

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 විශාචනය කළ මතය

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන “අධිකාරිය” සහ අධිකාරියේ හා එහි පරිපාලිත සමාගම්හි “සමූහය” ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ සහ 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මම මතයක් ප්‍රකාශ නොකරමි. මතය විශාචනය සඳහා පදනම කොටසේ සාකච්ඡා කර ඇති කරුණුවල වැදගත්කම හේතුවෙන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් හා උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මා හට නොහැකි විය.

1.2 විශාචනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.5 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය විශාචනය කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ විශාචනය කළ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, අධිකාරිය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය අධිකාරිය ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

අධිකාරියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

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

1.4 විගණන විෂය පථය (මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම)

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පවත්වනු ලබන විගණනය මත පදනම්ව අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ වගකීම වේ. කෙසේ වුවද, මතය වියාවන සඳහා පදනම කොටසේ විස්තර කර ඇති කරුණු හේතුවෙන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් හා උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මා හට නොහැකි විය.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා 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 පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, වේතනාන්විත මහභැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් 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.
- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාලත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව්කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- 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.

හැකිතාක් දුරට හා අවශ්‍ය ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථයද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ අධිකාරියේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකිවන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේ ද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ අධිකාරියේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, අධිකාරිය ක්‍රියා කර ඇති බව,

- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,
- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිතා කර ඇති බව,

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන නිරීක්ෂණ

1.5.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල නොවීම

අදාළ ප්‍රමිතියට යොමුව සහිතව අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 16 හි 51 වන ඡේදය අනුව ස්ථාවර වත්කම්වල ඵලදායී ජීවකාලය හා සුන්බුන් අගය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කර වෙනසක් සිදු වන්නේ නම් එම වෙනස ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 8 ප්‍රකාරව ගිණුම්වලට ගැලපුම් කළ යුතු වුවත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියෙහි ගාල්ල වරාය සතුව පැවති ධාරණ අගය රු.මිලියන 4,443 ක් වූ වර්ග 11 කට අයත් වත්කම් සමාලෝචනයට භාජනය කර නොතිබුණි.</p>	<p>ගාල්ල වරායේ ඉංජිනේරු අංශයේ වත්කම් ලේඛණය නැවත ඇගයීම් කිරීම අවසන් කර ඇත. අනෙකුත් අංශයන්හි වත්කම් ලේඛණයද කඩිනමින් නැවත ඇගයීම් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	<p>වත්කම්වල ඵලදායී ජීව කාලය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කිරීමට කළමණාකරණය කටයුතු කළ යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 16 හි 55 වන ඡේදය අනුව මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා භාවිතයට සුදුසු තත්ත්වයට පත්වූ අවස්ථාවේ සිට දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ක්ෂය කිරීම සිදු කළ යුතුය. එහෙත් 2019 දෙසැම්බර් 23 දින අධිකාරිය වෙත ලැබී මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගෙන තිබුණු වූ දියුණු යාත්‍රා දෙකෙහි වටිනාකම වූ රු.මිලියන 495 ක් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වාම ප්‍රාග්ධනික කර අදාළ පරිදි ක්ෂය කර නොතිබුණි. අදාළ ගෙවීම් මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ ජංගම වත්කම් යටතේ “අයවැය ප්‍රතිපාදන නොමැති විදේශ මිලදී ගැනීම් අත්තිකාරම්” ගිණුමේ ඇතුළත් කර තිබුණි. මේ අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ඉහත ප්‍රමාණයෙන් ඌන ගණනය වී තිබුණි.</p> <p>තවද, එම විදේශ මිලදී ගැනීම් අත්තිකාරම් ගිණුමේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැවති රු.මිලියන 1,808.56 ක් වූ ශේෂය තුළ ගෙවීම් අවසන් කර තිබූ නමුත් වියදම් ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශයට හඳුනාගැනීමට හෝ හඳුනාගත් ප්‍රතිපත්තියක් මත වත්කම් ප්‍රාග්ධනික කිරීමට කටයුතු නොකළ රු.මිලියන 223.57 ක් වූ අමතර කොටස් මිලදී ගැනීම් පැවතුණි. මේ හේතුවෙන්</p>	<p>එකඟ වේ. දියත් යාත්‍රා දෙක ප්‍රාග්ධනික කිරීමට අදාළ ලියකියවිලි ලැබී ඇති අතර එම යාත්‍රා දෙක මේ වන විට ප්‍රාග්ධනික කර ඇත. 2021.12.31 දිනට පැවති රු.මි. 1,808.56 ක් වූ ශේෂයෙන් මේ වන විට රු.මි. 304.5 කට අදාළව අත්තිකාරම් පියවා ඇත. ඉතිරි ශේෂය ගැලපීම් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ලිපිගොනු ලබා ගෙන අදාළ ගැලපීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 16 ප්‍රකාරව වත්කම් සම්බන්ධ පාලනය, වත්කම් අවධානම හා ප්‍රතිලාභ අධිකාරිය වෙත මාරු වීමත් සමඟම ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

වර්ෂයේ ලාභය හා ජංගම නොවන වත්කම් එම වටිනාකමින් අධිගණනය/ උෞනගණනය වී තිබුණි. තවද, ඉතිරි ශේෂය තුලද දැනටමත් ලැබී ඇති නමුත් ප්‍රාග්ධනික නොකළ වත්කම් හා හඳුනානොගත් වියදම් මෙම ගිණුමේ දීර්ඝ කාලීනව පවත්වාගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 24 හි ,18 19 හා 21 ඡේද අනුව මූල්‍ය වර්ෂයට අදාලව සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සමඟ පැවති ගනුදෙනුවල ස්වරූපය ,ශේෂයන් සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සිදුවී ඇති බලපෑම පිළිබඳව පරිශීලකයන්ට තේරුම් ගැනීමට අවශ්‍ය වන තොරතුරු සම්බන්ධිත පාර්ශව ගණුදෙනු යටතේ හෙළිදරව් කලයුතු වේ. එසේ වුවද, අධිකාරිය විසින් හම්බන්තොට වරායේ වත්කම් දිගුකාලීන බදු පදනම මත පැවරීම වෙනුවෙන්, 2017 වර්ෂයේදී හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සේවා (HIPS) සමාගමෙන් හා හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සමූහ (HIPG) සමාගමෙන් ලැබී තිබූ රු.මිලියන 169,479 න් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ශුද්ධ ලාභය ගණනය කිරීමේදී ආදායම් ප්‍රකාශයට බැර කර තිබූ වාර්ෂික විලම්භිත බදුකුලී ආදායම වූ රු.මිලියන 1,71 3 ක් හා නව තෙල් ටැංකියක් සහ ගිනි ආරක්ෂණ පද්ධතියක් ඉදිකිරීම සඳහා ජයා කන්ටේනර් ටර්මිනල් සමාගමෙන් 2021 වර්ෂයේදී අධිකාරියට රු.මිලියන 95.7 ක් ලබාදීම යන සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සමඟ සිදුකල ගනුදෙනු වලට අදාල තොරතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් මගින් හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

එකඟ වේ. ඉදිරියේ දී මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුල සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

ප්‍රමිතය ප්‍රකාරව සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සමඟ පැවති සියළු ගනුදෙනුවලට අදාල තොරතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් මගින් හෙළිදරව් කිරීමට කටයුතු කල යුතු වීම.

(ඈ) 2017 නොවැම්බර් සිට මෙහෙයුම් කටයුතු නතර කර තිබූ අධිකාරියේ පරිපාලිත සමාගමක් වන මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගම විසින් 2014 වර්ෂයේදී නැවතෙල් මිලදී ගැනීම සඳහා පුද්ගලික බැංකුවකින් එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 24 ක ණය මුදලක් ලබාගෙන තිබුණි. එයින් එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 22.3 ක් මෙම වාර්තාවේ දින වන විටත් පියවා නොතිබූ අතර සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අනුව ණය පියවීම සඳහා සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් වත්කම් නොමැති බවද නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වුවද, අදාළ බැංකුව විසින් මෙම ණය අයකර ගැනීම සඳහා පරිපාලිත සමාගමට හා අධිකාරියට විරුද්ධව නඩු දෙකක් 2020 වර්ෂයේදී කොළඹ දිසා

එකඟ නොවේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතයන්ට අනුව අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන්කිරීමක් සිදුකිරීමට අවශ්‍ය නොවේ.

නීති අංශය මගින් නිර්දේශ කර ඇති පරිදි විය හැකි මූල්‍යමය අවදානම බැහැර කළ නොහැකි නිසා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත ප්‍රකාරව අසම්භාව්‍ය බැරකම් සඳහා වෙන් කිරීම කල යුතු බව.

අධිකරණයේ පවරා පවත්වාගෙන යමින් පැවතුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් අධිකාරියේ ප්‍රධාන නීති නිලධාරී විසින් රු.මිලියන 4,465 ක් වූ මෙම බැරකම පියවීම සඳහා වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශවල ප්‍රතිපාදන කරන ලෙස මුදල් අංශ ප්‍රධානී වෙත දන්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 37, 10 (අ) ඡේදය අනුව ඉහත වගකීම වෙනුවෙන් අසම්භාව්‍ය බැරකම වෙන්කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණු අතර මේ හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ අධිකාරියේ ලාභය රු.මිලියන 4,465 කින් අධිගණනය වී තිබුණි.

- (ඉ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 37 හි 85 ඡේදය අනුව එක් එක් ප්‍රතිපාදනය සඳහා අදාළ බැඳීම් ස්වරූපය පිළිබඳව කෙටි විස්තරයක් , ගෙවීමට සිදුවන කාල වකවානු හා අවිනිශ්චිතභාවයන් පිළිබඳව හෙළිදරව් කලයුතු වුවත් අධිකාරියෙහි 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ ඇතුළත් රු.මිලියන 6,706 ක හිමිකම් පෑ හැකි වෙන්කිරීම් සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් කිරීම් කර නොතිබුණි.
- එකඟ වේ. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් මූල්‍ය වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.
- ප්‍රමිතය ප්‍රකාරව අදාළ හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කල යුතු බව.

1.5.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 2.2.2 අනුව ආශ්‍රිත සමාගම් ආයෝජන, ස්කන්ධ ක්‍රමය පදනම් කරගෙන අගය කරනු ලබන බව දක්වා තිබුණි. ඉහත ප්‍රතිපත්තියට අනුව අධිකාරියෙහි ආශ්‍රිත සමාගමක් වන හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සේවා සමාගමෙහි (HIPS), 2021 වර්ෂය සඳහා වූ අලාභයෙන් අධිකාරියේ ලාභ/අලාභ කොටස වූ රු. මිලියන 383.1 ක අලාභය සමාගමේ 2021 කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන මත පදනම්ව ගණනය කර තිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ. විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අවසන් ගිණුම් ප්‍රකාශ පිළියෙල කරන තෙක් ලැබී නොතිබූ බැවින් HIPS සමාගමේ 2021 වර්ෂයේ කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනය පදනම් කරගෙන 2021 අවසාන ගිණුම් සකස් කරන ලදී.</p>	<p>විගණිත මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම්ව අදාළ ගණනය කිරීම් වඩා නිරවද්‍ය වේ.</p>

1.5.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2007/08 වර්ෂයේ සිට 2010/11 වර්ෂ දක්වා වූ මූල්‍ය වර්ෂයන් සඳහා අධිකාරියේ ආදායම් බදු ගණනය කිරීම සම්බන්ධව අභියාචනයක් බදු අභියාචනාධිකරණයට ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එය මෙතෙක් අවසන්ව නොතිබූ නිසා අදාළ</p>	<p>සංඛ්‍යා දත්ත සමඟ එකඟ වේ. WHT, ESC, Notional Tax ලෙස ගෙවූ බදු 2019/20 ආදායම් බදු වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීමත් සමඟ</p>	<p>ගැලපුම් කිරීමෙන් පසු නිවැරදිව ගිණුම් ශේෂ සටහන් කර ගන්නා බවට සහතික විය යුතු බව .</p>

වර්ෂ සඳහා බදු ගෙවා නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, මේ සඳහා රු.මිලියන 6,387.4 ක් වූ වෙන් කිරීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සිදු කර තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව ලැබිය යුතු රඳවාගැනීමේ බදු ශේෂය රු.මිලියන 723.41 ක්ද නාම මාත්‍ර බදු බැර රු.මිලියන 403.29 ක් හා ආර්ථික සේවා බදු බැර රු.මිලියන 1,165.66 ක්ද වශයෙන් දක්වා තිබුණද ඉහත බදු වෙන්කිරීමේදී මෙම ගෙවිය යුතු බදු හිලච් කරගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. මේ නිසා තවදුරටත් මෙම ශේෂ ලැබිය යුතු ලෙස දැක්විය නොහැකි වුවද ගිණුම්වලට අදාළ ගැලපීම් සිදුකර නොතිබුණු නිසා රු.මිලියන 2,292.39 ක් වූ රඳවාගැනීමේ බදු, නාම මාත්‍ර බදු හා ආර්ථික සේවා බදු සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් ලැබිය යුතු ශේෂ ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශවල දක්වා තිබුණි.

සම්පූර්ණයෙන්ම හිලච් කිරීම සිදු කර ඇත. එම නිසා මෙම අගයන් නැවත හිලච් කිරීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් පැන නොනගී.

WHT මුල් පිටපත් අදාළ බදු වාර්තාවන් සමඟ බදු උපදේශන සමාගම් වෙත යවා ඇති අතර එය සහතික කළ ඊ - මේල් පණිවුඩය ඉදිරිපත් කර ඇත.

(ආ) ගාලු මුවදොර පිටියෙහි නවීකරණ කටයුත්තක් වෙනුවෙන් අධිකාරිය විසින් 2018 වර්ෂයේදී වැය කර තිබූ රු.මිලියන 7.61 ක මුදල, ගාලු මුවදොර පිටියෙහි පරිපාලන කටයුතු සිදුකරන අධිකාරියෙහි ආශ්‍රිත සමාගමක් වූ ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සමාගමෙන් ලැබිය යුතු මුදලක් ලෙස අධිකාරියෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද, එම මුදල අදාළ සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අධිකාරියට ගෙවිය යුතු මුදලක් ලෙස දක්වා නොතිබුණු අතර ඉහත මුදල ගෙවිය නොහැකි බවද ඉහත සමාගම අධිකාරිය වෙත ලිඛිතව දන්වා තිබිණි. මේ හේතුවෙන් ඉහත මුදල ලැබීම අවිනිශ්චිත තත්වයක පැවති නමුත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සඳහා හානිකරණ වෙන් කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

මෙම මුදල ලබා ගැනීම සඳහා දිගින් දිගටම සාකච්ඡා පවත්වන ලදී. අධිකාරිය සමඟ වාර්ෂිකව මූල්‍ය ගණුදෙනු රාශියක් මෙම සමාගම විසින් සිදු කරන බැවින් මෙම මුදල අය කර ගැනීමේ අපහසුතාවයක් පැන නොනගී. එබැවින් හානිකරණ වෙන් කිරීමක් සිදු කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් පැන නොනගී.

ලැබිය යුතු ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ ලැබීම අවිනිශ්චිත නම් හානිකරණ සඳහා වෙන් කිරීම් සිදු කළ යුතු බව.

(ඇ) අධිකාරියට අයත් නොවන හා අධිකාරිය විසින් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු නොකරන ඔලිවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම වෙනුවෙන් ඉඩම් අභිමිච්චනට ගෙවන ලද වන්දි මුදල් රු.මිලියන 41.8 ක් නොනිමි වැඩ - ඉඩම් ගිණුම තුළ ඇතුළත් කර තිබුණි.

එකඟ වේ. ඔලිවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා අත්පත් කරගත් ඉඩම් සඳහා ප්‍රාග්ධනිත කලයුතු මුළු වියදම මෙම මිලියන 41.8 පමණක් නොවන අතර, ප්‍රාග්ධනිත කලයුතු මුළු වියදම හඳුනාගෙන අවශ්‍ය ගිණුම් ගැලපීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කරමින් පවතී.

ඔලිවිල් වරාය පිළිබඳ හිමිකම, භාරය හෝ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමේ අයිතිය අධිකාරිය සතු නොවන නිසා අධිකාරියට අයත් නොවන මෙම වත්කම් පිළිබඳ සුදුසු පරිදි ගැලපුම් සිදු කර පොත්වලින් ඉවත් කල යුතු බව.

(ඈ) 2010 වර්ෂයේදී දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත (South Asia Gateway Terminal Ltd-SAGT)

හිමිකම ලැබී නොමැති යන්න සමඟ එකඟ වේ.

අදාළ සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කර ගිවිසුම පරිදි

සමාගම ආරම්භ කරන අවස්ථාවේදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ලබාදුන් දොඹකර තුනක අගය හුවමාරු කරගැනීම සඳහා රු.මිලියන 141.63 ක වටිනාකමට එම සමාගමෙහි කොටස් අධිකාරිය වෙත ලබාදෙන බවට එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන තෙක් අදාළ කොටස් හිමිකම අධිකාරිය වෙත ලබා දී නොතිබූ අතර අදාළ සමාගම විසින් කොටස් සඳහා ගෙවිය යුතු මුදලක් නොමැති බවට 2020 වර්ෂයේ ශේෂ සනාථන මගින් පිළිතුරු ලබා දී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගම සමග ගිවිසුම්ගත බැඳීමක් ඇති කරගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් අධිකාරිය වෙත අදාළ සමාගමේ කොටස් ලැබීම අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක පැවති අතර, අධිකාරිය ඉහත ලැබිය යුතු කොටස් වටිනාකම සඳහා භානිකරණ වෙන්කිරීමක් ද සිදුකර නොතිබුණි. එසේම, 2022 පෙබරවාරි 02 දින ශේෂ සනාථ කරන ලෙස ඉල්ලීමක් කර තිබුණ ද ශේෂ සනාථන ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

තවද, අදාළ සමාගමේ කොටස් ලැබීම අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක පවතින බව සඳහන් කරුණ සම්බන්ධයෙන් වරාය අධිකාරිය විසින් SAGT සමාගම වෙත යොමු කොට ඇති 2018.10.31 දිනැති ලිපියට පිළිතුරු වශයෙන් එම සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කොට ඇති 2018.11.15 දිනැති ලිපියේ දෙවන පිටුවේ තුන්වන ඡේදයේ සඳහන් කරුණු කෙරෙහි ඔබගේ අවධානය යොමු කර සිටිමි. එය පහත උපුටා දක්වා ඇත.

“In addition, it is important to note that SAGT has acknowledge that in the event of a further call up of capital for the phase I facilities, it is obliged to allot SLPA shares up to the value of USD 2,424,285 as “in kind” shares in terms of the Concession Agreement and pro rata to the cash contribution. Further obligation to be reflected in the books of SAGT”

මෙම සමාගම විසින් ඉහත සඳහන් පරිදි ප්‍රකාශ කොට ඇති හෙයින් සමාගම විසින් වැඩි දුරටත් ප්‍රාග්ධනය කැඳවනු ලබන අවස්ථාවක එම ප්‍රමාණයට අධිකාරියට කොටස් ලබා ගැනීමට කිසිදු බාධාවක් නොමැති අතර එසේ කොටස් නිකුත් කරනු ලබන බවට සමාගම විසින් ප්‍රකාශිතව පිළිගෙන ඇත.

දොඹකරවල වටිනාකම සඳහා අධිකාරියට ලැබිය යුතු හිමිකම ලබා ගැනීම සඳහා කටයුතු කළ යුතු බව.

(ඉ) පරිශ්‍ර අංශයේ ඉඩම් රෙජිස්ටරයට අනුව රු. මිලියන 633.94 ක් වටිනා ඉඩම් කැබලි 19 ක් වෙනත් ආයතන වෙත බදු පදනම මත ලබාදී ඇති බව දක්වා තිබුණු අතර මූල්‍ය අංශය විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ආයෝජන දේපල පිළිබඳ ලේඛනයට එම ඉඩම් ඇතුළත්කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ ආයෝජන දේපල රු. මිලියන 633.94 කින් ඌනගණනය වී තිබුණු අතර ඉඩම් වටිනාකම එම ප්‍රමාණයෙන් අධිගණනය වී තිබුණි.

එකඟ වේ. පරිශ්‍ර අංශයේ ඉඩම් රෙජිස්ටරයේ බදු පදනම මත ලබාදී ඇති බවට සඳහන් ඉඩම් මුදල් කොට්ඨාශයේ වත්කම් ලේඛනයේ ආයෝජන දේපල ඉඩම් යටතේ දැක්වීමට පියවර ගැනීමට අපේක්ෂිතය.

අධිකාරියේ අනෙකුත් අභ්‍යන්තර අංශ සහ මූල්‍ය අංශය අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා ගනිමින් යාවත්කාලීන තොරතුරු මත මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කළ යුතු බව.

(ඊ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය විසින් සිදු කරන ලද වත්කම් සමාලෝචන කමිටු වාර්තාව අනුව, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ධාරණ අගය රු.මිලියන 403.68 ක්වූ මෙහෙයුම් ගොඩනැගිලි

එකඟ නොවේ. අතිරේක කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ විසින් පත්කර ඇති වත්කම් යාවත්කාලීන කිරීමේ කමිටුව මගින් ලබාදෙන්නා වූ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් වත්කම් භෞතිකව නොපවතින බව හඳුනාගෙන තිබේ

හා ඉදිකිරීම් සහ රු.මිලියන 181.9 ක් වූ යන්ත්‍ර හා උපකරණ භෞතිකව හඳුනාගැනීමට නොහැකිවීම නිසා එම වත්කම්වල පැවැත්ම අවිනිශ්චිත බව නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශ අනුව වත්කම් ලේඛනයේ ගැලපීම් සිදුකිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

නම් ඒ සම්බන්ධ අවශ්‍ය ගැලපීම් වත්කම් ලේඛනයේ සිදු කල යුතු බව.

1.5.4 එකඟතාවයක් නොමැතිව ගිණුම්වලින් ඉවත් කිරීම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම් සඳහා ලබාගෙන තිබූ විදේශ ණයවලින් 2017 නොවැම්බර් 30 දිනට අධිකාරියේ ගිණුම්වල ඉතිරිව පැවති රු. මිලියන 147,746 ක් වූ ණය හා පොළී ශේෂය මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟතාවකින් හෝ කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් ඉවත් කර තිබූ අතර ඒ හේතුවෙන් එදිනෙන් පසු රජයේ කිසිදු ගිණුමක එම ණය මුදල් ඇතුළත්ව නොතිබුණි. කෙසේ වුවද අංක MPS/SEC/2017/32 හා 2017 ජූලි 20 දිනැති “හම්බන්තොට වරාය සහන ගිවිසුම” නම් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට 2017 අගෝස්තු 04 දින ලබාදී තිබූ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව ඉහත ණය හා පොළී ආපසු ගෙවීමේ වගකීම මහා භාණ්ඩාගාරය සතුවේ. ඒ අනුව මහා භාණ්ඩාගාරයේ විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2017 වර්ෂයේ සිට ණය වාරික හා පොළී ගෙවා තිබූ අතර 2021 වර්ෂය සඳහා වූ ලේඛන අනුව, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට තවදුරටත් ගෙවිය යුතු ණය ශේෂය රු.මිලියන 165,483 ක් වී තිබුණි. තවද, ඉහත ණය මුදලට අදාළව 2017 නොවැම්බර් 30 දක්වා කාලයට ගණනය කරන ලද විදේශ විනිමය පරිවර්තන සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 31,545 ක්ද ණය ඉවත් කිරීමත් සමඟ අධිකාරියේ ගිණුම්වලින් ඉවත් කර තිබුණි. 2017 නොවැම්බර් 30 දින සිට 2020 දෙසැම්බර් 31 දක්වා වූ විදේශ විනිමය පරිවර්තන සමුච්චිත අලාභය වූ රු.මිලියන 34,072 ක් ද ඇතුළත් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට, විදේශ විනිමය පරිවර්තන සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 65,618 ක් සහ 2021 වර්ෂයේ විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය ද මහා භාණ්ඩාගාරයේ හෝ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ණය ශේෂයට අදාළව ගණනය කරන ලද විදේශ විනිමය පරිවර්තන ලාභය/ අලාභය පිළිබඳ තොරතුරු</p>	<p>එකඟ වේ. විගණන වාර්තාවේ සඳහන් පරිදි අධිකාරියේ පොත් වල සටහන් වී තිබුණු ණය මුදල රු. 147,746,246,364.57 වන අතර ඒ සඳහා රු.149,943,332,000.00 ක මුදලක් භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවා ඇත.</p>	<p>දෙපාර්ශවය අතර එකඟතාවයකින් අධිකාරියේ හෝ මහා භාණ්ඩාගාරයේ ගිණුම්වල ණය මුදල ඇතුළත් කළ යුතු බව.</p>

විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

මුදල් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා විසින් අවස්ථා කිහිපයකදී අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වෙත මෙම ණය මුදල අධිකාරියේ පොත්වලට ඇතුළත් කර ගන්නා ලෙස දැනුම් දී තිබුණි. කෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටද ඉහත ණය ශේෂ හා අදාළ විදේශ විනිමය පරිවර්තන ලාභ/ අලාභ ගිණුම්ගත කිරීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය හෝ මහා භාණ්ඩාගාරය කටයුතු කර නොතිබුණි.

1.5.5 ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ඒකාබද්ධ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ වත්කම් යටතේ දැක්වෙන මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගමේ වත්කම්වල ඇතුළත් රු.මිලියන 12.43 ක් වූ තොග, ධාරණ අගය රු. මිලියන 0.26 ක් වූ ස්ථාවර වත්කම්, සහ අත ඉතිරි මුදල් රු.මිලියන 0.17 ක් භෞතිකව නොපැවතුණි. රු. මිලියන 12.86 ක් වූ මෙම පාඩු සඳහා ප්‍රතිපාදනයන් ද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සිදුකර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. අදාළ වත්කම් භෞතිකව නොපැවතීම සම්බන්ධයෙන් සහ අනෙකුත් ලිපි ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් නොකිරීම සම්බන්ධව MPMC ආයතනයෙන් විමසිය යුතුවේ.</p>	<p>පරිපාලිත සමාගමේ සියයට සියයක කොටස් අයිතිය හිමි මව් සමාගම වශයෙන් සහ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පරිපාලිත සමාගම් වල වත්කම්, වගකීම් පෙන්නුම් කරන හෙයින් මේ පිළිබඳව අධිකාරියේ අවධානය යොමු කළ යුතු වීම.</p>
<p>තවද, මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශය අනුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම සමාගමට රජයෙන් ලැබිය යුතු රු.මිලියන 17.78 ක්, නැවතෙල් රක්ෂණය වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු රු.මිලියන 28.04 ක් සහ වෙළඳ ණයගැතියන්ගෙන් ලැබිය යුතු රු.මිලියන 3.58 ක් වූ ශේෂ සඳහා සහ එදිනට සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු අනිකුත් දෑ වලට අදාළ රු.මිලියන 7.3 ක ශේෂය වෙනුවෙන් මූලාශ්‍ර ලේඛන, ශේෂ සනාථන ලිපි, වයස් විශ්ලේෂණ වාර්තා සහ උපකාරක ලියවිලි විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. මේ පිළිබඳ තොරතුරු අප සතුව නොමැති බැවින් අදාළ විස්තර අදාළ සමාගම් (JCT Ltd., MPMC) වෙතින් ලබාගත යුතුය.</p>	<p>පරිපාලිත සමාගම්වල සියයට සියයක කොටස් අයිතිය හිමි මව් සමාගම වශයෙන් සහ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පරිපාලිත සමාගම් වල වත්කම් පෙන්නුම් කරන හෙයින් ඒ පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට පරිපාලිත සමාගම් දෙකෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශ අනුව ලැබිය යුතු රඳවා ගැනීමේ බදු ශේෂය රු.මිලියන 6.57 ක් වූ අතර රඳවාගැනීම් බදුවලින් රු.මිලියන 3.66 කට අදාළ බදු සහතිකපත් විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි. බදු සහතිකපත් නොමැතිවීම හේතුවෙන් ඉහත රඳවාගැනීමේ බදු ශේෂය ආදායම් බදු ගෙවීමේදී අඩු කර ගැනීම පිළිබඳව අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක්</p>	<p>එකඟ නොවේ. මේ පිළිබඳ තොරතුරු අප සතුව නොමැති බැවින් අදාළ විස්තර අදාළ සමාගම් (JCT Ltd., MPMC) වෙතින් ලබාගත යුතුය.</p>	<p>පරිපාලිත සමාගම්වල සියයට සියයක කොටස් අයිතිය හිමි මව් සමාගම වශයෙන් සහ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පරිපාලිත සමාගම් වල වත්කම් පෙන්නුම් කරන හෙයින් ඒ පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ යුතු වීම.</p>

පැවතුණි.

1.5.6 නිරවුල් නොවූ ලැබිය යුතු දෑ

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබාගත් ණය මුදල වෙනුවෙන් අධිකාරිය විසින් 2017 වර්ෂයේදී ගෙවන ලද වාරික මුදල රු. මිලියන 4,406 ක් හා මුද්දර ශාස්ත්‍ර රු. මිලියන 372 ක් ද ඇතුළුව රු.මිලියන 4,778 ක මුදල 2022 අප්‍රේල් 30 දින දක්වාම අධිකාරිය වෙත ලැබී නොතිබුණි. තවද, මේ සම්බන්ධයෙන් ශේෂ සනාථන අධිකාරිය විසින් කැඳවා තිබුණද මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් එම සනාථන තහවුරු කර නොතිබුණු අතරම 2021 වර්ෂය සඳහා වූ ජනරජ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගෙවිය යුතු ශේෂ තුළ මෙම ශේෂය ඇතුළත් කර නොතිබුණු බවද නිරීක්ෂණය විය. මේ නිසා මෙම මුදල ලැබීම පිළිබඳ අවිනිශ්චිතතාවයක් පැවතුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. එම මුදල වරාය අධිකාරියට ලැබිය යුතු මුදලක් වේ. අදාළ මුදල ආපසු වරාය අධිකාරියට ලබා දෙන ලෙස අවස්ථා 4 කදී මහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් වෙත ලිපි යවා ඇති අතර 2019.02.12 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් මගින් ද මේ පිළිබඳව දැනුම් දී ඇත.</p>	<p>මහා භාණ්ඩාගාරය සමග සාකච්ඡාකර ලැබිය යුතු මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කල යුතුවීම.</p>
<p>(ආ) හම්බන්තොට වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ තෙල් ටැංකි ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ලංකා බැංකුවෙන් ලබාගෙන තිබූ ඩොලර් ණය මුදල සඳහා වාරික මුදල් මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නියමිත වේලාවට නොගෙවීම හේතුවෙන් අධිකාරිය විසින් ලංකා බැංකුවේ පවත්වාගෙන යන එක්සත් ජනපද ඩොලර් ගිණුමෙන් 2018 වර්ෂයේදී එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 0.64 එනම් රු.මිලියන 377.84 ක් බැංකුව විසින් අයකරගෙන තිබුණි. අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉහත මුදල මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබිය යුතු ශේෂයක් ලෙස දක්වා තිබුණ ද 2022 අප්‍රේල් 30 දින දක්වාම මුදල් ලැබී නොතිබුණු අතර එම මුදල් ලැබීම අවිනිශ්චිත බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>එකඟ වේ. මෙය නිවැරදි කර අදාළ අයකරගත් මුදල නැවත ලබාදෙන ලෙස ඉල්ලීම් කරමින් පෙර වර්ෂවල සේම 2021 වර්ෂයේදී ද 2021.03.31, 2021.06.15 සහ 2021.12.02 දිනයන්හි ලංකා බැංකුවෙහි ප්‍රධාන ශාඛාව වෙත ලිපි යවා ඇත. එම මුදල නැවත ලබා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් හැකි සෑම ප්‍රයත්නයක්ම දරමින් පවතී.</p>	<p>මහා භාණ්ඩාගාරය සහ අදාළ බැංකුව සමග සාකච්ඡාකර ලැබිය යුතු මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කල යුතුවීම.</p>

1.6 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.6.1 ලැබිය යුතු මුදල්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ ණය කාලසීමාව ඉක්මවූ මුළු නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂය රු.මිලියන 1,667.57 ක් විය. එය මුළු නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂයෙන් සියයට 55 ක් විය.</p>	<p>2021.12.31 දිනට විගණන වාර්තාවේ පෙන්වා ඇති ණයගැති ශේෂය සමඟ එකඟ වේ.</p> <p>කොළඹ වරාය 2021.12.31 දිනට අනුමත ණය කාලසීමා ඉක්ම වූ මුළු නැව් නියෝජිත ශේෂය රු. 1,597,668,439 වූ අතර එය 2022.05.23 දින වන විට රු. 1,466,503,343.48 දක්වා අඩු වී ඇත.</p>	<p>අනුමත ණය කාල සීමාව තුළ අදාළ ණය ශේෂයන් අය කර ගැනීමට අවශ්‍ය අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම හඳුන්වා දීමට කළමනාකරණය විසින් කටයුතු කළ යුතු බව.</p>
<p>(ආ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආරවුල් සහිත ණයගැතියන් (dispute debtors) රු.මිලියන 59.78 ක් සහ නැවත විසඳීම සඳහා (re-dispute) යොමු කළ ණයගැතියන් රු. මිලියන 4.63 ක් පැවතුණි.</p>	<p>ගාල්ල වරාය 2021.12.31 දිනට අනුමත ණය කාලසීමා ඉක්ම වූ මුළු නැව් නියෝජිත ශේෂය රු. 45,988,309.83 වූ අතර එය 2022.05.23 දින වන විට රු. 45,143,833.15 දක්වා අඩු වී ඇත. මෙම මුදල නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබූ යාත්‍රා සම්බන්ධයෙන් ගෙවිය යුතු ශේෂයකි.</p> <p>ත්‍රිකුණාමලය වරාය 2021.12.31 දිනට අනුමත ණය කාලසීමා ඉක්ම වූ මුළු නැව් නියෝජිත ශේෂය රු. 23,920,622.92 වූ අතර එය 2022.05.23 දින වන විට රු. 19,986,564.32 දක්වා අඩු වී ඇත. එකඟ වේ.</p> <p>කොළඹ වරාය විවාදිත බිල්පත් (Dispute Debtors) 2021.12.31 දිනට ආරවුල් සහිත ණයගැති (Dispute Debtors) ශේෂය රු. 58,625,900.04 ක් වූ අතර 2022.05.23 වන දින වන විට එම ශේෂය රු. 8,554,348.45 දක්වා අඩු වී ඇත.</p> <p>නැවත විසඳීමේ විවාදිත බිල්පත් (Re-Dispute Debtors) නැවත විසඳීමේ විවාදිත බිල්පත් (Re-Dispute Debtors) ශේෂය රු. 4,636,104.29 ක් වූ අතර එය 2022.05.23 වන දින වන විට 1,226,992.90 දක්වා අඩු වී ඇත.</p> <p>ගාල්ල වරාය ගාල්ල වරායට අදාළව ආරවුල් සහිත ණයගැති (Dispute Debtors) ශේෂය රු. 1,156,420 ක් වන අතර එය Shanika Marine Company (pvt) Ltd ආයතනයට අයත් වේ. එය ඉදිරියේ දී විසඳීමට කටයුතු කරමින් පවතී.</p>	<p>පවත්නා ගැටළු නිරාකරණය කරගෙන ලැබිය යුතු දෑ හැකි ඉක්මනින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව.</p>

1.6.2 අත්තිකාරම්

විගණන නිරීක්ෂණය

කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

නැව් නියෝජිතයින් විසින්, වරාය සේවා පහසුකම් ලබාගැනීමේදී කලින් ගෙවන ලද අත්තිකාරම් මුදලින් සත්‍ය වියදම් පියවීමෙන් පසු, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආපසු නොගෙවා, ලද අත්තිකාරම් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශවල ඉතිරිව පැවති ශේෂය රු.මිලියන 631.97 වූ අතර එයින් කොළඹ වරායට අදාළ රු.මිලියන 619.39 න් රු.මිලියන 150.43 ක් සේවාව ලබාගෙන මාස 06 සිට වර්ෂ 5 ඉක්මවා තිබුණු නමුත් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

තවද, නියෝජිතයින් විසින් වරාය සේවා ලබාගැනීම වෙනුවෙන් ඉන්වොයිසි වටිනාකමට වඩා වැඩියෙන් ගෙවන ලද මුදල් ප්‍රමාණයන්, නැව් නියෝජිත බැර ශේෂ (shipping agent credit balances) ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ දක්වා තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම ශේෂය රු.මිලියන 508.68 ක් වූ අතර එයින් කොළඹ වරායට අදාළ රු.මිලියන 503.38 න් රු.මිලියන 111.55 ක් සේවාව ලබාගෙන මාස 06 සිට වර්ෂ 5 ඉක්ම වූ කාල පරිච්ඡේදයක් ගතවී තිබුණ ද පියවීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

කොළඹ වරායට අදාළව 2021.12.31 දිනට නැව් නියෝජිත අත්තිකාරම් ගිණුමේ පැවති ශේෂයන් සමඟ එකඟ වේ.

2021.12.31 දිනට මාස 06 ඉක්ම වූ නැව් නියෝජිත අත්තිකාරම් ගිණුමේ පැවති ශේෂයෙන් 2022.05.23 දිනට මාස 06 සිට වර්ෂ 05 ඉක්ම වූ ශේෂය රු.මි. 137.91 දක්වා නිරවුල් කර ඇත.

මේ වන විට මාස 06 සිට වර්ෂ 05 ඉක්ම වූ බැර ශේෂය රු.මි. 75.70 දක්වා නිරවුල් කර ඇත.

කොළඹ වරායට අදාළව 2021.12.31 දිනට මාස 06 සිට වර්ෂ 05 ඉක්ම වූ නැව් නියෝජිත බැර ශේෂය රු. මි. 111.55 න් රු. මි. 5.69 ක් MCC නැව් නියෝජිත බැර ශේෂය වන අතර එම ශේෂය පවතිනුයේ ඉදිරි සේවා ලබාගැනීම පිණිස වේ.

පවතින අනිකුත් බොහෝ බැර ශේෂයන් නැව් නියෝජිත ආයතන විසින් වාර්ෂිකව තහවුරු කරන ලද ශේෂයක් වන අතර ඔවුන්ගේ අවධානය මත එම මුදල් වරින් වර බිල්පත් පියවීම සඳහා උපයෝගී කරගනු ලබයි. එසේම බොහෝ නැව් නියෝජිත ආයතන වරාය අධිකාරියෙන් පනවනු ලබන අධිභාර බිල්පත් වලින් වැලකීම සඳහා තම ගිණුම් වල බැර ශේෂයක් පවත්වාගෙන යාමට කටයුතු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත් වාර්ෂිකව ඔවුන්ගේ ගිණුම් වල ඇති බැර ශේෂයන් බිල්පත් ගෙවීම සඳහා උපයෝගී කරගන්නා ලෙස වරාය අධිකාරිය විසින් ලිඛිතව දන්වනු ලැබේ.

සේවා ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් අධිකාරිය වෙත ගෙවන ලද අත්තිකාරම් මුදල්වලින් අදාළ සේවාව සැපයීමෙන් පසු ඉතිරිවන අත්තිකාරම් මුදල් හා වැඩිපුර ගෙවීම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක උපලේඛණ හා වයස් විශ්ලේෂණ, පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගෙන කල්ගිය සහ වලනය නොවන ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කල යුතු බව.

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම

නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත 11 වගන්තිය	2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය විසින් ස්ථාවර සහ කෙටි කාලීන තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන ලද රු.මිලියන 52,344 ක් සඳහා අධිකාරිය විසින් මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය ලබාගැනීම සඳහා ඉල්ලීම් කලද ඊට අදාලව ප්‍රතිචාර දක්වා නොතිබුණි.	එකඟ නොවේ. 2021 වර්ෂයේ සිදු කරන ලද තැන්පතු මුදල සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්ගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට වරාය හා නාවික අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අත්සනින් යුතුව ලිපි යවා ඇත.	මුදල් පනත ප්‍රකාරව තැන්පතු ආයෝජන සඳහා අදාල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කල යුතු බව.
(ආ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 10 (5) වගන්තිය සහ 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතේ 30 වගන්තිය	මුදල් පනත අනුව රාජ්‍ය සංස්ථාවක යම් වර්ෂයක අතිරික්තයක් තිබේ නම් පනතේ දක්වා ඇති අඩු කිරීම් කළ පසු ඉතිරිය ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කළ යුතුය. එසේම වරායවල් පිළිබඳ පනත අනුව අධිකාරියට පවරන ලද වත්කම්වල අගය සහ අධිකාරියට ලබාදුන් මූල්‍යමය දායකත්වය මත වර්ෂයකට සියයට 8 ක් (අවම වශයෙන් රු.මිලියන 607) නොඉක්මවන ලාභාංශයක් ඒකාබද්ධ අරමුදලට ගෙවිය යුතුය. එසේ වුවද 2016 සිට 2021 දක්වා වර්ෂවලදී අධිකාරිය ලබා තිබූ එකතුව රු.මිලියන 69,686 ක් වූ ශුද්ධ ලාභ වලින් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර තිබුණේ රු.මිලියන 600 ක් පමණි. තවද ඉහත ලාභ තුළ දීර්ඝ කාලීන බදු පදනම මත පෞද්ගලික අංශය වෙත ලබා දී ඇති දකුණු ආසියාතික පිවිසුම් පර්යන්තය (SAGT) හා කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාලුම් පර්යන්තය (CICT) යන පර්යන්තවල මෙහෙයුම් කටයුතුවල නිරතව සිටින සමාගම් දෙකෙන් අධිකාරිය විසින් 2016 සිට 2021 දක්වා අයකර තිබූ එකතුව රු.මිලියන 13,021 ක් වූ බදු කුලී හා එම	එකඟ නොවේ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පනත අනුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පිහිටුවීමේදී රජය විසින් දරණ ලද ප්‍රාග්ධනයෙන් (Equity Capital) 8% ක උපරිමයකට යටත්ව ලාභාංශ ලබාදිය යුතු බව සඳහන් කර ඇත. කෙසේ වුවත් රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ලාභාංශ ගෙවීමෙන් නිදහස් කර ඇති බව 2018.04.24 දිනැති ලිපිය මඟින් දැනුම් දී ඇත. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ජාතික වැදගත්කමකින් යුතු වරාය ව්‍යාපෘති සඳහා ලබාගත් ණය මුදල් පියවීම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින්ම සිදුකරන බැවින් අදාල නිදහස් කිරීම සිදුකර ඇත.	අතිරික්ත හා ලාභාංශ සම්බන්ධයෙන් මුදල් පනතේ සහ ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතේ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව .

කාලය සඳහා රාජ්‍ය භාගය ලෙස අයකරගත් එකතුව රු. මිලියන 19,582 ක් ද ඇතුළත් වී තිබුණි. මෙම ආදායම් වරාය සෘජු මෙහෙයුම් ආදායම් නොවන බව තව දුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත

(i) 37 (i) වගන්තිය

අධිකාරිය විසින් අයකරනු ලැබිය හැකි ගාස්තු, මුදල් විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගෙන් විමසා අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ඇතිව අධිකාරිය විසින් නියම කරනු ලැබිය යුතුවේ. එලෙස අනුමැතිය ලබාගෙන 2019 වර්ෂයේදී සංශෝධනය කරන ලද ගාස්තු අය ක්‍රම ලේඛනයේ (Tariff-2019) 24 අයිතමය අනුව බහළුම් සඳහා ගබඩා ගාස්තු වලින් නිදහස් කාලය දින 21 ක් ලෙස දක්වා තිබුණ ද නැව් නියෝජිත ආයතන සමග ඇතිකරගත් පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් වල (Terminal service agreement) දින 45 ක සහන කාලයක් ලබාදී තිබුණි. එසේ ගබඩා ගාස්තු සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ලබාදී තිබූ ප්‍රතිධාන (Rebates on storage) රු. මිලියන 2,286.44 ක් වූ අතර ගාස්තු අය ක්‍රම ලේඛනයේ (Tariff-2019) සඳහන් කොන්දේසි වලට වඩා වෙනස් කොන්දේසි සහිතව පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. ඒ සඳහා මුදල් විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගෙන් විමසා ලබාගත් අනුමැතිය විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොවුණි.

ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය 1979 අංක 51 දරණ ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරි පනත මගින් 1979 දී පිහිටු වීමෙන් අනතුරුව පනතේ සඳහන් සියළු “වරාය සේවාවන්” වරාය අධිකාරිය විසින් පමණක් සැපයූ අතර පසු කාලීනව රජය විසින් ගනු ලැබූ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණවලට අනුකූලව වරාය සේවාවන් රාජ්‍ය-පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වය යටතේ ස්ථාපිත කරනු ලැබූ සමාගම් විසින් සපයනු ලබයි. වරාය අධිකාරිය වාණිජ පරමාර්ථ මුදුන් පමුණුවා ගැනීම සඳහා පිහිටුවා ඇති ආයතනයක් වන බැවින් අනෙකුත් පෞද්ගලික පර්යන්ත සමග තරගකාරීව කටයුතු කිරීමට අවශ්‍ය වේ. ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමැතිය ඇතිව නැව් සමාගම් සමග පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් වලට එළඹ ඇත. එබැවින් පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් වලට මුදල් විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම අවශ්‍ය නොවේ.

ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත අනුව අධිකාරිය පිහිටුවා ඇති නිසා එහි සඳහන් විධිවිධාන අනුව අධිකාරිය කටයුතු කළ යුතු බව හා එය තරඟකාරී මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා බාධාවක් කර නොගත යුතු බව .

(ii) 39 (1) වගන්තිය

අධිකාරියේ යම් මාර්ගස්ථ මඩුවල තබන ලද බඩු අදාල

නිරවුල් නොකළ ශේෂය සමඟ එකඟ වේ.

වෙන්දේසියෙන් ලද මුදල් පනතේ විධිවිධාන

කාලය අවසන් වූ පසු, 40 වන වගන්තියේ විධිවිධාන වලට හානියක් නොමැතිව අධිකාරිය විසින් ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකුණනු ලැබිය හැකිය. එසේම එම විකිණීමෙන් ලද මුදලින් අදාළ රේගු බදු ගෙවා, අධිකාරියේ ගුදම් ගාස්තු හා පරිපාලන වියදම් අඩුකරගෙන ඉතිරියක් වේ නම් එම මුදල් මහා භාණ්ඩාගාරයට යැවිය යුතුවේ. අධිකාරියේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පරීක්ෂා කිරීමේදී එසේ වෙන්දේසියේ විකිණීමෙන් ලද මුදල් වලින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැවති නිරවුල් නොකළ ශේෂය රු.මිලියන 385.14 ක් බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒ තුළ 2015 සිට 2020 දක්වා ලද වෙන්දේසි ආදායම්වලින් අදාළ පාර්ශවයන් වෙත නිරවුල් නොකළ රු.මිලියන 336.38 ක ශේෂයක් පැවතුණි. එසේම, 2010 වසරේ සිට 2014 දක්වා නිරවුල් නොවූ ලිපිගොනු වලට අදාළ අධිකාරියේ කොටස ලෙස රු.මිලියන 63.31 ක් පෙර වර්ෂ ආදායමට හඳුනාගැනීමට කටයුතු කර තිබුණ ද එයින් රු.මිලියන 52.57 ක වෙන්දේසි ආදායමෙන් ශ්‍රී ලංකා රේගුවට ගෙවිය යුතු රේගු ගාස්තු සහ මහා භාණ්ඩාගාරයට සිදුකළ යුතු දායකත්වය හඳුනාගෙන ගෙවීම් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

වාර්තාවේ පෙන්වා දී ඇති 2021.12.31 දිනට පැවති නිරවුල් නොකළ ශේෂය සමඟ එකඟ වන නමුත් එම ශේෂය තුළ අන්තර්ගත වන්නේ 2015 සිට 2021 වසර දක්වා පමණක් පැවති නිරවුල් නොකළ ශේෂය වේ. තවද නිරවුල් නොවූ ලිපිගොනු වලට අදාළව වරාය අධිකාරියේ කොටස ලෙස රු. 63,305,383.00 ක මුදල ගිණුම්කරණ මූලධර්ම වලට අනුව පෙර වර්ෂයේ ආදායමට ගැලපීමට කටයුතු කොට ඇත.

ප්‍රකාරව ප්‍රමාද කිරීමකින් තොරව අදාළ පාර්ශවයන් වෙත ලබාදීමට සිදුවන පරිදි අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේද සකස් කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව .

(ඇ) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක පීඊඩී/01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛය

(i) 7 (3) ඡේදය

අධිකාරියේ එක් එක් අංශයේ ක්‍රියාකාරකම් වලට අදාළව ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන් (Key Performance Indicators) හඳුන්වාදී කාර්යසාධනය

කාර්යසාධන දර්ශක සකස් කර නොමැති කොට්ඨාශ සඳහා ද කාර්ය සාධන දර්ශක සකස් කර ඇති අතර මේ වන විට එය සමාලෝචනය

එක් එක් අංශවල කාර්යසාධනයට අදාළ වන ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක හඳුනාගෙන ඒ අනුව ඒ ඒ අංශවල

ඇගයීමක් සිදු කළයුතු වුවත් අධිකාරිය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එම අවශ්‍යතාවය ඉටුකර නොතිබුණි. කරමින් පවතී. කාර්යසාධනය ඇගයීමට කටයුතු කළ යුතු බව.

(ii) 3.2 (i) ඡේදය සහ 2013 ජනවාරි 23 දිනැති අංක DMS/F1/3/3-1 දරන කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් නිකුත් කරන ලද ලිපිය ආයතනය විසින් බඳවාගැනීමේ කාර්යය පටිපාටියක් සකස් කර රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගත යුතු වුවත් අධිකාරිය විසින් කෙටුම්පත් බඳවා ගැනීමේ හා උසස්කිරීමේ පටිපාටි සකස්කර තිබුණද ඒ සඳහා කළමණාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි. රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ගෝපදේශ අනුව සකස් කරන ලද බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය 2022.03.31 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කිරීමෙන් පසු කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත. වකුලේඛ විධිවිධාන පරිදි බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් සකස් කර විධිමත් අනුමැතීන් ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව. 2022 ජූලි 22 දින පවත්වන ලද පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා අවස්ථාවේදී යෝජනා වූ පරිදි තරඟකාරී පර්යන්තවල සේවක සංඛ්‍යා පිළිබඳව සැලකිල්ලට ගෙන කාර්ය මණ්ඩලය සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සකස් කළ යුතු බව.

(ඉ) 2019 පෙබරවාරි 12 දිනැති අංක MPS/AD/06/83-2017 දරණ වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් මගින් නිකුත් කරන ලද ලිපිය වරාය අධිකාරියේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස් කිරීමේ පටිපාටිය අනුමත කර ගන්නා තෙක් අධිකාරියේ සියළු බඳවාගැනීම් හා උසස්කිරීම් නොකරන ලෙස දන්වා තිබූ නමුත් අධිකාරිය විසින් 2021 වර්ෂය තුළ පමණක් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමකින් තොරව ප්‍රාථමික සේවා ගණයට අයත් තනතුරු සඳහා උසස්වීම් 227 ක් ලබාදී තිබුණි. පුරප්පාඩු පිරවීමකින් තොරව අත්‍යවශ්‍ය රාජකාරී ඉටුකර ගැනීමේ අපහසුතාවය මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය අනුව 2021 වර්ෂයේදී මෙම උසස්වීම් ලබා දීම සිදුකර ඇත. 2009/2010 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය අනුව පුරප්පාඩු පිරවීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්ගේ අංක: DMS/1710-P-11(T) දරණ 2021-06-21 දිනැති ලිපිය මඟින් අනුමැතිය ලබා දී ඇත.

(ඊ) 2021 ජනවාරි 01 දිනැති ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර වකුලේඛ අංක 02/2021 හි 01 සහ 07 (I, II) ඡේද අධිකාරියේ නිලධාරීන්ට ලබාදෙන නිල නිවාසවල පදිංචිවීම් සිටීමට ඉඩදෙන කාලසීමාව, පළමුව නිවාස ලබා දුන් දින සිට වසර 5 ක උපරිමයකට සීමා වන අතර, එම කාලසීමාව වසර 5 ඉක්මවා නිල නිවාසවල පදිංචි සේවකයින් සිටීම පිළිබඳව එකඟවේ. අංක 26/27 හා 2017-09-20 දිනැති වකු ලේඛය මගින් නිල නිවාසක පදිංචිවීම් සිටිය සියලු සේවකයින්ට සාධාරණය ඉටුවන පරිදි නිල නිවාස ලබා දීම සම්බන්ධව විධිමත් හා සාධාරණ ක්‍රමවේදයක් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක

සම්පූර්ණවීමෙන් පසුව තවත් වසරක කාලයක් පදිංචිව සිටින නිලධාරියාගේ මාසික මූලික වැටුපෙන් සියයට 12.5 ක මුදලක් ද අය කරමින් නිවාස කමිටුවේ අනුමැතිය ඇතුළු රැකියාවට අවස්ථාව ඇත. එසේ වුවද, අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිලධාරීන්ට ලබා දී තිබූ නිල නිවාස සම්බන්ධයෙන් කළ නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව වර්ෂ 6 සිට වර්ෂ 28 දක්වා කාල පරාසයන් තුළ අදාළ නිල නිවාසවලින් ඉවත් නොවී රැකී සිටින නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 413 ක් බව අනාවරණය විය.

හැකි උපරිම කාලය වර්ෂ 5 ක් ලෙස සඳහන් කර ඇත. මීට පෙර අවස්ථාවල නිකුත්කළ නිවාස වෙන්කිරීම පිළිබඳ වක්‍ර ලේඛවලද මෙම වගන්තිය ඇතුළත්ව තිබුණද එය ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි වී ඇත. නිවාස කමිටුවේදී ඉහත කරුණු සාකච්ඡාවට භාජනය වී ඇති අතර, එම වගන්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් කාර්මික සාමය කඩවීමක් සිදුවීමට ඇති ඉඩ ප්‍රස්ථාව වැඩිබව හා කාර්මික ආරවුල් ඇතිවිය හැකි බව වෘත්තීය සමිතිවලින් පෙන්වා දී ඇති හෙයින් අදාළ කොන්දේසි ක්‍රියාත්මක නොවුණි.

කල යුතු බව සහ නිල නිවසවල වරාය සේවකයන්ම රැකී සිටින බවට තහවුරු කර ගැනීම අවශ්‍ය බව .

(උ) 2021 ඔක්තෝබර් 14 දිනැති අංක මුකො/මුගි/කො/41/2021 දරණ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර වක්‍රලේඛයේ 2-12 වගන්තිය

සියළුම කොට්ඨාශ හා අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ලබාගත් අත්තිකාරම් මුදල් අදාළ වර්ෂය අවසානයට පෙර නිරවුල් කළ යුතු වුවද 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ විවිධ කොට්ඨාශ විසින් අවස්ථාව 106 ක දී ලබාගෙන තිබුණු රු. මිලියන 80.89 ක් වූ අත්තිකාරම් හා මිලදී ගැනීම් වෙනුවෙන් සැපයුම්කරුවන් වෙත ගෙවූ රු.මිලියන 22.27 ක් වූ අත්තිකාරම් එපරිදි නිරවුල් කර නොතිබුණි. එයින් රු.මිලියන 2.15 ක් මාස 6-12 අතර කාලයක් ද, රු. මිලියන 50.18 ක් වර්ෂ 1-2 අතර කාලයක්ද, රු.මිලියන 2.97 ක් වර්ෂ 2-5 අතර කාලයක්ද රු.මිලියන 1.5 ක් වර්ෂ 5 ඉක්මවා තිබුණද නිරවුල් කිරීමට ණි. මෙලෙස දීර්ඝ කාලීනව අත්තිකාරම් නොපියවීමට හේතු විගණනයට අනාවරණය නොවුණි.

එකඟ වේ. 2021 මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් අංක 62 ට අනුව 2022.02.15 දිනට නොපිය වූ අත්තිකාරම් වල අගය ලෙස දක්වා ඇත්තේ රු.මි. 25.332 කි. කෙසේ වුවද 2022.03.01 දින වන විට රු.මි.10.60 දක්වා අඩු වී ඇති අතර නොපිය වූ අත්තිකාරම් පිළිබඳ සාරාංශ වාර්තාවක් සියලුම කොට්ඨාශ වෙත කාර්තුමය වශයෙන් යවා අත්තිකාරම් පියවීමට කටයුතු කරන මෙන් දැනුවත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

අදාළ කාර්යය අවසන් වූ වහාම අත්තිකාරම් මුදල් පියවීම සිදු කරන බවට තහවුරු වන පරිදි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය හඳුන්වා දිය යුතු වන බව.

(ඌ) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර

පරිපාලිත සමාගම් සඳහා මව් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය අනුමත කරන ලද පරිපාලිත

ඉදිරියේදී පැවැත්වෙන විධායක කමිටු රැස්වීමට මෙම කරුණ යොමු කර

අධිකාරියට පරිපාලිත පවත්නා අයත් සමාගම් බැවින්

වකුලේඛය සමග සමාගම් ප්‍රතිපත්තියක් (Board approved subsidiary policy) අදාළ පියවර ගැනීමට පරිපාලිත සමාගම් සඳහා නිකුත් කර ඇති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර සඳහා සකස් කර ඒ අනුව කටයුතු කල යුතු වුවත් අධිකාරිය සතු යහපාලන මාර්ගෝපදේශයේ 2.2.5 වගන්තිය මෙතෙක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඵ) දේශීය ආදායම් බදු මාසික නිත්‍ය ලාභය රු.250,000 ට වැඩි සියලුම සේවකයින් දෙපාර්තමේන්තුවේ අත්තිකාරම් පුද්ගල ආදායම් බද්දට යටත් වන අතර බදු ගෙවීමේදී සේවකයාගේ කැමැත්ත අනුව වැටුපෙන් අඩු කිරීමට හෝ සෘජුව දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවීමට හැකිය. අත්තිකාරම් පුද්ගල ආදායම් බදු ගණනය කිරීම සඳහා දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද බදු වක්‍ර අනුව සේවකයන්ට ලැබෙන සියලුම මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන දීමනා සැලකිල්ලට ගත යුතුය. කෙසේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සිටින නිලධාරීන්ගෙන් බදු අඩු කිරීම සඳහා කැමැත්ත පලකළ නිලධාරීන් 33 දෙනෙකුගේ අත්තිකාරම් පුද්ගල ආදායම් බදු ගණනය කිරීමේදී නිවාස දීමනා, ප්‍රවාහන දීමනා සහ වෙනත් මූල්‍ය නොවන දීමනා කිසිවක් සැලකිල්ලට භාජනය කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

එකඟ නොවේ
දේශීය ආදායම් බදු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් අත්තිකාරම් පුද්ගල ආදායම් බද්ද මාර්ගෝපදේශනය අනුව ශ්‍රී ලංකා පුරවැසි සේවා නියුක්තිය මත වන ලාභ මත මාසික බදු අඩු කිරීම සිදු කල හැක්කේ අදාළ සේවක කැමැත්ත මත පමණි. මෙම මාසික බදු අඩු කිරීම අත්තිකාරම් පුද්ගල බදු ගෙවීමක් වේ. ඒ අනුව වැටුප් සැකසුම් පද්ධතිය හරහා ගෙවීම් කරනු ලබන බදු අයකල හැකි සේවා නියුක්තිය මත වන සියලු ලාභ මත අදාළ සේවක කැමැත්ත ප්‍රකාශ කල දින සිට බදු අඩු කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

දේශීය ආදායම් බදු දෙපාර්තමේන්තු පනත ප්‍රකාරව අදාළවන සියලු දීමනා සැලකිල්ලට ගෙන බදු ගණනය සඳහා කටයුතු කල යුතුවීම.

1.8 තොරතුරු තාක්ෂණ (IT) පොදු පාලන ක්‍රම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>අධි ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස නම් කර තිබෙන වරාය පරිශ්‍රයේ ආරක්ෂාව තහවුරු කර ගැනීම පිණිස 2017 හා 2018 වර්ෂවල ප්‍රාග්ධන අයවැය තුළින් සියළු ගේට්ටු සහ බන්ධිත ගුදම් සඳහා පිළිවෙලින් රු. මිලියන 60 ක් හා රු. මිලියන 150 ක් වැය කර CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවිකිරීමට සැලසුම්කර තිබුණි. 2019 හා 2020 වර්ෂ තුළදී ද ඒ සඳහා රු. මිලියන 150 ක් හා</p>	<p>වරාය පිවිසුම් දොරටු වෙත CCTV කැමරා සවිකිරීම සඳහා අවස්ථා දෙකකදී ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකරන ලද අතර එම සෑම අවස්ථාවකදීම විවිධ හේතු මත අදාළ මිලදී ගැනීමේ කටයුතු අවලංගු විය. අවසන් වරට 2020 වර්ෂයේදී</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත වූ අධිකාරියේ ආරක්ෂාව සඳහා ඉතා වැදගත්වන කාර්යයන් සැලසුම් කළ ආකාරයට ක්‍රියාත්මක කිරීම කළමනාකරණයේ</p>

රු.මිලියන 600 ක් වශයෙන් වාර්ෂික අයවැයෙන් වෙන්කර තිබූ අතර 2021 මාර්තු 09 දිනැති අංක PA/MD/46 දරන අධිකාරියේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂකගේ ලිපිය මගින් ද CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවිකරන බව දන්වා තිබුණි. එසේම මේ සඳහා 2020 ජනවාරි 30 දිනැති හා අංක PFD/DFD/103/CM/03 දරන මුදල් හා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරනු ලබන ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් (CAPC) හා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් (TEC) පත්කිරීමට 2020 පෙබරවාරි මස 13 දිනැති අංක අමප/20/0174/222/003 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයෙන් අනුමැතිය හිමිවී තිබුණි. එසේ වුවද, එම අනුමැතිය අවලංගු කිරීමකින් තොරව CCTV කැමරා පද්ධතිය සවිකිරීම සඳහා 2021 වර්ෂයේදී වෙන්කර තිබූ අයවැය ප්‍රතිපාදන කළමනාකරණ මණ්ඩලයේ තීරණයක් අනුව සැලැස්සී හා සංවර්ධන කොට්ඨාශයේ උපදේශන කටයුතු සඳහා මාරුකර තිබුණි. ඒ අනුව අධි ආරක්ෂිත කලාපයක් වන වරාය අධිකාරියේ CCTV කැමරා සවිකිරීමේ කාර්යය සිදුකර නොතිබූ අතර මේ හේතුවෙන් ආරක්ෂාව පිළිබඳ ගැටළුවකදී අවශ්‍ය තොරතුරු ලබාගැනීමට නොහැකි වීමේ අවධානම බැහැර කල නොහැකි වන අතරම මෙහෙයුම් කටයුතුවල විනිවිදභාවය සහ කාර්යක්ෂමතාවය පිළිබඳ තොරතුරු පරීක්ෂා කල නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

රුපියල් මිලියන 600 ක් වෙන් වගකීම වේ. කරමින් CCTV කැමරා පද්ධතියක් මිලදී ගැනීමේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකල නමුත් 2021 වර්ෂයේ මුල් කාර්තුවේදී එම ව්‍යාපෘතියේ අරමුදල් වෙන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් සඳහා යොමුකල අතර අදාල CCTV කැමරා ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කරන ලදී. එහෙත් CCTV කැමරා සවිකිරීම සඳහා පවතින අවශ්‍යතාවය මත වරාය ප්‍රධාන පිවිසුම් දොරටු ආවරණය කිරීම සඳහා පියවරෙන් පියවර කැමරා සවිකිරීමට කළමනාකාරීත්වය තීරණ කර ඇති අතර, මේවන විට ප්‍රධාන පිවිසුම් දොරටු 08 න් 02 ක් ආවරණය කිරීම සඳහා CCTV කැමරා සවිකර අවසන් කර ඇත. ඉතිරි දොරටු 06 සඳහාද ඉදිරියේදී ක්‍රමානුකූලව කැමරා පද්ධති සවිකිරීමට නියමිත වේ.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමුභයේ ලාභය රු. මිලියන 19,843 ක් හා අධිකාරියේ ලාභය රු. මිලියන 20,695 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂයේ සමුභයේ සහ අධිකාරියේ ලාභය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 18,030 ක් සහ රු. මිලියන 18,738 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේදී සමුභයේ සහ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල පිළිවෙලින් රු. මිලියන 1,813 කින් සහ රු. මිලියන 1,957 කින් වැඩි වී තිබුණි. අධිකාරියේ පසුගිය වර්ෂයේ රු. මිලියන 38,931 ක් වූ ආදායම, බහාලුම් මෙහෙයුම් වැඩිවීම සහ එක්සත් ජනපද ඩොලරයට සාපේක්ෂව රුපියල අවප්‍රමාණය වීම හේතු මත සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායම රු. මිලියන 45,455 ක් දක්වා වැඩිවීම සහ පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව පොලී ආදායම වැඩිවීම ඉහත දක්වා ඇති මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය වැඩි වීම කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

	2021	2020	වෙනස	වෙනසේ ප්‍රතිශතය
	(රු. මිලියන)	(රු. මිලියන)		%
ආදායම	45,455	38,931	6,524	16.75
සෘජු වියදම්	(23,861)	(21,946)	(1,915)	(8.72)
දළ ලාභය	21,594	16,985	4,609	27.14
වෙනත් මෙහෙයුම් ආදායම්	12,310	11,314	996	8.8
පරිපාලන වියදම්	(9,039)	(7,770)	(1,269)	(16.33)
මෙහෙයුම් ලාභය	24,865	20,529	4,336	21.12
ශුද්ධ මූල්‍ය වියදම්	2,005	849	1,156	136.16
විදේශ විනිමය ලාභය/(අලාභය)	(1,269)	(1,052)	(217)	(20.63)
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය	25,601	20,328	5,274	25.95
ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කිරීම්	-	-	-	-
ආදායම් බදු	(2,676)	(2,603)	(73)	(2.8)
විලම්බිත බදු	(2,229)	1,014	(3,243)	(319.82)
බදු පසු ශුද්ධ ලාභය	20,695	18,738	1,957	10.44

- පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.
- i. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම රු.මිලියන 6,523 කින් හෙවත් සියයට 16.75 කින් වැඩිවී තිබූ අතර වෙනත් මෙහෙයුම් ආදායම රු.මිලියන 996 කින් හෙවත් සියයට 8.8 කින් වැඩිවී තිබුණි.
 - ii. 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ සෘජු වියදම් හා පරිපාලන වියදම් පිළිවෙලින් සියයට 8.72 කින් සහ සියයට 16.32 කින් වැඩිවී තිබුණි.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

	2021	2020
	-----	-----
i. ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ආදායමට මෙහෙයුම් ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	27.62%	23.67%
ii. ජංගම අනුපාතය	3.89:1	3.22:1
iii. ක්ෂණික අනුපාතය	3.77:1	3.11:1
iv. ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	34.62%	36.67%
v. දළ ලාභ අනුපාතය	36.12%	33.24%
vi. එක් සේවයෙකුට සේවක මණ්ඩල පිරිවැය (රු)	2,537,593	2,186,384

vii.	ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝකාලීන ණය	6.14:1	5.39:1
viii.	සේවක මණ්ඩල පිරිවැය මුළු පිරිවැයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	67.68%	64.96%

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ආදායමට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේ සියයට 23.67 ක් වූ මෙහෙයුම් ලාභය 2021 වර්ෂයේ සියයට 27.62 දක්වා වර්ධනය වී තිබූ අතර 2020 වර්ෂයේ සියයට 36.67 ක්ව පැවති ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය 2021 වර්ෂයේදී සියයට 34.62 ක් දක්වා අඩුවී තිබුණි.
- 2020 වර්ෂයේ ජංගම අනුපාතය හා ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය පිළිවෙලින් 3.22:1 හා 3.11:1 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එය පිළිවෙලින් 3.89:1 ක් හා 3.77:1 ක් දක්වා ක්‍රමයෙන් වැඩිවී තිබුණි.
- අධිකාරියේ සේවක මණ්ඩල පිරිවැය මුළු පිරිවැයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සැලකීමේදී 2020 වර්ෂයේදී සියයට 64.96 ක් වූ අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට සියයට 67.68 දක්වා වර්ධනය වී තිබුණි.
- ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝකාලීන ණය අනුපාතය 2020 වර්ෂයේ 5.39:1 ක් ලෙස පැවති අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂයේ 6.14:1 ක් ලෙස වර්ධනය වී තිබුණි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

(අ) කොළඹ වරාය තුළ වරාය අධිකාරියේ හා අනෙකුත් පර්යන්තවල බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට කොළඹ වරාය තුළ බහාළුම් හැසිරවීම ඇතුළු මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරනු ලබන පර්යන්ත 05 ක් පැවති අතර එයින් ජයබහාළුම් පර්යන්තය, සමඟි බහාළුම් පර්යන්තය සහ නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තය පූර්ණ වශයෙන් වරාය අධිකාරිය සතු විය. අනෙකුත් පර්යන්ත දෙක වන කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) හා දකුණු ආසියානු පිවිසුම් 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.

2017 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා කොළඹ වරායේ සියලු පර්යන්තවල දේශීය හා ප්‍රති අපනයන වශයෙන් බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කළ ආකාරය සම්බන්ධ විස්තර පහත පරිදි වේ.

	2021	%	2020	%	2019	2018	2017
	ඒකක		ඒකක		ඒකක %	ඒකක %	ඒකක %
<u>S.L.P.A</u>							
දේශීය	321,121		231,053		274,734	328,813	388,282
ප්‍රති අපනයන	1,846,264		1,855,713		1,999,598	1,965,987	1,609,114
වෙනත්	30,949		11,038		8,286	9,734	13,306
එකතුව	2,198,334	30	2,097,804	31	2,282,618	2,304,534	2,010,702
<u>S.A.G.T</u>							
දේශීය	265,285		265,189		401,181	379,939	375,944
ප්‍රති අපනයන	1,521,373		1,568,769		1,593,234	1,644,336	1,406,265

වෙනත්	52,035		38,094		57,738		42,483		27,626
එකතුව	-----	25	-----	27	-----		-----		-----
	1,838,693		1,872,052		2,052,153	28	2,066,758	29	1,809,835
	=====		=====		=====		=====		=====
C.I.C.T									
දේශීය	612,649		593,427		597,417		634,497		619,325
ප්‍රති අපනයන	2,482,410		2,188,979		2,209,228		1,992,035		1,726,203
වෙනත්	117,272		102,500		86,921		49,662		43,003
එකතුව	-----		-----	42	-----		-----		-----
	3,212,331	45	2,884,906		2,893,566		2,676,194	38	2,388,531
	=====		=====		=====	42	=====		=====
මුළු එකතුව	-----	100	-----	100	-----		-----	100	-----
	7,249,358		6,854,762		7,228,337	100	7,047,486		6,209,068
	=====		=====		=====		=====		=====

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) ඉකුත් වර්ෂ හා සැසඳීමේ දී සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කොළඹ වරායේ මුළු බහාළුම් මෙහෙයුම්වල සහ ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් වල වැඩිවීමක් (වර්ධනයක්) දක්නට ලැබුණි. එසේම සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ වරාය අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව ඉකුත් වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී ඒකක 2,097,804 සිට 2,198,334 දක්වා එනම් සියයට 4.7 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- (ii) සමාලෝචිත වර්ෂයේ සමස්ත බහාළුම් හැසිරවීමේදී අධිකාරිය සියයට 30 ක් ද දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තය (S.A.G.T) සියයට 25 ක් ද කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) සියයට 45 ක් ද වශයෙන් වෙළඳපල දායකත්වයක් හිමිකරගෙන තිබුණි. කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්ත සමාගම (C.I.C.T) ඉහළම දායකත්වය හිමිකරගෙන තිබුණි.
- (iii) අධිකාරියේ බහාළුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය (Terminal occupancy ratio) සලකා බැලීමේ දී 2017 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා එය පිළිවෙලින් සියයට 60, 64, 70,72 හා 70 ක් විය. ඒ අනුව අධිකාරියේ පර්යන්ත උපයෝජන අනුපාතය 2017 වර්ෂයේ සිට ක්‍රමානුකූලව වැඩි වීමට පටන්ගෙන සමාලෝචිත වර්ෂයේදී නැවතත් අඩු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) සියළු වරායන් වෙත පැමිණි නාවික යාත්‍රා පිළිබඳ විස්තර

වර්ෂය	2021	2020	2019	2018	2017
කොළඹ	3,675	3,806	4,198	4,331	4,329
ත්‍රිකුණාමලය	117	135	142	189	233
ගාල්ල	14	22	43	84	87
කන්කසන්තුරේ	-	-	11	59	63
හම්බන්තොට	374	374	314	270	230

එකතුව	4,180	4,337	4,708	4,933	4,942
-------	-------	-------	-------	-------	-------

නාවික යාත්‍රා පැමිණීම සම්බන්ධයෙන් සලකා බැලීමේදී 2017 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය යන වරායන් වෙත පැමිණි යාත්‍රාවල අඩුවීමක් දක්නට ලැබුණි. මධ්‍යම හා කුඩා ප්‍රමාණයේ යාත්‍රා වෙනුවට විශාල ප්‍රමාණයේ යාත්‍රා පැමිණීම මේ සඳහා හේතුවී තිබුණි. තවද 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2021 වර්ෂය සලකා බැලීමේදී කන්කසන්තුරය වරාය වෙත එකඳු නාවික යාත්‍රාවක්වත් පැමිණ නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) කොළඹ වරාය වෙත පැමිණි බහළුමගන නාවික යාත්‍රා පිළිබඳ විස්තර

2019 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2020 වර්ෂයේ කොළඹ වරාය වෙත බහළුමගන නාවික යාත්‍රා පැමිණීම සියයට 9 කින් පිරිහී

වර්ෂය	2021	2020	2019	2018	2017
	නැව්	නැව්	නැව්	නැව්	නැව්
ආයතනය	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව
වරාය අධිකාරිය	1,286	1,252	1,355	1,342	1352
එස්.ඒ.ඒ.ටී	867	926	1,016	1,152	1073
සී.අයි.සී.ටී	1,027	1,103	1,233	1,245	1258
එකතුව	3,180	3,281	3,604	3,739	3683

වී තිබූ අතර, 2020 වර්ෂය හා සැසඳීමේදී 2021 වර්ෂයේ දී එය සියයට 3 කින් අඩු වී තිබුණි. එමෙන්ම අධිකාරිය වෙත පැමිණි බහළුම මෙහෙයුම් යාත්‍රා සංඛ්‍යාව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී සියයට 2.7 කින් පමණ වැඩිවී තිබුණි. එසේම, CICT වෙත පැමිණි යාත්‍රා සංඛ්‍යාව සියයට 6.8 කින් ද SAGT වෙත පැමිණි යාත්‍රා සංඛ්‍යාව සියයට 6.4 කින් ද අඩු වීමක් දක්නට ලැබුණි. සමස්තයක් ලෙස කොළඹ වරාය වෙත පැවති බහළුම යාත්‍රා සංඛ්‍යාවේ අඩු වීමක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එයට හේතුව විශාල ප්‍රමාණයේ යාත්‍රා පැමිණීම බව නිරීක්ෂණය විය.

1. වෙළඳපල කොටස

2021 වර්ෂය සඳහා ලෝක වරාය මෙහෙයුම් පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද ඇල්ෆා ලයිනර් වාර්තාව (Alpha liner Report) අනුව කොළඹ වරාය විසිසම ඒකක (Twenty Equivalent unit) 7,249,358 ක මෙහෙයුම් සිදුකරමින් ලෝකයේ 22 වෙනි ස්ථානයේ රැඳී සිටි අතර 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 5.8 ක වර්ධනයක් ලඟා කරගෙන තිබුණි. තවද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2021 වර්ෂයේ දී බහාලුම් හැසිරවීම සියයට 5 කින් වැඩි වී තිබුණි.

කොළඹ වරාය තුළ වරාය අධිකාරියේ බහළුම මෙහෙයවීමේ වෙළඳපල කොටස 2001 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා වූ කාලය තුළ සියයට 81 සිට සියයට 30 දක්වා පහත වැටී තිබුණි. කෙසේ නමුත්, කොළඹ වරාය තුළ තරඟකාරීව කටයුතු කරන පුද්ගලික සමාගම්වන SAGT ආයතනය එම කාලය තුළ සියයට 19 සිට සියයට 51 දක්වා ක්‍රම ක්‍රමයෙන් වැඩි වී පසුව සියයට 25 දක්වා ක්‍රම ක්‍රමයෙන් පහත වැටී තිබුණි. CICT ආයතනය සියයට 01 සිට සියයට 44 දක්වා සීඝ්‍ර වර්ධනයක් ලඟා 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	බහාළුම් ඒකක	ඒකක
2001	1,396,946	81	229,670	19				1,726,616
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				2,455,300
2006	1,743,669	57	1,335,411	43				3,079,078
2007	1,834,734	54	1,546,497	46				3,381,231
2008	1,747,670	53	1,739,668	47				3,687,338
2009	1,714,488	49	1,749,809	51				3,464,297
2010	2,167,173	52	1,970,268	48				4,137,441
2011	2,299,446	54	1,963,441	46				4,262,887
2012	2,316,849	55	1,870,271	45				4,187,120
2013	2,501,863	58	1,746,802	41	57,541	1		4,306,206
2014	2,559,339	52	1,661,940	34	686,636	14		4,907,915
2015	2,252,323	44	1,371,245	26	1,561,899	30		5,185,467
2016	2,100,117	37	1,632,207	28	2,002,599	35		5,734,923
2017	2,010,702	32	1,809,835	29	2,388,531	39		6,209,068
2018	2,304,534	33	2,066,758	29	2,676,194	38		7,047,486
2019	2,282,618	32	2,052,153	28	2,893,566	40		7,228,337
2020	2,097,804	31	1,872,052	27	2,884,906	42		6,854,762
2021	2,198,334	30	1,838,693	25	3,212,331	44		7,249,358

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

3.1 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2021 දෙසැම්බර් 31 කොට්ඨාශ 24 මගින් කාර්ය මණ්ඩල විස්තර අනුව තනතුරු 77 කට අදාළ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය ඉක්මවා සේවකයින් 513 දෙනෙකු සේවයේ යොදවා තිබුණද අධිකාරියේ මෙහෙයුම් (Operations) සඳහා සම්බන්ධතාවයක් සේවකයන් 633 දෙනෙකු පුරප්පාඩුව පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් සම්බන්ධතාවයක් නොදක්වන සේවකයන් 427 දෙනෙකුගේ	දිනට අධිකාරියේ කරන ලද කර්මය ක්‍රියාත්මක නොවීම හේතුවෙන් එක් එක් කාර්යාල කටයුතු කළමනාකරණ සහකාරවරුන්ගේ සේවා අවශ්‍යතාව ඉහත ලෙස පෙනෙන සහකාරවරුන් ඉටුකිරීමට රාජකාරී පවති. 2012 වර්ෂයේ 2013.1.23 දින	නව පරිගණක පද්ධතීන් කිරීම් නොවීම කොට්ඨාශයේ සඳහා කටයුතු සඳහා පවතින බැවින් අතිරික්තයක් පරිදි අතිරික්තයක් පෙනෙන කළමනාකරණ සඳහා නිතිපතා කළමනාකරණ
		කළමනාකරණය විසින් කාර්ය මණ්ඩලය ඵලදායීව සේවයෙහි යොදවා අතිකාල වියදම් අඩු කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු අතරම අතිකාල කලින් අනුමත කිරීම හා කල වැඩ වාර්තා පවත්වාගෙන යාමට ද කටයුතු කල යුතු බව.

පැවතුණි. 2021 වර්ෂය තුළදී සේවක අතිරික්ත පැවති අංශවල සේවකයින් වෙනුවෙන් ගෙවන ලද රු. මිලියන 1,173 ක අතිකාල දීමනා ඇතුළුව වර්ෂය සඳහා සමස්ථ අතිකාල දීමනාව රු. මිලියන 5,850 ක් ගෙවා තිබුණි.

තවද, ආයතන සංග්‍රහයේ viii වන පරිච්ඡේදයේ 2 (I) වගන්තිය අනුව අතිකාල දීමනා ලබාගැනීමට ප්‍රමාණවත් පරිදි අතිකාල වැඩ නියම වශයෙන් හා සාධාරණ වශයෙන් ඉටු කර තිබේදැයි සොයාබලා වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු විසින් සෑහීමකට පත් විය යුතුය. ඒ සඳහා නියම කළ වැඩ ප්‍රමාණය ඉටු කෙරෙන බවටත් අකාර්යව සිටින කාලයට අතිකාල දීමනා නොගෙවනු ලබන බවටත් වග බලාගැනීම පිණිස නිසි පරීක්ෂණ හා වාර්තා තබා ගැනීමේ ක්‍රමයක් සකස් කළ යුතුය. එහෙත් ඉහත අතිකාල ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් කළ වැඩ වාර්තා විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොවුණි.

(ආ) 2011 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා රේගුව දැනුවත් කිරීමකින් තොරව අධිකාරිය විසින් ආනයනය කරන ලද දොඹකර 27 ක් සම්බන්ධයෙන් රේගුව විසින් පනවා තිබූ රු. මිලියන 1,580 ක් වූ රේගු දණ්ඩනය ලිහිල් කර ගැනීම සඳහා රේගු ආඥා පනතේ 165 වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු විමර්ශනයක තීන්දුවක් මත මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත අභියාචනයක් සිදු කල හැකි වුවද, අධිකාරිය විසින් අමාත්‍යවරයා වෙත එවැනි අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, මේ සම්බන්ධයෙන් ගිණුම්වල රු. මිලියන 957.9 ක අසම්භාව්‍ය බැරකමක් වෙන්කර තිබුණි. ඉහත කරුණ සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය අභියාචනාධිකරණයේ පවරන ලද නඩුව නිශ්ප්‍රභා කොට තිබූ අතර අභියාචනාධිකරණයේ නියෝගයට එරෙහිව 2020 වර්ෂයේ දී අධිකාරිය විසින් අභියාචනා පෙත්සමක් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ ගොනු කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2022 මාර්තු 09 දිනැති මුදල් අමාත්‍යාංශයේ වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් මත රේගු දණ්ඩනය රු. මිලියන 50 ක් දක්වා අඩු කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.

සේවා දෙපාර්තමේන්තු මගින් අනුමත කරන ලද සේවක සංඛ්‍යාව තුළ විවිධ කාර්ය සහායක, සෞඛ්‍ය සේවක, ඡායා අනුපිටපත් යන්ත්‍ර ක්‍රියාකරු, මුළු තැන්ගේ සහායක යන තනතුරු ඇතුළත්ව නැත. එම තනතුරු හා තවත් තනතුරු කීපයක් වෙනුවට වැඩ සහායක තනතුර අලුතින් ඇති කරන ලදී. නමුත්, ඉහත තනතුරුවල එවකට සිටි සේවකයින් එම තනතුරු නාමයන් වලින්ම සිටින බැවින්ද ඔවුන් අතිරික්තයක් සේ පෙන්නුම් කරනු ඇත.

අභියාචනාධිකරණයේ නියෝගයට එරෙහිව 2018 වර්ෂයේ දී අධිකාරිය විසින් 2020.02.02 දින “මෝසමක්” ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ ගොනුකර තිබුණි යනුවෙන් වාර්තාවේ සඳහන්ව ඇතත් එය මෝසමක් නොව “අභියාචනා පෙත්සමක්” ලෙස නිවැරදි විය යුතුය.

සම්බන්ධිත ආයතන රාජ්‍ය ආයතන වන බැවින් ආරවුල සාධාරණ පදනමකින් හැකි ඉක්මනින් විසඳා නිමකර ගැනීමට අවශ්‍ය සියලු පියවර ගත යුතු වීම.

(ඇ) අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු අක්කර 3 , පර්චස් 6.46 ක් හා වර්ග මීටර් 145.130 පමණ වූ භූමි ප්‍රමාණයක් සහිත ඉඩම් කට්ටි 14 ක් සඳහා අත්සන් කරන ලද කල්බදු ගිවිසුම් වල (Leasing Agreements) ගිවිසුම් ගත කාල පරිච්ඡේදයන් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අවසන් වී තිබුණි. එසේ වුවද, ගිවිසුම් යාවත්කාලීන කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු අධිකාරිය විසින් සිදු කර නොතිබූ නිසා නීතිය ගැටළු ඇති වීමේ අවදානම විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකි වේ.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් අත්සන් කර ඇති කල්බදු ගිවිසුම් වසර 03, 05 ආදී ලෙස කෙටි කාලීන සහ වසර 30, වසර 35 ආදී වශයෙන් දිගු කාලීනව පවතී. මෙම සෑම ගිවිසුමක්ම අවසන්වීමට අඩුම තරමින් මාස 03 කට පෙර නැවත ගිවිසුම් අළුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. එහෙත් නැවත බදු දීමේදී රජයේ තක්සේරු වාර්තා ලබාදීමේදී සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයක් තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සිදුවන අවස්ථා ඇත. එසේම සමහර අවස්ථාවලදී යම් යම් පරිපාලනමය හේතූන් නිසා අවශ්‍ය අනුමැතිය ප්‍රමාද වන අවස්ථා හැර අන් සෑම අවස්ථාවකදීම නියමිත කාලය තුළ ගිවිසුම් අළුත් කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

කල්බදු ගිවිසුම් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම අධිකාරියේ වගකීමක් වන බව.

(ඈ) පිඹුරුපත් අංක සීඕ/සීඕඑල්/2012/1047 දරණ කොළඹ ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි වටිනාකම රු.මිලියන 604.5 ක් වූ ඉඩම් අක්කර 2 රුඩ් 3 පර්චස් 9.61 ක ඉඩම නෙළුම් කුළුණ ඉදිකිරීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භුක්තිය භාර දී තිබුණද විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග අනුව වටිනාකම පොත්වලින් ඉවත්කර, හිමිකම ඔප්පුවක් මගින් ඉඩම පවරා දී නොතිබුණි.

වරාය අධිකාරියට අයත් කොළඹ 10 ඩී ආර් විජේවර්ධන මාවතේ නෙළුම් කුළුණ ඉදිකර ඇති භූමිය ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ පනතේ 38 (ආ) වගන්තිය අනුව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් භුක්තිය භාරගෙන ඇති නමුත් වන්දි පරීක්ෂණයේ තීරණ ලබාදී නොමැත. ඉඩමේ වන්දි ලබාදීම පිළිබඳව තීරණය කිරීම සඳහා ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයා විසින් නීතිපතිවරයා වෙත නඩුවක් ගොනුකිරීමට යොමුකර ඇති බව අපවෙත දැනුම් දී ඇත.

විධිමත් පරිදි ඉඩම් පවරා දීමේ කටයුතු සිදුකර අදාල වත්කම පොත්වලින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව.

(ඉ) පිඹුරුපත් අංක එල්/එස්/එම්අයිඑස්/344 දරණ කොළඹ 01 කෙලින් වීදියට හා ඔල්කට් මාවතට මායිම් වන වටිනාකම රු.මිලියන 947.5 ක් වූ අක්කර 02 ක ඉඩම රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීම සඳහා ලබාදී තිබූ නමුත් ඉඩම තක්සේරු කර නීත්‍යානුකූලව පවරා දීමට හා වටිනාකම පොත්වලින් ඉවත්කිරීමට 2022 ජූනි 30 දක්වාම කටයුතු කර නොතිබුණි.

රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන කාර්යාලය ඉදිකිරීම සඳහා වරාය අධිකාරිය ලබාදෙන ලද අක්කර 02 ක ඉඩම සඳහා හුවමාරු වශයෙන් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට හිමිව තිබූ චෛත්‍ය අසල පර්චස් 94 ක ඉඩමක් 1981 වර්ෂයේ දොරටු අංක 01 ඉදිකිරීමේදී ලබාදී ඇති බැවින්, ඒවා එකිනෙක තක්සේරු කර වෙනසක් ඇතොත් මුදල් ගෙවා නිරවුල් කිරීමට මූලික සාකච්ඡාවලදී එකඟතාවයට පැමිණ තිබිණ. පසුව මෙකී කටයුතු සිදුකර ගෙන

විධිමත් ක්‍රමවේද අනුව එකඟතාවයකට පැමිණ ඉඩම් පවරා දීමේ කටයුතු සිදුකර අදාල වත්කම පොත්වලින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව.

යන අතරතුර ඉහත සඳහන් පර්චස් 94 ක ඉඩමද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් බවට කරුණු ඉදිරිපත් විය. මේ හේතුවෙන් මෙම ඉඩම් හුවමාරුව පිළිබඳව අවසන් තීරණයකට එළඹීමට නොහැකි වී ඇත.

(ඊ) දක්ෂිණ ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ගාල්ල වරායේ බහු කාර්ය පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම, 2006 මාර්තු 28 දින ශ්‍රී ලංකා රජය හා අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුව (JBIC) අතර ඇති කර ගන්නා ලද ණය ගිවිසුමක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට එකඟ ව තිබුණි. ලෝක උරුමයක් ලෙස නම්කර ඇති ගාලු කොටුව ආශ්‍රිතව මෙම ඉදිකිරීම් සිදු කිරීම සඳහා යුනෙස්කෝ (UNESCO) සංවිධානයේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුව තිබුණි. ඒ සඳහා වසර 3 කට අධික කාලයක් ගතවීම හේතුවෙන් ණය ප්‍රදානකරු විසින් ණය කාලසීමාව දීර්ඝ නොකිරීම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවීමට තීරණය කර තිබුණි. මේ අනුව මේ සඳහා වැය කරන ලද රු. මිලියන 418 ක් වූ උපදේශන ගාස්තු 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ කෙරීගෙනයන වැඩ යටතේ දක්වා තිබුණි. මීට අදාළව අධිකාරියේ විගණන කමිටුව ගනු ලැබූ තීරණයකට අනුව මෙම මුදල ගිණුම් ගත කල යුතු ආකාරය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ සහ විගණන ප්‍රමිත සමාලෝචන මණ්ඩලයෙන් 2021 අප්‍රේල් 04 වන දින අධිකාරිය විමසීමක් කර තිබුණ ද ඊට අදාළ උපදෙස් මෙතෙක් ලැබී නොතිබුණු අතර එම වියදම ප්‍රාග්ධන හෝ අයහාර වියදමක් ලෙස 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වාම හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

උපදේශන ගාස්තු ලෙස ගෙවන ලද මුදල අධිකාරියේ 2021 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ කෙරීගෙන යන වැඩ යටතේ දක්වා ඇති අතර මේ පිළිබඳ ගිණුම් තැබීම කළ යුතු ආකාරය පිළිබඳ උපදෙස් ලබාගැනීම සඳහා ලිපියක් SLAASMB වෙත යවා ඇත.

වියදමේ ස්වභාවය අනාගත අපේක්ෂාවන් ආදිය සැලකිල්ලට ගෙන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත ප්‍රකාරව තාර්කිකව වියදම ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කිරීම.

(උ) හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම වෙනුවෙන් ඉඩම් අභිමිච්චනට වන්දි ගෙවීම සඳහා 2015 සහ 2016 වර්ෂයන්හිදී රු.මිලියන 108.77 ක මුදලක් හම්බන්තොට ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය වෙත ලබා දී තිබූ අතර ක්ෂේත්‍ර රාජකාරී වෙනුවෙන් හා ඉඩම් එළිපෙහෙලි කිරීම සඳහා 2014 වර්ෂයේදී රු.මිලියන 4.39 ක් වැයකර තිබුණි 2021 .අප්‍රේල් 30 දින වන විට අදාළ වන්දි ගෙවීම් පිළිබඳ වාර්තාව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත ලැබී තිබූ නමුත්

මිනුම් සැලස්ම සහ අදාළ වෙනත් ලේඛන, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරයා විසින් ඉඩම් කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා හරහා ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත දැනටමත් යවා ඇත. ඒ අනුව, ඉඩම් වල අයිතිය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත පවරා දීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරයා විසින් ගනිමින් පවතී.

නීත්‍යානුකූලව ඉඩම් පවරා ගැනීමත් සමඟ පවරා ගන්නා ලද ඉඩම් වල වටිනාකම් ඉඩම් නිෂ්කාශන ගිණුමෙන් ආයෝජන දේපළ ගිණුමට මාරු කිරීමට කටයුතු කල යුතු වන බව.

අදාල ඉඩම්වල අයිතිය අධිකාරිය වෙත පවරා ගෙන නොතිබුණි.

(ඌ) 2019 දෙසැම්බර් 04 වන දින නොකාවක් කොළඹ වරායේ ජය බහාලුම් පර්යන්තයෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ අනතුර හේතුවෙන් ජය බහාලුම් පර්යන්තයේ ජල වාරකය (Caisson), වේග වළක්වනය (Fenders), වරාය වේදිකා බිත්තිය (Quay wall) යනාදියට හානි සිදුවී තිබුණි. එම හානිය රු.මිලියන 315.90 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි. එසේම ඉහත හානිය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 384.42 ක මුදලක් 2019 දෙසැම්බර් 30 දින අධිකාරිය වෙත ලැබී තිබුණ ද වේග වළක්වනය හැර අනෙකුත් අළුත්වැඩියා කිරීමේ කටයුතු මෙතෙක් සිදුකර නොතිබුණි.

මෙම අනතුරෙන් හානිවූ වේග වලක්වන (Fenders) ප්‍රතිස්ථාපනය කර ඇත. අනෙකුත් අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය යන්ත්‍ර උපකරණ පහසුකම් වරාය අධිකාරිය සතුව නොමැති බැවින් එය සිදු කළ යුතුව ඇත්තේ බාහිර කොන්ත්‍රාත් කරුවෙකු සම්බන්ධ කර ගැනීම මගිනි.

හානි පුරණය සඳහා ලද වන්දි මුදල් භාවිතා කර සුදුසු පරිදි සැලසුම්කර අදාල අළුත්වැඩියා කටයුතු අප්‍රමාදව සිදු කිරීමට ක්‍රියා කළ යුතු බව.

3.2 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>කොළඹ වරායේ දැනට බහාළුම් හැසිරවීම සඳහා ක්‍රියාත්මක පර්යන්ත අතුරින් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වඩා වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි පර්යන්ත වන්නේ කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තය (CICT) හා නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තය (ECT) වේ. කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තයේ ධාරිතාවය වසරකට විසිසම ඒකක මිලියන 2.4 ක් වේ. 2021 වර්ෂයේ දී එම පර්යන්තය වෙත නැව් 270 ක් පැමිණ තිබූ අතර මුළු බහාළුම් ඒකක මිලියන 3.2 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයවා තිබුණි. එය උපරිම ධාරිතාවයද ඉක්මවා තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>නැගෙනහිර පර්යන්ත බහළු උපාංග සඳහා ගෙවිය යුතු අත්තිකාරම් මුදලින් කොටසක් පමණක් ගෙවා ඇති අතර විදේශ විනිමය හිඟය හේතුවෙන් බැංකු මගින් අත්තිකාරම් මුදලේ ඉතිරි කොටස ගෙවා නැත. ඒ හේතුවෙන් ඉදිරි වැඩකටයුතු වල ප්‍රමාදයක් සිදුවී ඇත.</p>	<p>පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් ධාරිතාවය උපරිම ලෙස උපයෝජනය කිරීම සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වන නොකාවේ සිට ගොඩබිම දක්වා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකළ හැකි විශාල පරිමාණයේ දොඹකර සපයාගෙන මෙහෙයුම් කටයුතු තරඟකාරී ලෙස හා කාර්යක්ෂම ලෙස සිදුකළ යුතු බව හා ඒ අනුව අධිකාරියේ වෙළඳපොළ කොටස වැඩිකර ගැනීම සඳහා කටයුතු කළ යුතු වන බව.</p>
<p>කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අදාළව ලංකා බැංකුවෙන් අරමුදල් සම්පාදිතව බහාළුම් ඒකක මිලියන 0.8 ක වාර්ෂික ධාරිතාවයක් සහිත ඉදිකිරීම් පිරිවැය රු.මිලියන 11,168 ක් වූ මීටර් 18 ක ගැඹුරැති හා මීටර් 440 ක් දිගැති නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තයේ අදියර 1 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 අප්‍රේල් මාසයේ අවසන් කර තිබුණි. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් අනුව ජය බහලු පර්යන්තය සඳහා මිලදීගත් නොකාවේ සිට ගොඩබිම දක්වා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකළ හැකි දොඹකර තුනක්, 2020 පෙබරවාරි 07</p>		

දිනැති අංක PA/HD/25 දරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය පරිදි නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ (ECT) සවි කර, එහි මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි. පසුව ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ද ලබාගෙන තිබුණි. අනතුරුව, 2021 පෙබරවාරි 09 දිනැති අංක: අමප/21/0198/328/005/ටීබීආර් දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තය සංවර්ධනය කිරීම, මෙහෙයුම් උපකරණ මිලදීගැනීමට සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සම්පූර්ණ හිමිකාරිත්ව සහිත බහාළුම් පර්යන්තයක් ලෙස මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව 2021 වර්ෂය තුළදී බහාළුම් නෞකා 30 ක් (විශාල ප්‍රමාණයේ නොවන) පර්යන්තය වෙත පැමිණ තිබූ අතර බහාළුම් 106,454 ක් මෙහෙයවා තිබුණි. මේ අනුව පර්යන්ත උපයෝජනය සියයට 13.3 ක් පමණක් වී තිබුණි. පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් ධාරිතාවය උපරිම ලෙස උපයෝජනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන නෞකාවේ සිට ගොඩබිම දක්වා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකළ හැකි විශාල පරිමාණයේ දොඹකර මිලදී ගැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ එ.ජ.ඩො. මිලියන 282.56 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයට 2021 මැයි මාසයේදී ගිවිසුමට ඒළඹ තිබූ අතර 2021 දෙසැම්බර් 18 දින සැපයුම් කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණි. ගිවිසුම අනුව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් එ.ජ.ඩො. මිලියන 56.51 ක් වූ නමුත් එයින් 2022 ජූනි 20 දින දක්වා ගෙවා තිබුණු මුදල එ.ජ.ඩො. මිලියන 18 ක් වූ අතර එකඟ වූ පරිදි ඉතිරි මුදල් ගෙවා නොතිබුණි. අධිකාරිය විසින් බැංකුව වෙත අධිකාරියේ ඩොලර් තැන්පතු මගින් අදාල පරිදි එම මුදල් නිදහස් කිරීමට උපදෙස් ලබා දී තිබුණද ද්‍රවශීලතා ගැටළු හේතුවෙන් බැංකුව මගින් එම ගෙවීම් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත නිදහස් කර නොතිබුණි. වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීම සම්පූර්ණ කර නොතිබීම හේතුවෙන් සැලසුම් සමාලෝචන රැස්වීම 2022 ජූනි 20 දින දක්වා පවත්වා නොතිබුණු අතර ඒ අනුව නිශ්පාදන කටයුතුද ආරම්භ කර නොතිබුණි.

3.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගණුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් නැව නියෝජිත ආයතන සඳහා ධාරිතා ප්‍රතිධාන (Volume rebates) ලබාදීමේදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සමග පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම් (Terminal service agreements) ඇතිකරගත් නැව නියෝජිත ආයතන සඳහා ගිවිසුමෙහි එකඟ වූ අවම ක්‍රියාකාරී සීමාවන් (Minimum TEU's to qualify for the rebates scheme) පාදක කරගනු ලබන අතර 2020 වර්ෂය තුළදී එසේ ළඟාකරගත යුතු අවම ක්‍රියාකාරී සීමාවට වඩා අඩු ක්‍රියාකාරී මට්ටම් සහිත නැව නියෝජිත ආයතනයක් වෙත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ රු.මිලියන 26.95 ක ධාරිතා ප්‍රතිධාන ලබාදී තිබුණි.</p>	<p>අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය යටතේ ලබාදුන් ධාරිතා මුදල රු. 26,959,019 කි. වසර තුළදී ලබාදුන් අනෙකුත් සියලු ධාරිතා ප්‍රතිධාන ලබා දී ඇත්තේ පර්යන්ත සේවා ගිවිසුමේ සඳහන් කොන්දේසි සපුරාලීමෙන් අනතුරුව වේ.</p>	<p>පර්යන්ත සේවා ගිවිසුම ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුවීම.</p>

3.4 ප්‍රාග්ධන වැඩ ප්‍රමාදයන්

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>අධිකාරිය මගින් දැනට ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරන ජය බහලු පර්යන්තයේ දිග මීටර් 600 ක් පමණක් වීම නිසා දිග මීටර් 330 ක් වූ විශාල ප්‍රමාණයේ නෞකා 2 ක් එකවර හැසිරවීම අපහසුවීම හේතුවෙන් අධිකාරියට ව්‍යාපාරික අවස්ථාවන් අහිමිවී යන බැවින් එම පර්යන්තය මීටර් 120 කින් දීර්ඝ කිරීමට සහ ගැඹුර මීටර් 15 ක් ලෙස නැවතොට සකස් කිරීමට 2017 ජූලි මාසයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. 2018 නොවැම්බර් 29 දින වරාය අධිකාරිය හා China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC) සමග ඇතිකරගෙන තිබූ ගිවිසුම අනුව කොන්ත්‍රාත් පිරිවැය රු. මිලියන 5,035.30 (VAT රහිත) ක් විය. ගිවිසුමේ කොන්දේසි අංක 8.1 අනුව, ගිවිසුම්ගතවී දින 7 කට අඩු නොවන දිනකදී කොන්ත්‍රාත්තුව ආරම්භ කිරීමේ නිවේදනය කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත නිකුත් කළ යුතු වුවද, එයින් වසර දෙකකට පසු 2020 නොවැම්බර් 23 දින අධිකාරිය විසින් සංශෝධන සහිතව (Addendum 1) වැඩ ආරම්භ කිරීමේ නිවේදනය නිකුත් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුව පිළිබඳව නැවත සාකච්ඡාවට බඳුන්කර යෝජිත පරිදි වැඩිදියුණු කිරීම සිදු කිරීම</p>	<p>එකඟ නොවේ. කොන්ත්‍රාත්තුව නැවත ආරම්භ කිරීමට අදාළ ප්‍රතිපත්තිය කින්දුව සම්බන්ධ වන 2020.09.28 දින කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් ගනු ලැබූ තීරණය හා එම අදාළ කැබිනට් මණ්ඩල සංදේශය විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කොට ඇත. ඒවායේ ප්‍රමාදයට හේතු යනාදිය සඳහන් වේ. 2021 දෙසැම්බර් 31 වන විට අනුමත භෞතික ප්‍රගතිය 30% බව එකඟ වේ.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද ව්‍යාපෘතිය නැවත සලකා බැලීම සඳහා වසර දෙකක කාලයක් ගත කර තිබූ අතර එම අවස්ථාවේ පිරිවැය වැඩි කිරීමක් සිදු නොවුවද වර්තමානය වන විට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මිල වැඩිවීම් (Price escalation) ඉල්ලා සිටිය හැකි බැවින් අමතර පිරිවැයක් අධිකාරියට දැරීමට සිදුවේ. ව්‍යාපෘතිය ප්‍රදානය ප්‍රමාද වීම ඒ සඳහා හේතුවන බැවින් අනවශ්‍ය ලෙස ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති ප්‍රමාද නොකළ යුතු බව.</p>

සඳහා 2020 සැප්තැම්බර් 29 දිනැති අංක 20/1403/328/001/TBR දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේ නැවත අනුමැතිය ලබා ගැනීම මෙම ප්‍රමාදය සඳහා හේතු වී තිබුණි. සංශෝධනයෙන් පසුව ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව 2022 ජූලි 23 දින වන විට නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, මෙම ව්‍යාපෘතියේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 30 ක් පමණක් විය.

(ආ)

උතුරු නැගෙනහිර පිවිසුම් කලාප සංකල්පය සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ අරමුණින් කන්කසන්තුරේ වරාය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 45.27 ක ණය මුදලක් ලබා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ඉන්දියානු ආනයන සහ අපනයන බැංකුව (එක්සීම් බැංකුව) අතර ඩොලර් ණය මාලා ගිවිසුමකට 2018 ජනවාරි 10 දින අත්සන් තබා තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ණය ගිවිසුම අත්සන් කර වසර 4 ක් පමණ ගතවී තිබුණ ද වරායෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු මෙතෙක් ආරම්භ කර නොතිබුණි. විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව 2020 මැයි මාසය දක්වා භූමියේ අයිතිය පිළිබඳ පැවති ගැටළු නිරාකරණය කර නොතිබූ අතර එම මාසය දක්වා වරාය ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිශ්කාශන සහතිකය ලබාගත නොහැකිවී තිබුණි. එම සහතිකය ලබා ගැනීමෙන් පසු 2020 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී කළමනාකරණ හා උපදේශන සේවා සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව ඉන්දියානු සමාගමකට ප්‍රදානය කර තිබුණි. ඉහත ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2021 සැප්තැම්බර් මස ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද 2022 මැයි දක්වා ආරම්භ කර නොතිබුණි. 2021 වර්ෂයේ විසර්ජන පනත අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 1,001 ක් වැය කිරීමට අපේක්ෂා කල ද අදාල වර්ෂයේදී වැය කර තිබුණේ රු.මිලියන 142.3 ක් පමණි. එය අපේක්ෂිත ප්‍රාග්ධන වියදමින් සියයට 14.2 ක් පමණක් වී තිබුණි. එසේම, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඩොලර් මිලියන 45.27 ක් වූ ණය මුදලින් වැය කර තිබූ ප්‍රමාණය ඩොලර් මිලියන 0.745 ක් පමණක් වූ අතර අරමුදල් භාවිතා නොකිරීම හේතුවෙන් ණය ගිවිසුමේ 7.1 ජේදය ප්‍රකාරව වෙන්කර ලබා නොගත් ණය ප්‍රමාණය මත කැපවීමේ ගාස්තු (Commitment charges)

ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ඉන්දියාවේ එක්සීම් බැංකුව අතර ඩොලර් ණය ගිවිසුම 2018 ජනවාරි මසදී අත්සන් තබන ලදී. ණය මුදල ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත ලබා දීම සඳහා ණය ලබා දීමේ ගිවිසුමට 2018 ඔක්තෝම්බර් මස අත්සන් තබන ලදී.

- උපදේශක කටයුතු (නිර්මාණ කටයුතු ඇතුළුව) සහ ඉදිකිරීම් කටයුතු යන කොටස් දෙකකින් ව්‍යාපෘතිය සමන්විත වේ.
- උපදේශක වැඩ කටයුතු සඳහා සුදුසු කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු තෝරා ගැනීම වෙනුවෙන් ඉන්දියාවේ එක්සීම් බැංකුව විසින් පූර්ව සුදුසුකම්ලත් ලංසුකරුවන්ගෙන් අයදුම්පත් කැඳවා එක් ලංසුකරුවෙකු පමණක් ඉන්දියාවේ එක්සීම් බැංකුව විසින් තෝරාගත් අතර උපදේශක කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට ප්‍රථම ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කළ යුතු කොන්දේසි කිහිපයක් පැවතිණ. එමනිසා, තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සහ අපේක්ෂිත ලංසුකරු අතර සාකච්ඡා වට කිහිපයක් පවත්වන ලදී. උපදේශක ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට ප්‍රථම එහි තීරණය අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරනු ලබන ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත යොමු කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය අවසන් කිරීමෙන් අනතුරුව, උපදේශක කොන්ත්‍රාත්තුව 2020

යථාර්ථවාදී වන පරිදි සැලසුම් සකස් නොකිරීම හා සැලසුම්ගත පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක නොකිරීම නිසා බැඳීම් ගාස්තු හා මිල විචලනයන් වැනි අනාර්ථික වියදම් දැරීමට සිදු වන බව

ලෙස ඇමෙරිකානු ඩොලර් 9,537.34 (රු. මිලියන 1.94) ක මුදලක් ඉන්දියාවේ එක්සිම් බැංකුව වෙත ගෙවීමට වරාය අධිකාරියට සිදු වී තිබුණු අතර එය අනාර්ථික වියදමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

ඔක්තෝම්බර් මස 12 දින ප්‍රදානය කරන ලදී.

- කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය මූලික උපදේශක කාලසීමාව තුළ අහිතකර කාලගුණ තත්ත්ව (සුළි සුළං) ඇතිවීම හේතුවෙන් වැඩබිම් විමර්ශන/ තක්සේරු කටයුතු වලට බාධා එල්ල වූ අතර ව්‍යාපෘති ප්‍රගතිය ප්‍රමාද වන ලදී.
- මූලික සැලසුමට අනුව, ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 ජූලි මස ආරම්භ කිරීමට නියමිතව තිබූ අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා වැඩ කටයුතු මාස 05 කින් ප්‍රමාද වන ලදී.