

## ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය - 2016

-----

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගම්හි 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතේ 33 වගන්තිය සමග සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව සමග 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 අවශ්‍යතාවන්ට 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 ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීම් ද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා 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) උපවගන්තිවලින් 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 පරිපාලිත හා ආශ්‍රිත සමාගම්**

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුව පරිපාලිත සමාගම් දෙකක් ලෙස සීමාසහිත ජය බහලුම් පර්යන්ත සමාගම හා සීමාසහිත මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගමද ආශ්‍රිත සමාගම ලෙස සීමාසහිත වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සේවා සමාගමද පැවතුණි. පරිපාලිත සමාගම්හි හිමිකම සියයට 100 ක් හා ආශ්‍රිත සමාගමෙහි හිමිකම සියයට 39.97 ක් වූ අතර මෙම සමාගම් තුනෙහි විගණනය ප්‍රසිද්ධ ගණකාධිකාරී වෘත්තීයේ නියැලී සිටින වරලත් විගණන සමාගම් තුනක් මගින් සිදුකර තිබුණි.

**1.5 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම**

මෙම වාර්තාවේ 2.2 හා 2.3 ඡේදවල දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වගණනය කරනු ලැබේ.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

**2.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය - සමුහය**

මෙම වාර්තාවේ 2.2 හා 2.3 ඡේදවල දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගම් හි මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

**තත්ත්වගණනය කළ මතය - අධිකාරිය**

මෙම වාර්තාවේ 2.3 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

**2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම - සමුහය**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) වරාය අධිකාරියේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ දී පරිපාලිත සමාගම් දෙකෙහි විගණිත මූල්‍ය ප්‍රකාශන යොදාගෙන නොතිබූ අතර කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන මත ඒකාබද්ධ ගිණුම් පිළියෙල කර තිබුණි.
- (ආ) වරාය අධිකාරියේ පරිපාලිත සමාගමක් වන මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගමේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත අලාභය රු.1,960,685,373 ක් වූ අතර මේ හේතුවෙන් එදිනට සමාගමේ ශුද්ධ වත්කම් රු.1,885,685,373 ක සෘණ අගයක් ගෙන තිබීමෙන් එදිනට සමාගම බරපතල ලෙස ප්‍රාග්ධන හිඟයකට මුහුණ දී තිබුණි. ඒ අනුව 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 220 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව දින 20 ක් ඇතුළත කොටස් හිමියන්ගේ අතිවිශේෂ මහා සභා රැස්වීමක් කැඳවා ඉහත කරුණ පිළිබඳව දැනුවත් කළ යුතු වුවත්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය එපරිදි කටයුතු කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාගම තම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී හා ඉදිරිපත් කිරීමේ දී අඛණ්ඩ පැවැත්මක් ඇත යන උපකල්පනය මත පිහිටා කටයුතු කර තිබූ නමුදු තවදුරටත් වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය සහයෝගය එහි මෙහෙයුම් කටයුතු හා වගකීම් පියවීමට අදාළව ලබා දෙන බවට තහවුරුවක් ලබාගෙන නොතිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසාන දිනට මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගමේ භෞතික තොග වටිනාකම තුළ ඇතුළත් නැව් තෙල් තොගය හැර අනෙකුත් තොග වටිනාකම සම්බන්ධයෙන් තොග සත්‍යාපන වාර්තා හා උපලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය. එසේම, වර්ෂය තුළ තොග හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම් රු.585,496,943 ක් සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය නොලැබීමෙන් එහි නිවැරදිතාවය තහවුරු කර ගැනීමට නොහැකි විය.

(ඈ) මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගම විසින් ලබාගෙන තිබූ රු.2,931,386,743 ක් වූ ණය, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 01 ප්‍රකාරව ජංගම හා ජංගම නොවන වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කර මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ දැක්වීම වෙනුවට ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ පමණක් දක්වා තිබුණි. ප්‍රමිතය ප්‍රකාරව ජංගම වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය සිදු කළේ නම් සමාගමේ ශුද්ධ ජංගම වත්කම් සෘණ අගයක් විය යුතුව තිබුණි. තවද මෙම ණය ශේෂය සඳහා බැංකුවෙන් ශේෂ සනාථ කිරීමක්ද ලැබී නොතිබුණි.

**2.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම - අධිකාරිය**

**2.3.1 ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති**

ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත (SLFRS) 07 හි 14 වන වගන්තිය අනුව වගකීම් සඳහා ඇපයට තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්වල ධාරණ වටිනාකම හෙළිදරව් කළ යුතුය. එහෙත් බදු අභියාචනා කොමිෂම වෙත ගෙවිය යුතු රු. 285,437,324 ක් වූ බදු වෙනුවෙන් වූ රු. මිලියන 315ක් වටිනා ස්ථාවර තැන්පතුවට අදාළ බැඳීම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

**2.3.2 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති**

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

**(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 01**

ප්‍රමිතයෙහි 15 වන වගන්තිය අනුව, මූල්‍ය ප්‍රකාශන සාධාරණව ඉදිරිපත් කිරීමක් සඳහා අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී අමතර තොරතුරු සැපයිය යුතු වුවත් අධිකාරිය සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී දේපළ පිරිසිදු හා උපකරණවලට කරන ලද රු.16,614,911 ක නැවත වර්ගකිරීම් සඳහා වූ ගැලපීමට අදාළව උචිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදුකර නොතිබුණි.

**(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 08**

ප්‍රමිතයෙහි 49 වන වගන්තිය අනුව, පෙර වර්ෂයේ වැරද්දේ ස්වභාවය, එක් එක් පෙර වර්ෂ වල ගැලපිය යුතු ප්‍රමාණය යනාදිය හෙළිදරව් කළයුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී සිදුකර තිබූ රු.1,277,779,765 ක පෙර වර්ෂවල ගැලපීම්වලට අදාළව එම අවශ්‍යතාවයන් සපුරා නොතිබුණි.

**(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 16**

(i) ප්‍රමිතය ප්‍රකාර අධිකාරියෙහි දේපළ පිරිසිදු හා උපකරණ ක්ෂය කිරීම එය පාවිච්චි කිරීම සඳහා සුදානම් තත්ත්වයට පත්කළ දින සිට ආරම්භ කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, ඉකුත් වර්ෂයන්ට අදාළ රු.101,643,600 ක් වූ ක්ෂය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 08 හි 42 වගන්තිය ප්‍රකාර අතීතානුයෝගීව ගැලපීම වෙනුවට සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ගිණුම්ගතකර තිබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ලාභය රු.101,643,600 කින් ඌන ගණනය වී තිබුණි.

(ii) ප්‍රමිතයෙහි 51 වගන්තිය අනුව, එලදායි ජීව කාලය හා සුන්බුන් අගය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කළ යුතු අතර වෙනසක් සිදුවන්නේ නම්, එම වෙනස ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 8 ප්‍රකාරව ගිණුම්වලට ගැලපිය යුතුය. කෙසේ වුවද, අධිකාරිය රු.30,593,407,527 ක් වටිනා සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය කළ වත්කම් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් භාවිතා කරමින් තිබුණ ද ඉන් මෝටර් රථ හා පරිගණක උපාංග පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී සමාලෝචනය කර තිබුණි. එහෙත් සමාලෝචනය කර තිබූ එම මෝටර් රථ හා පරිගණකවලට අදාළව ඉදිරියේ දී ක්ෂය කළයුතු අගය පෙන්වුම් කරන පරිදි ගිණුම්වලට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදුකර නොතිබුණි.

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 36

ප්‍රමිතයෙහි 12 (ඊ)(එච්) හා (ඒ) වගන්ති අනුව මෙහෙයුම් තාවකාලිකව නවතා තිබෙන විට හා නිෂ්කාර්ය වත්කමක් ලෙස පවතින විට ඉන් භානිකරණයක් සිදුවිය හැකි බව අවධාරණය වේ. එසේ වුවත්, වරාය අධිකාරියට අයත් රු.6,987,638,384 ක් වටිනා හම්බන්තොට තෙල් ටැංකි සංකීර්ණයේ මෙහෙයුම් 2015 වර්ෂයේ සිට තාවකාලිකව නවතා තිබුණද, එකී වත්කම් වලට අදාළව භානිකරණයන් තක්සේරු කර සාධාරණ අගය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඉ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 37

ප්‍රමිතය ප්‍රකාරව නැව් තෙල් තොග (Bunkering Oil) මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් පරිපාලිත සමාගමක් විසින් බැංකුවකින් ලබාගත් එ.ජ.ඩො මිලියන 28 ක් වූ ණය වෙනුවෙන් වූ ඇපය (Cooperate Guarantee), වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ඊ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 40

ප්‍රමිතයෙහි 79 (ඉ) (ii) වගන්තිය අනුව ආයෝජන දේපළවල සාධාරණ අගය මැනිය නොහැකි විට, ඒවායේ අගය මැනිය නොහැකි වීමට හේතු දැක්විය යුතු වුවත් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට වරාය අධිකාරිය සතු රු.4,064,444,037 ක් වටිනා ආයෝජන දේපළ, පිරිවැය ක්‍රමය යටතේ අගය කර තිබූ නමුත් සාධාරණ අගයට ඉදිරිපත් නොකිරීමට හේතු දක්වා නොතිබුණි.

2.3.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ඔලිවිල් වරාය 2013 වර්ෂයේ සිට වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් පැවතියද ඒ සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ලබාගෙන තිබූ යුරෝ මිලියන 46 ක ණය මුදල, ණය හෝ ප්‍රදානයක් ලෙස වරාය අධිකාරියට පවරා ගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් එම වත්කම් වටිනාකම වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට ඇතුළත් කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් 2016 වර්ෂයේ වරාය අධිකාරියේ වත්කම් උභය ගණනය වී තිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනය වෙනුවෙන් සූරියවැව ජාත්‍යන්තර ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාංගනයේ නිර්මාණ හා ඉදිකිරීමේ කටයුතු මෙහෙයවීම, අධිකාරිය විසින් සිදුකර තිබුණි. මෙම ඉදිකිරීමට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරු හා අධිකාරිය අතර ඇති කර ගන්නා ලද කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව, හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවේ විචලන නියෝග (Variation Order) යටතේ ඉදිකළ ඉහත ඉදිකිරීම් වෙනුවෙන් 2016 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා වරාය අධිකාරිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 2,881 ක් වූ පොළී සමග එකතුව රු.මිලියන 5,838 ක් ගෙවිය යුතු විය. මෙම මුදල භාණ්ඩාගාරය හෝ ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනය මගින් ලැබෙන බවට කිසිදු සනාථ කිරීමක් නොතිබියදී අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රජයේ ආයතනයකින් ලැබිය යුතු ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබුණද මෙම මුදල ලැබීම අවිනිශ්චිත විය.

- (ඇ) මාගම්පුර වරාය පරිශ්‍රයේ පිහිටි ගොඩනැගිල්ලක කොටස් 2ක් ලබාගත් බදුකරුවන්ගේ විදුලි පරිභෝජනය වෙනුවෙන් පරිපාලිත සමාගමක් විසින් ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය වෙත රු.4,471,406 ක් ගෙවා තිබුණි. ගිවිසුමට අනුව, බදුකරුවන් විසින් එම මුදල් අධිකාරිය වෙත ප්‍රතිපූර්ණය කරන බැවින් එම වටිනාකම අධිකාරිය විසින් පරිපාලිත සමාගමට ගෙවිය යුතු ලෙස දැක්විය යුතු වුවත් සදොස් ලෙස විදුලි ආදායම් ගිණුමට බැර කර තිබුණි.
- (ඈ) මාගම්පුර වරාය අංගනය තුළ සහන කාලය ඉක්මවා දින 07 සිට දින 746 දක්වා රඳවා තිබූ මෙතෙක් නිදහස් කර නොගත් වාහන 243 ක් සම්බන්ධයෙන් අයකළයුතු බිම් කුලිය වන රු.197,888,250 ක් හා කොළඹ වරාය අංගනය තුළ දින 21 සිට දින 3039 දක්වා රඳවා තිබූ මෙතෙක් නිදහස් කර නොගත් බහළුම් 532 ක් සම්බන්ධයෙන් අයකළ යුතු බිම් කුලී අයකර ගැනීමට හා ලැබිය යුතු ලෙස ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඉ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ රු.13,392,858 ක වටිනාකමක් සහිත බස් රථ දෙකක් පිළිබඳ තොරතුරු ස්ථාවර වත්කම් ගිණුම තුළ හා මෝටර් රථ නිෂ්කාශණ ගිණුම (Motor Vehical Clearing) තුළ ඇතුළත් කර තිබීම හේතුවෙන් අධිකාරියේ ස්ථාවර වත්කම් රු.13,392,858 කින් ද්විගුණනය වී තිබුණි.
- (ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී අධිකාරියට ආශ්‍රිත සමාගමකින් ලැබිය යුතු රු.5,885,801 ක් ගිණුම් වලින් අත්හැරී තිබුණි.
- (උ) අධිකාරියට අයත් ආශ්‍රිත සමාගමේ 2016 වර්ෂයේ රු.12,531,823 ක් වූ ලාභය මත අධිකාරියට හිමි විය යුතු සියයට 39 ක කොටස ගණනය කර ගිණුම්ගත නොකිරීම හේතුවෙන් අධිකාරියේ ලාභය රු. 4,885,865 කින් උභය ගණනය වී තිබුණි.

**2.3.4 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්**

2016 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව විදේශ මිල දී ගැනුම් නිෂ්කාශණ ගිණුමේ ශේෂය රු.754,995,979 ක් වූ අතර උපලේඛනය අනුව එම ශේෂය රු.733,955,307 ක් වූයෙන් රු.21,040,672 ක වෙනසක් විය.

**2.3.5 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම**

පහත සඳහන් ගිණුම් විෂයයන් සම්බන්ධයෙන් ඉදිරියෙන් දක්වා ඇති සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය.

	ගිණුම් විෂයය	වටිනාකම	ඉදිරිපත් නොවූ සාක්ෂි
	-----	-----	-----
		රු.	
(අ)	ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ශේෂ	98,568,481	ශේෂ සනාථන
(ආ)	විලම්භිත බදු වෙන්කිරීම්	12,114,566,119	උපලේඛන
(ඇ)	විදේශ ගැනුම් අත්තිකාරම්	754,995,979	වයස් විශ්ලේෂණ හා උපලේඛන

**2.4 ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ගිණුම්**

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය කාර්ය පරිපාටි සංග්‍රහයේ 9.1.3 වගන්තිය අනුව අධිකාරියට ලැබිය යුතු මුදල් අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් සෘජුව හෝ අනියම් ලෙස වගකිවයුතු නිලධාරීන් ඒවා හිඟ මුදල් බවට පත්වීමට ඉඩ නොහරින බවට වගබලා ගැනීම සඳහා සෑම සැලකිල්ලක්ම දැක්විය යුතු වේ. එසේ වුවද , වරාය අධිකාරියේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු රු. මිලියන 10,236 ක මුළු ණයගැති ශේෂයෙන් ණය කාල සීමාව ඉක්මවා තිබූ ශේෂය රු.මිලියන 711 ක් වූ අතර එයින් වෙළඳ නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂ එකතුව රු.385,548,364 ක් හා වෙළඳ නොවන ණය ගැති ශේෂ එකතුව රු.98,993,092 ක් වසරකට වැඩි කාලයක් තිස්සේ අයනොවී පැවතුණි.
- (ආ) නියමිත පරිදි මුදල් අයකර ගැනීමකින් තොරව සේවා සපයා තිබීම හේතුවෙන් කොළඹ , ත්‍රිකුණාමලය හා ගාල්ල යන වරායන්හි නැව් නියෝජිත ණයගැතියන් වෙතින් ලැබිය යුතු ණය රු.409,048,984 ක් වෙනුවෙන් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි.
- (ඇ) ලැබිය යුතු ගිණුම් ශේෂ තුළ අන්තර්ගත කොළඹ හා ත්‍රිකුණාමලය වරායන්හි වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන දේපළ, සුභසාධන හා ආපනශාලා පවත්වාගෙනයාම වෙනුවෙන් ලබාදුන් පරිශ්‍රවල, පරිශ්‍ර කුලිය හා විදුලි පරිභෝජනය වෙනුවෙන් අධිකාරිය දරන ලද විදුලි වියදම් නිසි පරිදි අයකර ගැනීමක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් රු. 92,920,389 ක් බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සැලසීමට සිදුව තිබුණි.

**2.5 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම්**

---

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

<b>නීති රීති හා රෙගුලාසි, ආදියට යොමුව</b>	<b>අනුකූල නොවීම්</b>
(අ) 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ පනතේ 6 (ඌ) වගන්තිය.	පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව වත්කම් ප්‍රතියෝජනය කිරීම පිණිස හා නව ආයෝජන පිණිස ප්‍රමාණවත් පොදු සංචිතයක් ස්ථාපිත කිරීමට 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් භාවිතයෙන් ඉවත් කළයුතු, තාක්ෂණික වශයෙන් යල් පැන ඇති හා පූර්ණ වශයෙන් ක්ෂය ප්‍රතිපාදන සලසා ඇති වත්කම් ප්‍රතිසම්පාදනය කිරීමේ දී මූල්‍ය ගැටළු ඇතිවීමේ අවදානම විගණනයේ දී බැහැර කළ නොහැකි විය.
(ආ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 11 වගන්තිය හා අංක පීටීඩී/12 හා 2003 ජුනි 02 දිනැති පොදු ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය.	2016 වර්ෂයේ දී ස්ථාවර තැන්පතු සහ කෙටි කාලීන අයෝජනවල කරන ලද රු.මිලියන 5,251 ක ආයෝජන සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය ලබා ගෙන නොතිබුණි.

(ඇ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඊ /12 දරන පොදු ව්‍යාපාර වකුලේඛය

(i) 4.2.1, 4.2.2 හා 4.2.5 වගන්ති

වකුලේඛය ප්‍රකාරව ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තා අධිකාරිය විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී මාසිකව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ii) 4.2.3 වගන්තිය

පරිපාලිත සමාගම්හි කාර්යසාධන වලට අදාළ කාලානුරූපී වාර්තා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(iii) 5.1.2 වගන්තිය

වකුලේඛය ප්‍රකාරව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී කොට්ඨාශ 23 ට අදාළව ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන් (Key Performance Indicators) හඳුන්වා දී තිබූ නමුත් අපේක්ෂිත පරිදි තථ්‍ය කාර්යසාධන දර්ශකයන් පදනම් කරගෙන කාර්යසාධනය ඇගයීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(iv) 7.4.2 වගන්තිය.

වකුලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කළමනාකරණ රැස්වීම් පවත්වා තිබූ නමුත් එම රැස්වීම් වලදී ගනු ලැබූ තීරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ඇගයීම සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(v) 8.5 වගන්තිය

මාගම්පුර වරාය පරිශ්‍රයේ පිහිටි රු. 9,744,499,541 ක් වටිනා තෙල් ටැංකි සංකීර්ණයේ වටිනාකම ආවරණය වන පරිදි හානි අවදානම අවම කර ගැනීම සඳහා රක්ෂණ ආවරණයක් ලබාගෙන නොතිබුණි.

(vi) 9.3.1 වගන්තිය

වකුලේඛය ප්‍රකාරව කෙටුම්පත් බඳවාගැනීමේ පරිපාටියක් සකස් කර තිබූ නමුත් ඒ සඳහා අදාළ පාර්ශවයන්ගේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණු අතර සේවකයන් රැකියාවට බඳවා ගන්නා ආකාරයද එහි ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(vii) 9.3.1හි vi හා vii වගන්ති

වකුලේඛ නියමයන්ට පටහැනිව අධිකාරිය සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී නිලධාරීන් 33 දෙනෙකු මාස 03 කට අධික කාලයක් සඳහා වැඩ බැලීමේ පදනම මත පත්කර තිබුණි.

(viii) 9.9 වගන්තිය

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී සේවකයින්ට ගෙවන ලද රු.3,772,463,462 ක් වූ අතිකාල දීමනා ගෙවීම් වලට අදාළ විස්තර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) 2015 මැයි 25 දිනැති අංක පීඊඩී1/2015 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය.

2.3 හා 3.1 වගන්ති

(i) වක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට පටහැනිව මාසික ඉන්ධන දීමනාව සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 92 දෙනෙකු සඳහා එක් අයෙකුට මාසයකට පෙට්‍රල් ලීටර් 100 බැගින් හා නිලධාරීන් 15 දෙනෙකු සඳහා එක් අයෙකුට ඩීසල් ලීටර් 125 බැගින් ලබා දී තිබුණි.

(ii) වක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට පටහැනිව අධිකාරියේ නිලධාරීන් 60 දෙනෙකු සඳහා මාසික ඉන්ධන සීමා තීරණය කර තිබූ අතර නියැදි විගණන පරීක්ෂාවට අනුව 2016 ඔක්තෝබර් මාසයේදී පමණක් ඉන්ධන ලීටර් 2,075 ක් වක්‍රලේඛයට පටහැනිව ලබා දී තිබුණි.

(ඉ) 2000 අංක 38 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 111(අ) වගන්තිය හා 2016 අප්‍රේල් 29 දිනැති අංක 03/2016 දරන පොදු ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය

උපයන විට ගෙවීම් බදු පුද්ගලික වැටුපෙන් ගෙවිය යුතු වුවද, 2016 වර්ෂය සඳහා සේවකයින් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 468 ක් වූ බදු අධිකාරියේ අරමුදලින් දරා තිබුණි.

**3. මූල්‍ය සමාලෝචනය**

**3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

ඉදිරිපත් කරන ලද ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමුභයේ ලාභය රු.මිලියන 583 ක් හා අධිකාරියේ ලාභය රු.මිලියන 1,036 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂයේ සමුභයේ සහ අධිකාරියේ අලාභ පිළිවෙලින් රු.මිලියන 14,581 ක් සහ රු.මිලියන 14,169 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂය සමග සැසඳීමේදී සමුභයේ සහ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල පිළිවෙලින් රු.මිලියන 15,164 කින් සහ රු.මිලියන 15,205 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව ශුද්ධ විදේශ විනිමය ගැලපුම් අලාභ රු.මිලියන 10,155 කින් අඩුවීම ඉහත මූල්‍ය ප්‍රතිඵල වර්ධනය කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 4 ක අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී 2014 වර්ෂයේදී හැර අනෙකුත් වර්ෂයන්වලදී ලාභ ලබා තිබුණි. කෙසේ වුවද මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයට සේවක පාරිශ්‍රමික, රජයට ගෙවූ බදු හා ක්ෂයවීම් නැවත ගැලපීමේදී අධිකාරියේ දායකත්වය අඛණ්ඩව ධන අගයක් ගෙන තිබූ අතර 2012 වර්ෂයේදී රු.මිලියන 25,226 ක්වූ එය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන 33,091 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි.

**3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය**

සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වූ ප්‍රමාණාත්මක අනුපාත කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>
(i) දළ ලාභ අනුපාතය (%)	45	35	39	33.39	44
(ii) මුළු ආදායමට මෙහෙයුම් ලාභය/(අලාභය) (%)	33.34	22.86	27.93	20.90	24.69
(iii) ශුද්ධ ලාභ/(අලාභ) අනුපාතය (%)	2.35	(35)	23.73	4.52	6.58
(iv) ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝ කාලීන ණය	1:2.89	1:2.92	1:2.30	1:2.27	1:2.34
(v) ජංගම අනුපාතය	1.27:1	1.52:1	2.16:1	2.51:1	2.25:1
(vi) ක්ෂණික අනුපාතය	1.19:1	1.41:1	2.05:1	2.42:1	2.13:1

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) 2012 වර්ෂයේ 1:2.34 ක්ව පැවති අධිකාරියේ ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝ කාලීන ණය අනුපාතය 2016 වර්ෂය වන විට 1:2.89 දක්වා වැඩි වී තිබුණි. හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම හා නැගෙනහිර බහළුම් පර්යන්තය ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් ලබා ගත් ණය වලින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉතිරිව පැවති ණය රු.මිලියන 173,913 ක් ඒ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි. ඒ අනුව, දීර්ඝ කාලීන ණය වැඩිවීම අධිකාරියේ කාරක ප්‍රාග්ධනය හා පොළී පිරිවැය කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.
- (ii) මුළු ආදායමට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ සියයට 24.69 ක් වූ මෙහෙයුම් ලාභය 2016 වර්ෂය වන විට සියයට 33.34 ක අගයක් ගෙන තිබුණි. එහෙත් මූල්‍ය වියදම් හා විදේශ විනිමය අලාභ ආයතනය කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපෑම හේතුවෙන් 2012 වසරේ දී සියයට 6.58 ක්ව පැවති බදු පසු ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය 2015 වර්ෂයේ දී සියයට 35 ක සාණ අගයක් හා 2016 වර්ෂය වන විට සියයට 2.35 ක් දක්වා අඩු වී තිබුණි.
- (iii) 2012 වර්ෂයේ ජංගම අනුපාතය හා ක්ෂණික අනුපාතය පිළිවෙලින් 2.25 ක් හා 2.13 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට එය පිළිවෙලින් 1.27 ක් හා 1.19 ක් දක්වා ක්‍රමයෙන් පිරිහී තිබුණි.

**4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය**

**4.1 කාර්යසාධනය**

1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත අනුව කාර්යක්ෂම හා අඛණ්ඩ වරාය මෙහෙයුම් සැපයීම හා ආරක්ෂක සේවා සැපයීම, ප්‍රවේශ මාර්ගවල යාත්‍රාකරණය විධිමත් කිරීම හා පාලනය කිරීම, වරායවල දියුණුව හා සංවර්ධනය, වරාය කටයුතු සම්බන්ධීකරණය කිරීම හා විධිමත් කිරීම අධිකාරියේ ප්‍රධාන අරමුණු විය.

ඉහත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- 4.1.1 කොළඹ වරාය තුළ බහලුම් හැසිරවිය හැකි පර්යන්ත 04ක් පවතින අතර ඉන් 02 ක් (ජයබහලු පර්යන්තය හා සමගි බහලුම් පර්යන්තය) පූර්ණ වශයෙන් වරාය අධිකාරිය සතු වන අතර, අනෙකුත් පර්යන්ත (කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) හා දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T)) පුද්ගලික ආයතන වෙත සියයට 85 ක අයිතිය මත අවුරුදු 35 කට ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම සහ පැවරීම (Built, Operation & Transfer) යන පදනම යටතේ බදු දී තිබුණි. 2016 හා 2015 යන වර්ෂ තුළ දී බහලුම් හැසිරවීම පිළිබඳ තොරතුරු පරිදි විය.

	<u>ශ්‍රී.ල.ව.අ.</u> <u>(SLPA)</u>		<u>ද.ආ.පි.ප.</u> <u>(SAGT)</u>		<u>කො.ජා.බ.ප</u> <u>(CICT)</u>		<u>එකතුව</u>	
	ඒකක		ඒකක		ඒකක		ඒකක	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
ප්‍රතිනැව්ගතකිරීම් (Transshipments)	1,691,267	1,607,792	1,028,538	1,294,631	1,168,516	1,452,838	3,888,321	4,355,261
දේශීය (Domestic)	541,152	483,109	327,750	317,707	349,069	499,034	1,217,971	1,299,850
නැවත පැටවීම (Re-Stowing)	19,904	9,216	14,957	19,869	44,314	50,727	79,175	79,812
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	2,252,323	2,100,117	1,371,245	1,632,207	1,561,899	2,002,599	5,185,467	5,734,923
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

සමස්තයක් වශයෙන් ගත්කල 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී කොළඹ වරායේ බහලුම් හැසිරවීම සියයට 11 කින් වර්ධනය වී තිබුණද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සියයට 7 කින් අඩු වී තිබුණි. 2016 වර්ෂය තුළ දී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහ නැව් නියෝජිත ආයතන සමග ඇති කර ගෙන තිබූ පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් (Terminal Service Agreements) අනුව අධිකාරියට අයත් පර්යන්ත වෙත පැමිණිය යුතු නැව් පහත හේතු මත පුද්ගලික පර්යන්ත දෙක වෙත ඇදී යෑම ඒ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

- අධිකාරියට අයත් පර්යන්තයන්හි ගැඹුර ප්‍රමාණවත් නොවීම (Exceeds the maximum draft at JCT)
- පර්යන්ත වල නැංගුම් කිරීම ප්‍රමාද වීම (Delay in Bathing) හා
- පර්යන්ත වල පවතින ග්‍රැන්ට්‍රි දොඹකර වල (Gantry Crane) පළල ප්‍රමාණවත් නොවීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

- (අ) (i) වර්තමානයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී නැව් නියෝජිත ආයතන විශාල නැව් භාවිතා කිරීමට වැඩි කැමැත්තක් දක්වනු ලැබේ. එමෙන්ම බහලුම් නැව් සමාගම් ඒකාබද්ධකරණය සහ සංකේන්ද්‍රණය වීම මත ආසියානු යුරෝපීය වෙළඳ මාර්ගය තුළ බහලුම් ධාරිතා පරිමාවෙන් සියයට 95 ක් පමණ සන්ධාන ගත වූ නැව් සමාගම් හතරක් විසින් පාලනය වේ. මෙය වරාය සේවාවන් ලබාගැනීමේහිලා විශාල තරඟයක් ඇති කිරීමට හේතු වී තිබුණි. මෙවැනි තත්ත්වයක් යටතේ අධිකාරිය තම වෙළඳපල කොටස රැක ගැනීම හා වැඩිකර ගැනීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනවිටත් එවැනි ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.
- (ii) “ සිතුවේ හැසිරිය හැකි” (Foot Loose) ප්‍රවාහන යැයි සලකනු ලබන ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම්, කොළඹ වරායේ බහලුම් මෙහෙයුම් වලින් සියයට 70 ක් පමණ වන අතර වැඩි වෙමින් පවතින බහලුම් ප්‍රවාහන පරිමාවන් අත්පත් කර ගැනීමේ දී තරඟකාරී වරායන් වෙතින් විශාල බලපෑමක් ඇතිවී තිබේ. ඉන්දියාව, කොචින් නගරයේ වරාය වන වල්ලාර් පාදම් වරාය සිය ප්‍රතිනැව්ගත කිරීමේ සන්ධිස්ථානයක් බවට ප්‍රකාශ කිරීමත් සමග මෙම තරඟය වඩාත් තීව්‍ර තත්ත්වයකට පත්ව තිබුණි. දකුණු ඉන්දියාවේ පිහිටා ඇති විෂින්පෑම් වරාය ප්‍රතිනැව්ගත කිරීමේ වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමේ සූදානමක් ද පවතින අතර ඉන්දියානු රජය වර්තමානයේ වරාය භාරකාරත්ව මාදිලිය යටතේ ඇති ප්‍රමුඛතම වරායන් 12ක් සංයුක්ත අස්තිත්ව ඒකක බවට පරිවර්තනය කර ඇති බවට ප්‍රකාශ කර තිබේ. මෙයින් ගමා වන්නේ කොළඹ වරායට දකුණු ආසියාවෙන් පිටත වූ වරායන් වලින් පමණක් නොව ඉන්දියානු උප මහද්වීපය තුළින් ද එල්ල වන තරඟකාරී තත්ත්වයන්ට මුහුණපාන්නට සිදු විය හැකි බවයි. කෙසේ වෙතත් , මෙම තරඟකාරී තත්ත්වයට මුහුණ දීමට වරාය අධිකාරිය සතු නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තය මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගත යුතු වුවත් මෙතෙක් එහි මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ වී නොතිබුණි.

(iii) කොළඹ වරායේ දැනට බහලුම් හැසිරවීම සඳහා ක්‍රියාත්මක පර්යන්ත අනුරින් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වඩා වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි එකම පර්යන්තය වන්නේ කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) වන අතර එහි ධාරිතාවය වසරකට විසිසම ඒකක මිලියන 2.4 ක් ලෙස ගණනය කර තිබුණි. 2016 වර්ෂයේ දී එම පර්යන්තය වෙත ගැඹුර මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් 232 ක් පැමිණ තිබූ අතර බහලුම් ඒකක මිලියන 2 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයවා තිබුණි. ඒ අනුව, 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව බහලුම් හැසිරවීම සියයට 28 ක වර්ධනයක් වූ අතර එම වර්ධනය 2017 වර්ෂයේ දී ද ඒ ආකාරයෙන් පැවතියහොත් එහි උපරිම ධාරිතාවයට පැමිණීම නොවැලැක්විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය. එහෙත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු පර්යන්තවල උපරිම ගැඹුර (Draft) සහ ගැන්වුම් දොඹකරවල පළල පිළිවෙලින් මීටර් 14.25 ක් හා මීටර් 18 ක් වූයෙන් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි පර්යන්තයක් අධිකාරිය සතුව නොවුණි.

ඒ අනුව, ඉහත තත්ත්වයන් සලකා බැලීමේදී බහලුම් හැසිරවීම කාර්යක්ෂම නොවීම හා පර්යන්ත වල නවීන පහසුකම් නොමැතිවීම යන හේතු මත අධිකාරියට පමණක් නොව කොළඹ වරායක් වශයෙන් ගත්කල වර්තමාන ධාරිතාවය අහිඛවා පැමිණෙන නැව් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් ලබාදීමේ මෙහෙයුම් අවදානමක් නොපවතිය යන්න විගණනයේ දී බැහැර කළ නොහැකි විය.

4.1.2 අධිකාරිය වෙත අද්දවා ගත හැකි බහලුම්ගත නැව් පුද්ගලික පර්යන්ත වෙත ඇදී යාමත් , ඒවායේ ධාරිතා උපයෝජනය ප්‍රශස්ත මට්ටමක පැමිණීමත් සමග කොළඹ වරායේ වැඩිවන ප්‍රතිනැව්ගත කිරීමේ මෙහෙයුම් අහිමිවීමේ අවදානම සහ අනෙකුත් වරායන්ගෙන් පැමිණෙන තරඟකාරීත්වයන්ට මුහුණ දීමට නොහැකිවීම සඳහා පහත හේතු බලපා තිබුණි.

(i) කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අදාළව ශ්‍රී ලංකා රජය හා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර එළඹී ණය ගිවිසුමේ අවශ්‍යතාව හා 2011 අගෝස්තු මාසයේ සී/ස යු.ආර්.එස්. ස්කෝට් විල්සන් සමාගම විසින් සම්පාදනය කරනු ලැබූ සංවර්ධන විකල්ප ක්‍රමෝපාය සමාලෝචනය අනුව 2015 වර්ෂයේ දී නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ පළමු අදියරේ මෙහෙයුම් කටයුතු ඇරඹීමට නියමිතව තිබුණි. මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් යෝජනා, සම්මුති හා ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගෙන තිබූ නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට එම තීරණ වෙනස් වීම හේතුවෙන් අවලංගු වී තිබූ අතර සමහර තීරණ ක්‍රියාත්මක වී නොතිබුණි. ඒ අනුව, බහලුම් ඒකක 800,000 ක ධාරිතාවයක් සහිත ප්‍රාග්ධන පිරිවැය රු.11,168,466,578 ක් දරා ඉදිකර තිබූ නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වූ බව සඳහන් කරමින් 2016 අප්‍රේල් මාසයේ අවසන් නිමයුම් සහතිකය (Final Completion Certificate) නිකුත් කර තිබුණද නැව් බඩු මෙහෙයවිය හැකි මට්ටමට සකස් කර භාවිතා කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ii) බහලුම් මෙහෙයුම් කටයුතු කාර්යක්ෂමව සිදුකිරීම සඳහා 2016 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව, රු.මිලියන 918 ක ප්‍රසම්පාදනයන් සිදුකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඒවා අත්හැර දැමීම හා කල්දැමීම සිදුකර තිබුණි. කෙසේ වුවද, දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මෙහෙයුම් සඳහා භාවිතා කරනු ලබන පුර්ණ වශයෙන් ක්ෂය ප්‍රතිපාදනය කර තිබූ තාක්ෂණික වශයෙන් යල් පැනීමට ලක් වී ඇති උපකරණ වල කාර්යක්ෂමතාව හීනවීම, නිතර නිතර අළුත්වැඩියා කටයුතුවලට ලක්වීම හා වර්තමානයේ වරාය වෙත පැමිණෙන නැව් වල ධාරිතාවයට ගැලපෙන ලෙස උපකරණ නොතිබීම වැනි හේතු මත බහලුම් මෙහෙයවීමට බාධා මතු වී තිබුණි. ඒ අනුව, මෙහෙයුම් ඵලදායීතාව අඩුවීම හා කීර්තිනාමයට හානි සිදුවීමට ඉඩ ඇති බව විගණනයේදී අවධාරණය කෙරේ.

4.1.3 2012 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා කොළඹ වරායට පැමිණි නාවික යාත්‍රා සම්බන්ධයෙන් විස්තර පහත දැක්වේ.

<u>වර්ෂය</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>
	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව
බහලුම්ගත	3,804	3,643	3,239	3,142	3,092
සාම්ප්‍රදායික	40	45	28	38	52
වෙනත්	561	509	475	487	726
	-----	-----	-----	-----	-----
	4,405	4,197	3,742	3,667	3,870
	=====	=====	=====	=====	=====

ඉහත නාවික යාත්‍රා තුළ අන්තර්ගත බහලුම්ගත නාවික යාත්‍රා පිළිබඳ 2012 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

<u>වර්ෂය</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>
	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව
වරාය අධිකාරිය	1,460	1,616	1,926	2,084	1,972
එස්.ඒ.පී.ටී	1,087	1,026	855	1,011	1,120
සී.අයි.සී.ටී	1,257	1,001	458	47	--
	-----	-----	-----	-----	-----
	3,804	3,643	3,239	3,142	3,092
	=====	=====	=====	=====	=====

ඉහත තොරතුරුවලට අනුව, ඉකුත් වර්ෂයන් හා සැසඳීමේදී 2016 හා 2015 වර්ෂවල කොළඹ වරාය වෙත බහලුම්ගත නාවික යාත්‍රා පැමිණීම පිළිවෙලින් සියයට 4 කින් හා සියයට 12 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. එහෙත් අධිකාරිය වෙත පැමිණි බහලුම් යාත්‍රා සංඛ්‍යාව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සියයට 10 කින් අඩුවී තිබුණි. නමුත් S.A.G.T හා C.I.C.T වෙත පැමිණි යාත්‍රා සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් සියයට 6 කින් හා සියයට 26 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. ඒ අනුව කොළඹ වරාය වෙත බහලුම් යාත්‍රා පැමිණීමේ වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණද, එම වර්ධනයේ වැඩි වෙළඳපොළ කොටස වරාය අධිකාරියට අත්කර ගැනීමට හා ඉකුත් වර්ෂයේ පැමිණි යාත්‍රා සංඛ්‍යාව එම මට්ටමින් හෝ පවත්වා ගැනීමට අධිකාරිය අපොහොසත් වී තිබුණි.

4.1.4 2012 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා කොළඹ වරායේ බහලුම් මෙහෙයුම්වලට අදාළ විස්තර පහත දැක්වේ.

	2016		2015		2014		2013		2012	
	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%
<b>වරාය අධිකාරිය</b>										
දේශීය	483,109		541,152		643,317		676,937		665,291	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,607,792		1,691,267		1,882,057		1,779,882		1,584,985	
	9,216		19,904		33,965		45,044		66,573	
	-----		-----		-----		-----		-----	
එකතුව	2,100,117	37	2,252,323	43	2,559,339	52	2,501,863	58	2,316,849	55
	=====		=====		=====		=====		=====	
<b>S.A.G.T</b>										
දේශීය	317,707		327,750		337,354		341,510		354,964	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,294,631		1,028,538		1,298,434		1,385,552		1,479,782	
	19,869		14,957		26,152		19,740		35,525	
	-----		-----		-----		-----		-----	
එකතුව	1,632,207	28	1,371,245	27	1,661,940	34	1,746,802	41	1,870,271	45
	=====		=====		=====		=====		=====	
<b>C.I.C.T</b>										
දේශීය	499,034		349,069		146,314		13,530		--	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,452,838		1,168,516		519,219		42,683		--	
	50,727		44,314		21,103		1,328		--	
	-----		-----		-----		-----		-----	
එකතුව	2,002,599	35	1,561,899	30	686,636	14	57,541	1	--	
	=====		=====		=====		=====		=====	
මුළු එකතුව	5,734,923	100	5,185,467	100	4,907,915	100	4,306,206	100	4,187,120	100
	=====		=====		=====		=====		=====	

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

ඉකුත් වර්ෂ හා සැසඳීමේ දී වාර්ෂිකව කොළඹ වරායේ බහලුම් මෙහෙයුම්වල වර්ධනයක් මෙන්ම ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම හා යළි ඇසිරීම්වල වර්ධනයක් ද දක්නට ලැබුණි. එහෙත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වරාය අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව ඉකුත් වර්ෂය හා සැසඳීමේදී 2,252,323 සිට 2,100,117 දක්වා එනම් සියයට 7 කින් පහත වැටී තිබුණි. එසේ වුවත්, කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) සිසු ලෙස බහලුම් හැසිරවීම තුළින් සිය වෙළඳපල කොටස වර්ධනය කර ගෙන තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

- (i) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සමස්ත බහලුම් හැසිරවීම තුළින් අධිකාරිය සියයට 37 ක් ද දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T) සියයට 28 ක් ද කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) සියයට 35 ක්ද වශයෙන් වෙළඳපල දායකත්වයක් හිමිකරගෙන තිබුණි. කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) මෙම දායකත්වය හිමිකරගෙන තිබුණේ වර්ෂ තුනක් වැනි ඉතාමත් කෙටි කාලයක් තුළ වීම විශේෂ විය.
- (ii) බහලුම් මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඇගයීමේ දී වරාය අධිකාරියේ එක් සේවකයෙකුට (මෙහෙයුම් අංශයේ සේවකයින් පමණක් සැලකූ විට) බහලුම් 874 ක් වනවිට කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහලුම් පර්යන්තයේ (C.I.C.T) එක් සේවකයෙකුට බහලුම් 6,378 ක් වී තිබුණි. එය වරාය අධිකාරියට වඩා 7 ගුණයකින් ඉහළ අගයක් ගෙන තිබුණි.
- (iii) අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය (Terminal Occutancy Ratio) සලකා බැලීමේ දී 2014 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා එය පිළිවෙලින් සියයට 78 සියයට 68 හා සියයට 63 ක් විය. ඒ අනුව අධිකාරියේ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය ක්‍රමයෙන් අඩුවන බවක් නිරීක්ෂණය විය.
- (iv) ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව 2016 වර්ෂයේ පළමු හා දෙවන කාර්තුවේ රු.මිලියන 140 ක ඇස්තමේන්තුවක් යටතේ වැඩ නිම කිරීමට නියමිතව තිබූ ජයබහලු පර්යන්තයේ III M, N & T හා IV T දරන මංකීරු වල අළුත්වැඩියා කටයුතු අපේක්ෂිත ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් ප්‍රයිමුවර් රට ගමන් කරන මාර්ගය සුමට නොවීම නිසා බහලුම් ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන ප්‍රයිමුවර් රටවලට හානි වීම සහ එම රටවල ටයර්වල ජීව කාලය අඩුවීම සිදුවිය හැකි අතර එය බහලුම් මෙහෙයුම් කටයුතු වල කාර්යක්ෂමතාව අඩු වීමට හේතු විය හැකි බව බැහැර කළ නොහැකි විය.

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරිය සතු මෙට්‍රික් ටොන් 2500 ක ධාරිතාවයකින් යුත් තෙල් ගබඩා කළ හැකි ටැංකි 4ක් වසර 5 ක කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා එ.ජ.ඩො 150,000 ක වාර්ෂික බදු කුලියකට පෞද්ගලික ආයතනයකට ලබා දී තිබුණි. එම බදු කාලය අවසන් වීමෙන් පසු නැවත තක්සේරු වාර්තාවක් ලබා ගැනීමකින් හා නව ලංසු කැඳවීමකින් තොරව පෙර බදු ගිවිසුමෙහි සඳහන් වටිනාකමට සියයට 5 ක් එකතු කර එ.ජ.ඩො 157,500 ක වාර්ෂික බදු කුලියකට නැවත එම ආයතනයටම වසර 3ක කාලයකට බදු දී තිබුණි.
- (ආ) ණය ගිවිසුම් අංක බීඑල්ඒ 0902 යටතේ හම්බන්තොට වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අංගයක් ලෙස හම්බන්තොට තෙල් ටැංකි සංකීර්ණය ඉදිකිරීම සඳහා රු.9,872,233,068 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණු අතර ඊට අදාළව ණය වාරික සහ පොලිය මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ගෙවා තිබුණි. මෙම ණය වටිනාකම වරාය අධිකාරියේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට පිළියෙල කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වත්කමක් (Bunkering facilities ) ලෙස හා ගෙවිය යුතු ණය මුදලක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබූ නමුත් මහා භාණ්ඩාගාරය හා වරාය අධිකාරිය අතර මෙතෙක් උප ණය ගිවිසුමක් මාර්ගයෙන් මෙම ණය මුදල වරාය අධිකාරියට පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඇ) අධිකාරිය 2011 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා රේගුව දැනුවත් කිරීමකින් තොරව ආනයනය කරන ලද දොඹකර 27 ක් සම්බන්ධයෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රේගුව විසින් රේගු ආඥා පනතේ 33, 47 හා 107 වගන්ති පරිදි රේගු විමර්ශණයක් ආරම්භ කර තිබුණි. ඒ අනුව රේගු ආඥා පනතේ 163 වගන්තිය පරිදි මෙම දොඹකර සඳහා රු.1,580,000,000 ක ලිහිල් රේගු

දර්ශනයක් පනවා තිබුණු අතර වරාය අධිකාරිය විසින් මෙම අසම්භාව්‍ය බැරකම සඳහා 2016 වර්ෂයේ අවසන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල රු.1,577,700,452 ක ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණි. කෙසේ නමුදු රේගු ආඥා පනතේ 165 වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු විමර්ශනයක තීන්දුවක් ලැබී මාසයක් ඇතුළත මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත සිදුකරනු ලබන අභියාචනයක් මගින් අදාළ දර්ශනය ප්‍රතිශෝධනය කල හැකි වුවත්, අමාත්‍යවරයා වෙත එවැනි අභියාචනයක් කර එය නිරවුල් කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් මෙතෙක් කළමනාකරණයේ අවධානය යොමුවී නොතිබුණි.

**4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) එස්.ඒ.ඒ.ටී ආයතනයට දීර්ඝ කාලීන බදු පදනම මත ලබාදී තිබූ දකුණු ආසියානු පීටිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T) සඳහා 2016 වර්ෂයට අදාළව තක්සේරු කරන ලද රු.3,338,000 ක වාර්ෂික වරිපනම් බදු වරාය අධිකාරිය විසින් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ප්‍රතිඅපනයන හා අනිකුත් බහළුම් හැසිරීමේ කටයුතු වල නිරතවන නැව් නියෝජිත ආයතන සමග ඇතිකරගත් ගිවිසුම් වලට අනුකූලව ධාරිතා අනුව ප්‍රතිදාන ලබාදීමේ දී, 1979 අංක 51 දරන වරාය අධිකාරිය පනතේ 37 (1) වගන්තිය යටතේ 2016 වර්ෂයට අදාළව සකස් කල අයකුම ලේඛනවලට පටහැනි වන ආකාරයෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.338,382,368 ක ප්‍රතිදාන මතභේදාත්මක ලෙස ගෙවා තිබුණි.
- (ඇ) අධිකාරියට අයත් ආශ්‍රිත සමාගමක් විසින් පෞද්ගලික ආයතනයක් සමග ඇති කරගෙන තිබූ ගිවිසුමක් පසුව අවසන් කිරීම හේතුවෙන් එම පුද්ගලික ආයතනය විසින් ආශ්‍රිත සමාගමට එරෙහිව පවරා තිබූ නඩුවකට අදාළව දැරීමට සිදුවිය හැකි වන්දි මුදල් ගෙවීම් වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ රු.මිලියන 75.4 ක ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණි.

**4.4 නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම හා සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් 2016 දෙසැම්බර් 31 වන විට පළමු අදියර සඳහා රු.73,833,638,533ක් ද දෙවන අදියර සඳහා රු.70,336,768,965ක් ද වශයෙන් එකතුව රු.144,170,407,498 ක් වැය කර තිබූ අතර ඒ සඳහා රු.129,848,194,161ක විදේශ ණය මුදලක් ලබාගෙන තිබුණි. කෙසේ නමුත්, ආරම්භයේ සිටම වරාය ඌන උපයෝජිතව පැවතීම හේතුවෙන් අඛණ්ඩව පාඩු ලබා තිබූ අතර, 2016 වර්ෂය දක්වා විදේශීය ණය මත විනිමය පරිවර්තන අලාභය ද ඇතුළුව ලබා තිබූ සමුච්චිත පාඩුව රු.මිලියන 46,699 ක් විය. එසේම මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගම විසින් නැව් තෙල් මෙහෙයුම් කටයුතු නැවැත්වීමට තීරණය කිරීම හේතුවෙන් ඉහත ප්‍රාග්ධන වියදමින් ගොඩනගන ලද රු.6,987,638,384 ක වටිනාකමකින් යුත් තෙල් ටැංකි 9ක් හා ඊට අදාළ පරිවහන පද්ධතියද 2015 වර්ෂයේ සිට ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි.
- (ආ) අධිකාරිය සතු මෙට්‍රික් ටොන් 6,400 ක ධාරිතාවයකින් යුත් පැරණි තෙල් ටැංකි 10 කට අදාළ කල්බදු කාලය 2012/2013 වර්ෂයේ දී අවසන්ව තිබූ අතර දෛනික පදනම මත භාවිතයට ලබාදීම ද 2015 ඔක්තෝබර් 13 දිනෙන් අවසන් වී තිබුණි. මෙම තෙල් ටැංකි කල් බදු ක්‍රමය යටතේ හෝ දෛනික පදනම යටතේ ලබා දී අධිකාරියට ආදායමක් උපයා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී මෙම පැරණි තෙල් ටැංකි 10 නිෂ්කාර්යය වත්කමක් ලෙස පැවතුණි.

- (ඇ) අධිකාරියට අයත් රු. 25,712,000 ක් වටිනා නිල නිවාස 22 ක් හා ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය තුළ ඇතුළත් නොවූ වටිනාකම හඳුනාගෙන නොමැති නිල නිවාස 33 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නිෂ්කාර්යයව පැවතුණි.
- (ඈ) ඩෙන්මාර්කයේ නෝඩියා බැංකුවෙන් ලබාගෙන තිබූ යුරෝ මිලියන 46.09 ක ණය සහ වරාය අධිකාරියේ රු.මිලියන 531 ක් වැයකර ඔලුවිල් නාවික හා ධීවර වරාය ඉදිකර තිබුණි. මීටර් 09ක් වැනි අඩු ගැඹුරක් සහිතව වරාය ඉදිකිරීම නිසා වරායට පැමිණිය හැක්කේ ඉතා කුඩා නාවික යාත්‍රා පමණක් වූ අතර වර්තමානයේ වරායේ දකුණු මුහුදු තීරය බාදනය වීම, දකුණු දිය කඩනය තුළට වැලි එකතුවීම හා වැලි හා රොන්මඩ වරාය මුවදොර තුළ තැන්පත් වීම හේතුවෙන් නාවික වරායක් ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගත නොහැකි තත්ත්වයක් උද්ගත වී තිබුණි. මෙම තත්ත්වය යටතේ 2013 වර්ෂයේ දී විවෘත කර මේ වන විට වර්ෂ 3කට වඩා වැඩි කාලයක් ගතවී තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් වරායට කිසිදු නැවක් නොපැමිණීම නිසා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකල නොහැකි වීම හේතුවෙන් නිෂ්කාර්ය වත්කමක් බවට පත්වී තිබුණි.

**4.5 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු**  
-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) වරාය අධිකාරියට අවශ්‍ය අමතර සේවාවන් සෘජුව ඉටුකර ගැනීම වෙනුවට ආශ්‍රිත සමාගම හරහා ඉටුකරවා ගැනීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී කොමිස් ලෙස රු.21,047,975 ක අමතර වියදමක් දරා තිබුණි.
- (ආ) හම්බන්තොට වරායේ තෙල් මෙහෙයුම් කටයුතු නතර කල අවස්ථාවේ සිට 2016 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබූ අතර තොග අගය අඩුවීම, නඩත්තු වියදම්, ණය පොලී හා සේවක වැටුප් යනාදි වශයෙන් එකතුව රු. 821,150,819 ක වියදමක් දරා තිබුණි.

**4.6 හඳුනාගන්නා ලද පාඩු**  
-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරියට අවශ්‍ය ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ දී ඉඩම් හිමියන් වෙත වන්දි ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් අධිකාරිය මගින් පොළී ලෙස රු. 801,994 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) 2016 වර්ෂයේ දී දොඹකර අළුත්වැඩියාව සඳහා අවශ්‍ය උපාංග මිලදී ගැනීමේදී ඉංජිනේරු අංශයේ මිල කැඳවීමේ නිර්දේශ සලකා බැලීමකින් තොරව මිලදී ගැනීම හේතුවෙන් අධිකාරියට රු. 4,078,166 ක අලාභයක් සිදුවී තිබුණි.

**4.7 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති**  
-----

දක්ෂිණ ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ගාල්ල වරායේ බහු කාර්ය පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා 2006 මාර්තු 28 වන දින ශ්‍රී ලංකා රජය හා අන්තර් ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුවත් (JBIC) අතර ඇති කර ගන්නා ලද SL-P 85 ණය ගිවිසුම යටතේ , යෙන් මිලියන 14,495 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ලබා දීමට එකඟ වී තිබුණි. ගිවිසුමට අනුව 2014 ජූනි මාසය වනවිට මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් කළ යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, විස්තරාත්මක සැලැස්ම නිර්මාණය කිරීම සහ ටෙන්ඩර් වල තාක්ෂණික හා මූල්‍ය ඇගයීම් ඇතුළත්ව ව්‍යාපෘතියට අදාළ පෙර ඉදිකිරීම් අදියර දක්වා සියලුම සේවාවන් නිමකිරීම වෙනුවෙන් පෞද්ගලික උපදේශන සමාගමකට යෙන් මිලියන 458.85 කට

සමාන රු.549,025,990 ක් ගෙවා තිබුණි. ඊට අමතරව ණය පොලී ලෙස 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට යෙන් 11,102,120 කට සමාන රු.15,037,267 ක් දරා තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය රජයේ කඩිනම් ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණද යුනෙස්කෝ (UNESCO) සංවිධානයේ අනුමැතිය ලැබී ඇතත් ණය කාලසීමාව දීර්ඝ නොකිරීම හේතුවෙන් 2017 අප්‍රේල් 30 දිනවන විටත් ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි.

**4.8 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු (Operations) සඳහා සෘජුවම සම්බන්ධතාවයන් දක්වන අංශයන්හි විශාල සේවක උනන්දුවයන් දක්නට තිබුණ ද එම උනන්දුවයන් සපුරාලීම වෙනුවට අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් සෘජුවම සම්බන්ධතාවයන් නොදක්වන අනෙකුත් සේවා අංශයන් සඳහා 345 දෙනෙකුගේ අතිරික්ත සේවක සංඛ්‍යාවක් අනුයුක්ත කර තිබුණි.
- (ආ) මෙහෙයුම් අංශයේ පවතින සේවක උනන්දුව හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.2,940,958,878 ක අතිකාල වියදම් දැරීමට සිදු වී තිබූ අතර, මෙම වියදම අඩුකර ගැනීමට හා සේවක උනන්දුවයට පිළියමක් ලෙස අතිරික්තයක් පවතින අංශවල සේවකයන් හට මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ පුහුණුවක් ලබාදී එම අංශ වෙත අනුයුක්ත කිරීම සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි. තවද අධිකාරියේ ප්‍රධාන මානව සම්පත් කළමනාකරු තනතුර 2016 ජූලි 01 දින සිට පුරප්පාඩුව පැවති අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් මානව සම්පත් කළමනාකරණයෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ප්‍රමාණවත්ව ඉටු වී නොතිබුණි.
- (ඇ) 2015 හා 2016 වර්ෂවලදී ප්‍රසිද්ධ දැන්වීම් පල කිරීමකින් තොරව වැඩ සහායකවරුන් (Work Assistants) 463 ක් හා ආරක්ෂක නියාමකවරුන් (Security Guard) 113ක්, කළමනාකරණ සහකාර (ගිණුම්) 24 ,හෙද සහායකවරුන් (Nursing Aid) 07ක්, වැඩසටහන්කරු - පුහුණු (Trainee Programmer) 06 ක් ආදී වශයෙන් බඳවාගෙන තිබීම මතහේදාත්මක වී තිබුණි. මේ හේතුවෙන් අධිකාරියේ බඳවාගැනීමේ ක්‍රමවේදයේ විනිවිදභාවයක් නොපවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

**4.9 වෙළඳපල කොටස**

2016 වර්ෂය සඳහා ලෝක වරාය මෙහෙයුම් පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද ඇල්ෆා ලයිනර් වාර්තාව (Alpha liner Report) අනුව කොළඹ වරාය විසිසම ඒකක (Twenty Equivalent unit) 5,734,923 ක මෙහෙයුම් සිදුකරමින් ලෝකයේ 23 වෙනි ස්ථානයේ රැඳී සිටි අතර 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 10.6 ක වර්ධනයක් ලඟා කරගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2016 වර්ෂයේ දී බහාලුම් හැසිරවීම සියයට 7 කින් අඩු වී තිබුණි.

කොළඹ වරාය තුළ වරාය අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය 2001 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා වූ කාලය තුළ ඉකුත් වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සියයට 81 සිට සියයට 37 දක්වා සිඝ්‍ර ලෙස පහත වැටීමක් සිදුවී තිබුණි. කෙසේ නමුත්, කොළඹ වරාය තුළ තරඟකාරීව කටයුතු කරන පුද්ගලික සමාගම් වන S.A.G.T ආයතනය එම කාලය තුළ සියයට 19 සිට සියයට 28 දක්වා හා C.I.C.T ආයතනය සියයට 01 සිට සියයට 35 දක්වා සිඝ්‍ර වර්ධනයක් ලඟා කර ගෙන තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

වර්ෂය	S.L.P.A	ප්‍රතිශතය	එස්.ඒ.ඒ.ටී	ප්‍රතිශතය	C.I.C.T	ප්‍රතිශතය	එකතුව
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	බහලුම් ඒකක		බහලුම් ඒකක		බහලුම් ඒකක		බහලුම් ඒකක
2001	1,396,946	81	229,670	19			1,726,616
2002	1,206,694	68	558,025	32			1,764,717
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			2,455,300
2006	1,743,669	57	1,335,411	43			3,079,078
2007	1,834,734	54	1,546,497	46			3,381,231
2008	1,747,670	53	1,739,668	47			3,687,338
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
2013	2,501,863	58	1,746,802	41	57,541	1	4,306,206
2014	2,559,339	52	1,661,940	34	686,636	14	4,907,915
2015	2,252,323	44	1,371,245	26	1,561,899	30	5,185,467
2016	2,100,117	37	1,632,207	28	2,002,599	35	5,734,923

ඒ අනුව, වරායක ප්‍රධාන කාර්යය වන බහලුම් මෙහෙයවීමේ කාර්යය වරාය අධිකාරියෙන් ක්‍රමානුකූලව ගිලිහී එය පුද්ගලික ආයතන විසින් ක්‍රමානුකූලව නතුකර ගනිමින් සිටින බව නිරීක්ෂණය විය.

**5. ගිණුම් කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය**

**5.1 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම**

2006 රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2 වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් හා ප්‍රසම්පාදන කාල රාමුවක් සකස් කර නොතිබුණි.

**5.2 අභ්‍යන්තර විගණනය**

විගණන කමිටුව අවම වශයෙන් මාස 3 කට වරක් රැස්වී වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම, ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සහ, අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා හා බාහිර විගණන වාර්තා යනාදිය සමාලෝචනය කළ යුතුය. 2016 වර්ෂයේ දී බාහිර විගණන වාර්තා සමාලෝචනය කර තිබූ නමුත් එම වර්ෂයේදී අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර විගණන අංශය විසින් පිළියෙල කරන ලද විගණන වාර්තා 166 ක අන්තර්ගතව තිබූ විගණන නිරීක්ෂණ පිළිබඳ සමාලෝචනයක් සිදුකර නොතිබුණි.

**5.3 පාරිසරික හා සමාජ වගකීම ඉටුකිරීම**

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමේ දී කඩා ඉවත් කරන ලද කළු ගල් හා පස් තැනින් තැන ස්ථාන ගතකර තිබූ අතර වරාය පරිශ්‍රය තුළ ජලය එකතු වන ආකාරයේ වලවල් ද සෑදී තිබුණි. තවද වරාය සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අත්පත් කර ගන්නා ලද ඉඩම්වල කඩා දමන ලද සුන්බුන් කොටස් ද ඉතිරි වී තිබුණි. මේ පිළිබඳව හම්බන්තොට ප්‍රාදේශීය මහලේකම් කාර්යාලය මගින් 2017 පෙබරවාරි 08 දින නිකුත් කරන ලද අංක එච්.ඩී.එස්/එල්.එන්.ඩී/12/එෆ්/1 දරන ලිපිය මගින් හම්බන්තොට ප්‍රදේශය තුළ පවතින වැසි තත්ත්වය මත මෙම ඉඩම් කලාපය බෙංගු අවදානම් කලාපයක් ලෙසට වර්ධනය වෙමින් පවතින බවට මහජන සෞඛ්‍ය පරීක්ෂක විසින් හඳුනාගෙන ඇති බවත් මෙම ගැටළුකාරී තත්ත්වය සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලෙසට ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය මගින් වරාය අධිකාරිය දැනුවත් කර තිබුණි. එහෙත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට 2017 අප්‍රේල් 30 දින වන විට ද අධිකාරිය අපොහොසත් වී තිබුණි.
- (ආ) අධිකාරිය විසින් භාවිතයෙන් ඉවත් කරනු ලබන ටයර් හා ටියුබ් වර්ෂාවට නිරාවරණය වී දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ඉවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් වර්ෂාව අධික කාල වලදී ටයර් තුළ ජලය එක්රැස් වීමෙන් මදුරුවන් බෝවී බෙංගු රෝගය පැතිරයාමේ අවදානමක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එලෙස 2016 වර්ෂයේ භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද ටයර් 193 ක් හා ටියුබ් 1200 ක් විගණන දිනය වන විටත් වරාය පරිශ්‍රයේ අනාරක්ෂිතව ගොඩගසා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

**5.4 අයවැය ලේඛනමය පාලනය**

---

අයවැයගත වියදම් හා තථ්‍ය වියදම් සැසඳීමේදී වියදම් විෂයයන් 18 කින් 10 කම සියයට 47 සිට සියයට 172 දක්වා සැලකියයුතු විචලනයන් නිරීක්ෂණය වූයෙන් අයවැය ලේඛනමය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් ලෙස භාවිතා කර නොතිබුණි.

**6. පද්ධති හා පාලනයන්**

---

විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු වරින්වර අධිකාරියේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමු කරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර	නිරීක්ෂණ
-----	-----
(අ) ගිණුම්කරණය	ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවීම.
(ආ) ණයගැති පාලනය	දීර්ඝ කාලීනව අයකර නොගත් ණය ශේෂ පැවතීම.
(ඇ) සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය	බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය අනුමත කර නොගැනීම.
(ඈ) තොග පාලනය	තොග අයිතමයක් වෙනුවෙන් කේත දෙකක් භාවිතා කර තිබීම.