

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය - 2012

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

1.1.1 මෙම වාර්තාවේ 1.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.1.2 මෙම වාර්තාවේ 1.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා එහි මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.2.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත සඳහන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය ප්‍රකාශන වාර්තා කිරීමේ ප්‍රමිති 07 ප්‍රකාර ගිණුම් වර්ෂය අවසාන වන දිනට මූල්‍ය උපකරණවල සාධාරණ අගය (Fair Value) ගණනය කිරීමේ දී පැන නගින අවදානමේ ස්වභාවය හා ප්‍රමාණය ද ඒ සම්බන්ධයෙන් ගනු ලබන කළමනාකරණ ක්‍රියාමාර්ග ද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත්, එකී අවදානම් හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 16 ප්‍රකාර කඩා ඉවත් කළ ගොඩනැගිලිවල වටිනාකම් හා ඉවත් කිරීමට නියමිත ගොඩනැගිලිවල වටිනාකම් දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ගිණුම් ශේෂවලින් අපහරණය කර නොතිබුණි.

1.2.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) කොළඹ, ගාල්ල හා ත්‍රිකුණාමලය වරායන්වල වාර්ෂික මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල වෙන වෙනම ගණනය කර ඉදිරිපත්කර තිබුණ ද, හම්බන්තොට වරාය සඳහා වෙනම මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය ගණනය කර ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම් ආදායම් හා වියදම් කොළඹ වරායේ මෙහෙයුම් ආදායම් හා වියදම් සමඟ එකට ගලපා තිබීම හේතුවෙන් කොළඹ හා හම්බන්තොට වරායන්හි තථ්‍ය වාර්ෂික මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය වෙන් වෙන්ව හඳුනාගත නොහැකි වී තිබුණි.

1.2.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) රක්ෂිත වටිනාකම රු.597,854,000 ක් වූ මෙහෙයුම් ගොඩනැගිලි සහ රු.1,646,000 ක් වූ විදුලි හා විද්‍යුත් උපකරණ පෞද්ගලික සේවා සමාගමක් විසින් 2008 ජූලි මාසයේ දී වරාය අධිකාරියට පවරා දී තිබුණි. මෙම වත්කම් 2008, 2009 සහ 2010 වර්ෂ තුළ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා නොතිබුණ ද, සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එකී වත්කම් පිළිගත් තක්සේරුකරුවකු ලවා ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමකින් තොරව රක්ෂිත වටිනාකමට ගිණුම්ගත කර තිබුණි.
- (ආ) වර්ෂ 5 1/2 කට පෙර රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයෙකුගේ කාර්ය මණ්ඩලයේ පරිහරණයට දෙන ලද රු.මිලියන 2ක් වටිනා වාහනයක් අනතුරකට භාජනය වීම හේතුවෙන් නැවත භාවිතයට ගත නොහැකි වන පරිදි විනාශයට පත්වී තිබුණි. එකී වාහනය සඳහා වූ අලාභය රක්ෂණය මගින් ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට හා පොත්වලින් අපහරණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම වාහනය සම්බන්ධයෙන් අධිකරණයේ නඩුවක් විභාග වෙමින් පවතින බව සභාපතිවරයා විසින් දන්වා ඇත.
- (ඇ) කන්කසන්තුරේ වරායේ දිය කඩනයේ අවිනිවැරදියා කටයුතු වෙනුවෙන් ගෙවා තිබූ රු.4,715,000 ක් වූ මුදලින් කිසිදු ඉදිකිරීම් කටයුත්තක් සිදුකර නොතිබුණි. එම මුදල ලැබිය යුතු අත්තිකාරම් මුදලක් ලෙස පෙන්නුම් කිරීම වෙනුවට වියදම් ලෙස කපාහැර තිබුණි.

(ඇ) මිලදී ගැනීම් සඳහා ලබා දෙනු ලැබූ රු.1,590,057 ක් වූ අත්තිකාරම් මුදලින් භාණ්ඩ හා සේවා ලබාගෙන තිබුණද ඒවා වියදුම් ලෙස ගිණුම් ගතකිරීම වෙනුවට වසර 04ක කාලයක් තිස්සේ අත්තිකාරම් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබුණි.

1.2.4 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියට ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ශේෂ පිළිවෙලින් රු.20,808,894,876 ක් සහ රු.4,467,833,192 ක් වූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියට ලැබිය යුතු රු.243,462,030 ක් සඳහා ශේෂ තහවුරු කිරීමේ ලිපි යවා නොතිබුණි.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ගෙවිය යුතු ගිණුම් ශේෂවලින් රු.188,267,940 ක් වටිනා ශේෂ සඳහා පමණක් ශේෂ සනාථ කිරීමේ ලිපි යවා තිබුණි. එය මුළු ගෙවිය යුතු ගිණුම් ශේෂයෙන් ආසන්න වශයෙන් සියයට 4 ක ප්‍රමාණයක් විය.

(ඇ) නැව් නියෝජිත ආයතනවලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.776,329,102 ක් වූ ලැබිය යුතු සහ රු.238,006,720ක් වූ ගෙවිය යුතු ශේෂ ගැලපීමෙන් පසු ශුද්ධ අගය ලෙස රු.538,322,382 ක් දක්වා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) නීතිමය කටයුතුවලට යොමුකර තිබූ නැව් නියෝජිත ණයගැතියන්ගෙන් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු වර්ෂයකට වැඩි පැරණි ශේෂ වල එකතුව රු.272,815,237 ක් වී තිබුණි.

(ii) රාජ්‍ය ආයතනවලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු ශේෂය තුළ වර්ෂ 01 සිට 04 අතර කාලයක සිට පැවැත එන පැරණි ණය ශේෂ රු.24,153,565 ක් ද වර්ෂ 5 ට වැඩි පැරණි අයවිය යුතු ණය ශේෂය රු.21,168,033 ක් ද වී තිබුණි.

(ඈ) ප්‍රාග්ධන වියදුම් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලබා දී තිබුණු අත්තිකාරම් මුදලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොපියවන ලද වර්ෂ 5 ක් ඉක්ම වූ ශේෂය රු.5,719,890 ක් විය.

- (ඉ) වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන අධිකාරිය විසින් දේපළ හා සුභ සාධන ආපන ශාලා පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් ලබාදුන් පරිලාභ වීදුලි පරිභෝජනය වෙනුවෙන්, 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු රු.80,956,850 ක් වූ ශේෂය තුළ වර්ෂ 5 ක් ඉක්මවූ ශේෂය රු.1,943,983 ක් විය.
- (ඊ) වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන අධිකාරිය සතු පරිශ කුලියට හා බද්දට දීම වෙනුවෙන් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු බදු මුදල් හා කුලි ආදායම් ශේෂය තුළ වර්ෂ 5 ක් ඉක්මවූ ශේෂය රු.31,892,451 ක් විය.
- (උ) නැව් නියෝජිතයින්ගෙන් නියමිත පරිදි මුදල් අයකර ගැනීමකින් තොරව සේවා සපයා තිබීම හේතුවෙන් ත්‍රිකුණාමල වරායේ නැව් නියෝජිත ආයතනවලින් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු රු.48,480,202 ක් වූ මුදලින් රු.11,976,498 ක් වනම් සියයට 25 ක් බොල් හා අධිමාණ ණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි.
- (ඌ) ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව විසින් වාණිජ පදනමින් පවත්වාගෙන යනු ලැබූ ජේට් ලයිනර් නොකාවේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා අධිකාරියෙන් සලසන ලද සේවාවන් සඳහා 2009 වර්ෂයෙන් පසු අයවිය යුතු රු.15,828,326 ක් 2013 අගෝස්තු 31 දින වන විටත් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

ඉහත කරුණු සලකා බැලීමේ දී අධිකාරියේ ණය අයකර ගැනීම් සහ ණය පියවීම් ක්‍රියාවලිය ඉතා උර්වල තත්ත්වයක පැවතුණි. මෙම තත්ත්වය අධිකාරියේ උවදුරුභාවයට ද අහිතකර ලෙස බල නොපැවැත්වේය යන්න බැහැර කළ නොහැකි විය.

1.2.5 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් විෂයයන් ඉදිරියෙන් දක්වා ඇති ලිඛිත සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය.

<u>විෂයය</u>	<u>වටිනාකම</u> රු. 000'	<u>ඉදිරිපත් නොවූ සාක්ෂි</u>
රේගු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබිය යුතු ගුවන් වීදුලි දත්ත ජාලය	60,739	ශේෂ සනාථ කිරීම්
අමාත්‍යාංශය විසින් ප්‍රතිපූර්ණය කළයුතු වියදම්	1,798	- එම -
අනෙකුත් රජයේ දෙපාර්තමේන්තු	1,761	- එම -

ක්‍රියාත්මක භාණ්ඩ වෙන්දේසි

(353,321)

- එම -

1.2.6 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නීති, රීති රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

<u>නීති, රීති හා රෙගුලාසි ආදියට යොමුව</u>	<u>අනුකූල නොවීම</u>
(අ) 2000 අංක 38 දරන දේශීය ආදායම් පනත 111 (අ) වගන්තිය	ශී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නිලධාරීන් විසින් ඔවුන්ගේ වැටුප් සහ අනිකුත් ඉපයීම් වෙනුවෙන්, උපයන වීට බදු ගෙවීම් පුද්ගලිකව වැටුපෙන් ගෙවිය යුතු වුවද, 2008 වර්ෂයේ සිට 2012 වසර දක්වා වසර 5ක් සඳහා එකතුව රු.මිලියන 1,998 ක් වූ උපයන වීට ගෙවීම් බදු මුදල් අධිකාරියේ අරමුදලින් ගෙවා තබුණි.
(ආ) 2012 ඔක්තෝබර් 24 දිනැති අංක එඟවි/එඟව්/සී/41/2012 දරන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වක්‍රලේඛය	වක්‍රලේඛය ප්‍රකාර තෙවන පාර්ශවීය ශේෂ සනාථ කිරීම සඳහා 2013 ජනවාරි 31 දිනට පෙර විගණන අංශය වෙත අදාළ ලිපි භාරදිය යුතු වුවත්, වටිනාකම රු.158,056,334 ක් වූ ශේෂ සනාථ කිරීම් ලිපි 74 විගණන අංශය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණේ 2013 අප්‍රේල් 03 දින දීය.
(ඇ) 2008 ජුනි 26 දිනැති අංක 14/2008 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛය	<p>(i) වක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 44 දෙනෙකු වෙත මාසිකව රු.40,000 බැගින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.20,720,000 ක් ගෙවා තිබුණි.</p> <p>(ii) නිල වාහන සඳහා හිමිකම් ඇති නිලධාරීන් 5 දෙනෙකුට රු.30,000 ක් වූ මාසික දීමනාව වෙනුවට රු.40,000 බැගින් ගෙවීම නිසා වක්‍රලේඛයට පටහැනිව රු.920,000 ක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.</p> <p>(iii) වක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 29 දෙනෙකුට මාසිකව ලීටර් 150 හි 180 හි අතර ඉන්ධන ලබා දීම වෙනුවෙන්</p>

රු.6,468,142 ක් ගෙවා තිබුණි.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් බඳු වලට පසු රු.මිලියන 4,167.74 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා තිබුණු අතර ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වූ මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් බඳු වලට පසු රු.මිලියන 122.37 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා තිබුණි. ඒ අනුව ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී බඳු වලට පසු ශුද්ධ ලාභය රු.මිලියන 4,045.37 කින් වාසිදායක ලෙස වර්ධනය වී තිබුණි. ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ක්‍රියාකාරකම් හා වෙනත් ආදායම්වල රු.මිලියන 6,765 ක වර්ධනය හා ස්වේච්ඡා විශ්‍රාම ගැන්වීමේ වියදම් රු.මිලියන 1,944කින් අඩුවීම එම වර්ධනය කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

2.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂ දෙකක් සඳහා සමූහයේ සංඛ්‍යාත්මක තොරතුරු පහත දැක්වේ.

	<u>වර්ෂය</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>
මෙට්‍රික් ටොන් එකකට ශුද්ධ ලාභය රු.	278	180	87
මුළු ආදායම රු.මිලියන	37,341	30,577	28,512
මුළු වියදම රු.මිලියන	32,039	30,248	29,701
බඳු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය/(පාඩුව) රු.මිලියන	5,302	329	(1,189)
ආදායම් බඳු රු.මිලියන	1,135	207	157
බඳු වලට පසු ශුද්ධ ලාභය/(පාඩුව) රු.මිලියන	4,167	122	(1,032)

සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂ දෙකක් සඳහා වූ සමූහයේ ප්‍රමාණාත්මක අනුපාත සහ ප්‍රතිශත කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

	<u>වර්ෂය</u>		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>
පිරිවැටුමට බඳු පසු ලාභය /(අලාභය) සියයට	11.16	0.39	(3.62)
දීර්ඝ කාලීන ණයවලට ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය සියයට	0.51	0.58	0.79
චන්කම් පිරිවැටුම සියයට	0.15	0.14	0.14
කාරක ප්‍රාග්ධන අනුපාතය	1 : 2.2	1 : 1.19	1 : 1.34
ක්ෂණික අනුපාතය	1 : 1.06	1 : 0.78	1 : 1.13
ණය ස්කන්ධ අනුපාතය	1 : 1.89	1 : 1.64	1 : 1.21

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්ය සාධනය

අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණු මෙහෙයුම් කටයුතු වලට අදාළ වූ සංඛ්‍යා ලේඛණ හා වාර්තා විශ්ලේෂණය කිරීමේ දී නිරීක්ෂණය වූ කරුණු පහත දැක්වේ.

(අ) කොළඹ වරාය

(i) නාවික යාත්‍රා පැමිණීම (යාත්‍රා ගණන)

යාත්‍රා වර්ගය	<u>වර්ෂය</u>			<u>විචලනය</u>	
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2011/12</u>	<u>2010/11</u>
බහචම්	3,092	3,187	3,076	(2.9)	3.6
සම්ප්‍රදායික	52	68	56	(23.5)	21.4
වෙනත්	726	869	778	(16.4)	11.7
	<u>3,870</u>	<u>4,124</u>	<u>3,910</u>	<u>(6.2)</u>	<u>5.5</u>

2010 හා 2011 වර්ෂ සැසඳීමේ දී කොළඹ වරායට නැව් පැමිණීම 214 ක වැඩිවීමක් හෙවත් සියයට 5.5 ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළත්, 2011 හා 2012 වර්ෂ සැසඳීමේදී නැව් පැමිණීම 254ක් හෙවත් සියයට 6.2 කින් පිරිහී තිබුණි.

(ii) බහළුම් මෙහෙයුම් (විස්සේ සම ඒකක TEU'S)

	<u>වර්ෂය</u>			<u>විචලනය</u> <u>වාසි/(අවාසි)</u>	
	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2012/11</u>	<u>2011/10</u>
<u>කොළඹ වරාය</u>				<u>%</u>	<u>%</u>
දේශීය ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම්	1,020,255	1,046,886	932,244	(2.54)	12.30
හා යළි ඇසිරීම්	3,166,865	3,216,001	3,205,197	(1.53)	0.34
එකතුව	4,187,120	4,262,887	4,137,441	(1.78)	3.03

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- 2010 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2011 වර්ෂයේ දී කොළඹ වරායේ බහළුම් මෙහෙයුම් විස්සේ සම ඒකක 125,446 කින් එනම් සියයට 3.03 කින් වර්ධනය වී තිබුණු නමුත් 2011 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2012 වර්ෂයේ දී බහළු මෙහෙයුම් විස්සේ සම ඒකක 75,767 කින් එනම් සියයට 1.78 ක පිරිහීමක් පෙන්වා තිබුණි.
- අධිකාරියට වැඩි ආදායමක් ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් හා යළි ඇසිරීම් මත අයකරනු ලබන වරාය ගාස්තුවලින් පහසුවෙන් ඉපයිය හැකි වුවත් ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් වැඩි ප්‍රමාණයක් අධිකාරිය වෙත ලබාගැනීම කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමුවී නොතිබුණි. ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් සියයට 1.52 කින් පිරිහී තිබුණි.
- 2003 වර්ෂයේ සිට 2012 වර්ෂය දක්වා දස අවුරුදු කාලය තුළ කොළඹ වරාය තුළ අධිකාරියේ බහළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය මුළු බහළුම් හැසිරවීමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සැලකීමේ දී සියයට 68 සිට සියයට 55 දක්වා සීඝ්‍ර පහත වැටීමක් සිදු වී තිබුණි.

(ආ) ත්‍රීකුණාමලය වරාය

2010 වර්ෂය, 2011 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී ත්‍රිකුණාමලය වරාය වෙත නාවික යාත්‍රා පැමිණීම යාත්‍රා 17 කින් හෙවත් සියයට 15.59 කින් අඩුවී තිබුණු අතර 2011 වර්ෂය, 2012 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී නාවික යාත්‍රා පැමිණීම යාත්‍රා 35 කින් හෙවත් සියයට 27.77 කින් වර්ධනය වී තිබුණි.

(ඇ) ගාල්ල වරාය

2010 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2011 වර්ෂයේ ගාල්ල වරායට යාත්‍රා පැමිණීම යාත්‍රා 4 කින් හෙවත් සියයට 5.7 කින් වර්ධනය වී තිබුණු අතර 2011 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2012 වර්ෂයේ දී යාත්‍රා පැමිණීම යාත්‍රා 25 කින් හෙවත් සියයට 34 කින් පිරිහී තිබුණි.

(ඈ) සියලුම වරායයන් (කොළඹ, ත්‍රිකුණාමලය හා ගාල්ල)

සයළු වරායන්හි 2010 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේ දළ නැව් බඩු මෙහෙයුම්වල වැඩිවීම මෙට්‍රික් ටොන් 3,667,471 ක් වූ අතර එය සියයට 4.3ක වර්ධනයක් විය. 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ දළ නැව් බඩු මෙහෙයුම්වල වැඩිවීම මෙට්‍රික් ටොන් 1,631,416 ක් වූ අතර එය සියයට 1.8 ක වර්ධනයක් විය. එබැවින් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ වර්ධන වේගය අඩුවී තිබුණි.

(ඉ) මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ වරාය

2010 නොවැම්බර් මස මෙම වරාය මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කළ අවස්ථාවේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා වූ කාලය තුළ එනම් මාස 26 ටම නැව් 43ක් වැනි අඩු නැව් ප්‍රමාණයක් පමණක් පැමිණ තිබුණි. වරාය වෙත නැව් ගෙන්වා ගැනීම සඳහා ඵලදායී ක්‍රියාමාර්ග කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම හා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ග්‍රන්ථි දොඹකර ඉතා කඩිනමින් සවිකිරීම කෙරෙහි ද අවධානය අධිකාරිය යොමු කළ යුතුව තිබුණි.

3.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ඉදිරිපත් කරන ලද වලනය නොවන තොග කාල විශ්ලේෂණයට අනුව වර්ෂ 5 ඉක්මවූ තොගය රු.959,252,462 ක් වූයෙන් එය මුළු තොග වටිනාකමින් සියයට 57.45 ක් විය. කෙසේ වෙතත් අධිකාරියේ ගබඩා ඉඩකඩ සීමිත බැවින් ගබඩා ඵලදායී ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට මෙම තොගය බාධාවක් වී තිබුණි.

(ආ) ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය වූ රු.36,379,222 කට කන්කසන්තුරේ වරාය මාර්ග පද්ධතිය හා ජැටිය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අධිකාරිය හා රාජ්‍ය සමාගමක් සමඟ එකඟතාවයකට එළඹී තිබුණ අතර රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.4

මාර්ගෝපදේශයට පටහැනිව පිළිගත හැකි අත්තිකාරම් සරක්ෂණයකින් තොරව කොන්ත්‍රාත් මුදලින් සියයට 20 ක් ඉක්මවා සියයට 50ක් වන පරිදි රු.17,257,001ක අත්තිකාරම් ලෙස ගෙවා තිබුණි. එම අත්තිකාරම් වලින් රු.5,719,890 ක් වසර 6ක කාලයක් මුළුල්ලේ නොපියවූ අත්තිකාරම් ලෙස ඉදිරියට ගෙනවිත් තිබුණි.

(ඇ) වසර 35ක කාලයක් සඳහා පුද්ගලික ආයතනයට බදු දී තිබූ භූමිය ඇතුළු එහි පිහිටි ගොඩනැගිලි යන්ත්‍ර සූත්‍ර ඇතුළු සමාගමට අයත් සියළුම වත්කම්වලට අදාළව 2012 වර්ෂය වෙනුවෙන් වර්ෂයකට බදු ලෙස රු.3,388,000 ක් අධිකාරියේ නමින් ගෙවීම් කිරීමට සිදුවී තිබුණි.

3.3 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2012 වර්ෂය අවසානය දක්වා දොළොස් අවුරුදු කාලය තුළ කොළඹ වරාය තුළ අධිකාරිය බහළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය මුළු බහළුම් හැසිරවීමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සැලකීමේ දී සියයට 86 සිට සියයට 55 දක්වා සීඝ්‍ර පහත වැටීමක් සිදුවී තිබුණි. කෙසේ නමුත්, කොළඹ වරායේ තරඟකාරීව කටයුතු කරන පුද්ගලික සමාගමක් එම කාලය තුළ බහළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවයේ සීඝ්‍ර වර්ධනයක් හිමිකර ගෙන තිබුණි. පසුගිය දොළොස් වසර තුළ බහළුම් හැසිරවීම පහත පරිදි පිරිහී තිබුණි.

මෙහෙයවන ලද බහළුම් විස්සේ සම ඒකක

වර්ෂය	අධිකාරිය		පෞද්ගලික සමාගම		එකතුව
	ඒකක	%	ඒකක	%	
2001	1,396,946	86	229,670	14	1,626,616
2002	1,206,694	68	558,025	32	1,764,719
2003	1,334,900	68	624,439	32	1,959,339
2004	1,320,845	59	899,720	41	2,220,565
2005	1,523,794	62	931,526	38	2,455,320
2006	1,743,669	57	1,335,411	43	3,079,080
2007	1,834,734	54	1,546,497	46	3,381,231
2008	1,747,670	50	1,739,668	50	3,487,338
2009	1,714,488	49	1,749,809	51	3,464,297
2010	2,167,173	52	1,970,268	48	4,137,441
2011	2,299,446	54	1,963,441	46	4,262,887
2012	2,316,849	55	1,870,271	45	4,187,120

බහළුම් මෙහෙයවීම වරායක ප්‍රධාන කාර්යය වුවත් එය අධිකාරියේ හිමිකරු කුමානුකූලව පුද්ගලික ආයතනය සතු වෙමින් පවතින බව ඉහත දත්තවලින් හඳුනාගත හැකි වේ.

වසර 35ක කාලයක් සඳහා ඉදිකර මෙහෙයුම් කර භාරදීමේ (BOT) ක්‍රමය යටතේ අධිකාරිය සතු හොඳම ගැඹුරු නැව් තටාංගණ 03 පුද්ගලික ආයතනයකට ලබා දී අධිකාරියේ කටයුතු සඳහා නැව් තටාංගණ 02 ක් පමණක් තබා ගෙන තිබීම මෙම පිරිහීමට ප්‍රධානතම හේතුව වී තිබුණි.

(ආ) ශ්‍රීකුණාමලය වරායේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරීත්වය ඉතා දුර්වල මට්ටමක පැවතීමත් අඩු නැව් සංඛ්‍යාවක් පැමිණීමත් අඛණ්ඩව පාඩු ලැබීමට හේතු වී තිබුණි. කෙසේ වුවද පසුගිය වර්ෂ කිහිපය තුළ ලබා තිබුණු පාඩුව ක්‍රමයෙන් අඩුවෙමින් පැවතුණි.

<u>වර්ෂය</u>	<u>පාඩුව</u> <u>රු.මිලියන</u>
2007	405
2008	379
2009	319
2010	383
2011	318
2012	240

(ඇ) ගාලු වරාය වෙත පැමිණෙන නැව් සංඛ්‍යාව අඩුවීම මත මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරීත්වය ඉතා දුර්වල මට්ටමක පැවතීම හේතුවෙන් අඛණ්ඩව පාඩු ලබා තිබුණි. කෙසේ වුවද පසුගිය වර්ෂ කිහිප තුළ ලබමින් තිබූ පාඩුව ක්‍රමයෙන් අඩුවෙමින් පැවතුණි.

<u>වර්ෂය</u>	<u>පාඩුව</u> <u>රු.මිලියන</u>
2007	275
2008	279
2009	399
2010	345
2011	147
2012	47

(ඈ) අධිකාරිය සතුව පවතින ටන් යාත්‍රා සංඛ්‍යාව ශ්‍රී ලංකාවේ සියළු වරායවල නාවික මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවූ අතර ඒවා වසර 15 සිට වසර 30 දක්වා වූ කාලයක් පාවිච්චි කරන ලද පැරණි යාත්‍රා විය. ඒවා නිතර නිතර කාර්මික දෝෂවලට ලක්වීම සහ නඩත්තු කිරීම් සිදුකළ යුතුව තිබුණි. මෙම තත්ත්වය ඵ්සේම තිබියදී ටන් යාත්‍රා අළුත් වැඩියා කටයුතු සඳහා භාරදී 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට වසර දෙකකට අධික කාලයක් ගත වී තිබුණි. අළුත් වැඩියාව නිමකර භාර නොදුන් ටන් යාත්‍රා පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

ටන් යාත්‍රාවේ නම	අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා භාරදුන් දිනය
------------------	--------------------------------------

අයිතිය	2011.01.09
සිංහලානු	2011.04.07

3.4 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) අනුමත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියෙන් බැහැරව අධිකාරියට අවශ්‍ය අමතර සේවාවන් උපදේශක සේවා සමාගමක් හරහා ඉටුකරවා ගැනීම වෙනුවෙන් කොමිස් වශයෙන් රු.52,064,941ක අමතර මුදලක් එකී සමාගමට ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) අධිකාරියට අයත් ගොඩනැගිලි බැංකු කටයුතු පවත්වාගෙන යාම සඳහා රාජ්‍ය බැංකුවකට අය කිරීමකින් තොරව පරිශ්‍ර 03ක් ද පොද්ගලික බැංකුවක් හා රාජ්‍ය බැංකුවකට පරිශ්‍ර 03 ක් ඉතා අඩු නාමික කුලියක් යටතේ බඳු දී තිබුණි.
- (ඇ) ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතාව සඳහා වූ ජපන් බැංකු (JBIC) ආධාර වැඩ සටහන යටතේ ගාලුපරායේ දියකඩනසක් ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් රු.මිලියන 6,000 ක නිර්මාණ කොන්ත්‍රාත්ත වටිනාකමින් රු.මිලියන 455.5 ක් වැය කිරීමෙන් පසු 2008 දෙසැම්බර් 31 දින සිට එම ඉදිකිරීමේ කටයුතු නවතා තිබුණි.
- (ඈ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ආධාර යටතේ කොළඹ වරාය කාර්යක්ෂම කිරීම සහ වරාය පුළුල් කිරීම සඳහා වූ උපදේශක සේවා කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා රු.මිලියන 1,199 ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව හා අධිකාරිය එකවර වියදම් කර තිබුණි. එයින් රු.මිලියන 399 ක් කොළඹ වරායේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වැය කිරීමෙන් පසු එම යෝජනාව ක්‍රියාත්මක කිරීම අධිකාරිය විසින් අත්හැර තිබුණි.

3.5 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සියළු පහසුකම්වලින් අංග සම්පූර්ණ ඔලුපිල් නාචික අභ්‍යාස ආයතනය වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.80,467,283 ක් වැයකර තිබුණත් එක් පාඨමාලාවක් හෝ පවත්වා නොතිබුණි. ඉකුත් වර්ෂයේ දී පාඨමාලා හැඳුරු ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව 5ක් වුවත්, ඒ වෙනුවෙන් 68 දෙනෙකුගෙන් යුත් කාර්ය මණ්ඩලයක් සේවයේ යොදවා තිබුණි. ඒ අනුව අභ්‍යාස ආයතනය පිහිටුවීමේ මූලික අරමුණ ඉන් ඉටු වී නොතිබූ අතර

සේවකයින් විශාල සංඛ්‍යාවක් ඊට යෙදවීම තුළින් අධිකාරියට විශාල අතිරේක වැය බරක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි. මේ වන විට මෙකී අභ්‍යාස ආයතනය අග්නිදිග විශ්ව විද්‍යාලයට පැවරීමට කටයුතු කරමින් පවතින බව සභාපතිවරයා විගණනයට දන්වා තිබුණි.

(ආ) අධිකාරිය විසින් 2000 හා 2008 වර්ෂවලදී සමාගම් දෙකක රු.2,500,000 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබුණ ද, කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අධිකාරිය වෙත ලැබී නොතිබුණි. 2013 වර්ෂයේ දී EDI නෙට් වර්ක් පුද්ගලික සමාගමෙන් මිලදී ගත් රු.500,000 ක් වූ කොටස් වටිනාකම පොත් වලින් ලියා හැර තිබුණි.

(ඇ) නවතම ටග් යාත්‍රාවක් රු.මිලියන 600 සිට 700 අතර මිලකට මිලදී ගැනීමට හැකිව තිබියදී එය නොසලකා 2010 - 2012 වර්ෂ සඳහා කුලියට ගත් ටග් යාත්‍රා 2ක් වෙනුවෙන් කුලී ලෙස රු. මිලියන 600 ක් වැයකර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

(i) කුලී පදනම මත පසුගිය වර්ෂවල ලබා ගෙන තිබූ ටග් යාත්‍රා 03ක් සඳහා එක් යාත්‍රාවකට දිනකට ඇමරිකානු ඩොලර් 3,750ත් 5,000ත් අතර ප්‍රමාණයක් ගෙවා තිබුණි. නමුත් කුලියට ගත් ටග් යාත්‍රා උපරිම උපයෝජනයක් වන පරිදි භාවිතා කර නොතිබුණි. වැඩි එන්ජින් ධාරිතාවයක් හා ඉන්ධන දහනය අඩු එම ටග් යාත්‍රා වලින්, සමහර යාත්‍රාවන් දිනකට ගමන් වාර දෙකකට පමණක් යොදා ගෙන තිබූ බව මේ සම්බන්ධ වූ දත්ත අනුව තහවුරු විය.

(ii) එක් යාත්‍රාවක් දිනකට ගමන් වාර 2කට අඩු ප්‍රමාණයක් යොදා ගෙන තිබුණද එකී යාත්‍රාව සඳහා දිනක කුලිය ලෙස අවම වශයෙන් රු.465,000 ක් ගෙවිය යුතුව තිබුණි.

3.6 හඳුනාගත් පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ප්‍රති අපනයනය සඳහා නැව් නියෝජිතයන් විසින් රැගෙන එන ලද ඝනමිට්ට් (CMB) 3515ක් වූ බෝට්ටු 04ක් දින 112ක කාලයක් වරායක් තුළ තබා ගැනීම වෙනුවෙන් වරාය ගාස්තු වක්‍රය (Tariff) අනුව ගබඩා/බිම් ගාස්තුව වශයෙන් රු.67,233,290 ක මුදලක් අයකර ගත යුතුව තිබුණි. වරාය මෙහෙයුම් කොට්ඨාශයේ ඉහල විධායක නිලධාරීන්ගේ සාවද්‍ය ගාස්තු ගණනය කිරීම් නිසා රු.55,213,465 ක් අඩුවෙන් අයකර තබුණෙන් අධිකාරියට එම ප්‍රමාණයෙන් මූල්‍යමය පාඩුවක් සිදු වී තිබුණි.

- (ආ) අධිකාරියට අයවිය යුතු ගාස්තු අයකර ගැනීමේ පවතින දුර්වලතා හේතුවෙන් 2006 වර්ෂයේ සිට 2009 වර්ෂය දක්වා අයවිය යුතුව තිබූ රු.105,491,135ක් වූ ගාස්තු ගිණුම් වලින් කපා හැර තිබුණි.
- (ඇ) වාණිජ පදනමකින් පවත්වාගෙන යනු ලැබූ නොකාවක් වෙනුවෙන් අධිකාරිය විසින් සපයන ලද සේවා වෙනුවෙන් 2007 සිට 2009 වර්ෂ වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු රු.5,659,734 ක් වූ මුළු මුදලම සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායමට එරෙහිව ලියාහැර තිබුණි.
- (ඈ) අධිකාරිය තමන් සතු පරිශ්‍ර කුලියට දීමෙන් අයවිය යුතු බදු කුලී ආදායමින් රු.2,656,871 ක් සඳහා නීතිමය පියවර ගැනීමට නොහැකි බව නීතිපති විසින් දන්වා තිබුණි.
- (ඉ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් ප්‍රතිපූර්ණය කළ යුතු රු.1,615,659 ක් අමාත්‍යාංශවල නම් වෙනස්වීම් හේතුවෙන් අයකර නොගෙන පොත් වලින් ලියාහැර තිබුණි.

3.7 නිෂ්ක්‍රීය උපයෝජිත වත්කම්

අධිකාරිය සතුව ලෙවල් පොට්ටු වර්ගයේ දොඹකර 03ක් තිබියදී හා ඉන් 02ක් භාවිතයට නොගෙන තිබියදීත් එය නොසලකා තවත් එවැනිම දොඹකර 2ක් මිලදී ගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම දොඹකර 02 පවා සවිකර තිබුණේ විශාල වශයෙන් භාණ්ඩ නැවී නොපැමිණෙන වර්තමානයේ නැවී වල සුළු අවත් වැඩියාවන් සිදුකිරීමට ගන්නා තටාංගනයක විය.

3.8 වෙනත් ආයතන වෙත වත්කම් මුදා හැරීම

අධිකාරියේ මාධ්‍ය ඒකකය මගින් රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයාගේ මාධ්‍ය ආවරණය කිරීමේ වෙනුවෙන් අවස්ථා 11 කදී අධිකාරියේ වාහන, ඉන්ධන, සේවකයින් සහ උපකරණ භාවිතා කිරීමට ඉඩ දී තිබුණි. අධිකාරියට අදාළ නොවූ මාධ්‍ය ආවරණය කිරීම වෙනුවෙන් යොදවන ලද වාහන 3 ක් වෙනුවෙන් මාසික අනුමත ඉන්ධන සීමාව ඉක්මවා රු. 274,850 ක් වූ අතිරේක ඉන්ධන ලීටර් 2,390 භාවිතා කර තිබුණි.

4. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහ පාලනය

4.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරියේ දැක්ම (Vision) අනුව 2015 වනවිට ආසියාවේ ප්‍රධානතම නැව් මෙහෙයවන වරාය බවට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පත් කරන බව දක්වා තිබුණි. අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය, බහළුම් මෙහෙයම් හැසිරවීම් හා නාවික යාත්‍රා පැමිණීම පිළිබඳ දත්ත අනුව පසුගිය වර්ෂ සමඟ සසඳා බැලීමේ දී කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නැංවීමට ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (ආ) සංයුක්ත සැලැස්මෙහි සඳහන් 'අප දැක්ම' (Our mission) යටතේ වූ සේවා ලාභීන් පදනම්ව ලොව පිළිගත් පහසුකම් හා විශිෂ්ට සේවාවක් සැලසීමෙන් ප්‍රතිලාභ වර්ධනය කර ගැනීම ලෙස සඳහන් කර තිබුණි. පසුගිය වසර දහය තුළ කොළඹ වරායේ නැව් බඩු මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ දායකත්වයට සාපේක්ෂව පෞද්ගලික සමාගමේ දායකත්වය ක්‍රම ක්‍රමයෙන් වැඩි වී තිබූ බව තහවුරු වී තිබුණි.
- (ඇ) අධිකාරියේ අභිමතාර්ථ යටතේ දැක්වෙන ගාලු වරාය ප්‍රාදේශීය වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම හා කොළඹ වරායේ දී මෙහෙයවනු ලබන වාණිජමය නැව් බඩු මෙහෙයවීම සඳහා විකල්ප වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම දැක්වූවත් 2008 වර්ෂයේ සිට 2012 වර්ෂය දක්වා වූ දත්ත සැසඳීමේ දී ගාලු වරායේ නැව් පැමිණීමේ අඩුවීම හා ගාලු වරාය දිගින් දිගටම පාඩු ලැබීම හේතුකොට ගෙන මෙම අභිමතාර්ථ ඉටු වී නොතිබුණි.

5. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේ දී අනාවරණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු පිළිබඳව වරින් වර අධිකාරියේ සභාපතිවරයා දැනුවත් කරන ලදී. පහත දැක්වෙන පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමුවිය යුතුය.

- (අ) ගිණුම්කරණය
- (ආ) ණය ගැතියෝ / ණයහිමියෝ පාලනය
- (ඇ) ආයෝජන
- (ඉ) තොග පාලනය
- (ඊ) වත්කම් පාලනය