தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (தேபோஆ)

முகவரி

241, பூங்கா வீதி,
கொழும்பு 05

இணையத்தளம்

www.ntc.gov.lk

மின் அஞ்சல்

info@ntc.gov.lk

துரித அழைப்பு

1955

NTC/PL/ Annual Report / 2015 2016.10.11

கௌரவ போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர்,

போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு,

டீ.ஆர். விஜேவர்தன மாவத்தை,

கொழும்பு 10.

<u>ஆண்டறிக்கை – 2015</u>

1971இன் 38ஆம் இலக்க நிதிச்சட்டத்தின் 14 (2) பிரிவின் நியதிகளின் படியும் அரசாங்கத் தொழில் முயற்சிகளின் நல்லாட்சிக்கான வழிகாட்டல்களின் அத்தியாயங்கள் 05 மற்றும் 06 இன் படியும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதி முடிவுற்ற ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கை செயலாற்றுகை அறிக்கை, வருடாந்த கணக்குகள் அறிக்கை மற்றும் கணக்காய்வாளர் அதிபதியின் அறிக்கை ஆகியவற்றை மிகவும் மகிழ்ச்சியுடன் சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

பொறியியலாளர் எம்.ஏ.பி. ஹேமச்சந்திர,

தலைவர்,

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

உள்ளடக்கம்

அத்தியாயம்	பக்கம்
ஆணைக்குழுவின் அங்கத்தவர் குழு	01
தலைவரின் செய்தி	03
மொத்தப் பகுப்பாய்வு	05
2015 ஆம் ஆண்டின் செயலாற்றுகை	07
1. சமூக நலன்களை முதன்மைப் படுத்திய பேருந்துச் சேவைகளை வழங்குதல்	07
2. நேர அட்டவணைகளைத் தயாரித்தல் மற்றும் திருத்தியமைத்தல்	13
3. பேருந்து ஊழியர்களைப் பதிவுசெய்தலும் பயிற்சி அளித்தலும்	14
4. பேருந்துக் கட்டண முரண்பாடுகளை அகற்றுதல்	16
5. வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து விழிப்பூட்டும் நிகழ்ச்சிகள்	17
6. பேருந்துச் சேவையின் தரத்தினை விருத்தி செய்தல்	18
6.1 பொதுப் போக்குவரத்திற்கு GPS தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்துதல்	18
7. தனியார் பேருந்துச் சேவைக்கான புனரமைப்பு	19
7.1 ஆய்வு	19
7.2 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல் மற்றும் நவீனமயப்படுத்ததுதல்	19
7.3 உள்ளகத் தகவல் தொழில்நுட்பத் தொகுதி	23
8. பேருந்துகளைப் பௌதிக ரீதியகப் பரிசோதித்தல்	24
9. மக்கள் முறைப்பாடுகள்	25
10. நடமாடும் பரிசோதனை மற்றும் விசாரணை	27
11. தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கை	27
12. ஊழியர் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி	28
13. வருடாந்தக் கணக்குகள்	31
14. கணக்காயவாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை	45

2015 ஜனவரி முதல் 2015 பெப்ரவரி வரை

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

2015 பெப்ரவரி முதல் 2015 ஏப்பிரல் வரை

1.	திரு டீ.எஸ். ஜயவீர	- தலைவர்
2.	திரு. பி.எச்.ஏ.எஸ். விஜேரத்ன	- உறுப்பினர் (பதவி வழி)
3.	திரு. டப்ளியூ.டப்ளியூ. ஹரிசன்	- உறுப்பினர் (பதவி வழி)
4.	திரு. கே.பீ. ரத்னாயக்க	- உறுப்பினர்
5.	திரு. டீ.ஏ.வீ.எம். ரத்னசேக்கர	- உறுப்பினர்
6.	திரு. சித்தேந்திர சேனாரத்ன	- உறுப்பினர்
7.	திரு. ஷெஹான் விக்கிரமபால	- உறுப்பினர்

2015 ஏப்பிரல் முதல் செப்தெம்பர் 2015 வரை

1. கலாநிதி அமல் எஸ். குமாரகே - தலைவர் (பதில்)
2. திரு. பி.எச்.ஏ.எஸ். விஜேரத்ன - உறுப்பினர் (பதவி வழி)
3. திரு. டப்ளியூ.டப்ளியூ. ஹரிசன் - உறுப்பினர் (பதவி வழி)
4. திரு. கே.பீ. ரத்னாயக்க - உறுப்பினர்
5. திரு. டீ.ஏ.வீ.எம். ரத்னசேக்கர - உறுப்பினர்
6. திரு. சித்தேந்திர சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
7. திரு. ஷெஹான் விக்கிரமபால - உறுப்பினர்

2015 ஒக்டோபர் முதல் திசெம்பர் 2015 வரை

1. பொறி. எம்.ஏ.பி. ஹேமச்சந்திர - தலைவர்
2. கலாநிதி அமல் எஸ். குமாரகே - உறுப்பினர்
3. திரு. பி.எச்.ஏ.எஸ். விஜேரத்ன - உறுப்பினர் (பதவி வழி)
4. திரு. டப்ளியூ.டப்ளியூ. ஹரிசன் - உறுப்பினர் (பதவி வழி)
5. திரு. ஏ.எம். அசங்க தயாரத்ன - உறுப்பினர் (பதவி வழி)
6. பொறி. ஜயசிறி கருணாநாயக்க - உறுப்பினர்
6. வைத்தியர் எம்.எச்.எம். உதித்த பிரபாஷ் ஹேரத் - உறுப்பினர்
7. திரு. தனுஷ்க வெலிகம - உறுப்பினர்

சபைக் கூட்டம்

2015ஆம் ஆண்டினுள் நடாத்தப்பட்ட பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 13 ஆகும்.
2015ஆம் ஆண்டினுள் நடாத்தப்பட்ட கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 04 ஆகும்.

தலைவரின் செய்தி

நாட்டினை அபிவிருத்தியை நோக்கி இட்டுச்செல்லும் செயற்பாட்டில் போக்குவரத்திற்குள்ள வகிபங்கு முக்கியமானதும் விசேடமானதுமாகும். அதன் பிரகாரம் போக்குவரத்து வலையமைப்பில் காணப்படும் சிறந்த முகாமையானது, பொருளாதார அபிவிருத்தி மற்றும் சமூக மேம்பாடு ஆகியவற்றில் பெரிதும் செல்வாக்குச் செலுத்தும். 1991 இல 37ஐக் கொண்ட தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழச் சட்டத்தின் பிரகாரம் நிறுவப்பட்ட தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைத் தொகுதிக்கு தேவையான நியதிச்சட்ட முறையான பணிகளை வழங்கி நாட்டின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை முறைப்படுத்துவதற்கு அவசியமான நடவடிக்கைகளைத் திட்டமிடுவதைப் பொறுப்பாகக் கொண்டுள்ளது.

அனைத்து இலங்கை வாழ் பயணிகள் சமூகத்தினரின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை முறையாக வழங்கும் நோக்கில் 2015ஆம் ஆண்டில் பொதுப் பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளின் வசதிக்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு பல்வேறு செயற்றிட்டங்கள் பலவற்றைச் செயற்படுத்தியது.

அவற்றினுள் விசேடமாக சமூக நலநன நோக்காகக் கொண்டு பேருந்துச் சேவைகளாகச் செயற்படுத்தப்படும் 'சிசு செரிய', 'கெமி செரிய' மற்றும் 'நிசி செரிய' ஆகிய செயற்றிட்டங்களுக்குப் பிரத்தியேகமாக முழு பேருந்துப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறையினதும் மேம்பாட்டிற்காகச் செயற்படுத்தப்படும் செயற்றிட்டங்கள் பல உள்ளன. பாடசாலை மாணவர்கள் உள மற்றும் உடல் ரீதியான கஷ்டங்களின்றி நேரகாலத்துடன் பாடசாலைக்கு செல்லும் மற்றும் பாதுகாப்பாக வீடு திரும்பும் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் நோக்குடன் 'சிசு செரிய' பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டம், போக்குவரத்து வசதிகளற்ற பிரதேசங்களில் உள்ள மக்களுக்கு தமது நாளாந்த தேவைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு சிக்கனமான நம்பிக்கைமிகு போக்குவரத்து வசதியினை வழங்கும் நோக்கில் 'கெமி செரிய' பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டம், இரவு வேளைகளில் மற்றுமு் அதிகாலையில் பேருந்துச் சேவைகளில் காணப்பட்ட பற்றாக்குறை காரணமாக பயணிகள் முகங்கொடுக்கும் இடர்களை இல்லாதொழிக்க 'நிசி செரிய' செயற்றிட்டம் ஆகிய செயற்றிட்டங்கள் செயற்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து சிரமங்கள் கொண்ட பிரதேசங்களில் உள்ள பாடசாலைச் சிறார்களுக்காக மிதிவண்டிகளை வழங்குதலும் இச்சமூக நலனின் கீழ் உள்ள இன்னுமொரு செயற்றிட்டமாகும்.

பயணிக்கும் மக்களுக்கு நம்பகமான, பாதுகாப்புமிகு, வசதிமிக்க பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை வழங்குவதன் மூலம் பொதுப் பேருந்து பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்துதல் மற்றும் எல்லா பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பத்தினை வழங்கும்

விதத்தில் விஞ்ஞான ரீதியான சுழல்முறை நேர அட்டவணையைத் தயாரிக்கும் வேலைத்திட்டமும் செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

வீதி விபத்துக்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு வீதிப் பாதுகாப்பு செயற்றிட்டத்தின் கீழ் பாடசாலை மாணவர்கள், பேருந்து உரிமையாளர்கள், ஓட்டுனர்கள், பயணிகள் ஆகியோரை அறிவுறுத்தும் விழிப்பூட்டல் நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் பல நடாத்தப்பட்டதுடன், பூகோள ரீதியாக (GPS) வாகனங்களைப் பரிசீலிக்கும் முறை மூலம் தொலைவிலேயே வாகனங்களைக் கண்காணிப்பதற்கும் உடனடியாகப் பேருந்துகளை முறைப்படுத்தவும் இயன்றுள்ளது.

மேலும், வருடாந்தம் வெளியிடப்படும் 'போக்குவரத்துப் புள்ளிவிபரவியல் அறிக்கை', போக்குவரத்துத் துறையில் எழும்பும் பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கான தீர்வுகளைத் தேடுதல், கொள்கையாக்கம், புதிய திட்டங்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் ஆய்வு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுவோரின் வசதி கருதி, போக்குவரத்துத் துறைக்குரிய எல்லா தரவுகளையும் ஒன்றுசேர்த்து இவ்வருடத்திலும் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

இதற்கு மேலதிகமாக, நாடளாவிய ரீதியில் பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறையின் தரத்தினை விருத்தி செய்யும் பொருட்டு, அதாவது பொதுப் பயணிகளின் மற்றும் பேருந்து ஓட்டுனர்களின் பாதுகாப்பு, வசதி ஆகியவற்றைக் கருத்திற் கொண்டு, நாட்டில் பல்வேறு சனநெருக்கடியான பிரதேசங்களில் நவீன வசதிகளைக் கொண்ட பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைக்கும் செயற்றிட்டமும வெற்றிகரமாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. அதன் படி, 2015ஆம் ஆண்டில் வவுனியா மற்றும் தலாக்கலை ஆகிய பிரதேசங்களில் பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நிறுவுதல் மற்றும் வத்துமுல்ல பிரதேசத்தில் இருந்த பழைய பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினை நவீனமயப்படுத்தல் என்பன முடிவுற்றுள்ளன.

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

இலங்கைப் பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்தப் பேருந்துச் சேவையின் தரத்தினைப் பாதுகாத்து, பயணிகளுக்கு நம்பிக்கைமிகு சேவையினை வழங்கும் முயற்சியில் அதற்காக துணை புரியும் கௌரவ போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவை அமைச்சர் அவர்கள், பிரதி அமைச்சர் அவர்கள் மற்றும் செயலாளர் அவர்கள் உட்பட அமைச்சின் பணிக்குழாத்தினருக்கும், தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு பணிப்பாளர் சபை உட்பட அனைத்து பணிக்குழாத்தினருக்கும், எல்லா பேருந்து இயக்குனர்களுக்கும் மற்றும் அவர்களது பணிக்குழாத்தினருக்கும், எல்லாச் சந்தர்ப்பங்களிலும் ஆதரவு வழங்கும் இலங்கைப் பொலீஸின் அனைத்து அதிகாரிகளுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

பொறியியலாளர் எம்.ஏ.பி. ஹேமச்சந்திர

தலைவர்,

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

மொத்தப் பகுப்பாய்வு

நோக்கு

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

பணி

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

<u>எமது இலக்குகளும் /குறிக்கோள்களும்</u>

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

ஆணைக்குழுவின் அமைவு

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

2015ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஆணைக்குழுவின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஊழியர் எண்ணிக்கை 198 ஆக இருந்ததுடன், சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள நிரந்தரப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 159 ஆகும்.

2015.12.31 ஆந் திகதியன்று இருந்தவாறான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஊழியர் எண்ணிக்கை

பணியாளர் தொகுதி	அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியணி	சேவையில் ஈடுபட்டிருந்த பதவியணியினர்
PL - 1	14	**12**
PL - 3	13	**17**
MA- 1.1	90	**75**
MA- 2.1	03	**-**
MA- 4	52	**39**
MA- 5.3	-	**-**
JM - 1.1	04	**10**
MM - 1.1	17	**04**
HM - 1.1	04	**02**
HM- 2.1	01	**-**
மொத்தம்	198	**159**

மூலம்- நிர்வாகத் திணைக்களம் -தேபோஆ

2015 ஆம் ஆண்டிறகான செயலாற்றுகை

1. சமூக நலன்களை முதன்மைப் படுத்திய பேருந்துச் சேவைகளை வழங்குதல்

இலங்கைப் பொது மக்களின் நலனுக்காக மாபெரும் பணியினை நிறைவேற்றும் ஒரே நோக்கத்தில் பல்வேறு வகையான போக்குவரத்துச் சேவைகள் பல தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் நாடு முழுதும் ஆரம்பிக்கப்பட்டு மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

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

1.1 பாடசாலைப் பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டம் ‘சிசு செரிய’

நாட்டின் பற்பல பிரதேசங்களில் இருந்து நகர்ப்புற பிரபல்யமிகு பாடசாலைகளை நோக்கி வரும் மாணவர் தொகை படிப்படியாக அதிகரிக்கும் போக்கு தற்காலத்தில் காணப்படுவதுடன், அவ்வாறு அதிகரிக்கும் மாணவர்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பெரும்பாலும் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவையினூடாகப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு பெற்றோர்கள் நிர்ப்பந்திக்கப்பட்டுள்ளனர். வேறு வழியின்றி,

கூடிய செலவினை மேற்கொண்டு தமது பிள்ளைகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் வசதி குறித்து எவ்வித நியமங்களுமற்ற தனியார் போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்கும் நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டுள்ளனர். இவ்வாறான பின்னணியில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் எடுக்கப்பட்ட முக்கியமான நடவடிக்கையாக பாடசாலை மாணவர்களுக்காகவே ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துச் சேவையான “சிசு செரிய” பாடசாலைப் பேருந்துச் செயற்றிட்ட ஆரம்பித்தலைக் குறிப்பிடலாம்.

2015.12.31ஆந் திகதியாகையில் செயற்படுத்தப்படும் சிசு செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் ஒவ்வொரு மாகாணத்திற்குமான சேவை வழங்கலுக்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள கொடுப்பனவுகள் கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

மாகாணம்	**சிசு செரிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை**	**சேவை வழங்கலுக்கான கொடுப்பனவு (மி.ரூ.)**
மேல்	410	123.87
தென்	111	27.09
வடமேல்	231	115.06
வடமத்திய	131	82.65
சப்பிரகமுவா	122	28.03
ஊவா	67	21.87
கிழக்கு	108	49.58
மத்திய	42	18.43
வட	23	7.7
மாகாணங்களுக்கு இடையில்	10	(உரிய மாகாணத்தினுள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது)
மொத்தம்	**1255**	**474.28**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

பாடசாலைப் போக்குவரத்துச் சேவைகளில் காணப்பட்ட முறையற்ற தன்மை, கொழும்பு நகரத்தினுள் எல்லா பாடசாலை நாட்களிலும் காலை வேளையிலும் பகல் வேளையிலும் கொழும்புப் பாதைகளில் கடும் வாகன நெருக்கடி ஏற்படுவதற்கு ஏதுவாக அமைந்தது. மேலும், நாட்டின் ஏனைய நகர்ப்புறப் பிரதேசங்களிலும் இது பெரும் சிக்கலை ஏற்படுத்தியிருந்ததுடன், அவ்வாகனங்களை நிறுத்திவைப்பதற்கு தரிப்பிட வசதிகள் முறையான வழிமுறைகள் இல்லாமையால், பாடசாலைகளுக்கு அருகில் வாகன நெருக்கடி உருவாகுதல் பெரும் சிக்கலை ஏற்படுத்தியிருந்தது.

“சிசு செரிய” செயற்றிட்டத்தின் கீழ் குறைந்த பட்சம் 42 ஆசனங்களைக் கொண்ட பேருந்துகளை ஈடுபடுத்துவது காட்டாயமாவதுடன், அதன் மூலம் நகர்ப்புறப் பிரதேசங்களில் காலை வேளையிலும் மாலை வேளைகளிலும் காணப்படும் வாகன நெருக்கடியினைக் குறைப்பதற்கு வழியேற்பட்டுள்ளது.

அதன் மூலம் சிறிய தனியார் வாகனங்கள் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் பாடசாலைக்கான பயணிக்கும் தடவைகளைக் குறைப்பதும் எரிபொருள் பாவனையைக் குறைப்பதும் வாகனங்களில் இருந்து வெளியேறும் புகையினால் ஏற்படும் சூழல் மாசுறலைக் குறைப்பதும் செயற்படுத்தப்படுகின்றன.

இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ், பள்ளிக்கூட பிள்ளைகள் நேரத்துக்கு பாடசாலைக்கு சென்று உள ரீதியாக எவ்வித இடைஞ்சலுமின்றி கல்வி நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு, பாதுகாப்பாக வீடு திரும்பக்கூடிய வசதியினை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய நோக்காகும். மேலும், சலுகைக் கட்டண முறை நடைமுறைப்படுத்தப்படுவதால், பெற்றோர்களின் பொருளாதார இடரைத் தணித்தல், பாதுகாப்பு மற்றும் முறையான தன்மை மூலம் சிறுவர் துஷ்பிரயோகத்தினைக் குறைத்துக் கொள்ளல் இச்செயற்றிட்டத்தின் ஏனைய நோக்கங்களாகும். இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தனியார் பேருந்துகள் மூலம் இச்செயற்றிட்டத்திற்கு சேவைகள் பெற்றுக் கொள்ளப்படும். இச்சேவையின் போது மாணவர்களிடமிருந்து குறிப்பிட்ட கட்டணத்தின் 50% வீதம் சலுகைக் கட்டணமாக அறவிடப்பட்டு அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியினை அளிப்பதனால்,இழக்கும் வருமானத்தினை மீள்நிரப்பும் பொருட்டு ஒரு கிலோ மீற்றருக்கு 45/- ரூபா வீதம் பயணிக்கும் தூரத்தின் படி கணக்கிடப்பட்டு இயக்குனர்களுக்கு (பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு) உதவித்தொகை மாதாந்தம் செலுத்தப்படும்.

2015ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் சிசு செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை 1255 வரை வளர்ச்சி அடைந்துள்ளதுடன், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை மற்றும் தனியார் துறையின் பங்களிப்பு மூலம் இப்பேருந்துச் சேவைகளை வெற்றிகரமாகச் செயற்படுத்துவதற்கு முடிந்துள்ளது. இச்செயற்றிட்டம் பாடசாலை ஆசிரியர்களினதும், பாடசாலைச் சிறார்களினதும், பெற்றோர்களினதும் பெரும் பாராட்டுதல்களுக்கு பாத்திரமாகியுள்ள சிறந்த சமூக சேவையாக மாறியுள்ளது.

2015ஆம் ஆண்டினுள் இதன் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட தொகை 462.2 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

1.2 கிராமிய பேருந்துச் சேவைச் செயற்றிட்டம் -"கெமி செரிய"

நவீன உலகின் மனிதனுக்கு அத்தியாவசியமான சேவைகளுள் முதலிடத்தை வகிக்கும் சேவையாகப் போக்குவரத்து மாறியுள்ளமை, தத்தமது பாரம்பரிய நிலங்களை விட்டு விட்டு நகர்ப்புறத்தை நோக்கி குடிபெயரும் பெரும் எண்ணிக்கையிலான மக்கள் கூட்டம் மூலம் தெளிவாகப் புலனாகின்றது.

"கெமி செரிய" கிராமிய பேருந்தச் சேவை

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

2015.12.31 ஆகையில் செயற்படுத்தப்படும் கெமி செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை பின்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

மாகாணம்	சேவைகளின் எண்ணிக்கை
கிழக்கு	6
வடமேல்	9
தென்	4
வடமத்திய	1
மேல்	1
மொத்தம்	**21**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

“கெமி செரிய” செயற்றிட்டம் கிராமிய மக்களின் வசதி கருத்திற் கொண்டு ஆரம்பிக்கப்படினும் அதனை செயற்படுத்தும் போது சேவை வழங்குனர்கள் கடும் கஷ்டங்களுக்கு முகங் கொடுக்க வேண்டியுள்ளது.

அதாவது, அப்பிரதேசங்களில் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மிகவும் கீழ் நிலையில் காணப்படுகின்றமையால் பேருந்துகள் அடிக்கடி அனர்த்தங்களுக்கு உள்ளாகுவதால் பராமரிக்க வேண்டியுள்ளதுடன், சேவையினைத் தொடர்ச்சியாக வழங்குவதில் இடையூறு ஏற்படும் சந்தர்ப்பங்கள் உள்ளன. இவ்வாறான காரணங்களால் அனுசரணைக் காலம் முடிவடைவதுடன் செயலிழக்கும் சேவைகளும் உண்டு.

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

2015ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 6.96 மி. ரூபாவாகும்.

1.3 இரவு நேர பேருந்து சேவை செயற்றிட்டம் - "நிசி செரிய"

இலங்கையின் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி, அதற்காகத் தமது முயற்சியை, ஆர்வத்தை மற்றும் அர்ப்பணிப்பை வழங்கும் மக்களில் தங்கியுள்ளது. அவர்களுள் அநேகமானோர் தூரப்பிரதேசங்களிலிருந்து தினமும் நகரை நோக்கிச் சென்று தமது உடல் உழைப்பினைப் பெற்றுக் கொடுப்பதைக் காணலாம். அதனால் அநேகமானோர் அதிகாலையில் வீட்டிலிருந்து புறப்பட்டு இரவு வேளையில் விடு திரும்புவர். எனினும் அவர்களது அடிப்படைத் தேவையாக மாறியுள்ள போக்குவரத்துச் சேவை உரிய நேரத்தில் கிடைக்காமை அவர்கள் தைரியம் இழப்பதற்கு ஏதுவாக அமையலாம்.

"நிசி செரிய" இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவை

பிரதான பாதைகள் தவிர்ந்த நாட்டின் பல உட்பாதைகளில் இரவு வேளையில் பொதுப் பேருந்துச் சேவைகளை வழங்குகை மிகவும் கீழ் மட்டத்தில் காணப்படுகின்றது. பொதுவாக இலவு மற்றும் அதிகாலையில் எல்லா ஆசனங்களிலும் பயணிக்கக் கூடிய பயணிகள் இல்லாமை காரணத்தால் ஏற்படும் பொருளாதார இழப்பினைக் கருத்திற் கொண்டு அவ்வேளைகளில் பயணிப்பது தவிர்க்கப்படுகின்றது. அதனால் அப்பயணிக்கும் மக்கள் முகங்கொடுக்க வேண்டிய கடும் இடைஞ்சலைக் கவனத்திற் கொண்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் 'நிசி செரிய' செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

இச்செயற்றிட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கானது இரவின் கடைசி பயணமுறை மற்றும் அதிகாலையில் முதல் பயணமுறைக்காகப் பொதுப் பேருந்துச் சேவையினை ஈடுபடுத்தி பயணிகள் மிகவும் நம்பகமாக மற்றும் பாதுகாப்பாகத் தமது பயணத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு தேவையான வசதிகளை வழங்குவதாகும். இதன்போது இயக்கப்படும் பேருந்திற்காக ஒரு நாளைக்கு ஒரு பயண முறைக்காக மாத்திரம் மதிப்பிடப்பட்டு உதவித்தொகை செலுத்தப்படும்.

2015.12.31 ஆகையில் செயற்படுத்தப்படும் நிசி செரிய சேவைகளின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு.

மாகாணம்	**சேவைகளின் எண்ணிக்கை**
மேல்	52
தென்	26
ஊவா	7
மத்திய	20
வடமத்திய	11
வடமேல்	12
சப்பிரகமுவா	3
கிழக்கு	3
மொத்தம்	**134**

மூலம்- திட்டமிடல் திணைக்களம், தேபோஆ

2015ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 8.56 மி. ரூபாவாகும்.

1.4 பாடசாலை மாணவர்களுக்கு மிதிவண்டிகளை வழங்குதல்

பகிர்ந்தளிக்கப்பட்ட மிதிவண்டிகள் மற்றும் மாணவர் கூட்டம்

பிரதேசத்தில் காணப்படும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் குறித்து திருப்தியடைய முடியாத கஷ்டப் பிரதேசங்களில் சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குவது கடினமாகையால், பாடசாலை மாணவர்களுக்கான சுற்றாடல் நேயமிகு மற்றும் கிராமிய பொருளாதாரத்திற்கு ஒத்துப் போகும் போக்குவரத்து ஊடகமாக மிதிவண்டியினை அறிமுகப்படுத்தும் நோக்கில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. மிகவும் சிறந்த சமூக சேவையான இம்மிதிவண்டிகள் பகிர்ந்தளிப்பு கிராமிய பிரதேசங்களில் வாழும் பாடசாலைச் சிறார்களுக்காக சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் இலவசமாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

எனினும் 2015ஆம் ஆண்டினுள் மிதிவண்டிகளைப் பகிர்ந்தளிப்பதற்கு தகுதியானவர்களைத் தெரிவுசெய்வதில் பின்பற்றப்பட்ட வழிமுறை தொடர்பில் பிரச்சினை ஏற்பட்டதனால் உசிதமான முறைமையொன்றினைத் யாரிக்கும் வரை குறிப்பிட்ட செயற்றிட்டம் 2015 ஜுன் மாதம் முதல் அமுலாகும் விதத்தில் இடைநிறுத்தப்பட்டது. 2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் 500 மிதிவண்டிகள் பாடசாலைச் சிறார்களுக்குப் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டன.

2015ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காகச் செலவிடப்பட்ட தொகை 5.32 மி. ரூபாவாகும்.

2. நேர அட்டவணைகளைத் தயாரித்தல் மற்றும் திருத்தி அமைத்தல்

பயணிக்கும் மக்களுக்கு நம்பகமானதும் பாதுகாப்பானதும் வசதிமிக்கதும் உயர் தரமிக்க பொதுப் பேருந்துச் சேவையினை வழங்குவதும் அரச மற்றும் தனியார் பிரிவின் பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கு இடையிலான பாதகமான போட்டித் தன்மையினைக் குறைத்து, வர்த்தக நிலைப்பாட்டினைப் பாதுகாப்பதும் இச்செயற்றிட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்படும் நோக்கங்களாகும். நகர நெருக்கடியினைக் குறைத்தல், பேருந்து ஒன்று (சாதாரண வாகனப் பாவனை) ஒரு நாளைக்கு ஓடும் கிலோ மீற்றர் அளவினை உச்சப்படுத்துதல், சூழல் மாசடைவினைக்

குறைத்தல், பயணிகளின் கேள்விகளுக்கு பொருந்தும் வகையில் பேருந்து வழங்குகையைப் பேணுதல் என்பன ஏனைய நோக்கங்களாகும்.

இபோச மற்றும் தனியார் பேருந்துகளுக்கான ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைகளைத் தயாரிப்பதற்கான இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிடமிருந்து கிடைக்கும் பங்கு குறைதல், ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைகளைச் செயற்படுத்துவதற்கு பொது பேருந்துத் தரிப்பிட வசதிகள் இல்லாமை என்பன இச்செயற்றிட்டம் வெற்றிபெறுவது குறைவடைவதற்கு ஏதுவாகின்றன. அதனால் இபோச ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைகளின் படி பேருந்துகள் பயணிப்பதற்கு இணங்கும் வரையில் தனியார் பேருந்துகளுக்காக மாத்திரம் சுழல்முறை நேர அட்டவணைகளைத் தயாரிப்பதற்கு தேசிய போக்குவரத்துச் சபை தீர்மானித்துள்ளது.

2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 210 பேருந்துப் பயணப் பாதைகளில் மற்றும் 1537 பேருந்துகளில் சுழல்முறை நேர அட்டவணை தயாரிக்கப்பட்டு செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

2015.12.31 ஆந் திகதி வரையில் 0.10 மி.ரூ. செலவு இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

3. பேருந்து ஊழியர் குழுவினரை பதிவுசெய்தலும் பயிற்சி அளித்தலும்

பயிற்சி நிகழ்ச்சியொன்றில் பங்குபற்றிய பேருந்து ஊழியர் குழு

தனியார் பேருந்துகளில் பணியில் ஈடுபட்டிருக்கும் சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களின் நடத்தைக் குறித்து சமூகத்தில் ஓரளவு வரவேற்கப்படாத நிலைமை காணப்படுகின்றமை அத்துறை வீழ்ச்சியடைவதற்கு பெரிதும் ஏதுவாயுள்ளது. அதனால், இப்பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் நாட்டில்

உள்ள போதனாசிரியர்களால் மேற்கொள்ளப்படவதுடன், பாடநெறியினை வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்பவர்களுக்கு விசேட சாரதி/ நடத்துனர் அடையாள அட்டை ஒன்றை வழங்குவதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

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

2015 ஆம் ஆண்டினுள் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகளில் மாதாந்தம் ஈடுபடுத்தப்பட்ட சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களின் எண்ணிக்கை கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

மாதம்	சாரதிகள்	நடத்துனர்கள்	மீளப் பயிற்சிப் பெற்றோர்	மொத்தம்
ஜனவரி	0	0	0	0
பெப்ரவரி	0	123	0	123
மார்ச்	0	80	59	139
ஏப்பிரல்	0	74	0	74
மே	99	131	0	230
ஜூன்	0	85	0	85
ஜூலை	189	0	58	247
ஆகஸ்ட்	82	72	0	154
செப்தெம்பர்	85	0	8	93
ஒக்தோபர்	177	90	20	287
நவம்பர்	85	86	12	183
திசெம்பர்	87	67	21	175
மொத்தம்	**804**	**808**	**178**	**1790**

மூலம்- தரப்பாதுகாப்புத் திணைக்களம், தேபோஆ

2015ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் 804 சாரதிகளுக்கும் 808 நடத்துனர்களுக்கும் மக்கள் முறைப்பாடு அல்லது நடமாடும் பரிசோதனைகளின் போது குற்றஞ் சாட்டப்பட்டவர்களுக்கு மீண்டும் பயிற்சி அளிப்புக்கள் 178 என 1790 பேருக்கு பயிற்சி அளித்து அடையாள் அட்டைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இதற்கு மேலதிகமாக பயிற்சி பெற்ற எல்லா சாரதிகளுக்கும் நடத்துனர்களுக்கும் ஒருவருக்கு இரண்டு வீதம் சீருடைகளும் வழங்கப்பட்டன.

2015 ஆம் ஆண்டில் திசெம்பர் 31ஆந் திகதியன்று சாரதி/ நடத்துனர் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகளுக்கான திரண்ட செலவு 2.36 மி.ரூபாவும் சீருடை வழங்கலுக்கு 8.40 மில்லியன் ரூபாவும் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

4. பேருந்துக் கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்குதல்

2002 ஆம் ஆண்டில் அமைச்சரவையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பேருந்துக் கட்டணக் கொள்கையின் சிபாரிசுக்கமைய பேருந்துக் கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்கும் செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. தற்போது பாவனையில் இருக்கும் கட்டண அட்டவணை பொதுப் பிரமாணங்கள் மற்றும் விஞ்ஞான ரீதியான வழிமுறைகளுக்கு அமைய தயாரிக்கப்பட்டு இல்லாமையால் மற்றும் மையப்படுத்தப்பட்ட நிறுவனமொன்றினால் கட்டண அட்டவணை தொகுக்கப்பட்டிராமையால் கட்டண அட்டவணையில் பல்வேறு ஒழுங்கீனங்களைக் காணமுடிந்தது. அதனால், வேறுபட்ட பயணவழிகளில் சமமான தூரத்தினைக் கடக்கும் பயணிகளிடமிருந்து வேறுபட்ட கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளதுடன், ஒரே பயணவழியில் ஓடும் இ.போ.ச. மற்றும் தனியார் பேருந்துகளிலும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளிலும் பல்வேறு கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளன. குறிக்கப்பட்ட கட்டண அட்டவணை இல்லாமையால் பேருந்து பயணிகளுக்கும் பேருந்து ஊழியர்களுக்கும் இடையில் அடிக்கடி முரண்பாடுகள் ஏற்பட்டன.

பேருந்துப் பயணிகள் பயணிக்கும் தூரத்திற்கு ஒப்பாக கட்டணமொன்றை அறவிடும் நோக்கில் மற்றும் கட்டண சந்தர்ப்பங்களை குறிப்பிட்ட நியமங்களின் கீழ் நிறுவும் நோக்குடன் பேருந்துக் கொள்கை மூலம் கட்டணச் சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூர அளவு பரிந்துரைக்கப்பட்டது. அதன்படி, தட்டையான தரை பாதையில் கட்டணச் சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 2 கி.மீ. ஆகவும் மலைநாட்டுப் பாதையில் கட்டண சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 1.7 கி.மீ. ஆகவும் நாட்டின் எல்லா பேருந்து பயணவழிகளும் அளவிடப்பட்டு கட்டண சந்தர்ப்பங்களை நிறுவுவதற்கு சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது. அப்பரிந்துரையினைச் செயற்படுத்தும் நோக்கில் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன், 2011ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் எல்லா மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகள் மற்றும் மேல், மத்திய, தென், வடமேல் மாகாணங்களுக்குரிய மாகாணப் பாதைகளில் காணப்படும் ஒழுங்கீனங்களை நீக்கி, தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. 2012ஆம் ஆண்டு முடிவடையும் போது கிழக்கு மாகாணத்திற்குரிய எல்லா பேருந்து பயண வழிகளும் அளவிடப்பட்டு 300 பாதைகளுக்கு தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வாறே 2015ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில், மகாணங்களுக்கு இடையிலான 400 பாதைகளு் மேல் மாகாணத்தில் 780 பாதைகளும் மத்திய மாகாணத்தில் 783 பாதைகளும் தென் மாகாணத்தில் 388 பாதைகளும் வடமேல் மாகாணத்தில் 366 பாதைகளும் சபரகமுவா மாகாணத்தில் 574 பாதைகளும் ஊவா மாகாணத்தில் 480 பாதைகளும் அளவிடப்பட்டு தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டணங்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் 0.02 மி. ரூபா தொகை செலவு இச்செயற்றிட்டத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

5. வீதிப் பாதுகாப்புத் தொடர்பில் விழிப்பூட்டல் நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள்

வீதிப்பாதுகாப்பு தொடர்பில் செயலமர்வு

தினமும் இலங்கையில் வாகன விபத்தின் காரணமாக 7 பேருக்கும் கூடுதலானோர் உயிரிழப்பதாக வீதி விபத்துக்கள் தொடர்பிலான தரவுகள் உறுதிப்படுத்துகின்றன. வீதி விபத்துக்களினால் காயமுறுவோருக்கு அரசாங்கம் வருடத்திற்கு பில்லியன் ரூபா அளவில் செலவிடுகின்றது. குடும்பமொன்றின் பொருளாதாரச் சுமையினை சுமக்கும் நபர்கள் விபத்துக்குள்ளாவதனால் ஏற்படக் கூடிய பொருளாதார ரீதியான மற்றும் சமூக ரீதியான பிரச்சினைகள் அதிகமாகும். இதற்கு மேலதிகமாக அண்மைக் காலங்களில் பாடசாலைச் சிறார்கள் விபத்துக்குள்ளாகும் போக்கும் அதிகரித்திருப்பது கவனத்திற் கொள்ளவேண்டியதொரு விடயமாகும்.

எக்கோணத்தில் நோக்கினும் வீதி விபத்துக்களின் அதிகரிப்பு நாட்டின் மொத்தப் பொருளாதாரத்தில் பாரிய பாதிப்பினை ஏற்படுத்தும் விடயமாகையால், ஒழுங்கமைப்பு நிறுவனமாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வீதி விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதில் கூடிய கவனஞ் செலுத்தியுள்ளது.

அதன்படி, நாட்டின் அனைத்து பாடசாலைகளிலும் போக்குவரத்தினை ஒழுங்கமைக்கும் பாடசாலை சிறார்களுக்காக விசேட நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்று செயற்படுத்தப்படுகின்றது. இதன் மூலம் போக்குவரத்தினை ஒழுங்கமைக்கும் சிறார்களுக்கு வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து விபரமான அறிவினைப் பெற்றுக் கொடுத்து அப்பிள்ளைகளினூடாக பாடசாலையின் ஏனைய பிள்ளைகளையும் அறிவுறுத்துவது எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

2015ஆம் ஆண்டில் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து 06 செயலமர்வுகள் மொணறாகலை, அம்பாந்தோட்டை, காலி, மாத்தறை ஆகிய மாவட்டங்களில் நடாத்தப்பட்டு ஏறத்தாழ 2350 இற்கும் அதிகமான பாடசாலை மாணவர்கள் அறிவூட்டப்பட்டுள்ளதுடன், அதற்கு இணைவாக விஜய பத்திரிகைக் கம்பனியின் அனுசரணையின் கீழ் பாடசாலைச் சிறார்களுக்கிடையில் சித்திரப் போட்டியொன்று நடாத்தப்பட்டு வெற்றியாளர்களுக்கு பரிசுகளும் சான்றிதழ்களும் வழங்கப்பட்டன.

2015ஆம் ஆண்டின் போது இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 2.77 மி. ரூபாவாகும்.

6. பேருந்துச் சேவையின் தரத்தினை விருத்தி செய்தல்

6.1 பொதுப் போக்குவரத்திற்காக ஜீ.பீ.எஸ். (GPS) தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்துதல்

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

அதன் கீழ் 2015 ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 2095 தனியார் பேருந்துகளில் ஜீ.பி.எஸ். தொழில்நுட்பத்தினை நிறுவ முடிந்துள்ளது.

இவ்வுபகரணத் தொகுதி பயணிக்கும் பேருந்துகளில் வேகத்தினைக் கட்டுப்படுத்தி எச்சரிக்கை சமிக்ஞை ஒன்று பேருந்தினுள் ஒலிப்பதுடன் அதற்கு இணைவாக காட்டுப்பாட்டு அறையில் அது தொடர்பில் குறிக்கப்படுவதாலும் இது வரையில் ஜீ.பி.எஸ். தொழில்நுட்பம் பொருத்தப்பட்டுள்ள பல பேருந்துகள் கூடிய வேகத்துடன் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தியுள்ளன. இதற்கு மேலதிகமாக பொது மக்கள் முறைப்பாடுகள் அலகுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள துரித தொலைபேசி அழைப்புப் பிரிவிற்கு கிடைக்கும் முறைப்பாடுகளை உடனடியாகத் தீர்ப்பதற்கும் அதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கும் முடியுமாயுள்ளது.

ஜீ.பீ.எஸ். உபகரணத் தொகுதிப் பராமரிப்பு, கட்டுப்பாட்டு அறையினை நவீனமயப்படுத்துதல் ஆகிய பணிகளுக்காக 2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் 27.4 மி. ரூபா செலவு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், ஜீ.பீ.எஸ். அலகினைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு 32.42 மி. ரூபாவாகும்.

7. தனியார் பேருந்துச் சேவைகளை மீளமைத்தல்

7.1 ஆய்வு

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

இவ்வாண்டினுள் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வுகளில் தெற்கு அதிவேகப் பாதையில் மற்றும் வெளிப்புற சுற்றுப் பாதையில் செய்த ஆய்வு விசேடமாவதுடன், அதிவேகப் பாதையினூடாகப் பயணிக்கும் அதி சொகுசு பேருந்துச் சேவையினை பயணிகளின் கேள்விக்கேற்ப வழங்குவதற்கு வழிகோலியது. 2015ஆம் ஆண்டினுள் இப்பிரிவினால் 23 ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன் இதற்காகச் செலவிடப்பட்ட மொத்த தொகை 2.94 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

7.2 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல் மற்றும் நவீனமயப்படுத்தல்

தற்போதைய இலங்கை மக்கள் சமூகத்தின் எல்லா மட்டத்திலும் தனியார் போக்குவரத்து ஊடகங்களைப் பயன்படுத்தும் ஆர்வம் படிப்படியாக அதிகரிப்பது, ஒவ்வொரு போக்குவரத்து ஊடகங்களுக்குக் காணப்படும் துறைசார் பங்களிப்பு தொடர்பிலான கடந்த சில வருடங்களின் தரவுகளை ஒப்பிடும் போது தெளிவாகின்றது. அதாவது பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையின் துறைசார் பங்களிப்பு படிப்படியாகக் குறைவடைவதுடன், தனியார் போக்குவரத்து ஊடகங்களின் துறைசார் பங்களிப்பு அதற்கு நேர்மாறாக அதிகரித்துச் செல்வதை அத்தரவுகள் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகின்றன. இதன் விளைவாக, நகர்ப்புறப் பாதைகளில் ஏற்படும் வாகன நெரிசல் மற்றும் அதன் மூலம் எரிபொருள் அழிவு, சுற்றாடல் மாசடைவு மற்றும் அதற்குள் அகப்படும் மக்களின் உடல், உள அழுத்தங்களின் காரணமாக அவர்களின் விளைபயன் குறைவடைதல் என்பன அபிவிருத்தியின்

பின்னடைவில் கடுமையான பாதிப்பை ஏற்படுத்துவதால், பெரும்பான்மையான மக்களை பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையின் பால் எவ்வாறெனினும் ஈர்த்துக் கொள்ளுதல் வேண்டும்.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அச்சாவாலினை எதிர்கொள்வதற்கு பெரும் அர்ப்பணிப்புடன் செயற்பட்டு செயற்றிட்டங்கள் பல ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றுள் பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை விருத்தி செய்யும் நடவடிக்கைகளில் பாரியதொரு முயற்சியாக சமூகத்தில் ஒவ்வொரு மட்டத்திற்கும் பொருத்தமாகும் விதத்தில் புதிய பயணிகள் பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நாட்டில் பல்வேறு பிரதேசங்களில் அமைத்தல் மற்றும் தற்போது காணப்படும் பழைய பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்துதல் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. கண்கவர் சுற்றுச்சூழல் உட்பட நவீன வசதிகள் கொண்டதாக இப்புதிய பேருந்துத் தரிப்பிடங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இதன் கீழ் 2015ஆம் ஆண்டினிறுதியாகையில் வவுனியா பேருந்து நிலையத்தின் முதல் கட்டம் மற்றும் தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடம் அமைத்தல் முழுதாக முடிவுற்றுள்ளதுடன், மெதகம மற்றும் கிண்ணியா பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல் ஆரம்பிக்கப்பட்டள்ளது.

7.2.1. வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைத்தல்

பணிகள் முடிவுறும் கட்டத்தில் வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடம்

2014 ஜனவரி 31ஆந் திகதி நிர்மாணப் பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஏற்கனவே முதலாம் கட்ட பணிகள் முடிவுற்ற நிலையில் வவுனியா புதிய பேருந்துத் தரிப்பிடம், விவசாய ஆராய்ச்சி நிலையத்தினால் வழங்கப்பட்ட மூன்று ஏக்கர் காணியில் மிகவும் அழகான முறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இலங்கை பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்தினால் தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் படி 800 சதுரமீற்றர் மற்றும் 1100 சதுரமீற்றர் பரப்பளவு கொண்ட 02 கட்டடங்கள் காணப்படுகின்றன. பார்க்கும் எல்லாரினதும் மனதை ஈர்க்கும் விதத்தில் சிறந்த திட்டத்தின் படி நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள இக்கட்டட வளாகத்தின் வெளிப்புற அழகு போன்றே உட்புறமும் மிகவும் கட்டுக்கோப்புடன் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது. மாகாணங்களுக்கு இடையிலான மற்றும் மாகாண போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், பல்வேறு வகை உணவுகள், பானங்களை வாங்கக்கூடிய 2 சிற்றுண்டிச்சாலைகள்,

பயணிகளுக்கான தங்கும் வசதிகள், மலசலகூட வசதிகள், அங்கவீனர்களுக்கான வசதிகள் என்பன உள்ளன. இதற்கு மேலதிகமாக மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 13 பேருந்துகள் மற்றும் மாகாணத்தினுள் பயணிக்கும் 21 பேருந்துகள் என ஒரே முறையில் 34 பேருந்துகளை நிறுத்தி வைக்கும் இடவசதியும் உண்டு.

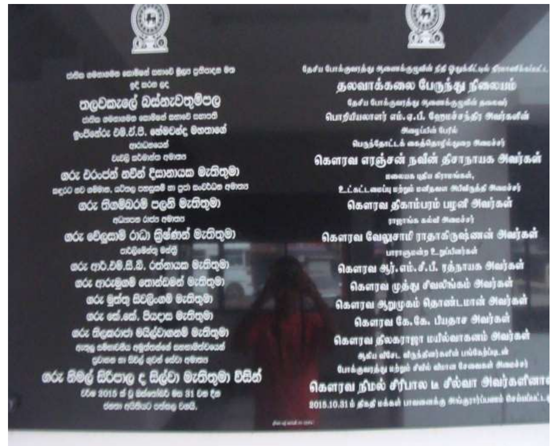
இச்செயற்றிட்டத்திற்காக 2015.12.31ஆந் திகதியன்று திரண்ட செலவு 124 மி. ரூபாவாகும்.

7.2.2 தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைத்தல்

தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடம்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் தூரப்பயணச் சேவைகளுக்குரிய உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபவிருத்தி செய்யும் செயற்றிட்டத்தின் கீழ் 2014ஆம் ஆண்டில் தலவாக்கலை நகரத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட பேருந்துத் தரிப்பிடத்தை அமைக்கும் பணிகளை நிறைவு செய்து 2015.10.31ஆந் திகதி போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவை கௌரவ அமைச்சர் நிமல் சிறிபால டி சில்வா அவர்களின் தலைமையில் மக்கள்மயமாக்கப்பட்டது.

தலவாக்கலை நகரசபையின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஆலோசனையில் மற்றும் நிதி அமைச்சின் ஏற்பாடுகளின் கீழ் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குவினால் இப்பேருந்து நிலையம் ஒரே முறையில் 8 பேருந்துகளை நிறுத்தி வைப்பதற்கு இடவசதி கொண்டதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அடிக்கடி மழையுடன் கூடிய காலநிலையைக் கொண்டதால் நாளாந்தம் தலவாக்கலை நகருக்கு வரும் போகும் பயணிகளின் மற்றும் அண்மையிலுள்ள பத்து பாடசாலைகளில் கல்வி பயிலும் காணவர்களின் போக்குவரத்து வசதிகளைப் பாதுகாப்பான முறையில் பெற்றுக் கொள்ளவதற்கு இப்பேருந்து நிலையம் பாரிய சேவையினை வழங்குகின்றது.



இதற்கு மேலதிகமாக, மத்திய மலைநாட்டின் இயற்கை அழகை அள்ளிப் பருக தினமும் வரும் உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு உல்லாசப்பயணிகளுக்குப் பொருந்தும் வகையில் அழகான கட்டடமொன்றையும் சுகாதார வசதிகள் மற்றும் எழில்மிகு சுற்றுச்சூழலையும் கொண்டுள்ளது.

இப்பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினை அமைக்கும் செயற்றிட்டத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட மொத்தச் செலவு 58 மி. ரூபாவாகும்.

7.2.3. பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்துதல்

பொதுப் பேருந்துச் சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளுக்கு வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை வழங்கும் நோக்கில் தற்போது காணப்படும் பழைய (கூரைகள் உடைந்து போயுள்ள) பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்தி மீண்டும் மக்கள்மயமாக்குதல் 2015ஆம் ஆண்டினுள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குவினால் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன் பிரகாரம், வலபனை பிரதேச சபை செயலாளர் பிரிவிற்கு உரிய வத்துமுல்ல பேருந்துத் தரிப்பிடட் நவீனமயமாக்கப்பட்டது.

இங்கு உடைந்து போன கூரையின் காரணமாக பயணிகள் மழை காலங்களின் போது பெரும் கஷ்டங்களுக்கு முகங் கொடுக்க வேண்டி ஏற்பட்டதுடன், அமர்வதற்கு ஆசன வசதிகளும் இல்லாமையால் ஏற்கனவே இருந்த கூரையினை முழுதாகவே அகற்றி புதிய அம்சங்களைப் பிரயொகித்த நவீனமயப்படுத்தி தரைக்கு ஓடு பதித்து, அமர்வதற்கு ஆசனங்களும் பொருத்தி கவர்ச்சிகரமான முறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

நவீனமயப்படுத்தப்பட்ட வத்துமல்ல பேருந்துத் தரிப்பிடம்

குறிப்பிட்ட நவீனமயமாக்கல் பணிகள் 2015ஆம் ஆண்டினுள் நிறைவு செய்து மக்களுக்காகத் திறந்து வைக்கப்பட்டதுடன் அதற்கான மொத்தச் செலவு 8.9 மி. ரூபாவாகும்.

7.3 உள்ளகத் தகவல்கள் தொழில்நுட்பத் தொகுதி

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பிரதான மற்றும் உப அலுவலகங்களின் கணினி வலையமைப்பினை அதிசிறந்த மட்டத்தில் பேணுதல் மற்றும் பராமரித்தல் ஆகியவற்றை மேற்கொள்ளுதல் உட்பட மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைக்குரிய தகவல்களை அனுமதிப்பத்திரதாரிகளுக்கும் எனைய தரப்பினருக்கும் அறிவுறுத்தும் பொருட்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இணையத்தளத்தில் பதிவேற்றுவது இதன் பொறுப்பாகும். மேலும், தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் வலைத்தளத்தில் காணப்படும் தகவல்களை இற்றைப்படுத்தல் மற்றும் புதிய தகவல்களைத் தேடுதலை எளிதாக்கும் விதத்தில் எளிய முறைமைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் கீழ் பேருந்துக் கட்டணம் குறித்து தரவுகளைத் தேபோஆ வலைத்தளத்தினூடாக பெற்றுக் கொள்ள முடிதல், மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து நேர அட்டவணைகளை வலைத்தளத்தினூடாக எளிதாகப் பெற்றுக் கொள்ளும் வகையில் வலைத்தளத்தை மேலும் முன்னேற்றுதல் ஆகியவற்றிற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இதற்கு மேலதிகமாக, மீளாய்வாண்டினுள் புதிய Proxi Serverஐ நிறுவுதல், நாளாந்த வரவுத் தரவுகளைக் களஞ்சியப்படுத்துதல், ஊழியர் சம்பளக் கொடுப்பனவுகளுக்குரிய தரவுகளைக் களஞசியப்படுத்தல் ஆகியவற்றை இற்றைப்படுத்தி பேணுவதும், பெஸ்ரியன் மாவத்தை உப அலுவலக வளாகத்தில் பொருத்தப்பட்டுள்ள LED தரை மற்றும் CCTV தொகுதிப் பராமரிப்பினை மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன், மையப்படுத்தப்பட்ட தரவுத் தொகுதியொன்றினை அறிமுகப்படுத்துதலுக்காக ளுடுஐவு நிறுவனத்துடய் ஆரம்ப கலந்துரையாலகளை மேற்கொள்ளுதல் விசேட நடவடிக்கையாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

செயற்றிட்டத்திற்காக 2015.12.31ஆந் திகதியில் திரண்ட செலவு 0.3 மி.ரூபாவாகும்.

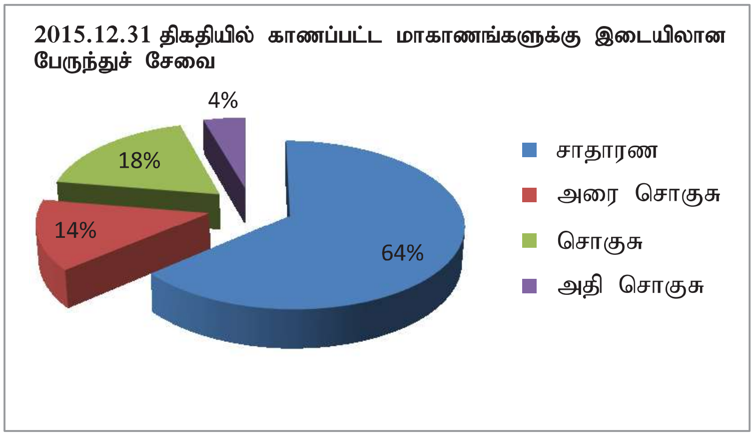
8. பேருந்துகளைப் பௌதிக ரீதியில் பரிசீலித்தல் மற்றும் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குதல்

இலங்கையில் பெரும்பான்மையான மக்களின் நெருக்கமான பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையானது பேருந்துகளின் மூலமான போக்குவரத்துச் சேவையாகும். அப்பேருந்துப் பயயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைக்குரிய பணிகளை ஒழுங்குபடுத்துதலுடன் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான தனியார் பேருந்துச் சேவைகளுக்கான பயணிகள் பொக்குரவத்து அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குதல் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழவினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

2015.12.31ஆந் திகதியாகையில் வழங்கப்பட்டுள்ள மாகாணங்களுக்கு இடையிலான செல்லுபடியாகும் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களின் எண்ணிக்கை பின்வரும் அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளது.

சேவை வகை	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
சாதாரண	2046
அரை சொகுசு	446
சொகுசு	525
அதி சொகுசு	89
மொத்தம்	**3106**

மூலம் - பயண மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்புத் திணைக்களம், தேபோஆ



மூலம் - பயண மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்புத் திணைக்களம், தேபோஆ

பொதுவாக மாகாணங்களுக்கு இடையலான பாதைகளில் பயணிக்கும் பேருந்துகள் ஒரே முறையில் நீண்ட காலம் பயணத்தில் ஈடுபடுவதனால், அப்பேருந்துகளின் தகுதி குறித்து கூடிய கவனஞ் செலுத்தப்படுகின்றது. இதற்கு மேலதிகமாக, நம்பிக்கமிக்கதும், பாதுகாப்பானதும் சௌகரியமானதுமான சேவையை வழங்கும் நோக்கில், அனுமதிப்பத்திரமொன்றினை வழங்குவதற்கு முதல் பேருந்துகளின் ஒலி மட்டத்தையும் (**noise level**) ஏனைய நிபந்தனைகளையும் குறித்து அதாவது, ஆசனங்களின் நீளம், அகலம், உயரம் மற்றும் இடைவெளி குறித்து தரப் பரிசோதனையும், பேருந்துகளினுள் சுத்தம், மணித் தொகுதி, பிரதான விளக்கு, சமிக்ஞை விளக்குகள்என்பன உரிய முறையில் செயற்படுகின்றனவா என பௌதிக ரீதியாகத் தேடிப்பார்த்து அறிக்கையொன்றினை வழங்குவது இச்செயற்றிட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

பொதுவாக புதிய மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரம் வழங்கும் போது மற்றும் பயணிப்பதிலிருந்து அகற்றப்பட்ட பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளைப் பதிலீடு செய்யும் போது, இவ்வறிக்கையில் அடங்கியுள்ள விடயங்களைக் கருத்திற் கொண்டு, உரிய வழங்கல் குறித்து இறுதித் தீர்மானம் எடுக்கப்படும்.

புதிய மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரம் வழங்குதல் கேள்விப்பத்திர நடைமுறைப்படி மேற்கொள்ளப்படுவதுடன், அம்முறையினைப் பின்பற்றுவதன் மூலம் உச்சளவில் வெளிப்படைத்தன்மை கொண்டதாகப் பணியினை நிறைவேற்றுவதற்கு முடியுமாயுள்ளது.

9. பொதுமக்கள் முறைபாடுகள்

பெவாதுப் பேருந்துச் சேவையினைப் பயன்படுத்தும் பிரயாணிகளுக்கு நம்பிக்கைமிக்கதும், பாதுகாப்பானதும் சௌகரியமானதுமான சேவையை வழங்குவது தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழவின் ஏகாந்த நோக்கமெனினும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நேயமிகு சேவைக்குப் பதிலாக பயணிகள் பல்வேறு சிரமங்களுக்கு ஆளாகுகின்றனர் என அறியப்பட்டுள்ளது. அதனால், நாள் முழுதும் 24 மணி நேரமும் முறைப்பாடுகளை முன்வைப்பதற்கு முடியுமான வகையில் அதற்காகவே

ஒதுக்கப்பட்டுள்ள விசேட குறி இலக்கதத்துடன் (1955) உடனடி தொலைபேசி அழைப்பு எண்ணொன்றும் (0112595555) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.) அதற்கு மேலதிகமாக, தொலைநகல், மின் அஞ்சல் மற்றும் கடிதம் மூலமாகவும், பொதுமக்கள் ஆணைக்குழுவிற்கு வருகைத் தந்தும் முறைபாடுகளை முன்வைக்கலாம்.

2015ஆம் ஆண்டினுள் 4734 பொதுமக்கள் முறைபாடுகள் பதியப்பட்டதுடன், 2014 ஆம் ஆண்டுன இத்தொகை ஒப்பிடுகையில் 34% குறைவாகும். இதன் மூலம் இச்செயற்பாட்டின் வெற்றி புலப்படுவதுடன், 2015ஆம் ஆண்டினுள் வெளியான பல்வேறு முறைபாடுகள் கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

இல.	முறைபாடுகள் மூலம் வெளிப்பட்ட குற்றங்களின் தன்மை	எண்ணிக்கை
01	அதிகரித்த கட்டண அறவீடு/மீதிப் பணத்தைக் கொடுக்காமை	1311
02	பிரயாணிகளுடன் முரட்டுத்தனமாக நடந்து கொள்ளுதல்	498
03	இடைப்பட்ட இடங்களில் தேவையின்றி பேருந்தினை நிறுத்தி பயணிகளை ஏற்றுதல்	375
04	அளவுக்கு அதிகமான பிரயாணிகளை ஏற்றுதல்	418
05	முறையாகப் பயணச்சீட்டுக்களை வழங்காமை	114
06	கவனயீனமாக வண்டியை ஓட்டுதல்	440
07	குறிக்கப்பட்ட நேர அட்டவணையை மீறுதல்	384
08	குறிப்பிட்ட இடத்திலிருந்து ஆரம்பிக்காமை மற்றும் முடிவிடம் வரை போகாமை	246
09	பேருந்து பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு பொருத்தமான நிலையில் இல்லாமை	141
10	குளிரூட்டிகள் ஒழுங்கான முறையில் இயங்காமை	114
11	பயணிகள் போக்குவரத்து பேருந்துகளுக்கிடையில் ஏற்படும் மோதல்கள்	220
12	கூடிய சத்தத்தில் ஒலிப்பதிவு நாடா/ வானொலியை இயக்குதல்	117
13	பேருந்து பெயர்ப் பலகையை காட்சிப்படுத்தாமை	41
14	பயணப்பாதை அனுமதிப்பத்திரமின்றி ஓட்டுதல்	79
15	ஏனையவை	236
	மொத்தம்	4734

மூலம்- தரக்கட்டுப்பாடு மற்றும் வெளி உறவுகள் திணைக்களம்- தேபோஆ

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழவிற்கு கிடைக்கப் பெறும் மக்கள் முறைபாடுகளுள், மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துச் சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் தொடர்பில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அலுவலகத்தில் விசாரணை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதற்கும் மாகாண சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகளை உரிய மாகாண அலுவலகங்களுக்கு அனுப்புவதற்கும் ஆணைக்குழுவினால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் தலைவருக்கும் அனுப்பி வைக்கப்படும்.

மீளாய்வு ஆண்டின் இறுதியளவில் பொதுமக்கள் முறைபாட்டு பிரிவிற்கு கிடைக்கப் பெற்ற முறைப்பாடுகளின் எண்ணிக்கை 4734 ஆவதுடன் 2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியாகையில் அவற்றில் 3562 அதாவது 75% ஆன முறைப்பாடுகள் தீர்த்து வைக்கப்பட்டுள்ளன.

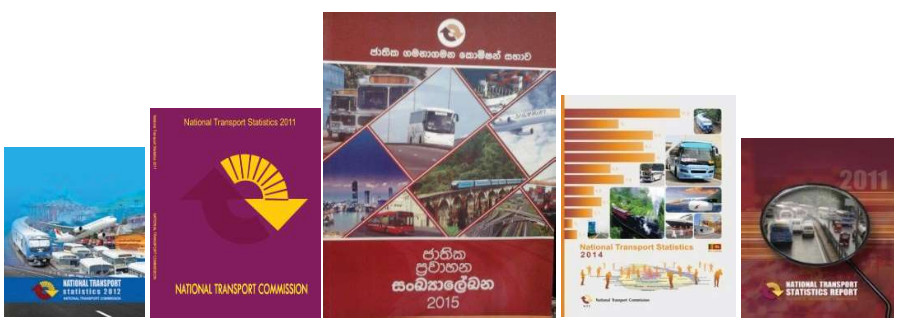
10. நடமாடும் சோதனையிடல்கள் மற்றும் விசாரணை

1971 இல 37ஐக் கொண்ட தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரத்தின் படி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்து தனியார் பேருந்துகளிற்கான அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்படுகின்றது. அவ்வனுமதிப்பத்திரத்தின் கீழ் பயணிக்கும் பேருந்திற்காக நிபந்தனைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அந்நிபந்தனைகளைப் பின்பற்றுதல் குறித்து சோதனையிடல் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும். இதன் கீழ் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திர நிபந்தனைகளை மீறி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகள் குறித்து விசாரணை செய்து தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரமின்றி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகள் தொடர்பில் சட்ட நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு உதவிசெய்தலும் தரம்மிக்க பயணிகள் சேவையினை வழங்குவதற்கான பங்களிப்பை வழங்குவதும் நடமாடும் சோதனையிடல் அலகினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றது.

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

2015ஆம் ஆண்டினுள் 20570 பேருந்துகள் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவினால் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டதுடன், ‘சிசு செரிய’ மற்றும் ‘நிசி செரிய’ செயற்றிட்டங்களுக்குரிய 782 பேருந்தகளும் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டன.

11. தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கை



போக்குவரத்துத் துறையில் கொள்கைகளைத் தயாரிப்போர், திட்டமிடுவோர் மற்றும் பல்வேறு செயற்றிட்டங்களில் ஈடுபடுவோரின் நன்மை கருதி தேவையான தகவல்களை வழங்கும் அடிப்படை நோக்குடன் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இவ்வறிக்கையில் உள்ளடங்கியுள்ள தரவுகள் பகுப்பாய்வு கடந்த வருடங்கள் பலவற்றின் தரவுகளுடன் ஒப்பிட்டு தரவு விபரதெமான்றாக

முன்வைக்கப்பட்டுள்ளமை மிகவும் விசேடமாகும். போக்குவரத்து தொடர்பிலான தற்காலத்தில் முகங் கொடுக்கும் மற்றும் எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய பிரச்சினைகளை இனங்காணல் மற்றும் அப்பிரச்சினைகளுக்கு பொருத்தமான தீர்வுகளைப் பெறுவதற்கு தேவையான பல விடயங்கள் இவ்வறிக்கையினை ஆய்வதன் மூலம் பெற்றுக் கொள்ளலாம்.

இவ்வறிக்கை, போக்குவரத்து அமைச்சு, மற்றும் போக்குவரத்துடன் தொடர்புபட்ட பல்வேறு நிறுவனங்களிடமிருந்து ஒவ்வொரு வருடத்திற்கான தரவுகளை வெவ்வேறாக சேகரித்து, அத்தரவுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்து வருடாந்த அறிக்கையாக வெளியிடப்படும். 2014.01.01 முதல் 2014.12.31 வரையிலான வருடத்தின் தகவல்களை உள்ளடக்கி 2015 தேசிய போக்குவரத்து புள்ளவிபர அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

இவ்வறிக்கையினைத் தயாரிப்பதற்கு பின்வரும் நிறுவனங்களிடமிருந்து புள்ளிவிபரங்கள் பெறப்பட்டுள்ளன.

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

2015ஆம் ஆண்டில் திசெம்பர் மாத இறுதியாகையில் தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கையின் 1800 பிரதிகள் அச்சிடப்பட்டு போக்குவரத்து தொடர்பிலான பல்வேறு நிறுவனங்கள் பொது நூலகங்கள், பாடசாலைகள், பல்கலைக்கழகங்கள் ஆகியவற்றிற்கு விநியோகிக்கப்பட்டுள்ளன. 2015ஆம் ஆண்டினுள் இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 0.14 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

12. ஊழியர் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி

நிறுவனமொன்றின் விளைபயனை விருத்தி செய்தல், நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த பணிகளின் தரத்தினை மேம்படுத்துவதன் மூலம் அடையலாம். அதனால், நிறுவனத்தின் ஊழியர் குழுவினரை பல்வேறு பாடவிதானங்கள் ஊடாக நிபுணத்துவம் பெறல், உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு பயிற்சி நெறிகள்

மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. அதன் படி, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிக்குழாத்தினரைப் பயிற்றுவித்தல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தல் மூலம் நிறுவனத்திற்கு தேவையான அறிவு மற்றும் திறமைகளைக் கொண்ட ஊழியர் குழுவினர் நிர்மாணிக்கப்படுகின்றனர். இதன் கீழ், 2015ஆம் ஆண்டினுள் மனிதவள முகாமைத்துவம், அரச நிறுவனங்களின் நிதி அறிக்கையிடல், ஆங்கில சான்றிதழ் பாட நெறி, போக்குவரத்து தொடர்பில் பட்டமேற்படிப்பு, நுகர்வோர் வரவேற்பு, அரசாங்க கொள்வனவு வழிமுறைகள், இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களை செயற்படுத்துதல், விஞ்ஞான ரீதியாக சிக்கனமாக மற்றும் பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்ததல் குறித்து பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் ஆகிய துறைசார் பயிற்சி நெறிகளில் அலுவலர்கள் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர். அதன் பிரகாரம் 11 அலுவலர்கள் வெளிநாட்டு பயிற்சி நெறிகளிலும் 10 பேர் உள்நாட்டு பயிற்சி நெறிகளிலும் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர்.

ஊழியர் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்திக்காக 2015ஆம் ஆண்டு 3.60 மில்லியன் ரூபா செலவு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

வருடாந்தக் கணக்கு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு *(இலங்கை ரூபாவில்)*

திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் நிதி நிலைமைக் கூற்று	குறிப்பு	2015	2014
சொத்துக்கள்			
நடைமுறையற்ற சொத்துக்கள்			
சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி , உபகரணங்கள்	4	450,205,036.53	476,262,575.38
முடிவுறா வேலைகள்		-	18,189,547.43
நூலகப் புத்தகங்கள்		902,114.03	827,126.03
மொத்த நடைமுறையற்ற சொத்துக்கள்		451,107,150.56	495,279,248.84
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்			
கிடைக்க வேண்டியவை, வைப்புக்கள் மற்றும் முற்பணம்	5	2,095,869.16	5,237,517.14
பணிக்குழாத்தினர் கிடைக்கவேண்டியவை	6	15,422,347.00	17,152,350.00
முதலீடுகள்- நடைமுறை வைப்புக்கள்	7	22,902,607.10	18,187,405.31
முதலீடுகள் -திறைசேரி உண்டியல்கள்	8	9,877,650.00	9,282,656.00
கிடைக்க வேண்டிய வட்டி வருமானம்		15,288,209.94	5,542,908.75
காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	9	471,657,190.07	252,492,013.50
மொத்த நடைமுறைச் சொத்துக்கள்		537,243,873.27	307,894,850.70
மொத்தச் சொத்துக்கள்		988,351,023.83	803,174,099.54
பொறுப்புக்கள்			
நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்கள்			
அரசாங்க ஏற்பாடுகள்	10	324,273,749.46	357,626,641.03
இளைபாற்றுகை நன்மை பொறுப்புக்கள்	11	36,963,484.12	30,027,058.56
மொத்த நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்கள்		361,237,233.58	387,653,699.59
நடைமுறை பொறுப்புக்கள்			
செலுத்த வேண்டியவை	12	100,423,962.39	50,155,153.09
மீளச் செலுத்தவேண்டிய கேள்விப்பத்திர வைப்புக்கள்		34,227,804.00	32,613,304.00
ஒதுக்குகள் மற்றும் சேர் செலவு	13	93,494,990.54	79,740,290.54
மொத்த நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள்		228,146,756.93	162,508,747.63
மொத்தப் பொறுப்புக்கள்		589,383,990.51	550,162,447.22
தேறிய சொத்துக்கள்		398,967,033.32	253,011,652.32
தேறிய பொறுப்புக்கள்/உடைமை உரிமை			
திரண்ட நிதியம்		398,967,033.32	253,011,652.32
மொத்த தேறிய பொறுப்புக்கள்/உடைமை உரிமை		398,967,033.32	253,011,652.32

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

…………………………………….. ……………………………………….

கணக்காளர் **பணிப்பாளர் நாயகம் (பதில்)**

05 முதல் 08 பக்கங்களில் உள்ள கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் மற்றும் 09 முதல் 15 குறிப்புக்கள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியை உருவாக்குகின்றன.

இநிதிசார் கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் முன்வைத்தலிற்கு பணிப்பளார் சபை பொறுப்பாயுள்ளது. இந்நிதிசார் கூற்றுக்கள் பணிப்பாளர் சபையினால் அனுமதிக்கப்பட்: அவர்கள் சார்பாக கையொப்பமிடப்பட்டுள்ளது.

…………………………………… ……………………………………….

தலைவர் **ஆணைக்குழ உறுப்பினர்**

திகதி : ………………………..

அடைப்புக்குறிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்.

5 முதல் 15 பக்கங்களில் உள்ள நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் ஒன்றிணைந்த பகுதியை உருவாக்குகின்றன.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

(இலங்கை ரூபாவில்)

திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் நிதிசார் செயலாற்றுகை தொடர்பிலான கூற்று	குறிப்பு	2015	2014
வருமானம்			
வருமானம்	14	313,389,329.38	322,415,123.68
ஏனைய வருமானம்	15	56,106,631.97	56,196,707.76
மொத்தம்		369,495,961.35	378,611,831.44
செலவுகள்			
தொழிற்படு செலவுகள்	16		
தனிப்பட்ட சம்பளங்களும் படிகளும்	16.1	110,088,288.66	93,118,686.29
போக்குவரத்து	16.2	10,541,793.26	12,872,332.15
போக்குவரத்து அபிவிருத்திப் பணிகள்	16.3	-	278,631.00
பயணச் செலவுகள், பிழைப்பூதியக் கொடுப்பனவு	16.4	2,680,253.50	3,095,768.90
நிறுவனச் செலவுகள்	16.5	28,979,910.84	33,877,032.64
நிலையான சொத்துக்களின் புதுப்பித்தல்களும் பாரமரிப்பும்	16.6	2,287,872.68	2,181,226.51
ஊழியர் நலன்புரி	16.7	7,267,873.89	7,299,116.72
பதவியணியினர் அபிவிருத்தி	16.8	381,200.00	645,362.50
சட்ட மற்றும் பிற கட்டணங்கள்	16.9	1,054,691.50	1,451,107.00
தகவல்கள்	16.1	2,069,638.00	3,885,272.54
தேய்மானம்	16.11	48,360,800.79	45,781,282.40
நிதிசார் கட்டணங்கள்	16.12	52,089.92	48,097.60

ஏனைய செலவுகள்	16.13	295,740.80	11,825,498.80
மொத்த தொழிற்பாட்டுச் செலவினங்கள்		**214,060,153.84**	**216,359,415.05**
ஆண்டிற்கான தொழிற்பாட்டு மிகை/(குறைநிலை)		**155,435,807.51**	**162,252,416.39**
தொழிற்படா வருமானம்	17	2,259,177.49	-
ஆண்டிற்கான மிகை/(குறைநிலை)		**157,694,985.00**	**162,252,416.39**
அரசாங்க ஏற்பாடுகள்			
கருத்திட்டங்களுக்கான அரச ஏற்பாடுகள்	18	632,783,946.32	642,839,588.72
விசேட கருத்திட்டச் செலவுகள்	19	632,783,946.32	695,889,447.97
ஆண்டிற்கான மிகை/(குறைநிலை)		**157,694,985.00**	**109,202,557.14**

அடைப்புக்குறிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்

5 முதல் 15 பக்கங்களில் உள்ள நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியை உருவாக்குகின்றன.

2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான தேறிய சொத்துக்கள்/ உடைமை உரிமை மாற்றங்கள் குறித்து கூற்று		2015	2014
		திரண்ட மிகை (குறைநிலை)	
2014 ஜனவரி 01ஆந் திகதியில் மீதி		**143,809,095.18**	**143,809,095.18**
			-
கடந்த ஆண்டிற்கான சீராக்கல்கள்	**குறிப்பு- A**	**-11,739,604.00**	**11,739,604.00**
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		**109,202,557.14**	**109,202,557.14**
2014 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் மீதி		**241,272,048.32**	**241,272,048.32**
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		**157,694,985.00**	**157,694,985.00**
2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் மீதி		**398,967,033.32**	**398,967,033.32**

குறிப்பு - A

2014ம் ஆண்டு வருமானத்தின் சென்மதிச் செலவுகள் மற்றும் மீளளிப்பிற்கான மேலதிகமாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட ஏற்பாடுகளின் சீராக்கல்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

(இலங்கை ரூபாவில்)

திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று	குறிப்பு	2015	2014
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாக காசுப்பாய்ச்சல்			
ஆண்டிற்கான மிகை/குறைநிலை		157,694,985.00	109,202,557.14
காசு இல்லா வேறுபாடுகள்			
தேய்மானம்		48,360,800.79	45,781,282.40
சொத்துக்கள் அகற்றுகை		(2,259,177.49)	
அரசாங்க மானியக் கடன் கரைப்பு		(36,970,152.08)	(45,765,138.89)
ஆண்டிற்கான பணிக்கொடை செலவுகள்		7,123,856.56	7,410,756.00
வட்டி வருமானம்		(19,136,479.89)	(10,431,568.87)
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கல்கள்		(11,739,604.00)	
தவணைமுறைக் கடன் வழங்கல் திட்டம்		-	(17,632,912.00)
செயற்படு மிகை/குறைநிலை – தொழிற்படு மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னர்		143,074,228.89	88,564,975.78
தொழிற்படு மூலதனத்தின் மாற்றங்கள்			
கிடைக்கவேண்டியவை, வைப்புக்கள், முற்பணங்கள்		3,141,647.98	(1,277,357.25)
ஊழியர் கிடைக்கவேண்டியவை		1,730,003.00	(114,530.00)
வட்டி கிடைக்கவேண்டியவை		(9,745,301.19)	4,461,789.66
கொடுப்பனவுகள்		50,268,809.30	50,062,253.63
மீளச் செலுத்தவேண்டிய கேள்வி வைப்புக்கள்		1,614,500.00	3,002,250.00
ஒதுக்குகள் மற்றும் சேர் செலவு		13,754,700.00	(39,952,987.90)
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் (இல் பயன்படுத்தப்பட்ட) /மூலமாகப் பணம்		203,838,587.98	104,746,393.92
பணிக்கொடை கொடுப்பனவுகள்		(187,431.00)	(1,008,990.00)
சொத்துக்கள் அகற்றுகையினால் கிடைக்கப்பெற்ற பணம்		2,259,177.49	
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் (இல் பயன்படுத்தப்பட்ட) /மூலமாகப் தேறிய பணம்		205,910,334.47	103,737,403.92
முலீட்டு நடவடிக்கைகள் மூலம் காசுப் பாய்ச்சல்			
காணி, பொறிததொகுதி மற்றும் கருவிகள் சுவீகரிப்பு		(4,113,714.51)	(34,918,088.31)
நூலகப் புத்தகங்கள் சுவீகரிப்பு		(74,988.00)	(65,000.00)
நடைமுறை வைப்புக்கள் மற்றும் திறைசேரி உண்டியல்களுக்கான தேறிய முதலீடு		(5,310,195.79)	(2,544,134.52)
வட்டி கிடைப்பனவுகள்		19,136,479.89	10,431,568.87
முதலீட்டு நடவடிக்கைகள் (இல் பயன்படுத்தப்பட்ட) /மூலமாகப் பணம்		9,637,581.59	(27,095,653.96)
நிதிசார் நடவடிக்கைகள் மூலம் காசுப் பாய்ச்சல்			
திறைசேறியிலிருந்து பெறப்பட்ட மூலதனக் கொடுப்பனவுகள் / (மீள்கொடுப்பனவுகள்)		3,617,260.51	4,793,323.28
நிதிசார் நடவடிக்கைகள் (இல் பயன்படுத்தப்பட்ட) /மூலமாகப் பணம்		3,617,260.51	4,793,323.28
வருடத்தில் காசும் காசுக்கு சமமானவைகளில் தேறிய மாற்றங்கள்		219,165,176.57	81,435,073.24
வருட ஆரம்பத்தில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்		252,492,013.50	171,056,940.26
ஆண்டினிறுதியில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	குறிப்பு 9	471,657,190.07	252,492,013.50

அடைப்புக்குறிக்குள் இருக்கும் எண்கள் கழித்தல்கள் ஆகும்

5 முதல் 15 பக்கங்களில் உள்ள நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் இந்நிதிக் கூற்றுக்களின் ஒன்றிணைந்த பகுதியை உருவாக்குகின்றன.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

2015 திசெம்பர் 31 இல் முடிந்த ஆண்டிற்கான நிதிசார் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள்

1. தாபனத் தகவல்கள்

1.1 அறிக்கையிடும் நிறுவனம்

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

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2015ஆம் ஆண்டு திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவடையும் ஆண்டுக்கான நிதிக் கூற்றுக்களில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதிசார் தரவுகள் உள்ளடங்குகின்றன.

1.2 பிரதான பணிகள் மற்றும் செயற்பாடுகளின் தன்மை

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

1.3 2015ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிரந்தரமான ஊழியர்கள் 158 ஆகும். அத்துடன் ஒப்பந்த அடிப்படையில் 0 ஊழியர்கள் பணி புரிந்துள்ளனர்.

1.4 அறிக்கையிடும் திகதி

ஆணைக்குழுவின் நிதி அறிக்கையிடும் திகதி திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவுறும்.

1.5 வெளியிடுவதற்கான அதிகாரமளிக்கப்பட்ட திகதி

ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபை/ அங்கத்தவர்களால் நிதிக் கூற்றுக்களை வெளியிடுவதற்கு 2016 மார்ச் 18ஆந் திகதி அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது.

2. முக்கிய கணக்கீட்டு நடைமுறைகளின் சுருக்கம்

2.1 தயாரித்தலின் அடிப்படை

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

2.2 கணக்கீட்டு நடைமுறைகளில் மாற்றங்கள்

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

2.3 வெளிநாட்டு நாணய மாற்றம்

2.3.1 தொழிற்படு மற்றும் முன்வைத்தல் நாணய அலகு

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

2.3.2 கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிலுவை

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

2.4 சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகள்

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

சொத்துக்களை கொண்டு வருவதற்கு நேரடியாக மேற்கொள்ளப்படும் செலவினங்கள் உட்பட ஆரம்பத்தில் செலவில் இனங்காணப்படும்.

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

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

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

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

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

2.5 திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் உண்டியல்கள் மீதான முதலீடுகள்

திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் உண்டியல்கள் நடைமுறை செலவினங்களின் படி குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

2.6 கிடைப்பனவுகள்

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

2.7 காசும் காசுக்கு சமமானவையும்

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

2.8 கொடுப்பனவுகள்

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

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

2.9 அரச ஏற்பாடுகள்

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

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

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

2.10 கொள்வனவு ஆகுசெலவு

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

2.11 ஊழியர் நலன்கள்

ஆணைக்குழு நிலையான நன்மைகள் மற்றும் நிலையான பங்களிப்பு குறித்து திட்டங்களைக் கொண்டுள்ளது.

(அ) நிலையான பங்களிப்புத் திட்டம்

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

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

(ஆ) நிலையான நலன்கள் திட்டம்

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

(இ) குறுங்கால ஊழியர் நன்மைகள்

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

2.12 ஏற்பாடுகள் மற்றும் எதிர்பாரா பொறுப்புக்கள்

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

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

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

2.13 வருவாயை இனங்காணல்

பொருளாதார நன்மைகள் உண்மையிலேயே நிறுவனத்தினுள் உட்பாயும் சந்தர்ப்பத்தில் வருவாயாக இனங்காணல்.

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

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

(அ) அனுமதிப்பத்திர வருவாய்

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

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

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

2.14 செலவினங்கள்

தொழிற்படும் காலத்தினுள் மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு என்பது அறிக்கையிடும் காலப்பகுதியில் இலாபமாகக் கிடைக்கும் வருமானமாகும்.

2.15 ஐந்தொகை நாளின் பின்னர் ஏற்படும் நிகழ்வுகள்

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

2.16 பொறுப்புக்கள்

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

3. முக்கியமான கணக்கீட்டு நடைமுறைகளும் (மதிப்பீடுகள்) தீர்வுகளும்

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

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

(அ) தேய்வடைந்து செல்லும் சொத்துக்களின் பயன்மிகு ஆயுட் காலம்

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

கணக்காய்வளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } சீரீபி/ஏ/என்ரீசீ/எவ்ஏ/01/15/38

ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No. }

දිනය / திகதி / Date } 2016 திசெம்பர் 24

PLANNING DEPARTMENT
08 MAY 2017
No.
NATIONAL TRANSPORT COMMISSION

தலைவர்,
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2015 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக்கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிச் செயலாற்றல் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2015 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) பிரிவு மற்றும் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் 37 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையில் உள்ள ஏற்பாடுகளுக்கமைய எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கையுடன் சேர்த்துப் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டும் என நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புகளும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(7)(ஏ) பிரிவின் பிரகாரம் விரிவான அறிக்கையொன்று காலக்கிரமத்தில் வழங்கப்படும்.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

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

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

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

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

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

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

1.4 **முனைப்பழியுள்ள கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை**

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

2 **நிதிக்கூற்றுக்கள்**

2.1 **முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்**

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை பொதுத்துறை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 **நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்**

2.2.1 **இலங்கை பொதுத்துறைக் கணக்கீட்டு நியமங்கள்**

இலங்கை பொதுத்துறைக் கணக்கீட்டு நியமம் 03 இன் பிரகாரம் நிறுவனமொன்றினால் முன்னைய காலப்பகுதியின் போது ஏற்பட்ட பிழைகளைக் கண்டறிந்ததன் பின்னர் வழங்கப்பட முதலாவது நிதிக்கூற்றுத் தொகுதியின் சரிபார்த்தல்கள் பின்னோக்கிய ரீதியில் செம்மைப்படுத்த வேண்டிய போதிலும், மீளாய்வாண்டின் போது முன்னைய ஆண்டிற்குரியதாக மேற்கொள்ளப்பட்ட சீராக்கங்கள் ரூபா 11,739,604 தொகை திரண்ட நிதியத்தில் சீராக்கப்பட்டிருந்தது.

2.2.2 **கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்**

மீளாய்வாண்டின்போது மீண்டெழும் மற்றும் மூலதனச் செலவினங்களுக்காக ஆணைக்குழுவிற்குக் கிடைத்த நிதியில் முறையே ரூபா 25,223,492 மற்றும் ரூபா 23,375,300 இன் கூட்டுத்தொகை ரூபா 48,598,793 தொகை சேமிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் மூலதனச் செலவினத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகையில் ரூபா 124,007,439 தொகை வெளி நிறுவனமொன்றிற்கான சொத்துக்களை வழங்குவதற்கு பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அந்தச் சொத்துக்கள் வெளி நிறுவனங்களுக்கு கையளிக்கப்பட்ட மற்றும் கையளிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த முழுத் தொகையும் வருமானத்திற்கு எதிராக பதிவழிக்கும் கொள்கை

பின்பற்றப்பட்டமையின் காரணமாக அந்த சொத்துக்கள் எந்தவொரு நிறுவனத்தினதும் சொத்தொன்றாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. மீளாய்வாண்டிலும் கடந்த 3 வருடங்களிலும் மாத்திரம் வெளி நிறுவனங்களுக்காக நிர்மாணிக்கப்பட்ட சொத்துக்களின் பெறுமதி ரூபா 403,129,613 ஆக இருந்தது. அந்த சொத்துக்களுக்காக அரசாங்க மானியத்திற்கு மேலதிகமாக சபையினால் ரூபா 106,207,595 செலவிடப்பட்டிருந்தமையும் அது ஆணைக்குழுவின் வருமானச் செலவினமாகக் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தமையும் மேலும் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

2.2.3 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான ரூபா 468,920,000 தொகையான குறுங்கால வைப்பிற்காக கிடைத்த ரூபா 14,373,143 வட்டி மீண்டும் முதலீடு செய்யப்பட்டமையினால் அந்த முதலீட்டுக் கணக்கில் வரவு வைப்பதற்குப் பதிலாக கிடைக்கவேண்டிய வட்டி வருமானக் கணக்கில் வரவு வைக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) மீளாய்வாண்டின் போது அரசாங்கத்தின் மானியத்தின் கீழ் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 21,806,808 பெறுமதியான சொத்துக்களுக்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 1,036,399 தொகையான பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடுகளுக்குச் சமமான தொகையொன்று காலக்கழிவு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) முன்னைய ஆண்டின்போது மூலதனச் சொத்துக்களைக் சுவீகரிப்பதற்கான கிடைத்த ரூபா 18,189,547 தொகை மூலதன மானியமாக கணக்கீடு செய்யப்படாமல் மீண்டெழும் பெறுவனவாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டில் மூலதன மானியம் மூலம் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 16,991,221 மூலதன வடிவிலான சொத்தொன்று மூலதனமாக்கப்படாமல் செயற்திட்ட செலவினமொன்றாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) பெஸ்தியன் மாவத்தை மலசலகூட முறைமை தொடர்பில் கிடைக்க வேண்டிய ரூபா 525,000 கட்டணம் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.3 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காமை

1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 4.2.2 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் நிதி அமைச்சரின் இணக்கப்பாடும் விடயப்பொறுப்பு அமைச்சரின் அங்கீகாரமும் இன்றி மீளாய்வாண்டின் போது நிலையான வைப்பு மற்றும் திறைசேரி உண்டியல்களில் முறையே ரூபா 22,902,607 மற்றும் ரூபா 9,877,650 தொகைகள் முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான ஆணைக்குழுவின் நிதி விளைவுகள் ரூபா 157,694,985 மிகையாக இருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டின் மிகை ரூபா 162,252,416 ஆக இருந்தமையால் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் பொது மீளாய்வாண்டின் மிகை ரூபா 4,557,431 இனால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

மீளாய்வாண்டினதும் கடந்த 04 ஆண்டுகளினதும் நிதி விளைவுகளை பகுப்பாய்வு செய்த போது 2011 மற்றும் 2012 ஆம் ஆண்டுகளின் போது முறையே ரூபா 186,879,785 தொகை மற்றும் ரூபா 16,053,010 மிகையொன்றைக் காண்பித்த போதிலும், அரசாங்கத்தின் மீண்டெழும் மானியம் கிடைக்காமையினால் 2013 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 186,871,271 பற்றாக்குறையொன்றிற்கு உட்பட்டிருந்தது. ஊழியர் ஊதியம் அரச வரி மற்றும் நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்களுக்கான பெறுமானத்தேய்வு என்பன சீராக்கப்பட்டதன் பின்னர் 2013 ஆம் ஆண்டைத் தவிர ஆணைக்குழுவின் பங்களிப்பில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் பங்களிப்பு ரூபா 316,144,073 ஆக இருந்தது.

3.2 நிறுவனத்திற்கு எதிராக அல்லது நிறுவனத்தினால் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள சட்ட விடயங்கள்

வெளிநிறுவனங்கள் மற்றும் வெளிநபர்களினால் நேர அட்டவணைகளை நடைமுறைப்படுத்துதல், பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்குதல், பதவியுயர்வு, அதிவேக வீதி அனுமதிப்பத்திரங்களை இரத்துச் செய்தல், பெஸ்தியன் மாவத்தையில் பஸ்நிலையத்தால் நடாத்திச் செல்லப்பட்ட ஆசனம் ஒதுக்கீடு

செய்யும் அலுவலகத்தை அகற்றுதல், ஓட்ட நேரங்களை மாற்றுதல், பத்திரிகை அறிவித்தல்களுக்கு செலுத்தாமை போன்ற விடயங்கள் தொடர்பாக ஆணைக்குழுவிற்கு எதிராக 46 வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்தன.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

பிரயாணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளுக்குரிய தேசிய கொள்கை தொடர்பாக இலங்கை அரசிற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் பொது மகக்ள் போக்குவரத்துத் தேவைகளை மற்றும் பொது மக்கள் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்காக செயற்திறனான பேரூந்து போக்குவரத்து முறைமையொன்று அமுல்படுத்தப்படுகின்றமையை உறுதிப்படுத்துவதற்காக தேவையான ஒழுங்கமைக்கப்பட்ட சட்டகமொன்றைத் தயாரித்தல் ஆணைக்குழுவின் செயற்பணியாக இருந்ததுடன் அதனை நிறைவேற்றுவது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஆணைக்குழுவினால் 2009 ஆம் ஆண்டின் போது வெளியிடப்பட்ட போக்குவரத்துக் கொள்கையில் உள்ளடங்கிய பிரயாணிகளின் போக்குவரத்திற்குரிய சில விடயங்கள் தற்போது ஒத்துப்போகும் வகையில் தேவையான திருத்தங்களை மேற்கொள்வதற்காக அரசிற்கு ஆலோசனை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு தேவையான ஆலோசனைகளை அரசாங்கத்திற்கு வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) பிரயாணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் போது விஷேட தேவைகளுடன் உள்ள நபர்களுக்கு பேருந்து மேடைக்கும் பேரூந்திற்குள்ளும் உட்செல்லக்கூடிய வகையில் பேருந்து நிலையங்களை அமைப்பதற்கு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு முன்னின்று செயற்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், அவ்வாறு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) வருடாந்த செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் பிரகாரம் திட்டமிடப்பட்ட பின்வரும் குறிக்கோள்களை பூர்த்தி செய்ய முடியாதிருந்தது.

(i) மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் 40 கெம்செரிய பேரூந்து சேவைகளை நடாத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு 14 சேவைகள் மாத்திரமே ஓட்டத்தில்

ஈடுபட்டிருந்தது. அதனால் நிதியேற்பாடான ரூபா 20 மில்லியனில் ரூபா 13.26 மில்லியன் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ii) மீளாய்வாண்டின் போது பிரயாணிகளின் கோரிக்கை மற்றும் சேவை வழங்குதல் தொடர்பாக 50 மெய்மையாய்வுகளை மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், ஆண்டின் இறுதிவரையிலும் 24 மெய்மையாய்வுகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் 26 சதவீதமான நிதிஏற்பாடு பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) மீளாய்வாண்டின் போது மாகாணங்களுக்கிடையில் 514 வீதி நேர அட்டவணையைத் தயாரித்து அமுல்படுத்துவதற்கும், வடக்கு, வடமத்திய மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களில் பேரூந்துக் கட்டணத்தை திருத்தி சரிசெய்வதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், மாகாணங்களுக்கிடையில் 210 வீதி நேரஅட்டவணைகள் மாத்திரம் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வடமாகாணத்திலும், வடமத்திய மாகாணத்திலும், கிழக்கு மாகாணத்திலும் ஒரு பகுதியின் பேரூந்துக் கட்டணம் மாத்திரம் திருத்தப்பட்டு சரி செய்யப்பட்டிருந்தது அதன் பிரகாரம் இதன் மொத்த செயல் முன்னேற்றம் முறையே 41 சதவீதம் மற்றும் 65 சதவீதம் ஆக இருந்தன.

(iv) பேரூந்து பிரயாணிகளுக்கு துூர பிரயாண சேவை பேரூந்து நிலையங்களை இலகுவாக இனங்காணக்கூடிய வகையில் 250 வரையறுக்கப்பட்ட தரிப்பிட சமிக்ஞை பதாதைகள் நாடு முழுவதும் ஸ்தாபிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் ஆண்டின் இறுதி வரையிலும் அத்தகைய 19 சமிக்ஞை பதாதைகள் மாத்திரமே பொருத்தப்பட்டிருந்தன. சமிக்ஞை பதாதையை நிர்மாணிப்பதற்கான செயல் முன்னேற்றம் 7.6 சதவீத அளவாக இருந்த போதிலும் அதற்கான மொத்த நிதியேற்பாடுகளில் 33 சதவீதம் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(v) மெதகம மற்றும் கிண்ணியா பஸ் நிலையங்கள் இரண்டையும் நிர்மாணிப்பதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 30,000,000 தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் ஆண்டின் போதே பூர்த்தி செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் ஆண்டின் இறுதி வரையிலும் பஸ் நிலையங்களில் நிர்மாணங்கள் முறையே 60 சதவீதம் மற்றும் 50 சதவீதம் மாத்திரமே பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்தது.

(vi) வருடாந்த செயல்நடவடிக்கை திட்டத்தின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டின் போது தூர பிரயாண சேவை பிரயாணிகளின் வசதிக்காக 05 குறுங்கால ஓய்வு நிலையங்களையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்த செயற்திட்டம் அமுல்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்பாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மாகாணங்களுக்கிடையிலான பேரூந்து மற்றும் மாகாணத்தினுள் போக்குவரத்து ஈடுபட்டுள்ள பேரூந்துகளின் நேர அட்டவணையை காட்சிப்படுத்தும் நோக்கில் ஆணைக்குழுவினால் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 62,415,360 செலவிடப்பட்டு 07 இலத்திரனியல் திரைகள் கொழும்பு பெஸ்தியன் மாவத்தை, கொழும்பு, அனுராதபுரம், குருநாகல், நுவரெலியா, கதிர்காமம், இரத்தினபுரி மற்றும் புத்தளம் போன்ற இடங்களில் பொருத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த திரைகள் யாவும் இரண்டு வருட காலமாக செயற்பாடற்றுக் காணப்பட்டள. 2016 யூன் 15 ஆந் திகதி வரையிலும் அந்த திரைகளை நல்ல நிலைக்குக் கொண்டுவருவதற்கு நிறுவகத்தின் முகாமைத்துவம் தவறியிருந்தது.

(ஆ) பெஸ்தியன் மாவத்தையிலுள்ள பேரூந்து நிலையத்தின் செயற்பாடுகளை அதன் முகாமையாளருக்கும் ஆணைக்குழுவின் தலைவருக்கும் தமது அலுவலகத்திலிருந்து மேற்பார்வை செய்யகூடிய வகையில் ரூபா 470,250 தொகை செலவில் 2014 யூன் மாதத்தின் போது பொருத்தப்பட்டிருந்த 16 சீசீரீவி கெமராக்களில் 09 கெமராக்கள் 2014 திசெம்பர் முதல் கணக்காய்வுத் திகதியான 2016 யூலை மாதம் வரையில் விளைவற்றுக் காணப்பட்டது. கெமரா செயற்பாடற்றிருந்த போதிலும் இணையதளம் தொடர்பில் அதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது மாதத்திற்கு ரூபா 61,862 வீதம் ரூபா 742,341 தொகையொன்றைச் செலுத்த வேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.

(இ) கொழும்பு – கட்டுநாயக்க அதிவேக பாதையில் பேரூந்து ஓடுவதற்கான நிரந்தர அனுமதிப்பத்திரத்தினை விநியோகித்தல் 2016 யூன் 15 ஆந் திகதி வரையில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் தெற்கு அதிவேக வீதியில் பல்வேறு பிரயாண இடங்கள் வரை 2015 யூலை 25 ஆந் திகதி முதல் பிரயாணத்தில் ஈடுபடுகின்ற பேரூந்துகளுக்காக நாளொன்றிற்கு ரூபா 2,500 வீதம் அறவிட்டு 65 தற்காலிக அனுமதிப்த்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன்

2016 யூன் மாதம் வரையிலும் நிரந்தர அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) மாகாணங்களுக்கிடையிலான பேரூந்து ஓட்ட செயற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற முறையை செய்மதி தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தி தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு நேரடியாக மேற்பார்வை செய்யக்கூடிய வகையில் ரூபா 79,061,375 தொகை செலவில் பேரூந்துகளில் பொருத்தப்பட்ட 2095 ஜீபீஎஸ் உபகரணங்களில் 1307 உபகரணங்கள் 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் சிறந்த முகாமைத்துவம் இல்லாமையிலும் முறையான பேணிச் செல்லப்பட்டமையாலும் ரூபா 37,512,288 தொகை செலவில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட புதிய கட்டுப்பாட்டு அறை பயன்படுத்தப்பட முடியாதிருந்தது.

(உ) வீதி அனுமதிப்பத்திரங்களை விநியோகிப்பதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட விண்ணப்பதாரர்கள் அனுமதிப்பத்திரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக வராமையின் காரணமாக 2014 ஆம் ஆண்டின் போது கொழும்பு மற்றும் அண்மித்த பிரதேசங்களிலிருந்து வட கிழக்கு வரை 14 வீதிகளுக்காக 84 அனுமதிப்பத்திரங்களுக்காக கூறுவிலைகள் கோரப்பட்டிருந்த போதிலும், 2016 மே 31 ஆந் திகதி வரையில் 21 அனுமதிப்பத்திரங்கள் மாத்திரம் விநியோகிக்கப்பட்டது போன்றே மீளாய்வாண்டின் போதும் 10 வீதிகளுக்காக 13 அனுமதிப்பத்திரங்களுக்கு கூறு விலை கோரப்பட்டிருந்த போதிலும் 05 அனுமதிப்பத்திரங்கள் மாத்திரம் விநியோகிக்கப்பட்டிருந்தன. கூறுவிலைகளைக் கோரும் போது போதியளவான கேள்விக் காப்பீடொன்று பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட விண்ணப்பதாரர்கள் அனுமதிப்பத்திரத்தை பெற்றுக்கொள்வதற்கு முன்வராதிருந்தமை கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஊ) அதிவேக வீதிக்கு வெளியே சுற்றுவட்ட வீதி ஊடாக பிரதான நகரங்களுக்கு பேரூந்து போக்குவரத்துச் செய்யக்கூடிய இயலுமை தொடர்பாக சாத்திய வள ஆய்வொன்று மேற்கொண்டு அறிக்கையொன்றைப் சமர்ப்பிப்பதற்காக மொறட்டுவை பல்கலைக்கழகத்திற்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் மொறட்டுவ பல்கலைக்கழத்தின் மூலம் வரைவு உப அறிக்கையொன்று 2015 ஆகஸ்ட் 04 ஆந் திகதி ஆணைக்குழுவிற்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக 2015 செப்தெம்பர் 04 ஆந் திகதி ரூபா 1,418,310 தொகையொன்று முற்பணமாக வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்கான எதிர்கால நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டமை அவதானிக்கப்படவில்லை.

(எ) சகல பிரயாணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளையும் ஒன்றிணைத்து சுழற்சி நேர அட்டவணையின் பிரகாரம் ஓடச் செய்தல் அரசின் கொள்கை ஆனமையால் 2013 திசெம்பர் மாதத்தில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு முன்னின்று தயாரித்திருந்த ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைக்காக அமைச்சரவை அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருந்த போதிலும், 2016 செப்தெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையிலும் அது அமுல்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.3 செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள்

வவுனியா பேரூந்து நிலையத்தின் முதலாவது கட்டத்தின் நடவடிக்கைகள் 2015 ஆம் ஆண்டின் யூன் மாதத்தின் போது பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக ரூபா 104,746,181 தொகை செலவாகியிருந்தது. எனினும் பேரூந்து நிலையத்தின் காணியை மட்டமிடல் செயற்பாடுகள் இரண்டாம் கட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டமையினால், அந்தக் கட்டம் 2016 யூன் மாதம் வரையிலும் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. அதனால் பேரூந்து நிலையத்தை இது வரை பயன்பாட்டிற்கு எடுப்பதற்கு முடியாதிருந்தது.

4.4 வெளிப்படையான முறைமையின்மைகள்

சிசுசெரிய பேரூந்து போக்குவரத்திற்கான கொடுப்பனவுகளைப் பரீட்சித்த போது ஒரு பேரூந்து இரண்டு வீதிகளில் சிசுசெரிய பிரயாணத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டதாகக் குறிப்பிட்டு இரண்டு நபர்களின் பெயரில் ரூபா 6,941,862 தொகை ஆணைக்குழுவால் வழங்கப்பட்டிருந்தது.

4.5 நிதியத்தின் குறைவான பயன்பாடு

மீளாய்வாண்டின் போது பல்வேறு செயற்திட்டங்களை அமுல்படுத்துவதற்காக பொதுத் திறைசேரியினால் ரூபா 685,000,000 தொகையொன்று ஆணைக்குழுவிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதில் ரூபா 636,401,206 தொகை மாதாந்தம் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. முறையான எதிர்வுகூறலின்றி பணம் பெறப்பட்டமையின் அடிப்படையில் சேமிக்கப்பட்ட ரூபா 48,598,739 தொகை முதலீடு சேமிக்கப்பட்டிருந்தது.

4.6 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

1958 இன் 15 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய அதிகாரச்சட்டத்தின் 47 ஆவது பிரிவு மற்றும் 1985 இன் 1 ஆம் இலக்க ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதிய (திருத்திய) அதிகாரச்சட்டத்தின் 9(2) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் சேமலாப நிதியம் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கை பொறுப்பு நிதியம் என்பவற்றின் பங்களிப்புப் பணம் மற்றும் பணிக்கொடை கொடுப்பனவுகளை கணிப்பீடு செய்யும் போது உள்ளக படிகள் மற்றும் விஷேட படிகளுடன் பணிக்கொடை படிகள் கணிப்பீடு செய்யப்பட்டமையால் முறையே ரூபா 11,344,443 மற்றும் ரூபா 697,641 தொகையான பங்களிப்புப் பணம் மேலதிகமாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

4.7 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினரையும் உள்ளபடியான பதவியணியினரையும் ஒப்பீடு செய்த போது 76 பதவி வெற்றிடங்கள் காணப்பட்டதுடன் அதில் நிறைவேற்றுத்தரத்தில் 16 வெற்றிடங்கள் காணப்பட்டன. 2016 மே 31 ஆந் திகதி வரையில் அதில் 03 பதவிகள் ஆட்சேர்க்கப்பட்டிருந்தன. ஏனைய நிறைவேற்று பதவிகளுக்காக பதிற்கடமை அடிப்படையில் அப்பதவிகளின் கடமைகள் மேவுகை செய்யப்பட்டிருந்தன.

4.8 தீர்க்கப்படாதுள்ள கணக்காய்வுப் பந்திகள்

2014 மார்ச் 06 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பொது முயற்சிகள் செயற்குழுக் கூட்டத்தின் போது செல்லுபடியான வீதி அனுமதிப்பத்திரமின்றி பேரூந்து ஓடியமை தொடர்பில் உள்ள சட்டங்கள், விதிகள், போதியளவில் இல்லாதிருந்தமை வெளிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் அதிகாரச்சட்டத்திற்குரிய பிரிவுகள் திருத்தம் செய்யப்பட்டு இரண்டு மாத காலத்திற்குள் அமைச்சரவைக்கு சமர்ப்பிப்பதற்கு இணங்கியிருந்த போதிலும் 2016 யூன் மாதம் வரையும் உரிய திருத்தம் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

மீளாய்வாண்டிற்குரிய பாதீடு செய்யப்பட்ட செலவினத்தை உள்ளபடியான செலவினத்துடன் ஒப்பீடு செய்தபோது 24 செலவின விடயங்களுக்குரியதாக 10 சதவீதம் முதல் 179 சதவீதம் வரையிலான வீச்சில் முரண்கள் ஏற்பட்டமையினால்

பாதீடு ஆக்கபூர்வமான முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியாக பயன்படுத்தப்படாதிருந்தமை கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

5.2 கொள்வனவுத் திட்டம்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) ஆணைக்குழுவினால் அரசாங்க கொள்வனவு வழிகாட்டிக் கோவையின் 4.2.1 ஆம் பந்தியினதும் கொள்வனவு செயற்பாட்டுக் கோவையில் காண்பிக்கப்படுகின்ற மாதிரியின் பிரகாரமும் 2015 ஆம் ஆண்டிற்காக பிரதான கொள்வனவுத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதற்கான முறையான அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) தயாரிக்கப்பட்ட கொள்வனவுத் திட்டத்தின் தகவல்கள் பாதீட்டுடனும் செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்துடனும் இணங்காமை, செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்திலும் பாதீட்டிலும் உள்ளடங்காத விடயங்கள் கொள்வனவுத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டமை, கொள்வனவுத் திட்டத்தின் பிரகாரம் செயற்படாமை போன்ற விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

5.3 ஆண்டிடறிக்கையை சபையில் சமர்ப்பித்தல்

1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(3) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 6.5.3 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் நிறுவனத்தின் ஆண்டறிக்கை பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், 2014 ஆம் ஆண்டிற்குரிய ஆண்டறிக்கை 2016 செப்தெம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையிலும் பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. அந்தச் சுற்றறிக்கையின் 6.5.1 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் 2015 இன் ஆண்டறிக்கையின் வரைவொன்று வருடாந்த கணக்குகளுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

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

முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுத் துறைகள்	அவதானிப்புக்கள்
(அ) ஒப்பந்தக் கட்டுப்பாடு	உடன்படிக்கை நிபந்தனையின் படி நடவடிக்கை எடுக்காமை மற்றும் கேள்வி கோரலின் மூலம் பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் விநியோகிக்கப்படாமை.
(ஆ) வாகனப் பயன்பாடு	நிதிபபிரமாணம் மற்றும் சுற்றறிக்கைகளின் பிரகாரம் வாகனக் கட்டுப்பாடு இடம்பெறாமை மற்றும் அறிக்கை வைக்கப்படாமை.
(இ) பதவியணியினர் நிர்வாகம்	வெற்றிடங்களுக்காக ஊழியர்களை ஆட்சேர்ப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்காமை.

ஒப்பம்: எச்.எம்.காமினி விஜேசிங்ஹ
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

<u>தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு</u>

<u>2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியுடன் முடிவடைந்த வருடத்திற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் தொடர்பாக 1971 இல 38ஐக் கொண்ட நிதிச் சட்டத்தின் 14(2) (சீ) பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கைக்கான பதில்கள்</u>

2.2.1 இலங்கை அரச கணக்கீட்டுக் நியமங்கள்

எதிர்காலத்தில் நிதிசார் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு சரிசெய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

2.2.2 கணக்கீட்டுக் குறைப்பாடுகள்

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

(ஆ) விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள அரச தலைமையின் கீழ் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட 21,806,808 ரூபா தொகைக்கு உரிய தேய்மானத்தினை ஒதுக்குவதற்கு சமமான தொகையினைக் கழிப்பது தவறப்பட்டுள்ளது. 2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது இதனைச் சரிசெய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(இ) விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள ஜீபீஎஸ் கட்டுப்பாட்டு அறையினை அமைத்தல் தொடர்பில் செலவாகிய 18,189,547.43 ரூபா தொகை அரச தலைமைக் கணக்கில் குறிப்பதற்கு தவறியுள்ளதுடன், 2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது அரச தலைமைக் கணக்கில் மீதியினை சரிசெய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு இச்செயற்றிட்டத்தின் பணிகள் 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியாகையில் நடந்து கொண்டிருந்ததுடன், உரிய நிறுவனத்தினால் பெற்றுக் கொடுத்த இன்வொய்சின் படி திரண்ட செலவிற்கான ஒதுக்கல் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது, அச்செலவு தொடர்பில் சொத்துக்கள் கணக்கு மற்றும் தேய்மானக் கணக்கு ஆகியவற்றின் பிரகாரம் சரிப்படுத்துகை மேற்கொள்ளப்படவுள்ளது.

(உ) விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள 525,000 ரூபா வருமானம் கிடைக்க வேண்டிய வருமானமாக கணக்கு வைக்கப்படல் தவறப்பட்டுள்ளது. 2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது இதனைச் சரிசெய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

2.2.3 எதிர்பாரா பொறுப்புக்கள்

2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது எதிர்பாரா பொறுப்புக்கள் தொடர்பில் நிதிசார் கூற்றுக்களில் பதிவு செய்வதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

2.3 சட்டதிட்டங்கள மற்றும் நிபந்தனைகளுடன் இணங்காமை

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

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

(ஆ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் வாகனக் குழுமத்தில் 15 வாகனங்களுக்கான நாளாந்த ஓட்டக் குறிப்பேடுகள் அரசாங்க அச்சகத்திலிருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. PD – 8930 மற்றும் PE – 4904 வாகனங்கள் 1990 ஒக்டோபர் 10ஆந் திகதியிட்ட இல 41/90 கொண்ட பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் எரிபொருள் பாவனைப் பரிசோதனை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. குழுமத்தில் 15 வாகனங்களின் எரிபொருள் பாவனை பரிசோதனை மேற்கொண்டு எரிபொருள் சமநிலைப்படுத்தலை மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. அதன் படி ஓட்டக் குறிப்புகள் மற்றும் மாதாந்த திரட்டு கணக்காய்விற்காக முன்வைப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2.4 போதிய அதிகாரத் துணையற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள 70,000.00 ரூபா பணத்தில் அலுவலகஞ்சார் தேவைகளுக்குப் பயன்படுத்திய பணத்தைத் தவிர மீதித் தொகையான 66,330.00 ரூபா மீண்டும் ஆணைக்குழுவிற்குச் செலுத்தியுள்ளதுடன், மேற்படி விடயம் தொடர்பாக போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவை அமைச்சின் செயலாளருக்கு அனுப்பப்பட்ட கடிதத்தின் பிரதியொன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு 01)

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றுகை

(அ) மற்றும் (ஆ) (i) போக்குவரத்து கொள்கையினை திருத்தியமைத்தல் ஏற்கனவே மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன், அது தொடர்பாக மேற்பார்வை செய்வதற்கு ஒரு விசேட கமிட்டி ஒன்றை நியமிக்குமாறு அமைச்சர் அவர்களால் அமைச்சின் செயலாளருக்கு அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) செல்லுபடியாகும் பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரமின்றி இயங்கும் பேருந்துகள் தொடர்பில் 2 இலட்சம் ரூபா தண்டப் பணம் அறவிடுவதற்கான சட்டத்துறைத் தலைமை அதிபதியின் அறிவுறுத்தல் கோரப்பட்டுள்ளது.

(இ) ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணைகள் தயார் செய்யப்பட்டு முடிவடைந்த போதும், இபோசபையின் இணக்கம் இன்மையினால் செயற்படுத்துவதில் சிக்கல் ஏற்பட்டுள்ளது.

(ஈ) போக்குவரத்து என்பது பன்முகப்படுத்தப்பட்ட ஒரு விடயமாகும். அதன் படி அவ்வப் பிரதேசங்களின் போக்குவரத்துச் சேவைகள் குறித்து நடவடிக்கை எடுத்தல் குறிப்பிட்ட பிரதேச போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் கீழ் கொண்டுவரப்படும் விடயமாகும். இது தொடர்பான விபரங்கள் சீரீபி.ஏ/என்ரீசீ/01/15/ஏகியூ/14/38 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(உ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அமைக்கப்பட்டுள்ள எல்லா பேருந்துத் தரிப்பிடங்களிலும் விசேட தேவையுடையவர்களுக்கு உரிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(ஊ) 2015ஆம் ஆண்டிற்கான மீண்டெழும் மற்றும் மூலதனச் செயற்றிட்டங்களுக்காக அனுமதிக்கப்பட்ட அரச ஏற்பாடுகள் 756 மி.ரூபாயாவதுடன், ஆண்டினுள் இதில் 685 மி. ரூபா திறைசேரியிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

அதில் 534 மி. ரூபா மீண்டெழும் செயற்றிட்டத்திற்காக பெற்றுக் கொண்டுள்ளதுடன், அதற்குரிய செலவுகளைக் கணக்கு வைக்கும் போது, 2015ஆம் வருடத்திற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் சந்தர்ப்பமாகையில் நிறுவனத்திற்கு கிடைத்துள்ள இன்வொயிஸ்களின் பெறுமதி மாத்திரம் திரண்ட செலவாக கணக்குகளில் உள்ளடக்கப்பட்டது. அதனால் 2015ஆம் ஆண்டிற்கு உரிய ஆனால், கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் சந்தர்ப்பமாகையில் இன்வொயிஸ்கள் கிடைக்காமை காரணத்தினால் மற்றும் செலவு மதிப்பீடுகள், வருடத்தின் செலவாக கணக்குகளில் உள்ளடக்க முடியாமையினால், கணக்கு வைக்க முடியாது போன செலவுகளை மேற்கொள்வதற்கு இப்பணத்தொகையினை நிறுவனத்தினுள் தக்கவைக்க வேண்டி ஏற்பட்டது எனத் தயவுடன் அறிவிக்கின்றேன்.

அவ்வாறே மேற்படி 685 மி. ரூபா அரச ஏற்பாடுகளில் 151 மி. ரூபா மூலதனச் செயற்றிட்டத்திற்காகப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. 2015.12.31ஆந் திகதியாகையில் முழுதாகப்

பூர்த்தி செய்யமுடியாத போதும், 2015ஆம் ஆண்டிற்குரிய மூலதனச் செயற்றிட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஒப்பந்தக்காரர்களுடன் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டுள்ளதால் மற்றும் 2016 வரவுசெலவு திட்ட அறிக்கையினால் மீண்டும் அச்செயற்றிட்டங்களுக்காக ஏற்பாடுகளை ஒதுக்கிக் கொள்ள முடியாமையினால், அச்செயற்றிட்டங்களுக்கு செலுத்துவதற்காக இப்பணத்தொகையினை நிறுவனத்தினுள் தக்கவைக்க வேண்டி ஏற்பட்டது எனத் தயவுடன் அறிவிக்கின்றேன்.

(எ) 2015 ஆண்டின் இறுதியாகையில், 40 கெமி செரிய பேருந்துச் சேவைகளை மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிட்டிருந்த போதும், 2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் 14 சேவைகள் மாத்திரமே இயங்கிக் கொண்டிருந்தன.

<u>அதற்கு ஏதுவான காரணங்கள்</u>

- மாகாண போக்குவரத்து அதிகார சபைகளினால் கெமி செரிய செயற்றிட்டத்திற்கு கிடைக்கும் ஆலோசனைகளின் அளவு குறைதல்.

  03 வருட ஒப்பந்த காலம் முடிவடைந்த சேவைகள் கெமி செரிய செயற்றிட்டத்திலிருந்து வெளியேறுதல்

- 2015 ஆம் ஆண்டில் கிழக்கு மாகாணத்தில் 04 பாதைகளும் வடமேல் மாகாணத்தில் 10 பாதைகளும் தொடர்பில் கேள்விமனு கோரியும் கிழக்கு மாகாணத்தில் ஒரு பாதைக்கும் வடமேல் மாகாணத்தில் 4 பாதைகளுக்கும் கோரிக்கை முன்வைக்காமை.

- போக்குவரத்து அதிகார சபைகளினால் தெரிவு செய்யப்பட்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குவிற்கு அனுப்பப்பட்ட சில விண்ணப்பதாரிகள் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வதற்கு சமூகமளிக்காமை.
- கெமி செரிய சேவைகள் மேற்கொள்ளப்படும் பாதைகளில் இபோச பேருந்துகளை ஈடுபடுத்தியமையால் கெமி செரிய பேருந்துகள் ஓடாது நீங்கிக்கொண்டமை.

- குறிப்பேட்டுப் பத்திரங்கள் முன்வைக்கப்படாமையால் இயங்காத சேவைகள் எனக் கருதப்பட்டமை.

- பாதைகள் சிதைவுற்றிருப்பதால் அடிக்கடி இயந்திரக் கோளாறுகள் ஏற்பட்டு சேவையினை மேற்கொள்வதற்கு முடியாது போகின்றமையால் சேவையிலிருந்து நீங்குதல்.

(ஏ) 2015 ஆண்டு ஆய்வு அலகின் முன்னேற்றத்தினைக் காட்டுகையில் ஆண்டினுள் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வு எண்ணிக்கையாக ஆய்வு செய்யப்பட்ட தடவைகளின் எண்ணிக்கையே 24 எனக் காட்டப்பட்டுள்ளது. எனினும் ஆய்வு செய்யும் ஒவ்வொரு தடவையிலும் ஆய்வுசெய்யப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 91 ஆகும். அதன் படி 2015ஆம்

ஆண்டில் இலக்கு வைக்கப்பட்ட ஆய்வு எண்ணிக்கைகளை விட 41 கூடுதலாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. ஆய்வு செய்யும் ஒரு முறைக்கு இணைவாக பேருந்துகள் பலவற்றை உள்ளடக்குமாறு ஒன்றாக ஆய்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதனால் தனித்தனியாக பாதைகளை ஆய்வு செய்யும் போது ஏற்படும் செலவு குறைவடைந்தமையால் ஏற்பாடுகள் எஞ்சுவதற்கு ஏதுவாயுள்ளன.

(ஐ) மாகாணங்களுக்கு இடையிலான எல்லா சேவைகளுக்கும் ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைத் தயாரிப்பு 2012ஆம் ஆண்டிலேயே முடிவடைந்துள்ளது. எனினும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் அலுவலர்கள் ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணையைச் செயற்படுத்துவதில் காட்டிய கடும் எதிர்ப்பு காரணமாக அந்நேர அட்டவணை செயற்படுத்தப்படவில்லை. மேலும், பயணிகளின் கேள்விப் படி நேர அட்டவணை இற்றைப்படுத்தப்படல் வேண்டும். அதனால் 2015ஆம் ஆண்டின் போது அப்போது காணப்பட்ட மொத்த மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளின் எண்ணிக்கை நேர அட்டவணை தயாரிக்கப்பட வேண்டிய பாதை எண்ணிக்கையாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது. எனினும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை 2015ஆம் ஆண்டு ஆகும் வரையிலும் ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைகளைச் செயற்படுத்தவதற்கும் தயாரிப்பதற்கும் கடும் எதிர்ப்பினைக் காட்டியமையால் ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைகளைச் செயற்படுத்த முடியாமல் போனது.

(ஒ) 2015ஆம் ஆண்டின் போது நகர அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்திற்கு கூடுதலான முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டது. அதனால் தூரப் பயண சேவை சமிக்ஞை பலகைகளை அமைப்பதற்கு 2015ஆம் ஆண்டில் ஒதுக்கப்பட்ட 05 மி. ரூபாவில் 02 மி. ரூபா 2015 ஜனவரி மாதத்திலும் 1.5 மி. ரூபா 2015 ஒக்டோபர் மாதத்திலும் நகர அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்திற்கு மாற்றப்பட்டது. அதனால் 19 தூரப்பயண சேவை சமிக்ஞைப் பலகைகள் மாத்திரம் 2015ஆம் ஆண்டில் பொருத்தப்பட்டன.

(ஓ) 2015 புள்ளிவிபரவியற் அறிக்கையில் அவ்வாண்டிற்கு உரிய பெற்றுக் கொள்ளக்கூடிய தகவல்கள் உள்ளடங்கியுள்ளன.

உதா: **2015 மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகள் எண்ணிக்கை மற்றும் ஓடும் கிலோமீற்றர் எண்ணிக்கை**

2015 ஆண்டில் பேருந்துக் கட்டணம் தொடர்பிலான தகவல்கள்

இலங்கை மத்திய வங்கியால் வெளியிடப்பட்ட“ Economic and Social Statistics of Sri Lanka

“ புள்ளிவிபர அறிக்கை இலங்கையின் முக்கியமானதொரு புள்ளிவிபர அறிக்கையாகும்.

இப்புள்ளிவிபர அறிக்கை வெளியிடப்பட்ட ஆண்டு குறிப்பிட்ட ஆண்டாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது எனினும் அதில் முன்னைய ஆண்டு வரையிலான தகவல்களே உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. அதனால் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவும் போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கையை வெளியிடும் ஆண்டை குறிப்பிட்ட புள்ளிவிபர அறிக்கையின் ஆண்டாகக் கருத்திற் கொள்ளும்.

(ஔ) வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடம் அமைத்தலுக்கு 2014ஆம் ஆண்டில் கிட்டத்தட்ட 110 மி. ரூபா கிடைத்தமையால் அத்தொகைக்குத் தக்கதாக அடிப்படைத் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்யும் விதத்தில் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான மற்றும் மாகாணத்தினுள்ளேயான பேருந்தகளுக்கான இரண்டு கட்டடங்களும் பேருந்துத் தரிப்பிடத் தளம் பேருந்து பயணிக்கும் பாதையை மாத்திரம் எஸ்.ஃ.பால்ட் (asphalt) செய்வதற்கு (4000 சதுர மீற்றர் அளவில்) அரச பொறியியலாளர் கூட்டுத்தாபனத்தினால் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு அதன் பிரகாரம் கட்டுமானப் பணிகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டன.

அதன் படி பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினைப் பயன்படுத்தவதற்குத் தேவையான தளத்தைத் தயார் செய்தல் முதல் கட்டத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

(க) மணல் ஏற்றிச்செல்வதில் காணப்பட்ட சட்டரீதியான வரையறை மெதகம, கிண்ணியா ஆகிய பேருந்துத் தரிப்பிட நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகள் 2015ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்வதற்கு முடியாது போனமைக்கு முக்கிய காரணம் ஆகும்.

(ங) தற்போது இக்கட்டுப்பாட்டு அறையின் பணிகள் முடிவடைந்துள்ளதுடன், உரிய தொலைபேசி வலையமைப்பு இணைப்பு வழங்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றது. 2016 ஆகஸ்ட் மாதத்தில் இதன் செயற்பாடு ஆரம்பிக்கவுள்ளது.

(ச) 2014 ஆம் ஆண்டு அரை இறுதியில் 2015 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்வதற்கு உத்தேசித்த செயற்றிட்டத்திற்கான ஏற்பாடுகள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. அதன் படி, தூரப்பயண சேவைகள் பயணிகளின் வசதிக்காக 05 குறுங்கால ஓய்விடங்கள் (சிற்றுண்டிச்சாலைகள்) தெரிவுசெய்யப்பட்டு அச்சிற்றுண்டிச்சாலைகளுக்கான முறையான சுகாதார வசதிகளைத் (02 ஆண் மலசல கூடங்கள் மற்றும் 03 பெண் மலசல கூடங்கள்) தயார்படுத்துவதற்கு 2015 வரவுசெலவில் 05 மி. ரூபா ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும் 2015ஆம் ஆண்டில் கொள்கை ரீதியிலான மாற்றங்களின் பேரில் இச்செயற்றிட்டம் குறித்து விசேட கவனம் செலுத்தாதமையால் அச்செயற்றிட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட 05 மி. ரூபா வேறு செயற்றிட்டத்திற்கு மாற்றப்பட்டது,

4.2 முகாமைத்துவ திறமையின்மைகள்

(அ) இந்த 07 இலத்திரனியல் காட்சிப் பலகைகள் செயற்படும் நிலைக்கும் கொண்டுவருவதற்கு தற்போது தேவையான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன், அவ்விலத்திரனியல் காட்சிப் பலகைகளை விளைபயன்மிக்கதாக பாவனைக்கு எடுப்பதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு கமிட்டி ஒன்று நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. அக்கமிட்டியின் சிபாரிசின் படி இக்காட்சிப் பலகைகளை இயல்பு நிலைக்கு கொண்டு வருவதற்து தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கும் பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத்திற்கு இடையில் உள்ளக இணைப்பினை விருத்தி செய்வதற்காக சீசீரீவீ (**CCTV**) கெமரா தொகுதியொன்று 470,250 ரூபா செலவிட்டு பொருத்தப்பட்டுள்ளது. கணக்காய்வு

விசாரணையின் போது குறிப்பிட்ட கெமரா தொகுதி செயலிழந்து இருந்ததாகக் குறிப்பிட்டிருந்த போதிலும் அப்போது எல்லா கெமராக்களும் செயலிழந்து காணப்பட்டிருக்கவில்லை என்பதுடன், அவற்றில் சில செயலிழந்து காணப்பட்டமைக்கு காரணம் மிதக்கும் சந்தைத் தொகுதி நிர்மாணிப்பிற்கு இணைவாக பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத்தில் காணப்பட்ட அனுமதியற்ற கட்டுமானங்களை அகற்றும் போது இவ்விணைப்பிற்கு உரிய மின்கம்பி அமைப்பில் சேதம் ஏற்பட்டமையாகும். மேலும், பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதி அலுவலகத்திற்கு அத்தியவசியமான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகள் தொடர்பில் மத்திய தரவுகள் களஞ்சியத் தொகுதியை (Central Database System) பயன்படுத்தும் வசதியும் பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலக ஊழியர்களின் விரல் அடையாள வரவுப் பதிவு முகாமைத்துவத் தொகுதியும் (Finger print attendance management system) இதனூடாக உள்ளக இணைப்பிணைப் பெற்றுக்கொள்வதும் இவ்விணைப்பின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. அதனால் 2015ஆம் ஆண்டிற்கான இவ்விணைப்பிற்காக செலவிடப்பட்ட தொகையான 742,341 ரூபா எவ்வித பொருளாதாரப் பெறுமதியற்ற ஒன்றல்ல என்பது இதன் மூலம் தெளிவாகின்றது.

(இ) 2005ஆம் ஆண்டில் நடைபெற்ற அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் காலி – கொட்டாவை அதிவேகப் பாதைக்கான பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்ட போதும், அதன் சிக்கல்மிக்க நிலைமை காரணமாக 2014ஆம் ஆண்டில் மீண்டும் அமைச்சரவைத் தீர்மனத்தினை திருத்தி அமைத்ததன் பின்னர் மாத்தறை – மகரகமை மற்றும் மாத்தறை – கடுவெலை பாதைகளுக்கான அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன. எனினும் அச்சந்தர்ப்பத்திலும் அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்கும் போது ஏற்பட்ட பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்காக மீண்டும் 2016ஆம் ஆண்டில் அவ்வமைச்சரவை தீர்மானம் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அவ்வமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் எதிர்காலத்தில் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. திருத்தப்பட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரங்கள் கிடைக்கும் வரை இப்பாதைக்கான விலைமனு கோரல் நடவடிக்கைகள் பிற்போட வேண்டி ஏற்பட்டது.

(ஈ) 2015 ஆண்டு முடிவடையும் போது 635 **GPS** உபகரணங்கள் செயற்படும் மட்டத்தில் காணப்பட்டன. தற்போது அவ்வுபகரணங்கள் 788 செயற்படும் மட்டத்தில் காணப்படுவதுடன், எஞ்சிய உபாரணங்கள் இயல்பு நிலைக்கு கொண்டுவரப்படுகின்றன.

(உ) பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியின் கீழ் குறுகிய காலத்திற்கு தற்காலிக அனுமதிப்பத்திரங்கள் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டதுடன், தற்போது தகுந்த வழிமுறையொன்று தயார்செய்து முடிவடைந்துள்ளமையால், அவ்வழிமுறையின் படி விலைமனு கோரலின் மூலம் நிரந்தர அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

(ஊ) எல்லா விலைமனு கோரலின் போதும் விண்ணப்பதாரிகள் தொழில்நுட்ப பெறுமதியை விடக் கூடுதல் பெறுமதியுடன் கோருவர். அதனால் அவர்கள் கோரும் பெறுமதிக்கு பேருந்துகளை இயக்குவது கடினம் என்பதால், அவர்கள் விலைமனுவைப் பெறுவது நிராகரிக்கப்படும். இது எல்லா விலைமனு கோரலின் போதும் நடைபெறும் செயற்பாடாகும். எல்லா விலைமனு கோரல்

வழங்குகையின் போதும் இவ்வாறு தகுதிமிக்க விண்ணப்பதாரிகள் பின்னர் நிராகரிக்கப்படுவதையிட்டு முறையான ஆய்வொன்றை மேற்கொண்டதன் பின்னர் இவ்வெல்லா வெற்றிடங்களுக்காகவும் விலைமனு கோருவதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

(எ) இச்சாத்திய ஆய்வு அறிக்கை குறித்து பணிப்பாளர் சபைப் பத்திரமொன்று முன்வைக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அது எதிர்வரும் பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்தின் போது கலந்துரையாடுவதற்கு பிற்போடப்பட்டுள்ளது. அதன் படி எதிர்வரும் பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்தின் போது இது தொடர்பில் கலந்துரையாடப்படவுள்ளது.

(ஏ) சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் நிபந்தனைகளின் படி பேருந்துகள் இணங்குவதை உறுதிப்படுத்தவதற்கு நடமாடும் பரிசோதனைப் பிரிவிற்கு பெற்றுக் கொடுத்துள்ள பத்திரத்தில் மாணவர்களிடமிருந்து அரை கட்டணம் அறவிடப்படுகின்றதா? இல்லையா? என தகவல்களைப் பூர்த்திசெய்வதற்கு நிரல் ஒன்று கொடுக்கப்பட்டுள்ளதுடன், நடமாடும் பரிசோதனை அலுவலர்கள் சிசு செரிய பேருந்துகளைப் பரிசோதனை செய்யும் போது இது குறித்து கவனஞ் செலுத்துவர். நடமாடும் பரிசோதனை அலுவலர்களின் அறிக்கைப் படி அந்நிபந்தனைகள் மீறப்பட்டதாக பதிவுகள் இருப்பின் அம்மாதத்திற்கான உதவித்தொகை இடை நிறுத்தப்படும்.

(ஐ) கெமி செரிய சேவைகளை மேற்கொள்கையில் உரிய பேருந்து உரிமையாளருடன் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு ஒப்பந்தமொன்றினைச் செய்யும்.

அதன் படி உரிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் இருவருடன் ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளது. குறிப்பிட்ட ஒப்பந்தங்கள் கெமி செரிய கோவையில் வைக்கப்பட்டுள்ளன.

எல்பிட்டி – பிட்டிகல கெமி செரிய சேவையினை மேற்கொண்ட ஓட்டுனர் 02 வருடங்கள் மேற்கொண்டு விட்டு நிறுத்தியுள்ளார். எஞ்சிய 01 வருட கால எல்லைக்கான தென் மாகாண போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் அனுமதியுடன் திரு ஜீ.ஜீ.எஸ்.சீ. பிரஷாந்த அவர்கள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவுடன் ஒரு வருட காலப்பிரிவிற்கு கெமி செரிய ஒப்பந்தமொன்றை கையொப்பமிட்டுள்ளார்.

மிரிஸ்வத்தை – பதியதலாவ கெமி செரிய சேவையினை மேற்கொள்வதற்கு திரு. ஏ.எம். நந்தசேன பண்டா அவர்கள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவுடன் மூன்று வருட கால ஒப்பந்தமொன்றை கையொப்பமிட்டுள்ளார்.

4.3 முறையற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

இது தொடர்பாக 2016 எப்பிரல் மாதம் 29ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபை தீர்மானம் 2016 மே மாதம் 30ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபை கூட்டததின் போது உறுதிசெய்யப்பட்டது. அதன் படி 2016 மே மாதம் 30ஆந் திகதி குறிப்பிட்ட விசாரணை தொடர்பில் விளக்கம் கோரப்பட்டதுடன், அது வரையில் அதாவது 2016.05.23ஆந் திகதி பணியிலிருந்து இளைபாறிய திரு. எச்.டபளியூ. விப்புலசேன மற்றும் 2014.02.06ஆந் திகதி

பணியிலிருந்து நீங்கிச் சென்ற திருமதி. நெளும் பிரியங்கிகா ஆகியோர் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவில் பணியில் இல்லாமையால் அவர்களது விளக்கம் கோரப்படவில்லை. (தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிர்வாகப் பிரிவனால் இவ்விடயங்கள் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன.)

இவ்விசாரணை குறித்து விளக்கம் கோரப்பட்ட எஞ்சிய 05 அலுவலர்களில் சிசு செரிய பிரிவில் பணி புரியும் மூவரான செல்வி எஸ்.கே. நிலந்தி, திருமதி. ஜீ.பீ. ஹேமமாலினீ மற்றும் கே.சீ. வீரகோன் ஆகிய அலுவலர்களுக்கு 2016 மே மாதம் 30ஆந் திகதி (பணிப்பாளர் சபை கூட்டம் நடைபெற்ற தினம்) முற்பகலில் விளக்கம் கோரும் ஆவணங்கள் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

4.4 கருத்து முரண்பாட்டினை ஏற்படுத்தும் கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

1985 இல 01 கொண்ட ஊழியர் சேமலாப நிதிய (திருத்தப்பட்ட) சட்டத்தில் வருவாய்கள் என்பதற்கு வழங்கியுள்ள வரைவிலக்கணத்தின் படி தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஊழியர்களுக்கான திறைசேரியின் சுற்றறிக்கைகளின் பிரகாரம் செலுத்தப்படும் உள்ளகக் கொடுப்பனவுகள் மற்றும் விசேட கொடுப்பனவுகள் சேமலாப நிதியத்தின் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியத்தின் பங்களிப்புத் தொகையை கணக்கிடுவதற்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

அதனால் விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு சேமலாப நிதியத்தின் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியத்தின் பங்களிப்புத் தொகைகளைக் கணக்கிடுகையில் 11,344,443 ரூபா மற்றும் 697,641 ரூபா பங்களிப்புத் தொகை அதிகமாக கொடுப்பனவு செய்யப்படவில்லை.

ஊழியர் சேமலாப நிதிய பங்களிப்புத் தொகையினைக் கணக்கிடுகையில் உள்ளகக் கொடுப்பனவுகள் மற்றும் விசேட கொடுப்பனவுகள் உட்படுத்தப்பட வேண்டும் என தொழில் ஆணையாளரால் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு அனுப்பப்பட்ட 2006.12.29ஆந் திகதியிட்ட கடிதத்தின் பிரதியொன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு 02)

அவ்வாறே 1983 இல 12 கொண்ட பணிக்கொடை செலுத்துகைகள் சட்டத்தின் 20ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் "சம்பளம் அல்லது ஊதியங்கள்" என்ற அர்த்தம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அதன் படி திறைசேரி சுற்றறிக்கைகளுக்கு இணங்க செலுத்தப்படும் உள்ளகக் கொடுப்பனவுகள் மற்றும் விசேட கொடுப்பனவுகள் பணிக்கொடைக் கொடுப்பனவுகளை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

அதனால் விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு பணிக்கொடை கொடுப்பனவாக 12,145,773 ரூபா தொகை கூடுதலாக ஒதுக்கீடு மேற்கொள்ளப்படவில்லை எனத் தயவுடன் அறிவிக்கின்றேன்.

4.5 பணிக்குழாத்தினர் நிர்வாகம்

2015 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணிக்குழாத்தினர் மற்றும் உண்மையான பணிக்குழாத்தினர் ஆகியவற்றை ஒப்பிடுகையில் 76 பதவிகள் வெற்றிடங்களாக உள்ளன எனக்

குறிப்பிட்டமை 39 என திருத்தப்பட வேண்டும் என்பதைத் தயவுடன் கவனத்திற் கொள்ளவும். முகாமைத்துவச் சேவைகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் இல DMS/1637/VII கொண்ட கடிதம் மூலம் ஆணைக்குழுவின் ஆட்சேர்ப்பு படிமுறை அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

அதன் பிற்பாடு 2016.05.02ஆந் திகதி பணிப்பாளர் நாயகப் பதவி, பணிப்பாளர்- இயக்கம் மற்றும் சேவைகள் மேற்பார்வை பதவி, பணிப்பாளர் -சட்டம் பதவி ஆகியவற்றிற்கு வெளிவாரியாக ஆட்சேர்க்கப்பட்டதுடன், 03 உதவிப் பணிப்பாளர் பதவிகளுக்கு பதவியுயர்வுகளும் வழங்கப்பட்டன.

ஏனைய வெற்றிடங்களுக்காக ஏற்கனவே நேர்முகப்பரீட்சை நடாத்தப்பட்டுள்ளதுடன், அதில் தகுதி வாய்ந்த அலுவலர்களுக்கு பதவியுயர்வு வழங்குவதற்கும் நேரப் பதிவாளர்களை வெளியிலிருந்து இணைத்துக் கொள்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது.

5.1 வரவுசெலவுப் பேரேட்டு நிர்வாகம்

(அ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் வரவுசெலவு அறிக்கையை ஆணைக்குழு நெடுகிலும் பாவித்த மாதிரியின் அடிப்படையிலேயே முன்வைத்துள்ளதுடன், 2017ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவு அறிக்கையினைத் தயாரிக்கும் போது வருடாந்த கணக்குகள் மாதிரியின் படி முன்வைப்பதற்கு கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

(ஆ) 2017ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவு அறிக்கையினைத் தயாரிக்கும் போது விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள விடயங்கள் குறித்து கவனஞ் செலுத்துவதற்கு அவதானத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

5.2 கொள்வனவுச் செயல்முறை

(அ,ஆ,இ) 2015ஆம் ஆண்டிற்கான பிரதான கொள்வனவு திட்டமொன்று தயார்செய்யப்பட்டுள்ளதுடன், அனுமதிக்காக உள்ளக் போக்குவரத்து அமைச்சிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

கொள்வனவு வழிகாட்டி ஏட்டின் 4.2.1இற்கு இணைவாக கொள்வனவுத் திட்டத்திற்கான அனுமதி, 03 வருட காலத்திற்கான எதிர்பார்க்கப்பட்ட கொள்வனவு நடவடிக்கைகள், விபரமான கொள்வனவு திட்டங்கள், இற்றைப்படுத்தல், கொள்வனவு நேர அட்டவணைகளைத் தயார் செய்யும் போது சிற்சில குறைபாடுகள் இருக்கும் என்பதை ஏற்றுக்கொள்வதுடன், 2017ஆம் ஆண்டில் விபரமான கொள்வனவு வழிகாட்டி ஏட்டின் 4.2.1இற்கு இணைவாகக் கொள்வனவு திட்டத்தினைத் தயாரிப்பதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதாக தயவுடன் அறிவிக்கின்றேன். மேலும், கொள்வனவு திட்டத்தினைத் தயாரித்தல் தொடர்பில் போன்றே, அதனை இற்றைப்படுத்தல் குறித்தும் உரிய அலுவலர்களுக்கும் கொள்வனவுக் கமிட்டி உறுப்பினர்களுக்கும் தேவையான அறிவுறுத்தல்கள் வழங்கப்பட்டன என்பதையும் தயவுடன் அறிவிக்கின்றேன்.

5.3 வருடாந்த அறிக்கையை சபையில் சமர்ப்பித்தல்

2013 வருடாந்த அறிக்கை அமைச்சரவையின் அனுமதியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக 2016.06.20ஆந் திகதி போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளருக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2014 வருடாந்த அறிக்கை சிங்களப் பிரதி ஏற்கனவே தயாரிக்கப்பட்டு முடிவடைந்துள்ளதுடன், அதனை ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழ் மொழிகளில் மொழிபெயர்ப்பதற்காக அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளன.

2016ஆம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளைத் தயாரிக்கும் போது விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு செயற்படுவதற்கு அவதானத்திற் கொள்ளப்பட்டது.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள துறைகள் குறித்து விசேட கவனஞ் செலுத்துவதற்கு அவதானத்திற் கொள்ளப்பட்டது.