በኢትዮጵያ ፌዴራላዊ ዲሞክራሲያዊ ሪፑብሊክ የፌዴራል ዋና ኦዲተር መ/ቤት

በኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የጭነት ትራንስፖርት፤የመለዋወጫ ዕቃ ግዥና የንብረት አስተዳደር የአሠራር ስርዓትን በተመለከተ የተከናወነ የክዋኔ ኦዲት ሪፖርት

ጥር/ 2005 ዓ.ም

ማውጫ

ክፍል አንድ 1

መግቢያ 1

የአክሲዮን ማህበሩ ዓላማ፣ 1

ሥልጣን እና ተግባር 1

የአክሲዮን ማህበሩ ድርጅታዊ መዋቅር እና የሰው ኃይል 2

የአክሲየን ማህበሩ የፋይናንስ ምንጭ 3

የኦዲቱ ዓላማ 4

የክዋኔ ኦዲቱ ወሰን እና ዘዴ 4

ለክዋኔ ኦዲት የተለየው የኦዲት አካባቢ (Audit Area) 4

የኦዲት ጭብጦች (Audit Issue) 4

የኦዲት መመዘኛ መስፈርት (Audit Evaluative Criteria) 5

የሥራ ሂደት መግለጫ (Process Description) 5

የጭነት ትራንስፖርት ዋና የስራ ሂደት ፍሰት፦ 5

ግዥ ክምችት ንብረት አስተዳድር የሥራ ሂደት ፍሰት፦ 6

የተሽከርካሪ ጥገናና ዕደሣ ሥራ ሂደት ፍሰት፦ 6

ክፍል ሁለት 8

ግኝቶች 8

I. አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እያከናወነ መሆኑን በተመለከተ 8

አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት የሚያስችለው ዕቅድ ያዘጋጀና ተግባራዊ ያደረገ መሆኑን በተመለከተ 8

አክሲዮን ማህበሩ ዕቃዎችን መጫን፤ ማራገፍ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት መዘርጋቱን በተመለከተ 10

አክሲዮን ማህበሩ ያሉትን ነባር ተሽከርካሪዎች በአዳዲስ ተሽከርካሪዎች የሚተካበት በጥናት ላይ የተመሰረተ ስትራቴጂ ያለው ስለመሆኑ፣ 12

የአክሲዮን ማህበሩን የተሽከርካሪዎች ጥገና አገልግሎት አሠጣጥን በተመለከተ 13

የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች በሚሰማሩበት የጉዞ መስመር የደርሶ መልስ ቀን ገደብ ያላቸው መሆኑን በተመለከተ 15

የአክሲዮን ማህበር የገቢና የወጪ ዕቃዎች ትራንስፖርት አፈፃፀምን በተመለከተ 16

የአክሲዮን ማህበሩ የገበያ ጥናት አፈፃፀምን በተመለከተ 17

የአክሲዮን ማህበሩ የመረጃ አያያዝ ስርዓትን በተመለከተ፣ 19

II. የአክሲዩን ማህበሩ የዕቃ ግዥ ስርዓት በቁጠባ፣ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን በተመለከተ፣ 21

አክሲዩን ማህበሩ የሚያከናውናቸው ዕቃ ግዥዎች የግዥን መመሪያ ተከትሎ እየተከናወነ መሆኑን በተመለከተ 21

የኮንቴነሮች ማንሻና ማውረጃ (Reach staker) ግዥን በተመለከተ 21

የጎማ ግዥን በተመለከተ 23

የሚሌ ጋራዥን በተመለከተ 24

በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈጸሙ ግዥዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ መከናወናቸውን በተመለከተ 26

አክሲዮን ማህበሩ የጥቅል ግዥዎች የሚያከናውንበት የአሰራር ስርዓት የዘረጋ መሆኑን በተመለከተ 28

አክሲዮን ማህበሩ የሚፈፅማቸው ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች ህጋዊ በሆነ መንገድ መስራታቸውን በተመለከተ 29

በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ መሆናቸውን በተመለከተ 30

አክሲዮን ማህበሩ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ ማዘጋጀቱን በተመለከተ 31

III. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት የንብረት አስተዳደር ተግባር በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን 33

የጎማ ማደሻ ማሽን (Tire Recapping Plant) ዝውውርን በተመለከተ፣ 33

የአክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር መመሪያ ተከትለው የንብረት ምዝገባ የሚያከናውን መሆኑን በተመለከተ 35

አክሲዮን ማህበሩ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ ንብረቶችን በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሰረት ማስወገዱን በተመለከተ 36

አክሲዮን ማህበሩም እና ቅ/ጽ/ቤቱ በሰዉ ኃይልና በማቴሪያል የተሟሉ መሆኑን በተመለከተ 38

የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ሂደቶች በቅንጅት መስራት የሚያስችላቸውን የአሰራር ስርዓት መዘርጋቱን እና ተግባራዊ መደረጉን በተመለከተ 39

ክፍል ሦስት 41

መደምደሚያ 41

ክፍል አራት 44

የማሻሻያ ሃሳብ 44

አባሪ 1 I

የኦዲት መመዘኛ መስፈርት I

አባሪ 2 III

ክፍል አንድ

መግቢያ

1. ኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የቀድሞው ኢትዮጵያ ጭነት ማመላለሻ ኮርፖሬሽን በአዋጅ ቁጥር በ25/1986 እንዲፈርስ ከተደረገ በኋላ ኮርፖርሬሽኑን እንዲተኩ ከተቋቋሙት አምስት ድርጅቶች መካከል አንዱ ሲሆን በልማት ድርጅትነት ህልውናውን በደንብ ቁጥር 193/86 መሠረት ከሐምሌ 1ቀን 1986 ጀምሮ አግኝቷል፡፡ የተሰጠውን ስልጣንና ተግባር ለመወጣት በዋናነት በትራንስፖርት ዘርፍና ሌሎች ተጓዳኝ የልማት ስራዎችን በማከናወን ላይ የሚገኝ ድርጅት ሲሆን ከጥር 1ቀን 1994 ዓ/ም ጀምሮ በአክሲዮን ማህበሩ እንዲደራጅ ሲደረግ ከአዲስ መካኒካል ድርጅት የተገኘ ወርክሾፕ፣ ህንፃና መሬት፣ እንዲሁም ከወይራ ትራንስፖርት ድርጅት ህንፃና መሬት በውህደት እንዲያገኝ በመደረጉ ሠፊ የሀብት መሰረት ይዟል፡፡ ከጥር 1 ቀን 1994 ዓ/ም ጀምሮ በአዲስ መልክ የሚከተሉትን አላማዎች በመያዝ ወደ አክሲዮን ማህበርነት በመቀየር በትራንስፖርት የንግድ መስክ ላይ ተሰማርቶ በመንቀሳቀስ ላይ ይገኛል፡፡ 100% የአክሲዮን ባለቤቱ የገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር ነው፡፡
2. ኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር በሃገሪቱ በተዘረጉት የመንገድ አውታሮች በመጠቀም የደረቅ ጭነት ንግድ አገልግሎት ለተለያዮ መንግሥታዊ፤መንግሥታዊ ያልሆኑ እና ለግል ተጠቃሚ ድርጅቶች ከመስጠት ባሻገር ንብረትነታቸው የግል የሆኑና በፈቃደኝነት ከድርጅቱ ጋር ለመሥራት የሚመዘገቡ የግል ተባባሪ የንግድ፣ የመንገድ እና የደረቅ ጭነት ተሽከርካሪዎችን በማስተባበር በነፃ ገበያ ሥርዓት የትራንስፖርት አገልግሎት የሚሰጥ የመንግሥት የልማት ድርጅት ነው፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ ዓላማ፣

3. የአክሲዮን ማህበሩ ዋና ዓላማ በተሠማራባቸው የንግድ ዘርፎች ያለውን ገበያ ዕድል መጠቀም የሚያስችለውን የሀብት አደረጃጃትንና አቅምን በማሳደግ ብርቱ ተወዳዳሪና ትርፋማ ሆኖ መቀጠል ነው፡፡

ሥልጣን እና ተግባር

4. ኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የመንግስት ልማት ድርጅት እንደመሆኑ አመራሩን የሚያገኘው በተቆጣጣሪ ባለስልጣን ውክልና በተሰጠ በዳይሬክተሮች ቦርድ

ነው። በአክሲዮን ማህበሩ የአመራር አካላት ሥልጣንና ተግባር በመመስረቻና መተዳዳሪያ ደንብ ላይ እንደተመለከተው የማህበሩ ዋና ዋና ስልጣንና ተግባር የሚከተሉት ናቸው።

- የደረቅ ጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት መስጠት፣
- የተሽከርካሪና ኮምፖነንት ቴክኒካዊ ጥገናና እድሳት አገልግሎት መስጠት፣
- የመጋዘንና የመሣሪያዎች አገልግሎት መስጠት፣
- ለግል የጭነት ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች የተባባሪ ጭነት ስምሪት አገልግሎት መስጠት፤
- የአጠባና ግሪሲንግ አገልግሎት መስጠት፣
- የምድር ሚዛን አገልግሎት እና
- የተሳቢ መጫንና ማውረድ እንዲሁም የተሽከርካሪዎች ፓርኪንግ አገልግሎት መስጠት

ናቸው።

የአክሲዮን ማህበሩ ድርጅታዊ መዋቅር እና የሰው ኃይል

5. አክሲዮን ማህበሩ በዳይሬክተሮች ቦርድ የሚመራ ሲሆን የድርጅቱን የወደፊት አቅጣጫ የመቀየስና ድርጅቱ የሚመራበትን ስትራቴጂክ ፕላንና በጀት የማፅደቅ ፤ ከፖሊሲ አቅጣጫ የድርጅቱን አጠቃላይ የስራ እንቅስቃሴና አፈጻጸም በመመርመር የአክሲዮን ማህበሩን ህልውናና የመንግስትን ፍላጎት በማጤን ተገቢ እርምጃዎችን የመውሰድና አግባብ ባላቸው አዋጆችና ደንቦች መሰረት ከመንግስት የሚሰጠውን ስልጣንና ተግባራት የመፈጸምና የማስፈጸም ኃላፊነት ይኖሩታል። ከዚህም በተጨማሪ የስራ መሪዎችን መተዳደሪያ ደንብ መሰረት በማድረግ የማኔጅመንት አባላት ምደባና የዲሲፒሊን ጉዳዮችን ፤በአጠቃላይ በመንግስት የልማት ድርጅቶች ማቋቋሚያ አዋጅ 25/84 መሰረት ፖሊሲ ነክ ጉዳዮች ላይ አመራርና ውሳኔ የሚሰጥና አቅጣጫን የሚያሲዝ አካል ሲሆን እነዚህንም ተግባርና ኃላፊነት ለማከናወን የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ዋና ዳይሬክተር ተጠሪነቱ ለዳሬክተሮች ቦርድ ሆኖ የድርጅቱን ተግባርና ኃላፊነት ለመወጣት ያመቸው ዘንድ በሁለት ዋና የስራ ሂደቶች እና ስምንት ደጋፊ የስራ ሂደቶች የተለዩ ሲሆን ዋና የሥራ ሒደቶች የጭነት ትራንስፖርት ዳይሬክቶሬት እና የመጋዘንና መሣሪያዎች አገልግሎት ዳይሬክቶሬት ናቸው። ደጋፊ የሥራ ሒደቶች ደግሞ የተሽከርካሪ ጥገና እና ማሽን ሾፕ ዳይሬክቶሬት፤ የግዥ ፋይናንስና ንብረት አስተዳደር ዳይሬክቶሬት፤ የሰው ሀብት ልማት ሥራ አመራርና ጠቅላላ አገልግሎት ዳይሬክቶሬት፤ የውስጥ ኦዲት አገልግሎት፤ የፕላን መረጃና የአሠራር ማሻሻያ አገልግሎት፤የሕግ

አገልግሎት፤ የሥነ ምግባር መከታተያ ጽ/ ቤት እና የዋና ዳይሬክተር አማካሪ ጽ/ቤት ናቸው።

6. በአሁኑ ወቅት ለእነዚህ የሥራ ሒደቶች በመሠረታዊ የሥራ ሒደት ለውጥ ጥናት (BPR) መሠረት የሚያስፈልገው የሰው ሀይል ብዛት 913 ሲሆን በስራ ላይ ያለ የሰው ሀይል ግን 885 ነው። ይህም በትምህርት ደረጃ ሲተነተን በድግሪ 53 ፤በዲፕሎማ 281 ከ 9-12ኛ ክፍል 200 ፤ከ1-8 ክፍል 220 እና ከ1ኛ ክፍል በታች 131 መሆናቸው ከተከለሰ መረጃ ለማወቅ ተችሏል። ከዚህም ሌላ አክሲዮን ማህበሩ በሦስት የንግድ ዘርፎች የተሠማራ በመሆኑ የውስጥና የውጪ ባለድርሻ አካላት (stakeholder) ያሉት ሲሆን በአክሲዮን ማህበሩ ጎልውናና የሥራ እንቅስቃሴ ላይ በሀብት መዋጮና የመወሰን ኃይል ቀጥተኛ ግንኙነት ያላቸው ዋናዎቹ የውስጥ ባለድርሻ አካላት የአክሲዮኑ ባለቤት፤ማኔጅመንት እና ሰራተኛው ሲሆኑ የውጪ ባለድርሻ አካላት (stakeholder) ደግሞ ሕብረተሰቡ፤ ደንበኞች፤ አቅራቢዎች፤ተወዳዳሪዎች እና አበዳሪዎች ናቸው ።

የአክሲዮን ማህበሩ የፋይናንስ ምንጭ

7. የአክሲዮን ማህበሩ ዋነኛ የገቢ ምንጭ የደረቅ ጭነት ትራንስፖርት ፤ የመጋዘንና የመሣሪያዎች እንዲሁም የተሽከርካሪና ኮምፖነንት ቴክኒካዊ ጥገናና እድሳት አገልግሎቶች የሚገኝ ገቢ ሲሆን ከዚህም የሚያገኘው ዓመታዊ ትርፍ ሙሉ በሙሉ ለመንግስት ፈሰስ የሚያደርግ በመሆኑ በጀቱን በተቆጣጣሪ ባለስልጣን ውክልና በተሰጠው የዳይሬክተሮች ቦርድ አማካኝነት እያቀረበ ያፀድቃል።

8. የአክሲዮን ማህበሩ የሦስት በጀት ዓመታት (2001-2004) ገቢና ወጪ እንደሚከተለው ነው። በበጀት ዓመቱ ቅደም ተከተል መሰረት የገቢ ዕቅድ ብር 153,379,500 ፣ ብር 246,193,240፣ ብር 277,556,890 ሲሆን የገቢ ዕቅድ ክንውን ደግሞ ብር 171,470,670፣ ብር 240,199,830፣ ብር 236,934,010 ነው። ክንውን ከዕቅድ በፐርሰንት ሲገለፅ 112%፣ 98%፣ 85% ነው። የወጪ ዕቅድ እንደቅደም ተከተሉ ብር 132,631,600፣ ብር 189,549,410፣ ብር 196,177,920 ሲሆን የወጪ ዕቅድ ክንውን ደግሞ ብር 126,564,350፤ ብር 171,075,580፤እና ብር 170,721,110 ነው። ክንውኑ ከዕቅድ በፐርሰንት ሲገለፅ 95%፣90%፣87% መሆኑን ከተከለሰ መረጃ ለማወቅ ተችሏል።

የኦዲቱ ዓላማ

9. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የጭነት ትራንስፖርት ሥራ በቁጠባ፣ ብቃት እና በስኬታማነት ለማከናወን የሚያስችል የአሰራር ሥርዓት መዘርጋቱን እና ተግባራዊ እያደረገ መሆኑን መገምገም ሲሆን፣ በዚህ ዙሪያ ችግሮች ካሉ በመለየት ችግሮቹን ለማቃለል የሚረዱ የመፍትሄ ሃሳቦችን ለማቅረብ ነው፡፡

የክዋኔ ኦዲቱ ወሰን እና ዘዴ

10. የክዋኔ ኦዲቱ የሸፈነው ከ2001 እስከ 2004 በጀት ዓመታት ድረስ የተከናወነውን የአክሲዮን ማህበሩን የሥራ እንቅስቃሴ ነው፡፡ ኦዲቱ በዋነኛነት የተከናወነው በኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበሩ ዋና መስሪያ ቤት ሲሆን አክሲዮን ማህበሩ ባሉት ሦስት ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች ናዝሬት፣ ሚሌ እና ጂቡቲ በመገኘት መረጃዎችን በመከለስና ለሚመለከታቸው የሥራ ኃላፊዎች ቃለ-መጠይቅ በማቅረብና አሰራሩን በመመልከት ነው፡፡

ለክዋኔ ኦዲት የተለየው የኦዲት አካባቢ (Audit Area)

11. ከላይ የተመለከቱትን የኦዲት ዘዴዎች በመጠቀም ለክዋኔ ኦዲቱ የተለየው የኦዲት አካባቢ (Audit Area) "የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የጭነት ትራንስፖርት፤የመለዋወጫ ዕቃ ግዥ፤ የንብረት አስተዳደር ተግባርን ለማከናወን የዘረጋው የአሠራር ስርዓት በቁጠባ፤ብቃት ባለውና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን መገምገም" የሚል ነው፡፡

የኦዲት ጭብጦች (Audit Issue)

12. ከላይ በተገለጸው የኢዲት አካባቢ ሥር ሦስት የኦዲት ጭብጦች (Audit Issue) ተመርጠዋል፡፡ እነሱም፡-
    I. አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እያከናወነ መሆኑን ማረጋገጥ፤
    II. በአክሲዮን ማህበሩ የጭነት አገልግሎት የመለዋወጫ ዕቃ ግዥ ስርዓት በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን ማረጋገጥ፤
    III. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት የንብረት አስተዳደር ተግባር በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን መገምገም ናቸው፡፡

የኦዲት መመዘኛ መስፈርት (Audit Evaluative Criteria)

13. ከላይ የተመረጡት ሦስት የኦዲት ጭብጦች (Audit Issues) ለመመዘን የሚያስችሉ 20 የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች (Evaluative criteria) ተዘጋጅተዋል፡፡ የመመዘኛ መስፈርቶቹን ለማዘጋጀት መሰረት የሆኑ የአክሲዮን ማህበሩን መተዳደሪያ ደንብ፣ የአፈጻጸም ሪፖርቶችን፣ስትራቴጂክ ዕቅዶች፣የሥራ መመሪያ እና በማህበሩ የተጠናው መሰረታዊ የስራ ሒደት ለውጥ ጥናቶች ፣መልካም ተሞክሮዎች፣ የሥራ አመራር ቃለ ጉባኤዎች እና የዳሬክተሮች ቦርድ ቃለ ጉባኤዎችን ሲሆኑ የተዘጋጁት የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች ላይ ሥራው የሚመለከታቸው የአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች አስተያየታቸውን እንዲሰጡበት ቀርቦላቸው ስምምነት ላይ ተደርሷል ፡፡ የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች (Evaluative criteria) በአባሪነት ተያይዟል፡፡

የሥራ ሂደት መግለጫ (Process Description)

14. ኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የተሠማራባቸው የንግድ ዘርፎች ያለውን ገበያ ዕድል መጠቀም የሚያስችለውን የሀብት አደረጃጃትንና አቅምን በማሳደግ ብርቱ ተወዳዳሪና ትርፋማ ሆኖ ለመቀጠልና አግባብነት ካላቸው ባለድርሻ አካላት ጋር በቅንጅት በመሥራት የሚከናወኑ ተግባራት የአሠራር ሂደት እንደሚከተለው ቀርቧል፡፡

የጭነት ትራንስፖርት ዋና የስራ ሂደት ፍሰት፡-

15. የንግድ መምሪያ ገበያ አፈላልጎ ከጨረሰ በኂሏ የአክሲዮን ማህበሩ ከባድ የጭነት ተሽከርካሪዎች ተመላሽም ሆነ ወራጅ ጭነቶችን ለማጓጓዝ የንግድ መምሪያ ዋና ክፍል የተፈራረሙበትን የውል ሰነድ የተሟላ እና ትክክለኛ መሆኑን አረጋግጦ ይረከባል፡፡ በሰነዱ ላይ የተገለጹትን መረጃዎች አይቶ ለማቀናነሻ በተዘጋጀው ቅፅ ላይ ይሞላል፡፡ ወራጅ ጭነት በሚሆንበት ጊዜ ጭነቱ እንዲጓጓዝ የጭነት ማዘዣ በማዘጋጀት ለስምሪትና ቁጥጥር ዋና ክፍል በማስተላለፍ፤ስምሪትና ቁጥጥር ዋና ክፍልም በውሉ መሰረት ተሽከርካሪዎችን በመመደብ ጭነቶች እንዲጫኑ ያደርጋል፡፡ ተመላሽ ጭነት ከሆነ ደግሞ በውሉ ላይ የተጠቀሱትን መረጃዎች በሙሉ ለጅቡቲ ትራንዚት ጽ/ቤት ያስተላልፋል በጭነት ክትትል ኦፊሰሩ በኩል ስለመድረሳቸዉ ክትትል ያደርጋል፡፡ የሰነድ ስርጭትና ክትትል አፊሰር ስምሪትና ቁጥጥር ዋና ክፍል እና ከማስተባበሪ ጽ/ቤቶችና ከተባባሪዎች ለክፍያ የሚመጡ ሰነዶችን በጥንቃቄ መሞላታቸውን በማየት ለፋይናንስ መምሪያ ያስተላልፋል፡፡

ግዥ ክምችት ንብረት አስተዳድር የሥራ ሂደት ፍሰት፡-

16. የአክሲዮን ማህበሩን ትርፋማነት እና ተወዳዳሪነት ለማረጋገጥ የተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ እቃ አቅርቦት በጊዜውና በቦታው ማቅረብ አስፈላጊ ስለሆነ የጭነት ትራንስፖርት መምሪያ ለሚያስማራቸውና ለሚቆጣጠራቸው የአክሲዮን ማህበሩ ከባድ የጭነት ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች፤የግዥ ክምችት ንብረት አስተዳድር ከኢንቬንተሪ ኮንትሮል ዋና ክፍል ለበጀት ዓመቱ በክምችት የሚያዘውን የመለዋወጫና የድጋፍ እቃ ዝርዝር ለቴክኒክ መምሪያ በማቅረብና ንብረት እንዲገዛ፣ እንዲረከብና እንዲሰራጭ ያደርጋል፡፡ ቴክኒክ መምሪያ ዋና ክፍልም በክምችት የሚያዘውን በመወሰን ለግዥ ክምችት ንብረት አስተዳድር መምሪያ ያቀርባል፤ በሚቀርበለት ጥያቄ መሰረትም የመለዋወጫ እቃዎችን፣ነዳጅ፣ ዘይትና ቅባት፣ጎማና ሸራ፣ክሪክ፣የጎማ መፍቻ ወዘተ… የመሳሰሉትን የድጋፍ እቃዎች ይፈቅዳል፡፡ በተጨማሪም ቋሚና አላቂ የጽህፈት መሳሪያዎችን የጭነት ትራንስፖርት እየጠየቀ ከግዥ ክምችት ንብረት አስተዳድር መምሪያ ይፈቅድለታል፡፡

የተሽከርካሪ ጥገናና ዕደሣ ሥራ ሂደት ፍሰት፡-

17. የተሽከርካሪ ጥገናና ዕደሣ ሥራ ሂደት የተቋሙን የግብ ስኬት እውን ለማድረግ በአራት አቅጣጫ በተዘረጋለት የሥራ ፍሰት የውስጥ ደምበኞቹን ፍላጐት ያሟላል፡፡ በደንበኞቹ ዓይነትና ፍሰት በተናጠል በሚያከናውነው የተሽከርካሪ አካል ጥገና፣ ብረታብረት ሥራ፣ የእጥበት እና ግሪሲንግ ተግባራት የውጭ ደምበኞችን ይቀበላል፡፡ በዚህ የሥራ ፍሰት የከባድና ቀላል የተሽከርካሪ አካል ያድሣል፣ የአውቶብስ አካል በአዲስ መልክ ያዋቅራል፣ የብረትና ብረታ ብረት ሥራ ውጤቶችን በማምረት ለውጭ ደምበኞቹ ብቃት ባለው ሁኔታ አገልግሎት ይሰጣል፡፡ የውጭ ደምበኞቹን በቅርብ ለማገልገል እንዲቻለው የፋይናንስ ሥራ ፍሰትንና የመለዋወጫ ዕቃ አቅርቦትን በውስጡ እንዲካተት አድርጓል፡፡ በሥራ ሂደቱ የእያንዳንዱ ተግባር የምርመራ ሥራና ውጤት ፍተሻ በአንድ ቡድን ውስጥ በሚገኝ ባለሞያ ብቻ እንዲከናወን ያደረገ ሲሆን፤ የተግባር ደረጃዎችን በተገቢው ደረጃ በመቀነስና ሥራዎች በአንድ ሥፍራ ተቀናጅተው ለመከናወን እንዲችሉ በማድረግ ከፋይናንስ በሥራ ሂደቱ ኃላፊነትና ተጠያቂነት የሚንቀሳቀስ የተመጣጠነ ጥሬ ገንዘብ፤ እንዲሁም በመለዋወጫ ዕቃ አቅርቦት ረገድ ለአቅራቢው ጥያቄው እንደደረሰ በራሱ ጊዜና የሰው ኃይል በመንቀሳቀስ ለጥገና ሥራ ሂደት መለዋወጫውን በማቅረብ እንዲያስረክብ ሆኖ የተደራጀ ነው፡፡

18. የተሽከርካሪ ጥገናና ዕደሣ ሥራ ሂደት ከዚህ በታች የተዘረዘሩትን ዋና ዋና ተግባራት እንዳስፈላጊነቱ ደረጃ በደረጃ ያከናውናል፡- የመከላከል፣ መደበኛና ከባድ የተሽከርካሪ ጥገና ማከናወን፣ የተሽከርካሪና ብረታብረት ዕደሣና የብረታ ብረት ውጤቶችን ማምረት፣ የተሽከርካሪ እጥበትና ግሪሲንግ ተግባር ማከናወን፣ የአገልግሎት ምዝገባ፣ ደረጃ ምዘና፣ ትንተናና ዕቅድ ዝግጅትን ማከናወን፣ናቸው፡፡

ክፍል ሁለት

ግኝቶች

I. አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እያከናወነ መሆኑን በተመለከተ

አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት የሚያስችለው ዕቅድ ያዘጋጀና ተግባራዊ ያደረገ መሆኑን በተመለከተ

19. አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት በፀደቀ ስትራቴጂክ እና ዓመታዊ ዕቅድ መመራት እና እቅዱን ተግባራዊ ማድረግ ይኖርበታል ፡፡

20. አክሲዮን ማህበሩ ትርፋማ ሆኖ ለመቀጠል በተለያዩ የበጀት ዓመታት ስትራቴጅክ ዕቅድ ያቀደ እና ተግባራዊ ያደረገ ቢሆንም ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር፤ ታሪፍ በቶን ኪሎ ሜትር፤ ሎድ ፋክተር፤ የተሽከርካሪ ወርሃዊ ምልልስ ላይ ዕቅዱን ያላሳካ እና ከስታንዳርዱ በታች ማለትም ከአቅም በታች በማቀድ በቀላሉ ሊደረስበት የሚችል ዕቅድ አቅዶ እንደሚሰራ ከተከታታይ አራት ዓመታት የዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርቶች ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

21. ከ2001 — 2004 የበጀት ዓመታት ዕቅዱ ከስታንዳርድ አንጻር ሳይሆን ከአለፉት ዓመታት ዕቅድ ጋር ብቻ በማነጻጸር የሚታቀድ በመሆኑ ዕቅዱን አሳክቻለሁ ለማለት ካልሆነ በስተቀር አክሲዮን ማህበሩን ትርፋማ ቀጣይ እንዲሁም በነጻ ገበያ ተወዳዳሪ ለመሆን የሚያስችለው አይደለም፡፡ የመሰረታዊ ትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ 85% ቢልም አክሲዮን ማህበሩ ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር ያስቀመጠው መለኪያ 80% ሲሆን በአፈፃፀም 71% እንደሆነ ለማወቅ ተችሏል፡፡ ይህም በአራቱ ዓመታት ከ2001-2004 ያሉት ተሽከርካሪዎች እንደቅደም ተከተሉ 218፤ 233፤ 221 እና 217 ሲሆኑ ወደ ስራ ለስምሪት የታቀዱት 175፤ 188፤ 180 እና 172 ናቸው፡፡ ይህም ማለት 80%፤ 80%፤ 81% እና 80% አቅዶ የዕቅዱን 89%፤ 89%፤ 92% እና 88% ያሳካ ቢሆንም አፈፃፀሙ ከአቅም በታች በታቀደ እቅድ ላይ የተመሰረተ መሆኑን ያሳያል፡፡

22. ይህንን በተመለከተ የአክሲዮን ማህበሩ ኃላፊ እና የጭነት ትራንስፖርት ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ አክሲዮን ማህበሩ የሚገለገልባቸው የማክ ተሽከርካሪዎች ከ20 ዓመት በላይ ያገለገሉና የመጫን አቅማቸውም 30 ቶን መሆኑን እነዚህ ተሽከርካሪዎች በእርጅና ምክንያት በተደጋጋሚ ለጥገና ሥራ ጋራዥ የሚገቡ ሲሆን የተቀመጠውን መለኪያ ማለትም ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር፤ ታሪፍ በቶን ኪሎ ሜትር፤ ሎድ ፋክተር፤ ተሽከርካሪ ወርሃዊ ምልልስ እንዳያሳኩ ማድረጉን፣ ከዚህም በተጨማሪ የመለዋወጫ እቃ እጥረት መኖሩና የማክ ተሽከርካሪ መለዋወጫ እቃ ከውጪ መገዛቱ የጋራዥ የቆይታ ጊዜ ከፍ እንዲል ያደረገው መሆኑን የአንድ ሲኖትራክ ተሽከርካሪ ዋጋ ብር 800,000 ሲሆን ይህም ማለት ከገበያ ዋጋ አንፃር በርካሽ የተገዙ ቢሆን አገልግሎት የመስጠት አቅማቸው ያገለግላሉ ተብሎ ከተገመተው ጊዜ በታች መሆኑ የጋራዥ ጥገና ምልልስ ከፍተኛ በመሆኑ በነዚህ ምክንያቶች እቅዳቸውን ሙሉ በሙሉ ለማሳካት አለመቻላቸውን ገልጸዋል፡፡

23. አክሲዮን ማህበሩ የራሱ የሆነ ዕቅድ ክንውን ቢኖረውም ከመሰረታዊ የትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ አንፃር መሟላት የሚገባቸው መስፈርቶች ባለመሟላታቸው ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር፤ ታሪፍ በቶን ኪሎ ሜትር፤ ሎድ ፋክተር እና ከመሰረታዊ የትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ አንፃር የታቀዱት የተሽከርካሪ ወርሀዊ ምልልስ ስታንዳርዱ 3.7 ሆኖ እያለ በ2001 ዓ.ም ዕቅድ ክንውን 2.65 ከዕቅድ በታች መሆኑ በጭነት የማፈላለግ ድክመት፣ በማውረድና በመጫን በሚባክን ጉዞ ወይም የክትትል ችግር እና ለስራ ዝግጁ የሆኑ ተሽከርካሪዎችን አለመጠቀም በመሆኑ ሊታሰብበት የሚገባ ጉዳይ ነዉ፡፡ ነገር ግን ከስታንዳርድ በታች ማቀድ ብቻ ሳይሆን ያቀዱትን ዕቅድ መተግበር ይገባል፡፡ በሶስቱም ተከታታይ ዓመታት በቅደም ተከተል 3.75፤ 3.76፤ እና 3.79 የተያዘዉ ዕቅድ ስታንዳርዱን መሰረት ያደረገ ቢሆንም ክንውኑ ግን በቅደም ተከተል 3.04፤ 2.62 እና 3.26 መሆኑ ለዕቅዱ ስኬት ያለመጣርን የሚያመለክት ነው፡፡

24. በነባራዊ ሁኔታ መግለጫና በመውጫ ስብሰባ ላይ የአክሲዮን ማህበሩ ማኔጅመንት ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር አቅምን ያገናዘበና በቦርድም በተቆጣጣሪ ኤጀንሲ የታመነበት መሆኑን፤ታሪፍ በቶን ኪሎ ሜትር በተመለከተ ደግሞ ማህበሩ ሳይሆን ታሪፉን በገበያው የሚወሰን ሲሆን በትርፍ ላይ የሚያሳድረው ተፅእኖ አለመኖሩን፤ሎድ ፋክተርን በተመለከተ የወጪ ጭነቶች የስራ ሂደታቸው የተራዘመ በመሆኑ አክሲዮን ማህበሩ እንደንግድ ድርጅት አዋጪነት ስለሌለው በገቢ ጭነቶች ላይ ብቻ ትኩረት ሰጥቶ በመስራቱ ሎድ ፋክተሩን ዝቅ እንዲል ማድረጉን ገልፀዋል፡፡

25. ይህን ይበሉ እንጂ የታቀዱ እቅዶች ተግባራዊ አለመደረጉ ማህበሩ ማግኘት የሚገባውን ትርፍ እንዲያጣ አድርጎታል፡፡ ይህም የሚያሳየው አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት ዕቅዱንም እየተገበረ አለመሆኑን ነው፡፡

አክሲዮን ማህበሩ ዕቃዎችን መጫን፣ ማራገፍ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት መዘርጋቱን በተመለከተ

26. አክሲዮን ማህበሩ ለማጓጓዝ የተስማማቸውን ጭነቶች በውሉ መሰረት ሊያከናውን እና ጊዜን መቆጠብ በሚያስችል መልኩ ዕቃዎችን መጫን፣ ማራገፍ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡

27. በመሰረታዊ የትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ ላይ በተቀመጠው መለኪያ መሰረት በዓመት የአንድ ተሽከርካሪ በመጫን ማራገፍ ሂደት አማካይ የጊዜ ቆይታ ቀን 48.75 ቀን (17%) እንደሚፈጅ የተገለፀ ሲሆን ማህበሩ በአራቱ ዓመታት በመጫን ማራገፍ የባከነ ጊዜ እንደቅደም ተከተሉ በመቶኛ 23%፣ 34%፤23% እና 27% ነው፡፡ ለዚህም መጫንና ማራገፍ መጓተት በምክንያትነት የሚጠቀሱት የወደብ ላይ የሰነድ ዝግጅት አለመደረግ፤ ቅንጅታዊ የስራ ግንኙነት ያለመኖር፤ የማራገፊያ መጋዘኖች ያለመዘጋጀት መሆናቸውን ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

28. አክሲዮን ማህበሩ ከደንበኞች ጋር እቃዎችን ለማጓጓዝ ውል ሲገባ ያሉትን ተሽከርካሪዎች አቅም ያገናዘበ እና በቅድሚያ ጥናት ላይ የተመሰረተ የመጫን፣የማጓጓዝ እና የማራገፊያ ጊዜን በግልፅ የሚያመለክት አሠራር ያልዘረጋና ለደንበኞችም የማያሳውቅ በመሆኑ አፈፃፀሙ ባብዛኛው መዘግየት የሚታይበት፤ ደንበኞችን ለቅሬታ የዳረገ መሆኑ ታውቋል፡፡ ለዚህም እንደማሳያነት ደንበኞች በተለያየ ጊዜ በደረሰባቸው የመጫን እና የማራገፍ ሂደት መጓተት አስጫኝ ድርጅቶችን ቅሬታ ካስነሱ ጉዳዮች መካከል ግብርና ምርት ማሳደጊያዎች አቅራቢ ድርጅት ከኮሜት ጋር የስራ ግንኙኝት ቢኖረውም በተለይ በወደብ ላይ የማዳበሪያ ጭነትን አስተባብሮ ለማንሳት ደካማ መሆኑ እና በተመሳሳይም እህል ንግድ ድርጅት ኮሜት እህል እንዲያጓጉዝ ትልቅ ድርሻ ቢሰጠውም በውሉ መሰረት አስተባብሮ ከወደብ 2154 ቶን ስንዴ ማንሳት ባለመቻሉ ለሌሎች መሰጠቱ፤ ቤልካ ኃ/የተ/የግ/ ማህበር፤ ቆርኪና ጣሳ አክሲዮን ማህበር፤ ረጂ ሣሙና ፋብሪካ፤ አስጫኝ ድርጅቶች በተገኘ መረጃ መሰረት ከማህበሩ ጋር የጭነት ውል ተስማምተው ስራ ከተጀመረ በኋላ በጂቡቲ ቅ/ጽ/ቤት የማስተባበር አቅም ውስንነት መኖሩ፤ ውል የተገባ ጭነት ከጅቢቲ እንዲነሳ ጥያቄ ሲቀርብ ማዳበሪያ እና ስንዴ ለመሳሰሉት ጭነቶች ቅድሚያ በመስጠት መኪና ባለመመደብ ለሌላ ደንበኛ ቅድሚያ መስጠት፤ ክፍያ መፈጸም

ያለበት በሚጫነው የዕቃ ክብደት ልክ መሆን ሲገባው በተሽከርካሪ የመጫን አቅም ሂሳብ መጠየቁ አግባብ አለመሆኑና አስጫኝ ድርጅቶችን ለተጨማሪ ክፍያ መዳረጉ፤ጅቡቲ ላይ በወቅቱ ተሽከርካሪ በተፈለገው መጠንና ፍጥነት ባለመመደቡ እስከ 70 ቀን በመዘግየቱ ደንበኞች ለተጨማሪ ወጪ መዳረጋቸው ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

29. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ኃላፊዎች በኦዲት ቡድኑ ለቀረበላቸው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ በመጫንና በማራገፍ ሂደት የሚባክኑ ጊዚያት መኖራቸውን አምነው ችግሮች የሚከሰቱት በሁለቱም ወገን ማለትም በአስጫኝ ድርጅቶች እና በኮሜት ትራንስፖርት በኩል መሆኑን ገልፀው የአስጫኝ ድርጅቶች ሊያሟሉ የሚገባቸው የማስጫኛና የማጓጓዣ መረጃዎችን አለሟሟላት፤እና ያስጫኑት ዕቃ ተጓጉዞ የሚራገፍበት ቦታ ከደረሰ በኃላ ተገቢውን የማራገፊያ እና የሰው ኃይል የሚያስፈልግበት ሁኔታ በመኖሩ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ጭነቶችን ለማጓጓዝ ያስቀመጠውን የጊዜ ገደብ እንዳያሟላና ድርጅቱን ለተጨማሪና አላስፈላጊ ወጪ የሚዳረግበት ሁኔታ መኖሩን ገልፀዋል፡፡ በኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር በኩል ለአገልግሎት አሰጣጡ መጓተት ምክንያት የሆኑት ዋና ዋና ችግሮች ደግሞ አክሲዮን ማህበሩ ከአስጫኝ ድርጅቶች ጋር ውል ከገባና ጭነቶችን የማጓጓዝ ስራ ከተጀመረ በኃላ በመንግስት ልዩ ትዕዛዝ የበልክ ካርጎ (የማዳበሪያና የእህል ጭነቶች) እንዲያጓጉዝ መመሪያ ስለሚሰጠው ቀደም ሲል ከአስጫኞች ጋር የገባውን ውል የሚቋረጥበት ሁኔታ መኖሩን ገልፀዋል፡፡ ከዚህም በተጨማሪ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የደረቅ ከባድ ጭነት /ጀነራል ካርጎ/ ጭነት ስራን ሲያከናውን የዚህ አይነቱ የጭነት ባህሪ ከባድና ግዙፍ የመጫን ማሽን /ክሬን/ የሚፈልግ እና በብዛት የጭነት ተሽከርካሪዎችን የሚያስተናግድ በመሆኑ የተሽከርካሪዎች የመጫን የቆይታ ጊዜ የሚራዘምበት ሁኔታ ስለሚፈጥር አክሲዮን ማህበር ከአስጫኝ ድርጅቶች ጋር የገባውን ውል በፍጥነት ማጓጓዝ ባለመቻሉ የሚቋረጥበት ሁኔታ መኖሩን ገልፀዋል፡፡

30. አክሲዮን ማህበር ማኔጅመንት አካላት በነባራዊ ሁኔታ መግለጫና እና በመውጫ ስብሰባ ላይ ሲገልፁ በመጫን ማራገፍ ሒደት ላይ በአብዛኛው የማራገፊያ ቦታ ማዘጋጀት፣ሰነዶችን ሟሟላት ስራ የአስጫኝ ድርጅቶች በመሆኑ ከአክሲዮን ማህበሩ አቅም በላይ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

31. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ከደንበኞች ጋር የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት ለመስጠት ውል ሲዋዋል ያሉትን ተሽከርካሪዎች አቅም ያገናዘበ እና በቅድሚያ ጥናት ላይ የተመሰረተ የመጫን ፣የማጓጓዝ እና የማራገፊያ ጊዜን በግልጽ

የሚያመላክት አሠራር አለመዘርጋቱ የአገልግሎት አሰጣጡ ግልጽ እና ቀልጣፋ እንዳይሆን በማድረግ በገበያ ላይ ተወዳዳሪ እንዳይሆን ያደርገዋል፡፡

አክሲዮን ማህበሩ ያሉትን ነባር ተሽከርካሪዎች በአዳዲስ ተሽከርካሪዎች የሚተካበት በጥናት ላይ የተመሰረተ ስትራቴጂ ያለው ስለመሆኑ፣

32. አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ትርፋማና ተፎካካሪ ለመሆን ያሉትን ተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ ፍላጎት እና የጥገና ምልልስ እንዲሁም የመጫን አቅም ያገናዘበ ጥናት በማካሄድ በአዳዲስ ተሽከርካሪዎች የሚተኩበት ስትራቴጂ በማዘጋጀት ተግባራዊ ማድረግ ይጠበቅበታል፡፡
33. በኦዲት ወቅት በተካሄደ የዶክመንት ክለሳ እና ለስራ ኃላፊዎች በቀረበ ቃለመጠይቅ አክሲዮን ማህበሩ ያሉትን ተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ ፍላጎት ፣የጥገና ምልልስ እና የመጫን አቅም ያገናዘበ ጥናት በማካሄድ ወጪን በመቀነስ የተሻለ ተፎካካሪ ሊያደርገው የሚችል ነባር ተሽከርካሪዎችን በአዲስ የሚተኩበት ስትራቴጂ እንዳላዘጋጀ ለማወቅ ተችሏል፡፡ በመሆኑም አክሲዮን ማህበሩ ካሉት 210 ተሽከርካሪዎች መካከል 93 ማክ ተሽከርካሪዎች ለ20 ዓመታት ያህል ያገለገሉ በመሆናቸው በእርጅና ምክንያት ከፍተኛ የጋራዥ ምልልስ የሚያደርጉ እና የመለዋወጫ ወጪያቸውም ከጊዜ ወደ ጊዜ እየጨመረ መምጣቱ ታውቋል፡፡ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ለማክ ተሽከርካሪዎች የሚያስፈልገውን የመለዋወጫ እቃዎች የሚያገኘው ተሽከርካሪው በተመረተበት አሜሪካን አገር ፍሎሪዳ በመሆኑ የግዥ ሂደቱ የተራዘመ እንዲሆን ከማድረጉም በተጨማሪ ለስራው የሚያስፈልገው የውጪ ምንዛሪ እጥረት በመፈጠሩ ከ15 -20 የሚጠጉ የማክ ተሽከርካሪዎች ለሁለት ዓመት ያህል ጊዜ ያለስራ በጋራዥ እንዲቆሙ አድርጓል፡፡ ባለፉት ዓመታት አክሲዮን ማህበሩ ከጠቅላላ ወጪው ለመለዋወጫ ዕቃ ግዥ ብር 29,036,224.75 ሲያወጣ ከዚህ ውስጥ ለማክ ተሽከርካሪዎች በ USD 437,332.48 ወጪ እንዲያወጣ አስገድዶታል፡፡ ከዚህ በተጨማሪ በ2005 በጀት ዓመት ወደ 480 ዓይነት የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች 33 ሚሊዮን ብር የሚገመት በስቶክ ለመያዝ የጨረታ አሸናፊ ተለይቶ ውል ለመፈራረም በሂደት ላይ መሆናቸውን ለማወቅ ተችሏል፡፡
34. የማክ ተሽከርካሪዎች የመጫን አቅም እያንዳንዳቸው 30 ቶን ሲሆን በአሁኑ ወቅት በአብዛኛው ስራ ላይ ያሉ የሌሎች ተመሳሳይ የትራንስፖርት ድርጅቶች ተሽከርካሪዎች 40 ቶን የሚጭኑ ሲሆን ከአክሲዮን ማህበሩ 30 ቶን ከሚጭኑ ተሽከርካሪዎች ጋር ሲነፃፀሩ ተቀራራቢ ነዳጅ የሚጠቀሙ በመሆናቸው አክሲዮን ማህበሩ ተወዳዳሪና ትርፋማ እንዳይሆን ሊያደርገው ይችላል፡፡

35. የአክሲዮን ማህበሩ ማኔጅመንት በነባራዊ ሁኔታ መግለጫና በመውጫ ስብሰባ ላይ ለማክ መለዋወጫ ግዥዎች በ2005 በጀት ዓመት 2.9 ሚሊዮን ብር ወጪ መደረጉ እና 8 ሚሊዮን ብር የመለዋወጫ ግዥዎች በሒደት ላይ መሆኑን፤90 ማክ ተሽከርካሪዎችን ለማስወገድ ያልተቻለበት ዋነኛ ምክንያት እስከ 2005 ዓ.ም ድረስ የባለቤትነት ደብተር/ሊብሬ/ የሌላቸው በመሆኑ ለማስወገድ አለመቻሉንና በአሁኑ ሰዓት የባለቤትነት ደብተር/ሊብሬ/ ማህበሩ ስላገኘ የሚወገዱበትን መንገድ እያመቻቹ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

36. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ያሉትን ተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ ፍላጎት፣የጥገና ምልልስ እና የመጫን አቅም ያገናዘበ ጥናት በማካሄድ ነባር ተሽከርካሪዎችን በአዳዲስ ተሽከርካሪዎች የሚተኩበት ስትራቴጂ ነድፎ ስራ ላይ ባለማዋሉ ረጅም ዓመት ያገለገሉ ተሽከርካሪዎች ለሚያስፈልጋቸው የመለዋወጫ ዕቃዎች፣ ተደጋጋሚ የጋራዥ ምልልስ እና ከሌሎች በተነፃፃሪ ያነሰ የመጫን አቅም ምክንያት አክሲዮን ማህበር በዘርፉ የተሻለ ትርፋማና ተፎካካሪ ሆኖ እንዳይቀጥል ያደርገዋል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩን የተሽከርካሪዎች ጥገና አገልግሎት አሠጣጥን በተመለከተ

37. የአክሲዮን ማህበር የጭነት ተሽከርካሪዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ ተጠግነው ወደስራ መግባት እንዲችሉ ያሉት የተሽከርካሪ ጥገና ጋራዦች ለስራው አስፈላጊ በሆኑ የሰለጠኑ ባለሙያዎች፣ሱፐርቫይዘሮች እና የጥገና መሳሪያዎች ሊደራጁና፣ጋራዦቹም ለስራ ቅልጥፍና በሚያመች መልኩ መገንባት ይኖርባቸዋል፡፡

38. በኦዲት ወቅት የአክሲዮን ማህበር ጋራዦችን አሠራር አስመልክቶ ከተከለሱ መረጃዎች፣ለስራ ኃላፊዎች ከቀረቡ ቃለ መጠይቆች እና ከተካሄዱ የመስክ ጉብኝቶች ለማወቅ እንደተቻለው ለጥገና ወደ ዋናው ጋራዥ የሚገቡ ተሽከርካሪዎች ባፋጣኝ ተጠግነው የማይወጡና የጋራዥ ቆይታቸውም አክሲዮን ማህበሩ ካስቀመጠው ስታንዳርድ በላይ መሆኑ ታውቋል፡፡

39. የመሰረታዊ ትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ የአንድ ተሽከርካሪ የጥገና ቆይታ ስታንዳርድ በአማካይ 73 ቀናት ሲሆን የአክሲዮን ማህበሩ ስታንዳርድ ደግሞ የጋራዝ ቆይታ 76 ቀናት መሆኑ ታውቋል፡፡ ከነዚህ ስታንዳርዶች አንፃር የአክሲዮን ማህበሩ አፈፃፀም ሲታይ ከ2002 እስከ 2004 ዓ.ም ድረስ ወደ ማዕከላዊ ጋራዥ የገቡ የጭነት ተሽከርካሪዎች የጋራዥ ቆይታ በአማካይ 115 ቀናት ወይም ከስታንዳርዱ 157% በላይ መሆኑ ታውቋል፡፡

40. ለአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች የጋራዥ ቆይታ መራዘም የመለዋወጫ ዕቃዎች አቅርቦት እና የግዥ መጓተት ዋናው ምክንያት ሲሆን ለሁለት የሲኖትራክ ጭነት ተሽከርካሪዎች ከህዳር 30/2001 ዓ.ም የቀረበ የመለዋወጫ ዕቃዎች ግዥ እስከ ጥር 19/2003 ዓ.ም በመዘግየቱ ተሽከርካሪዎቹ ለሁለት ዓመት ከሁለት ወር በላይ ያለስራ በመቆማቸው አክሲዮን ማህበሩ ተሽከርካሪዎቹ በስራ ላይ ቢሆኑ ሊያገኝ ይችል የነበረውን በአማካይ 2,688,243.48 ብር ገቢ አሳጥቶታል፡፡ ከዚህም በተጨማሪ በመለዋወጫ እጦት ምክንያት 14 ማክ ተሽከርካሪዎቹ የመለዋወጫ ግዥ ተጠይቆ ባለመፈፀሙ ከ10 ወራት በላይ በመቆማቸውና ተጠግነው ወደ ስራ ባለመግባታቸው አክሲዮን ማህበሩ በ10 ወራት ውስጥ ማግኘት የሚገባው ገቢ ብር 1,181,907.132 ማጣቱን አክሲዮን ማህበሩ ባስቀመጠው ስታንዳርድ መሰረት በተደረገው ስሌት ለማወቅ ተችሏል (አባሪ 2 ተያይዟል)

ፎቶ 1 በኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ጋራዥ አካባቢ በመለዋወጫ ዕቃ እጥረት ከ10 ወራት በላይ የቆሙ ተሽከርካሪዎች

41. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር 210 የጭነት ተሽከርካሪዎች ያሉት ቢሆንም በኦዲቱ ወቅት 139 ተሽከርካሪዎች ወይም 66% ብቻ በስራ ላይ ሲገኙ 71 ተሽከርካሪዎች በተለያዩ ምክንያቶች ጋራዥ መሆናቸው፣ ከነዚህ ተሽከርካሪዎች መካከል 28ቱ በመለዋወጫ ዕቃ እጦት የቆሙ ሲሆን 42ቱ በቴክኒክ ብልሽት ለጥገና በጋራዥ እንደሚገኙ ታውቋል፡፡

42. ለጥገና ጋራዥ የቆሙት ተሽከርካሪዎች ቁጥር ኦዲቱ ከተካሄደ በኃላ ሊበዛ ወይም ሊያንስ እንደሚችል ቢገመትም በኦዲቱ ወቅት በጋራዥ የቆሙ ተሽከርካሪዎች ብዛት የችግሩን ክብደት እና በአክሲዮን ማህበሩ የአፈፃፀም ብቃት እና ውጤታማነት ላይ እያሳደሩ ያሉትን ተፅዕኖ ለማመላከት ያስችላል፡፡

43. ስለጉዳዩ የኦዲት ቡድኑ ለአክሲዮን ማህበሩ የስራ ኃላፊዎች ላቀረበው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ የግዢ ስርዓቱ የተቀላጠፈ አለመሆን፣ የመለዋወጫ ዕቃ አቅርቦት እጥረት መኖር፡ የኢንሹራንስ የሥራ ሂደት የተራዘመ መሆን፣ጋራዥ በሰለጠነ የሰው ኃይል አለመሟላት ለምሳሌ የመሰረታዊ የስራ ሂደት ለውጥ ጥናት የቅ/ጽ/ቤቶችን ጋራዦች የሰው ኃይል ፍላጎት ግምት ውስጥ ያላስገባ ስለነበር ይህንን ክፍተት ለመሸፈን ሲባል በዋናው መ/ቤት ጋራዥ የነበሩትን ሠራተኞች በመቀነስ በቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች እንዲሰሩ በመደረጉ በዋናው ጋራዥ ስራ ላይ ተፅዕኖ መፍጠሩ እንዲሁም 12 የጋራዥ ሰራተኞች በመልቀቅና በሞት ስራ የተለዩ ቢሆንም በምትካቸው ሠራተኞች ያለመቀጠራቸው በአክሲዮን ማህበሩ የጥገና ስራ አገልግሎት ላይ ከፍተኛ ተፅዕኖ እንዳሳደረ ገልፀዋል፡፡

44. የአክሲዮን ማህበሩ የተሽከርካሪዎች ጥገና አገልግሎት አሰጣጥ በመለዋወጫ አቅርቦት እና የተጓተተ የግዥ ሂደት እንዲሁም ለስራው በሚያስፈልጉ የጥገና ባለሙያዎች አለመሟላት ምክንያት ተሽከርካሪዎች ማህበሩ ባስቀመጠው የጥገና ጊዜ ስታንዳርድ ተጠግነው እንዳይወጡ እና ለረጅም ጊዜ ያለስራ እንዲቆሙ በማድረግ የማህበሩ ገቢና ትርፋማነት እንዲቀንስ በማድረግ በዘርፉ የተሻለ ተፎካካሪ እንዳይሆን ያደርገዋል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች በሚሰማሩበት የጉዞ መስመር የደርሶ መልስ ቀን ገደብ ያላቸው መሆኑን በተመለከተ

45. የአክሲዮን ማህበሩ ወጪን ለመቆጠብ እና የተቀላጠፈ የትራንስፖርት አገልግሎት ለመስጠት የጭነት ተሽከርካሪዎች በሚሰማሩበት የጉዞ መስመር የደርሶ መልስ ጉዞ ቀን ገደብ ሊኖርና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡

46. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ የቀን ገደብ ከአዲስ አበባ ጅቡቲ የተጠናው የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ 5 ቀን፣ ከሠመራ ጅቡቲ 3 ቀን፣ ከኮምቦልቻ ጅቡቲ እና ከድሬዳዋ ጅቡቲ 4 ቀናት ሲሆን በሌሎች የጉዞ መስመሮች የተጠና የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ አለመቀመጡ እና በኦዲቱ ወቅት የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ ወደ 8 ቀናት ከፍ የሚልበት ሁኔታ መኖሩን ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

47. ይህንንም በተመለከተ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ የሥራ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ በአብዛኛው የማህበሩ ተሽከርካሪዎች ምልልስ ከአዲስ አበባ - ጅቡቲ ስለሆነ ከዚህ ውጪ ባሉ መስመሮች ላይ ቀነ ገደብ አለማስቀመጣቸውን፤ ከዚህ መስመር ውጪ የተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ ይቀመጥ ቢባል ተሽከርካሪዎቹ ያረጁ በመሆናቸው ለሥራ አመቺ ባለመሆኑ ይህ የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ በመመሪያ ደረጃ አለመቀመጡን ገልፀዋል፡፡

48. የአክሲዮን ማህበሩ ተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ የቀን ገደብ በአራቱ መስመሮች ብቻ የተቀመጠ ቢሆንም የተቀመጠው ቀነ ገደብ ተግባራዊ አለመደረጉና በነዚህ መስመሮች መዘርጋቱ በቂ አለመሆኑና በሌሎች የጉዞ መስመሮች የተጠና የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ አለመቀመጡ የአክሲዮን ማህበሩን ተሽከርካሪዎች ለመቆጣጠር እና በተፈለገው ጊዜና ቦታ ለማሰማራት አዳጋች ያደርገዋል፡፡

የአክሲዮን ማህበር የገቢና የወጪ ዕቃዎች ትራንስፖርት
አፈፃፀምን በተመለከተ

49. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት ዘርፉ ውጤታማ ለመሆን የገቢና የወጪ ዕቃዎችን የማጓጓዝ ስራ ላይ ተገቢውን ትኩረት በመስጠት ከሚመለከታቸው አካላት ጋር በመቀናጀት መስራት ይጠበቅበታል፡፡

50. በኦዲት ወቅት በተካሄደ የዶክመንት ክለሳና ከሚመለከታቸው የሥራ ኃላፊዎች ጋር በተደረገ ቃለ መጠይቅ የአክሲዮን ማህበሩ አጠቃላይ የስራ አፈፃፀም ትኩረት ያደረገው በገቢ ዕቃዎች ማጓጓዝ ስራ ላይ በተለይ መንግስት በሚያስገባቸው የማዳበሪያና የምግብ እህል(bulk cargo) ላይ ሲሆን በወጪ ዕቃዎች ላይ የነበረው አፈፃፀም ዝቅተኛ እንደነበር ለማወቅ ተችሏል፡፡

51. የተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ አማካይ የጭነት መጠን /ስታንዳርድ ሎድ ፋክተር/ በአክሲዮን ማህበሩ ተዘጋጅቶ ስራ ላይ እንዲውል የተቀመጠው 70% ሲሆን ማህበሩ ከ2001-2004 ባሉት አራት ዓመታት ለማጓጓዝ ያቀደው አማካይ የጭነት መጠን 56% ነው፡፡ አፈፃፀሙ ደግሞ ከ58% አለመብለጡ የአክሲዮን ማህበሩ ተሽከርካሪዎች በአብዛኛው ጊዜ የተመላሽ ጭነት ጉዞ በባዶ ያደርጉ እንደነበረ ያሳያል፡፡ በገቢና በወጪ ዕቃዎች ላይ የነበረው የአፈፃፀም ደረጃ ሲታይ ደግሞ የገቢ ዕቃዎችን ጭነት የማጓጓዝ አፈፃፀም ከአጠቃላይ የገቢና የወጪ አፈፃፀም ጋር ሲነፃፀር ከ 2001 - 2004 የነበረው ድርሻ 95%፣ 91%፣ 89%፣ እና 93% በቅደም ተከተል ነበር፡፡ በሌላ መልኩ የወጪ ዕቃዎች ጭነትን የማጓጓዝ አፈፃፀም ሲታይ በአራቱ ዓመታት የነበረው ድርሻ 4.2%፣ 8%፣ 8% እና 6.77% በቅደም ተከተል መሆኑ የወጪ ዕቃዎች ለማጓጓዝ በአክሲዮን

ማህበሩ ምንም ትኩረት እንዳልተሰጠው እና አብዛኛው ተሽከርካሪዎች ወደ ጅቡቲ ዕቃ ሳይጭኑ በባዶ የሚጓዙ መሆኑን ያሳያል፡፡

52. ከዚህ በተጨማሪ አክሲዮን ማህበሩ ወደውጭ ሀገር ላኪ ከሆኑ ድርጅቶችና ግለሰቦች ገበያ በማፈላለግ የደርሶ መልስ ጭነት የማጓጓዝ አቅም ያላዳበረ እና በገቢ ዕቃዎች ወይም ከአንድ አቅጣጫ የሚመጣ ስራ ላይ በማተኮር በጭነት ምልልስ /ሎድ ፋክተር/ ዝቅተኛ እንዳደረገው ታውቋል፡፡

53. የኦዲት ቡድኑ ጉዳዩን አስመልክቶ ለአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች ላቀረበው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ በገቢ ዕቃዎች ጭነት ላይ ትኩረት የተሰጠው የወጪ ዕቃዎች /ኤክስፖርት/ ጭነት የሚወስደው ጊዜ ከ 7 እስከ 15 ቀናት በመሆኑ የተሽከርካሪዎችን የምልልስ ጊዜ ሊያፋጥን ባለመቻሉ እና የገቢ ዕቃዎች የምልልስ ጊዜ 5 ቀናት ብቻ በመሆኑ በዚህ ላይ እንዳተኮሩ ገልፀዋል፡፡ ከዚህ በተጨማሪ አክሲዮን ማህበሩ የመንግስት ድርጅት በመሆኑ መንግስት የሚያስገባቸውን እንደማዳበሪያ እና የእርዳታ እህል (Bulk cargo) የመሳሰሉትን በትዕዛዝ የምያጓጉዝ በመሆኑ እና የቆይታ ክፍያ /የዲሜሬጅ ዋጋ/ ከመቀነስ አንፃር ለገቢ ዕቃዎች ትኩረት እንደሚሰጡ፣ ይሁን እንጂ በገቢ ዕቃዎች ላይ ብቻ ትኩረት ሰጥቶ መስራቱ ማህበሩን በዘርፉ የተሻለ ትርፋማና ተፎካካሪ ሆኖ ለመቀጠል ስለማያስችለው በወጪ ዕቃዎች ማጓጓዝ ስራ ላይም ለወደፊቱ አጠናክረው ለመስራት ማሰባቸውን ገልፀዋል፡፡

54. የአክሲዮን ማህበሩ ማኔጅመንት በነባራዊ ሁኔታ መግለጫና በመውጫ ስብሰባ ላይ ሲገልፁ ሎድ ፋክተሩ እንዳይሳካ ካደረጉት ምክንያቶች ዋነኛው የገቢና ወጪ ጭነት ተመጣጣኝ አለመሆኑ መሆኑን አስረድተዋል፡፡

55. አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት የአገልግሎት አሰጣጥ ስትራቴጂክ ትኩረት በገቢ ዕቃዎች ላይ መሆኑ በተለይም በመንግስት የገቢ ዕቃዎች ላይ መሆኑ በነፃ የገበያ ስርዓት ሌሎች ተወዳዳሪዎችም በመንግስት ጭነት ላይ የሚሳተፉ በመሆኑ የተመረጠው አሠራር ዘላቂነት (sustainability) እንዳይኖረው ሊያደርግ እና ከወጪ ዕቃዎች የጭነት ትራንስፖርት ሊገኝ ይችል የነበረውን ገቢ እንዳያገኝ እና ያሉትን ተሽከርካሪዎች ብቃት ባለው መልኩ (efficiently) በመጠቀም በዘርፉ የተሻለ ትርፋማና ተፎካካሪ እንዳይሆን ያደርገዋል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ የገበያ ጥናት አፈፃፀምን በተመለከተ

56. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር በዘርፉ ትርፋማና ተፎካካሪ ሆኖ ለመቀጠል የተጠናከረ የገበያ ጥናት ዘርፍ ሊያቋቁምና የገበያ ጥናቱንም በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ያለውን ወቅታዊ ገበያ (current market) እምቅና የረጅም ጊዜ ገበያን (potential and

long term market) በማጥናት የደንበኞችን ፍላጎት፣ በዘርፉ ያለውን ውድድር በመረዳት ውጤት ሊያመጡ የሚችሉ አማራጮችን ስራ ላይ ማዋል ይጠበቅበታል፡፡

57. በኦዲት ወቅት በተካሄደ የዶክመንት ክለሳና ለሥራ ኃላፊዎች በቀረበ ቃለ መጠይቅ የአክሲዮን ማህበሩ የገበያ ጥናት ፍለጋ ቡድን የተቋቋመ ቢሆንም የቡድኑ ስራ ያተኮረው የአክሲዮን ማህበሩን የቀድሞ ደንበኞች ለመመለስ በአካልና በስልክ የማግባባት ስራ ላይ እንጂ ዘመናዊ የገበያ ጥናት አካሄድን የተከተለ ጥልቀት ያለው ጥናት እንዳላከናወነ ታውቋል፡፡ የገበያ ጥናቱ የወቅቱ የገበያ ሁኔታ ምን እንደሚመስል ምን አይነት ተፎካካሪዎች እንዳሉ፣የአክሲዮን ማህበሩን ጠንካራና ደካማ ጎኖች በመለየት በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የተደገፈ የገበያ መረጃን ከድረ-ገፆች፣ ከአገልግሎት ፈላጊዎች፣ ከባንኮች፣ ከገቢዎችና ጉምሩክ፣ ከኢትዮጵያ ማሪታይምና ከሌሎች መሰል ተቋማት በማሰባሰብ እና በመተንተን ለውሳኔ የሚረዱ አማራጮችን በማቅረብ ላይ እንዳልሆነ ለማወቅ ተችሏል፡፡

58. የኦዲት ቡድኑ በአክሲዮን ማህበሩ የጅቡቲ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት ተገኝቶ የገበያ መረጃ አሰባሰብን እንደተመለከተው የቅርንጫፍ ጽ/ቤት ሠራተኞች መርከቦች ወደብ ላይ ዕቃ ሲያራግፉ የሚራገፈው ዕቃ ምን እንደሆነ በመጠየቅ ለዋናው መ/ቤት መረጃ እንደሚያስተላልፉ ለመመልከት ተችሏል፡፡ ይህ አሠራር በሰዎች ፈቃደኛነት ላይ የተመሰረተ በመሆኑ መረጃውን የተጠየቁትን ሰዎች ሊከለክሉ እና የመረጃው ጥራትም አስተማማኝ ሊሆን እንደማይችል መገንዘብ ተችሏል፡፡

59. የኦዲት ቡድኑ ስለጉዳዩ ለአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች ላቀረበው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ የገበያ ጥናት ፍለጋ ቡድን የተዋቀረ ቢሆንም በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የተደገፈ የመረጃ ማዕከል እና ዳታቤዝ ስርዓት አለመኖሩ፣ወቅታዊ የገበያ ደሰሳ ጥናት አለማካሄድ፣ገበያ የማፈላለግ ስርዓቱን ሊያቀላጥፉ ከሚችሉ ድርጅቶች ጋር በቅርበት አለመስራቱ በአጠቃላይ አክሲዮን ማህበሩ ለገበያ ጥናት ትኩረት ሰጥቶ አለመንቀሳቀሱ ዋናው ችግር መሆኑን ገልፀዋል፡፡

60. የአክሲዮን ማህበሩ የገበያ ጥናት ፍለጋ ቡድን የጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ያለውን ወቅታዊ ገበያ (current market) እምቅና የረጅም ጊዜ ገበያን (potential and long term market) ለማጥናት የሚያስችል በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የተደገፈ የመረጃ ማዕከል እና ዳታቤዝ ስርዓት አለመኖር፣የጭነት ትራንስፖርትን መረጃ ከድረ-ገጾች፣ከአገልግሎት ፈላጊዎች፣ ከባንኮች፣ከገቢዎችና ጉምሩክ፣ ከኢትዮጵያ ማሪታይምና ከሌሎች መሰል ተቋማት በማሰባሰብ እና በመተንተን ለውሳኔ የሚረዱ አማራጮችን አለማቅረቡ፣አክሲዮን ማህበሩ የደንበኞችን ፍላጎት በመረዳት አዳዲስ ደንበኞችን ለመያዝ እና በዘርፉ የተሻለ ተወዳዳሪ እንዳይሆን ሊያደርግ ይችላል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ የመረጃ አያያዝ ስርዓትን በተመለከተ፣

61. አክሲዮን ማህበሩ ለስራው ውጤታማነት የሚያስፈልጉ መረጃዎችን ለመሰብሰብና ለመተንተን እንዲሁም የሚያጓጉዛቸውን የደንበኞቹን እቃዎች ከወደብ ወደሚፈለጉበት ቦታ እና ወደ ወደብ በተቀላጠፈ ሁኔታ ለማጓጓዝ እንዲሁም በወደብ የሚጠየቁ መረጃዎችን በፍጥነት ለማቅረብ የሚያግዝ በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ ዘመናዊ የመረጃ ስርዓት በመዘርጋት ተግባራዊ ማድረግ ይጠበቅበታል፡፡

62. በኦዲት ወቅት በተካሄደ የዶክመንት ክለሳና ከሚመለከታቸው የሥራ ኃላፊዎች ጋር በተካሄደ ቃለ መጠይቅ የአክሲዮን ማህበሩ በዘመናዊ የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ መረጃዎችን ለመሰብሰብ፣ ለመተንተንና ለማሰራጨት የሚያስችል የመረጃ ስርዓት እንዳልተዘረጋ ለማወቅ ተችሏል፡፡ በመሆኑም በአገልግሎት አሰጣጡ ደንበኞቹ ከማህበሩ የሚፈልጓቸውን መረጃዎች ምን ያህል ተሽከርካሪ እንደተመደበላቸው፣ በስንት ሰዓት ወደብ እንደሚደርሱ፣ ምን ያህል ጭነት ከወደብ እንደተነሳ እና ሌሎችም በስራ ሂደት የሚያስፈልጉ መረጃዎችን በፍጥነት እንዳያገኙ አድርጓል፡፡ በተመሳሳይ መልኩ አክሲዮን ማህበሩ ለስራው የሚያስፈልጉ መረጃዎችን ከቅርንጫፍ መ/ቤቶች ከወደብ እና ከተለያዩ ተቋማት በተቀላጠፈ ሁኔታ በመሰብሰብና በመተንተን ለመጠቀም እንዳላስቻለው ታውቋል፡፡

63. የኦዲት ቡድኑ ስለጉዳዩ ለቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች የሥራ ኃላፊዎች ላቀረበላቸው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ የጭነት ትራንስፖርት መረጃዎችን ከዋናው መ/ቤት ጋር የሚለዋወጡት በስልክ እና እንደአስፈላጊነቱ ደብዳቤ በመፃፍ መሆኑን ገልፀው ነገር ግን ወቅታዊ መረጃዎችን ለመለዋወጥ የሚያስችሉ የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ መሣሪያዎች፣ የኢንተርኔት አገልግሎት፣ ሬዲዮና የመሳሰሉት ባለመሟላታቸው መረጃዎችን በፍጥነት ለመለዋወጥ እንዳላስቻላቸው ገልፀዋል፡፡

64. የአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች ስለጉዳዩ ተጠይቀው በሰጡት መልስ እንደአሠራር ከደንበኞች ጋር የመረጃ ልውውጥ መካሄድ ያለበት ከመጀመሪያ አንስቶ አገልግሎት ተሰጥቶ እስካለቀበት ጊዜ መሆን ቢገባውም በአክሲዮን ማህበሩ ከደንበኞች ጋር የመረጃ ልውውጥ የሚደረገው ችግሮች ሲከሰቱ ብቻ እንደሆነና ነገር ግን ደንበኞች የየቀኑን የስራ እንቅስቃሴ ማለትም ስንት ተሽከርካሪዎች ወደብ ላይ እንደደረሱና ምን ያህል ጭነት እንደተነሳ የመሳሰሉ መረጃዎች ለማቅረብ እንዳልቻሉ ገልፀዋል፡፡ በዚህ ምክንያት ደንበኞች የማራገፊያ ቦታ በፍጥነት እንዳያመቻቹ፣የጉምሩክ ስራ በቶሎ እንዳይከናወን እና ሌሎች ተዛማጅ ስራዎች በቅድሚያ ለማዘጋጀት ችግር እንደፈጠረ ገልፀዋል፡፡ ለችግሩ ያለመፈታት ምክንያት ነው ያሉትን ሲገልፁ የአክሲዮን ማህበሩ የመሰረታዊ የአሰራር

ለውጥ ጥናት ሲጠና በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ የመረጃ ስርዓት እንደሚዘረጋ የተገለፀ ቢሆንም ወደ ትግበራ ሲገባ ቴክኖሎጂው ባለመሟላቱ የመረጃ ልውውጥ ስርዓቱ ፈጣንና ቀልጣፋ እንዳይሆን ከማድረጉም በላይ የፋክስ እና የስልክ አገልግሎት ሲቋረጡ የመረጃ መዘግየትና ተገቢ ባልሆነ ሁኔታ በ3ኛ ወገን መረጃዎችን የሚያስተላልፉበት ሁኔታ መፍጠሩን ገልፀዋል፡፡

65. አክሲዮን ማህበሩ ለስራው አስፈላጊ የሆኑ መረጃዎችን ለመሰብሰብ፣ ለመተንተንና ለደንበኞቹ በፍጥነት እና በጥራት ለማሰራጨት የሚያስችል በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ ዘመናዊ የመረጃ ስርዓት በመዘርጋት ተግባራዊ አለማድረጉ ደንበኞች ወቅታዊ መረጃ በማግኘት ስራቸውን በቅድሚያ ለማዘጋጀት እና አክሲዮን ማህበሩም በስራ ሂደት የሚያስፈልጉ መረጃዎችን በመጠቀም ፈጣንና ቀልጣፋ ውሳኔ ለመስጠት እና የጭነት ትራንስፖርት ስራን በተሻለ ብቃት እንዳያከናውን ያደርገዋል፡፡

II. የአክሲዮን ማህበሩ የዕቃ ግዥ ስርዓት በቁጠባ፣ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን በተመለከተ፣

አክሲዮን ማህበሩ የሚያከናውናቸው ዕቃ ግዥዎች የግዥን መመሪያ ተከትሎ እየተከናወነ መሆኑን በተመለከተ

66. የመንግስት ድርጅቶች የሚያካሄዷቸው የዕቃ ግዥዎች አጠቃላይ የመንግስት ዕቃ ግዥ መሠረታዊ አላማዎችና መርሆዎችን የተከተሉ ማለትም /ገንዘብ ሊያስገኝ የሚችለውን ከፍተኛ ጥቅም Value for Money ቅልጥፍናና ብቃት፣ ቁጠባ፣ ግልፅነት ተጠያቂነት እና የኢኮኖሚ ዕድገትን/ የሚያበረታቱ እንዲሁም የመንግስት ግዥ በአሁኑ ጊዜ የሚመራባቸውን የህግ ሠነዶች መሠረት አድርገው በተዘጋጁ የግዥ መመሪያዎች መሠረት ሊከናወኑ እና ግዥዎችም በዕቅድ ላይ የተመሠረቱ ሊሆን ይገባል፡፡

የኮንቴነሮች ማንሻና ማውረጃ (Reach staker) ግዥን በተመለከተ

67. አክሲዮን ማህበሩ የኮንቴነሮች ማንሻና ማውረጃ (Reach staker) ግዥ በካፒታል በጀት ያልተያዘ በመሆኑ ማኔጅመንቱ በልዩ ሁኔታ ለቦርድ አቅርቦ ቦርድም ለፕራይቬታይዜሽንና የመንግስት ልማት ድርጅት ተቆጣጣሪ ኤጀንሲ እንዲፈቅድ በደብዳቤ ቁጥር ኮትአማ/ዲቦ/22/02 በ6/06/02 ተጠይቆ በደብዳቤ ቁጥር መልድ/23-220/24/70 በ24/6/02 ለ2002 በጀት ዓመት ከተፈቀደው በጀት በተጨማሪ 9,500,000 ሚሊዮን በልዩ ሁኔታ ለመሳሪያው ግዥ እንደተፈቀደ ለማወቅ ተችሏል፡፡ በዚሁ መሰረት አ/ማህበሩ በደብዳቤ ቁጥር ኮትአማ /01/10/2003 ሰኔ 29/2002 ዓ.ም ለብሉቴክ ትሬዲንግ የኮንቴነሮች ማንሻና ማውረጃ (Reach staker) ግዥ ጨረታ ማሸነፉን በመግለፅ እና አዲስ ኢንቮይስ አቅርቦ 10% የመልካም አፈፃፀም ዋስትና አቅርቦ በ15 ቀን ውል እንዲፈፅም እንደተፃፈለት ታይቷል፡፡ አክሲዮን ማህበሩ እና ብሉቴክ ትሬዲንግ መስከረም 27 ቀን 2003 ዓ.ም ውል መፈራረማቸው በውሉ የሰፈረው የገንዘብ መጠን ብር 10,340,742.50 ከተጨማሪ እሴት ታክሱ ጋር መሆኑንና ዕቃው በ4 ወራት ውስጥ ገቢ እንደሚያደርግ እና የ50% ቅድመ ክፍያ እንደሚሰጠው ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡ አቅራቢ ድርጅት ማሽነሪውን የማስረከቢያ ጊዜው በውሉ መሰረት ጥር 27 ቀን 2003 ዓ.ም ያበቃ ቢሆንም እስከ ግንቦት 9 ቀን 2003 ዓ.ም የብሉቴክ ስራ አስኪያጅ በደብዳቤ ቁጥር BTT/054/2011 ማሽነሪው ጅብቲ መድረሱን እና ከጅቡቲ ለማስመጣት አቅም እንደሌላቸው መገለጹ እና ማሽነሪው እስከ አሁን ድረስ እንዳልመጣ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

68. በግዥ መመሪያ ቁጥር 1/1990 አንቀጽ 17.2 እና በፋይናንስ ደንብ ቁጥር 17/1989 መሰረት የጨረታ አሸናፊው ድርጅት ጨረታውን ማሸነፍ በተገለፀው በ15ኛ ቀን ውስጥ ውሉን መፈራረም እንዳለበት እና 10% የመልካም ስራ አፈጻጸም ዋስትና ማቅረብ እንዳለበት ይህ ባያደርግ የጨረታ ማስከበሪያው እንደሚወሰድ ተገልጿል። ሆኖም በአክሲዮን ማህበሩ የስራ አፈጻጸም ላይ የታየው አዋርድ የተሰጠው ሰኔ 29ቀን 2002 ዓ.ም ሲሆን ውል የተፈረመው መስከረም 27 ቀን 2003 ዓ.ም ይህም ከ3 ወር በላይ መቆየቱ አግባብ አለመሆኑ፤ የግዥ መመሪያው አንቀጽ 13 ቁጥር 7.3 ሪ/4 ላይ የጨረታ ኮሜቴው በመስፈርቶቹ መሰረት የግዥ ውሳኔ ለመስጠት እና አሸናፊውን ለመለየት የአቅራቢውኑ ድርጅት አቅም አስተማማኝነት መለየት አለበት ይላል። ሆኖም የአክሲዮን ማህበሩ ጨረታ ኮሜቴ የአቅራቢውን ድርጅት የአቅም ሁኔታ ለመገምገም አሸናፊው ድርጅት ለሌሎች ድርጅቶች ተመሳሳይ የግዥ አቅርቦት የፈጸመባቸው ማስረጃዎቹ ካሉ ማቅረብና ማየት ነበረበት እንዲሁም የካፒታል አቅሙን ለመገምገም የንግድ ድርጅቱን በማየት ውል መፈራረም ነበረበት። ከዚህም በተጨማሪ ብሉ ቴክ ትሬዲንግ ያስያዘው የውል አፈጻጸም ማስከበሪያ ዋስትና (ባንክ ጋራንቲ) ቀነ ገደቡ ከማለቁ ከ5 ቀን በፊት እንዲራዘም አሳውቁ የሚል ሲሆን በአፈጻጸም የታየው ግን የውል አፈፃፀም ማስከበሪያ ዋስትናው እንዲራዘም የተጠየቀው ቀነ ገደቡ ካለፈ ከ4 ወር በኋላ መሆኑን ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል።

69. የመንግሥት የግዥ መመሪያ የቅድሚያ ክፍያ ዋስትናን በተመለከተ እንደሚያስቀመጥው የሚቀርበው የዋስትና መጠን ለቅድሚያ ክፍያ ከሚከፈለው ገንዘብ ጋር አቻ መሆን እንዳለበት ይገልጻል። በዚሁ መሠረት አክሲዩን ማህበሩ ለተሰጠው ቅድሚያ ክፍያ 50% ዋስትናም በዚሁ መጠን እንዲሆን በጨረታ ኮሚቴ መስከረም 10/2003 ዓ.ም በነበረው ስብሰባ የተወሰነ ቢሆንም ማህበሩ ለከፈለው ብር 4.9 ሚሊዩን በብሎቴክ ትሬዲንግ የተያዘው ዋስትና 30% ብር 2.7 ሚሊዩን መሆኑና ይሄም በጊዜው ሳይታደስ መቀጠሉ ተረጋግጧል።

70. ከዚህም በተጨማሪም አክሲዩን ማህበሩ ብር 4,969,760.84 ለብሎቴክ ትሬዲንግ ቅድመ ክፍያ ከፍሎ እያለ ኤልሲ በብር 4,080,000 መከፈቱና ቀሪው ብር 889,760.80 አቅራቢው እጅ ላይ እንዲቀር መደረጉ ታውቋል።

71. የአክሲዮን ማህበሩ የዳይሬክተሮች ቦርድ ባካሄደው ስብሰባ ቃለ ጉባዔ ቁጥር 07/2004 ጥር 4/2004 ዓ.ም በድርጅቱ ላይ የመልካም አስተዳደር ጉድለት ፈፀመዋል በተባሉት የስራ አመራር አካላት ላይ እርምጃ እንዲወሰድባቸው እና በሕግ የመጠየቅ ጉዳይም አግባብ ላለው አካል እንዲተላለፍ በአንድ ድምፅ የተወሰነ ቢሆንም በውሳኔው መሠረት

በዋና ዳይሬክተርና የግዥ ፋይናንስ ንብረት አስተዳደር ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ከስራ እንዲሰናበቱ አስተዳደራዊ እርምጃ የተወሰደ ሲሆን ለአጠፉት ጥፋት አግባብ ላለው ፍርድ ቤት ቀርበው ተገቢው ፍትህ እንዳልተሰጠ ታውቋል፡፡

72. አክሲዮን ማህበሩ አቅራቢው ድርጅት ሪች ስታከሩን ለማቅረብ በቅድሚያ ክፍያ የተከፈለው ገንዘብ ከነወለዱ እንዲመለስ ለአዲስ አበባ ከተማ ንግድ ም/ቤት ለግልግል ተቋም በቁጥር ኮትአማ/ሐአ/08/02/04 በቀን 02/2/04 ክስ የመሰረተ ሲሆን በዚህም መሰረት ህዳር 20/2005 ዓ.ም የግልግል ዳኝነት ጉባኤ መዝገቡን መርምሮ የአክሲዮን ማህበሩ ገንዘብ ከነወለዱ እንዲመለስ ወስኖ ጉዳዩ በአፈፃፀም ሂደት ላይ መሆኑን የኦዲት ቡድኑ አረጋግጧል፡፡

73. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የግዥ ስርዓቱ ከጅምሩ የአቅራቢው ድርጅት አቅምና አስተማማኝነት ሳይታይ ወደ ግዥ ስርዓቱ መግባቱ ስህተት እንደሆነና የግዥ መመሪያውን የጣሰ መሆኑን በወቅቱ ሀሳባቸውን የገለጽ ቢሆንም በወቅቱ በነበሩት ኃላፊ ውሳኔ ተሰጥቶበት ወደ ግዥ ስርዓት መግባቱን ገልፀዋል፡፡

74. በመሆኑም አክሲዮን ማህበሩ በውሉ መሰረት ማለትም ከጥር 27/2003 ዓ.ም ጀምሮ ማሽኑ ባለመረከቡ በወር ውስጥ ከአራት እሁዶች በስተቀር ለ26 ተከታታይ ቀናት ሰርቶ ያስገኝ የነበረው ገቢ በአማካኝ ሲሰላ በቀን ብር 8827፣በወር (26 ቀናት) ብር 230,502.00 ለ21 ወራት ለዘገየበት ብር 4,840,542.00 ሲሆን 9% ሕጋዊ ወለድ ብር 914,858.28 በድምሩ ብር 5,755,400.28 ገቢ ማጣቱ፣ በአጠቃላይ አክሲዮን ማህበሩ ቅድሚያ ከከፈለው ብር 4,969,760.84 ጋር ማሽኑን ባለመረከቡ ብር 10,725,161.12 የሚተመን ገንዘብ አጥቷል፡፡

የጎማ ግዥን በተመለከተ

75. አክሲዮን ማህበሩ የጎማ ግዢዎችን ለመፈፀም ባካሄደው ጨረታ የጨረታ አሸናፊ የሆነው ሳያት ኃ/የ/የ/ማ ለግዥ ከተጠየቁት 1194 ጎማዎች ውስጥ 600 ጉማዎች አቅርቦ ቀሪ 594 ጎማዎች በማቅረብ ሂደት ላይ እያለ የውጪ ምንዛሬ ለውጥ ተከሰተ በሚልና የድርጅቱ ማኔጂንግ ዳይሬክተር ከዚህ ዓለም በሞት በመለየታቸው በሚል ምክንያት ቀሪ ጉማዎችን ለማቅረብ አስቸጋሪ ስለሚሆንብኝ ጨረታው ተቋርጦ ለስራ አፈጻጸም ዋስትና ማስያዣ ያስያዙት ገንዘብ ይመለስልኝ የሚል ጥያቄ በ28/12/2002 በደብዳቤ ቁጥር ሳይት/ተክ/3715/2002 በማቅረቡ፤ ለስራው ዋስትና ያስያዙው ብር 631,626.00 የማህበሩን የግዥ መመሪያ አንቀጽ 17.2 ባልተከተለ መልኩ በሦስት ጊዜ ክፍያ መመለሱ ከግዥ መመሪያ ስርዓት አንጻር የጎላ ስህተት መሆኑ ከተከለሰ ዶክመንቶች እና

መጠይቅ ከቀረበላቸው ኃላፊዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡ እንደ አንድ ምክንያት የቀረበው የድርጅቱ ማኔጂንግ ዳይሬክተር ከዚህ ዓለም በሞት በመለየታቸው ነው የሚለው የማህበሩን የግዥ መመሪያ አንቀጽ 31 ሻጭ ወይም አቅራቢው ጨረታውን ሲጫረት ህጋዊ ሰውነቱ ተረጋግጦ መሆኑን ስለሚገልጽ አክሲዮን ማህበሩ ህጋዊ ሰውነት እያለው ይህንን መፈፀሙ መመሪያውን የጣሰ እንደሆነ ተገንዝበናል፡፡

76. የጎማ ግዥውን በተመለከተ ለመልካም አፈፃፀም የተያዘው ገንዘብ ያለአግባብ ተመላሽ መደረጉን ተከትሎ በወቅቱ የነበሩ የስራ ኃላፊዎች አስተዳደራዊ እርምጃ የተወሰደባቸው ቢሆንም ለአጠፉት ጥፋት ስልጣን ላለው ፍርድ ቤት በወቅቱ ቀርበው ሕጋዊ እርምጃ እንዲወሰድባቸው ባለመደረጉ አክሲዮን ማህበሩ ማግኘት የሚገባውን ጥቅም እንዲያጠና እንዲሁም ተገቢው ፍትህ እንዳይሰጥ አድርጓል፡፡

77. የአክሲዮን ማህበሩ ከኢትዮ ኢንቨስትመንት የገዛቸው 15 ስካኒያ የጭነት ተሽከርካሪዎች ከተሽከርካሪው ጋር መምጣት የሚገቡ ክፍያ የተፈጸመባቸው የድጋፍ ዕቃዎችና መፍቻዎች ባለመምጣታቸው ብር 274,165.44፤ የጉን ቁጥር 79- 002 ስካኒያ ተሽከርካሪ በዋራንቲ ጊዜ የተጠገነበት ወጪ ብር 8137.88 ፤ዋጋ ተከፍሎባቸው ያልመጡ መለዋወጫዎች ብር 540,983.55 እና የመለዋወጫ እቃ ማስረከቢያ ለ374 ቀናት የዘገየበት ማካካሻ ብር 569,574.15 በድምሩ ብር 1,392,857.02 ለአክሲዮን ማህበሩ ገቢ ባለማድረጉ ማግኘት የሚገባውን ጥቅም ማጣቱ ታውቋል፡፡

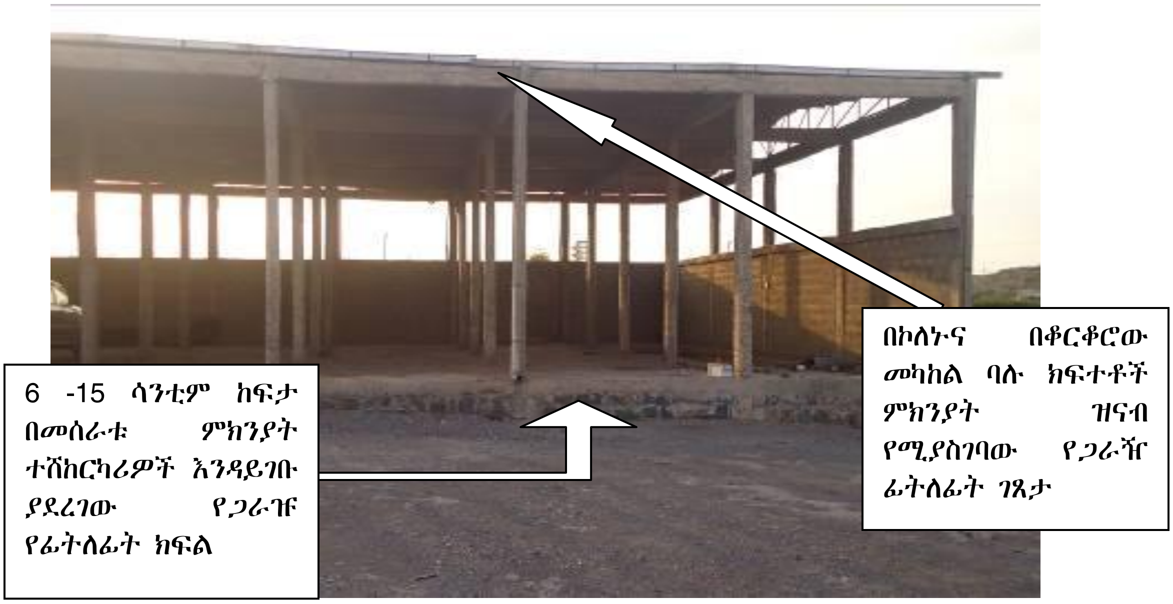
78. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ ግዥው መፈጸሙን እና ሊሟሉ የሚገቡ ዕቃዎች እንዳልተሟሉ ገልጸው አክሲዩን ማህበሩ ችግሩ እንደተፈጠረ ለጉዳዩ በአፋጣኝ መልስ ለማግኘት የማጣራት ስራውን ሲሰራ ኢትዮ ኢንቨስትመንት በመፍረሱ ጉዳዪ በህግ ቢያዝም ተጠያቂ ወገን ባለመኖሩ በአክሲዩን ማህበሩ በኩል ጉዳዩ መቋረጡን ገልፀዋል፡፡

የሚሌ ጋራዥን በተመለከተ

79. በኦዲቱ ወቅት በፕራይቬታይዜሽን እና የመንግስት የልማት ድርጅቶች ተቆጣጣሪ ኤጀንሲ በ2001ዓ.ም በቀረበው የክዋኔ ኦዲት ሪፖርት ላይ በተገለፀው መሰረት የሚሌ ጋራዥ ግንባታ የጨረታ ሰነድ ዝግጅትና የጨረታ አከፋፈት ሲታይ በውሉ አንቀጽ 14 ውል ተቀባዩ የኮንትራት ዋጋውን 10% የውል ማስከበሪያ እንዲያሲዝ የተዋዋለ ቢሆንም ያላስያዘ መሆኑ፣ የጨረታ ሰነድ ሲከፈት የግዥ መመሪያው አንቀጽ 13.7.3. ሐ ተ.ቁ 2 እና 4 የጨረታ ሰነዱ በታሸገ ኢንቨሎፕ እንዲቀርብ ቢያዝም የቀረበ ኢንቨሎፕ ካለመኖሩም በላይ የጨረታ ቃለ ጉባኤ የሌለ መሆኑ፣የጨረታ ሰነዱ የድርጅቱን ፍላጎት ተረድቶና አስፈላጊ ሥራዎችን ሙሉ በሙሉ ለይቶ የሚሰሩበትን ቁሳቁሶች ጥራትና

ዓይነት ያላስቀመጠ መሆኑ፤በጨረታ ሰነዱ ውስጥ መካተት የሚገባቸው ቴክኒካል መስፈርቶች በትክክል ለጨረታ ግምገማ የሚውሉ መሆናቸው በግልጽ ለተጫራቾች አለመገለጹ፤የጨረታ ሰነዱ አዘገጃጀት የመሀንዲስ ዋጋ ግምት ያላካተተና በባለሙያ ያልተዘጋጀ ከመጀመሪያው የአማካሪ መሀንዲስ ተሳትፎ የሌለበት በመሆኑ የክለሳ ስራ መጠየቁ፤የጨረታ ሰነድ ባስከተለው ከፍተኛ ክፍተት የጣሪያ ሥራ ከእንጨት ወደ ብረት መቀየር ፤በመለኪያ አጠቃቀም ምክንያት የተጨማሪ ሥራዎችና የዋጋ ለውጥ መከሰት፤የጨረታው አሸናፊ ከአክስዩን ማህበሩ ጋር ውል ሲፈራረም በ6 ወር ወይም በ180 ቀናት ውስጥ ግንባታውን እንደሚያጠናቅቅ ውል የገባ ቢሆንም ከተቀመጠው ጊዜ በላይ በ3 ዓመት ከመዘግየቱም ባሻገር ስራው በአግባቡ ሳያልቅ አክሲዮን ማህበሩ የተረከበ መሆኑ ታውቋል፡፡

80. በተጨማሪም የኦዲት ቡድኑ ባካሄደው የመስክ ጉብኝት የጣሪያው ቆርቆሮ ከኮለኖች ባለመትረፋቸው ወይም ክፍተቱን ለመድፈን መሰራት ያለበት ስራ ባለመሰራቱ ዝናብ በኮለኑና በቆርቆሮው መካከል ባሉ ክፍተቶች ወደ ውስጥ መግባት፤ ለመኪኖች መፈተሻ ተብሎ ጋራዥ ውስጥ የተሰራው ጉድጓድ ስፋቱ 1.10 ሜትር በመሆኑ መኪኖቹን የሚውጥ ከመሆኑም በላይ በድንጋይና ዙሪያውን 1 ሜትር ስፋት ባለው በአርማታ ብረት መገንባት የነበረበት ቢሆንም ባለመገንባቱ ተሽከርካሪዎችን ሊሸከም የማይችል ሆኖ መገኘቱ ጋራዡ በአግባቡ ባለመጠናቀቁ አገልግሎት ላይ እንዲውል ለማድረግ በአማካይ 6-15 ሳንቲም ከፍታ ያለውን ቦታ ከግቢው ጋር ለማስተካከል በምርጥ አፈር /ማቴሪያል/ መደልደል የሚያስፈልገው መሆኑና ይህ ካልሆነ ጋራዡ አገልግሎት መስጠት የማይችል መሆኑ፣ በተጨማሪም ጥልቅ ጥናትና በቂ ዝግጅት ሳይደረግ 15000 ካሬ ሜትር ቦታ ተገዝቶ ያለአገልግሎት የተቀመጠ መሆኑን፣ የኦዲት ቡድኑ ለማወቅ ችሏል፡፡



ፎቶ 2 በሜሌ ጋራዥ ግንባታ የሚታዩ ግድፈቶች በከፊል

81. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ የስራ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የሚሌ ጋራዥ ግንባታ ከጅምሩ በቂ ጥናት ያልተደረገበት እና በቦታ መረጣ ችግር ያለበት በመሆኑ ወደ ስራ ሲገባ በስራ ላይ ችግር መፈጠሩን፣ ይህም የሆነበት በጨረታ ውል ሰነድ ውስጥ መካተት የሚገባቸው ቴክኒካል መስፈርቶች በትክክል ለጨረታ ግምገማ የሚውሉ መሆናቸው በግልጽ ለተጫራቹ ባለመገለጹ ጋራዡ ጥራት በጎደለው መልኩ እንዳለቀ ተቆጥሮ ርክክብ መፈፀሙ ከዚህ በተጨማሪ ከላይ ለመግለጽ እንደተሞከረው ጥልቅ ጥናትና በቂ ዝግጅት ሳይደረግ የተገዛ መሬት በመሆኑ ተሽከርካሪዎቹ ወደ ጋራዡ በሚያልፉበት ሰዓት በአካባቢ የሚኖሩ አንድ ግለሰብ የመኪናዎች አቧራ እየረበሻቸው በመሆኑ በበራቸው እንዳያልፍ በመከልከላቸው የግለሰብ ግቢ ተከራይተው በመስራት ላይ እንደሚገኙ ገልፀዋል፡፡

82. በአጠቃላይ ከላይ የተመለከቱት በአክሲዮን ማህበሩ የተከናወኑት የዕቃ ግዥዎች አጠቃላይ የመንግስትን ዕቃ ግዥን መሠረታዊ አላማዎች እና ከመንግስት ዕቃ ግዥ የህግ ማዕቀፍ እና በአክሲዮን ማህበሩን የግዥ መመሪያን ተከትሎ ባለማከናወኑ አክሲዮን ማህበሩ ላወጣው ገንዘብ ማግኘት የሚገባውን ከፍተኛ ጥቅም (Value for money) ለማግኘት የሚፈለገውን ዕቃ በቅልጥፍና፣ በብቃት እና በቁጠባ ለማግኘት አላስቻለውም፡፡

በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈጸሙ ግዥዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ መከናወናቸውን በተመለከተ

83. በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈጸሙ ግዥዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ ሊከናወኑ ይገባል፡፡

84. የሲኖ ተሽከርካሪ መለዋወጫ ግዥ ከቴክኒክ መምሪያ የግዥ ጥያቄ ህዳር 30/2001 ዓ.ም ቀርቦ፣ በስፔስፊክሽን ዝግጅት 3 ወር፤ ለጨረታው ጥሪ የቆየበት 30 ቀናት፤ የጨረታ ግምገማ እንዲሰረዝ የተባለው ውሳኔ የተሰጠበት 1 ወር ከ 8 ቀን፤ ጨረታው ከተሰረዘ 1 ወር በኃላ ግዡው ለ2002 ዓ.ም ተሸጋግሮ ፤ ሐምሌ 1/2002 ዓ.ም ጨረታው ተከፍቶ የቴክኒክ ግምገማ ተደርጎ ከ20 ቀን በኂላ ጨረታው ተሰረዘ፤ ባጠቃላይ ግዥው ሳይፈፀም ጥያቄው ከቀረበበት ጊዜ ከህዳር 30/2001 ዓ.ም እስከ ጥር 19/2003 ዓ.ም ድረስ 2 ዓመት ከ3 ወር በላይ እንደሚዘገይ ታይቷል፡፡

85. ከዚህም በተጨማሪ የመለዋወጫ እቃ ግዥ ጥያቄው ጥር 17/2004 ዓ.ም ቀርቦ እስከ ህዳር 7/2005 ዓ.ም ድረስ ከ10 ወራት በላይ ግዥ ሳይፈፀም በመዘግየቱ በጥገና እና ማሽን ሾፕ የስራ ሂደት በመለዋወጫ እጦት ምክንያት 14 ማክ ተሽከርካሪዎች መቆማቸው ታውቋል፡፡

86. የግዥ ሥርዓቱ የተቀላጠፈ ባለመሆኑ ምክንያት የስካንያ ተሽከርካሪ መለዋወጫ በመጠየቂያ ቁጥር 14977 በ24/7/2001 ዓ.ም ተጠይቆ ከአንድ አመት በላይ የቆየ መሆኑ ታውቋል፡፡

87. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የካፒታል ግዥዎችን ለማከናወን አክሲዮን ማህበሩ በጀት ለማስፈቀድ ለቦርድ እንደሚያቀርብ ቦርድ ደግሞ ለኤጀንሲው በሚልክበት ወቅት እራሱን የቻለ የጊዜ መጓታት እንደሚፈጥር ይህ የመጻጻፍ ሂደት ከ 4 ወር በላይ የሚፈጅበት ሁኔታ መኖሩን፣ በጀት ተፈቅዶ ከመጣ በኃላ እንኳን ግልጽ ጨረታ ሲደረግ የግዥ ሂደቱ ጨረታ ከማውጣት ጀምሮ እስከ ግዥ ፍጻሜው ድረስ በትንሹ 4 ወር የሚቆይ ሲሆን ከፍተኛው ደግሞ ከአንድ ዓመት በላይ የሚቆይበት ሁኔታ መኖሩን፣ ግዥዎች በተቀመጠው የጊዜ ገደብ መግዛት ያልተቻለበት ምክንያት የሚገዙት ዕቃዎች በሀገር ውስጥ የማይገኙ በመሆኑ ለምሳሌ የማክ ተሽከርካሪ መለዋወጫ ዕቃዎች ከአሜሪካ (ፍሎሪዳ) የሚያስመጡ ሲሆን ይህ ሂደት ስራ ላይ መጓተት መፍጠሩ እንዳለ ሆኖ የምንዛሪ እጥረት አስቸጋሪ የሚሆንበት ሁኔታ መኖሩን፣ በስራቸው ላይ ያስከተለው ተጽዕኖ በመጀመሪያ ደረጃ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸውን የመለዋወጫ እቃዎችን በስቶክ መያዝ አለመቻል ሲሆን በዚህም የተነሳ ከ15-20 የሚደርሱ የማክ ተሽከርካሪዎች በጋራዥ እንዲቆሙ መገደዳቸውን፣ ብቸኛ አቅራቢ ከሆኑ ድርጅቶች ጋር ውል ተፈራርመው ስራው ቢሰራም የተገዙት መለዋወጫ ዕቃዎቹ መኪናዎቹ ላይ በሚገጠሙበት ጊዜ በጥራት ጉድለት ምክንያት ቶሎ ስለሚበላሹ ተሽከርካሪዎች የሚቆሙበት ሁኔታ እንደሚያጋጥም፣ በተለይ ደግሞ የሲኖ ተሽከርካሪዎችን በተመለከተ በዕቅድ መሠረት የማይከናወንበት ሁኔታ መኖሩን፣ ለምሳሌ

በ2004 ዓ.ም ሊገዙ ከታቀዱ ዕቃዎች መካካል ክሬን፣ ክሪክ (ለትላልቅ ተሽከርካሪዎች) ቴሌስኮፒንግ፣ ፎርክሊፍት የመሳሰሉትን አቅራቢ ድርጅት ባለመገኘቱ በዕቅዱ መሰረት ለመግዛት አለመቻሉን፣ ከዚህም በተጨማሪ በ2003 ዓ.ም 15 የጭነት መኪናዎች ለመግዛት ታቅዶ የግዢ ሂደቱ አልቆ አቅራቢ ድርጅት ከተለየ በኂላ መንግስት በልዩ ትዕዛዝ 100 ተሽከርካሪዎች እንዲገዙ ለማህበሩ የፈቀደ በመሆኑ ዕቅዱን በተፈለገው ጊዜ ማሳካት ያልተቻለበት ሁኔታ መፈጠሩን ገልፀዋል፡፡

88. የግዥ አሠራሩ ከጅምሩ እስከ መጨረሻው ዕቃዎች ተጠይቀው በአፋጣኝ እንደማይገዙና እጅግ አዝጋሚና ከፍተኛ የአሰራር ችግር እንዳለበት በኦዲቱ ወቅት ለማወቅ ተችሏል፡፡ ይህም በመሆኑ ማህበሩ በዋጋ ተጠቃሚ አለመሆን፤ የተሽከርካሪዎች የጋራዥ ቆይታ መራዘም፤ አገልግሎት መስጠት የሚችሉ ትላልቅ ማሽነሪዎች ያለአገልግሎት መቆም የመሳሰሉት ችግሮች ማህበሩን አስፈላጊ ላልሆነ ወጪ ዳርጎታል፡፡

አክሲዮን ማህበሩ የጥቅል ግዥዎች የሚያከናውንበት የአሰራር ስርዓት የዘረጋ መሆኑን በተመለከተ

89. አክሲዮን ማህበሩ የጥቅል ግዥዎች የሚያከናውንበት የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡

90. በታህሳስ 1 ቀን 2001 ዓ.ም ኦዲትና ኢንስፔክሽን ባደረገው ምርመራ ሪፖርት የአክሲዮን ማህበሩ የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች በተናጠል ከአንድ ሱቅ ብር 94,800.00 በተደጋጋሚ ግዥ መፈፀሙ ተገልጿል፡፡ ከዚህ ሱቅ በቀን ብር 39,800.00 የሚያወጣ ግዥ ይገዛ እንደ ነበር ይህ ድርጊት ሊታረም ሲገባው አሁንም ድረስ የተናጠል ግዥዎች በብዛት እንደሚከናወኑ ከተከለሱ መረጃዎች ከቀረበ ቃለ መጠይቅ ለማወቅ ተችሏል፡፡ ይህም የሚያሳየው ከፍተኛ ግዥ ሲፈጸም የአክሲዮን ማህበሩን ጥቅም በሚያስጠብቅ መልኩ በጨረታ እና በጅምላ የማይከናወን መሆኑ ነው፡፡

91. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ በበቂ ሁኔታ የመለዋወጫ ዕቃዎችን የሚያቀርቡ አቅራቢ ድርጅቶች አለመኖር እና የጥቅል ግዢዎችን ለማከናወን ረዘም ያለ ጊዜ የሚወስድ በመሆኑ ተሽከርካሪዎች ያለ ስራ እንዳይቆሙ የተናጥል ግዥ የሚከናወንበት ሁኔታ መኖሩን ገልፀዋል፡፡

92. አክሲዮን ማህበሩ የጥቅል ግዥዎችን ለማከናወን ረጅም ጊዜ ይወስዳል በሚል እሳቤ የተናጠል ወይም የቁጥቁጥ ግዢዎችን የሚያከናውን መሆኑን እና ግዥዎች ከአንድ ሱቅ የሚፈፀም ሲሆን የግዥ መመሪያን ተከትሎ የማይሰራ በመሆኑ አክሲዮን ማህበሩ ላላስፈላጊ ለሆነ ወጪ ከመዳረጉም በላይ ለብልሹ አሰራር መንገድ ይከፍታል፡፡

አክሲዮን ማህበሩ የሚፈፅማቸው ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች ህጋዊ በሆነ መንገድ መስራታቸውን በተመለከተ

93. አክሲዮን ማህበሩ የሚፈፅማቸው ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች በህጋዊ መንገድ መፈጸም እና ተገቢ በሆኑ ሰነዶች ሊደገፉ ይገባል፡፡

94. ከዋናው መ/ቤት ለጅቡቲ ቅ/ጽ/ቤት የስራ ማስኬጃ በየወሩ ብር 150000 የሚላክ ሲሆን የአላላክ ሂደቱ ከዋናው መ/ቤት ወደ ሚሌ ቅ/ጽ/ቤት ከተላከ በኂላ ከሚሌ ቅ/ጽ/ቤት ወደ ጅቡቲ በሚሄዱ ሹፌሮች በእጅ የሚላክ መሆኑና፣ ገንዘቡን በጥቁር ገበያ ወደ ጅቡቲ ፍራንክ መንዝረው የሚጠቀሙበት መሆኑን ለመረዳት ተችሏል፡፡

95. ከዚህም በተጨማሪ በጅቡቲ ቅ/ጽ/ቤቱ ያለዉ የፒካዶስ ኬላ የኪራይ ውል ሳይኖረው በወር 20,000 የጅቡቲ ፍራንክ እየተከፈለ የሚገኝ መሆኑ ታውቋል፡፡ ስለሆነም የኪራይ ውል ሳይኖረው መኖር ስራውን ቀጣይነት ባለው መልኩ ለማከናንና ከአሰራር አንጻርም ተገቢ ስላልሆነ ሊታረም ይገባል ይህንን ማድረግ ካልተቻለ በትራንስፖርት ባለስልጣን ለትረንስፖርት ድርጅቶች ባስገነባው ህንጻ ውስጥ ለስራው አመቺ ሁኔታዎችን በመፍጠር ወደ ስራ የሚገባበት ሁኔታ ሊመቻች ይገባል፡፡

96. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት ኃላፊ ተጠይቀው በሰጡት መልስ በፊት የሚላከዉን ገንዘብ መኪና ከጅቡቲ ይዘው በመሄድ ከሚሌ ንግድ ባንክ ቅርንጫፍ ያመጡ እንደነበር፣ አሁን ግን በ5 ሹፌሮች ተከፋፍሎ በእጅ የሚላክ መሆኑን እና የፍራንክ ግዢውም የሚከናወነው ከባንክ ሳይሆን በጥቁር ገበያ አማካኝነት እንደሆነና ሌሎች ድርጅቶችም በጠቅላላ ተመሳሳይ የሆነ የፍራንክ ግዥ እንደሚያከናውኑ ገልጸዋል፡፡ በጥቁር ገበያ የሚመነዝሩትም የጅቡቲ ባንክ የኢትዮጵያን ብር ስለማይፈልገዉ ለመሸጥ ፈቃደኛ ባለመሆኑ መሆኑን ገልፀዋል፡፡ በተጨማሪም የኢትዮጵያ ብር የመግዛት አቅም በ1992 ዓ.ም ከ20 ፍራንክ በላይ ይመነዘር የነበረዉ ባሁኑ ሰዓት ወደ 9 ፍራንክ የወረደበት ሁኔታና አገሪቱም በከፍተኛ የውጭ ምንዛሪ ልትሸጣቸው የሚችሉ እቃዎች ለከፍተኛ ኮንትሮባንድ ንግድ እያጋለጣት መሆኑን ለመረዳት ተችሏል፡፡ ይህ የገንዘብ አላላክ ስርዓት በኮሜት አክሲዮን ማህበር ብቻ ሳይሆን በሌሎችም መሰል የጭነት ትራንስፖርት ድርጅቶች የሚከናወን በመሆኑ የአገርን ኢኮኖሚ የሚጎዳ ስለሆነ የሚመለከተው አካል ለችግሩ ትኩረት በመስጠት ህጋዊ የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡

97. የአክሲዮን ማህበሩ ተ/ዳይሬክተር በሰጡት መልስ ከብሔራዊ ባንክ በቁጥር ኮትአማ/01/ፋሂ/4/05/52 በቀን 10/10/2002 በተፃፈ ደብዳቤ እና ከኢትዮጵያ ኤምባሲ

ጋር ችግሩን ለመፍታት በተደጋጋሚ ውይይት ቢደረግም ከአቅም በላይ በመሆኑ ችግሩ እንዳልተፈታ ገልፀዋል፡፡

98. አክሲዮን ማህበሩ በሚፈፅማቸው ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች ህጋዊ የሆነ የአሰራር ስርዓት ዘርግቶ ተግባራዊ ባለማድረጉ ማህበሩን አላስፈላጊ ላልሆነ ወጪ ዳርጎታል፡፡

በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ መሆናቸውን በተመለከተ

99. በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ ለመሆናቸው የጥራት ቁጥጥር የሚደረግበት የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ እና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡

100. የጐማ የግዥ አፈጻጸም ሲታይ 75000 ኪ.ሜ መሸፈን የሚችል ዋጋው ብር 1,925,000 የሆነ ብሪጅስቶን ጐማ እና 30000 ኪሎ ሜትር የሚሸፍን 805/250 ፕራይም ዌል ጎማ ዋጋው ብር 1,475,000 የሆነ በሁለቱ መካከል በተደረገ ውድድር ፕራይም ዌል ጎማ በዋጋ 27% ቅናሽ ቢኖረውም በአገልግሎት 60% ያነሰ ከተጠቃሚው ክፍል /ከቴክኒክ መምሪያ/ 28/02/2001 በተጻፈ ደብዳቤ መሰረት ጎማዎች ሊሸፍኑ የሚችሉት ከ30000 - 37000 ኪ/ሜትር ሲሆን ከብሪጅስቶን ጎማ ዝቅተኛ በመሆኑ የጨረታ ኮሚቴ ያልመረጠው መሆኑን፣ሆኖም የጨረታ ኮሜቴ ያልመረጠውን ፕራይም ዌል ጐማ በወቅቱ በነበሩት በዋና ሥራ አስኪያጅ ትዕዛዝ መገዛቱን የጎማዎቹ የአገልግሎት ዕድሜ ወይም የሚሸፍኑት ኪ/ሜትር እንደሚፈለገው ሆኖ አለመገኘቱን ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

101. በዚህም ምክንያት በወቅቱ የነበሩ የስራ ኃላፊዎች አስተዳደራዊ እርምጃ የተወሰደባቸው ቢሆንም ለአጠፉት ጥፋት ስልጣን ላለው ፍርድ ቤት ጉዳዩ በወቅቱ ቀርቦ ሕጋዊ እርምጃ እንዲወሰድባቸው ባለመደረጉ አክሲዮን ማህበሩ ማግኘት የሚገባውን ጥቅም እንዲያጠና እንዲሁም ተገቢው ፍትህ እንዳይሰጥ አድርጓል፡፡

102. የቦስ ጎማ 18*33 እና 18*25 ግዥዎች ውስጥ በተለይ 18*25 የሆኑት በፎርክ ሊፌቱ ላይ ተገጥመው ሲታዮ ሁሉም የሚፈለገውን አገልግሎት ሳይሰጡ ጎማዎቹ በውስጥ አካላቸው /ግድግዳ/ በኩል በማኮፍከፍና በመፈንዳት ንፋስ መቋጠር ባለመቻላቸው ከጥቅም ውጪ መሆናቸው የኦፐሬሽንና ቴክኒክ ምክትል ዋና ሥራ አስኪያጅ በ22/01/2001 በቁጥር ኮትአማ /01-2/05-1/1/01 በጻፉት ደብዳቤ ያሳወቁ መሆኑ ታውቋል፡፡

103. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ ፕራይም ዌል ጎማን በተመለከተ ቀድሞ በነበሩት ዋና ስራ አስኪያጅ ትዕዛዝ ግዥው የተፈፀመ

ሲሆን በተጨማሪም 18*25 የሆነ ጉማ በዋስትና የቀነ ገደብ ውስጥ ጉማው ከጥቅም ውጪ እንደሆነና በዚሁ ሁኔታ ክትትል እየተደረገ እንደነበር እንደሚያውቁ ይህንን ሁኔታ ይከታተሉ የነበሩ በወቅቱ ም/ሥራ አስኪያጅ በመሆናቸው ይህ ጉማ ይተካ ወይም በብር ይቀየር ብዙም የሚያውቁት ነገር እንደሌለ ገልፀዋል፡፡ ይህንን በተመለከተ የአክሲዮን ማህበር ማኔጅመንት አካላት በነባራዊ ሁኔታ መግለጫና እና በመውጫ ስብሰባ ላይ ሲገልፁ የአስከተለውን ችግር በመረዳት ጥራት ያላቸውን ጎማዎች ከውጪ በማስመጣት በመጠቀም ላይ እንደሚገኙ ገልፀዋል፡

104. በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸዉ የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ መሆናቸውን ለማረጋገጥ የሚያስችል የጥራት ቁጥጥር የአሰራር ስርዓት ባለመዘርጋቱና ተግባራዊ ባለመሆኑ ማህበሩን ለከፍተኛ ወጪ ከመዳረጉም በላይ ተሽከርካሪዎች ጎማ ለማስቀየር የጋራዥ ምልልሳቸው እንዲጨምር አድርጓል፡፡

አክሲዮን ማህበሩ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ ማዘጋጀቱን በተመለከተ

105. አክሲዮን ማህበሩ የውጭና የሀገር ውስጥ መለዋወጫ ዕቃዎችን ግዥ ሲፈፅም የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey/በማድረግ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ ማዘጋጀት አለበት፡፡

106. የውጭና የሀገር ውስጥ ግዥ አፈፃፀም ሲታይ የዋጋ መቆጣጠሪያ ስልት የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey / ጥናት እየተደረገ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ የማይዘጋጅ መሆኑ ታውቋል፡፡ በኦዲቱ ወቅት በናሙና ከተከለሱ የግዥ ሰነዶች ውስጥ የመለዋወጫ ዕቃ ግዥ ሲፈፀም የገበያ ዋጋው ብር 12,244.34 ሆኖ በግዥ ሰራተኞች የተገዛበት ዋጋ ግን ብር 27,364.59 መሆኑ ታውቋል፡፡ ይህም ብር15120.25 (227%) ከገበያ ዋጋ በላይ የተከፈለ መሆኑ ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

107. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የገበያ ዋጋ ደሰሳው መረጃ የሌለ መሆኑንና የማክ መለዋወጫ ዕቃ በተመለከተ ከውጪ ሀገር ብቸኛ አቅራቢ ከሆነ ድርጅት በትዕዛዝ ተመርተው የሚመጡ በመሆናቸው የገበያ ዋጋ ዳሰሳ እና የገበያ ዋጋ ዝርዝር የሚያስፈልግ ቢሆንም የሲኖትራክና የኤሮትራክ የመለዋወጫ ግዥዎችን የሚገዙት ከሲ.ጂ.ሲ እና አምቼ ከተባሉ አስመጪ ድርጅቶች ሲሆን በዚህ ሁኔታ የገበያ ዋጋ ደሰሳ እንደማይከናወን፣ ይህንን ስራ ግዥና ዋጋ ትንተና ቡድን መስራት እንዳለበት የገለፁ ሲሆን በተጨማሪም የገበያ ዋጋ ዝርዝር (Price List)

ለማውጣት በጅምር ላይ ቢሆንም የተመዘገበ መረጃ አለመኖሩን የከፍተኛ ግዥ ባለሞያዎች ክትትል ያለማድረግ እንዲሁም የካርዴክስ ሰራተኞች ብዙ ትኩረት ባለመስጠት የግዥ ፋይናንስ ንብረት አስተዳደር የስራ ሂደት አልፎ አልፎ ለሚገዙ የመለዋወጫ ግዥዎች ዋጋቸው ተጋኖ በሚቀርብበት ጊዜ የውስጥ ኦዲት በመመደብ የማጣራት ስራ እንደሚሰራ ገልፀዋል፡፡

108. አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሸከርካሪዎች መለዋወጫ ዕቃዎች ከውጭና ከሀገር ውስጥ ግዥን ሲፈፅም የዋጋ መቆጣጠሪያ ስልት የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey/ በማድረግ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ ባለመዘጋጀቱ ለተጨማሪ ወጪ ከመዳረጉም ባሻገር ለብልሹ አሰራር ምቹ ሁኔታን ይፈጥራል፡፡

III. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት የንብረት አስተዳደር ተግባር በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን

የጎማ ማደሻ ማሽን (Tire Recapping Plant) ዝውውርን በተመለከተ፣

109. የመንግስት ልማት ድርጅቶች ያላቸውን ንብረት በሽያጭ፤በዝውውር ወይም ማስወገድ ሲያካሂዱ በጥናት ላይ ሊመሰረቱና እና የሚሰጡትም ውሳኔ የድርጅቱን የአጭር እና የረጅም ጊዜ ጥቅምን ያገናዘበ መሆን ይኖርበታል፡፡

110. የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ከአዲስ መካኒካል አክሲዩን ማህበር በ1995 ዓ.ም ያገኘውን የጐማ ማደሻ ማሽን ለግለሰብ በማከራየት ሲጠቀምበት የቆየ ቢሆንም ማሽኑ ያለበቂ ሥራ ረጅም ዕድሜ ያስቆጠረና ተጨማሪ ወጭንም እያስከተለ የሚገኝ በመሆኑ በሚል ለአንበሳ የከተማ አውቶብስ አገልግሎት ድርጅት በካፒታል ዝውውር እንዲፈፀም አክሲዮን ማህበሩ ለኘራይቬታይዜሽንና የመንግስት የልማት ድርጅቶች ተቆጣጣሪ ኤጀንሲ በሰኔ 9 ቀን 2001 ዓ.ም በቁጥር ኮት አማ/01/83/2001 እና የአንበሳ የከተማ አውቶብስ አገልግሎት ድርጅት ሰኔ 25 ቀን 2001 ዓ.ም በቁጥር አከአአድ/ሥድ/0775/01 በተጻፈ ደብዳቤ በጠየቁት መሠረት የተቆጣጣሪ ኤጀንሲው ዝውውሩ እንዲፈፀም በነሐሴ 13 ቀን 2001 ዓም በቁጥር መልድ 123-223/1540 ማጽደቁ ታውቋል፡፡ ይሁን እንጂ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዩን ማህበር በነሐሴ 2001 ዓ.ም ባካሄደው የመሠረታዊ የአሠራር ማሻሻያ ጥናት (BPR) ለተሽከርካሪ ጥገና ደጋፊ የሥራ ሂደት የምርጥ ተሞክሮ /Bench Mark/ ጥናት የተካሄደ ሲሆን በዚህ ጥናት ውስጥ የጐማ ማደሻ ማሽንን አስመክልቶ ከትራንስ ኢትዮጵያ የምርጥ ተሞክሮ ወስዷል፡፡ በተካሄደው ጥናት መሠረትም ትራንስ ኢትዮጵያ ከፍተኛ የወጪ ማካካሻ ተግባር የሚያከናውነው በጐማ ማደሻ ማሽን መሆኑን እና በዚህ የጐማ እድሣት ሥራ በአራት ሰዓት ጊዜ ውስጥ በአንድ ጊዜ ስድስት ጐማዎችን በማውጣት በአማካይ 24,000 /ሃያ አራት ሺህ/ብር ማዳን እንደተቻለ እና ይህም በአንድ ቀን የብር 48,000 /አርባ ስምንት ሺህ/ ወጪ ለማዳን መቻሉን፣ ለጐማ ማደሻ ማሽኑ የሚያስፈለገውም የጥሬ ዕቃ አቅርቦትም ከኬንያ፣ ከሕንድ እና ከደቡብ አፍሪካ በቀላሉ ሊገኝ እንደሚችል ተገልጿል፡፡ በ2001 ዓ.ም የአንድ ጐማ ዋጋ ከብር 7,000 /ሰባት ሺህ በላይ የነበረ ሲሆን ከብር 2,500 ሁለት ሺህ አምስት መቶ/ ባልበለጠ ወጪ ጐማዎችን በማደስ /Recapping/ ብቻ ከፍተኛ የጐማ ወጪ ቅነሳ ማድረጋቸው ታውቋል፡፡ በጐማ ማደሻ ማሽኑ የተጠገነ ጐማ ከ36,000 እስከ 40,000 ኪሎ ሜትር የሚያገለግል ሲሆን ይህ የታደሰ ጐማ ደግሞ እስከ ሶስት ጊዜ እየተጠገነ ሊሠራ እንደሚችል በጥናቱ ከተገኘው መረጃ ለመረዳት ተችሏል፡፡ በተመሳሳይ መልኩ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ንብረት የነበረው የጐማ

ማደሻ ማሽን በቀን 12 ጐማ ማደስ የሚችል በመሆኑ በቀን 48,000 ብር ሊያተርፍ ይችል የነበረ ቢሆንም አክሲዮን ማህበሩ ያለበቂ ጥናት ለአንበሳ የከተማ አውቶብስ አገልግሎት ድርጅት በካፒታል ዝውውር የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር የተሽከርካሪ ጥናት ደጋፊ የስራ ሂደት የBPR ጥናት ቡድን ያካሄደውን የምርጥ ተሞክሮ የጥናት ሪፖርት ነሐሴ 11,2001 ዓ.ም ለአክሲዮን ማህበሩ ስራ አስኪያጅ ያቀረበ ሲሆን የBPR ጥናት ቡድኑ ወደ ቀጣዩ ስራ እንዲገባ የተላለፈበትን ቃለጉባዔ ለቦርድና ለተቆጣጣሪ ባለሥልጣን የተላከ ቢሆንም በተመሳሳይ ወር ነሐሴ 13 ቀን 2001 ዓ.ም የኘራይቬታይዜሽንና የመንግስት የልማት ድርጅቶች ተቆጣጣሪ ባለሥልጣን ለአንበሳ አውቶብስ እና ለኮሜት ትራንስፖርት ስራ አመራር ቦርድ ከጥናት ቡድኑ የምርጥ ተሞክሮ ውጤት በተለየ ሁኔታ የካፒታል ዝውውሩ እንዲፈፀም ወስኗል፡፡

111. ስለጉዳዩ የኦዲት ቡድኑ በኦዲቱ ወቅት ለነበሩት ለአክሲዮን ማህበሩ ተጠባባቂ ስራ አስኪያጅ ላቀረበው ቃለ መጠይቅ በሰጡት መልስ የጐማ ማደሻ መሳሪያው ለማህበሩ ሊሰጥ ከሚችለው ከፍተኛ ጥቅም አንፃር ለአንበሳ የከተማ አውቶብስ አገልግሎት ድርጅት መስጠቱ ተገቢ እንዳልነበር ገልፀዋል፡፡ ይሁን እንጂ በወቅቱ የካፒታል ዝውውሩ የተደረገበት ምክንያት እድሳት የተደረገ ጐማ በአብዛኛው የሚሰራው ተስማሚ መንገዶች ላይና በአጭር ጉዞ በመሆኑ የማህበሩ ተሽከርካሪዎች የሚሰሩት ከአዲስ አበባ ጅቡቲ ረጅም ጉዞ መሆኑን እና እድሳት የሚደረግላቸው ጐማዎች በቶሎ ስለሚበላሹ ማሽኑ ለማህበሩ የሚሰጠው ጥቅም እምብዛም በመሆኑ ለአንበሳ አውቶብስ አገልግሎት ድርጅት በቦርድና በፕራይቨይታዜሽን ኤጀንሲ ውሳኔ መሰጠቱን ገልፀዋል፡፡

112. የስራ ኃላፊው ይህንን ይግለጹ እንጂ የትራንስ ኢትዮጵያ ተሽከርካሪዎች እንደኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር ተሽከርካሪዎች ረጅም ጉዞ የሚጓዙ እና እድሳት በተደረገባቸው ጐማዎች በአግባቡ በመጠቀም ከፍተኛ ወጪ በመቀነስ ማህበሩ የተሻለ ትርፋማና ተወዳዳሪ እያደረጉ ያሉ በመሆኑና የጥናት መረጃውም የታደሰ ጐማ ከ36,000-40,000 ኪሎ ሜትር ማገልገል የሚችል በመሆኑ የስራ ኃላፊው አስተያየት ተቀባይነት የለውም፡፡

113. ባጠቃላይ የኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ የተሰማራ ድርጅት እንደመሆኑ እና በዘርፉ የተሻለ ተወዳዳሪ ለመሆን ወጪ ለመቆጠብ የሚያስችሉ አሰራሮችን ተግባራዊ ማድረግ የሚጠበቅበት በመሆኑ የጐማ ማደሻ ማሽኑን በጥናት ላይ ባልተመሠረተ አስተያየት የአክሲዮን ማበሩን የአጭርና የረጅም ጊዜ ጥቅምን ባላገናዘበ ሁኔታ ለአንበሳ የከተማ አውቶብስ በካፒታል ዝውውር እንዲሰጥ ማድረጉ ማሽኑ ሊያስገኝ ይችል የነበረውን የወጪ ቁጥጥር ተጠቃሚ እንዳይሆን አድርጉታል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር መመሪያ ተከትለው የንብረት ምዝገባ የሚያከናውን መሆኑን በተመለከተ

114. የአክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር መመሪያ ተከትለው የንብረት ምዝገባ ማካሄድ ይኖርበታል፡፡

115. አክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር መመሪያ በዘመናዊ ቴክኖሎጂ በታገዘ የመረጃ አያያዝ ስርዓት ምዝገባው እንዲከናወን ቢያዝም ይህ ተግባራዊ ሆኖ አልተገኘም፡፡ በ2001 በጀት ዓመት በአክሲዮን ማህበሩ የውስጥ ኦዲት በተደረገው የቋሚ ንብረት ቆጠራ ውጤት በስቶክ ቆጠራ እና በሂሳብ ቋቱ መካካል ብር 1,274,922.30 የሚያወጡ የተለያዩ ቋሚ ዕቃዎች በጉድለት የተመዘገበ ሲሆን ይህም ልዩነት በ2000 ዓ.ም በብልጫ ከተመዘገበው ብር 1,101,033.91 ጋር የተካካሰ ቢሆንም የብር 173,888.00 ልዩነት መታየቱ እና እስካሁንም ማስተካካያ ያልተደረገ መሆኑ፣

116. የቋሚ ንብረት መዝገብ የተሟላ መረጃ የማይዝ መሆኑ ይህም እቃው የተገዛበትን ቀን፤ የሰነድ ቁጥር፤ እቃው ያለበትን ቦታና እቃው በማን ስም ወጪ እንደሆነ የማይገለፅ መሆኑ፣

ፎቶ 3

የአክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የታገዘ ካለመሆኑም በላይ የቋሚ ንብረት መዝገብ የተሟላ መረጃ የሌለውና የተቀዳደደ መሆን

ፎቶ 3 የማህበሩ የንበረት መዝገቦች በከፊል

117. በአክሲዮን ማህበሩ ግቢ ውስጥ ለተለያዩ ሥራዎች በማገልገል ላይ የሚገኙ 16 ኮንቴነሮች የመለያ ቁጥር ተሠጥቷቸው በንብረትነት ያልተመዘገቡ መሆናቸው ታውቋል፡፡

118. ስለ ጉዳዩ የአክሲዮን ማህበሩ የተለያዩ የስራ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ በአንዳንድ ክፍሎች ላይ ኮምፒውተር ቢኖርም ለስራው የሚረዱ የሚጫኑት የኮምፒውተር ፕሮግራሞች ቀጣይነት ያላቸው ባለመሆናቸው የስራ ሂደታቸው እስካሁን

ድረስ በማንዋል ስራ እየተጠቀሙ እንደሚገኙ፣ አክሲዮን ማህበሩ የመሰረታዊ የስራ ሂደት ለውጥ ጥናት (BPR) ሲያጠና ለክምችት የስራ ሒደት የሚሆን የኮምፒውተር ፕሮግራሞች በማዘጋጀት ወደ ሥራ እንደሚገባ ቢገለጽም ተግባራዊነቱ ላይ ችግር መፈጠሩን እስካሁን የሚሰሩት ቀድሞ በሚሰራበት አሰራር መሆኑን ገልፀዋል፡፡

119. በንብረት አስተዳደር መመሪያ ተግባራዊ የማይደረግ መሆኑ እና በንብረት ክምችት አስተዳደር የስራ ሂደት በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የታገዘ የመረጃ አያያዝ ስርዓት አለመኖሩ ንብረቶችን ለብክነትና ለምዝበራ እንዲጋለጥ ያደርገዋል፡፡

አክሲዮን ማህበሩ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ ንብረቶችን በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሰረት ማስወገዱን በተመለከተ

120. አክሲዮን ማህበሩ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ የጭነት ተሽከርካሪዎችና መለዋወጫዎችን በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሰረት ሊያስወግድ ይገባል፡፡

121. ብር 14,907,848.00 የሆነ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸዉ የቴክኒክ ስራ ማከናወኛ ማሽነሪዎችና መሳሪያዎች በእርጅና እና በቴክኒክ ባለሙያ ተጠንተዉ አክሲዮን ማህበሩ የማይጠቀምባቸው ወይም በትርፍነት የሚገኙ በመሆናቸው እንዲወገዱ አስተያየት የቀረበ ቢሆንም በመመሪያው መሠረት ተግባራዊ ያልተደረገ መሆኑ፣ ከ20 ዓመት በላይ በማገልገል ላይ የሚገኙ የማክ ተሽከርካሪዎች ከ2003 ዓ.ም ጀምሮ ለማስወገድ በዕቅድ የተያዘ ቢሆንም ተፈጻሚ አለመሆኑ፣ ብር 1,830,454.41 ዋጋ ያላቸው በተሽከርካሪ ጥገና እና ማሽን ሾፕ ደጋፊ የስራ ሂደት የተመዘገቡ 1533 የተለያዩ መሳሪያዎች በአሁን ሰዓት ያሉበት ቦታ የማይታወቁ መሆኑን ለመገንዘብ የተቻለ ስለሆነ ትኩረት ተሰጥቶ አፋጣኝ እርምጃ ሊወሰድ ይገባል፡፡ በተጨማሪም ዋጋቸዉ ብር 25,065 የሆኑ ጥቅም ላይ ያልዋሉ ሁለት የበር ላይ የመኪና መፈተሻ መሳሪያዎች ወጪ ተደርገው አገልግሎት የማይሰጡ መሆኑ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

ፎቶ 4 በኮሜት ትራንስፖርት አክሲዮን ማህበሩ ጋራዥ ውስጥ በስራ ላይ ያሉና መወገድ የሚገባቸው ማሽነሪዎች ተገቢ በሆነ መልኩ ባለመያዛቸው በዝናብ ለብልሽት ሲዳረጉ

122. ከቀድሞው ኢትዮጵያ ጭነት ማመላለሻ ኮርፖሬሽን የተላለፉ በተለያዩ የቴክኒክ ይዘት ላይ የሚገኙ የስራ መሣሪያዎች ለአክሲዮን ማህበሩ እሴት የማይጨምሩ የስራ መሳሪያዎች ከያዙት ዋጋና ከሚሰጡት ጥቅም አገልግሎት በማነፃፀር በወቅቱ እርምጃ ባለመወሰዱ አላስፈላጊ የአገልግሎት ተቀናሽ (Depreciation) ወጪ እየታሰበባቸው መሆኑን በተጨማሪም ከተከለሱ መረጃዎች እና በመስክ ጉብኝት ወቅት ለማወቅ ተችሏል፡፡

123. ስለጉዳዩ የማህበሩ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ ይህ ንብረት በማሽን ሾፕ ደጋፊ የስራ ሂደት ስር ይመዝገብ እንጂ በንብረት ክፍል በኩል ክፍተት መኖሩን፣ ንብረቱ አዲስ መካኒካል በነበረ ጊዜ የራሱ የሆነ የመለያ ኮድ የነበረው ቢሆንም ወደ ኮሜት በተቀላቀለበት ወቅት የራሱ የሆነ የመለያ ኮድ አሰጣጡ የተዛባ መሆኑን፣ በወቅቱ መመዝገብ የነበረበት መሆኑን፣ ግን ተመድቦ የነበረው ሰው ስራውን በተቀላጠፈ ሁኔታ መስራት ያለመቻል እንደሚመስላቸው፣ በአጠቃላይ ቋሚ ንብረቶች /ማሽነሪዎች/ ያሉ ቢሆንም ተንቀሳቃሽ ንብረቶች የት እንዳሉ እንደማይታወቅ፣ ተሽከርካሪዎችን አሽከርካሪ ፈርሞ እንደሚረከብ ሁሉ ቋሚና ተንቀሳቃሽ ንብረቶችም የተረከበ ሰው የሌለና ጥበቃ የማይደረግለት መሆኑ፣ ቢበላሽ የኔነው ብሎ የሚያስጠግን እንደሌለ ገልፀዋል፡፡ ማክ ተሽከርካሪዎችን በተመለከተ ከላይ ለመግለፅ እንደተሞከረው በመርህ ደረጃ ይወገዳሉ ቢባልም የተሽከርካሪዎችን የመጫን አቅም ወደ 40 ቶን ከፍ ለማድረግ በእቅድ ለመያዝ መታሰቡን የመለዋወጫ እቃ እጥረቱ የግዢ ስርዓቱ መጓተት የፈጠረው ስህተት እንጂ የአቅርቦት እጥረት አለመሆኑን ገልጸዋል፡፡ እንዲወገዱ የተባሉት ማሽኖች ከማስወገድ

ይልቅ ለድርጅቱ ትልቅ ጥቅም የሚሰጡ በመሆናቸው ማስወገድ ሳይሆን ተገቢውን የሰው ኃይልና ማሽኖቹ ያለባቸውን የቴክኒክ ችግር በመቅረፍ ወደ ምርት ሂደት በማስገባት ለማህበሩ ጥቅም የሚሰጡበትን መንገድ እንዲመቻች እንደሚያደርጉ፣ ይህ ባይሆን እንኳን ማሽኖቹን ሊጠቀሙ የሚችሉ ድርጅቶች ተፈልገው ሊሰጥ እንደሚገባ፣ ወርክ ሾፕ ጋራዥ የቀድሞ አዲስ መካኒካል የነበረው ወደ ኮሜት በተቀላቀለበት ወቅት ለአካልም ሆነ ለማሽን ጥገና የሚሆኑ ማሽነሪዎች የተረከቡ ቢሆንም በትኩረት ለመስራት የታሰበውን የአክሲዮን ማህበሩን የጥገና ፍላጎት ሟሟላት ስለነበር ይህ በሚሆንበት ጊዜ የቀድሞ የውጪ ደንበኞችን በተገቢው ሁኔታ ለማስተናገድ አለመቻሉ ማሽነሪዎች ያለሥራ የቆሙበትን ሁኔታ መፈጠሩን ገልፀዋል፡፡

124. በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሠረት መወገድ የሚገባቸው ንብረቶች በወቅቱ ባለመወገዳቸው ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው ንብረቶች ያለአገልግሎት የተቀመጡበት ሁኔታ እና የተለያዩ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው ንብረቶች ያለ ጥቅም ለብዙ ዓመታት በመቀመጣቸው የአገልግሎት ተቀናሽ ወጪያቸው እየጨመረ የሚሄድበት ሁኔታ ተከስቷል፡፡

አክሲዮን ማህበሩም እና ቅ/ጽ/ቤቱ በሰዉ ኃይልና በማቴሪያል የተሟሉ መሆኑን በተመለከተ

125. አክሲዮን ማህበሩም ሆነ ቅ/ጽ/ቤቱ ለስራው የሚያስፈልጋቸው በሰዉ ኃይልና በማቴሪያል የተሟሉ ሊሆን ይገባል፡፡

126. አክሲዮን ማህበሩም ሆነ ቅ/ጽ/ቤቱ ለስራው በሚያስፈልጋቸው የሰዉ ኃይልና በማቴሪያል የተሟሉ ባለመሆናቸው የመጫን ማራገፍ ስራ በተቀላጠፈ ሁኔታ የማይከናወን መሆኑ ታውቋል፡፡

127. ስለጉዳዩ የናዝሬት የቅ/ጽ/ቤት ኃላፊ ተጠይቀው በሰጡት መልስ አንድ የቢሮ ኃላፊ፣ አንድ ገንዘብ ከፋይ እና ሦስት የጥበቃ ሰራተኞች ያሉ ሲሆን የተመደበ የሰው ኃይል በቂ ባለመሆኑ ምክንያት በስራቸው ላይ ተጽእኖ የፈጠረ መሆኑ፣እንዲሁም የሚሌ የቅ/ጽ/ቤት ኃላፊ ተጠይቀው በሰጡት መልስ ቅርንጫፍ ጽ/ቤቱ ለስራው በሚያስፈልገው በሰው ኃይል የተሟላ እንዳልሆነ አንድ የቅ/ጽ/ኃላፊ፣ አንድ ካሸር፣ አንድ የቴክኒክ ኃላፊ እና አሥራ አንድ ቴክኒክ ሰራተኞች ያሉ ሲሆን ካለው ተሸከርካሪዎች ብዛትና ከተሸከርካሪዎች አሮጌነት አንጻር በጣም አነስተኛ መሆኑን፣ አንድ መኪና ጭነቱን ይዞ በተቀመጠለት ቀነ ገደብ ሳይደርስ ከቀረ በ12 ሠዓት ብር 200 ቅጣት ያለው ሲሆን በ 24 ሰዓት ውስጥ ደግሞ ብር 400 ማህበሩ ስለሚከፈል ይህ ቅጣት እንዳይከሰት በተቻለ መጠን ተሸከርካሪዎች የምልልስ ጊዜያቸውን እንዲፈጠን ስለሚረዳ የሰው ኃይሉ በተቻለ መጠን እንዲሟላ ቢደረግ የተሻለ መሆኑን፣ በተጨማሪ ለጎማ ጥገና የተቀጠረው ሰራተኛ

ተገቢ የሆነ የስራ መሣሪያ አለመሟላት እና ጥገናውን ማከናወኛ የስራ ቦታ አለመኖር ስራውን በአግባቡ እንዳይወጣ እንዳደረገው ጽ/ቤቱ ከዋናው መስሪያ ቤት ጋር በተደጋጋሚ ደብዳቤ እንደተጻጻፉ እና እስካሁን ድረስ መልስ እንዳላገኙና ከዚህ ጋር በተያያዘ የማህበሩ ሾፌሮች ጎማን ለማስጠገን ወደ ግለሰቦች ጋራዥ በመሄድ አንድ ጎማ አየር ለማስነፋት 25 ብር እና አንድ ጎማ ለማስለጠፍ 30 ብር ወጪ እንደሚያደርጉና ማህበሩን ላልተገባ ወጪ የዳረገና በማህበሩ ላይ ብክነት እንዳስከተለ አስረድተዋል፡፡ በቅ/ጽ/ቤቱ ስራውን ሊያሳልጡ የሚችሉ የፎቶ ኮፒ ማሽን፣ ኮምፒውተር፣ ለጽ/ቤቱ የተገጠመው የኤሌክትሪክ ኢንስታሌሽን ትክክል አለመሆን እና አካባቢው ሞቃታማ እንደመሆኑ መጠን ለቢሮዎቹ የአየር ማቀዝቀዛ ያልተገጠመለት በመሆኑ ለስራ ምቹ አለመሆኑን ገልፀዋል፡፡

128. አክሲዮን ማህበሩም ሆነ ቅርንጫፍ /ጽ/ቤቱ በሰለጠነ የሰዉ ኃይልና በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የተደራጁ ባለመሆናቸው እና በአብዛኛው የማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች በውክልና የሚሰሩ በመሆኑ የዕለት ከዕለት ሥራዎች ላይ በማተኮር በማህበሩ ስትራቴጂክ ዕቅድ ላይ አተኩረው እንዳይሰሩ ያደርጋል፡፡

የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ሂደቶች በቅንጅት መስራት የሚያስችላቸውን የአሰራር ስርዓት መዘርጋቱን እና ተግባራዊ መደረጉን በተመለከተ

129. የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ሂደቶች በቅንጅት መስራት የሚያስችላቸውን የአሰራር ስርዓት ሊዘረጉ እና ተግባራዊ ሊያደርጉ ይገባል፡፡

130. ከኦፕሬሽናል ዕቅድ በመነሳት ለበጀት አመቱ በክምችት የሚያዘውን የመለዋወጫና ድጋፍ ዕቃ ዝርዝር በመለያ ቁጥር፣ በዓይነት፣ እንዲሁም በመጠን ኢንቬንተሪ ኮንትሮል በዓመቱ መጨረሻ እያዘጋጀ ለቴክኒክ መምሪያ እንደሚያቀርብና ቴክኒክ መምሪያም ዝርዝሩን በማጣራት በክምችት የሚያዝለትን መጠን በመወሰን የተረጋገጠ ሰነድ ለግዥ ክምችትና ንብረት መምሪያ እንደሚልክ ይታወቃል፡፡ ሆኖም፣ ኢንቬንተሪ ኮንትሮል የፍላጎት ጥናት የሚሰራዉ በአብዛኛዉ በቆሙ ተሽከርካሪዎች ላይ ብቻ በመሆኑ ለሌሎች ተሽከርካሪዎች ክምችት እንዲያዝ ቴክኒክ ለግዥ ክምችትና ንብረት መምሪያ የሚልክበት ሁኔታ መኖሩና ለግዥ ክምችትና ንብረትም መለዋወጫዎችን በፍጥነት በመግዛት ለቴክኒክ እንደማያቀርብ እና እነዚህ የስራ ሂደቶች በመቀናጀት ስራውን ባለማከናወናቸው ምክንያት ተሽከርካሪዎች በፍጥነት ተጠግነዉ የማይወጡና ለብዙ ጊዜ የቆሙ ተሽከርካሪዎች መኖራቸውን ከተከለሰ መረጃ ለማወቅ ተችሏል፡፡

131. ስለጉዳዩ የቴክኒክ መምሪያ ኃላፊ ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ የመለዋወጫ እቃዎች አቅርቦት እጥረት መኖሩን ለምሳሌ ጥር 2004 ዓ.ም እንዲገዙ የታዘዙ የመለዋወጫ እቃዎች ኦዲቱ እስከተከናወነበት ጊዜ ድረስ ያልመጡ መሆኑን እንዲሁም በድጋሚ

ሚያዚያ 2004 ዓ.ም ጠይቀው እስከአሁኑ ድረስ ባለመገዛታቸው ተሽከርካሪዎች በጋራዥ ውስጥ እንዲቆዩ መገደዳቸውን ገልፀዋል፡፡

132. ይህንን በተመለከተ የክምችት ቡድን አስተባባሪ ለቀረበላቸው ጥያቄ በሰጡት መልስ ቅንጅታዊ አሰራሩ በሁለቱም የስራ ሂደቶች በተጠናከረ መልኩ ካለመኖሩም ባሻገር በመሰረታዊ የስራ ሂደት ምደባ መሰረት ኢንቬንቶሪ ኮንትሮል አናሊስት የሚል የስራ መደብ በክምችት ስር ያለ ቢሆንም ተገቢው የሰው ኃይል ያልተመደበለት መሆኑና ስራው በተደራቢ የሚሰራበት ሁኔታ መኖሩን፣ ከግዢ ክፍል ጋር በተወሰነ መልኩ ቅንጅታዊ አሰራሩ ቢኖርም ተግባራዊነቱ ላይ ግን እምብዛም መሆኑን፣ አስቸኳይ የመለዋወጫ ዕቃዎች (vehicle dead part /VDP/) ጥያቄዎች በአንዴ ቢጠየቁም እነዚህን ለማስተናገድ በቂ የሰው ኃይል ባለመኖሩ ቅድሚያ ሊሰጠው የሚገባው ለአስቸኳይ የመለዋወጫ ዕቃዎች መሆኑን በዚህ ምክንያት የክምችት እቃዎችን ለመያዝ የተቸገሩበት ሁኔታ መኖሩን ለኦዲት ቡድኑ ገልጸዋል፡፡

133. በተጨማሪም የጭነት ትራንስፖርት ኦፐሬሽን ንግድ መምሪያ ከደንበኞች ጋር የገባውን ውል አልፎ አልፎ በውል መሰረት ተገቢውን የጭነት መጠን እንደማይነሳ በሁለቱ መምሪያዎች ከደንበኛ አያያዝ አንፃር የመቀናጀት ችግር እንዳለ ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡ የውስጥ ጥገና የተቀላጠፈና ፈጣን የሆነ የጥገና አገልግሎት ለመስጠት በተለይ ከፍተኛ ኦፐሬሽን በሚኖርበት ጊዜ በሰው ኃይል፣ በአሰራርና በመለዋወጫ ዕቃ አቅርቦት አጥጋቢ የሆነ የተሽከርካሪ አቅርቦት ማከናወን አለመቻሉ እንዲሁም በማዕከሉ በስራ ላይ ያልዋሉ ማሽነሪዎችና የጥገና ማከናወኛ መሳሪዎች ክምችት መኖርና የነዚህን መሣሪዎች የአገልግሎት ተቀናሽ መያዙ ወጪዉን እንዳናረው ታውቋል፡፡

134. በአጠቃላይ የአክሲዮን ማህበሩ ማኔጅመንት እና ሰራተኞች መካከል የመግባባት እና ተናቦ የመስራት ሁኔታ እንደሌለና በተናጠል ደግሞ በስራ ሂደቶች መካከል ቅንጅታዊ የአሰራር ስራ በተጠናከረ መልክ ባለመኖሩ በማህበሩ የሚፈጠሩ ችግሮችን በጋራ ለመፍታት የሚቸገሩበት ሁኔታ እንዳለ ለማወቅ ተችሏል፡፡

ክፍል ሦስት

መደምደሚያ

135. አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ቀልጣፋ፤ ኢኮኖሚያዊና ስኬታማ ሆኖ ለመገኘት እንቅፋት የሆኑ የአሰራር ድክመቶችና ግድፈቶች ያሉበት መሆኑን በኦዲቱ ወቅት ተገንዝበናል ከነዚህም ውስጥ ዋና ዋናዎቹ ፡-

- አክሲዮን ማህበሩ ዕቅድ አዘጋጅቶ የሚንቀሳቀስ ቢሆንም ከመሰረታዊ የትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ አንፃር መሟላት የሚገባቸው መስፈርቶች ሳያሟሉ በመታቀዱ ማህበሩ ማግኘት የሚገባውን ትርፍ እንዲያጣ ማድረጉ፡፡
- አክስዮን ማህበሩ ከደንበኞች ጋር ጭነት በገባው ውል መሰረት ጭነቱን ጨርሶ ባለማንሳቱ ጭነት አስጫኝ ደንበኞች ወደ ተሻለ አስጫን ድርጅት እንዲሄዱ ማድረጉ፤ ይህም በተሽከርካሪዎች ምልልስና ገቢ እቅድ ላይ ተፅዕኖ መፍጠሩ፤ በዘላቂነት ደንበኛ እንዳይኖር ከማድረጉም ባሻገር በአክሲዮን ማህበሩ ገቢም ላይ አሉታዊ ተጽዕኖ መፍጠሩ፡፡
- ጊዜን መቆጠብ በሚያስችል መልኩ ዕቃዎችን መጫን፤ ማራገፍ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ባለመዘርጋቱ ከመንግስት ውጪ የሆኑ የአክሲዮን ማህበሩ ደንበኞች ከዓመት ወደ ዓመት ቁጥራቸው እየተመናመነ መሄዱ፡፡
- ተሽከርካሪዎች በከፍተኛ የመለዋወጫ ችግር እና በጥገና ሂደት መጓተት በወቅቱ ሥራ ላይ ለማሰመራት አለመቻል እንዲሁም የቴክኒክ ብቃት አናሳ መሆኑና የመጫን አቅማቸው አናሳ መሆን በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ተወዳዳሪ ትርፋማና ተፎካካሪ ሆኖ ለመቀጠል የማያስችል መሆኑ፡፡
- የተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ የቀን ገደብ ከአዲስ አበባ ጅቡቲ የተጠናው የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ 5 ቀን፣ከሠመራ ጅቡቲ 3 ቀን ከኮምቦልቻ ጅቡቲ እና ከድሬዳዋ ጅቡቲ 4 ቀናት የተቀመጠ ቢሆንም ከተቀመጠው የጊዜ ገደብ በላይ የሚወስድበት ሁኔታ መኖሩ እና በሌሎች የጉዞ መስመር የተጠና የደርሶ መልስ ቀነ ገደብ ጥናት አለመኖሩ፣
- አክሲዮን ማህበሩ በአብዛኛው የሚያተኩር በገቢ ዕቃዎች ላይ ብቻ በመሆኑ ገቢው እንዲቀንስ ማድረጉ እና በወጪ ዕቃዎች የጭነት ምልልስ ላይም ከሚመለከታቸው አካላት ጋር ተቀናጅተው ለመስራት የሚያስችል የአሰራር ስርዓት አለመዘርጋቱ የጭነት ምልልስ /ሎድ ፋክተር/ ዝቅተኛ እንዲሆን ማድረጉ፡፡

- ቀጣይነትና አስተማማኝነት ያለው የገበያ ማፈላለግ ስራ በዘመናዊ ቴክኖሎጂ ባለመታገዙ ጭነቶችን ከመነሻው በዓይነት፣ በባህሪና በደንበኛ ለይቶ በማወቅ ቀድሞ ከአስጫኝ ድርጅቶች ጋር ግንኙነት መፍጠር አለመቻሉ ::
- በማህበሩና በቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች ዘመናዊ የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ባለመኖሩ፣ ቀልጣፋ የሆነ የመጫንና የማራገፍ አገልግሎት መስጠት አለመቻል፤ የክትትል ስርዓት አለመኖር፣ሪፖርቶች በተቀመጠላቸው ጊዜ ያለመድረስ፣ ደንበኞች ሊያገኙ የሚገባቸውን የእለት መረጃዎች በወቅቱ አለማግኘት፣ በጭነት ማራገፍ የሚባክነው ጊዜ ከተቀመጠው መስፈርት በእጥፍና ከዚያ በላይ የሚሆንበት ሁኔታ የጎላ በመሆኑ ማህበሩን ለተጨማሪ ወጪ መዳረጉ፤
- አክሲዮን ማህበሩ የግዥን መመሪያ ተከትሎ ግዥ ባለማከናወኑ፣ ማግኘት የሚገባውን ጥቅም ማሳጣቱ እና ለተጨማሪ ወጪ ማጋለጡ፤ የአክሲዮን ማህበሩ የዳይሬክተሮች ቦርድ ባካሄደው ስብሰባ ቃለ ጉባዔ ቁጥር 07/2004 ጥር 4/2004 ዓ.ም በድርጅቱ ላይ የመልካም አስተዳደር ጉድለት ፈፀመዋል በተባሉት የስራ አመራር አካላት በዋና ዳይሬክተርና የግዥ ፋይናንስ ንብረት አስተዳደር ዳይሬክቶሬት ከስራ እንዲሰናበቱ አስተዳደራዊ እርምጃ የተወሰደባቸው ቢሆንም ለአጠፉት ጥፋት ስልጣን ላለው ፍርድ ቤት በወቅቱ ቀርበው ሕጋዊ እርምጃ እንዲወሰድባቸው አለመደረጉ፣
- የአክሲዮን ማህበሩ የግዥ አሠራር አዝጋሚና ከፍተኛ የአሰራር ችግር ያለበት መሆኑ ማህበሩ በዋጋ ተጠቃሚ እንዳይሆን የተሽከርካሪዎች የጋራዥ ቆይታ መራዘም፤ አገልግሎት መስጠት የሚችሉ ትላልቅ ማሽነሪዎች ያለአገልግሎት መቆም ማህበሩ አስፈላጊ ላልሆነ ወጪ የሚዳረግበት ሁኔታ መፍጠሩ፤
- አክሲዮን ማህበሩ የተናጠል ወይም የቁጥቁጥ ግዢዎችን የሚያከናውን መሆኑ ግዥዎች ከአንድ ሱቅ እንደሚፈጸሙ እንዲሁም የተጋነነ የዋጋ ልዩነት እንዲኖረው ማድረጉ፤
- አክሲዮን ማህበሩ ለጅቡቲ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት የሚልከውን ገንዘብ በግለሰብ እጅ መላኩ እና በጥቁር ገበያ እየተመነዘረ መሆኑ አላስፈላጊ ለሆነ ወጪ እና በዚህ ዙሪያ ለሚፈፀም ህገወጥ አሰራር መዳረጉ፤
- በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸዉ የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን ያልጠበቁ መሆኑ ማህበሩን ለከፍተኛ ወጪ መዳረጉም እና ተሽከርካሪዎች የጋራዥ ምልልሳቸውን እንዲጨምር ማድረጉ፤

- አክሲዮን ማህበሩ የዋጋ መቆጣጠሪያ ስልት የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey/ በማድረግ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ አለማዘጋጀቱ ለተጨማሪ ወጪ ከመዳረጉም በላይ ለብልሹ አሰራር ምቹ ሁኔታን መፍጠሩ፤
- የንብረት አወጋገድ መመሪያ ወጥነትና ቀጣይነት ባለው መልኩ ባለመተግበሩ የተለያዩ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸዉ ንብረቶች ያለ ጥቅም ለብዙ ዓመታት መቀመጣቸው እና የአገልግሎት ተቀናሽ ወጪያቸው እየጨመረ እንዲሄድ ማድረጉ፤
- አክሲዮን ማህበሩም ሆነ ቅ/ጽ/ቤቱ በሰለጠነ የሰው ኃይልና በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የተደራጁ ባለመሆናቸው እና በአብዛኛው የማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች በውክልና የሚሰሩ በመሆኑ በማህበሩ ላይ አሉታዊ ተጽእኖ መፍጠሩ፣
- የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ሂደቶች መካከል ቅንጅታዊ አሰራር ባለመኖሩ በማህበሩ የሚፈጠሩ ችግሮችን በጋራ ከመፍታት ይልቅ ችግሮችን ወደ ሌላ ሶስተኛ ወገን የሚሸጋገርበት ሁኔታ መኖሩ፤

ታውቋል፡፡

136. ስለሆነም ከላይ የተገለጹትን የአሰራር ድክመቶች እና ግድፈቶች ለማስወገድ ወይም ለማቃለል አስተዋጽኦ ያደርጋሉ ብለን ያመንባቸውን የማሻሻያ ሃሳቦች በሚቀጥለው የሪፖርት ክፍል አቅርበናል፡፡

ክፍል አራት

የማሻሻያ ሃሳብ

137. አክሲዮን ማህበሩ በገበያ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት እንዲያስችለው ከመሰረታዊ የትራንስፖርት ቅንጅትና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ አንፃር መሟላት የሚገባቸውን መስፈርቶች አሟልቶ ስትራቴጂክ ዕቅዱን ማዘጋጀት እና ከስትራቴጅክ ዕቅድ እየመነዘረ ዓመታዊ ዕቅዱን በማዘጋጀት ሊሰራ እና ለተግባራዊነቱ ሊከታተል ይገባል፡፡
138. አክሲዮን ማህበሩ ለማጓጓዝ የተስማማቸውን ጭነቶች በውሉ መሰረት ጊዜን መቆጠብ በሚያስችል መልኩ ጭነቶችን መጫንና ማራገፍ እና ደንበኞችን ለምልልስና ለተጨማሪ ወጪ የማይዳርግ የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡
139. አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ትርፋማና ተፎካካሪ ለመሆን ያሉትን ተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ ፍላጎት እና የጥገና ምልልስ እንዲሁም የመጫን አቅም ያገናዘበ ጥናት በማካሄድ በአዳዲስ ተሽከርካሪዎች የሚተኩበት ስትራቴጂ በማዘጋጀት ተግባራዊ ማድረግ ይጠበቅበታል፡፡
140. የአክሲዮን ማህበር የጭነት ተሽከርካሪዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ ተጠግነው ወደስራ መግባት እንዲችሉ ያሉት የተሽከርካሪ ጥገና ጋራዦች ለስራው አስፈላጊ በሆኑ የሰለጠኑ ባለሙያዎች፣ሱፐርቫይዘሮች እና የጥገና መሳሪያዎች ሊደራጁና፣ጋራዦቹም ለስራ ቅልጥፍና በሚያመች መልኩ መገንባት ይኖርባቸዋል፡፡
141. የአክሲዮን ማህበሩን ወጪን ለመቆጠብና የተቀላጠፈ የትራንስፖርት አገልግሎት ለመስጠት በሁሉም የጉዞ መስመሮች ወጥነት ያለው የተሽከርካሪዎች የደርሶ መልስ የቀን ገደብ ሊቀመጥ እና የቁጥጥርና የክትትል ስርዓት ሊኖር እና ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡
142. አክሲዮን ማህበር በጭነት ትራንስፖርት ዘርፉ ውጤታማ ለመሆን የገቢና የወጪ ዕቃዎችን የማጓጓዝ ስራ ላይ ተገቢውን ትኩረት በመስጠት ከሚመለከታቸው አካላት ጋር በመቀናጀት መስራት ይጠበቅበታል፡፡
143. አክሲዮን ማህበር በዘርፉ ትርፋማና ተፎካካሪ ሆኖ ለመቀጠል የተጠናከረ የገበያ ጥናት ዘርፍ ሊያቋቁምና የገበያ ጥናቱንም በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ያለውን ወቅታዊ ገበያ (current market) እምቅና የረጅም ጊዜ ገበያን (potential and long term market)

በማጥናት የደንበኞችን ፍላጎት፣ በዘርፉ ያለውን ውድድር በመረዳት ውጤት ሊያመጡ የሚችሉ አማራጮችን ስራ ላይ ማዋል ይጠበቅበታል፡፡

144. አክሲዮን ማህበሩ ለስራው ውጤታማነት የሚያስፈልጉ መረጃዎችን ለመሰብሰብና ለመተንተን እንዲሁም የሚያጓጉዛቸውን የደንበኞቹን እቃዎች ከወደብ ወደሚፈለጉበት ቦታ እና ወደወደብ በተቀላጠፈ ሁኔታ ለማጓጓዝ እንዲሁም በወደብ የሚጠየቁ መረጃዎችን በፍጥነት ለማቅረብ የሚያግዝ በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ ዘመናዊ የመረጃ ስርዓት በመዘርጋት ተግባራዊ ማድረግ ይጠበቅበታል፡፡

145. አክሲዮን ማህበሩ የሚሰጠውን የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ የሚገኝበትን ደረጃ ለመገምገም እና ጠንካራ ጐኖቹን የበለጠ ለማጠናከር፣ መሻሻል የሚገባቸውን ጉዳዩች በመለየት ወቅታዊ ማስተካከያ ለማድረግ የሚያግዝ ከደንበኞቹ ጋር ቋሚ የምክክር መድረክ እና የግብረ መልስ ስርዓት ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡

146. የመንግስት ድርጅቶች የሚያካሄዷቸው የዕቃ ግዥዎች አጠቃላይ የመንግስት ዕቃ ግዥ መሠረታዊ አላማዎችና መርሆዎችን የተከተሉ ማለትም ገንዘብ ሊያስገኝ የሚችለውን ከፍተኛ ጥቅም (Value for Money) ቅልጥፍናና ብቃት፣ ቁጠባ፣ ግልፅነት ተጠያቂነት እና የኢኮኖሚ ዕድገትን/ የሚያበረታቱ እንዲሁም የመንግስት ግዥ በአሁኑ ጊዜ የሚመራባቸውን የህግ ሠነዶች መሠረት አድርገው በተዘጋጁ የግዥ መመሪያዎች መሠረት ሊከናወኑ እና ግዥዎችም በዕቅድ ላይ የተመሠረቱ ሊሆን ይገባል፡፡

147. በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈጸሙ ግዥዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ ሊከናወኑ እና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡

148. አክሲዩን ማህበሩ ወጪን እና ጊዜን ከመቆጠብ አንፃር የጥቅል ግዥ የሚያከናውንበት የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ እና ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡

149. አክሲዮን ማህበሩ የሚፈፅማቸ ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች በህጋዊ መንገድ መፈጸም እና ተገቢ በሆኑ ሰነዶች ሊደገፉ ይገባል፡፡

150. በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸው የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ ለመሆናቸው የጥራት ቁጥጥር የሚደረግበት የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ እና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡

151. አክሲዮን ማህበሩ የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey/ በማድረግ በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ ስልት በማዘጋጀት ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡

152. አክሲዮን ማህበሩ ሆነ ቅ/ጽቤቶች የንብረት አስተዳደር መመሪያ በተከተለ መልኩ በዘመናዊ ቴክኖሎጂ የታገዘ የመረጃ አያያዝ ስርዓት ሊዘረጉ እና ተግባራዊ ሊያደረጉ ይገባል፡፡

153. አክሲዮን ማህበሩ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ የጭነት ተሽከርካሪዎችና መለዋወጫዎችን በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሰረት ሊያስወግድ ይገባል፡፡

154. የአክሲዮን ማህበሩ በስራ ሂደቶች መካከል ቅንጅታዊ የአሰራር ስርዓት መዘርጋት ይኖርበታል፡፡

በመጨረሻም በኦዲቱ ወቅት የአክሲዮን ማህበሩ የሥራ ኃላፊዎች እና ሠራተኞች እንዲሁም መረጃ የሰበሰብንባቸው የባለድርሻ አካላት የሥራ ኃላፊዎችና ሰራተኞች ለኦዲቱ ሥራ መሳካት ላደረጉልን የሥራ ትብብር እናመሰግናለን፡፡

የኦዲት መመዘኛ መስፈርት

I. ***አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ በቁጠባ፤ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እያከናወነ መሆኑን ማረጋገጥ፤***

1. አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥ ተፎካካሪ ሆኖ ለመገኘት በፀደቀ ስትራቴጂክ እና ዓመታዊ ዕቅድ መመራት ይኖርበታል፡፡
2. አክሲዮን ማህበሩ ለማጓጓዝ የተስማማቸውን ጭነቶች በውሉ መሰረት ሊያከናውን እና ጊዜን መቆጠብ በሚያስችል መልኩ ዕቃዎችን መጫን፤ ማራገፍ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡
3. አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ ትርፋማና ተፎካካሪ ለመሆን ነባር ተሽከርካሪዎች በአዲስ እና ዘመናዊ ተሽከርካሪዎች የሚተካበት በጥናት ላይ የተመሠረተ ስትራቴጂ ሊኖረው ይገባል፡፡
4. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች በተቀመጣለቸዉ የጊዜ ገደብ ተጠግነዉ ወደስራ መግባት እንዲችሉ የተሽከርካሪ ጥገና ማዕከል ለስራው አስፈላጊ በሆኑ የሰለጠኑ ባለሙያዎች፣ ሱፐርቫይዘሮች እና የጥገና መሣሪያዎች ሊያሟላ ይገባል፡፡
5. የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ተሽከርካሪዎች በተሰማሩበት የጉዞ መስመር የደርሶ መልስ ቀን ገደብ ሊኖርና ሊተገበር ይገባል፡፡
6. አክሲዮን ማህበሩ በገቢና ወጪ ዕቃዎች የጭነት ምልልስ ላይ ከሚመለከታቸው አካላት ጋር ተቀናጅተው ለመስራት የሚያስችል ሥርዓት ዘርግቶ ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡
7. አክሲዮን ማህበሩ ለጭነት ትራንስፖርት ዘርፍ የሚያስፈልጉ ወቅታዊ፤ እምቅ እና የረጅም ጊዜ ገበያ ያገናዘበ የገበያ ጥናት ሊያካሄድና በጥናቱም የደንበኞችን ፍላጎት ሊለይ እና በዘርፉ ያለውንም ውድድር በሚገባ መለየት ይኖርበታል፡፡
8. አክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት መረጃን ለመሰብሰብና ለመተንተን እንዲሁም የሚያጓጉዛቸውን እቃዎች ከወደብ ወደሚፈለግበት ቦታ በተቀላጠፈ ሁኔታ ለማጓጓዝ የሚያስችል በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የታገዘ ዘመናዊ የመረጃ ስርዓት በመዘርጋት ተግባራዊ ማድረግ ይጠበቅበታል፡፡
9. አክሲዮን ማህበሩ በጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥን በተመለከተ ከደንበኞች ጋር ቋሚ የምክክር መድረክ አዘጋጅቶ ተግባራዊ ሊያደርግ ይገባል፡፡

10.የጭነት ትራንስፖርት አሽከርካሪዎች የሙያ ብቃትና የሥነ ምግባር ማሻሻያ ስልጠና ሊሰጥ ይገባል፡፡

II. **በአክሲዮን ማህበሩ የጭነት አገልግሎት ዕቃ ግዥ ስርዓት በቁጠባ፣ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን ማረጋገጥ፤**

11.አክሲዩን ማህበሩ የሚያከናውናቸው ዕቃ ግዥ የግዥን መመሪያ ተከትሎ ሊከናወን ይገባል፡፡

12.በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈጸሙ ግዥዎች በተቀመጠላቸው የጊዜ ገደብ ሊከናወኑ ይገባል፡፡

13. አክሲዮን ማህበሩ የጥቅል ግዥዎች የሚያከናውንበት የአሰራር ስርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡

14.አክሲዮን ማህበሩ በሚፈፅማቸ ግዥዎችም ሆነ አገልግሎቶች ተገቢ የሆኑ ሰነዶች ሊሟሉ ይገባል፡፡

15.በአክሲዮን ማህበሩ የሚፈፀሙ ከፍተኛ ዋጋ ያላቸዉ የመለዋወጫ ዕቃ ግዥዎች የጥራት ደረጃቸዉን የጠበቁ ሊሆን ይገባል፡፡

16. አክሲዮን ማህበሩ የውጭና የሀገር ዉስጥ መለዋወጫ ዕቃዎችን ግዥ ሲፈፅም በየስድስት ወሩ የተከለሰ የገበያ ዋጋ ዝርዝር /price list/ እና የዋጋ መቆጣጠሪያ ስልት የገበያ ዋጋ ዳሰሳ /market survey/ማድረግ አለበት፡፡

III. **የአክሲዮን ማህበሩ የጭነት ትራንስፖርት የንብረት አስተዳደር ተግባር በቁጠባ፣ በብቃት እና ውጤታማ በሆነ መልኩ እየተከናወነ መሆኑን መገምገም**

17.የአክሲዮን ማህበሩ የንብረት አስተዳደር መመሪያ ተከትለው የንብረት መዝገቦችን፣ ተቀባይነት ያላቸው ፎርማቶችን የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ የምዝገባ ስርዓትን ስራ ላይ ማዋል ይጠበቅበታል፡፡

18.አክሲዮን ማህበሩ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ የጭነት ተሽከርካሪዎችና መለዋወጫዎችን በንብረት አወጋገድ መመሪያ መሰረት ሊያስወግድ ይገባል፡፡

19.አክሲዮን ማህበሩም ሆነ ቅ/ጽ/ቤቱ በሰዉ ኃይልና በማቴሪያል የተሟሉ ሊሆን ይገባል፡፡

20.የአክሲዮን ማህበሩ የስራ ሂደቶች በቅንጅት መስራት የሚያስችላቸውን የአሰራር ስርዓት ሊዘረጉ እና ተግባራዊ ሊያደርጉ ይገባል፡፡

አባሪ 2

ለ2 ዓመት ከ2 ወር የመለዋወጫ ዕቃዎች በወቅቱ ተገዝቶ ባለመቅረቡ

ለሁለት ሲኖ ተሽከርካሪዎች የመለዋወጫ ዕቃዎች በወቅቱ ተገዝቶ ባለመጠገኑና ተሽከርካሪዎች ተጠግነው ወደ ስራ ባለመግባታቸው ፡-

ከታስሳስ 2001 ዓ.ም ጀምሮ = 925km X 1ተሽከርካሪ X 1.88 (ምልልስ) X 0.7432 (ታሪፍ) X 40 ቶን

= 51,696.99

= 51,696.99 X 2 ተሽከርካሪ =103,393.98 ሲሆን ጥገናቸው ባለመከናወኑ በ2 ዓመት ከ2 ወራት ውስጥ ቢያንስ 103,393.98 X 26 ወራት =2,688,243.48

ከ10 ወራት በላይ የመለዋወጫ ግዥው ባለመፈፀሙ

ከጥር 17/2004 ዓ.ም እስከ ህዳር 7/2005 ዓ.ም ድረስ ከ10 ወራት በላይ የመለዋወጫ ግዥው ሳይፈፀም በመዘግየቱ የጥገና እና ማሽን ሾፕ የስራ ሂደት በመለዋወጫ እጦት ምክንያት 14 ማክ እና ተሽከርካሪዎች በመቆማቸው ተጠግነው ወደ ስራ ባለመግባታቸው ፡-

የማክ ተሽከርካሪዎች = 925km X 1 ማክ ተሽከርካሪ X 3.26 (ምልልስ) X 0.9332 X 30 ቶን

= 84,421.938

= 84,421.938 X 14 ማክ ተሽከርካሪ = 1,181,907.132 ብር በአጠቃላይ ማግኘት የሚገባውን ገቢ አጥቷል፡፡