தலைப்பு 306 இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களம் - 2024

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

தலைப்பு 306 – இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்தின் 2024 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று, அத் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிச் செயலாற்றல் கூற்று மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றுடன் கூடிய 2024 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 11(1) பிரிவின் பிரகாரம் இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்தின் நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் உள்ளடங்கிய பொழிப்பு அறிக்கை 2025 யூன் 20 ஆந் திகதி கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தருக்கு வழங்கப்பட்டது. கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 11(2) பிரிவின் பிரகாரம் இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்திற்குரிய விரிவான முகாமைத்துவக் கணக்காய்வு அறிக்கை 2025 யூன் 30 ஆந் திகதி கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தருக்கு வழங்கப்பட்டது. இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(6) ஆம் உறுப்புரையுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்பட வேண்டிய 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 10 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் இந்த அறிக்கை பாராளுமன்றத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றது.

இவ் அறிக்கையின் 1.6 பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விடயங்களிலிருந்தான தாக்கத்தை தவிர்த்து, 2024 திசெம்பர் 31 திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்தின் நிதிக்கூற்றுக்களில் நிதி நிலைமை, நிதிச்செயலாற்றல் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் நிதிக்கூற்றுக்களுக்குரிய குறிப்பு 01 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுகளை தயாரிப்பதற்கான அடிப்படைக்கு இணங்க பொருண்மையானவை தொடர்ப்பிலும் நியாமான நிலைமையை பிரதிபளிக்கின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இவ் அறிக்கை 1.6 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த வியடங்களில் இருந்துதான தாக்கத்தை தவிரத்து எனது அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாக ஆக்கப்படுகின்றது. இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (இ.க.நி) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக எனது பொறுப்பு, கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு என்ற பிரிவில் மேலும் விபரிக்கப்பட்டுள்ளது. எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 விடயமொன்றை வலியுறுத்தல் - நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரிப்பதற்கான அடிப்படை

இந்த நிதிக்கூற்றுக்கை தயாரிக்கும் அடிப்படை விபரிக்கும் நிதிக்கூற்றுக்களுக்குரிய குறிப்பு 01 தொடர்பில் கவணம் செலுத்துமாறு கோருகின்றேன். நிதிக்கூற்றுக்கள் அரசின் நிதிப்ப பிரமாணம் 150, 151 மற்றும் 2025 பெப்ரவரி 21 திகதி திருத்தப்பட்ட 2024 திசெம்பர் 16 திகதிய அரச கணக்குகள் வழிகாட்டி இலக்கம் 06/2024 இன் பிரகாரம் இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்தின் பொது திறைசேரியினதும், பாராளுமன்றத்தினதும் தேவைப்பாட்டிற்காக தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதனால் இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் வேறு நோக்கங்களுக்கு பொருத்தமற்றதாக இருக்கக்கூடும். எனது அறிக்கை இலங்கை புகையிரதத்

திணைக்களத்தினதும், பொது திறைசேரியினதும், பாராளுமன்றத்தினதும் பயன்பாட்டினை மட்டும் நோக்கமாக கொண்டுள்ளது. இந்த விடயம் தொடர்பில் எனது அபிப்பிராயத்தில் எந்த மாற்றமும் ஏற்படாது.

1.4 நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக பிரதான கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரினதும் கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரினதும் பொறுப்பு

அரசின் நிதிப்பிரமாணம் 150 மற்றும் 151 மற்றும் 2025 பெப்ரவரி 21 திகதி திருத்தப்பட்ட 2024 திசெம்பர் 16 திகதிய அரச கணக்குகள் வழிகாட்ட இலக்கம் 06/2024 இன் பிரகாரம் அனைத்து பொருண்மையானவை தொடர்பிலும், உண்மையான மற்றும் நியாயமான நிலைமையை பிரதிபலிக்கும் வகையில் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மோசடிகள் மற்றும் தவறுகள் காரணமாக ஏற்படக் கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்று அற்ற நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கக்கூடிய வகையில் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டினை தீர்மானித்தல் கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் பொறுப்பாகும்.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 16(1) பிரிவின் பிரகாரம் திணைக்களத்தினால் வருடாந்த மற்றும் காலரீதியான நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு முடியுமான வகையில் தனது வருமானங்கள், செலவினங்கள், சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் தொடர்பான உரிய வகையில் புத்தகங்கள் மற்றும் பதிவேடுகள் முறையாகப் பேணிச் செல்லல் வேண்டும்.

தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 38(1)(இ) உப பிரிவின் பிரகாரம் திணைக்களத்தின் நிதிக் கட்டுப்பாட்டிற்காக ஆக்கபூர்வமான உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமையொன்று தயாரித்து பேணிச் செல்லப்படுவதனை கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தர் சான்றுபடுத்த வேண்டியதுடன், அம்முறைமையின் செயற்திறன் தொடர்பாக காலத்திற்கு காலம் மீளாய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டு அதற்கமைய அம்முறைமையை செயற்திறனாக மேற்கொள்வதற்கு தேவையான மாற்றங்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

1.5 நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்வு தொடர்பாக கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

ஒட்டு மொத்தமாக நிதிக்கூற்றுக்கள், மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக் கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்டதாக நியாயமான உறுதிப்படுத்தலொன்றைப் பெற்றுக்கொள்வது மற்றும் எனது அபிப்பிராயம் உள்ளடக்கப்பட்ட கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை வழங்குவது எனது நோக்கமாகும். நியாயமான உறுதிப்படுத்தல் உயர் மட்டத்திலான உறுதிப்படுத்தலொன்றாக இருந்த போதிலும், இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வினை மேற்கொள்ளும் போது அது எப்போதும் பொருண்மையான தவறான கூற்றுக்களில் இல்லாமை என்பதன் உறுதிப்படுத்தலொன்றல்ல. மோசடி அல்லது தவறுகள் தனியாகவோ கூட்டாகவோ தாக்கமளிப்பதால் பொருண்மையான தவறான கூற்றுக்கள் இருக்கக்கூடியதாக இருப்பதுடன், இந்நிதிக்கூற்றுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பயன்படுத்துவோரால் எடுக்கப்படும் பொருளாதார தீர்மானங்கள் மீதான தாக்கத்தின் அடிப்படையில் தங்கியிருக்கும்.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக என்னால் கணக்காய்வின் போது துறைசார் வெளிப்படை மற்றும் தொழில்துறைசார் பின்னணியுடன் செயற்படுத்தப்பட்டது. என்னால் மேலும்,

- வெளியிடப்பட்ட கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கு அடிப்படை ஒன்றை வழங்கும் போது மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் ஏற்படக் கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்று உருவாகும் ஆபத்தினை இனங்காணுதல் மற்றும் மதிப்பீடு செய்தல் என்பவற்றிற்காக சந்தர்ப்பத்திற்கு பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை திட்டமிடப்பட்டு செயற்படுத்தப்பட்டன. தவறுதலாக காண்பிப்பதன்

காரணமாக இடம்பெறும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றினால் எழும் தாக்கத்தினை விட மோசடிகளால் இடம்பெறும் தாக்கம் பாரியதாக இருப்பதுடன், தவறான கூட்டிணைவு, தவறான ஆவணங்களைத் தயாரித்தல், வேண்டுமென்றே விட்டுவிடுதல், தவறாக காண்பித்தல் அல்லது உள்ளக கட்டுப்பாட்டை தவிர்ப்புச் செய்தல் போன்ற காரணங்களினால் ஆகும்.

- உள்ளக கட்டுப்பாட்டின் ஆக்கபூர்வமான தன்மை தொடர்பாக அபிப்பிராயமொன்றை தெரிவிக்கும் எண்ணத்தில் அல்லாமல் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகள் திட்டமிடும் பொருட்டு உள்ளகக் கட்டுப்பாடு தொடர்பாக தெளிவு ஒன்று பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

- வெளிப்படுத்தல்கள் உள்ளடக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கத்திற்காக அடிப்படையான கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் சம்பவங்களை பொருத்தமான மற்றும் நியாயமான முறையில் நிதிக் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளதாக மதிப்பீடு செய்தல்.

- நிதிக்கூற்றுக்களின் கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடகத்திற்கான கொடுக்கல் வாங்கல்கள், சம்பவங்கள் பொருத்தமானதாகவும் நியாயமானதாகவும் உள்ளடக்கப்பட்டதாகவும் வெளிப்படுத்தல்கள் உள்ளடக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தலை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது.

எனது கணக்காய்வில் இனங்காணப்பட்ட முக்கியமான கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புக்கள் பிரதான உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு பலவீனங்கள் மற்றும் ஏனைய விடயங்கள் தொடர்பாக கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தருக்கு தெரியப்படுத்தியுள்ளேன்.

1.6 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

1.6.1 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

(அ) வருமானப் பெறுவனவுகள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(i)	மீளாய்வாண்டின் போது 06 வகையான வருமானங்கள் தொடர்பாக அட்டவணைகளின் படி ரூபா 16,176,746,231 தொகை காணப்பட்டதுடன், வருமானம், வருமானக் கூற்றின் படி அது ரூபா 17,461,383,818 தொகை என காட்டப்பட்டிருந்தமையால் அந்த மீதிகளிடையே ரூபா 1,284,637,587 இற்கான வித்தியாசம் ஒன்று காணப்பட்டது.	புகையிரத் திணைக்களத்தின் வருமான வகைப்படுத்தலில் முரண்கள் காணப்படுகின்றதென சுட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ளது. கணக்காய்வினால் சுட்டிக் காட்டப்பட்டவாறு பெறுமதியிடையே வித்தியாசம் காணப்படுகின்றது என்ற அவதானிப்புகளுடன் இணங்குகின்றேன்.	நிதிக்கூற்றுக்களில் வருமானங்கள் சரியாக கணக்கீடு செய்யப்பட வேண்டியதுடன், அதற்குரிய அட்டவணைகள் சரியாக தயாரிக்கப்பட வேண்டும்.
(ii)	வருமானம் வகைப்படுத்தும் போது ஒரே வருமானம் ஒவ்வொரு மாதங்களிலும் ஒன்றிற்கு ஒன்று வித்தியாசமான வருமான வகையில் காட்டப்பட்டிருந்தமையால் வருமான	புகையிரத் திணைக்களத்தின் வருமான வகைப்படுத்தலில் முரண்கள் காணப்படுகின்றதென சுட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ளது.	வருமானங்களை சரியாக வகைப்படுத்தி கணக்கீடு செய்ய வேண்டும்.

வகைப்படுத்தல் நிச்சயிக்கப்பட்ட அடிப்படையொன்றின் படி மேற்கொண்டிருக்கவில்லை.	கணக்காய்வினால் சுட்டிக் காட்டப்பட்டவாறு பெறுமதியிடையே வித்தியாசம் காணப்படுகின்றது என்ற அவதானிப்புகளுடன் இணங்குகின்றேன்.	

(ஆ) அரசாங்க உத்தியோகத்தர்களின் முறப்பணக் கணக்கு மீதான இணக்கக்கூற்று

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
2024 ஆரம்பத்தில் திணைக்கள ஏடுகளின் படி கட்டுப்பாட்டுக் கணக்கின் ஆரம்ப மீதி ரூபா 1,243,797,537 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், அது திறைச்சேரி அச்சுப் பதிவின் படி ரூபா 1,247,975,342 தொகையாக காணப்பட்டது. இதன்படி, திணைக்கள ஏடுகள் மற்றும் திறைச்சேரி ஏடுகள் இடையே ரூபா 4,177,805 இற்கான வித்தியாசம் ஒன்று காணப்பட்டது. திணைக்களம் அதிகாரசபையொன்றாக மாற்றப்பட்ட காரணத்தினால் அமைச்சினால் இந்தக் கணக்குகள் தயாரிக்கும் போது 2004 ஆண்டு முதல் இந்த வித்தியாசம் ஏற்பட்டிருந்த போதிலும், தற்போது 20 வருடங்கள் மிகைத்திருந்த போதிலும், இந்த வித்தியாசத்தை தீர்த்துக்கொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது.	இந்த கடன் மீதியை தீர்த்துக்கொள்வதற்கு அறிவுரை வழங்குமாறு அரச கணக்குத் திணைக்களத்திற்கு அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.	வித்தியாசத்திற்கான காரணங்களை இனங்கண்டு தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(இ) ஆதனங்கள், பொறிததொகுதிகள் மற்றும் உபகரணங்கள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(i)	நிதியல்லாத சொத்துக்கள் கூற்றில் 2023 திசெம்பர் 31 திகதியில் உள்ளவாறு நிதியல்லாத சொத்துக்களின் மீதி ரூபா 488,731,492,579 தொகையாக காணப்பட்ட போதிலும், அதனை மீளாய்வாண்டின் ஆரம்ப மீதியென ரூபா 484,263,351,241 தொகையென பதிவு செய்திருந்தமையால் மீளாய்வாண்டின் ஆரம்ப மீதி ரூபா 4,468,141,338 தொகை குறைவாக	பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	நிதியல்லாத சொத்துக்களின் மீதிகள் கணக்குகளில் சீராக்கப்பட வேண்டும்.

	காட்டப்பட்டிருந்தது. அதேபோல் நிதியல்லாத சொத்துக்கள் கூற்றில் காணிகள், இயந்திர உபகரணங்கள், கட்டிடங்கள் மற்றும் நடைமுறை வேலை பெறுமதி என 2023 மற்றும் 2024 ஆகிய இரண்டு ஆண்டுகளுக்குமுரிய ரூபா 10,468,147,616 தொகை மீளாய்வாண்டின் கணக்குகளுடன் சீராக்கல் செய்யப்பட்ட காரணத்தினால் மீளாய்வாண்டிற்குரிய பெறுமதிகளை தனியாக இனங்காண முடியாமல் இருந்தது.		
(ii)	மீளாய்வாண்டு இறுதித் திகதியில் உள்ளவாறு நிதி நிலைமைக் கூற்றில் நிதியல்லாத சொத்துக்களின் மீதி ரூபா 494,731,498,857 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், திறைசேரி அச்சுப் பதிவின் படி அந்த மீதி ரூபா 906,824,395,574 தொகையாக காணப்பட்டமையால் அந்த மீதிகள் இடையே ரூபா 412,092,896,717 தொகைக்கான வித்தியாசத்தை தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	வித்தியாசத்திற்கான காரணங்களை இனங்கண்டு தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(iii)	மீளாய்வாண்டின் போது புகையிரத திணைக்களத்தின் பாதைகள் மற்றும் வேலைகள் உப திணைக்களத்திற்கு பயன்படுத்துவதற்காக செயற்திட்டம் ஒன்றின் மூலம் வழங்கப்பட்டிருந்த ரூபா 1,231,523,455 இற்கான இயந்திர உபகரணங்கள் நிதியல்லாத சொத்துக்களின் கீழ் கணக்கீடு செய்திருக்கவில்லை.	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	சொத்துக்கள் சரியாக கணக்கீடு செய்யப்பட வேண்டும்.
(iv)	மீளாய்வாண்டின் போது பிரதான இயந்திரப் பொறியியலாளர் உப திணைக்களத்தின் 2024 மே 20 திகதிய பெறுமதி மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் படி இயந்திர உபகரணங்களின் பெறுமதி மதிப்பீட்டுப் பெறுமதி ரூபா 283,500,135,821 தொகையாக காணப்பட்ட போதிலும், அது நிதியல்லாத சொத்துக்கள் கூற்றில் இயந்திர உபகரணங்களின் பெறுமதி ரூபா 74,096,703,287 தொகையென கணக்கீடு செய்திருந்தமையால் இயந்திர உபகரணங்களின் பெறுமதி ரூபா 209,403,432,534 தொகை குறைவாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	சொத்துக்களின் சரியான பெறுமதி கணக்குகளில் கணக்கீடு செய்யப்பட வேண்டும்.

(ஈ) களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கு

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(i)	மீளாய்வாண்டு இறுதித் திகதியில் உள்ளவாறு களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கின் திறைசேரி அச்சுப் பதிவின் படி திறைசேரிக்கு தீர்க்கப்பட வேண்டிய மீதி ரூபா 9,201,870,163 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கில் முன்னைய ஆண்டுகளின் மிகை மதிப்பீடு செய்தல் ரூபா 403,366,221 தொகை குறைவாகக் காட்டப்பட்டிருந்தமையால், களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கு மீதி திறைசேரி அச்சுப் பதிவின் படி மீதிக்கு சமர்ப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. இந்தச் சீராக்கல் 2014 ஆண்டு முதல் முன்னைய ஆண்டுகளின் மிகை மதிப்பீடு என முற்பணக் கணக்கிற்கு சீராக்கல் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், மீளாய்வாண்டின் சீராக்கல் செய்யப்பட்ட மீதி 2019 ஆண்டு முதல் சீராக்கல் செய்யப்பட்டிருந்தது.	2013 ஆண்டு முதல் இனங்கண்டிருந்த பெறுமதி ரூபா 492,132,509 இற்கான நிலுவைத் தொகை தற்போது ரூபா 403,366,221 வரை குறைக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், தொடர்ந்து பரிசோதனை செய்யப்பட்டு தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றதென அறிவிக்கின்றேன்.	மிகை மதிப்பீடு என கணக்குகளில் காணப்பட்டுள்ள மீதியை தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ii)	மீளாய்வாண்டிற்கு முன்னைய ஆண்டுகளின் போது செலவுத் தலைப்புகளின் மூலம் செலுத்தப்பட வேண்டிய ரூபா 142,676,688 இற்கான செலவுகள் களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கின் மூலம் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டதை சரி செய்யும் போது அந்த மீதி களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கில் முன்னைய ஆண்டுகளுக்காக சீராக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமல் மீளாய்வாண்டின் பெறுவனவுகள் என காட்டப்பட்டிருந்த காரணத்தினால் களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கில் ஆண்டின் போது செலவு வைத்தல் அந்த பெறுமதியினால் மிகையாக காட்டப்பட்டிருந்தது.	மீளாய்வாண்டின் குறைந்த பெறுவனவு வரையறை ரூபா 1,900 மில்லியன் தொகையாக காணப்பட்ட போதிலும், ரூபா 2,290 மில்லியன் தொகை வரை பெறுவனவுகள் கணக்கீடு செய்திருந்தமையால், இந்த செலவு வைத்தலினால் மீளாய்வாண்டின் குறைந்த பெறுவனவு வரையறை வினைப்படுத்தியிருக்கவில்லை.	முன்னைய ஆண்டுகளுக்கான உரிய தவறுகள் முன்னைய ஆண்டின் இறுதி மீதியுடன் சீராக்கல் செய்ய வேண்டும்.
(iii)	2009 ஆண்டு முதல் எதுவித வழங்கலும் மேற்கொள்ளப்படாமல் மற்றும் பௌதீக மீதியொன்று காணப்படாமல் ரூபா 61,836,980 இற்கான எரிபொருள் மற்றும்	மிகவும் பழமையான மீதிகளாக காணப்பட்டமையால் அந்தத் தகவல்களை இனங்கண்ட பின்னர் எதிர் காலத்தில் சரி செய்வதற்கு	இருப்பு குறைவிற்கான காரணத்தை இனங்கண்டு இருப்பின் பெறுமதியை சரி செய்ய வேண்டும்.

	உராய்வு எண்ணெய் இருப்பொன்று மீளாய்வாண்டின் இறுதி இருப்பில் உட்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த இருப்பு குறைவிற்கான காரணத்தை இனங்கண்டு தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கவில்லை.	நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். மூலவளத்தை கண்டறிய முடியாமை மற்றும் போதியளவு பதவியணியினர் காணப்படாத காரணத்தினால் மேற்கூறிய மீதிகளை இனங்காண்பதற்கு மற்றும் சரியாக சமர்ப்பிப்பதற்கு கணிசமான காலமொன்று தேவைப்படுகின்றது.	
(iv)	மீளாய்வாண்டு இறுதியில் உள்ளவாறு தீர்க்கப்படாமல் நாணயப் பத்திரங்களின் பெறுமதி ரூபா 305,723,618 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், அது 02 வருடங்களுக்கும் 26 வருடங்களுக்கும் இடைப்பட்ட காலம் முதல் காணப்படுகின்ற ரூபா 92,370,325 இற்கான மீதியொன்றும் காணப்பட்டது.	இணங்குகின்றேன்.	நாணயப் பத்திரங்களைத் தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(v)	1980 ஆண்டு முதல் 2024 ஆண்டு வரை ரூபா 95,035,685 தொகை வழங்குனர்களுக்கு செலுத்தியிருந்த போதிலும், அந்த கொடுப்பனவு தொடர்பான பண்டங்கள் கிடைக்காமை, சேதமடைந்த இருப்புக்கள், பொருத்தமற்ற இருப்புக்கள் கிடைக்கப்பெறல் மற்றும் புறக்கணிக்கப்பட வேண்டிய இருப்புக்கள் ஆக இந்த மொத்தப் பெறுமதி அடங்கியிருந்தமையால் இந்த இருப்பு வழியில் இருப்பு மற்றும் முற்கொடுப்பனவு என களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கில் காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும், அது தொடர்பாக தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கவில்லை.	இந்தக் காலப் பகுதி தொடர்பாக ரூபா 95,035,685 தொகையொன்று பண்டங்கள் கிடைக்கப் பெறாமை, இருப்புகள் சேதமடைதல், பொருத்தமற்ற இருப்புக்கள் கிடைக்கப் பெறல், புறக்கணிக்கப்பட வேண்டிய நிலைமையில் இருப்புக்களுக்காக வழங்குனர்களுக்கு செலுத்தியிருந்ததுடன், அதற்காக எதிர் காலத்தில் அந்த பண்டப் பெறுவனவுப் பத்திரம் விரைவாக பெற்றுக்கொண்டு அந்தத் தொகையை இருப்புடன் சேர்த்துக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என கருணையுடன் தெரிவிக்கின்றேன்.	பண்டப் பெறுவனவுப் பத்திரங்களை பரிசோதனை செய்யப்பட்டு அதன்படி தேவையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.
(vi)	1980 ஆண்டு முதல் 2024 ஆண்டு வரை 44 ஆண்டுகள் காலப் பகுதியினுள் ரூபா 20,667,636 தொகை முற்பணம் என வழங்குனர்களுக்கு செலுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், 2024 திசெம்பர் 31 திகதி வரை அதற்கான பண்டங்கள் கிடைக்கப் பெறாமையால் அந்தப் பெறுமதி தீர்க்கப்படாத முற்பணங்கள் வழியில்	இந்த முற்பணத்தின் பெறுமதியாகிய ரூபா 20,667,636 தொகை எதிர் காலத்தில் தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என அறிவிக்கின்றேன்.	தீர்க்கப்படாத முற்பணங்களை தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

இருப்பு மற்றும் முற்கொடுப்பனவு என களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கில் காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும், அது தொடர்பாக தேவையான நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.		

(உ) கட்டுநிதி மீதி

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
மீளாய்வாண்டு இறுதித் திகதியில் உள்ளவாறு திறைசேரிக்கு தீர்க்கப்பட்டிருக்காத ரூபா 4,641,160 இற்கான கட்டுநிதி மீதி 2025 ஏப்ரல் மாத கணக்கு பொழிப்பின் மூலம் தீர்க்கப்பட்டிருந்தது.	ரூபா 4,641,160 தொகை தீர்க்கப்படாத முற்பணம் 2024 ஆண்டின் தேர்தல் கொடுப்பனவு செலுத்துவதற்கு உரியதாக காணப்படுவதுடன், 2025 ஏப்ரல் மாத கணக்குப் பொழிப்பின் மூலம் தீர்க்கப்பட்டிருந்தது.	திறைசேரி சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் தீர்க்கப்படாத கட்டுநிதி மீதியை தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(ஊ) கணக்காய்விற்கான சான்றுகள் இன்மை

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(i)	மீளாய்வாண்டின் நிதிக்கூற்றுக்களின் கூட்டுப் பெறுமதி ரூபா 494,731,498,857 தொகைக்கான நிதியல்லாத சொத்துக்களில் ஒவ்வொரு சொத்துத் தொகுதியிலும் வெளியிடப்பட்டிருந்த பெறுமதியை உறுதிப்படுத்துவதற்கு அதில் அடங்கியுள்ள மீதிகளின் அறிக்கையொன்று கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பித்திருக்காமையால், அந்த பெறுமதியை உறுதிப்படுத்த முடியாமல் இருந்தது.	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	சொத்துக்களுக்குரிய விரிவான அட்டவணைகள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.
(ii)	மீளாய்வாண்டின் நிதிக்கூற்றுக்களில் அடங்கியுள்ள ரூபா 9,075,356,468 தொகை பெறுமதியான இறுதி இருப்புக்காக களஞ்சியத்தின் படி இருப்பின் எண்ணிக்கை அலகு ஒன்றின் பெறுமதி, மொத்தப் பெறுமதியை காட்டக்கூடிய இருப்பு அறிக்கைகள் மற்றும் இருப்பு கணிப்பீட்டு அறிக்கைகள் 2019 முதல் 2021 வரையான காலப் பகுதிக்குரிய ரூபா 8,025,663 இற்கான தீர்க்கப்பட்டிருக்காத நாணயப் பத்திரங்களுக்காக அட்டவணைகள் 1980 ஆண்டு	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	ஒவ்வொரு மீதிகளுக்குமான விரிவான அட்டவணை தயாரிக்கப்பட வேண்டும்.

	முதல் 2019 ஆண்டு வரை ரூபா 33,681,583 தொகைக்குரிய பணம் செலுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், கிடைக்கப் பெற்றிருக்காத பண்டங்களுக்கான அட்டவணை 1996 ஆண்டு முதல் 2011 ஆண்டு வரை காலம் தொடர்பாக ரூபா 76,452,203 இற்கான கடன் கொடுத்தோரின் அட்டவணை சமர்ப்பித்திருக்காமையால் அந்த மீதிகளை கணக்காய்வின் போது திருப்திகரமாக சான்றுறுதி செய்வதற்கு மற்றும் மெய்மையாய்வதற்கு முடியாமல் இருந்தது.		
(iii)	மீளாய்வாண்டின் திறைசேரி அச்சுப் பதவின் படி ரூபா 407,396,141,500 தொகை பெறுமதியான காணிகள் அகற்றப்பட்டதென கணக்குகளில் இருந்து அகற்றப்பட்டிருந்த போதிலும், அதனை உறுதிப்படுத்தும் சான்றுகள் ஏதும் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.	பதலளிக்கப்படவில்லை.	அகற்றுவதற்குரிய ஆவணங்கள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.

2. ஏனைய சட்டத்தேவைப்பாடுகள் தொடர்பான அறிக்கை

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தின் 6(1)(ஈ) பிரிவின் பிரகாரம், பின்வரும் விடயங்களை நான் வெளிப்படுத்துகின்றேன்.

(அ) நிதிக் கூற்றுக்கள் முன்னைய ஆண்டுடன் நேரொத்துள்ளன.

(ஆ) முன்னைய ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் தொடர்பாக என்னால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பின்வரும் பரிந்துரைகள் செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

	முன்னைய ஆண்டிற்குரிய அறிக்கையின் பந்தியுடன் தொடர்பு	**செயற்படுத்தப்பட்டிருக்காத பரிந்துரைகள்**	**இந்த அறிக்கையில் பந்தியுடன் தொடர்பு**
(i)	1.6.6(அ)(i)	பிரமாணங்களின் பிரகாரம் திறைசேரி கணினி அச்சுப் பதிவுகள் மற்றும் திணைக்கள ஏடுகள் சரியாக தயாரிக்கப்பட வேண்டியதுடன், வித்தியாசங்களை பரிசோதனை செய்து சரி செய்தல் வேண்டும்.	1.6.1 (ஈ)(i)

(ii)	1.6.6(ஆ)(i)	வித்தியாசத்திற்கான காரணங்களை பரிசோதனை செய்து தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.	1.6.1(ஆ)(i)
(iii)	1.6.8	நிதிக்கூற்றுக்களில் தேவையான வெளிப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.	1.6.1 (உ)(ii)

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 வருமான முகாமைத்துவம்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	மீளாய்வாண்டு தொடர்பாக எண்ணெய் போக்குவரத்துக்கான இன்வொயிஸ்களின் படி ரூபா 132,853,404 தொகைக்கான வருமானம் வாடிக்கையாளருடன் இணக்கப்பாடொன்று இன்றி ரூபா 16,171,289 தொகை கழித்த பின்னர் வருடத்திற்கான அந்த வருமானம் ரூபா 116,682,115 தொகை என வருமானக் கூற்றிற்கு எடுக்கப்பட்டிருந்தது.	குறிப்பிட்ட நிறுவனத்துடன் கலந்துரையாடப்பட்டு வருகின்றது.	இணக்கப்பாட்டின் படி வாடிக்காளர்களுடன் செயற்பட வேண்டும்.
(ஆ)	திணைக்களத்திற்கு சொந்தமான காணிகளை குத்தகைக்கு கொடுப்பதற்காக பில்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்ட கோப்பின் படி மீளாய்வாண்டு இறுதியளவில் ரூபா 1,476,237,740 தெகைக்கான நிலுவை காணிக் குத்தகை வருமானம், நிலுவை வருமானம் பற்றிய கூற்றில் கணக்கீடு செய்திருக்கவில்லை.	2024 ஆண்டிற்காக கணக்குகள் தயாரிக்கப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பின்னர் நிலுவை வருமானம் கணிக்கப்பட்டிருந்த காரணத்தினால் அந்தத் தொகை நிலுவை வருமானத்துடன் உட்படுத்தப்படவில்லை.	நிலுவை வருமானம் கணக்கீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(இ)	1987 ஆண்டிற்கு முன்னர் இருந்து காணப்படுகின்ற புகையிரத அனுமதிப்பத்திர கணக்கு 1 இல் ரூபா 769,194 தொகையும், 1987 ஆண்டு முதல் காணப்படுகின்ற புகையிரத அனுமதிப்பத்திரக் கணக்கு 2 இல் ரூபா 704,779,313 தொகையுமாக	திணைக்களத்தின் ஆரம்பம் முதல் 1987 வரை அனுமதிப்பத்திர கணக்கு 1 செயற்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், அதில் ரூபா 769,194 இற்கான நிலுவை மீதிக்காக போதியளவு ஆவணங்கள் பெற்றுக்கொள்ள முடியாமல் உள்ளது. அனுமதிப்பத்திர கணக்கு 2	நிலுவை வருமானத்தை அறவீடு செய்வதற்கு அல்லது விதிகளின் பிரகாரம் பதிவழிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	ரூபா 705,548,507 இற்கான மீதிகளை அறவீடு செய்வதற்கு அல்லது ஏடுகளில் இருந்து பதிவழிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	இற்குரிய நிலுவை வருமான மீதிகளை அறவீடு செய்வதற்காக குறிப்பிட்ட நிறுவனங்களை அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.	
(ஈ)	பண்ட வருமானத்தில் 2024 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 98,449,334 தொகையும், 2023 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 10,540,806 தொகையும், 2022 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 4,945,223 தொகையும் மற்றும் 2021 ஆண்டு மற்றும் அதற்கு முன்னைய ஆண்டுகள் முதல் காணப்படுகின்ற ரூபா 43,004,153 தொகையுமாக ரூபா 156,939,516 தொகை மீளாய்வாண்டு இறுதித் திகதியிலுள்ளவாறு நிலுவை வருமானம் ஒன்று காணப்பட்ட போதிலும், அதனை அறவீடு செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	இந்த நிலுவைகள் 60 வருடங்களை மிகையான காலம் முதல் காணப்படுகின்ற பெறுமதிகளாக காணப்படுகின்றமையால் உரிய தகவல்களை கண்டறிய முடியாமல் உள்ளதென கருணையுடன் அறிவிக்கின்றேன்.	நிலுவை வருமானத்தை அறவீடு செய்வதற்கு அல்லது விதிகளின் பிரகாரம் பதிவழிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(உ)	ஏனைய வருமானத்தில் 2024 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 21,219,599 தொகையும், 2023 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 42,893,257 தொகையும், 2022 ஆண்டு தொடர்பாக ரூபா 16,569,366 தொகையும் மற்றும் 2021 ஆண்டு மற்றும் அதற்கு முன்னைய ஆண்டு முதல் காணப்படுகின்ற ரூபா 482,811,247 தொகையுமாக ரூபா 563,493,469 தொகை மீளாய்வாண்டு இறுதித் திகதியிலுள்ளவாறு நிலுவை வருமானம் என காணப்பட்ட போதிலும், அவற்றை அறவீடு செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	பதிலளித்திருக்கவில்லை.	நிலுவை வருமானம் அறவீடு செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

3.2 செலவு முகாமைத்துவம்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ) மிகை மதிப்பீடு தயாரித்தல்		
(i) மீளாய்வாண்டிற்கான மீண்டுவரும் 04 செலவு விடயங்களுக்காக மதிப்பிடப்பட்டிருந்த ரூபா 26,150,000 தொகைக்கான மொத்த ஏற்பாடுகளும், 29 மீண்டுவரும் செலவு விடயங்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருந்த ரூபா 438,050,000 இற்கான ஏற்பாடுகளில், ரூபா 198,067,933 தொகையும் சேமிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அது மதிப்பீட்டு ஏற்பாடுகளில் 21 சதவீதம் முதல் 95 சதவீதம் வரையான வீச்சில் காணப்பட்டது.	திணைக்களத்தில் உள்ளக நிதிக்கட்டுப்பாட்டை பேணிச் செல்லும் வசதிக்காக துணை செலவு விடயங்களின் கீழ் ஒதுக்கப்பட்டிருந்த இவ்வாறான பரவலான திணைக்களத்தின் கருமங்களின் தொடர்ச்சியாக பேணிச் செல்வதற்காக தேவையான செய்முறையில் சில சமப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியுள்ளது.	செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி ஏற்பாடுகளை பயன்படுத்த வேண்டும்.
(ii) மீளாய்வாண்டிற்காக 06 மூலதனச் செலவு விடயங்களுக்காக மதிப்பிடப்பட்டிருந்த ரூபா 14,907,000,000 தொகைக்கான மொத்த ஏற்பாடுகளும் 09 மூலதன விடயங்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருந்த ரூபா 5,810,700,000 இற்கான ஏற்பாடுகளில் ரூபா 2,278,114,589 தொகையும் சேமிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அது மதிப்பிடப்பட்ட ஏற்பாடுகளில் 21 சதவீதம் முதல் 95 சதவீதம் வரையான வீச்சில் காணப்பட்டது.	இவ்வாறான பரவலான திணைக்களத்தின் கருமங்களின் தொடர்ச்சியாக பேணிச் செல்வதற்காக தேவையான செய்முறையில் சில சமப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட நேரிடுகின்றது. மதிப்பீடு தயாரிக்கும் போது நூறு சதவீதம் சரியாக மேற்கொள்ள முடியாது. துணைச் செலவு விடயங்கள் மிகைத்தல் ஏற்பட்ட போதிலும், திறைச்சேரியின் செலவு விடயங்களுக்கான ஏற்பாடுகள் வரையறையினுள் செயற்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என அறிவிக்கின்றேன்.	செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி ஏற்பாடுகளை பயன்படுத்த வேண்டும்.

3.3 பொறுப்புக்கள் மற்றும் ஈடுபாட்டுப் பொறுப்புக்களுக்கு அணுகுதல்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
அரச மரக் கூட்டுத்தாபனத்தின் படி புகையிரதத் திணைக்களத்திலிருந்து அந்த கூட்டுத்தாபனத்திற்கு கிடைக்க வேண்டிய மீதி ரூபா 1,105,956,992 தொகை காணப்பட்ட போதிலும், புகையிரத திணைக்களத்தின் ஈடுபாட்டுப் பொறுப்புக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் கூற்றில் ரூபா 1,268,369 தொகையென காட்டப்பட்டிருந்தமையால் அந்த மீதிகளிடையே ரூபா 1,104,688,623 இற்கான வித்தியாசம் ஒன்று காணப்பட்ட போதிலும், அதனை இனங் காண்பதற்காக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	எதிர் காலத்தில் பொறுப்புக்களின் கீழ் காட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகின்றதென அறிவிக்கின்றேன்.	குறிப்பிட்ட நிறுவனத்துடன் மீதியை சரியாக இனங்கண்டு பொறுப்புக்கள் கூற்றில் வெளியிடப்பட வேண்டும்.

3.4 கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய உறுதிப்படுத்தல்கள்

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரசட்டத்தின் 38 ஆவது பிரிவின் ஏற்பாடுகளின் படி கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரினால் பின்வரும் விடயங்கள் தொடர்பாக உறுதிப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும் அதன்படி செயற்பட்டிருக்கவில்லை.

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு தேவைப்படுகின்றவாறு குறிப்பிட்ட காலப் பகுதியில் அனைத்து கணக்காய்வு ஐயவினாக்களுக்கும் பதிலளித்தல் மேற்கொள்ளப்படுகின்றதென பிரதான கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தர் மற்றும் கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரினால் உறுதிப்படுத்த வேண்டியிருந்த போதிலும், அறிக்கையின் 4.4 பந்தியின் பிரகாரம் கணக்காய்வு ஐயவினாக்களுக்கு பதில் வழங்கியிருக்கவில்லை.	ஆரம்ப விசாரணை கருமங்களின் அறிக்கைகள் கிடைக்கப் பெறாமையால் கணக்காய்விற்கு பதிலளிக்க முடியாமல் உள்ளது. 2025 ஜூன் 02 திகதி அந்த ஆரம்ப விசாரணை அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்டு கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கும் அனுப்பப்பட்டதென அறிவிக்கின்றேன்.	கணக்காய்வு ஐயவினாக்களுக்கு குறிப்பிட்ட காலப் பகுதியில் பதில் வழங்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

3.5 சட்டங்கள், விதிகள் மற்றும் பிரமாணங்களுடன் இணங்காமை

சட்டங்கள் விதிகள், பிரமாணங்களுடனான தொடர்பு	அவதானிப்புக்கள் பெறுமதி ரூபா	இணங்காமைகள்	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
இலங்கை சனநாயக சோசலிச குடியரசின் நிதிப் பிரமாணக் கோவையின் பிரமாணம் 104(3)	20,456,009	2020 ஆண்டு முதல் 2024 ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் 585 தடம்புறள்தல்களும், 13 விலகுதல்களும் மற்றும் 62 மோதல்கள் உட்பட 660 சம்பவங்கள் அறிவிக்கப்பட்டதுடன், நிதிப் பிரமாணம் 104 இன் பிரகாரம் 572 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு 01 வருடத்திற்கும் 04 வருடங்களுக்கும் இடையான காலம் கடந்திருந்த போதிலும், விசாரைண அலுவல்கள் பூர்த்தி செய்யப்படவில்லை. விசாரணை அலுவல்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த 88 விபத்துக்களின் மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட நட்டம் ரூபா 20,456,009 தொகையாக காணப்பட்டது.	போக்குவரத்து உப திணைக்களத்தின் விசாரணை உத்தியோகத்தர்களுக்கான பாரிய வெற்றிடங்கள் காணப்படுவதனால் 2020 – 2024 இடைப்பட்ட தடம்புறள்தல்கள், விலகுதல்கள் மற்றும் மோதல்கள் சேதங்கள் தொடர்பான ஆரம்ப விசாரணை அலுவல்கள் அனேகமானவை தாமதம் அடைதல் ஏற்பட்டிருந்தது.	நிதிப் பிரமாணங்களின் பிரகாரம் நட்டங்கள் சேதங்கள் தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றுகை நிறைவேற்றப்பட்டிருக்காமை

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	2024 ஆண்டின் புகையிரத பிரயாண தடவைகள் நகர்களுக்கிடையான, அஞ்சல் மற்றும் கடுகதி, கலவை புகையிரதம், பயணிகள் புகையிரதம், பண்ட பேக்குவரத்து புகையிரதம் மற்றும் ரேல்பஸ் ஆக ஒட்டுமொத்த திட்டமிடப்பட்ட பிரயாண தடவைகள் 125,036 எண்ணிக்கையொன்று காணப்பட்டதுடன், அவற்றில் ஓட்டப்பட்ட பிரயாண தடவைகள் எண்ணிக்கை 119,731 தொகை காணப்பட்டது. அவற்றில் உரிய	பயணிகள் போக்குவரத்துக்கான புகையிரத எஞ்சின் சாரதிகள், கண்காணிப்பு முகாமையாளர்கள் மற்றும் தொழில்நுட்பப் பிரிவில் பயிற்சி பெற்ற ஊழியர்கள் சேர்க்கப்படாமை, தேய்வடைந்த மற்றும் விபத்துக்குள்ளாகிய புகையிரத எஞ்ஜின் பவர்செட் தொகுதிகள் என்பவற்றை திருத்த	புகையிரங்கள் தாமதமடைவதற்கு மற்றும் இரத்துச் செய்வதற்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்திய காரணங்களை இனங்கண்டு அவற்றிற்கு தீர்வு வழங்கி புகையிரதங்களை உரிய நேரத்தில் ஓடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	நேரத்தில் ஓட்டப்பட்ட பிரயாண தடவைகள் 61,038 தொகை மாத்திரம் காணப்பட்டது. ஓட்டப்பட்ட புகையிரத பிரயாண தடவைகளில் 49 சதவீதம் எனப்படும் 58,693 பிரயாணத் தடவைகள் தாமதமாக ஓட்டப்பட்டிருந்ததுடன், உரிய தாமதம் 10 நிமிடங்கள் முதல் 60 நிமிடங்கள் வரையான கால வீச்சில் காணப்பட்டது. அதேபோல், இந்த புகையிரதங்களில் இரத்துச் செய்யப்பட்ட புகையிரதங்களின் எண்ணிக்கை 5,305 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், அவை ஒட்டுமொத்த திட்டமிடப்பட்ட புகையிரத எண்ணிக்கையில் 4.2 சதவீதமாக காணப்பட்டது.	வேலை மேற்கொள்வதில் தாமதமடைதல், புதிய பவர்செட் எஞ்ஜில்கள் பிரதான திருத்த வேலையொன்று மேற்கொள்ளப்படாமல் 12 வருடங்கள் இயங்குதல், சுமார் 15 வருடங்கள் பழமையான எஞ்ஜின் வண்டிகள் / புகையிரத பெட்டிகள் மற்றும் பவர்செட் தொகுதிகள் திருத்த வேலை மேற்கொள்ளப்படாமை, பொறியியலாளர்கள் ஆட்சேர்க்கப்படாமை மற்றும் இரத்மலானை தொழிற்சாலையின் நவீனமயப்படுத்தும் அலுவல்கள் தாமதமடைத்தல், பாதைகளின் திருத்த வேலைகளுக்காக தண்டவாளங்கள் உரிய நேரத்தில் கிடைக்கப் பெறாமை. வேக வரையறை விதிக்க நேரிடல், பாதை அபிவிருத்திச் செயற்திட்டங்களுக்கான பிரயாண தடவைகள் வரையறுத்தல், காலநிலை நிலைமையால் புகையிரதங்கள் தாமதமடைதல் மற்றும் பிரயாண தடவைகளை இரத்துச் செய்வதற்காக தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.	
(ஆ)	புகையிரத பாதை முறையை அண்டி பிரதான மற்றும் பிரதானமல்லாத 1362 குறுக்குப் பாதைகள் காணப்படுவதுடன், அவற்றில் 185 தனியார் குறுக்குப் பாதைகள் எனவும், 1177 புகையிரத திணைக்களத்தினால் பாதுகாக்கப்பட வேண்டிய குறுக்குப் பாதை எனவும் காணப்படுவதுடன், இந்த 1177 புகையிரத குறுக்குப் பாதைகளில் 300 குறுக்குப் பாதைகளில் புகையிரத படலைகள் காணப்படுவதுடன், புகையிரதப்	புகையிரத பாதை முறையை அண்டி பிரதான மற்றும் பிரதானமல்லாத 1362 குறுக்குப் பாதைகள் காணப்படுகின்றன. இங்கு பாதுகாப்பற்றவை என குறிப்பிடப்பட்டுள்ள 439 குறுக்குப் பாதைகளில் அனேகமானவை விபத்து ஏற்படக்கூடிய மட்டத்தில் காணப்படும் குறுக்குப் பாதை என இனங்கண்டு பின்னர் தற்காலிக	பாதுகாப்பற்ற குறுக்குப் பாதைகளுக்காக விரைவாக பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு விபத்துக்களை தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	குறுக்குப் பாதைகளில் சமிக்ஞை செயற்படுத்தப்படுகின்ற 438 உம், கையினால் இயக்கக்கூடிய 200 படலைகளும் உட்பட 439 குறுக்குப் பாதைகளில் பாதுகாப்பற்ற நிலைமை காணப்பட்ட போதிலும், அது தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை. இந்த பாதுகாப்பற்ற புகையிரத குறுக்குப் பாதைகள் காணப்படுதல், குறுக்குப் பாதைகளுக்கு போடப்பட்டுள்ள பாதுகாப்பு செய்முறைகள் உரிய முறையில் செயற்படாமை காரணத்தினால் 2020 ஆண்டு முதல் 2024 ஆண்டு வரையான 05 வருட காலப் பகுதியில் 385 குறுக்குப் பாதை விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருந்ததுடன், அவற்றின் மூலம் 37 ஆட்கள் இறந்திருத்தல் மற்றும் 105 ஆட்கள் காயமடைந்திருந்தனர் என அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.	அடிப்படையில் புகையிர நிலையங்களின் மூலம் அறிவுறுத்தல் மேற்கொள்ளப்பட்டு வேக வரையறை மேற்கொள்ளல், ஒலி எழுப்பும் எச்சரிக்கை பலகைகள் உட்பட ஆபத்துக்களை அறிவிக்கும் பலகைகள் பொறுத்துதல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.	
(இ)	காட்டு யானை விபத்துக்களை குறைத்துக்கொள்வதற்காக வன சீவராசிகள் திணைக்களத்துடன் ஒருங்கிணைந்து 2018 ஒக்தோபர் 11 திகதி முதல் 15 திகதி வரை கணிப்பீடொன்று மேற்கொண்டு காட்டு யானைகள் புகையிரத்தில் மோதும் இடங்கள் மற்றும் காட்டு யானைகள் புகையிரதப் பாதைகள் நடமாடும் இடங்கள் தொடர்பாக ஆய்வொன்று மேற்கொண்டிருந்த போதிலும், காட்டு யானை மோதல்களை குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிவில்லை. அதன் காரணமாக புகையிரதத்தில் காட்டு யானைகள் மோதுவதனால் ஏற்படுகின்ற விபத்துக்கள் தற்போது மிகவும் கவலைக் கிடமான நிலைமையொன்று ஏற்பட்டிருந்ததுடன், 2020 முதல் 2024 ஆண்டு வரையான 05 ஆண்டு காலப் பகுதியில் புகையிரத்தில் மோதிய காரணத்தினால் 53 காட்டு யானைகள் இறந்துள்ளதுடன், 17 காட்டு யானைகள் காயமடைந்திருந்தாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.	காட்டு யானை மோதலை குறைப்பதற்காக புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் புதிய புகையிரத வேக எல்லை விதிக்கப்பட்டு உள்ளக இரண்டு வார அறிவித்தல் ஒன்று 2025 மே 15 திகதி வெளியிடுதல் மற்றும் புகையிரத சாரதிகளுக்கு யானைக் கடவைகளை சிறந்த முறையில் தென்படக் கூடியவாறு பாதையின் இரு மருங்கையும் சுத்திகரிப்பு செய்தல், வனப் பாதுகாப்புத் திணைக்களத்துடன் இணைந்து செயற்படும் செய்முறையொன்று தற்போது ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.	காட்டு யானை மோதல்களுக்கான காரணங்களை கண்டறிந்து அவற்றிற்கான தீர்வுகள் வழங்கப்பட்டு விபத்துக்களை தவிர்ந்து கொள்வதற்காக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(ஈ) **இணையத்தின் மூலம் புகையிரத ஆசனங்கள் ஒதுக்குதல்**

(i)	கொழும்புக் கோட்டை - பதுளை புகையிரத்திற்காக பிரயாணிகளின் பாரிய கேள்வியொன்று காணப்படுவதுடன், அதற்காக நாளாந்தம் 04 புகையிரங்கள் பயணிக்கின்றன. இதற்காக ஒவ்வொரு நாளும் இணையத்தின் மூலம் ஆசனங்கள் ஒதுக்குவதற்காக ஒரு மாதத்திற்கு முன்னர் முற்பகல் 10 மணிக்கு திரக்கப்படுவதுடன், 01 செக்கனினுள் 58 வீத ஆசனங்களும் ஒரு மணித்தியாளத்தினுள் அனைத்து ஆசனங்களும் ஒதுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதிகரிக்கின்ற கேள்வியை நிறைவேற்றுவதற்குரிய திட்ட முறையொன்று தயாரிக்கப்பட்டு அதிகாரிகளின் கவனத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கவில்லை .	இந்த நிலைமையை தவிர்த்துக்கொள்வதற்காக முன்கூட்டியே ஒதுக்கக்கூடிய ஆசனங்களின் எண்ணிக்கையில் 60 சதவீதம் இணையதளம் மூலமும் மீதியான 40 சதவீதம் புகையிரத நிலையங்களில் இருந்து ஒதுக்குவதற்கு தற்போது வசதிகள் ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருப்பதனால், அவ்வாறு ஒதுக்கும் போது பயணிகளுக்கு வசதிகளும் அனுகூலங்களும் ஏற்பட்டிருந்தது.	பிரயாணிகளின் தேவைப்பாட்டின் படி போதியளவு புகையிரத சேவையொன்று வழங்குவதற்கும் ஆசனங்களை ஒதுக்கும் போது நியாயமான மற்றும் இலேசானவாறு செய்முறைகளை திருத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ii)	இணையதளம் மூலம் ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் போது கடைபிடிக்க வேண்டிய நிபந்தனைகள் மற்றும் விதிமுறைகளில் 01 ஆவது பிரிவின் படி இணையதளம் மூலம் ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் போது ஒரு அடையாள அட்டைக்கு 05 ஆசனங்கள் ஒதுக்க முடியுமாக இருந்த போதிலும், தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் போது ஒரு அடையாள அட்டைக்கு 24 ஆசனங்கள் முதல் 182 ஆசனங்கள் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது.	இணையதளம் மூலம ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் போது ஒரு அடையாள அட்டை இலக்கத்திற்கு ஒதுக்கக்கூடிய ஆசனங்களின் எண்ணிக்கை ஆரம்பத்தில் வரையறுக்கப்பட்டிருக்காத போதிலும், அப்போது ஏற்பட்ட முறைகோடுகள் காரணமாக ஒரு அடையாள அட்டை இலக்கத்திற்கு ஒரு புகையிரத்திற்காக ஒதுக்கக்கூடிய ஆசனங்களின் எண்ணிக்கை 05 ஆக வரையறுக்கப்பட்டு அதனை மொபிடல் நிறுவனத்திற்கு அறிவிக்கப்பட்டது.	உள்ளகக் கட்டுப்பாடு ஏற்பாடுகளுக்கு நேரொத்ததாக செயற்பட வேண்டும்.
(iii)	இணையதளம் மூலம் (M) ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் அலுவல்கள் கம்பனி ஒன்றின் மூலம்	ஆசனங்கள் ஒதுக்கக்கூடிய பிரயாண தடவைகள் அதிகரித்தமையால் ரூபா 4 மில்லியனாக இருந்த வைப்புத் தொகை 18	செல்லுபடியாகும் உடன்படிக்கையொன்றின் படி செயற்பட வேண்டும்.

	மேற்கொள்ளப்படுவதுடன், அவ்வாறு M ஆசனங்கள் ஒதுக்குவதன் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய வருமானம அந்தக் கம்பனி சேகரித்து அந்த கம்பனியின் கமிஷன் தொகையை தடுத்து வைத்து பின்னர் வருமானம் புகையிரத திணைக்களத்திற்கு அனுப்பப்படுகின்றது. இந்த இணையதளம் M ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் முறையை செயற்படுத்துவதற்காக கம்பனி மற்றும் இலங்கை புகையிரத திணைக்களம் இடையே அணுகியிருந்த உடன்படிக்கை 2023 திசெம்பர் 31 திகதி முடிவடைந்திருந்த போதிலும், குறிப்பிட்ட உடன்படிக்கையை நளதுவரை ஆக்குவதற்கு அல்லது புதிய உடன்படிக்கையொன்றுக்கு அணுகுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை. கம்பனியினால் வைப்புத் தொகையை வைப்புச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையால் இந்த உடன்படிக்கைக்கு அணுகுவதில் தாமதம் ஆவதற்கு முக்கியமான காரணமாக இருந்தது.	மில்லியன் வரை அதிகரிப்பதற்கும் 02 நாட்களுக்கு ஒருமுறை பணம் அனுப்பும் படி குறிக்கப்பட்டவுடன், இதற்காக சட்டமா அதிபரின் அங்கீகாரம் கிடைத்துள்ளது. குறிப்பிட்ட நிறுவனம் ரூபா 18 மில்லியன் வைப்புத் தொகை வைப்புச் செய்தவுடன் உடன்படிக்கை கையொப்பமிட முடியும்.	
(உ)	2025 ஜனவரி 25 திகதி உரிய நேரசூசியின் படி மட்டக்களப்பிலிருந்து கொழும்பு நோக்கி பிரயாணம் செய்யும் இரண்டு புகையிரத வழிகாட்டிகளுக்கு தங்கும் வசதிகள் போதியளவாக காணப்படாமையால் புகையிரதம் பயணித்திருக்கவில்லை. போக்குவரத்து அதிகார சபையின் படி இரண்டு வழிகாட்டிகளுக்கு ஒரு அறை என அவர்களுக்கு தங்குமிட வசதிகள் வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோல், குறிப்பிட்ட நேரசூசி ஒன்றின்றி ஜனவரி 26 திகதி அந்த புகையிரதம் பிரயாணிகள் இன்றி கொழும்பிற்கு பயணித்திருந்தது. குறிப்பிட்ட தினத்தில் குறிப்பிட்ட நேரசூசியின் படி பிரயாணம்	இந்த விடயம் தொழிற்சங்க நடவடிக்கை புகையிரத வழிகாட்டிகள் சங்கத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன், அது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படும் ஆரம்ப ஒழுக்காற்று நடவடிக்கைகளுக்காகவும், குறிப்பிட்ட உத்தியோகத்தர்கள் கருத்துத் தெரிவிப்பதற்கு முன்வந்திருக்கவில்லை. அதன்படி, தாபனக் கோவையின், அத்தியாயம் XLVIII இன் 13:10 படி தொடர் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.	சம்பவம் தொடர்பாக விசாரணையொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டு அதன்படி உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

	செய்திருக்காமையால் புகையிரத திணைக்களத்திற்கு பயணிகள் மற்றும் ஏனைய தரப்பிரனருக்கு ஏற்பட்டிருந்த சேதம் மற்றும் தாக்கத்தினை ஆய்வு செய்து அதற்கு எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் திணைக்களத்தினால் எடுப்பதற்கும், எதிர் காலத்தில் இவ்வாறான நிலைமைகள் ஏற்படாமல் இருப்பதற்கும் தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கவில்லை.		
(ஊ)	திணைக்களத்தின் ஒட்டுமொத்த புகையிரத என்ஜின்கள், பவர்செட் தொகுதிகள் 267 காணப்படுவதுடன், அவற்றில் 30 வருடங்களுக்கு மிகையாவை 122 உம் 20 வருடங்களுக்கும் 30 வருடங்களுக்கும் இடைப்பட்டவை 31 உம் 10 வருடங்களுக்கும் 20 வருடங்களுக்கும் இடைப்பட்டவை 66 மற்றும் 10 வருடங்களுக்கு முறைந்தவை 48 உம் அடங்கியருந்தது. இந்த தொகுதியில் 103 புகையிரதங்கள் அதாவது 38 சதவீதம் 2025 ஏப்ரல் மாதம் அளவில் ஓட்ட நிலையிலிருந்து அகற்றப்பட்டிருந்தது. அவற்றில் 39 புகையிரத என்ஜின்கள், புகையிரத தரிப்பிடங்களிலும், 64 புகையிரத என்ஜின்கள் ரத்மலானை புகையிரத வேலைத் தளத்தில் 01 வருடம் முதல் 08 வருடங்கள் வரையான காலம் நிறுத்தப்பட்டிருந்தது. அதேபோல, ஒட்டுமொத்த 1662 புகையிரத பெட்டிகளில் 2024 ஆண்டின் போது 1475 பிரயாணிகள் பெட்டிகளும் ஓட்டத்திற்கு ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தது. 1,705 வண்டிகளில் 816 வண்டிகள் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தது.	புகையிரத என்ஜின்களின் ஆயுட்காலம் சுமார் 40 வருடங்களாக காணப்படுவதுடன், என்ஜின்களின் துண்டிப்புக்களை குறைப்பதற்காக 20 வருடங்களுக்கு பின்னர் பாரிய அளவில் நவீனமயப்படுத்தப்படும் செய்முறையொன்று கடைபிடிக்கப்படாமை, மேலதிக துணைக் கருவிகள் மற்றும் பதவியணியினர் பற்றாக்குறை பழமையல்லாத M7 மற்றும் M9 என்ஜின்களின் உதிரிப்பாகங்கள் காணப்படாமை. M7 மற்றும் M9 02 என்ஜின்கள் 08 வருடங்களாக நிறுத்தப்பட்டிருத்தல், ஓட்டத்தின போது என்ஜின்களின் துண்டிப்புக்கள் அதிகரித்தல் ஆகியவைகள் இதற்கு காரணமாக இருந்தது. ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான 165 என்ஜின்களில் ஓட்டக்கூடிய என்ஜின்கள் 148 மாத்திரம் காணப்பட்டது.	திருத்த வேலை மேற்கொள்ளக்கூடிய பவர்செட்ட தொகுதிகளை மற்றும் புகையிரத பெட்டிகளை திருத்த வேலை மேற்கொண்டு பயன்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(எ) மஹவ இல் இருந்து ஓமந்தை வரை புகையிரத பாதையை நிர்மானிக்கும் செயற்திட்டம்

(i) இந்திய கடன் சேவை உடன்படிக்கையின் கீழ் கடன் உதவியின் படி மஹவ – அனுராதபுரம் - ஓமந்தை வரையான புகையிரதப் பாதை 91.26 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களுக்கு பூர்த்தி செய்வதற்காக 2019 ஆண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தது. புகையிரத பாதையை புதிதாக நிர்மாணிப்பதற்காக, புகையிரத பாதையில் பழைய சில்பர் மற்றும் தண்டவாளங்களை அகற்ற வேண்டியிருந்ததுடன், ஒப்பந்த உடன்படிக்கையின் பிரிவு 7.1 இன் பிரகாரம் அந்த சில்பர் மற்றும் தண்டவாளங்களை கலற்றி அண்மையிலுள்ள புகையிரத நிலையம் ஒன்றிற்கு ஒப்படைக்கப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், உடன்படிக்கையின் அந்தத் தேவைப்பாடு நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை . ஒப்பந்தக்காரரினால் முதலாவது மற்றும் இரண்டாவது கட்டங்களின் கீழ் கழற்றி அகற்றப்பட்ட 159,626 சில்பர் குற்றிகள், 106,464 தண்டவாளங்கள் மஹவயில் இருந்து ஓமந்தை வரையான புகையிரத பாதையின் இரு மருங்கிலும் 1,024 இடங்களில் குவிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த இருப்புக்களில் தொடர்ந்தும் பயன்படுத்தக்கூடியவற்றை இனங்கண்டு அவற்றை பாதுகாப்பாக களஞ்சியப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமல் அந்த இருப்பினை புகையிரதப் பாதையின் இரு மருங்கிலும் குவிக்கப்பட்டு காடுகள் வளர்ந்திருந்தமையால் இருப்புக்கள் அழிவடையக்கூடிய

பழைய புகையிரதப் பாதையிலிருந்து கழற்றி அகற்றப்பட்ட சில்பர் மற்றும் தண்டவாளங்களை அண்மையிலுள்ள புகையிரத நிலையத்திற்கு எடுத்துச் சென்று ஒப்படைக்க வேண்டியிருந்த போதிலும், செயற்திட்டத்தை செயற்படுத்தும் போது ஏற்பட்டிருந்த செய்முறைசார் நிலைமை காரணமாக புகையிரதப் பாதையின் இரு மருங்கிலும் அடுக்கப்பட்டிருந்தது.

கழற்றி அகற்றப்பட்டிருந்த சில்பர் மற்றும் தண்டவாளங்களில் பயன்படுத்தக்கூடியவற்றினை இனங்கண்டு பாதுகாப்புடன் களஞ்சியப்படுத்துவதற்கும், மீதியானவற்றை விதிகளின் படி அப்புறப்படுத்துவதற்கும் அல்லது தேவைப்பாட்டின் படி பயன்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	நிலைமையில் காணப்பட்டது.		
(ii)	மஹவ ஓமந்தை புகையிரப் பாதை நிர்மாணிக்கும் போது திட்டமிடும் கட்டத்தில் உட்படுத்தப்பட்டிருக்காத யானைகளுக்கு போக்குவரத்து செய்யக்கூடிய விதமாக தயாரிப்பதற்காக உத்தேச சுரங்கப் பாதைக்காக மேலதிக கருமங்கள் என 331,336.90 அமெரிக்க டொலர்கள் அதாவது ரூபா 90,401,070 இற்கான மதிப்பீடொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்தது. கல்கமுவ பிரசேத்தில் புகையிரப் பாதை அகழ்வு மேற்கொண்டு போது 10 மீற்றர் நீளம் மற்றும் 5 மீற்றர் உயரமான சுரங்கமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டு வருகின்ற போதிலும், அதன் நிர்மாண வேலைகள் இதுவரை பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. அந்த இடத்தில் தற்காலிகமாக பொருத்தப்பட்டிருந்த பாலம் ஒன்றிற்கு மேலாக புகையிரம் பிரயாணம் செய்வதுடன், யானைக் கடவைக்காக சுரங்கம் நிர்மாணித்தல் தொடர்பாக ஆரம்ப கட்டத்தில் திட்டமிட்டு இருக்காமையால் இந்த நிலைமை ஏற்பட்டிருந்ததெனவும், சுரங்கத்தின் வெற்றிகரத் தன்மை தொடர்பாக சாத்தியக்கூறு ஆய்வொன்றும் மேற்கொள்ளப்படாமல் முன்னோடிச் செயற்திட்டமொன்றென செயற்படுத்தப்பட்டிருந்தது.	மஹவ ஓமந்த செயற்திட்டத்தின் மூலம் தற்போது காணப்படுகின்ற பாதையொன்றையே அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதனால் சாத்தியக்கூறு ஆய்வொன்று மேற்கொள்ளப்படவில்லை. எவ்வாறாயினும், இந்த யானை சுரங்கம் தொடர்பான தேவைப்பாடு ஆரம்பக் கட்டத்தில் ஏற்பட்டிருக்கவல்லை. செயற்திட்ட அறிக்கை தயாரித்தல் 2016 ஆண்டளவில் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன், அப்போது காணப்பட்ட சுற்றாடல் நிலைமை அதற்காக தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.	சுரங்கம் நிர்மாணித்தல் விரைவாக பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும்.
(iii)	இந்தப் பாதையை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒப்பந்த வேலையை ஒப்படைக்கும் போது மஹவையில் இருந்து அனுராதபுரம் வரையான பகுதியில் சமிக்ஞை முறைமையை இந்த ஒப்பந்த விடயப் பரப்பிலிருந்து அகற்றப்பட்டு பாதை முறையை	சமிக்ஞை முறைமை நிறுவுதல் ஆரம்ப கட்டத்தில் இந்த செயற்திட்டத்தின் கீழே மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்ட போதிலும், பின்னர் தனியான செயற்திட்டம் ஒன்றாக மேற்கொள்ளல் மிகவும் அனுகூலமானதென திணைக்களத்தினால்	செயற்திறனுடைய மற்றும் ஆக்கபூர்வமான சமிக்ஞை முறையொன்று விரைவாக நிறுவப்பட வேண்டும்.

நிர்மாணிப்பதற்காக மாத்திரம் ஒப்பந்த வேலை வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதன் சமிக்ஞை முறைமை அதற்கு உடன் நிகழ்வாக ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. 2025 ஏப்ரல் மாதத்தில் புகையிரத ஓடுவதற்கு ஆரம்பித்திருந்த போதிலும், சமிக்ஞை முறை ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்காமையால் சமிக்ஞை இன்றி புகையிரம் ஓடப்பட்டது. புகையிரதப் பாதையில் ஒரு மணித்தியாளத்திற்கு 100 கிலோ மீற்றர் வேகத்தை பேணிச் செல்லும் குறிக்கோளுடன் திட்டமிடப்பட்ட போதிலும் இந்த சிக்கல் காரணமாக வேகம் ஒரு மணித்தியாளத்திற்கு 60 கிலோ மீற்றருக்க அண்மித்த அளவில் புகையிரதம் ஓடப்பட்டதனால் புகையிர பாதை நிர்மாணிப்பதன் மூலம் நெருங்க வேண்டியிருந்த எதிர்பார்த்த குறிக்கோளை அடைய முடியாமல் இருந்தது.	சுட்டிக்காட்டப்பட்டு அதன்படி, சமிக்ஞை செயற்த்திட்டம் தனியாக மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டது. அதன்படி, அமைச்சரவை அங்கீகாரமும் கிடைத்திருந்தது.	

4.2 சொத்துக்கள் முகாமைத்துவம்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	**குறைபயன்பாட்டுச் சொத்துக்கள்**		
	(i) புகையிரத திணைக்களத்திற்கு சொந்தமான ஜப்பான் உதவியின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள என்ஜின்களை திருத்த வேலை மேற்கொள்ளும் மற்றும் பரிசோதனை மேற்கொள்வதற்காக பயன்படுத்தப்படும் Testing Room, ருமேனியா உதவியின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த வர்ணங்களை அகற்றுவதற்காக பயன்படுத்தப்படும் Shot Blasting Room குறுக்காக பொறுத்தப்பட்டிருந்த Press Machine ஆகிய இயந்திரங்கள், மற்றும் இயந்திர அறைகள்	இந்தப் பரிசோதனை அறை (Testing Room) மற்றும் Shot Bloosting Room 35 வருடங்களுக்கு முன்னர் இருந்து செயற்படாத நிலைமையில் காணப்பட்டது. 2014 ஆண்டில் பொருத்தப்பட்ட Press Machine இயந்திரம், Generators மற்றும் Traction Motor இல் Shaft அகற்றுவதற்கு / பொருத்துவதற்கும் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. இங்கு காணப்படுகின்ற Counter Weight இயந்திரத்தின்	இயந்திரங்கள் மற்றும் இயந்திர அறைகள் செயற்திறனுடன் மற்றும் ஆக்கபூர்வாக பயன்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

ரத்மலான இயந்திரச் செயற்களத்தில் பல வருட காலம் முதல் குறை பயன்பாட்டுடன் காணப்பட்டது.	பகுதிகள் பாரம் கூடியமையால் Oil Seal களில் பயன்பாட்டுக் காலம் குறைவடைந்திருந்தது. திருத்த வேலை மேற்கொள்ள அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது.	
(ii) கொழும்பை அண்டிய புகையிரத செயற்திட்டம் (CSRP) இன் கீழ் புகையிரத திணைக்களத்திற்கு வழங்கப்பட்டிருந்த ரூபா 110,647,571 தொகை பெறுமதியான 05 பெக்கோ இயந்திரங்கள் மற்றும் ரூபா 970,660,980 தொகை பெறுமதியான ட்ரெக் மோட்டார் கார் இயந்திரம் இறக்குமதியின் போதே குறைபாட்டுடன் காணப்பட்ட காரணத்தினால் ஓட்ட நிலைக்கு பொருத்தமானவாறு தயாரிக்கப்பட்டு ஈடுபடுத்துவதற்கு நேரிட்டிருந்தது.	அனைத்து லோடர் வண்டிகளும் பாரிய அளவிலான பிரகட் ஒன்று பொருத்துவதற்கும், சேதமடைந்துள்ள டயர்களை அகற்றுவதற்கும் குறைபாட்டுடனான ஹைட்ரொலிக் குழாய் இயந்திரத்தின் செயற்படாத பகுதிகள் CAN Error மற்றும் EEPROM ERROR பழுதுகள், எரிபொருள் தொட்டியின் டீசல் ஒழுகுதல், Emergency button, Sensor Failure, Limit switch failure திருத்த வேலை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.	நிலவுகின்ற முறைமைக்கு பொருத்தமானவாறு இயந்திரங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கும் அவற்றின் செயற்திறனுடன் மற்றும் ஆக்கபூர்வமாக பயன்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ஆ) **புகையிரத காப்புக் காணிகளை குத்தகைக்குக் கொடுத்தல்**		
(i) பெற்றோலிய நிரப்பு நிலையங்கள் நடாத்திச் செல்வதற்காக பதுளை, கொடகலை, குருநாகல், மாத்தறை, பேராதனை, ஹப்புத்தளை, அனுராதபுரம், சரசவி உயன மற்றும் மட்டக்களப்பு ஆகிய இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்தின் காப்புக் காணிகள் குத்தகை அடிப்படையில் நிறுவனம் ஒன்றிற்கு வழங்கப்பட்டு 2014 ஆண்டு முதல் 2024 திசெம்பர் 31 திகதியில் உள்ளவாறு ரூபா 125,830,155 இற்கான நிலுவை குத்தகை வருமானம் ஒன்று அந்த குத்தகை காணிகளில் இருந்து அறவீடு செய்திருக்கவில்லை. இந்த 11 குத்தகை காணிகளுக்காக குத்தகை உடன்படிக்கைக்கு அணுகுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	வெளி நிறுவனம் ஒன்றிற்கு எரிபொருள் மொத்தக் களஞ்சியத்திற்காக வழங்கப்பட்டிருந்த புகையிரத காப்புக் காணிகளுக்குரிய பில்பத்திரங்களுக்காக கொடுப்பனவு செய்வதற்காக தமது நிர்மாணிக்கப்பட்ட கட்டிடங்கள் தவிர நிலைத்திற்கு மாத்திரம் பெறுமதி மதிப்பீட்டு அறிக்கை தேவை என புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தமையால் அதன்படி, விலை மதிப்பீட்டுத் திணைக்களத்தினால் பெறுமதி மதிப்பீட்டு அறிக்கை வழங்கப்பட்டுள்ளது.	குத்தகை உடன்படிக்கை மீது காணிகள் குத்தகைக்கு வழக்கப்பட வேண்டியதுடன், நிலுவை குத்தகை அறவீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ii) எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்கள் நடாத்திச் செல்வதற்காக குத்தகைக்கு	06 வளவுகளுக்கான ரூபா 40,782,176 தொகை கொடுப்பனவு செய்வதற்காக	நிலுவை குத்தகை தொகைகளை அறவீடு செய்வதற்கு

	வழங்கியிருந்த 27 புகையிரத காப்புக் காணிகளில் இருந்து 1963 ஆண்டு முதல் 2024 ஆண்டு வரையான காலப் பகுதிக்குரிய நிலுவைக் குத்தகை ரூபா 96,432,907 தொகை 2024 திசெம்பர் 31 திகதியில் உள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டிக் காணப்பட்டது.	இணக்கம் தெரிவித்திருந்ததுடன், அதற்கான குத்தகை இன்வொயிஸ்கள் தயாரிக்கப்பட்டு வழங்கப்பட்டிருந்தது.	நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(iii)	புகையிரத திணைக்களத்தின் காணிகளில் 2021 ஆண்டில் பொறுத்தப்பட்டிருந்த 177 தொடர்பாடல் தூண்களில் 76 தூண்களுக்காக 2025 பெப்ரவரி 28 திகதி அளவில் வரைபுகள் தயாரித்திருந்தமையால் பெறுமதி மதிப்பீட்டு அறிக்கை பெற்றுக்கொள்ள முடியாமல் உள்ளது. 2021 ஆண்டு முதல் கட்டணங்கள் அறவிடப்படாமல் தூண்கள் செயற்பாடுடன் பயன்படுத்தப்படுகின்ற போதிலும், கட்டணம் அறவீடு செய்வதற்காக நடவடிக்கை ஏதும் எடுத்திருக்கவில்லை.	தூண்களுக்காக கட்டணம் அறவீடு செய்வதற்காக பரப்பு வரைபு (நில அளவைப் படம்) தயாரிக்க வேண்டியதுடன், நிலவுகின்ற நிலஅளவையாளர் தரத்தில் வெற்றிடங்கள் காரணமாக தாமதம் அடைந்த போதிலும், அலுவல்கள் மேற்கொண்டு வருகின்றது.	தொடர்பாடல் தூண்கள் பொறுத்தப்பட்ட காணிகளில் பெறுமதி மதிப்பீட்டு அறிக்கை பெற்றுக்கொண்டு உடன்படிக்கை மேற்கொண்டு அதன்படி குத்தகை அறவீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

4.3 நட்டங்கள் மற்றும் சேதங்கள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	புகையிரத திணைக்களத்தின் மேலும், அறவீடு செய்தல் அல்லது பதிவழித்தல் அல்லது கைவிடுவதற்கான நட்டங்கள் தொடர்பாக 2024 திசெம்பர் 31 திகதியில் உள்ளவாறு அட்டவணையின் படி ரூபா 25,000 இற்கு குறைந்த நட்டங்கள் தொடர்பான 275 சம்பவங்களின் பெறுமதி ரூபா 2,938,146 தொகையாக காணப்பட்டதுடன், ரூபா 25,000 இற்கு கூடிய நட்டங்கள் தொடர்பான 386 சம்பவங்களின் பெறுமதி ரூபா 401,539,735 தொகையாக காணப்பட்டது. அவற்றில் 243 தொகை 10 வருடங்களுக்கு குறைவான காலத்திலும், 72 தொகை 10 – 20 வருட	பதிலளித்திருக்கவில்லை.	அறவீடு செய்யக்கூடிய நட்டங்களை அறவீடு செய்வதற்கும் அறவீடு செய்ய முடியாத நட்டங்களை விதியின் பிரகாரம் பதிவழிப்பதற்கும் செயற்பட வேண்டும்.

	காலத்திலும், 71 தொகை 20 வருடங்களுக்கு மிகையான காலப்பகுதியினுள் ஏற்பட்டிருந்ததுடன், அது தொடர்பாக தேவையான நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.		
(ஆ)	களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கின் இருப்புகள் தொடர்பாக 1991 ஆண்டு முதல் 1993 ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் பணடங்கள் ஏல விற்பனையின் போது ஏற்பட்டிருந்த நட்டம் ரூபா 13,829,758 தொகையும், 2013 ஆண்டில் துறைமுகத்தில் தீப்பற்றியதனால் ஏற்பட்டிருந்த நட்டம் ரூபா 55,282,334 இற்கான மட்டமொன்று 2014 ஆண்டின் போது பண்டங்கள் களவாடப்படல் காரணமாக ஏற்பட்ட நட்டம் ரூபா 33,920 தொகையும், அவ்வாறு ஏற்பட்டிருந்த ரூபா 69,150,012 இற்கான இழப்புக்கள் மற்றும் நட்டங்கள் மீளாய்வாண்டு இறுதி இருப்பின் மீதியில் காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும், அவை தொடர்பான தேவையான நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.	பதிலளிக்கப்படவில்லை.	பிரமாணங்களின் படி செயற்பட்டு இருப்பு மீதிகள் சரியாக நாளதுவரை ஆக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

4.4 கணக்காய்வு ஐயவினாக்களுக்கு பதிலளிக்கப்படாமை

கணக்காய்வு ஐயவினாக்கள் தொடர்பான விபரம்	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
2023 ஆண்டு முதல் மீளாய்வாண்டு இறுதி வரை வழங்கப்பட்டிருந்த கணக்காய்வு ஐயவினாக்களில் 20 கண்ககாய்வு ஐயவினாக்களுக்கு 2025 ஆகஸ்ட் 15 திகதி வரை பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	எதிர் காலத்தில் விரைவாக பதிலளிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.	குறிப்பிட்ட காலத்தில் பதிலளிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

4.5 முகாமைத்துவ பலவீனங்கள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	தனியார் கம்பனியொன்றின் திட்டமொன்றின் படி இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்துடன் இணைந்து ஒன்றிணைந்த செயற்திட்டம் ஒன்றிற்காக	Hutch கம்பனியொன்றுடன் முதலீட்டுச் செயற்திட்டம் ஒன்றென மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்த இந்த செயற்திட்டத்திற்குரிய கேபல்கள்	உரிய அங்கீகாரத்தின் கீழ் உடன்படிக்கை ஒன்றின் படி செயற்பட வேண்டியதுடன், ஏற்பட்டுள்ள

	பங்காளர் என தொர்புபட்டு புத்தளம் பாதையில் கொம்பனித் தெரு புகையிரத நிலையத்திலிருந்து பேரலந்த புகையிரத நிலையம் வரை 20 கிலோமீற்றர்கள் மற்றும் களனி வெளிப் பாதையில் மருதானை புகையிரத நிலையத்திலிருந்து பனாகொட புகையிரத நிலையம் வரை 30 கிலோ மீற்றர் இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்தின் பாதையூடாக Fiber Cables விரிக்கும் செயற்திட்டமொன்று 2024 ஆண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இந்த செயற்திட்டம் தொடர்பாக தொழில்நுட்பம், சுற்றுச்சூழல் மற்றும் நிதித்துறைகள் அடங்கக்கூடியவாறு முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வொன்று மேற்கொண்டிருக்காமை. கம்பனியொன்றுடன் உடன்படிக்கைக்கு அணுகுவதற்கு முன்னர் கருமங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருத்தல், இந்த செயற்திட்டத்தின் கிழ் கேபல் விரித்தல் அலுவல்கள் மேற்கொள்வதற்காக தோண்டுதல் அலுவல்கள் மேற்கொள்ளும் போது காணப்படுகின்ற புகையிரத பாதையின் கேபல் முறைமைக்கு சேதம் ஏற்படுவதன் மூலம் சமிக்ஞை முறைமைக்கு சேதம் ஏற்படுதல் மூலம் அந்த சேதம் தொடர்பாக நட்டத்தை பெறுமதி மதிப்பீடு செய்து குறிப்பிட்ட நிறுவனத்திலிருந்து அறவீடு செய்திருக்காமை மற்றும் வரைவு உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் 24 Fiber Stated உடனான கேபல்கள் விரிப்பதற்காக இரு தரப்பினரும் இணங்கியிருந்த போதிலும், இந்த செயற்திட்டத்திற்காக 48 Fiber Stated உடனான கேபல்கள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது காணக்கூடியதாக இருந்தது.	மற்றும் கேபல்கள் விரிக்கும் அலுவல்கள் திணைக்களத்தின் தொழில்நுட்ப விபரக் குறிப்புக்களுக்கு இணங்க மேற்கொள்ளப்படுவதுடன், தொடர்ச்சியாக புகையிரத திணைக்களத்தின் பதவியணியின் மேற்பார்வையின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டது.	சேதங்களை இனங்கண்டு அவற்றை செப்பனிடுவதற்கும், நட்டத்தை அறவீடு செய்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ஆ)	438 மணி மற்றும் விளக்கு முறைமைகள் செயற்படுத்தப்படுவதுடன், அவற்றில் செயற்படுத்தப்படாத 27	மையப்படுத்தப்பட்ட அவதானிப்பு முறைமையொன்று இன்றி இந்த முறைமை நடாத்திச் செல்ல முடியாமையால்	மணி மற்றும் விளக்கு முறைமை செயற்திறனுடன் மற்றும் ஆக்கபூர்வமாக

	முறைமைகளை சமிக்ஞை பலகைகளாக (converted to sign board) மாற்றப்பட்டிருந்ததுடன், மேலும், செயற்படாத 17 முறைமைகள் காணப்பட்டது. புத்தளம் பாதையில் மற்றும் கடலோரப் பாதையில் 20 மணிகள் மற்றும் விளக்கு முறைமைகள் மேலும் செயற்படாது இருந்ததெனவும் மற்றும் 13 அகற்றப்பட்டிருந்தது. மணி மற்றும் விளக்கு முறைமைக்காக மையப்படுத்தப்பட்ட அவதானிப்பு முறைமையொன்று நிறுவுவதற்காக 2023 ஆண்டின் போது நிறுவனம் ஒன்றுடன் உடன்படிக்கை மேற்கொண்ட போதிலும், செயலாற்றுகை பிணைமுறி வழங்கப்படாமையால் 2024 ஜனவரி 04 திகதி அதனை இரத்துச் செய்து மீண்டும் பெறுகை மேற்கொள்ளப்பட்டு வேறு கம்பனியொன்றுடன் ரூபா 78.78 மில்லியனிற்கான உடன்படிக்கையொன்றுக்கு அணுகியிருந்தது. 200 மணிகள் மற்றும் விளக்குகள் பொறுத்தப்பட்டிருந்த இடங்கள் தொடர்பான விபரங்கள் அந்த கம்பனிக்கு வழங்கப்படாமையால் அந்த நிறுவனத்துடன், சிக்கல் நிலைமையொன்று உருவாகியிருந்தது.	மையப்படுத்தப்பட்ட அவதானிப்பு முறைமையொன்று பெற்றுக்கொள்வதற்காக மீண்டும் பெறுகை அலுவல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டது. மேலும், இந்த 29 முறைமைகள் தற்காலிகமாக சமிக்ஞை பலகைகளாக மாற்றப்பட்டு அவற்றின் பராமரிப்பு அலுவல்கள் மையப்படுத்தப்பட்ட அவதானிப்பு முறைமையொன்று இன்றி குறைபாடுகளை சரி செய்தல் தாமதம் அடைந்த சந்தர்ப்பங்களில் பொதுமக்களின் நம்பிக்கை இழக்கப்படுவதை தடுத்துக்கொள்வதற்காக பராமரிப்பு செலவுகளை குறைத்துக்கொள்வதற்காகவே ஆகும்.	செயற்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(இ)	புகையிரத திணைக்களத்தின் தகவல் தொழில்நுட்பப் பிரிவின் வலுப்படுத்துவதற்கான திட்ட முமையொன்று தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதுடன், செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்ற புகையிரத திணைக்களத்தின் ஆசனங்கள் ஒதுக்கும் முறைமை, ஈ-வொரண்ட் முறைமை, ஆதனங்கள் முகாமைத்துவ முறைமை, ரெமிஸ் முறைமை மற்றும் தகவல் அறியும் சட்டத்தின் கீழ் வினவக்கூடிய தரவுகளை உட்படுத்துவதற்கான முறைமை ஆகிய முறைமைகளின் மென்பொருளை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக	14 முறைமைகளில் 11 முறைமைகள் குறிப்பிட்ட பிரிவுகளின் உத்தியோகத்தர்களுக்கு தரவுகள் உள்ளீடு செய்வதற்காக வழங்கியிருந்த போதிலும், முறைமையை நாளதுவரை ஆக்குவதில் மெதுவாக நடைபெறும் தன்மையொன்று இணைக தளம் மற்றும் கணினி வழங்கல் பற்றாக்குறை காணத்தினால் ஏற்பட்டிருந்தது.	தகவல் தொழில்நுட்ப பிரிவின் செயலாற்றுகையை மேம்படுத்துவதற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. பொது மக்கள் தொடர்பாடலுடன் தொடர்புடைய 14 கிளைகள் ஆரம்ப கட்டத்தில் காணப்படுகின்ற முறைமை மென்பொருள் உள்ளீடு அபிவிருத்தி தகவல் தொழில்நுட்ப பிரிவிற்கு மனிதவள தேவைப்பாட்டை பூர்த்தி செய்தல், கட்டிடங்கள் உட்பட சேவை வசதிகள் பெற்றுக்கொள்ளல், பதவியணியினருக்கு உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு பயிற்சிகள் வழங்குதல் ஆகிய 04 துறைகளின் கீழ் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்ட போதிலும், அவற்றை செயற்படுத்தியிருக்கவில்லை. தற்போது தகவல் மற்றும் தொடர்பாடல் தொழிற்நுட்ப உத்தியோகத்தர் 01, அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் 01 மற்றும் தகவல் மற்றும் தொழில்நுட்ப உதவி உத்தியோகத்தர் 12 பேர் ஆகியோர் தகவல் தொழில்நுட்ப பிரிவில் கடமையாற்றுதல் இதற்கு பிரதான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது.		
(ஈ)	அவுஸ்திரேலிய உதவியின் கீழ் 16,600,000 யூரோக்களுக்கான பழைய களனிப் புகையிரத பாலம் நிர்மாணித்தல் மற்றும் அனைத்துக் கருமங்ளையும் பூர்த்தி செய்து நிறுவுவதற்கு (Turnkey) செயற்திட்டத்தின் படி பேராதனை பல்கலைக்கழகத்தின் மூலம் 2002 இல் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாத்தியக்கூறு அறிக்கையின் படி இந்தப் பாலம் 2022 ஆண்டு வரை பயன்படுத்தக்கூடியதென அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது. பாலம் அடுத்த வருடத்தில் அல்லது இரண்டு வருடங்களில் அற்றப்பட வேண்டும் என குறிப்பிடப்பட்ட போதிலும், அது தொடர்பாக புகையிரத திணைக்களம் அல்லது போக்குவரத்து அமைச்சசினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய நடவடிக்கை தொடர்பாக முன் ஆயத்தங்கள் காணப்படாததுடன், மீண்டும் சாத்தியக்கூறு ஆய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.	பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மேற்கொண்டு புகையிரதப் பாதை நிலைமையின் படி புகையிரதம் ஓடுதல் தொடர்பாக கவனம் செலுத்த வேண்டியதுடன், தேவைப்பாட்டின் படி புதிய பாலம் ஒன்று நிர்மாணித்தல் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தப்படல் வேண்டும்.

(உ) களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கு

(i)	பண்டங்கள் இறக்குமதி செய்யும் போது தீர்வை அலுவல்கள் செயற்திறனுடன் நிறைவேற்றிக்கொள்ளாத காரணத்தினால் 2020 ஆண்டு முதல் மீளாய்வாண்டு இறுதி வரை தாமதக் கட்டணம் மற்றும் வங்கி வட்டி என ரூபா 47,116,021 தொகை பல்வேறு நிறுவனங்களுக்கு செலுத்தியிருந்த போதிலும், அவற்றை அறவீடு செய்திருக்கவில்லை.	ஏற்பட்டுள்ள நட்டங்கள், இழப்புக்கள் தொடர்பாக பொறுப்பானவர்களை இனங்கண்டு நி.பி. 104 (1) இன் பிரகாரம் பொறுப்புச் சொல்ல வேண்டியவர்களை நிச்சயித்து நட்டங்கள், இழப்புக்களை அறவீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இவ்வாறான நிலைமைகள் உருவாகுவதை தவிர்ப்பதற்காக நாணயப்பத்திரம் திறத்தல் தொடர்பாக மக்கள் வங்கியினூடாக பண்டங்களை விடுவிப்பதற்கான கட்டுநிதி தாமதமாகி கிடைத்த காரணத்தினால் கப்பல் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு தாமதக் கட்டணம் செலுத்த நேரிட்டமை தவிர்க்க முடியாத ஒரு நிலைமையாகும். 2020 – 2021 காணப்பட்ட அண்ணிய செலவாணி நெருக்கடி காரணமாக இருந்தது. இவை பல வருட காலங்களுக்கு முன்னுள்ள பழமையான தகவல்கள் என்ற படியால் தகவல் சேகரிக்க முடியாமல் காணப்படுகின்றது.	தாமதக் கட்டணம் மற்றும் வங்கி வட்டியாகிய கொடுப்பனவுகளை அறவீடு செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ii)	கடந்த 20 வருட காலத்தினுள் அதாவது 2005 முதல் 2024 ஆண்டு வரை களஞ்சியத்தில் இறுதி இருப்பு ரூபா 2,098 மில்லியனிலிருந்து ரூபா 9,075 மில்லியன் வரையான வீச்சில் காணப்பட்டதுடன், கொள்வனவு எண்ணிக்கையை விட குறைந்த எண்ணிக்கை வழங்கப்படுவதனால் களஞ்சியத்தின் இருப்பு தொடர்ச்சியாக அதிகரித்திருந்தது.	இதற்காக காரணம் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பண்டங்கள் குறிப்பிட்ட உப திணைக்களங்களில் இருந்து சாத்தியக்கூறு அறிக்கைகள் குறிப்பிட்ட ஆண்டிலேயே வழங்குவதில் தாமதம் ஏற்படல், எதிர் காலத்தில் குறிப்பிட்ட உப திணைக்களங்களின் தேவைப்பாட்டை உரிய முறையில் இனங்கண்டு பண்டங்களை கொள்வனவு செய்வதற்கும், முறைப் பிரகாரம் அந்த உப திணைக்களங்களுக்கு வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.	இருப்புத் தேவைப்பாட்டை இனங்கண்டு இருப்புக்கள் கொள்வனவு செய்தல் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
(iii)	இருப்புத் தேவைப்பாட்டினை இனங்காணாமல், இருப்புகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட	உப திணைக்களங்களின் தேவைப்பாட்டை உரிய முறையில் இனங்கண்டு	இருப்புத் தேவைப்பாட்டை இனங்கண்டு

காரணத்தினால் இறுதி இருப்பு மீதிகள் பாரிய பெறுமதியையுடைய பயன்படுத்தப்படாத இருப்பு விடயங்கள் காணப்பட்டது. மீளாய்வாண்டு இறுதியல் உள்ளவாறு காணப்பட்ட இருப்பு மீதியில் ரூபா 246,765,997 தொகை இருப்பு விடயங்கள் 2016 ஆண்டு முதல் 08 வருடங்கள் எதுவித தேவைக்கும் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.	பண்டங்களை கொள்வனவு செய்வதற்கும், முறைப் பிரகாரம் அந்த உப திணைக்களங்களுக்கு வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.	இருப்புக்கள் கொள்வனவு செய்தல் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
(iv) மீளாய்வாண்டிற்கான களஞ்சிய முற்பணக் கணக்கு தொடர்பாக புகையிரத களஞ்சிய அத்தியட்சகர் உப திணைக்களத்தில் கணிப்பீடு மேற்கொள்ள வேண்டிய 55 இடங்களில் வருடாந்த இருப்புக் கணிப்பீடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.	புகையிரத களஞ்சிய அத்தியட்சகர் உப திணைக்களத்தில் கணிப்பீடு மேற்கொள்ள வேண்டிய 19 இடங்களின் கணிப்பீட்டு அறிக்கைகள் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மீதியான கணிப்பீடு மேற்கொள்ள வேண்டிய 39 இடங்கள் தொடர்பாக எதிர்காலத்தில் நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக குறித்துக்கொள்ளப்பட்டது.	பிரமாணங்களின் பிரகாரம் வருடாந்த இருப்புக் கணிப்பீடு மேற்கொள்ள வேண்டும்.

5. மனித வள முகாமைத்துவம்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தரின் கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	சிரேஷ்ட மட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணி 210 ஆக காணப்பட்டதுடன், உள்ளவாறான பதவியணி 128 ஆக காணப்பட்டமையால் 82 வெற்றிடங்கள் காணப்பட்டது. அது அந்த மட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியின் 39 சதவீத எண்ணிக்கையை கொண்டிருந்தது.	திணைக்களத்தின் 22 வெற்றிடங்களுக்காக உத்தியோகத்தர்களை வழங்குமாறு அமைச்சரவை பத்திரம் ஒன்றின் மூலம திறந்த அடிப்படையில் 05 பதவிகளுக்கும் வரையறையறுக்கப்பட்ட அடிப்படையில் 12 வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கான அங்கீகாரத்திற்கான பிரதமரின் குழுவிற்கு 2025 மே 21 திகதி அனுப்பப்பட்டது.	அங்கீகரத்தின் படி அத்தியவசியமான வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ஆ)	மேலும், மூன்றாம் மட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை 450 ஆக காணப்பட்டதுடன், உள்ளவாறான பதவியணி எண்ணிக்கை 67 ஆக காணப்பட்டமையால் 383 வெற்றிடங்கள் ஆக காணப்பட்டது. அது அங்கீகரிக்கப்பட்ட	35 சிரேஷ்ட நிலையப் பொறுப்பதிகாரி பதவிகளுக்காக பதவியுயர்வு வழங்கப்பட்டுள்ளது.	அங்கீகரத்தின் படி அத்தியவசியமான வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

	பதவியணியில் 85 சதவீதமான மிக உயர்ந்த பெறுமதியைக் கொண்டிருந்தது.		
(இ)	மேலும், இரண்டாம் மட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை 11,339 ஆக காணப்பட்டதுடன், உள்ளவாறான பதவியணி எண்ணிக்கை 5,928 ஆக காணப்பட்டமையால் வெற்றிடங்கள் 5,411 ஆக காணப்பட்டது. அது அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியில் 47 சதவீதமான பெறுமதியினைக் கொண்டிருந்தது.	5,411 வெற்றிடங்களில் 291 பதவிகளுக்காக பதவியுயர்வு வழங்கப்பட்டுள்ளது. புகையிரத பாதுகாப்பாளர் பதவிகளுக்குரிய காணப்படுகின்ற வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்காக வழங்கப்படுகின்ற அங்கீகாரத்தின் படி திறந்த அடிப்படையில் 95 பேர் ஆட்சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.	அங்கீகரத்தின் படி அத்தியவசியமான வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(ஈ)	வெற்றிடங்கள் இடையே பொறியியலாளர் சேவைக்குரிய 33 பதவிகளில், மேற்பார்வை முகாமையாளர், மாவட்ட பரிசோதகர் உட்பட 265 பதவிகளில் புகையிரச் சாரதிச் சேவை, புகையிரத தொழில்நுட்ப முகாமையாளர் சேவை, புகையிரத நிலையப் பொறுப்பதிகாரி உட்பட அந்த பிரிவுகளுக்கு மூன்றாம் மட்ட மற்றும் இரண்டாம் மட்டங்களை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் 3,100 பதவிகளில் வெற்றிடங்கள் காணப்படல் புகையிரத சேவையின் நாளாந்த செயற்பாட்டு அலுவல்களை பேணிச் செல்வதில் பிரதிகூலமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.	பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	அங்கீகரத்தின் படி அத்தியவசியமான வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.
(உ)	ஆரம்ப மட்டத்தின் கீழ் புகையிரத உதவியாளர்கள் பதவிகளில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவிகள் 4,043 காணப்பட்டதுடன், அந்த பதவிகளுக்காக சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள ஊழியர்கள 5,517 ஆக காணப்படுவதனால், புகையிரத உதவியாளர் சேவையில் 1,474 மிகையொன்று காணப்பட்டது.	பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	மிகை ஊழியர்கள் தகைமைகளின் படி வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கும் ஊழியர்களிடம் ஆக்கபூர்வமான சேவையொன்றினை பெற்றுக்கொள்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.