தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (தேபோஆ)

முகவரி

241, பூங்கா வீதி,
கொழும்பு 05

இணையத்தளம்

www.ntc.gov.lk

மின் அஞ்சல்

info@ntc.gov.lk

துரித அழைப்பு

1955

Annual Report 2014/PL 2015.12.14

கௌரவ போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர்,

போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு,

டீ.ஆர். விஜேவர்தன மாவத்தை,

கொழும்பு 10.

ஆண்டறிக்கை – 2014

1971இன் 38ஆம் இலக்க நிதிச்சட்டத்தின் 14 (2) பிரிவின் நியதிகளின் படியும் அரசாங்கத் தொழில் முயற்சிகளின் நல்லாட்சிக்கான வழிகாட்டல்களின் அத்தியாயங்கள் 05 மற்றும் 06 இன் படியும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதி முடிவுற்ற ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கை செயலாற்றுகை அறிக்கை, வருடாந்த கணக்குகள் அறிக்கை மற்றும் கணக்காய்வாளர் அதிபதியின் அறிக்கை ஆகியவற்றை மிகவும் மகிழ்ச்சியுடன் சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

பொறியியலாளர் எம்.ஏ.பி. ஹேமச்சந்திர,

தலைவர்,

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

உள்ளடக்கம் | பக்கம்

ஆணைக்குழுவின் அங்கத்தவர் குழு	01
தலைவரின் செய்தி	02
மொத்தப் பகுப்பாய்வு	04
செயலாற்றுகை	06
வருடாந்த கணக்குகள்	29
கணக்காயவாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை	43

ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபை அங்கத்தவர்கள்

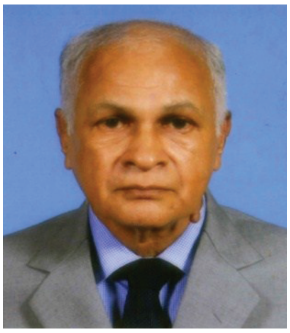
2014 ஜனவரி தொடக்கம் 2014 ஏப்பிரல் வரை

1.	திரு றொஷான் குணவர்தன	-தலைவர்
2.	திரு. கே. புத்ததாச	-உறுப்பினர்
3.	திரு. டப்ளியூ.டப்ளியூ. ஹரிசன் (தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சு)	- உறுப்பினர் பதவிவழி
4.	திருமதி டீ.சீ.டப்ளியூ. ஹப்புகொட (நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு)	-உறுப்பினர் பதவிவழி
5.	திரு. டப்ளியு.டீ.ஆர். கிரிஷாந்த (நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு)	- உறுப்பினர் பதவிவழி
6.	திரு. டீ.எம்.டீ. திசானாயக்கா	-உறுப்பினர்
7.	திரு. சுமித் விஜேசிங்க	-உறுப்பினர்
8.	ஆர்.எம்.எஸ்.பி.கே. ரத்னாக்கா	-உறுப்பினர்

2014 ஏப்பிரல் முதல் 2014 திசெம்பர் வரை

1.	திரு ரேணுக்க துஷ்யந்த பெரேரா	-தலைவர்
2.	திரு. கே. புத்ததாச	-உறுப்பினர்
3.	திருமதி டீ.சீ.டப்ளியூ. ஹப்புகொட	-உறுப்பினர்
4.	திரு. டப்ளியு.டீ.ஆர். கிரிஷாந்த	- உறுப்பினர்
5.	திரு. டப்ளியூ.டப்ளியூ. ஹரிசன்	- உறுப்பினர்
6.	திரு. சுமித் விஜேசிங்க	-உறுப்பினர்
7.	திரு. டீ.எம்.டீ. திசானாயக்க	- உறுப்பினர்
8.	திரு. ஆர்.எம்.எஸ்.பி.கே. ரத்னாயக்க	உறுப்பினர்

தலைவரின் செய்தி



தற்கால பொருளாதாரப் பின்னணியில் நாடொன்றின் அபிவிருத்தியை நோக்கங்களை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு போக்குவரத்து மிக முக்கியமான வகிபங்கினைக் கொண்டுள்ளது. எந்நாட்டிலேயும் போக்குவரத்து வலையமைப்பின் அபிவிருத்தி, பொருளாதார அபிவிருத்தி மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி ஆகியவற்றிற்கு இடையில் சக்தி வாய்ந்த ஒரு பிணைப்பு காணப்படுகின்றது. விசேடமாக பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைத் தொகுதிக்கு தேவையான நியதிச்சட்ட முறையான பணிகளை வழங்கி நாட்டின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை முறைப்படுத்துவதற்கு அவசியமான நடவடிக்கைகளைத் திட்டமிடுதல் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பொறுப்பாகும்.

தற்காலத்தில் பொதுப் போக்குவரத்தினைப் பயன்படுத்தும் பயணிகள் நாளுக்கு நாள் பொதுப் போக்குவரத்திலிருந்து விலகிச் செல்வதை அவதானிக்கலாம். விசேடமாக பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையில் போதியளவு முன்னேற்றம் காணப்படினும், குறிப்பிடத்தக்க அளவில் தரத்தில் முன்னேற்றம் காணப்படுவதாக இல்லை. இலங்கை மக்கள் சமூகத்தில் போக்குவரத்துத் தேவைகளை விருத்தி செய்யும் நோக்கில் கடந்த காலப்பகுதியினுள் பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளின் வசதிக்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு பல்வேறு செயற்றிட்டங்கள் பலவற்றைச் செயற்படுத்தியது. விசேடமாக சமூக தேவைகளை நிறைவேற்றும் நோக்காகக் கொண்டு செயற்படுத்தப்பட்ட வேலைத்திட்டங்கள் அனேகமானவை. அவற்றின் கீழ் பாடசாலை மாணவர்கள் உள மற்றும் உடல் ரீதியான கஷ்டங்களின்றி நேரகாலத்துடன் பாடசாலைக்கு செல்லும் மற்றும் பாதுகாப்பாக வீடு திரும்பும் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் நோக்குடன் சிசு செரிய பேருந்துச சேவையினைத் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளுதல், போக்குவரத்து வசதிகளற்ற பிரதேசங்களில் உள்ள மக்களுக்கு தமது நாளாந்த தேவைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு சிக்கனமான நம்பிக்கைமிகு போக்குவரத்து வசதியினை வழங்கும் நோக்கில் கெமி செரிய வேலைத்திட்டத்தினை செயற்படுத்துதல், இரவு வேளைகளில் மற்றும் அதிகாலையில் பேருந்துச் சேவைகளில் காணப்பட்ட பற்றக்குறை காரணமாக பயணிகள் முகங்கொடுக்கும் இடர்களை இல்லாதொழிக்க நிசி செரிய செயற்றிட்டத்தினை செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்து சிரமங்கள் கொண்ட பிரதேசங்களில் உள்ள பாடசாலைச் சிறார்களுக்காக மிதிவண்டிகளை வழங்கும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை செயற்படுத்துதல் என்பன முக்கிய இடத்தினை வகிக்கின்றன.

இதற்கு மேலதிகமாக, பயணிக்கும் மக்களுக்கு நம்பகமான, பாதுகாப்புமிகு, வசதிமிக்க பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை வழங்குவதன் மூலம் பொதுப் பேருந்து பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்துதல் மற்றும் எல்லா பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பத்தினை வழங்கும் விதத்தில் விஞ்ஞான ரீதியான சுழல்முறை நேர அட்டவணையைத் தயாரிக்கும் வேலைத்திட்டமும் செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

2014 ஆண்டினுள் வீதி விபத்துக்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு வீதிப் பாதுகாப்பு செயற்றிட்டத்தின் கீழ் பேருந்து உரிமையாளர்கள், ஓட்டுனர்கள், பணிகள் மற்றும் பாடசாலை மாணவர்கள் ஆகியோரை அறிவுறுத்தும் விழிப்பூட்டல் நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் பல நடாத்தப்பட்டன. மேலும், பொதுப் போக்குவரத்திற்கான பூகோள ரீதியாக (GPS) வாகனங்களைப் பரிசீலிக்கும் முறை மூலம் உடனடியாகப்

பேருந்துகளை முறைப்படுத்தவும் பயணிகளின் முறைபாடுகளை விசாரைணை செய்தல் மற்றும் தகவல்களை வழங்குதல் போன்றவையும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

அவ்வாறே, போக்குவரத்து தொடர்பில் திட்டங்களைத் தயாரிக்கும் போது வேறு எத்துறையையும் விட தரவுகள் மீது சார்த்திருப்பது அவசியமாகும். இதனால் எல்லா தரவுகளையும் ஒன்று சேர்த்த அறிக்கையாக போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கை முக்கியமானதாகும். தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய நிறுவனங்களிலிருந்து புள்ளிவிபரங்களைச் சேகரித்து பரந்த விடய பரப்பினை உள்ளடக்கும் விதத்தில் தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கை வெளியீடு வருடாந்தம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

இவ்வெல்லா செயற்றிட்டங்களின் மூலம் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் தரத்தினை மேம்படுத்துதல், பாதுகாப்பு மற்றும் வினைத்திறன் மிக்க போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்குதல் என்பன நோக்காகக் கொள்ளப்படுகின்றது. கொழும்புக்கு வெளிப்பறத்திலும் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை நோக்காகக் கொண்டு வவுனியாவிலும் தலவாக்கலையிலும் பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதிகளை நிர்மாணிக்கும் நடவடிக்கைகள் ஏற்கனவே இறுதிக் கட்டத்தில் காணப்படுகின்றன.

நிறுவனத்தின் உத்தியோகத்தர்கள் அவர்கள் பணிபுரியும் துறைகளில் கோட்பாட்டு ரீதியிலும் செயன்முறை ரீதியிலும் அறிவினை வளர்த்துக் கொள்ளும் நோக்கில் உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களில் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்ட துறைகளினூடாக இலங்கை பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்தப் பேருந்துச் சேவையினை உயர் தரமிக்க, பாதுகாப்புமிகு மற்றும் வசதிமிக்க சேவையாகப் பேணுவதற்கு எடுக்கும் முயற்சியில் அதற்காக துணை புரியும் அனைத்து வெளிவாரி தரப்பினர்களுக்கும் மற்றும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஒட்டு மொத்த பணிக்குழாத்தினருக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றிகளைத் தெரிவிக்கின்றேன்.

பொறியியலாளர் எம்.ஏ.பி. ஹேமச்சந்திர

தலைவர்,

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

மொத்தப் பகுப்பாய்வு

நோக்கு

நாட்டினுள் சமூக-பொருளாதார அபிவிருத்தியினை ஏற்படுத்துவதற்காக தரமிக்க, ஆகுசெலவு விளைபயன்மிக்க மற்றும் பாதுகாப்புமிக்க ஒன்றிணைக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கட்டமைப்பு மற்றும் சேவை ஆகியவற்றின் மூலம் இலங்கையின் எல்லா குடிமக்களினதும் பல்வேறுபட்ட போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்தலை உறுதிப்படுத்துதல்.

பணி

பயணிகள் போக்குவரத்து தொடர்பான தேசிய கொள்கைக் குறித்து இலங்கை அரசிற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவேற்றும் திறன்மிகு பஸ் போக்குவரத்து முறைமையை உறுதிப்படுத்துவதற்கு தேவையான ஒழுங்குபடுத்தற் சட்டகத்தை உருவாக்குதல்

<u>எமது இலக்குகளும் /குறிக்கோள்களும்</u>

- பேருந்துச் சேவையின் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை தரம் மிக்கதாகவும் போதிய அளவானதாகவும் உயர் மட்டத்தில் தொடர்ந்தும் பேணுதல்.
- வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்து முறைமை ஒன்றினை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பொதுமக்கள் தங்களுக்கு மிகவும் பொருத்தமான பேருந்துச் சேவையைத் தெரிவு செய்வதற்கு உதவும் விதத்தில் போக்குவரத்து முறைமை ஒன்றை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள செயற்பாட்டாளர்களின் உறுதிப்பாடு மற்றும் நிலைப்பாட்டினை உறுதி செய்தல்
- குறைந்த வருமானம் ஈட்டும் ஆனால் சமூக ரீதியில் பேருந்துச் சேவை அவசியமான கிராமப்புற மற்றும் அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் பிரதேசங்களுக்கான பேருந்துச் சேவைகளுக்கு நிதி உதவி அளித்தல்
- பயணிகள் போக்குவரத்துப் பேருந்துச் சேவைகள் மூலம் ஏற்படும் சுற்றாடல் பாதிப்பைத் தடுப்பதற்கான ஒரு வழிமுறையினைத் திட்டமிட்டு அதனை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பேருந்து இயங்கும் நேரத்தை ஒழுங்கமைப்பதன் மூலம் பேருந்துகளின் விளைபயனை அதிகரித்தல்
- பேருந்துகளை இயக்கும் வேளையில் பாதுகாப்பையும் ஒழுங்கையும் உறுதி செய்தல்
- மாகாணங்களுக்கிடையில் மற்றும் மாகாணச் சேவையில் ஈடுபடும் பேருந்து சேவைகளின் இயக்கமுறைமைகளை ஒருங்கிணைத்தல்
- நாட்டின் மொத்த உழைப்புத் திறனை மேம்படுத்துதல்

ஆணைக்குழுவின் அமைவு

ஆணைக்குழு மூன்று பதவிவழி அங்கத்தவர்களையும் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்துடன் போக்குவரத்து அமைச்சரினால் நியமிக்கப்பட்ட மேலும் ஐந்து அங்கத்தவர்களையும் கொண்டுள்ளது. ஆணைக்குழு ஒழுங்குசார் கட்டமைப்பு தலைவர், பணிப்பாளர் நாயகம் மற்றும் திட்டமிடல், இயக்கம் மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்பு, தர உறுதிப்பாடு, வெளியார் தொடர்பு, நிதி மற்றும் கொள்வனவு ஆகிய 4 திணைக்களங்களுக்குப் பொறுப்பாகச் செயற்படும் பணிப்பாளர்கள் நால்வரையும் கொண்டது.

2014ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஆணைக்குழுவின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஊழியர் எண்ணிக்கை 198 ஆக இருந்ததுடன், சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள நிரந்தரப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 163 ஆகும்.

2014.12.31 ஆந் திகதியன்று இருந்தவாறான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஊழியர் எண்ணிக்கை

பணியாளர் தொகுதி	அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியணி	சேவையில் ஈடுபட்டிருந்த பதவியணியினர்
PL - 1	14	12
PL - 3	13	17
MA- 1.1	90	77
MA- 2.1	03	-
MA- 4	52	40
MA- 5.3	-	-
JM - 1.1	04	10
MM - 1.1	17	04
HM - 1.1	04	02
HM- 2.1	01	01
மொத்தம்	198	163

மூலம்- நிர்வாகத் திணைக்களம் -தேபோஆ

2014 ஆம் அண்டிற்கான செயலாற்றுகை

1. சமூகத் தேவைகளை முதன்மைப் படுத்திய பேருந்துச் சேவைகளுக்கான பங்களிப்பு

மக்களின் சமூக மற்றும் பொருளாதார தேவைகளை நிறைவேற்றும் நோக்குடன், வினைத்திறன்மிக்க பொதுப் பேருந்துச் சேவையொன்றை வழங்கும் நோக்கில், பாடசாலை பிள்ளைகளுக்காக சிசு செரிய பாடசாலைப் பேருந்துச் சேவை, கிராமீய பேருந்தச் சேவையினை நிலைநிறுத்துவதற்காக கெமி செரிய பேருந்துச் சேவை மற்றும் நிசி செரிய இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவையை முறையாகப் பேணுவதற்கு நிசி செரிய இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவை என செயற்றிட்டங்கள் இனங்காணப்பட்டு செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இச்சேவைகள் மூன்றும் பேருந்துச் செயற்பாட்டாளர்களுக்கு நிதியுதவி பெற்றுக் கொடுக்கும்அநோக்கில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள செயற்றிட்டங்களாகும். இதற்காக அரச மற்றும் தனியார் ஆகிய பிரிவுகளில் பேருந்து ஓட்டுனர்களின் பங்களிப்பு பெற்றுக் கொள்ளப்படுகிறது.

1.1 பாடசாலைப் பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டம் ''சிசு செரிய''

தூரப் பிரதேசங்களில் இருந்து நகர்ப்புற பிரபல்யமிகு பாடசாலைகளை நோக்கி வரும் மாணவர் தொகை படிப்படியாக அதிகரிக்கும் பொக்கு தற்காலத்தில் காணப்படுகின்றது. அவ்வாறு அதிகரிக்கும் மாணவர்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் பெரும்பாலும் உயர்ந்த செலவினை மேற்கொண்டேனும் பிள்ளைகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் வசதிக்காகதனியார் வாகனங்களை ஈடுபடுத்தும் நிலைக்கு பெரும்பாலான பெற்றோர்கள் நிர்ப்பந்திக்கப்பட்டுள்ளனர். இவ்வாறான பின்னணியில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் எடுக்கப்பட்ட முக்கியமான நடவடிக்கையாக பாடசாலை மாணவர்களுக்காகவே ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துச் சேவையான ''சிசு செரிய'' பாடசாலைப் பேருந்துச் செயற்றிட்ட ஆரம்பித்தலைக் குறிப்பிடலாம்.

2014.12.31ஆந் திகதியாகையில் செயற்படுத்தப்படும் சிசு செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

மாகாணம்	சிசு செரிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
மேல்	298
தென்	111
வடமேல்	237
வடமத்திய	131
சப்பிரகமுவா	122
ஊவா	67
கிழக்கு	101
மத்திய	35
வட	23
மாகாணங்களுக்கு இடையில்	10
மொத்தம்	**1135**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

முறையான பாடசாலைப் போக்குவரத்துச் சேவையொன்று செயற்படுத்தப்படாமையால், கொழும்பு நகரத்தினுள் எல்லா பாடசாலை நாட்களிலும் தனியார் வாகனங்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் பயணிப்பதால் காலை வேளையிலும் பகல வேளையிலும் கொழும்புப் பாதைகளில் கடும் வாகன நெருக்கடி ஏற்படுவதைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத நிலையில் காணப்பட்டது. மேலும், நாட்டின் ஏனைய நகர்ப்புறப் பிரதேசங்களிலும் இது பெரும் சிக்கலை ஏற்படுத்தியிருந்ததுடன், அவ்வாகனங்களை நிறுத்திவைப்பதற்கு தரிப்பிட வசதிகள் முறையான வழிமுறைகள் இல்லாமையால், பாடசாலைகளுக்கு அருகில் வாகன நெருக்கடி உருவாகுதல் பெரும் சிக்கலை ஏற்படுத்தியிருந்தது.

''சிசு செரிய'' செயற்றிட்டத்தின் கீழ் குறைந்த பட்சம் 42 ஆசனங்களைக் கொண்ட பேருந்துகளை ஈடுபடுத்துவது காட்டாயமாவதுடன், அதன் மூலம் நகர்ப்புறப் பிரதேசங்களில் காலை வேளையிலும் மாலை வேளைகளிலும் காணப்படும் வாகன நெருக்கடியினைக் குறைப்பதற்கு வழியேற்பட்டுள்ளது. அதன் மூலம் சிறிய தனியார் வாகனங்கள் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் பாடசாலைக்கான பயணிக்கும் தடவைகளைக் குறைப்பதும் எரிபொருள் பாவனையைக் குறைப்பதும் வாகனங்களில் இருந்து வெளியேறும் புகையினால் ஏற்படும் சூழல் மாசுறலைக் குறைப்பதும் செயற்படுத்தப்படுகின்றன.

இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ், பள்ளிக்கூட பிள்ளைகள் நேரத்துக்கு பாடசாலைக்கு சென்று உள ரீதியாக எவ்வித இடைஞ்சலுமின்றி கல்வி நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு, பாதுகாப்பாக வீடு திரும்பக்கூடிய வசதியினை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய நோக்காகும். மேலும், சலுகைக் கட்டண முறை நடைமுறைப்படுத்தப்படுவதால், பெற்றோர்களின் பொருளாதார இடரைத் தணித்தல், பாதுகாப்பு மற்றும் முறையான தன்மை மூலம் சிறுவர் துஷபிரயோகத்தினைக் குறைத்துக் கொள்ளல் இச்செயற்றிட்டத்தின் ஏனைய நோக்கங்களாகும். இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தனியார் பேருந்துகள் மூலம் இச்செயற்றிட்டத்திற்கு சேவைகள் பெற்றுக் கொள்ளப்படும். இச்சேவைகளின் போது பாடசாலை மாணவர்களிடமிருந்து சாதாரண கட்டணத்தின் 50% வீதம் சலுகைக் கட்டணமாக அறவிடப்பட்டு அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியினை அளிப்பதனால், வருமானத்தில் ஏற்படும் இழப்பினைக் குறைக்கும் நோக்கில் கொடுப்பனவை சோக்காகக் கொண்டு ஏற்கனவெ இணங்கப்பட்ட கட்டண அளவின் படி இச்சேவை செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

2014ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் சிசு செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை 1135 வரை வளர்ச்சி அடைந்துள்ளதுடன், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தனியார் துறையின் பங்களிப்பு மூலம் இப்பேருந்துச் சேவைகளை வெற்றிகரமாகச் செயற்படுத்துவதற்கு முடிந்துள்ளது. இச்செயற்றிட்டம் பாடசாலை அதிகாரிகளினதும், பாடசாலைச் சிறார்களினதும், பெற்றோர்களினதும் பெரும் பாராட்டுதல்களுக்கு பாத்தரமாகியுள்ள சிறந்த சமூக சேவையாக மாறியுள்ளது.

2014ஆம் அண்டினுள் இதன் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட தொகை 504.95 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

1.2 கிராமப்புற மற்றும் இலாபகரமற்ற பாதைகளுக்கான பேருந்துச் சேவைச் செயற்றிட்டம் - ‘கெமி செரிய’

‘‘போக்குவரத்து’’, நவீன உலகின் மனிதனுக்கு அத்தியாவசியமான சேவைகளுள் முதலிடத்தை வகிக்கும் சேவையாக மாறியுள்ளமை அநேகமானோர் தத்தமது பாரம்பரிய செழிப்பான விசாலமான நிலங்களை விட்டு விட்டு நகர்ப்புறத்தில் மிகவும் சிறிய இடங்களில் வதிவதற்கு ஆர்வங்காட்டுவதன் மூலம் தெளிவாகப் புலனாகின்றது.

எனினும், அப்போக்கு எதிர்கால பிரச்சினைகள் பலவற்றிற்கு அடிகோலாக அமைவதனால் நகரத்திலிருந்து தூரத்தில் அமைந்துள்ள பிரதேசங்கள் வெறிச்சோடுவதைத் தடுப்பதற்கு ‘‘கெமி செரிய’’ செயற்றிட்டம், கிராமத்திலிருந்து நகரத்திற்கும் நகரத்திலிருந்து கிராமத்திற்கும் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்குவதுடன், கிராமங்களையும் நகரங்களையும் தொடர்புபடுத்தும் ஊடகமாக செயற்படுகின்றது. கிராமிய மக்களின் அன்றாட தேவைகளுக்காக நகரத்திற்கு வருகைத் தர நம்பிக்கையானதும் பொருளாதார ரீதியாக இலாபகரமானதுமான போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குவதே ‘‘கெமி செரிய’’ கிராமியப் பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டத்தின் நோக்கமாகும்.

2015.12.31 ஆகையில் செயற்படுத்தப்படும் கெமி செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை பின்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

மாகாணம்	சேவைகளின் எண்ணிக்கை
கிழக்கு	8
வடமேல்	4
தென்	5
வடமத்திய	3
மேல்	1
மொத்தம்	**21**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

உறுதியான வழிமுறையின் மூலம் உண்மையான பொருளாதார இலாபமற்ற பாதைகள் இனங்காணப்பட்டுள்ளதுடன், அப்பாதைகளுக்கான சேவையினை வழங்கும் ஓட்டுனர்களுக்கு பொருளாதார இலாபமற்ற நேரத்தில் தமது பேருந்துகளைச் செயற்படுத்தவதனால் ஏற்படும் இழப்பினைக் கவனத்திற் கொண்டு ஏற்பாடுகளைப் பெற்றுக் கொடுத்தல் இச்செயற்றிட்டத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. இப்புதிய சேவைகள் இலாபகரமான நிலையான மட்டத்தினை அடையும் வரை மூன்று வருடகால அளவில் இவ்வாறு ஏற்பாடுகள் பெற்றுக் கொடுக்கப்படும்.

‘‘கெமி செரிய’’ செயற்றிட்டம் கிராமிய மக்களின் வசதி கருத்திற் கொண்டு ஆரம்பிக்கப்படினும் அதனை செயற்படுத்தும் போது சேவை வழங்குனர்கள் கடும் கஷ்டங்களுக்கு முகங் கொடுக்க வேண்டியுள்ளது. அதாவது, அப்பிரதேசங்களில் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மிகவும் கீழ் நிலையில் காணப்படுகிக்னறமையால் பேருந்துகள் அடிக்கடி அனர்த்தங்களுக்கு உள்ளாகுவதால் பராமரிக்க வேண்டியுள்ளதுடன், சேவையினைத் தொடர்ச்சியாக வழங்குவதில் இடையூறு ஏற்படும் சந்தர்ப்பங்கள் உள்ளன. இவ்வாறான காரணங்களால் அனுசரணைக் காலம் முடிவடைவதுடன் செயலிழக்கும் சேவைகளும் உண்டு.

கிராமிய பாதைகளை அபிவிருத்தி செய்வதன் மூலம் இச்செயற்றிட்டத்தினை மிக உயர்ந்த மட்டத்திற்கு கொண்டு வர உறுதியாகவே முடியும் என்பது இதன் மூலம் தெளிவாகின்றதுடன் நகர்ப்புறங்களில் துரித வேகத்தில் ஏற்படும் சனத்தொகைப் பெருக்கத்தினைக் கட்டுப்படுத்தவும் இயலும்.

2014ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 8.74 மி. ரூபாவாகும்.

1.3 இரவு நேர பேருந்து சேவை செயற்றிட்டம் - ‘‘நிசி செரிய’’

இலங்கையின் பொருளாதார அபிவிருத்திக்காக துணைபுரியும் பிரஜைகளில் அநேகமானோர் தூரப்பிரதேசங்களிலிருந்து தினமும நகரை நோக்கிச் சென்று தமது உடல் உழைப்பினைப் பெற்றுக் கொடுப்பதைக் காணலாம். அதனால் அநேகமானோர் அதிகாலையில் வீட்டிலிருந்து புறப்பட்டு இரவு வேளையில் விடு திரும்புவர். எனினும் அவர்களது அடிப்படைத் தேவையாக மாறியுள்ள போக்குவரத்துச் சேவை உரிய நேரத்தில் கடைகாகமை அவர்கள் தைரியம் இழப்பதற்கு ஏதுவாக அமையலாம்.

பிரதான பாதைகள் தவிர்ந்த நாட்டின் பல உட்பாதைகளில் இரவு வேளையில் பொதுப் பேருந்துச் சேவைகளை வழங்குகை மிகவும் கீழ் மட்டத்தில் காணப்படுகின்றது. அதனால் அப்பயணிக்கும் மக்கள் முகங்கொடுக்க வேண்டிய கடும் இடைஞ்சலைக் கவனத்திற் கொண்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் 'நிசி செரிய' செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

இச்செயற்றிட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கானது இரவின் கடைசி பயணமுறை மற்றும் அதிகாலையில் முதல் பயணமுறைக்காகப் பொதுப் பேருந்துச் சேவையினை ஈடுபடுத்தி பயணிகள் மிகவும் நம்பகமாக மற்றும் பாதுகாப்பாகத் தமது பயணத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு தேவையான வசதிகளை வழங்குவதாகும். 2014.12.31 ஆகையில் செயற்படுத்தப்படும் நிசி செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு.

மாகாணம்	சேவைகளின் எண்ணிக்கை
மேல்	44
தென்	15
ஊவா	8
மத்திய	22
வடமத்திய	6
வடமேல்	13
சப்பிரகமுவா	3
கிழக்கு	3
மொத்தம்	**114**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

2014ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 10.69 மி. ரூபாவாகும்.

1.4 பாடசாலை மாணவர்களுக்கு மிதிவண்டிகளை வழங்குதல்

சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்க முடியாத பிரதேசங்களில் உள்ள பாடசாலை மாணவர்களுக்கான சுற்றாடல் நேயமிகு மற்றும் கிராமிய பொருளாதாரத்திற்கு ஒத்துப் போகும் போக்குவரத்து ஊடகமாக மிதிவண்டியினை அறிமுகப்படுத்தும் நோக்கில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. மிகவும் சிறந்த சமூக சேவையான இம்மிதிவண்டிகள் பகிர்ந்தளிப்பு கிராமிய பிரதேசங்களில் வாழும் பாடசாலைச் சிறார்களுக்காக சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் இலவசமாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

இச்செயற்றிட்டம் வேறு போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்க முடியாத பிரதேசங்களில் உள்ள பாடசாலை மாணவர்களுக்கான போக்குவரத்து ஊடகமாகவே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் 3364 மிதிவண்டிகள் பாடசாலைச் சிறார்களுக்குப் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டன.

2014ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 28.54 மி. ரூபாவாகும்.

2. நேர அட்டவணைகளைத் தயாரித்தல் மற்றும் திருத்தி அமைத்தல்

அரச மற்றும் தனியார் பிரிவின் பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கு இடையிலான பாதகமான போட்டித் தன்மையினைக் குறைத்து, எல்லா பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பத்தினை வழங்கும் விதத்தில் பயண நேர அட்டவணைகளைத் தயாரித்து, ஓட்டுனர்களின் வியாபார நிலைப்பாட்டினைப் பாதுகாப்பதும் அதன் மூலம் பயணிக்கும் மக்களுக்கு நம்பகமானதும் பாதுகாப்பானதுமான உயர் தரமிக்க பொதுப் பேருந்துச் சேவையினை வழங்குவதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கமாகும். இதற்கு மேலதிகமாக, பேருந்து ஒன்று சாதாரணமாக ஒரு நாளைக்கு ஓடும் கிலோ மீற்றர் அளவினை உச்சப்படுத்துவதும் இச்செயற்றிட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்படும் நோக்கங்களில் முக்கியமானவையாகும்.

ஏதேனும் ஒரு பாதைக்கான பயண நேர அட்டவணையைத் தயாரிக்கும் போது மற்றும் திருத்தி அமைக்கும் போது அப்பாதையில் பயணிகளின் கேள்வி மற்றும் வழங்கல் குறித்து கவனஞ் செலுத்தப்படும். ஏற்கனவே பேருந்துகள் பயணிக்கும் பாதைகளில் கேள்வியை விட மிகை வழங்கல் (பேருந்துகள் எண்ணிக்கை) காணப்படுகின்றமை நேர அட்டவணையை விஞ்ஞான ரீதியாகத் தயாரிக்கும் போது முகங்கொடுக்கும் பிரதானமான சவாலாக உள்ளது.

2014.12.31 ஆந் திகதி வரையில் 1.81 மி.ரூ. செலவு இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

3. பேருந்து ஊழியர் குழுவினரை பதிவுசெய்தலும் பயிற்சி அளித்தலும்

மாகாணங்களுக்கு இடையிலான தனியார் பேருந்துகளில் பணியில் ஈடுபட்டிருக்கும் சாரதிகளினதும் நடத்துனர்களினதும் பணியினை தொழில்வாண்மை மிக்கதாக ஆக்குதல் மற்றும் ஒழுக்க மட்டத்தினை மேம்படுத்துதல் பொருட்டு விசேட பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் இதன் கீழ் செயற்படுகின்றன. இப்பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் நாட்டில் உள்ள போதனாசிரியர்களால் மேற்கொள்ளப்படவதுடன், பாடநெறியினை வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்பவர்களுக்கு விசேட சாரதி/ நடத்துனர் அடையாள அட்டை ஒன்றை வழங்குவதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

எவ்வாறெனினும் இத்துறையில் நுழைபவர்கள் பெரும்பாலும் பேருந்து உரிமையாளர்களின் விருப்பப்படி தகுதிப் பரீட்சையோ அல்லது வேறு ஏதேனும் நியமங்கள் இன்றி பேருந்துகளில் சேவையில் ஈடுபடுத்துதல், தொழில்வாண்மைமிக்க நிலைக்கு உயர்த்துவதில் பெரும் சவாலாகக் காணப்படுகின்றது.

2014ஆம் ஆண்டினுள் 872 சாரதிகளுக்கும் 975 நடத்துனர்களுக்கும் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. மீளாய்வாண்டினுள் பேருந்து ஊழியர்களைப் பயிற்றுவிப்பதற்கு 4.60 மி. ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளது.

4. பேருந்துக் கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்குதல்

2002 ஆம் ஆண்டில் அமைச்சரவையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பேருந்துக் கட்டணக் கொள்கையின் சிபாரிசுக்கமைய பேருந்துக் கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்கும் செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

தற்போது பாவனையில் இருக்கும் கட்டண அட்டவணை பொதுப் பிரமாணங்கள் மற்றும் விஞ்ஞான ரீதியான வழிமுறைகளுக்கு அமைய தயாரிக்கப்பட்டு இல்லாமையால் மற்றும் மையப்படுத்தப்பட்ட நிறுவனமொன்றினால் கட்டண அட்டவணை தொகுக்கப்பட்டிராமையால் கட்டண அட்டவணையில் பல்வேறு ஒழுங்கீனங்களைக் காணமுடிந்தது. அதனால், வேறுபட்ட பயணவழிகளில் சமமான தூரத்தினைக் கடக்கும் பயணிகளிடமிருந்து வேறுபட்ட கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளதுடன், ஒரே பயணவழியில் ஓடும் இ.போ.ச. மற்றும் தனியார் பேருந்துகளிலும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளிலும் பல்வேறு கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளன. குறிக்கப்பட்ட கட்டண அட்டவணை இல்லாமையால் பேருந்து பயணிகளுக்கும் பேருந்து ஊழியர்களுக்கும் இடையில் அடிக்கடி முரண்பாடுகள் ஏற்பட்டன.

பேருந்துப் பயணிகள் பயணிக்கும் தூரத்திற்கு ஒப்பாக கட்டணமொன்றை அறவிடும் நோக்கில் மற்றும் கட்டண சந்தர்ப்பங்களை குறிப்பிட்ட நியமங்களின் கீழ் நிறுவும் நோக்குடன் பேருந்துக் கொள்கை மூலம் கட்டணச் சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூர அளவு பரிந்துரைக்கப்பட்டது. அதன்படி, தட்டையான தரை பாதையில் கட்டணச் சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 2 கி.மீ. ஆகவும் மலைநாட்டுப் பாதையில் கட்டண சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 1.7 கி.மீ. ஆகவும் நாட்டின் எல்லா பேருந்து பயணவழிகளும் அளவிடப்பட்டு கட்டண சந்தர்ப்பங்களை நிறுவுவதற்கு சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது. அப்பரிந்துரையினைச் செயற்படுத்தும் நோக்கில் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன், 2011ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் எல்லா மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகள் மற்றும் மேல், மத்திய, தென், வடமேல் மாகாணங்களுக்குரிய மாகாணப் பாதைகளில் காணப்படும் ஒழுங்கீனங்களை நீக்கி, தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. 2012ஆம் ஆண்டு முடிவடையும் போது கிழக்கு மாகாணத்திற்குரிய எல்லா பேருந்து பயண வழிகளும் அளவிடப்பட்டு 300 பாதைகளுக்கு தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வாறே 2013ஆம் ஆண்டு இறுதியில் சபரகமுவா மாகாணத்தில் 574 பாதைகளும் ஊவா மாகாணத்தில் 480 பயண வழிகளும் அளவிடப்பட்டு தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டணங்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் 0.50 மி. ரூபா தொகை செலவு இச்செயற்றிட்டத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

5. வீதிப் பாதுகாப்புத் தொடர்பில் விழிப்பூட்டல் நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள்

இலங்கையில் ஒரு நாளைக்கு வாகன விபத்தின் காரணமாக 06 பேர் உயிரிழப்பதாக வீதி விபத்துக்கள் தொடர்பிலான தரவுகள் உறுதிப்படுத்துகின்றன. வீதி விபத்துக்களினால் காயமுறுவோருக்கு அரசாங்கம் வருடத்திற்கு பில்லியன் ரூபா அளவில் செலவிடுகின்றது. விசேடமாக குடும்பமொன்றின் பொருளாதாரச் சுமையினை சுமக்கும் நபர்கள் விபத்துக்குள்ளாவதனால் ஏற்படக் கூடிய பொருளாதார ரீதியான மற்றும் சமூக ரீதியான பிரச்சினைகள் அதிகமாகும். இதற்கு மேலதிகமாக அண்மைக் காலங்களில் பாடசாலைச் சிறார்கள் விபத்துக்குள்ளாகும் போக்கும் அதிகரித்திருப்பது கவலைக்கிடமானதாகும்.

ஒட்டுமொத்தமாக நோக்குகையில் வீதி விபத்துக்களின் அதிகரிப்பு நாட்டின் மொத்தப் பொருளாதாரத்தில் பாரிய பாதிப்பினை ஏற்படுத்தும் விடயமாவதுடன், ஒழுங்கமைப்பு நிறுவனமாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வீதி விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு கடும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வது காலத்தின் தேவையாகும்.

அதன் படி செயற்பட்டு போக்குவரத்தில் முன்னோடி ஒழுங்கமைப்பு நிறுவனமாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு நாட்டின் அனைத்து பாடசாலைகளிலும் போக்குவரத்தினை ஒழுங்கமைக்கும் பாடசாலை சிறார்களுக்காக விசேட நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றினை செயற்படுத்துகின்றது. இதன் மூலம் போக்குவரத்தினை ஒழுங்கமைக்கும் சிறார்களுக்கு வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து விபரமான அறிவினைப் பெற்றுக் கொடுத்து அப்பிள்ளைகளினூடாக பாடசாலையின் ஏனைய பிள்ளைகளையும் அறிவுறுத்துவது எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

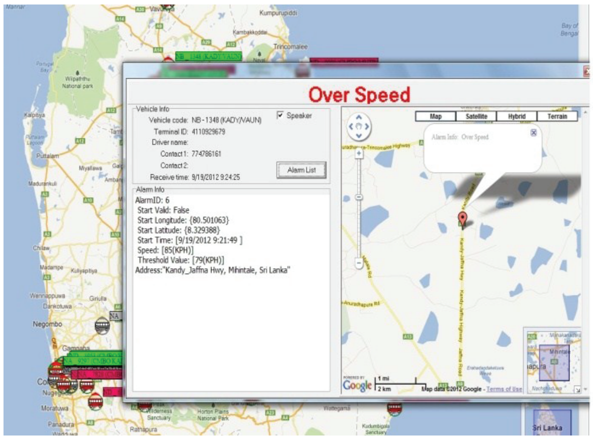
மேலும், விசேடமாக மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துச் சாரதிகள் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து அறிவூட்டப்படுவதன் மூலம் அச்சேவை சார்பான வாகன விபத்துக்கச்ளின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்துக்

கொள்வதும் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவைகளின் தரத்தினை உயர்த்துவதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் பிரதானமானதொரு நோக்கமாகும்.

2014ஆம் ஆண்டில் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து 5 செயலமர்வுகளை நடாத்துவதன் மூலம் ஏறத்தாழ 2550 இற்கும் அதிகமான பாடசாலை மாணவர்கள் அறிவூட்டப்பட்டுள்ளதுடன், சாரதிகள், நடத்துனர்கள் ஆகியோருக்காக 08 செயலமர்வுகள் நடாத்தப்பட்டு 750இற்கும் மேற்பட்டோர் அறிவூட்டப்பட்டுள்ளனர். 1155க்கும் மேற்பட்ட பாடசாலை மாணவர்களும் அறிவூட்டப்பட்டனர். 2014ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 1.33 மி. ரூபாவாகும்.

6. பேருந்துச் சேவையின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் தரத்தினை விருத்தி செய்தல்

6.1 பொதுப் போக்குவரத்திற்காக நவீன தொழில்நுட்பத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட ஜீ.பீ.எஸ். (GPS) தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தும் புது ஒழுங்குபடுத்தற் முறை



பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையில் எழுந்துள்ள சவால்மிக்க பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் அடிப்படையில், தரம் மிக்கதும் பாதுகாப்பானதுமான போக்குவரத்துச் சேவையினை நிறுவும் பொருட்டு தகவல் மற்றும் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பத்தினைப் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையில் பயன்படுத்தும் விதத்தில் ஜீ.பீ.எஸ். தொழிநுட்பத்தை மற்றும் ஏனைய தொழில்நுட்ப முறைகளைப் பிரயோகித்து மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளை ஒழுங்குபடுத்துதல் முதன்முதலாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு வெற்றிகரமாக செயற்படுத்தப்பட்டது.

அதன் கீழ் 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் குறித்த ஜீ.பி.எஸ். தொழில்நுட்பமயமாக்கல் துரிதப்படுத்தப்பட்டு மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 1667 பேருந்துகளுக்கு ஜீ.பி.எஸ். தொழில்நுட்பத்தினை நிறுவ முடிந்துள்ளது.

இத்தொழில்நுட்பத்தினூடாக பிரதானமாக கூடிய வேகத்தில் ஓடும் பேருந்துகளின் வேகத்தினைக் கட்டுப்படுத்தி எச்சரிக்கை சமிக்ஞை ஒன்று பேருந்தினுள் ஒலிப்பதுடன் அதற்கு இணைவாக காட்டுப்பாட்டு அறையில் அது தொடர்பில் குறிக்கப்படுவதாலும் இது வரையில் ஜீ.பி.எஸ். தொழில்நுட்பம் பொருத்தப்பட்டுள்ள பல பேருந்துகள் கூடிய வேகத்துடன் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தியுள்ளன. ஏற்கனவே செயற்படும் ஒழுங்கமைப்பு முறைமையினை விஸ்தரித்து பொது மக்கள் முறைப்பாடுகள் அலகுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள துரித தொலைபேசி அழைப்புப் பிரிவுடன் ஒன்றிணைந்து அதற்கு கிடைக்கும் முறைப்பாடுகளை உடனடியாகத் தீர்ப்பதற்கும் அதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கும் நோக்காகக் கொண்டு ஒழுங்கமைப்பு நிலையத்தினை விஸ்தரிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஜீ.பி.எஸ். ஒழுங்கமைப்புக் கூடம்

அவ்வாறே பயணிக்கும் மக்களுக்கு விளைபயன்மிக்கதாக அவர்களுக்கு தேவையான பேருந்தினை உடனடியாக குறுந்தகவல் சேவையினூடாக மற்றும் அன்ட்றொயிட் மென்பொருள் மூலமாக அறிந்துகொள்வதற்கு முடியுமாகும் விதத்தில் மென்பொருளை மேம்படுத்தவதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளதுடன், அதனை எதிர்வரும் ஆண்டில் செயற்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடாகியுள்ளது. இதனூடாக எல்லா போக்குவரத்து ஊடகங்களையும் ஒருங்கிணைத்து சரியான தகவல் தொகுதியொன்றினை நிறுவுவதன் மூலம் பொதுப் போக்குவரத்தின் தரத்தினை மேம்படுத்தவதற்கு எதிர்வரும் ஆண்டில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

ஒழுங்கமைப்புக் கூடத்தினை நவீனமயப்படுத்தி நிர்மாணிப்பதற்காக 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் 18.19 மி.ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளதுடன், ஜீ.பி.எஸ். அலகினைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு 32.42 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

7. தனியார் பேருந்துச் சேவைகளை மீளமைத்தல்

7.1 ஆய்வு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கொள்கைகளைத் தயாரிக்கும் போதும், திட்டங்களைத் தொகுக்கும் போதும், சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறான தீர்மானங்களை எடுக்கும் போதும் தேவையான தரவுகளை வழங்குவது ஆய்வுப் பிரிவின் பொறுப்பாகும். தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பொறுப்புக்களில் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகள் மற்றும் பேருந்து ஓட்டுனர்கள் ஆகியோர் பிரதான தரப்பினர்களாவதுடன், இவ்விரு தரப்பினர்களுடனும் நியாயமான முறையில் நடந்துகொள்ளும் பொருட்டு பொதுப் போக்குவரத்திற்கு உள்ள கேள்வி மற்றும் நிரம்பல் ஆகியவற்றை அதிசிறந்த முறையில் கையாளுவதற்கு தேவையான தரவுகளைத் தொகுத்தல் ஆய்வுப் பிரிவின் முதன்மைமிகு பணியாகும். அதற்குப் பிரதானமாக பயணிகள் கேள்விகள் தொடர்பில் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படுவதுடன், அதன்போது காணப்படும் பயணிகள் கேள்வி மற்றும் நிரம்பல் குறித்து சரியான தரவுகளை வழங்குவதன் மூலம் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து இயக்கம் தொடர்பில் நேர அட்டவணை தயாரித்தல், திட்டங்களைத் தொகுத்தல் மற்றும் சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறான தீர்மானங்களை எடுத்தல் ஆகியவற்றிற்கு தேவையான தகவல்களைப் பெற்றுக் கொடுத்தல் என்பன மேற்கொள்ளப்படும்.

2014ஆம் ஆண்டினுள் இப்பிரிவினால் 49ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன் இதற்காக 2014ஆம் ஆண்டினுள் செலவிடப்பட்ட மொத்த தொகை 1.67 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

7.2 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல் மற்றும் நவீனமயப்படுத்தல்

பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துக்குரிய அடிப்படை வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்யும் ஒரு படியாக முழுமையான பேருந்துத் தரிப்பிடமொன்றை மக்களுக்கு வழங்குவதை நோக்காகக் கொண்டு பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல் மற்றும் தற்பொது காணப்படும் குறைந்த வசதிகளைக் கொண்ட பேருந்தத் தரிப்பிடங்களை நவீன வசதிகளைக் கொண்டதாக அபிவிருத்தி செய்தல் ஆகியவற்றிற்கு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இச்யெற்றிட்டத்தின் மூலம் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

7.2.1 வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைத்தல்

30 வருட காலமாக நிலவிய கொடூர யுத்தம் காரணமாக வட மாகாணத்திலிருந்து நழுவிச் சென்ற அபிவிருத்திப் பாதைகளை மீண்டும் ஆரம்பித்து போக்குவரத்துத் துறைக்கு புத்துயிர் வழங்குவதற்கு ஏற்கெனவே வவுனியா நகரத்தில் நவீன வசதிகள் கொண்ட புதிய பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைத்தல் 2014 ஜனவரி 31ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

விவசாய ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தினால் வழங்கப்பட்ட மூன்று ஏக்கர் காணியில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள இதன் நிர்மணப் பணியில் 2014 திசெம்பர் மாதம் 31ஆந் திகதியாகையில் 80%ஆன அளவு முன்னேற்றம் கண்டிருந்தது.

நிர்மாணிப்பதற்கு உத்தேசித்துள்ள வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடத்தின் திட்டம்

கட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடம்

வட மாகாணத்தின மையஸ்தலமாகக் கருத்தப்படும் வவுனியா நகரத்தினூடாகவும் நகரத்திலிருந்தும் ஆரம்பிக்கும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பாரிய அளவினதாக இருப்பினும் அப்பேருந்துகளை நிறுத்தி வைப்பதற்கு பேருந்து நிலையமொன்று இல்லாமையினால் பொதுப்பயணிகளுக்கும் பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கும் மட்டுமன்றி வவுனியா நகரத்தினை நிர்வகிக்கும் நிறுவனங்களுக்கும் பல பிரச்சினைகளுக்கு முகங்கொடுக்க வேண்டி ஏற்பட்டுள்ளது.

13 நெடுந்தூரப் பயணச் சேவைப் பேருந்துகளும் மாகாணத்தினுள் 21 பேருந்துகளும் என்ற வகையில் 34 பேருந்துகளை நிறுத்தும் வசதிகளுடன், அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்தினால் தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் படி 800 சதுரமீற்றர் மற்றும் 1100 சதுரமீற்றர் என்றவாறு 02 கட்டடங்கள் அமைக்கப்படவுள்ளன.

மேலும், இங்கு அங்கவீனர்கள் உட்பட அனைத்து பயணிகளுக்குமான மலசலகூட வசதிகள், ஓய்வறைகள், உணவு உட்கொள்வதற்கான சிற்றுண்டிச்சாலையொன்று ஆகிய அத்தியாவசிய வசதிகள் பல உள்ளன.

இத்திட்டத்திற்கான 2014.12.31ஆந் திகதியில் திரண்ட செலவு 70.68 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

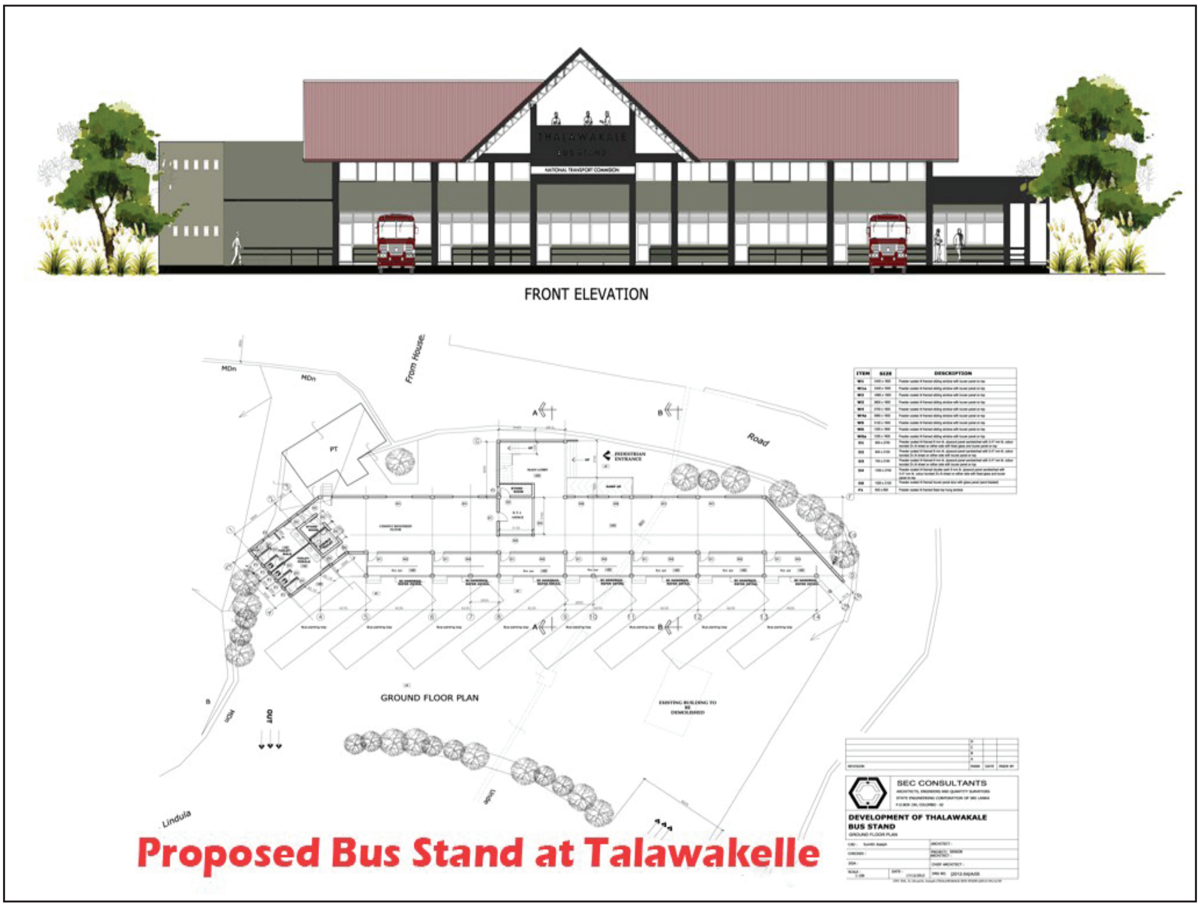
7.2.2 தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைத்தல்

பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை விருத்தி செய்வதற்கு தலவாக்கலை நகரத்திலும் புதிய பேருந்துத் தரிப்பிடமொன்று அமைக்கும் நடவடிக்கைகள் ஏற்கனவே ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

வருடக் கணக்காக பேருந்துத் தரிப்பிடமொன்றினமையால் நிழலுக்கோ அல்லது வேறு எவ்வத வசதிகளும் அற்ற பயணிகளுக்கு நகரசபையின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஆலோசனையில் மற்றும் நிதி அமைச்சின் ஏற்பாடுகளின் கீழ் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குவினால் பேருந்துத் தரிப்பிடமொன்று அமைக்கப்படுகின்றது.

அடிக்கடி மழையுடன் கூடிய காலநிலையைக் கொண்ட தலவாக்கலை நகரம் அபிவிருத்தி அடைந்துவரும் வர்த்தக நகரமாகும். இந்நகரத்திற்கு அண்மையில் உள்ள 10 பாடசாலைகளுக்கு ஏறக்குறைய 6000

மாணவர்கள் தினமும நகரத்திற்கு வருவதுடன், அரசாங்க மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் பெரும் எண்ணிக்கையிலான ஊழியர்கள் இந்நகரத்தினூடாகப் பயணிக்கின்றனர்.



நிர்மாணிப்பதற்கு உத்தேசித்துள்ள தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடத்தின் திட்டம்

கட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடம்

டெவோன், சென் கிளெயார்ஸ் போன்ற அழகு பொருந்திய நீர்வீழ்ச்சிகள் மற்றும் இயற்கை எழில் நிறைந்த இந்நகரத்தினூடாக தினமும் நுவரெலியா மற்றும் சிவனொளிபாதம் வரை உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு உல்லாசப்பிரயாணிகள் பெரும் எண்ணிக்கையில் பயணிக்கின்றனர். இங்கு ஒரே முறையில் 08 பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்கான வசதிகள் இருப்பதுடன், அங்கவீனர்கள் உட்பட அனைத்து பயணிகளுக்கம் மலசலகூட வசதிகளும் உண்டு.

இத்திட்டத்திற்கான 2014.12.31ஆந் திகதியில் திரண்ட செலவு 25.43 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

7.2.3. பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்துதல்

பொதுப் பேருந்துச் சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளுக்கு வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை வழங்கும் நோக்கில் மேற்கொள்ளப்படும் பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடம் மற்றும் நுவரெலியா பேருந்துத் தரிப்பிட நவீனமயமாக்கற் நடவடிக்கைகள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குவினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றது.

நவீனமயமாக்கப்படும் நுவரெலியா பேருந்துத் தரிப்பிடம்

குறிப்பிட்ட நவீனமயமாக்கற் நடவடிக்கைகளுக்காக 2014ஆம் ஆண்டிற்கான செலவாகிய மொத்த ஆகுசெலவு 11.8 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

7.3 உள்ளகத் தகவல்கள் தொழில்நுட்பத் தொகுதியை மேம்படுத்துதல் மற்றும் தகவல் தொழில்நுட்பம் தொடர்பிலான செயற்பாடுகள்

மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைகளுக்குரிய தகவல்களைப் பொதுப் பயணிகளுக்குப் பெற்றுக் கொடுத்தல் மற்றும் அனுமதிப்பத்திரதாரிகளை அறிவுறுத்தும் பொருட்டு உரிய பிரிவுகள், அலகுகள் மூலம் அனுப்பப்பட்ட தகவல்களை அரச நியமங்களுக்கு இணங்குமாறு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வலைத்தளத்தில் பதிவேற்றியுள்ளது. இதன் மூலம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் வலைத்தளத்தில் காணப்படும் தகவல்களை இற்றைப்படுத்தல் மற்றும் புதிய தகவல்களைத் தேடுதலை எளிதாக்கும் விதத்தில் எளிய முறைமைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் கீழ் பேருந்துக் கட்டணம் குறித்து தரவுகளைத் தேபோஆ வலைத்தளத்தினூடாக பெற்றுக் கொள்ள முடிதல், மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து நேர அட்டவணைகளை வலைத்தளத்தினூடாக எளிதாகப் பெற்றுக் கொள்ளும் வகையில் வலைத்தளத்தை மேலும் முன்னேற்றுதல் ஆகியவற்றிற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இதற்கு மேலதிகமாக, அலுவலக மற்றும் பிரதான பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினுள் கணினித் தொகுதியினைப் பேணுதல், பராமரித்தல் மற்றும் பழுது பார்த்தல் என்பனவும் பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினுள் எல்.ஈ.டி. (LED) காட்சிப் பலகைகளைப் பொருத்ததல் மற்றும் பராமரித்தல் என்பனவும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இத்திட்டத்திற்கான 2014.12.31ஆந் திகதியில் திரண்ட செலவு 10.6 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

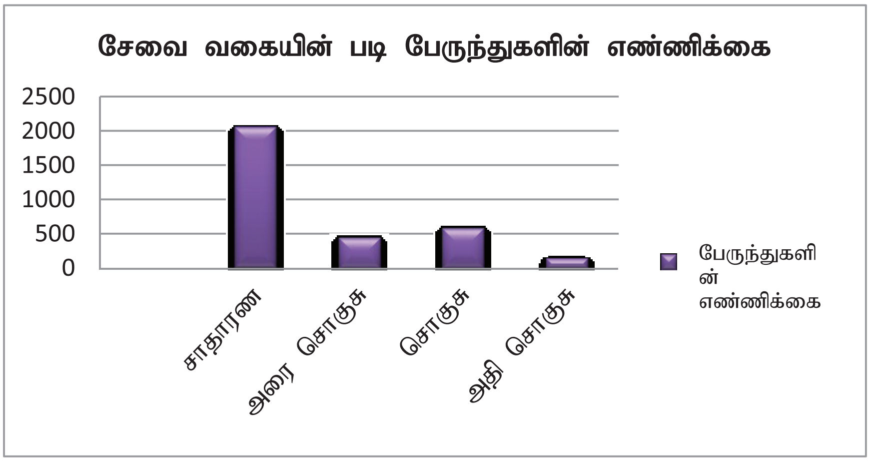
8. பேருந்துகளைப் பௌதிக ரீதியில் பரிசீலித்தல் மற்றும் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குதல்

இலங்கையில் செயற்படுத்தப்படும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான தனியார் போக்குவரத்து சேவைக்காக பயணிகள் பொக்குவரத்து அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குதல் உட்பட அனைத்து பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்து பேருந்துச் சேவைகளுக்குரிய பணிகளை தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் ஒழுங்கமைக்கப்படும்.

காணப்படும் பயணிகள் கேள்விக்கு இணைவாக 2014.12.31ஆந் திகதியாகையில் வழங்கப்பட்டுள்ள மாகாணங்களுக்கு இடையிலான செல்லுபடியாகும் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களின் எண்ணிக்கை பின்வரும் அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளது.

தொடரிலக்கம்	சேவை வகை	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
1	சாதாரண	2055
2	அரை சொகுசு	444
3	சொகுசு	578
4	அதி சொகுசு	144
	மொத்தம்	3221

மூலம் - பயண மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்புத் திணைக்களம்



மூலம் - பயண மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்புத் திணைக்களம்

பயணிகள் போக்குவரத்தில் பயன்படுத்தப்படும் பிரதான போக்குவரத்து ஊடகமான பேருந்துகளின் தரத்தினை விருத்தி செய்தலுக்கு மற்றும் பயண முடிவிடம் வரையும் பிரயாணிகளுக்கு பாதுகாப்பானதும் சௌகரியமானதுமான சேவையை வழங்கும் நோக்கில் பேருந்துகளில் ஒலி மட்டத்தையும் (noise level) ஏனைய நிபந்தனைகளையும் குறித்து (ஆசனங்களின் நீளம், அகலம், உயரம் மற்றும் இடைவெளி குறித்து) தரப் பரிசோதனையும், குறிப்பிட்ட பயிற்சி பெற்ற மற்றும் ஆணைக்குழுவில் பதிவு செய்த சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை சேவையில் ஈடுபடுத்துதல், முறையான ரிக்கட் வழங்கும் ஆற்றல் மற்றும் ஏனைய நிபந்தனைகள் குறித்து ஆய்வு செய்தல், பகுப்பாய்தல் மற்றும் தேவையானவற்றை அமுலாக்கஞ்செய்தல் ஆகியவற்றுக்குப் பொருத்தமான அளவுகோல்களை அறிமுகஞ் செய்தல் இச்செயற்றிட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைக் கவனத்திற் கொண்டு, வெளிப்படைத்தன்மைமிக்க கேள்விப் பத்திர நடைமுறையின் கீழ் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது.

9. பொதுமக்கள் முறைபாடுகள்

பயணிகள் பொதுப் பயணிகள் பேருந்துகளில் பயணிக்கும் போது முகங்கொடுக்க நேரிடும் இடைஞ்சல்கள் குறித்து நாள் முழுதும் 24 மணி நேரமும் முறைப்பாடுகளை முன்வைப்பதற்கு முடியுமான வகையில் அதற்காகவே ஒதுக்கப்பட்டுள்ள விசேட குறி இலக்கதத்துடன் (1955) உடனடி தொலைபேசி அழைப்பு எண்ணொன்றும் (0112595555) தொலைநகல், மின் அஞ்சல் மற்றும் கடிதம் மூலமாகவும், பொதுமக்கள் ஆணைக்குழுவிற்கு வருகைத் தந்தும் முறைபாடுகளை முன்வைக்கலாம்.

2014ஆம் ஆண்டினுள் 5269 பொதுமக்கள் முறைபாடுகள் பதியப்பட்டதுடன், அவற்றின் மூலம் வெளியான பல்வேறு குற்றங்கள் கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

இல.	முறைபாடுகள் மூலம் வெளிப்பட்ட குற்றங்களின் தன்மை	எண்ணிக்கை
01	அதிகரித்த கட்டண அறவீடு/மீதிப் பணத்தைக் கொடுக்காமை	1454
02	பிரயாணிகளுடன் முரட்டுத்தனமாக நடந்து கொள்ளுதல்	1579
03	இடைப்பட்ட இடங்களில் தேவையின்றி பேருந்தினை நிறுத்தி பயணிகளை ஏற்றுதல்	506
04	அளவுக்கு அதிகமான பிரயாணிகளை ஏற்றுதல்	453
05	முறையாகப் பயணச்சீட்டுக்களை வழங்காமை	531
06	கவனயீனமாக வண்டியை ஓட்டுதல்	535
07	குறிக்கப்பட்ட நேர அட்டவணையை மீறுதல்	542
08	குறிப்பிட்ட இடத்திலிருந்து ஆரம்பிக்காமை மற்றும் முடிவிடம் வரை போகாமை	395
09	பேருந்து பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு பொருத்தமான நிலையில் இல்லாமை	159
10	குளிரூட்டிகள் ஒழுங்கான முறையில் இயங்காமை	144
11	குறிப்பிட்ட பாதையில் பயணத்தை மேற்கொள்ளாதிருத்தல்	49
12	கூடிய சத்தத்தில் ஒலிப்பதிவு நாடா/ வானொலியை இயக்குதல்	128
13	பேருந்து பெயர்ப் பலகையை காட்சிப்படுத்தாமை	53
14	ஏனையவை	643
	மொத்தம்	**7171**

மூலம்- தரக்கட்டுப்பாடு மற்றும் வெளி உறவுகள் திணைக்களம்- தேபோஆ

பொதுமக்களுக்கு வினைத்திறன்மிக்க, தரமிக்க, மற்றும் பாதுகாப்புமிகு சேவையொன்றினை வழங்குவதே பொதுமக்கள் முறைபாட்டுப் பிரிவின் முக்கிய நோக்கமாகும். இதன் கீழ் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துச் சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் தொடர்பில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அலுவலகத்தில் விசாரணை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதற்கும் மாகாண சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகளை உரிய மாகாண அலுவலகங்களுக்கு அனுப்புவதற்கும் ஆணைக்குழுவினால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் தலைவருக்கும் அனுப்பி வைக்கப்படும்.

மீளாய்வு ஆண்டின் இறுதியளவில் பொதுமக்கள் முறைபாட்டு பிரிவிற்கு கிடைக்கப் பெற்ற முறைப்பாடுகளின் எண்ணிக்கை 5269 ஆவதுடன் 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் அவற்றில் 4068 அதாவது 77% ஆன முறைப்பாடுகள் தீர்த்து வைக்கப்பட்டுள்ளன.

10. நடமாடும் சோதனையிடல்கள் மற்றும் நிபந்தனைகளை மீறுதல் குறித்து விசாரணை

1971 இல 37ஐக் கொண்ட தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரத்தின் படி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்திற்கான அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்ட பேருந்திற்காக பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை மீறுதல் குறித்து சோதனையிடல் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும். இதன் கீழ் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திர நிபந்தனைகளை மீறி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகள் குறித்து விசாரணைப் பிரிவிற்கு அறிவிப்பதும், பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரமின்றி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகள் தொடர்பில் சட்ட நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு உதவிசெய்தலும் மூலம் தரம்மிக்க பயணிகள் சேவையினை வழங்குவதற்கான பங்களிப்பை வழங்குவதும் நடமாடும் சோதனையிடல் அலகினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றது.

மேலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அரசாங்கத்தின் உதவிதொகை கொண்டு செயற்படும் 'சிசு செரிய' பாடசாலைப் பேருந்துச் சேவை மற்றும் 'நிசி செரிய' இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவை என்பனவற்றையும் கண்காணிக்கும் நடவடிக்கைகளும் இப்பிரிவினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றன.

2014ஆம் ஆண்டினுள் 22008 பேருந்துகள் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவினால் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டதுடன், 'சிசு செரிய' மற்றும் 'நிசி செரிய' செயற்றிட்டங்களுக்குரிய 782 பேருந்தகளும் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டன.

11. தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கை

போக்குவரத்திற்கு சம்பந்தமான கொள்கைகளைத் தயாரிப்பதில் ஈடுபடும், போக்குவரத்து தொடர்பில் திட்டங்களை வகுக்கும் நிறுவனங்களுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் போக்குவரத்து தொடர்பிலான பிரச்சினைகளை இனங்காணல் மற்றும் அப்பிரச்சினைகளுக்கு பொருத்தமான தீர்வுகளைப் பெறுவதற்கு தேவையான புள்ளிவிபரம் சார் தரவுகளை சேகரித்தல், வைப்பில் வைத்தல், பகுப்பாய்வு செய்தலே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும். இச்செயற்றிட்டம் 2010 மார்ச் மாதம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

இதன் கீழ் போக்குவரத்து அமைச்சு, மற்றும் போக்குவரத்துடன் தொடர்புபட்ட நிறுவனங்களிடமிருந்து தேசிய போக்குவரத்துத் தரவுகளை சேகரித்து, அத்தரவுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்து, குறிப்பிட்ட தரவுகள்

மற்றும் புள்ளி விபரங்கள் வருடாந்த அறிக்கையாக வெளியிடப்படும். 2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் 2014 தேசிய போக்குவரத்துப் புள்ளிவிபர அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு முடிவடைந்துள்ளது.

தேசிய போக்குவரத்துத் தரவுகளைச் சேகரித்தலின் கீழ் போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய பின்வரும் நிறுவனங்களிடமிருந்து புள்ளிவிபரங்கள் பெறப்படுகின்றன.

1. தேசிய போக்குவரத்துச் ஆணைக்குழு
2. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை
3. வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபைகள்
4. இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களம்
5. மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் திணைக்களம்
6. தேசிய போக்குவரத்து மருத்துவ நிறுவகம்
7. இலங்கை மத்திய வங்கி
8. சனத்தொகைக் கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிபரவியல் திணைக்களம்
9. மோட்டார் வாகன பொலிஸ் தலைமையகம்
10. இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை
11. வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
12. சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை
13. சிவில் விமான சேவை அமைச்சு
14. நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு

2014ஆம் ஆண்டில் திசெம்பர் மாத இறுதியாகையில் 2014 போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கையின் 1800 பிரதிகளை அச்சிட்டு போக்குவரத்து தொடர்பிலான பல்வேறு நிறுவனங்கள் மற்றும் நாடு முழுதும் உள்ள பொது நூலகங்கள், பாடசாலைகள், பல்கலைக்கழகங்கள் ஆகியவற்றிற்கு வினியோகிக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்காக இவ்வாண்டினுள் செலவிடப்பட்ட தொகை 0.39 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

12. ஊழியர் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி

பணியாளர்களின் அறிவு,திறன், மனப்பாங்கு ஆகியவற்றை விருத்தி செயவதன் மூலம் நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த பணிகளின் தரத்தினை மேம்படுத்தும் நோக்கில் பல்வேறு துறைகளில் உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு பயிற்சிப் பாடநெறிகளுக்கு பணியாளர்கள் அனுப்பப்படுகின்றனர். தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிக்குழாத்தினருக்கு பயிற்சி அளித்தல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தல் மூலம் ஊழியர்களின் வினைத்திறனை விருத்தி செய்யும் நோக்கில் நிறுவனத்திற்கு தேவையான பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் மற்றும் பாடநெறிகளில் உள்நாட்டு ரீதியாகவும் வெளிநாட்டு ரீதியாகவும் உத்தியோகத்தர்கள் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர். இதன் கீழ் வீதிப் பாதுகாப்பு, மனிதவள முகாமைத்துவம், அரச நிறுவனங்களின் நிதி அறிக்கையிடல், ஆங்கில சான்றிதழ் பாட நெறி, போக்குவரத்து தொடர்பில் பட்டமேற்படிப்பு, நுகர்வோர் வரவேற்பு, அரசாங்க கொள்வனவு வழிமுறைகள், இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களை செயற்படுத்துதல், விஞ்ஞான ரீதியாக சிக்கனமாக மற்றும் பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்ததல் எ்பன குறித்த பயிற்சிப் பட்டறைகள் உள்ளடங்குகின்றன. 2014ஆம் ஆணடில் 22 உத்தியோகத்தர்களுக்கு

உள்ளூர்ப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்ட அதே வேளை 12 உத்தியோகத்தர்கள் வெளிநாட்டுப் பயிற்சியில் பங்கேற்றனர்.

ஊழியர் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்திக்காக 2014ஆம் ஆண்டின் போது 2.89 மில்லியன் ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளது.

சபைக் கூட்டம்

வருடத்தினுள் நடாத்தப்பட்ட பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 11 ஆகும்.

வருடத்தினுள் நடாத்தப்பட்ட கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 05 ஆகும்.

வருடாந்தக் கணக்கு

2014.12.31 ஆந் திகதியில் நிதி நிலைமைக் கூற்று

	குறிப்பு	2014	2013
சொத்துக்கள்			
நடைமுறையற்ற சொத்துக்கள்			
சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி , உபகரணங்கள்	4	476,262,575.38	505,315,316.91
முடிவுறா வேலைகள்		18,189,547.43	-
நூலகப் புத்தகங்கள்		827,126.03	762,126.03
மொத்த நடைமுறையற்ற சொத்துக்கள்		**495,279,248.84**	**506,077,442.94**
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்			
கிடைக்க வேண்டிய வருமானம்	5	5,237,517.14	3,960,159.89
கிடைக்க வேண்டிய வருமானம் -ஊழியர்	6	17,152,350.00	17,037,820.00
முதலீடுகள்- நடைமுறை வைப்புக்கள்	7	18,187,405.31	16,525,335.79
முதலீடுகள் -திறைசேரி உண்டியல்கள்	8	9,282,656.00	8,400,591.00
கிடைக்க வேண்டிய வட்டி வருமானம்		5,542,908.75	10,004,698.41
காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	9	252,492,013.50	171,056,940.26
மொத்த நடைமுறைச் சொத்துக்கள்		**307,894,850.70**	**226,985,545.35**
மொத்தச் சொத்துக்கள்		**803,174,099.54**	**733,062,988.29**
பொறுப்புக்கள்			
நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்கள்			
அரசாங்க ஏற்பாடுகள்	10	357,626,641.03	428,949,130.68
உதவித்தொகை ஒதுக்குகள்	11	30,027,058.56	23,625,292.56
மொத்த நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்கள்		**387,653,699.59**	**452,574,423.24**
நடைமுறை பொறுப்புக்கள்			
செலுத்த வேண்டிய செலவினங்கள்	12	50,155,153.09	92,899.46
மீளச் செலுத்தவேண்டிய கேள்விப்பத்திர வைப்புக்கள்		32,613,304.00	29,611,054.00
தவணைமுறைக் கடன் வழங்கல் திட்டம்		-	17,632,912.00
ஒதுக்குகள் மற்றும் சேர் செலவு	13	79,740,290.54	119,693,278.44
மொத்த நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள்		**162,508,747.63**	**167,030,143.90**
மொத்தப் பொறுப்புக்கள்		**550,162,447.22**	**619,604,567.14**
தேறிய சொத்துக்கள்		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**
தேறிய பொறுப்புக்கள்/உடைமை உரிமை			
திரண்ட நிதியம்		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**
மொத்த தேறிய பொறுப்புக்கள்/உடைமை உரிமை		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதிக் கூற்றுக்கள், இலங்கை அரசாங்கப் பிரிவின் கணக்கீட்டு நியமங்களின் பிரகாரம் தாயரிக்கப்பட்டு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளதாக உறுதிப்படுத்தப்படுகின்றது.

…………………………………..
கணக்காளர்

………………………………………
பணிப்பாளர் நாயகம் (பதில்)

இந்நிதிக்கூற்று தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

…………………………………….
தலைவர்

………………………………………..
ஆணைக்குழு உறுப்பினர்

திகதி : ………………………..
கொழும்பு

(அடைப்புக்றிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்)

2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் நிதிசார் செயலாற்றுகை தொடர்பிலான கூற்று	குறிப்பு	2014	2013
வருமானம்			
வருமானம்	**14**	322,415,123.68	272,728,146.81
ஏனைய வருமானம்	**15**	56,196,707.76	59,884,229.40
மொத்தம்		**378,611,831.44**	**332,612,376.21**
செலவுகள்			
தொழிற்படு செலவுகள்	16		
ஊழியர் பணிக்கொடை	**16.1**	93,118,686.29	81,723,088.76
போக்குவரத்துச் செலவுகள்	**16.2**	12,872,332.15	14,373,763.42
போக்குவரத்து அபிவிருத்திப் பணிகள்	**16.3**	278,631.00	-
பயணச் செலவுகள், பிழைப்பூதியக் கொடுப்பனவு	**16.4**	3,095,768.90	3,650,195.36
நிறுவனச் செலவுகள்	**16.5**	33,877,032.64	27,541,587.16
நிலையான சொத்துக்களின் புதுப்பித்தல்களும் பாரமரிப்பும்	**16.6**	2,181,226.51	1,745,534.80
ஊழியர் நலன்புரி	**16.7**	7,299,116.72	6,901,432.58
பதவியணியினர் அபிவிருத்தி	**16.8**	645,362.50	163,315.50
சட்ட மற்றும் பிற கட்டணங்கள்	**16.9**	1,451,107.00	1,419,323.00
தொடர்பாடல் செலவுகள்	**16.10**	3,885,272.54	3,608,571.20
தேய்மானம்	**16.11**	45,781,282.40	24,859,175.03
நிதிசார் கட்டணங்கள்	**16.12**	48,097.60	47,997.60
ஏனைய செலவுகள்	**16.13**	11,825,498.80	2,806,262.80
மொத்த தொழிற்பாட்டுச் செலவினங்கள்		**216,359,415.05**	**168,840,247.21**
ஆண்டிற்கான மிகை/(குறைநிலை)		**162,252,416.39**	**163,772,129.01**
அரசாங்கத்திடமிருந்து பெற்ற ஏற்பாடு			
கருத்திட்டங்களுக்கான அரச ஏற்பாடுகள் கிடைத்தல்	**17**	**642,839,588.72**	**370,000,000.00**
விசேட கருத்திட்டச் செலவுகள்	**18**	**695,889,447.97**	**714,967,598.46**
ஆண்டிற்கான மிகை/(குறைநிலை)		**109,202,557.14**	**(181,195,469.46)**

(அடைப்புக்றிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்)

2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான தேறிய சொத்துக்கள்/ உடைமை உரிமை மாற்றங்கள் குறித்து கூற்று

		திரண்ட மிகை (குறைநிலை)	மொத்தம்
2013 ஜனவரி 01ஆந் திகதியில் மீதி		**294,653,890.60**	**294,653,890.60**
கடந்த ஆண்டிற்கான சீராக்கல்கள்	**குறிப்பு - A**	30,350,674.04	**30,350,674.04**
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		(181,195,469.46)	**(181,195,469.46)**
2013 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் மீதி		**143,809,095.18**	**143,809,095.18**
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		109,202,557.14	**109,202,557.14**
2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் மீதி		**253,011,652.32**	**253,011,652.32**

குறிப்பு - A

2013 ஆண்டில் மேலதஜகமாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட வருமானத்தினைச் சீராக்கல்
(அடைப்புக்றிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்)

(இலங்கை ரூபாவில்)

2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று	குறிப்பு	**2014**	**2013**
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாக காசுப்பாய்ச்சல்			
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		109,202,557.14	(181,195,469.46)
காசு இல்லா வேறுபாடுகள்			
தேய்மானம்		45,781,282.40	24,859,175.03
கடன் கரைப்பு		(45,765,138.89)	(26,782,009.75)
ஆண்டிற்கான பணிக்கொடை செலவுகள்		7,410,756.00	3,566,084.67
வட்டி வருமானம்		(10,431,568.87)	(33,102,219.65)
தவணைமுறைக் கடன் வழங்கல் திட்டம்		(17,632,912.00)	-
செயற்படு மிகை/குறைநிலை – தொழிற்படு மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னர்		**88,564,975.78**	**(212,654,439.16)**
தொழிற்படு மூலதனத்தின் மாற்றங்கள்			
கிடைக்கவேண்டிய வருமானங்கள்		(1,277,357.25)	(42,937.84)
கிடைக்கவேண்டிய வருமானங்கள் -ஊழியர்		(114,530.00)	(1,987,019.00)
கிடைக்கவேண்டிய வட்டி வருமானம்		4,461,789.66	12,855,448.80
கொடுப்பனவுகள்		50,062,253.63	(2,651,533.54)
மீளச் செலுத்தவேண்டிய கேள்வி வைப்புக்கள்		3,002,250.00	4,007,500.00
ஒதுக்குகள் மற்றும் சேர் செலவு		(39,952,987.90)	56,327,089.66
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாகப் பணம்		**104,746,393.92**	**(144,145,891.08)**
பணிக்கொடை நிதியக் கொடுப்பனவுகள்		(1,008,990.00)	(1,793,600.23)
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாகப் தேறிய பணம்		**103,737,403.92**	**(145,939,491.31)**
முதலீட்டு நடவடிக்கைகள் மூலமாகக் காசுப் பாய்ச்சல்			
காணி, பொறிததொகுதி மற்றும் கருவிகள் சுவீகரிப்பு		(34,918,088.31)	(74,983,695.20)
நூலகப் புத்தகங்கள் சுவீகரிப்பு		(65,000.00)	(59,647.50)
நடைமுறை வைப்புக்கள் மற்றும் திறைசேரி உண்டியல்களுக்கான தேறிய முதலீடு		(2,544,134.52)	(4,780,064.65)
வட்டி கிடைப்பனவுகள்		10,431,568.87	33,102,219.65
திறைசேரி முதலீட்டு நடவடிக்கைகள் மூலம் தேறிய காசுப் பாய்ச்சல்		**(27,095,653.96)**	**(46,721,187.70)**
நிதிசார் நடவடிக்கைகள் மூலம் காசுப் பாய்ச்சல்			
மூலதன ஏற்பாடு கிடைப்பனவுகள்		4,793,323.28	48,500,000.00
வருடத்தினுள் நிதிசார் நடவடிக்கைகள் மூலம் தேறிய காசுப் பாய்ச்சல்		**4,793,323.28**	**48,500,000.00**
ஆண்டு முதலில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்		**81,435,073.24**	**(144,160,679.01)**
வருட ஆரம்பத்தில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்		171,056,940.26	315,217,619.27
ஆண்டினிறுதியில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	குறிப்பு **9**	**252,492,013.50**	**171,056,940.26**

(அடைப்புக்றிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்)

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

2014 திசெம்பர் 31 இல் முடிந்த ஆண்டிற்கான நிதிசார் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள்

1. தாபனத் தகவல்கள்

1.1 அறிக்கையிடும் நிறுவனம்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு 1991 இல 37 ஐக் கொண்ட தேபோஆ சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆணைக்குழுவின் அலுவலகம் மற்றும் கொடுக்கல் வாங்கல்கள் நடைபெறும் மத்திய நிலையம் இல 241, பூங்கா வீதி, கொழும்பு 05இல் அமைந்துள்ளது.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2014ஆம் ஆண்டு திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவடையும் ஆண்டுக்கான நிதிக் கூற்றுக்களில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதிசார் தரவுகள் உள்ளடங்குகின்றன.

1.2 பிரதான பணிகள் மற்றும் செயற்பாடுகளின் தன்மை

பயணிகள் பேருந்துகள் மூலம் பயணிக்கும் மக்களுக்கு போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்குதல் மற்றும் பயணிகள் பேருந்துகளுக்கான நிச்சயிக்கப்பட்ட பிரதேசங்களுக்கு பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குதல் குறித்து இலங்கை அரசிற்கு ஆலோசனைகளை வழங்குதல் என்பனவே ஆணைக்குழுவின் பணியாகும்.

1.3 2014ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிரந்தரமான ஊழியர்கள் 163 ஆகும். அத்துடன் ஒப்பந்த அடிப்படையில் 19 ஊழியர்கள் பணி புரிந்துள்ளனர்.

1.4 அறிக்கையிடும் திகதி

ஆணைக்குழுவின் நிதி அறிக்கையிடும் திகதி திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவுறும்.

1.5 வெளியிடுவதற்கான அதிகாரமளிக்கப்பட்ட திகதி

ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபை/ அங்கத்தவர்களால் நிதிக் கூற்றுக்களை வெளியிடுவதற்கு 2015 மார்ச் 31ஆந் திகதி அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது.

2. முக்கிய கணக்கீட்டு நடைமுறைகளின் சுருக்கம்

2.1 தயாரித்தலின் அடிப்படை

பொதுவாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட LKAS 20 கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க அரச ஏற்பாடுகள் இனங்காணப்பட்டு மற்றும் கணக்கீடு செய்தல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், மற்றும் அரசாங்கத்தினால் கிடைக்கும் நிதிய உதவி வெளிப்படுத்தல்கள் இலங்கைப் பொதுத் துறை கணக்கீட்டு நியமங்களின் (SLPSASs) பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதிக் கூற்றுக்கள் வரலாற்று ரீதியான உடன்பாட்டினை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இலங்கைப் பொதுத் துறை கணக்கீட்டு நியமங்களின் (SLPSASs) பிரகாரம் நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது சில முக்கியமானகணக்கீட்டு மதிப்பீடுகள் தேவையாகும். மேலும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளைப் பரயோகிக்கும் படிமுறையில் முகாமையானது அதன் தீர்வுகளைப் பயன்படுத்தல் அவசியமாகும். எடுகோள்கள் மற்றும் மதிப்பீடுகள் நிதிசார் கூற்றுக்களுக்கு முக்கியமான தீர்வுகள், அல்லது சிக்கல்கள் அல்லது பகுதிகள் ஆகியவற்றில் பங்குபெறும் பரப்புக்கள் குறிப்பு 3இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.2 கணக்கீட்டு நடைமுறைகளில் மாற்றங்கள்

கீழ் குறிப்பிட்டுள்ள நிதிக் கூற்றுக்களின் மாற்றங்கள் நிதிக் கூற்றுக்கள் முன்வைக்கப்படும் காலப்பிரிவின் ஒழுங்குமுறையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.
நடப்பு ஆண்டின் விடயங்களுடன் ஒப்பீடு செய்யப்பட்டு சிறந்த முன்வைப்பிற்காக கடந்த வருடத்தின் நிதிசார் கூற்றறுக்களின் முன்வைத்தல் மற்றும் பகுப்பாய்வு தேவையான இடங்களில் சரிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.3 வெளிநாட்டு நாணய மாற்றம்

2.3.1 தொழிற்படு மற்றும் முன்வைத்தல் நாணய அலகு

நிதிக் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிலுவை நிறுவனத்தினால் செயற்படுத்தப்படும் ஆரம்பப் பொருளாதார சூழலின் படியே அளவிடப்படும். நிதிக் கூற்றுக்கள் இலங்கை ரூபாவில் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன.

2.3.2 கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிலுவை

வெளிநாட்டு நாணய கொடுக்கல்வாங்கல்கள் தொழிற்படு நாணய கொடுக்கல்வாங்கலாக மாற்றப்படுவது கொடுக்கல்வாங்கல் நடைபெற்ற தினத்தில் காணப்பட்ட செலாவணி வீதத்தின் அடிப்படையிலாகும்.

2.4 சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகள்

சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகள் என்பன முகாமையினால் எதிர்பார்க்கப்படும் விதத்தில் செயற்படுத்துவதற்கு இயலுமான இடம் மற்றும் அதற்கு தேவையான நிலைமைக்கு

சொத்துக்களை கொண்டு வருவதற்கு நேரடியாக மேற்கொள்ளப்படும் செலவினங்கள் உட்பட ஆரம்பத்தில் செலவில் இனங்காணப்படும்.

சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகள் மீதான செலவுகளிலிருந்து திரண்ட தேய்மானம் மற்றும் திரண்ட பெறுமதி இழப்பு நட்டங்கள் ஆகியவற்றைக் கழித்து வரும் வரலாற்றுச் செலவில் குறிக்கப்படும்.

அச்செலவினால் சொத்தின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட ஆயுகாலத்தை நீடிக்க முடிந்தால் அதனால் உருவாகும் இலாபங்கள் தாபனத்திற்கு கிடைத்தாலேயே பிந்திய கால செலவுகள் சொத்துக்களின் காவுகைத் தொகையில் உள்ளடக்கவொ அல்லது சொத்தாகவோ இணங்காணப்படுவதுடன், தாபனத்தால் அச்செலவினை நம்பகமான முறையில் அறவிட முடிகின்றது. தாபனம் ஏனைய சொத்துக்களை நாளாந்தம் பராமரிப்பதற்கும் பேணுவதற்கும் மேற்கொள்ளும் செலவுகள் விபரமான வருமானக் கூற்றில் உரிய காலப்பகுதிக்கான செலவாகக் கருதப்படும்.

காணிகள் பெறுமதி இறக்கச் செய்யப்படாததுடன், ஏனைய சொத்துக்களின் தேய்மானம் நேர்கோட்டு முறைமையைப் பயன்படுத்தி கீழே காட்டப்பட்டுள்ளவாறு மதிப்பிடப்பட்ட பயன்தரு ஆயட்காலத்தினுள் செலவு ஒதுக்கப்பட்டு அளவிடப்படும்.

சொத்துக்கள் வகை	**வருடம்**
மோட்டார் வாகனங்கள்	5 ஆண்டுகள்
தளபாடங்களும் பொருத்திகளும்	10 ஆண்டுகள்
அலுவலக உபகரணங்கள்	5 ஆண்டுகள்
பல்வேறு உபகரணங்கள்	5 ஆண்டுகள்
கணினிகளும் அச்சிடும் இயந்திரங்களும்	4 ஆண்டுகள்
இயந்திரங்கள்	5 ஆண்டுகள்
கட்டடங்கள்	20 ஆண்டுகள்
இலத்திரனியல் காட்சிப் பலகைகள் (LED)	3 ஆண்டுகள்

சொத்தின் காவுகைத் தொகை அதன் மதிப்பிடப்பட்ட மீளப்பெறக்கூடிய தொகையை விடக் கூடுதலாக இருப்பின், அச்சொத்தின் காவுகைத் தொகை உடனடியாக மீளக் கிடைக்கக்கூடிய தொகையில் பதிவு செய்யப்படும்.
தேய்மானம் நூலகப் புத்தகங்களில் வழங்கப்படவில்லை.

2.5 திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் உண்டியல்கள் மீதான முதலீடுகள்

திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் உண்டியல்கள் நடைமுறை செலவினங்களின் படி குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

2.6 கிடைப்பனவுகள்

கிடைப்பனவுகள் என்பது பெற்றுக்கொள்ளப்படும் சேவைகளுக்காக செலுத்த வேண்டியுள்ள பணமாகும். கூட்டுத்தொகை சாதாரண தொழிற்படு சுழற்சியில் (ஒரு வருடத்தினுள் அல்லது அதற்குக் குறைவாக) எதிர்பார்க்கப்படுவதுடன், கிடைப்பனவுகள் நடைமுறைச் சொத்துக்களாக வகைப்படுத்தப்படும். கிடைப்பனவுகளை இனங்காணல் மற்றும் கணிப்பிடல் கொடுக்கல்வாங்கல் செய்யும் பெறுமதியில் இனங்காணப்பட்டு கணிக்கப்படும்.

2.7 காசும் காசுக்கு சமமானவையும்

காசுப் பாய்ச்சல் கூற்றில் கையிலுள்ள பணம், வங்கியிலுள்ள கோரிக்கை வைப்புக்கள், வங்கியிலுள்ள உடனடி/நிலையான வைப்புக்கள், பணிக்கொடை நிதியங்கள் என்பன காசும் காசுக்கு சமமானவை என இனங்காணப்படுகின்றன.

2.8 கொடுப்பனவுகள்

கொடுப்பனவுகள் என்பது பொருட்கள் மற்றும் சேவைகள் வழங்குனர்கள் பெற்றுக்கொள்ளும் பொருட்கள் மற்றும் சேவைகளுக்கு கட்டாயமாகச் செலுத்த வேண்டிய கொடுப்பனவுகளாகும். கொடுப்பனவு வர்த்தகத்தில் சாதாரண தொழிற்படு வர்த்தக வட்டத்தில் மேற்கொள்ளவேண்டிய கொடுப்பனவு எனின், அது நடைமுறைச் சொத்தாக வகைப்படுத்தப்படும். (1 வருடத்தினுள் அல்லது அதற்குக் குறைவாக) அவ்வாறு இல்லாத சந்தர்ப்பங்களில் அவை நடைமுறையற்ற சொத்துக்களாக இனங்காணப்படும்.

கொடுப்பனவுகள் பிரதானமாக இனங்காணப்படுவது கொடுக்கல் வாங்கல் மேற்கொள்ளும் விலையின் படி என்பதுடன், வர்த்தகத்தில் சாதாரண தொழிற்படு வட்டத்தில் அவ்விலையில் கணிக்கப்படும்.

2.9 அரச ஏற்பாடுகள்

நிதிசாரா ஏற்பாடுகள் உட்பட அரசாங்கத்திடமிருந்து கிடைக்கும் ஏற்பாடுகள் அவற்றின் நியாயமான பெறுமதியின் படி இனங்காணப்படும்.

சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகளின் படி அரச ஏற்பாடுகள் நடைமுறையற்ற சொத்துக்களில் அரசாங்கத்தின் பிற்போடப்பட்ட ஏற்பாடுகளின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளதுடன், நிதிசார் செயலாற்றுகைக் கூற்றில் இது இனங்காணப்பட்டிருப்பது உரிய சொத்துக்களில் எதிர்பார்க்கப்பட்டட ஆயுகாலத்தில் எளிய நேர்கோட்டு அடிப்படையிலாகும்.

நிதிசாரா ஏற்பாடுகள் நிதிசாரா சொத்துக்களில் காவுகைப் பெறுமதியின் படி ஏற்படுகளைப் பெற்றுக் கொடுத்தல் மற்றும் சொத்துக்கள் கணக்கிடப்படும்.

2.10 கொள்வனவு ஆகுசெலவு

நிதிசார் பெறுபேறுகள் தொடர்பான கூற்றில் கொள்வனவு ஆகுசெலவு இனங்காணப்படுவது கொள்வனவு செய்யப்படும் காலத்திற்குள் ஆகும்.

2.11 ஊழியர் நலன்கள்

ஆணைக்குழு நிலையான நன்மைகள் மற்றும் நிலையான பங்களிப்பு குறித்து திட்டங்களைக் கொண்டுள்ளது.

(அ) நிலையான பங்களிப்புத் திட்டம்

நிலையான பங்களிப்புத் திட்டமானது ஆணைக்குழுவினால் நிலையான பங்களிப்புத் தொகையொன்று பிரத்தியோகமாக தனிப்பட்ட நிறுவனமொன்றிற்கு தொழிலுக்குப் பின்னரான நன்மை திட்டமாகும். இது தொழிலுக்குப் பின்னரான நன்மை திட்டம் என்பதால் மேலும் அதற்காகப் பங்களிப்புத் தொகையொன்றைச் செலுத்தவதற்கு ஆணைக்குழுவிற்கு பௌதிக மற்றும் ஆன்மிக ரீதியான பிணைப்பு இல்லை. முதிர்ச்சியடைந்ததன் பின்னர் இப்பங்களிப்புத் தொகை ஊழியர் நன்மை செலவாக இனங்காணப்படும்.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் ஊழியர் சேமலாப நிதியத்திற்காக(EPF) ஊழியர் ஒருவரின் மொத்த ஊதியத்திலிருந்து 12% பங்களிக்கப்படுவதுடன், ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியத்திற்கு (ETF) மொத்த ஊதியத்திலிருந்து 3% பங்களிக்கப்படும்.

(ஆ) நிலையான நலன்கள் திட்டம்

ஊழியரின் முதல் வருடம் முதல் பணி புரியும் ஒவ்வொரு வருடத்திற்கும் ½ மாதச் சம்பளத்தினை ஊழியர் பணிக்கொடை நிதியத்தில் வரவு வைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறெனினும் 1983 பணிக்கொடை நிதியக் கொடுப்பனவுகள் சட்டத்தின் இல 12இன் பிரகாரம் ஊழியர் ஒருவர் 05 வருடங்கள் தொடர்ந்தும் பணிபுரிவதால் பணிக்கொடை நிதியத்தில் உரிமைப் பெறலாம்.

(இ) குறுங்கால ஊழியர் நன்மைகள்

குறுங்கால ஊழியர் நன்மைகள் தொடர்பில் பொறுப்புக்கள் கணக்கிடப்படுவது ஊழியர்களினால் நிறைவேற்றப்படும் சேவைகளுக்காக செலுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படும் தள்ளுபடிகள் அல்லது பணஞ்சார் பெறுமதி மீதாகும்.

2.12 ஏற்பாடுகள் மற்றும் எதிர்பாரா பொறுப்புக்கள்

கடந்த காலத்தில் நடைபெற்ற நிகழ்வொன்றின் பெறுபேறாக ஆணைக்குழுவிற்கு தற்போதுள்ள சட்டரீதியான கடப்பாடுகள் அல்லது ஆணைக்குழுவிற்குத் தேவையான பொருளாதார வளங்களின் வெளிப்பாய்வு நடைபெறக்கூடும் என்பதுடன் நம்பகமான முறையில் இப்பெருமானத்தினை மதிப்பீடு செய்யமுடியும் என சாத்தியமாகும் போதே தொழிற்படு செலவினங்களுக்கான ஏற்பாடுகள் இனங்காணப்படும்.

நடப்புக் கடப்பாடு அல்லது பொறுப்புக்கள் தொடர்புபட்ட இடர்கள் மற்றும் ஐயப்பாடுகள் அறிக்கையிடும் நாளில் காணப்படும் மிகவும் நம்பகமான ஆதாரத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டு நடப்புக் கடப்பாடுகளும் பொறுப்புக்களைத் தீர்த்தல்/ பூர்த்திசெய்தலிற்கு தேவையான மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட செலவின் படி ஏற்பாடுகள் கணிக்கப்படும்.

எல்லா எதிர்பாரா பொறுப்புக்களும் நிதிக் கூற்றுக்களில் குறிப்பொன்றாக தெரிவிக்கப்படாவிடின் வளங்களின் வெளிப்பாய்வின் சாத்தியப்பாடு இல்லாது போகும்.

2.13 வருவாயை இனங்காணல்

பொருளாதார நன்மைகள் உண்மையிலேயே நிறுவனத்தினுள் உட்பாயும் சந்தர்ப்பத்தில் வருவாயாக இனங்காணல்.

தேசிய ஆணைக்குழு வருவாயை இனங்காண்பது வருவாயின் அளவை உண்மையிலேயே கணிப்பிடக்கூடிய சந்தர்ப்பத்தில் மற்றும் எதிர்காலத்தில் ஆணைக்குழுவிடம் பொருளாதார நன்மைகள் உட்பாயக்கூடிய நிகழ்தகவின் படியாகும்.

முக்கியமான ஒவ்வொரு வருவாயினையும் மதிப்பீடு செய்வதற்கு ஆணைக்குழுவினால் வருவாயை இனங்காண்பதற்காகக் கீழ் குறிப்பிட்டுள்ள பிரமாணங்கள் பிரயோகிக்கப்பட்டுள்ளது.

(அ) அனுமதிப்பத்திர வருவாய்

ஆணைக்குழுவிடம் எதிர்காலத்தில் பொருளாதார நன்மைகள் திட்டத்திற்குள்ள இயலுமை மீதே வீதி அனுமதிப் பத்திரங்ககளினால் கிடைக்கும் வருவாய் இனங்காணப்படுகின்றது.

(ஆ) சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதிகள் மற்றும் கருவிகள் என்பவற்றை அகற்றுவதால் ஏற்படும் இலாபம் மற்றும் நட்டம்

அகற்றுகைகளால் ஏற்படும் இலாபங்கள் மற்றும் நட்டங்கள் என்பன தீர்மானிக்கப்படுவது கிடைத்த/ உருவாக்கப்பட்ட பணத்தினை காவுகை ஆகுசெலவுடன் ஒப்பிடுவதன் மூலமாகும். இது நிதிப் பெறுபெற்றுக் கூற்றில் இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

2.14 செலவினங்கள்

தொழிற்படும் காலத்தினுள் மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு என்பது அறிக்கையிடும் காலப்பகுதியில் இலாபமாகக் கிடைக்கும் வருமானமாகும்.

2.15 ஐந்தொகை நாளின் பின்னர் ஏற்படும் நிகழ்வுகள்

ஐந்தொகை நாளின் பின்னர் ஏற்படும் திரவ நிகழ்வுகளைக் கருத்திற் கொள்வதுடன், நிதிக் கூற்றுக்களில் தேவையான இடங்களில் பொருந்தும் வண்ணம் சீராக்கல்கள் மற்றும் வெளிப்படுத்துகைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

2.16 பொறுப்புக்கள்

ஐந்தொகை நாளின் பின்னர் ஏற்படும் எல்லா திரவப் பொறுப்புக்களையும் இனங்கண்டு அது குறித்து நிதிக் கூற்றுக்களில் குறிப்பதன் மூலம் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

3. முக்கியமான கணக்கீட்டு நடைமுறைகளும் (மதிப்பீடுகள்) தீர்வுகளும்

நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது முகாமையினால் பல தீர்வுகள் பிரயோகிக்கப்படுவதுடன், சொத்துக்கள், பொறுப்புக்கள், வருமானம் மற்றும் செலவு ஆகியவற்றை இனங்காணல் மற்றும் மதிப்பீடு செய்வதற்காக மதிப்பீடுகள் மற்றும் ஊகங்கள் பல பிரயோகிக்கப்படுகின்றன.

அளவிடுதல் என்ற இனங்காணல் குறித்து குறிப்பிடத்தக்களவு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் மதப்பீடுகள் மற்றும் ஊகங்கள் தொடர்பிலான தகவல்கள் கீழ்வருமாறு குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

(அ) தேய்வடைந்து செல்லும் சொத்துக்களின் பயன்மிகு ஆயுட் காலம்

சொத்துக்களின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பொருளாதார பயன்பாடு மீதான ஐந்தொகை தினத்தில் தேய்வடைந்து செல்லும் சொத்துக்களின் பயன்மிகு ஆயுட் காலம் மதிப்பீடு செய்யப்படுவதாக முகாமை மீளாய்வில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இம்மதிப்பீடுகளில் உள்ள நிச்சயமற்றதன்மைக்கு காரணம் சில மென்பொருள் மற்றும் தகவல் தொழில்நுட்ப உதிரிப்பாகங்களின் பயன்பாட்டினை மாற்றுவதற்கு ஏதுவாகும் வழக்கற்று போன தொழில்நுட்ப முறைகளைப் பயன்படுத்துவதாகும்.

கணக்காய்வளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எவ்ஏ/01/14/29 | මබේ අංකය / உமது இல. / Your No. | දිනය / திகதி / Date 2015 ஆகஸ்ட் 31

தலைவர்,

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2014 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2014 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக்கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிச் செயலாற்றல் கூற்று, உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2014 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) பிரிவு மற்றும் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் 37 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையில் உள்ள ஏற்பாடுகளுக்கமைய எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டும் என நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புகளும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(7)(ஏ) பிரிவின் பிரகாரம் விரிவான அறிக்கையொன்று ஆணைக்குழுவின் தலைவருக்கு காலக்கிரமத்தில் வழங்கப்படும்.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கை பொதுத்துறை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ்கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව, - இல. 306/72, பொல்தூவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. - No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka
+94-11-2887028-34 +94-11-2887223 oaggov@sltnet.lk www.auditorgeneral.gov.lk

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். அதியுயர் கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏஐ 1000 - 1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்கநெறி வேண்டுதல்களுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகளினையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ்கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் ஆணைக்குழுவின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்தில் கொள்கின்றாரேயன்றி ஆணைக்குழுவின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறனின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல. முகாமைத்துவத்தினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது. 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் (3) ஆம் மற்றும் (4) ஆம் உபபிரிவுகள் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையையும் பரப்பையும் நிர்ணயிப்பதற்கான தற்றுணிபு அதிகாரத்தினை கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு வழங்குகின்றன.

எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.4 முனைப்பழியுள்ள கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் அடிப்படையில் எனது அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாக்கப்படுகின்றது.

2 நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2014 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை பொதுத்துறை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஆணைக்குழுவினால் அட்டுறு அடிப்படையில் கணக்கு வைப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டிற்குரிய செலுத்த வேண்டிய ரூபா 12,092,672 தொகை தொடர்பில் கணக்குகளில் நிதியேற்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) கணிப்பீட்டு வழுவின் காரணமாக மீளாய்வாண்டிற்கு முன்னர் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ஆதனங்கள், பொறிகள் மற்றும் உபகரணங்களுக்கான பெறுமானத்தேய்வு பெறுமதி ரூபா 1,321,141 இனால் குறைவாகவும், மீளாய்வாண்டினுள் கொள்வனவு செய்த சொத்துக்களுக்கான பெறுமானத்தேய்வு கணிப்பீட்டின் போது சொத்துக்களின் பெறுமானத்தேய்வு ரூபா 115,859 இனால் அதிகரித்தும் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

2.2.2 விளக்கமளிக்கப்படாத வேறுபாடுகள்

நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் குறுங்கால வைப்புக்களின் பெறுமதி ரூபா 239,500,000 ஆக இருந்ததுடன், அதன் அடிப்படையில் கிடைத்த வட்டி மீண்டும் முதலீடு செய்யப்பட்ட போதிலும், அந்த வட்டியினை முதலீடாக கணக்கீடு செய்வதற்குப் பதிலாக கிடைக்க வேண்டிய வட்டி வருமானக் கணக்கில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது. வங்கி உறுதிப்படுத்தல்களின் பிரகாரம் வட்டி ரூபா 9,566,017 ஆக இருந்த போதும் நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 5,542,909 என காண்பிக்கப்பட்டமையால் ரூபா 4,023,108 ஆன வேறுபாடொன்றினை காட்டிய போதிலும் அதற்கான காரணம் விளக்கமளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மைகள்

பின்வரும் சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடன் இணங்காமைகள் அவதானிக்கப்படுகின்றன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுக்கான தொடர்பு	இணக்கமின்மை
(அ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2 ஆம் பிரிவு	நிதிக்கூற்றுக்களில் காணப்படுகின்ற நிலையான வைப்புக்கள், குறுங்கால வைப்புக்கள் மற்றும் திறைசேரி உண்டியல்களில் முறையே ரூபா 18,187,405 தொகை, ரூபா 239,500,000 தொகை மற்றும் ரூபா 9,282,656 தொகை என்பன முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்காக நிதி அமைச்சரின் இணக்கப்பாடும் விடயப்பொறுப்பு அமைச்சரின் அங்கீகாரமும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஆ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் நிதிப்பிரமாணம்	
(i) நிதிப் பிரமாணம் 757	மீளாய்வாண்டின் இறுதி திகதியில் பொருள் மெய்மையாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறிக்கை கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ii) நிதிப் பிரமாணம் 1646	ஆணைக்குழுவிற்குரிய 15 வாகனங்களுக்காக நாளாந்த ஓட்டப் பதிவேடுகள் பராமரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த ஒவ்வொரு வாகனத்திற்கும் பெற்றுக் கொண்ட எரிபொருள், பயன்படுத்தப்பட்ட எரிபொருள் மற்றும் தாங்கியில் எஞ்சியிருக்கும் எரிபொருளின் அளவினைக் காண்பிக்கும் வகையில் எரிபொருள் சமப்படுத்தல்

		மேற்கொள்ளப்படாமல் இருந்ததுடன், அந்த ஓட்டப் பதிவேடுகள் மற்றும் மாதாந்த பொழிப்புக்களின் மூலப் பிரதிகள் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(iii)	நிதிப் பிரமாணம் 1647 (ஆ)	நிறுவகத்திற்கு சொந்தமாக உள்ள வாகனங்களின் உரிமையாண்மை மாறும் போது வாகனம் மற்றும் உபகரணங்களின் பாதுகாப்பு தொடர்பான மாற்றங்கள் சம்பந்தமான அறிக்கையொன்று பேணப்பட்டிருக்கவில்லை.
(இ)	2003 யூன் 02 ஆம் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 6.5.1 பிரிவு	வருடாந்த அறிக்கையின் வரைபொன்று நிதிக்கூற்றுக்களுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஈ)	1990 ஒக்தோபர் 10 ஆம் திகதிய 41/90 ஆம் இலக்க பொது நிர்வாகச் சுற்றறிக்கை	ஆணைக்குழுவிற்குச் சொந்தமான ஒவ்வொரு வாகனம் தொடர்பாக 06 மாதங்களுக்கு ஒரு முறை எரிபொருள் நுகர்வினை தகைமை பெற்ற ஒரு நபரைக் கொண்டு பரீட்சிப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(உ)	2002 நவம்பர் 28 ஆந் திகதிய IAI/2002/02 ஆம் இலக்க திறைசேரி சுற்றிக்கை	கணனி உப பாகங்கள் மற்றும் மென்பொருட்கள் தொடர்பாக புறம்பான நிலையான சொத்துக்கள் பதிவேடொன்று பேணப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஊ)	2014 யூன் 24 ஆந் திகதிய பீடீ/ஐடீ184/2/2/3 ஆம் இலக்க தேசிய வரவு செலவு திட்ட பணிப்பாளர் நாயகத்தின் கடிதம்	தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் தலைவரின் பாவனைக்காக ரூபா 8,000,000 மில்லியன் பெறுமதியான மோட்டார் வாகனமொன்றினை கொள்வனவு செய்வதற்காக திறைசேரியினால் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த எல்லையினை விஞ்சி ரூபா 1,150,000 தொகை செலவிடப்பட்டு மோட்டார் வாகனமொன்று கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

3. **நிதி மீளாய்வு**

3.1 **நிதி விளைவுகள்**

சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2014 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதி விளைவுகள் ரூபா 109,202,557 மிகையாக இருந்ததுடன், அதற்கு எதிராக முன்னைய ஆண்டிற்கான பற்றாக்குறை ரூபா 181,195,469 ஆக இருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் மீளாய்வாண்டின் நிதி விளைவுகளில் ரூபா 290,398,026 தொகையான அதிகரிப்பு சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்ததுடன், வருமானம் 18 சதவீதத்தாலும் அரச மானியம் 74 சதவீதத்தாலும் அதிகாரித்திருந்தமை இதற்கு காரணங்களாக இருந்தன.

3.2 **நிறுவனத்திற்கெதிராக அல்லது நிறுவனத்தால் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள சட்டரீதியான நடவடிக்கைகள்**

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) வெளிநிறுவனங்கள் மற்றும் நபர்களால் பெஸ்டியன் மாவத்தையிலுள்ள பேரூந்து நிலையத்தினை ஆணைக்குழுவிற்கு கையேற்றல், நேர அட்டவணைகளை நடைமுறைப்படுத்தல், பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்குதல், பதவியுயர்வுகளை வழங்காமை, சிசுசெரிய சேவைகள் மற்றும் பேரூந்து ஊழியர்கள் தொடர்பாக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் ஆகிய விடயங்கள் தொடர்பில் ஆணைக்குழுவிற்கெதிராக நீதிமன்றங்களில் 33 வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) ஆணைக்குழுவினால் பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரமின்றி பிரயாணம் செய்தமை தொடர்பில் நிறுவனங்களுக்கெதிராக 53 வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்ததுடன், அவற்றுள் 12 வழக்குகள் மீளாய்வாண்டினுள் தீர்க்கப்பட்டிருந்துடன், மேலும் 41 வழக்குகள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டுக்கொண்டிருந்தது.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) கடந்த வருட இறுதியில் 31 கெமிசிரிய பேருந்து சேவைகள் மற்றும் 136 நிசிசெரிய பேரூந்து சேவைகள் நடாத்தப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த அளவினை மீளாய்வாண்டிலும் பேணுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், ஆண்டிறுதியில் முறையே 21 பேரூந்து சேவைகள் மற்றும் 114 சேவைகள் வரை குறைவடைந்திருந்தது.

(ஆ) சட்டத்தை மதிக்கும் சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை உருவாக்கும் நோக்கில் மீளாய்வாண்டினுள் 1200 சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்கள் வீதம் பயிற்சியளிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், ஆண்டினுள் முறையே 975 மற்றும் 872 சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை மாத்திரமே பயிற்றுவிக்கக்கூடியதாகவிருந்தது.

(இ) ஜீபீஎஸ் தொழில்நுட்பத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு மாகாணங்களுக்கிடையிலான பேரூந்துகளை ஒழுங்குபடுத்தும் செயற்பாடுகளை பரவலாக்குவதற்காக புதிய கட்டுப்பாட்டு அறையொன்றினை தாபிக்கும் பொருட்டு மீளாய்வாண்டிற்காக ரூபா 40,000,000 தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன், ஆண்டிறுதியில் அச்செயற்பாட்டினை முழுமையாக பூர்த்தி செய்ய திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறெனினும் வருட இறுதியில் கட்டிடம் மாத்திரம் பூர்த்திசெய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக ரூபா 18,189,547 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தது. 2015 ஏப்ரல் 10 ஆம் திகதியளவில் நிறைவு செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் 2015 மே மாத இறுதி வரையிலும் அச்செயற்திட்டத்தின் பணிகளை பூர்த்தி செய்ய இயலாதிருந்தது.

(ஈ) வருடாந்த செயல்நடவடிக்கைத்திட்டத்தின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டினுள் மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த ரூபா 15.5 மில்லியன் பெறுமதியுடைய 04 செயற்திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்படாதிருந்ததுடன், அதற்கான சாதாரண காரணங்கள் எதுவும் கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்படவில்லை.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மை

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மாகாணங்களுக்கிடையிலான பேரூந்து மற்றும் மாகாணத்தினுள் போக்குவரத்தில் ஈடுபட்டுள்ள பேரூந்துக்களின் நேர அட்டவணையை காட்சிப்படுத்தும் நோக்கில் ஆணைக்குழுவினால் ரூபா 62,415,360 செலவிடப்பட்டு 7 எல்ஈடி திரைகள் கொழும்பு பெஸ்டியன் மாவத்தை, அநுராதபுரம், குருநாகல், நுவரெலியா, கதிர்காமம், ரன்ன மற்றும் புத்தளம் ஆகிய இடங்களில் பொருத்தப்பட்டிருந்ததெனினும், தற்போது அவ்வனைத்து திரைகளும் செயற்பாடற்ற நிலையில் காணப்படுகின்றன. இத்திரைகளின் செயற்பாட்டினை தொடர்ச்சியாக பேணிச்செல்லல் மற்றும் ஏற்படும் மின்சார செலவினை தீர்க்கும் நோக்கில் இத்திரைகளில் விளம்பரங்களை காட்சிப்படுத்த தீர்மானிக்கப்பட்டு அதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக வெளி நிறுவனமொன்று தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்ததெனினும், அச்செயற்பாட்டினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு ஆணைக்குழு தவறியிருந்தது. பின்னர் ஆணைக்குழுவினால் அதன் வளங்களை உபயோகித்து அச்செயற்பாட்டினை பூர்த்திசெய்வதற்காக ரூபா 286,266 தொகை செலவிடப்பட்டு கணனி மற்றும் ஏனைய உதிரிப்பாகங்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தவறியிருந்தது. அத்திரைகள் செயற்பாடற்று உள்ள போதிலும் 2015 மே மாத இறுதி வரையிலும் பெற்றுக்கொண்ட மின்சாரம் மற்றும் இணைய வசதிகளுக்காக ரூபா 1,489,663 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், மேலும் ரூபா 433,265 தொகை செலுத்தவேண்டியிருந்தது.

(ஆ) பெஸ்டியன் மாவத்தையிலுள்ள பேரூந்து நிலையத்தின் செயற்பாடுகள் அதன் முகாமையாளர் மற்றும் ஆணைக்குழுவின் தலைவர் ஆகியோருக்கு தமது அலுவலகத்திலிருந்தவாறு மேற்பார்வை செய்யக்கூடிய வகையில் ரூபா 470,250 தொகை மற்றும் இணையதள வசதிகளுக்காக ரூபா 61,862 வீதம் பணம் செலவிடப்பட்டு CCTV பாதுகாப்பு கெமரா முறைமை பொருத்தப்பட்டிருந்ததெனினும், அது தற்போது செயற்பாடற்ற நிலையில் காணப்படுவதுடன் அதனை பழைய நிலைக்கு கொண்டுவருவதற்கு பொறுப்பு கூறவேண்டிய உத்தியோகத்தர்காளால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) கொழும்பு மற்றும் அதனை அண்மித்த பகுதிகளிலிருந்து வடக்கு கிழக்கு வரையான 14 வீதிகளுக்கான 84 அனுமதிப்பத்திரங்களுக்கான விலை மனு கோரலின் போது கிடைத்த 83 விண்ணப்பங்களில் 50 விண்ணப்பங்களுக்கு உத்தேசிக்கப்பட்ட தொழில்நுட்ப பெறுமதி விஞ்சியிருந்தமையால் 23 அனுமதிப்பத்திரங்கள் மாத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்தன. மேலும், கொழும்பிலிருந்தான ஏனைய 10 வீதிகளுக்கான 12 அனுமதிப்பத்திரங்களுக்காக முன்னைய ஆண்டில் விலைமனு கோரப்பட்டிருந்ததுடன் அவற்றுள் 06 வீதிகளுக்கு 08 அனுமதிப்பத்திரங்கள் மாத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன், எஞ்சிய 04 வீதிகளுக்காக கிடைக்கப்பெற்ற விலைமனுக்கள் உத்தேசிக்கப்பட்ட பெறுமதியினை விஞ்சியிருந்த போதிலும் அவற்றுக்கான அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) கொழும்பு – கட்டுநாயக்க அதிவேக பாதைக்கான அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்கும் அதிகாரம் ஆணைக்குழுவிற்கு கையளிக்கப்பட்டுள்ளதென சட்டமா அதிபரின் அறிவுரை கிடைத்திருந்த போதிலும், அந்த வீதியில் பேரூந்து ஓட்டத்திற்கான அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குதல் 2015 மே 15 ஆம் திகதி வரையிலும் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) ஆணைக்குழுவின் வாகன பாவனையை கட்டுப்படுத்தும் நோக்கில் அந்த ஆணைக்குழுவிற்குரித்தான 15 குழாம் வாகனங்களில் 07 வாகனங்களில் மீளாய்வாண்டில் பீபீஎஸ் உபகரணங்கள் பொருத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், அவை உரிய முறையில் பராமரிக்கப்படாமை மற்றும் அவற்றின் பொறுப்பு சாரதிகளுக்கு கையளிக்கப்படாமையினால் அதன் மூலம் வாகனப்பாவனையில் கட்டுப்பாடொன்று இடம்பெறாமை அவதானிக்கப்பட்டது. தற்பொழுது இவ்வனைத்து உபகரணங்களும் செயற்பாடற்று காணப்படுவதுடன் அவற்றை பழைய நிலமைக்கு கொண்டுவருவதற்கு பொறுப்புக்கூற வேண்டிய உத்தியோகத்தர்கள் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.

(ஊ) மாகாணங்களுக்கிடையேயான பேரூந்து ஓட்ட செயற்பாடுகளை செய்மதி தொழில்நுட்பத்தின் மூலம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு நேரடியாக கண்காணிக்கக்கூடிய விதத்தில் பேரூந்துகளில் பொருத்தப்பட்ட 2095 ஜீபீஎஸ் உபகரணங்களுக்காக 2014 திசெம்பர் 31 ஆம் திகதியில் உள்ளவாறு ரூபா 79,061,375 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்ததுடன் ரூபா 8,313,625 தொகை அந்த உபகரணங்களை பராமரிக்கும் நிறுவனத்திற்கு செலுத்த வேண்டியிருந்தது. 2015 மே மாதமளவில் அவ்வனைத்து ஜீபீஎஸ் உபகரணங்களும் செயலற்று காணப்பட்டதுடன், அவற்றை மீள் நிலைக்கு மாற்றுவதற்கு முகாமைத்துவம் தவறியிருந்தது.

4.3 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) சனாதிபதி மற்றும் போக்குவரத்து துறையினை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் அனைத்து நிறுவனங்களினதும் உத்தியோகத்தர்களுடனான சந்திப்பொன்று தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அந்நிகழ்ச்சிக்காக ரூபா 8,009,310 தொகையும், அந்த நிகழ்ச்சியை தொலைகாட்சியில் ஒளிபரப்புவதற்காக ரூபா 1,819,000 தொகையும் செலவிடப்பட்டிருந்தது. இந்த செலவினங்கள் தொடர்பில் முறையான அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்காமை கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் 16.13.1(1) ஆம் இலக்க கணக்கு குறிப்பின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததெனினும், அவ்வாறான அங்கீகாரமற்ற கொடுப்பனவுகள் தொடர்பில் முறையான பரிசீலனையொன்று ஆணைக்குழுவினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. இதற்கு மேலதிகமாக இந்த நிகழ்ச்சிக்கான செலவினங்கள் தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(i). இச்செயற்பாட்டிற்காக ரூபா 6,699,583 பெறுமதியான மதிப்பீடொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த மதிப்பீட்டினை விஞ்சி ரூபா 1,309,727 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தது.

(ii). இது தொடர்பிலான எந்தவொரு கொள்வனவிற்காகவும் விலைமனு கோரல் இடம்பெற்றிராததுடன், கொள்வனவு குழுவின் விருப்பப்படி வழங்குநர்கள் தெரிவுசெய்யப்பட்டிருந்தனர்

(ஆ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் 8(ஏ)(ii) பிரிவின் பிரகாரம் பாடசாலை மாணவர்களுக்கு சலுகை கட்டண அடிப்படையில் பாடசாலை சேவைகளை திட்டமிடுவதற்கு மாத்திரம் நிதியேற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததெனினும், ஆணைக்குழுவினால் ஆண்டினுள் இரு சந்தர்ப்பங்களில் ரூபா 2,669,500 பெறுமதியான பாடசாலை பைகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு விநியோகிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவற்றின் ரூபா 1,327,500 கொடுப்பனவிற்கான முறையான அங்கீகாரமொன்று இல்லாதிருந்தமை கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் 16.13 ஆம் இலக்க கணக்கு குறிப்பில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

4.4 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

2014 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான அங்கீகரித்த பதவியணியினரை உள்ளபடியான பதவியணியினருடன் ஒப்பீடுசெய்யும் போது 36 பதவிகளில் வெற்றிடங்கள் காணப்பட்டதுடன் இதில் 22 பதவிகள் நிறைவேற்றுதரத்திலான பதவிகளாக இருந்தன. முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் 2014 ஒக்தோபர் 07 ஆம் திகதிய டீஎம்எஸ்/1637/VII ஆம் இலக்க கடிதத்தின் மூலம் ஆணைக்குழுவின் ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை அங்கீகரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அவ்வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமல் அந்த பதவிகளுக்காக பதிற்கடமை நியமனங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தன.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1. நிதிக்கூற்றுக்களைச் சமர்ப்பித்தல்

கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரித்தல் மற்றும் சமர்ப்பித்தல் தொடர்பில் பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பிற்கு கட்டுபடுவதாக தெரிவித்து அதன் 16.13.1(4) ஆம் பந்தி மூலம் வருமானங்கள் மற்றும் செலவினங்கள் தொடர்பில் தற்போதைய பணிப்பாளர் சபை கடப்பாட்டினை கொண்டிராமை குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

5.2 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 8(3) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 5.2.1 பிரிவின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் பாதீடானது வருடாந்த கணக்குகளின் மாதிரிக்கமைய முன்வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மீளாய்வாண்டிற்குரிய பாதிடப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியான தரவுகளுக்குமிடையே ஒப்பிடும் போது 15 செலவின விடயங்களுக்குரியதாக ஒதுக்கப்பட்டிருந்த நிதியேற்பாட்டினை விஞ்சி 4 சதவீதம் முதல் 47 சதவீதம் வரையிலான பணம் செலவிடப்பட்டிருந்ததுடன், ஏனைய செலவின விடயங்களுக்குரிய 6 சதவீதம் முதல் 67 சதவீதத்திற்கிடைப்பட்ட வீச்சில் முரண்கள் காணப்பட்டதனால் பாதீடு வினைத்திறனான முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.3 **ஆண்டறிக்கையினை சபைக்குச் சமர்ப்பித்தல்**

1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(3) பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆம் திகதிய பீஈடீ 12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 6.5.3 பிரிவின் பிரகாரம் ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கை பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், 2012 ஆம் ஆண்டிற்குரிய ஆண்டறிக்கை 2015 மே 15 ஆம் திகதி வரை பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. **முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்**

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான குறைபாடுகள் தொடர்பாக ஆணைக்குழுவின் தலைவருக்கு அவ்வப்போது தெரியப்படுத்தப்பட்டன. பின்வரும் அம்சங்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகின்றது.

(அ) பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்கல்
(ஆ) கொள்வனவு நடவடிக்கைகள்
(இ) ஒப்பந்த நிர்வாகம்
(ஈ) வாகனப் பயன்பாடு

ஒப்பம்: டபிள்யூ.பி.சீ. விக்ரமரத்ன
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி (பதில்).

Tc

<u>தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு</u>

<u>2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவடைந்த வருடத்திற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் தொடர்பாக 1971 இல 38ஐக் கொண்ட நிதிச் சட்டத்தின் 14(2) (சீ) பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கைக்கான பதில்கள்</u>

2.2.1 கணக்கீட்டுக் குறைப்பாடுகள்

(அ) பேருந்து நடத்துனர்களின் சீருடைகளைக் கொள்வனவு செய்தல் மற்றும் GPS உபகரணங்களைப் பராமரித்தல் ஆகியவற்றிற்குரிய திரண்ட செலவினைக் கணக்கு வைப்பதற்கு தவறியுள்ளதுடன், குறிப்பிட்ட செலவினம் கணிக்கப்பட்டு 2015 ஆண்டின் இறுதியில் கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது சரிசெய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

(ஆ) 2013 ஆம் ஆண்டு வரை ஆணைக்குழுவின் நிலையான சொத்துக்கள் தொடர்பில் பின்பற்றப்படும் தேய்மானக் கொள்கையானது சொத்துக்களைக் கொள்வனவு செய்யும் வருடத்தில் தேய்மானம் ஒதுக்காமை மற்றும் சொத்துக்களை அகற்றும் வருடத்தில் முழு வருடத்திற்குமான தேய்மானத்தை ஒதுக்குதலும் ஆகும். அதன் படி நிலையான சொத்துக்களின் தேய்மானத்திற்கு பின்பற்றப்படும் மேற்படி கொள்கை நிதிக் கூற்றுக்களின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

எனினும் 2014 ஆம் ஆண்டின் நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது நடப்பு ஆண்டில் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட சொத்துக்களுக்கு கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பிட்டிருந்தவாறு கழிக்கப்பட்டது.

அதன் போது கட்டடங்களின் தேய்மானத்திற்குரிய தேய்மான வீதம் பிழையாகப் பதிவு செய்திருந்தமையால் ஏற்பட்ட தவறு 2015ஆம் ஆண்டின் போது நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது சரிப்படுத்துவதற்கு குறித்துக் கொள்ளப்பட்டது.

2.2.2 தெளிவுபடுத்தப்படாத வேறுபாடுகள்

வங்கியினால் அனுப்பப்பட்ட நிலுவையினை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணத்தின் படி, குறுங்கால வைப்புக்களின் பெறுமதி 249,066,017 ரூபாவாக விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்ட நிலுவை பிழையானது என்பதுடன் 244,0066,017 ரூபா என சரிப்படுத்தப்படுதல் வேண்டும். (விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள ஆவணத்தின் அத்தாட்சிப் பத்திர இல. 47025ஆகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவைப்பு தேசிய பொக்குவரத்து ஆணைக்குழுவுக்குரிய வைப்பொன்று அல்ல என்பதுடன அவ்வாறான வைப்பொன்று வங்கியினால் அனுப்பப்பட்ட நிறுவையினை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்களில் உள்ளடங்கவில்லை.) அதன் படி மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் குறுங்கால வைப்புக்களின் நிலுவைக்கிடையிலான வித்தியாசமானது அம்முதலீடுகளின் வட்டியான 4,566,017 ரூபா தொகை மாத்திரமே.

ஆணைக்குழுவின் கொள்கையானது வைப்பு மீதியினைப் பெயரளவுப் பெறுமதியில் பேணிக்கொள்வதாகும். இக்கொள்கை கடந்த பல வருடங்களாகப் பின்பற்றப்பட்டதுடன், இக்கணக்கு வருடத்திலும் அக்கொள்கை பின்பற்றப்பட்டுள்ளது. விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள முதலீட்டு வட்டி கணக்கிடப்பட்டு வருடத்தின் வருமானமாக கணக்கு வைக்கப்பட்டதுடன், அவ்வட்டி வருமானம் பணமாகும் சந்தர்ப்பம் வரை கிடைக்க வேண்டியவ ட்டி வருமானக் கணக்கில் காட்டப்பட்டுள்ளதென தயவுடன் அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

2.3 சட்டதிட்டங்கள், நிபந்தனைகள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காமை

(அ) கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு 2003 ஜூன் 02ஆந் திகதியிட்ட இல பிஈடீ/12 கொண்ட பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2ஆம் பிரிவிற்கு இணங்க தற்காலிக மேலதிகப் பணத்தினை முதலீடு செய்வதற்கு திறைசேரியின் அனுமதியினைப் பெறுவதற்காக தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சினால் கோரிக்கை விடுக்கப்பட்டுள்ளதெனினும் அதற்கான அனுமதி இதுவரையில் கிடைக்கப் பெறவில்லை. (உரிய கடிதத்தின் பிரதி கணக்காய்வாரள் தலைமை அதிபதியின் இல ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எவ்ஏ/2012/22 கொண்ட கணக்காய்வு விசாரணைக்கான பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

எவ்வாறெனினும் 2012 ஆகஸ்ட் மாதம் 22ஆந் திகதி நடைபெற்ற பொது முயற்சிகள் தொடர்பிலான பொதுக் கூட்டத்தின் போது, குறுகிய கால மேலதிக நிதியங்கள் ஏழு நாள் கோரல் வைப்புக்களில் முதலீடு செய்வதற்குப் பதிலாக ஒரு பகுதியினை கூடிய வட்டி வருமானத்தைப் பெறுவதற்காக நிலையான வைப்புக்களில் முதலீடு செய்யுமாறு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது. (பொது முயற்சிகள் தொடர்பிலான பொதுக் கூட்டத்தின் குறிப்புக்களின் பிரதியொன்று இல ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எவ்ஏ/2012/22 கொண்ட கணக்காய்வு விசாரணைக்கான பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

(ஆ)

i) நிதி நிபந்தனை 757

எற்கனவே 2014ஆம் ஆண்டிற்கான பொருட்பதிவேட்டு மீளாய்வு அறிக்கை கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

ii) பெற்றுக் கொண்ட எரிபொருள், பயன்படுத்தப்பட்ட எரிபொருள் மற்றும் தாங்கியில் எஞ்சியுள்ள எரிபொருள் அளவு ஆகியவற்றைக் காட்டுமாறு எரிபொருள் சமநிலைப்படுத்தல் தற்பொது மேற்கொள்ளப்படுவதில்லை. எதிர்காலத்தில் இது குறித்து முறையான வழிமுறையொன்றினைப் பின்பற்றுமாறு விடய பொறுப்பு அலுவலர்க்கு அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

iii) நிறுவனத்திற்குரிய வாகனப் பொறுப்பு மாற்றமடைகையில் வாகனம் மற்றும் உபகரணங்களின் பாதுகாப்பிற்காக மாற்றம் தொடர்பான அறிக்கையொன்று தற்போதைக்கு பேணப்படுவதில்லை. இதற்கு மேலதிகமாக எதிர்காலத்தில் முறையான ஆவணமொன்றை பேணுவதற்கு விடய பொறுப்பு அலுவலர்க்கு அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இ) எதிர்வரும் வருடத்தில் கணக்குகளை முன்வைக்கும் போது ஆண்டறிக்கையின் பிரதியொன்றினை அனுப்புவதற்கு தேவையான அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

ஈ) ஆணைக்குழுவிற்குச் சொந்தமான எல்லா வாகனங்களும் 06 மாதத்திற்கு ஒரு முறை எரிபொருள் தகனம் தொடர்ப்பில் தகுதியுள்ள ஒருவரினால் பரிசீலிக்கப்படுவதற்கு ஏற்கனவே திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

உ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் தற்போது பேணப்படும் சொத்துக்கள் ஆவணத்தில் கணினிகள் மற்றும் மென்பொருள் தொடர்பாக வேறான நிரலொன்று பேணப்படுகின்றது. எனினும் விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு குறிப்பிட்ட பிரிவு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

(ஊ) விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள மோட்டார் வண்டியை க் கொள்வனவு செய்வதற்கு பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளது. (பணிப்பாளர் சபை குறிப்பு இல. 79/2014) பணிப்பாளர் சபை அறிவுறுத்தலின் படி, மேலதிக நிதிய செலவிடுதல் சார்பாக அனுமதியைப் பெற்றுக்

கொள்வதற்காக தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சின் மூலம், தேசிய வரவுசெலவுத் திட்ட திணைக்களத்திடம் கோரிக்கையொன்று முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

3. நிதிசார மீளாய்வு

3.1 நிதிசார் விளைவுகள்

விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு 2013 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2014ஆம் ஆண்டிற்கான நதிப் பெறுபேறுகளில் வளர்ச்சி காட்டப்பட்டுள்ளதுடன், வருமான அதிகரிப்பு மற்றும் தொழிற்படு செலவினம் குறைவடைதல் இதற்கு காரணமாயுள்ளன. அரசாங்கத்தின் முக்கியமான கிடைப்பனவுகள் முழுமையாக செயற்றிட்டங்களின் செலவுக்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டதுடன், அதனால் அரசின் முக்கியமான கிடைப்பனவுகளின் அதிகரிப்பு 2014ஆம் ஆண்டிற்கான நிதிசார் விளைவுகளின் வளர்ச்சியில் பாதிப்பு ஏற்படுத்தவில்லை என தயவுடன் அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

3.2 நிறுவனத்திற்கு எதிராக அல்லது நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள சட்டரீதியான நிகழ்வுகள்

(அ) வெளிவாரி நிறுவனங்கள்/ நபர்களினால் பயணிகள் சேவை அனுபதிப்பத்திரங்கள், நேர அட்டவணை, சிசு செரிய, கெமி செரிய சேவைகள், பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதி ஆகியவை தொடர்பில் 33 வழக்குகள் நிறுவனத்திற்கு எதிராகத் தாக்கல் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) நிறுவனத்தினால் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரமின்றி ஓடிய வாகனங்கள் தொடர்பில் 53 வழக்குகள் தாக்கல் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அவ்வாண்டினுள் 12 வழக்குகள் முடிவடைந்து 41 வழக்குகள் விசாரணைக்கு எடுக்கப்பட்டு இருந்தன.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றுகை

(அ) கெமி செரிய வேலைத்திட்டம்

2014ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் 31 கெமி செரிய பேருந்துகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. எனினும், 2014ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 21 சேவைகள் வரை குறைவடைந்தமைக்கு கீழ்வரும் காரணங்கள் ஏதுவாயின.

- 01 வேையின் ஒப்பந்த காலம் முடிவடைந்தமையால் கெமி செரிய வேலைத்திட்டத்திலிருந்து நீக்கப்படுதல்.
- 9 சேவைகள் GPS அறிக்கையின் படி செயற்படுத்தப்படவில்லை என்பது உறுதிப்படுத்தப்பட்டமை மற்றும் லொக் பத்திரம் முன்வைக்கப்படாமை என்பதால் நீக்கப்படுதல்.
- புதிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு போதியளவு ஆலோசனைகள் மாகாண சபைகள் மூலம் கடைக்கப் பெறாமையால் புதிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு முடியாமற் போயுள்ளது.

நிசி செரிய வேலைத்திட்டம்

2014ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் 136 நிசி செரிய சேவைகள் இருந்ததுடன், 2014ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 114 சேவைகள் வரை குறைவடைந்துள்ளது.

- நிசி செரிய பேருந்துச் சேவைகளுக்கு கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்ளும் போது தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நடமாடும் பரிசோதனை அதிகாரிகளினால் அடிக்கடி இச்சேவையினைப் பரிசோதித்து செயற்படுத்தப்படுவதாக உறுதிப்படுத்தியதன் பிறகு கொடுப்பனவுகள் மேற்கொள்ளப்படும். அதன் படி குறிப்பிட்ட பரிசோதனைகளின் போது

உரியமுறையில் செயற்படுத்தப்படவில்லை என் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட 22 பேருந்துகள் நீக்கப்பட்டன.

- புதிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு போதியளவு ஆலோசனைகள் மாகாண சபைகள் மற்றும் இபோச டிப்போ மூலம் கடைக்கப் பெறாமையால் புதிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு முடியாமற் போயுள்ளது.

(ஆ) 1200 சாரதிகள் மற்றும் பேருந்து நடத்துனர்களைப் பயிற்றுவிப்பதற்கு வருடாந்த இலக்காகக் கொண்டுள்ள போதிலும் இப்பயிற்சி மேற்கொள்ளப்படுவது சாரதிகள் மற்றும் பேருந்து நடத்துனர்கள் தேபோஆயைக்குழுவில் பதிவு செய்யப்பட்ட எண்ணிக்கையின் படியாகும். கடந்த வருடத்தில் சாரதிகள் மற்றும் பேருந்து நடத்துனர்கள் தேபோஆணைக்குழுவில் ஏறக்குறைய 2000 பேர் பதிவு செய்துள்ளனர். அவ்வாறே, பயிற்சிக்காக அழைக்கப்படும் அனைவரும் அதில் பங்குபற்றுவதும் இல்லை.

(இ) புதிய ஜீ.பி.எஸ். கட்டுப்பாட்டு அறையில் IT மற்றும் Net work நடவடிக்கைகளுக்காக பத்திரிகை அறிவித்தலை வெளியிடுவதற்கு முதல் புத்தம்புதிய தொழில்நுட்ப முறையொன்றிற்கான விவரக்குறிப்புகளைத் தேடிக் கொள்ள வேண்டியிருந்தது. மேலும், எமது நாட்டில் மிகக் குறைந்த எண்ணிக்கையில் கட்டுப்பாட்டு அறைகள் உள்ளமையால் மற்றும் அக்கட்டுப்பாட்டு அறைகளில் அநேகமானவை சீசீரீவீ கமெரா தொகுதி மூலம் மாத்திரம் கண்காணிக்கப்படுவதனாலும் தேபொஆணைக்குவின் தேவைக்கு ஏற்ப தொழில்நுட்ப ஆலோசனைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு மொறட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்தின் மற்றும் ICTA நிறுவனத்தின் குறிப்பிட்ட விடய சம்பந்தமான நிபுணர்களுடன் கலந்துரையாடல் அமர்வுகள் பல மேற்கொள்ள வேண்டியேற்பட்டது.

இந்நடவடிக்கைக்காக குறிப்பிடத்தக்களவு காலம் (03 மாதங்கள் அளவில்) சென்றதுடன், பத்திரிகை அறிவித்தல் வெளியிட்டு தேவையான EoI (விருப்புப் பிரகடனம்) பெற்றுக்கொண்டும் 2014ஆம் ஆண்டு இறுதி தேர்தல் காலப்பகுதியாகியபடியால் மற்றும் 2015 ெப்பரவரி மாதத்தில் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சு கலைக்கப்பட்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு புது உள்ளகப் போக்குவரத்து அமைச்சுடன் இணைக்கப்பட்ட காரணத்தால் புதிய தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் கமிட்டிக்கான உறுப்பினர்களை நியமிக்க வேண்டி ஏற்பட்டது.

உள்ளகப் போக்குவரத்து அமைச்சினால் நியமிக்கப்பட வேண்டிய தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் கமிட்டியின் உறுப்பினர்கள் 2015 ஜுன் மாதம் பெயர் குறிக்கப்பட்டு அனுப்பப்பட்டது.

அதன்படி ஏற்கனவே தகவல் தொழில்நுட்ப மற்றும் வலையமைப்பாக்கல் உபகரணங்களைப் பொருத்தி செயற்பாட்டு அறையினைத் தயாரிக்கும் கொள்வனவு நடவடிக்கைகளின் இறுதிக் கட்டத்தை அடைந்துள்ளது.

ஈ) 2014 ஆண்டிற்குரிய குறுகிய வேலைத்திட்டங்கள் திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் 2014ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் குறும் ஓய்வறை நிலையங்களை ஒழுங்குபணுடுத்தல், கேட்போர் கூடத்தினை புதுப்பித்தல், இல 03 கட்டடத்தின் கீழ் மாடி சிற்றுுச்சாலையொன்றினை ஒழுங்கு படுத்தல், பயிற்சி நிலையமொன்றை நிறுவுதல் என்பன திட்டமிடப்பட்ட போதும் இக்கட்டுமானப் பணி குறித்து மீண்டும் கவனத்திற் கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டமையால் செயற்படுத்துவது நிறுத்தப்பட்டது.

4.2 முகாமைத்துவ திறமையின்மைகள்

(அ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் டிஜிடல் தகவல் காட்சிப் பலகையைப் (Digital Information Display Board) பொருத்தும் செயற்றிட்டத்தினை ஆரம்பிப்பதன் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கமானது பயணிகளுக்கு தரமிக்க நம்பிக்கையான விசேடமிகு போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை வழங்குதலாகும். அதாவது காட்சிப் பலகைகள், பயணிகள் தகவல் காட்சிப் பலகைகள் (Passenger Information Display Board) என்பதாக பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு உரிய அனைத்து முக்கியமான தகவல்களையும் காட்சிப்படுத்தும் நோக்குடன் செயற்றிட்டமாக வெளிப்பத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டது.

அதன்படி தேசிய போக்குரவத்து ஆணைக்குழுவினால் 07 டிஜிடல் தகவல் காட்சிப் பலகைகள் நாடு முழுதும் அமைந்துள்ள் 07 பயணிகள பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை மையமாகக் கொண்டு நிறுவப்பட்டன. அதன் முதல் கட்டமாக குறிப்பிட்ட காட்சிப் பலகைகளில் மாகாணங்களுக்குள்ளேயான பேருந்துகள் மற்றும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளின் நேர அட்டவணைகள் காட்சிப்படுத்தப்படுதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

பயணிகள் போக்குவரத்து தொடர்பில் எல்லா பேருந்துகளிலும் நேர அட்டவணைகளை ஒவ்வொரு மாகாணத்திற்கும் உரியவாறு காட்சிப்படுத்துவதும், ஒவ்வொரு மாகாணத்திற்கும் உரிய புகையிரத நேர அட்டவணைகளைக் காட்சிப்படுத்துவதும், பயணிகள் போக்குவரத்து தொடர்பிலான ஏனைய முக்கியமான தகவல்களைக் காட்சிப்படுத்துவதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் அடுத்த படியாக உள்ளது. பின்பு இது நிகழ் நேர பயணிகள் தகவல் தொகுதியொன்றாகச் (Real Time Passenger information System) செயற்படுத்துப்பட்டு பயணிகளுக்கு தரமிக்க மற்றும் செயற்றிறன் மிக்க போக்குவரத்துச் சேவையினைப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு மேல் குறிப்பிட்டவாறு இது செயற்றிட்டமாக தொடர்ந்தும் செயற்படுத்துகையில் சவால்களாக இருப்பவற்றைக் கீழ்வருமாறு குறிப்பிடலாம்.

- இந்த டிஜிடல் காட்சிப் பலகைகளின் பராமரிப்பு மற்றும் சேவைகளைத் தொடர்ந்நது மேற்கொள்வதற்கு வருடாந்தம் மேற்கொள்ள வேண்டிய ஆகுசெலவு
- இதற்காகச் செலவாகும் மின்சாரத்திற்கு ஆகுசெலவு
- இப்பலகைகளைத் தலைமை அலுவலகத்துடன் இணைப்பதற்கு தேவையான இணையத்தள இணைப்பிற்கான ஆகுசெலவு

மேற்படி சவால்களைப் பூர்த்தி செய்துகொண்டு குறிப்பிட்ட ஆகுசெலவுகளைத் தீர்த்துக் கொள்ளும் நோக்கு கொண்டு இந்த டிஜிடல் காட்சிப் பலகைகளில் வியாபார விளம்பரங்களை ஒளிபரப்புவதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

அதன் பிரகாரம் குறிப்பிட்ட நடவடிக்கையை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு வெளிவாரி நிறுவனமொன்றினைத் தெரிவு செய்தல் கொள்வனவு படிமுறைகளைப் பின்பற்றி மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன், பிறகு குறிப்பிட்ட நிறுவனத்தினைத் தெரிவு செய்தல் குறித்து கருத்து வேறுபாடுகள் ஏற்பட்டதால் அப்பணியினைச் செயற்படுத்துவது இடைநிறுத்தப்பட்டது.

குறிப்பிட்ட பெயர்ப்பலகைகள் 2015 ஜனவரி மாதம் வரை செயற்படுத்தப்பட்டதுடன் அதனைப் பராமரிப்பதற்கு போதிய பணத்தினைத் தேடிக்கொள்வதற்கு போனமையால் அதன் செயற்பாடு நிறுத்தப்பட்டது.

இச்செயற்றிட்டத்தினைச் செயற்படுத்தும் போது ஏற்பட்ட பிரச்சினைகள் குறித்து விபரமான ஆய்வொன்றினை மேற்கொண்டு ஏற்கனவே பெஸ்ரியன் மாவத்தை பயணிகள் பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதியின் டிஜிடல் பெயர்ப் பலகைகள் செயற்படும் நிலைக்கு கொண்டு வந்துள்ளதுடன், அங்கு முன்பிருந்தவாறே மாகாணங்களுக்கு இடையலான பேருந்துகளுக்கான நேர அட்டவணைகளைக் காட்சிப் படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறே ஏனைய 06 இடங்களுக்கும் உரிய டிஜிடல் காட்சிப் பலகைகளை ஏற்கனவே செயற்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. மேலும், இச்செயற்பாட்டினைத் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்வதற்கு வியாபார விளம்பரங்களை ஒளிபரப்புவதற்கு வெளிவாரி நிறுவனமொன்றினைத் தெரிவு செய்வதற்குரிய கொளடவனவு நடவடிக்கைகளட ஏற்கனவே மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. அதனால் எதிர்காலத்தில் இச்செயற்றிட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கினை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு முடியுமாகலாம்.

(ஆ) பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தொகுதியில் மேற்கொள்ளப்படும் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை தொலையுணர் கண்காணிப்பிற்காக சீசீரீவி கெமரா தொகுதியொன்று பொருத்தப்பட்டுள்ளது. இக்கண்காணிப்பு நடவடிக்கை தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் தலைவர் மற்றும் பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதியின் முகாமையாளரால் மேற்கொள்ள முடிகின்ற வகையில் உரிய வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. இத்தொகுதி இங்கு குறிப்பிட்டுள்ளவாறு முழுமையாக செயலிழந்து காணப்படவில்லை என்பதுடன், ஒரு கெமரா மற்றும் கண்காணிப்பு வசதி மாத்திரமே செயலிழந்து இருந்தது. மிதக்கும் சந்தைத் தொகுதி நிர்மாணிப்பிற்கு இணையாக பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதியில் காணப்பட்ட அனுமதியற்ற கட்டுமானங்களை அகற்றும் போது இவ்விணைப்பிற்கு உரிய மின்கம்பி அமைப்பில் சேதம் ஏற்பட்டமை மற்றும் பெஸ்ரியன் மாவத்தைஅலுவலகத்தின் மின்சார வழங்கலில் காணப்பட்ட தொழில்நுட்பக் கோளாறு ஆகியவையே இதற்குக் காரணமாக அமைந்தன.

குறிப்பிட்ட கொள்ளளவினை 512k முதல் 2M வரை மேம்படுத்தி இணையத்தள வசதியைப் பயன்படுத்துவதற்கு மாதாந்தம் 61,862 ரூபா தொகை செலுத்தப்பட்டது, வெறுமனே கெமரா தொகுதியினை நிறுவுவதற்கு மாத்திரமல்லாது மேற்படி இணைப்பின் மூலம் பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பித் தொகுதியின் அலுவலகத்திற்கு தேவையான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகள் தொடர்பிலான மத்திய தரவுகள் களஞ்சியசாலைத் தொகுதியினைப் பயன்படுத்தும் வசதியும், பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலக ஊழியர்களின் விரல் அடையாள வரவுப் பதிவு முகாமைத்துவத் தொகுதியும் (Fingerprint attendance management system) இதனூடாக இணைப்பிணைப் பெற்றுக்கொள்ளும் நோக்குடனே ஆகும்.

(இ) அமைச்சரவைப் பத்திர இல 077/445/2374/10இன் கீழ் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ள சொகுசு மற்றும் அதி சொகுசு அனுமதிப்பத்திரங்களுக்கு 1100000.00 ரூபா மற்றுமு் அரை சொகுசு அனுதிப்பத்திரத்திற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ள 700000.00 ரூபா ஆகிய பணம் இவ்வனுமதிப்பத்திரங்களின் மூலம் அறவிடப்பட வேண்டும் என 2014.11.05ஆந் திகதி பணிப்பாளர் சபை தீர்மானித்துள்ளது. அதனால் தொழில்நுட்ப பெறுமதிக்கு அதிகரிப்பினும் மேற்படி தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கும் தொகைக்கு குறைந்த விண்ணப்பதாரிகள் அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு தெரிவு செய்யப்படவில்லை.

இல 17இன் கீழ் விலமனு கோரப்பட்ட பயணவழி 10இற்கான 12 அனுமதிப்பத்திரங்களில் 08 மாத்திரமே வழங்கப்பட்டன.பயணவழி 04ற்கு கூடிய விலையினை விண்ணப்பதாரிகள் குறிப்பிட்டிருந்த போதிலும் இப்பயணவழிக்கான பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்காமலிருப்பதற்கு 2013.06.07ஆந் திகதியிட்ட கடிதம் மூலம் அப்போதிருந்த தலைவரினால் அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டது. அதன் படி அந்த 04 அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்படவில்லை.

(ஈ) கொழும்பு –கட்டுநாயக்கா அதிவேகப் பாதையின் அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்கும் அதிகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு வழங்கப்படும் என சட்டத்துறை தலைமை அதிபதியிடமிருந்து அறிவுறுத்தல் கிடைக்கப்பெற்றுள்ளது.அது வழக்குத் தீர்ப்பு ஒன்றின் மூலம் தீர்மானிக்கப்பட்டதொன்றல்ல என்பதுடன், எதிர்வரும் காலத்தில் சட்டத்துறை தலைமை அதிபதியின் அறிவுறுத்தல் பிரகாரம் செயற்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

(உ) மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளில் மற்றும் ஆஜணக்குழுவின் வாகனங்களில் ஜீபிஎஸ் உபகரணங்களைப் பொருத்திய நிறுவனங்களிற்கு பணம் செலுத்தாத பிரச்சினையினால் அந்நிறுவனத்தால் அது தொடர்பிலான அனைத்து பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளும் இடைநிறுத்தப்பட்டு இருந்தன. எனினும் தற்போதைக்கு இப்பிரச்சினை தொடர்பாக கலந்தாலோசித்து தீர்மானிப்பதற்கு கமிட்டி ஒன்று நியமிக்கப்பட்டுள்ளதால் அக்கமிட்டியின் தீர்மானம் கிடைத்ததன் பின்னர் எல்லா பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ளலாம்.

அதனால் நிறுவனத்திற்குரிய வாகனங்களில் தற்போது செயலிழக்கப்பட்டுள்ள எல்லா ஜீபிஎஸ் உபகரணங்களையும் இயல்பு நிலைமைக்கு கொண்டு வரலாம்.

(ஊ) குறிப்பிட்ட கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளபடி சகல ஜீபிஎஸ் வலையமைப்பும் அதன் போது செயலிழந்து இருக்கவில்லை என்பதுடன், 556 ஜீபிஎஸ் உபகரணங்கள் அளவில் செயற்படாத நிலையில் இருந்ததுடன், ஏனைய உபகரணங்கள் உரிய முறையில் செயற்பட்டன. குறிப்பிட்ட நிறுவனமான சத்சிந்து போர்வர்டிங் நிறுவனம், ஆர் ஆர் ஆர் நிறுவனம் மற்றும் டயலொக் நிறுவனம் ஆகியவற்றிற்கு மேற் குறிப்பிட்டவாறு பராமரிப்புத் தொகை கொடுப்பனவு தாமதமாகியமையால், ஏற்கனவே ஒழுங்குபடுத்தற் மென்பொருள் உரிய முறையில் பராமரிப்பு செய்வது நிறுத்தப்பட்டமையைக் காரணமாகக் கொண்டு ஒழுங்குபடுத்தற் நடவடிக்கையைச் செயற்படுத்த முடியாதுள்ளது. எனினும் தற்போது செயற்படும் மட்டத்தில் காணப்படும் குறிப்பிட்ட ஜீபிஎஸ் உபகரணம் மூலம் குறிப்பிட்ட தரவுகள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிறுவப்பட்ட சர்வர் கணினிக்கு கிடைப்பதாக அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு ஜீபிஎஸ் பொருத்திய குறிப்பிட்ட நிறுவனத்திற்கு பராமரிப்புச் செலவுகளைச் செலுத்துவதற்கு போதிய ஏற்பாடுகள் குறிப்பிட்ட மீளாய்வாண்டிற்கு இல்லாமையால் கொடுப்பனவு நடவடிக்கைகளை உரிய விதத்தில் மேற்கொள்வதற்கு முடியாதுள்ளது. அதனால் குறிப்பிட்ட ஜீபிஎஸ் பொருத்திய நிறுவனத்துடன் ஏற்கனவே இது தொடர்பில் கலந்துரையாடப்பட்டு வருவதுடன், எதிர்காலத்தில் இப்பராமரிப்புக் கொடுப்பனவைச் செலுத்துவத குறித்து முறையான வழிமுறையொன்றைத் தயாரிப்பதற்கு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் முகாமையினால் நியமிக்கப்பட்ட நிறைவேற்று அதிகாரம் கொண்ட கமிட்டியின் ஊடாக அறிவுறுத்தல்களைப் பெற்றுக் கொள்ளல் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

4.3 கருத்து முரண்பாட்டினை ஏற்படுத்தும் கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

(அ) 2014.12.06ஆம் திகதி நடைபெற்ற வைபவம், ஷாலிக்கா விளையாட்டரங்கில் அன்று நடைபெறுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது மிகவும் அவசரமாக என்பதால் வைபவத்தின் செலவுகளுக்கான மதிப்பீட்டைத் தயாரித்து 2014 திசெம்பர் 04ஆந் திகதி தனியார் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளருக்கு அனுப்பி, அதற்காகப் பெற்றுக் கொண்ட வாய்மூல அனுமதியின் படி குறிப்பிட்ட செலவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. பின்பு அதற்கான எழுத்துமூல அனுமதி பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

(i) 2014/12/06ஆந் திகதி நடைபெற்ற வைபவத்தில் 6,699,583.00 ரூபா மதிப்பீட்டினுள் பகல் போசன செலவு உட்படவில்லை. எனினும் பகல் போசனத்திற்கும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் செலவு மேற்கொள்ளப்பட்டதால் மதிப்பீட்டுத் தொகையையும் விஞ்சி 1,309,727.00 ரூபா செலவாகியுள்ளது.

(i i) 2014 நவம்பர் மாதத்தில் போக்குவரத்துத் தினத்தினை முன்னிட்டு, தனியார் பேருந்துத் துறையின் முன்னேற்றித்திற்காக எடுக்க வேண்டிய எதிர்கால் படிகள் தெதாடர்பில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மற்றும் முன்னைய ஜனாதிபதி ஆகியோருக்கு இடையில் அலரி மாளிகையில் கலந்துரையாடல் ஒன்று நடைபெறுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும் இவ்வைபவம் 2014 திசெம்பர் 06ஆந் திகதி ஷாலிக்கா விளையாட்டரங்கில் நடைபெறுவதாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு 2014.12.01ஆந் திகதி அறிவித்தது.

அலரி மாளிகையில் இவ்வைபவத்தினை நடாத்துவதற்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு பேருந்து உரிமையாளர்களையும் ஊழியர் குழுவினரையும் வைபவத்தில் பங்குபெறச் செய்யும் பொறுப்பு சாட்டப்பட்டிருந்தது. எனினும் ஷாலிக்க விளையாட்டரங்கில் நடாத்துவதற்கு எடுத்த அவசர தீர்மானம் காரணமாக அதன் எல்லா ஒழுங்கமைப்பு நடவடிக்கைகள் மற்றும் செலவினங்கள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் மேற்கொள்ள வேண்டி ஏற்பட்டது. இதற்காக விலைமனு கோரி தேவையான பொருட்களைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு போதிய கால அளவு இருக்காமையால் முன்னைய ஜனாதிபதி பங்குகொள்ளும் வைபவத்திற்காக உணவுகள் மற்றும் ஏனைய வைபவப் பொருட்களை வழங்கும் இடங்களிலிருந்து தேவையான பொருட்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு கொள்வனவு (சில்லறை) அனுமதி பெறப்பட்டது.

(ஆ) அமைச்சரவைப் பத்திரம் 2013/133மூலம் 2500 பாடசாலை பைகள் கொள்வனவு செய்வதற்காகவே அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதன்படி, கொள்வனவு அணவலும் 2500 பாடசாலைப் பைகளை வழங்குவதற்கு தெரிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமான NBC Promotionsஇற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அதன் பிரகாரம், அந்நிறுவனத்தினால் 2200 பைகள் மாத்திரமே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அதன் படி தேவையான அளவை விடக் குறைவாகக் கொள்வனவு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதிலும் எஞ்சிய தொகை ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்குப் பகிரப்பட்டன. இவ்வாறு பகிரப்பட்டதன் காரணம் அப்பைத் தொகை நாளுக்கு நாள் காலாவதியாகி பிரயோசனமற்றதாக ஆகிவிடும் என்பதால் ஆகும்.

2014ஆம் ஆண்டில் உலக சிறுவர் தினத்திற்காகப் பாடசாலைச் சிறார்களுக்குப் பகிர்ந்தளிப்பதற்கு 2500 பாடசாலைப் பைகளைப் பெற்றுத் தருமாறு அப்போதைய கௌவ தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சர் சீ.பீ. ரத்நாயக்கா அவர்களின் தனிப்பட்ட செயலாளர் அபீத்த ரத்நாயக்கா அவர்களால் 2014.10.09ஆந் திகதி அனுப்பிய கடிதம் கொள்வனவுப் பிரிவிற்கு 2014.10.15ஆந் திகதியன்றே கிடைத்துள்ளது. அதன்படி 2014 ஒக்டோபர் 19ஆந் திகதியாகும் போது பொருட்களை வழங்க வேண்டும் எனஎ அறிவிக்கப்பட்டது. அதன் பிரகாரம் கொள்வனவு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு போதிய கால அளவு இல்லாமையால் ஏற்கனவே கொள்வனவு செய்த நிறுவனத்திடமிருந்தே அவசர கொளவனவு நடவடிக்கையாகக் கருத்திற் கொண்டு கொள்வனவு செய்யப்பட்டது. இதன் போது ஒரு பையின் விலை 610.00 ரூபா (அறுநூற்றி பத்து ரூபா) வாக இருந்ததுடன், அது பிறகு குறைக்கப்பட்டு 590.00 ரூபாவாகப் (ஐநூற்றி தொண்ணூறு ரூபா) பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

4.4 பணிக்குழாத்தினர் நிர்வாகம்

அனுமதிக்கப்பட்ட பணிக்குழாத்தினரை உண்மையான பணிக்குழாத்தினருடன் ஒப்பிடுகையில் 36 வெற்றிடங்கள் காணப்பட்டதுடன், 22 பதவிகள் நிறைவேற்று அதிகார மட்டத்திலான பதவிகளாகும். இளைப்பாறுதல், இராஜினாமா செய்தல், வேலை இடைநிறுத்தம், மரணமடைதல் ஆகிய காரணங்களினால் இவ்வெற்றிடங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. அவ்வாறான நிலைமையில் நிறுவன நடவடிக்கைகளை முறைப்படுத்துவதற்கு 2014.07.07ஆந் திகதி முதல் பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்தின் படி பொருத்தமான உத்தியோகத்தர்கள் சிலர் பதிலாக நியமிக்கிப்பட்டனர். அதன் பிறகு 2014.10.07ஆந் திகதி ஆட்சேர்பபு படிமுறை அனுமதிக்கப்பட்டது. தற்போது உள்வாங்கல் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன், 2015.04.06 ஆந் திகதி முதல் பதில் வேலைப்பார்கவும் கொடுப்பனவுகள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன.

5.1 கணக்குகளைச் சமர்ப்பித்தல்

5.2 வரவுசெலவுப் பேரேட்டு நிர்வாகம்

எதிர்வரும் ஆண்டில், விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு வரவுசெலவு திட்ட ஆவணத்தின் மாதிரிணை மாற்றுவதற்கும் பாதீட்டு ஏற்பாடுகள் மற்றும் உண்மையான

நிலுவைகளுக்கு இடையில் வேறுபாடுகளைக் குறைத்துக் கொள்ற்கும் கவனஞ் செலுத்துவதற்கு அவதானத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

5.3 வருடாந்த அறிக்கையை சபையில் சமர்ப்பித்தல்

2012 ஆண்டறிக்கையைத் தயாரிக்கும் போது பயன்படுத்தப்பட்ட 2012 கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கையின் 14(2)(சீ) சிங்களப் பிரதி தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு 2014.05.19ஆம் திகதி கடைக்கப் பெற்றதுடன், அதன் தமிழ் மொழிபெயர்ப்பு 2014.08.08ஆந் திகதியன்று கிடைத்தது. அதன் பிறகு பூர்த்தி செய்யப்பட்ட ஆண்டறிக்கை அமைச்சரவையின் அனுமதியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக 2014.09.05ஆந் திகதி தனியார் போக்குவரத்துச சேவைகள் அமைச்சிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டது. தற்போது போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சினது அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள துறைகள் குறித்து விசேட கவனஞ் செலுத்துவதற்கு அவதானத்திற் கொள்ளப்பட்டது.