

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගම - 2013

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගමේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතේ 33 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. අවාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබා ගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරී වන විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටින්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීම විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම් වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උපවගන්ති වලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

මාගේ විගණන මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.4 පරිපාලිත හා ආශ්‍රිත සමාගම

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුව සියයට 100 ක හිමිකමක් ඇති පරිපාලිත සමාගම් ලෙස සීමාසහිත ජය බහාළුම් පරියන්ත සමාගම හා මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගමත්, ආශ්‍රිත සමාගමක් ලෙස සියයට

39.97 ක හිමිකමක් ඇති සීමාසහිත වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සේවා සමාගමත් පැවතුනි. මෙම සමාගම් තුනෙහි විගණනය ප්‍රසිද්ධ ගණකාධිකාරී වෘත්තීයේ නියැලී සිටින වරලත් විගණන සමාගම් විසින් සිදුකර තිබුණි.

1.5 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්වගණනය කරනු ලැබේ.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්වගණනය කළ මතය

තත්වගණනය කළ මතය - සමූහය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගමේ මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

තත්වගණනය කළ මතය - අධිකාරිය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත සඳහන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) විගණන නියදි පරීක්ෂණයේදී අනාවරණය වූ පරිදි කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ණය ගැනීමේ පිරිවැය (Borrowing cost) ලෙස රු.මිලියන 1,112.75 ක් ප්‍රාග්ධනගත කර තිබූ නමුත් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 23 ට අනුව ණය ගැනුම් පිරිවැය (Borrowing cost) සහ ණය පොළී ප්‍රතිශතයන් ගිණුම් සමඟ හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 01ට අනුව ගාල්ල හා ත්‍රිකුණාමලය වරායන් සඳහා වාර්ෂික මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය වෙනම ගණනය කර තිබුණ ද හම්බන්තොට හා ඔලුවිල් වරායන්වල ආදායම් හා වියදම් වෙන් වෙන්ව හඳුනාගත හැකි පරිදි ගිණුම් පවත්වා නොතිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) රක්ෂිත වටිනාකම රු.597,854,000 ක් වූ මෙහෙයුම් ගොඩනැගිලි සහ රු.1,646,000 ක් වූ විදුලි හා විද්‍යුත් උපකරණ ලංකා මැරයින් පෞද්ගලික සේවා සමාගමක් විසින් 2008 ජූලි මාසයේ දී වරාය

අධිකාරියට පවරා දී තිබුණි. එකී වත්කම් පිළිගත් තක්සේරුකරුවකු ලවා ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමකින් තොරව රක්ෂිත වටිනාකමට ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

- (ආ) වර්ෂ 5 1/2 කට පෙර රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයෙකුගේ කාර්ය මණ්ඩලයේ පරිහරණයට දෙන ලද රු.මිලියන 2 ක් වටිනා වාහනයක් අනතුරකට භාජනය වීම හේතුවෙන් නැවත භාවිතයට ගත නොහැකිවන පරිදි විනාශයට පත් වී තිබුණි. එකී වාහනය සඳහා වූ අලාභය රක්ෂණය මගින් ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට හා පොත්වලින් අපහරණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඇ) සැපයුම් අත්තිකාරම් මගින් වටිනාකම රු.1,590,058 ක් වූ භාණ්ඩ හා සේවා ලබාගෙන තිබුණ ද ඒවා වියදම් ලෙස ගිණුම් ගත කරනු වෙනුවට වසර 04 ක කාලයක් තිස්සේ අත්තිකාරම් ලෙස දක්වා තිබුණි.
- (ඈ) වර්ෂය ආරම්භයේ දී රු.2,218,812 ක ණය ගැතියෙක් වශයෙන් පැවති වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ශේෂය, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ රු.5,016,594 ක් ණය හිමි ශේෂයක් වශයෙන් ගිණුම්වල දක්වා තිබුණි. කෙසේ වෙතත් මේ පිළිබඳව තවදුරටත් පරීක්ෂා කිරීමේ දී වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත නිකුත් කර තිබූ රු.7,235,406 ක ඉන්ධන අදාළ ගබඩා ගිණුමේ සටහන් කර නොතිබීම ඊට හේතුව බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව රු.5,016,594 ක සාවද්‍ය ණය හිමි ශේෂයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඉ) වරාය මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් උපයන ලද ලාභය සඳහා වර්ෂ 5ක බදු විරාමයක් ලබා දී තිබූ අතර එය නොසලකා ඉකුත් වර්ෂයේ බදු වගකීම ලෙස රු.1,196,144,225 ක් වෙන්කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එකී වරද නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර ඇතත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අතීතානුයෝගීව ගැලපීම සිදුකර නොතිබීම හේතුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයේ බදු පසු ලාභය රු.1,196,144,225 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ බදු පසු ලාභය එම ප්‍රමාණයෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

2.2.4 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශය අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියට ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ශේෂ පිළිවෙලින් රු.2,669,820,553 ක් සහ රු.4,867,617,729 ක් වූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) රාජ්‍ය ආරක්ෂක සේවා අංශ වලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ ශේෂය තුළ වර්ෂයකට වඩා පැරණි අයවිය යුතු ශේෂය රු.10,383,625 ක් විය.
- (ආ) නීතිමය කටයුතු වලට යොමුකර තිබූ, නැව් නියෝජිත ණයගැතියන්ගෙන් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ ශේෂය තුළ වර්ෂයකට වඩා පැරණි අයවිය යුතු ශේෂය රු.339,119,108 ක් විය.
- (ඇ) රාජ්‍ය ආයතන වලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු ශේෂය තුළ වර්ෂ 01 සිට වර්ෂ 04 අතර පැරණි ශේෂ රු.2,815,143 ක් ද වර්ෂ 5ට වැඩි පැරණි අයවිය යුතු ශේෂය රු.38,173,938 ක් ද විය.
- (ඈ) අත්තිකාරම් දුන් පසු හැකි ඉක්මණින් එම අත්තිකාරම් මුදල් පියවිය යුතු වුවද ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලබා දී තිබුණු නමුත් 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිටත් නොපියවන ලද වර්ෂ 5 ක් ඉක්ම වූ ශේෂය රු.1,732,070 ක් විය.
- (ඉ) වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන අධිකාරිය විසින් දේපළ හා සුභ සාධන ආපන ශාලා පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් ලබාදුන් පරිශ්‍රවල විදුලිය පරිභෝජනය වෙනුවෙන්, 2013

දෙසැම්බර් 31 දිනට ලැබිය යුතු රු.136,443,949 ක් වූ ශේෂය තුළ වර්ෂ 5 ක් ඉක්ම වූ ශේෂය රු.3,165,872ක් විය.

- (ඊ) වෙළඳ නොවන ණයගැතියන් යටතේ දැක්වෙන අධිකාරිය තමන් සතු පරිශ්‍ර කුලියට හා බද්දට දීම වෙනුවෙන් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු බදු මුදල් හා කුලී ආදායම් ශේෂය තුළ වර්ෂ 5කට වඩා පැරණි අයවිය යුතු ශේෂය රු.48,732,576ක් විය.
- (උ) 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිරවුල් නොකොට තිබූ වෙන්දේසි ගිණුමේ හිමිකම් නොපෑ හාණ්ඩ වටිනාකම පිළිවෙලින් වසර 2ට වැඩි රු.7,132,052 ක් ද, වසර 03ට වැඩි රු.32,510,865 ක් ද, සහ වසර 04 කට වැඩි රු.2,254,000 ක් ද විය.
- (ඌ) වරාය හානි අයකර ගැනීමේ මුදල් පිළිවෙලින් වසර 2 සිට වසර 4 සඳහා රු.113,372,891 ක් ද, අවුරුදු 05 ට වැඩි රු.276,612,781 ක් ද නිරවුල්කර නොතිබුණි.

ඉහත කරුණු සලකා බැලීමේ දී අධිකාරියේ ණය අයකර ගැනීම් සහ ණය ගෙවීම් ක්‍රියාවලිය ඉතා දුර්වල තත්ත්වයක පැවතුණි. මෙම තත්ත්වය අධිකාරියේ ද්‍රවශීලතාවයට අහිතකර ලෙස බලනොපැවැත්වේය යන්න බැහැර කළ නොහැකි වුණි.

2.3 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති හා රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම
-----	-----
(අ) 2000 අංක 38 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 111 (අ) වගන්තිය	ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නිලධාරීන් විසින් ඔවුන්ගේ වැටුප් සහ අනිකුත් ඉපයීම් වෙනුවෙන්, උපයන විට බදු ගෙවීම් පුද්ගලික වැටුපෙන් ගෙවිය යුතු වුවද, 2008 වර්ෂයේ සිට 2013 වසර දක්වා වසර 6 ක් සඳහා එකතුව රු.මිලියන 2,395 ක් වූ උපයන විට ගෙවීම් බදු අධිකාරියේ අරමුදලින් ගෙවා තිබුණි.
(ආ) 2008 ජුනි 26 දිනැති අංක 14/2008 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය	<ul style="list-style-type: none"> (i) චක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 32 දෙනෙකු වෙත රු.40,000 බැගින් මාසික දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එසේ ගෙවන ලද මුළු දීමනාව රු.15,360,000 ක් විය. (ii) චක්‍රලේඛ උපදෙස්වලට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් ඇති නිලධාරීන් 5 දෙනෙකුට රු.30,000 ක් වූ මාසික දීමනාව වෙනුවට රු.40,000 බැගින් ගෙවා තිබිණි. වැඩිපුර ගෙවා තිබූ මුදල රු.600,000 ක් විය. (iii) චක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් 20 දෙනෙකුගේ පෞද්ගලික වාහන සඳහා මාසිකව ලීටර් 150 ත් 180 ත් අතර ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් ලබා දී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේදී පමණක් ලබාදුන් එම ඉන්ධන වටිනාකම

රු.13,487,480 කි.

(iv) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගේ පෞද්ගලික වාහනය සඳහා මාසිකව ඉන්ධන ලබාදී තිබියදීත් එකී නිලධාරීන් රාජකාරි ස්ථානයේ සිට තම පෞද්ගලික නිවසට යාම සඳහා සංචිත වාහන යොදාගෙන තිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් බදු වලට පෙර රු.මිලියන 1,625.3 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා තිබුණු අතර ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වූ මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් බදු වලට පෙර රු.මිලියන 3,612.6 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා තිබුණි. ඒ අනුව ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය රු. මිලියන 1,987.3 කින් පිරිහී තිබුණි.

3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂ තුනක් සඳහා සමූහයේ සංඛ්‍යාත්මක තොරතුරු පහත දැක්වේ.

	වර්ෂය			
	2013	2012	2011	2010
මෙට්‍රික් ටොන් එකකට ශුද්ධ ලාභය රු.	67.22	61.59	3.13	(28.48)
මුළු ආදායම රු.මිලියන	35,240	35,526	31,287	28,506
මුළු වියදම රු.මිලියන	33,615	31,913	30,965	29,702
බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය/(පාඩුව) රු.මිලියන	1,625	3,613	329	(1,196)
ආදායම් බදු රු.මිලියන	1,198	(1,185)	(207)	157
බදු වලට පසු ශුද්ධ ලාභය/(පාඩුව) රු.මිලියන	2,823	2,478	122	(1,032)

සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂ තුනක් සඳහා වූ සමූහයේ ප්‍රමාණාත්මක අනුපාත සහ ප්‍රතිශත කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

	වර්ෂය			
	2013	2012	2011	2010
පිරිවැටුමට බදු පසු ලාභය/(අලාභය) සියයට	7.59	11.16	0.39	(3.62)
දීර්ඝ කාලීන ණයවලට ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය සියයට	2.29	1.79	1.55	1.33

ජංගම නොවන වත්කම්වලට පිරිවැටුම් අනුපාතය	0.12	0.15	0.14	0.14
කාරක ප්‍රාග්ධන අනුපාතය	1:2.48	1 : 2.25	1 : 1.19	1 : 1.34
ක්ෂණික අනුපාතය	1:2.39	1 : 1.06	1 : 0.78	1 : 1.13
ණය ස්කන්ධ අනුපාතය	1:2.46	1 : 1.89	1 : 1.64	1 : 1.21

කාරක ප්‍රාග්ධන හා ක්ෂණික අනුපාත ප්‍රසස්ථ මට්ටමක තිබුණද, ණය ස්කන්ධ අනුපාතය ක්‍රමිකව පිරිහී තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණු මෙහෙයුම් කටයුතු වලට අදාළ වූ සංඛ්‍යා ලේඛන හා වාර්තා විශ්ලේෂණය කිරීමේ දී නිරීක්ෂණය වූ කරුණු පහත දැක්වේ.

කොළඹ වරාය

(අ) නාවික යාත්‍රා පැමිණීම (යාත්‍රා ගණන)

	වර්ෂය			2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ / (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ / (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය
	2013	2012	2011		
බහළුම්ගත	3,142	3,092	3,187	1.61	(2.9)
සම්ප්‍රදායික	38	52	68	(26.92)	(23.5)
වෙනත්	487	726	869	(32.92)	(16.4)
	3,667	3,870	4,124	(5.24)	(6.2)

2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ කොළඹ වරායට පැමිණි නැව් සීයයට 5.24 කින් අඩු වී තිබුණි.

(ආ) බහළුම් යාත්‍රා පැමිණීම

	වර්ෂය			2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය
	2013	2012	2011		
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	2,084	1,972	2,103	5.67	(6.23)

දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගම	1,011	1,120	1,084	(9.73)	3.32
කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහළුම් පර්යන්ත සමාගම	47	-	-	-	-
	-----	-----	-----	-----	-----
	3,142	3,092	3,187	1.62	(2.98)
	=====	=====	=====	=====	=====

2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වරාය අධිකාරියට බහළුම් යාත්‍රා පැමිණීම 112 කින් හෙවත් සියයට 5.67කින් වැඩි වී තිබුණි. එමෙන්ම ඊට සාපේක්ෂව කොළඹ වරාය තුළ තරඟකාරීව කටයුතු කර පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත නැව් පැමිණීම සියයට 9.73 කින් හෙවත් නැව් 109 කින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී අඩු වී තිබුණි.

(ඇ) බහළුම් මෙහෙයුම් (විස්සේ සම ඒකක TEU'S)

	වර්ෂය			2012 වර්ෂයට		2011 වර්ෂයට	
	2013	2012	2011	සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම)	සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම)	සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම)	සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම)
	බහළුම් සංඛ්‍යාව			ප්‍රමාණය	ප්‍රතිශතය	ප්‍රමාණය	ප්‍රතිශතය
<u>කොළඹ වරාය</u>							
දේශීය	1,031,977	1,020,255	1,046,886	11,722	1.15	(26,631)	(2.54)
ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් හා යලි ඇසිරීම්	3,274,229	3,166,865	3,216,001	107,364	3.39	(49,136)	(1.52)
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	4,306,206	4,187,120	4,262,887	119,086	2.84	(75,767)	(1.77)
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

2012 වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේදී කොළඹ වරායේ මුළු බහළුම් හා භාණ්ඩ හැසිරවීම ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 2.84 ක වැඩිවීමක් තිබුණි.

	වර්ෂය			2012 වර්ෂයට		2011 වර්ෂයට	
	2013	2012	2011	සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම) ප්‍රතිශතය	සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම) ප්‍රතිශතය	සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම) ප්‍රතිශතය	සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේ වැඩිවීම / (අඩුවීම) ප්‍රතිශතය
	බහළුම් සංඛ්‍යාව						
<u>ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය</u>							
දේශීය	676,937	665,291	647,482	1.75		2.75	
ප්‍රතිඅපනයන	1,779,882	1,584,985	1,583,195	12.29		0.11	
වෙනත්	45,044	66,573	68,769	(32.34)		(3.19)	
	-----	-----	-----	-----		-----	
එකතුව	2,501,863	2,316,849	2,299,446	7.98		0.75	

	=====	=====	=====	=====	=====
දකුණු ආසියානු පිටියුම් පර්යන්ත සමාගම					

දේශීය	341,510	354,964	399,404	(3.79)	(11.12)
ප්‍රතිඅපනයන	1,385,552	1,479,782	1,540,633	(6.36)	(3.94)
වෙනත්	19,740	35,525	23,404	(44.43)	51.79

එකතුව	1,746,802	1,870,271	1,963,441	(6.60)	(4.74)
=====					
කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහළුම් පර්යන්ත සමාගම					
දේශීය	13,530	-	-	-	-
ප්‍රතිඅපනයන	42,683	-	-	-	-
වෙනත්	1,328	-	-	-	-

එකතුව	57,541	-	-	-	-
=====					
මුළු එකතුව	4,306,206	4,187,120	4,262,887	-	-
=====					

(i) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය කොළඹ වරාය තුළ බහළුම් හා භාණ්ඩ හැසිරවීමේ ප්‍රමාණයන් සමඟ සසඳන විට 2011 ට සාපේක්ෂව 2012 දී සියයට 0.75 ක වර්ධනයක් ලබා තිබූ අතර 2012 ට සාපේක්ෂව 2013 දී සියයට 7.9 ක වර්ධනයක් ලබා තිබුණි. එසේම තරඟකාරීව කටයුතු කරන පුද්ගලික ආයතනයකද 2011 ට සාපේක්ෂව 2012 දී සියයට 4.74 ක් හා 2012 ට සාපේක්ෂව 2013 දී සියයට 6.6 ක පිරිහීමක් තිබුණි. කෙසේ වෙතත් ඔවුන් කොළඹ වරායේ මුළු බහළුම් මෙහෙයවීමෙන් සියයට 40කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් හිමිකරගෙන තිබුණි.

(ii) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට වැඩිම ආදායමක් ලැබෙනුයේ ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් හා යළි ඇසිරීම් මත අයකරනු ලබන වරාය ගාස්තු වලින් බැවින් ප්‍රතිනැව්ගත කිරීම් වැඩි ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත ලබා ගැනීම කෙරෙහි තවදුරටත් දැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම වැදගත් වේ.

(ඇ) නැව් භාණ්ඩ හැසිරවීම (මෙට්‍රික් ටොන් වලින්)

යාත්‍රා වර්ගය	2013 (මෙට්‍රික් ටොන්)	2012 (මෙට්‍රික් ටොන්)	2011 (මෙට්‍රික් ටොන්)	2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ / (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය

බහළුම්ගත	56,195,460	53,504,467	54,108,976	5.0	(1.11)
අනෙකුත්	7,286,492	8,165,087	7,906,369	(10.7)	3.27

එකතුව	63,481,952	61,669,554	62,015,345	2.93	(.55)
ආයතනය අනුව					
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	35,013,312	32,128,290	31,587,516	8.97	1.71
දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගම	23,551,366	24,802,379	25,996,790	(5.04)	(4.59)
ලංකා බණිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	4,172,208	4,738,885	4,431,039	(11.95)	6.9
කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහළුම් පර්යන්ත සමාගම	745,066	-	-	-	-
එකතුව	<u>63,481,952</u>	<u>61,669,554</u>	<u>62,015,345</u>	<u>2.93</u>	<u>(.55)</u>

නැව් භාණ්ඩ හැසිරවීම මෙට්‍රික් ටොන් වලින් සලකා බැලූ විට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ දී සියයට 1.7 කින් හා 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ දී සියයට 8.97 කින් වර්ධනය වී තිබුණි. කෙසේ වුවද පෞද්ගලික සමාගමක් 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ දී සියයට 4.59 කින් ද 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ දී සියයට 5.04 කින්ද පිරිහී තිබුණි.

(ඉ) මෙහෙයවන ලද බහළුම් ගත දළ ටොන් ප්‍රමාණය එක් නැවකට සාමාන්‍ය

	2013	2012	2011
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	37,887	36,836	33,994
දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගම	37,417	38,976	37,643
කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහළුම් පර්යන්ත සමාගම	57,319	-	-

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී මෙහෙයවන බහළුම්ගත නැව් බඩු ප්‍රමාණය සාමාන්‍ය එක් නැවකට දළ ටොන් 37,887 ක් වූවත් පෞද්ගලික සමාගමක් විසින් මෙහෙයවන නැව් බඩු ප්‍රමාණයේ සාමාන්‍ය එක් නැවකට ටොන් 37,417 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව අධිකාරියට වඩා පෞද්ගලික ආයතනය එක් නැවකට මෙහෙයවන ලද නැව් බඩු ප්‍රමාණයේ සාමාන්‍ය ටොන් 470 කින් අඩු අගයක් ගෙන තිබුණි. කෙසේ නමුත්, පෞද්ගලික ආයතනය අධිකාරියට දැඩි තරඟකාරිත්වයක් ලබාදී තිබුණි. එසේම වෙනත් පෞද්ගලික සමාගමකින් නැවකට නැව් බඩු

මෙහෙයවන ප්‍රමාණය ටොන් 57,319 ක් වූ අතර, කොළඹ වරායට පැමිණෙන වැඩි ධාරිතාවයකින් යුක්ත නැව් මගින් බහාලුම් මෙහෙයවීම එම සමාගම වෙත යොමු වී තිබුණි.

(ඊ) එක් නැවකට නැව් භාණ්ඩ හැසිරවීමේ සාමාන්‍ය (විසිසම ඒකක)

	2013	2012	2011
	-----	-----	-----
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	1,200	1,175	1,093
දකුණු ආසියානු පීටිසුම් පර්යන්ත සමාගම	1,728	1,670	1,811
කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහළුම් පර්යන්ත සමාගම	1,224	-	-

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මෙහෙයවන ලද බහළුම් ප්‍රමාණය (විසිසම ඒකක) සාමාන්‍ය එක් නැවකට 1,200 ක් වනවිට පෞද්ගලික සමාගම මෙහෙයවන ලද බහළුම් ප්‍රමාණයේ (විසිසම ඒකක) සාමාන්‍ය එක් නැවකට 1,728 ක් විය. ඒ අනුවද කොළඹ වරායට පැමිණෙන වැඩි ධාරිතාවයකින් යුක්ත නැව්වල බහළුම් මෙහෙයවීම පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත යොමු වී තිබුණි.

ත්‍රිකුණාමලය වරාය

(අ) නාවික යාත්‍රා පැමිණීම

	2013	2012	2011	2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ / (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය
		සංඛ්‍යාව		-----	-----
භාණ්ඩ නැව්	113	139	114	(18.70)	21.92
වෙනත් නැව්	21	22	12	(4.5)	5.9
එකතුව	134	161	126	(16.77)	27.77
	====	====	====	=====	=====

භාණ්ඩ නැව් පැමිණීම 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 දී සියයට 18.70 කින් හා වෙනත් නැව් පැමිණීම සියයට 4.5 කින් අඩු වී තිබුණි.

(ආ) නැව් භාණ්ඩ හැසිරවීම (ටොන්)

	2013	2012	2011	2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ / (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය
		සංඛ්‍යාව		-----	-----
මුළු ගොඩබෑම්	2,275,794	2,645,965	2,336,672	(13.99)	13.23

මුළු පැටවීම්	159,460	213,362	236,979	(25.26)	(9.96)
එකතුව	<u>2,435,254</u>	<u>2,859,327</u>	<u>2,573,651</u>	<u>(14.83)</u>	<u>11.10</u>

2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ දී නැව් භාණ්ඩ ගොඩබැඳීම් සියයට 13.23 කින් වැඩි වී තිබුණ ද නැව් භාණ්ඩ පැටවීම් සියයට 9.96 කින් පිරිහී තිබුණි. 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ දී ගොඩබැඳීම් හා පැටවීම් පිළිවෙලින් සියයට 13.99 කින් හා සියයට 25.26 කින් පිරිහී තිබුණි.

ගාල්ල වරාය

නැව් පැමිණීම හා නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුතු

	2013	2012	2011	2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය	2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ වැඩිවීමේ/ (අඩුවීමේ) ප්‍රතිශතය
නැව් පැමිණීම	36	69	73	(47.8)	(5.47)
නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයවීම (ටොන්)					
ගොඩබැඳීම	199,848	421,665	463,519	(52.6)	(9.02)
පැටවීම	6,692	8	253	--	(96.83)
එකතුව	<u>206,540</u>	<u>421,673</u>	<u>463,772</u>	<u>(51)</u>	<u>(9.07)</u>

2012 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2013 වර්ෂයේ දී නැව් පැමිණීම සියයට 47.8 කින් ද නැව් භාණ්ඩ ගොඩබැඳීමේ කටයුතු සියයට 52.6 කින් ද අඩු වී තිබුණි.

මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ වරාය

නැව් පැමිණීම	2013
භාණ්ඩ නැව්	136
යොට් යාත්‍රා	03
එකතුව	<u>139</u>

විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා භාණ්ඩ නැව් 136 ක් සහ යොට් යාත්‍රා 03 ක් ද වශයෙන් නැව් 139 ක් පැමිණ තිබුණි. 2010 නොවැම්බර් මාසයේ මෙම වරාය විවෘත කළ අවස්ථාවේ සිට වසර 2 කට වැඩි කාලයක් ඉතාම අඩු නැව් ප්‍රමාණයක් පැමිණ තිබූ බැවින් වරාය වෙත නැව් ගෙන්වා ගැනීම සඳහා සඵලදායී ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ ක්ෂණික අවශ්‍යතාවය කෙරෙහි අවධානය යොමු විය යුතු අතර වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු කඩිනමින්

කිරීමට ගැන්වූ දොඹකර ඉතා කඩිනමින් සවිකළ යුතු වුවත්, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වාම දොඹකර සවිකර නොතිබුණි.

සියලුම වරායයන්

සියළු වරායන්හි 2010 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේ දළ නැව් බඩු මෙහෙයුම්වල වැඩිවීම මෙට්‍රික් ටොන් 3,667,471 ක් වූ අතර එය සියයට 4.3ක වර්ධනයක් විය. 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේ දළ නැව් බඩු මෙහෙයුම්වල වැඩිවීම මෙට්‍රික් ටොන් 1,631,416 ක් වූ අතර එය සියයට 1.8 ක වර්ධනයක් විය.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ඉදිකිරීම් හා මෙහෙයුම් සිදුකර භාරදීමේ පදනමට (Built Operator and Transfer), අධිකාරිය විසින් වසර 35 ක කාලයක් සඳහා පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත බදු දීමේ දී බදුකරු විසින් වරිපනම් බදු ගෙවිය යුතු බවට කොන්දේසියක් ගිවිසුමට ඇතුළත් කර නොතිබූ බැවින් බදු දී තිබූ භූමි ප්‍රමාණයට හා එම භූමියේ සවිකරන ලද උපකරණ සඳහා 2012 හා 2013 වර්ෂවලදී රු.6,776,000 ක වරිපනම් බදු අධිකාරිය විසින් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) කන්කසන්තුරේ වරායේ දිය කඩනයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු වෙනුවෙන් මහ නැඟුම ආයතනයට රු.4,715,000 ක් ගෙවා තිබූ නමුත් එහි කිසිදු ඉදිකිරීම් කටයුත්තක් සිදුකර නොතිබුණි.
- (ඇ) කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 2010 ඔක්තෝබර් 31 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබූ නමුත් එම දිනයෙන් පසු අවස්ථා 2 ක දී ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන කාල සීමාව දීර්ඝ කරන ලදී. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් ලබාගන්නා ලද රු.මිලියන 110.78 ක ණය ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණද ඒ වෙනුවෙන් සියයට 1.2 ක පොළියක් ණය බැඳුම්කර ගාස්තු (Commitment Chargers) ලෙස ගෙවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය ඉලක්කගත කාලය තුළ නිම කිරීමට අපොහොසත් වීම හේතුවෙන්ම මෙම වියදම දැරීමට සිදුවී තිබුණි.
- (ඈ) නැව් නියෝජිතයින්ගෙන් නියමිත පරිදි අප්‍රමාදව මුදල් අයකර ගැනීමකින් තොරව සේවා සපයා තිබීම හේතුවෙන් ත්‍රිකුණාමල වරායේ නැව් නියෝජිත ආයතන වලින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසන් දිනට අයවිය යුතු රු.31,686,580 ක මුදලින් රු.9,827,479 ක් එනම් සියයට 25 ක් බොල් හා අඩමාණ ණය ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි. කෙසේ වුවද, පහත සඳහන් නැව් නියෝජිතයන්ගෙන් අයවිය යුතු මුදලින් සියයට 100 ක් බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා වෙන් කිරීම් කර තිබුණි.

වර්ගය	අයවියයුතු මුදල	බොල් හා අඩමාණ ණය වෙන්කිරීම් ප්‍රතිශතය	බොල් හා අඩමාණ ණය වෙන්කිරීමේ මුදල
-----	-----	-----	-----
	රු.		
01. දැනට ක්‍රියාකාරී නොවන නැව් නියෝජිතයින්	2,322,036	100	2,322,036
02. නීතියට යොමුකල නැව් නියෝජිතයින්	586,981	100	586,981
03. රජයේ දෙපාර්තමේන්තු හා ආයතනවලින් ලැබිය යුතු	6,892,826	100	6,892,826

9,801,843

බොල් හා අඩමාණ ණය සඳහා රු.9,801,843 ක් වෙන්කර තිබූ අතර, මෙම මුදල අයකරගැනීම කෙරෙහි ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අවධානයක් යොමුකර නොතිබුණි.

4.3 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2001 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය අවසානය දක්වා වූ කාලයේදී කොළඹ වරාය තුළ අධිකාරියේ බහළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය මුළු බහළුම් හැසිරවීමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සැලකීමේ දී සියයට 86 සිට සියයට 59 දක්වා සිඳු පහත වැටීමක් සිදු වී තිබුණි. කෙසේ නමුත් කොළඹ වරාය තුළ තරඟකාරීව කටයුතු කරන පෞද්ගලික සමාගමක් එම කාලය තුළ බහළුම් මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවයේ සිඳු වර්ධනයක් හිමිකර ගෙන තිබුණි. අධිකාරියේ පසුගිය දොළොස් වසර තුළ පහත පරිදි ක්‍රමානුකූලව බහළුම් හැසිරීම් පහත වැටීම් සිදුවී තිබුණි.

වර්ෂය	කොළඹ වරාය තුළ බහළුම් මෙහෙයවන පෞද්ගලික සමාගම	ප්‍රතිශතය	අධිකාරිය	ප්‍රතිශතය	එකතුව
2001	229,670	19	1,396,946	81	1,726,616
2002	558,025	32	1,206,694	68	1,764,717
2003	624,439	32	1,334,900	68	1,959,339
2004	899,720	41	1,320,845	59	2,220,565
2005	931,526	38	1,523,794	62	2,455,300
2006	1,335,411	43	1,743,669	57	3,079,078
2007	1,546,497	46	1,834,734	54	3,381,231
2008	1,739,668	47	1,747,670	53	3,687,338
2009	1,749,809	51	1,714,488	49	3,464,297
2010	1,970,268	48	2,167,173	52	4,137,441
2011	1,963,441	46	2,299,446	54	4,262,887
2012	1,870,271	45	2,316,849	55	4,187,120
2013	1,746,802	41	2,501,863	59	4,248,655

ප්‍රධාන කාර්යය වන බහළුම් මෙහෙයවීමේ කාර්යයෙහි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ දායකත්වය පසුගිය ආසන්න වසර 5 තුළ සියයට 49 සිට සියයට 59 අතර පරාසයක පැවතුණි. එම තත්ත්වය ඇති වීමට වසර 35 ක කාලයක් සඳහා ඉදිකර මෙහෙයුම් සිදුකර භාරදීමේ (Built Operator and Transfer) ක්‍රමය යටතේ පෞද්ගලික සමාගම් දෙකකට කොළඹ වරාය තුළ ඇති හොඳම ගැඹුරු නැව් තට්ටු 06 කට අධික සංඛ්‍යාවක් ලබා දී තිබීම හේතු වී තිබුණි.

(ආ) එක් බහළුම් අංගනයක් විසින් හසුරුවන ලද බහළුම් ප්‍රමාණය කොළඹ වරායේ 416,976 ක් වූ අතර දකුණු ආසියානු පිටිසුම් පර්යන්තය විසින් බහළුම් 582,267 ක් හසුරුවා තිබුණි. එය කොළඹ වරායට වඩා එක් බහළුම් අංගනයක බහළුම් 165,291ක වැඩි වීමක් වූ අතර එය කොළඹ වරායේ හසුරුවන ලද බහළුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 40 කි.

(ඇ) එක් ග්‍රැන්ට් දොඩකරයක් මගින් හසුරුවන ලද බහළුම ප්‍රමාණයේ සාමාන්‍ය වරාය අධිකාරියේ ඒකක 108,776 ක් වූ අතර දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගමේ ඒකක 145,576 කි. ඒ අනුව දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තයේ එක් ග්‍රැන්ට් දොඩකරයකින් වරාය අධිකාරියට වඩා බහළුම ඒකක 36,791 බැගින් හසුරුවා ඇත. මෙය අධිකාරිය හසුරුවන ලද බහළුම ප්‍රමාණයේ සාමාන්‍ය මෙන් සියයට 34 ට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකි.

(ඈ) ත්‍රිකුණාමල හා ගාලු වරායේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරීත්වය ඉතා දුර්වල මට්ටමක පැවතීම හා අඩු නැව් සංඛ්‍යාවක් පැමිණීම අඛණ්ඩව පාඩු ලැබීමට හේතු වී තිබුණි. කෙසේ වුව ද පසුගිය වර්ෂ කිහිපය තුළ ලබමින් තිබූ පාඩුව ක්‍රමයෙන් අඩුවෙමින් පැවතුණද, ගාලු වරායේ 2012 වර්ෂයේදී රු. මිලියන 47 ක් දක්වා අඩුවී තිබූ අලාභය නැවතත් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු. මිලියන 96 ක් දක්වා වැඩිවී තිබුණි.

වර්ෂය	පාඩුව රු.මිලියන	
-----	ත්‍රිකුණාමල වරාය	ගාලු වරාය
2007	405	275
2008	379	279
2009	319	399
2010	383	345
2011	318	147
2012	240	47
2013	232	96

(ඉ) මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ වරායේ ඉදිකිරීම් 2008 වර්ෂයේ ආරම්භ කර එහි පළමු අදියර 2010 නොවැම්බර් අවසන් කර තිබුණි. වරාය ඉදිකිරීමේ පළමු හා දෙවන අදියරයන් සඳහා චීනයේ එක්සිම් බැංකුවේ (Exim Bank) රු.මිලියන 98,079 ක ණය මුදලක් ඇතුළුව රු. මිලියන 105,109 ක් වැය කර තිබුණි. ඉදිකළ වරායේ ග්‍රැන්ට් දොඩකර සවිකර නොතිබීම නිසා බහළුම මෙහෙයවීම සිදු කළ නොහැකිව තිබූ අතර මේ නිසාම බොහෝ විට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන නැව් පමණක් මෙම වරාය වෙත පැමිණීම සීමා වී තිබුණි. කෙසේ වුවද වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ප්‍රමාණවත් ආදායමක් උපයාගෙන තිබූ බව තහවුරු කරගැනීමට නොහැකි වූ නමුත් යටෝක්ත ණය සඳහා පොළී වශයෙන් 2012 වර්ෂයේදී සහ සමාලෝචිත වර්ෂයේදී පිළිවෙළින් රු. මිලියන 2,208 ක් සහ රු. මිලියන 2,479 ක් ගෙවා තිබුණි.

(ඊ) ඩෙන්මාර්ක් ණය දෙන ආයතනය රු. මිලියන 6,029 ක ණයකින් සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් රු. මිලියන 444 ක් වැය කර ඉදිකරනු ලැබූ ඔලිවිල් වරාය සමාලෝචිත වර්ෂය අගභාගයේ දී විවෘත කරනු ලැබූ ද, මෙම වාර්තාව නිකුත් කරන දින දක්වා ම එකම නැවක් හෝ එකී වරාය වෙත පැමිණ නොතිබුණි. ඔලිවිල් වරාය වෙත පැමිණිය හැක්කේ මීටර් 08 ක් ගැඹුරැති කුඩා නාවික යාත්‍රාවලට පමණක් වීම එයට ප්‍රධාන හේතුව වී තිබුණි. කෙසේ වුව ද සමාලෝචිත වර්ෂයේ ඔලිවිල් වරායේ මෙහෙයුම් වියදම ලෙස රු. 72,342,554 වැය කර තිබුණි.

4.4 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරියේ සේවාවන් ඉටුකරවා ගැනීමේ දී ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියෙන් බැහැරව ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සේවා සමාගම හරහා කටයුතු සිදුකරවා ගැනීම වෙනුවෙන් කොමිස් වශයෙන් රු.22,594,876 ක අමතර වියදමක් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ආධාර යටතේ කොළඹ වරාය කාර්යක්ෂම කිරීම සහ වරාය පුළුල් කිරීම සඳහා වූ උපදේශක සේවා කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා රු.මිලියන 1,199 ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව හා අධිකාරිය එක්ව වියදම් කර තිබුණි. එයින් රු.මිලියන 399 ක් කොළඹ වරායේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වැය කිරීමෙන් පසු ද යෝජනාව ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාලෝචිත වර්ෂය වන විට අත්හැර දමා තිබුණි.
- (ඇ) දකුණු ආසියානු පිවිසුම් පර්යන්තයේ පුද්ගලික සමාගමට පවරන ලද දොඩකර වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු රු.141,632,944 ක කොටස් අධිකාරිය වෙත ලැබී නොතිබුණු අතර, එය ලැබිය යුතු කොටස් ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබුණි.
- (ඈ) දේශපාලන වෘත්තීය සංගමයකට ලබාදුන් රු.5,000,000 ක අත්තිකාරම් මුදලින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නොපියවා තිබූ රු.4,499,996 ක් මූලධන ඉදිකිරීම් සඳහා වූ අත්තිකාරම් ලෙස හෙළිදරව් කොට තිබුණි.
- (ඉ) කොළඹ වරායේ පර්යන්ත අතර බහළුම් ප්‍රවාහනය/ හුවමාරු කිරීමට පෞද්ගලික කන්ටේනර් ප්‍රවාහන සමාගමකට භාර දී තිබියදී ම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අනුදැනුම මත ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සමාගම විසින් තවත් පෞද්ගලික කන්ටේනර් සමාගමක් සමඟ කන්ටේනර් ප්‍රවාහනය සඳහා ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. එහෙත් එකී ගිවිසුමට පටහැනිව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කළමනාකරණය විසින් පර්යන්ත අතර බහළුම් ප්‍රවාහනය කිරීමට ලබා දී තිබූ අවස්ථාව අහිමි කර තිබීම නිසා එකී සමාගම දිසා අධිකරණයේ නඩුවක් පැවරීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අදාළ පෞද්ගලික කන්ටේනර් ප්‍රවාහන සමාගමට වන්දි ගෙවීමට සිදුවන තත්ත්වයකට පත් වී තිබුණි. එම තත්ත්වය මත ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ගිණුම්වල රු.මිලියන 276 ක් ගෙවිය යුතු වන්දි ලෙස වෙන් කිරීමක් සිදුකර තිබුණි.

4.5 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සියළු පහසුකම් වලින් අංග සම්පූර්ණ ඔලිවිල් නාවික අභ්‍යාස ආයතනය පවත්වාගෙන යෑම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.71,197,529 ක් වැයකර තිබුණ ද එහි එක් පාඨමාලාවක් හෝ පවත්වා නොතිබුණි.
- (ආ) ලංකා කෝල් සමාගමේ 2008 වර්ෂයේ කොටස් 200,000 ක් සඳහා රු.2,000,000 ක් ආයෝජනය කර තිබුණ ද කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අධිකාරිය වෙත ලැබී නොතිබුණි.
- (ඇ) ප්‍රසිද්ධ ටෙන්ඩර් කැඳවීමකින් තොරව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සමාගම හරහා වෙළඳපල වටිනාකමට වඩා අඩු වටිනාකමකට පැරණි යකඩ අලෙවි කිරීම හේතුවෙන් 2012 හා 2013 වර්ෂ වල දී පිළිවෙලින් රු.18,720,471 ක් හා රු.35,700,092 ක් බැගින් දළ අලාභයක් ලබා තිබුණි.

4.6 හඳුනාගත් පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ප්‍රති අපනයනය සඳහා නැව් නියෝජිතයන් විසින් රැගෙන එන ලද සනම්ප්‍ර (CMB) 3,515 ක් වූ බෝට්ටු 04 ක් දින 112 ක කාලයක් වරාය තුළ තබා ගැනීම වෙනුවෙන් වරාය ගාස්තු විස්තර (Tariff) අනුව ගබඩා/ බිම් ගාස්තුව වශයෙන් රු.67,233,290 ක මුදලක් අයකරගත යුතුව තිබුණ ද වරාය මෙහෙයුම් කොට්ඨාශයේ ඉහළ විධායක නිලධාරීන් විසින් සාවද්‍ය ලෙස ගාස්තු අඩුවෙන් ගණනය කිරීම හේතුවෙන් වරාය අධිකාරියට රු.55,213,465 ක මූල්‍ය පාඩුවක් සිදු වී තිබුණි.
- (ආ) අධිකාරියට අයවිය යුතු ගාස්තු අයකර ගැනීමේ පවතින දුර්වලතා හේතුවෙන් 2006 වර්ෂයේ සිට 2009 වර්ෂය දක්වා අයවිය යුතුව තිබූ රු.105,491,135 ක් වූ ගාස්තු භාණ්ඩාගාර අනුමැතියකින් තොරව ගිණුම් වලින් කපා හැර තිබුණි.
- (ඇ) ආරක්ෂක අංශ මඟින් වාණිජ පදනමකින් පවත්වාගෙන යනු ලැබූ නෞකාවක් වෙනුවෙන් අධිකාරිය විසින් සපයන ලද සේවා වෙනුවෙන් 2007 වර්ෂයේ සිට 2009 වර්ෂය දක්වා ලැබිය යුතු රු.5,659,734 ක් වූ මුළු මුදලම භාණ්ඩාගාර අනුමැතියකින් තොරව ආදායමට එරෙහිව ලියාහැර තිබුණි.

4.7 නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්

2008 වර්ෂයේ දී අධිකාරිය විසින් රු.444,008,467 ක මුදලක් වැයකර ලෙවල් ලබන් පෝටල් දොඹකර 02 ක් මිල දී ගෙන තිබුණ ද එම දොඹකර මෙහෙයවීමට අවශ්‍ය පිලි සකස් කර නොතිබීම නිසා වසර 04 කට වැඩි කාලයක් ප්‍රයෝජනයට නොගෙන නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි. මේ පිළිබඳ විගණනයෙන් පෙන්වා දීමෙන් පසුව දොඹකර මෙහෙයවීම සඳහා අවශ්‍ය යකඩ පිලි සහිත ධාවන පට සකස් කර තිබුණ ද මෙම දොඹකර දෙක කිසිදු නාවික භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කාර්යයක් සඳහා යොදවා නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත් මෙවැනි වර්ගයේ දොඹකරවල අත්‍යවශ්‍යතාවය පිළිබඳව ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් අධිකාරිය විසින් සිදුකර නොතිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහ පාලනය

5.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරියේ දැක්ම (Vision) අනුව 2015 වනවිට ආසියාවේ ප්‍රධානතම නැව් මෙහෙයවන වරාය බවට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පත් කරන බව දක්වා තිබුණි. එහෙත් අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය, බහළුම් මෙහෙයුම් හැසිරවීම් හා නාවික යාත්‍රා පැමිණීම පිළිබඳ දත්ත අනුව පසුගිය වර්ෂ සමඟ සසඳා බැලීමේ දී කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමට ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (ආ) අධිකාරියේ අභිමතාර්ථ යටතේ දැක්වෙන ගාලු වරාය ප්‍රාදේශීය වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම හා කොළඹ වරායේ දී මෙහෙයවනු ලබන වාණිජමය නැව් බඩු මෙහෙයවීම සඳහා විකල්ප වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම දැක්වුවත් 2008 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා වූ දත්ත සැසඳීමේදී ගාලු වරායේ නැව් පැමිණීමේ අඩුවීම හා ගාලු වරාය දිගින් දිගටම පාඩු ලැබීම හේතුකොට ගෙන මෙම අභිමතාර්ථ ඉටු වී නොතිබුණි.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේ දී අනාවරණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු පිළිබඳව වරින්වර අධිකාරියේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමු කරන ලදී. පහත දැක්වෙන පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමුවිය යුතුය.

- (අ) ගිණුම්කරණය
- (ආ) ණය ගැනියෝ / ණයහිමියෝ පාලනය
- (ඇ) ආයෝජන
- (ඈ) තොග පාලනය
- (ඉ) වත්කම් පාලනය