

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය - 2014

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 (1) වගන්තිය සහ 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 24 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවයන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට අදාළවන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටින්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීමද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස මණ්ඩලයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් මණ්ඩලයේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උප වගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

මාගේ විගණන මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.4 අභිතකර මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලට ගැලපීම්කර තිබුණේ නම් අනුගාමී මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බොහොමයක් මූලිකාංගවලට ප්‍රමාණාත්මක ලෙස බලපෑ හැකිව තිබුණි.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 අභිතකර මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවල වැදගත් බව හේතුවෙන් 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු නොකරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම

මණ්ඩලය දිගින් දිගටම අලාභ ලැබීම මත ශුද්ධ වත්කම් විශාල ලෙස බාදනයට ලක්වීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට ශුද්ධ වත්කම් රු. 28,147,592,104 ක සෘණ අගයක් ගෙන තිබූ අතර ඒ හේතුවෙන් භාණ්ඩාගාරයේ හෝ රජයේ මූල්‍ය සහායක් නොමැතිව ආයතනය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට නොහැකි තත්ත්වයක් ඇති වෙමින් තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය තත්ත්වය විග්‍රහ කිරීමේදී 2011 වර්ෂයේ සිට 2014 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ ජංගම වගකීම් ආවරණය කරගැනීම සඳහා ඇති ජංගම වත්කම් ප්‍රමාණය මුළු ජංගම වගකීම්වලින් සියයට 34 ක පහළ මට්ටමක පැවති අතර 2010 වර්ෂයේදී මෙම මට්ටම සියයට 42 ක් ලෙස පැවතුණි. ගෙවිය යුතු මුදල් නියමිත පරිදි නොගෙවීම, අය කරගත යුතු මුදල් අය කරගැනීමට කටයුතු නොකිරීම හා දීර්ඝ කාලීනව නිරවුල් නොවී ඉදිරියට එමින් පවතින ශේෂ මෙම තත්ත්වය ඇතිවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

2.2.2 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත දැක්වෙන අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 7

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් ලෙස දැක්විය යුතු රු. 741,501,613 ක් වූ රජයේ ප්‍රදාන ලැබීම් ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් යටතේ දක්වා තිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 16

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) ප්‍රමිතය ප්‍රකාර වත්කම ප්‍රයෝජනයට ගතහැකි තත්ත්වයට පත්කළ අවස්ථාවේ සිට එලදායී ජීවිත කාලය පුරා ක්‍රමානුකූල පදනමකින් ක්‍ෂය කළ යුතු නමුත් මණ්ඩලය, වත්කම් මිලදී ගත් වර්ෂය සඳහා ක්ෂය නොකිරීමේ හා ඉවත් කරන වර්ෂය වෙනුවෙන් සම්පූර්ණයෙන් ක්‍ෂය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කිරීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මිලට ගෙන ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබූ රු. 1,402,746,999 ක දේපළ, පිරියත හා උපකරණ වෙනුවෙන් ක්‍ෂය ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි.

- (ii) 2005 වර්ෂයට පසුව මිලදීගෙන ඇති නමුත් සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය කර තිබූ බස් රථ 2,235 ක් සහ ඊට පෙර මිලදීගෙන තවදුරටත් ධාවන තත්වයේ පැවති බස් රථ නැවත තක්සේරු කර ගිණුම්වල දැක්වීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.
- (iii) සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල අගය වෙන් වශයෙන් හඳුනාගෙන නොතිබූ අතර ප්‍රමිතයට පටහැනි ලෙස ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල මුළු අගය වූ රු.319,799,319 න් සියයට 50 ක් වන රු.159,899,660 ක් ගොඩනැගිලි ලෙස සලකා ඉන් සියයට 2.5 ක් ක්ෂය කර තිබුණි.

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 17

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) කල්බදු වත්කම්වල සාධාරණ අගය හෝ ගෙවීමට ඇති කල්බදු වාරිකවල වර්තමාන අගය යන දෙකින් අඩු අගය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්විය යුතු වුවද, මණ්ඩලය විසින් කල්බදු වගකීම් පිරිවැය මතද, පොළී ප්‍රමාණය වාරික ගණනේ එකතු ක්‍රමය (Sum of digit method) මතද ගණනය කර රු. 10,064,442,013 ක් කල්බදු වගකීම යටතේ දක්වා තිබුණි.
- (ii) කල්බදු සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් හෙළිදරව් කිරීම් සිදුකර නොතිබුණි.
 - කාලපරිච්ඡේදය අවසානයට අවම කල්බදු වාරිකය හා එහි වර්තමාන අගය සැසඳීම.
 - වසරකට නොඅඩු කාලයකට, වසරකට වැඩි, වසර 05 කට අඩු සහ වසර 05 කට වැඩි කාලපරිච්ඡේදයන්ට අදාළව වර්ගීකරණය කර ගිණුම් කාලපරිච්ඡේදය අවසානයට වූ අනාගත කල්බදු වාරිකවල එකතුව හා ඒවායේ වර්තමාන අගයේ එකතුව.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 19

ප්‍රමිතිය ප්‍රකාරව පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ වගකීම් මැනීම සම්බන්ධයෙන් ආයතනය විසින් පුරෝකථනය කළ ඒකක බැර ක්‍රමය යොදාගෙන නොතිබුණි.

2.2.3

ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) දේපල පිරියත හා උපකරණ මිලදී ගැනීමට සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.9,923,554,194 ක් වැයකර තිබුණද මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ එය රු.9,921,453,594 ක් ලෙස දක්වා තිබීම හේතුවෙන් රු.2,100,600 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ආ) මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ කාරක ප්‍රාග්ධන ගැලපීම්වල අනෙකුත් ගෙවිය යුතු ගිණුම් යටතේ රු.11,193,911,852 ක් දක්වා තිබුණද, ලෙජර් ගිණුම් අනුව එම වටිනාකම රු.11,195,752,191 ක් වූයෙන් රු.1,840,339 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඇ) මණ්ඩලයේ බැංකු ගිණුමක 2012 වර්ෂයේ සිට 2014 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දක්වා බැංකුව අයකළ එකතුව රු. 184,262 ක් වූ බැංකු ගාස්තු හා වෙක්පොත් ගාස්තු අදාළ මුදල් පොතට සහ වියදම් ගිණුම්වලට ගිණුම්ගතකර නොතිබීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට පෙන්නුම් කර තිබූ සමුච්චිත ලාභය එම වටිනාකමින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

- (ඇ) ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සහ ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 9 ක තොග සමීක්ෂණ වාර්තාවලට අනුව ගණනය කළ තොග අගය ලෙජරයේ තොග අගයට වඩා රු. 80,122,221 කින් වැඩි වූ අතර ඊට හේතු සොයා බැලීමකින් තොරව මෙහෙයුම් ලාභයට ගැලපීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ අලාභය එම වටිනාකමින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඉ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසන් ගිණුම්වල දැක්වෙන රු.2,468,853,247 ක වෙළඳ ණයහිමියන්ගේ ශේෂයෙන් එකතුව රු. 37,117,112 ක් වූ වෙළඳ ණයහිමි හර ශේෂ 03 ක් අඩුකර දක්වා තිබීමෙන් ණයහිමි ශේෂය එම වටිනාකමින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඊ) 2005 – 2012 කාලපරිච්ඡේදයට විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවිය යුතු විගණන ගාස්තුව රු. 3,081,446 ක් වුවත් මණ්ඩලයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු. 417,526 ක් ලෙස දක්වා තිබීමෙන් ගෙවිය යුතු විගණන ගාස්තු රු. 2,663,920 ක් අඩුවෙන් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි.
- (උ) නුවර සහ උතුරු ප්‍රාදේශීකයට අයත් උඩුදුම්බර සහ පේදුරුතුඩුව ඩිපෝ වෙතින් අයවිය යුතු පොලීස් බලපත්‍ර ආදායම වූ රු. 3,653,998 ක් අයවිය යුතු ආදායම් ගිණුම හර කිරීම වෙනුවට අදාළ පොලීස් බලපත්‍ර ආදායම් ගිණුමටම හරට සහ බැරට වැරදි ලෙස ගිණුම්ගත කිරීමෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලාභය හා වෙළඳ ලැබීම් ගිණුම අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඌ) සමාගම් 02 ක් වෙතින් 2014 වර්ෂයේදී මිලදීගෙන ගබඩාවට ලැබී තිබුණු රු. 13,824,553 ක බස්පරා අමතර කොටස් වටිනාකම්වල එකතුව සඳහා පියවීමේ සටහන් අදාළ අත්තිකාරම් ගිණුමට හා ණයහිමි ගිණුමට ගිණුම්ගත නොකිරීමෙන් අත්තිකාරම් ගිණුමේ හා ණයහිමි ගිණුමේ ශේෂය එම වටිනාකමෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.
- (එ) මණ්ඩලයේ බැංකු ගිණුමකට අදාළව බැංකුව විසින් 1991 දෙසැම්බර් 12 හා 1992 සැප්තැම්බර් 01 දිනයන්හිදී පිළිවෙලින් හර කර තිබූ රු.70,449 ක් හා රු.2,100 ක් සහ 2011 වර්ෂයේ සිට 2014 වර්ෂය දක්වා මණ්ඩලයේ උතුරු ප්‍රාදේශීකයේ බැංකු ගිණුම් 4 ක් සඳහා ලැබී තිබුණු රු.12,665,851 ක් කුමන කරුණක් සඳහා ලැබුණේද යන්න හඳුනා ගෙන ගිණුම්ගත කිරීමකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශන තුළ දක්වා තිබුණි.
- (ඒ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව ක්‍රියාකාරී නොවන ගිණුම් ලෙස එකතුව වූ රු. 9,935,375,095 ක හර ශේෂ හා රු. 26,054,948,782 ක බැර ශේෂ පිළිබඳ විස්තර විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර මෙම ශේෂයන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ වත්කම් සහ වගකීම් යටතේ දක්වා තිබීමෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් නිවැරදි තත්ත්වයක් නිරූපණය නොවීය.

2.2.4 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ මණ්ඩලය විසින් අමතර කොටස් මිලදී ගැනුම් බැංකු ගිණුම් 08 කින් සිදුකර තිබූ අතර ඉන් බැංකු ගිණුම් 02 කින් 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලබා දී තිබූ අත්තිකාරම් ශේෂය රු. 284,394,842 ක් වුවත් ඒ සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ උපලේඛනයට අනුව එය රු. 290,959,007 ක් වූයෙන් රු.6,564,165 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) මණ්ඩලයේ අවසන් ගිණුම්වල දැක්වෙන ප්‍රාදේශීකයන් 04 ක ණය හිමි ශේෂය වූ රු.760,116,593 ක් සඳහා ඉදිරිපත්කර තිබූ ණයහිමි උපලේඛනයේ අගය රු.652,868,944 ක් වූයෙන් රු.107,247,649 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.
- (ඇ) ගිණුම් අංශයේ තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ නිකුත් කර තිබූ ගමන් බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව 8,418 ක් වුවත් ධාවන අංශය විසින් විගණනයට ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අනුව නිකුත් කර තිබූ ගමන් බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව 5,748 ක් වූයෙන් ගමන් බලපත්‍ර 3,270 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) සබරගමුව හා කළුතර ප්‍රාදේශීයයන් 02 හි ණයහිමියන් සඳහා නිකුත්කර තිබූ චෙක්පත් අවලංගු කිරීමේදී එම ණයහිමි ගිණුම්වල බැර ශේෂ ඇතිවිය යුතු වුවත් එම ගිණුම්වල පිළිවෙළින් රු.727,000 හා රු. 312,460 ක හර ශේෂ ඇති වී තිබූ අතර ඊට හේතු හෝ පැහැදිලි කිරීම් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

2.2.5 අවිනිශ්චිත ගිණුම්

වර්ෂ 10 කට වඩා වැඩි කාලයක සිට ශේෂය වෙනස් වෙමින් ඉදිරියට ගෙන එමින් තිබූ අවිනිශ්චිත ගිණුමක ඉකුත් වර්ෂයේ පැවති රු. 17,664,474 ක් වූ හර ශේෂය සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට රු.129,933,148 ක හර ශේෂයක් දක්වා වැඩිවී තිබුණි. මණ්ඩලයේ උතුරු හා ඌව පළාතේ ඩීපෝ 9ක මිලදී ගැනීම් වලට අදාළව තොග ගිණුම්ගත කිරීමේ දෝෂ හේතුවෙන් අවිනිශ්චිත ගිණුමේ ශේෂය වැඩි වී තිබුණද ඊට අදාළ ගැලපීම් කර නොතිබුණි.

2.2.6 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් ඒවා ඉදිරියෙන් දක්වා ඇති සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබීම හේතුවෙන් ඒවා විගණනයේදී සතුටුදායක ලෙස සන්නිරීක්ෂණය කිරීමට හෝ පිළිගැනීමට නොහැකි විය.

ගිණුම් විෂයය	වටිනාකම	ඉදිරිපත් නොවූ සාක්ෂි
-----	-----	-----
	(රු.)	
(අ) වෙළඳ ණයහිමියෝ	1,815,984,303	විස්තරාත්මක උපලේඛන හා කාල විශ්ලේෂණ
(ආ) මිලදී ගැනුම් අත්තිකාරම්	795,139,018	ජර්නල් සටහන් 14 ට අදාළ පියවීම් පිළිබඳ විස්තර
(ඇ) කොන්දොස්තර ආදායම්	14,414,671	ප්‍රාදේශීයයන් 11 කට අදාළ උපලේඛන
(ඈ) කැෂියර් හිඟ ශේෂය	36,251,543	උපලේඛන
(ඉ) වෙළඳ ණයගැති ශේෂය	12,782,295	උපලේඛන
(ඊ) අවලංගු කළ චෙක්පත්	11,988,614	විස්තරාත්මක උපලේඛනය
(උ) අත්තිකාරම්	34,000,000	අත්තිකාරම් පියවීමට අදාළ ලියවිලි
(ඌ) මිලදී ගැනීම් අත්තිකාරම්	3,000,000	ගෙවීම් වවුචර්

2.3 ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ගිණුම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) විගණනයට ඉදිරිපත් කර තිබූ හිඟ අත්තිකාරම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක උපලේඛනයට අනුව 2014 වර්ෂයට පෙර ලබා දුන් ගැනුම් අත්තිකාරම්වලින් රු.764,374,902 ක් හෙවත් සියයට 42 ක් වසරක් ඉක්මවා තිබුණද නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ආ) 2008 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසාන දිනට සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලීය අරමුදලට, ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවට හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය වෙත ගෙවිය යුතු එකතුව රු.5,927,694,884 ක් බෙරුම් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඇ) වෙළඳ ණයහිමි උපලේඛන ඉදිරිපත් කර තිබූ ප්‍රාදේශික 4 හි වයස් විශ්ලේෂණ අනුව වසර 1 න් වසර 5 න් අතර එකතුව රු.323,650,997 ක ණයහිමි ශේෂ නිරවුල් කර නොතිබූ අතර වසර 5 න් වසර 10 න් සහ වසර 10 කට වැඩි කාලයක් තුළ නිරවුල් කර නොතිබූ ණයහිමි ශේෂයන්ගේ වටිනාකම පිළිවෙලින් රු.48,969,260 ක් සහ රු.8,701,925 ක් විය.
- (ඈ) කොළඹ ප්‍රාදේශිකයට අයත් අවිස්සාවේල්ල ඩිපෝවෙහි 2011 වර්ෂයේ සිට පැවත එන රු.636,536 ක අවලංගු කළ චෙක්පත් ශේෂයක් පවතින අතර ඊට හේතු සොයා බලා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කළමනාකරණයේ අවධානය යොමුවී නොතිබුණි.
- (ඉ) කල්බදු පහසුකම යටතේ 2014 ජූලි 01 සිට 2015 පෙබරවාරි 22 දින දක්වා ඩිපෝ 112 ක් වෙත ලබාදුන් බස් රථ 2,200 ක් සඳහා දිනකට රු.3,000 බැගින් මහජන බැංකුවේ බැංකු ගිණුමට තැන්පත් කළ යුතු වුවද සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට රු. 82,672,002 ක් එම ඩිපෝ වෙතින් ප්‍රධාන කාර්යාලයට ලැබිය යුතුව තිබුණි.
- (ඊ) නුවරඑළිය ප්‍රාදේශිකයට අයත් ගම්පොළ ඩිපෝවෙහි කොන්දොස්තර හිඟ මුදල් ශේෂය රු.412,968 ක් වූ අතර එම වටිනාකම තුළ රු.143,936 ක් වර්ෂයට වඩා වැඩි කාලයක් සිට හිඟව පැවතුණිද එම ශේෂ අයකර ගැනීමට අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.
- (උ) 2014 මැයි මාසයේ සිට 2015 නොවැම්බර් 10 දින දක්වා අනතුරු 47 ක් වෙනුවෙන් රු.6,470,187 ක මුදලක් රක්ෂණ වන්දි ලෙස ඉල්ලා තිබුණද එක් බස් රථයක් සඳහා ඉල්ලුම් කරන ලද රු.200,000 ක මුදල වෙනුවෙන් පමණක් රු.197,500 ක් ලැබී තිබූ අතර ඉතිරි මුදල් 2016 ජූලි 26 දින දක්වා අයවී නොතිබුණි.

2.4 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 11 වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2 ඡේදය

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන ස්ථාවර තැන්පතු, භාණ්ඩාගාර බිල්පත් හා අනෙකුත් තැන්පත්වල පිළිවෙලින් රු. 421,948,344 ක්, රු. 7,749,998 ක් සහ රු. 42,323 ක් ආයෝජනය කර තිබුණද ඒ සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය හා විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය

I. මුදල් රෙගුලාසි 395 (ආ)

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයට අදාළව මණ්ඩලය මගින් පවත්වාගෙන යන බැංකු ගිණුම් 241 න් බැංකු ජංගම ගිණුම් 165 කට අදාළව බැංකු සැසඳුම් වාර්තා විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

II. මුදල් රෙගුලාසි 396 (ඇ)

බැංකු ගිණුම් 11 කට අදාළ නිකුත් කළ නමුත් මාස 06 ක් ඉකුත් වූ බැංකුවට ඉදිරිපත් නොකළ එකතුව රු. 9,179,895 ක් වූ වෙක්පත් 67 ක් සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

III. මුදල් රෙගුලාසි 395 (ඉ)

බැංකු ගිණුම් 05ක එකතුව රු.20,927,743 ක් සඳහා නිකුත් කළ නමුත් ඉදිරිපත් නොවූ වෙක්පත්වල විස්තර හා බැංකු ගිණුම් 02 ක එකතුව රු. 1,125,000 ක් සඳහා තැන්පත් කළ නමුත් උපලබ්ධි නොවූ වෙක්පත් පිළිබඳ විස්තර ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

IV. මුදල් රෙගුලාසි 395 (ඌ)

නිලධාරීන්ට රාජකාරි පැවරීමේදී මුදල් පොත පිළියෙල කිරීමට සම්බන්ධ නොවූ නිලධාරියෙකුට බැංකු සැසඳුම් පිළියෙල කිරීමේ කාර්යය පැවරිය යුතු වුවත් මණ්ඩලයේ සියලුම බැංකු ගිණුම්වලට අදාළ බැංකු සැසඳුම් පිළියෙල කිරීමේ කාර්යය මුදල් පොත පවත්වාගෙන යනු ලබන නිලධාරීන් වෙත පවරා තිබුණි.

V. මුදල් රෙගුලාසි 446 (2)

බැංකු ජංගම ගිණුම් 02 ක් සඳහා පවත්වාගෙන තිබුණු මුදල් පොත් 2ට අදාළව එකතුව රු.84,508,230 ක ගෙවීම් වවුචර් අංක කර නොතිබුණු අතර මුදල් පොත වගකිව යුතු මාණ්ඩලික නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයට ලක් කර නොතිබුණි.

VI. මුදල් රෙගුලාසි 757 හා 2016 මාර්තු 31 දිනැති අංක 5/2016 දරන රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛය

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා මණ්ඩලය වෙනුවෙන් භාණ්ඩ සමීක්ෂණයක් පවත්වා අදාළ වාර්තා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු. 1,228,021,529 ක උනන්දුවක් වූ අතර ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේ උනන්දුව රු.1,974,484,387 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ උනන්දුව රු.746,462,858 කින් අඩු වී තිබුණි. මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් වියදම රු.1,977,695,268 කින් වැඩි වී තිබුණ ද මගී ප්‍රවාහන ආදායම සහ අනෙකුත් ආදායම් රු. 2,804,917,880 කින් වැඩිවීම ඉහත පිරිහීම අඩුවීම කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේ දී 2010 වර්ෂයේ සිට 2012 වර්ෂය දක්වා මණ්ඩලයේ උනන්දුව ක්‍රමයෙන් වැඩි වී තිබුණු අතර 2013 හා 2014 වර්ෂවල උනන්දුව ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි. සේවක පාරිශ්‍රමික සහ ජංගම නොවන වත්කම් සඳහා වූ ක්ෂයවීම් සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් පසු මණ්ඩලයේ දායකත්වය 2010 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේදී වර්ධනය වී තිබූ අතර 2012 වර්ෂයේ දී රු. 11,499,778,412 ක් වූ දායකත්වය 2014 වර්ෂයේ දී රු. 14,711,117,533 ක් දක්වා අඛණ්ඩව වර්ධනය වී තිබුණි.

3.2 මණ්ඩලයට එරෙහිව හෝ මණ්ඩලය විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) විගණනයට ඉදිරිපත් වූ තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසන් දිනට ප්‍රාදේශීකයන් 10 කට අදාළව බාහිර පාර්ශවයන් 31 දෙනෙකු විසින් ආයතනයට එරෙහිව රු. 87,372,874 ක වන්දියක් ඉල්ලා නඩු 31 ක් පවරා තිබුණි.
- (ආ) ආයතනයේ සේවකයින් 10 දෙනෙකු විසින් ආයතනයට එරෙහිව නඩු 10 ක් පවරා තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට එම නඩුවලින් 08 ක්ම සේවකයන්ට පසුව විසඳී තිබුණි.
- (ඇ) මණ්ඩලය විසින් බාහිර පාර්ශවයන් 07 දෙනෙකු වෙත රු. 9, 313,980 ක් වන්දි ඉල්ලා නඩු 07 ක් පවරා තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන පනතට අනුව මණ්ඩලයේ අරමුණු පහත දැක්වේ.

- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරී විමසා ආර්ථික ස්ථාවරත්වය ඇතිකරමින් කාර්යක්ෂම සහ ඵලදායී විධිමත් බස් සේවාවක් සැපයීම. එම අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මණ්ඩලයේ යෝජනා ඇතුළත් කරමින් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදුකළ යුතු ආකාරය හඳුනා ගනිමින් සැලැස්මට අදාළ වාර්ෂික අයවැයක්ද පිළියෙළ කිරීම.
- මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් කටයුතු වල ප්‍රබලත්වය උපරිමයක් වන බවට සහතික වීම සඳහා එම මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යායුතු ආකාරයට මණ්ඩලයේ කටයුතු පවත්වාගෙන යාම.
- පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මක භාවය වැඩි දියුණු වන ආකාරයට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වෙනත් යෝජනා ක්‍රම හෝ සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම.

2014 වර්ෂයේ මණ්ඩලයේ අරමුණු ඉටු කිරීම සම්බන්ධයෙන් සංයුක්ත සැලැස්මට අනුව සකස් කර තිබූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම, ප්‍රගති වාර්තාව සහ අයවැය ලේඛන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් පහත දැක්වෙන කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත අනුව මණ්ඩලයේ බලතල අනුව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි පහත දැක්වෙන කාර්යයන් සංයුක්ත සැලැස්ම සැකසීමේ දී අවධානය යොමු කර නොතිබුණි.

- මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා බස් නැවතුම්පලවල් හෝ ආවරණ සැපයීම.
- ප්‍රායෝගික නොවන හෝ දුෂ්කර බවට මණ්ඩලය විසින් සලකනු ලබන මාර්ගවල ප්‍රමාණවත් බස් සේවා සැපයීමට උත්සාහ කිරීම.
- මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ නවත්වන ස්ථාන සපයාදීම සහ නඩත්තු කිරීම.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෛනික කාලසටහන් අවශ්‍යතාවයට අනුව බස් රථ 7,204 ක් ධාවනය කිරීම අවශ්‍ය වේ. 2014 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව දෛනිකව බස් රථ 5500 ක් ධාවනය කිරීමට ඉලක්ක කර තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂයේ දිනකට ධාවනය කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව 4,596 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව මණ්ඩලයේ දෛනිකව ධාවනය කිරීමට අවශ්‍ය බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 36 ක් ධාවනය කිරීමට නොහැකිව තිබූ අතර 2014 ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ඉලක්කගත ප්‍රමාණයෙන් සියයට 16 ක් ධාවනය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.

සැලසුම් හා පර්යේෂණ අංශය හා ඉංජිනේරු අංශය විසින් ලබාදුන් තොරතුරු අනුව පසුගිය වර්ෂ 03 ක මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනයේ ප්‍රගතිය අනුව මණ්ඩලයේ කාල සටහන් අවශ්‍යතාවයෙන් ධාවනය කළ බස් රථ සංඛ්‍යාව 2011 වර්ෂයේදී සියයට 60 ක්ව පැවතුණද එය 2013 වර්ෂය වන විට ක්‍රමයෙන් සියයට 67 ක් දක්වා වර්ධනය වී නැවත 2014 වර්ෂයේදී සියයට 64 දක්වා අඩුවී තිබුණි. එමෙන්ම මණ්ඩලය විසින් වාර්ෂිකව ධාවනය කිරීමට අපේක්ෂිත කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණයෙන් 2011 වර්ෂයේදී සියයට 56 ක් ධාවනය කර තිබූ අතර 2014 වර්ෂය වන විට එය සියයට 60 ක් දක්වා වර්ධනය වී තිබුණද අපේක්ෂිත කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය සියයට 40 ක් තවදුරටත් ධාවනය කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.

- (ඇ) ධාවනය කළ හැකි තත්ත්වයේ තිබූ බස් රථ යොදාගෙන සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී කිලෝමීටර් 616,849,447 ක් ධාවනය කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද රියදුරු කොන්දොස්තර පුරප්පාඩු හා කාර්මික හේතු මත ධාවනය කර තිබුණේ කිලෝමීටර් 371,236,274 ක් පමණි. එනම් අපේක්ෂිත ඉලක්කගත ප්‍රමාණයෙන් සියයට 60 ක් පමණක් ඉටු කර ගත හැකි වී තිබුණි.
- (ඈ) 2014 දෙසැම්බර් මාසයේ බස් රථ ඇණි තත්ත්ව වාර්තාව අනුව මණ්ඩලය සතු මුළු බස් රථ ඇණිය 7,669 න් බස් රථ 1,770 ක් ධාවනය නොවන බස් රථ විය. එමෙන්ම මෙම බස් රථ 1,770 න් 738 ක් අවුරුදු 15 ට වඩා පැරණි බස් රථ බව නිරීක්ෂණය විය. සමාලෝචිත වර්ෂයේ කාර්ය මණ්ඩල වාර්තා අනුව රියදුරුන් සංඛ්‍යාව 10,221 සහ කොන්දොස්තරවරු සංඛ්‍යාව 10,272 ක් වන අතර මුළු බස් රථ ඇණිය අඛණ්ඩව ධාවනයට එක් කිරීම සඳහා රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරු නිසි කළමනාකරණයකින් යොදාගෙන නොතිබුණි. මණ්ඩලයේ මෙම තත්ත්වය ආදායම අඩු වීමට මෙන්ම කාර්යක්ෂම හා විධිමත් බස් සේවාවක් සැපයීමට බාධාවක් වී තිබුණි.
- (ඉ) සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව දෛනික මාර්ග ලේඛන ආදායම ලෙස රු. මිලියන 83 ක් ලබාගැනීමට ඉලක්ක කර තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෛනික මාර්ග ලේඛන ආදායම රු. මිලියන 60 ක් විය. ඒ අනුව සියයට 28 ක අපේක්ෂිත ඉලක්කයක් ලඟාකර ගැනීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.
- (ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රාදේශීකවල බස් රථ ඇණියේ තත්ත්ව වාර්තා අනුව ප්‍රාදේශීක 12 න් ප්‍රාදේශීක 7 කට ධාවනයට ලබාදෙන ලද ඉලක්කය ලඟා කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. බස් රථ සඳහා අවශ්‍ය නඩත්තු උපාංග හා අමතර කොටස් නොතිබීමත්, බස් රථ සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් දෛනිකව අලුත්වැඩියාව සඳහා පැවතීම මෙන්ම ආර්ථික වාසි නොමැතිවීම නිසා බස් රථ අලුත්වැඩියා නොකිරීම යනාදී කරුණු මත සැලකිය යුතු බස් රථ සංඛ්‍යාවක් ධාවනයෙන් ඉවත්වීම මෙම ඉලක්ක සපුරාගත නොහැකිවීමට හේතුවී තිබුණි.
- (උ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ අයවැය ලේඛනය අනුව 2014 වර්ෂයේ අපේක්ෂිත මාර්ග ලේඛන ආදායම කිලෝමීටරයකට රු. 65.21 ක් අපේක්ෂා කළ ද ධා - 51 වාර්තාව අනුව 2014 වර්ෂයේ කිලෝමීටරයකට ආදායම රු. 59.69 ක් වී තිබුණි. මේ අනුව කිලෝමීටරයකට රු. 5.52 ක ආදායම් ඉලක්කයක් ලඟාකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- (ඌ) පුහුණු පර්යේෂණ හා සංවර්ධන අංශයේ 2014 වර්ෂයේ වාර්තා අනුව වාර්ෂික පුහුණු ඉලක්කයන් හා සත්‍ය අගයන් අතර වෙනස්කම් පැවති අතර ඒ අනුව අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරාගත නොහැකි වීම් සියයට 18 සිට සියයට 60 දක්වා වූ පරාසයක තිබුණි.
- (එ) මණ්ඩලය මගින් රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාල 19 ක් පවත්වාගෙන යන අතර ඉන් රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාල 03 ක් ප්‍රධාන කාර්යාලය යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ. සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාල මගින් රු.32,281,275 ක ආදායමක් උපයා තිබුණද මුළු වියදම රු. 37,841,849 ක් වූයෙන් රු. 5,560,574 ක ශුද්ධ අලාභයක් ලබා තිබුණි. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව මෙම අලාභය සියයට 63 කින් පමණ අඩුවී ඇති අතර රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාලවල පුහුණු උපදේශක වරුන්ගේ හිඟය මෙන්ම පුහුණුව සඳහා යොදාගැනීමට ඇති වාහන හිඟය මෙම අලාභයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි.
- (ඒ) 2014 වර්ෂයේ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වීමත් සමඟම ඒ සඳහා ආනයනය කර තිබූ යු ටෝන් වර්ගයේ අධි සුබෝපහෝගී බස් රථ 68 ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ලැබී තිබුණු අතර එම බස් රථ මෙහෙයවීම සඳහා මොරටුව ඩිපෝට්ට සම්බන්ධ කර වෙනම ඒකකයක් ස්ථාපිතකර එම ඒකකය සඳහා බස් රථ 20 ක් ලබාදී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) අධි සුබෝපහෝගී බස් රථ 20ක් මඟී ප්‍රවාහනයට එලදායිව යොදා ගැනීම සඳහා රියදුරු 32 දෙනෙකු සහ කොන්දොස්තරවරු 32 දෙනෙකු අවශ්‍ය වූවත් රියදුරන් 16 දෙනෙකු සහ කොන්දොස්තරවරු 12 දෙනෙකු පමණක් එම ඒකකයට අනුයුක්ත කර තිබීම නිසා රියදුරන් 16 දෙනෙකු සහ කොන්දොස්තරවරු 20 දෙනෙකුගේ උනන්දුවයක් නිරීක්ෂණය විය.
 - (ii) 2014 වර්ෂයේ අනතුරට පත්ව තිබුණු බස් රථ 02ක අලුත්වැඩියා කිරීම හා ඒ සඳහා රක්ෂණ වන්දි ලබා ගැනීම 2017 දෙසැම්බර් 26 දින වන විටත් අවසන් කර නොතිබුණි.
- (ඔ) මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන අරමුණ පොදු ප්‍රවාහන සේවා සඳහා බස් රථ යොදා ගනිමින් කාර්යක්ෂම මඟී ප්‍රවාහන සේවාවක් පවත්වා ගැනීම වුවද එම අරමුණට පටහැනිව ගාස්තු අය කිරීමකින් තොරව 2014 ජනවාරි 31 දින මතුගම නගරයේ පැවති උත්සවයක් සඳහා කළුතර ප්‍රාදේශිකයට අයත් ඩිපෝ 06 කින් බස් රථ 47 ක් යොදවා තිබුණි.

4.2 අරමුදල් උපයෝජනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) මණ්ඩලයේ කටයුතු පහසු කර ගැනීමේ අරමුණ ඇතිව එක් එක් අරමුණ වෙනුවෙන් මණ්ඩලය විසින් ප්‍රධාන කාර්යාලයේ පමණක් ජංගම ගිණුම් 23 ක් ආරම්භ කර තිබුණු අතර ඉන් බැංකු ගිණුම් 9කින් එකතුව රු. 2,612,745,132 ක් අනෙකුත් ජංගම ගිණුම් 13 ක් වෙත මාරුකර තිබුණද එම මුදල් නැවත අදාළ බැංකු ගිණුම් වෙත ලබා ගෙන නොතිබුණි. ඒ අනුව අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු නොවී මණ්ඩලයේ මූල්‍ය කටයුතු තවදුරටත් සංකීර්ණ වීම මෙන්ම මූල්‍ය පාලන කටයුතු තවදුරටත් දුර්වල වී ගිණුම්කරණ ක්‍රියාවලිය සංකීර්ණ වීම පමණක් සිදු වී තිබුණි.
- (ආ) බැංකු අයිරා පාලනය සිදු කිරීම සඳහා 2012 සැප්තැම්බර් 04 දින ප්‍රධාන කාර්යාලයේ වෙනම ජංගම ගිණුමක් ආරම්භ කර සියලුම බැංකු අයිරා ශේෂයන් මෙම ගිණුමට ගෙන තිබුණි. කෙසේවුවද 2014 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ප්‍රධාන කාර්යාලයේ, ප්‍රාදේශීය කාර්යාල හා ඩිපෝවල බැංකු ගිණුම් 147 එකතුව රු. 1,369,975,617 ක බැංකු අයිරාවක් පැවතුණි. ඒ අනුව මෙම ගිණුම ආරම්භ කිරීමෙන් අපේක්ෂා කළ අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

4.3 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු ඩිපෝ වෙත අවශ්‍ය අමතර කොටස් මිලදී ගැනීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් ඇනවුම් කර තිබුණද සැපයුම්කරුවන් විසින් අදාළ භාණ්ඩ සෘජුවම ඩිපෝ වෙත ලබා දී තිබුණි. නමුත් ඩිපෝ විසින් භාණ්ඩ ලද වහාම අදාළ ඉන්වොයිස්පත් හා භාණ්ඩ ලැබීම් සහතික ප්‍රධාන කාර්යාලයට ඉදිරිපත් නොකිරීම හේතුවෙන් ප්‍රධාන කාර්යාලයේ මිලදී ගැනීම් අත්තිකාරම් ගිණුමෙහි 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.1,831,859,235 ක නොපියවූ ශේෂයක් විය. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කළමනාකරණය විසින් ප්‍රමාණවත් අභ්‍යන්තර නීතිරීති පනවා නොතිබීමත්, ප්‍රමාණවත් අධීක්ෂණයක් නොකිරීමත්, කාලීනව සැසඳීම් නොකිරීමත් මෙයට හේතුවී තිබුණි.

- (ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 4 ක තොරතුරු පරීක්ෂා කිරීමේ දී 2010 වර්ෂයේ රු. 2,095,483 ක් වූ කැමියර් හිඟ ශේෂය 2011 වර්ෂයේ දී රු.1,538,920 දක්වා සුළු අඩුවීමක් පෙන්නුම් කළද 2012 වර්ෂයේදී එම හිඟය රු. 31,853,602 දක්වා හා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.36,290,966 ක් දක්වා ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වෙමින් පැවතුණි. මෙම තත්ත්වය නිවැරදි කර ගැනීම පිළිබඳව කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.
- (ඇ) මඟී ටිකට් පොත් මගින් සිදුවිය හැකි වැරදි සහ වංචා වලක්වා ගැනීම සඳහා අනුක්‍රමික අංක සහිතව ටිකට් පොත් සහ ටිකට් මුද්‍රණය කර එමගින් අභ්‍යන්තර පාලනයක් පවත්වා ගත යුතු වුවත්, මණ්ඩලය විසින් 2012 වර්ෂයේ දී රු.955,605 ක් වැයකර පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙතින් මිලදී ගෙන තිබූ එක් පිටුවක ටිකට් පත් 10 බැගින් වූ පිටු 100 කින් යුක්ත මඟී ටිකට් පොත් 19,950 ක් අනුක්‍රමික අංක රහිතව මුද්‍රණය කර තිබුණි. මෙම මඟී ටිකට් පොත්වලින් 9,750 ක් ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය වෙත නිකුත් කර තිබූ අතර පොත් 6,333 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉහත දෝෂය නිසා ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ගබඩාවට ආපසු එවා තිබුණද පොත් 3,417 ක් තවදුරටත් ප්‍රධාන කාර්යාලය වෙත ආපසු බාරදී නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් ඇතිවූ පාඩුව සැපයුම්කරුවන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) ආපසු බාර නොදුන් ටිකට් පොත්වලින් 500 ක් ගම්පහ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයට නිකුත්කර තිබූ අතර ඉන් පොත් 40 ක් මාර්ග ආදායම් රැස් කිරීම සඳහා බස් රථවලට නිකුත් කර ඉතිරි පොත් 460 ක් ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයේ ගබඩාවේ රඳවාගෙන තිබුණි. ඒ අනුව අනුක්‍රමික අංක රහිත ටිකට් පොත් මගින් වෙත නිකුත් කර තිබීම හා මාර්ග ආදායම් වංචා කිරීමට උපයෝගී කරගත හැකි එවැනි ටිකට් පොත් තවදුරටත් ගබඩාවල පවත්වාගෙන යාමේ අවධානම පිළිබඳ කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු කර නොතිබුණි.
- (ඉ) මණ්ඩලය සතු රු. 319,799,319 ක් වටිනා ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි වෙනුවෙන් අයිතිය තහවුරු කරන ලේඛනයන් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොවූණු අතර වත්කම් සමීක්ෂණයක් සිදුකර වත්කම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කිරීමට පියවර ගන්නා බව විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු වශයෙන් මෙන්ම විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම්වලද ප්‍රකාශ කර තිබුණද 2016 වර්ෂය අවසන් වන විටත් ඒ සඳහා කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඊ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙහි ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 ට අදාළ ඩිපෝ 119 ක වාර්ෂික සමස්ථ මඟී ප්‍රවාහන ආදායම රු.31,461,130,501 ක් වූ අතර සමස්ථ වියදම රු.31,080,779,107 ක් වූයෙන් රු.379,531,394 ක දළ ලාභාන්තිකයක් පෙන්නුම් කළද ඩිපෝ 62 ක අලාභයන්ගේ එකතුව රු. 1,242,502,068 ක් වී තිබුණි. දෛනික කාලසටහන් අවශ්‍යතාවයට ප්‍රමාණවත් බස් රථ නොමැතිවීම, කාර්මික දෝෂ සහ රියදුරු කොන්දොස්තර හිඟය වැනි හේතු නිසා දෛනිකව විශාල මාර්ග ආදායමක් මණ්ඩලයට අහිමිවී තිබුණි.
- (උ) ක්‍රියාකාරී නොවන ශේෂ තුළ ඇතුළත් රු. 3,232,231,164 ක හර ශේෂ 66 ක් හා රු.2,010,924,185 ක බැර ශේෂ 23 ක් වූ නිශ්චල වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳව සම්පූර්ණ පරීක්ෂාවක් කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ දැනීම හා අනුමැතිය මත පොත්වලින් කපා හැරීමට 2002 ජූලි 30 දින රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දෙනු ලැබූ අනුමැතිය පරිදි 2012 වර්ෂයේදී එම වත්කම් හා වගකීම් පොත්වලින් කපා හැර තිබුණි. ඒ පිළිබඳ පූර්ණ පරීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබීම නිසා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය නොලැබීම හේතුවෙන් නැවත 2013 වර්ෂයේදී ගිණුම්වලට ඇතුළත් කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය තෙක් එම ගැලපීම් නිවැරදි කර නොතිබුණි.

4.4 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට සේවක සුභසාධනය සඳහා සේවක දඩ අරමුදල් ගිණුමෙන් සේවකයන් වෙත ලබා දී තිබූ ණයවලින් අයකර තිබූ රු. 84,733,235 ක ණය වාරික එම අරමුදලට බැර නොකර මණ්ඩලය තුළ රඳවාගෙන තිබුණි.
- (ආ) මණ්ඩලීය අර්ථසාධක අරමුදලින් සේවකයින් වෙත ලබාදුන් ණය සඳහා සේවක වැටුපෙන් අඩුකර තිබූ රු.249,486,944 ක් අදාළ අරමුදල වෙත ලබා නොදී ආයතනයේ රඳවාගෙන තිබුණි. මණ්ඩලීය අර්ථසාධක අරමුදල වර්තමානය වන විට අහෝසි කර ඇති බැවින් මෙම මුදල් නිරවුල් කරන ආකාරය පිළිබඳ තොරතුරු විගණනයේ දී ගැටළු සහගත වී තිබුණි.

4.5 දෘෂ්‍ය අක්‍රමිකතා

මණ්ඩලය විසින් දුනු කොළ සපයන සමාගමකට 2014 වර්ෂයේදී වෙක්පත් 66 කින් රු. 66,500,000 ක් ගෙවා තිබුණු අතර 2012 සහ 2013 වර්ෂවලදී එම සමාගම වෙත දුනු කොළ මිලදී ගැනීම සඳහා පිළිවෙලින් රු. 30,550,000 ක් හා රු. 29,100,000 ක් ගෙවා තිබුණි. මෙම සමාගමට මුදල් ගෙවීමේදී මුදල් රෙගුලාසි 137 හා 138 පරිදි දුනු කොළ ලැබුණු බව තහවුරු කරගෙන නොතිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ හා ඊට පෙර වර්ෂ වෙනුවෙන් මුදල් ගෙවා තිබුණු රු.134,486,075 ක් වටිනාකමැති දුනුකොළ තවදුරටත් මණ්ඩලය වෙත භාරදී නොතිබුණි.

4.6 හඳුනාගන්නා ලද පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) මණ්ඩලයේ අර්ථසාධක අරමුදලට හා ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට බැර කළයුතු පිළිවෙලින් රු. 625,095,955 ක් හා රු. 5,240,908,747 ක් සහ සේවක භාරකාර අරමුදල් දායකය රු.59,045,730 ක් නියමිත දිනට ප්‍රේෂණය නොකිරීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට සේවක අර්ථසාධක අරමුදල වෙනුවෙන් රු.89,743,024 ක මුදලක් හා සේවක භාරකාර අරමුදල වෙනුවෙන් රු. 660,178 ක මුදලක් අධිභාර වශයෙන් ගෙවිය යුතුව තිබුණි.
- (ආ) මහජන බැංකුවේ අනුමත බැංකු අයිරා පහසුකම රු.මිලියන 721.62 ක් වුවද 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයිරාව රු.මිලියන 745.22 ක් දක්වා වැඩිවී තිබුණි. බැංකු අයිරාව සඳහා මාසිකව සියයට 17 පොලී අනුපාතයක් යටතේ රු. 10,320,320 ක මාසික පොලියක් ගෙවනු ලබයි. බැංකු අයිරාව වෙනුවෙන් බැංකු සුරක්ෂණයක් ලෙස සියයට 8 ක පොලී අනුපාතයක් යටතේ රු. 325,000,000 ක ස්ථාවර තැන්පතුවක් හා සාමාන්‍ය ඉතිරිකිරීමේ ගිණුමක රු. 303,841,753 ක ශේෂයක් පවත්වාගෙන තිබුණි. තැන්පතු වෙනුවෙන් 2014 වර්ෂයේදී එකතුව රු. 39,647,172 ක් මණ්ඩලයට පොලී ආදායම ලෙස ලැබුණද බැංකු අයිරාව සඳහා පොලී සහ බැංකු ගාස්තු ලෙස මණ්ඩලය විසින් රු. 84,196,667 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ගෙවා තිබුණි.

4.7 ප්‍රසම්පාදන හා කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාවලිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.14.1 වගන්තිය අනුව රු.මිලියන 100 ට වැඩි මිලදී ගැනීම් සඳහා රේඛීය අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා විසින් පත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් මගින් ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කළ යුතු වුවත් මණ්ඩලය විසින් රු.200,640,792 ක් වටිනා ඉලෙක්ට්‍රොනික් ටිකට් මැණිත් 4000 ක් මිලදී ගැනීමේ කටයුතු දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මගින් සිදු කර තිබුණි.
- (ආ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ සඳහා නිරුඛදු සහන යටතේ 2011 වර්ෂයේ සිට 2014 වර්ෂය දක්වා රු. 1,415,503,290 ක අමතර කොටස් මිලදී ගෙන තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.
 - (i) මණ්ඩලයේ වාර්ෂික මූල්‍ය සීමාව සැලකීමේදී මෙම අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ඇගයීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ ප්‍රසම්පාදන ඇගයීම් කමිටුවක් මගින් සිදුකළ යුතු වුවත් ඊට පටහැනිව මාස 02 ක අවශ්‍යතාවය පමණක් සැලකිල්ලට ගෙන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මගින් සැපයුම්කරු තෝරාගෙන තිබුණු අතර එකම සැපයුම්කරුගෙන් 2011 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානය දක්වා මෙම මිලදී ගැනීම් සිදුකර තිබුණි.
 - (ii) ඉහත විස්තර සඳහන් අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේදී සිදු වී තිබුණු අඩුපාඩු හේතුවෙන් ප්‍රාදේශීය කාර්යාල දෙකකට අදාළ ඩිපෝ 26 ක අමතර කොටස් සඳහා නැවත මිල ගණන් කැඳවීමකින් තොරව ඊළඟ අවම ලංසුව ඉදිරිපත් කර තිබුණු සමාගම තෝරාගෙන සැපයුම් කොන්ත්‍රාත්තුව පවරා තිබුණි.
 - (iii) ඉහත අමතර කොටස් සැපයීමට තෝරාගත් සමාගම් දෙකම අදාළ ගිවිසුම්වලට අනුව අමතර කොටස් ලබා දී නොතිබුණද එම සමාගම්වලට එරෙහිව කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි. ඒ අනුව ඩිපෝවල ඒ ඒ අවස්ථාවේ අමතර කොටස් අවශ්‍යතාවයන් අනුව දේශීය ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගෙන් Fax මගින් ලබාගත් මිල ගණන් පදනම් කරගෙන සැපයුම්කරුවන් තෝරා ගෙන තිබුණු අතර අමතර කොටස් තොග වශයෙන් මිලදී ගැනීමක් සිදුකර නොතිබුණි. මේ නිසා තොග වශයෙන් ලබා ගැනීමේ දී ලබාගත හැකිව තිබූ ආර්ථික වාසි මණ්ඩලයට ලබාගත නොහැකි වී තිබුණි.
- (ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත ආසන 42 හා 54 බස් රථ 2,200 ක් ඉන්දියානු අශෝක් ලේලන්ඩ් සමාගම වෙතින් ඇමරිකානු ඩොලර් 72,620,000 කට හෙවත් ආසන්න වශයෙන් රු.10,331,775,516 ක් වූ මිලකට කල්බදු ක්‍රමය යටතේ 2014 වර්ෂයේ දී මිලදී ගෙන තිබුණි. මෙම බස් රථ 2,200 මිලදී ගැනීමේ දී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 3.1 විධිවිධාන ප්‍රකාරව ජාත්‍යන්තර ලංසු කැඳවීමක් සිදු කර නොතිබුණු අතර තනි සැපයුම්කරුවෙකු විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ ලංසුව පදනම් කරගෙන අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ඇගයීම් කමිටුවක් මගින් ඇගයීම් කර ඒ අනුව මිලදී ගැනීම සිදු කර තිබුණි. එමෙන්ම මණ්ඩලය විසින් 2014 මැයි 16 දින එළඹී තිබුණු බස් රථ මිලදී ගැනීමේ කල්බදු ගිවිසුමට අනුව ණයවර ලිපි ඉදිරිපත් කර මාස 06 ක් තුළ අදාළ බස් රථ 2,200 සැපයීම සිදුකළ යුතු අතර ප්‍රමාද වීමේ දී ගිවිසුමේ 26.1 කොන්දේසි ප්‍රකාරව සියයට 0.01 ප්‍රමාද ගාස්තු අය කළ යුතු විය. නමුත් සැපයුම්කරු විසින් එකඟවී තිබුණු මුළු බස් රථවලින් බස් රථ 1,900 ක් පමණක් නියමිත කාලයට ලබා දී තිබුණු අතර ඉතිරි බස් රථ 300 ලබාදීමේ දී මාස 1 කුත් දින 21 ක් ප්‍රමාදකර තිබුණද ගිවිසුමේ සඳහන් පරිදි ඒ සඳහා ප්‍රමාද ගාස්තු රු.146,800 ක් අයකර නොතිබුණි.

4.8 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් මණ්ඩලයේ සම්පත්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.3.9 ඡේදයට පටහැනිව මණ්ඩලයේ ආරක්ෂක නිලධාරීන් 19 දෙනෙකු රේඛීය අමාත්‍යාංශයට හා අනෙකුත් සේවකයින් 19 දෙනෙකු වෙනත් බාහිර ආයතනවලට මුදාහැර තිබූ අතර එම සේවකයින් වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී පිළිවෙලින් වැටුප් වශයෙන් රු.3,146,776 ක් හා රු.1,351,400 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ආරක්ෂක නිලධාරීන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට, පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට සහ ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයට සේවයේ යොදවා තිබූ අතර ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමේ පදනමින් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වැටුප් වශයෙන් රු.40,401,906 ක් ගෙවා තිබුණද 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම මුදලින් රු.24,438,400 ක් පමණක් ප්‍රතිපූර්ණය කර තිබුණි. ඒ අනුව රු.15,936,506 ක් තවදුරටත් ප්‍රතිපූර්ණය කර ගත යුතුව පැවතුණි.
- (ඇ) මණ්ඩලය විසින් මාසිකව රු.44,800 ක කුලී පදනමට ලබාගත් මෝටර් වාහන 05 ක් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට හා නියෝජ්‍ය ප්‍රවාහන අමාත්‍ය කාර්යාලය වෙත මුදා හැර තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඒ වෙනුවෙන් ඉන්ධන පිරිවැය හා වාහන කුලී වෙනුවෙන් පිළිවෙලින් රු.748,430 ක් හා රු. 1,142,400 ක් මණ්ඩලය විසින් ගෙවා තිබුණි.

4.9 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පිරිවැය රු. 97,462,160 බස්රථ 143 ක් 2002 වර්ෂයේදී පුද්ගලික ආයතනයක් වෙත පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා යවා තිබුණි. නමුත් එම ආයතනය මේ වන විට ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයක නොපවතින බැවින් අදාළ බස්රථ නැවත මණ්ඩලයට ලැබීම පිළිබඳ අවදානමක් පැවතියද සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුම්වල ඒ පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් හෙළිදරව් කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

4.10 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 9 වෙනි පරිච්ඡේදයට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සඳහා සංවිධාන සටහනක්,බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් හා උසස්වීම් පටිපාටියක් පිළියෙල කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කරවා ගෙන නොතිබුණි.
- (ආ) මණ්ඩලයේ ඩිපෝවල රියදුරු හා කොන්දොස්තර තනතුරු අවශ්‍යතාවය හා වර්තමාන සිටින තර්ථ සංඛ්‍යාව අතර අතිරික්තය හා ඌනතාවය සැලකීමේදී රියදුරු තනතුරුවල සියයට 28 ක අතිරික්තයක සිට සියයට 35 ක ඌනතාවයක් දක්වා වූ පරාසයක විහිදී තිබුණු අතර කොන්දොස්තර තනතුරුවල සියයට 51 ක අතිරික්තයක සිට සියයට 36 ක ඌනතාවයක් දක්වා විහිදී පැවතුණි. කෙසේ වුවද කොන්දොස්තර හා රියදුරු තනතුරු සඳහා අතිරික්තව ඇති ඩිපෝ 25ක් වූ අතර එම අතිරික්ත කාර්ය මණ්ඩලය රියදුරු හා කොන්දොස්තර ඌනතාවය ඇති ඩිපෝවලට අනුයුක්ත කර රියදුරු කොන්දොස්තර හිඟය පියවා ගැනීමට ක්‍රියාකර නොතිබුණි.එමෙන්ම 2015 මැයි 01 දිනට මණ්ඩලයේ අනුවිත කාර්යයන්හි සේවයේ නියුක්තව සිටි කාර්ය මණ්ඩලය පිළිබඳව විගණනයට ඉදිරිපත් වූ තොරතුරු අනුව රියදුරු සේවකයින් 235 ක් හා කොන්දොස්තර සේවකයින් 528 ක් අනුවිත කාර්යයන්හි යොදවා තිබුණි.

- (ඇ) අභ්‍යන්තර ගිණුම් පරීක්ෂක ලෙස පත්කිරීම සඳහා මණ්ඩලයේ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය තුළ I ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකු නොවූයෙන් II ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකු ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර ගිණුම් පරීක්ෂක ලෙස පත්කර තිබුණි.
- (ඈ) ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ III A ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකු සිටිය යුතු වුවත් ගම්පහ, කළුතර, රජරට, රුහුණ සහ උතුර යන ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල III A ශ්‍රේණියේ නිලධාරීන්ගේ පුරප්පාඩු පැවතුණි.

5. ගිණුම්කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 ඡේදය ප්‍රකාරව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව ගිණුම් වර්ෂය අවසාන වී දින 60 ක් ඇතුළත විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කළයුතු වුවත් 2014 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණේ වර්ෂ 01 මාස 11 ක් ප්‍රමාද වී එනම් 2017 ජනවාරි 31 දිනයේදීය.

5.2 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.1.2 ඡේදය ප්‍රකාරව සැලසුම් කරන ලද කාලය තුළ අරමුණු හා ඉලක්ක ලඟා කර ගැනීමට හැකිවන පරිදි කළමනාකරණයේ වගකීම පැහැදිලිව හඳුනාගෙන ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කළ යුතු වුවද ඉදිරිපත් කරන ලද ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මණ්ඩලයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගැනීමකින් තොරව ලඟා කරගත නොහැකි අරමුණු හා ඉලක්ක ඇතුළත් කර පිළියෙල කර තිබුණි.

5.3 අභ්‍යන්තර විගණනය

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට අභ්‍යන්තර විගණන අංශයෙහි සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය 183 ක් වූ අතර මින් සෘජුවම විගණනයට සම්බන්ධ කාර්ය මණ්ඩලය 154 ක් සහ අනෙකුත් කාර්ය මණ්ඩලය 27 ක් විය. ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක හැර අනෙකුත් විගණන කාර්ය මණ්ඩලය 153 ක් වූ අතර එම නිලධාරීන් ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන් වෙත අනුයුක්ත කිරීමේදී විගණනයේ ඵලදායිතාවය වැඩිකරන ආකාරයට ප්‍රාදේශීකයන්ට අයත් ඩිපෝ සංඛ්‍යාව සැලකිල්ලට ගෙන නිලධාරීන් අනුයුක්ත කර නොතිබුණි.

5.4 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 වගන්තිය පරිදි මණ්ඩලය විසින් ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණද, 4.2.1 (ආ) පරිදි අවම වශයෙන් වසර 3 ක කාලයක් සඳහා අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මෙහි ලැයිස්තුගත කර තිබිය යුතු වුවද ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම එසේ සකස් කර නොතිබුණි.

5.5 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් 2014 වර්ෂයට පිළියෙල කර තිබූ අයවැය ලේඛනයේ තොරතුරු හා 2014 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන තොරතුරු සැසඳීමට නොහැකි පරිදි එකිනෙකට වෙනස් ආකාරයට පිළියෙල කර තිබුණි. ඒ අනුව මණ්ඩලය විසින් අයවැයගත ආදායම් හා වියදම් සහ තථ්‍ය ආදායම් හා වියදම් අතර විචලනයන් පවතින්නේ ද යන්න සොයා බැලීමක් සිදු නොකරන බවට හා එය ආයතනයේ මූල්‍ය කටයුතු පාලනය කිරීම සඳහා කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් ලෙස යොදා නොගන්නා බවට නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) විගණනයේ දී සැසඳීම කළ හැකි වූ ආදායම් වියදම් අයිතම කිහිපයක් පරීක්ෂා කිරීමේදී මණ්ඩලයේ ආදායම් සහ වියදම් අයිතමයන් 11 ක අයවැයගත වටිනාකම් සහ තථ්‍ය වටිනාකම් අතර සියයට 13 සිට සියයට 1621 දක්වා විචලනයන් පැවතුණි.
- (ඇ) මණ්ඩලයේ අයවැයගත මුළු ආදායම රු.37,197,553,260 ක් වූ අතර තථ්‍ය මුළු ආදායම රු.32,780,242,592 ක් වූයෙන් රු.4,417,310,668 ක හෙවත් සියයට 11.87 ක අවාසිදායක විචලනයක් නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) මණ්ඩලයේ සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා අයවැයගත මුළු වියදම රු.33,980,440,679 ක් වූ අතර තථ්‍ය මුළු වියදම රු.34,042,371,040 ක් වූයෙන් රු.61,930,361 ක අවාසිදායක විචලනයක් නිරීක්ෂණය විය.

5.6 පාරිසරික හා සමාජ වගකීම ඉටුකිරීම

අංක 1533/17 දරණ 2008 ජනවාරි 25 දිනැති ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනය ප්‍රකාරව මෝටර් වාහන පනත (203 වන අධිකාරිය) මගින් දක්වා ඇති නියෝග අංක 3 හි (ඇ) යටතේ ශ්‍රී ලංකාවේ භාවිතා කරනු ලබන සෑම මෝටර් වාහනයක්ම වායු විමෝචන පරීක්ෂාවට ලක් කර අනුකූලතා සහතිකයක් ලබා ගත යුතුය. මහනුවර ප්‍රාදේශීය මගීන් පමණක් විගණනයට ලබා දුන් තොරතුරු අනුව එම ප්‍රාදේශීයයට අයත් ඩිපෝ 07ක මුළු බස් රථ සංඛ්‍යාව වූ 595 කින් බස් රථ 135 ක් පමණක් දුම් සහතික ලබා ගෙන තිබුණු අතර බස් රථ 460 ක් දුම් පරීක්ෂාවකින් තොරව දෛනිකව ධාවනයේ යෙදී තිබුණි. මේ නිසා මණ්ඩලයේ බස් රථවලින් මහනුවර ප්‍රදේශයේ පරිසර දූෂණයට බලපෑමක් සිදුවී නැතැයි විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකි විය.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු වරින්වර මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමුකරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර -----	නිරීක්ෂණ -----
(අ) ස්ථාවර වත්කම් පාලනය	(i) මණ්ඩලයේ බස් රථවල විස්තර ඇතුළත් ලේඛනයක් පවත්වා නොගැනීම. (ii) වත්කම්වල ආරක්ෂාව ඇතිවන පරිදි භාරකාරත්වය නොපැවරීම. (iii) වත්කම් මිලට ගැනීම හා ගිණුම්ගත කිරීමේ අභ්‍යන්තර පාලනය දුර්වල වීම. (iv) වාර්ෂික සත්‍යාපනයන් නොකිරීම.

(ආ) මූල්‍ය පාලනය

- (i) ලැබිය යුතු මුදල් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම හා ගෙවිය යුතු මුදල් ගෙවීමට කටයුතු නොකිරීම.
- (ii) අත්තිකාරම් අදාළ කාර්යය නිමවූ විගසම පියවීමට කටයුතු නොකිරීම හා වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු විසින් අධීක්ෂණය නොකිරීම.
- (iii) අත්තිකාරම් ලේඛන පවත්වා නොගැනීම
- (iv) සේවක ඇප තැන්පත් සඳහා ලේඛන පවත්වා නොගැනීම හා සේවක ඇප තැන්පත් මුදල් මණ්ඩලයේ වියදම් සඳහා යොදා ගැනීම.
- (v) මුදල් අංශය විසින් අවශ්‍යතාවයකින් තොරව බැංකු ගිණුම් පවත්වාගෙන යාම, සැසඳුම් නොකිරීම හා ගැලපීම් නොකිරීම.

(ඇ) ආදායම් පාලනය

ගමන් බලපත්‍ර ආදායම් එකතු කිරීම් සඳහා අනුක්‍රමික අංක සහිත මුද්‍රිත ඉන්වොයිස් පත්‍ර භාවිතා නොකිරීම.

(ඈ) ගබඩා පාලනය

- (i) ගබඩාවට ලැබෙන භාණ්ඩ වගකිව යුතු නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයට ලක් නොවීම.
- (ii) දීර්ඝ කාලයක සිට පැවතෙන පාවිච්චියට ගත නොහැකි භාණ්ඩ ඉවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම.
- (iii) ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් ඇනවුම්කර ඩිපෝව වෙත සෘජුවම සපයන ලද භාණ්ඩ පිළිබඳ තොරතුරු ප්‍රධාන කාර්යාලයට නිසි පරිදි වාර්තා නොකිරීම.
- (iv) ගබඩා දත්ත හා ඩිපෝවල දත්ත සැසඳීම් නොකිරීම.