2,388,531</u>	39	<u>2,002,599</u>	35	<u>1,561,899</u>	30	<u>686,636</u>	14	<u>57,541</u>	1
முழு மொத்தம்	<u>6,209,068</u>	100	<u>5,734,923</u>	100	<u>5,185,467</u>	100	<u>4,907,915</u>	100	<u>4,306,206</u>	100

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் கொழும்பு துறைமுகத்தில் கொள்கலன் செயற்பாடுகளில் முன்னேற்றத்தைப் போல மீள்கப்பலேற்றல் மற்றும் மீள் கையாளலிலும் முன்னேற்றம் காணப்பட்டிருந்தது. எனினும் மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் துறைமுகங்கள் அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கையானது முன்னைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது 2,100,117 இலிருந்து 2,010,702 வரை அதாவது 4 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சிடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறை கம்பனி (C.I.C.T) விரைவாக கொள்கலன்களைக் கையாள்வதன் மூலம் தனது சந்தைப் பங்கினை முன்னேற்றமடையச் செய்திருந்தது.
- (ii) மீளாய்வாண்டின் போது ஒட்டுமொத்த கொள்கலன் கையாளலின் மூலம் அதிகாரசபை 32 சதவீதத்தையும், தெற்காசிய நுழைவாயில் இறங்குதுறை (S.A.G.T) 29 சதவீதத்தையும், கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் இறங்குதுறைக் கம்பனி (C.I.C.T) 39 சதவீதத்தையும் ஆக சந்தைப் பங்களிப்பை உரிமையாக்கிக் கொண்டிருந்தன. கொழும்பு சாவதேச இறங்குதுறைக் கம்பனியானது (C.I.C.T) 03 ஆண்டு காலம் முதல் உயர்தரப் பங்களிப்பை உரித்தாக்கிக் கொண்டிருந்ததுடன் தற்போது துறைமுகத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ள 14.25 மீற்றர் இற்கு மேற்பட்ட கப்பல் வரக்கூடிய ஒரேயொரு இறங்குதுறையாக அந்த இறங்குதுறை இருந்தமை அதற்கான காரணமாக இருந்தது.
- (iii) அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கை சம்பந்தமான இறங்குதுறைப் பயன்பாட்டு விகிதத்தை (Terminal Occupancy Ratio) கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்கையில் 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2017 ஆம் ஆண்டு வரை அது முறையே 68 சதவீதம், 63 சதவீதம் மற்றும் 60 சதவீதமாக இருந்தன. அதற்கிணங்க அதிகாரசபையின் இறங்கு துறைப்பயன்பாட்டு விகிதமானது 2015 ஆம் ஆண்டு முதல் படிப்படியாக குறைவடைகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) கொழும்பு துறைமுகத்தில் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான இறங்குதுறைகளின் மூலம் கையாளப்பட்ட கொள்கலன்களின் காலப்பகுப்பாய்வு

	2017 அலகுகள்	2016 அலகுகள்	2015 அலகுகள்	2014 அலகுகள்	2013 அலகுகள்
ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறை					
JCT - 1	338,434	364,749	405,555	469,831	414,596
JCT - 2	361,561	383,759	369,317	415,781	417,388
JCT - 3	537,963	617,553	568,259	585,145	607,669
JCT - 4	613,447	579,645	580,956	616,228	623,030
JCT - CBN	-	-	-	-	-
JCT - CBS	97,332	22,112	185,204	246,363	237,662
JCT - NFB	-	33,994	28,716	60,251	45,218
	-----	-----	-----	-----	-----
	1,948,737	2,001,812	2,138,007	2,393,599	2,345,563
	=====	=====	=====	=====	=====
சமகி கொள்கலன் இறங்குதுறை					
UCT - 1	2,986	5,449	12,817	27,617	64,687
UCT - 2	58,903	92,852	101,494	138,119	91,604
	-----	-----	-----	-----	-----
	61,889	98,301	114,311	165,736	156,291
	=====	=====	=====	=====	=====
Conventional Quays	76	04	05	04	09
	-----	-----	-----	-----	-----
	2,010,702	2,100,117	2,252,323	2,559,339	2,501,863
	=====	=====	=====	=====	=====

மேற்கூறப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் ஐய கொள்கலன் இறங்குதுறையினதும் சமகி கொள்கலன் இறங்குதுறையினதும் கொள்கலன் கையாளல்கள் 2015 ஆம் ஆண்டு முதல் தொடர்ச்சியாக குறைவடைந்து கொண்டு செல்கின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்பாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2009 ஆம் ஆண்டின் போது அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் முதலாவது கட்ட நிர்மாணம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் II கட்டம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போது துறைமுகத்தில் கையாளல் நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன. 2018 யூலை 31 ஆந் திகதி வரையில் துறைமுகத்தின் I ஆம் II ஆம் கட்ட நிர்மாணங்களுக்காக உள்நாட்டுக் கடன், வெளிநாட்டுக் கடன், துறைமுக அதிகாரசபையின் நேரடி பங்களிப்பு மற்றும் நடைமுறைக் கிரயம் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய ஒட்டுமொத்த செலவினம் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட பிரகாரம் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 1,541 மில்லியனாக இருந்தது.

ஐ.அ.டொலர்
மில்லியன்

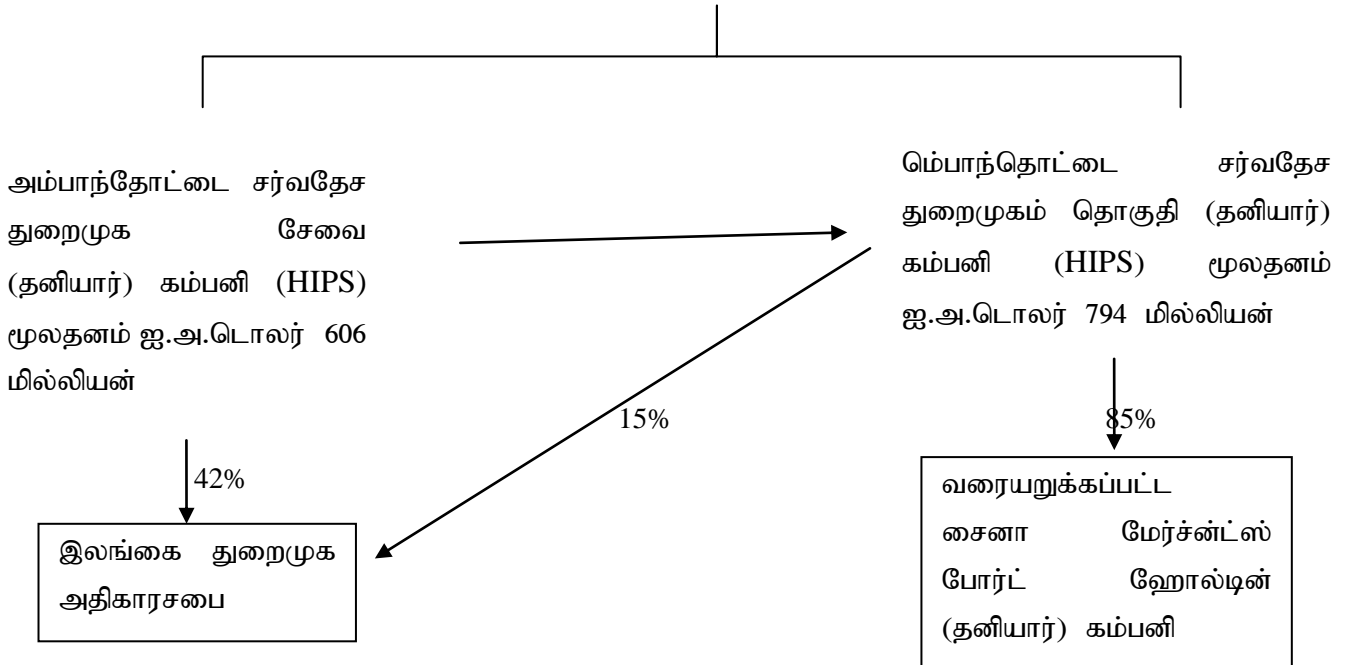
வெளிநாட்டுக் கடன், உள்நாட்டுக் கடன் மற்றும் துறைமுக அதிகாரசபையின் நேரடிப் பங்களிப்பு	1,302
உபகரணங்களுக்காக மேலும் செலுத்தவுள்ள தொகை	60
காணி கைப்பற்றல், உள்நாட்டு வரி செலுத்துதல், செயற்திட்ட முகாமைத்துவ பிரிவு செலவினங்கள் போன்ற ஏனைய செலவினம்	179

	1,541
	=====

2009 ஆம் ஆண்டு முதல் 2016 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் கையாளல் நடவடிக்கைகள் மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவக் கம்பனியால், மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அதிகாரசபையின் நிதி அறிக்கையின் பிரகாரம் 2017 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு நடடம் ரூபா 21,904 மில்லியனாகக் காணப்பட்டது. அரசாங்கத்தின் கொள்கை ரீதியான தீர்மானத்தின் பிரகாரம் 2016 திசம்பர் 16 ஆந் திகதிய அமப/16/2592/752/033 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் துறைமுகத்திற்குரிய சொத்துக்கள் 2017 ஆம் ஆண்டின் போது அரசாங்க தனியார் கூட்டு முயற்சியுடன் இரண்டு தனியார் கம்பனிகளுக்கு ஐ.அ.டொலர் 1,400 மில்லியன் தொகைக்கு 99 வருட காலத்திற்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் 2017 ஆகஸ்ட் 04 ஆந் திகதிய அமப/17/1580/737/018 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் அந்த முதலீடுகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட பிரகாரம் உள்ளடங்கியிருந்தது.

முதலீட்டுப் பெறுமதி

ஐ.அ.டொலர் 1,400 மில்லியன்



இரண்டு கம்பனிகளினதும் மொத்த பங்குரிமை	ஐ.அ.டொலர் (மில்லியன்)	பங்குரிமை (%)
சைனா மேர்ச்சன்ட் போர்ட் கம்பனி		
674.9 + 298.758	= 973.658	69.55
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை		
119.1 + 307.242	= 426.342	30.45
	----- 1400.000 -----	----- 100.000 -----

மேற்கூறப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கலின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்ட சைனா மேர்ச்சன்ட் போர்ட் ஹோல்டிங் கம்பனியால் தமது பங்குகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக ஐ.அ.டொலர் 973.658 மில்லியன் தொகை அதிகாரசபைக்கு 2018 யூன் 30 இல் உள்ளவாறு மூன்று தவணைகளில் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அதிகாரசபை அத்தொகையை பொதுத் திறைசேரிக்கு வழங்கியிருந்தது.

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மதிப்பீட்டாளர் ஒருவர் மூலம் துறைமுகத்தின் ஆதனங்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு அதன் பெறுமதி அடிப்படையில் முதலீட்டுப் பெறுமதி தீர்மானிக்கப்படாதிருந்ததுடன் ஐ.அ.டொலர் 1,400 மில்லியன் தொகையான முதலீட்டுப் பெறுமதி கணிப்பிடல் தொடர்பான விபரங்கள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை. கையளிக்கப்பட்ட 1103 ஹெக்டேயர் காணிக்காக 99 வருட காலத்திற்கு அறவிட வேண்டிய வரிப்பெறுமதி முதலீட்டுப் பெறுமதி தீர்மானிக்கும் போது கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டமைக்கான சான்றுகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.
 - (ii) துறைமுக கையாளல் நடவடிக்கைகள் 2017 திசம்பர் 09 ஆந் திகதி முதல் புதிய கம்பனிக்கு கையளிக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும் மாகம்முற துறைமுக முகாமைத்துவ கம்பனியின் ஊழியர்களில் அதிகமானோருக்கு இழப்பீடு செலுத்தி சேவையிலிருந்து அகற்றப்பட்டிருந்த போதிலும், இந்த அறிக்கைத் திகதி வரையிலும், கம்பனியின் நடவடிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்கு திட்டமொன்று தயாரிக்கப்படாதிருந்ததுடன் ஏழு ஊழியர்கள் தொடர்ந்தும் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தனர்.
- (ஆ) 2011 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை சுங்கத்திற்கு அறிவிக்காமல் இறக்குமதி செய்யப்பட்டிருந்த 27 பாரந்துாக்கிகள் தொடர்பாக சுங்கத்தால் விதிக்கப்பட்ட ரூபா 1,580.00 மில்லியன் தொகையான சுங்கத் தண்டப்பணத்தை இலகுபடுத்துவதற்காக சுங்கக் கட்டளைச் சட்டத்தின் 165 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் சுங்க புலனாய்வின் தீர்வு கிடைத்து ஒரு மாத காலத்தில் நிதி அமைச்சருக்கு முறைப்பாடொன்று செய்ய முடியுமாக இருந்த போதிலும், அதிகாரசபையினால் அமைச்சருக்கு அவ்வாறானதொரு முறைப்பாடு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. எனினும், இது தொடர்பாக கணக்குகளில் ரூபா 1,577.70 மில்லியன் தொகையான நிகழ்த்தக்க பொறுப்பு ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத்தில் வழக்கொன்று விசாரணையில் காணப்பட்டது.

- (இ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான 27 காணிக் கூறுகள் தொடர்பாக தனியார் தரப்பினருடன் கைச்சாத்திடப்பட்ட குத்தகை உடன்படிக்கைகளில் (Leasing Agreement) காலம் 2017 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியளவில் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த உடன்படிக்கைக் காலத்தை மீள்புதுப்பிப்பதற்கு (renew) தேவையான நடவடிக்கைகள் அதிகாரசபையினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக நாளதுவரையாக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் வாடகை வருமானம் அறவிடப்படாமையினால் அதிகாரசபைக்குக் கிடைக்கவேண்டிய வருமானம் குறைவாகக் கிடைத்தமை மற்றும் செல்லுபடியான உடன்படிக்கை காணப்படாமையின் காரணமாக சட்டரீதியான பிரச்சினைகள் ஏற்படும் என்ற அபாயத்தை புறந்தள்ள முடியாதிருந்தது.
- (ஈ) 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அதிகாரசபையினால் உத்தியோகத்தர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட உத்தியோகபூர்வ இல்லங்கள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் பிரகாரம் 2017 செப்டெம்பர் 20 ஆந் திகதி விநியோகிக்கப்பட்ட உள்ளகச் சுற்றறிக்கை இலக்கம் 26/2017 இன் பிரகாரம் 5 வருடங்களில் வெளியேற்ற வேண்டும். எனினும், 06 வருடங்களை விஞ்சிய பின்னரும் உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களிலிருந்து அகற்றப்படாத மற்றும் மீண்டும் கோரப்படாத நிலையில் உத்தியோகத்தர்கள் உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களில் குடியிருந்து வருகின்ற 359 சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டன.
- (உ) ஒலுவில் துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கும் போது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் கைப்பற்றப்பட்ட காணிகளை பயன்பாட்டிற்கு எடுக்காமல் எஞ்சியிருந்த 13 ஏக்கர் அளவிலான காணியை பகிரங்க ஏலம் கோரி விற்பனை செய்வதற்கு 2016 சனவரி 26 ஆந் திகதிய அமப/16/0087/737/007 ஆம் இலக்கத்தின் கீழ் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அமைச்சரவைக் குறிப்பிற்காக அங்கீகாரம் கிடைத்திருந்த போதிலும், 2017 ஆம் ஆண்டின் இறுதி வரையிலும் உரிய விற்பனை தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. எனினும் இழப்பீட்டுப் பணத்திற்குப் பதிலாக காணியைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு இழப்பீட்டாளர்களால் விருப்பம் தெரிவித்திருந்ததாக தலைவர் கணக்காய்விற்கு அறிவித்திருந்தார்.
- (ஊ) 2016 சனவரி 05 ஆந் திகதிய பீஏ/எச்/32 ஆம் இலக்க பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் துறைமுக அதிகாரசபையினால் கைச்சாத்திடப்பட்ட உடன்படிக்கைகளில் காணப்படுகின்ற குறைபாடுகள் காரணமாக எதிர்காலத்தில் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு முகங்கொடுக்க வேண்டி ஏற்படுகின்ற நட்டம் மற்றும் கஷ்டங்களை மாற்றியமைக்கும் எதிர்பார்ப்பில் சட்டப் பிரிவிற்கு ஒப்பந்த முகாமைத்துவ அலகொன்றைத் (Contract Management Unit) தாபிப்பதற்கு அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. எனினும் 2018 மே மாதம் வரையிலும் உரிய ஒப்பந்த முகாமைத்துவ அலகைத் தாபிப்பதற்கு அதிகாரசபையினால் தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (எ) அதிகாரசபையின் மஹபொல சமுத்திரங்கள்சார் கல்லூரியின் கீழ் பாதுகாப்பு பயிற்சிப் பிரிவைத் தாபிப்பதற்கு 2017 மே 17 ஆந் திகதிய பீஏ/எச்/26 ஆம் இலக்க பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் கீழ் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டின் போது உரிய தீர்மானங்களை அமுல்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஏ) வரைபட இலக்கம் சீஓ/சீஓஎஸ்/2012/1047 என்ற கொழும்பு டி.ஆர் விஜேவர்தன மாவத்தையில் அமைந்தள்ள 1.1372 ஹெக்டேயர் பரப்பளவான காணி மற்றும் வரைபட இலக்கம் எஸ்/எம்ஐஎஸ்/344 என்ற கொழும்பு 01 பிரதான வீதியிலும், ஒல்கொட் மாவத்தை எல்லையில் உள்ள 02 ஏக்கர் காணி என்பன முறையே தாமரைக் கோபுரத்தை நிர்மாணிப்பதற்காகவும், சுங்கத் திணைக்களத்திற்கு கட்டிடமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்காகவும் வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த சொத்துக்கள் தொடர்ந்தும் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களில்

காண்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் கையளித்தல் தொடர்பாக இருதரப்பினர்களுக்கும் இடையில் இறுதி இணக்கப்பாட்டிற்கு வந்திருக்கவில்லை.

- (ஐ) அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் செயற்பாடுகள் இரண்டு கம்பனிகளால் கைப்பற்றப்பட்டதன் காரணமாக 2017 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியளவில் துணைக் கம்பனியான மாகம்புற துறைமுக முகாமைத்துவ சேவைகள் (தனியார்) கம்பனியின் கையாளல் நடவடிக்கைகளும் நிறுத்தப்பட்டிருந்தது. எனினும், கப்பல் எண்ணெய் இருப்பு (Bunkering Oil) கொள்வனவு செய்வதற்காக பெறப்பட்ட அ.டொலர் 24 மில்லியன் கடன் தொகை அந்தக் கம்பனியால் தீர்த்து வைக்கப்படாதிருந்ததுடன், இவ்வறிக்கைத் திகதி வரையிலும், கடனைத் தீர்ப்பதற்காக கம்பனிக்குச் சொந்தமாக போதிளவான பணம் காணப்படவில்லை. எனினும், 2017 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் செலுத்த வேண்டிய கடன் மீதி ரூபா 3,151 மில்லியன் ஆக இருந்ததுடன் இந்தக் கடனுக்காக அதிகாரசபை பிணையாளராகவிருந்தது.
- (ஔ) இலங்கை கிரிக்கெட் நிறுவனத்திற்காக சூரியவெவ சர்வதேச கிரிக்கெட் விளையாட்டரங்கை வடிவமைத்தல் மற்றும் நிர்மாண நடவடிக்கைகளைக் கையாளல் அதிகாரசபையினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இந்த நிர்மாணங்கள் ஒப்பந்தகாரர்களுக்கும் அதிகாரசபைக்கும் இடையே ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒப்பந்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கும் முரண் கட்டளைகளின் (Variation Order) கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட மேற்கூறப்பட்ட நிர்மாணங்களுக்காக அதிகாரசபையின் புத்தகங்களின் பிரகாரம் துறைமுக அதிகாரசபையினால் ஒப்பந்தகாரருக்கு ரூபா 2,881 மில்லியன் தொகையான வட்டியுடன் கூட்டுமொத்தமாக ரூபா 5,838 மில்லியன் தொகை 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு செலுத்த வேண்டியிருந்தது. சர்வதேச ரீதியில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தீர்மானத்தின் அடிப்படையில் ஒப்பந்தத்திற்கான நிர்மாணச் செலவினம் ரூபா 2,957 மில்லியன் மற்றும் குறித்த திகதியில் ஒப்பந்தகாரருக்கு பணம் செலுத்தாமையினால் வட்டியாக ரூபா 993.8 மில்லியன் என கூட்டுமொத்தமாக ரூபா 3,950.8 மில்லியன் செலுத்துவதற்கு 2017 திசெம்பர் 29 ஆந் திகதி இருதரப்பினருக்குமிடையே உடன்பாடு காணப்பட்டிருந்தது. இலங்கை கிரிக்கெட் நிறுவனத்திற்காக விளையாட்டரங்கு நிர்மாணிக்கப்பட்ட போதிலும், அந்த நிறுவனத்துடன் முறையான உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடப்படாமையின் காரணமாக மேற்கூறிய நிர்மாணக் கிரயம் மற்றும் வட்டி என்பவற்றை இலங்கை கிரிக்கெட் நிறுவனத்தினால் செலுத்துவதற்கு இணங்காமையினால் அந்தப் பணம் பொதுத்திறைசேரியினால் செலுத்துவதற்கு உடன்பட்டிருந்தது.
- (ஐ) 1979 இன் 51 ஆம் இலக்க துறைமுகங்கள் அதிகாரசபை அதிகாரசட்டத்தின் 37(1) ஆம் பிரிவின் கீழ் 2017 ஆம் ஆண்டிற்குரியதாகத் தயாரிக்கப்பட்ட அறவிடல் பதிவேட்டில் நிதிஏற்பாட்டுப் பிரிவு முறையாக திருத்தப்படாமல் காணப்பட்ட அறவிடல் பதிவேட்டிற்கு முரணாக, இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் மீள்ஏற்றுமதி மற்றும் ஏனைய கொள்கலன் கையாளல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்ற கப்பல் முகவர் நிறுவனங்களுடன் செய்துகொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், மீளாய்வாண்டிற்காக ரூபா 196.266 மில்லியன் தொகையான நிதிஏற்பாடு செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
- (ஐ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான கூறு இலக்கம் 8, இலக்கம் 484 ஆம் இலக்க தோட்டம் மற்றும் 486 ஆம் இலக்க தோட்டம் என்பவற்றில் அமைந்துள்ள வீடமைப்புத் தொகுதிகள் நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபை உடைத்து அகற்றி அந்தக் காணியைக் கைப்பற்றியிருந்ததுடன், அதற்குப் பதிலாக அவ்வதிகாரசபையினால், 117 வீடுகளை உள்ளடக்கிய மாடிவீடொன்று அதிகாரசபைக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தபோதிலும், அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான காணியை நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபைக்குக் கையளித்தல் மற்றும் நிர்மாணிக்கப்பட்ட வீடுகளை அதிகாரசபைக்குக் கையளித்தல் என்பன சட்டரீதியாக இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

- (க) ரூபா 667.31 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய மீதிகளுக்காக மீதி உறுதிப்படுத்தல்கள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.3 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான துணைக்கம்பனியொன்றினால் தனியார் நிறுவனமொன்றுடன் ஏற்படுத்திக் கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கைகள் பின்னர் முடிவுறுத்தப்பட்டதன் காரணமாக அந்த தனியார் நிறுவனத்தால் துணைக் கம்பனிக்கு எதிராக தொடரப்பட்டிருந்த வழங்கிற்குரியதாக செய்யப்பட வேண்டியேற்படக் கூடிய இழப்பீட்டுத் தொகைக்காக அதிகாரசபையினால் நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 75.4 மில்லியன் நிதிஏற்பாடு ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது.

4.4 விளைவற்ற மற்றும் குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான கொழும்புத் துறைமுகத்தில் அமைந்துள்ள 6,400 மெட்ரிக் தொன் இயலளவை உடைய பழைய 10 எண்ணெய் தாங்கிகள் தனியார் கம்பனிக்கு குத்தகை அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் உரிய குத்தகை காலம் 2012/2013 ஆம் ஆண்டுகளின் போது முடிவடைந்திருந்தது. அதிலிருந்து அவ்வப்போது நாளாந்த அடிப்படையில் பயன்பாட்டிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் இந்த எண்ணெய் தாங்கி குறைவாகப் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்தொன்றாக காணப்பட்டது.
- (ஆ) 2014 நவம்பர் மாதத்தின் போது ஆரம்பிக்கப்பட்ட கொழும்பு துறைமுகத்தின் புதிய சமயலறைக்காக ரூபா 6.98 மில்லியன் பெறுமதியான உபகரணங்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் சமயலறையின் செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு பல வருடங்கள் கடந்திருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் அந்த உபகரணங்கள் உணவுப் பரிமாற்ற செயற்பாடுகளில் பயன்படுத்தப்படாமல் விளைவற்றுக் காணப்பட்டது.
- (இ) இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்குரிய கொழும்பு துறைமுகத்தின் நிலையான சொத்துப் பதிவேட்டில் காணப்பட்ட காணிகளில் ரூபா 3,399.11 மில்லியன் பெறுமதியுடைய 6.79 ஹெக்டேயர் காணி 2017 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் எந்தவித பயன்பாட்டிற்கும் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.5 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) 2017 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அதிகாரசபையின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர்களுக்கு மேலதிகமாக மனித வலுவை வழங்கும் கம்பனியான வரையறுக்கப்பட்ட துறைமுக முகாமைத்துவ மற்றும் ஆலோசனை கம்பனி ஊடாக ஒப்பந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்ட 121 ஊழியர்கள் மற்றும் 27 பதவிகளுக்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஊழியர் எண்ணிக்கையை விஞ்சி 426 ஊழியர்கள் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தனர். மேலும், அதிகாரசபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக (Operation) நேரடியாகத் தொடர்பினைக் காண்பிக்கின்ற பிரிவில் 308 ஊழியர்களின் பற்றாக்குறையொன்று காணப்பட்டதுடன் அந்த பற்றாக்குறையை நிரப்பாமல் அதிகாரசபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக நேரடியான தொடர்பினைக் கொண்டிராத 12 பிரிவுகளில் 398 ஊழியர்களின் மிகையொன்று காணப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே அந்த மிகை காணப்பட்ட பிரிவிற்காக 2017 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 533 மில்லியன் மேலதிக நேரப் படியாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

- (ஆ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஐ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9.3.1 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறையொன்றைத் தயாரித்து 2011 யூலை 19 ஆந் திகதி அங்கீகாரத்திற்காக முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், 2018 ஆகஸ்ட் 10 ஆந் திகதி வரையும் அதற்கான அங்கீகாரம் கிடைத்திருக்கவில்லை. அவ்வாறே சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறையில் பதவிகளுக்கு ஆட்சேர்க்கும் முறை காண்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (இ) 2017 ஆம் ஆண்டின் போது முறையான திட்டமின்றி 9 பதவிகளுக்காக 110 உத்தியோகத்தர்கள் சேர்க்கப்பட்டிருந்ததுடன் அமைச்சருக்கு பொதுமக்கள் தினத்தின் போது கிடைத்த விண்ணப்பங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்த ஆட்சேர்ப்புக்கள் இடம்பெற்றதாக முகாமைத்துவத்தால் கணக்காய்விற்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் பதவிநிலையற்ற பதவிகளுக்காக உத்தியோகத்தர்களைச் சேர்த்தல் வெளிப்படையாக மேற்கொள்ளப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- (ஈ) அதிகாரசபையில் தற்போது பயன்படுத்தப்படுகின்ற நிர்வாக பணி ஒழுங்கமைப்புக் கோவை பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரத்திற்காக 2014 திசம்பர் 12 ஆந் திகதி அனுப்பப்பட்டிருந்த போதும், மீளாய்வாண்டின் இறுதிவரையிலும் அதற்கான அங்கீகாரம் கிடைக்காதிருந்ததுடன் அதன் காரணமாக அதன் செல்லுபடித் தன்மை தொடர்பாக பிரச்சினையுடனான நிலைமை காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- (உ) ஒரு ஊழியருக்கான சராசரி மாதாந்த சம்பளம் மற்றும் மேலதிக நேரக் கொடுப்பனவு

	2017	2016	2015	2014	2013
	ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா	ரூபா
சம்பளம், வேதனம் மற்றும் படிகள் (ரூபா)	111,814	103,205	107,345	83,515	84,310
மேலதிக நேரப்படி (ரூபா)	33,835	32,574	33,244	29,283	27,297
மொத்தம் (ரூபா)	145,649	135,779	140,589	114,598	111,607

2013 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது அதிகாரசபையின் மேலதிக நேரப்படி சீராக அதிகரிக்கின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஊ) மொத்த பதவியணியினர் கிரயம்

	2017	2016	2015	2014	2013
பதவியணியினர் கிரயம் (ரூபா.மில்லியன்)	16,389	15,725	16,112	13,196	13,114
மொத்த செலவினத்தில் பதவியணியினர் கிரயம்*	51%	36%	47%	47%	40%

* மொத்தச் செலவினத்தை கணிப்பிடும் போது அந்நிய செலவாணி நாணயமாற்று இலாப / நட்டம் கவனத்தில் கொள்ளப்படவில்லை.

2013 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது பதவியணியின் கிரயம் மொத்தச் செலவினத்தின் சதவீதமாக எடுப்போமாயின் சீராக அதிகரிக்கின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

4.6 சந்தைப் பங்கு

2017 ஆம் ஆண்டிற்கான உலக துறைமுக செயற்பாடு தொடர்பாக வழங்கப்பட்ட அல்பாலினர் அறிக்கையின் (Alpha Liner Report) பிரகாரம் கொழும்பு துறைமுகம் 6,209,068 இருபது சம அலகான (Twenty Equivalent Unit) செயற்பாடுகளை மேற்கொண்டு உலகத்தில் 23 ஆவது இடத்தில் இருப்பதுடன் 2016 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 8.27 சதவீத முன்னேற்றத்தை அடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் கொள்கலன் கையாளலானது 2016 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2017 ஆம் ஆண்டில் 4 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தது.

கொழும்புத் துறைமுகத்திலுள்ள அதிகாரசபையின் கொள்கலன் செயற்பாட்டின் இயலாவு 2001 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2017 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்தில் 81 சதவீதத்திலிருந்து 32 சதவீதம் வரை தீவிரமாக வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. எவ்வாறாயினும் கொழும்பு துறைமுகத்தில் போட்டியாகச் செயற்படுகின்ற தனியார் கம்பனியாகிய S.A.G.T நிறுவனம் அக்காலத்தில் 19 சதவீதத்திலிருந்து 29 சதவீதம் வரையும் மற்றும் C.I.C.T நிறுவனம் 01 சதவீதத்திலிருந்து 39 சதவீதம் வரையும் துரிதமாக முன்னேற்றமடைந்திருந்தன. விபரம் கீழே தரப்படுகின்றது.

ஆண்டு	S.L.P.A		S.A.G.T		C.I.C.T		மொத்தம்
	கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை	சதவீதம்	கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை	சதவீதம்	கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை	சதவீதம்	
2001	1,396,946	81	229,670	19			1,626,616
2002	1,206,694	68	558,025	32			1,764,719
2003	1,334,900	68	624,439	32			1,959,339
2004	1,320,845	59	899,720	41			2,220,565
2005	1,523,794	62	931,526	38			2,455,320
2006	1,743,669	57	1,335,411	43			3,079,080
2007	1,834,734	54	1,546,497	46			3,381,231
2008	1,747,670	53	1,739,668	47			3,487,338
2009	1,714,488	49	1,749,809	51			3,464,297
2010	2,167,173	52	1,970,268	48			4,137,441
2011	2,299,446	54	1,963,441	46			4,262,887
2012	2,316,849	55	1,870,271	45			4,187,120
2013	2,501,863	58	1,746,802	41	57,541	1	4,306,206
2014	2,559,339	52	1,661,940	34	686,636	14	4,907,915
2015	2,252,323	44	1,371,245	26	1,561,899	30	5,185,467
2016	2,100,117	37	1,632,207	28	2,002,599	35	5,734,923
2017	2,010,702	32	1,809,835	29	2,388,531	39	6,209,068

அதற்கிணங்க துறைமுகத்தின் பிரதான நடவடிக்கையாகிய கொள்கலன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் அதிகாரசபையிடமிருந்து படிப்படியாக விலகி அது தனியார் நிறுவனத்தால் படிப்படியாக சொந்தமாக்கி கொண்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

4.7 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

துறைமுக அதிகாரசபையின் சுகாதார சேவைகள், உடைந்த பொருட்களை விற்பனை செய்தல் போன்ற மேலதிக சேவைகளை நேரடியாக நிறைவேற்றுவதற்குப் பதிலாக துணைக் கம்பனி ஊடாக நிறைவேற்றுவதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது தரகுப் பணமாக ரூபா 57.9 மில்லியன் மேலதிகச் செவினமொன்று செய்யப்பட்டிருந்தது.

5. நிலைபேறான அபிவிருத்தி

5.1 நிலைபேறான அபிவிருத்தி நோக்கங்களை அடைதல்

2017 ஆகஸ்ட் 14 ஆந் திகதிய என்பி/எஸ்பி/எஸ்ஐஜி/17 ஆம் இலக்க தேசிய கொள்கைகள் மற்றும் பொருளாதார அலுவல்கள் அமைச்சின் செயலாளரால் விநியோகிக்கப்பட்ட கடிதம் மற்றும் நிலைபேறான அபிவிருத்தி தொடர்பாக ஐக்கிய நாடுகளின் ஆண்டு “2030 இன் நிகழ்ச்சி நிரல்” இன் பிரகாரம் சகல அரசாங்க நிறுவனங்களாலும் செயற்பட வேண்டியிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டிற்குரியதாக சபையினால் தமது விடயப்பரப்பின் கீழ் கொண்டு வரப்பட்ட பணிகள் தொடர்பாக எவ்வாறு செயற்பட வேண்டியுள்ளது என்பன தொடர்பாக அறிவிக்காமையின் காரணமாக நிலைபேறான அபிவிருத்தி நோக்கங்கள், இலக்குகள் மற்றும் அந்த இலக்கை அடைந்து கொள்ள வேண்டிய முறைகள், இலக்குகள் என்பவற்றை அளவிடுவதற்கான குறிகாட்டிகளும் அறிமுகப்படுத்தப்படவில்லை.

6. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

6.1 பெறுகைகள் மற்றும் ஒப்பந்த நடைமுறைகள்

6.1.1 பெறுகைகள்

2006 இன் அரசாங்க பெறுகைகள் வழிகாட்டிக் கோவையின் 4.2 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் பெறுகைகள் கால அட்டவணைகளுடன் விரிவான பெறுகைத்திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

6.1.2 தாமதமடைந்த செயற்திட்டங்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 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 நிர்மாணிப்பதற்கு முன்னைய கட்டம் வரை அனைத்து சேவைகளையும் பூர்த்தி செய்வதற்காக தனிப்பட்ட ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு யென் 458.85 மில்லியனுக்கு சமமான ரூபா 549.03 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் கடன் வட்டியாக 2017 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி யென் 1.33 மில்லியனுக்குச் சமமான ரூபா 1.81 மில்லியன் செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது. இச்செயற்திட்டம் அரசாங்கத்தின் துரித செயற்திட்டமாக இனங்காணப்பட்டிருந்தும் உலக மரபுரிமை

என பெயரிடப்பட்டுள்ள காலி கோட்டையின் யுனெஸ்கோ (UNESCO) அமைப்பின் அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்ததுடன், அதற்காக 03 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலம் எடுத்திருந்தது. எனினும் கடன் வழங்குபவர்களினால் கடன் கால எல்லை நீடிக்கப்படாமையின் காரணமாக இந்த செயற்திட்டத்தை கைவிடுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் மேற்கூறப்பட்ட பிரகாரம் வழங்கப்பட்ட ஆலோசனைச் செலவினம் சிக்கனமற்ற செலவினமாகியிருந்தது.

- (ஆ) 2017 செப்டெம்பர் 26 ஆந் திகதிய எம்பீஎன்ட்எஸ்/2017/43 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைக் குறிப்பின் பிரகாரம் குழாத்தில் பயன்படுத்தப்படுகின்ற டக் கப்பல்களை விட கூடிய இழுத்தல் இயலாவுடைய டக் கப்பல் அதிகாரசபையினால் ஈடுபடுத்த வேண்டியிருந்தமை, அதிகாரசபை தற்போது பயன்படுத்தப்படுகின்ற மூன்று டக் கப்பல்கள் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ளுகின்ற கம்பனிக்கு மீண்டும் கையளிக்க வேண்டியிருந்தமை போன்ற காரணங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு மூன்று வருட காலப்பகுதிக்காக துறைமுகத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்காக 03 டக் கப்பல்களை வாடகைக்குப் பெறுவதற்காக உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம், அதற்குரிய பெறுகை நடைமுறைகளை நிறைவேற்றுவதற்கும், அதற்கான சிபாரிசுகளை அமைச்சரவைக்குச் சமர்ப்பிப்பதற்கும் அமைச்சரவையினால் நியமிக்கப்பட்ட கலந்துரையாடல் குழுவையும், செயற்திட்டக் குழுவையும் நியமிப்பதற்கு 2017 ஒக்டோபர் 17 ஆந் திகதி நடைபெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தின் போது தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. நிதி அமைச்சின் அவதானிப்புக்களின் பிரகாரம் துரித பெறுகை நடைமுறையின் கீழ் இந்தக் கப்பல்களை வாடகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்வதற்காக உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், 2018 மே 11 ஆந் திகதி வரையிலும் பெறுகை நடவடிக்கைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருந்ததுடன் பெறுகைக் குழு அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்தது.

6.2 கணக்காய்வுக் குழு

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 7.4.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் கணக்காய்வுக் குழு ஆகக் குறைந்தது 03 மாதங்களுக்கு ஒரு தடவை கூட்டப்பட்டு, வருடாந்த உள்ளகக் கணக்காய்வுத் திட்டம், நிறுவனத்தின் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமை, உள்ளகக் கணக்காய்வு அறிக்கை மற்றும் புறக் கணக்காய்வு அறிக்கை போன்றவற்றை மீளாய்வு செய்ய வேண்டியுள்ளது. எனினும், 2017 ஆம் ஆண்டின் போது புறக் கணக்காய்வு அறிக்கை மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருந்த போதும், அந்த ஆண்டின் போது அதிகாரசபையின் 42 உள்ளகக் கணக்காய்வு அறிக்கைகளில் 40 அறிக்கைகள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

- (ஆ) 2010 யூலை 26 ஆந் திகதிய டீஎம்ஏ/2010(05) ஆம் இலக்க முகாமைத்துவ கணக்காய்வுச் சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் வெளிநாட்டுதவி அல்லது உள்நாட்டு நிதியத்தின் அடிப்படையில் அமுல்படுத்தப்படுகின்ற செயற்திட்டம் தொடர்பாக உள்ளகக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபையின் கீழ் அமுல்படுத்தப்பட்ட வெளிநாட்டுதவி செயற்திட்டம் தொடர்பாக உள்ளகக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. அரசு வளங்கள் செயற்திறனாகவும், வினைத்திறனாகவும் மற்றும் சிக்கனமாகவும் பயன்படுத்தப்படுவதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்வதனை உறுதிப்படுத்திக் கொள்வதற்காக இந்த சுற்றறிக்கை விநியோகிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், உள்ளகக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்படாமையின் காரணமாக எதிர்பார்த்த நோக்கங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

6.3 சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றுதல்

அதிகாரசபையினால் பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கி வைக்கப்பட்ட டயர்கள் மழையில் நனைந்து நீண்டகாலமாக அப்புறப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையின் காரணமாக அதிக மழை பெய்யும் காலங்களில் டயர்களில் நீர் தேங்கியிருந்து நுளம்பு பெருகுவதனால் டெங்கு நோய் பரவும் ஆபத்து காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே 2017 ஆம் ஆண்டில் பாவனையிலிருந்து அப்புறப்படுத்தப்பட்ட 153 டயர்களும் கணக்காய்வுத் திகதி வரை துறைமுக சுற்றாடலில் முறையற்ற வகையில் குவித்து வைக்கப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

6.4 பாதிட்டுக் கட்டுப்பாடு

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) உள்நாட்டுக் கொள்வனவுகளுக்காக ரூபா 533.43 மில்லியன் தொகை பாதிட்டின் மூலம் ஒதுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், ரூபா 48 மில்லியன் பெறுமதியான கொள்வனவுகள் மாத்திரம் முழுமையாகப் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் 28 விடயங்களை வெளிநாட்டில் கொள்வனவு செய்வதற்காக ரூபா 1,150.70 மில்லியன் தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், ரூபா 88.31 மில்லியன் தொகையான 05 விடயங்கள் மாத்திரம் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே பாதிட்டுப் பெறுமதி ரூபா 231.70 மில்லியன் பெறுமதியான 11 விடயங்களின் கொள்வனவு இரத்துச் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் ரூபா 571 மில்லியன் பெறுமதியான 08 விடயங்களுக்குரிய கொள்வனவு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பக் கட்டத்தில் காணப்பட்டது. மேலும், பாதிட்டுப் பெறுமதி ரூபா 216 மில்லியன் தொகையான 04 விடயங்களுக்குரிய கொள்வனவு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) அதியுயர் பாதுகாப்பு வலயமாக பெயர் குறிப்பிடப்பட்ட துறைமுக வளவின் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் 2017 ஆம் ஆண்டில் மூலதன பாதிட்டின் மூலம் சகல வாயிற் கதவுகளிலும், இணைக்கப்பட்ட களஞ்சியங்களுக்காகவும் ரூபா 60 மில்லியன் செலவில் CCTV கெமரா முறைமையொன்றைப் பொருத்துதல், தகவல் தொழில்நுட்ப பிரிவிற்காக ரூபா 400 மில்லியன் செலவில் கொள்கலன் இறங்குதுறை முகாமைத்துவ முறைமையை அமுல்படுத்துதல், ரூபா 50 மில்லியன் செலவில் நுழைவு வாயிலை சுய செயற்பாட்டு முறைமை (RFID) தயாரித்தல் மற்றும் மின்சார, பொறியியல் பிரிவுகளினால் ரூபா 20 மில்லியன் செலவில் சகல பிரிவுகளுக்குமான ஒலி தொடர்பாடல் முறைமையைத் தயாரிப்பதற்கு மீளாய்வாண்டில் திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் உரிய பணிகள் எதுவும் ஆண்டின் போது ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

7. 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

(i) சில கணக்கீட்டு நியமங்களுடன் இணக்கமின்மைகள் காணப்பட்டமை.

(ii) சகல பொறுப்புக்களும் இனங்காணப்பட்டு கணக்கீடு செய்யப்படாமை

(ஆ) கடன்பட்டோர் கட்டுப்பாடு

(i) நீண்ட காலமாக அறவிடப்படாத கடன் மீதிகள் காணப்பட்டமை

(ii) நிதிஏற்பாடு வழங்குவதற்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட முறையான வேலைத்திட்டமொன்று காணப்படாமை.

(iii) கடன் மீதிகளைப் பதிவழித்தல் முறையான அங்கீகாரத்தின் கீழ் இடம்பெறாமை.

(இ) ஆளணி முகாமைத்துவம்

(i) ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறைகள் அங்கீகரிக்கப்படாமை.

(ii) மிகையான ஆட்சேர்ப்பு இடம்பெற்றமை

(iii) மிகை ஊழியர்கள் இருக்கின்ற பிரிவுகளின் ஊழியர்களுக்கு மேலதிக நேரப்படி செலுத்தியமை

(iv) சில சுற்றறிக்கைகளுக்கு இணங்காமைகள் காணப்பட்டமை

(ஈ) பெறுகைகள்

முறையான கால அட்டவணையின் பிரகாரம் பெறுகை நடவடிக்கைகள் நிறைவேற்றப்படாமை

(உ) செயலாற்றல்

அதிகாரசபையின் சகல பணிகளும் செயல் நடவடிக்கைத்திட்டத்தில் உள்ளடக்கி இலக்குகள் நிர்ணயிக்கப்படாமை மற்றும் இலக்கு அடையப்படாமை.