

**ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය - 2017**

---

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගම්හි 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් 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 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 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 අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත් කළ 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 ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවූ 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 ව්‍යාවහනය 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 තිබුණේදැයි තීරණය කිරීමට මට නොහැකි විය.

**1.5 පරිපාලිත හා ආශ්‍රිත සමාගම්**

---

සීමාසහිත ජයබහාළුම් පර්යන්ත සමාගම හා සීමාසහිත මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගම යන පරිපාලිත සමාගම් දෙක හා ආශ්‍රිත සමාගමක් වන සීමාසහිත වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සේවා සමාගම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුව පැවතුණි. පරිපාලිත සමාගම්හි හිමිකම සියයට 100 ක් හා ආශ්‍රිත සමාගමෙහි හිමිකම සියයට 39.97 ක් වූ අතර 2017 දෙසැම්බර් 09 දින සිට මාගම්පුර වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනත් සමාගම් දෙකක් වෙත පවරා තිබූ බැවින් එම සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවිනිශ්චිත බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

**2.1 මතය**

**2.1.1 මතය ව්‍යාවහය - සමූහය**

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

**2.1.2 මතය ව්‍යාවහය - අධිකාරිය**

මෙම වාර්තාවේ 2.2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු හේතුවෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ උචිත විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීමට මට නොහැකි විය. ඒ හේතූකොට ගෙන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මම මතයක් ප්‍රකාශ නොකරමි.

**2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම**

**2.2.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම- සමූහය**

වරාය අධිකාරියේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ දී එක් පරිපාලිත සමාගමක කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගෙන ඒකාබද්ධ ගිණුම් පිළියෙල කර තිබුණු අතර අධිකාරිය සතු අනෙක් පරිපාලිත සමාගමේ ගිණුම් 2018 මැයි මාසය අවසන් වන විටත් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. මේ නිසා සමූහයේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී පරිපාලිත සමාගම් දෙකෙහි විගණන මූල්‍ය ප්‍රකාශන යොදාගෙන නොතිබුණි.

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

**2.2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු**

හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගෙන තිබූ විදේශ ණයවලින් 2017 නොවැම්බර් 30 දිනට අධිකාරියේ ගිණුම්වල ඉතිරිව පැවති රු. මිලියන 147,746 ක ණය ශේෂය මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟතාවකින් හෝ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයකින් තොරව අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් ඉවත් කර තිබූ අතර ඒ හේතුවෙන් රජයේ කිසිදු ගිණුමක එම ණය මුදල් ඇතුළත්ව නොතිබුණි. කෙසේ වුවද මෙම ණය මුදල් කුමන ගිණුමක ඇතුළත් විය යුතුදැයි නිශ්චිතතාවයක් නොවුණි. තවද මෙම ණය ගිණුම්වලින් ඉවත් කිරීම නිසා අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට ද පහත සඳහන් බලපෑම් සිදු වී තිබුණි.

- (i) විදේශ ණය ශේෂය රු. මිලියන 147,746 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබීම.
- (ii) ණය වටිනාකම දේශීය මුදලට පරිවර්තනය කිරීමේදී 2016 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා හඳුනා ගන්නා ලද රු. මිලියන 27,458.93 ක විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය 2017 වර්ෂයේ ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනයෙහි ආරම්භක රඳවාගත් ඉපයුම් ශේෂයට ගැලපීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසන් දිනට පවතින රඳවාගත් ඉපයුම් ශේෂය එම වටිනාකමින් අධිගණනය වී තිබීම.
- (iii) 2017 ජනවාරි 01 සිට 2017 නොවැම්බර් 30 දින දක්වා හඳුනා ගන්නා ණය මුදලට අදාල විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය වූ රු. මිලියන 4,086 ක් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට ඇතුළත් නොකිරීම හේතුවෙන් ඉහත වටිනාකමින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ශුද්ධ ලාභ අධිගණනය වී තිබීම.

- (iv) 2017 දෙසැම්බර් 1 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා ණය මුදලේ විදේශ විනිමය පරිවර්තන ලාභය රු. මිලියන 339 ක් වූ අතර, එම ප්‍රමාණය සමාලෝචිත වර්ෂයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය සකස් කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබීම.

**2.2.2.2 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්**

අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, නැව් නියෝජිත ආයතනයකින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලැබිය යුතු ශේෂය රු. මිලියන 986.08 ක් වූ අතර, නැව් නියෝජිත ආයතනය ලබා දුන් ශේෂ සනාථ කිරීමේ ලිපිය අනුව එම ශේෂය රු. මිලියන 728.14 ක් වූයෙන් රු. මිලියන 257.94 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එම වෙනසට හේතු දක්වමින් සැසඳුම් ප්‍රකාශනයක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

**2.3 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, 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියට අයවිය යුතු රු. මිලියන 2,788 ක මුළු වෙළඳ ණයගැති ශේෂයෙන් කොළඹ වරායේ වෙළඳ නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂ එකතුව රු. මිලියන 516 ක් හා වෙළඳ නොවන ණයගැති ශේෂ එකතුව රු. මිලියන 63 ක් වසරකට වැඩි කාලයක් තිස්සේ අය නොවී පැවතුණි.
- (ආ) ණය පදනම මත සේවා සපයා තිබීම හේතුවෙන් කොළඹ, ත්‍රිකුණාමලය හා ගාල්ල යන වරායන්හි සේවාවන් ලබාගත් රාජ්‍ය ආයතන සහ නැව් නියෝජිත ණයගැතියන් වෙතින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලැබිය යුතු එකතුව රු. මිලියන 423.14 ක් වෙනුවෙන් සම්පූර්ණයෙන්ම බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි.
- (ඇ) ලැබිය යුතු ගිණුම් ශේෂ තුළ අන්තර්ගත කොළඹ හා ත්‍රිකුණාමලය වරායන්හි වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන දේපළ, සුභසාධන හා ආපනශාලා පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් ලබාදුන් පරිශ්‍රවල, පරිශ්‍ර කුලිය හා විදුලි පරිභෝජනය වෙනුවෙන් අධිකාරිය දරන ලද විදුලි වියදම් නිසි පරිදි අයකර නොගැනීම හේතුවෙන් වර්ෂය ඉක්මවා තිබූ එම ශේෂවල වටිනාකම රු. මිලියන 65 ක් වූ අතර රු. මිලියන 63.68 ක් සඳහා බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි.
- (ඈ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගැටළු සහගත/ආරාචුල් සහිත ණයගැති ශේෂ (Dispute Debtors) රු. මිලියන 46.83 ක් හා නැවත විසඳීම සඳහා යොමු කළ නිරවුල් නොවූ ණයගැති ශේෂය රු. මිලියන 14.70 ක් විය. ඉහත ශේෂයන් තුළ අන්තර්ගත වසරක් ඉක්ම වූ නිරවුල් නොවූ ණයගැතියන් රු. මිලියන 3.18 ක් හා නැවත විසඳීම සඳහා යොමුකළ නිරවුල් නොවූ ණයගැතියන් (Re-dispute) රු. මිලියන 4.78 ක් සම්බන්ධයෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටද අවසන් නිගමනවලට එළඹ නොතිබුණි.
- (ඉ) නැව් නියෝජිත ආයතනයකින් මෙතෙක් අයනොවී පැවති දින 30 ඉක්ම වූ ගුදම් ගාස්තු හා නැව් එහා මෙහා කිරීම සඳහා වූ රු.මිලියන. 113.19 ක බිල්පත් වෙනුවෙන් ගාස්තු සහනයක් ලබා දීමට (ගාස්තු කපා හැරීමට) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී ඇති නමුත් මහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි. කෙසේ වුවද 2018 මැයි 16 දින රු.මිලියන 112.86 ක් බොල් ණය ලෙස කපා හැර තිබුණි.

2.4 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම්

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

නීති රීති හා රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම්
(අ) 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ පනතේ 6 (උ෧) වගන්තිය.	පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පොදු සංවිනයක් ස්ථාපිත කිරීමට 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.
(ආ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත	
(i) 11 වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය.	2017 වර්ෂයේදී අධිකාරිය විසින් ස්ථාවර තැන්පතු වල සහ කෙටි කාලීන තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන ලද රු. මිලියන 12,674 ක් සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය ලබා ගෙන නොතිබුණි.
(ii) 10 (5) වගන්තිය	රාජ්‍ය සංස්ථාවක යම් වර්ෂයක අතිරික්තයක් තිබේ නම් පනතේ දක්වා ඇති අඩු කිරීම් කළ පසු ඉතිරිය ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කළ යුතුය. එසේ වුවද 2016 හා 2017 වර්ෂයන්හිදී අධිකාරිය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 1,035.73 ක් හා රු.මිලියන 13,324.14 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා තිබුණද එම ලාභ ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර නොතිබුණි. තවද ඉහත ලාභය තුළ කොළඹ වරාය පර්යන්ත 2 හි මෙහෙයුම් කටයුතු වල නිරතව සිටින පෞද්ගලික සමාගම් දෙකෙන් අධිකාරිය විසින් වාර්ෂික බදු කුලිය ලෙස අයකරගත් රු. මිලියන 1,993.47 ක් ද රාජ්‍ය භාගය ලෙස අයකරගත් රු. මිලියන 2,489.28 ද ඇතුළත් වී තිබුණි.
(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ මුදල් රෙගුලාසි 387 හා 156	වෙක්පත් මගින් කෙරෙන සියලුම ගෙවීම් සඳහා තම බැංකු ශේෂය ප්‍රමාණවත්දැයි ගෙවන නිලධාරියා විසින් නිතරම සොයා බැලිය යුතු වුවත් අධිකාරිය විසින් වැටුප් ගෙවීමේ දී රු.මිලියන 484.171 ක බැංකු අයිතුවක් ඇති වීම හේතුවෙන් රු. මිලියන 0.286 ක් වූ බැංකු අයිතුව පොළී ගෙවීමට සිදු වී තිබුණි.
(ඈ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී /12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛය	
(i) 4.2.3 වගන්තිය	පරිපාලිත සමාගම්හි කාර්යසාධනයන් පිළිබඳව අදාළ කාලානුරූපී වාර්තා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සමාලෝචනය කළ යුතු වුවත් අධිකාරියට අයත් එක් පරිපාලිත සමාගමක කාර්යසාධන වාර්තා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
(ii) 5.1.2 වගන්තිය	සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී අධිකාරියේ කොට්ඨාශ 23 ට අදාළව ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන් (Key Performance Indicators) හඳුන්වා දී තිබූ නමුත් අපේක්ෂිත පරිදි තථ්‍ය කාර්යසාධනය ලබා කර ගත් බවට දර්ශකයන් පදනම් කරගෙන කාර්යසාධනය ඇගයීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

- (iii) 9.3.1. (iv) වගන්තිය
 

නව තනතුරක් නිර්මාණය කිරීමට හෝ සේවක සංඛ්‍යාවේ වැඩි කිරීමකට පෙර නියමාකාරයෙන් රැකියා ඇගයීමක් හා අධ්‍යයනයක් කළ යුතු බව දක්වා තිබුණද එපරිදි කටයුතු කිරීමකින් තොරව අධිකාරියේ කොට්ඨාශ 6 ක කාර්යභාරයට සාපේක්ෂව අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව ඉක්මවා බඳවා ගැනීම් සිදුකර තිබුණි.
- (iv) 9.3.1 හි (vi) හා (vii) වගන්ති
 

වක්‍රලේඛ නියමයන්ට අනුකූල නොවන ලෙස අධිකාරිය විසින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී නිලධාරීන් 35 දෙනෙකු මාස 03 කට අධික කාලයක් සඳහා වැඩ බැලීමේ පදනම මත පත්කර තිබුණි.
- (ඉ) 2015 මැයි 25 දිනැති අංක පීඊඩී1/2015 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 2.3 හා 3.1 වගන්ති
  - (i) වක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට පටහැනිව මාසික ඉන්ධන දීමනාව සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 86 දෙනෙකු සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේ ජනවාරි මාසයේදී ඉන්ධන ලීටර් 8370 ක් ලබාදී තිබුණි.
  - (ii) වක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට පටහැනිව, අධිකාරියේ නිලධාරීන් 35 දෙනෙකු සඳහා මාසික ඉන්ධන සීමා තීරණය කර තිබූ අතර නියැදි විගණන පරීක්ෂාවට අනුව, 2017 ජනවාරි මාසයේදී පමණක් ඉන්ධන ලීටර් 1,459 ක් වැඩිපුර ලබා දී තිබුණි.
- (ඊ) 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ XIV වගන්තිය හා 2016 අප්‍රේල් 29 දිනැති අංක පීඊඩී/03/2016 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය
 

උපයන විට ගෙවීම් බදු, පුද්ගලික වැටුපෙන් අඩු කර ගෙවිය යුතු වුවද අධිකාරියේ නිලධාරීන් සඳහා වූ එම මුදල් අධිකාරියේ අරමුදල්වලින් ගෙවා තිබුණි. 2017 වර්ෂය සඳහා එසේ ගෙවන ලද රු.මිලියන 479.94 ක් ද ඇතුළුව 2011/2012 තක්සේරු වර්ෂයේ සිට 2017 දෙසැම්බර් මාසය දක්වා එකතුව රු. මිලියන 2,361.62 ක උපයන විට ගෙවීමේ බදු දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත අධිකාරියේ අරමුදලින් ගෙවා තිබුණි.
- (උ) 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතෙහි උපයන විට ගෙවීම් බදු වගු අංක 03 හි 2 වගන්තිය සහ 2011 මාර්තු 07 දිනැති අංක අයිආර්ඩී/පීඒවයිඊ/ආර්ඊඊ/01 දරන දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද ලිපිය
 

රාජ්‍ය ආයතනවල සේවකයන්ට ගෙවන පාරිතෝෂික මුදල්වලින් උපයන විට ගෙවීම් බදු අඩු කළ යුතු බව දක්වා තිබූ නමුත් අධිකාරිය විසින් පාරිතෝෂික ගෙවීමේදී අයකල යුතු සියයට 10 ක් වූ එම බදු රඳවාගැනීමකින් තොරව පාරිතෝෂික ගෙවීමකර තිබුණි.
- (ඌ) 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනත සහ 2011 මාර්තු 07 දින දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කළ ලිපිය හා 2015 ජූලි 06 දිනැති අංක එස් ඊ සී/2015/05 දරන වක්‍රලේඛය
 

රාජ්‍ය ආයතනවල සේවා නියුක්තිකයන් වෙත ප්‍රසාද මුදල් ගෙවීමේදී ඒ මත උපයන විට බදු අඩු කළ යුතු නමුත් එම බදු නිලධාරීන්ගෙන් අයකිරීමකින් තොරව අධිකාරියේ අරමුදලින් දරා තිබුණි.

(එ) 2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක අයිඒඅයි/2002/2 දරන භාණ්ඩාගාර වක්‍රලේඛය

අධිකාරිය සතු රු. මිලියන 369.15 ක් වූ පරිගණක උපාංග හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයක් පවත්වා නොතිබුණි. එසේම ඉහත පරිගණක ලේඛනය නඩත්තු කිරීමේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර විගණන අංශය අධීක්ෂණය කළ යුතු වුවද එම අවශ්‍යතාවයද ඉටු කර නොතිබුණි.

**3. මූල්‍ය සමාලෝචනය**

**3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

ඉදිරිපත් කරන ලද ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමුහයේ ලාභය රු. මිලියන 13,384 ක් හා අධිකාරියේ ලාභය රු. මිලියන 13,324ක් විය. ඉකුත් වර්ෂයේ සමුහයේ සහ අධිකාරියේ ලාභ පිළිවෙලින් රු. මිලියන 583 ක් සහ රු. මිලියන 1,036 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂය සමග සැසඳීමේදී සමුහයේ සහ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල පිළිවෙලින් රු. මිලියන 12,801 කින් සහ රු. මිලියන 12,288 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව හම්බන්තොට වරාය සඳහා ලබා ගන්නා ලද ණය මුදල් පොත්වලින් ඉවත් කිරීමත් සමග ඉවත් කරන ලද විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය රු. මිලියන 4,086 ක් ද ඇතුළුව අධිකාරියේ ශුද්ධ විදේශ විනිමය ගැලපුම් අලාභ රු. මිලියන 7,832 කින් අඩු වීම, ණය පොලී වියදම රු. මිලියන 2,219 කින් අඩු වීම, රාජ්‍ය භාග ආදායම රු. මිලියන 505 කින් ඉහළයාම, තැන්පතු මත පොලී ආදායම රු. මිලියන 575 කින් ඉහළ යාම ඉහත මූල්‍ය ප්‍රතිඵල වර්ධනය කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 4 ක අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී 2015 වර්ෂයේදී හැර අනෙකුත් වර්ෂවලදී ලාභ ලබා තිබුණි. කෙසේ වුවද, මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයට සේවක පාරිශ්‍රමික, රජයට ගෙවූ බදු හා ක්ෂයවීම් නැවත ගැලපීමේදී අධිකාරියේ දායකත්වය අඛණ්ඩව ධන අගයක් ගෙන තිබූ අතර 2013 වර්ෂයේදී රු. මිලියන 24,052 ක්වූ දායකත්වය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු. මිලියන 37,839 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි.

**3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය**

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
(i) දළ ලාභ අනුපාතය සියයට	46	45	35	39	33
(ii) මුළු ආදායමට මෙහෙයුම් ලාභය/(අලාභය) සියයට	36.19	33.34	22.86	27.93	13.00
(iii) ශුද්ධ ලාභ/(අලාභ) අනුපාතය	29.00	2.35	(35)	23.73	4.52
(iv) ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝ කාලීන ණය	1:0.20	1:2.89	1:2.92	1:2.30	1:2.27
(v) ජංගම අනුපාතය	1.22:1	1.27:1	1.52:1	2.16:1	2.51:1
(vi) ක්ෂණික අනුපාතය	1.19:1	1.19:1	1.41:1	2.05:1	2.42:1
(vii) ඒක සේවක පිරිවැය රු.මිලියන	1.78	1.66	1.73	1.42	1.38

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම සඳහා ලබා ගත් ණය පොත්වලින් ඉවත් කිරීම හේතුවෙන් 2013 වර්ෂයේ 1:2.27 ක්ව පැවති අධිකාරියේ ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝ කාලීන ණය අනුපාතය 2017 වර්ෂය වන විට 1:0.20 දක්වා අඩු වී තිබුණි.

(ආ) මුළු ආදායමට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ සියයට 13 ක් වූ මෙහෙයුම් ලාභ අනුපාතය 2017 වර්ෂය වන විට සියයට 36.19 දක්වා වැඩි වී තිබූ අතර 2013 වසරේ දී සියයට 4.52 ක්ව පැවති බදු පසු ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය 2017 වර්ෂයේ දී සියයට 29 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ විදේශීය විනිමය පරිවර්තන අලාභය පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව රු.මිලියන 7832 කින් අඩු වීම හා ණය පොලී වියදම රු.මිලියන 2219 කින් අඩු වීම මෙහෙයුම් ලාභ හා ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය ඉහළ යාමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි.

(ඇ) 2013 වර්ෂයේ ජංගම අනුපාතය හා ක්ෂණික අනුපාතය පිළිවෙලින් 2.51:1 ක් හා 2.42:1 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට එය පිළිවෙලින් 1.22:1 ක් හා 1.19:1 ක් දක්වා ක්‍රමයෙන් පිරිහී තිබුණි. උපවිත වියදම් සඳහා වෙන්කිරීම් ඉහළ යාම මේ සඳහා හේතුවී 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. මෙම අරමුණු ඉටු කර ගැනීම සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීම හා කාර්යසාධනය පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

**4.1.1 සැලසුම් කිරීම**

**4.1.1.1 සංයුක්ත සැලැස්ම**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) අධිකාරිය විසින් 2013 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා සංයුක්ත සැලැස්මක් සකස් කර තිබූ අතර එම සැලැස්ම අනුව, 2020 වර්ෂය වන විට විශිෂ්ඨ සම්ප්‍රදීය සේවා සැපයුම් මධ්‍යස්ථානය බවට පත්වීම, මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 200 ක නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයවීම, ඇමරිකානු එක්සත් ජනපද ඩොලර් බිලියන එකක ආදායමක් ඉපයීම, ඇමරිකානු එක්සත් ජනපද ඩොලර් බිලියන 10 ක ආයෝජන අත්කර ගැනීම (වරායන් අතර), ජාතික ආර්ථිකයට දායකත්වය ලබා දෙන ප්‍රමුඛයා බවට පත්වීම සහ පරිසර හිතකාමී හරිත වරාය මෙහෙයුම්කරුවකු බවට පත්වීම යන ප්‍රධාන ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට ඉලක්ක කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, එම ඉලක්ක කොතෙක් දුරට ළඟා කරගෙන තිබුණේ ද යන්න වාර්ෂිකව සමාලෝචනයට භාජනය කර නොතිබූ අතර ප්‍රධාන ඉලක්ක ළඟා කර ගන්නා ආකාරය දැක්වෙන වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සංයුක්ත සැලැස්ම තුළ ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(ආ) සංයුක්ත සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී ආයතනයේ ස්ථාපිත අරමුණු ඉටු කර ගැනීම සඳහා ව්‍යාපාරය තුළ ශක්තීන් (Strategies) මෙන්ම දුර්වලතා (Weakness) හා ව්‍යාපාර පරිසරයේ ඇති අවස්ථාවන් (Opportunities) හා බාධක (Threats) පිළිබඳ ඇගයීමකට ලක්කර නොතිබුණි.

(ඇ) අධිකාරියේ සංයුක්ත සැලැස්ම අනුව, දිග මීටර් 1200 ක් වූ නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් නිම කර ඉන් වාර්ෂික බහාළුම් මිලියන 2.4 ක් මෙහෙයවීමට ඉලක්ක කර තිබුණි. 2016 වර්ෂයේදී පර්යන්තයේ දිග මීටර් 600ක ඉදිකිරීම් නිමකර තිබුණ ද එහි බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ නොකිරීම හේතුවෙන් අපේක්ෂිත පරිදි ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

4.1.2 ක්‍රියාකාරීත්වය හා සමාලෝචනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

4.1.2.1 ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි ඇතුළත් කාර්යයන්හි ප්‍රගතිය

2017 වර්ෂය සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා කළ වැඩ වාර්තාව අනුව, ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු. මිලියන 3079 .1 ක් වූ ප්‍රධාන වැඩ සටහන් හා ව්‍යාපෘති 39 ක් (මුළු ක්‍රියාකාරකම් 131) ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හඳුනාගෙන තිබුණි. නමුත් කළ වැඩ වාර්තා අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 1195 ක් වූ ව්‍යාපෘති 09 ක් පමණක් ( ක්‍රියාකාරකම් 34 ක්) සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කර තිබූ අතර, එය මුළු ව්‍යාපෘතිවලින් සියයට 23 ක් විය. 2017 වර්ෂයේ දී ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 1884.1 ක් වූ ව්‍යාපෘති 30 ක් අවසන් කර නොතිබූ අතර ඒ පිළිබඳව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු.මිලියන 250 ක් වූ වරාය සහ නාවික ව්‍යාපාර මධ්‍යස්ථානයේ (Port and Shipping Business Center) ඉදිකිරීම්වලින් සියයට 40 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබූ නමුත් සියයට 15 ක් පමණක් නිම කර තිබුණි.
- (ආ) ත්‍රිකුණාමලය වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ වරායෙහි යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා රු. මිලියන 100 ක් වැය කර සැලැස්මක් සකස් කර එය 2017 මාර්තු මාසය අවසානයට නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබූ නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටද නිමකර තිබුණේ සියයට 40 ක් පමණක් විය.
- (ඇ) 2017 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ අන්තර්ගත කර තිබූ 2015 හා 2016 වර්ෂවලදී අවසන් කළයුතු රු.මිලියන. 795 ක වටිනාකමින් යුත් ව්‍යාපෘති 09 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට ද නිම කර නොතිබුණි.
- (ඈ) ඉඩම් භාවිතා කිරීමේ ප්‍රධාන සැලැස්මක් (Land use master plan) 2017 ජූනි මාසය වන විට සකස් කර අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කළ ද එම කාර්යය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ද නිම කර නොතිබුණි.
- (ඉ) ජාතික වරාය ප්‍රධාන සැලැස්මක් (National Port Master Plan) සකස් කිරීම සඳහා රු.මිලියන 15 ක් වෙන් කර තිබූ අතර එම සැලැස්මට අදාළ National port policy direction, Hinterland Connectivity Project, Port Access Elevated Highway Phase යනාදී ක්‍රියාකාරකම් 2017 වර්ෂය නිම වීමට පෙර අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කළ ද අපේක්ෂිත පරිදි අදාළ කාර්යයන් නිමකර නොතිබුණි.

4.1.2.2 කොළඹ වරායේ හා අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් (Container Handling) කටයුතු

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන්වන විට කොළඹ වරාය තුළ බහාළුම් හැසිරවීම ඇතුළු මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරන පර්යන්ත 04 ක් පැවති අතර එයින් ජයබහාළුම් පර්යන්තය හා සමගි බහාළුම් පර්යන්තය පූර්ණ වශයෙන් වරාය අධිකාරිය සතුවිය. අනෙකුත් පර්යන්ත දෙක වන කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) හා දකුණු ආසියානු පිටිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T) පුද්ගලික ආයතන දෙකක් වෙත සියයට 85 ක අයිතිය මත අවුරුදු 35 කට ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම සහ පැවරීම (Built, Operation & Transfer) යන පදනම යටතේ බදු දී තිබුණි.



2016 හා 2017 වර්ෂවල අධිකාරියේ හා අනෙකුත් පර්යන්තවල බහාලුම් මෙහෙයුම් (Container Handling) කටයුතු පහත පරිදි විය.

	ශ්‍රී.ල.ව.අ. (SLPA)		ද.ආ.පි.ප. (SAGT)		කො.ජා.බ.ප (CICT)		එකතුව	
	ඒකක		ඒකක		ඒකක		ඒකක	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
ප්‍රතිනැව්ගතකිරීම් (Transshipments)	1,607,792	1,609,114	1,294,631	1,406,265	1,452,838	1,726,203	4,355,261	4,741,582
දේශීය (Domestic)	483,109	388,282	317,707	375,944	499,034	619,325	1,299,850	1,383,551
නැවත පැටවීම (Re-Stowing)	9,216	13,306	19,869	27,626	50,727	43,003	79,812	83,935
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	2,100,117	2,010,702	1,632,207	1,809,835	2,002,599	2,388,531	5,734,923	6,209,068
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

මේ පිළිබඳ පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සමස්තයක් වශයෙන් 2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී කොළඹ වරායේ බහාළුම් හැසිරවීම සියයට 8 කින් වර්ධනය වී තිබුණ ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සියයට 4 කින් අඩුවී තිබුණි. 2017 වර්ෂය තුළ දී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහ නැව නියෝජිත ආයතන සමග ඇති කර ගෙන තිබූ පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් (Terminal Service Agreements) අනුව අධිකාරියට අයත් පර්යන්ත වෙත පැමිණිය යුතු නැව් කිහිපයක් පුද්ගලික පර්යන්ත දෙක වෙත යොමු වීම ඒ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (ආ) වර්තමානයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී නැව් නියෝජිත ආයතන මහා පිරිමැසුම් ලබා ගැනීමේ අරමුණින් (Economic of Scale ) ප්‍රමාණයෙන් විශාල නැව් භාවිතා කිරීමට වැඩි පෙළඹීමක් දක්වනු ලැබේ. එමෙන්ම බහාළුම් නැව් සමාගම් ඒකාබද්ධකරණය සහ සංකේන්ද්‍රණය වීම නිසා ආසියානු යුරෝපීය වෙළඳ මාර්ගය තුළ බහාළුම් ධාරිතා පරිමාවෙන් සියයට 95 ක් පමණ සන්ධාන ගත වූ නැව් සමාගම් කිහිපයක් විසින් පාලනය කෙරේ. මෙය වරාය සේවාවන් ලබා ගැනීමේ දී විශාල තරඟයක් ඇති කිරීමට හේතු වී තිබුණි. මෙවැනි තත්ත්වයක් යටතේ අධිකාරිය තම වෙළඳපල කොටස රැක ගැනීම හා වැඩිකර ගැනීම සඳහා සුදුසු තරඟකාරී ක්‍රියාමාර්ග ඇතුළත් අලෙවිකරණ සැලැස්මක් සකස් කළ යුතු වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනවිටත් එවැනි සැලැස්මක් හා අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (ඇ) කොළඹ වරායේ දැනට බහාළුම් හැසිරවීම සඳහා ක්‍රියාත්මක පර්යන්ත අතුරින් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වඩා වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි එකම පර්යන්තය වන්නේ කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) පමණක් වන අතර එහි ධාරිතාවය වසරකට විසිසම ඒකක මිලියන 2.4 ක් වේ. 2017 වර්ෂයේ දී එම පර්යන්තය වෙත ගැඹුර මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් 294 ක් පැමිණ තිබූ අතර බහාළුම් ඒකක මිලියන 2 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයවා තිබුණි. ඒ අනුව, 2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව එම පර්යන්තයේ බහාළුම් හැසිරවීම සියයට 16 ක වර්ධනයක් වූ අතර එම වර්ධනය 2018 වර්ෂයේදී ද ඒ ආකාරයෙන් පැවතිය හොත් එහි මෙහෙයුම් ධාරිතාවය උපරිමයට ළඟා වන බව නිරීක්ෂණය විය. එහෙත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු පර්යන්තවල උපරිම ගැඹුර (Draft) සහ ගැන්වී දොඹකරවල පළල හා උස (Air Draft) පිළිවෙලින් මීටර් 14.25 ක් හා මීටර් 18 ක් වූයෙන් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් මෙහෙයවිය හැකි පර්යන්තයක් හා මෙහෙයුම් උපකරණවල අවශ්‍යතාවයක් පවත්නා බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වුවද වරායේ පර්යන්ත වෙත පැමිණිය හැකි Nemo, CLG, Fax සහ Wax යන සමාගම්වලට අයත් නැව් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තය (SAGT) වෙත ගොස් තිබූ අතර, එය වලක්වා ගැනීම සඳහා තරඟකාරී අලෙවිකරණ උපක්‍රම අධිකාරිය විසින් සකස් කර නොතිබුණි.

(ඇ) 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 බහාළුම් පර්යන්තයේ පළමු අදියරේ මෙහෙයුම් කටයුතු ඇරඹීමට නියමිතව තිබුණි. බහාළුම් ඒකක 1,200,000 ක වාර්ෂික ධාරිතාවයක් සහිත ඉදිකිරීම් පිරිවැය රු.මිලියන 11,168 ක් වූ මීටර් 18 ක ගැඹුරැති හා මීටර් 600 ක් දිගැති නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 අප්‍රේල් මාසයේ අවසන් බවට සහතිකය (Final Completion certificate) නිකුත් කර තිබුණ ද නැව් බඩු මෙහෙයවීම සඳහා අවශ්‍ය ග්‍රැන්ට් දොඩකර ඇතුළු උපකරණ සපයා මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට 2018 සැප්තැම්බර් 30 දින දක්වාද කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඉ) අධිකාරියට අයත් ජය බහාළුම් පර්යන්තයේ සහ සමගි බහාළුම් පර්යන්තය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- ඉහත පර්යන්තවල උපකරණ ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්මක් 2017 වර්ෂයේ දී සකස් කර තිබූ අතර එම සැලැස්මට අනුව, පවතින උපකරණ වසර 19 සිට වසර 31 ක් දක්වා පැරණි වී තිබීම හේතුවෙන් ඒවායේ කාර්යක්ෂමතාව අඩු වී තිබුණි. ඒ අනුව, 2017 වර්ෂය තුළදී ග්‍රැන්ට් දොඩකර 8 ක් ඉවත් කිරීමට ද අංගන දොඩකර 6 ක් ඉවත් කිරීමට ද අලුතින් විශාල දොඩකර ( post panama වර්ගයේ ) 3 ක් මිලදී ගැනීමට ද තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව නිර්දේශ ලබාදී තිබුණි. ඒ අනුව ජය බහාළුම් පර්යන්තයේ ධාරිතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නැව් තොට සිවිල් කටයුතු වෙනුවෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 25 ක් වන දොඩකර 3 ක් හා ඇ.ඩො. මිලියන 30 ක් වූ බහාළුම් මෙහෙයුම් උපකරණ මිලදී ගෙන නවීකරණ කටයුතු සිදු කිරීම ආරම්භ කිරීමට, ප්‍රසම්පාදන කමිටුව හා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව පත් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය 2017 ජූලි 18 දින ලැබී තිබුණි. එම අනුමැතිය මගින් මෙම කාර්යයන් කඩිනමේ අවශ්‍යතාවයක් ලෙස දක්වා තිබුණද 2018 මැයි මාසය අවසානය වන විට යෝජනා කැඳවීම පමණක් සිදු කර තිබුණි.
- ජය බහාළුම් පර්යන්තයේ ඵලදායිතාවය හා කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නැංවීම සඳහා වර්ෂ 21ට වඩා පැරණි ටර්මිනල් ට්‍රැක්ටර් 34 ක් වෙනුවට නව ටර්මිනල් ට්‍රැක්ටර් 14 ක් 2017 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන මගින් මිලදී ගැනීම සඳහා 2017 ජූලි 13 දිනැති අංක පීඒඑම්/148/2017 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මගින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. පවතින උපකරණවල පැරණි බව හේතුවෙන් නව උපකරණ මිලදී ගැනීම කඩිනමින් සිදු කළ යුතු වුවත් 2018 මැයි මාසය දක්වා සුදුසු සැපයුම්කරුවෙකු තෝරා ගෙන මිලදී ගැනීම සිදු කිරීමට අපොහොසත් වී නොතිබුණි.

ඉහත පරිදි දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මෙහෙයුම් සඳහා භාවිතා කරනු ලබන තාක්ෂණික වශයෙන් යල් පැනීමට ලක් වී ඇති උපකරණ වල කාර්යක්ෂමතාව හීනවීම, නිතර නිතර අළුත්වැඩියා හා වර්තමානයේ වරාය වෙත පැමිණෙන නැව් වල ධාරිතාවයට ගැලපෙන ලෙස උපකරණ නොතිබීම වැනි හේතු මත බහාළුම් මෙහෙයවීමට බාධා මතු වී තිබුණි. ඒ අනුව, මෙම පර්යන්තවල කාර්යක්ෂමතාව අඩු වීමේ අවධානම බැහැර කළ නොහැකි වූ අතර මෙහෙයුම් ඵලදායිතාව අඩු වීම හා කීර්ති නාමයට හානි සිදු වීමට ඉඩ ඇති බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය. තවද දිග මීටර් 600 ක් හා ගැඹුර මීටර් 14.25 ක් වන ජය බහාළුම් පර්යන්තයෙහි දිග මීටර් 330 ක් වූ නැව් දෙකක් එකවර මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා නවතා තැබීමට හැකියාවක් නොමැති වීම හේතුවෙන් අධිකාරියට ව්‍යාපාර අවස්ථා අහිමි වී තිබුණි.

**4.1.2.3 නාවික යාත්‍රා විශ්ලේෂණය**

(අ) 2017 වර්ෂයේ සියළු වරායන් වෙත පැමිණි නාවික යාත්‍රා සංඛ්‍යාව පහත පරිදි වී තිබුණි.

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
කොළඹ	4,329	4,405	4,197	3,742	3,667
ත්‍රිකුණාමලය	233	216	164	127	134
ගාල්ල	87	96	72	60	36
කන්කසන්තුරේ	63	25	32	34	48
හම්බන්තොට	230	281	295	335	139
	<u>4,942</u>	<u>5,023</u>	<u>4,760</u>	<u>4,298</u>	<u>4,024</u>

ඉහත තොරතුරු අනුව, 2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2017 වර්ෂයේදී කොළඹ, ගාල්ල හා හම්බන්තොට වරායන් වෙත පැමිණි යාත්‍රාවල අඩු වීමක් දක්නට ලැබුණි.

(ආ) බහාළුම්ගත නාවික යාත්‍රා පැමිණීම පිළිබඳ 2013 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

වර්ෂය	2017	2016	2015	2014	2013
	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව	නැව් සංඛ්‍යාව
වරාය අධිකාරිය	1352	1,460	1,616	1,926	2,084
එස්.ඒ.පී.ටී	1073	1,087	1,026	855	1,011
සී.අයි.සී.ටී	1258	1,257	1,001	458	47
	<u>3683</u>	<u>3,804</u>	<u>3,643</u>	<u>3,239</u>	<u>3,142</u>

ඉහත තොරතුරුවලට අනුව, 2015 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2016 වර්ෂයේ කොළඹ වරාය වෙත බහාළුම්ගත නාවික යාත්‍රා පැමිණීම සියයට 4 කින් වර්ධනය වී තිබූ අතර, 2016 වර්ෂය හා සැසඳීමේදී 2017 වර්ෂයේ දී එය සියයට 3 කින් අඩු වී තිබුණි. එමෙන්ම අධිකාරිය වෙත පැමිණි බහාළුම් මෙහෙයුම් යාත්‍රා සංඛ්‍යාව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී සියයට 7 කින් අඩු වී තිබුණි. එසේම, CICT වෙත පැමිණි යාත්‍රා සංඛ්‍යාවේදී සැලකිය යුතු වර්ධනයක් සිදු වී නොතිබුණු අතර, කොළඹ වරාය වෙත බහාළුම් යාත්‍රා පැමිණීමේ අඩු වීමක් නිරීක්ෂණය විය. නැව් සමාගම් ඒකාබද්ධකරණය වීම නිසා ගැඹුරින් වැඩි විශාල නෞකා මගින් බහාළුම් ගෙන ඒම මේ සඳහා හේතු වී තිබුණි.

**4.1.2.4 බහාළුම් මෙහෙයුම් විශ්ලේෂණය**

(අ) 2013 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා කොළඹ වරායේ සියලු පර්යන්තවල දේශීය හා ප්‍රති අපනයන වශයෙන් බහාළුම් මෙහෙයුම්වලට අදාළ විස්තර පහත දැක්වේ.

	2017		2016		2015		2014		2013	
	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%	ඒකක	%
<b>S.L.P.A</b>										
දේශීය	388,282		483,109		541,152		643,317		676,937	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,609,114		1,607,792		1,691,267		1,882,057		1,779,882	
	13,306		9,216		19,904		33,965		45,044	
එකතුව	2,010,702	32	2,100,117	37	2,252,323	43	2,559,339	52	2,501,863	58
<b>S.A.G.T</b>										
දේශීය	375,944		317,707		327,750		337,354		341,510	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,406,265		1,294,631		1,028,538		1,298,434		1,385,552	
	27,626		19,869		14,957		26,152		19,740	
එකතුව	1,809,835	29	1,632,207	28	1,371,245	27	1,661,940	34	1,746,802	41
<b>C.I.C.T</b>										
දේශීය	619,325		499,034		349,069		146,314		13,530	
ප්‍රති අපනයන වෙනත්	1,726,203		1,452,838		1,168,516		519,219		42,683	
	43,003		50,727		44,314		21,103		1,328	
එකතුව	2,388,531	39	2,002,599	35	1,561,899	30	686,636	14	57,541	1
මුළු එකතුව	6,209,068	100	5,734,923	100	5,185,467	100	4,907,915	100	4,306,206	100

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) ඉකුත් වර්ෂ හා සැසඳීමේ දී සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කොළඹ වරායේ බහාළුම් මෙහෙයුම්වල වර්ධනයක් මෙන්ම ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම හා යළි ඇසිරීමවල වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණි. එහෙත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වරාය අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව ඉකුත් වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2,100,117 සිට 2,010,702 දක්වා එනම් සියයට 4 කින් පහත වැටී තිබුණි. එසේ වුවත්, කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) සිසු ලෙස බහාළුම් හැසිරවීම තුළින් සිය වෙළඳපල කොටස වර්ධනය කර ගෙන තිබුණි.
- (ii) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සමස්ත බහාළුම් හැසිරවීම තුළින් අධිකාරිය සියයට 32 ක් ද දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T) සියයට 29 ක් ද කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) සියයට 39 ක් ද වශයෙන් වෙළඳපල දායකත්වයක් හිමිකරගෙන තිබුණි. කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) වර්ෂ 03 ක කාලයක සිට ඉහළම දායකත්වය හිමිකරගෙන තිබූ අතර දැනට වරාය තුළ පිහිටි මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි එකම පර්යන්තය එම පර්යන්තය වීම ඒ සඳහා හේතු වී තිබුණි.

(iii) අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය (Terminal Occupancy Ratio) සලකා බැලීමේ දී 2015 වර්ෂයේ සිට 2017 වර්ෂය දක්වා එය පිළිවෙලින් සියයට 68, 63 හා 60 ක් විය. ඒ අනුව අධිකාරියේ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය 2015 වර්ෂයේ සිට ක්‍රමානුකූලව අඩු වෙමින් පවත්නා බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) කොළඹ වරාය තුළ අධිකාරිය සතු පර්යන්ත මගින් මෙහෙයුම්කළ බහාළුම් විශ්ලේෂණය පහත දැක්වේ.

	2017	2016	2015	2014	2013
	ඒකක	ඒකක	ඒකක	ඒකක	ඒකක
<b>ජයබහළුම් පර්යන්තය</b>					
JCT – 1	338,434	364,749	405,555	469,831	414,596
JCT – 2	361,561	383,759	369,317	415,781	417,388
JCT – 3	537,963	617,553	568,259	585,145	607,669
JCT – 4	613,447	579,645	580,956	616,228	623,030
JCT – CBN	--	--	--	--	--
JCT – CBS	97,332	22,112	185,204	246,363	237,662
JCT – NFB	--	33,994	28,716	60,251	45,218
	-----	-----	-----	-----	-----
	1,948,737	2,001,812	2,138,007	2,393,599	2,345,563
	=====	=====	=====	=====	=====
<b>සමගි බහළුම් පර්යන්තය</b>					
UCT – 1	2,986	5,449	12,817	27,617	64,687
UCT – 2	58,903	92,852	101,494	138,119	91,604
	-----	-----	-----	-----	-----
	61,889	98,301	114,311	165,736	156,291
	=====	=====	=====	=====	=====
Conventional Quays	76	04	05	04	09
	-----	-----	-----	-----	-----
	2,010,702	2,100,117	2,252,323	2,559,339	2,501,863
	=====	=====	=====	=====	=====

ඉහත තොරතුරු අනුව, ජය බහාළුම් පර්යන්තයේ සහ සමගි බහාළුම් පර්යන්තයේ බහාළුම් මෙහෙයුම් 2015 වර්ෂයේ සිට අඛණ්ඩව අඩු වෙමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

**4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්**

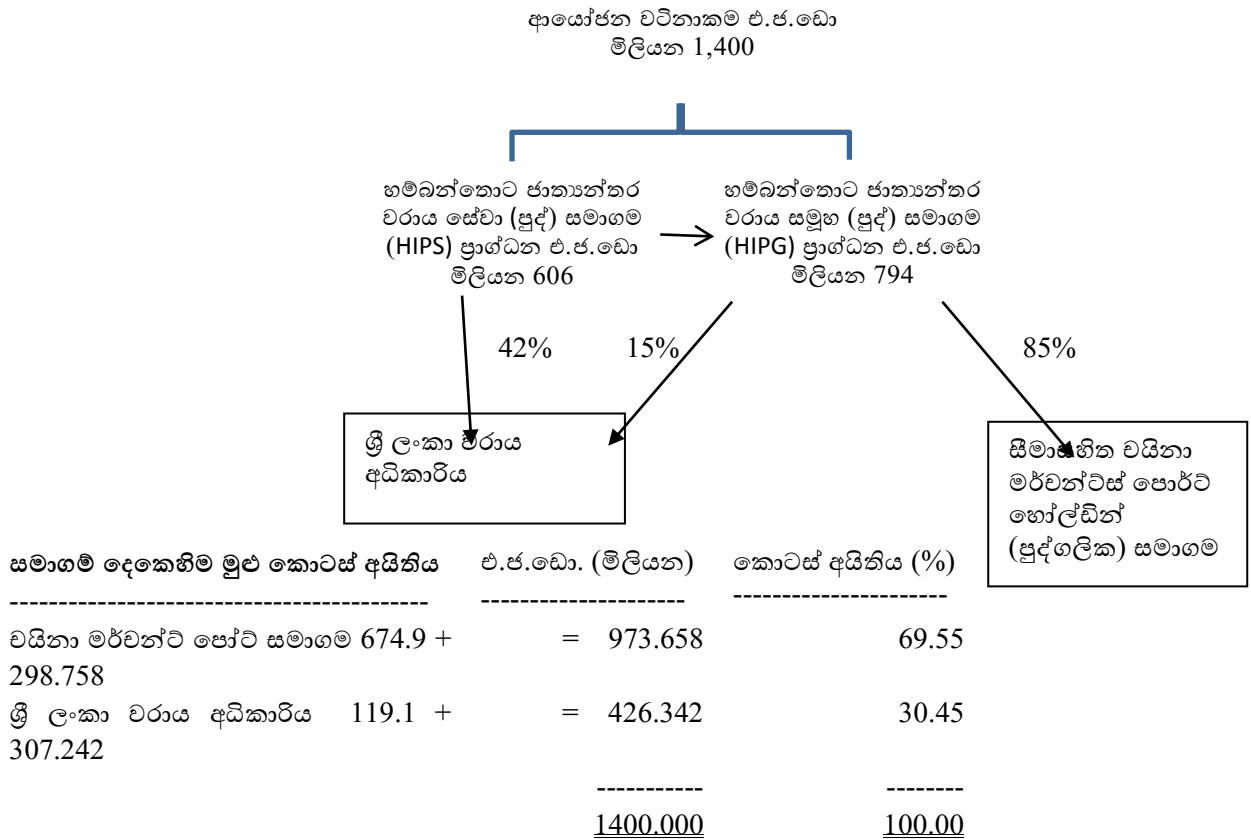
පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2009 වර්ෂයේදී හම්බන්තොට වරායේ පලමු අදියර ඉදිකිරීම් අවසන් කර තිබූ අතර, අදියර II ඉදිකරමින් පැවතිය දී වරායෙහි මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි. 2018 ජූලි 31 දින වන විට වරායේ I හා II අදියර ඉදිකිරීම් සඳහා විදේශීය ණය, දේශීය ණය, වරාය අධිකාරියේ සෘජු දායකත්වය හා වක්‍ර පිරිවැය ඇතුළු සමස්ත වියදම පහත සඳහන් පරිදි එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 1,541 ක් වී තිබුණි.

එ.ජ.ඩො. මිලියන

විදේශීය ණය, දේශීය ණය හා වරාය අධිකාරියේ සෘජු දායකත්වය	1,302
උපකරණ සඳහා තවදුරටත් ගෙවීමට ඇති මුදල	60
ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම්, දේශීය බදු ගෙවීම්, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක	179
වියදම් ආදී අනෙකුත් වියදම්	-----
	<u>1,541</u>

2009 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගම විසින් සිදු කර තිබූ අතර අධිකාරියේ මූල්‍ය වාර්තාව වලට අනුව 2017 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා වරායේ මෙහෙයුම් පාඩුව රු. මිලියන 21,904 ක් විය. රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයකට අනුව, 2016 දෙසැම්බර් 16 දිනැති අංක අමප/16/2592/752/033 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් වරායට අයත් වූ වත්කම් 2017 වර්ෂයේදී රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වය සහිත පෞද්ගලික සමාගම් දෙකකට එ.ජ.ඩො.මිලියන 1,400 කට අවුරුදු 99 ක කාලයකට පවරා තිබූ අතර 2017 අගෝස්තු 04 දිනැති අමප/17/1580/737/018 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය පරිදි එම ආයෝජනය පහත පරිදි සමන්විත වී තිබුණි.



ඉහත ගනුදෙනුව යටතේ සීමාසහිත වයිනා මර්චන්ට් පෝට් හෝල්ඩින් සමාගම විසින් සිය කොටස් මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 973.658 ක් වරාය අධිකාරිය වෙත 2018 ජූනි 30 දිනට වාරික තුනකින් ගෙවා තිබූ අතර අධිකාරිය එම මුදල් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ලබා දී තිබුණි.

මේ පිළිබඳව පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) පිළිගත් තක්සේරුකරුවෙකු මගින් වරාය දේපළ තක්සේරු කර එහි වටිනාකම මත ආයෝජන අගය තීරණය කර නොතිබුණු අතර එ.ජ.ඩො. මිලියන 1400 ක් වූ ආයෝජන අගය ගණනය කිරීම පිළිබඳ විස්තර විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි. පවරන ලද ඉඩම් හෙක්ටයාර් 1103 ක් සඳහා අවුරුදු 99 ක කාලයට අය කර ගත යුතු බදු වටිනාකම ආයෝජන අගය තීරණය කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගත් බවට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි.
- (ii) වරාය මෙහෙයුම් කටයුතු 2017 දෙසැම්බර් 09 දින සිට නව සමාගම් වෙත පවරා දී තිබුණි. එහෙත් මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගමේ සේවකයින් වැඩි දෙනෙකු වන්දි ගෙවා සේවයෙන් ඉවත් කර තිබූ නමුත් මෙම වාර්තාවේ දින වන විටත් සමාගමේ කටයුතු අවසන් කිරීමට සැලසුම් කළ සකස් කර නොතිබුණු අතර නිලධාරීන් හත් දෙනෙකු තවදුරටත් සේවයේ යොදවා තිබුණි.

- (ආ) 2011 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා රේගුව දැනුවත් කිරීමකින් තොරව ආනයනය කරන ලද දොඹකර 27 ක් සම්බන්ධයෙන් රේගුව විසින් පනවා තිබූ රු.මිලියන 1,580.00 ක් වූ රේගු දණ්ඩනය ලිහිල් කර ගැනීම සඳහා රේගු ආඥා පනතේ 165 වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු විමර්ශණයක තීන්දුවක් ලැබී මාසයක් ඇතුළත මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත අභියාචනයක් සිදු කල හැකි වුවද, අධිකාරිය විසින් අමාත්‍යවරයා වෙත එවැනි අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, මේ සම්බන්ධයෙන් ගිණුම්වල රු.මිලියන 1,577.70 ක අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන්කර තිබූ අතර අභියාචනාධිකරණයේ නඩුවක් විභාග වෙමින් පැවතුණි.
- (ඇ) අධිකාරිය සතු ඉඩම් කට්ටි 27 ක් සම්බන්ධයෙන් පෞද්ගලික පාර්ශවයන් සමග අත්සන් කරන ලද කල්බදු ගිවිසුම්වල (Leasing Agreements) කාලය 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අවසන් වී තිබුණ ද එම ගිවිසුම් කාලය නැවත අලුත් කිරීමට (renew) අවශ්‍ය කටයුතු අධිකාරිය විසින් සිදු කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් යාවත්කාලීන තක්සේරු මත බදු කුලී ආදායම් අය නොවීම නිසා අධිකාරියට ලැබිය යුතු ආදායම් අඩුවෙන් ලැබීම හා වලංගු ගිවිසුමක් නොමැතිවීම හේතුවෙන් නීතිමය ගැටළු ඇති වීමේ අවදානම බැහැර කළ නොහැකි විය.
- (ඈ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය විසින් නිලධාරීන්ට ලබා දී තිබූ නිල නිවාස සම්බන්ධයෙන් කළ නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව, 2017 සැප්තැම්බර් 20 දින නිකුත් කළ අභ්‍යන්තර චක්‍රලේඛ අංක 26/2017 ප්‍රකාරව වසර 5කින් ඉවත් විය යුතු වේ. එහෙත් වර්ෂ 6 ක් ඉක්ම වූ පසුවද නිල නිවාසවලින් ඉවත් නොවූ සහ නැවත ඉල්ලුම්කර තෝරාගෙන නොතිබූ නිලධාරීන් නිල නිවාසවල පදිංචිව සිටින අවස්ථා 359 ක් පැවතුණි.
- (ඉ) ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීමේදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් අත්පත් කරගත් ඉඩම්වලින් ප්‍රයෝජනයට නොගෙන ඉතිරි වූ ඉඩම් අක්කර 13 ක් පමණ ප්‍රසිද්ධ ටෙන්ඩර් කැඳවා විකිණීමට 2016 ජනවාරි 26 දිනැති අංක අමප/16/0087/737/007 යටතේ ඉදිරිපත් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා අනුමැතිය ලැබී තිබූ නමුත් 2017 වර්ෂය අවසාන වන විටත් අදාළ විකිණීම සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි. කෙසේ වුවද වන්දි මුදල් වෙනුවට ඉඩම් ලබා ගැනීමට වන්දිලාභීන් කැමැත්ත ප්‍රකාශ කල බව සහපතිවරයා විගණනය වෙත දන්වන ලදී.
- (ඊ) 2016 ජනවාරි 05 දිනැති අංක පීඒ/එච්ඩී/32 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය අනුව වරාය අධිකාරිය විසින් එළඹෙන ගිවිසුම්වල පවතින අඩුපාඩු හේතුවෙන් අනාගතයේ වරාය අධිකාරියට මුහුණදීමට සිදුවන අලාභ සහ දුෂ්කරතා මඟහරවා ගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් නීති අංශයට ගිවිසුම් කළමනාකරණ ඒකකයක් (Contract Management Unit) පිහිටුවීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2018 මැයි මාසය දක්වාම අදාළ ගිවිසුම් කළමනාකරණ ඒකකය පිහිටුවීමට අධිකාරිය විසින් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (උ) අධිකාරියේ මහපොළ සමුද්‍රීය විද්‍යායතනය යටතේ ආරක්ෂක පුහුණු ඒකකයක් පිහිටුවීමට 2017 මැයි 17 දිනැති අංක පීඒ/එච්ඩී/26 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය යටතේ අනුමැතිය ලබා දී තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අදාළ තීරණය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඌ) පිඹුරුපත් අංක සීඕ/සීඕඑල්/2012/1047 දරන කොළඹ ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි වපසරිය හෙක්ටයාර් 1.1372 ක් වූ ඉඩම සහ පිඹුරුපත් අංක එස්/එම්අයිඑස්/344 දරන කොළඹ 01 කෙලින් වීදියට හා ඕල්කට් මාවතට මායිම් වන අක්කර 02 ක ඉඩම පිළිවෙලින් නෙළුම් කුළුණ ඉදිකිරීම සඳහා සහ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීම සඳහා ලබා දී තිබූ නමුත් එම වත්කම් තවදුරටත් අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබූ අතර පැවරීම පිළිබඳව දෙපාර්ශවය අතර අවසාන එකඟතාවයකට පැමිණ නොතිබුණි.
- (එ) හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම්, සමාගම් දෙකක් විසින් අත්පත් කර ගැනීම හේතුවෙන් 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට පරිපාලිත සමාගමක් වූ මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු ද නතරකර තිබුණි. එහෙත් නැව් තෙල් තොග (Bunkering Oil) මිලදී ගැනීම සඳහා ලබාගෙන තිබූ ඇ.ඩො. මිලියන 24 ක් වූ ණය මුදල එම සමාගම විසින් පියවා නොතිබූ අතර මෙම

වාර්තාවේ දින වන විට ණය පියවීම සඳහා සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් මුදල් නොපැවතුණි. කෙසේ වුවද 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවිය යුතු ණය ශේෂය රු. මිලියන 3,151ක් වූ අතර මෙම ණය සඳහා අධිකාරිය ඇපකරුවෙකු වී තිබුණි.

- (ඒ) ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනය වෙනුවෙන් සූරිය වැව 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 අධිකාරියේ පොත් අනුව වරාය අධිකාරිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 2,881 ක් වූ පොලිය සමග එකතුව රු.මිලියන 5,838 ක් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවිය යුතු විය. ජාත්‍යන්තර සමථකරණ තීරණයක් මත කොන්ත්‍රාත්තුව වෙනුවෙන් ඉදිකිරීම් වියදම් රු.මිලියන 2,957 ක් හා නියමිත දිනට කොන්ත්‍රාත්කරුට මුදල් නොගෙවීම නිසා පොළී වශයෙන් රු.මිලියන. 993.8 ක් ලෙස එකතුව රු.මිලියන 3950.8 ක් ගෙවීමට 2017 දෙසැම්බර් 29 දින දෙපාර්ශවය අතර එකඟතාවයකට පැමිණ තිබුණි. ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනය වෙනුවෙන් ක්‍රීඩාංගණය ඉදිකර තිබුණද එම ආයතනය සමඟ විධිමත් ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබීම හේතුවෙන් ඉහත ඉදිකිරීම් පිරිවැය සහ පොළිය ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනය විසින් දැරීමට එකඟ නොවීම නිසා එම මුදල් මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ගෙවීමට එකඟ වී තිබුණි.
- (ඔ) 1979 අංක 51 දරන වරාය අධිකාරිය පනතේ 37(1) වගන්තිය යටතේ 2017 වර්ෂයට අදාළව සකස් කළ අයකුම ලේඛනයේ ප්‍රතිදාන වගන්තිය විධිමත්ව සංශෝධනය කිරීමකින් තොරව පවතින අයකුම ලේඛනයට පටහැනිව, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ප්‍රතිඅපනයන හා අනිකුත් බහාළුම් හැසිරීමේ කටයුතු වල නිරතවන නැව් නියෝජිත ආයතන සමඟ ඇති කර ගත් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව, සමාලෝචිත වර්ෂය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 196.266 ක ප්‍රතිදාන ගෙවා තිබුණි.
- (ඕ) අධිකාරිය සතු කැබලි අංක 8, අංක 484 වත් සහ අංක 486 වත් පිහිටි නිවාස සංකීර්ණ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය කඩා ඉවත් කර එම ඉඩම් අත්පත් කරගෙන තිබූ අතර ඒ වෙනුවට එම අධිකාරිය විසින් නිවාස 117 කින් සමන්විත මහල් නිවාසයක් අධිකාරිය වෙත ලබා දී තිබුණ ද අධිකාරිය සතු ඉඩම් , නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදීම හා ඉදිකරණ ලද නිවාස වරාය අධිකාරිය වෙත පවරා දීම නිත්‍යානුකූලව සිදු වී නොතිබුණි.
- (ක) එකතුව රු.මිලියන 667.31 ක් වූ ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ශේෂ සඳහා ශේෂ සනාථන විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

**4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු**

අධිකාරියට අයත් ආශ්‍රිත සමාගමක් විසින් පෞද්ගලික ආයතනයක් සමඟ ඇති කරගෙන තිබූ ගිවිසුමක් පසුව අවසන් කිරීම හේතුවෙන් එම පුද්ගලික ආයතනය විසින් ආශ්‍රිත සමාගමට එරෙහිව පවරා තිබූ නඩුවකට අදාළව දැරීමට සිදු විය හැකි වන්දි මුදල් 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) අධිකාරිය සතු කොළඹ වරායේ පිහිටි මෙට්‍රික් ටොන් 6,400 ක ධාරිතාවයකින් යුත් පැරණි තෙල් ටැංකි 10 ක් පෞද්ගලික සමාගම් වෙත කල්බදු පදනම මත ලබා දී තිබූ අතර අදාළ කල්බදු කාලය 2012/2013 වර්ෂයේ දී අවසන්වී තිබුණි. එතැන් සිට වරින් වර දෛනික පදනම මත භාවිතයට ලබා දී තිබූ අතර මෙම තෙල් ටැංකි ඌන උපයෝජිත වත්කමක් ලෙස පැවතුණි.



- (ආ) 2014 නොවැම්බර් මාසයේ දී ආරම්භ කරන ලද කොළඹ වරායේ නව මුළුතැන් ගෙය සඳහා රු.මිලියන 6.98 ක් වටිනා නවීන උපකරණ මිලදී ගෙන තිබූ අතර මුළුතැන්ගෙය කටයුතු ආරම්භ කර වසර ගණනාවක් ගත වී තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වාම එම උපකරණ ආහාර පිසීමේ කටයුතු සඳහා යොදා නොගෙන නිෂ්කාර්යව පැවතුණි.
- (ඇ) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් කොළඹ වරායේ ස්ථාවර වත්කම් ලේඛණයේ පැවති ඉඩම් අතුරින් රු.මිලියන 3,399.11 ක වටිනාකමකින් යුතු ඉඩම් හෙක්ටයාර් 6.79 ක් 2017 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් කිසිදු ප්‍රයෝජනයක් නොගෙන පැවතුණි.

**4.5 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය**

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයට අමතරව මිනිස් බල සැපයුම් සමාගමක් වූ සීමාසහිත වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සමාගම හරහා කොන්ත්‍රාත් පදනම මත අනුයුක්ත කරන ලද සේවකයන් 121 දෙනෙකු සහ තනතුරු 27ක් සඳහා අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව ඉක්මවා සේවකයින් 426 දෙනෙකු සේවයේ යොදවා තිබුණි. තවද අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු (Operations) සඳහා සෘජුවම සම්බන්ධතාවයක් දක්වන අංශයන්හි සේවකයන් 308 දෙනෙකුගේ උනන්දුවක් දක්නට තිබූ අතර එම උනන්දුව සපුරාලීම කින් තොරව අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් සෘජුවම සම්බන්ධතාවයක් නොදක්වන අංශ 12 ක 398 දෙනෙකුගේ අතිරික්තයක් පැවතුණු බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම එම අතිරික්තය පැවති අංශ සඳහා 2017 වර්ෂය තුළදී රු. මිලියන 533 ක් අතිකාල දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීරීඩ් /12 දරණ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයෙහි, 9.3.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව, බඳවා ගැනීමේ පරිපාටියක් සකස් කර 2011 ජූලි 19 දින අනුමැතිය සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර තිබූ නමුත් 2018 අගෝස්තු 10 දක්වාම ඒ සඳහා අනුමැතිය ලැබී නොතිබුණි. එසේම, වක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය තුළ තනතුරුවලට බඳවා ගන්නා ආකාරය දක්වා නොතිබුණි.
- (ඇ) 2017 වර්ෂය තුළදී විධිමත් ක්‍රමවේදයකින් තොරව තනතුරු 9ක් සඳහා නිලධාරීන් 110 දෙනෙකු බඳවා ගෙන තිබූ අතර අමාත්‍යවරයා වෙත මහජන දිනයේදී ලැබෙන අයදුම්පත් පදනම් කරගෙන මෙම බඳවා ගැනීම් සිදුකල බව කළමනාකරණය විසින් විගණනය වෙත දන්වන ලදී. ඒ අනුව විධායක නොවන තනතුරු සඳහා නිලධාරීන් බඳවා ගැනීම විනිවිදභාවයකින් සිදු නොකරන බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) අධිකාරියේ දැනට භාවිතා කරන පරිපාලන කාර්යය සංවිධාන සංග්‍රහය රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය සඳහා 2014 දෙසැම්බර් 12 දින යොමු කර ඇතත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන තෙක් ඒ සඳහා අනුමැතිය ලැබී නොතිබූ අතර ඒ හේතුවෙන් එහි වලංගුභාවය පිළිබඳ ගැටළු සහගත තත්ත්වයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඉ) එක් සේවකයෙකුට සාමාන්‍ය මාසික වැටුප් හා අතිකාල

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.
වැටුප්, වෙනන හා දීමනා	111,814	103,205	107,345	85,315	84,310
අතිකාල	33,835	32,574	33,244	29,283	27,297
එකතුව	<u>145,649</u>	<u>135,779</u>	<u>140,589</u>	<u>114,598</u>	<u>111,607</u>

2013 වර්ෂයට සාපේක්ෂව අධිකාරියේ අතිකාල දීමනා ක්‍රමයෙන් වැඩිවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) මුළු සේවක මණ්ඩල පිරිවැය

	2017	2016	2015	2014	2013
සේවක මණ්ඩල පිරිවැය (රු.මිලියන)	16,389	15,725	16,112	13,196	13,114
මුළු වියදමට සේවක මණ්ඩල පිරිවැය*	51%	36%	47%	47%	40%

\*මුළු වියදම ගණනයේ දී විදේශ විනිමය ලාභ/අලභ නොසලකා හැර ඇත.

2013 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සේවක මණ්ඩල පිරිවැය මුළු වියදමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත්කල ක්‍රමයෙන් වැඩිවන බව නිරීක්ෂණය විය.

4.6 වෙළඳපල කොටස

2017 වර්ෂය සඳහා ලෝක වරාය මෙහෙයුම් පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද ඇල්ෆා ලයිනර් වාර්තාව (Alpha liner Report) අනුව කොළඹ වරාය විසිසම ඒකක (Twenty Equivalent unit) 6,209,068 ක මෙහෙයුම් සිදුකරමින් ලෝකයේ 23 වෙනි ස්ථානයේ රැඳී සිටි අතර 2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 8.27 ක වර්ධනයක් ලබා කරගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2017 වර්ෂයේ දී බහාළුම් හැසිරවීම සියයට 4 කින් අඩු වී තිබුණි.

කොළඹ වරාය තුළ වරාය අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය 2001 වර්ෂයේ සිට 2017 වර්ෂය දක්වා වූ කාලය තුළ සියයට 81 සිට සියයට 32 දක්වා සිඳු ලෙස පහත වැටී තිබුණි. කෙසේ නමුත්, කොළඹ වරාය තුළ තරඟකාරීව කටයුතු කරන පුද්ගලික සමාගම්වන S.A.G.T ආයතනය එම කාලය තුළ සියයට 19 සිට සියයට 29 දක්වා හා C.I.C.T ආයතනය සියයට 01 සිට සියයට 39 දක්වා සිඳු වර්ධනයක් ලබා කර ගෙන තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

වර්ෂය	S.L.P.A		S.A.G.T		C.I.C.T		එකතුව
	බහාළුම් ඒකක	ප්‍රතිශතය	බහාළුම් ඒකක	ප්‍රතිශතය	බහාළුම් ඒකක	ප්‍රතිශතය	
2001	1,396,946	81	229,670	19	-	-	1,626,616
2002	1,206,694	68	558,025	32	-	-	1,764,719
2003	1,334,900	68	624,439	32	-	-	1,959,339
2004	1,320,845	59	899,720	41	-	-	2,220,565
2005	1,523,794	62	931,526	38	-	-	2,455,320
2006	1,743,669	57	1,335,411	43	-	-	3,079,080
2007	1,834,734	54	1,546,497	46	-	-	3,381,231
2008	1,747,670	53	1,739,668	47	-	-	3,487,338
2009	1,714,488	49	1,749,809	51	-	-	3,464,297
2010	2,167,173	52	1,970,268	48	-	-	4,137,441
2011	2,299,446	54	1,963,441	46	-	-	4,262,887
2012	2,316,849	55	1,870,271	45	-	-	4,187,120
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
2017	2,010,702	32	1,809,835	29	2,388,531	39	6,209,068

ඒ අනුව, වරායේ ප්‍රධාන කාර්යය වන බහාළුම් මෙහෙයවීමේ කාර්යය වරාය අධිකාරියෙන් ක්‍රමානුකූලව ගිලිහී එය පුද්ගලික අංශය විසින් නතුකර ගනිමින් සිටින බව නිරීක්ෂණය විය.

**4.7 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු**  
-----

වරාය අධිකාරියේ සනීපාරක්ෂක සේවා, අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීම යනාදී අමතර සේවාවන් සෘජුව ඉටුකර ගැනීම වෙනුවට ආශ්‍රිත සමාගම හරහා ඉටුකරවා ගැනීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී කොමිස් ලෙස රු.මිලියන 57.9 ක අමතර වියදමක් දරා තිබුණි.

**5. නිරසාර සංවර්ධනය**  
-----

**5.1 නිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ලඟා කර ගැනීම**  
-----

2017 අගෝස්තු 14 දිනැති අංක එන්පී/එස්පී/එස්ඩීපී/17 දරන ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් නිකුත් කරන ලද ලිපිය හා නිරසාර සංවර්ධනය පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ වසර “2030 න්‍යාය පත්‍රය” අනුව සෑම රාජ්‍ය ආයතනයක් විසින්ම කටයුතු කළ යුතුව පවතින අතර, සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළව අධිකාරිය විසින් තම විෂය පථය යටතට ගැනෙන කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් කෙසේ ක්‍රියාත්මක විය යුතු ද යන්න පිළිබඳව දැනුවත් වී නොතිබීම හේතුවෙන් නිරසාර සංවර්ධන අරමුණු, ඉලක්ක හා එම ඉලක්ක කරා ළඟා විය යුතු ආකාරය, ඉලක්ක මැන බැලීම සඳහා වන දර්ශකයන් හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

**6. ගිණුම් කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය**  
-----

**6.1 ප්‍රසම්පාදන හා කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාවලිය**  
-----

**6.1.1 ප්‍රසම්පාදනය**  
-----

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

**6.1.2 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති**  
-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ

(අ) දක්ෂිණ ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ගාල්ල වරායේ බහු කාර්ය පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා 2006 මාර්තු 28 වන දින ශ්‍රී ලංකා රජය හා අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුව (JBIC) අතර ඇති කර ගන්නා ලද SL-P 85 දරන ණය ගිවිසුම යටතේ යෙන් මිලියන 14,495 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ලබා දීමට එකඟ වී තිබුණි. ගිවිසුමට අනුව 2014 ජුනි මාසය වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් කළ යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, විස්තරාත්මක සැලැස්ම නිර්මාණය කිරීම සහ ටෙන්ඩර්වල 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.මිලියන 549.03 ක් ගෙවා තිබූ අතර ණය පොලී ලෙස 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට යෙන් මිලියන 1.33 කට සමාන රු.මිලියන 1.81 ක් දරා තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය රජයේ කඩිනම් ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණද ලෝක උරුමයක් ලෙස නම්කර ඇති ගාලු කොටුවේ යුනෙස්කෝ (UNESCO) සංවිධානයේ අනුමැතිය ලබාගත යුතු අතර ඒ සඳහා වසර 3 කට අධික කාලයක් ගතකර තිබුණි. එහෙත් ණය ප්‍රදානකරු විසින් ණය කාලසීමාව දීර්ඝ නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්හැර දැමීමට තීරණය කර තිබූ අතර ඉහත පරිදි දරන ලද උපදේශන වියදම අනාර්ථික වියදමක් වී තිබුණි.

(ආ) 2017 සැප්තැම්බර් 26 දිනැති අංක එම්පීඇන්ඩීඑස්/2017/43 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට අනුව සංවිනයේ භාවිතා වන ටග් යාත්‍රාවලට වඩා වැඩි ඇදීමේ හැකියාවක් ඇති ටග් යාත්‍රා අධිකාරිය විසින් යෙදිය යුතු වීම, අධිකාරිය දැනට භාවිතා කරන ටග් යාත්‍රා තුනක් හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම් සිදු කරන සමාගමට යළි භාර දිය යුතු වීම යනාදී හේතු පදනම් කරගෙන තෙවසරක කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා වරායේ යෙදවීම වෙනුවෙන් ටග් යාත්‍රා 3 ක් කුලියට ගැනීම සඳහා යෝජනා කර තිබුණි. ඒ අනුව, ඊට අදාළ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාදාමය ඉටු කිරීමට හා ඒ සඳහා වන නිර්දේශයන් අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කිරීමටත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද සාකච්ඡා සම්මුති කමිටුවක් හා ව්‍යාපෘති කමිටුවක් පත් කිරීමටත් 2017 ඔක්තෝබර් 17 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේ දී තීරණය කර තිබුණි. මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නිරීක්ෂණ අනුව, කඩිනම් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය යටතේ මෙම යාත්‍රා කළී පදනම මත ලබාගැනීම සඳහා යෝජනා කර තිබූ නමුත් 2018 මැයි 11 වන විටත් ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කරමින් පැවති අතර ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතිය ලබා ගැනීමට අපේක්ෂිතව පැවතුණි.

**6.2 විගණන කමිටු**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීරීඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 7.4.1 ඡේදය ප්‍රකාරව විගණන කමිටුව අවම වශයෙන් මාස 3 කට වරක් රැස්වී වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම, ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සහ අභ්‍යන්තර හා බාහිර විගණන වාර්තා යනාදිය සමාලෝචනය කළ යුතුය. එහෙත් 2017 වර්ෂයේ දී බාහිර විගණන වාර්තා සමාලෝචනය කර තිබූ නමුත් එම වර්ෂයේදී අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා 42 න් 40 ක් සමාලෝචනය කර නොතිබුණි.

(ආ) 2010 ජූලි 26 දිනැති අංක ඩීඑම්ඒ/2010(5) දරන කළමනාකරණ විගණන වක්‍රලේඛය අනුව විදේශාධාර හෝ දේශීය අරමුදල් මත ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර විගණනයක් සිදු කළ යුතු වුවත් වරාය අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද විදේශාධාර ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර විගණනයක් සිදු කර නොතිබුණි. රාජ්‍ය සම්පත් කාර්යක්ෂමව, එලදායීව හා අරපිරිමැස්මෙන් භාවිතා කර ඇති බව තහවුරු කර ගැනීම සඳහා මෙම වක්‍රලේඛය නිකුත් කර තිබූ නමුත් අභ්‍යන්තර විගණනයක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වී නොතිබුණි.

**6.3 පාරිසරික හා සමාජ වගකීම ඉටුකිරීම**

අධිකාරිය විසින් භාවිතයෙන් ඉවත් කරනු ලබන ටයර් වර්ෂාවට නිරාවරණය වී දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ඉවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් වර්ෂාව අධික කාල වලදී ටයර් තුළ ජලය එක්රැස් වීමෙන් මදුරුවන් බෝවී බොහෝ රෝගය පැතිරයාමේ අවදානමක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එලෙස 2017 වර්ෂයේ භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද ටයර් 153 ක් විගණන දිනය වන විටත් වරාය පරිශ්‍රයේ අවිධිමත් ලෙස ගොඩගසා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

**6.4 අයවැය ලේඛනමය පාලනය**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) දේශීය මිලදී ගැනීම් සඳහා රු.මිලියන 533.43 ක් අයවැය මගින් වෙන්කර තිබූ නමුත් රු.මිලියන 48 ක් වටිනා මිලදී ගැනීම් පමණක් සම්පූර්ණයෙන් නිම කර තිබූ අතර අයිතම 28 ක විදේශීය මිලදී ගැනීම් සඳහා රු.මිලියන 1,150.70 ක වෙන්කිරීම සිදුකර තිබුණද රු.මිලියන 88.31 ක්වූ අයිතම 05 ක් පමණක් මිලදී ගෙන තිබුණි. එසේම අයවැය වටිනාකම රු.මිලියන 231.70 ක් වටිනා අයිතම 11 ක් මිලදීගැනීම අවලංගු කර තිබූ අතර රු.මිලියන 571 ක් වටිනා අයිතම 8 කට අදාළව මිලදී ගැනීම් කටයුතු මූලික අදියරේ පැවතුණි. තවද, අයවැය වටිනාකම රු.මිලියන. 216 ක් වටිනා අයිතම 4 කට අදාළව මිලදී ගැනීම් කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි.

(ආ) අධි ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස නම් කර තිබෙන වරාය පරිශ්‍රයේ ආරක්ෂාව තහවුරු කර ගැනීම පිණිස 2017 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන අයවැය තුළින් සියළු ගේට්ටු සහ බන්ධිත ගුදම් සඳහා රු. මිලියන 60 ක් වැය කර CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවි කිරීම, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශයට සඳහා රු. මිලියන 400 ක් වැයකර බහාළුම් පර්යන්ත කළමනාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, රු. මිලියන 50 ක් වැයකර පිවිසීම් දොරටු ස්වයංකරණ පද්ධතිය (RFID) සකස් කිරීම හා විදුලි හා ඉංජිනේරු අංශය විසින් රු. මිලියන 20 ක් වැයකර සියලු අංශ සඳහා වූ ශබ්ද සංනිවේදන ක්‍රමය සකස් කිරීමට සමාලෝචිත වර්ෂයේ සැලසුම් කර තිබුණද අදාළ කාර්යයන් කිසිවක් වර්ෂය තුළදී ආරම්භ කර නොතිබුණි.

**7. 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	(i) ඇතැම් ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවීම් පැවතීම. (ii) සියලු බැරකම් හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත නොකිරීම.
(ආ) ණයගැති පාලනය	(i) දීර්ඝ කාලීනව අයකර නොගත් ණය ශේෂ පැවතීම. (ii) ප්‍රතිදාන ලබා දීම සඳහා අනුමත විධිමත් වැඩ පිළිවෙලක් නොමැතිවීම. (iii) ණය ශේෂ කපා හැරීම් විධිමත් අනුමැතියක් යටතේ සිදු නොකිරීම.
(ඇ) සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය	(i) බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය අනුමත කර නොගැනීම. (ii) අතිරික්ත බඳවා ගැනීම් සිදු කිරීම. (iii) අතිරික්ත සේවකයින් සිටින කොට්ඨාශවල සේවකයන්ට අතිකාල දීමනා ගෙවීම. (iv) ඇතැම්, වක්‍රලේඛවලට අනුකූල නොවීම් පැවතීම.
(ඈ) ප්‍රසම්පාදන	විධිමත් කාලරාමු අනුව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ඉටු නොකිරීම.
(ඉ) කාර්යසාධනය	අධිකාරියේ සියලු කාර්යයන් ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ අතුළත් කර ඉලක්ක ස්ථාපිත නොකිරීම හා ඉලක්ක කරා ලඟා නොවීම.