

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය - 2017

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2017 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 2017 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 ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී 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

උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පවත්වනු ලබන විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ.

1.4 මතය ව්‍යාචනය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හා හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනයේ සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ වාර්තාගත වූ හෝ වාර්තාගත නොවූ හෝ විෂයයන් සහ මූලිකාංගවලට අදාළව කවර හෝ ගැලපීම් කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් තිබුණේ දැයි තීරණය කිරීමට මට නොහැකිය.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 මතය ව්‍යාචනය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු හේතුවෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මට නොහැකි විය. ඒ හේතු කොට ගෙන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මම මතයක් ප්‍රකාශ නොකරමි.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත දැක්වෙන අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 16

- (i) වත්කම්වල සාධාරණ වටිනාකම එහි ධාරන අගයෙන් ප්‍රමාණාත්මක ලෙස වෙනස්වන විට ප්‍රත්‍යාගණනයක් සිදුකළ යුතු නමුත් ප්‍රමිතයේ 34 ඡේදය ප්‍රකාරව වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) ප්‍රමිතයේ 58 ඡේදය ප්‍රකාරව ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල වටිනාකම වෙන් වෙන්ව හඳුනා ගතයුතු වුවද, ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතයට පටහැනි ලෙස ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල මුළු වටිනාකම වෙන්වෙන්ව හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iii) මණ්ඩලය විසින් රු. 1,367,754,792 ක් වන අබලි බස් රථ වටිනාකමද දේපළ පිරියත හා උපකරණ යටතේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 19

ප්‍රමිතයේ 57 ඡේදය ප්‍රකාරව අර්ථ දක්වන ලද ප්‍රතිලාභ වගකීම පුරෝකථනය කළ ඒකක බැර ක්‍රමය පදනම් කරගෙන ගණනය කළ යුතු වුවත් එලෙස කටයුතු නොකර සේවක මාසික වැටුප හෝ මාස භාගයක වැටුප සේවා කාලයෙන් ගුණකොට පාරිතෝෂික දීමනා වෙන්කිරීම් ප්‍රමාණය ගණනය කර තිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

ආයතනය විසින් පරිගණක මෘදුකාංග අස්පාඨය වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනීම සඳහා ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියක් හඳුනාගෙන නොතිබූ අතර 2015 වර්ෂයේ මිලට ගෙන තිබුණු රු.9,510,486 ක් වටිනා මෘදුකාංග සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය වෙනුවෙන් රු.2,377,621 ක ක්‍රමක්ෂය ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි.

2.2.3 අවිනිශ්චිත ගිණුම්

සබරගමුව ප්‍රාදේශිකයෙහි හා කොළඹ ප්‍රාදේශිකයෙහි අවිනිශ්චිත ගිණුම් ශේෂ පිළිවෙලින් රු. 43,954 ක හර ශේෂය හා රු. 434,864 ක බැර ශේෂය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

2.2.4 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

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

	<u>විෂයය</u>	<u>වටිනාකම</u> (රු.)	<u>ඉදිරිපත් නොවූ සාක්ෂි</u> -----
(i)	ක්‍රියාකාරී නොවන ගිණුම් - හර - බැර	9,935,459,128 26,054,954,882	} විස්තරාත්මක උපලේඛන, කාල විශ්ලේෂණ හා ශේෂ සනාථ ලිපි.
(ii)	වෙළඳ ණය හිමියෝ	3,042,220,390	
(iii)	අනෙකුත් ණය හිමියෝ	127,397,176	
(iv)	කැමියර් හිඟ ශේෂය	34,388,213	
(v)	කොන්දොස්තර අක්‍රමිකතා ශේෂය	7,687,289	
(vi)	විවිධ ණය ගැනි	111,795,741	
(vii)	ලැබිය යුතු ආදායම	243,166,958	
(viii)	වෙළඳ ණය ගැනි ශේෂය	7,972,076	
(ix)	ගෙවිය යුතු සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් (SLTB)	607,284,153	
(x)	ගෙවිය යුතු සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් (මහ බැංකුව) 2017 පෙර	1,680,688,187	} උපලේඛන හා කාල විශ්ලේෂණ හා ශේෂ සනාථ ලිපි
(xi)	ගෙවිය යුතු සේවක අරමුදල් (මහ බැංකුව) 2017	171,828,031	
(xii)	ගෙවිය යුතු සේවක භාරකාර අරමුදල් (මහ බැංකුව)	40,459,519	

(xiii)	මිලදී ගැනුම් අත්තිකාරම් (වෝගම්)	101,641,771		
(xiv)	ඉඩම් විකිණීමෙන් ලද අත්තිකාරම්	1,000,000,000	විකුණනද ඉඩම් වටිනාකම් පිළිබඳ උපලේඛන	ලද හා

2.3 ලැබියයුතු හා ගෙවියයුතු ගිණුම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලයෙහි හිඟ කඩකුලී ආදායම ලෙස රු. 1,863,414 ක මුදලක් 2009 වර්ෂයේ සිට පැවත එන අතර, එම මුදල අය කරගැනීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන්වන විටදී, ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (ආ) වයඹ ප්‍රාදේශිකයේ අලව්ව ඩිපෝවෙහි 2015 වර්ෂයට පෙර සිට ත්‍රස්ථ විපත්වලින් මියගිය සේවකයින්ට ගෙවූ වැටුප් සඳහා ශ්‍රී ලංගම ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් ලැබිය යුතු රු. 2,174,752 ක ශේෂයක් විවිධ ණයගැති ශේෂය තුළ ඇතුළත්කර ඇති අතර, එම ශේෂය නිරවුල්කර නොතිබුණි.
- (ඇ) ලැබිය යුතු ආදායම් ශේෂය තුළ සබරගමුව ප්‍රාදේශිකයේ හමුදා ප්‍රවාහනය, පොලිස් බලපත්‍ර හා හමුදා බලපත්‍ර ආදිය වෙනුවෙන් වසර 5 කට වැඩි කාලයක සිට එකතුව රු. 15,110,583 ක් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) 2017 වර්ෂයට පෙර සිට සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට ගෙවිය යුතු ආයක මුදල් නිසි පරිදි නොගෙවීම හේතුවෙන් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. 1,680,688,187 ක ගෙවිය යුතු ශේෂයක් පැවති අතර එම මුදල් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඉ) කළුතර රියදුරු පුහුණු පාසලෙන් ලැබිය යුතු ශේෂය වන රු. 12,305,959 ක් වසර 3 ක් ඉක්මවා ඇතත් එය නිරවුල් කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඊ) මහනුවර දකුණු ඩිපෝවෙහි රු. 4,737,950 ක්ද, පානදුර ඩිපෝවෙහි රු. 23,546,483 ක් ද, මතුගම ඩිපෝවෙහි රු. 26,952,578 ක් ද, අළුත්ගම ඩිපෝවෙහි රු. 6,179,118 ක් ද, වූ ණය හිමි ශේෂ අවුරුදු 5 ට වැඩි කාලයක් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (උ) 2014 හා 2015 වර්ෂවලදී කල්බදු පදනම යටතේ මිලදී ගෙන තිබුණු බස් රථ 2200 ක් වෙනුවෙන් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට කල්බදු වාරික වශයෙන් රු. 6, 726,713,973 ක මුදලක් ගෙවිය යුතු අතර ඒ සඳහා ඩිපෝ වෙතින් රු . 6,692, 000,000 ක මුදලක් ලැබිය යුතුව පැවතුණි. එම මුදල් ලබාගෙන කල්බදු වාරික නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(උ) එකතුව රු.1,565,050,215 ක් වූ නොපියවූ මිලදී ගැනුම් අත්තිකාරම් ශේෂයෙන් රු.914,763,169 ක් හෙවත් සියයට 58 ක් වසර 01 සිට වසර 03 ක කාල පරාසයක් තුළ දී හා සියයට 30 ක් එනම් රු. 479,811,048 ක් වසර 3 ට වැඩි කාලයක් තුළ දී නිරවුල් කර නොතිබුණි.

2.4 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට යොමුව	අනුකූල නොවීම -----
--	-----------------------

(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික
සමාජවාදී ජනරජයේ
මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය

මුදල් රෙගුලාසි 177

බදුල්ල ඩිපෝවෙහි මුදල් අඩුවෙන් බැංකුගත කිරීම හේතුවෙන් 2012 වර්ෂයේ සිට වර්ධනය වෙමින් පවතින රු.34,249,522 ක ශේෂයක් පැවති අතර ඒ පිළිබඳව ඩිපෝව විසින් අදාළ මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතුකර නොතිබුණි.

(ආ) 1999 ඔක්තෝබර් 08
දිනැති අංක 22/99 දරන
රාජ්‍ය පරිපාලන
චක්‍රලේඛය

1.16 වගන්තිය

නිලධාරීන් සඳහා නිල වාහන අනුයුක්ත කිරීමේදී අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අනුමැතිය ලබා ගතයුතු වුවත්, මණ්ඩලය විසින් මෙම චක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිලධාරීන් සඳහා නිල වාහන ලබා දී තිබුණි.

(ඇ) 2003 ජුනි 02 දිනැති පීඊසී
12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර
චක්‍රලේඛය

8.3.9 වගන්ති

i.

චක්‍රලේඛයට පටහැනි ලෙස මණ්ඩලය සතු වාහන 02ක් ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යාංශ කාර්යාලයට හා ජාතික සේවක සංගමය වෙත ලබා දී තිබුණු අතර ඒ සඳහා 2017 වර්ෂය සඳහා පිළිවෙලින් ලීටර් 390ක හා ලීටර් 1667ක ඉන්ධන ලබා දී තිබුණි.

තවද මෙම චක්‍රලේඛයට පටහැනි ලෙස කොන්දොස්තරවරුන් දෙදෙනෙකු, රියදුරෙකු හා ආරක්ෂක නියාමකවරයකු වැටුප් ප්‍රතිපූර්ණයට යටත්ව බාහිර ආයතන වෙත මුදාහැර තිබුණි.

- | | | | |
|-----|---|------|--|
| (ඇ) | 2003 ජුනි 02 දිනැති පීඊඩී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛය 9.7 වගන්තිය හා 2000 ජනවාරි 11 දිනැති පීඑල්පීඊ 5 දරන රාජ්‍ය මුදල් වකුලේඛය | (i) | වකුලේඛය ප්‍රකාරව මහා භාණ්ඩාගාරයේ අවසරයකින් තොරව නිලධාරීන් සඳහා දීමනා ලබා නොදිය යුතු වුවත්, මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ පමණක් නිලධාරීන් 19 දෙනෙකුට 2017 වර්ෂය තුළදී, විශේෂ දීමනා වශයෙන් රු. 1,900,000 ක් ගෙවා තිබුණි. |
| | | (ii) | වකුලේඛ ප්‍රකාර මහා භාණ්ඩාගාරයේ අවසරයකින් තොරව ඩිපෝවල කාර්යසාධනය පදනම් කරගෙන ඩිපෝ කළමනාකරු, සහකාර කළමනාකරු මුදල්, ධාවන හා ඉංජිනේරු යන නිලධාරීන් වෙත මාසිකව උපරිමය රු. 100,000 යටත්ව දිරි දීමනා ගෙවීම් කර තිබුණි. |

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු. 1,616,709,589 ක අතිරික්තයක් වූ අතර ඊට ප්‍රතිරූපිත ඉකුත් වර්ෂයේ උණනාවය රු. 632,619,173 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අතිරික්තය රු. 2,249,328,762 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. මණ්ඩලයේ ආදායම රු. 3,667,752,180 කින් වැඩි වීමද මූල්‍ය ආදායම රු. 23,762,795 කින් වැඩිවීම ද නිෂ්පාදන අලාභය රු. 61,889,455 කින් අඩුවීමද ඉහත වර්ධනය කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී 2013 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා මණ්ඩලයේ උණනාවය ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණු අතර 2017 වර්ෂයේදී අතිරික්තයක් නිරීක්ෂණය විය. සේවක පාරිශ්‍රමික සහ ජංගම නොවන වත්කම් සඳහා වූ ක්‍රියාවීම් සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මණ්ඩලයේ 2013 වර්ෂයේදී රු. 12,709,377,743 ක් වූ දායකත්වය 2017 වර්ෂයේදී රු.20,231,073,915 ක් දක්වා අඛණ්ඩව වර්ධනය වී තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

4.1.1 සැලසුම් කිරීම

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛයේ 5.1.2 ඡේදය ප්‍රකාරව සැලසුම් කරනලද 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.

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මණ්ඩලයේ මූල්‍ය අර්බුදයට විසඳුම් වශයෙන් 2015 වර්ෂයේදී ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ මහපෙන්වීම මත, ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්මක් නිර්මාණය කර තිබුණි. මේ තුළින් මණ්ඩලය යම් ස්ථාවර තත්ත්වයකට පත්කර කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස සේවාවක් ඇති කිරීම තුළින් මහජනතාවට මෙන්ම සේවය කරන සේවකයින්ටද, යහපත් අනාගතයක් හා ගුණාත්මක සේවාවක් ලබාදීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. මේ යටතේ මණ්ඩලය තුළ විවිධ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂා කළද, සේවකයින් 3747ක් ස්වේච්ඡාවෙන් විශ්‍රාම ගැන්වීම පමණක් සිදුකර, ඒ සඳහා වන්දි වශයෙන් රු.7,580,000,000 ක් ගෙවා තිබුණි.

2016 අංක 1 දරන මණ්ඩලයේ මානව සම්පත් කළමනාකරණ කොට්ඨාශ වක්‍රලේඛය පරිදි අනුවිත කාර්යන්හි සේවයේ සිටින රියදුරු කොන්දොස්තරවරු සිය කැමැත්තෙන් විශ්‍රාම ගනු නොලබන්නේනම්, ඔවුන් පෙර සිටි තනතුරේ සේවය සඳහා නැවත මුදාහල යුතු වුවද, ඊට පටහැනිව 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුවිත කාර්යන්හි රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරු පිළිවෙලින් 328ක් හා 674 ක් වශයෙන් 1002 ක් සේවයේ යොදවා තිබූ අතර, රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරු 1489 ක් කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවා ගෙන තිබුණි.

(ආ) මණ්ඩලයේ ඩිපෝ හා ප්‍රාදේශීය වැඩපල සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස් පුද්ගලික සමාගම්වලින් මිලදී ගත් අතර, 2017 අවසන් අර්ධ වර්ෂය තුළදී පුද්ගලික සමාගම් වලින් මිලදී ගෙන ගබඩාවට ගෙනඑන ලද රු.6,115,908 ක් වටිනා අමතර කොටස් පිරිවිතරයන්ට අනුකූල නොවූ නිසා ප්‍රතික්ෂේප කර ප්‍රධාන ගබඩාවේ ගබඩා කර තිබුණි.

(ඇ) සංශෝධිත ගාස්තු ක්‍රියාත්මක වන විට අදාල බදු ගැනුම්කාර පාර්ශවය විසින් සියලු හිඟ බදු මුදල් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මණ්ඩලය වෙත ගෙවිය යුතු වුවද, එසේ අය කර නොගෙන 2018 මැයි 28 දින වන විට දින 45ක බදු කුලී මුදල, විදුලිය හා ජල බිල්පත් පිළිවෙලින් රු. 1,035,000, රු. 85,858 හා රු.235,666 ක් ලෙස හිඟව පැවති අතර, ඒ අනුව අදාල ගාස්තු සංශෝධනය ක්‍රියාත්මක වුවද, හිඟ මුදල් ලබා ගැනීමට කළමනාකරණය ක්‍රියාමර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ඈ) 2017 අගෝස්තු 30 දින පුද්ගලික සමාගමකින් ප්‍රධාන කාර්යාලය විසින් මිලදී ගන්නා ලද රු. 700,350 ක් වටිනා අමතර කොටස් ප්‍රධාන ගබඩාවට ලබා ගැනීමේදී පාවිච්චියට සුදුසු බවට ප්‍රධාන කාර්යාලයේ පරීක්ෂණ ඉංජිනේරු විසින් සහතික කිරීමෙන් අනතුරුව ගම්පහ ප්‍රාදේශීය වැඩපල වෙත භාර දී තිබුණි. එසේ වුවද, 2018 ජනවාරි 11 දින ප්‍රාදේශීය වැඩපල ඉංජිනේරු විසින් අමතර කොටස් ගුණත්වයෙන් ඉතා පහත් බවට සහතික කරමින් රු. 408,590 ක් වටිනා අමතර කොටස් නැවත ප්‍රධාන ගබඩාවට එවා තිබීම විගණනයේදී ගැටළුකාරී විය.

(ඉ) මධ්‍යම බස්රථ කාර්යාලයේ ආරක්ෂක අංශයෙහි ගිනි අවි 06 ක් සහ නොමිබර 12 ජීව උණ්ඩ 63 ක් ද, නොමිබර 16 ජීව උණ්ඩ 08 ක් ද, භෞතිකව දක්නට ලැබුණි. ඒ පිළිබඳ විස්තර ලේඛනගත කර නොතිබුණු අතර, 2017 ඔක්තෝබර් 18 දිනැති ලිපියෙන්, හිටපු ආරක්ෂක පරීක්ෂක නිලධාරීවිසින් භාණ්ඩ හා ලේඛන, වත්මන් ආරක්ෂක පරීක්ෂක නිලධාරීට භාර දී තිබූ අතර, එම ලිපියෙහි ගිනි අවි 06 ඇතුළත් කර නොතිබුණි. තවද, එකී ලිපියෙහි ජීව උණ්ඩ 70ක් භාරදී තිබූ බව සඳහන් කර තිබූ අතර, භෞතිකව ජීව උණ්ඩ 71ක් තිබුණි. ඉන් නොමිබර 16 ජීව උණ්ඩ 8ක් තිබූ අතර, ඉන් එකක කැප් එකක් නොතිබුණි. තවද, නොමිබර 12 හිස් කොපු 30ක් ද, භාරදුන් ලිපියේ සඳහන් වුවද ඒවා ලේඛනගත කර නොතිබුණි.

- (ඊ) විවිධ අරමුණු සඳහා 2017 වර්ෂය තුළ ප්‍රධාන කාර්යාලය විසින් නිසි අනුමැතියකින් තොරව වර්ෂ අවසානයේ එකතුව රු. 1,058,596,564 ක් වූ ජංගම ගිණුම් 21 ක් පවත්වාගෙන ගොස් තිබූ අතර එම අරමුණු නොසලකා හරිමින් ගිණුම් අතර මුදල් මාරු කිරීම සිදු කර තිබුණද එම මාරු කළ මුදල් නැවතත් අදාල ගිණුම්වලට අයකර ගැනීම සිදු නොකරයි. මෙවැනි විශාල ගිණුම් සංඛ්‍යාවක් පවත්වාගෙනයාම තුළින් මණ්ඩලයේ මූල්‍ය කටයුතු සංකීර්ණවී තිබූ අතර, එමගින් මූල්‍ය පාලනය දුර්වල තත්වයක පැවතුණි.
- (උ) මණ්ඩලය සතු වාහන 61 ක් පවතින අතර එම සියළුම වාහනවල මයිලෝ මීටරය විගණිත දින වන විටත් ක්‍රියාත්මක තත්වයේ නොපැවතුණි.
- (ඌ) එක් පිටුවක ටිකට් පත් 10 බැගින් වූ ටිකට් 100 කින් යුත් මගී ටිකට් පොත් 19950 ක් අනුක්‍රමික අංක රහිතව මුද්‍රණය කර ප්‍රාදේශීය කාර්යාල වෙත පොත් 9750 ක් නිකුත් කර තිබුණි. ඉන් ටිකට් පොත් 6333ක් පමණක්, ගබඩාවට ආපසු භාර දී තිබුණි. මෙසේ අංක රහිතව පොත් මුද්‍රණය කිරීම සම්බන්ධයෙන් මණ්ඩලය විසින් විමර්ශන කටයුතු සිදු කර, එම වාර්තාව 2017 සැප්තැම්බර් 14 දින ශ්‍රී ලංගම/ආ/12/2017 ප්‍රධාන ආරක්ෂක නිලධාරී මගින් මණ්ඩලයේ සභාපති වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. 2017 නොවැම්බර් 15 දින මේ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන සම්පාදක නිලධාරී වෙත චෝදනා පත්‍රයක් ලබා දී ඇතත්, 2018 අගෝස්තු 31 විගණිත දින වන විටත් අදාල පරීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි.
- (එ) මධ්‍යම බස්රථ කාර්යාලයෙහි පවත්වාගෙන යන කඩ කාමර වෙනුවෙන් අංක: ඒ 1167/67 යටතේ ලියාපදිංචි කරන ලද බදු ගිවිසුම් අංක 05 හා 14 අනුව, එල්එච් 32 හා එල්එච් 34 යන කඩ කාමර හා වැසිකිළි පද්ධතිවල කුලී මුදල් හා ජල හා විදුලි බිල්පත් බදුකරුවන් විසින් නොගෙවීම හේතුවෙන් බදු ගිවිසුම් උල්ලංඝනය වී ඇතත් බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමට කටයුතුකර නොතිබුණි. එලෙසම මෙම මුදල් නිසි වේලාවට නියමිත පරිදි අයකර ගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (ඒ) මධ්‍යම බස්රථ කාර්යාලයේ යොදවා ඇති ආරක්ෂක කැමරා පද්ධතිය කැමරා 16 කින් යුක්ත විය. එහෙත්, කැමරා මගින් ලබාදෙන දර්ශන වලින් පැහැදිලි දසුන් ලබාගැනීමට නොහැකි වීමත්, එම දසුන් පසුව විමර්ශණ කටයුතු සඳහා ලබාගත නොහැකි වීමත්, වැදගත් ස්ථාන සියල්ල ආවරණය නොවීමත් නිසා, කැමරා පද්ධතිය සවිකිරීම මගින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

4.3 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් පරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) බදුල්ල ඩිපෝවෙහි බස්රථ 115 ක් පමණ දෛනිකව ධාවනය වුවද, නිසි වේලාවට තඩාග සේවා හා ග්‍රීස් සේවා සිදු නොකරන බවත්, ග්‍රීස් විදින යන්ත්‍රය දිගින් දිගටම කැඩීයාම, ග්‍රීස් සේවා අතපසුවීමට ප්‍රධාන හේතුව වී තිබුණි. ග්‍රීස් සේවා කිරීම නිසි ලෙස අදාල කාලසීමාව තුළදී සිදු නොකිරීම නිසා, බස්රථ වල එන්ජින් සහ අනෙකුත් උපාංගවලට විශාල බලපෑමක් සිදුවන අතර, නැවත අමතර කොටස් යොදා අලුත්වැඩියා කිරීමට සිදුවේ. නිසි වේලාවට අවශ්‍ය ග්‍රීස් සේවා හා තඩාග සේවා සිදුකිරීම තුළින්, බස්රථ අඩු පිරිවැයක් යටතේ කාර්යක්ෂමව දිගු කාලයක් නඩත්තු කරගෙන පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි.

(ආ) බදුල්ල ඩිපෝවෙහි භූගත ඉන්ධන ටැංකි 03 ක් තිබූ අතර, එම ටැංකි 03 භෞතික පරීක්ෂාවේදී ඉන් එක් ටැංකියක ඉන්ධන සම්පූර්ණයෙන් පිරී තිබූ අතර, අනෙක් ටැංකි 02 හි කොටස් වශයෙන් තිබුණි. සම්පූර්ණයෙන්ම පිරී තිබූ ටැංකියෙහි භෞතික තිබෙන ඉන්ධන ප්‍රමාණය මැනීම සඳහා ගිල්වුම් කෝදුව ප්‍රමාණවත් නොවූයෙන්, භෞතික ප්‍රමාණය කොතෙක් දැයි මැනිය නොහැකි විය. ඒ හේතුවෙන් ටැංකි 03 හි භෞතිකව තිබූ තෙල් ප්‍රමාණය ගණනය කළ නොහැකි විය. එමෙන්ම මණ්ඩලය විසින් ටැංකි වල සම්පූර්ණයෙන්ම තෙල් පිරී තිබෙන විට මැනිය හැකි පරිදි ක්‍රමෝපායන් සකසාගත යුතුව තිබුණි. තවද, ඉන්ධන ඇණවුම් කිරීමේදී යළි ඇණවුම් මට්ටම, අවමතොග මට්ටම, ආරක්ෂිත තොග මට්ටම පිළිබඳව අවධානය යොමු කර නොතිබුණි. ඉන්ධන උෞනතා හා අතිරික්තතා විශාල වශයෙන් දක්නට ලැබුණු අතර අතිරික්තතා ගිණුම්වල ශේෂය රු.33,962,408 ක් වෙනත් ආදායම් ලෙස ලාභයට ගලපා තිබීම ව්‍යාජ ලාභ තත්ත්වයක් බව නිරීක්ෂණය විය.

4.4 නිෂ්ක්‍රීය හෝ උන උපයෝජිත වත්කම්

පහත සඳහන් පරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලයෙහි ලංකා බැංකුව පවත්වාගෙන යන කාර්යාල පරිශ්‍රයෙහි ඉදිරිපස, වර්ග අඩි 2500 කට වැඩි ඉඩ ප්‍රමාණයක් 2016 වර්ෂයේ සිට ලිපි ද්‍රව්‍ය ගබඩා කිරීම සඳහා පවත්වාගෙන යන අතර, එම කොටස වෙනත් කාර්යයකට යෙදවීමෙන් ලබා ගත හැකිව තිබූ ප්‍රතිලාභ මණ්ඩලයට අහිමි වී තිබුණු අතර, වසර 3 කට ආසන්න කාලයක් නිෂ්කාර්යව පැවතුණි.
- (ආ) වාටා බස් රථ ධාවනයෙන් ඉවත්කර හිතෝ ටර්බෝ බස් රථ යෙදවීම නිසා මධ්‍යම බස් රථ නැවතුම්පල කාර්යාලයෙහි 2011 වර්ෂයේ සිට රු.117,978 ක් වටිනා අයිතම 27ක්, නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

4.5 හඳුනාගන්නා ලද පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2017 ජූලි 03 දින මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන ගබඩා පරීක්ෂාවේදී ගබඩාවට ගෙන එන ලද, ටිකට් මැෂින් සඳහා භාවිතා කරනු ලබන තර්මල් කඩදාසි ටිකට් රෝල් 30,000 පිළිබඳව නියැදි පරීක්ෂාවන් සිදු කරන ලදී. එහිදී නියැදිය අදාල පිරිවිතර සමඟ අනුකූල වී නොතිබුණි. තවද එම දිනට පෙර ගබඩාවට ගෙන එන ලද ගබඩාවේ පැවති ටිකට් රෝල් ද නියැදි පරීක්ෂාවට භාජනය කළ අතර එම නියැදියද පිරිවිතර හා එකඟ වී නොතිබුණි. ඒ අනුව 2017 ජූලි 12 දින දක්වා ගබඩාවට ලැබී තිබුණු ටිකට් රෝල් 1,623,800ම දිගින් අඩු නොවේය යන්න විගණනයේදී බැහැර කල නොහැකි අතර, ඒ අනුව මණ්ඩලයට දළ වශයෙන් රු. 9,711,268 ක අලාභයක් සිදු වී තිබුණි. රු. 7,888,000 ක් වූ කාර්යය සාධන ඇපකරය 2017 ජූලි 14 දින වන විට කල් පිරී තිබුණද, මණ්ඩලය එම කාර්යය සාධනය ඇපකරය දීර්ඝ කර ගැනීමකින් තොරව ටිකට් රෝල් මිලදී ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් 2017 ජූලි 13 හා අගෝස්තු 25 දින විගණන විමසුම් නිකුත් කල අතර, එහිදී විගණන විමසුම මගින් පෙන්වා දී තිබුණු පරිදි එම අවස්ථාවේදී පිරිවිතර හා එකඟ නොවූ ටිකට් රෝල් සපයා ඇති බවට සැපයුම්කරු හා මණ්ඩලය එකඟ වී තිබුණි. ඒ අනුව මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමාගේ අංක: ශ්‍රී ලංගම/ප්‍ර.ස.ක/පොදු/01/2017 හා 2017 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති ලිපියෙන් පහත පරිදි කටයුතු සිදුකරන බව සඳහන් කළද, ඒ අනුව කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි.

- i. මණ්ඩලයට සිදුවී ඇති අලාභය සම්බන්ධයෙන් පූර්ණ විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වන බව සඳහන් වුවද, 2018 අගෝස්තු 31 දින වන විටද, එම පරීක්ෂණ කටයුතු පවත්වා වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- ii. පරීක්ෂණ කටයුතු අවසන් වන තෙක් ගෙවීම් නොකරන බව සඳහන් කර තිබුණද, 2017 ඔක්තෝබර් 23 දින රු. 1,021,050 ක් ද, 2018 ජනවාරි 08 දින රු. 2,382,450 ක්ද, ගෙවා තිබුණි.
- iii. කාර්ය සාධන ඇපකරයේ කාලය 2017 ජූනි 14 දින කල්පිරී තිබුණු බැවින්, සැපයුම්කරු 2017 වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කරන ලද, ටෙන්ඩරය සඳහා තබා තිබුණු රු. 1,000,000 ක ලංසු ඇපකරය ආදායමට ගැනීමට කටයුතු කරන බව සඳහන් වුවද, එම ඇපකරය 2017 ඔක්තෝබර් 10 දින සැපයුම්කරු වෙත මුදාහැර තිබුණි. ඒ සඳහා සභාපතිතුමාගේ අනුමැතිය ලබාගත් බවට තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය. තවද, 2017 අගෝස්තු 29 දින නීති නිලධාරී මගින් එම ලංසු සුරක්ෂණය මණ්ඩලයට අයකරගැනීමේ හැකියාවක් ඇති බව දන්වා තිබුණද, මණ්ඩලය ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) 1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් පනත හා 1980 අංක 46 දරන සේවා නියුක්තියන්ගේ භාර අරමුදල් පනත අනුව නියමිත පරිදි දායක මුදල් නොගෙවීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 4 කට අදාළව රු.712,069,120 ක් අධිභාර වශයෙන් ගෙවා තිබුණු අතර, 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. 96,348,905 ක ගෙවිය යුතු ශේෂයක් පැවතුණි.

4.6 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 9.2 ඡේදයට අනුකූලව මණ්ඩලය සඳහා සංවිධාන සටහනක්, බඳවා ගැනීමේ පරිපාටියක් හා උසස්වීම් පරිපාටියක් පිළියෙ කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කරවා ගෙන නොතිබුණි.

5. තිරසාර සංවර්ධනය

5.1 තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ලඟා කර ගැනීම

තිරසාර සංවර්ධනය පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ වසර 2030 ‘න්‍යාය පත්‍රය’ ප්‍රකාරව සෑම රාජ්‍ය ආයතනයක් විසින්ම කටයුතු කළයුතුව පවතින අතර සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් තම විෂය පථය යටතට ගැනෙන කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් කෙසේ ක්‍රියාත්මක වියයුතුද යන්න පිළිබඳව දැනුවත් වී නොතිබුණි.

6. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

6.1 ප්‍රසම්පාදන හා කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාවලිය

6.1.1 ප්‍රසම්පාදනයන්

(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2 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.

(ආ) මෙවලම් හා යන්ත්‍රෝපකරණ ප්‍රසම්පාදනය

2016 වර්ෂයේදී සේවකයන් ස්වේච්ඡාවෙන් විශ්‍රාම ගැන්වීමේ වැඩ සටහනින් පසුව මණ්ඩලය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට තීරණය කර තිබුණු අතර, එහි එක් අදියරයක් ලෙස දිස්ත්‍රික් කාර්යාල 21 ක් සහ ප්‍රාදේශීය වැඩපල 11 ක් පිහිටුවීමට යෝජනා කර තිබුණි. එමෙන්ම සේවකයින් විශ්‍රාම යාම නිසා යන්ත්‍රසූත්‍ර වැඩිකර කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිකර ගැනීමේ අරමුණින් හා අළුත්වැඩියාවන් කාර්යක්ෂමව සිදුකර ගැනීම සඳහා මෙම යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා මෙවලම් මිලදී ගැනීමේ ව්‍යාපෘති යෝජනාවක් සහ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රු. 320,548,000 ක් වූ පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් පිළියෙල කර තිබූ අතර, ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි. මේ පිළිබඳව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) බස් රථ එංජින් අලුත් වැඩියා කිරීමට අවශ්‍ය මෙවලම් සහ යන්ත්‍රෝපකරණ අයිතම 22 ක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීමට මණ්ඩලය තීරණය කර තිබූ නමුත්, 2017 වර්ෂය සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මෙහි හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි අදාළ ප්‍රසම්පාදනයක් ඇතුළත් කර නොතිබුණු අතර, වාර්ෂික අයවැය ලේඛනයෙහිද ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි.
- (ii) ව්‍යාපෘති යෝජනාව තුළ ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු, ව්‍යාපෘති කාල රාමුව, ව්‍යාපෘති සැලැස්ම, අරමුදල් සපයාගන්නා ආකාරය හා සපයා ගැනීමේ හැකියාව යානාදී කරුණු පිළිබඳව විස්තර සඳහන් කර නොතිබුණි.
- (iii) 2017 ජනවාරි 02 දිනැති ව්‍යාපෘති යෝජනාව සමඟ එහි පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර, එම පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවෙහි ඇතුළත් නොවූ වටිනාකම රු. 33,434,426ක් වූ යන්ත්‍ර සූත්‍ර 12 ක් සඳහාද ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකර තිබුණි.
- (iv) මෙවලම් සහ යන්ත්‍රෝපකරණ මිලදී ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 5.3.2 ඡේදය පරිදි පලකල පුවත්පත් දැන්වීමෙහි ණය පදනම මත භාණ්ඩ ලබාදිය යුතු බව, මිලදී ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන භාණ්ඩ පිළිබඳ විස්තර හා ලංසු ලේඛණ ලබා ගැනීම සඳහා ආපසු නොගෙවන ලද රු.12,500 ක් මණ්ඩලයට ගෙවිය යුතු බව ආදී තොරතුරු ඇතුළත් කර නොතිබීම නිසා මණ්ඩලය බලාපොරොත්තු වූ පරිදි තරඟකාරීත්වය තුළින් හොඳම සැපයුම්කරු තෝරාගැනීමේ අරමුණ ඉටු වී නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

- (v) මණ්ඩලය වෙන් 5 ක ෆෝක් ලිස්ට් 2 ක් මිලදී ගැනීමට තීරණය කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා විශාල සැපයුම්කරුවන් ප්‍රමාණයක් නොසිටින බැවින් මිල සැදහුම් ක්‍රමය යටතේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් හෝ දුරකථන නාමාවලියේ කහ පිටුවල සඳහන් සැපයුම්කරුවන් තෝරාගෙන මිල ගණන් කැඳවීමේ හැකියාව තිබියදී මෙම මිලදී ගැනීම ඉහත මෙවලම් හා යන්ත්‍රෝපකරණ මිලදී ගැනීමේ පුවත්පත් දැන්වීම් යටතේ මිලගණන් කැඳවා තිබීම නිසා එක් ආයතනයකින් පමණක් මිල ගණන් ලැබී තිබුණි.
 - (vi) මෙවලම් සහ යන්ත්‍රෝපකරණ ප්‍රසම්පාදන ලැයිස්තුවෙහි වෙන් 5 ෆෝක් ලිස්ට් එකක පිරිවැය රු. 1,500,000 ක් ඇස්තමේන්තුකර තිබූ අතර, සැපයුම් සමාගම ඉදිරිපත් කරන ලද මිල රු.7,200,000 (වැට් රහිත) වූයෙන්, මිල ගණන් අතර රු. 5,700,000ක වෙනසක් එනම්, එය සියයට 380 ක විචලනයක් තිබියදී, තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව ඒ පිළිබඳව හෝ වෙළඳපළ වටිනාකම කෙරෙහි අවධානය යොමු නොකර මිලදී ගැනීම් නිර්දේශ කර තිබුණි.
 - (vii) මණ්ඩලයේ අවශ්‍යතාවය වී තිබුණේ වෙන් 5 ෆෝක් ලිස්ට් 2 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා වූවද, රු.7,200,000 ක මුදලකට (වැට් රහිත) වෙන් 5 එක් යන්ත්‍රයක් හා වෙන් 2.5 ෆෝක් ලිස්ට් යන්ත්‍ර 2 ක් වෙන් කරන ලද වටිනාකමට මිලදී ගෙන තිබුණි. එම යන්ත්‍ර විගණන දින වූ 2018 අගෝස්තු 28 වන ටද නිෂ්කාර්යව පැවතුණි.
 - (viii) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 3.4 ඡේදය හා අතිරේක 33 හි සංශෝධිත සීමාවන් අනුව මිල සැදහුම් ක්‍රමය යටත් අවම වශයෙන් සිල් තබන ලද මිල ගණන් තුනක් ලබාගෙන ඒ අතරින් සැපයුම්කරු තෝරාගත යුතු වුවත් ඊට පටහැනි ලෙස රු.419,750 ක් වටිනා Air compressor යන්ත්‍රයක් මිලදී ගැනීමේදී එක් පෞද්ගලික ආයතනයකින් ඇණවුමකින් තොරව භාණ්ඩ සපයා ඇති බවත් ගබඩාවට භාණ්ඩ ලැබී දින 14 කට පසුව භාණ්ඩ ලද බවට සහතිකය නිකුත් කර තිබුණි.
 - (ix) පුද්ගලික සමාගමකින් සපයන ලද වටිනාකම රු.850,815 ක Feeler Gauge, Torque Wrench and Horning Heads යන අයිතම03 ක ඒකක 13ක් දෝෂ සහිත බැවින් ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණද, විගණන දිනය 2018 අගෝස්තු 08 දින වන විටත් ගබඩාවේ තිබූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.
 - (x) 2018 පෙබරවාරි 06 දින වන විට මාල්බෝ ට්‍රේඩිං ප්‍රයිවට් ආයතනයෙන් මිලටගත් වටිනාකම රු.7,190,662 ක අයිතම 3ක් සඳහා මණ්ඩලයේ පිරිවිතරයන් හා ගැලපේද යන්න පරීක්ෂාකර නොතිබුණි.
- (ඇ) බස් රථ එන්ජින් මිලදී ගැනීම හා සවිකිරීම පිළිබඳ ප්‍රසම්පාදන විගණනය
- (i) බස් රථ එන්ජින් 326 ක් රු. 2,383,089 බැගින් හා රු. 2,381,044 බැගින් බස් රථ එන්ජින් 163 ක් වශයෙන් රු. 1,164,997,186 ක් වටිනා එන්ජින් 489 ක් අමාත්‍යාංශය විසින් මණ්ඩලය වෙත ලබා දී තිබුණි. මණ්ඩලය විසින් අදාළ ප්‍රාදේශීකයන්වල නව එන්ජින් කට්ටල සවි කල යුතු බස් රථ පිළිබඳව තොරතුරු කැඳවීම් කර තිබුණු අතර අදාළ ප්‍රාදේශීක ඉංජිනේරු විසින් එන්ජින් කට්ටල සවිකල යුතු බස් රථ ලේඛනයක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එසේ අදියර 01 දී නිර්දේශිත බස් රථ සඳහා එන්ජින් සවිකර නොතිබුණු අවස්ථා 172 ක් විය.
 - (ii) නව එන්ජින් කට්ටල සවි කිරීමක් සඳහා ගලවන ලද එන්ජින් 124 ක් අලුත්වැඩියාවකින් තොරව බස් රථ වලට සවිකල හැකි හොඳ තත්ත්වයේ පැවතුණි. එන්ජින් 83 ක් ඩිපෝ මට්ටමින් අලුත් වැඩියා කර ගබඩාවල තබා තිබුණු අතර ප්‍රාදේශීය වැඩපල වලට සහ පර්මන් කාර්මික විදුහලෙන් අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකර එන්ජින් 86 ක් විගණන දින තෙක් ඩිපෝ වෙත ලැබී නොතිබුණි.

(ඇ) මුද්‍රණ යන්ත්‍ර මිලදී ගැනීම.

(i) මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ධාවන අංශය සඳහා රු. 397,000 ක් වටිනා ගමන්අවසර පත්‍ර මුද්‍රණ යන්ත්‍රයක් 2017 පෙබරවාරි 24 දින පුද්ගලික සමාගමකින් මිලදී ගෙන තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 8.9.1 (අ) වගන්තිය අනුව ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණු අතර, එම භාණ්ඩ ගබඩාවට ලැබුණු පසු එහි පිරිවිතර හා ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳව පරීක්ෂාවකින් තොරව භාර ගෙන තිබුණි. නමුත් මෙය ක්‍රියාත්මකවීමේදී දෝෂ සහිත බැවින්, අදාල ආයතනය වෙත ආපසු භාර දී තිබුණද විධිමත් ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණු හෙයින්, අදාල පාඩුව මණ්ඩලයට අයකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ii) මණ්ඩලය 2017 ඔක්තෝබර් 24 දින මුද්‍රණ යන්ත්‍ර 02 ක් සඳහා නැවත මිලගණන් කැඳවා තිබුණු අතර ප්‍රසම්පාදන තීරණයකින් තොරව ඉහත ප්‍රතික්ෂේපිත ආයතනය වෙතින්ම රු.2,550,000 කට හැඳුනුම්පත් මුද්‍රණයන් 02 ක් මිලදීගෙන තිබුණි.

(ඉ) මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලයෙහි ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක නොවීම හේතුවෙන් බස් රථ අලුත්වැඩියාව සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස් පංචිකාවත්තේ ඇති වෙළඳසැල් වලින් මිලදී ගෙන තිබුණි. මේ හේතුවෙන් නියමිත වේලාවට නියමිත ප්‍රමිතියෙන් හා ගුණාත්මක බවින් යුත් අමතර කොටස් සාධාරණ මිලකට ලබා ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ඊ) වටිනාකම රු. 7,890,664 ක් වූ අමතර කොටස් පරීක්ෂණ කණ්ඩායම විසින් පරීක්ෂා කිරීමෙන් පසු අදාල පිරිවිතරයන් සමඟ නොගැලපෙන බව ඉන්වොයිස් පත්වල නිර්දේශයන් සිදු කර තිබුණද, එසේ ප්‍රතික්ෂේපිත අමතර කොටස් 2017 ඔක්තෝබර් 17 දින පැවති අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් මිලදී ගැනීමට තීරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව එම අමතර කොටස් ඩිපෝ හා ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ වෙත නිකුත් කර තිබුණි.

6.2 පාරිසරික හා සමාජ වගකීම් ඉටු කිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මධ්‍යම බස් රථ නැවතුම්පල කාර්යාලයෙහි ඉංජිනේරු අංශය සඳහා ප්‍රමාණවත් ගබඩා පහසුකම් නොතිබුණු අතර, ගබඩා භාරකරු ඉතා කුඩා පරිශ්‍රයක තම රාජකාරී කටයුතු කරගෙන යන අතර, රාජකාරී කටයුතු කිරීමට ප්‍රමාණාත්මක පහසුකම් සහිත වාතාවරණයක් නොතිබුණි.

(ආ) සියලුම වාහන සේවා කටයුතු ඩිපෝව විසින් සිදු කරන අතර ඊට අදාළව බලපත්‍රයක් ලබා ගතයුතු බව 2008 ජනවාරි 25 දිනැති අංක 1533/16 දරණ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් හා 1980 අංක 47 දරන ජාතික පාරිසරික පනතට අනුව දක්වා තිබුණද, මණ්ඩලයේ ඩිපෝ 107 කින් ඩිපෝ 09 ක් පමණක් මෙම බලපත්‍රය ලබා ගෙන තිබුණි.

(ඇ) මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලය භූ ගත ජල ටැංකි පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර, එම ටැංකි විවෘතකල වීට කැරපොත්තන් හා වෙනත් කෘමීන්, 2018 ජූනි 05 දින සිදුකරන ලද ස්ථානීය පරීක්ෂාවේදී දැක ගතහැකි වූ අතර, ජල ටැංකිය අසල මී ගුල්ද තිබුණි. ඒ අනුව මධ්‍යම බස් රථ පරිශ්‍රයෙහි පරිභෝජනය කරනු ලබන ජලයෙහි පවිත්‍රතාවය පිළිබඳව ගැටළුකාරී විය. එමෙන්ම ජල ටැංකිය අසල ඇති කඩයට අයත් ජල බෝතල් හා බීම බෝතල් පොම්පාගාරයේ ගොඩ ගසා ඇති අයුරු නිරීක්ෂණය වූණි.

6.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

2003 ජුනි 02 දිනැති හා අංක පී.ඊ.ඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලයේ 5.2 ඡේදය පරිදි අයවැයගත ආදායම් සහ වියදම් ප්‍රකාශනය අයවැයගත ශේෂපත්‍රය, අයවැයගත මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුකූලව අයවැයගත ප්‍රාග්ධන වියදම් වාර්තාවක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

7. 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 යුතු විය.

	පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර		නිරීක්ෂණ
(අ)	ස්ථාවර වත්කම් පාලනය	(i)	මණ්ඩලයේ බස් රථවල විස්තර ඇතුළත් ලේඛනයක් පවත්වා නොගැනීම.
		(ii)	මණ්ඩලය සතු ඉඩම් පිළිබඳව ලේඛනයක් පවත්වා නොගැනීම.
		(iii)	වත්කම්වල ආරක්ෂාව ඇතිවන පරිදි භාරකාරත්වය නොපැවරීම.
		(iv)	වත්කම් මිලට ගැනීම හා ගිණුම්ගත කිරීමේ අභ්‍යන්තර පාලනය දුර්වල වීම.
		(v)	වාර්ෂික වත්කම් සත්‍යාපනයන් නොකිරීම.
(ආ)	ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු මුදල්		ලැබිය යුතු මුදල් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම හා ගෙවිය යුතු මුදල් ගෙවීමට කටයුතු නොකිරීම.
(ඇ)	අත්තිකාරම් පියවීම	(i)	අත්තිකාරම් ලේඛන පවත්වා නොගැනීම.
		(ii)	ලබාගත් අත්තිකාරම් අදාළ කාර්යය නිමවූ විගසම පියවීමට කටයුතු නොකිරීම.
		(iii)	වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු විසින් අධීක්ෂණය නොකිරීම.
		(iv)	කාලීන සැසඳීම් හා පියවීම් නොකිරීම.

(ඇ)	සේවක ඇප තැන්පත්	සේවක ඇප තැන්පත් සඳහා ලේඛන පවත්වා නොගැනීම හා සේවක ඇප තැන්පත් මුදල් මණ්ඩලයේ වියදම් සඳහා යොදා ගැනීම.
(ඉ)	බැංකු ගිණුම්	මුදල් අංශය විසින් අවශ්‍යතාවයකින් තොරව බැංකු ගිණුම් පවත්වාගෙන යාම, සැසඳුම් නොකිරීම හා ගැලපීම් නොකිරීම.
(ඊ)	ගමන් බලපත්‍ර ආදායම	ගමන් බලපත්‍ර ආදායම් එකතු කිරීම් සඳහා අනුක්‍රමික අංක සහිත මුද්‍රිත ඉන්වොයිස් පත්‍ර භාවිතා නොකිරීම.
(උ)	ගබඩා පාලනය	<p>(i) ගබඩාවට ලැබෙන භාණ්ඩ වගකිව යුතු නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයට ලක් නොවීම.</p> <p>(ii) දීර්ඝ කාලයක සිට පැවතෙන පාවිච්චියට ගත නොහැකි භාණ්ඩ ඉවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම.</p> <p>(iii) අමතර කොටස් සැපයීමේදී මධ්‍යම ගබඩාව හරහා ඩිපෝව වෙත නිකුත් නොකිරීම.</p> <p>(iv) ගබඩා දත්ත හා ඩිපෝවල දත්ත සැසඳීම නොකිරීම.</p>
(ඌ)	වාහන පාලනය	<p>(i) සෑම වාහනයක් වෙනුවෙන්ම ලොග් පොතක් පවත්වා නොගැනීම.</p> <p>(ii) වාහන භාවිතයේදී ධාවන සටහන් නිවැරදිව සම්පූර්ණ කර පවත්වා නොගැනීම හා ඉන්ධන තුලනයන් සිදු නොකිරීම.</p> <p>(iii) එක් එක් වාහනය සම්බන්ධයෙන් ඒවා මිලට ගත් දිනය, වටිනාකම, අළුත්වැඩියා පිළිබඳ වාර්තා පිළියෙල නොකිරීම.</p> <p>(iv) වාහනවල මයිලෝ මීටර් ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවත්වා නොගැනීම.</p> <p>(v) වාහනවල ගමන්කළ දුර, භාවිතා කළ ඉන්ධන ප්‍රමාණය, ගමනට අදාළ අනුමැතිය ආදිය නිවැරදි ලෙස සටහන් නොකිරීම.</p> <p>(vi) වාහන ලබා දීමේදී නිසි අනුමැතීන් ලබා දී නොතිබීම.</p>

- (vii) නිසි ඉන්ධන වැංකි ධාරිතාවයක් සහතික කර නොගැනීම.
- (viii) ඉන්ධන මිනුම් සඳහා නිවැරදි ගිල්වුම් කොපු භාවිතා නොකිරීම.
- (ix) ඉන්ධන උෞනතා හා අතිරික්තතා පිළිබඳව පාලනය දුර්වල වීම.