



THIRTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY

**COMMITTEE
ON
PUBLIC UNDERTAKINGS
(2011-2014)**

THIRD REPORT

(Presented on 21st June, 2012)

SECRETARIAT OF THE KERALA LEGISLATURE
THIRUVANANTHAPURAM
2012

THIRTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY

**COMMITTEE
ON
PUBLIC UNDERTAKINGS
(2011-2014)**

THIRD REPORT

On

**Kerala State Industrial Enterprises Limited based on the Report
of the Comptroller and Auditor General of India for the
year ended 31st March, 2006 (Commercial)**

CONTENTS

	<i>Page</i>
Composition of the Committee ..	v
Introduction ..	vii
Report ..	1
Appendix I	
Summary of main Conclusions/ Recommendations ..	4
Appendix II	
Notes furnished by Government on the Audit Paragraph ..	5

COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS (2011-2014)

Chairman:

Shri K. N. A. Khader

Members:

Shri Abdurahiman Randathani

„ A. A. Azeez

„ P. K. Gurudasan

DR. N. Jayaraj

Shri Elamaram Kareem

„ T. N. Prathapan

„ Palode Ravi

„ S. Sarma

„ P. Thilothaman

„ P. C. Vishnunadh.

Legislature Secretariat:

Shri P. K. Muraleedharan, Secretary-in-charge

„ R. Radhakrishnan Nair, Joint Secretary

„ K. Priyadarsanan, Deputy Secretary

Smt. Lima Francis, Under Secretary.

INTRODUCTION

I, the Chairman, Committee on Public Undertakings 2011-14 having been authorised by the Committee to present the Report on their behalf, present this Third Report on Kerala State Industrial Enterprises Limited based on the Reports of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2006 (Commercial) relating to the Government of Kerala.

The Reports of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31-3-2006 (Commercial), was laid on the Table of the House on 28-3-2007. The consideration of the audit paragraphs included in this Report and the examination of the departmental witness in connection thereto was made by the Committee on Public Undertakings constituted for the years 2008-11.

This Report was considered and approved by the Committee at the meeting held on 1-2-2012.

The Committee place on record their appreciation of the assistance rendered to them by the Accountant General (Audit), Kerala in the examination of the Audit Paragraphs included in this Report.

The Committee wish to express their thanks to the officials of the Industries Department of the Secretariat and Kerala State Industrial Enterprises Limited for placing before them the materials and information they wanted in connection with the examination of the subject. They also wish to thank in particular the Secretaries to Government, Industries Department and Finance Department and the officials of Kerala State Industrial Enterprises Limited who appeared for evidence and assisted the Committee by placing their considered views before the Committee.

Thiruvananthapuram,
21st June, 2012.

K. N. A. KHADER,
Chairman,
Committee on Public Undertakings.

REPORT

KERALA STATE INDUSTRIAL ENTERPRISES LIMITED

AUDIT PARAGRAPH

Due to a wrong fixation of tariff in respect of a particular category of customers, the Company suffered a loss of ₹ 16.43 lakh.

As a part of its Air Cargo operations the Company has been collecting and warehousing import/export cargo. The tariff applicable for warehousing import cargo (U/B) was being revised from time to time and the latest revision was effective from July 2001. The revised (July 2001) tariff prescribed minimum charge of ₹ 100 per package up to 50 Kg. and ₹ 40 for every additional 50 Kg. or part thereof for the first week (one to seven days). For storage beyond seven days the tariff orders specified levy of warehousing charges from the date of arrival of the cargo, except in the case of customers warehousing cargo for the period from seven to fourteen days, in which case the charges were specified only from the seventh day of arrival of the cargo.

It was noticed in audit that due to the above anomaly in tariff fixation, the company had not been levying the prescribed tariff of 40 paise per Kg. per day for the first seven days in the case of customers who warehoused the cargo for the second week of eight to fourteen days. Due to wrong fixation of tariff by the Company, customers of this particular category were enjoying undue benefit of free storage facility for the first week of storage since the charges were limited to the second week alone. In respect of 7433 invoices raised against the above category of customers during the period from January 2004 to March 2006 the benefit allowed worked out to ₹ 16.43 lakh.

Thus, wrong fixation of tariff by the Company in respect of a particular category of customers resulted in avoidable loss of ₹ 16.43 lakh.

The Government stated (July 2006) that the rates were applicable to U/B which were predominantly personal; in nature and the Company's intention was only to have expeditious clearance and not to make huge profit. The reply is not tenable since the tariff fixed is not equitable and allowed concessional minimum tariff for periods beyond seven days whereby the objective of expeditious clearance of cargo would also not be achieved. The anomaly is a result of defective tariff structuring (Audit Paragraph 4.9 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March 2006).

The notes furnished by Government on the Audit Paragraph is given in Appendix II.

1. At the outset the Committee enquired about the audit objection on giving concession to a specific category in import cargo clearance from 8th day to 14th day of its arrival. The witness replied that for revision of tariff rate in 2009 the company had adopted the same tariff policy which it had been following since import cargo clearance was started by the company in 1985 and added that the same policy is being continued now. There had been only revision in rates thereafter: the witness clarified that about 90% of Cargo received at Thiruvananthapuram Airport are unaccompanied baggage of Gulf Malayalees. Once consignment is sent, notice is served by airline company and consignees can rarely clear their cargo within the first week. Hence the consignees who cleared cargo in the second week were to pay either the minimum charge applicable for first week or storage charge from 8th day whichever was higher. Initially when clearance facility was available only at Thiruvananthapuram, consignees even from Kasargod had to come all the way to clear the cargo. It was to help these Gulf Malayalees that the management and Government together decided to fix the tariff in such a way that people clearing cargo in the second week are not troubled and the same policy had been continued while revising tariff rates in 2001. When the Committee specifically asked if the concessional tariff was decided with the consent of Government, the witness answered that the Board of Directors including Government representatives decided the tariff considering rates applicable in other cargo complexes in India and the overall market trend. The witness further submitted that KSIE holds the credit as the cargo operator providing the best service at the minimum charge.
2. Recently the company had cut down the various tariff rates considering the tariff trend in other airports. On enquiring whether KSIE handles more business compared to other airports, the witness answered that since the cargo complex at Kochi International Airport started functioning there has been a decrease in volume of business. The witness also claimed that due to a better service KSIE provides and the competitive lower rates at which KSIE operates it can very well maintain its customers. When the Committee wanted to get explained by the Principal Secretary about the decision taken by the BOD on tariff rate for those who cleared cargo in the 2nd week, he replied that the matter was examined and requested the Committee to accept the explanation given by the MD. He added that considering the service rendered by KSIE with focus on NRIs, the company should be given the

flexibility for fixing the tariff. Principal Secretary further opined that KSIE should be given freedom to fix tariffs by striking a balance between customer satisfaction, commercial viability as well as competition. He further clarified that though the specific tariff under discussion has brought about loss, in total the Company's far better service has enabled it to make profit.

3. The committee accepted the explanation from the witness.

Conclusions/Recommendations

4. **No Comments.**

Thiruvananthapuram,
21st June, 2012.

K. N. A. KHADER,
Chairman,
Committee on Public Undertakings.

APPENDIX I

SUMMARY OF MAIN CONCLUSIONS/RECOMMENDATIONS

<i>Sl. No.</i>	<i>Report Para No.</i>	<i>Department concerned</i>	<i>Conclusions/Recommendations</i>
1	4	Industries	No Comments

APPENDIX II

NOTES FURNISHED BY GOVERNMENT ON THE AUDIT PARAGRAPH

ക്രമ നമ്പർ	ഖണ്ഡിക നമ്പർ	സ്വീകരിച്ച നടപടി
(1)	(2)	(3)
1	49	<p>തിരുവനന്തപുരം എയർ കാർഗോ ടെർമിനൽ വഴി 1985 മുതൽ ഇറക്കുമതി കാർഗോ ക്ലിയറൻസ് ആരംഭിച്ച നാൾമുതൽ കമ്പനി അനുവർത്തിച്ചുവന്ന താരിഫ് നയം തന്നെയാണ് 10-7-2001 മുതൽ പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ച താരിഫ് നിരക്കുകൾക്കും അനുവർത്തിച്ചതെന്നും അല്ലാതെ ഒരു നിർദ്ദിഷ്ടവിഭാഗം ഉപയോക്താക്കളുടെ കാര്യത്തിൽ താരിഫ് തെറ്റായി നിജപ്പെടുത്തിയതല്ല എന്നും വിശദീകരിച്ച് കമ്പനി നൽകിയ വിശദീകരണങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കാത്തതിനാലാണ് കമ്പനി 16.43 ലക്ഷം രൂപയുടെ നഷ്ടം സഹിച്ചു എന്ന നിഗമനത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നത്. താഴെപ്പറയുന്ന വസ്തുതകളും വിശദീകരണങ്ങളും കണക്കിലെടുത്ത് ഈ ആഡിറ്റ് പരാമർശത്തിന്മേലുള്ള അനന്തര നടപടികൾ അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.</p> <p>Import Cargo കൊണ്ടുവരുന്ന അതാത് വിമാന കമ്പനി കളാണ് Consignee-കൾക്ക് Cargo arrival notice അയയ്ക്കുന്നത്. പ്രസ്തുത നോട്ടീസ് തപാലിൽ കൈപ്പറ്റിയശേഷം ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽത്തന്നെ കസ്റ്റംസ് ക്ലിയറൻസ് കഴിഞ്ഞ് കാർഗോ കൈപ്പറ്റുവാൻ ഏറിയ വിഭാഗം Consignee-കൾക്കും സാധിക്കാറില്ലായിരുന്നു. ഈ വസ്തുതകൂടി കണക്കിലെടുത്താണ് Import Cargo ക്ലിയറൻസ് തുടങ്ങിയ കാലം മുതൽക്കേ രണ്ടാമത്തെ ആഴ്ച കാർഗോ ക്ലിയർ ചെയ്യുന്ന Consignee-കൾക്ക് എട്ടാമത്തെ ദിവസം മുതൽ ബാധകമായിട്ടുള്ള താരിഫ് നിരക്ക് നിലവിൽ വരുത്തിയിരുന്നത്. എന്നാൽ മിനിമം ചാർജ്ജോ രണ്ടാമത്തെ ആഴ്ച നൽകേണ്ട ഡെമറേജോ ഏതാണ് കൂടുതൽ ആയത് നൽകേണ്ടതുമായിരുന്നു. സാധാരണക്കാരായ ഗൾഫ് മലയാളികൾക്ക് ഇത് വളരെ സഹായകരമായിരുന്നു. 1985 മുതൽ അനുവർത്തിച്ചുവന്ന താരിഫ് സമ്പ്രദായം 2001 മുതൽ മാത്രം തെറ്റായ താരിഫ് നിജപ്പെടുത്തൽ എന്ന് കണക്കാക്കിയത് ഇക്കാര്യത്തിൽ കമ്പനി അനുവർത്തിച്ചുവന്ന നയപരമായ സമീപനമനുസരിച്ച് ശരിയായ വ്യാഖ്യാനമാണെന്നു പറയുക സാധ്യമല്ല.</p>

(1)	(2)	(3)
-----	-----	-----

എയർ കാർഗോ ബിസിനസ്സ് ഇന്ന് വളരെയധികം മൽസര സ്വഭാവമുള്ള ഒന്നായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ഈ കാഴ്ചപ്പാടിലൂടെ നോക്കിയാൽ എന്തുകൊണ്ട് കമ്പനി എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി, കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് എന്നിവയുടെ കീഴിലുള്ള കാർഗോ കോംപ്ലക്സുകളിൽ ഈടാക്കുന്ന നിരക്കുകൾ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തിയില്ല എന്ന ചോദ്യം ഉയരും. അങ്ങനെ നോക്കിയാൽ കമ്പനിക്ക് വളരെയധികം നഷ്ടം വരുത്തി വെച്ചു നിലവിലുണ്ടാകും. പക്ഷെ കമ്പനിക്ക് ആവശ്യത്തിന് ബിസിനസ്സ് ലഭിക്കുകയില്ല. എല്ലാ Importers-ഉം അവർക്ക് ലാഭകരമായും എളുപ്പത്തിലും കാർഗോ ക്ലിയർ ചെയ്യുവാൻ സാധിക്കുന്ന കാർഗോ കോംപ്ലക്സ് തെരഞ്ഞെടുക്കുവാനാണ് താൽപ്പര്യപ്പെടുന്നത്. കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ മെച്ചപ്പെട്ട സേവനം നൽകുകവഴി കമ്പനിക്ക് ആദ്യമായി ഐ.എസ്.ഒ. അംഗീകാരം നേടിയെടുക്കുവാനും കഴിഞ്ഞു. സ്ഥലപരിമിതിമൂലം ബുദ്ധിമുട്ടുന്ന ഈ കാർഗോ കോംപ്ലക്സിൽ വളരെയധികം ക്ലേശങ്ങൾ സഹിച്ചാണ് കമ്പനി ഈ നിലവാരം നേടിയതും പരിഹരിച്ചു പോകുന്നതും. ഈ വസ്തുതകൾ ഇവിടെ പരിഗണിക്കപ്പെടണമെന്നും കമ്പനിയുടെ ഉദ്യമങ്ങളെ ശരിയായ വികസനകോണിൽ വിലയിരുത്തണമെന്നും അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ എക്സ്പോർട്ട് കാർഗോയുടെ സ്ക്രീനിംഗ് ചാർജ്ജ് കിലോക്ക് 1 രൂപ 50 പൈസയിൽ നിന്നും 1 രൂപയായി കുറയ്ക്കേണ്ടിവന്നു. കൂടാതെ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് കാർഗോയുടെ ഹാന്റിലിംഗ് ചാർജ്ജ് കുറയ്ക്കണമെന്ന് എയർലൈൻ കമ്പനികൾ നിരന്തരം ആവശ്യപ്പെടുന്നു. ഇതെല്ലാം കമ്പനിയുടെ വരവിനെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നതാണ്.

ഇറക്കുമതി കാർഗോയുടെ പ്രത്യേകിച്ച് അൺ അക്കമ്പനീഡ് ബാഗേജിന്റെ കാര്യത്തിൽ, സമൂലമായ മാറ്റങ്ങൾ വന്നുകഴിഞ്ഞു. മുൻകാലങ്ങളിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന വ്യക്തിഗത Consignee-കളുടെ സ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ ക്ലിയറിംഗ് ഏജൻസികൾ മുഖേനയുള്ള ഡോർ ടു ഡോർ ഡെലിവറി സമ്പ്രദായം വന്നുകഴിഞ്ഞു. ക്ലിയറിംഗ് ഏജൻസികൾ മുഖേന കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന കാർഗോ ത്വരിതഗതിയിൽ ക്ലിയറൻസ് നടത്തിപ്പോകുന്നതിനാൽ രണ്ടാമത്തെ ആഴ്ചയിലെ താരിഫ് നിരക്കിന് നേരത്തെ അനുവദിച്ചിരുന്ന ആശ്വാസത്തിന് Unaccompanied Baggage-നെ

(1)	(2)	(3)
		<p>സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾ ഏറെക്കുറെ പ്രസക്തിയില്ലാതായി. ആയതിനാൽ 1-4-2007 മുതൽ പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ച താരിഫ് നിരക്കിൽ രണ്ടാമത്തെ ആഴ്ചയിലെ ക്ലിയറൻസ് നേരത്തെ അനുവദിച്ചിരുന്ന ആശ്വാസം എടുത്തു കളഞ്ഞു. നിരന്തര ശ്രമഫലമായാണ് വളരെയധികം എതിർപ്പുകളെ അതിജീവിച്ച് കമ്പനി പുതുക്കിയ താരിഫ് നിലവിൽ വരുത്തിയത്. 1-4-2007 മുതലുള്ള താരിഫ് വർദ്ധനവിനുശേഷം Unaccompanied baggage-ന്റെ ഇറക്കുമതിയിൽ കാര്യമായ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. എന്നാൽ ശരാശരി പ്രതിമാസം 45 ടണ്ണോളം കമ്പനി കാർഗോ വന്നിരുന്ന TACT-ൽ മേയ് മാസത്തിൽ 30 ടൺ കമ്പനി കാർഗോയേ വന്നിട്ടുള്ളു. കമ്പനി കാർഗോ ആദ്യത്തെ ആഴ്ചയിൽ തന്നെ ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നത് വളരെ പരിമിതമാണ്. താരിഫ് റിവിഷന്റെ ഫലമായിട്ടാണോ ഈ കുറവ് വന്നിട്ടുള്ളത് എന്ന് ഇപ്പോൾ കണക്കാക്കാൻ വിഷമമുണ്ട്. എന്തെന്നാൽ പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ച നിരക്കുകൾ എയർപോർട്ട്സ് അതോറിറ്റി CIAL എന്നിവയുടെ നിരക്കുകളേക്കാൾ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ നിർത്തുവാൻ കമ്പനി ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p> <p>ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിന്മേൽ ആവശ്യമായ നടപടികൾ എടുത്തു കഴിഞ്ഞതായി അറിയിക്കുന്നു. അതേസമയം തെറ്റായ താരിഫ് നിർണ്ണയം കാരണം കമ്പനിക്ക് 16.43 ലക്ഷം രൂപയുടെ നഷ്ടം വന്നു എന്ന പരാമർശം മേൽപ്പറഞ്ഞ വിശദീകരണങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒഴിവാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.</p>