பாராளுமன்ற வெளியீட்டுத் தொடர் இலக்கம் 439

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின்
பத்தாவது பாராளுமன்றம்
(முதலாவது கூட்டத்தொடர்)

**அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின்
பதினாறாவது அறிக்கை**

(2025.09.10 மற்றும் 2025.11.13 ஆம் திகதிகளில் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட விசாரணை)

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் தவிசாளர்
பாராளுமன்ற உறுப்பினர் கௌரவ (டாக்டர்) நிஷாந்த சமரவீர அவர்களால்
2026 சனவரி மாதம் 08 ஆம் திகதி ஆற்றுப்படுத்தப்பட்டது.

*2026 சனவரி மாதம் 08 ஆம் திகதி அச்சிடப்பட வேண்டும் என்று
பாராளுமன்றத்தினால் ஆணையிடப்பட்டது.*

<u>பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடர்</u>
<u>அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் அமைப்பு</u>

1. கௌரவ (டாக்டர்) நிஷாந்த சமரவீர, பா.உ., (தவிசாளர்)
2. கௌரவ அர்கம் இல்யாஸ், பா.உ., (2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)
3. கௌரவ மனோ கணேசன், பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
4. கௌரவ சட்டத்தரணி தயாசிறி ஜயசேக்கர, பா.உ., (2025.05.20 ஆம் திகதி முதல்)
5. கௌரவ சட்டத்தரணி அர்ஜுன சுஜீவ சேனசிங்ஹ, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
6. கௌரவ டி.வீ. சானக, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
7. கௌரவ (சட்டத்தரணி) அநுராத ஜயரத்ன, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
8. கௌரவ நலீன் பண்டார ஜயமஹ, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
9. கௌரவ எஸ்.எம். மரிக்கார், பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
10. கௌரவ முஜிபுர் ரஹுமான், பா.உ., (2025.05.20 ஆம் திகதி முதல்)
11. கௌரவ சமிந்த விஜேசிறி, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
12. கௌரவ அபூபக்கர் ஆதம்பாவா, பா.உ., (2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)
13. கௌரவ எம்.கே. எம். அஸ்லம், பா.உ.,
14. கௌரவ (திருமதி) சட்டத்தரணி நிலந்தி கொட்டஹச்சி, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
15. கௌரவ (திருமதி) சமன்மலீ குணசிங்ஹ, பா.உ.,
16. கௌரவ திலித் ஜயவீர, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
17. கௌரவ மயில்வாகனம் ஜெகதீஸ்வரன், பா.உ., (2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)
18. கௌரவ சுஜீவ திசாநாயக்க, பா.உ.,
19. கௌரவ சுதத் பலகல்ல, பா.உ.,
20. கௌரவ (டாக்டர்) எஸ். ஸ்ரீ பவானந்தராஜா, பா.உ.,
21. கௌரவ லெப்டினன் கமாண்டர் (ஓய்வுபெற்ற) பிரகீத் மதுரங்க, பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
22. கௌரவ ஜகத் மனுவர்ண, பா.உ.,
23. கௌரவ ருவன் மாபலகம, பா.உ.,

24. கௌரவ சுனில் ராஜபக்ஷ, பா.உ.,
25. கௌரவ தர்மப்ரிய விஜேசிங்ஹ, பா.உ.,
26. கௌரவ அசித நிரோஷண எகொட வித்தான, பா.உ.,
27. கௌரவ (டாக்டர்) பத்மநாதன் சத்தியலிங்கம், பா.உ., (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
28. கௌரவ திலிண சமரகோன், பா.உ.,
29. கௌரவ சந்திம ஹெட்டிஆரச்சி, பா.உ.,
30. கௌரவ (செல்வி) சட்டத்தரணி லக்மாலி ஹேமசந்திர, பா.உ.,
31. கௌரவ தினேஷ் ஹேமந்த, பா.உ.,(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

<u>குழு பணியகத்தின் பணியாட்டொகுதி</u>

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் தற்போதைய பணியாட்டொகுதியினர் பின்வருமாறு.

- பிரதான அலுவலர் – திருமதி. ரூபானி த சொய்சா
- பிரதிப் பிரதான அலுவலர் - திரு. எஸ். எல். விக்ரம
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஜீ. வி.எஸ்.கே. குமாரி
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஐ.எஸ். கோமஸ்
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஜீ.எல்.டி. பெர்னாந்து
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - செல்வி. எம்.என்.பி. பெரேரா

<u>குழு அறிக்கைகள்</u>

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் அறிக்கைகளை www.parliament.lk எனும் இணையதளத்திலிருந்து கீழ்க் காணும் படிமுறை ஊடாக தரவிறக்கம் செய்ய முடியும்.

www.parliament.lk

↓

தமிழ்

↓

பாராளுமன்ற அலுவல்கள்

↓

குழுக்கள்

↓

குழு அறிக்கைகள்

தொடர் இலக்கம்	விடயம்	பக்க எண்
01	தவிசாளரின் குறிப்புக்கள்	IV
02	நிறைவேற்றுச் சாராம்சம்	V
03	பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின் அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் பதினாறாவது அறிக்கை	VI-VII
04	நிதியறிக்கைகள் தொடர்பான கணக்காய்வு அபிப்பிராயம்	1
05	அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவினால் விசாரணை செய்யப்பட்ட நிறுவனம் -இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	2-24

தவிசாளரின் குறிப்பு

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவானது 2025.09.10 மற்றும் 2025.11.13 ஆகிய திகதிகளில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையைப் பரிசீலனைக்கு உட்படுத்தியது. இந்நிறுவனம் 2025.09.10 ஆம் திகதியன்று போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சுக்குச் சொந்தமாக இருந்ததுடன், தற்போது துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சுக்குச் சொந்தமானதாக உள்ளது. 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்கான கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியின் அறிக்கைகள் மற்றும் அதன் தற்போதைய செயற்திறன் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட விசாரணையின் அறிக்கையை இத்துடன் சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

இலங்கைக்குள் துறைமுகச் சேவைகளை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்காக 1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் கீழ் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை நிறுவப்பட்டுள்ளமையும், அச் சட்டமானது 1984 ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் மற்றும் 35 ஆம் இலக்கச் சட்டங்கள், 1990 ஆம் ஆண்டின் 36 ஆம் இலக்கச் சட்டம் மற்றும் 1992 ஆம் ஆண்டின் 02 ஆம் இலக்கச் சட்டங்களினால் திருத்தப்பட்டுள்ளமையும் குழுவினால் அவதானிக்கப்பட்டது. அச் சட்டங்கள் மற்றும் திருத்தங்கள் மூலம் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையை நிறுவியதன் ஊடாக அடைய எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கு, பணி மற்றும் விடயப் பொறுப்புகளை குழு அவதானித்தது.

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் செயற்பாடுகள் மற்றும் நிதிப் பங்கீடு குறித்து மேற்கொள்ளப்பட்ட இந்தப் பரிசோதனையின் போது, முனைய அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் தாமதமடைதல், பெறுகை செயல்முறைகளில் உள்ள பலவீனங்கள் மற்றும் பெறுமதிமிக்க காணி முகாமைத்துவத்தில் இடம்பெற்றுள்ள முறைகேடுகள் காரணமாக அதிகாரசபையின் சந்தைப் பங்கு மற்றும் நிதி ஸ்திரத்தன்மை என்பன பாரிய ஆபத்துக்குள்ளாகியுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் விசாரணைகள் மூலம் பயனுள்ள முடிவுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு, இக்குழுவின் விதந்துரைகளை சரியான முறையில் நடைமுறைப்படுத்துதல், பின்னாய்வினை மேற்கொள்ளுதல் மற்றும் பொறுப்புக்கூறலை உறுதிப்படுத்துதல் என்பன மிகவும் முக்கியமானவை. இக்குழுவின் தவிசாளர் என்ற ரீதியில், அங்கத்துவ உறுப்பினர்களின் ஒத்துழைப்புடன் வழங்கப்படும் விதந்துரைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு உயரிய முயற்சியினை மேற்கொள்வேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் பணிகளை வெற்றிகரமாக நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக, அங்கத்துவ உறுப்பினர்களிடமிருந்து கிடைக்கும் ஒத்துழைப்பையும், சபாநாயகர் உள்ளிட்ட பாராளுமன்றப் பணியாளர்கள் மற்றும் குழுவின் இரண்டு ஆலோசகர்களிடமிருந்தும் கிடைக்கும் ஒத்துழைப்பையும், திறைசேரி அதிகாரிகள் மற்றும் தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்திலிருந்து கிடைக்கும் ஒத்துழைப்பையும் பாராட்டுகின்றேன்.

டாக்டர் நிஷாந்த சமரவீர

தவிசாளர்

அரசாங்கப் பொறுப்புமுயற்சிகள் பற்றிய குழு

நிறைவேற்றுச் சுருக்கம்

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் செயற்பாட்டு வினைத்திறன், நிதி ஒழுக்கம் மற்றும் சொத்து முகாமைத்துவம் குறித்து குழுவினால் நடத்தப்பட்ட விசாரணையில் வெளிப்பட்ட முக்கிய விடயங்கள் இந்த அறிக்கையில் சுருக்கமாகத் தரப்பட்டுள்ளன. 1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்கச் சட்டத்தின் மூலம் நிறுவப்பட்ட இந்த அதிகாரசபையின் சந்தைப் பங்களிப்பு 2001 ஆம் ஆண்டில் காணப்பட்ட 81% இலிருந்து 2024 ஆம் ஆண்டாகும்போது 31% வரை குறிப்பிடத்தக்களவு வீழ்ச்சியடைந்துள்ளமை குழுவின் கூடிய கவனத்துக்கு உள்ளானது.

நிர்வகிக்கப்படும் நிறுவனங்களின் முகாமைத்துவத்தில் பல பாரிய பலவீனங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டதுடன், குறிப்பாக வரையறுக்கப்பட்ட மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனம் (MPMPL) பெற்ற 24 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடனுதவியின் மூலம் தரமற்ற எரிபொருளை இறக்குமதி செய்தமையால் ஏற்பட்ட நிதி இழப்பு மற்றும் அது தொடர்பான மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத் தீர்ப்பு குறித்து இங்கு கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இதற்கு மேலதிகமாக, கொழும்பு துறைமுக வளாகத்தில் லாஜிஸ்டிக் ஹப் (Logistic Hub) கருத்திட்டத்திற்காக காணிகளை மதிப்பீடு செய்யும் போது பின்பற்றப்பட்ட சர்சைக்குரிய நடைமுறை மற்றும் பின்னர் அக் கருத்திட்டத்தை இரத்து செய்ய வேண்டியிருந்தமையால் அரசாங்கத்திற்கும் அதிகாரசபைக்கும் ஏற்பட்ட செலவினங்கள் குறித்தும் குழு அவதானித்தது.

முக்கிய பெறுகை செயல்முறைகளில் நிலவும் தாமதங்கள், குறிப்பாக கிழக்கு முனையத்தின் (ECT) நிர்மாணப் பணிகள் 548 நாட்கள் தாமதமடைந்ததன் காரணமாக 282.56 மில்லியன் டொலர் செலவில் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பல பாரந்தூக்கிகள் செயற்பாடுகளுக்குப் பயன்படுத்தப்பட முடியாமல் செயலற்றுக் காணப்படுவது பாரியதொரு பிரச்சினையாக அடையாளம் காணப்பட்டது. அதேபோன்று, தாமரைக்கோபுரம் மற்றும் சுங்கத் திணைக்களம் போன்ற அரச நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள 1,576 மில்லியன் ரூபாவிற்கும் அதிக பெறுமதியுடைய காணிகளுக்கான நட்டஈட்டுத் தொகையை இதுவரை அறவிட முடியாமை அதிகாரசபையின் நிதி உறுதிப்பாட்டுக்கு நேரடிப் பாதிப்பை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களை வழங்குவது தொடர்பான சுற்றறிக்கைகளை மீறி 30 ஆண்டுகள் போன்ற நீண்ட காலம் அதிகாரிகள் இல்லங்களைப் பயன்படுத்துவதும், சீதுவை ரத்தொழுவ விளையாட்டுக் கழகத்திற்கு அனுசரணை வழங்கும் போது பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியின்றி எடுக்கப்பட்ட தீர்மானங்களும் அதிகாரசபையின் உள்ளக கட்டுப்பாட்டுத் தொகுதியில் நிலவும் தளர்வுப்போக்கை நன்கு பிரதிபலிக்கின்றன. இதற்கமைய, அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான சொத்துக்களைப் பாதுகாப்பதற்கும், இழந்த சந்தைப் பங்கை மீண்டும் வென்றெடுப்பதற்கும் இற்றைப்படுத்தப்பட்ட மூலோபாயத் திட்டமொன்றை விரைவாகத் தயாரிப்பது மற்றும் உள்ளக கணக்காய்வுப் பிரிவை வலுப்படுத்துவதன் அவசியம் குறித்து குழு வலியுறுத்தியது.

பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத் தொடரின்அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் பதினாறாவது அறிக்கை

பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின் பதினாறாவது அறிக்கையை அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றி குழு மகிழ்ச்சியுடன் சமர்ப்பிக்கின்றது.

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழு பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரில் 11 மாதங்களுக்குள் பின்வருமாறு குழுக்கூட்டங்களை நடத்தியுள்ளது.

தொடர் இலக்கம்	அழைக்கப்பட்ட நிறுவனம்	குழு கூடிய திகதி
1.	தேசிய இளைஞர் சேவைகள் மன்றம்	2025.02.18
2.	தேசிய இளைஞர் சேவைகள் மன்றம்	2025.02.20
3.	இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பணியகம் .	2025.02.27
4.	தேசிய இரத்தினக்கல் மற்றும் ஆபரணங்கள் அதிகார சபை	2025.03.05
5.	தேசிய மருந்தாக்கல் ஒழுங்குறுத்துகை அதிகார சபை	2025.03.12
6.	தேசிய இரத்தினக்கல் மற்றும் ஆபரணங்கள் அதிகார சபை	2025.03.27
7.	வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (தனி) கம்பனி	2025.04.02
8.	காணி சீர்திருத்த ஆணைக்குழு	2025.05.08
9.	வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (தனி) கம்பனி	2025.05.09
10.	சிறீ ஜயவர்தனபுர வைத்தியசாலை	2025.05.15
11.	இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பணியகம்.	2025.05.23
12.	இலங்கை சப்ரகமுவ பல்கலைக்கழகம்	2025.06.04
13.	ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகம்	2025.06.20
14.	மஹாபொல நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியம்	2025.07.09
15.	காணி சீர்திருத்த ஆணைக்குழு	2025.07.17
16.	அரசாங்க மரக் கூட்டுத்தாபனம்	2025.07.23
17.	சிவில் விமான சேவைகள் அதிகார சபை	2025.08.20
18.	இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	2025.09.10
19.	இலங்கை மின்சார சபை	2025.09.24
20.	நிர்மாணக் கைத்தொழில் அபிவிருத்தி அதிகாரசபை	2025.10.08

21.	வரையறுக்கப்பட்ட லங்கா சதொச	2025.10.10
22.	இலங்கை மின்சார சபையின் விசாரணை தொடர்பில் வரையறுக்கப்பட்ட எல்..எல்.ரி. ஹோல்டிங் கம்பனி மற்றும் அதனால் நிர்வகிக்கப்படும் கம்பனிகள்	2025.10.24
23.	தேசிய சேமிப்பு வங்கி	2025.11.19
24.	தேசிய சேமிப்பு வங்கி	2025.11.26

அவற்றில், 2025.09.10 மற்றும் 2025.11.13 ஆம் திகதி அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவினால், இன்றைவரை துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சுக்கு உரித்தான இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்குரிய கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியின் அறிக்கைகள் மற்றும் அந்த நிறுவனத்தின் தற்போதைய செயலாற்றுகையை ஆய்வு செய்து வெளியிடப்பட்டுள்ள குழுவின் அவதானிப்புகள் மற்றும் விதந்துரைகள் இந்த அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

.

நிதி அறிக்கைகள் மீதான கணக்காய்வு அபிப்பிராயம்

துறைமுக அதிகாரசபையினால் 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள நிதி அறிக்கைகள் சம்பந்தமாக கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அபிப்பிராயம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

நிறுவனம்	**வருடம்**	
	2022	**2023**
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை	முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்	முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

கணக்காய்வு அபிப்பிராய வகைகள்

1. முனைப்பழியற்ற அபிப்பிராயம் (Unqualified Opinion)

நிதியறிக்கையில் நிறுவனத்தின் நிதி நிலைமை நியாயமான முன்வைக்கப்பட்டுள்ளமை

2. முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம் (Qualified Opinion)

அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விடயங்களின் தாக்கம் தவிர நிறுவனத்தின் நிதி நிலைமை, நிதிச் செயற்பாடு மற்றும் காசுப் பாய்ச்சல் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கேற்ப மெய்யாகவும் நியாயமாகவும் பிரதிபலித்தல்

3. அபிப்பிராயத் துறப்பு (Disclaimer of Opinion)

போதுமான அல்லது பொருத்தமான கணக்காய்வு சாட்சிகளை இனம்காண முடியாததால் கணக்குகள் தொடர்பில் அபிப்பிராயம் தெரிவிக்க முடியாமை

4. எதிர்மறை அபிப்பிராயம் (Adverse Opinion)

நிறுவனத்தின் நிதி நிலைமை, நிதிச் செயற்பாடுகள் மற்றும் காசுப் பாய்ச்சல் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்குட்பட்டு மெய்யாகவும் நியாயமாகவும் பிரதிபலிக்காமை

இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை
(போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு)

2025.10.18ஆம் திகதி முதல் இந்த நிறுவனம் துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் விடயப்பரப்பின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.
ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்ட திகதிகள் - 2025.09.10 மற்றும் 2025.11.13

2025.09.10 ஆம் திகதி கலந்துரையாடலுக்கு உட்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள்

01. இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை பற்றிய அறிமுகம் மற்றும் அதிகாரசபையை நிறுவுதல்

இலங்கையில் துறைமுக சேவைகளை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்காக 1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் கீழ் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை நிறுவப்பட்டுள்ளதென்பதையும், அச்சட்டம் 1984 ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் மற்றும் 35 ஆம் இலக்கங்கள், 1990 ஆம் ஆண்டின் 36 ஆம் இலக்கம் மற்றும் 1992 ஆம் ஆண்டின் 02 ஆம் இலக்கச் சட்டங்கள் மூலம் திருத்தப்பட்டுள்ளதென்பதையும், 2025 யூலை 31 ஆம் திகதியாகும்போது இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின்கீழ் மூன்று துணை நிறுவனங்களும் இரண்டு இணை நிறுவனங்களும் காணப்படுவதையும் குழு அவதானித்தது.

நிறுவனத்தின் பெயர்	பங்குரிமை %	உரிமையாண்மைத் தன்மை
ஜய கன்டெய்னர் டெர்மினல்ஸ் லிமிடெட் (JCT)	100	துணை
வரையறுக்கப்பட்ட மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனம் (MPMPL)	100	துணை
லங்கா காஸ் டெர்மினல் தனியார் நிறுவனம் (LGTPL)	100	துணை
வரையறுக்கப்பட்ட துறைமுக முகாமைத்துவ மற்றும் ஆலோசனைச் சேவைகள் நிறுவனம்	40	இணை
ஹம்பாந்தோட்டை சர்வதேச துறைமுகச் சேவைகள் தனியார் நிறுவனம் (HIPS)	42	இணை

இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான துணை நிறுவனங்கள் மற்றும் இணை நிறுவனங்களில், பின்வரும் நிறுவனங்களை தீர்த்துக் கட்டுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளமையை குழு அவதானித்தது.

நிறுவனத்தின் பெயர்	தீர்த்துக் கட்டுதல்
வரையறுக்கப்பட்ட மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனம்	2022 யூன் 01 அன்று தீர்த்துக்கட்டுநர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார் என்பதுடன் தீர்த்துக் கட்டும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.
லங்கா காஸ் டெர்மினல் தனியார் நிறுவனம்	2017 டிசெம்பர் 06 அன்று தாபிக்கப்பட்டுள்ள இந்நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகள் இதுவரை ஆரம்பிக்கப்படவில்லை என்பதுடன், தற்போது தீர்த்துக் கட்டுவதற்கான நடவடிக்கைகள் முன்னெடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

01.1 <u>லங்கா காஸ் டெர்மினல் (தனியார்) நிறுவனத்தை (LGTPL) தீர்த்துக் கட்டுதல்</u>

லங்கா காஸ் டெர்மினல் (தனியார்) நிறுவனம் (LGTPL) 2017 ஆம் ஆண்டில் தாபிக்கப்பட்ட போதிலும், எதிர்பார்க்கப்பட்ட LNG திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படாத காரணத்தினால் இது இதுவரையில் எவ்வித செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளையும் முன்னெடுக்கவில்லை என்பதையும், இதற்காக துறைமுக அதிகாரசபை எவ்வித செலவுகளையும் ஏற்காத பின்னணியில் நிறுவனம் "சுயவிருப்பின் பேரில் தீர்த்துக் கட்டும்" நடைமுறைக்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளதையும் குழு அவதானித்தது.

01.2 <u>மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனம் (MPMPL) கலைக்கப்படல் மற்றும் அந்த நிறுவனம் தனியார் வங்கியொன்றிடமிருந்து துறைமுக அதிகாரசபையின் கூட்டாண்மைப் பிணையின் கீழ் பெற்றுக்கொண்டுள்ள 24 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடன் தொகையை அறவிடுதல்</u>

விடயம்	அவதானிப்பு
நிறுவனம் நிறுவுதல்	ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் செயற்பாட்டு முகாமைத்துவத்திற்காக 2013 யூலை 05 ஆம் திகதி தாபிக்கப்பட்டுள்ளது.

கடன் பெறுதல்	துறைமுக அதிகாரசபையின் கூட்டாண்மைப் பிணையின் (Corporate Guarantee) கீழ் தனியார் வங்கியொன்றிடமிருந்து 24 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடன் தொகை பெறப்பட்டுள்ளது.
தற்கால கடன் சுமை	2024.12.31 ஆம் திகதியாகும்போது செலுத்த வேண்டிய மொத்தத் தொகை (வட்டியுடன்) 26.49 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் (ரூபா 9,617 மில்லியன்) வரை அதிகரித்துள்ளது.
நிதி நட்டம்	கடன் தொகையூடாக இறக்குமதி செய்யப்பட்ட எரிபொருள் "தரம் குறைந்தவை" (Substandard) என்பதால், அவற்றை கப்பல்களுக்கு வழங்க முடியாமல் போயுள்ளதுடன், கேள்விப்பத்திரம் மூலம் அவற்றை அகற்றியதால் ஏற்பட்ட பாரிய நட்டம்.
நீதிமன்றத் தீர்ப்பு	கடனை அறவிடுவதற்கு வங்கி தொடர்ந்த வழக்கில் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு எதிராகத் தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளமை மற்றும் அதற்கு எதிராக மேன்முறையீடு செய்யப்பட்டுள்ளமை.
புலனாய்வு நடவடிக்கைகள்	பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அதிகாரிகளுக்கு எதிராக இலஞ்சம் அல்லது ஊழல் பற்றிய சாத்துதல்களைப் புலனாய்வு செய்வதற்கான ஆணைக்குழுவினால் (CIABOC) விசாரணைகள் முன்னெடுக்கப்பட்டு வருகின்றமை.
தீர்த்துக் கட்டுதல்	2022 யூன் 01 ஆம் திகதி முதல் நீதிமன்ற உத்தரவின் பேரில் நிறுவனத்தை தீர்த்துக் கட்டும் (Liquidation) நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன, எனினும் அவை இதுவரை நிறைவடையாமை.
மேற்பார்வை பலவீனங்கள்	நிர்வகிக்கப்படும் நிறுவனமென்ற வகையில் முறையான மேற்பார்வை இடம்பெறாமை மற்றும் உள்ளக ஆய்வுகள் அல்லது கணக்காய்வுகள் குறித்த அறிக்கைகள் காணப்படாமை

<u>விதந்துரைகள்</u>

I. **மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனத்தைக் தீர்த்துக் கட்டுகையில், அந்நிறுவனத்தின் பொறுப்புகளாக (Liabilities) காணப்பட்ட தனியார் வங்கியொன்றிடமிருந்து (துறைமுக அதிகாரசபையின் கூட்டாண்மைப் பிணையை (Corporate Guarantee)) வழங்கி பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட 24 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடன் தொகையில் மீளச் செலுத்தப்படாத நிலுவைத் தொகைக்கு மேலதிகமாக வேறு ஏதேனும் பொறுப்புகள் அந்நிறுவனத்திற்கு உள்ளனவா என்பது குறித்து ஆராய்ந்து, அரசாங்கத்திற்கு நட்டம் ஏற்படாத வகையில் அந்த அனைத்துப் பொறுப்புகளையும் தீர்ப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை முன்னெடுத்தல்.**

II. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் எரிபொருள் விநியோகத்தராகச் செயல்பாடுகளை ஆரம்பித்து, மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ (தனியார்) நிறுவனம் 2014 ஆம் ஆண்டில் பெற்றுக்கொண்ட 24 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடன் தொகையூடாகப் பொருத்தமற்ற எரிபொருளை இறக்குமதி செய்தமை மற்றும் அந்தப் பணத்தைத் தவறாகப் பயன்படுத்தியமை தொடர்பில் பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அதிகாரிகளுக்கு எதிராக முறையான உள்ளக விசாரணையை முன்னெடுத்து, அந்தப் பணத்தை மீள அறவிடுவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை முன்னெடுத்தல்.

III. இது தொடர்பில் இலஞ்சம் அல்லது ஊழல் பற்றிய சாத்துதல்களைப் புலனாய்வு செய்வதற்கான ஆணைக்குழுவிற்கு (CIABOC) சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள முறைப்பாடு மற்றும் நிதி மோசடி விசாரணைப் பிரிவினால் (FCID) அந்த ஆணைக்குழுவிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ள முறைப்பாடு தொடர்பில் முன்னெடுக்கப்படும் விசாரணைகளின் தற்போதைய நிலைமை குறித்துக் கண்டறிதல் மற்றும் அந்த விசாரணைகளை விரைவாக நிறைவு செய்து தருமாறு அந்த நிறுவனத்திடம் கோரிக்கையொன்றை முன்வைத்தல்.

IV. இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின் உள்ளக கணக்காய்வுப் பிரிவின் செயல்பாடுகளை முறைப்படுத்துதல் மற்றும் அதிகாரசபையின் அனைத்துச் செயல்பாடுகளும் அந்தப் பிரிவினால் மேற்பார்வைக்கு உட்படுத்தப்படுகின்றவா என்பது குறித்து மேற்பார்வை செய்தல் மற்றும் அதன் முன்னேற்றத்தை அறிக்கையிடுதல்.

V. துறைமுக அதிகாரசபையிடம் உள்ள (இதுவரை தீர்த்துக் கட்டுவதற்குத் தீர்மானிக்கப்படாத) ஜய கன்டெய்னர் டெர்மினல்ஸ் லிமிடெட் (JCT) நிறுவனத்தில் இவ்வாறான நிதி முறைகேடுகள் இடம்பெறாதிருப்பதை உறுதி செய்யத் தேவையான அனைத்து உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகளையும் முன்னெடுத்தல் மற்றும் அந்த நிறுவனத்தின் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் பொறுப்பைச் செம்மையாக நிறைவேற்றுதல்.

VI. இந்த அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் முன்னெடுத்து அது தொடர்பான அறிக்கை அல்லது அறிக்கைகளை குழுவிற்கும் கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதிக்கும் சமர்ப்பித்தல்.

02. <u>கூட்டாண்மைத் திட்டம்</u>

அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான வணிகங்களுக்கான நிறுவன ஆளுமை தொடர்பான 2021.11.16 ஆம் திகதியிட்ட 01/2021 இலக்க வழிகாட்டிக் கோவையின் 2.3 வழிகாட்டி மற்றும் 2025 மார்ச் 24 ஆம் திகதிய PS/SB/Circular/03/2025 இலக்க சனாதிபதி அலுவலகச் சுற்றறிக்கை ஆகியவற்றின் பிரகாரம், 05 ஆண்டு காலப்பகுதியை உள்ளடக்கியதாக அவ்வப்போது இற்றைப்படுத்தப்படும்) Rolling plan) மூலோபாயத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட வேண்டும் என்ற போதிலும், துறைமுக அதிகாரசபை 2024-2028 காலப்பகுதிக்கு மாத்திரம் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளமையை குழு அவதானித்தது.

விசேடமாக 2029 ஆம் ஆண்டில் தெற்காசிய நுழைவு முனையத்தின்) SAGT) உரிமையாண்மை அதிகாரசபைக்கு வழங்கப்படவுள்ளமையினால், அதன் எதிர்காலச் செயல்பாடுகள் தொடர்பான கொள்கைத் தீர்மானங்களை உள்ளடக்கி, பொருளாதார மற்றும் சமூக மாற்றங்களுக்கு இணங்கத் தொடர்ச்சியாக இற்றைப்படுத்தப்படும் ஒரு விரிவான திட்டத்தின் அவசியத்தைக் குழு சுட்டிக்காட்டியது.

<u>விதந்துரைகள்</u>

I. **அதிகாரசபையின் கூட்டாண்மைத் திட்டம் மற்றும் செயல்நுனுக்கத் திட்டத்தை துரிதமாக இற்றைப்படுத்தல்.**

03. கொள்கலன் முனையங்களின்) Container Terminals) செயல்திறன்

முனையம்/ நிறுவனம்	செயல்பாட்டு நிலை மற்றும் சந்தைப் பங்களிப்பு	அவதானிப்புகள் மற்றும் தொழில்நுட்ப விடயங்கள்
துறைமுக அதிகாரசபை (SLPA) - JCT, UCT, CECT	இந்த மூன்று முனையங்களின் கொள்கலன் கையாளும் திறன் 2001 ஆம் ஆண்டில் 81% ஆக இருந்ததுடன், 2024 ஆம் ஆண்டாகும்போது அது	பழைய உபகரணங்கள் மற்றும் ஆழம் தொடர்பான தொழில்நுட்பக் கட்டுப்பாடுகள் (11.25 - 14.25 மீற்றர்) காணப்படல். ஒழுங்குமுறைப்படுத்துநராக குறைந்த இலாபகரமான சேவைகளையும் வழங்குதல்.

	31% வரை வீழ்ச்சியடைந்துள்ளது.	
SAGT (தனியார்)	2001 இல் 19% இலிருந்து 2009 ஆண்டாகும்போது 51% வரை வளர்ச்சியடைந்து, 2024 ஆண்டாகும்போது 26% வரை வீழ்ச்சியடைந்துள்ளது.	Maersk, Evergreen போன்ற முன்னணி கப்பல் நிறுவனங்களுடன் பங்குடைமையை பேணிச் செல்லுதல்.
CICT (தனியார்)	2013 இல் செயல்பாடுகளை ஆரம்பித்து 2024 ஆண்டாகும்போது 43% சந்தைப் பங்களிப்பைப் பெற்றுள்ளது.	ஆழ்கடல் முனையமென்ற வகையில் பாரிய கப்பல்களைக் கையாளும் திறன் மற்றும் உயர் வினைத்திறன்.
CWIT (தனியார்)	2025 மார்ச் மாதம் செயல்பாடுகளை ஆரம்பித்ததுடன், யூன் மாதமாகும்போது 93,511 கொள்கலன் அலகுகளை (TEUs) கையாண்டுள்ளது.	கொழும்புத் துறைமுகத்துடன் இணைந்துகொண்ட புதிய செயல்பாட்டு முனையமாகும்.
ECT (கிழக்கு முனையம்)	அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருவதுடன், 3.5 மில்லியன் கொள்கலன் அலகுகள் கொள்ளளவைக் கொண்டது.	UCT முனையத்தின் கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக அதன் செயல்பாடுகள் ECT இற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளதுடன், புதிய உபகரணங்களுக்காக முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

<u>விதந்துரை</u>

I. இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையினால் 3.5 மில்லியன் எனும் அதிகளவான கொள்ளளவை முழுமையாக எய்துவதற்கான தெளிவான திட்டமொன்றைத் தயாரித்தல்.

2025.11.13 ஆம் திகதி கலந்துரையாடலுக்குட்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள்

04. 2023 செத்தெம்பர் 05 ஆம் திகதி நடைபெற்ற அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவினால் வழங்கப்பட்டிருந்த விதந்துரைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதன் முன்னேற்றம்

கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கிழக்கு கொள்கலன் முனையத்திற்காக (CECT) கொள்வனவு செய்யப்பட்ட கிரேன்களுக்கான (Cranes) கொடுப்பனவுகள் தாமதமானமை மற்றும் முனையத்தின் ஏனைய நிர்மாணப் பணிகள் தாமதமானமை குறித்து சுயாதீன விசாரணையொன்றை முன்னெடுத்து, ஜய கொள்கலன் முனையத்திற்காக (JCT) பாரந்தூக்கிகளைக் கொள்வனவு செய்யும் நடைமுறை, CECT முனையத்தின் பணிகள் தாமதமானமை மற்றும் அந்த முனையத்திற்காகக் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பாரந்தூக்கிகள் வந்து சேருவதில் ஏற்பட்ட தாமதம் மற்றும் அது தொடர்பில் ஒப்பந்தத்தைத் திருத்துவதற்காக எடுக்கப்பட்டிருந்த நடவடிக்கைகள் ஆகிய விடயங்களை உள்ளடக்கியதாகச் சுருக்கமான அறிக்கையொன்றைச் சமர்ப்பிக்குமாறு பிரதான கணக்கீடு செய்யும் உத்தியோகத்தருக்கு 2023.09.05 ஆம் திகதி நடைபெற்ற குழுக்கூட்டத்தில் விதந்துரைக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோன்று, முற்பணக் கொடுப்பனவுகளைச் செலுத்துவதில் ஏற்பட்ட தாமதம் இலங்கை வங்கியின் தாமதம் காரணமாக ஏற்பட்டது என்பதை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்களைச் சமர்ப்பிக்குமாறும், இது தொடர்பில் ஒப்பந்தத்தில் அவசியமான திருத்தங்களை மேற்கொள்ளுமாறும் விதந்துரைக்கப்பட்டிருந்தது.

4.1. CECT முனைய நிர்மாணத் திட்டத்தின் தற்போதைய நிலைமை

CECT திட்டத்தின் முதலாம் கட்டம் I)Phase I) 2016 ஏப்பிரல் மாதத்தில் நிறைவடைந்திருந்ததுடன், இரண்டாம் கட்டம் II) Phase II) தொடர்பில் கருத்திற்கொள்ளும் போது, CECT முனையத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக 2021.02.02 ஆம் திகதியிட்ட 21/0198/328/005/TBR இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்திற்கு இணங்க அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்ததென்பதையும், 2021.11.23 அன்று Access Engineering PLC நிறுவனத்துடன் இணைந்த China Harbour Engineering Co. Ltd. நிறுவனத்திற்கு 40,273 மில்லியன் ரூபா மற்றும் 69,475 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் பெறுமதியில் ஒப்பந்தத்தை

வழங்குவதற்கு அமைச்சரவை அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்ததையும் குழு அவதானித்தது.

2021.12.20 அன்று ஒப்பந்தங்கள் கையெழுத்திடப்பட்டு, 2022.01.04 அன்று நிர்மாணப் பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன .2025.01.03 அன்று நிர்மாணப் பணிகள் நிறைவடைந்திருக்க வேண்டும் என்ற போதிலும், இதுவரையில் இத்திட்டம் நிறைவடையவில்லை என்பதையும், நிர்மாணப் பணிகள் தாமதமாவதற்குப் பின்வரும் விடயங்கள் செல்வாக்கு செலுத்தியுள்ளன என்பதையும் குழு அவதானித்தது.

4.1.1 <u>வடிவமைப்பு வரைபடங்களை (Design Drawings) வழங்குவதில் ஏற்பட்ட தாமதம்</u>

விடயம்	அவதானிப்பு
தாமதத்தின் தன்மை	06 திட்ட வரைபடங்களை வழங்குவதில் ஒப்பந்தத்திலுள்ள திகதியை விட **79 முதல் 224** நாட்கள் வரை தாமதம் ஏற்பட்டுள்ளமை.
வடிவமைப்புத் திருத்தம்	கேள்விப்பத்திர கட்டத்தில் 366 வரைபடங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், பின்னர் ஏற்பட்ட சில மாற்றங்கள் காரணமாக அவற்றை இற்றைப்படுத்த நேரிட்டமை இந்தத் தாமதத்திற்கு ஒரு காரணமாகும்.
புவியியல் காரணிகள்	ஆரம்பத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட மட்டத்தை விட ஆழமாக (Completely Weathered Drift மட்டம் வரை) அகழ்வுப் பணிகளை முன்னெடுக்க நேரிட்டமை, வடிவமைப்பு வரைபடங்கள் மாற்றமடைவதற்கும் தாமதத்திற்கும் செல்வாக்கு செலுத்தியுள்ளமை.
திட்டக் காலம்	ஒப்பந்தக்காரரின் வேலைத்திட்டத்திற்கமைய தாமதம் காட்டப்பட்ட போதிலும், இந்த வரைபடங்களை வெளியிடுவதில் ஏற்பட்ட தாமதமானது திட்டத்தின் ஒட்டுமொத்த காலப்பகுதி நீடிக்கப்படுவதற்கு நேரடியாகச் செல்வாக்கு செலுத்தவில்லை என்பது.

4.2 <u>ஒட்டுமொத்தத் திட்டமும் தாமதமடைதல்</u>

கிழக்கு கொள்கலன் முனையத்தின்) ECT) இரண்டாம் கட்டக் நிர்மாணப் பணிகள் மூன்று சந்தர்ப்பங்களில் கால நீடித்தலுக்கு உள்ளாகியுள்ளதுடன், அந்தத் தாமதங்கள் காரணமாகத் திட்டத்தைக் கையளிக்க வேண்டிய காலப்பகுதி 548 நாட்களால் தாமதமடைந்துள்ளதைக் குழு அவதானித்தது . இந்தத் தாமதத்தினால் ஏற்பட்ட நேரடி மற்றும் மறைமுகச் செலவுகளுக்காக ஒப்பந்தக்காரரினால் 4,227 மில்லியன் ரூபா நிதி நட்டஈடு கோரப்பட்டிருந்த போதிலும், தற்போது 1,306 மீற்றர் நீளமான இறங்குதுறையின் நிர்மாணப் பணிகள் குறிப்பிடத்தக்க மட்டத்தில்) 900 மீற்றருக்கும் அதிகமாக (நிறைவு

செய்யப்பட்டுள்ளதென்பதும், ARMG பாரந்தூக்கிளை நிறுவி முனையத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் வேகமாக நடைபெற்று வருகின்றதென்பதும் குழுவிற்குத் தெரியவந்தது .திட்டம் தாமதமடைவதால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பொருளாதார நன்மைகள் கைநழுவிப் போவதால், 2026 யூலை மாதத்திற்குள் இத்திட்டத்தை நிறைவு செய்ய வேண்டுமென்றும், ஒப்பந்தக்காரருக்கு வழங்க வேண்டிய வசதிகள் தொடர்பில் அதிகாரசபை கொண்டுள்ள பொறுப்புகளைச் சரியாக நிறைவேற்ற வேண்டுமென்றும் குழு வலியுறுத்தியது.

4.3 <u>ஒப்பந்ததாரர் ரூ.4227 மில்லியன் நிதி நட்டஈடு கோரியுள்ளமை</u>

விடயம்	விபரம்	அவதானிப்பு
நட்டஈடு கோருவதற்கான காரணங்கள்	I. Quay-Wall துறைமுகச் சுவர்/ கப்பல்தளம் (துறைமுகங்களில் கப்பல்கள் வந்து நிறுத்துவதற்கும், சரக்குகளை ஏற்றுவதற்கும் இறக்குவதற்கும் வசதியாகக் கட்டப்பட்டுள்ள சுவரைக் குறிக்கும்) நிர்மாணிக்கப்படுவதில் ஏற்பட்ட தாமதம். II. தலைமை அலுவலக செலவுத்தலைப்புகளில்/ தலைமை அலுவலக நிர்வாகச் செலவுகளில் (Head office overheads) ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு. III. நிறுத்திவைப்புப் பணத்திற்கான வட்டி (Interest for retention money).	இந்த விடயங்களை நிதி இழப்புகளாக ஒப்பந்தகாரர் முன்வைத்துள்ளார்.
பொருளாதார மற்றும் நிதி தடங்கல்கள்	2022 ஆம் ஆண்டில் நாட்டின் பொருளாதார நிலைமை காரணமாக, முன்பணத்தைப் பயன்படுத்துவதில் ஒப்பந்தக்காரர் வங்கிச் சிக்கல்களை எதிர்கொண்டமை.	இந்த சூழ்நிலையைக் கருத்தில் கொண்டு, அதிகாரசபை ஒப்பந்ததாரருக்கு கால நீட்டிப்பு (EOT) வழங்கியுள்ளமை.

எரிபொருள் நெருக்கடி	நாட்டில் நிலவிய எரிபொருள் பற்றாக்குறை காரணமாக அகழ்வு நடவடிக்கைகளில் (Dredging) தாமதம் ஏற்பட்டுள்ளமை.	அதிகாரசபை தலையிட்டு எரிபொருளை வழங்கிய போதிலும், ஒப்பந்தகாரர் இதையும் நட்டஈடு கோருவதற்கான ஒரு காரணமாக குறிப்பிட்டுள்ளாரென்பது.
புவியியல் ரீதியான மாற்றங்கள்	ஆரம்பத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட Weathered Drift அளவிலான தளத்திற்குப் பதிலாக, வேண்டிய அடுத்தடுத்த ஆய்வுகளின் அடிப்படையில் தளத்தை கீழ் மட்டத்திற்கு நகர்த்த முடிவு செய்யப்பட்டதால் ஆழத்தை அதிகரிக்க நேர்ந்துள்ளமை.	இது கருத்திட்டத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட மேலதிக பணியாக இருந்தமை
அதிகாரசபையின் இறுதி முடிவு	நட்டஈட்டு கோரிக்கை முற்றிலுமாக நிராகரிக்கப்பட்டமை	ஒப்பந்தத்தின்படி நட்டஈடு வழங்குவதற்கு அதிகாரசபை கடமைப்பட்டுள்ளது. மேலும் இந்த பிணக்கு நடுத்தீர்ப்பிற்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட்டால் அதனை எதிர்கொள்ள எதிர்பார்க்கின்றமை

4.4. <u>மணல் முன்சுமையேற்றம் அதாவது கட்டுமானத் துறையில், மென்மையான மண்ணை உறுதிப்படுத்துவதற்காக மணலைப் பயன்படுத்தி முன்கூட்டியே சுமை ஏற்றும் நுட்பத்தைப் (Sand Preloading) பயன்படுத்தி நிலத்தை அபிவிருத்தி செய்தல்</u>

கிழக்கு முனையத்தில் நில அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்கு நிபுணர் குழுவின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் 'Sand Preloading' மணல் முன்சுமையேற்ற முறையைப் பயன்படுத்துவதால் கருத்திட்ட நடவடிக்கைகள் 5 மாதங்கள் தாமதமாகியிருப்பதை குழு அவதானித்தது. (Concrete Piles) கான்கிரீட் தாங்கு தூண்கள் மற்றும் (Stone Columns) கற்காரைத் தூண்கள் என்பனவற்றைப் பயன்படுத்தும் புவித் தொழில்நுட்ப தீர்வு முறைமை எனும் வேகமான நுட்பங்களைப் பயன்படுத்த ஒப்பந்ததாரர் முன்மொழிந்திருந்தாலும்,

அத்தீர்வுகளுக்கான செலவுகள் அதிகம் என்பதும், ஒப்பந்தகாரரால் குறிப்பிடப்பட்ட குறுகிய காலக்கெடுவிற்குள் நிறைவுசெய்வதற்கு நடைமுறைச்சாத்திய சிக்கல்கள் இருப்பதும் முறைப்படி மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வொன்றின் ஊடாக தெரியவந்துள்ளதாக அதிகாரசபை சுட்டிக்காட்டியது. (Measure and Pay) அளவீடு செய்து செலுத்துதல் எனும் ஒப்பந்த அடிப்படையில் இந்தத் கருத்திட்டம் செயற்படுத்தப்படுவதால், செலவுகளைக் குறைத்தல் மற்றும் இரண்டு தொழில்நுட்பக் குழுக்களின் பரிந்துரைகளுக்கு இணங்குதல் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், எதிர்கால சந்தை வாய்ப்புகள் பற்றிய சிக்கல்களைப் பொருட்படுத்தாமல், 'Sand Preloading' மணல் முன்சுமையேற்ற முறைமை மிகவும் பொருத்தமான முறையாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளதென்பதை குழுவினால் அவதானிக்க முடிந்தது.

4.5. <u>நிலமீட்புச் செய்யப்படும் VC 32 பகுதியில் பாறைகளை இனங்காண முடியாமை.</u>

ஆரம்ப கடற்தள ஆழம் பற்றிய ஆய்வின் போது ஒப்பந்தகாரர் நிலத்தை முறையாக ஆய்வு செய்யாமையின் காரணமாக, நிலமீட்புச் செய்யப்படும் VC 32 பகுதியில் பாறைகளை அவரால் இனங்காண முடியாமல் போனது என்பதைக் குழு அவதானித்தது. எனவே, பொருத்தமான முறைகளைப் பயன்படுத்த இயலாமையால் காணி அபிவிருத்திப் பணிகள் 55 நாட்களுக்கு மேல் தாமதமாகியுள்ளதென்பதையும் குழு அவதானித்தது.

கொள்கலன்கள் களஞ்சியப் பகுதி உள்ளிட்ட பகுதியை சுமார் 59 சதுர மீட்டர் வரையான பரப்பளவை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்ப்பதாகவும், நிலத்தின் தன்மையைப் பொறுத்து பல்வேறு முறைமைகள் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதாகவும், ஒப்பந்தகாரர் செய்த வேலையின் அளவை மதிப்பிட்டு, (Measure and Pay) அளவீடு செய்து செலுத்துதல் எனும் ஒப்பந்த முறையின் கீழ் 2025 யூன் 30 ஆம் திகதி வரை ரூ. 26,710 மில்லியன் மொத்தத் தொகையில் ரூ. 18,799 மில்லியன் செலுத்தப்பட்டதாக அதிகாரசபை சான்றளித்துள்ளதாகவும், இந்தக் கொடுப்பனவுகளில் பெரும்பாலானவை தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது என்பதைக் குழு அவதானித்தது.

4.6. <u>STS பாரந்தூக்கி, ARMG Cranes கொள்வனவும் பயன்படுத்தலும்</u>

விடயம்	அவதானிப்பு	அதிகாரசபையின் விளக்கம்
கொள்வனவு செய்யப்பட்ட உபகரணம்	282.56 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவில் 12 STS பாரந்தூக்கிகள் மற்றும் 40	2025.06.06 ஆம் திகதியில் உள்ளவாறு அனைத்து பாரந்தூக்கிகளும்

	ARMG பாரந்தூக்கிகள் என்பனவற்றைக் கொள்வனவு செய்தல்	கிடைத்துள்ளன. கொள்முதல் செயன்முறை ஆரம்பத்தில் 11 மாதங்கள் தாமதமானது..
உபகரணங்கள் பயன்பாடின்மை	06 STS பாரந்தூக்கிகள் மட்டுமே பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றமை.. மீதமுள்ள 06 STS மற்றும் 40 ARMG பாரந்தூக்கிகள் இன்னும் பயன்படுத்தப்படவில்லை.	நிலமீட்புப் பகுதியின் நிர்மாணப்பணிகளில் ஏற்பட்ட தாமதமே இதற்குக் காரணம். 6 STS பாரந்தூக்கிகள் செயற்பாட்டுக்கு வந்துள்ளன. மேலும் 03 பாரந்தூக்கிகள் செயற்பாட்டுக்கு வந்துகொண்டிகின்றன.
பரப்பிகளைத் (Spreaders) தேர்ந்தெடுத்தல்	'Bromma' எனும் வர்த்தகப் பெயர் முதலில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டபோதிலும், பின்னர் 'Stinis' என மாற்றப்பட்டது.	தொழில்நுட்ப தேவைகளின் அடிப்படையில் இந்த மாற்றம் செய்யப்பட்டதாக வடிவமைப்பு மீளாய்வுக் குழு தெரிவித்தது.
தொழில்நுட்ப நன்மைகள்	Stinis பரப்பிகளைத் தேர்ந்தெடுப்பது சிக்கலாகியமை	பெல்ட்டின் ஊடாக நீளத்தை மாற்றக்கூடிய ஹைட்ரோலிக் அமைப்பு Stinis இடம் காணப்படுகின்றமை மற்றும் JCT 5 இன் செயலாற்றுகை கருத்தில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டமை.
நிதித் தாக்கம்	இரண்டு வர்த்தகப் பெயர்களுக்கும் இடையில் ஏற்பட்ட விலை வித்தியாசம் பற்றிய சிக்கல்	Stinis வர்த்தகப் பெயரானது Bromma வர்த்தகப் பெயரைவிட அதன் விலை சுமார் ஒரு மில்லியன் ரூபாய் அதிகம் என்றாலும், அதற்காக அதிகாரசபை எவ்வித மேலதிகச் செலவையும் மேற்கொண்டிராமை.

ஏனைய அவதானிப்புகள்	ஏனைய முனையங்களில் உள்ள பாரந்தூக்கிகள் ECT இல் இறக்கப்படுகின்றமை.	JCT 5 முனையத்தின் நிர்மாணப்பணிகள் நிறைவுசெய்யப்படும் வரை பாரந்தூக்கிகள் தற்காலிகமாக ECT க்குக் கொண்டுவரப்பட்டு பின்னர் முனையத்திற்கு மாற்றப்பட்டன.

<u>விதப்புரை</u>

I. **பாரந்தூக்கிகளின் துணைப்பாகங்கள் மற்றும் செயன்முறைகள் பற்றிய ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட பின்னர் நடைபெற்ற வடிவமைப்பு மீளாய்வுக் குழு கூட்டங்களின் (Design Review Committee Meeting) அறிக்கையையும் அதனுடன் தொடர்புடைய அனைத்து ஆவணங்களையும் குறித்த குழுவிற்கும் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கும் சமர்ப்பித்தல்.**

5.7. <u>(Straddle Carriers) கொள்கலன் தூக்கிகளை கொள்வனவு செய்வதற்கான கேள்விமனுக் கோருதல்.</u>

பாரந்தூக்கிகளைக் கையாளும் இடத்திற்கும் கொள்கலன்களைக் கையாளும் இடத்திற்கும் இடையில் கொள்கலன்களை மாற்றுவதற்கான ஊடகமாகப் பயன்படுத்தப்படும் கொள்கலன் தூக்கிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு 2021 முதல் 4 சந்தர்ப்பங்களில் விலைமனுக் கோரல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இருப்பினும் செயன்முறையைத் தொடங்குவதற்கு முன் உபகரணங்களின் வகை, தேவையான அளவு, விபரக்குறிப்புகள் போன்றன தொடர்பில் முறையாக ஆய்வு செய்யாததால், ஒவ்வொரு விலைமனுக் கோரலின் போதும் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளில் இருந்த முரண்பாடுகள் காரணமாக பெறுகை செயன்முறையைத் ஆரம்பிக்க முடியமல் இருந்ததையும் அந்தக் பெறுகை நடைமுறையை செயற்படுத்துவதற்கு 446 நாட்கள் ஆகும் எனத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்ததையும் குழு அவதானித்தது. CECT கட்டம் II இன் நிர்மாணப் பணிகள் நிறைவு செய்யப்படவுள்ள 2026 யூலை மாதமளவில் மேற்படி துணைப் கொள்வனவு செய்ய முடியாததால், கருத்திட்டத்தின் ஊடாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட பணிகளை நிர்ணயிக்கப்பட்ட நேரத்திற்குள் ஆரம்பிக்க முடியாத நிலை இருந்தது என்பதைக் குழு அவதானித்தது.

சந்தர்ப்பம்	**ஆண்டு**	**விபரம்**	**விளைவு**
முதல் சந்தர்ப்பம்	2021	30 கொள்கலன் தூக்கிளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு விலைமனுக் கோரல்	சமர்ப்பிக்கப்பட்ட 3 ஏலங்களும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவால் (TEC) நிராகரிக்கப்பட்டதால் கொள்வனவு இரத்துச் செய்யப்பட்டுள்ளது.
இரண்டாவது சந்தர்ப்பம்	2022 ஏப்பிறல்	தலா 15 இயந்திரங்கள் கொண்ட இரண்டு தொகுதிகள் தொடர்பில் விலைமனுக் கோரல்	மிகவும் அதிக விலைகள் காரணமாக தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரையின் பிரகாரம் கொள்வனவு இரத்து செய்யப்பட்டுள்ளது.
மூன்றாவது சந்தர்ப்பம்	2023 ஒக்டோபர்	கலப்பின (Hybrid) மற்றும் டீசல் (Diesel) தேர்வுகளுக்கான விலைமனுக் கோரல்	தொழிற்சங்கங்கள் மற்றும் தொழிற்பாட்டுத் துறைகளின் எதிர்ப்புகள் காரணமாக பெறுகை நடைமுறை இரத்துச் செய்யப்பட்டுள்ளது.
நான்காவது (தற்போதைய) சந்தர்ப்பம்	2024/ 2025	அமைச்சரவையால் நியமிக்கப்பட்ட புதிய குழுவின் ஊடாக கேள்விமனு கோரலை வழங்குவதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டமை	அனைத்து தரப்பினரின் இணப்பாட்டின் பேரில் கேள்விமனு கோரலை வழங்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

<u>விதப்புரைகள்</u>

I. **இந்த விடயத்தை ஆராய்ந்து, இந்த பெறுகை நடமுறையை எந்த தாமதமும் இல்லாமல் மேற்கொள்ளுதல்.**

II. **பெறுகைச் செயற்பாடுகளில் காணப்படும் தாமதங்களைக் குறைப்பதற்கும் பெறுகைச் செயற்பாடுகளில் நிபுணத்துவம் பெற்ற குழுக்களை ஈடுபடுத்துவதற்கும் ஒரு யோசனைத்திட்டத்தை முன்வைத்தல்**

6. தாமரைக் கோபுரத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபைக்கு வழங்கப்பட்ட காணி, கட்டடம் ஒன்றை நிர்மாணிப்பதற்காக சுங்கத் திணைக்களத்திற்கு வழங்கப்பட்ட காணி மற்றும் சிரில் சீ. பெரேரா மாவத்தையில் அமைந்துள்ள காணி (-குழுவால் ஆராயப்பட்ட 2022 மற்றும் 2023 ஆண்டுகளுக்கான கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள் 3.1 (i),)

6.1. தாமரைக் கோபுரத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபைக்கு வழங்கப்பட்ட காணி, கட்டடம் ஒன்றை நிர்மாணிப்பதற்காக சுங்கத் திணைக்களத்திற்கு வழங்கப்பட்ட காணி

துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூ.1,576 மில்லியனுக்கும் அதிக பெறுமதியுள்ள இரண்டு காணித் துண்டுகள் தாமரை கோபுரம் மற்றும் சுங்கத் திணைக்களம் என்பனவற்றிற்கான கட்டடங்களை நிர்மாணிப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட போதிலும், 2024.12.31 ஆம் திகதி வரை அதற்கான முறையான நட்டஈடு பெற்றுக்கொடுக்கப்படவில்லை என்பதை குழு அவதானித்தது. குறிப்பாக, டி.ஆர். விஜேவர்தன மாவத்தையில் அமைந்துள்ள தாமரைக் கோபுரம் தாபிக்கப்பட்டுள்ள காணி (ரூ. 628.5 மில்லியன்) மற்றும் கொழும்பு 01 கால்வாய் பகுதியில் சுங்கத் திணைக்களத்திற்கு வழங்கப்பட்டுள்ள காணி (ரூ. 947.5 மில்லியன்) ஆகியவை இதுவரை நட்டஈடு பெறப்படாத சொத்துக்களாகும். 1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க, இலங்கைத் துறைமுகங்கள் தொடர்பான அதிகார சபைச் சட்டத்தின் கீழ் அரசாங்க முதலீடாக அதிகாரசபைக்கு உரிமை மாற்றப்பட்ட இந்த சொத்துக்களுக்கு துறைமுக அதிகாரசபை திறைசேரிக்கு வருடாந்தம் 8% பங்கிலாபத்தைச் செலுத்துவதால், முறையான நட்டஈட்டை வசூலிக்கத் தவறியமையானது அதிகாரசபையின் நிதி ஸ்திரத்தன்மையை நேரடியாகப் பாதிக்கின்றது என்பதைக் குழு அவதானித்தது. தாமரைக் கோபுரம் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள காணிக்கான நட்டஈடு தற்போது சட்டமா அதிபரின் அறிவுறுத்தல்களின்படி செயற்படுத்தப்பட்டு வருவதாகவும், நிதி அமைச்சின் தலையீட்டின் மூலம் சுங்கத் திணைக்களத்தின் ஆதனவாச்சியில் இருக்கின்ற காணியை அரசாங்கம் மீண்டும் கையகப்படுத்திக்கொண்டு நட்டஈடு வழங்குவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதாகக் குழுவிற்குத் தெரியவந்தது.

6.2. <u>சிரில் சீ. பெரேரா மாவத்தையில் அமைந்துள்ள காணி</u>

சிரில் சீ. பெரேரா மாவத்தையில் அமைந்துள்ள 01 ஏக்கர் 02 ரூட் 14.9 பர்ச்சஸ் விஸ்தீரணமுடைய, ரூ. 83.723 மில்லியன் பெறுமதியான காணி, நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையால் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ள போதிலும் 2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி வரையிலும் சட்டப்பூர்வ உரிமைமாற்றம் செய்யப்படாதிருந்ததை குழு அவதானித்தது.

நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால் (UDA) நிர்மாணிக்கப்பட்ட வீட்டுத்தொகுதி ஒன்றில் வாகன தரிப்பிட வசதிகளை வழங்கும் நோக்கில் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான காணியின் ஒரு பகுதியை வழங்குவதற்காக "காணி பரிமாற்ற" கொடுக்கல் வாங்கல்கள் தொடர்பில் இரண்டு அமைச்சரவை தீர்மானங்கள் மூலம் முன்மொழியப்பட்டுள்ளமை பற்றிய விபரங்கள் முன்வைக்கப்பட்டன. இருப்பினும், துறைமுகத்தின் எதிர்கால அபிவிருத்திக்கு தொடர்புடைய நிலப்பகுதி தேவையாக உள்ளதால், இந்த கருத்திட்டம் இன்னும் பேச்சுவார்த்தை நிலையில் உள்ளதெனவும், நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையுடன் ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட பின்னர் இந்த பரிமாற்றத்தை விரைவாக நிறைவுசெய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றதெனவும் குழுவிடம் தெரிவிக்கப்பட்டது.

<u>விதப்புரை</u>

I. **இந்தப் பரிமாற்ற செயன்முறையை விரைவாக நிறைவுசெய்வதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.**

6.3. <u>கொழும்பு 10 டீ.ஆர். விஜேவர்தன மாவத்தையில் அமைந்துள்ள தொடர்பாடல் கோபுரம் நிர்மாணிக்கப்படும் இடத்திற்கு அருகிலுள்ள காணி.</u>

கொழும்பு 10, டீ.ஆர். விஜேவர்தன மாவத்தையில் அமைந்துள்ள காணியை இலவச மானியப்பத்திரம் மூலம் இலங்கை தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குபடுத்தும் ஆணைக்குழுவிற்கு உரிமை மாற்றம் செய்யவும், துறைமுக அதிகாரசபைக்கு செலுத்த வேண்டிய நட்டஈட்டை பொது திறைசேரி மூலம் செலுத்தவும் ஜனாதிபதியின் செயலாளர் 2020.12.22 ஆம் திகதி அறிவுறுத்தியிருந்ததைக் குழு அவதானித்தது. இது தொடர்பாக மேலும் ஆலோசனை கோரி 2024.12.26 ஆம் திகதியன்று கடிதமொன்று சமர்ப்பிக்கப்பட்டதாகவும், 2025 மே மற்றும் ஆகஸ்ட் மாதங்களில் மீண்டும் நினைவூட்டல்கள் அனுப்பப்பட்டதாகவும் குழுவிற்கு தெரியவந்தது. சுங்கத்

திணைக்களத்தின் காணிப் பிரச்சினை தொடர்பில் கையாளப்பட்ட நடைமுறையைப் பின்பற்றி, சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சின் தலையீட்டின் ஊடாக காணி கையகப்படுத்தும் நடைமுறை மூலம் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு செலுத்த வேண்டிய நட்டஈட்டை செலுத்தி காணியை அரசாங்கத்திற்கு உரிமைமாற்றம் செய்துகொள்வதற்கு முன்மொழியப்பட்டுள்ளதையும், எதிர்காலத்தில் இது தொடர்பாக திறைசேரியுடன் விசேட கலந்துரையாடல் நடத்தப்படவுள்ளதையும் குழு அவதானித்தது.

7. **<u>இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினால் தெற்காசிய நுழைவாயில் முனையங்கள் (South Asia Gateway Terminals-) நிறுவனத்திற்கு 03 பாரந்தூக்கிகள் உரிமைமாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளமை</u>**

விடயப்பரப்பு	விபரம்	
நிதிப்பங்களிப்பு 1999)	SAGT நிறுவனம் ஆரம்பிக்கப்பட்டபோது அதன் 15% பங்குரிமைக்கு ஈடாக, துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான 7.236 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் பெறுமதியான 3 பாரந்துரக்கிகளை பொருளுதவிப் பங்களிப்பாக/ பணமில்லாப் பங்களிப்பாக (In-kind contribution) வழங்குதல்.	
மூலதன திருத்தம்	நிறுவனத்தினால் முன்மொழியப்பட்ட 50% மூலதனக் குறைப்பு காரணமாக, துறைமுக அதிகாரசபையின் பங்களிப்பு பெறுமதியும் 3.6 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.	
கிடைத்த நன்மைகள்	1. பங்குகள்: 3.618 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் பெறுமதியான பங்குகள் விநியோகிக்கப்பட்டுள்ளன.	2. நிதி: பாரந்தூக்கிகளின் சந்தை மதிப்பீட்டிற்கும் ($4.8 மில்லியன்) விநியோகிக்கப்பட்ட பங்குகளுக்கும் இடையிலான வித்தியாசமாகிய 1.193 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் 2012 ஆம் ஆண்டில் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.
நிலுவையில் உள்ள தொகை	ஆரம்ப ஒப்பந்தத்தின் பிரிவு 8F இன் படி, பாரந்தூக்கிகளின் ஆரம்ப பெறுமதியான 7.2 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் உரிமையை அதிகாரசபை கொண்டிருந்தாலும், அது 4.8 மில்லியன் அமெரிக்க டொலரரை மட்டுமே பெற்றுள்ளது. அதன்படி, துறைமுக	

	அதிகாரசபைக்கு 2.424 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் (ரூ. 141.63 மில்லியன்) நிலுவைத் தொகை கிடைக்கவில்லை
SAGT நிறுவனத்தின் நிலைப்பாடு	எதிர்கால மூலதன விநியோகத்தில் இந்த நிலுவையுடன் தொடர்பான பங்குகளை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு வழங்குவதாக நிறுவனம் உறுதியளித்துள்ளது.
கணக்கீட்டுச் சிக்கல்கள்	இந்த நிலுவைத் தொகை ஆரம்பத்தில் இரு தரப்பினரின் கணக்குகளிலும் பிரதிபலித்தது என்றாலும், பின்னர் SAGT நிறுவனம் இந்த பொறுப்பை அதன் கணக்குகளில் இருந்து நீக்கியமை அவதானிக்கப்பட்டது.

இந்த மூன்று பாரந்தூக்கிகளின் மதிப்பிடப்பட்ட பெறுமதி 7.2 மில்லியன் அமெரிக்க டொலரிலிருந்து 4.8 மில்லியன் அமெரிக்க டொலராக குறைக்கப்பட்டமை தொடர்பாக தொழில்நுட்பத் தகவல்கள் பரிசீலிக்கப்பட்டதா என்பது தொடர்பாகவும், இந்த இரண்டு மதிப்பீடுகளுக்கும் இடையிலான கால அளவு தொடர்பாகவும் தகவல்களை பரிசீலிக்க வேண்டும் என கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதி தெரிவித்தார்.

<u>விதப்புரை</u>

I. **இது குறித்த தகவல்களை தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்திற்கு சமர்ப்பித்தல்.**

07. <u>1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் பிரிவு 39 இன் பிரகாரம் செயற்படுதல்.</u>

1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் பிரிவு 39 இன் பிரகாரம், துறைமுக அதிகாரசபையின் இடைக்கால களஞ்சியங்களில் வைக்கப்பட்டுள்ள பொருட்கள், அங்கு வைக்கப்பட்ட நாளிலிருந்து இருபத்தொரு நாட்களுக்குள் அவை அகற்றப்படாத சந்தர்ப்பங்களில் அது வரையும் அக் களஞ்சியங்களில் காணப்படும் அவ்வனைத்து பொருட்களையோ அவற்றின் சிலவற்றையோ அந்த காலக்கெடு முடிவடைந்த பின்னர், பிரிவு 40 இன் விதிகளுக்கு எந்தவித பாரபட்சமும் இல்லாமல், பொது ஏலத்தின் மூலம் அதிகாரசபை விற்கலாம் எனுமோர் காப்புவாசகத்தைமயும் உள்ளடக்கியுள்ளது.

விடயம்	அவதாவனிப்பு	அதிகாரசபையின் விளக்கம்
கொள்கலன் இருப்பு	இரண்டு நாட்களை விஞ்சிய 1,160 கொள்கலன்கள் (2250 TEU) இருப்பது கண்டறியப்பட்டது.	இது ஒரு சாதாரண நிலைமை எனவும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட கொள்கலன்கள் தொடர்பில் வழங்கப்படுகின்ற 3 நாள் இலவச காலப்பகுதிக்குப் பின்னர் அக்கொள்கலன்கள் களஞ்சியப் பகுதிகளில்/ வளாகங்களில் (Yard) வைக்க அனுமதிக்கப்படுகின்றன.
தரவுக் கட்டமைப்பு சிக்கல்கள்	6922 நாட்கள் எனும் அசாதாரண காலம் தரவுக் கட்டமைப்பில் காட்டப்பட்ட ஒரு கொள்கலன் பற்றிய தகவல்.	இது தரவுக் கட்டமைப்புக்கான தேவையின் அடிப்படையில் உருவாக்கப்பட்ட ஒரு 'டம்மி/ போலிக் கொள்கலன்' எனவும், பழைய 'SP' அமைப்பில் ஏற்பட்ட மின் தடை காரணமாக தரவுத்தளத்தில் பிழைகள் ஏற்பட்டதாகவும் கூறப்பட்டது. 'N4' எனப்படும் மேம்பட்ட தரவுக் கட்டமைப்பு இப்போது நிறுவப்பட்டுள்ளதென்பது.
ஏலமிடுதல் தாமதமாகியமை	21 நாட்களுக்குப் பின்னர் கொள்கலன்களை ஏலம் விட சட்டப்பூர்வ ஏற்பாடு இருந்தாலும், அது தாமதமாகியமை.	ஏலத்திற்கு முன்னர் சுங்கம் மற்றும் உணவுக் கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவு போன்ற பல நிறுவனங்களின் அனுமதி மற்றும் ஆய்வுகளின் தேவை மற்றும் இறக்குமதி விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இணங்க வேண்டியதன் காரணமாக இந்த தாமதம் ஏற்படுகின்றதென்பது.

கைவிடப்பட்ட பொருட்கள் **(Abandoned Cargo)**	இறக்குமதியாளர்கள் பொருட்களைக் கைவிடுவதால் கொள்கலன்கள் குவிந்து வருகின்றன.	எட்டு கொள்கலன்கள் தொடர்பாக ஏற்கனவே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதென்பது.
பொதுவானதோர் செயன்முறையின் தேவை	பல நிறுவனங்கள் சம்பந்தப்பட்டிருப்பதால் முடிவெடுப்பதில் தாமதம் ஏற்படுகின்றமை	நிதி அமைச்சு, துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் சுங்கம் ஆகியவை இணைந்து ஒரு பொதுவான செயன்முறையை **(Common Strategy** உருவாக்க வேண்டுமென்பது

<u>விதப்புரை</u>

I. 1979 ஆம் ஆண்டின் 51 ஆம் இலக்க இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் பிரிவு 39 இன் படி செயற்படுத்தப்பட வேண்டிய அனைத்து நடைமுறை சிக்கல்கள் தொடர்பாகவும் நிதி, திட்டமிடல் மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்தி அலுவல்கள் அமைச்சு, இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை, சுங்கத் திணைக்களம் மற்றும் ஏனைய தொடர்புடைய நிறுவனங்கள் சேர்ந்து கலந்துரையாடி விரைவாக பொதுவானதோர் தீர்மானத்தை எடுக்க வேண்டும், மேலும் அதற்கேற்ப செயன்முறையொன்றை தயாரித்து செயற்படுத்த வேண்டும்.

09. <u>2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்கான கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள்.</u>

விடயம்	**அவதானிப்பு**	**அதிகாரசபையின் விளக்கம்**
உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களில் வசிப்பதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட காலப் பகுதி	சுற்றறிக்கையின்படி உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களில் வசிப்பதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட அதிகபட்ச குடியிருப்பு காலம் 5 ஆண்டுகள் என்ற போதிலும், 402 அலுவலர்கள் 5	இந்தக் கொள்கை 25 ஆண்டுகள் வரை வசிப்பதற்கு அனுமதிக்கும் வகையில் திருத்தப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு 5 வருடங்களுக்கு ஒரு முறை வாடகை துரிதமாக அதிகரிக்கும் (ரூ. 3,500 முதல் 40,000 வரை) ஒரு முறைமை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளதென்பது .

	தொடக்கம் 30 ஆண்டுகள் வரை உத்தியோகபூர்வ இல்லங்களில் தொடர்ந்தும் வசிக்கின்றமை	
சுற்றறிக்கை முரண்பாடுகள்	குடியிருப்புக் காலம் 05 ஆண்டுகள் எனவும் வாடகை கணக்கீட்டுக்காலம் 25 ஆண்டுகள் எனவும் சுற்றறிக்கையில் (02/2021) முரண்பாடுகள் காணப்படுகின்றமை	5 ஆண்டுகள் எனும் காலப்பகுதி தற்போது நடைமுறையில் இல்லை. வீட்டுவசதிக்கான தேவையில்லாதவர்களை வெளியேற்றுவதை ஊக்குவிக்க, வாடகையை அதிகரிக்கும் 'படிமுறை அடிப்படையிலான' முறைமை பயன்படுத்தப்படுகின்றதென்பது.
வீட்டுத் தேவை	காத்திருப்புப் பட்டியலில் அலுவலர்கள் இருக்கின்றமை	பதிவியணி எண்ணிக்கை 12,000 இலிருந்து 7,000 வரை குறைக்கப்பட்டிருந்தாலும், 635 வீடுகள் மட்டுமே இருப்பதால் தொழில்பாட்டுத் துறைகளில் பணியாற்றுகின்ற அலுவலர்களுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுகின்றதென்பது..

10. **ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் தொடர்பாக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் சைனா மெர்ச்சன்ட்ஸ் போர்ட் ஹோல்டிங் நிறுவனத்திற்கும் இடையே புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடுதல்**

விடயம்	அவதானிப்பு
ஒப்பந்த நிபந்தனைகள் (2017)	சைனா மெர்ச்சன்ட்ஸ் நிறுவனம் (CMPH) இலங்கை வங்கிக் கணக்கில் 146 மில்லியன் டொலர்களை வைப்பிலிட வேண்டுமென்பதோடு அதனை ஒரு வருடத்திற்குள் ஹம்பாந்தோட்டை பகுதியில் முதலீடு செய்ய வேண்டுமென்பது.

நிறுவனத்தின் கோரிக்கை (2019)	சம்பந்தப்பட்ட தொகையை ஹம்பாந்தோட்டை பகுதியில் முதலீடு செய்ய முடியாது என்பதால், இலங்கையின் வேறொரு பகுதியில் முதலீடு செய்ய அனுமதி கோரப்பட்டதென்பது.
முதலாவது மாற்றுத் திட்டம்	கொழும்பு துறைமுகத்தின் CICT முனையம் (CMPH இன் துணை நிறுவனம்) ஊடாக நிதியை முதலீடு செய்வதற்கான முன்மொழிவை துறைமுக அதிகாரசபையின் குழு நிராகரித்துள்ளதென்பது
இரண்டாவது மாற்று திட்டம்	'South Asian Commercial and Logistic Hub Limited' ஊடாக கொழும்பு துறைமுகத்தில் ஒரு பெறுகை மையத் திட்டத்திற்கான முன்மொழிவையும் துறைமுக அதிகாரசபை நிராகரித்துள்ளது.
துறைமுக அதிகாரசபையின் நிலைப்பாடு	ஹம்பாந்தோட்டைக்கு வெளியே முதலீடுகளைச் செய்வதற்கான கோரிக்கைகள் சலுகை ஒப்பந்தத்தின் விதிமுறைகளுக்கு முரணாக இருந்ததால், அதிகாரசபை அவற்றிற்கு அனுமதி வழங்கவில்லை.
இறுதி விளைவு	குறிப்பிட்ட நிதியை வைத்திருக்கக்கூடிய கால எல்லை காலாவதியானதாலும், முன்மொழிவுகள் நிராகரிக்கப்பட்டதாலும் நிறுவனம் $146 மில்லியன் டொலர் தொகையை மீளக் கொண்டு சென்றுள்ளதென்பது.

10.1 <u>கணக்காய்விற்கு தகவல்களை சமர்ப்பிக்கத் தவறியமை</u>

இந்த திட்டத்திற்காக கொழும்பு துறைமுக வளாகத்திலுள்ள S/MIS/523 ஆம் இலக்க காணித்திட்டப் படத்தில் குறிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ள 12 ஏக்கர் 02 ரூட் 29 பர்ச்சஸ் காணியை குத்தகை அடிப்படையில் வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தாலும், அதற்கான அனுமதி கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை என்பதைக் குழு அவதானித்தது.

அமைச்சரவையால் நியமிக்கப்பட்ட கொள்வனவு மற்றும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுக்களின் விதப்புரைகளின் அடிப்படையில் இந்தத் திட்டத்திற்கான குத்தகை ஒப்பந்தம் மேற்கொள்ளப்பட்டது தெரியவந்தது. இருப்பினும், தொடர்புடைய காணியின் தற்போதைய மதிப்பீட்டு பெறுமதிகள் இரண்டையும் புறக்கணித்து, குத்தகை ஒப்பந்தம் வேறு மதிப்பீட்டு பெறுமதிகள் மீது செய்யப்பட்டமையும் மதிப்பீடு தொடர்பில் ஏற்பட்ட சிக்கல் சூழ்நிலை காரணமாக, இந்த ஒப்பந்தத்தை இரத்து செய்யக்

கோரி, துறைமுக அதிகாரசபையின் ஊழியர் ஒருவர் நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்துள்ளமையும் குவிவினால் அவதானிக்கப்பட்டது. இந்த வழக்கு 2026 ஜனவரி மாதம் விசாரிக்கப்பட உள்ளதென்பதையும், காணியின் பெறுமதியை நிர்ணயிப்பதில் பின்பற்றப்படும் செயன்முறை குறித்து சட்ட சிக்கல்கள் எழுந்துள்ளதையும் குழு அவதானித்தது.

<u>விதப்புரை</u>

I. **இது குறித்த தகவல்களை தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்திற்கு சமர்ப்பித்தல்.**

10.2 <u>அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான காணி தொடர்பில் மதிப்பிடப்பட்ட இரண்டு மதிப்பீட்டுப்பெறுமதிகள் இருக்கும்போது, அந்த இரண்டு மதிப்புகளையும் புறக்கணித்துவிட்டு வேறு மதிப்பீட்டுப்பெறுமதியில் குத்தகை ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்டமை.</u>

இந்தக் காணி தொடர்பான பின்வரும் விடயங்களை குழு அவதானித்தது:

விபரம்	**திகதி**	**மதிப்பீட்டுப்பெறுமதி (ரூ.மில்லியன்)**	**அவதானிப்பு**
ஆரம்ப மதிப்பீடு	2022.07.06	1,460	பிரதான மதிப்பீட்டாளரால் மதிப்பிடப்பட்டது.
குறைக்கப்பட்ட மதிப்பீடு	2022.10.27	1,232	செயலாளரின் வேண்டுகோளின் பேரில் வழங்கப்பட்ட புதிய வருடாந்த மதிப்பீட்டுப் பெறுமதி.

மேலும்,

விபரம்	**ஒப்பந்தத்தின் நிலை**	**அவதானிப்பு**
ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட திகதி	2023.07.06	அதிகாரசபையும் தெற்காசிய வர்த்தக மற்றும் கொள்கலன் முனைய நிறுவனமும் ஒரு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டுள்ளன.
வரி பெறுமதி கணக்கிடப்பட்ட அடிப்படை	தற்போதைய நிகர பெறுமதி	மேலே குறிப்பிடப்பட்ட இரண்டு வருடாந்த மதிப்பீட்டு பெறுமதிகளின் மீது அல்லாத வகையில் பிரிதோர் அடிப்படையில் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டுள்ளதென்பது
குத்தகைக் காலம்	50 ஆண்டுகள்	முதலில் திட்டமிடப்பட்ட 35 ஆண்டுகளுக்கு பதிலாக 50 ஆண்டுகளுக்கு ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடப்பட்டுள்ளதென்பது.

மதிப்பீட்டுத் திணைக்களத்தினால் வழங்கப்பட்ட வருடாந்த மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில், அமைச்சரவையினால் நியமிக்கப்பட்ட பெறுகைக் குழு (Procurement Committee) சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனத்துடன் கலந்துரையாடி, ஒன்பது வருடங்களுக்குரிய குத்தகைத் தொகையை முற்பணமாக பெற்றுக்கொள்ளத் தீர்மானித்துள்ளதாகவும், அதன்படி 'South Asian Commercial and Logistic Hub Limited' நிறுவனத்திடமிருந்து 12 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் தொகை முற்பணமாகப் பெறப்பட்டுள்ள போதிலும், இத்தீர்மானத்திற்கு அடிப்படையான விடயங்கள் தொடர்பான தகவல்கள் அதிகார சபையிடம் இல்லை எனவும், இந்த சர்ச்சைக்குரிய திட்டத்தின் தற்போதைய நிலைமை மற்றும் தீர்மானம் எடுக்கும் செயன்முறை குறித்து துறைமுக அதிகாரசபையினால் தயாரிக்கப்பட்ட விசேட அறிக்கை ஒன்று 2025.10.12 ஆம் திகதியன்று தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்தின் விசேட விசாரணை மற்றும் தடயவியல் கணக்காய்வுப் பிரிவுக்கு (Special Investigation and Forensic Audit Division) அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளதாகவும், அதன் விதப்புரைகளின் பிரகாரம் அடுத்த கட்ட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும் எனவும் குழுவில் தெரியவந்துள்ளது.

10.3. <u>கொழும்பு துறைமுக கருத்திட்டத்திற்கு இலங்கை முதலீட்டு சபையின் அங்கீகாரம் கிடைக்காமை.</u>

கொழும்பு துறைமுகத்தின் விநியோக கேந்திரநிலைய (Logistic Hub) கருத்திட்டத்தின் தற்போதைய நிலைமை குறித்து கருத்துத் தெரிவித்த அதிகார சபையின் பிரதி தலைமை சட்ட அதிகாரி, நிலத்தை தயார்படுத்தும் பணிகள் தவிர வேறு எந்த நிர்மாணப் பணிகளும் இதுவரை ஆரம்பிக்கப்படவில்லை எனத் தெரிவித்தார். மேலும், இந்தத் திட்டத்திற்காக இலங்கை முதலீட்டுச் சபையின் (BOI) அங்கீகாரமும் இதுவரை கிடைக்கவில்லை என்பதை குழு அவதானித்தது.

குறிப்பாக, 2022 ஆம் ஆண்டின் அமைச்சரவைத் தீர்மானங்கள் மற்றும் ஒப்பந்தங்களின் பிரகாரம் இத்திட்டத்திற்கு "செயல்நுணுக்க அபிவிருத்திக் கருத்திட்டங்கள் " (Strategic Development Project - SDP) அந்தஸ்து வழங்கப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், 2013 ஆம் ஆண்டின் 16 ஆம் இலக்க, செயல்நுணுக்க அபிவிருத்திக் கருத்திட்டங்கள் (திருத்தச்) சட்டம் சட்டத்திற்கமைய வெளியிடப்பட வேண்டிய இரண்டாவது வர்த்தமானி அறிவித்தல் இதுவரை வெளியிடப்படவில்லை என்பது கண்டறியப்பட்டது.

இந்த செயல்நுணுக்க அபிவிருத்திக் கருத்திட்ட (SDP) அந்தஸ்து கிடைக்கப்பெறாமை காரணமாக கருத்திட்டத்தைத் தொடர்ந்தும் முன்னெடுத்துச் செல்ல முடியாது என கருத்திட்ட முன்மொழிவாளரான 'South Asian Commercial and Logistic Hub Limited' நிறுவனம் அறிவித்துள்ளது. அதற்கமைய, ஜனாதிபதி செயலகத்தில் நடைபெற்ற கூட்டமொன்றில் தற்போதைய திட்டத்தை இரத்துச்செய்து, அதற்கு மீண்டும் யோசனைகளை (proposals) கோருவதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளதை குழு அவதானித்தது.

11. <u>ஏனைய விடயங்கள் - சீதுவ ரத்தொலுவ விளையாட்டுக் கழகம்</u>

கால எல்லை	**விளையாட்டுக் கழகத்தின் பெயர்**	**இணைந்த நிறுவனம்**	**முக்கிய நிகழ்வுகள்/மாற்றத்திற்கான காரணம்**
1989 முதல் 2011 வரை	சீதுவ ரத்தொலுவ விளையாட்டுக் கழகம்	சுயாதீன கிரிக்கெட் கழகம்	கிரிக்கெட் ஆர்வலர்களால் நிறுவப்பட்ட ஒரு விளையாட்டுக் கழகம், சுமார் 40 ஆண்டுகள் பழமையானது மற்றும் இலங்கை கிரிக்கெட்டில் முதல் தர போட்டிகளில் விளையாடியுள்ளது.
2011 முதல் 2020 வரை	இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை கிரிக்கெட் கழகம் (SLPA Cricket Club)	இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் அனுசரணையின் கீழ்	துறைமுக அதிகாரசபை முகாமைத்துவக் குழுவின் (Management Committee - MC) தீர்மானத்தின் பேரில், துறைமுக அதிகாரசபை இந்த விளையாட்டுக் கழகத்தின் முக்கிய அனுசரணையாளராக மாறியுள்ளது. பெயர் மாற்றமானது, சீதுவ ரத்தொலுவ கிரிக்கெட் விளையாட்டுக் கழகத்தின் பொதுச் சபையின் அங்கீகாரத்துடன் இடம்பெற்றுள்ளது.. கழகத்தின் யாப்பு 2011.10.21

			ஆம் திகதி திருத்தப்பட்டது. இந்தக் காலகட்டத்தில், கிரிக்கெட் விளையாட்டுடன் தொடர்புடைய சுமார் 12 பேர் துறைமுக அதிகாரசபைக்கு ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்டுள்ளனர்.
2020 முதல் இப்போது வரை	கெப்பிடல் விளையாட்டுக் கழகம்	ஆரம்ப உறுப்புரிமையுடன்	விளையாட்டு மேம்பாட்டிற்கான நிதி வசதிகளை வழங்குவதில் உள்ள சிரமங்கள் மற்றும் கொள்ளளவு (capacity) பிரச்சினைகள் குறித்து கலந்துரையாடிய பின்னர், 2020 ஆம் ஆண்டில் துறைமுக அதிகார சபையின் முகாமைத்துவக் குழுவினால் ((MC paper number 19), அனுசரணை ஒப்பந்தத்தை முடிவுக்குக் கொண்டுவரவும், முகாமைத்துவத்தை மீண்டும் நிறைவேற்றுக் குழுவிடம் ஒப்படைக்கவும் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. **தற்பொழுது துறைமுக அதிகார சபையுடன் எவ்வித தொடர்பும் இல்லை.**

சீதுவை ரத்தொலுவ விளையாட்டுக் கழகத்திற்கு துறைமுக அதிகார சபை அனுசரணை வழங்கத் தீர்மானித்தமை, விளையாட்டுக் கழகத்தின் பெயரை 'இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை கிரிக்கெட் விளையாட்டுக் கழகம்' என மாற்றியமை மற்றும் (திட்டத்திலிருந்து) விலகுதல் ஆகிய முழுச் செயன்முறையும் துறைமுக அதிகார சபையின் பணிப்பாளர் சபையின் அங்கீகாரமின்றி, அதிகார சபையின் முகாமைத்துவக் குழுவின் தீர்மானத்தின் அடிப்படையில் மாத்திரம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளமை தொடர்பாகவும், இத்தகைய தீர்மானங்களை எடுப்பதற்கு அந்தக் குழுவுக்கு அதிகாரம் உள்ளதா

என்பது குறித்தும், துறைமுக அதிகார சபை 2020 ஆம் ஆண்டில் விளையாட்டுக் கழகத்தைக் கைவிட்ட போதிலும், ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்ட சுமார் 12 வீரர்கள் தொடர்ந்தும் நிறுவனத்தின் ஊதியம் பெறும் ஊழியர்களாக இருக்கின்றமை தொடர்பாகவும், இத்திட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கம் மற்றும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட இலக்குகள் அடையப்பட்டதா என்பது தொடர்பாகவும் ஆராய வேண்டும் என்றும் குழு வலியுறுத்தியது.

<u>விதப்புரை</u>

I. **இந்த முழுமொத்த செயற்பாடு தொடர்பில் விசாரணை நடத்தி அறிக்கை சமர்ப்பித்தல்.**