ஆண்டறிக்கை

2011

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை

உள்ளடக்கம்

01 தொலை நோக்கு. குறிக்கோள். நோக்கங்கள்

02 அறிமுகம்

03 தலைவரின் செய்தி

04 செயற்திறன்

05 இறுதி கணக்குகள்

06 கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

தொலை நோக்கு

பிராந்தியத்தின் அதி சிறந்த பயணிப் போக்குவரத்தாளர்.

குறிக்கோள்

பொதுமக்களுக்கு பாதுகாப்பான நம்பத்தகுந்த வசதிகளுள்ள வீதிப்பயணிப் போக்குவரத்துச் சேவையை நியாயமான கட்டண முறையின் கீழ் சேவை அர்ப்பணிப்புடன் செயலாற்றும் உற்பத்திவளமிக்க பணியாளரின் மூலம் சகல வளங்களையும் உச்சநிலையில் பயன்படுத்தி பெற்றுக்கொடுத்து பொருளாதார ரீதியில் சமநிலையைப் பேணும் நிறுவகமாக இயங்கல்.

நோக்கங்கள்

01. 12 பிராந்திய அலுவலகங்கள் மூலம் சிறந்த தர முடைய பயனுடைய பஸ்சேவைகளை ஊக்குவித்து அவற்றை கண்காணித்து இணைத்து ஆலோசனை வழங்குதல்.

02. பாடசாலை செல்லும் சிறார்களுக்கு திருப்திகரமான பஸ் சேவைகளை அளித்தல்.

03. பண நோக்கங்களுக்காக தனியார்துறையினரால் செயலாற்றப் படாமல் அசட்டை செய்யப் பட்டுள்ள வருவாயற்ற பாதைகளில் பஸ் சேவைகளை அளித்தல்

04. புறக்கோட்டை மத்திய பஸ் நிலையத்திலிருந்து தூர இடங்களுக்கு பஸ் சேவைகளை அளித்தல்.

05. பொது, தனியார் துறை போக்குவரத்து முகவர் நிலையங்களை இணைத்தல்.

06. விழாக்கள், விசேட வைபவங்கள், பாராளுமன்ற மாகாண சபைத் தேர்தல்கள் முதலிய தேவைகளுக்கு பஸ் சேவைகளை இணைத்தல்.

07. தபால்களையும், பத்திரிகைகளையும் பஸ்களில் ஏற்றிச் செல்லல்.

08. பஸ் செயலாற்றலுக்காக பொது திறைசேரி, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, மாகாணசபைகள், உரிய அமைச்சுகள் அத்துடன் இதர தொடர்புடைய முகவர் நிலையங்கள் ஆகியவற்றுக்கும் பிராந்திய அலுவலகங்களுக்குமிடையே இணைப்பை ஏற்படுத்துதல்.

09. இ.போ.சபை சாரதிப்பயிற்சி பாடசாலைகளிலிருந்து நன்கு பயிற்றப்பட்ட ஒழுக்காற்றுடைய சாரதிகளை அளித்தல்.

10. சாரதிகளுக்கும், நடாத்துனர்களுக்கும், பொறிவலர்களுக்கும், மேற்பார்வை பணியாளர்களுக்கும் கருத்தரங்குகள் தொழிற் பாசறைகள் ஆகியவற்றை நடாத்துதல்.

11. பிராந்திய வேலைக்களங்களால் உற்பத்தி செய்யப்படும் அலகுகள் துணை அலகுகள் ஆகியவற்றை சாலைகளுக்கு அளித்தல்.

12. வயது வந்தோர்களுக்கும், பாடசாலை மாணவர்களுக்கும் கவர்ச்சிகரமான கழிவு வீதங்களில் பருவகால சீட்டுகளை அளித்தல்.

13. முக்கியமான மாற்று உறுப்புகளை மாகாண வேலைக்களங்களுக்கு விநியோகிப்பதற்காக நாரஹேன்பிட்டியிலுள்ள இ.போ.சபை தலைமை அலுவலகத்தில் இடைப்பெயர்ச்சி களஞ்சியமொன்றை பேணல்.

14. சாலைகளில் ; பாதுகாப்பு புலனாய்வுகளையும், திடீர் பரிசோதனைக்குழு செவ்வை பார்த்தல் முதலியவற்றையும் நடாத்துதல்.

அறிமுகம்

நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு போக்குவரத்தின் எல்லா அம்சங்களும் அவசியமானது என்பதில் ஐயத்திற்கிடமில்லை. இக்கூற்றுக்கு வீதிப் பயணப் போக்குவரத்து விதிவிலக்கல்ல. இலங்கை போன்ற அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் ஒரு நாட்டில் கிராமங்களையும், நகரங்களையும் அதன் மூலம் முழு நாட்டையுமே இணைக்கும் முக்கிய பாத்திரத்தை பஸ் வண்டி வகிக்கின்றது.

1957.10.31 ஆம் திகதி 1957 ஆம் ஆண்டின் 48 ஆம் இலக்க மோட்டார் போக்குவரத்து அதிகார சட்டத்தின் பிரகாரம் நாடு முழுவதும் 80 பஸ் செயலாற்றுனநர்களால் மொத்தமாக 1200 பாதைகளில் செயலாற்றப்படட 3532 பதிவு செய்த பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டன. இதன் விளைவாக 1958.01.01 முதல் இலங்கை போக்குவரத்து சபை உருவாகியது.

அன்று முதல் 1977 ஆம் ஆண்டு வரை இ.போ.சபை வீதிப் பயணப் போக்குவரத்தில் ஏகபோக உரிமையைக் கொண்டிருந்தது. 1978 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க போக்குவரத்துச் சபை சட்டத்தின் மூலம் இ.போ.சபையினால் இணைக்கப்பட்ட 10 பிராந்திய போக்குவரத்து சபைகள் 1978 ஆம் ஆண்டு இ.போ.சபையை பன்முகப்படுத்தியதன் மூலம் உருவானது. சிறியளவிலான அலகுகள் உள்ளூர் பிராந்திய தேவைகளுக்கும், உள்ளூர் போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளுக்கும் விரைவான தீர்வு கண்டு பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கு வினைத்திறனுடைய பயனுள்ள விளைவுகளை இ.போ.ச பன்முகப்படுத்துவதன் மூலம் அடையலாம் என அரசு கருதியது.

ஆயினும் இ.போ.ச. தொடர்ந்து பெருவாரியான நட்டத்தில் இயங்கியமையினாலும், பொருளாதாரம் சுதந்திர மயமாக்கப்படல் வேண்டுமென்ற நவீன எண்ணக்கருவினால் உருவாகிய பயணத் தேவையை பூர்த்தி செய்ய முடியாமையினாலும் வீதிப் பயணிப் போக்குவரத்துக்கு தனியார் துறையை அனுமதிப்பது என முடிவு செய்யப்பட்டது.

பொதுத் துறையை மீள அமைக்கும் பணியில் ஒரு பகுதியாக இ.போ.ச. மக்கள் மயமாக்கப் படுவதற்கென அடையாளம் காணப்பட்டது. அரசு தனியார் மயப்படுத்தலில் உறுதியான நம்பிக்கையை வைத்திருந்தமையால் இம் மாற்றம் அரச கூட்டுத்தாபனங்களை அதாவது அரச உடைமையாக்கப்பட்ட வியாபார முயற்சிகளை பொது கம்பனிகளாக மாற்றும் 1987 ஆம் ஆண்டின் 23 ஆம் இலக்க அதிகார சட்டத்தின் கீழ் இடம்பெற்றது.

மக்கள் மயமாக்கப்படுத்தலின்போது இயங்கிய 93 போக்குவரத்து சபை சாலைகள் ஒவ்வொன்றும் வெவவேறான வரையறுக்கப்பட்ட கம்பனிகளாகின. ஊழியர்களின் மத்தியில் கம்பனியின் மொத்தப் பங்குத் தொகையின் அரைவாசி விநியோகிக்கப்பட்டு மீதிப் பகுதியை பொதுத் திறைசேரி வைத்திருந்தது. பெரும்பாலும் ஊழியர்கள் மத்தியிலிருந்து தெரிவு செய்யப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை

இக் கம்பனிகளின் நிர்வாகத்தை நடத்தியது. மக்கள்மயமாக்கல் ஏனோ தானோ என்ற முறையில் செயற்படுத்தப்பட்டமையால் விரும்பிய விளைவுகளை எட்ட முடியவில்லை.

எனவே 1997 ஆம் ஆண்டு 1991 ஆண்டின் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் திருத்த மூலம் பஸ் கம்பனிகள் 11 கொத்தணி பஸ் கம்பனிகளாக மாற்றப்பட்டன. கொத்தணி பஸ் கம்பனிகளாலும் எதிர்பார்த்த பலன் கிட்டவில்லை. அதிக பணியாளர், ஒழுக்காற்றில் பெருவீழ்ச்சி, நியாயமற்ற போட்டி, சமூகக்கடப்பாடுகள், தொழில் முறைமையின்மை, வினைத்திறனின்மை, செயலாற்று செலவுகளில் உயர்ச்சி, அரசியல், தொழிற்சங்க முறையற்ற தலையீடு, கட்டுமீறிய ஊழல் ஆகியன கொத்தணி பஸ் கம்பனிகளில் நிலவிய சில பிரச்சனைகளாகும்.

மேற்குறித்த பிரச்சனைகளுக்கு தீர்வினைக் காணும் பொருட்டு 2005 ஆம் ஆண்டின் 27 ஆம் இலக்க சட்டத்தின் மூலம் 2005.10.19 ஆம் திகதி முதல் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை தாபிக்கப்பட்டது.

தலைவரின் செய்தி

மக்களுக்கு சிறந்த சேவையை அளிக்கின்ற நிறுவகம் என்ற வகையில் அவர்களின் போக்குவரத்து வசதிக்காக குத்தகை அடிப்படையில் 100 பஸ்கள் கொள்வனவு செய்தமை 2011 ஆம் ஆண்டின் மிக நல்ல முதலீடாகும். இந்த பஸ்களை மேலும் பயனுள்ள வழிகளில் செயலாற்றுவதன் மூலம் மக்களுக்கும் அதே போன்று சாலைகட்கும் வருவாய் கிட்டுவதற்கு வழிவகுத்தலே இந்நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும்.

GPRS தொழினுட்பத்தினூடான பயணிச் சீட்டு வழங்கும் இயந்திரங்களைச் சாலைகட்கு மேலும் பெற்றுக் கொடுத்து அதன் மூலம் வழிப்பட்டியல் வருவாயை உயர்த்துவதற்கு முடிந்தமை 2011 ஆம் ஆண்டில் கிடைத்த மற்றுமோர் வெற்றியாகும்.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பிராந்திய வேலைக்களங்களிலும் சாலைகளிலும் பஸ் பழுதுபார்த்தலுக்காக வரிகளின்றி மாற்றுறுப்புக்கள் பெறுவதற்கு முடிந்தமையால் மாற்றுறுப்புகட்காக செலவிடும் தொகையில் குறிப்பிடத்தக்க தொகையை குறைக்க முடிந்தது. இது இந்நிறுவகம் நெடுங்காலமாக எதிர்பார்த்திருந்தவொன்றாகும்.

2011 ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பல சாலைகள் சிறந்த முறையில் இயங்கி முன்னேற்றமடைந்தது மகிழ்ச்சி தரும் விடயமாகும். இங்கனம் இயங்கிவரும் போது 2011.07.01 ஆந்திகதி பஸ்கட்டணங்கள் 7.6% ஆல் அதிகரித்தமை முன்னேற்றம் மேலும் விருத்தியடையக் காரணமாய் இருந்தது.

2011.11.01 ஆந் திகதி முதல் டீசல் விலை லீட்டர் ஒன்றுக்கு 8/= ரூபாவால் அதிகரித்தமையால் கிலோமீற்றர் ஒன்றுக்கான எரிபொருட் செலவு ஏறத்தாழ ரூபா 2.35 சதத்தால் அதிகரித்தது. இது இ.போ.ச வால் தாங்கிக் கொள்ள முடியாத செலவாகிற்று.

இலங்கை போக்குவரத்து சபைக்கு திறைசேரி அளிக்கும் நிதி கடந்த சில ஆண்டுகளாக குறைந்தமையாலும் சட்டப்படி கிடைக்கவேண்டிய நிதித் தொகைகள் குறைந்தமையாலும் பஸ்களைச் சிறந்த முறையில் பராமரிக்க முடியாமற் போனதன் காரணமாக செயலாற்றலுக்கு அளிக்கப்படும் பஸ் தொகை 2010 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2011 ஆம் ஆண்டில் குறைந்தது. இதற்கேற்ப 2010 ஆம் ஆண்டில் செயலாற்றப்பட்ட 4440 பஸ்கள் தொகை 2011 ஆம் ஆண்டில் 4356 பஸ்களாக – அதாவது 84 பஸ்களால் குறைந்தமை சாதகமான ஒரு விடயம் அல்ல என்பதை அவதானிக்க வேண்டும். இதன்காரணமாக நாளொன்றுக்குச் செயலாற்றும் கிலோ மீட்டர் தொகை குறிப்பிடத்தக்களவு குறைந்தமையால் மக்களுக்கு அளிக்க வேண்டிய சேவைகளை முறையாக ஆற்ற முடியாத ஆண்டாக 2011 ஆம் அண்டு நினைவில் நிற்கிறது

எனவே எதிர் காலத்திற்கு சிறந்த முறையில் ஆயத்தம் செய்வதற்காக சகலரும் இணைந்து சேவையாற்ற வேண்டியது அவசியம். இதற்காக எல்லோரும் ஒன்றிணைந்து செயற்பட்டு இந் நிறுவகத்தை நடாத்திச் செல்வதற்கு அர்ப்பணிப்புடன் செயற்படுவர் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

றமால் சிரிவர்த்தன

தலைவர்

இலங்கை போக்குவரத்து சபை

<u>திட்டமிடல் அபிவிருத்தி பிரிவு</u>

1. ஆண்டு செயற்திட்டம் தயாரித்தல்.
2. எதிர்வரும் 5 ஆண்டுகட்கு கூட்டுத்திட்டம் சமர்ப்பித்தல்.
3. மாதாந்த இலாப நட்டக் கணக்கை கண்காணித்து தவறுகளைத் திருத்தல்.
4. காலாண்டு முன்னேற்ற அறிக்கையை தயாரித்தல்.
5. மாதாந்த பருவச்சீட்டு தொடர்பாக அறிக்கை தயாரித்தல்.
6. காலாண்டு பொறுப்புக்கள் கூற்றை தயாரித்தல்.
7. மத்திய வங்கியின் ஆண்டறிக்கைக்குத் தேவையான தகவல்களை அளித்தல்.
8. ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டதிற்குத் தேவையான தகவல்களை போக்குவரத்து அமைச்சிற்கு அனுப்புதல்.
9. முகாமை தீர்மானம் மேற்கொள்வதற்கு அவசியமான அறிக்கையை உயர் முகாமைத்துவத்திற்கு அளித்தல்.
10. போக்குவரத்து அமைச்சு மற்றும் அரச நிறுவகங்கள் கோரும் அறி;க்கைகளை அளித்தல்.

உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பகுதி

2011 ஆம் ஆண்டில் கொடுக்கப்பட்டுள்ள கணக்காய்வு ஐய வினாக்களின் தொகை 1022 ஆகும். அதன் மூலம் அறிவிடப்பட வேண்டிய தொகை ரூபா 14,238,062/= ஆகும்.

செயலகம்

2011 ஆம் ஆண்டில் இ.போ.ச பணிப்பாளர் சபை கீழ்க்காணும் விதத்தில் 11 கூட்டங்களை முறைமையாக நடாத்தியது. அத்துடன் தொடர்புடைய சபைப்பத்திரங்களை சமர்ப்பித்தல், பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானங்களை பதிவு செய்தல், அத்தீர்மானங்களை செயற்படுத்துவதற்காக உரிய அலுவலர்கட்கு அனுப்புவித்தல் ஆகியனவும் முறையே நடைபெற்றன.

01வது கூட்டம் 2011.02.25

02வது கூட்டம் 2011.03.15

03வது கூட்டம் 2011.04.05

04வது கூட்டம் 2011.06.24

05வது கூட்டம் 2011.07.27

06வது கூட்டம் 2011.08.26

07வது கூட்டம் 2011.09.15

08வது விசேட கூட்டம் 2011.09.21

09வது கூட்டம் 2011.10.24

10வது கூட்டம் 2011.11.24

11வது கூட்டம் 2011.12.20

கேள்விப்பத்திரசபை

தொடர் இல	திகதி	விவரணம்	முன்னேற்றம்
01	2011.01.10	இ.போ.ச விற்கு 20 வாகனங்கள் பெற்றுக் கொள்வதற்கான கேள்விப்பத்திரம்	கேள்விப்பத்திர சபை அனுமதி பெறப்பட்டு கொள்வனவு செய்யப்பட்டன.
02	2011.04.18	இ.போ.ச சாலைகள் யாவற்றிற்கும் தேவையான அச்சிட்ட படிவங்களை கொள்வனவு செய்தல். பருவச்சீட்டு கையிருப்பு பதிவேடு (செ-80) சாரதி	கேள்விப்பத்திரசபை அனுமதி பெறப்பட்டது.

		நடாத்துனர் காத்துநிற்கும் சேவை (செ-78) மேலதிக நேர வேலைப்பதிவேடு (நி-147) காணாமற் போன சீட்டுக்கள் விவரங்களைக் குறிப்பது (செ-38) மீளப்பழுதுபாக்கப்படும் போது கூறுகள் உபகூறுகள் அல்லது விவரிக்கப்பட்ட உறுப்புக்களை கையளித்தல் விவரங்கள். (வ-74) மாதாந்த கிலோமீற்றர் எரிபொருள் எண்ணெய் உபயோகம் தொடர்பான புள்ளி விவரங்கள் (பொ-27) மாவட்ட/சாலை களஞ்சிய வழங்கல் பொருட்தேவைப்பட்டியல்.	
03	2011.04.18	ஊவா/சப்ரகமுவ பிரதேசங்களைச் சேர்ந்த கழிக்கப்பட்ட பஸ்கட்கான கேள்விப்பத்திரம்	பூர்த்தியாகிற்று.
04	2011.05.31	இ.போ. சாரதி பயிற்சிப்பாடசாலைகட்கு 11 புதிய வாகனக் கொள்வனவிற்கான கேள்விப்பத்திரம்	கேள்வி அனுமதி பெறப்பட்டு கொள்வனவு செய்யப்பட்டாயிற்று
05	2011.06.02	எல்லா இ.போ.ச சாலைகட்கும் தேவையான அச்சிட்ட படிவங்களை அச்சிடுவது. களஞ்சியப் படிவங்கள் (வ-32) பற்றறி (battery) அட்டைகள் (பொ-125) பயணப் படிவங்கள (நி-09) நடாத்துநர்களின் வழிப்பட்டியல் குறைபாடு (ஆர்-20) மாற்றமாகிச் செல்லும் ஊழியரின் சம்பள விவரங்கள் (நி-32)	கேள்வி அனுமதிக்கப்பட்டு கொள்வனவு செய்யப்பட்டாயிற்று
06	2011.08.16	கழுதாவலை மாகாண வேலைக்களம் கிழக்கு மாகாண வேலைக்களம் வடக்கு பிராந்தியம் மெட்ரோ பிராந்தியம் ஆகியவற்றுக்குத் தேவையான உபகரணங்களைப் பெறுவதற்காக கூறுவிலை கோரல்.	
07	2011.11.09	இ.போ.ச ஊறுகொடவத்தை எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையத்தில் கள்ள நோட்டுக்களைக் கண்டுபிடிக்கும் இயந்திரமொன்றைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு கூறுவிலைகள் கோரல்	

பாதுகாப்பு பிரிவு

- நாடு பூராவுமுள்ள இ.போ.ச விற்குச் சொந்தமான சகல நிறுவகங்கட்கும் பாதுகாப்பு ஏற்பாடு செய்தல்.
- இ.போ.ச பிராந்திய அலுவலகங்கள் சாலைகள் உபசாலைகள் மாகாண வேலைக்களங்கள் சாரதிப் பயிற்சிப் பாடசாலைகள் ஆகியவற்றிற்கும் பயணஞ் செய்யும் பொது மக்களிடமிருந்தும் கிடைக்கும் சகல எழுத்து மூல முறையீடுகளையும் விசாரித்தல்.
- 2011 ஆம் ஆண்டில் ஏறத்தாழ 136 விசாரணைகள் நடைபெற்றன.
- இ.போ.ச வழக்குகளில் பிணைப்பணம் காசாகச் செலுத்தப்படுமிடத்தும் தலைமையக நிதிக் கொடுக்கல் வாங்கல்களின் போதும் நாளாந்த அடிப்படையில் பாதுகாப்பு ஏற்பாடு செய்தல்.
- இ.போ.ச தலைமையகம் உட்பட சகல இ.போ.ச வேலையிடங்களிலுமுள்ள சகல ஊழியர்கட்கும் பயணச் செல்கைச் சீட்டு வழங்கல்.
- முக்கிய இ.போ.ச இடங்கட்கும் முக்கியமான ஆட்களுக்கும் வாகன நிறுத்துமிடங்கட்கும் பாதுகாப்பு ஏற்பாடு செய்வதுடன் உரிய முகவர் நிலையங்கட்கான சகல வினியோகங்களையும் வழங்கல்களையும் நிருவகித்து கண்காணித்தல்.
- மோட்டார் போக்குவரத்து திணைக்களம் போக்குவரத்து அமைச்சு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு தேசிய போக்குவரத்து வைத்திய நிறுவகம் போன்ற போக்குவரத்து அமைச்சிற்கு சொந்தமான நிறுவகங்கட்கு பாதுகாப்பு ஏற்பாடு செய்து அதன் மூலம் வருவாய் ஈட்டல்.

விசேட புலனாய்வுப் பிரிவு

- 2011 ஜனவரி முதல் டிசெமபர் வரை விசாரணைக்குக் கிடைத்த எழுத்துமூல முறைப்பாடுகளின் எண்ணிக்கை- 120.
- 2011 டிசெம்பர் முடிந்தவாறாக பூர்த்தி செய்யப்பட்ட கோப்புகளின் எண்ணிக்கை - 80
- விசாரணைகளில் உள்ளவை 40

வர்த்தக வழங்கல் பகுதி

தொடர் இல	திகதி	விவரணம்
01	வரிச் சலுகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்து மாற்றுறுப்புக்கள் வழங்கல்	கேள்விப்பத்திர சபை அனுமதியுடன் அனுமதிக்கப்பட்ட வழங்குநர் மூலம் தொடர்ச்சியாக மாற்றுறுப்புகள் வழங்கல் நடைபெறுகிறது.
02	கையிருப்பில் வைத்திருத்தலும் கையிருப்பு கட்டுப்பாடும்	தேவைப்படி தொடர்ந்து நடைபெறுகிறது.
03	டயர் டியூப்பு கொள்வனவும் வழங்கலும்	தேவைக்கேற்ப 428 மில்லியன் ரூபா பெறுமதியான டயர்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு 2011 ஆம் ஆண்டில் தலைமையலுவலக மூலம் வழங்கப்பட்டது
04	பற்றறிகள் கொள்வனவும் வழங்கலும்	தேவைக்கேற்ப 59 மில்லியன் ரூபா பெறுமதியான பற்றறிகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு 2011 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்டன.
05	பருவச்சீட்டுகள் அச்சிடலும் வினியோகமும்	தேவைக்கேற்ப பருவச்சீட்டுகள் அச்சிடப்பட்டு 2011 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்டன
06	அலுவலக உபகரணமும் எழுதுகருவி வகைகள் கொள்வனவும் வினியோகமும்	தலைமை அலுவலகத்தில் தேவையான எழுதுகருவிவகைகளும் அலுவலக உபகரணங்களும் 2011 ஆம் ஆண்டில் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு வழங்கப்பட்டன
07	பிராந்தியங்களிலும் சாலைகளிலும் மாகாண வேலைக்களங்களிலும் கையிருப்புக் கட்டுப்பாட்டிற்கான கணனி மயப்படுத்தப்படும் நிகழ்ச்சித் திட்ட தயாரிப்பு	தற்போதுள்ள கணனி மயப்படுத்தும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்துடன் புதிதான வேறொரு கணனிமயப்படுத்தும் நிகழ்ச்சித்திட்டம் தகவல் தொழினுட்பப் பிரிவினால் தொடக்கப்பட்டு பிரதான களஞ்சியத்தினதும் அடிப்படை முயற்சிகளினதும் தரவுகள் கணனி மயப்படுத்தப்படுகின்றன.
08	மாகாண வேலைக்களங்களிலும் சகல பிராந்திய மட்டங்களிலும் உற்பத்தி நிலைமை பற்றி நடைபெற்ற 2011.05.31 ஆம்	தேர்வாய்வுச் சபையின் விதப்புரைக் கேற்ப உபயோகிக்கத் தகாததென காணப்பட்ட பொருத்தமான மாற்றுறுப்புகள்

	திகதிய கலந்துரையாடற் தீர்மானத்திற்கேற்ப உபயோகிக்கத்தகாத மாற்றுறுப்புகளை கைதவிர்த்தல்.	பிராந்தியங்கள் வேலைக்களங்கள் ஆகியவற்றிலிருந்து இ.போ.ச கட்டுபெத்த மத்திய களஞ்சியத்திற்கு விற்பனைக்காக கொண்டுவரப்பட்டுள்ளன.
09	தற்போது ஒன்றுசேர்க்கப்பட்டுள்ள பொருட்கள் கைதவிர்ப்பு	வட பிராந்தியத்தில் கழிக்கப்பட்ட பொருட்கள் விற்பனை முடிவுற்றது. ஊவா பிராந்திய கழிவுப் பொருட்களை விற்பனை செய்வதற்கான கேள்விப் பத்திரங்கள் கோரப்பட்டுள்ளன. மற்றப் பிராந்தியங்களைப் பொறுத்தவரை அவ்வந்த பிராந்தியங்களின் கழிவுப் பொருட்களை ஒரேயிடத்தில் ஒன்று சேர்த்து தேர்வாய்வு சபையின் அறிக்கையை பெறுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

<u>செயலாற்றுப் பகுதி</u>

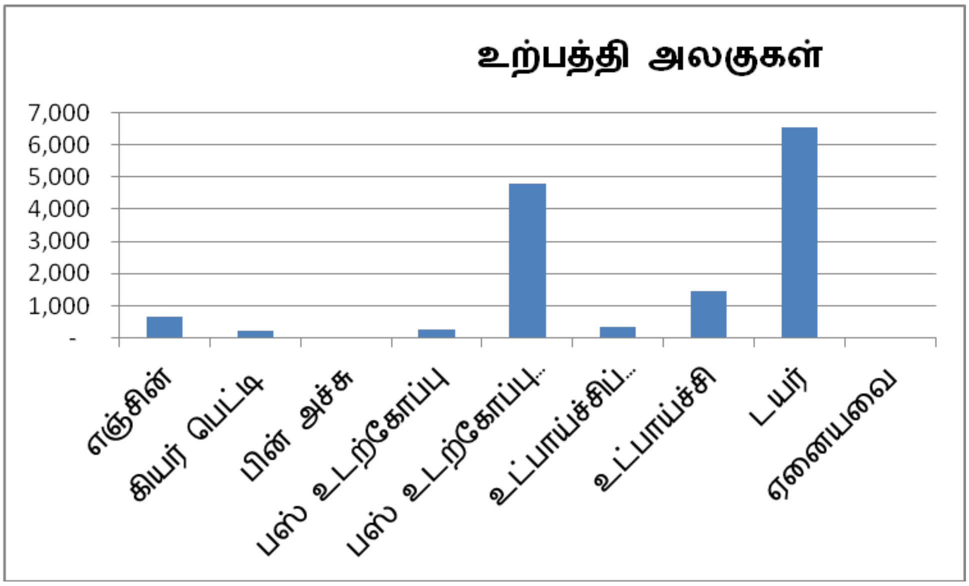
இல	நோக்கம்	நிகழ்ச்சித் திட்டம்	விவரங்கள்
01	பலம் வாயந்த பஸ் அணி மூலம் செயலாற்று நடவடிக் கைகளை மேம்படுத்தல்.	முல்லைத்தீவு சாலை தாபித்தல்	முல்லைத்தீவு – மாங்குளம் வழியாக முழங்காவில் முல்லைத்தீவு – மாங்குளம் வழியாக யாழ்ப்பாணம் முல்லைத்தீவு – மாங்குளம் முல்லைத்தீவு – வவுனியா முல்லைத்தீவு – முந்தயன்கட்டு முல்லைத்தீவு – மாங்குளம் வழியாக துணுக்காய் வரையான வழிகள் அடங்கும்.
		கொடுப்பனவு அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்த 500 பஸ்களை ஈடுபடுத்தி தற்போது செயலாற்றுகின்ற தூரசேவைகளை பலப்படுத்தல்.	முதற் கட்டமாக ஏறத்தாழ 100 பஸ்கள் கொள்வனவு அடிப்படையில் பெறப்பட்டு இதன் மூலம் புதிய சேவைகள் தொடங்கல்.
		தகவல் தொழிநுட்பப் பிரிவுடன் இணைந்து செயலாற்றுப் பிரிவு	கம்பஹா, களுத்துறை, சப்ரகமுவ, கண்டி, நுவரெலிய, ஊவா, வயம்ப, கொழும்பு, றுகுணு, வடக்கு, கிழக்கு, ரஜரட்ட பிரதேசங்களுக்குச்

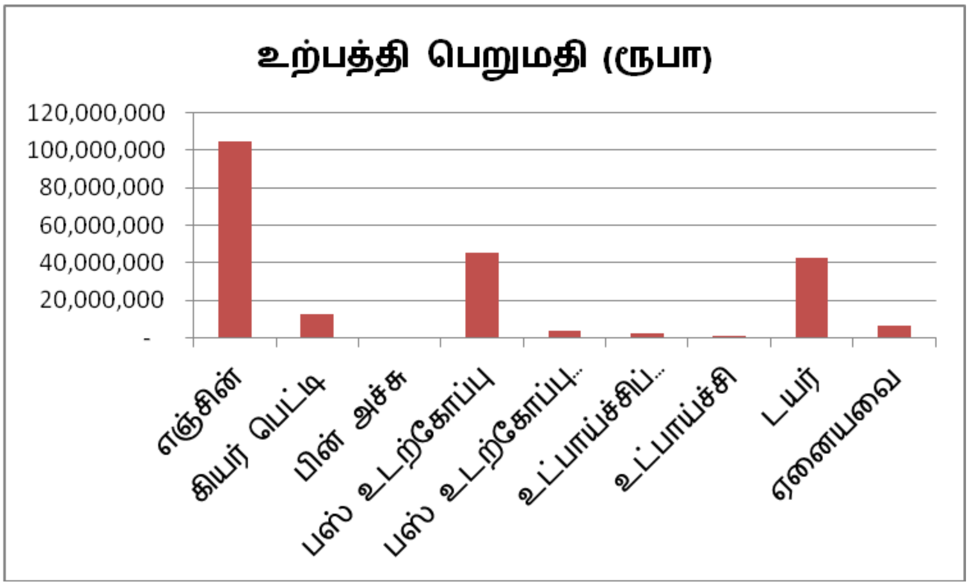
		புள்ளிவிவரங்களை கணனிமயப்படுத்தல்	சொந்தமான சாலைகளிலிருந்து புள்ளிவிவரத் தகவல் விவரங்களை தகவல் தொழினுட்ப பிரிவு மூலம் பெற்றுக் கொள்வதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது
		GPRS இயந்திரத்தை உபயோகத்தை 1000 வரையாக நீடித்தல்	கொழும்பு, வயம்ப, கம்பஹா பிரதேசங்கட்குச் சொந்தமான சாலைகட்கு சீட்டு இயந்திரங்களைப் பெற்று GPRS சீட்டு இயந்திர உபயோகத்தை 1000 வரை நீடித்தல்.
		நாடு முழுவதும் "நிசிசரிய" பஸ் சேவையை நீடித்தல்	நாடு முழுவதும் "நிசிசரிய" திட்டத்தின் கீழ் கிராமிய பிரதேசங்களை அடக்கும் வண்ணம் பஸ் சேவைகளை நீடித்தல்.
		2011 ஆம் ஆண்டில் மொணராகலையில் நடைபெற்ற "நாட்டிற்கு மகுடம்" நிகழ்ச்சித் திட்டத்திற்கேற்ப புதிய பஸ் சேவைகளை தொடங்கல்	2011 ஆம் ஆண்டில் மொணராகலையில் நடைபெற்ற "நாட்டிற்கு மகுடம்" நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் 07 புதிய சேவைகள் 19 "சிசுசறிய சேவைகள் 17 "நிசிசறிய" சேவைகள் தொடங்கல்
		'சிசுசரிய' நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் புதிய சேவைகளைத் தொடங்கல்.	'சிசுசரிய' நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் வட பிராந்தியத்தில் 43 சேவைகளும், மாத்தறையில் 10ம், மொணராகலையில் 13 புதிய சேவைகளும், வெள்ளவாயவில் 02 சேவைகளும், பிபிலையில் 01 சேவையும் தொடக்கல்.

<u>**தொழினுட்ப பகுதி**</u>

மாகாண வேலைக்களங்கள் மூலம் ஆற்றிய வேலைகளின் உற்பத்திப் பெறுமதி – 2011

கூறு	தொகை	பெறுமதி (ரூபா)
எஞ்சின்	678	104,923,773.00
கியர் பெட்டி	218	12,704,861.00
பின் அச்சு	5	190,419.00
பஸ் உடற்கோப்பு	265	45,130,585.00
பஸ் உடற்கோப்பு உறுப்புகள்	4795	3,759,685.00
உட்பாய்ச்சிப் பம்பிகள்	331	2,643,713.00
உட்பாய்ச்சி	1452	1,009,914.00
டயர்	6549	42,703,830.00
ஏனையவை		6,636,976.00


உற்பத்தி அலகுகள்
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
-
எஞ்சின்
கியர் பெட்டி
பின் அச்சு
பஸ் உடற்கோப்பு
பஸ் உடற்கோப்பு...
உட்பாய்ச்சிப்...
உட்பாய்ச்சி
டயர்
ஏனையவை


உற்பத்தி பெறுமதி (ரூபா)
120,000,000
100,000,000
80,000,000
60,000,000
40,000,000
20,000,000
-
எஞ்சின்
கியர் பெட்டி
பின் அச்சு
பஸ் உடற்கோப்பு
பஸ் உடற்கோப்பு...
உட்பாய்ச்சிப்...
உட்பாய்ச்சி
டயர்
ஏனையவை

திடிர் பரிசோதனை பிரிவு

மாதம்	குழுக்கள்	பரிசோதனை எண்ணிக்கை	பரிசோதித்த பஸ்கள் எண்ணிக்கை	கண்டுபிடித்த முறைகேடுகள்			குற்றங்கள் எண்ணிக்கை	நீதிமன்றுக்கு மாற்றப்பட்டது	அறவிட்ட பயணித் தண்டத் தொகை
				சீட்டு மோசடி					
ஜனவரி	63	720	8861	80	307	8	275	-	86,809.00
பெப்ரவரி	69	601	8535	54	336	-	367	-	121,335.00
மார்ச்	68	621	8883	79	283	-	340	-	112,829.00
1ம் காலாண்டு மொத்தம்	**200**	**1942**	**26279**	**213**	**926**	**8**	**982**	**-**	**320,973.00**
ஏப்ரல்	102	883	9700	79	373	5	434	-	141,440.00
மே	68	668	9328	68	389	5	467	-	145,435.00
யூன்	59	858	10987	116	525	5	566	-	177,442.00
2ம் காலாண்டு மொத்தம்	**229**	**2409**	**30015**	**263**	**1287**	**15**	**1467**	**-**	**464,317.00**
அரையாண்டு மொத்தம்	**429**	**4351**	**56294**	**476**	**2213**	**23**	**2449**	**-**	**785,290.00**
யூலை	67	724	10698	129	519	4	559	-	182,945.00
ஆகஸ்ட்	66	764	10165	97	447	4	449	-	151,156.00
செப்டம்பர்	70	922	11066	83	428	4	463	-	153,086.00
3ம் காலாண்டு மொத்தம்	**203**	**2410**	**31929**	**309**	**1394**	**12**	**1471**	**-**	**487,187.00**
ஒக்டோபர்	72	851	12697	99	440	5	580	-	188,540.00
நவம்பர்	78	887	12497	151	413	1	449	-	147,582.00
டிசெம்பர்	67	877	10958	115	363	1	396	-	133,780.00
4ம் காலாண்டு மொத்தம்	**217**	**2615**	**36152**	**365**	**1216**	**7**	**1425**	**-**	**469,902.00**
முழு மொத்தம்	**849**	**9376**	**124375**	**1150**	**4823**	**42**	**5345**	**-**	**1,742,379.00**

பயிற்சிப் பிரிவு

2011 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் டிசெம்பர் வரை பயிற்சிப் பகுதியின் முன்னேற்ற அறிக்கை

இல	சிறுதிட்ட செயல்முறைகளும் நோக்கங்களும்		தற்போதைய நிலையும் முன்னேற்றமும்	மதிப்பிட்ட/ ஒதுக்கிய நிதி	தற்போது செலவிடப்
1	களஞ்சியப் பொறுப்பாளர்களுக்கு கணனி பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டம் ஒன்றைச் செயற்படுத்தல்	இ.போ.சா சாலைகள் யாவற்றிலுமுள்ள களஞ்சியப் பொறுப்பாளர்கட்கு கணனிப் பாவனை தொடர்பாக முழு அறிவு பெற்றுக் கொடுத்தல்	இ.போ.ச முழுவதுமுள்ள 100 களஞ்சியப் பொறுப்பாளர்கள் கணனி உபயோக பயிற்சியை வெற்றிகரமாக பெற்றுக் கொடுத்தல்		களஞ்சியப் பொறுப்பாளர்களுக்கு கணனி பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டம் ஒன்றைச் செயற்படுத்தல்
2	வழிப்பட்டியல் சோர்வு இராணுவம்/விமானப் படை/பொலிஸ் படைகளுக்கு அலுவலக செல்கைச் சீட்டுக்கள் வழங்கல் தொடர்பாக கடைப்பிடிக்க வேண்டிய நடைமுறைகள் பற்றி உரிய விடயங்கட்குப் பொறுப்பாகவுள்ள அலுவலர்கட்கு தொடர் விரிவுரைகள் நடாத்தல்	103 சாலைகளின் வழிப்பட்டியல் சோர்வுகளை அறவிடுதலும் இராணுவம்/விமானப்படை/கடற்படை/பொலிஸ் படை ஆகியவற்றிற்கு அலுவலக செல்கைச் சீட்டுகள் வழங்குவதில் ஈடுபட்டுள்ள அலுவலர்கட்கு பயிற்சியளிப்பதும்	இந்நிகழ்ச்சித் திட்டத்தில் பங்கேற்ற அனைத்து பயிலுனர்களுக்கும் தகுந்த பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது.	-	8525/=
3	இ.போ.ச விற்கு சேர்க்கப்பட்ட பட்டதாரிகட்கு பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டமொன்றை செயற்படுத்தல் (2011.06.24 - 2011.09.24)	பட்டதாரிகட்கு முறையாக பயிற்சியளிக்கப்பட்டு இ.போ.சவின் அலுவலக வேலைகட்காக விடுவிக்கப்பட்டமை	35 புதிய பட்டதாரிகள் தற்போது 3 மாதகால பயிற்சி பெற்று மேலதிக பயிற்சிக்காக சாலைகட்கு அனுப்பிவைக்கப்பட்டுள்ளனர்	-	158319/=
4	பயிற்சி திடீர்	புதிய திடீர்	2011.08.22 –	-	58500/=

	பரிசோதனைக் குழப் பரிசோதகர்களின் பயிற்சி பாடவிதானம்	பரிசோதனைக் குழப் பரிசோதனைகட்கு வேண்டிய பயிற்சி அளித்தல் மூலம் அவர்களின் அலுவலக வேலைகளில் மிகக் கூடிய பங்களிப்பை பெற்றுக் கொள்ளல் (தலைமையலுவலகத்தி லிருந்து)	2011.09.23 பயிற்சி முடித்து தலைமை அலுவலகத்தின் அலுவலக கடமைகளில் ஈடுபட்டுள்ளனர்		
5	அரச நிருவாக சேவை அலுவலர்களின் பயிற்சி	இ.போ.ச சாதாரண நடைமுறைகள் பற்றி பயிற்சி அளித்தல்	பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டம் முடிவுற்றது.	-	386/=
6	புதிய பட்டதாரிகட்கு சாலை செய்முறை பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டம்	வேலை செய்து கொண்டே பயிற்சி பெறுதலும் சாலைக்குள் செயற்பாடுகளைக் கண்காணித்தலும்	பயிற்சி முடிவுற்று தற்போது சாலைகளிலும் தலைமை அலுவலகத்திலும் நிறைவேற்றுத் தரங்களில் கடமைகளில் ஈடுபட்டுள்ளனர்	-	இல்லை

<u>தகவல் தொழிநுட்பப் பிரிவு</u>

2011 ஆம் ஆண்டில் சனவரி முதல் டிசெம்பர் வரை முன்னேற்ற அறிக்கை

இல	செயற்திட்டங்கள்	திறைசேரியின் கீழ்		நிறுவகத்தினால் செலவிடப்பட்டது ரூ.மில்	ஆண்டு இலக்கு %	உருப்படி முன்னேற்றம்		நிதி முன்னேற்றம்		குறிப்புரைகள்
		ஒதுக்கப் பட்டது - (ரூ.மில்)	பெற்றது			விபரமாக	பெறுமதியாக	விபரமாக	பெறுமதியாக	
1	உள்ளூர் பிரதேச வலையமைப்பு (LAN)				தலைமைய கத்திலுள்ள எல்லா கணனிகளை யும் வலைப்பின்					

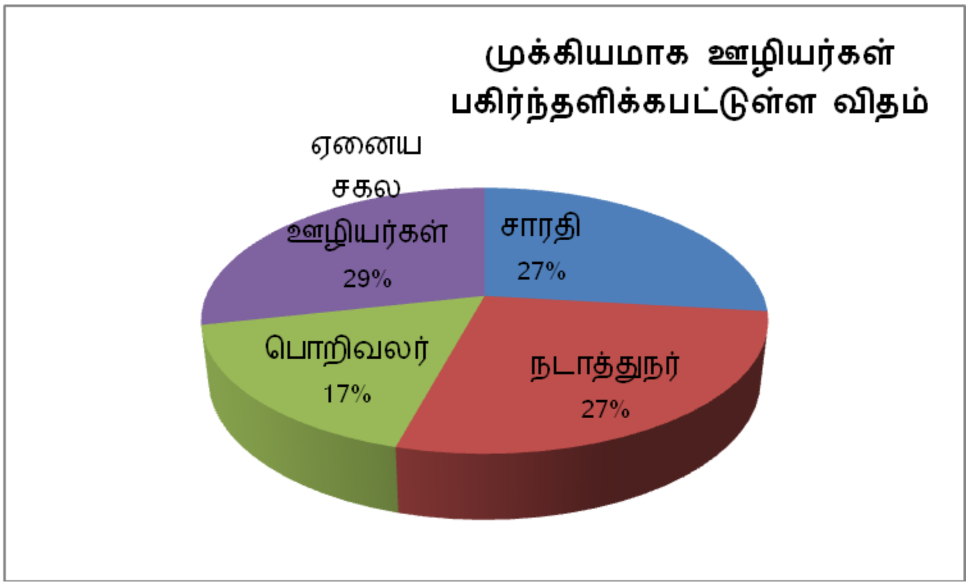
					னலுக்கு உட்படுத்தல்					
2	100 கணனிகள் 50 அச்சிடும் இயந்திரங்கள் 100 UPS கொள்வனவு செய்தல்				சகல சாலைகளிலுமுள்ள கணனி பற்றாக்குறையை நீக்கல்					
3	நாளாந்த காசேட்டை (cashflow) கணனிமயப்படுத்துவதற்கான மென்பொருள் உருவாக்கல்									
4	பொருள் கட்டுப்பாட்டு முறை மென்பொருள் உருவாக்கல்									
5	அனுமதிப்பத்திரம், காப்புறுதி, தகவல் முறை மென்பொருள் உருவாக்கல்									
6	12 பிராந்திய அலுவலகங்கட்கும் தகவல் தொடர்பு தொழினுட்ப அலவலர்கட்கான பதவிக்கு (உள்ளேயும்/வெளியேயும்) ஆட்சேர்த்தல்.									
7	200 கணனி இயக்குநர்களை உள்ளிருந்தும் வெளியிருந்தும் ஆட்சேர்த்தல்									
8	சகல இ.போ.ச சாலைகட்கும் 1000									

	இலத்திரனியல் பஸ் சீட்டு இயந்திரங்களைப் பெறுவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளல்.									

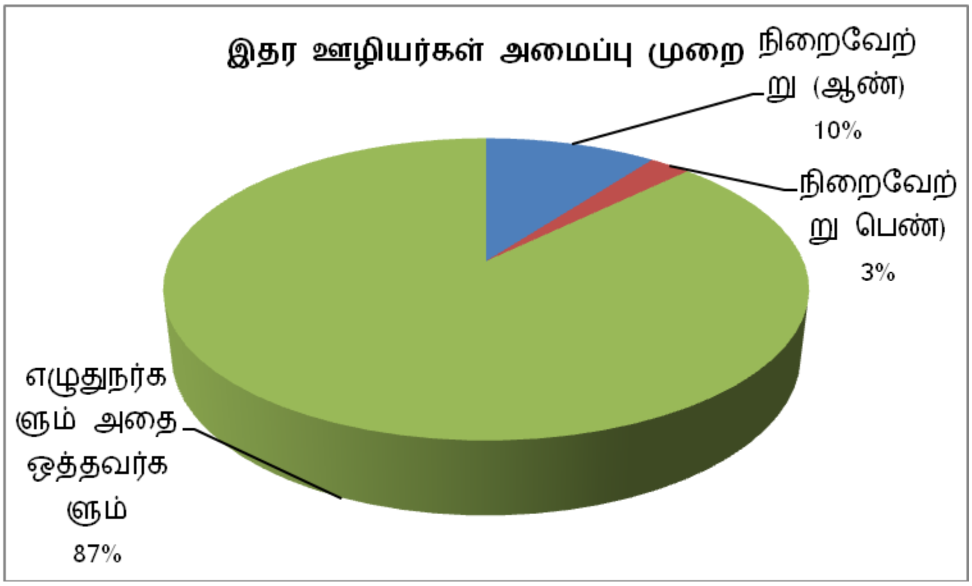
<u>மனிதவள முகாமைப் பகுதி</u>

முக்கியமாக 2011ம் ஆண்டில் மனித வளம் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்ட விதம் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.

விவரம்	எண்ணிக்கை
சாரதி	9202
நடாத்துனர்	9373
பொறிவலர்	5928
ஏனைய சகல ஊழியர்கள்	9760
மொத்தம்	**<u>34,263</u>**

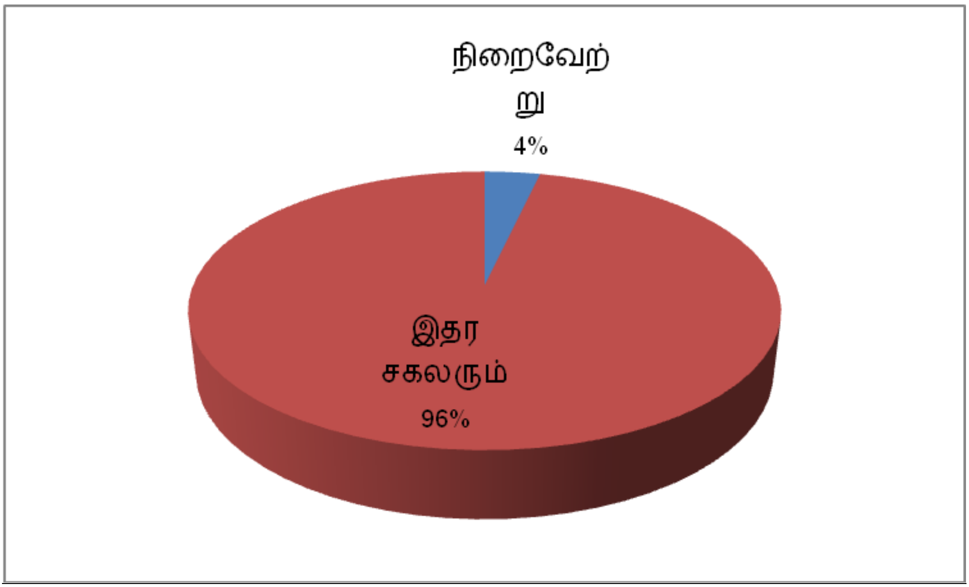


விவரம்	எண்ணிக்கை
நிறைவேற்று (ஆண்)	1003
நிறைவேற்று (பெண்)	240
எழுதுநர்களும அதை ஒத்தவர்களும்	8517
மொத்தம்	9760

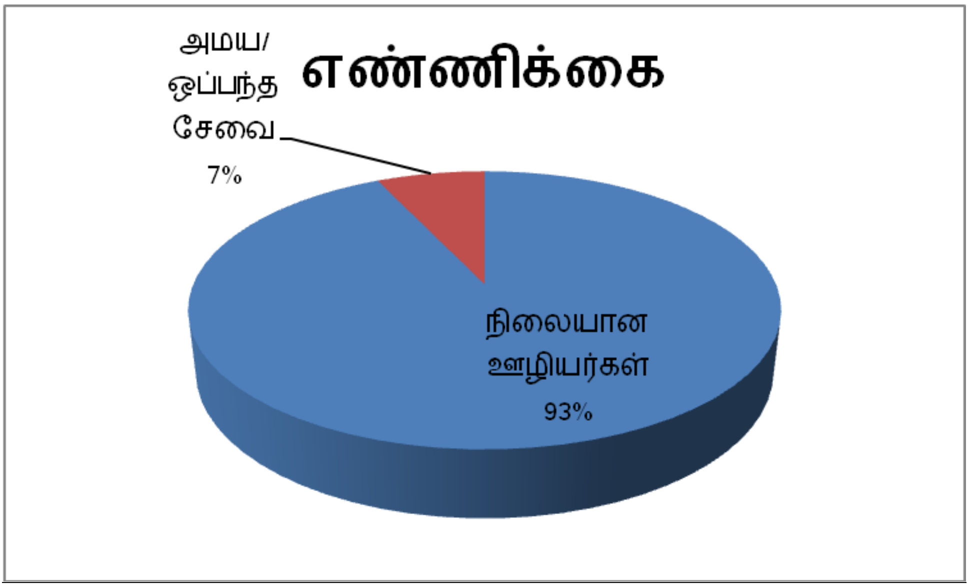


<u>நிறைவேற்று, இதர சகல ஊழியர்களினதும் அமைப்பு முறை</u>

விவரம்	எண்ணிக்கை
நிறைவேற்று	1243
இதர சகலரும்	33020
மொத்தம்	34263



நிலையான ஊழியர்களும் ஏனையோரும்	எண்ணிக்கை
நிலையான ஊழியர்கள்	31748
அமய/ஒப்பந்த/சேவை நீடிப்பு/பயிற்சி	2415
மொத்தம்	34263



ஊடகப் பிரிவு

2011 ஆம் ஆண்டில் செயற்படுத்திய நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள்

- 2010 ஆம் ஆண்டு தொடக்கப்பட்ட 'இ.போ.ச செய்தி' புதினத்தாளை போக்குவரத்து அமைச்சிற்கு சொந்தமான சகல நிறுவகங்களையும் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வகையில் 'நிபந்த சரிசர' எனும் பெயரில் போக்குவரத்து அமைச்சின் அலுவலக வெளியீடாக புதிய தோற்றத்துடன் அறிமுகம் செய்தல். அப் புதினத்தாளை 2011 ஆம் ஆண்டில் 04 தொகுதிகளாக அறிமுகம் செய்து போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள சகல ஊழியர்கட்கும் அதனைச் சந்தைப்படுத்தல்.

- இ.போ.ச விசேட விழாக்களின்போது ஊடக உதவி அளிப்பதுடன் விசேட செய்திகளை ஊடகப் பகுதிக்கு அளித்து அதனைப் பிரச்சாரப்படுத்தல்.

- நாளேடுகளில் வெளிவரும் இ.போ.ச தொடர்பான செய்திகளைச் சேகரித்;தல். விசேடமாக பகுதித் தலைவர்களின் கவனத்திற்குட்படவேண்டிய செய்திகளை உரிய பிரிவுகட்கு அனுப்பிவைத்தல்.

- இ.போ.ச தொடர்பான சகல கேள்விப் பத்திர ஆட்சேர்ப்பு அறிவித்தல்களையும் புதினத்தாள்களில் விளம்பரப் படுத்துவதற்காக உரிய புதினத்தாள்களில் பிரசுரிப்பதற்கு பங்களித்தல்.

- இ.போ.ச மூலம் மக்களுக்காக செயலாற்றப்படுகின்ற, செயலாற்றுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள விசேட சிறு திட்டங்கள் தொடர்பான விவரங்களை ஊடகத்திற்குத் தெரியப்படுத்துவதன் மூலம் இ.போ.ச தொடர்பான ஆக்கபூர்வ உளச்சார்பை மக்கள் மத்தியில் ஏற்படுத்தி இ.போ.ச வருவாயைப் பெருக்குவதற்குப் பங்களித்தல்.

கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

1.நிதிக்கூற்றுகள் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கமையவும் வரலாற்றுச் செலவு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கணக்கீட்டு மரபுக்கமையவும் தயாரிக்கப்பட்டு இ.போ.சபையின் சுற்றியல் அலகுகளின் நிதிப்பேறுகளுடன் இணைக்கப்பட்டதன் பின்னர் ஒன்று சேர்த்து சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றது.

2. ஐந்தொகையும் சபைக்கணக்குகளும் ஆயத்தம் செய்யப்படுவதற்கு பொதுவாக அங்கீகரிக்கப்பட்ட கணக்கீட்டு அடிப்படைக் கொள்கைகள் பின்பற்றதுடன் திரட்டப்பட்ட வருவாய், செலவு ஆகியவற்றுக்கு கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் உறுதியாகப் பிரயோகிக்கப்பட்டு அவை தொடர்பான காலத்திற்கு நிதிக்கூற்றுகளில் பதிவுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

3. நிலையான சொத்துகள் தேய்மானம் நீங்கலாக கொள்விலையில் ஐந்தொகையில் காட்டப் பட்டுள்ளன. மூலதன நடைபெறும் வேலை நிலையான சொத்துகளாகக் காட்டப்படவில்லை.

4. கொள்வனவு செய்யப்படும் வருடத்திற்கு தேய்மான ஏற்பாடு செய்யப்படாததுடன் விற்பனை செய்யப்படும் வருடத்திற்கு முழுமையான தேய்மான ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது. தேய்மான ஏற்பாடு நேர்கோட்டு முறையில் பின்வரும் வீதங்களில் செய்யப்படுகின்றது.

கட்டிடம்	2.5%
பஸ், ஏனைய வாகனங்கள்	12.5%
பொறி உபகரணங்கள்	10%
தளபாடங்கள்	10%
கணனிகள்	25%
பஸ் எஞ்சின்	20%

5. குத்தகை வசதி அடிப்படையின் கீழ் 40 தவனைக் கட்டணங்களில் முற்றாகச் செலுத்தி முடிப்பதற்கு 12.5% வீதத்தில் தேய்மானத்தில் பஸ்கள் பெறப்பட்டன. இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 19 இற்கு ஏற்ப கொடுக்கல் வாங்கள் பதியப்படுகின'றது.

6. 2005 ஆம் ஆண்டில் திறைசேரி பங்கு மூலதனம், மூலதன வளம், நானாவிதம் ஆகியவற்றின் தொகையான 16,982,028,664.00/= பணிப்பாளர் சபை அனுமதியின்றி பதிவழிக்கப்பட்டமையால் மீண்டும் நீதிக்கூற்றுகளில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

7. நிதிக்கூற்றுகளில் நீண்டகாலமாகக் கானப்பட்ட தவறான மீதிகள் எதிர்காலத்தில் உரிய விசாரணைகளின் பின்னர் அதிகாரத்தின் கீழ் பதிவழிக்கப்படும் என்ற அடிப்படையில் செயற்படாத கணக்குகளுக்கு மாற்றப்பட்டன.

8. இளைப்பாறும்போது ஊழியர்களின்ன் ஒவ்வோராண்டு சேவைக்கும் ஒரு மாதச் சம்பளத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது புத்திசாதுரியமானதும் நீதி நியாயமானதுமாகும்.

9. .பெறவேண்டிய வருமானம், பொலிஸ் வாரண்ட், ஏனையவற்றுக்கு 5% அடிப்படையில் அறவிடமுடியாக் கடன்களுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுகின்றது.

10. முதல் உள்ளே முதல் வெளியே முறையில் கையிருப்பு பெறுமதியிடல் செய்ய்யப்படுகின்றது.

11. இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 24 இற்கு ஏற்ப பஸ்களுக்கான அரச மானியங்கள் வருமானமாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதனுடைய ஆயுட்காலமான 08 வருடங்களுக்கு பதிவளிக்கப்படுகின்றது.

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව

கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்

AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } ஆர்ரி/பி/எஸ்எல்ரீபி/1/2011/01

ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No. }

දිනය / திகதி / Date } 2015 ஏப்ரல் 30

தலைவர்,

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் 2011 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் மீது 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14 (2) (சீ) பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் 2011 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளபடியான ஐந்தொகை மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான இலாப நட்டக் கணக்கு, உரிமை மூலதன மாற்றக் கூற்று, காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளையும் ஏனைய வெளிப்படுத்தல் தகவல்களின் பொழிப்புக்களையும் உள்ளடக்கிய 2011 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 24 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் சபையில் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புகளும் இவ்வறிக்கையில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(7)(அ) பிரிவின் பிரகாரமான விரிவானதோர் அறிக்கையினை காலக்கிரமத்தில் சமர்ப்பிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு

இல. 306/72, பொல்துவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. - No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka

www.auditorgeneral.gov.lk

அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும்.இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்கஎனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்க நெறி வேண்டுதல்களுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகளினையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றியகணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ் கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் சபையின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாக சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்திற் கொள்கின்றாரேயன்றி உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறன் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல. முகாமைத்துவத்தினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டு மொத்த சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது.1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் (3) மற்றும் (4) ஆம் உப பிரிவுகள் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையையும் பரப்பையும் நிர்ணயிப்பதற்கான தற்றுணிபு அதிகாரத்தினை கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதிக்கு வழங்குகின்றன.

எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.4 பாதகமான கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்கள் சீராக்கப்படுமாயின் இதனுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள பல மூலாதாரங்கள் பொருண்மையாகப் பாதிக்கப்படலாம்.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 பாதகமான அபிப்பிராயம்

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் முக்கியத்துவத்தின் காரணமாக இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் 2011 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டுத் நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் வழங்கவில்லை என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 நிறுவனம் தொடர்ச்சியாக நிலைத்திருத்தல்

சபை தொடர்ச்சியாக நட்டம் அடைந்ததன் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் தேறிய சொத்துக்கள் ரூபா 21,235.03 மில்லியன் மறைப் பெறுமதியினைக் கொண்டிருந்ததுடன் அதன் காரணமாக திறைசேரியின் அல்லது அரசாங்கத்தின் ஏனைய நிதி நிவாரணங்கள் இல்லாமல் நிறுவனத்தை தொடர்ச்சியாக நடாத்திச் செல்வதில் நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்பட்டது.

2.2.2 கணக்கீட்டு நியமங்கள்

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 18

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையினை தாபிக்கையில் இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபை, பிரதேச போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தொகுதி பேருந்துக் கம்பனிகளின் சொத்துக்கள் கையேற்கப்பட்டிருந்த போதிலும், காணி மற்றும் கட்டிடங்களை வெவ்வேறாக இனங்காணப்பட்டு கணக்கீடு செய்வதற்குப் பதிலாக அவற்றின் மொத்தக் கிரயத்தில் 50 சதவீதமான ரூபா 160.94 மில்லியன்

கட்டிடங்களின் கிரயம் என எடுகோள் கொண்டு 2.5 சதவீதத்தின் கீழ் பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், மீளாய்வாண்டின் ஆரம்பமளவில் அக் கருதுகோள் தொகையினையும் மிகைத்து ரூபா 12.16 மில்லியனால் பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 24

அரசாங்க மானியத்தின் கீழ் கிடைத்திருந்த என்ஜின் தொகுதிகளிற்கும் பேருந்துகளிற்குமாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய காலக்கழிவு ரூபா 209.36 மில்லியனால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

2.2.3 கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

2009 ஆம் ஆண்டு வரை கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த என்ஜின் தொகுதிகளின் பெறுமதி பேருந்துக் கணக்கிற்கு மாற்றப்பட்டு அதற்காக 20 சதவீதப் படி பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடு மேற்கொள்ளும் கொள்கை சபையினால் பின்பற்றப்பட்டிருந்த போதிலும், முன்னைய ஆண்டிலும் அதற்கு முன்னரான 03 ஆண்டுகளிலும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த ரூபா 1,004.48 மில்லியன் பெறுமதியான என்ஜின் தொகுதிகள் பேருந்துகளின் கணக்கில் உள்ளடக்கப்படாது தனிப்பட்ட சொத்தாக இனங்காணப்பட்டு நிதிக்கூற்றுக்களில் வேறாக காட்டப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக 20 சதவீதப் படி பெறுமானத் தேய்விடப்பட்டிருந்தது. இதன் படி சபை ஒரேவிதமான கணக்கீட்டுக் கொள்கையினை பின்பற்றியிருக்கவில்லை.

2.2.4 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) கீழ்க் குறிப்பிடப்பட்ட விடயங்கள் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த காசுப் பாய்ச்சல் கூற்றின் செம்மைத் தன்மையினை கணக்காய்வில் உறுதிப்படுத்த முடியவில்லை.

(i) இலாப நட்டக் கணக்கின் படி ஆண்டிற்குரிய பெறுமானத்தேய்வு ஒதுக்கம் ரூபா 1,061.01 மில்லியன் தொகையான போதிலும், காசுப் பாய்ச்சல் கூற்றில் அது ரூபா 271.82 மில்லியன் ஆகச் சிராக்கப்பட்டிருந்தது.

(ii) செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து உருவான காசுப் பாய்ச்சலைக் கணிப்பிடுகையில் ஆண்டின் தேறிய இலாபத்தை கணிப்பிடுவதற்காக கருத்திற்கொள்ளப்பட்டிருக்காத முன்னைய ஆண்டின் சீராக்கம் ரூபா 15,592.37 மில்லியன் மற்றும் பிழை திருத்தம் ரூபா 4,805.83 மில்லியன் என்பன காசுப் பாய்ச்சல் கூற்றில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

(iii) மீளாய்வாண்டிற்கு உரித்தான மற்றும் முன்னைய ஆண்டுகளில் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்காத போதிலும், மீளாய்வாண்டில் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த அரசாங்க மானியத்தின் கீழ் கிடைத்திருந்த சொத்துக்களிற்குரிய ரூபா 1,443.99 மில்லியன் காலக்கழிவு தொடர்பில் சீராக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iv) மீளாய்வாண்டினுள் ரூபா 1,875.67 மில்லியன் பெறுமதியான நிலையான சொத்துக்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் ரூபா 1,237.26 மில்லியன் மாத்திரம் முதலீட்டு செயற்பாடுகளின் கீழ் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. அத்துடன், பேருந்து விற்பனைகளிலிருந்து ஆண்டின் போது ரூபா 25.39 மில்லியன் கிடைத்திருந்த போதிலும், அது முதலீட்டு செயற்பாடுகளின் கீழ் உருவான காசுப்பாய்ச்சலாக காண்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(v) செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிற்குரிய ரூபா 111.2 மில்லியன் தொகையான நிதிச் செலவினம், செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளின் கீழ் காண்பிக்கப்படுவதற்குப் பதிலாக நிதிச் செயற்பாடுகளின் கீழ் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) கணிப்பீட்டுத் தவறு காரணமாக என்ஜின் தொகுதிகளுக்கான பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடு ரூபா 1.81 மில்லியனால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(இ) முன்னைய 04 ஆண்டுகளில் அரசாங்க மானியமாக கிடைத்திருந்த ரூபா 642.72 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 23.99 மில்லியன் கிரயம் கொண்ட முறையே என்ஜின் தொகுதிகளும் பேருந்துகளும் சொத்துக்கள் கிடைத்திருந்த வேளையில் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. இருப்பினும், மீளாய்வாண்டில் அச் சொத்துக்கள் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்குரிய முன்னைய ஆண்டிற்கான ரூபா 393.37 மில்லியன் பெறுமானத்தேய்விற்கு சீராக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) 2006 ஆம் ஆண்டில் சபைக்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து கிடைத்திருந்த 14 பேருந்துகள் கணக்கீடு செய்யப்படாது இலங்கை இராணுவத்திற்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அப் பேருந்துகளில் 10 மீளாய்வாண்டில் சபைக்கு மீண்டும் கிடைத்திருந்த போதிலும், அச்

சந்தர்ப்பத்திலேனும் பெறுமதியை மதிப்பீடு செய்து கணக்கீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) 2011 ஆம் ஆண்டு யூலை மற்றும் ஆகஸ்ட் மாதங்களில் வட மாகாண ஆளுனரின் பெயரில் பதிவுசெய்யப்பட்டு யாழ்ப்பாணம் மற்றும் பருத்தித்துறை டிப்போக்களிற்கு அன்பளிப்புச் செய்யப்பட்டிருந்த 10 பேருந்துகளின் உரித்தினை சபைக்கு கைமாற்று பெறுமதியை மதிப்பிட்டு கணக்குகளிற்கு வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஊ) மீளாய்வாண்டில் விற்பனை செய்யப்பட்ட ரூபா 21.84 மில்லியன் கிரயம் கொண்ட 10 பேருந்துகளிற்குரிய மற்றும் 2009 ஆம் ஆண்டில் விற்பனை செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டில் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த ரூபா 7.77 மில்லியன் கிரயம் கொண்ட 12 பேருந்துகளிற்குரிய விற்பனை இலாபங்களை சீராக்கும் போது, விற்பனைச் சந்தர்ப்பம் வரை ஒதுக்கப்பட்டிருந்த திரண்ட தேய்வேற்பாட்டு பெறுமதிக்குப் பதிலாக ஒவ்வொரு பேருந்தினதும் கிரயத்திலிருந்து ரூபா 1,000 தொகையைக் கழித்து எஞ்சிய தொகையினை திரண்ட தேய்வாக சீராக்கியிருந்தமையால் பேருந்து விற்பனை இலாபம் ரூபா 1.88 மில்லியனால் அதிகரித்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(எ) மீளாய்வாண்டில் விற்பனை செய்யப்பட்டிருந்த ரூபா 920,000 மில்லியன் கிரயமான 04 பேருந்துகள் 2 முதல் 3 வரையான சந்தர்ப்பங்களில் பாவனைக்குதவாதவை என ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அச் சகல சந்தர்ப்பங்களிலும் அப் பேருந்துகளின் கிரயமும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வும் பேருந்துக் கணக்கிலிருந்தும் பேருந்து பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாட்டுக் கணக்கிலிருந்தும் பாவனைக்குதவாத கணக்கிற்கும் பாவனைக்குதவாத பேருந்து பெறுமானத்தேய்வு ஒதுக்கக் கணக்கிற்கும் மாற்றப்பட்டிருந்தது. இதன் காரணமாக பாவனைக்குதவாத பேருந்துகள் கணக்கும் பாவனைக்குதவாத பேருந்து பெறுமானத்தேய்வு ஒதுக்கக் கணக்கும் முறையே ரூபா 1.08 மில்லியன் தொகையாலும் ரூபா 1.07 மில்லியன் தொகையாலும் அதிகரித்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் பேருந்து கணக்கும் பேருந்து பெறுமானத்தேய்வு ஒதுக்கக் கணக்கும் அத்தொகையால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(ஏ) மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் காணப்பட்ட ரூபா 9.65 மில்லியன் தொகையான 05 நிலையான வைப்புக்களும் ரூபா 73.52 மில்லியன் தொகையான 24 சேமிப்புக் கணக்குகள் தொடர்பிலும் குறித்த வங்கிகளினால் உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், அவ்வாறான சொத்தொன்று நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஐ) 1983 இன் 12 ஆம் இலக்க பணிக்கொடைக் கொடுப்பனவு அதிகாரச்சட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம், பணிக்கொடை ஏற்பாட்டை கணிப்பீடு செய்வதற்காக ஆண்டிறுதி சம்பளத்தினை அடிப்படையாகக் கொள்வதற்குப் பதிலாக ஒவ்வொரு பதவித் தரத்திற்குமுரிய சாதாரண சம்பளத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டு பணிக்கொடைக் கொடுப்பனவு கணிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஒ) மீளாய்வாண்டில் பின்னர் பணத்தினை அறவிடுதல் அடிப்படையில் வழங்கப்பட்ட பிரயாண ஆணைச் சீட்டுக்களின் பெறுமதி ரூபா 271.76 மில்லியனால் குறைத்து கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதியிலுள்ளவாறு பெறவேண்டிய பிரயாண ஆணைச்சீட்டுக்களின் வருமானம் ரூபா 191.85 மில்லியனால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஓ) விளையாட்டுக்கள் நிதியத்திலுள்ள தொகையினை விஞ்சி நிறுவனத்தினால் செலவுகள் செய்யப்பட்டிருந்தமையால் விளையாட்டுக்கள் நிதியக் கணக்கில் ரூபா 8.34 மில்லியன் வரை மீதியொன்று காட்டப்பட்டிருந்ததுடன், அம் மீதியினை தீர்க்காது நிறுவனத்திற்குக் கிடைக்கவேண்டிய மீதியொன்றாக நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஔ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையினை மீண்டும் தாபிக்கும் சந்தர்ப்பத்தில் ஒன்றிணைக்கப்பட்ட 11 தொகுதி பேருந்துக் கம்பனிகள் மற்றும் 11 பிராந்திய போக்குவரத்து சபைகளிற்குரிய சொத்துக்களை கையேற்கையில் பௌதிக மெய்மையாய்வும் மீள்மதிப்பீடுமின்றி அத்திகதியிலுள்ளவாறு பெறுமானத்தேய்வு கழிக்கப்பட்ட ரூபா 3,511.34 மில்லியன் தொகையான புத்தகப் பெறுமதியில் கையேற்கப்பட்டிருந்தன. இருப்பினும், இச்சொத்துக்கள் மீளாய்வாண்டு இறுதி வரையிலும் மீள் மதிப்பீடு செய்யப்படாதிருந்ததுடன் அதன் விளைவாக நிதி நிலைமைக்கூற்றில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ள நிலையான சொத்துக்களின் பெறுமதியின் நடப்பு நிலைமை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தப்படவில்லை. அவ்வாறே ரூபா 217.69 மில்லியன் நடைமுறைச் சொத்துக்களும் ரூபா 369.04 மில்லியன் நடைமுறைப் பொறுப்புக்களும் எவ்வித விலைமதிப்பும் செய்யப்படாது அதே விதத்தில் கையேற்கப்பட்டு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

2.2.5 அசாதாரண மீதிகளும் செயற்பாடற்ற மீதிகளும்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் உள்ளவாறான கடன்பட்டோர் மீதியிலுள் ரூபா 87.37 மில்லியன் அசாதாரண செலவு மீதியும் கடன்கொடுத்தோர் மீதியிலுள் ரூபா 222.52 மில்லியன் அசாதாரண வரவு மீதியும் 05 ஆண்டுகளிற்கும் மேற்பட்ட காலமாக காணப்பட்ட போதிலும், அதனை இனங்கண்டு கணக்குகளை திருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) உரிய கண்காணிப்பின்மை மற்றும் பலவீனமான உள்ளகக் கட்டுப்பாடு காரணமாக நீண்டகாலமாக இனங்காணப்படாததும் கணக்கிணக்கம் செய்யப்படாததுமான பல கணக்குகளின் ரூபா 9,867.88 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான வரவு மீதிகளும் ரூபா 26,885.38 மில்லியன் செலவு மீதிகளும் காணப்பட்டதுடன் இம் மீதிகளை கணக்காய்வு செய்வதற்கான விபரங்களை சமர்ப்பிப்பதற்கு தவறியிருந்தது. சொத்துக்கள், பொறுப்புக்கள், வருமானங்கள் மற்றும் செலவினங்களுக்குரிய இம் மீதிகள் மீளாய்வாண்டிற்கான நிதி நிலைமைக் கூற்றில் வரவு மீதிகள் சொத்துக்களாகவும் செலவு மீதிகள் பொறுப்புக்களாகவும் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தமையால் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஊடாக உண்மையான நிலைமை வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.6 விளக்கமளிக்கப்படாத வேறுபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் இருப்பு மீதி ரூபா 841.58 மில்லியன் ஆன போதிலும் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட இருப்பு மெய்மைபார்ப்பு அறிக்கையின் படி இருப்பு மீதி ரூபா 590.40 மில்லியனாக காணப்பட்டமையால் ரூபா 251.18 மில்லியன் வேறுபாட்டிற்கு காரணங்களை இனங்கண்டு சீராக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இந்த நிலைமையின் கீழ் பௌதிக ரீதியாக காணப்படாத இருப்பு நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளது என்ற ஐயத்தினை கணக்காய்வில் புறக்கணிக்க முடியாதுள்ளது.

(ஆ) மீளாய்வாண்டில் பாவனைக்குதவாத மருந்துகளை விற்பனை செய்தமையால் கிடைத்திருந்த ரூபா 25.39 மில்லியன் தொகை கணக்குகளிற்கு எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், கொள்வனவுப் பிரிவிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி

அது ரூபா 26.54 மில்லியனாக காணப்பட்டது. இது தொடர்பிலான தலைவரின் கருத்துப்படி நிதிக்கூற்றில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த பெறுமதி சரியானது என குறிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும், இந்த வேறுபாட்டிற்கான காரணங்களோ அல்லது விளக்கமோ சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் முன்னைய ஆண்டில் அரசாங்க மானியத்தின் கீழ் கிடைத்திருந்த ஆனால் மீளாய்வாண்டில் கணக்கீடு செய்யப்பட்ட 265 என்ஜின் தொகுதிகளின் பெறுமதி ரூபா 361.76 மில்லியனாக காணப்பட்ட போதிலும், களஞ்சிய அறிக்கையின் படி அது ரூபா 341.75 ஆக காணப்பட்டமையால் ரூபா 20.01 மில்லியன் வேறுபாட்டிற்கு காரணங்கள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) திறைசேரியின் புத்தகம் மற்றும் கம்பனிகள் பதிவாளர் திணைக்களத்தினால் சான்றுறுதிப்படுத்தி அனுப்பி வைக்கப்பட்டிருந்த அறிக்கை ஆகியவற்றின் படி திறைசேரியின் பங்கு மூலதனம் ரூபா 3,944.89 மில்லியனான போதிலும், நிதிக்கூற்றுக்களில் அது ரூபா 4,582.74 மில்லியன் எனக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தமையால் உரிமை மூலதனம் ரூபா 637.85 மில்லியனால் வேறுபட்டிருந்தது.

2.2.7 கணக்காய்விற்கான சான்றுகள் இல்லாமை

பின்வரும் கொடுக்கல்வாங்கல்கள் சம்பந்தமாக அவற்றிற்கு முன்னால் காட்டப்பட்டுள்ள சான்றுகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

விடயம்	சமர்ப்பிக்கப்படாத சான்று
(அ) நடைமுறையல்லாத சொத்துக்கள்	(i) காணி கட்டிடங்கள்,மோட்டார் வாகனங்கள், பாவனைக்குதவாத வாகனங்கள் மற்றும் ஏனைய சொத்துக்களின் மீதிகளை உறுதிப்படுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு சொத்துக்கள் தொடர்பிலும் விபரமான பட்டோலைகள்
	(ii) நிலையான சொத்துக்கள் பதிவேடு
	(iii) காணி கட்டிடங்களின் உரித்தினை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்கள்
(ஆ) முதலீடுகள்	(i) ரூபா 25.53 மில்லியன் பெறுமதி கொண்ட குறுங்கால

			முதலீடுகள் மற்றும் நிலையான வைப்புக்களுக்கான சான்றிதழ்கள்
		(ii)	ரூபா 282.60 மில்லியன் முதலீடுகளுக்குரிய மீதி உறுதிப்படுத்தல்கள்
(இ)	நானாவித கடன்பட்டோர்	(i)	ரூபா 12.65 மில்லியன் தொகைக்கான தனிப்பட்டோர் மீதிகளை உள்ளடக்கிய பட்டோலை
		(ii)	ரூபா 316.62 மில்லியனுக்கான காலப்பகுப்பாய்வு
(ஈ)	கடன்கொடுத்தோர்	(i)	ரூபா 5.77 மில்லியன் தொகைக்கான தனிப்பட்டோர் மீதிகளை உள்ளடக்கிய பட்டோலை
		(ii)	ரூபா 1,823.08 மில்லியனுக்கான காலப்பகுப்பாய்வு
(உ)	வங்கி மீதிகள் வங்கி மேலதிகப்பற்று	(i)	ரூபா 15.42 மில்லியன் வங்கி மீதி மற்றும் ரூபா 219.06 மில்லியன் வங்கி மேலதிகப்பற்று என்பவற்றிகான வங்கிக் கணக்கிணக்கக் கூற்று.
		(ii)	ரூபா 10.33 மில்லியன் மீதிக்கான மீதி உறுதிப்படுத்தல்
(ஊ)	இருப்பு		ரூபா 146.23 மில்லியன் பெறுமதியான இருப்புக்கான மெய்மையாய்வுச் சபை அறிக்கை

2.3 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய கணக்குகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2011 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ரூபா 587.52 மில்லியன் தொகையான ஏனைய பெறவேண்டிய கணக்குகளின் மீதிகளுக்கு மத்தியில் தலைமை அலுவலகத்திற்குரிய ரூபா 270.90 மில்லியன் தொகைக்காக மாத்திரம் காலப்பகுப்பாய்வு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் 01 முதல் 10 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலமாக மாற்றமின்றி நிலவிவரும் இத் தொகையை அறவிடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) தலைமை அலுவலகத்தினால் கொள்வனவு செய்வதற்காக வழங்கப்பட்டிருந்த ரூபா 86.88 மில்லியன் முற்பணத் தொகைக்கு 01 முதல் 12 வரையிலான காலவீச்சு முடிவடைந்திருந்த போதிலும் தீர்க்கப்படாதிருந்ததுடன் அது தொடர்பில் பின்தொடர் செயற்பாடுகளும் இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

2.4 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மை

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முதலியவற்றுக்கான தொடர்பு	இணக்கமின்மை
(அ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டம்	
(i) (8)(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 5.2.4 மற்றும் 5.2.5 ஆம் பந்திகள்	சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பாதீடு பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ii) (8)(3) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 5.2.1 ஆம் பந்தி	சமர்க்கப்படுகின்ற நிதிக்கூற்றுக்களுக்கு இணங்க பாதீடு தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.
(iii) 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 8.2.2 ஆம் பிரிவு	ரூபா 503.52 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான முதலீடுகளிற்காக நிதி அமைச்சரின் இணக்கப்பாடும் விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அங்கீகாரமும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஆ) 1958 இன் 15 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய அதிகாரச்சட்டம் மற்றும் சபையின் ஊழியர் சேமலாப நிதிய நியதிச் சட்டங்களும் பிரமாணங்களும் 1980 இன் 46 ஆம்	மீளாய்வாண்டிற்காக சபையின் சேமலாப நிதியத்திற்கும் இலங்கை மத்திய வங்கியின் சேமலாப நிதிய கணக்கிற்கும் செலவு வைக்கப்பட வேண்டிய முறையே ரூபா 421.97 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 1,446.82 மில்லியன் தொகைகளை அந்தந்த

இலக்க ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு அதிகாரச்சட்டமும்	ஆண்டுகளில் குறித்த திகதிக்கு முன்னர் செலுத்தப்படாது ஆண்டின் இறுதி வரை சபையால் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு ஆண்டின் இறுதியில் செலவு வைக்கப்பட்டிருக்காத சேமலாப நிதியத்தின் பங்களிப்புத் தொகை ரூபா 47.16 மில்லியனாக காணப்பட்டமையால் மீளாய்வாண்டில் ரூபா 6.83 மில்லியன் மிகை அறவீடாக செலுத்தவேண்டியேற்பட்டிருந்தது.
(இ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் தாபனவிதிக் கோவையின் XXV ஆம் அத்தியாயத்தின் 4.2 ஆம் பிரிவு	1000 உறுப்பினர்களிற்கு குறைந்த எண்ணிக்கை கொண்ட 03 தொழிற்சங்கங்களின் 03 உத்தியோகத்தர்கள் தொழிற்சங்க நடவடிக்கைகளிற்காக கடமைகளிலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவர்கள் சார்பாக 2011 ஆம் ஆண்டின் முதல் 07 மாதங்களிற்காக ரூபா 0.98 மில்லியன் தொகை சம்பளம் மற்றும் படிகளாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
(ஈ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் நிதிப்பிரமாணக் கோவை	
நிதிப்பிரமாணம் 396 (இ)	சபைக்குச் சொந்தமான 12 வங்கிக் கணக்குகளிற்குரிய ரூபா 8.42 மில்லியன் பெறுமதியான 154 காலம் கடந்த காசோலைகளை வருமானத்திற்கு எடுத்து செலுத்த வேண்டிய தொகையாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.
(உ) 2010 யூலை 12 ஆந் திகதிய ஸ்ரீ லங்கம/பிரகா/நிசா(கா)2010/18 ஆம் இலக்க பிரதிப் பொது முகாமையாளரின் (தொழில்நுட்பம்) கடிதம்	வெஸ்கோ கம்பனிக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ள 143 பேருந்துகளை பேருந்துக் குழாத்திலிருந்து அகற்றுவதற்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதன்படி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.5 தீர்த்துவைக்கப்படாத கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மொத்தப் பெறுமதி ரூபா 1,221.31 மில்லியன் ஆன அசைவற்ற சொத்துக்களும் பொறுப்புக்களும் தொடர்பாக முழுமையான பரிசோதனை செய்யப்பட்டு பணிப்பாளர் சபையின் தெரிந்துகொள்ளல் மற்றும் அங்கீகாரத்தின் அடிப்படையில் புத்தகங்களிலிருந்து பதிவழிப்பதற்கு பொது முயற்சிகள் திணைக்களம் 2002 யூலை 30 ஆந் திகதி அங்கீகாரம் வழங்கியிருந்த போதிலும் அச்சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் தொடர்பில் அதன்படி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) தலைமை அலுவலகத்தின் களஞ்சியக் கணக்குகள் பிரிவினால் இணைந்தாக பேணப்பட்டு வருகின்ற இருப்புக் கட்டுப்பாட்டுக் கணக்கிற்கான பெறுவனவுகளையும் வழங்கல்களையும் களஞ்சியத்தின் கொள்கல அட்டைகளிலுள்ள பெறுவனவுகள் மற்றும் வழங்கல்களுடன் ஒப்பிடுகையில் வெளிப்பட்ட ரூபா 11.40 மில்லியன் பெறுவனவுகளின் வேறுபாடு மற்றும் ரூபா 18 மில்லியன் வழங்கல் வேறுபாடு என்பன தீர்த்து வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2011 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கு இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை ரூபா 7,691.48 மில்லியன் நட்டத்தை அடைந்திருந்ததுடன் திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்த ரூபா 5,353.87 மில்லியன் தொகையான மானியத்தின் காரணமாக அந்த நட்டம் ரூபா 2,377.61 மில்லியன் வரை குறைவடைந்திருந்தது. இதற்கு ஒத்ததாக முன்னைய ஆண்டில் ரூபா 7,736.85 மில்லியன் நட்டம் அடைந்திருந்ததுடன், திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்த ரூபா 5,616.46 மில்லியன் தொகையான மானியத்தின் காரணமாக அந்நட்டம் ரூபா 2,120.39 மில்லியன் வரை குறைவடைந்திருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இவ்வாண்டின் போது நிதி விளைவுகள் ரூபா 217.22 மில்லியன் வீழ்ச்சியினைச் சுட்டிக்காட்டியிருந்ததுடன் அரசாங்க மானியங்கள் 4.7 சதவீதத்தால் குறைவடைந்தமை மற்றும் செயற்பாட்டுச் செலவினம் 5.4 சதவீதத்தால் அதிகரித்தமை என்பன இந்த வீழ்ச்சிக்கு பிரதானமாகத் தாக்கமளித்திருந்தன.

3.2 நிறுவனத்திற்கு எதிராகவும் நிறுவனத்தினாலும் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள சட்டரீதியாகன சம்பவங்கள்

பின்வரும் சட்டரீதியான சம்பவங்கள் எதுவும் தொடர்பில் நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தல்கள் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(அ) வெளிவாரி நிறுவனங்களினாலும் நபர்களாலும் சபைக்கு எதிராக பெறுமதி குறிப்பிடப்படாத 697 பணிக்கொடை வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்ததுடன் சபையில் பணியில் ஈடுபட்டிருக்கையில் இடம்பெற்ற விபத்துக்கள் தொடர்பில் தொடரப்பட்டிருந்த 12 வழக்குகளில் 8 இற்காக ரூபா 2.48 மில்லியன் தொகையும் ஏனைய வெளிவாரி நபர்களின் விபத்துக்கள் தொடர்பில் தொடரப்பட்டிருந்த 28 வழக்குகளில் 26 இற்காக ரூபா 47.74 மில்லியன் தொகையும் இழப்பீடுகளாக கோரப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) பேருந்துகளிற்கு இடம்பெற்றிருந்த விபத்துக்கள் தொடர்பில் 10 வெளிவாரி நிறுவனங்களிற்கு எதிராக சபையினால் ரூபா 4.19 மில்லியன் இழப்பீடு கோரி 10 வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்தன.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

(அ) பேருந்து போக்குவரத்து

திட்டமிடல் ஆராய்ச்சிப் பிரிவினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த தகவல்கள் மற்றும் தரவுகளின் படி சபையின் பேருந்துப் போக்குவரத்தின் செயலாற்றல் தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(i) 2011 ஆம் ஆண்டின் இறுதியளவில் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையிடம் காணப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 7821 ஆக இருந்ததுடன் நேர அட்டவணையின் தேவை 7131 பேருந்துகளாகும். இருப்பினும், பொறியியல் பிரிவினால் 2011 ஆம் ஆண்டில் நாளொன்றில் போக்குவரத்துக்காக வழங்கப்பட்டிருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4933 ஆக காணப்பட்டதுடன் அதில் போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்த பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை 4413 ஆகும். இதன்படி, மொத்த நேர அட்டவணைத் தேவைப்பாட்டில் 62 சதவீதத்தை மாத்திரமே சபைக்கு வழங்கக்கூடியதாக இருந்தது. இதன்படி, நேர அட்டவணைத் தேவைப்பாட்டினை பூர்த்திசெய்வதற்கு போதியளவு பேருந்து குழுமமொன்று காணப்பட்ட போதிலும் அப் பேருந்துகளில் 37 சதவீதம் ஆனவை போக்குவரத்துக்கு உசிதமற்ற நிலையில் காணப்பட்டமை இதற்கான காரணமாகும்.

(ii) மீளாய்வாண்டில் பேருந்து குழாத்தினை அதிகரிக்கும் நோக்குடன் சலுகைக் கடன் அடிப்படையில் 300 பேருந்துகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் கிடைத்திருந்த போதிலும், ஆண்டில் 162 பேருந்துகளையே கொள்வனவு செய்யக்கூடியதாக இருந்தது. தெரிவுப் பரிசோதனைகளிற்கு உட்படுத்தப்பட்ட 07 டிப்போக்களின் போக்குவரத்துப் பிரிவின் அறிக்கைகளின் படி போதியளவு பேருந்துகள் இன்மையால் மீளாய்வாண்டில் 112 வீதிகளிற்கான போக்குவரத்து நடவடிக்கைகள் முழுமையாக நிறுத்தப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) வருமானம், செலவினம் மற்றும் இலாபத்தன்மை

கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கணக்குகளின் படி மீளாய்வாண்டிற்கான வருமானம், செலவினம் மற்றும் இலாபத்தன்மை தொடர்பான விபரங்கள் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடப்பட்டு கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

		2011	2010
வருமானம்			
பயணிகள் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைத்த வருமானம்	ரூபா மில்லியன்	15,085.14	14,558.37
ஏனைய வருமானம்	ரூபா மில்லியன்	2,079.97	2,575.97
அரசாங்க மானியம்	ரூபா மில்லியன்	5,353.87	5,616.46
மொத்த வருமானம்	ரூபா மில்லியன்	22,518.98	22,750.80
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு பயணிகள் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைத்த வருமானம்	ரூபா	44.26	42.62
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு மொத்த வருமானம்	ரூபா	66.07	66.60
செலவினம்			
பேருந்து செயற்பாட்டு செலவினம்	ரூபா மில்லியன்	19,476.47	18,480.34
ஏனைய செலவினம்	ரூபா மில்லியன்	4,319.07	4,408.09
மொத்தச் செலவினம் (பெறுமானத்தேய்வு நீங்கலாக)	ரூபா மில்லியன்	23,795.54	22,888.42
பயணித்த கிலோமீற்றர் எண்ணிக்கை		340,840,718.00	341,617,984.00
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு செயற்பாட்டு செலவினம்	ரூபா	57.14	54.09
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு மொத்த செலவினம்	ரூபா	69.81	67.00

அரசாங்க மானியத்திற்கு முன்னர் செயற்பாட்டு நட்டம் (பெறுமானத்தேய்வு நீங்கலாக)	ரூபா மில்லியன்	6,630.43	5,754.08
அரசாங்க மானியத்திற்கு பின்னர் செயற்பாட்டு நட்டம் (பெறுமானத்தேய்வு நீங்கலாக)	ரூபா மில்லியன்	1,276.56	137.62
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு நட்டம் (அரசாங்க மானியத்திற்கு முன்னர்)	ரூபா	19.45	16.84
பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு நட்டம் (அரசாங்க மானியத்திற்கு பின்னர்)	ரூபா	3.74	0.40

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(i) பயணிகள் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைத்த வருமானம் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 3.6 சதவித அதிகரிப்பை காண்பித்திருந்த போதிலும், முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 42.62 ஆன பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு பயணிகள் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைத்த வருமானம் மீளாய்வாண்டில் ரூபா 44.26 வரை குறைவடைந்திருந்தது. அத்துடன் அரசாங்க மானியம் உள்ளடங்கலான மொத்த வருமானம் 01 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்ததுடன் முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 66.60 ஆன பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கான மொத்த வருமானம் மீளாய்வாண்டில் ரூபா 66.07 வரை குறைவடைந்திருந்தது.

(ii) பேருந்து செயற்பாட்டுச் செலவினம் 5.4 சதவீத அதிகரிப்பைக் காண்பித்திருந்ததுடன் முன்னைய ஆண்டின் ரூபா 54.09 ஆன பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு செயற்பாட்டு செலவினம் மீளாய்வாண்டில் ரூபா 57.14 வரை அதிகரித்திருந்தது. அது மொத்தச் செலவினத்துடன் ஒப்பிடுகையில் முன்னைய ஆண்டின் பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு செயற்பாட்டு செலவினம்ரூபா 67.00 ஆக காணப்பட்டதுடன் அது மீளாய்வாண்டில் ரூபா 69.81 வரை அதிகரித்திருந்தது. இது 4 சதவீத அதிகரிப்பாகும்.

(iii) பேருந்து பயணத்திற்கான நேரடிச் செலவினமான எரிபொருளும் உராய்வு நீக்கிகளும், டயர்களும் டியூப்புக்களும், பேருந்து திருத்தங்கள் மற்றும் உதிரிப்பாகங்களிற்கான செலவினம் முன்னைய ஆண்டில் ரூபா 10,186.01 ஆக காணப்பட்டதுடன் மீளாய்வாண்டில் அது ரூபா 11,030.06 மில்லியன் வரை அல்லது 8.3 சதவீதத்தினால் அதிகரித்திருந்த போதிலும் போக்குவரத்தில் ஈடுபட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 186 இனால் அல்லது 3.6 சதவீதத்தினால் குறைவடைந்திருந்தது. இதன்படி, முன்னைய ஆண்டில் பேருந்து ஒன்றுக்கான செலவினம் ரூபா 1.99 மில்லியனாக காணப்பட்டதுடன்

மீளாய்வாண்டில் அது ரூபா 2.24 மில்லியன் வரை அல்லது 12.3 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்தது.

(iv) மீளாய்வாண்டில் சபையின் ஒட்டுமொத்த நட்டம் பயணித்த கிலோ மீற்றரொன்றிற்கு ரூபா 3.74 ஆன போதிலும், அரசாங்க மானியத்தைக் கழித்த பின்னர் அது ரூபா 19.45 வரை அதிகரித்திருந்தது. இதனை முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் முறையே 40 சதமாகவும் ரூபா 16.84 ஆகவும் காணப்பட்டன.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மை

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம், 1958 ஆம் ஆண்டில் பஸ் கம்பனிகளை மக்கள் மயப்படுத்தும் போது பறிமுதல் செய்யப்பட்ட காணிகளுக்காக ரூபா 8.3 மில்லியன் தொகையான முற்பணங்கள் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அச்சந்தர்ப்பங்களில் காணிகளின் முழுப் பெறுமதியையும் காணிகளின் உரிமையாளருக்குச் செலுத்தாதன் காரணமாக அவற்றின் உரிமையை இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு கையேற்பதற்கு முடியாதிருந்தது. இக்காணிகளின் அமைவிடமும் உரித்தும் தொடர்பாக ஆராய்ந்து பார்த்து செலுத்தப்பட்ட முற்பணங்களைத் தீர்த்து வைப்பதற்கும் அக்காணிகளை சபையின் பெயரில் பதிவுசெய்து கொள்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) பயன்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை விற்பனை செய்வதற்கு முன்னர் அதனை பயன்படுத்த முடியாத பேருந்தாக மாற்றவேண்டிய போதிலும் சபையால் பேருந்துகளை பயன்படுத்த முடியாதவையாக மாற்றுதலுடன் தொடர்புடைய தகவல்கள் போதியளவில் பேணிவரப்படாதிருந்தமை காரணமாக மீளாய்வாண்டில் ரூபா 1.93 மில்லியன் தொகைக்கு விற்பனை செய்யப்பட்ட ரூபா 19.82 கிரயமுடைய 23 பேருந்துகளிற்குரிய பயன்படுத்த முடியாதவையாக மாற்றுதலுடன் தொடர்புடைய தகவல்களை கண்டறிய முடியாதிருந்தது.

(இ) 2011 ஆம் ஆண்டில் சலுகை கடன் அடிப்படையின் கீழ் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பேருந்துகளுக்குரிய கடன் தவணைக் கட்டணங்களை செலுத்துவதற்காக டிப்போக்களினால் தலைமை அலுவலகத்திற்கு அனுப்பி வைக்கப்படுகின்ற பணத்தை வைப்புச் செய்வதற்காகவும் அப்பணத்திலிருந்து குறித்த கடன் தவணைப்பணத்தினை உரிய திகதியில் செலுத்துவதற்காகவும் தனியானதோர் வங்கிக் கணக்கு ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், கடன் தவணைக் கட்டணங்களை செலுத்துவதுடன்

தொடர்பற்ற ஏனைய கொடுப்பனவுகளிற்காக ரூபா 83.89 மில்லியன் தொகை மீளாய்வாண்டில் அந்த வங்கிக் கணக்கிலிருந்து ஏனைய வங்கிக் கணக்குகளிற்கு மாற்றப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) சலுகை கடன் அடிப்படையில் பேருந்துகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கான கேள்வி 2011 சனவரி 20 ஆந் திகதி குறித்த கம்பனிகளுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்ததுடன் கூறுவிலைகளைக் கோரும் நிபந்தனைகளின் படி கேள்வி கையளிக்கப்பட்டு 15 நாட்களிற்குள் உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடப்பட வேண்டிய போதிலும், இரண்டு சந்தர்ப்பங்களில் கட்டளையிடப்பட்ட 300 பேருந்துகளில் 291 கிடைத்த பின்னரே 2012 யூலை 04 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது.

(உ) 2011 செப்தெம்பர் மாதத்தில் சலுகை கடன் அடிப்படையில் பேருந்துகளை பெற்றுக்கொள்ளும் இரண்டாம் கட்டத்தின் கீழ் பேருந்துகளிற்கு கட்டளையிடப்பட்ட சந்தர்ப்பம் வரையிலும் குறித்த கம்பனிகளுடன் உடன்படிக்கைகளில் கைச்சாத்திடப்பட்டிருக்காமையால் கட்டளையிடப்பட்டிருந்த 200 பேருந்துகளை வழங்க வேண்டிய கால எல்லை கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்படாதிருந்ததுடன் அந்த 200 பேருந்துகளும் சபைக்கு பூரணமாக கிடைப்பதற்கு 2012 திசெம்பர் வரை 15 மாதங்கள் எடுக்கப்பட்டிருந்தன.

(ஊ) வருடந்தோறும் சாரதிகளாலும் நடத்துனர்களாலும் காரணங்களின்றி அதிக சம்பளமற்ற விடுமுறைகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக சம்பளத்திலிருந்து கழிக்கப்பட்டமை தவிர அந் நிலைமையினை கட்டுப்படுத்துவதற்காக எவ்வித நடவடிக்கைகளும் டிப்போக்களின் அதிகாரிகளினால் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மீளாய்வாண்டில் தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 05 டிப்போக்களின் 413 சாரதிகளும் 407 நடத்துனர்களும் முறையே 7210 மற்றும் 7899 நாட்கள் சம்பளமற்ற விடுமுறைகளைப் பெற்றுக்கொண்டிருந்தனர்.
சம்பளத்திலிருந்து கழிக்கப்பட்டமை தவிர ஒழுக்காற்று நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படாதிருந்ததுடன் இது டிப்போக்களின் வருமானம் குறைவடைவதற்கு பிரதான காரணமாக காணப்பட்டது.

(எ) களுத்துறை சாரதிகள் பயிற்சிக் கல்லூரி மற்றும் அதனுடன் இணைந்த நுகேகொட மற்றும் மொரட்டுவ சாரதிகள் பயிற்சிக் கல்லூரிகளில் 2011 இன் முதல் 07 மாதங்களின் வருமானம் 7.38 மில்லியனாக காணப்பட்டதுடன் பதவியணியினர் சம்பளம் உள்ளிட்ட ஏனைய செலவினம் ரூபா 17.73 மில்லியனாகும். தலைமை அலுவலகத்தினால் நிர்வாக செலவினமாக ரூபா 12.67 மில்லியன் தொகை இந்த

நிறுவனங்களிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்தமையால் நட்டங்கள் தீர்க்கப்பட்டிருந்ததுடன் பயிற்சி ஆலோசகர்கள் காணப்படாமை, பயிற்சிக்காக வாகன வசதிகள் காணப்படாமை மற்றும் ஏனைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் காணப்படாமை என்பன காரணமாக 2010 மற்றும் 2011 ஆம் ஆண்டுகளில் பயிற்சிகள் வழங்கப்படுதல் குறைவடைந்திருந்தன. அத்துடன், நுகேகொட சாரதிகள் பயிற்சிக் கல்லூரியில் 2011 இன் முதல் 07 மாதங்களின் வருமானம் 0.24 மில்லியனாகவும் அக்காலப்பகுதிக்கான செலவினம் ரூபா 1.56 மில்லியனாகவும் காணப்பட்டதுடன் அதில் ரூபா 0.69 மில்லியன் தொகை பாதுகாப்புச் சேவைக்கும் கட்டிட வாடகைக்குமாக தேசிய போக்குவரத்து மருத்துவ நிறுவனத்திற்குச் செலுத்தப்பட வேண்டியிருந்தது.

4.3 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

சபையால் மேலதிகப்பற்று வசதிகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை காரணமாக மீளாய்வாண்டில் ரூபா 56.14 மில்லியன் தொகை வட்டியாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இது முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 32.3 சதவீத அதிகரிப்பாகும்.

4.4 இனங்காணப்பட்ட நட்டங்கள்

பாராளுமன்ற பதவியணியினருக்காக பேருந்து பயண ஆணைச்சீட்டுக்களை விநியோகித்தல் தொடர்பில் சபையின் தலைவருக்கும் பாராளுமன்ற ஆணையாளருக்கும் இடையில் இணக்கப்பாடு ஏற்படுத்திக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்வாறு இணங்கப்பட்ட தொகைக்கும் மேலதிகமாக ரூபா 4.45 மில்லியன் ஆணைச்சீட்டுக்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தமை மற்றும் அதற்காக பணம் செலுத்துவதனை பாராளுமன்ற பொது ஆணையாளர் நிராகரித்திருந்தமை காரணமாக சபைக்கு அத் தொகையால் நட்டம் ஏற்பட்டிருந்தது.

4.5 ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களிற்கு வழங்கப்பட்ட சபையின் வளங்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பிஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.3.9 ஆம் பந்திக்கு முரணாக பல ஆண்டுகளாக தலைமை அலுவலகத்தின் 8 ஊழியர்கள் சம்பள மீளளித்தல் அடிப்படையிலும் 75 ஊழியர்கள் சபையினால் சம்பளம் செலுத்தப்படுவதன் அடிப்படையிலும் மொத்தமாக 83 பேர் அரசாங்க திணைக்களங்கள் மற்றும் அமைச்சுக்களிற்கு விடுவிக்கப்பட்டிருந்தனர். அவர்களிற்காக அறவிடப்பட வேண்டிய சம்பளங்கள், எல்லாக் கொடுப்பனவுகள் மற்றும் பிரயாணச் செலவினம் அடங்கலான ரூபா 30.45 மில்லியன் தொகை அந்த நிறுவனங்களிடமிருந்து அறவிடப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) மேற்படி சுற்றறிக்கையின் 8.3.9 ஆம் பந்திக்கு முரணாக தலைமை அலுவலகத்தின் 03 வாகனங்கள் வரிசை அமைச்சுக்கும் பிரதி அமைச்சரின் அலுவலகத்திற்கும் விடுவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் 8.3.9 மற்றும் 9.4 ஆம் பந்திகளுக்கு முரணாக 14 சாரதிகள் வரிசை அமைச்சுக்கும் மேலும் இரண்டு சாரதிகள் ஏனைய அமைச்சுக்களிற்கும் விடுவிக்கப்பட்டிருந்தனர்.

4.6 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9 ஆம் பந்திக்கு இணங்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்காக அமைப்பு வரைபடம், ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை, பதவியுயர்வு நடைமுறை மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியொன்றை தயாரித்து முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திடம் அங்கீகரித்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) 2005 ஒக்தோபர் மாதத்தில் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை ஸ்தாபிக்கப்பட்ட போதிலும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் பதவியணி அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. சபையினை ஸ்தாபிக்கும் சந்தர்ப்பத்தில் போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்படும் பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை 5500 ஆகுமென எடுகோள் கொண்டு அதற்கமைய பேரூந்தொன்றுக்கு 5.5 ஊழியர்கள் என்ற எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் 30,554 உத்தேச பதவியணியொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 2011 டிசெம்பர் 31 ஆந் திகதியளவில் சபையின் உள்ளபடியான ஊழியர் எண்ணிக்கை 34,263 ஆக காணப்பட்டமையால் 3,709 ஊழியர்கள் மிகையொன்று நிலவியது. எதிர்காலத்தில் 6000 பேரூந்துகள் என்ற நியமத்தில் வைத்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தமையாலும் எதிர்காலத்தில் ஓய்வுபெறுவதற்குள்ள அத்தியாவசிய பதவியணியினருக்காக மாத்திரம் இம்மேலதிக ஆட்சேர்ப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதாக தலைவரினால் கணக்காய்விற்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

(இ) தலைமை அலுவலகம் மற்றும் பிரதேச அலுவலகங்களின் பிரேரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர் எண்ணிக்கை முறையே 606 மற்றும் 955 ஆன போதிலும், உள்ளபடியான பதவியணியினர் எண்ணிக்கை 917 மற்றும் 1,225 ஆகக் காணப்பட்டமையால் முறையே 311 மற்றும் 270 ஆன மிகை காணப்பட்டது.

இருப்பினும், சாரதிகள் பயிற்சிக் கல்லூரி மற்றும் பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் முறையே 33 மற்றும் 145 ஆள பற்றாக்குறை நிலவியது.

(ஊ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியணர் வியூகமொன்று மற்றும் பதவியுயர்விற்கான நடைமுறையொன்றும் அங்கீகரித்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்காமையால் சம்பளத்திட்டத்தினை மறுசீரமைப்பதற்காக மதியுரைஞர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டு அதற்காக ரூபா 0.3 மில்லியன் தொகை செலவிடப்பட்டிருந்த போதிலும், சபைக்குரிய சம்பளத்திட்டத்தினை மறுசீரமைப்பதற்கான நடவடிக்கை 2014 ஆம் ஆண்டின் இறுதி வரை பூரணப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 06 டிப்போக்களில் நடத்துனர்களினதும் சாரதிகளினதும் பற்றாக்குறை காணப்படுகையில் 28 நடத்துனர்களும் 12 சாரதிகளும் பொருத்தமற்ற பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தனர். இவ்வாறு நடத்துனர்களும் சாரதிகளும் தமது பணிகளல்லாத ஏனைய நடவடிக்கைகளிற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தமையால் பேருந்துப் பயணங்களின் குறைவிற்கு காரணமாக காணப்பட்டது.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1 நிதிக்கூற்றுக்களைச் சமர்ப்பித்தல்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஉ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 6.5.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் அடுத்துவரும் ஆண்டின் பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதி அல்லது அதற்கு முன்னர் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் 2011 ஆம் ஆண்டின் நிதிக்கூற்றுக்கள் 01 ஆண்டு 09 மாதங்கள் தாமதித்து 2013 திசெம்பர் 09 ஆந் திகதியே கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

5.2 கூட்டிணைந்த திட்டம்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஉ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 5.1.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் 2011 முதல் 2015 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்திற்காக கூட்டிணைந்த திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.3 செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈஉ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் திணைக்கள சுற்றுநிருபத்தின் 5.1.2 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் திட்டமிடப்பட்ட காலத்தில் குறிக்கோள்கள்

மற்றும் இலக்குகளை அடைந்துகொள்வதற்கு ஏற்ற விதத்தில் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்புக்களை தெளிவாக இனங்கண்டு செயல்நடவடிக்கைத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்புக்களும் கால எல்லைகளும் தெளிவாக காண்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.4 கொள்வனவுத் திட்டம்

2006 இன் கொள்வனவு வழிகாட்டல்கள் கோவையின் 4.1.2 (அ) வழிகாட்டலின் பிரகாரம் சபையினால் கொள்வனவுகள் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.5 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

பாதீடு செய்யப்பட்ட தரவுகளுக்கும் உள்ளபடியான தரவுகளுக்குமிடையே 6 சதவீதம் முதல் 205 சதவீதம் வரையான வீச்சில் முரண்கள் காணப்பட்டதனால் பாதீடு ஆக்கபூர்வமான முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட குறைபாடுகள் தொடர்பாக சபைத் தலைவருக்கு அவ்வப்போது அறிவிக்கப்பட்டிருந்தன. பின்வரும் கட்டுப்பாட்டு அம்சங்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகிறது.

(அ) பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

(ஆ) கணக்கீடு

(இ) நிலையான சொத்துக்கள் கட்டுப்பாடு

(ஈ) இருப்புக் கட்டுப்பாடு

(உ) கடன்பட்டோர் மற்றும் கடன்கொடுத்தோர் கட்டுப்பாடு

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