

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2020 මැයි 29 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2020 අගෝස්තු 21 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 10 වගන්තිය ප්‍රකාරව මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, 2019 දෙසැම්බර් 03 දිනැති අංක 271/2019 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පිළියෙල කළ එම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මාගේ වගකීම, විගණකගේ වගකීම යන වගන්තියේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම.

පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධානවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වාර්ෂික හා කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වා ගෙන යා යුතුය.

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතුය.

අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායී ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකාධිපති වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑමවිටම ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන්ගෙන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බවට අපේක්ෂා කෙරේ.

මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදු වන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ දුස්ස්ථානය, ව්‍යාජ ලේඛණ සැකසීම, වේතනාන්විත මගහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මගහැරීමෙන් වංචාවක් ඇතිවීමට හේතු වන බැවිනි.
- දෙපාර්තමේන්තුවේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුලදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව ගණන්දීමේ නිලධාරී දැනුවත් කරන ලදී.

1.5 වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඇ) වගන්තිය හා 38 වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බවට,
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම.

1.6.1 මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
-----	-----	-----
<p>ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මුදලින් රැස් කරන ලද ආදායම රු. 7,003,591,048 ක් වුවත් මාසික ගිණුම් සාරාංශය අනුව එම වටිනාකම රු. 6,975,667,205 ක් වූ අතර රු. 27,923,843 ක් වූ වෙනස සැසඳීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>ගිණුම්වල සංඛ්‍යා අනුසංගික ලේඛණ සමඟ නොසැසඳෙනම් වෙනසට හේතු සොයා බලා වාර්තා කළ යුතුය.</p>	<p>ගිණුම් තැබීමේ දෝෂ මත සිදු වී ඇත.</p>

1.6.2 මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
-----	-----	-----
<p>(අ) 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ සංවලන වාර්තාව අනුව 2019 වර්ෂයේදී රු. 15,338,622,687 ක් වටිනා වත්කම් මිලදීගත් බවට වාර්තා කර තිබුණ ද භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව එම වටිනාකම රු. 4,868,024,578 ක් විය. ඒ අනුව රු.10,470,598,109 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>වෙනස්කම්වලට හේතු සොයා බලා නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>මෙම වෙනස නිරවුල් කර ඇත.</p>
<p>(ආ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම්වල වටිනාකම මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.</p>	<p>සියළුම වත්කම් ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>ඉඩම් තක්සේරු කිරීම සඳහා තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවට දන්වා ඇත. දැනට (දුම්රිය ස්ථාන 03 ක) තක්සේරු කර ඇති ගොඩනැගිලි කිහිපයක අගය කොම්ප්‍රෝට්ලර් ජනරාල් වෙත දන්වා ඇත.</p>

- | | | |
|--|--|---|
| <p>(ඇ) ස්ථිර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාල 19 ක විවිධ වර්ගයන්ගෙන් විවිධ ප්‍රමාණයන්ගෙන් යුක්ත වූ ඉවත දමා ඇති රේල්පීළි වල මුළු බර කි.ග්‍රෑම් 3,502,674 ක් වූ අතර ඒවා කිලෝ ග්‍රෑම් 01 ක් පෙර අලෙවිකරන ලද මිල වූ රු. 50 පදනම්ව අලෙවි කර උපයා ගත හැකිව තිබූ ආදායම රු. 175,133,700 ක් විය. ඉතිරි ස්ථිර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාල 26 හි මීට වඩා වැඩි අබලි යකඩ ප්‍රමාණයක් තිබිය හැකි බවද නිරීක්ෂණය කෙරේ.</p> | <p>භාවිතයෙන් ඉවත් කළ දෑ විධිමත් පරිදි අපහරණය කිරීමට පියවර ගත යුතුය.</p> | <p>ඉවතලන රේල්පීළි වනජීවී දෙපාර්තමේන්තුවට ලබාදිය යුතු බව 2020 නොවැම්බර් 10 දිනැති අමප/20/1661/314/005 අංක දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල චක්‍රලේඛයේ උපදෙස් පරිදි කටයුතු කරන බව.</p> |
| <p>(ඈ) 2019 වර්ෂය ආරම්භයේ දී දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු. 1,515,528,889 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු. 1,519,706,694 ක් විය. මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4,177,805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට පැවත එන මෙම ශේෂය මේ දක්වාම නිරවුල් කර ගත නොහැකි වී තිබුණි.</p> | <p>ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> | <p>භාණ්ඩාගාරය සමග සාකච්ඡා කර නිරවුල් කිරීමට පියවර ගනු ලබන බව.</p> |
| <p>(ඉ) රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර රු. 1,470,717 ක වෙනස නිරවුල් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.</p> | <p>වෙනසට හේතු සොයා බලා නිරවුල් කළ යුතුය</p> | <p>අයවිය යුතු මුදල් විශ්‍රාම වැටුප් අධ්‍යක්ෂ වෙතින් ලැබී පාලන ගිණුමට බැර වී ඇති නමුත් ශේෂ කපා හැරීමට ප්‍රමාණවත් තොරතුරු නොමැති බව.</p> |
| <p>(ඊ) මැදවච්චිය - මඩු දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියේ දුම්රිය මාර්ගයෙහි (Track) වටිනාකම රු. 10,077,821,527 ක් ලෙස දක්වා තිබූ අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව එම වටිනාකම රු. 11,441,402,866 ක් විය. ඒ අනුව දුම්රිය මාර්ගයේ වටිනාකම රු. 1,363,581,339 ක් අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කර තිබුණි.</p> | <p>අදාළ වටිනාකම් නිවැරදි පරිදි ගිණුම්වල සටහන් කිරීමට කළමනාකරණය විසින් කටයුතු කළ යුතුය.</p> | <p>මෙවැනි දෝෂ ඉදිරියේදී සිදු නොවීමට වගබලා ගන්නා ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p> |

1.6.3 මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් "බී" ගිණුමේ ලැබීම් හා ගෙවීම්, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සමග සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේ ණය ගෙවීම් හා ණය අයකර ගැනීම් අතර පිළිවෙලින් රු. 55,251,046 ක් සහ රු. 1,173,954 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>මෙවැනි හේතූන් නිසා ගිණුම්වල අඩුපාඩු පවතින බව නිරූපණය වේ. වෙනස්කම් සැසඳීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>මෙවැනි දෝෂ 2020 වර්ෂයේදී ඇති නොවීමට වග බලා ගන්නා බව.</p>

1.6.4 ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) දෙපාර්තමේන්තු විසින් මිලදී ගන්නා ලද තොග කාණ්ඩවලට අදාළව රු. 403,516,467 ක් පෙර වර්ෂ අධි තක්සේරුවීම් ලෙස ගිණුම්වල දක්වා තිබුණි. 2013 වර්ෂයට පෙර සිට පැවත එන මෙම ශේෂය මේ දක්වාම නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති අතර එම හේතුවෙන් භාණ්ඩාගාරයට ගෙවිය යුතු මුදල මෙම අධි තක්සේරුව නිසා අඩු වී තිබුණි.</p>	<p>නිරවුල් වී නොමැති ශේෂ හඳුනාගැනීමට ක්‍රියාකළ යුතුය.</p>	<p>2018 වර්ෂයේ ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂයේ වෙනස රු. 394,680,245 කි. මෙය තොග අඩුවෙන් අගය කිරීම නිසා සිදු වූවකි. මෙය දැනට නිවැරදි කර ඇති බව වැඩිදුරටත් සඳහන් වේ.</p>
<p>(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ විදේශීය මිලදී ගැනීම්වලදී නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 8,758,560 ක් ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ගෙවන ලද රු. 2,799,922 ක ප්‍රමාද ගාස්තු ද සහ රු. 11,937,392 බැංකු ගාස්තුද, තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම හේතුවෙන් ලැබීම්වල අගය එම ප්‍රමාණයෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>මෙවැනි වියදම් තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම නිසා තොගයේ වටිනාකම අනවශ්‍ය ලෙස ඉහලයාමක් සිදුවන බැවින් නිවැරදිව ගිණුම් තැබීම සිදුකළ යුතුය.</p>	<p>අමතර ප්‍රමාදයකින් තොරව වරායෙන් නිදහස් කරගැනීමට කටයුතු කරන බව.</p>

- (ඇ) ණයවර ලිපිවලට අදාළව ලිපිගොනු ලිපිගොනු හැකි සැපයුම්කරුවන්ගෙන් භාණ්ඩ ලැබී තිබියදීත් යාවත්කාලීනව යාවත්කාලීනව යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් නොකිරීම, යෝග්‍ය පවත්වා ගැනීමට හා අත්තිකාරම් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (ඈ) 2018 ජුනි 20 දින රත්මලාන ගබඩා අංශය වෙත ලැබී ඇති ඉන්ඩෙන්ට් අංක SRS RDM 3385/15 යටතේ ආනයනය කරන ලද රු. 50,289,517 ක් වටිනා දුම්රිය ඇණිය සඳහා අමතර කොටස්වලින් හඳුනාගත් අයිතම කිහිපයක් නොලැබී තිබුණි. ඒ බැව් 2018 නොවැම්බර් 14 අදාළ සැපයුම් ආයතනයට දැනුම් දී තිබුණ ද විගණිත දින වූ 2019 ඔක්තෝබර් 20 දින දක්වා හිඟ භාණ්ඩ ගෙන්වා නොගැනීම මත සම්පූර්ණ වටිනාකම ණයගැතියෝ ලෙස පෙන්වා තිබුණි.

1.6.5 සීමා ඉක්මවීම්.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
සමාලෝචිත වර්ෂයේ විෂය අංක 30602 දරන ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ හර ශේෂ සීමාව රු. 152,833,037 කින් ඉක්මවා තිබුණි.	අදාළ සීමාවන් සංශෝධනය කර ගැනීමට හෝ සීමාව ඇතුළත කටයුතු කිරීමට පියවර ගත යුතුය.	වර්ෂය තුළ උපරිම වියදම් හා අවම ලැබීම් සීමාව සංශෝධනය කරගෙන තිබුණද ඒ අනුව උපරිම හර ශේෂ සීමාව සංශෝධනය කරගත නොහැකිවීම.

1.6.6 බලය නොලත් කාරක පාඩු.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ රු. මිලියන 13 ක කාරක පාඩුවක් දක්වා තිබුණු අතර මේ දක්වා එය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මුදල් රෙගුලාසි පරිදි අදාළ කාරක පාඩු පියවා ගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ප්‍රතිපාදන වෙන්කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	1991 – 1993 කාලසීමාව තුළදී ටෙන්ඩර් සම්බන්ධයෙන් සිදු වූ පාඩුවක් වන අතර මෙය ඉතා පැරණි බැවින් ඒ සම්බන්ධ තොරතුරු සොයාගැනීමට නොහැකි බව.

1.6.7 ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත දැක්වෙන ඇතැම් ලේඛන පවත්වා නොතිබුණු අතර, ඇතැම් ලේඛන විධිමත්ව හා යාවත්කාලීනව පවත්වා නොතිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය</p> <p>උතුරු දුම්රිය මාර්ග සංඥා හා විදුලි සංදේශ ව්‍යාපෘතියේ රු. 112,177,386 ක් වටිනා ගොඩනැගිලි, මෝටර් වාහන හා කාර්යාලීය උපකරණ වෙනුවෙන් ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයක් නඩත්තු කර නොතිබුණි.</p>	<p>1978 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අංක 842 දරන භාණ්ඩාගාර වක්‍රලේඛය/මුදල් රෙගුලාසි 502(2) ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුය</p>	<p>ස්ථාවර වත්කම් ලේඛණයක් පවත්වා ගෙන ගොස් නොමැත.</p>
<p>(ආ) හානි පිළිබඳ ලේඛනය</p> <p>මුදල් රෙගුලාසි 110 ප්‍රකාරව හානි පිළිබඳ ලේඛනය යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 110 හි විධිවිධාන ප්‍රකාර ඒ යටතේ වන ආකෘතිය අනුව හානි පිළිබඳ ලේඛනයක් පවත්වා ගත යුතු අතර එය යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතුය.</p>	<p>යාවත්කාලීනව පවත්වා ගෙන යනු ලබන බව.</p>
<p>(ඇ) බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය</p> <p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් නීතිපතා පරීක්ෂා කළ හැකි වන පරිදි බැරකම් ලේඛනයක එම බැරකම් සටහන් කළ යුතුය.</p>	<p>බැරකම් ලේඛණයක් පවත්වාගෙන යනු ලබන බව.</p>
<p>ණය සහ අත්තිකාරම් ලේඛණය</p>		
<p>(ඈ) 2017 ජූලි 05 දිනැති අංක 256/2017 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් වක්‍රලේඛයේ 05 ඡේදය ප්‍රකාරව CC - 10 ලේඛනය යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>හිඟ ණය ශේෂ පහසුවෙන් බලාගත හැකිවන පරිදි ලේඛණය නඩත්තු කළ යුතුය.</p>	<p>ණය ලේඛණ නිවැරදිව පවත්වාගෙන යාම සඳහා විෂයභාර නිලධාරීන් දැනුවත් කර ඇති බව.</p>

1.6.8 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම.

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට යොමුව	නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය	බැංකු ගිණුම් 03 කට අදාළව මාස 06 සිට මාස 15 දක්වා ගෙවීමට ඉදිරිපත් නොකළ රු.311,917 ක් වටිනා චෙක්පත් 15 ක් විය.	මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.	මාස 06 ඉක්ම වූ ගෙවීමට ඉදිරිපත් වී නොමැති චෙක්පත් සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව 2020 වර්ෂයේදී නිවැරදි කර ඇත.
(ii) මු.රෙ. 383	දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක 176-1-001-2-90727313 දරන බැංකු ගිණුමට සෘජුව බැර කර ඇති රු. 2,852,344 ක මුදල හඳුනාගෙන නොතිබුණි.	සෘජු බැර කිරීම් හඳුනාගෙන මුදල් පොත සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.	හඳුනාගෙන වාර්තා කර ඇත.

(iii) මු.රෙ. 570 හා 571	රු. 34,499,383 ක් වටිනා වර්ෂ 02 ක් ඉක්ම වූ තැන්පතු ආදායමට බැර කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මේ සම්බන්ධව සොයා බලා ආදායමට ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	වසර 02ක් ඉක්ම වූ තැන්පතු ආදායමට බැර කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.
(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ VIII ඡේදය	අතිකාල සාමාන්‍යය වශයෙන් ගණන්ගත යුත්තේ එක් එක් දවසේ සාමාන්‍ය රාජකාරි වේලාවන්ට වැඩියෙන් වැඩ කරන ලද පැය ගණන පදනම් කරගෙනය. එහෙත් සති පදනම් කරගෙන රාජකාරි වේලාවන් නියම කර ඇති විට අතිකාල ගණන් බැලිය යුත්තේ සතියකට නියමිත පැය ගණනට වැඩියෙන් වැඩ කරන ලද පැය ගණන පදනම් කරගෙනය. එසේ වුවත් දිනකට පැය 07 බැගින් සතියකට පැය 42 ක් ඉක්මවා වැඩ කරන ලද කාලය සඳහා පමණක් අතිකාල දීමනා ලබාගත යුතු වුවත් සාමාන්‍ය රාජකාරි වේලාවද ඇතුළත්ව දුම්රිය නියාමකයින් අතිකාල ලබාගෙන තිබුණි.	ආයතන සංග්‍රහයේ VIII ඡේදය කටයුතු යුතුය.	අතිකාල පාලනය කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවේ වශයෙන් බොහෝ අවස්ථාවලදී කටයුතු කර ඇති බව.
(ඇ) 2015 ජූලි 10 දිනැති අංක 02/2015 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 02 වන ඡේදය හා 05 ඡේදය	දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අපහරණ කළ යුතු වාහන 46 ක් හඳුනාගෙන තිබුණු අතර එම වාහන තක්සේරු කිරීම සඳහා වන මණ්ඩලයක් පත් කර වාහන තක්සේරු කිරීම 2019 අගෝස්තු මස අවසාන වන විටත් සිදුකර නොතිබුණි. අංක 01/2018 හා 2018 මාර්තු 19 දිනැති මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශ චක්‍රලේඛයේ 2(අ) ඡේදය ප්‍රකාර අපහරණය කළ යුතු වාහන 2018 ජූනි 30 දිනට පෙර අපහරණය කළ යුතු බව දැනුම් දී තිබුණ ද ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.	රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛය පරිදි අපහරණ කටයුතු අදාළ කාල පරිච්ඡේදය ඇතුළත සිදුකළ යුතුය.	මෙම වාහන වෙන්දේසි කර විකිණීමට අවශ්‍ය ප්‍රසම්පාදන ලියවිලි සැකසීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් පත්කර ඇත. ඉදිරියේදී වෙන්දේසි කටයුතු සිදු කරනු ලබයි.
(ඈ) 2018 පෙබරවාරි 20 දිනැති රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 03/2018 හි 2 (ii) ඡේදය	විශ්‍රාමික රජයේ නිලධාරීන් මාස 12 ක උපරිමයකට යටත්ව නැවත සේවයේ යෙදවිය හැකි වුවද, ඊට පටහැනිව විශ්‍රාමික නිලධාරීන් දීර්ඝ කාලීනව සේවයේ යොදවා තිබුණි.	පුරප්පාඩු පිරවීම සඳහා නවක නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	සේවය පවත්වාගැනීම සඳහා භාවිතා කළ හැකි කෙටිම විකල්ප ක්‍රමය මෙය වන බව.

(ඉ) වෙනත් වක්‍රලේඛ

- | | | | |
|--|---|--|---|
| <p>(i) 1948 ඔක්තෝබර් 15 දිනැති අංක 9912 දරන ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ඉඩම් රෙගුලාසි සමඟ කියවිය යුතු 1947 අංක 08 දරන රාජ්‍ය ඉඩම් පනතේ 105 වගන්තිය.</p> | <p>ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි පර්චස් 25.5 ක ප්‍රමාණයක දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩමක් දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අධිකාරී බලයෙන් තොරව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පෞද්ගලික පාර්ශවයකට බදු දී තිබුණි.</p> | <p>දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ බලය පැවරීම මත පමණක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් බදුදීම සිදුකළ යුතුය.</p> | <p>දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ එකඟත්වය නොමැතිව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉඩම් පවරාගෙන ඇති බව.</p> |
| <p>(ii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු පොදු රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ 3.14 වන ඡේදය</p> | <p>ප්‍රවේශ පත්‍ර කවුන්ටර්වල ඇති ප්‍රවේශපත්‍ර පිළිබඳව ක්ෂණික හරි වැරදි බැලීම් දුම්රිය ස්ථානාධිපති විසින් සිදුකළ යුතු වුවද එවැන්නක් සිදුකළ බව තොග පොත් අනුව නිරීක්ෂණය නොවීය.</p> | <p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු පොදු රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ 3.14 වන ඡේදය පරිදි ක්‍රියාකළ යුතුය.</p> | <p>දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්ට උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.</p> |
| <p>(iii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු පොදු රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ 3.7 වන ඡේදය</p> | <p>අයිතිකරුවන් විසින් භාර නොගත් පාර්සල් ප්‍රධාන කාර්යාලය වෙත යැවිය යුතු වුවත් මැදවිවිය දුම්රිය ස්ථානයේ කිසිම අවස්ථාවක එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> | <p>අයිතිකරුවන් විසින් භාර නොගත් පාර්සල් ප්‍රධාන කාර්යාලය වෙත යැවීමට ක්‍රියාකළ යුතුය.</p> | <p>අයිතිකරුවන් විසින් භාර නොගත් පාර්සල් සම්බන්ධයෙන් ගැටළුවක් ඇති නොවන පරිදි කටයුතු කිරීමට අදාළ අංශවලට උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.</p> |

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය.

2.1 ආදායම් කළමනාකරණය.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) බදු ආදායම සම්බන්ධයෙන් නඩත්තු කරන ලිපිගොනු පරිගණක ගත කර බදු එකතු කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදය කාර්යක්ෂම කර ගැනීමේ අරමුණින් මෘදුකාංගයක් සකස් කිරීම සඳහා 2015 වර්ෂයේදී රු. 900,000 ක් ගෙවා තිබුණද, මේ දක්වාම එම කාර්යය සාර්ථක කර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>	<p>බදු අයකර ගැනීම කාර්යක්ෂම කර ගැනීම සඳහා පරිගණක තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>2015 දී ගෙවන ලද රු. 900,000 ක මුදල අයකර ගැනීමට කටයුතු කරන ලෙස අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත.</p>
<p>(ආ) බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ඉඩම් බදුදීමෙන් රු. මිලියන 36 ක මුදලක් අයවීමට ඇතත් එය ලැබිය යුතු ආදායමක් ලෙස ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉන්ධන සැපයීම වෙනුවෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව බනිජ තෙල් සංස්ථාවට ගෙවීමට ඇති රු. මිලියන 199.9 ක්වූ මුදලින් ඉහත හිඟ මුදල පියවා ගැනීම පිළිබඳව සලකා නොතිබුණි.</p>	<p>හිඟ මුදල් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>2020 නොවැම්බර් 30 වන විට මෙම මුදල් අයකරගෙන ඇති බව.</p>
<p>(ඇ) නගරාන්තර සිසුගාමී දුම්රිය සේවාවක් පවත්වා ගැනීම සඳහා පෞද්ගලික ආයතනක් සමඟ ඇතිකර ගත් ගිවිසුම පරිදි බිල් කළ දින සිට දින 07 ක් ඇතුළත බිල්පතේ සඳහන් මුදල ගෙවිය යුතු වුවද, 2019 ජූනි සිට දෙසැම්බර් දක්වා බිල්පත් සඳහා අයවිය යුතු හිඟ මුදල රු. 2,221,010 කි.</p>	<p>ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මුදල් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව ක්‍රියාකළ යුතුය.</p>	<p>ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මුදල් අයකර ගැනීමට අදාළ අංශවලට උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p>
<p>(ඈ) ගම්පහ දුම්රිය ස්ථානයේ ආපනශාලාව අවුරුදු 1 ½ ක පමණ කාලයක සිට බදුදීමකින් තොරව නිශ්ක්‍රීය තත්ත්වයේ පැවතුණි. 2016 වර්ෂයේදී මෙම ආපනශාලාව බදුදීමෙන් රු. 811,800 ක ආදායමක් උපයාගෙන තිබුණි.</p>	<p>අදාළ නීතිරීති හා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේද අනුගමනය කරමින් බදුදීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>මගීන්ගේ පැමිණීම අඩුවීම නිසා බදුකරු මෙම ආපනශාලාව වසාදමා ඇති බව.</p>

(ඉ) මහනුවර සිට මාතලේ දක්වා සහ මහනුවර සිට නාවලපිටිය දක්වා ධාවනය කරනු ලබන දුම්රිය කාර් රථය (Rail Car) සඳහා දුම්රිය ස්ථාන නොමැති නැවතුම් ස්ථානවලින් දුම්රියට ගොඩවන මගීන් සඳහා ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීම දුම්රිය නියාමකවරුන් විසින් සිදුකරනු ලබයි. මේ සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව භාවිතා කරන ප්‍රවේශපත්‍රයට වෙනස් කඩදාසියෙහි මුද්‍රණය කරන ලද ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම රේල් කාර් රථය ධාවනය කිරීමෙන් මසකට රු. 150,000 ක පමණ ආදායමක් ඉපයුවද සිදුවිය හැකි පාඩු හා අවදානම සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.

ආසන වෙන්කිරීම නියමිත ක්‍රමවේදයක් යටතේ සිදුකළ යුතුය.

ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක වන e – Ticketing system ක්‍රමය මගින් මෙම දෝෂ තත්ත්වය නිවැරදි වේ.

(ඊ) **ඉඩම් බදුදීම**

- (i) 1948 ඔක්තෝබර් 15 දින අංක 9012 දරන ගැසට් පත්‍රයේ පළ වූ 1948 ඉඩම් රෙගුලාසි යටතේ ඉඩම් සම්බන්ධ බලතල දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයාට හිමි වුවද, පසුව ඒ වෙනුවට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් නිලධාරී යන්න එකතු කරන ලෙස රෙගුලාසි නිකුත් කර තිබුණි. එහෙත් ඊට පටහැනිව එම බලතල වාණිජ අධිකාරී වෙත පවරා දී තිබුණි.
- (ii) පසුගිය කාලවකවානුව තුළම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් පිළිබඳ ලේඛණයක් නඩත්තු කර නොතිබූ අතර එම ඉඩම් මායිම් හා ඉඩම් පිළිබඳ සංගණනයක් සිදුකර නොතිබීම හේතුවෙන් කොපමණ ප්‍රමාණයක ඉඩම් දෙපාර්තමේන්තුව සතු වනනේද යන්න අනාවරණය නොවූ අතරම හඳුනාගෙන තිබුණු ඉඩම්වල වටිනාකම තක්සේරු කර නොතිබුණි.
- (iii) ඉඩම් බදුදීම සම්බන්ධව සිදුකරන ලද ඉඩම් ලිපිගොනු 12 ක නියැදි පරීක්ෂාවකදී එම බදු ඉඩම්වලින් හිඟ ආදායම් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

ආඥා පනත්වලින් පවරා දී ඇති බලතල වෙනත් අය භාවිතා කළ නොහැකි ලෙසට විධිවිධාන යෙදිය යුතුය.

වර්තමානයේදී මේ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමේ බලය දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් පමණක් දරනු ලබයි.

දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් පිළිබඳව දත්ත පද්ධතියක් සකස් කර යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතුය.

ඉඩම් බදුදීමේ අංශයේ ලේඛණාගාරයක් නැවත ස්ථාපිත කිරීමත් ඊට අමතරව ඉඩම් පිළිබඳ දත්ත පද්ධතියක් සකස් කරමින් පවතී.

- බදු ඉඩම් 10 ක් සඳහා 2017 වර්ෂයෙන් පසුව හිඟ ආදායම් ගණනය කර නොතිබුණු අතර හිඟ මුදල රු. 136,485,202 ක් විය. ඉතා දීර්ඝ කාලයක සිට පැවත එන මෙම හිඟ මුදල පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ.

වසර	වසර	වසර	වසර	වසර
05 ට	10 ට	20 ට	25 ට	30 ට
වැඩි	වැඩි	වැඩි	වැඩි	වැඩි
23,43	9,030,	-	74,27	29,74
0,450	585		4,658	9,510

- බදු ලිපිගොනුවල බදු ගිවිසුම් ඇතුළත් කර නොතිබූ අතර බදු ගිවිසුම් වර්ෂ 05 කට වරක් හෝ අළුත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් වෙනත් පාර්ශවයන් විසින් අත්පත් කරගෙන ආදායම් උපයන අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීම කෙරේ අවධානය යොමුකළ යුතුය.

හිඟ ආදායම් එකතු කිරීමට වැඩපිළිවෙලක් සකස් කර ඇති අතර එය කඩිනම් කරන ලෙස අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත.

බදු ලිපිගොනු යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාමට කටයුතු කළ යුතුය.

-එම-

මේ සඳහා නීතිමය පියවර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

නීතිමය කටයුතු දැනටමත් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙය කඩිනම් කරන ලෙස අදාළ අංශ වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇත.

(උ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් බදුදීමවලට අදාළව ගිවිසුම් කොන්දේසි කඩ කිරීම, උප බදුදීම, මූලික අරමුණට පටහැනිව ක්‍රියා කිරීම හා බදුකුලි සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු නොකිරීම වැනි ක්‍රියා තුළින් දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු බදු ආදායම් අහිමි වී තිබුණි.

ඉඩම් බදුදීමට අදාළ පරිගණක මෘදුකාංගයක් කඩිනමින් භාවිතා කිරීම තුළින් මෙම තත්වය මහඟරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ගිවිසුම් කඩකිරීම්, උපබදුදීම් ආදිය සොයාබලා කටයුතු කරන ලෙස අදාළ අංශ වෙත උපදෙස් දී ඇත.

(ඌ) 1998 සැප්තැම්බර් 10 දිනැති අංක 10/8/387 දරන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂගේ ලිපිය ප්‍රකාරව LA 34817 දරන බදු ගිවිසුමකින් ඉඩම් බදු අරගෙන තිබුණු අතර එම බදු ගිවිසුම දෙපාර්තමේන්තුව සතුව නොතිබුණි.

සියළු ලිපි ලේඛණ ආරක්ෂිතව තබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

නියමිත ලේඛණාගාරයක් නොමැතිවීම මේ තත්ත්වය ඇතිවීමට හේතු වී ඇත. නමුත් ඉදිරියේදී ලේඛණාගාරයක් ස්ථාපිත වන බැවින් මේ තත්ත්වය වැළැක්වෙනු ඇත.

(එ) 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට දෙපාර්තමේන්තුවේ මුළු හිඟ ආදායම රු. 1,707,694,480 ක් විය. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ සිදු කෙරේ.

(i) සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු. 1,052,847,205 ක් වූ හිඟ බලපත්‍ර ආදායමෙන් සියයට 45 ක් වර්ෂ 05 ඉක්මවා තිබුණි.

හිඟ ආදායම් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

වසර 05 ඉක්ම වූ රු. 47,445,141 න් රු. 7,144,037 ක් 2020 ජූනි 30 වන විට අය වී ඇත. ඉතිරියන් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කරන බව.

(ii) දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ආයතන 31 කින් රු. 84,430,855 ක මුදලක් හිඟ හිට තිබුණි. මින් රු. 20,514,436 ක් අයවිය යුතු ආයතන 17 ක් වසාදමා තිබුණි.

-එම-

මෙම මුදලින් රු. 37,949,865 ක් 2020 ජූනි 30 වන විට අය වී ඇත. දැනට සමහර ආයතන වසා දමා ඇති බැවින් එම මුදල් අයකර ගැනීම ගැටළුවක් වී ඇත.

(iii) දුම්රිය ස්ථානවලින් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. 18,237,958 ක් අයවිය යුතුව තිබූ අතර ඉන් රු. 11,924,341 ක් හිඟ මගී ආදායම ලෙසද, පාර්සල් හිඟ ආදායම රු. 5,422,538 ක්ද, විවිධ හිඟ රු. 891,079 ක් විය.

-එම-

ඉදිරියේදී ක්‍රමානුකූලව නිරවුල් වන බව.

2.2 වියදම් කළමනාකරණය.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

නිර්දේශය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

(අ) 306-2-1-1404 වැය විෂය යටතේ රු. 1,781,866 ක එනම් ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 38 ක් ඉතිරි වී තිබූ අතර එයට හේතු ලෙස දක්වා තිබුණේ පළාත් පාලන ආයතන විසින් නිසි වේලාවට වරිපනම් බිල්පත් ඉදිරිපත් නොකිරීම බව වුවද, එය පිළිගත නොහැකිවිය

පළාත් පාලන ආයතන මගින් ඉදිරි වර්ෂයට අදාළ වරිපනම් බිල් පසු වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස ඉදිරිපත් කරන බැවින් ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීම.

ලැබී ඇති ප්‍රතිපාදන මත 2020 හිඟ වරිපනම් ගෙවීමට කටයුතු කරන බව.

- | | | | |
|-----|--|--|---|
| (ආ) | යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ මිලදී ගැනීම සඳහා 306-2-2-2002 වැය විෂය යටතේ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 76 ක් එනම් රු. 1,215,222 ක් ඉතිරි කර තිබුණද පිළිගත හැකි හේතු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. | ඉතිරිවීම්වලට හේතු ඉදිරිපත් කිරීමේදී පිළිගත හැකි හේතු ඉදිරිපත් කළ යුතුවීම. | සැපයුම්කරුවන් සොයා ගැනීම අපහසුවීම හා අරපිරිමැස්මෙන් කටයුතු කිරීම නිසා ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී ඇති බව. |
| (ඇ) | අංක 306-2-4-2104 (46) හා 306-2-2104(47) යන මූලධන ප්‍රතිපාදන වලින් සියයට 15 ක් ඉතිරි කළ යුතු වුවද, මෙම වැය විෂයයන් වල ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රතිපාදනය වූ පිළිවෙලින් රු. 300,000,000 ක් හා රු. 200,000,000 ක් වූ සම්පූර්ණ ප්‍රතිපාදන මුදලම අවුරා තබා තිබුණි. | සියයට 15 ක් අවුරා තැබීමට තීරණය කර තිබියදී ඊට වැඩියෙන් අවුරා තැබීමට හේතු පැහැදිලි කළ යුතුය. | මෙම වැය විෂයයට අදාළ කටයුතු සිදු නොවන නිසා අවුරා තබන ලදී. |

2.3 රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් ගිණුම.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>දැනට සේවයේ නොමැති නිලධාරීන්ගෙන් අයවීමට ඇති ණය ශේෂය රු. 85,000,523 කි. මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ</p> <p>(අ) ණය පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයට අනුව, මුළු වටිනාකමින් රු.36,624,501 ක් එනම් සියයට 43 ක් වර්ෂ 05 ට වැඩි අයවිය යුතු ණය ශේෂ වන අතර ඒවා අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>හිඟ ණය අය කර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>නිරවුල් කරගත හැකි ශේෂයන් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන ලෙස ගණකාධිකාරීවරුන්ට උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.</p>

(ආ) දෙපාර්තමේන්තු සේවය හැර ගොස් ඇති නිලධාරීන්ගේ නවදුරටත් නිරවුල් කරගත යුතු ශේෂය රු . 71,431 ක් විය.	-එම-	ණය අයකර ගැනීම සඳහා පියවර ගනිමින් සිටින බව.
(ඇ) දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවයේ නොමැති හා දේපළ ණය ලබාගෙන ඇති නිලධාරීන්ගෙන් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු ණය ශේෂය රු. 5,924,027 ක් විය.	-එම-	නීතිමය පියවර ගැනීම සඳහා කටයුතු කරන බව.

2.4 බැරකම් හා බැඳීම්

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද එස්.එස්. 92 දරන බැරකම් පිළිබඳ ඒකාබද්ධ ප්‍රකාශය හා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ බැරකම් අතර රු. 302,198,949 ක වෙනසක් පැවතුණි.</p>	<p>ගිණුම්වල සංඛ්‍යා අනුසංගික ලේඛණ සමඟ නොසැසඳෙනම් වෙනසට හේතු සොයා බලා වාර්තා කළ යුතුය.</p>	<p>සිගාස් පරිගණක වැඩසටහන මගින් බැරකම් හා බැඳීම් ඉදිරිපත් නොවීම.</p>

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය.

3.1 දැක්ම හා මෙහෙවර.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, නියමිත වේලාවට ධාවනය වන සකසුරුවම් හා කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම දෙපාර්තමේන්තුවේ මෙහෙවර වුවද, දුම්රිය ධාවනය සම්බන්ධව දුම්රිය අනතුරු, තුවාලවීම්, මරණ හා වන අලි මරණ පිළිවෙලින් 1385 ක්, 369 ක්, 215 ක් හා 7ක් ලෙස වාර්තා වී තිබුණි. තවද භාණ්ඩ දුම්රිය අවලංගුවීම් 2254 ක්ද, මගී දුම්රිය අවලංගුවීම් 9718 ක්ද වාර්තා වී තිබුණි.</p>	<p>දැක්ම හා මෙහෙවර ඉටුකර ගත හැකි පරිදි කාර්යසාධනය ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>අනතුරු සිදුවීමේ මූලාශ්‍රයන් ලෙස දුම්රිය මාර්ගයේ දුර්වලතාවයන්, දුම්රිය ඇණියේ දුර්වලතාවයන්, සංඥා පද්ධතියේ දුර්වලතාවයන්, කාලගුණික තත්ත්වයන්</p> <p>ආදී කරුණු හේතු වන අතර එම කරුණු සම්බන්ධයෙන් වසරක් පාසා භාණ්ඩාගාරයෙන්</p>

දෙන ලද ප්‍රතිපාදන මත කටයුතු සිදුකළ යුතු බැවින් හා මිනිස් ශ්‍රමය නියමිත පරිදි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී නොමැති බැවින් අදාළ ඉලක්ක කරා යොමුවීමට බාධා පැමිණ ඇත.

3.2 සැලැස්ම කිරීම.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ අයිතම 4.3.1 ගොඩනැගිලි හා ඉදිකිරීම්වල ප්‍රගතිය ලෙස දුම්රිය ස්ථාන 125 ක වැඩ කෙරෙමින් පවතින බව වාර්තා කර තිබුණද මාර්ග හා කර්මාන්ත අංශයේ ප්‍රගති වාර්තා අනුව සම්පූර්ණ හා කෙටිගෙන යන වැඩවල එකතුව කාර්යයන් 33 කි. ඒ අනුව සැලැස්ම අංශයේ සකස් කර ඇති ප්‍රගතිය පිළිබඳ විගණනයේදී සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය.</p>	<p>කළමනාකරනයට නිරණ ගැනීම සඳහා නිවැරදි තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>නිවැරදි තොරතුරු වාර්තා කිරීමට කටයුතු කරන බව.</p>
<p>(ආ) ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ නිවැරදි දත්ත ඇතුළත් නොකළ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>-එම-</p>	<p>ඉදිරියේදී අඩුපාඩු මහහරවාගෙන කටයුතු කරන බව.</p>

3.3 අපේක්ෂිත නිමවුම් මට්ටම ලබා නොගැනීම.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>අඹේපුස්ස ගල් කොරියේ මැණිත්වල වර්තමාන ධාරිතාවය මත යන්ත්‍ර පැයක් සඳහා උපයෝජනය වන ඉන්ධන ප්‍රමාණය හා යෙදවීම් ප්‍රමාණය අනුව නිෂ්පාදනය ඇගයීම භෞතිකව සිදු කිරීමේදී පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කෙරුණි.</p>		

(අ) යෙදවුම් වශයෙන් භාවිතා කරන ලද ගල් කියුබ් 21 ක් ක්‍රෂර් කිරීමේදී නිෂ්පාදන වශයෙන් අගල් 1 ½ කියුබ් 16 ක්, අගල් ¾ කියුබ් 01 ක් හා ගල් කුඩු කියුබ් 04 වශයෙන් එකතුව කියුබ් 21 ක් ලැබුණි. මේ අනුව නිෂ්පාදන සංයෝජිත අනුපාතය 16 :1 :4 කි. 2018 වර්ෂයේ නිෂ්පාදන ප්‍රමාණයන් භෞතික නිෂ්පාදන සංයෝජන අනුපාතයට ගැලපීම් කිරීමේදී ¾ " ගල් කියුබ් 94.5 ක අතිරික්තයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර, ගල්කුඩු කියුබ් 94.5 ක උණකාවයක් ඇතිබව නිරීක්ෂණය විය.

ගල් වැඩපලේ නිපැයුම් ධාරිතාවය වැඩිකර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.

නියමිත ධාරිතාවය වැඩිකර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගන්නා ලෙස අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත.

(ආ) යෙදවුම් වශයෙන් භාවිතා කරන ලද ගල් කියුබ් 21 ජෙනරේටරය භාවිතයෙන් ක්‍රෂර් කිරීමේදී නිශ්ක්‍රීය කාලයද ඇතුළුව පැය 02 ශි විනාඩි 35 ක් වූ අතර අගල් 1 ½ ගල් කියුබ් එකක් නිෂ්පාදනය සඳහා වැය වූ ඉන්ධන ප්‍රමාණය ලීටර් 3.31 කි. 2018 වර්ෂයේ නිෂ්පාදනය කරන ලද අගල් 1 ½ ගල් කියුබ් 1,135 ක් සඳහා දහනය කළ යුතු ඉන්ධන ප්‍රමාණය ලීටර් 3,759 ක් බැවින් දහනය කර ඇති ඉන්ධන ප්‍රමාණය වන ලීටර් 6,349 හා සන්සන්දනයේදී ඉන්ධන ලීටර් 2,590 ක් වැඩියෙන් භාවිතා කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

නාස්තිය අවම කර ගනිමින් උපරිම ධාරිතාවයෙන් ගල් වැඩපල ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

-එම-

(ඇ) මෙම ගල් වැඩපළ සඳහා භූ විද්යා සමීක්ෂණ හා පතල් කාර්යාංශය මගින් කැණීම් ඉංජිනේරුවරයෙකු නොමැති බව දක්වා B ශ්‍රේණියේ කැණීම් බලපත්‍රයක් ලබා දී තිබුණි. එම නිසා වාර්ෂික උපරිම නිෂ්පාදනය ගල් කියුබ් 6,300 ක් පමණ වේ. 2015 වසර දක්වා A ශ්‍රේණියේ කැණීම් බලපත්‍රයක් ලබා දී තිබූ බැවින් නැවත එම බලපත්‍රය ලබාගෙන නිෂ්පාදනය වැඩිකර අමතර ආදායම ලබා ගැනීම කෙරේ අවධානය යොමුකර නොතිබුණි.

A ශ්‍රේණියේ බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීම සඳහා කළමනාකරනය මැදිහත් විය යුතුය.

කැණීම් ඉංජිනේරුවරුන්ගේ උපදෙස් හා සේවය ලබා ගැනීමට මිළ කැඳවුම් ඉදිරිපත් කර ඇති බැවින් ඒ සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන බව.

3.4 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම.

විගණන නිරීක්ෂණය

නිර්දේශය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

ජපන් රජයෙන් ආධාර ලෙස රු. මිලියන 564.20 ක ජපන් නිෂ්පාදන ලබාදීමට එකඟ වී තිබූ අතර 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 311.6 ක් වටිනා නිෂ්පාදන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලැබී තිබුණද 2020 ජූනි 30 දක්වාත් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණි. මෙම හාණ්ඩ ආනයනය කිරීම සඳහා දේශීය අරමුදලින් රු. 56,815,021 ක්ද වැයකර තිබුණි.

ආධාරවලින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

කෙරෝනා වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් උපකරණ භාවිතයට ගැනීමට නොහැකි වූ බව.

3.5 ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන්.

විගණන නිරීක්ෂණය

නිර්දේශය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

රු. මිලියන 121 ක් වටිනා ව්‍යාපෘති 05 ක් 2019 වර්ෂයේ අවසන් වන විට ලබා ඇති භෞතික ප්‍රගතිය පිළිබඳ ඇගයීමේදී ඒවා ආරම්භ කිරීමේ කාල ප්‍රමාදයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එම නිසා ව්‍යාපෘති කාලපරිච්ඡේදය තුළ අවසන් කිරීම පිළිබඳ ගැටළු පවතින බවද විගණනය තවදුරටත් නිරීක්ෂණය කෙරේ.

සැලැස්වීම් කළ පරිදි අදාළ කාර්යය ඉටු කිරීමට පියවර ගත යුතුය.

මිනිස් ශ්‍රමය හා ලැබෙන අක් මුදල් හිඟතාවය මත ප්‍රමාද වී ඇත.

3.6 මුදල් වෙන්කර තිබුණත් ප්‍රගතියක් ලබා නොතිබුණු ව්‍යාපෘති.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) රත්මලාන යාන්ත්‍රික උප දෙපාර්තමේන්තුවේ නිල නිවාස පරිශ්‍රය සඳහා ජල මීටර් සවි කිරීම සඳහා රු. මිලියන 15 ක් ලබා දී තිබුණද, එම කාර්යය ඉටුකර නොතිබුණි. එම නිසා තවදුරටත් එම පරිශ්‍රයේ ජල පරිභෝජන වියදම දෙපාර්තමේන්තුව මගින් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.	නිල නිවාසවල ජල පරිභෝජනය වෙනුවෙන් සෑම වර්ෂයකම රු. මිලියන 25 කට ආසන්න මුදලක් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් වැයකර තිබුණි. මෙම තත්ත්වය වළක්වා ගැනීම සඳහා කඩිනමින් පියවර ගත යුතුය.	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉල්ලුම් කළද ප්‍රතිපාදන ලබා නොදුන් බව.
(ආ) ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය සඳහා මාර්ගයක් ඉදිකිරීම සඳහා රු. මිලියන 8 ක් වෙන්කර දී තිබුණද අදාළ කාර්යය ඉටුකර නොතිබුණි.	අරමුදල් වෙන්කරන ලද කාර්යය සඳහා යොදවා දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.
(ඇ) උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ (මහව - අනුරාධපුරය) සංඥා හා සන්නිවේදන පද්ධතිය නඩත්තු කිරීම සඳහා ඇ.ඩො. මිලියන 136 ක විදේශ ණය අනුමත වී තිබුණද එම කාර්යය සඳහා යොදවා නොතිබුණි.	අරමුදල් වෙන්කරන ලද කාර්යය සඳහා යොදවා දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.	අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවා ඇත.
(ඈ) ස්ථීර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාලයට අවශ්‍ය යන්ත්‍ර හා උපකරණ, පාලම් ආදිය මිලදී ගැනීම සඳහා රු. මිලියන 2,570 ක් වෙන්කර තිබුණද එම කාර්යයන් ඉටුකර නොතිබුණි.	-එම-	පිළිතුරු ලබා දී නැත.

3.7 කාර්ය සාධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

නිර්දේශය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

(අ) මැදවව්විය ස්ථීර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාලය.

(i) උතුරු මාර්ගයේ මුළු දුර කිලෝමීටර් 35 න් කිලෝමීටර් 16.22 ක්ම ආවරණය වන පරිදි වේගසීමා පනවා තිබීම නිසා මැදවව්විය ස්ථීර මාර්ග බල ප්‍රදේශය තුළ දුම්රිය ගමන් කළ හැකි සාමාන්‍ය වේගය පැයට කිලෝමීටර් 32.91 ක් විය. එම නිසා අදාළ වේගයෙන් එකී බල ප්‍රදේශය පසුකර යාමට දුම්රියට ගතවන කාලය පැය 01 යි මිනිත්තු 06 කි. වේගසීමා ඉවත් කර දුම්රිය පැයට කිලෝමීටර් 70 ක වේගයෙන් ධාවනය කළේ නම් එම බල ප්‍රදේශය පසුකර යාමට ගතවන කාලය විනාඩි 30 ක් වන අතර මේ අනුව ඉතිරි කර ගත හැකි කාලය මිනිත්තු 36 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

වේගසීමා ඉවත් කර දුම්රිය ධාවනය කාර්යක්ෂම කළ යුතුය.

2020 වසරේ මහව සිට වවනියාව දක්වා දුම්රිය මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකරමින් පවතින අතර ඒ අනුව ඉදිරියේදී වේගසීමා අවම කර දුම්රිය ධාවනය කිරීම ගැන සලකා බලන බව.

(ii) වේගසීමා පැනවීමට ප්‍රධාන හේතුව සිල්පරවල දුර්වලතාවය, රේල්පිලිවල දුර්වලතාවය, බැලස්ට් ප්‍රමාණවත් පරිදි නොයෙදීම බව හඳුනාගෙන තිබුණද ඒවායේ හිඟයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය නොවුණු බැවින් දුම්රිය සේවයේ කාර්යක්ෂමතාවය නැතිවීමට බලපාන ප්‍රධාන කරුණු කෙරෙහි අවධානය යොමුකර නොතිබුණි.

දුර්වල ස්ථාන හඳුනාගෙන ඇති නිසා කඩිනමින් පිළියම් යෙදිය යුතුය.

රේල්පිලි, කොන්ක්‍රීට් සිල්පර, කළුගල් හා අනෙකුත් නඩත්තු ද්‍රව්‍ය ලබා ගැනීමට ප්‍රතිපාදන නොමැතිවීම හා පවත්නා සේවක පුරප්පාඩු හේතුවෙන් මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා ප්‍රමාණවත් සේවකයින් නොමැති බව.

(iii) මැදවව්විය අංගනයේ ගබඩා කර තිබූ මිලිමීටර් 60/65 ප්‍රමාණයේ බැලස්ට් භෞතිකව මැනීමේදී කියුබ් 34 ක උෞනතාවයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එහි මූල්‍ය වටිනාකම රු. 435,500 ක් විය.

උෞනතාවයට හේතු පරීක්ෂා කර මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුය.

බැලස්ට් සමඟ ගල්කුඩු මිශ්‍ර නොවන පරිදි කටයුතු කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.

- | | | |
|---|--|---|
| <p>(ආ) මහනුවර ස්ථීර මාර්ග බල ප්‍රදේශය තුළ පනවා ඇති වේගසීමා සියල්ලම 2008 වර්ෂයට පෙර සිට පනවා ඇති වේගසීමා බව නිරීක්ෂණය විය. වේගසීමා පැන වූ 2008 වසරේ සිට මේ දක්වා වසර 10 ක් ඉක්මවා ඇතත් මෙම වේගසීමා ඉවත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> | <p>වේගසීමා ඉවත් කිරීමට හෝ වෙනත් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> | <p>සීමිත ප්‍රතිපාදන හා සීමිත අක් මුදල් මත අත්‍යාවශ්‍ය වේගසීමා පමණක් පවත්වා ගනිමින් අනෙකුත් වේගසීමා ඉවත් කිරීම සිදුකරන බව.</p> |
| <p>(ඇ) පාර්සල් බෙදා හැරීමේ ලේඛණයට අනුව, හිමිකරුවන් විසින් නිදහස් කර නොගත් පාර්සල් පවතින බව ලේඛනගත කර ඇති නමුත් එම පාර්සල් පරීක්ෂාවට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.</p> | <p>විධිමත් පරීක්ෂණ පවත්වා පිළියම් යෙදිය යුතුය.</p> | <p>හිමිකරුවන් විසින් භාර නොගත් පාර්සල් සම්බන්ධව දුම්රිය උපදෙස් සංග්‍රහය අනුව කටයුතු කරන බව.</p> |

3.8 දේශීය අරමුදල්වලින් ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති.

විගණන නිරීක්ෂණය

මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 200 ක් ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව 2017 ජනවාරි 27 දින වන විට මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 200 ක් නිමකර භාරදිය යුතුව තිබුණ ද, 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට සම්පූර්ණ කර ඇති මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ගණන 155 කි.

නිර්දේශය

දීර්ඝ කාලීනව ඇති මෙම ව්‍යාපෘතිය කොන්ත්‍රාත්කරුවලා කඩිනමින් නිමකර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

මේ වන විට පවතින කොට්ඨ 19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් ආරක්ෂණ පද්ධති සවිකිරීම ප්‍රමාද වී ඇත. ඒ අනුව ගෙවීම් කටයුතුද ප්‍රමාද වී ඇත.

3.9 ප්‍රසම්පාදනයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

(අ) S 13 බලවේග කට්ටල මිලදී ගැනීම.

(i) බලවේග කට්ටල මිලදී ගැනීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට අනුව ඒකකයක නැව්ගත කිරීමේ මිල රු. මිලියන 1,166.70 ක් වන අතර ලංසුකාර සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මිල රුපියල් මිලියන 1,402.80 කි. මේ අනුව එක් බලවේග කට්ටලයක් සඳහා

නිර්දේශය

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ හා පූර්ව අත්දැකීම් සැලකිල්ලට ගත යුතුය.

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේදී වෙළඳපොළ වටිනාකම, විවිධ තාක්ෂණ ක්‍රමවේද පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගෙන මිල තීරණය කරනු ලැබේ. තවද දේශීය බලවේග කට්ටල නිෂ්පාදනය කිරීම හෝ ප්‍රධාන උපාංග නිෂ්පාදනයන් සිදු නොවන බැවින් සියයට 20 ක විචලනයක් මත මෙම නිර්දේශ

ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා ගෙවිය යුතු වටිනාකම රු. මිලියන 236.10 කි.

ක්‍රියාත්මක කිරීම.

(ii) ලංසුකාර සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මිල ගණන් ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 63 කි. එනම් රුපියල් මිලියන 9,135 කි. එම මිල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව වන රුපියල් මිලියන 7,317.60 කට වඩා වැඩි බැවින් අමාත්‍ය මණ්ඩල සාකච්ඡා සම්මුති කමිටුව සමඟ සාකච්ඡාවේදී එළඹී තීරණය ප්‍රකාර සංශෝධිත මිල වන රුපියල් මිලියන 8,787 ක් විය. එම මිල සමඟ සන්සන්දනයේදී සංශෝධිත මිලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා රුපියල් මිලියන 1,469.40 කින් වැඩිය.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

ටෙන්ඩර් මගින් සැපයීම් සිදු කිරීමේදී දෙපාර්ශවය විසින් එළඹෙන කොන්දේසි හා එකඟතාවයන්ද, සපයනු ලබන භාණ්ඩයේ ගුණාත්මකභාවයද සලකා සාධාරණ ලෙස මිල ගණන් කැඳවීම හා පරීක්ෂා කර නිර්දේශ කිරීම සිදුකෙරේ.

(iii) බලවේග කට්ටල මිලදී ගැනීම කඩිනම් කිරීම සඳහා පිරිමැසුම් පන්තියේ මැදිරි (EC) 01 ක් අඩුකර කලින් තීරණය කරගත් මිලෙන් කොටසක්ද අඩුකර අවසන් එකඟතාවයට පැමිණි මිල රුපියල් මිලියන 8,417.25 ක් විය. එම මිලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව වන රු. මිලියන 7,317.60 වඩා රු. මිලියන 1,099.65 කින් වැඩි විය. මේ හේතුවෙන් පිරිමැසුම් පන්තියේ මැදිරි 01 ක්ද අහිමි වී ඇත.

අරපිරිමැසුම්දායක ලෙස ගනුදෙනුවලට එළඹිය යුතුය.

දේශීය බලවේග කට්ටල නිෂ්පාදනය කිරීම හෝ ප්‍රධාන උපාංග නිෂ්පාදනයන් සිදු නොවන බැවින් වෙළදපොළ සාමාන්‍ය වටිනාකම යටතේ හා තාක්ෂණික ක්‍රමවේද සැලකිල්ලට ගනිමින් මිල තීරණය කරනු ලබන බව.

(iv) සැපයුම්කරු විසින් අත්තිකාරම් ගෙවූ දින හා ණයවර ලිපි ආරම්භ කළ දින හෝ සංකල්පිත සැලැස්ම යන දිනවලින් පසුව එළඹෙන දින සිට මාස 14 ක් ඇතුළත පළමු බලවේග කට්ටලය එවිය යුතු අතර මාස 22 ක් ඇතුළත අනෙක් බලවේග කට්ටල එවිය යුතු විය. එසේම එදිනට

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

පළමු බලවේග කට්ටලය සැලැස්ම අනුමත කළ දින සිට මාස 14 ක් ඇතුළත සපයා ඇති අතර අවසන් බලවේග කට්ටලය 2019 දෙසැම්බර් 23 නිශ්කාෂණය කර ඇති බැවින් මුළු සැපයුම සැලැස්ම අනුමත කළ දින සිට මාස 20 ක් තුළ සපයා ඇත.

ප්‍රමාද වන දින 30 ට පසුව එළඹෙන සෑම සතියකටම සියයට 0.5 ක ප්‍රමාදගාස්තුවක් අයකළ යුතුය. නියමිත කාලයට බලවේග කට්ටල ලබානොදීම හේතුවෙන් ගෙවිය යුතු වන ප්‍රමාද ගාස්තුව වන රු. 35,619,617 ක මුදල අයකර ගෙන නොතිබුණි.

- | | | |
|--|--|---|
| <p>(ආ) සිල්පර සැපයීම වෙනුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2017 මාර්තු 16 දින අත්සන් කරන ලද ගිවිසුමේ විශේෂ කොන්දේසි 8.1 අනුව අදාළ භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් ඒවා භාරගෙන අවුරුදු 02 ක් දක්වා සැපයුම්කරු වගකීම් කාලයකට බැඳෙන බවත් එම වගකීම ආවරණය කිරීම වෙනුවෙන් කාර්යසාධන සුරක්ෂණය වලංගුව පැවතිය යුතු බවත් සඳහන් කර තිබුණි. ගිවිසුම් අත්සන් කළ 2017 මාර්තු 16 දින සිට 2019 ජූලි 31 දක්වා වර්ෂ 02 යි මාස 04 ක් තුළදී සපයා ඇත්තේ සිල්පර 1,950 ක් පමණි.</p> | <p>ගිවිසුමේ විශේෂ කොන්දේසි පරිදි කාර්යසාධන සුරක්ෂණය දීර්ඝ කරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> | <p>මේ සම්බන්ධව 2020 පෙබරවාරි 13 දිනෙන් අවසන්වීමට නියමිතව ඇති කාර්යසාධන බැඳුම්කරයට අදාළ Acceptance ලැබීම් මත වගකීම් කාලය ආවරණය වන පරිදි ඉදිරියේදී දීර්ඝ කරවා ගැනීමට කටයුතු කරන බව.</p> |
|--|--|---|

3.10 වත්කම් කළමනාකරණය.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) කර්මාන්තශාලා 18 හි ගාල් කර ඇති වාහන 06 ක් අළුත්වැඩියා නොකර අත්හැර දමා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>වාහන අළුත්වැඩියා කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා අධික වියදමක් දැරීමට සිදුවන බව.</p>
<p>(ආ) දෙපාර්තමේන්තුවේ අවසරයකින් තොරව දුම්රිය රක්ෂිතයෙන් මරදාන දෙසට වූ බිම් කොටස් දෙකක අනවසර ඉදිකිරීම් සිදුකර තිබුණි.</p>	<p>අනවසර ඉදිකිරීම් පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුවේ අවධානය යොමුකර ඒවා නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>
<p>(ඇ) එලදායි ජීවිත කාලය ඉක්ම වූ හා ධාවනයේ නොයොදවන</p>	<p>භාවිතා කළ නොහැකි වත්කම්</p>	<p>-එම-</p>

රු. 358,940,567 ක් වටිනා දුම්රිය එන්ජින්, බොගි හා වීල් ස්ථාවර වත්කම්වලින් ඉවත් කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

ආකාරයෙන් අපහරණය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට වසර 150 ක් පිරීම නිමිත්තෙන් 2014 වර්ෂයේ ආරම්භ කර ඇති කඩුගන්නාව දුම්රිය කෞතුකාගාරය දෙසේ විදේශ සංචාරකයන්ගේ ආකර්ශනය දිනා ගැනීමට හේතු වී තිබුණද එය ආරක්ෂා කර ගැනීමට සහ ආදායම් වැඩිකර ගැනීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.

රාජ්‍ය දේපළ ආරක්ෂා කිරීම ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වන බැවින් ඒ සඳහා නිසි පියවර ගත යුතුය.

2018 පෙබරවාරි 26 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව ජාතික දුම්රිය කෞතුකාගාරයක් ස්ථාපිත කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිසා කඩුගන්නාව කෞතුකාගාරය වැඩිදියුණු කිරීම නවතා ඇත. කෙසේ වුවද කෞතුකාගාරයේ අඩුපාඩු සම්පූර්ණ කර ජනප්‍රියතා ප්‍රවර්ධන කෞතුකාගාරයක් බවට පත් කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

(ඉ) අමේපුස්ස ගල් වැඩපළ සතුව මිලියන ගණනක් වටිනා යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා වාහන තිබුණද ඒවායේ ආරක්ෂාව සඳහා සුදුසු පියවර ගෙන නොතිබුණි.

ආරක්ෂාව සඳහා පියවර ගත යුතුය

ගල් විදින යන්ත්‍රය ඊට පෙර දින ගල් විදීම සිදුකර එම ස්ථානයට ගෙනවිත් තිබුණේ සේදීම සඳහාය. නමුත් එම දිනවල පැවති වියළි කාලගුණික තත්ත්වය හේතුවෙන් සවසට ජලය නොමැතිවීම නිසා සිදු කිරීමට අපහසු විය. පසුදින උදේ සෝදා ගරාජයට දැමූ බව.

(ඊ) අමේපුස්ස ගල් වැඩපළ අයත් ඉඩමේ අනවසර පදිංචිකරුවන් 33 දෙනෙකු පදිංචි වී සිටීම නිසා වත්කම්වල ආරක්ෂාවට බලපෑමක් ඇති බව නිරීක්ෂණය කෙරේ.

ඉඩම් අනිසි පරිහරණ වැළැක්වීමට පියවර ගත යුතුය.

අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීම සම්බන්ධව අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත.

3.11 පාඩු හා හානි.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) 1983 සිට 1987 දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළදී ත්‍රස්ත ප්‍රහාර නිසා සිදු වූ රු. 100,504,756 ක් වූ අලාභ හානි සම්බන්ධ කිසිදු ඵලදායී ක්‍රියාමාර්ගයක් පසුගිය වසර 37 තුළදීම ගෙන නොතිබුණි.	මෙවැනි අලාභහානි සම්බන්ධව භාණ්ඩාගාරය දැනුවත් කර කපා හැරීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	මේ පිළිබඳ භාණ්ඩාගාරය දැනුවත් කර කපා හැරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කළ යුතුව ඇත.
(ආ) සුනාමි හේතුවෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රවාහන අධිකාරී කාර්යාලය (කොළඹ) සිදු වූ රු. 6,210,343 ක අලාභ හානි සම්බන්ධව නිසි පියවර පසුගිය වසර 15 තුළදීම ගෙන නොතිබුණි.	මෙවැනි අලාභහානි සම්බන්ධව භාණ්ඩාගාරය දැනුවත් කර කපා හැරීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	කඩිනමින් පියවර ගන්නා ලෙස අදාළ අංශවලට දන්වා ඇත.
(ඇ) රත්මලාන දුම්රිය ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය තුළ 1990 සැප්තැම්බර් 20 දින සිට 2019 සැප්තැම්බර් 14 දින දක්වා වාර්තා වී ඇති මූල්‍ය අලාභ හානි සංඛ්‍යාව 37 ක් වන අතර එහි වටිනාකම රු. 30,187,729 කි. එම අලාභ හානි 37 න් 23 ක්ම සොරකම් නිසා සිදු වූ අලාභ හානි වන අතර එහි වටිනාකම රු. 28,089,368 ක් විය. මෙම අංගනයේ ආරක්ෂාව සඳහා දුම්රිය ආරක්ෂක සේවයේ නිලධාරීන් යොදවා තිබුණද සොරකම් වැඩිවීමේ ප්‍රවණතාවයක් විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.	දෙපාර්තමේන්තුව සතුව වෙනම ආරක්ෂක අංශයක් පැවතියද කර්මාන්තශාලාවල සිදුවන සොරකම් අඩු වී නැති බැවින් ඒ සඳහා නිසි පියවර ගත යුතුය.	ආරක්ෂක නිලධාරීන්ගේ පුරප්පාඩු මෙයට ප්‍රබලව බලපායි. මෙම පුරප්පාඩු පිරවීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරන තෙක් වෙනත් රජයේ ආරක්ෂක අංශයක සේවය ලබාගැනීම සුදුසු බව ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු නිර්දේශ කර ඇත.
(ඈ) රු. මිලියන 40 ක් වටිනා ගල් විදින මැෂිම 2015 වර්ෂයේදී ගිනිගෙන විනාශවීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත්කර තිබුණද මේ දක්වාම එම වාර්තාව නිකුත් කර නොතිබුණි. ගිනිගත් යන්ත්‍රයේ ඉතිරි කොටස් විධිමත් පරිදි අපහරණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.

3.12 අන්තර්ජාතික ගනුදෙනු.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) ඉඩම් පරිහරණ ගාස්තු වශයෙන් පුද්ගලයන් දෙදෙනෙකුගෙන් අයවිය යුතු රු. 54,824,188 ක් අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාකර නොතිබුණි.	එළඹ ඇති ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ඉඩම් පරිහරණ ගාස්තු අයකර ගැනීමට ක්‍රියාකළ යුතුය.	අධික සේවක පුරප්පාඩු ප්‍රමාණයක් ඇතිවීම නිසා මෙම තත්ත්වය ඇතිවීම හා අයකර ගැනීමට කඩිනමින් පියවර ගන්නා බව.
(ආ) මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුවට 2019 වර්ෂය තුළදී සේවකයින් බාහිරින් බඳවා ගැනීම වෙනුවෙන් රු. 22,298,512 ක මුදලක් වැයකර තිබුණි. සේවක පුරප්පාඩු සඳහා බාහිරින් නුපුහුණු සේවකයින් බඳවාගෙන ඒ ඒ අංශවලට අනුයුක්ත කර සේවය ලබාගෙන තිබුණු නමුත්, ක්ෂේත්‍රයේ කරන ලද භෞතික විගණන පරීක්ෂණයට අනුව නිසි පරිදි එම කාර්යයන් ඉටු කරවා ගෙන නොතිබුණි.	මෙවැනි කාර්යයන් කුලී පදනම මත ඉටු කරවා ගැනීම සුදුසුය.	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින සේවක පුරප්පාඩු නිසා නියමිත ප්‍රමිතියට මෙම නඩත්තු කටයුතු ඉටුකිරීම ප්‍රමාද වී ඇත. කෙසේ වුවද දින 90 ක් වැනි කාලයකදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් යෙදවීම මගින් නඩත්තු කටයුතු සිදුකිරීම ප්‍රායෝගික නොවන බැවින් සිටින සේවකයන්ගෙන් උපරිම නඩත්තු කටයුතු කරන බව.
(ඇ) දැනට වසර 03 ½ කට පමණ පෙර සිට දුම්රිය මාර්ගය ඔස්සේ තෙල් ප්‍රවාහනය ඉතා සිමිතව සිදු වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, හිස්තෙල් ටැංකි අමුණාගෙන පැමිණීම හෝ පුරවන ලද තෙල් ටැංකි අමුණාගෙන යාම හෝ සිදු නොවී තිබියදී නාවලපීටිය සිට හැටන් දක්වා සහ හැටන් සිට නාවලපීටිය දක්වා නියාමක පෙට්ටියක් අමුණා ගෙන දුම්රිය ධාවනය කර තිබුණි. තෙල් ටැංකි අමුණාගෙන යාමට සිදු නොවන දිනයන්හිදී දුම්රිය මෙලෙස ධාවනය කිරීම සඳහා නිසි බලධාරියෙකු විසින් විධිමත් පරිදි අනුමැතියක් හෝ බලයක් ලබා දී නොතිබුණු අතර එසේ ආර්ථික නොවන ලෙස සිදු කරනු ලබන දුම්රිය ධාවන වාරයන් වැළැක්වීමට	දෙපාර්තමේන්තුව සතු වත්කම් අනිසි පරිහරණයට ඉඩ නොසැලසිය යුතුය.	හැටන් දුම්රිය ස්ථානයේ දුම්රිය රියදුරු හා නියාමකවරුන්ට නවාතැන් පහසුකම් නොමැතිවීම මෙයට හේතු වී ඇත. කෙසේ වුවද දැනට නවාතැන් පහසුකම් ලබාදීමට හැකියාව ඇත.

පියවර ගෙන නොතිබුණි.
පසුගිය වසර 03 ක කාලයක් තුළ තෙල් ප්‍රවාහනය කරන ලද දිනයන් හැරුණු විට අධිකාරී බලයකින් තොරව ආර්ථික නොවන ලෙස දුම්රිය ධාවනය කිරීම නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට රු. 58,968,000 ක වැය බරක් සිදු වී තිබුණි.

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී විවිධ තනතුරුවල පුරප්පාඩු සඳහා විශ්‍රාමික නිලධාරීන් කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවාගෙන තිබුණි. විශ්‍රාම ලබන දිනයේදී ලබාගත් වැටුප් පදනම් කරගෙන වැටුප් හා දීමනා ගෙවීමට සිදුවීම හේතුවෙන් පුරප්පාඩු තනතුරට බඳවාගන්නා නවකයින්ට වඩා සියයට 100 ක් හා සියයට 80 ක් ඉක්මවන වැටුප් හා දීමනා ගෙවීමට සිදුවීම හේතුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට ඒ සඳහා විශාල වැය බරක් දැරීමට සිදුව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p> | <p>පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා අළුතින් නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමට පියවර ගැනීම තුලින් වැටුප් වියදම අඩුකර ගත හැකි බව</p> | <p>බඳවා ගැනීම් සිදුකරමින් පවතින බව.</p> |
|--|---|---|

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(ඉ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්ෂික ගල් අවශ්‍යතාවය ගල් කියුබ් 40,600 ක් පමණ වන අතර විගණනයට ඉදිරිපත් වූ තොරතුරු අනුව ගල් කියුබ් 15,313 ක් පිටතින් මිළදී ගැනීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව වසරකට රු. 81,552,633 ක පමණ මුදලක් වැය කරන බව නිරීක්ෂණය විය. දෙපාර්තමේන්තුවේ ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක කාර්යාලය මගින් සිදුකරන ඉදිකිරීම් වැඩ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය 3/4 " ගල් හා ගල්කුඩු විශාල වශයෙන් පිටතින් මිළදී ගන්නා අතර එම තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය.</p> | <p>දෙපාර්තමේන්තුව සතු සම්පත් වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> | <p>අවශ්‍ය තොරතුරු ප්‍රමාදයකින් තොරව ලබාදීමට අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත. එලෙසම අඹේපුස්ස ගල් කොරියේ කාර්යක්ෂමතාවය හා එලදායීතාව ඉහළ දැමීමට කටයුතු කරන ලෙස ඉංජිනේරුවරුන්ට උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p> |
|--|---|---|

3.13 කළමනාකරණ දුර්වලතා.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) දුම්රිය එන්ජින් හා මැදිරිවල පවතින Shock Absorbers යන්ත්‍රානුසාරයෙන් අළුත්වැඩියාවන් සිදු කිරීම සඳහා යන්ත්‍රයක් මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් වසර 03 ක් ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වෙනුවෙන් වැය කළද මේ දක්වාම එම යන්ත්‍රය මිලදී ගෙන නොතිබීම නිසා එම පරීක්ෂාවන් අතින් ක්‍රියාත්මක කරන යන්ත්‍රයකින් (Manual System) සිදු කෙරේ.	නවීන තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගනිමින් දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.	මිලදී ගැනීම සඳහා නව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් (TEC) පත්කර ඇත.
(ආ) 2016 වර්ෂයේදී RLM 3507/14 යටතේ ආනයන කරන ලද රු. 1,080,340 ක් වටිනා භාණ්ඩ අයිතම දෙපාර්තමේන්තු පිරිවිතරයන් හා නොගැලපී තිබූ අතර ඒ සඳහා සුදුසු භාණ්ඩ ගෙන්වා ගැනීමට හෝ අදාළ මුදල් ප්‍රතිපූර්ණය කරවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එම භාණ්ඩ වෙනුවෙන් ලබා දී තිබූ බැංකු ඇපකරයේ වලංගුතාවයද අවසන් වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	බැංකු ඇපකරයේ කාලය දීර්ඝ කර සුදුසු භාණ්ඩ ගෙන්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	සැපයුම්කරුට ගෙවීමට ඇති වෙනත් ඉන්ඩෙන්ටුවකට අදාළ මුදලින් පියවා ගැනීමට කටයුතු කරමින් පවතින බව.
(ඇ) රු. 4,644,739 ක් වටිනා Brake Pad Assembly 1,000 ක් මාලිගාවත්ත FC & W ගබඩාව වෙත 2015 දෙසැම්බර් 21 දින යවා තිබූ නමුත් අදාළ භාණ්ඩ ලැබීමේ පත්‍ර (GRN) 2019 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් ගෙන්වා ගැනීමට ගබඩා අධිකාරී කටයුතු කර නොතිබුණි.	භාණ්ඩ නිකුත් කළ වහාම අදාළ උප දෙපාර්තමේන්තුවෙන් භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.	යෝග්‍යතා වාර්තාව ලබාගෙන ඇති අතර භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර නිකුත් කරන ලෙස දන්වා ඇත.

3.14 අවිධිමත් ගනුදෙනු.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) මවුන්ට්මේරි ක්‍රීඩාංගනය හා දුම්රිය සමාජ ආයතනය විසින් උපයන ආදායම් රාජ්‍ය ආදායමට බැර නොකර ආයතනයේ වියදම් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට යොදවාගෙන තිබුණි.	රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ 2016 අප්‍රේල් 25 දිනැති PED/RED/07/FR/Gen දරන ලිපිය ප්‍රකාරව ජනරජය සතු සියළුම ආදායම් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කළ යුතු අතර වියදම් සඳහා විසර්ජන පනතින් ප්‍රතිපාදන සලස්වා ගත යුතුය.	රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපියෙන් ලබා දී ඇති උපදෙස් පරිදි කටයුතු කරන බව.
(ආ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (ඉහළ) විසින් 2018 සැප්තැම්බර් මස 26 දින සකස් කර තිබූ DRG NO - 22509 දරන ගොඩනැගිලි සැලැස්මට අනුකූලව ඉදිකිරීම සිදුකර නොතිබුණු අතර අදාළ සංශෝධනයන් සඳහන් කර සංශෝධන සැලැස්මක් සකස් කර ඊට අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.	අනුමත ගොඩනැගිලි සැලැස්මට අනුව ඉදිකිරීම් කල යුතු අතර සංශෝධනයන් වෙතම ඒ සඳහා ද විධිමත් අනුමැතියක් ලබාගත යුතුය.	ඉදිරියේදී මෙවැනි තත්ත්වයක් ඇති නොවන පරිදි කටයුතු කිරීමට උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.
(ඇ) මුදල් රෙගුලාසි 213 ප්‍රකාරව වෙක්රෝල් මගින් වැටුප් ලබන කම්කරුවන්ගේ දිනපතා පැමිණීම නිවැරදි බව ඒ පිළිබඳ බලය පවරන ලද නිලධාරියෙකු විසින් සිදුකළ යුතු අතර අධීක්ෂණ නිලධාරියෙකු එය නැවත පරීක්ෂා කළ යුතුය. මීට අමතරව විවිධ බාහිර ස්ථානවල සේවයේ යෙදෙන කම්කරුවන් සිටිනම් ඔවුන්ගේ පැමිණීම නිවැරදිව සටහන් කර ඔවුන් සේවයේ යෙදෙන ස්ථානද නම් කළ යුතුය. එසේ වුවද 2019 සැප්තැම්බර් 10 දින වන විටත් ගොඩනැගිලි	මුදල් රෙගුලාසි 213 ප්‍රකාරව වෙක්රෝල් මගින් වැටුප් ලබන කම්කරුවන්ගේ දිනපතා පැමිණීම නිවැරදි බව ඒ පිළිබඳ බලය පවරන ලද නිලධාරියෙකු විසින් සිදුකළ යුතුය.	විගණනයෙන් ලබාදී ඇති උපදෙස් පරිදි කටයුතු කිරීමට අදාළ අංශ දැනුවත් කර ඇත.

පරීක්ෂක කාර්යාලයේ
 වෙක්රෝල් මගින් වැටුප්
 ලබන සේවකයින්ගේ
 අධීක්ෂණ නිලධාරීන්ගේ ඉදිරි
 වැඩසටහන් අනුමත කර
 නොතිබීමත් මෙම
 කමිකරුවන්ගේ රාජකාරි
 අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා
 කංකානම් කෙනෙකුද
 නොසිටීමත් නිසා 2019
 සැප්තැම්බර් මස 01 දින සිට
 09 වන දින දක්වා
 සේවකයින්ගේ නම් පමණක්
 වෙක්රෝල්වල සටහන් කර
 එමගින් රජයේ මුදල් සාවද්‍ය
 පරිහරණයක් සිදුවීමට ඉඩ
 ඇතැයි යන සැකය
 විගණනයේදී බැහැර කල
 නොහැකි විය.

3.15 වංචනික ස්වරූපයේ ගණුදෙනු.

විගණන නිරීක්ෂණය

සාමාජිකයින්ගේ සාමාජික මුදල් හා සාමාජික
 තැන්පතුවලින් ගොඩනඟා ඇති ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය
 නිලැඳුම් සේවා ආයතන අරමුදලේ මූල්‍ය පාලනය
 විධිමත් කිරීමේ වගකීම පාලක මණ්ඩලය සතුවේ.
 නමුත් 2020 ජනවාරි 27 දින සිදු කරන ලද
 විගණන පරීක්ෂාවේදී රු. මිලියන 64 ක ශේෂයක්
 ඇති මහජන බැංකුවේ අංක 176100193280345
 දරන ජංගම ගිණුමට අදාළව හිස් වෙක්පත් 44 කට
 (එනම් අංක 134457 සිට 134500 දක්වා)
 අරමුදලේ සභාපතිවරයා විසින් අත්සන් තබා
 තිබුණි. මෙමගින් මූල්‍ය අක්‍රමිකතා සිදුවීමට ඇති
 ඉඩකඩ පුළුල් බව නිරීක්ෂණය කෙරේ.

නිර්දේශය

මූල්‍ය අක්‍රමිකතා අවම
 කර ගැනීමට පාලන
 අධිකාරිය සමඟ පනතේ
 6.1 සහ 07 වගන්තිවල
 බලතල මත කටයුතු කළ
 යුතුය.

**ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ
 අදහස් දැක්වීම**

1947 අංක 50 දරන ආඥා
 පනත සහ සංශෝධිත
 ව්‍යවස්ථාවක් මගින්
 පාලනය වන බැවින්
 දුම්රිය
 සාමාන්‍යාධිකාරීගේ
 අධීක්ෂණයක් සිදු
 නොවන බවත්
 විගණනයෙන් පෙන්වා
 දුන් අඩුපාඩු පිළිබඳව
 ආයතනය දැනුවත් කළ
 බව.

4. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ළඟා කර ගැනීම.

විගණන නිරීක්ෂණය

කිසියම් කාර්යයක නිවැරදි කාර්යසාධනය මැනීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පදනමක් පැවතීම අත්‍යාවශ්‍ය වුවත්, ආයතනය විසින් තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කයන්හි ළඟාවීම මැන බැලීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පදනමක් බිහි කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

නිර්දේශය

අපේක්ෂිත අරමුණු කරා ළඟාවීම සඳහා අවශ්‍ය ඉලක්ක හඳුනා ගැනීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පද්ධතියක් සකස් කර ගැනීමට පියවර ගත යුතු වීම.

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

දැනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ විධිමත් දත්ත පද්ධතියක් නොමැත. නමුත් (ERP system) ක්‍රියාත්මකවීමෙන් පසු මෙම තත්ත්වය වෙනස්වේ.

5. යහපාලනය.

5.1 මහජනයා වෙත සේවා ඉටු කිරීම.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

(අ) මහනුවර දුම්රිය ස්ථානයට සම්බන්ධ උඩරට මාර්ගයේ දැනට ධාවනයට යොදවා ඇති වායු සමනය කළ දුම්රියවල ප්‍රවේශපත්‍ර වෙන් කිරීමේ කටයුතු ගමන් ගන්නා දිනට මසකට කලින් කළ යුතුව ඇත. මෙම ආසන වෙන් කිරීමට විවෘත වන දිනයේම සියයට 95 ක් පමණ ආසන වෙන් වී අවසන් වන අතර සතියේ දිනවල ගමන් සඳහා දින දෙකක් තුනක් අතර සියළුම ආසන වෙන් වී අවසන් වේ. මේ අනුව වෙන් කළ ආසන වල ගමන් කිරීමට අපේක්ෂා කරන මගීන් විශාල ප්‍රමාණයකට ප්‍රමාණවත් පරිදි වෙන්කළ ආසන නොමැතිවීම හා අමතර දුම්රියන් නොමැතිවීම නිසා එම අවස්ථාව අහිමිවන බව නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශය

ආසන වෙන්කිරීම නියමිත ක්‍රමවේදයක් යටතේ සිදුකළ යුතුය.

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

ඉදිරියේදී අපේක්ෂිත E – Ticketing ක්‍රමය යටතේ online ක්‍රමය තුළින් ආසන වෙන්කරවා ගැනීමේ පහසුව මහජනතාවට සැලසේ.

(ආ) දුම්රිය මගින් ප්‍රවාහනයට භාගන්නා පාර්සල් ආරක්ෂක අංශයේ පරීක්ෂාවට භාජනය නොවන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර එය දුම්රිය මගින්ගේ ආරක්ෂාව කෙරෙහිද බලපාන බව නිරීක්ෂණය විය. දුම්රිය මගින් ප්‍රවාහනයට භාගන්නා පාර්සල් ආරක්ෂක අංශයේ පරීක්ෂාවට භාජනය විය යුතුය. දුම්රිය මගින් ප්‍රවාහනයට අපේක්ෂිත පාර්සල් සියල්ලම භාර ගැනීමට ප්‍රථම අදාළ යවන්නා ඉදිරියේදී දුම්රිය ස්ථානාධිපති විසින් පරීක්ෂා කර සෑහීමකට පත්වන්නේ නම් පමණක් භාර ගැනීම සිදුකරයි.

6. මානව සම්පත් කළමනාකරණය.

2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාර්ය මණ්ඩල තොරතුරු පහත දැක්වේ.

සේවක වර්ගය	අනුමත සංඛ්‍යාව	තථ්‍ය සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
		-	
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	212	127	85
තෘතීයික මට්ටම	451	125	326
ද්විතීයික මට්ටම	11,273	5,814	5,459
ප්‍රාථමික මට්ටම	8,601	6,038	2,563
අනියම් / කොන්ත්‍රාත්	-	-	-
එකතුව	20,537	12,104	8,433

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
(අ) රාජ්‍ය පරිපාලන හා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ 2018 ජනවාරි 28 දිනැති රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ 02/2018 හි 01 ඡේදය ප්‍රකාරව රාජ්‍ය අංශයේ නිලධාරීන්ගේ කාර්යසාධන ඇගයීම් පත්‍රිකාවන්ට	රාජ්‍ය පරිපාලන හා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ 2018 ජනවාරි 28 දිනැති	චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීමේ හැකියාව සොයාබලා වාර්තා කරන ලෙසට උපදෙස් දී ඇත.

අමතරව කාර්යසාධන ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීම මගින් නිලධාරීන්ගේ කාර්යසාධනය ඉහළ නැංවීම අපේක්ෂා කෙරේ. ඒ අනුව 2018 වර්ෂයේ සිට එකී ගිවිසුම අත්සන් කිරීම අනිවාර්ය වුවත් දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ගේ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් එවැනි ගිවිසුමක් සකස් කර නොතිබුණි. එම වකුලේඛයේම 05 ඡේදය පරිදි මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්මක් එදින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි සකස් කළ යුතු අතර අවම වශයෙන් වර්ෂ 02 කට වරක් යාවත්කාලීන විය යුතු බවද පෙන්වා දී ඇත. දෙපාර්තමේන්තු විසින් එපරිදි සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබුණි.

රාජ්‍ය පරිපාලන වකුලේඛ 02/2018 හි 01 ඡේදය ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ) දෙපාර්තමේන්තුවේ තනතුරු 11 ක් සඳහා රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ රජයේ නිලධාරීන් පත්කිරීමේ කාර්ය පරිපාටික නීති සංග්‍රහයේ iv වන පරිච්ඡේදයේ 35 වගන්තිය ප්‍රකාර බඳවාගැනීමේ පරිපාටි සකස් කර රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ රජයේ නිලධාරීන් පත්කිරීමේ කාර්ය පරිපාටික නීති සංග්‍රහයේ iv වන පරිච්ඡේදයේ 35 වගන්තිය ප්‍රකාර බඳවාගැනීමේ පරිපාටි සකස් කර රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

තනතුරු 05 ක් අනුමැතිය සඳහා යොමුකර ඇති අතර ඉතිරි තනතුරු සඳහා අනුමැතියට යොමුකිරීමට කටයුතු කරමින් පවතී.

(ඇ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල දත්ත අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඡේෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරුවල පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 185 ක් වූ අතර එය අනුමත තනතුරු සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 40 ක් විය. මෙම තත්ත්වය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යසාධනය ප්‍රශස්ථ මට්ටමක තබාගැනීම කෙරේ බලපානු ලැබිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

අත්‍යාවශ්‍ය තනතුරු සඳහා වන පුරප්පාඩු හැකි ඉක්මනින් පිරවීමට කටයුතු කළ යුතුය.

මෙම තනතුරුවලට ස්ථිරව පත්කිරීම සඳහා සුදුසුකම් සහිත නිලධාරීන් නොමැති බැවින් ආවරණ රාජකාරි සඳහා පත්කර ඇති බව.

(ඈ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින විවිධ තනතුරුවල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර දෙපාර්තමේන්තු සේවයෙන් විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් 405 ක් නැවත සේවයේ යොදවා ගෙන තිබුණි. දුම්රිය ධාවනයට සෘජුව සම්බන්ධ තනතුරු 2,278 ක පුරප්පාඩු පැවතිය දී තනතුරු 237 ක් සඳහා විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් බඳවාගෙන තිබුණි. එම ප්‍රමාණය මුළු පුරප්පාඩු වලින් සියයට 10 ක ප්‍රමාණයක් ආවරණය කිරීමකි. මෙවැනි තත්ත්වයක් දුම්රිය කාර්යසාධනය කෙරෙහි සෘජුව බලපාන බැව් නිරීක්ෂණය විය.

පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා අවශ්‍ය පරිදි බඳවා ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.

අදාළ තනතුරුවල පුරප්පාඩු කඩිනමින් පිරවීමේ හැකියාවක් නොමැති හෙයින්ද දුම්රිය සේවා කටයුතු බිඳවැටීමකින් තොරව පවත්වාගෙන යා යුතු බැවින්ද කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවකයින් සේවයේ යොදා ඇති බව.

<p>(ඉ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී වෙනත් පාර්ශවයන්ට අවිධිමත් ලෙස මුදාහැර තිබුණු නිලධාරීන් ප්‍රමාණය 35 ක් වන අතර එම මුදාහැර තනතුරුවල පුරප්පාඩු පැවති බවද අනාවරණය විය. ව්‍යාපෘතිවලට මුදාහැර ඇති නිලධාරීන්ගේ වැටුප් හැර සෙසු නිලධාරීන්ගේ වැටුප් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරා තිබුණු අතර ඒවා ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>දෙපාර්තමේන්තුවේ පුරප්පාඩු පවතිද්දී වෙනත් ආයතනවල අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් සේවකයින් මුදා හැරීමට කටයුතු නොකළ යුතුය.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>
---	--	-----------------------------

<p>(ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ පුරප්පාඩු 8,433 ක් පැවතුණි. බඳවා ගැනීම් පරිපාටි අනුමත කර නොගැනීම හා බඳවා ගැනීම් ක්‍රමවේදයේ දීර්ඝ කාලීන ප්‍රමාදයන් මේ සඳහා බලපා තිබුණි.</p>	<p>බඳවා ගැනීමේ පරිපාටි නොමැති සේවාවන් සඳහා ඒවා කඩිනමින් අනුමත කර ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.</p>	<p>-එම-</p>
--	---	-------------

<p>(උ) තනතුරක් පුරප්පාඩු වූ පමණින් එම තනතුරේ රාජකාරි ආවරණය කිරීම සඳහා අතිකාල ගෙවීම අනුමත නොකළ යුතු අතර ඒ එක් එක් අවස්ථාවලදී පවතින තත්ත්වයන් හොදින් විමසා බලා තීරණ ගැනීම දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් විසින් කළ යුතු විය. එහෙත් එවැනි තත්ත්වයක් සලකා බැලීමකින් තොරව පුරප්පාඩු වූ තනතුරුවල කාර්යයන් ආවරණය කිරීමට එක් නිලධාරියෙකුට මසකට පැය 80 ක උපරිමයකට යටත්ව අතිකාල අනුමත කිරීමේ ක්‍රමවේදයක්ද නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත පමණක් අතිකාල ගෙවීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>පුරප්පාඩු විශාල ප්‍රමාණයක් පවතින නිසා තවදුරටත් ඇබැරිතු ඇති වූ විට නව බඳවා ගැනීම් නොවන අවස්ථාවල අතිකාල සේවයේ යෙදවීම මගින් අත්‍යාවශ්‍ය රාජකාරි කටයුතු ඉටුකර ගැනීම.</p>
--	---	---

<p>(ඌ) අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයට අනුව මිනින්දෝරු තනතුරු 16 ක් සඳහා මිනින්දෝරු අධිකාරිවරුන් දෙදෙනෙකු සේවයේ යෙදවිය යුතු වුවද, මිනින්දෝරුවරුන් 08 දෙනෙකුගේ අධීක්ෂණ කටයුතු මිනින්දෝරු අධිකාරිවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් සිදුකරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>මහා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව අනුව කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මිනින්දෝරු අධිකාරිවරුන් 02 ක් එවීමට කටයුතු කර ඇත. නමුත් මිනින්දෝරු 16 ක් එවීමට ඔවුන්ට හැකියාව නැත. කෙසේ වුවද මේ වන විට මිනින්දෝරු තනතුරු 08 ක් සම්පූර්ණ කර ඇත.</p>
---	--	---

<p>(එ) දුම්රිය නියාමකවරුන්ගේ සේවාවාර නිසි පරිදි සංශෝධනය නොකිරීම හේතුවෙන් අතිරේක නිලධාරීන්ගේ සේවය ලබාගැනීමට සිදුවීමෙන් අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.</p>	<p>සේවාවාර සංශෝධනය කිරීමේදී අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමෙන් තොරව සැලැසුම් කිරීමට</p>	<p>පුරප්පාඩු පවතින බැවින් නියමිත සේවාවාර, අතිකාල ගෙවීම් පදනම් කරගෙන සේවයේ යෙදවීමට සිදු වී ඇත.</p>
---	--	---

(ඒ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ආහාර දෙපාර්තමේන්තුවෙන් 2008 වර්ෂයේ සිට වාජපු ක්ෂේත්‍ර නිලධාරියෙකුගේ සේවයද, මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 10 දෙනෙකුගේ සේවයද ලබාගෙන තිබුණි. වාජපු ලිපිකරුගේ වැටුප් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙවා තිබුණු අතර අදාළ මුදල් ප්‍රතිපූර්ණය කර ගෙන නොතිබුණි.

පාලන අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාකළ යුතුය.

අනුමත තනතුරු පුරප්පාඩු වී ඇත්නම් එම තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.

එලෙස අතිකාල නොගෙවීමට නම් නියමිත සේවක සංඛ්‍යාව සිටිය යුතුය.

වාජපු ලිපිකරුගේ වැටුප ආහාර කොමසාරිස් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඔහුට ගෙවනු ලබන අතර එය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ආහාර කොමසාරිස් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ප්‍රතිපූර්ණය කරනු ලබයි. වාජපු ලිපිකරුට ගෙවනු ලබන අතිකාල දීමනා සඳහා වන පිරිවැය දෙපාර්තමේන්තු වැය ශීර්ෂයෙන් ගෙවනු ලබයි.