தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு 2011

1. நிதிக் கூற்றுக்கள்

1.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

இந்த அறிக்கையின் 1.2 ஆம் பந்தியில் தரப்பட்டுள்ள விடயங்களைத் தவிர்த்து 2011 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதி நிலைமையினையும் அத் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் பொதுவாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்கீட்டு தத்துவங்களுக்கு இணங்க உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

1.2.1 சிறந்த கணக்கீட்டு நடைமுறைகள்

கணக்கீடு செய்யும் போது சிறந்த கணக்கீட்டு நடைமுறைகளுடன் இணங்காத பின்வரும் பல சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) காசுப் பாய்ச்சல் பின்வரும் குறைபாடுகளுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(i) பொருட்களைக் கொள்வனவு செய்வதற்காகச் செலவு செய்யப்பட்ட ரூபா 2,999,312 கூட்டுமொத்தமான பணக் கொடுப்பனவு காசுப் பாய்ச்சலாக பதிவதற்குப் பதிலாக பெறுவனவு காசுப்பாய்ச்சலாகப் பதியப்பட்டிருந்தது.

(ii) மீளாய்வாண்டின் போது சொத்துக்களை விற்றுத் தீர்த்தல்களின் மூலம் ரூபா 35,814 தொகையான பணமும் ரூபா 24,639 தொகையான இலாபமும் காசுப் பாய்ச்சலில் தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) மீளாய்வாண்டிற்காகச் செலுத்தவேண்டிய பெறுமதியின் அதிகரிப்பு காசுப்பாய்ச்சலில் காட்டப்பட்டுள்ள பெறுமதியினை விட ரூபா 50,088,421 தொகையினால் குறைவான பெறுமதியாகும். இந்த வேறுபாட்டிற்கான காரணம் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) 2006 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2009 ஆம் ஆண்டு வரை ரூபா 6,697,050 கூட்டுமொத்தமான பிற்போட்ட வருமானங்களை கவனத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளாததன் காரணமாக மிகைகள் அப்பெறுமதியினால் குறைத்தும்

பிற்போட்ட வருமான ஒதுக்கீடுகளின் மீதி அப்பெறுமதியினால் அதிகரித்தும் காட்டப்பட்டிருந்தது.

1.2.2 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2 செயற்திட்டத்தின் கீழ் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 2,374,123 கூட்டுமொத்தமான நிலையான சொத்துக்களை மூலதனமாக்கும் போது அவற்றின் கிரயம் ரூபா 130,478 பெறுமதியினால் அதிகரித்துக்காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) கட்டிடத்தினை மேம்படுத்துவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 721,140 கூட்டுமொத்தமான செலவுகள் கட்டிட கிரயத்திற்கு மூலதனமாக்கப்படுவதற்குப் பதிலாக மீளாய்வாண்டிற்கான மீண்டுவரும் செலவுகளாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. இக்காரணத்தினால் ஆண்டிற்கான மிகை அத்தொகையினால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(இ) மீளாய்வாண்டிற்கான நிலையான வைப்புக்களுக்காக கிடைக்கவேண்டிய வட்டி வருமானம் ரூபா 9,832,040 ஆக இருந்த போதிலும் கிடைக்க வேண்டிய அந்த வருமானம் ரூபா 9,633,007 ஆக கணக்கீடு செய்யப்பட்டதன் காரணமாக மிகையானது ரூபா 199,032 பெறுமதியினால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) 3 செயற்திட்டத்தின் கீழ் செலவுகளாக ரூபா 22,475,871 அதிகரித்தும் மற்றுமொரு செயற்திட்டத்தின் கீழ் செலவுகளாக ரூபா 305,616 குறைத்தும் கணக்கீடு செய்யப்பட்டதன் காரணமாக அதன் தேறிய விளைவுகளாக ரூபா 22,170,255 தொகையினால் செயற்திட்ட செலவுகள் அதிகரித்து கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(உ) 2012 சனவரி மற்றும் பெப்ரவரி மாதங்களில் 2011 ஆம் ஆண்டிற்காகச் செய்யப்பட்ட செலவுகள் அட்டுறு செலவுகளாக கணக்குவைக்கப்படாததன் காரணமாக மீளாய்வாண்டிற்கான அட்டுறு செலவுகள் ரூபா 23,583,430 தொகையினால் அதிகரித்தும் ரூபா 34,761 தொகையினால் குறைத்தும் கணக்கீடு செய்ததன் காரணமாக ரூபா 23,548,669 தொகையினால் ஆண்டிற்கான மிகை குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) பஸ்டியன் மாவத்தை பஸ்தரிப்பிடத்திற்காகச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட 02 ஆலோசகர்களுக்கும் 02 ஒருங்கிணைப்பாளர்களுக்கும் சம்பளமாகச் செலுத்தப்பட்ட ரூபா 1,516,571 தொகை ஏனைய 02 செயற்திட்டத்தின் கீழ் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

1.2.3 கணக்கிணக்கஞ் செய்யப்படாத கட்டுப்பாட்டுக் கணக்குகள்

நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் பின்வருமாறு 03 கணக்கு மீதிகளின் கூட்டுமொத்தம் ரூபா 17,583,296 ஆக இருந்த போதிலும் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அது தொடர்பான உப அறிக்கைகளின் பிரகாரம் ரூபா 17,717,980 ஆக இருந்ததனால் ரூபா 268,381 தொகையான வேறுபாடு அவதானிக்கப்பட்டது. இதற்கான காரணம் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

1.2.4 கணக்காய்விற்காக சான்றுகள் இல்லாமை

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மீளாய்வாண்டின் போது விற்றுத்தீர்க்கப்பட்ட ரூபா 921,038 கிரயமான சொத்துக்களுக்குரிய பதிவேட்டினை கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்காததன் காரணமாக பெறுமானத்தேய்வு ஒதுக்கீடுகளிலிருந்து நீக்கப்பட்ட பெறுமதியினையும் சொத்துக்களை விற்றுத்தீர்த்ததிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட இலாபத்தினையும் திருப்திகரமாக சான்றுறுதி செய்ய முடியாதிருந்தது.

(ஆ) மீளாய்வாண்டின் போது ஆணைக்குழுவினால் மாகாண போக்குவரத்து அதிகாரசபை அலுவலகம் மற்றும் பஸ்தரிப்பிடங்களை அவதானிப்பதற்காக வாடகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த வாகனத்திற்காக ரூபா 350,551 தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் முறைப்படியான நிகழ்ச்சித்திட்டமோ அல்லது அச்செயற்பாட்டின் இறுதியில் அது தொடர்பான அறிக்கையோ சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) பஸ்டியன் மாவத்தையில் சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள ஆணைக்குழுவின் நடமாடும் பரிசோதனை உத்தியோகத்தர்களின் நடமாடும் பரிசோதனை தொடர்பான அறிக்கை கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் போது சமர்ப்பிக்கப்படாமையால் அந்த உத்தியோகத்தர்களின் செயலாற்றல் தொடர்பான அவதானிப்புக்களைச் சமர்ப்பிப்பதற்கும் செயற்பாட்டினை மதிப்பீடு செய்வதற்கும் முடியாதிருந்தது.

1.2.5 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மைகள்

பின்வரும் இணக்கமின்மைச் சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுக்கான தொடர்பு	இணக்கமின்மை
(அ) 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 37 ஆம் பிரிவின் மூலம் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் 18 ஆம் பிரிவினை நீக்குதல் மற்றும் அதற்குப் பதிலாக 18(1) ஆம் பிரிவினை பிரதியீடு செய்தல்.	செல்லுபடியான பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரம் இல்லாது ஓடுகின்ற பேருந்துகள் தொடர்பாக வழக்குகள் தாக்கல் செய்து தண்டனை விதித்தல் இடம்பெற்றிருந்த போதிலும் அடிக்கடி உத்தரவுப் பத்திரம் இல்லாது பேருந்து ஓடுகின்றமை வெளிப்படுத்தப்பட்டது.
(ஆ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் நிதிப்பிரமாணம் நி.பி 371(2)(ஆ)	(i) முற்பணங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு அச்செயற்பாடு முடிவடைந்த உடன் தீர்த்துவைக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு தீர்த்துவைக்கப்படாது 31 சந்தர்ப்பங்களின் போது 02 நாட்களிலிருந்து 59 நாட்கள் வரையான கால வீச்சில் தாமதமடைந்திருந்தது. (ii) பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட முற்பணங்களையும் செலவுகளையும் ஒப்பீடு செய்யும் போது செலவுகளின் சதவீதம் 25% இலிருந்து 49.7% வரையான சந்தப்பங்கள் 07 ஆக இருந்ததுடன் ரூபா 30,000 முற்பணங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு அதில் எதுவித செலவுகளும் மேற்கொள்ளப்படாது அப்பணம் 10 நாட்களின் பின்னர் மீளத் தீர்ப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.
(இ) 1998 திசெம்பர் 30 ஆந் திகதிய 29/98 ஆம் இலக்க பொது நிருவாகச் சுற்றுநிருபம்	
3.2.1(viii) ஆம் பந்தி	மொழித்தேர்ச்சிப் படியினைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு சுற்றுநிருபத்தின் பிரகாரம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத நிறுவனத்திடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட சான்றிதழ் அதன் செல்லுபடித்தன்மை தொடர்பாக

		சான்றுபடுத்தப்படாது உத்தியோகத்தருக்கு 2009 மே 15 ஆந் திகதியிலிருந்து ரூபா 2,500 தொகையான ஒரு தடவையில் செலுத்தப்படுகின்ற படிப் பணம் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் ரூபா 150 தொகையான சம்பள ஏற்றமும் ஓய்வூதியத்தினைச் சாராத ரூபா 325 தொகையான சம்பள ஏற்றமுமாக 2011 திசெம்பர் வரை ரூபா 16,240 தொகையான படிப்பணம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
(ஈ)	2004 ஆகஸ்ட் 24 ஆந் திகதிய 353(5) ஆம் இலக்க பொது நிதி சுற்றுநிருபத்தின் 2 ஆம் பந்தி	வாடகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட வாகனம் ஒன்று தொடர்பாக செலுத்தவேண்டிய உச்ச அளவு தொகை ரூபா 40,000 ஆக இருந்த போதிலும் 2010 மற்றும் 2011 ஆம் ஆண்டுகளில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட 2 வாகனங்களுக்காக மீளாய்வாண்டின் போது முறையே ரூபா 86,229 மற்றும் ரூபா 339,536 தொகைகள் மேலதிகமாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
(உ)	2005 சனவரி 31 ஆந் திகதிய பீஈடீ/28 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபம்	மீளாய்வாண்டின் போது உரிய அங்கீகாரத்தினைப் பெற்றுக்கொண்டு வாடகை அடிப்படையில் 03 வாகனங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தும் சுற்றுநிருப அறிவுறுத்தல்களின் பிரகாரம் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருக்க வேண்டிய போதிலும் 02 வாகனங்கள் தொடர்பாக உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஊ)	2006 சனவரி 25 ஆந் திகதிய வழிகாட்டல் கோவை	
	(i) 3.2.2 (அ) மற்றும் 3.4.3 (ஆ)(ii) பந்திகள்	மீளாய்வாண்டில் வாடகை அடிப்படையில் வாகனங்களைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக வழங்குனர்களின் பெயர்களை உள்ளடக்கிய பட்டியல் ஒன்று தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு செய்யப்படாதிருந்ததுடன் திறந்த கேள்வி அல்லது பத்திரிகை விலைமனுக் கோரல்களும் இன்றி வாகன வழங்குனர்கள் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தனர்.
	(ii) 5.4.10 (இ) பந்தி	பயண முடிவிட பெயர்ப் பலகை ஸ்டிக்கர்களை அச்சிடும் ஒப்பந்தத்தின் செயலாற்றல் பிணையாக ரூபா 78,000 வைப்புச்

		செய்யவேண்டிய போதிலும் ரூபா 33,000 குறைத்து வைப்புச் செய்யப்பட்டிருந்த சந்தர்ப்பம் அவதானிக்கப்பட்டது.
	(iii) 8.11.06(அ) பந்தி	பயண முடிவிட பெயர்ப்பலகை ஸ்டிக்கர்களை அச்சிடும் நிபந்தனை ஒப்பந்தக்காரரினால் மீறப்பட்டிருந்தும் மீறப்பட்டுள்ள ஒப்பந்தம்/ வழங்குனர் தொடர்பாக தரவு மூலம் சுற்றுநிருப அறிவுறுத்தல்களின் பிரகாரம் ஆணைக் குழுவினால் பேணப்பட்டிருக்கவில்லை.
(எ)	2011 பெப்ரவரி 11 ஆந் திகதிய பீஈடீ/57 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 08 ஆம் பந்தி	ஆணைக்குழுவினால் பத்திரிகை அறிவித்தலினை வெளியிடும் போது அரசாங்க ஊடாக நிறுவனங்களிலிருந்து உச்ச அளவு கழிவுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்படாது 14 சந்தர்ப்பங்களின் போது ரூபா 1,830,382 கூட்டுமொத்த பெறுமதியான அறிவித்தல்களை வெளியிடுவது 02 தனியார் நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது.

2. நிதி மீளாய்வு

2.1 நிதிசார் விளைவுகள்

போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் 2011 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் அந்த ஆண்டிற்கான மிகை ரூபா 192,801,311 ஆக இருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டிற்கான மிகை ரூபா 68,002,813 ஆக இருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் மீளாய்வாண்டில் ரூபா 124,798,498 தொகையான அதிகரிப்பு சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்தது. இதற்கான வீதி உத்தரவுப்பத்திர வருமானம் ரூபா 131,947,807 தொகையும் வட்டி வருமானம் ரூபா 16,074,674 தொகையும் ஏனைய வருமானம் ரூபா 145,033,887 தொகையும் ஆக வருமானம் அதிகரித்திருந்தது.

3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

3.1 குறிக்கோள்களுக்கு முரணான செலவுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) கெம்செரிய செயற்திட்டத்தின் தொடக்க குறிக்கோள்களை நிறைவேற்றும் செயற்பாடுகளைத் தவிர்த்து மேலதிக ஏனைய செலவுகளுக்காக ரூபா 7,335,546

தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அது மொத்த செலவின் 48.49% ஆக இருந்தது.

(ஆ) சிசு செரிய செயற்திட்டத்திற்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ரூபா 9,548,441 தொகையான நிதி ஏற்பாடு ஏனைய செலவுகளாகச் செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது. அது மொத்த செலவுகளின் சதவீதமாக 4.67% ஆக இருந்தது.

(இ) ஐக்கிய நாடுகள் அமைப்பின் பொதுச் செயலாளரின் தருஸ்மன் அறிக்கைக்கு எதிராக பத்து இலட்சம் கையொப்பமிடும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்காக ஆணைக்குழுவினால் ரூபா 248,889 செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அது ஆணைக்குழுவின் குறிக்கோள்களை நிறைவேற்றுவதற்காக உதவியளிக்காத கொடுக்கல் வாங்கலாக கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மை

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) கொழும்பு நகரத்தில் காணப்படுகின்ற அதிக வீதி நெரிசலினை குறைத்தல், எரிபொருள் பாவனை மற்றும் சுற்றாடல் மாசடைதலினைக் குறைக்கும் குறிக்கோளுடன் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சிடிலயினர் கோச் சேவைக்காக 2009 மார்ச்சிலிருந்து 2011 திசெம்பர் வரை ரூபா 36,594,963 தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்தும் எதிர்பார்த்த குறிக்கோள்கள் போதியளவில் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக தற்பொழுது இச்சேவை கைவிடப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) ஆணைக்குழுவினால் புதிய பிரயாணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரத்தினை வழங்கும் போது உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்காக பிரயாணிகள் வேண்டுகோள் காணப்படுமா என்பது தொடர்பான ஆய்வின் பின்னர் இடம்பெற்றதாக காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும் 2010 மற்றும் 2011 ஆம் ஆண்டுகளின் போது 12 உத்தரவுப் பத்திரங்கள் அவ்வாறு மீளாய்வினை மேற்கொள்ளாது வழங்கப்பட்டுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3 செயற்பாட்டுச் செயற்திறனின்மை

15 நடமாடும் பரிசோதனை உத்தியோகத்தர்களினால் ஒரு மாதத்திற்கு முறையே 11 நாட்களிலிருந்து 22 நாட்கள் வரையும் 15 நாட்களிலிருந்து 21 நாட்கள் சேவையில் ஈடுபட்டிருந்தமையால் அச் செயற்பாடுகளில் ஈடுபட்டிருந்த நாட்களின் எண்ணிக்கை போதியதாக இருக்கவில்லை.

3.4 இனங்காணப்பட்ட நட்டங்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) பூர்த்திசெய்யப்பட வேண்டிய நிபந்தனை உண்மையில் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளனவா என்பதனை பரீட்சிக்காது கெம் செரியவிற்கான 12 பேரூந்துக்கள் சம்பந்தமாக 2010 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 5,640,977 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் நிறுவனத்தினால் இது தொடர்பாகப் பரிசோதனை செய்த போது இத்தொகை மோசடி செய்யப்பட்டிருந்தமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

(ஆ) 03 வீதிகளுக்காக 04 பிரயாணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்களுக்காக விலை மனுக்கள் கோரப்பட்டிருந்ததுடன் அதிக விலை மனுக்களைக் சமர்ப்பித்த கேள்விதாரருக்கு செல்வாக்கு காணப்பட்டமையின் காரணமாக உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குதல் மறுக்கப்பட்டதாக ஆணைக்குழுவினால் தெரிவிக்கப்பட்டது. பின்னர் இரண்டாவது கூடிய விலை மனுவினைச் சமர்ப்பித்த கேள்விதாரரின் கேள்வியை ஏற்றுக்கொள்வதற்குப் பதிலாக கேள்வியை இரத்துச் செய்து பிணை மற்றும் விண்ணப்பக் கட்டணமாகப் பெற்றுக்கொண்ட ரூபா 60,000 கூட்டுத்தொகை முழுவதும் விண்ணப்பதாரருக்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் அக்கேள்விக்காக ரூபா 72,912 தொகை பத்திரிகை விளம்பரத்திற்காக செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

3.5 செயற்திட்டத்தை அமுல்படுத்துவதில் தாமதம்

பின்வரும் குறைபாடுகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தனியார் பேரூந்துகளுக்காக ஒருங்கிணைந்த நேர அட்டவணையைத் தயாரிக்கும் தேசிய கொள்கையின் பிரகாரம் ஆணைக்குழு ஒருங்கிணைந்த நேர அட்டவணையினைத் தயாரித்திருந்தும் அவற்றை அமுல்படுத்துவதற்காகக் காணப்பட்ட தடைகள் மற்றும் எல்லைகளை தீர்வு செய்வதற்கு முடியாதிருந்தமையால் தேவைப்பாட்டின் பேரில் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குதல், தரத்தினை மேம்படுத்துதல், சட்டரீதியான தன்மையிமையினையும் முகாமைத்துவ ஆற்றலினையும் மேம்படுத்துதல் ஆகிய குறிக்கோள்களை அடைந்துகொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது.

(ஆ) வடக்கு மற்றும் தெற்கு பிரதேசங்களில் பேரூந்துகளுக்காக ஜீபீஎஸ் உபகரணங்களைப் பொருத்தும் போது சதவீதம் முறையே 14% மற்றும் 62% ஆக இருந்தன. மீளாய்வு நடவடிக்கைகளுக்காக கட்டுப்பாட்டு அறையில் மேற்பார்வை நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிக்காமையின் காரணமாக அந்த

உபகரணத்தை நிறுவும் குறிக்கோளினை அடைந்து கொள்வதில் தாமதம் ஏற்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே முன்னோடி செயற்திட்டத்தின் கீழ் அந்த உபகரணங்கள் இலவசமாக வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 20 உபகரணங்களை கொள்வனவு செய்வது தொடர்பாக ரூபா 600,000 தொகையும் பயன்படுத்தப்பட்ட 20 சிம்காட்களுக்காக ரூபா 94,168 தொகையும் செலுத்தப்பட்டிருந்தன.

3.6 ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள வளங்கள்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 8.3.9 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் பொது முயற்சிகளின் வளங்களை ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களின் பயன்பாட்டிற்காக எடுத்தலாகாது என்ற போதிலும் ஆணைக்குழு அதற்கு முரணாக செயற்பட்ட சந்தர்ப்பங்கள் கீழே தரப்படுகின்றன.

(அ) தனியார் போக்குவரத்து சேவை அமைச்சிற்காக 2010 ஆம் ஆண்டின் போதும் மீளாய்வாண்டின் போதும் ரூபா 2,059,866 கூட்டுமொத்த தொகை செலவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் போது மீளாய்வாண்டின் போது இப்பணத்தை மீளளிப்புச் செய்யாமையின் காரணமாக 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளில் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) வரிசை அமைச்சினால் செலவு செய்யப்பட வேண்டிய எனினும் ஆணைக்குழுவினால் மீளாய்வாண்டின் போது செலவு செய்யப்பட்டிருந்த ரூபா 517,925 தொகையான செலவுகள் ஆணைக்குழுவின் செலவுகளின் கீழ் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(இ) தனியார் போக்குவரத்து அமைச்சிற்காக ஆணைக்குழுவினால் 05 பத்திரிகை அறிவித்தல்கள் வெளியிடப்பட்டிருந்தமை தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் போது அவதானிக்கப்பட்டதுடன் ரூபா 836,150 கூட்டுமொத்தமான பணம் அதற்காகச் செலவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) போக்குவரத்து அமைச்சிற்காகச் செலவு செய்யப்பட்டு 2010 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களில் பெறவேண்டிய மீதியாகக் காட்டப்பட்ட 1,260,497 தொகை தொடர்பாக உரிய அமைச்சிற்குத் தெரியப்படுத்தி மீளளிப்புச் செய்வதற்கு முடியாததன் காரணமாக 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளில் இருந்து பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

(உ) 2011 நவம்பர் 28 ஆந் திகதி ஒருங்கிணைப்பாளர் பதவிக்கு நியமனம் பெற்ற உத்தியோகத்தர் ஒருவர் அத்திகதியிலிருந்து தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சிற்கு விடுவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் திசெம்பர் மாதத்திற்கான சம்பளமாக ரூபா 13,500 ஆணைக்குழுவினால் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

3.7 ஆளணி நிர்வாகம்

2011 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினரும் உள்ளபடியான பதவியணியினரும் பின்வருமாறாகும்.

	அங்கீகரித்த பதவியணியினர்	உள்ளபடியான பதவியணியினர்	வெற்றிடம்	மிகை
நிறைவேற்றுனர்	20	14	(6)	-
நிறைவேற்றுனர் அல்லாதவர்கள்	143	113	(32)	2
ஏனையவர்கள்	27	22	(5)	-
	190	149	(43)	2

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

அங்கீகரித்த பதவியணிக்குள் உள்ளடக்கப்படாத 02 பதவிகள் தொடர்பாக 08 உத்தியோகத்தர்கள் மீளாய்வாண்டின் போது சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அங்கீகரித்த பதவியணியினரை உள்ளபடியான பதவியணியினருடன் ஒப்பீடுசெய்யும் போது 43 உத்தியோகத்தர்களின் வெற்றிடங்களும் இரண்டு உத்தியோகத்தர்களின் மிகைகளும் காணப்பட்டன.

4. கணக்களிப் பொறுப்பும் நல்ஆட்சியும்

4.1 கூட்டிணைந்த திட்டம்

பின்வரும் குறைபாடுகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) பணிப்பாளர்கள் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கூட்டிணைந்த திட்டமும் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டமும் கணக்காண்டு ஆரம்பிப்பதற்கு 15 நாட்களுக்கு முன்னர் வரிசை அமைச்சு, பொதுத் திறைசேரி, பொது முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான அத்திட்டம் 2011 யூலை 28 ஆந் திகதியே கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) நிறுவனத்தின் நிகழ்கால வளங்களும் முன்னைய மூன்று ஆண்டுகளுக்கான செயற்பாட்டு விளைவுகளின் மீளாய்வுகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கான

எதிர்பார்க்கப்பட்ட செயலாற்றல் இலக்குகளும் செயலாற்றல் பிரமாணங்களும் கூட்டிணைந்த திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.2 செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம்

பின்வரும் குறைபாடுகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் குறிப்பிடப்பட்ட காலப்பகுதிக்குள் அடைந்து கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட பகுதிக்குள் அடைந்து கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களையும் இலக்குகளையும் தெளிவாக இனங்கண்டு தயாரிக்கப்பட்ட செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் இல்லாததனால் தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் ஒவ்வொரு பிரிவினாலும் தயாரிக்கப்படுகின்ற செயல்முன்னேற்ற அறிக்கையுடன் ஒப்பீடு செய்யப்பட்டு 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான செயலாற்றல் தொடர்பான மதிப்பீட்டினை மேற்கொள்ள முடியாதிருந்தது.

(ஆ) 2011 ஆம் ஆண்டிற்குள் வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட புதிய பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்களின் எண்ணிக்கை எத்தனை என்பதுவும் புதிய வீதிகள் எவை என்பதனைத் திட்டமிடலும் அல்லது 2011 ஆம் ஆண்டிற்கான செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்குதலும் இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

4.3 உள்ளகக் கணக்காய்வு

உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவு அமுல்படுத்தப்பட்ட போதிலும் தேவையான பதவியினரை அங்கீகரித்தல் இடம்பெற்றிருக்காததனால் உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவின் நடவடிக்கைகளை உரிய முறையில் பேணுவதற்கு முடியாதிருந்தது.

4.4 கணக்காய்வுக் குழு

2011 ஆம் ஆண்டின் போது 12 கணக்காய்வுக் குழு கூடடங்கள் மாதாந்தம் நடைபெற்றிருந்தும் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதித் திணைக்களத்தின் பிரதிநிதி ஒருவர் ஒரு கூட்டத்திற்கு மாத்திரம் அவதானிப்பாளராக அழைக்கப்பட்டிருந்தார்.

4.5 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

பாதீட்டிற்கும் உள்ளபடியான தரவுகளுக்குமிடையே 11% இலிருந்து 1118% வரையான வீச்சில் முரண்கள் காணப்பட்டதனால் பாதீடு வினைதிறனான முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

5. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான குறைபாடுகள் தலைவருக்கு அவ்வப்போது தெரியப்படுத்தப்பட்டன. பின்வரும் அம்சங்கள் தொடர்பாக விசேட அவதானம் தேவைப்படுகின்றது.

(அ) மீளாய்வுப் பிரிவும் நடைமுறைப் பரிசோதனைப் பிரிவும்

(ஆ) முற்பணங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளலும் தீர்த்துவைத்தல்களும்

(இ) வாடகை அடிப்படையில் வாகனங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்

(ஈ) பயணமுடிவு இடப் பெயர்பலகை ஸ்டிக்கர்களை அச்சிடல்

(உ) புதிய பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்கல்

(ஊ) கணக்கீடு

(எ) உள்ளகக் கணக்காய்வு

(ஏ) பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

(ஐ) உபாய வழிகளைத் திட்டமிடல்

(ஒ) ஒருங்கிணைந்த நேர அட்டவணைகளைத் தயாரித்தல்