ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳ විගණකාධිපති වාර්තාව 2016 වර්ෂය

ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය වාර්තා, පොත්පත්, ලේඛන හා අනෙකුත් වාර්තා අන්තර්ගත වූ විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම, ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම, ගනුදෙනු බේරා අවසන් කිරීමේ අත්තිකාරම් ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2017 අගෝස්තු 23 දින දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා වෙත නිකුත් කරන ලදී. ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන නිරීක්ෂණ, අදහස් දැක්වීම් සහ සොයා ගැනීම්, විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ සමාලෝචනය සහ ගනුදෙනුවල නියැදි පිළිබඳ තහවුරු පරීක්ෂා කිරීම් මත පදනම් වී ඇත. එම සමාලෝචනය හා පරීක්ෂණයන්ගේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය, මට ලැබී ඇති කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් හා කාලවේලා යන සීමාවන් ඇතුළත හැකිතාක් පුළුල් විගණනයක් කළ හැකි වන පරිදි පිළියෙල කරන ලද්දකි.

1.2 ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරිගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරිගේ වගකීම

විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම, ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම, ගනුදෙනු බේරා අවසන් කිරීමේ අත්තිකාරම් ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදි ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148, 149, 150 හා 152 ව්‍යවස්ථාවන්, වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත විධිවිධානයන්, රාජ්‍ය මූල්‍ය හා පරිපාලන රෙගුලාසිවලට අනුකූලව පවත්වාගෙන යාම, පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරිගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරිගේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර වූ ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලැසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරිම සහ පවත්වා ගෙනයාමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

2. ගිණුම්

2.1 විසර්ජන ගිණුම

මුළු ප්‍රතිපාදනය හා වියදම

දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා සලසා තිබුණු මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය රු.මිලියන 35,467.81 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට ඉන් රු.මිලියන 29,090.39 ක් උපයෝජනය කර තිබුණි. ඒ අනුව දෙපාර්තමේන්තුව වෙත සලසා තිබූ මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 6,377.42 ක් හෙවත් සියයට 17.98 ක් ඉතිරි වී තිබුණි.

වියදම	2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට			ඉතිරිය ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය	උපයෝජනය	ඉතිරිය	
	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	
පුනරාවර්තන	14,128.99	13,396 .28	732.71	5.18
මූලධන	21,338.82	15,694.11	5,644.71	26.45
එකතුව	**35,467.81**	**29,090.39**	**6,377.42**	**17.98**

2.2 ආදායම් ගිණුම

ඇස්තමේන්තුගත හා තථ්‍ය ආදායම

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2016 වර්ෂය සඳහා අංක 20.01.01.00 දරන ආදායම් සංකේතය සඳහා එකතුව රු. මිලියන 6,300 ක ආදායම් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එකතුව රු. මිලියන 6,521.8 ක ආදායමක් රැස්කර තිබුණි. ඒ අනුව ඇස්තමේන්තුගත ආදායම ඉක්මවා රු. මිලියන 221.8 ක හෙවත් සියයට 3.5 ක ආදායමක් රැස්කර තිබුණි.

2.3 අත්තිකාරම් ගිණුම

2.3.1 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම

පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන්

දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ විෂය අංක 30601 දරන රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම වෙනුවෙන් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන් හා තථ්‍ය අගයන් පහත දැක්වේ.

වියදම		ලැබීම්		හර ශේෂය	
උපරිම සීමාව	තථ්‍ය	අවම සීමාව	තථ්‍ය	උපරිම සීමාව	තථ්‍ය
රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු. මිලියන
600.00	513.06	350.00	409.97	1,500.00	954.00

2.3.2 ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම

දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ විෂය අංක 30602 දරන ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම වෙනුවෙන් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන් හා තථ්‍ය අගයන් පහත දැක්වේ.

වියදම		**ලැබීම්**		**හර ශේෂය**	
උපරිම සීමාව	**තථ්‍ය**	**අවම සීමාව**	**තථ්‍ය**	**උපරිම සීමාව**	**තථ්‍ය**
රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන
2,000.00	1,947.93	1,800.00	2,247.10	7,635.00	6,480.85

2.4 අග්‍රිම ගිණුම

දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ වූ අංක 7002/0000/00/0450/0016/000 දරන අග්‍රිම ගිණුමේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන 24.86 ක් විය.

2.5 පොදු තැන්පත් ගිණුම

දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ වන පොදු තැන්පත් ගිණුම් 05 ක 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැවති ශේෂවල එකතුව රු.මිලියන 376.24 ක් විය. විස්තර පහත දැක්වේ.

තැන්පත් ගිණුම් අංකය	**2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය**
	රු. මිලියන
6000/0000/00/0001/0072/000	5.43
6000/0000/00/0002/0097/000	131.38

6000/0000/00/0013/0065/000	178.18
6000/0000/00/0018/0056/000	4.83
6000/0000/00/0016/0048/000	56.42

එකතුව	**376.24**
	=========

2.6 විගණන නිරීක්ෂණය

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම, ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම, ගනුදෙනු බේරා අවසන් කිරීමේ අත්තිකාරම් ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ඉහත 1.1 ඡේදයේ දක්වා ඇති කළමනාකරණ විගණන වාර්තාවේ සඳහන් විගණන නිරීක්ෂණවලට යටත්ව සතුටුදායක ලෙස පිළියෙල කර තිබුණි. එම කළමනාකරණ විගණන වාර්තාවේ ඇතුළත් විගණන නිරීක්ෂණවලින් ප්‍රමාණාත්මක හා වැදගත් විගණන නිරීක්ෂණ 3 ඡේදයේ සඳහන් කර ඇත.

3. ප්‍රමාණාත්මක හා වැදගත් විගණන නිරීක්ෂණ

3.1 ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම

2016 දෙසැම්බර් 09 දිනැති අංක 252/2016 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛයේ 2 වන ඡේදය ප්‍රකාරව විසර්ජන ගිණුම 2017 මාර්තු 31 දිනට භාෂාත්‍රයෙන්ම විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් දෙමළ භාෂා පිටපත් විගණනයට ඉදිරිපත් වූයේ 2017 මැයි 09 දිනදීය. එනම් දින 39 ක ප්‍රමාදයකින් පසුවය.

3.2 ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත දැක්වෙන ලේඛන පවත්වා නොතිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය.

	ලේඛන වර්ගය	**අදාළ රෙගුලාසිය**
(අ)	ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය	1978 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අංක 842 දරන භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය / මුදල් රෙගුලාසි 502(2) ප්‍රකාර එහි 11 වැනි පරිශිෂ්ටය

(ආ)	පරිගණක, උපාංග හා මෘදුකාංග පිළිබඳ ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය	2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක අයිඒඅයි/2002/02 දරන භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය
(ඇ)	බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය	මුදල් රෙගුලාසි 214

3.3 විගණන සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ශේෂ සනාථ කිරීම්, සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා ආදී වූ අවශ්‍ය සාක්ෂි දෙපාර්තමේන්තුවේ නොතිබීම හේතුවෙන් එකතුව රු. මිලියන 6,096.89 ක මුදලකට අදාළ ගනුදෙනු 04 ක් විගණනයේ දී සතුටුදායක ලෙස සන්නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි විය.

(ආ) ආනයනය කරන ලද තොග කාණ්ඩ 223 කට අදාළව දරන ලද රේගු ගාස්තු හා වෙනත් බදු සඳහා රු. 166,163,727 ක වියදම නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි යටතේ පෙන්වා තිබුණද අදාළ භාණ්ඩ සත්‍ය වශයෙන්ම පවතීද යන්න තහවුරු කර ගෙන නොතිබුණි.

3.4 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු දීම.

දෙපාර්තමේන්තුව වෙත සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන විමසුමකට 2017 ඔක්තෝබර් 30 දින වනවිටද පිළිතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර, එම විමසුමට අදාළ ගණනය කළ හැකි ගනුදෙනුවල වටිනාකම රු. 2,740,000 ක් විය.

3.5 විසර්ජන ගිණුම

අයවැය විචලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) වැය විෂයයන් 34 ක් සඳහා අධි ප්‍රතිපාදන සළසා තිබීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමෙන් පසු ඉතිරිය එම වැය විෂයයන්ට අදාළ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 5 සිට සියයට 100 ක් දක්වා වූ පරාසයක ප්‍රමාණයක් ගෙන තිබුණි.

(ආ) වැය විෂයයක් සඳහා 2016 අගෝස්තු මස පරිපූරක ඇස්තමේන්තු මඟින් රු. මිලියන 1.30 ක අතිරේක ප්‍රතිපාදන ලබාගෙන තිබුණ ද එම මුළු ප්‍රතිපාදනයම වර්ෂය අවසානයට ඉතිරි වී තිබුණි.

(ඇ) ඕමන්ත පලෙයි දුම්රිය මාර්ගය යලි සකස් කිරීම වෙනුවෙන් රු. මිලියන 100 ක ප්‍රතිපාදන සළසා තිබුණ ද ඉන් රු. 24,570,900 ක් වෙනත් ව්‍යාපෘතියකට මාරු කළ පසුද සම්පූර්ණ ප්‍රතිපාදනයම ඉතිරි වී තිබුණි.

(ඇ) 2015 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක 07/2015 දරන රාජ්‍ය වියදම් කළමනාකරණය පිළිබඳ ජාතික අයවැය චක්‍රලේඛයේ 2 ඡේදය ප්‍රකාර වැය විෂය අංක 1202 හි ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 15 ක අනිවාර්ය ඉතිරි කිරීමක් සිදු කළ යුතු වුවත් එම වැය විෂය යටතේ සියයට 13ක් පමණක් ඉතිරි කර තිබුණි.

3.6 අග්‍රිම ගිණුම

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනවිට දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යයන ගිණුමේ ශේෂය හා භාණ්ඩාගාර පොත් අනුව ශේෂය අතර රු.මිලියන 238.59 ක වෙනසක් අනාවරණය වී තිබුණි. එමෙන්ම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ගිණුමේ (8003) ශේෂය දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව රු.මිලියන 649.48 ක් වී තිබූ අතර භාණ්ඩාගාර පොත් අනුව රු.මිලියන 977.61 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව, රු.මිලියන 328.12 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.
එම ශේෂ අතර වෙනස්කම් මුදල් රෙගුලාසි 427 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නිවැරදි කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.

3.7 පොදු තැන්පත් ගිණුම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. 376,237,500 ක් වූ තැන්පතු ශේෂ සම්බන්ධයෙන් කේවල ශේෂ වර්ගීකරණයක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර මුදල් රෙගුලාසි 565 (3) ප්‍රකාරව මාසිකව ශේෂ සැසඳීම් ද සිදුකර නොතිබුණි.

(ආ) මුදල් රෙගුලාසි 565 (4) ප්‍රකාරව එක් එක් මුදල් වර්ෂය සඳහා නව තැන්පත් ලෙජරයක් විවෘත කර එහි ආරම්භක ශේෂ සටහන් කර නොතිබුණි. එසේම මුදල් රෙගුලාසි 565 (5) ප්‍රකාරව එක් එක් මාසය සඳහා පොදු ආකෘති පත්‍ර 71 හි පිළියෙල කරන ලද මාසික තැන්පත් සාරාංශ ප්‍රකාශයක් ඊළඟ මාසය අවසන් වීමට පෙර විගණකාධිපති වෙත එවිය යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

(ඇ) තැන්පත් කළ දින සිට වර්ෂ 2 ක් ඉකුත් වූ රු. 148,626,648 ක් වටිනා තැන්පතු මුදල් රෙගුලාසි 570 සහ 571 ප්‍රකාරව ආදායමට බැර කර නොතිබුණි.

(ඇ) 2016 අප්‍රේල් 11 දිනැති අංක 249/2016 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛයෙහි 2 පරිච්ඡේදය ප්‍රකාරව පොදු තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් නියමිත පරිදි සැසඳීම් කර අදාළ ආකෘති රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුවට යැවිය යුතු නමුත් රු. 376,237,500 ක පොදු තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් එසේ කර නොතිබුණි.

3.8 ආදායම් ගිණුම්

දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියාට ආදායම් ගණන්දීමේ නිලධාරි වශයෙන් අංක 20.01.01.00 දරන ආදායම් සංකේතයට අදාළ ආදායම් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරීම, ආදායම් රැස්කිරීම හා ගිණුම්ගත කිරීම හා ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමේ කාර්යභාරයන් පැවරී තිබුණි. එම ආදායම් සංකේතවලට අදාළව සිදු කරන ලද නියැදි විගණනයේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කර ඇති 2015 ජූලි 20 දිනැති අංක 01/2015 දරන චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරීමේ දී ප්‍රමුඛතාවය දිය යුතු කරුණු පිළිබඳව අවධානය යොමු කරමින් සංශෝධිත ආදායම් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කර රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවද එසේ කර නොතිබුණි.

(ආ) විගණනයට ඉදිරිපත් කළ ආදායම් ගිණුම අනුව එකතුව රු.1,566,276,874 ක ආදායම් හිඟහිට තිබුණු අතර, එම හිඟහිටි ආදායම් වර්ෂ 1 සිට වර්ෂ 20 ක් අතර කාල පරාසයකට අදාළ ඒවා විය. හිඟහිටි ආදායම් අයකර ගැනීමේ පසුවිපරම් කටයුතු දුර්වල තත්ත්වයක පැවතුණි.

(ඇ) මුදල් රෙගුලාසි 128 (2) (ඇ) ප්‍රකාරව 2017 ජනවාරි 31 දිනට ඉදිරිපත් කළ යුතු සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙවන අර්ධ වර්ෂයට අදාළ හිඟ ආදායම් වාර්තා 2017 ජුනි 15 දින දක්වා විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඈ) ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේ මුළු ආදායම සියයට 3 කින් වැඩි වී තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලැබූ ආදායම තුළ ඉකුත් වර්ෂවලට අදාළව හිඟ ආදායම් ලැබීම රු. මිලියන 794.64 ක් අඩංගු විය. එය මුළු ආදායමෙන් සියයට 12 ක ප්‍රතිශතයක් ගෙන තිබුණි.

(ඉ) දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් 2016 වර්ෂය සඳහා ආයතන 12 කින් ලැබිය යුතු රු. මිලියන 40.92 ක්ද, 2000 වර්ෂයට පෙර සිට 2015 වර්ෂය අවසානය දක්වා ආයතන 25 කින් ලැබිය යුතු රු. මිලියන 32.85 ක්ද වශයෙන් එකතුව රු.මිලියන 73.77 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

(ඊ) 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආදායම් ප්‍රභව 07 ක් යටතේ අයවිය යුතුව තිබුණු රු. මිලියන 2,376.41 ක් වටිනා හිඟ ආදායම්, ආදායම් ගිණුමේ අනාවරණය කර නොතිබුණි.

3.9 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය

විෂය අංක 30601 දරන රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සැසඳුම් ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි පරීක්ෂාවේදි පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) විගණනයට ඉදිරිපත් කළ සැසඳුම් ප්‍රකාශය ප්‍රකාරව එදිනට අයවීම් හිඟහිට තිබුණු ශේෂවල එකතුව රු. මිලියන 93.29 ක්වූ අතර, එම හිඟහිටි ශේෂ වර්ෂ 05 ට වැඩි කාලයක සිට පැවත එමින් තිබුණ ද එම හිඟහිටි ණය ශේෂ අයකර ගැනීමේ පසුවිපරම් කටයුතු දුර්වල තත්ත්වයක පැවතුණි.

(ආ) උප දෙපාර්තමේන්තුවක් වූ ප්‍රවාහන අධිකාරිය අනුරාධපුර කාර්යාලය නමින් රු. මිලියන 4.49 ණය ශේෂයක් අයනොවී පැවතුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් 1994 අගෝස්තු 10 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක 96 ප්‍රකාරව පිළියෙල කළ යුතු ශේෂ ලැයිස්තුවක් සකස් කර විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) උප දෙපාර්තමේන්තු 03 ක නිලධාරින් 15 දෙනෙකුගෙන් අයවිය යුතු රු. 645,752 ක ණය ශේෂ සම්බන්ධයෙන් 2004 ඔක්තෝබර් 11 දිනැති අංක 118 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛයේ 1.1 ඡේදය ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.10 ගනුදෙනු බේරා වසා දැමීමේ කටයුතු කර ගෙන යාම සඳහා වූ අත්තිකාරම් ගිණුම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

ද්‍රව්‍ය නිෂ්පාදන, වාත්තු වැඩපල, දැව දඬු පරිවර්තනය කිරීමේ කටයුතු, භෝජනාගාර සේවා හා විවිධ යන විෂයයන් සඳහා වූ අත්තිකාරම් ගිණුම් 05 ක් 1987 වර්ෂයේ සිට වසා දැමීමට තීරණය කර තිබුණි. මුදල් රෙගුලාසි 518 (3) ප්‍රකාරව එම අත්තිකාරම් ගිණුම් කාර්යයන් වසා දැමීමෙන් අනතුරුව එළඹෙන වර්ෂයෙන් පසුව එළඹෙන වර්ෂයේදී ඇවර කිරීමේ කටයුතු නිම කළ යුතු විය. එහෙත් 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මෙම අත්තිකාරම් කාර්යයන් වසා දමා වර්ෂ 29 ක් ගත වී තිබුණද ඇවර කිරීමේ කාර්යය නිම කර නොතිබුණි.

3.11 යහපාලනය හා ගිණුම් කටයුතුභාවය

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව

2009 ජුනි 29 දිනැති අංක ඩීඑම්ඒ/2009/01 දරන කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තු චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව වර්ෂයකට අවම වශයෙන් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් වාර 04 ක් පැවත්විය යුතු වුවත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2016 වර්ෂයේදී පවත්වා තිබුණේ කමිටු රැස්වීම් වාර 03 ක් පමණක් පවත්වා තිබුණි.

3.12 වත්කම් කළමනාකරණය

දෙපාර්තමේන්තුවේ වත්කම් සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්

පහත වර්ග කර ඇති පරිදි සමහර වත්කම් නිෂ්ක්‍රීයව හෝ ඌන උපයෝජිතව පැවති බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය.

(i) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් අක්කර 6,000 ක් පමණ භාවිතයට ගෙන නොතිබුණු අතර ඉන් අනවසර පරිහරණ ඉඩම් අක්කර 4,000 ක් ඇති බව වාර්තා වී ඇතත් ඒ පිළිබඳ විස්තරාත්මක තොරතුරු 2017 අගෝස්තු මස 23 දින වන විටත් හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

(ii) 2011 වර්ෂයේ සිට රු.මිලියන 5.08 ක් වූ විද්‍යුත් පාලන ඒකක 1,000 ක් භාවිතයට නොගෙන ගබඩාවේ නිශ්ක්‍රීයව පැවතිණි.

(iii) 2001 වර්ෂයේ දී රු. මිලියන 810 ක් වැය කර මිලදී ගෙන තිබුණු M9 මාදිලියේ එන්ජින් 5 ක් 2004 වර්ෂයේ සිට ධාවනයට යොදවා නොතිබුණු අතර M9 - 873 දරන එන්ජිම ධාවනය කර තිබුණේ මිලදී ගත් දින සිට වසර 02 ක කාල සීමාවක් තුළ පමණි.

(iv) ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් මෝටර් වාහන ඒකක 44 ක්, යන්ත්‍ර සූත්‍ර ඒකක 20 ක් හා චලනය වන දේපළ ඒකක 84 ක් නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිතව පැවතිණි.

(ආ) වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) 2016 මාර්තු 31 දිනැති අංක 05/2016 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛය 3 (2) ඡේදයේ ප්‍රකාරව 2016 වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය සිදුකර එම වාර්තා 2017 ජුනි 15 දිනට ප්‍රථම විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු විය. එහෙත් 2017 ජුනි 30 දින වන විටත් 2015 හා 2016 වර්ෂ සඳහා පිළිවෙලින් උප දෙපාර්තමේන්තු 19 ක් යටතේ වූ ශාඛා කාර්යාල 05 ක් සහ ශාඛා කාර්යාල 416 ක් සඳහා වූ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තා විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ii) 2015 වර්ෂයට අදාළ සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තාවලින් පෙන්වා දී තිබුණු අතිරික්ත හා ඌනතා සම්බන්ධයෙන් හා වෙනත් නිර්දේශ සම්බන්ධයෙන් චක්‍රලේඛ ප්‍රකාර කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) බාහිර පාර්ශවයන් වෙත ලබා දී ඇති වත්කම්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් රු. මිලියන 3.50 ක් වටිනා මෝටර් රථයක් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අවිධිමත් ලෙස මුදාහැර තිබුණි.

(ඇ) වෙනත් ආයතන සතු වත්කම් අවිධිමත්ව පරිහරණය කිරීම

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අයත් මෝටර් වාහන 04 ක් විධිමත්ව පවරා ගැනීමකින් තොරව දීර්ඝ කාලයක සිට දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පරිහරණය කරමින් පැවතුණි.

3.13 බේරුම් නොකළ බැරකම්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට බේරුම් නොකළ බැරකම් රු.මිලියන 690.33 ක් වූ අතර ඒවා වර්ෂයක අඩු කාලයක සිට පැවත එමින් තිබුණි.

3.14 අනුකූල නොවීම්

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

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

	නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට යොමුව	වටිනාකම	අනුකූල නොවීම
		රු.	
(අ)	**ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය**		
(i)	මුදල් රෙගුලාසි 66	215,879,733	මුදල් මාරු කිරීම සඳහා වන ඉල්ලීම් අදාළ මුදල් වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රථම ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මුදල් මාරු කිරීම සඳහා බලය දීමේ ඉල්ලුම් පත්‍ර 09 ක් 2017 ජනවාරි 23 දින ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි.
(ii)	මුදල් රෙගුලාසි 103, 104,105 සහ 109	455,442,884	නැතිවීම් / හානිවීම් සිදුවන කල්හි ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග තීරණය කිරීම, නැතිවීම් පරීක්ෂණය සහ ඊට වගකිව යුත්තන් නිශ්චය කිරීම, අලාභහානි සම්බන්ධව අයකර ගත හැකි උපරිමය නිශ්චය කිරීම සහ අලාභ පොත්වලින් අස්කිරීමේ නියෝග ලබාදීම යනාදිය

			සම්බන්ධයෙන් නියමිත පරිදි අප්‍රමාදව කටයුතු කළ යුතු වුවත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.
(iii)	මුදල් රෙගුලාසි 156 (1) (අ)	2,439,883	නියමිත පරිදි කටයුතු නොකිරීම නිසා 2016 වර්ෂය තුල අවස්ථා 28 කදී ඉන්වොයිස් 159 ක් සඳහා භාණ්ඩ මුදා ගැනීමට අදාළ ප්‍රමාද ගාස්තු ලෙස රු. 2,439,883 ක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ගෙවා තිබුණි.
(iv)	මුදල් රෙගුලාසි 168 (2)	-	මවුන්ට්මේරි ක්‍රීඩාංගනයේ එකතු කර ගන්නා ලද ආදායම සඳහා නිකුත් කළ ලදුපත් දෙකක දෙවැනි පිටපතෙහි කිසිදු විස්තරයක් සටහන් නොවීම නිසා එහි සඳහන් වටිනාකම ආදායම් ලෙස ගිණුම්ගත වී නොතිබුණි.
(v)	මුදල් රෙගුලාසි 177 (1)	420,055	මවුන්ට්මේරි ක්‍රීඩාංගනයේ 2016 වර්ෂයේ මුල් මාස 04 තුළ එකතු කර ගත් රු. 420,055 ක ආදායම දින 26 සිට දින 120 දක්වා වූ කාල ප්‍රමාදයකින් පසුව බැංකුගත කර තිබුණි.
(vi)	මුදල් රෙගුලාසි 763	-	නියමිත පරිදි ගබඩා පාලනය සම්බන්ධ ව්‍යවස්ථා පිළියෙල කර නොතිබුණි.
(vii)	මුදල් රෙගුලාසි 845	-	රාජකාරි දුරකතන පිළිබඳ ලැයිස්තුවක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.
(ආ)	2010 පෙබරවාරි 03 දිනැති අංක SP/RD/2/10 දරන ජනාධිපති ලේකම්ගේ චක්‍රලේඛයේ 6 ඡේදය.	-	රජයේ ඉඩම්වල ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා විසින් වගකිව යුතු වුවද දුම්රිය රක්ෂිතයේ පදිංචි අනවසරකරුවන් ඉවත් කිරීම සඳහා 1979 අංක 07 දරන රජයේ ඉඩම් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ)	2014 දෙසැම්බර් 30 දිනැති අංක 3/2014 දරන මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශ චක්‍රලේඛයේ 3 පරිච්ඡේදයේ 1 ඡේදය.	-	නිලධාරීන් විසින් ගනු ලබන දුරකතන ඇමතුම් සඳහා ගාස්තු වෙන් වෙන්ව හඳුනා ගැනීමට හැකිවන පරිදි ආයතනයේ දුරකතන පද්ධතිය සකස් කර නොතිබුණි.
(ඈ)	**දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පොදු උපදෙස් සංග්‍රහය**		
(i)	XI වන පරිච්ඡේදයේ 2 වන වගන්තියේ 2.17 ඡේදය	-	2017 මැයි 30 දින වනවිට නියමිත පරිදි කටයුතු නොකිරීම නිසා දුම්රිය ස්ථාන 334 ක වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර, මඟී හා පාර්සල් ආදායම දුම්රිය ස්ථාන පොදු ගිණුම සමඟ සැසඳීමේ ප්‍රමාද කාලය මාස 03 සිට 07 දක්වා වූ කාල පරාසයක විය. අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ නිරීක්ෂණ අනුව දුම්රිය ස්ථාන 09 ක මෙම ප්‍රමාද කාලය වර්ෂ 02 සිට වර්ෂ 03 දක්වා වූ කාල පරාසයක විය.
(ii)	1998 නොවැම්බර් 05 දිනැති අංක 98 දරන දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරිගේ බටා/හදිසි අත්තිකාරම් ගෙවීම් චක්‍රලේඛයේ 02 ix ඡේදය.	6,134,071	විධිවිධානවලට පටහැනිව දුම්රිය ස්ථානවල දෛනික ආදායමෙන් හදිසි අත්තිකාරම් නිකුත් කර තිබුණු අතර එම අත්තිකාරම් වර්ෂයකට අධික කාලයක සිට පියවීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.15 විදේශාධාර ව්‍යාපෘති

සමාලෝචිත වර්ෂයේදී විදේශාධාර ව්‍යාපෘති යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මඩු - තලෙයි මන්නාරම දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් රු. මිලියන 1,300 ක් හා පලෙයි - කන්කසන්තුරෙයි දුම්රිය මාර්ගය සඳහා රු. මිලියන 2,330 ක් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එම වියදම දරා නොතිබුණි.

3.16 දේශීය මූල්‍යකරණ මගින් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ව්‍යාපෘති අංක 04 යටතේ සැලසුම් කරන ලද රු. මිලියන 4,664 ක දේශීය ව්‍යාපෘති 10 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ආ) 2016 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම ප්‍රකාරව රු. මිලියන 992 ක් වූ ව්‍යාපෘති 09 ක් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය කාර්යසාධනය සියයට 50 කට වඩා අඩු මට්ටමේ පැවතුණි.

3.17 දුම්රිය කාර්යසාධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2015 වර්ෂයේ දී සහ 2016 වර්ෂයේදී සැලසුම් කරන ලද මඟී දුම්රිය සංඛ්‍යාවෙන් පිළිවෙලින් සියයට 97.35 ක් හා සියයට 97.8 ක් ධාවනයේ යොදවා තිබුණි. නමුත් 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේදී සැලසුම් කළ දුම්රිය වාර ප්‍රමාණය සියයට 8.4 කින් අඩු වී තිබුණු අතර 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව, 2016 වර්ෂයේ දී සැලසුම්ගත දුම්රිය වාර ප්‍රමාණය සියයට 3.9 කින් අඩු වී තිබුණි.

(ආ) 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික් ටොන් ප්‍රමාණය සියයට 8.10 කින් ද භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය සියයට 7.6 කින් ද හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ආදායම සියයට 5.3 කින් ද වශයෙන් ඉහළ යාමක් පෙන්නුම් කර තිබුණි. දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා පහසුකම් සළසා දීම තුළින් දුම්රිය සේවයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ආදායම තවදුරටත් වර්ධනය කරගත හැකිව පැවති බව තවදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) 2015 හා 2016 වර්ෂවලදී සැලසුම් කළ දුම්රිය ගමන් වාර වලින් පිළිවෙලින් සියයට 24.41 ක් හා සියයට 16.32 ක් ධාවනයේ යොදවා නොතිබුණි.

(ඇ) 2017 මුල් හය මස තුළ දී ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවට අයත් දුම්රිය ගැල් 27 කින් තෙල් ප්‍රවාහනය කර ගැනීම සඳහා සංස්ථාව විසින් ඉල්ලීම් කර තිබුණ ද දෙපාර්තමේන්තුවට එම ඉල්ලීම් සපුරාලීමට නොහැකි වී තිබුණි. ඒ හේතුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට රු. මිලියන 4.7 ක් පමණ ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

(ඉ) මහා මාර්ගවල වාහන ධාවනය වැඩිවීම හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටළු හා අධික ඉන්ධන පරිභෝජනය හේතුවෙන් සිදුවන පරිසර දූෂණය සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම මගින් ආර්ථිකමය වශයෙන් හා සමාජීමය වශයෙන් වාසි සහගත තත්ත්වයක් පැවතිය හැකි බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය කෙරේ. එසේ තිබියදී ආයතනයේ සැලසුම් කළ දුම්රිය වාර ගණන පවා ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු නොකිරීම සතුටුදායක තත්වයක් නොවන බව නිරීක්ෂණය කෙරේ.

(ඊ) නියැදි පරීක්ෂණයට අනුව 2016 වසර තුළ දුම්රියෙන් වලංගු ප්‍රවේශපත්‍රයක් නොමැතිව ගමන් ගත් මගීන් සංඛ්‍යාව 13,267 ක් වූ බව වාර්තා වී තිබූ අතර එය මසකට දළ වශයෙන් මගීන් 1,106 ක පමණ ප්‍රමාණයක් විය. 2015 වර්ෂයේ දී එම සංඛ්‍යා පිළිවෙලින් 12,826 ක් හා 1,069 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව අභ්‍යන්තර පරිපාලන දුර්වලතාවයක් නිසා මෙසේ විශාල මඟී ප්‍රමාණයක් දුම්රියෙන් ප්‍රවේශපත්‍ර නොමැතිව ගමන් කරන අතර දෙපාර්තමේන්තුවට එමගින් විශාල ආදායමක් අහිමි වන බව නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ. මෙම අලාභයන් අවමකර ගැනීම සඳහා නවීන තාක්ෂණය උපයෝගී කරගත් නව ක්‍රමවේදයක අවශ්‍යතාවය විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(උ) 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේදී දුම්රිය ආදායම සියයට 09 ක් දක්වා වර්ධනය කර ගැනීමට සැලසුම් කර ඇතත් සත්‍ය ආදායම ඉපැයීමේ වර්ධනය සියයට 07 ක් විය. තවද 2015 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2016 වර්ෂයේදී ආදායම සියයට 10 කින් වර්ධනය අපේක්ෂා කළ ද සත්‍ය ආදායමේ ළඟාවීම සියයට 03 ක් විය.

(ඌ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2014, 2015 හා 2016 වර්ෂ සඳහා මඟී දුම්රිය ගමන් වාර සැලසුම් කිරීම පිළිවෙලින් ගමන් වාර 130,060 ක් 119,135 ක් හා 125,365 ක් විය.ඒ අනුව 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 හා 2016 වර්ෂවලදී ගමන් වාර සැලැසුම් කිරීම පිළිවෙලින් සියයට 8.3 ක හා සියයට 3.6 ක අඩුවීමක් නිරීක්ෂණය විය.

(එ) 2016 වර්ෂයේ දුම්රිය ගමන්වාර 125,365 ක් සැලසුම් කර ඇතත් සත්‍ය වශයෙන් මඟී දුම්රිය ගමන් වාර 122,621 ක් පමණක් ධාවනය කර තිබුණි. ඒ අනුව අඩුවෙන් ධාවනය කර තිබුණු ගමන් වාර සංඛ්‍යාව 2,744 ක් විය.

(ඒ) 2014 දෙසැම්බර් 12 වන දින පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශනමාලා අංක 351 ට අනුව දුම්රිය මගින්, මඟී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම අපේක්ෂා කර තිබුණි. එසේම සමස්ත මඟී ප්‍රවාහනය සියයට 20 කින්ද හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සියයට 10 කින් වැඩි කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීමේ වැදගත්කමද අවධාරණය කර තිබුණි. එහෙත් 2015 වර්ෂය තුළ නියමිත වේලාවට ගමන් නොගත් දුම්රිය වාර ගණනේ ප්‍රතිශතය සියයට 60.51 ක් බවත් 2016 වර්ෂයේදී එය සියයට 52.53 ක් බවත් නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය. නවීන තාක්ෂණයට අනුගත වෙමින් කාලයට ගැළපෙන ලෙස සිය සේවාවන් වැඩි දියුණු කර නියමිත වේලාවට ගමන් කරන දුම්රිය වාර ගණන වැඩි කර ගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමු වී නොතිබෙන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඔ) 2016 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මගින් මඟී ප්‍රවාහන කිලෝමීටර් සංඛ්‍යාව සියයට 5 ක වර්ධනයක් අපේක්ෂා කර තිබුණ ද එම ඉලක්කය කරා ළඟා වීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ඕ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ධාවනයට යොදාගත හැකි දුම්රිය එන්ජින් සංඛ්‍යාව 239 ක් වුවද ධාවනයට යොදාගෙන තිබුණේ 174 ක් පමණි. මේ අනුව අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරාලීමට නොහැකි වී ඇති බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය.

3.18 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීමේ අඩුපාඩු

(අ) අක්‍රීය බැංකු ගිණුම්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලැබූ බැංකු ජංගම ගිණුමක් 2015 ඔක්තෝම්බර් මස සිට අක්‍රියව තිබූ අතර මෙම ගිණුම අවලංගු කිරීමට 2017 අප්‍රේල් මස දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ගැලපුම් කළ යුතු ශේෂ

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් බැංකු ගිණුමකට අදාළව 2017 ජූලි මාසය සඳහා පිළියෙල කර තිබුණු බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශයෙහි දැක්වුණු ගැලපුම් පිළිබඳ විග්‍රහයට අනුව නිකුත් කළ නමුත් ගෙවීමට ඉදිරිපත් නොකළ මාස 6 ඉක්ම වූ රු. 47,755 ක් වටිනා චෙක්පත් 03 ක් සම්බන්ධයෙන් මු.රෙ. 396 (ඩී) ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ii) බැංකු ජංගම ගිණුමකට අදාළව පිළියෙල කරන ලද බැංකු සැසඳුම ප්‍රකාරව අගරු වූ චෙක්පත් ලෙස රු. 206,182 ක ශේෂයක් පෙන්නුම් කර තිබුණු අතර එයින් රු. 144,082 ක් වටිනා චෙක්පත් සම්බන්ධයෙන් විස්තරාත්මක තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් විය.

(iii) ජංගම ගිණුමකට අදාළව හඳුනාගන්නා ලද රු. 187,910 ක් වටිනා බැර ශේෂ හා රු. 17,624 ක හර ශේෂ ද සැසඳුම් ප්‍රකාශයෙහි නිවැරදි නොකළ ශේෂ යටතේ දක්වා තිබුණි.

3.19 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ලියවන පට්ටල් යන්ත්‍රය සවි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ඉටු කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුවට හැකියාව තිබියදී කාර්යසාධන ඇගයීමකින් තොරව එම කාර්යය බාහිර පාර්ශවය වෙත රු. මිලියන 31.45 කට පවරා තිබුණි. මෙම කාර්යය 2016 ඔක්තෝබර් 24 දින අවසන් කළ යුතු වුවද විගණන දිනය වූ 2017 ජුලි 30 දින වනවිටද එම කාර්යය අවසන් කර නොතිබුණි. මේ නිසා ආයතනය විසින් මිලදි ගන්නා ලද රු. මිලියන 150 ක් වටිනා භූගත ලියවන පට්ටලය නිශ්ක්‍රීයව පැවති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙය මතභේදාත්මක ස්වරූපයේ ගනුදෙනුවක් විය.

3.20 අවිධිමත් ගනුදෙනු

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එළඹ තිබුණු සමහර ගනුදෙනු විධිමත් බවින් තොරවිය. නිරීක්ෂණය වූ එවැනි අවස්ථා කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

(අ) S 10 පන්තියේ දුම්රිය එන්ජින් අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා Injector 180 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා එක් විදේශීය ආයතනයකින් පමණක් ඒකකයක් සඳහා යූරෝ 1455. 39 බැගින් යූරෝ 261,970.20 (FOB) ක මිල කැඳවීමක් සිදු කර තිබුණි. ඒ සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නියමිත පිරිවිතර ද පිළියෙල කර නොතිබුණි.

(ආ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඇසිඩ් බැටරි 200 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා ප්‍රථමයෙන් කැඳවා තිබුණු අංක SRS/F/6961 දරන ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කිරීමකින් තොරව එම ප්‍රසම්පාදන කාර්යය සඳහාම නැවත අංක SRS/F/7022 දරන ප්‍රසම්පාදන කටයුත්ත සඳහා පුවත්පත් දැන්වීම් පළ කර තිබුණි.

(ඇ) දුම්රිය හරස් මාර්ග (Level Crossing) 200 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන කටයුත්තේදී සැපයුම්කරුවන් 05 ක් විසින් විවිධ මුදල් ඒකක වලින් මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එම මිල ගණන් පොදු මුදල් ඒකකයකට පරිවර්තනය කිරීමකින් තොරව ඇගයීම් කටයුතු සිදු කර තිබුණි. තවද මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ මිළ රක්ෂණ ගැල්කුලි වටිනාකමටද යන්න පැහැදිලිව දක්වා නොතිබුණි. එසේම නියමිත නිර්ණායකයන්ගෙන් සියයට 50 කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකින් අසමත් වූ ආයතනයකට ප්‍රසම්පාදන කටයුත්ත පවරා තිබුණි.

(ඈ) රු. 7,541,577 ක් වටිනා බැටරි 200 ක් මිලදී ගැනීමේ ප්‍රසම්පාදන කටයුත්තට අදාළ කොන්ත්‍රාත් ලියවිලි ප්‍රකාරව නියමිත පරිදි දින 21 කට පසුව පාර්ශවකරුවන් විසින් ගිවිසුමකට එළඹිය යුතු වුවත් ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම ප්‍රසම්පාදන කටයුත්තේ වගකීම් කාලය ආවරණය වන පරිදි කාර්යසාධන බැඳුම්කරය ද දීර්ඝ කර නොතිබුණි.

3.21 පාඩු හා හානි

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ පාඩු හා හානි පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

(අ) වේයන්ගොඩ දුම්රිය ස්ථානයට අයත් කඩකාමර 06 ක් 2003 වර්ෂයේ සිට උපයෝජනය නොකිරීම හේතුවෙන් දළ වශයෙන් රු.4,752,000 ක අලාභයක් රජයට දැරීමට සිදුව තිබුණි.

(ආ) දුරකතන බිල් ප්‍රතිපූරණය සඳහා මාසික දීමනාවක් ගන්නා නිලධාරියෙකු විසින් දෙපාර්තමේන්තුව සතු දුරකතනයක් තම පෞද්ගලික නිවසට රැගෙන ගොස් පරිහරණය කර තිබුණි. 2015 සහ 2016 වර්ෂයන් සඳහා එහි දුරකතන ගාස්තු ලෙස රු. 344,598 ක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙවා තිබුණු අතර එම මුදල අදාළ නිලධාරියාගෙන් අය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) යල් පැන ගිය හා භාවිතයෙන් ඉවත් කළ ද්‍රව්‍යවලින් උද්ගත වූ පාඩු වශයෙන් රු. 13,829,758 ක ශේෂයක් වර්ෂ ගණනාවක සිට ගිණුම්වල ඉදිරියට ගෙනවිත් තිබුණි.

(ඇ) 2010 වර්ෂයේ සිට 2012 වර්ෂය දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ රු. 38,397,123 ක් වටිනා ණයවර ලිපි 06 ක් යටතේ මෙරටට ආනයනය කරන ලද බවට වාර්තා වී තිබූ භාණ්ඩ 2017 අගෝස්තු 11 දින වන විටත් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලැබී නොතිබුණි.

3.22 කළමනාකරණ දුර්වලතා

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී පහත සඳහන් දුර්වලතා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) විවිධ පාර්ශවයන්ගෙන් කාලීනව අය කළ යුතු අලාභ හානි විධිමත් පරිදි අය නොකර වර්ෂ ගණනාවක සිට විසර්ජන ගිණුමේ අලාභ හානි යටතේ වාර්තා කර තිබුණි. මෙම අලාභ හානි අය කර ගැනීමේ හැකියාව පිළිබඳ සොයා බැලීමකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඉන් කොටසක් පොත්වලින් කපා හැරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණි.

(ආ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් මවුන්ට්මේරි ක්‍රීඩාංගනයේ පරිපාලන කටයුතු සතුටුදායක මට්ටමක නොතිබෙන බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) 2014 වර්ෂයේ දී Ovin Gas මිලදී ගැනීම සඳහා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත තිබූ රු. 2,500,000 ක් වටිනා තැන්පතු සඳහා වූ ගිවිසුම් කාලය 2015 මාර්තු 04 දිනෙන් අවසන් වුවද අදාළ තැන්පතු මුදල මේ දක්වා නිරවුල් කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඈ) දුම්රිය අමතර කොටස් සඳහා සිදු කර ඇති ඇණවුමකට පටහැනිව සැපයුම්කරු විසින් සපයා තිබුණු රු. 172,543 ක් වූ අයිතම 02 ක් ගබඩාවට ලැබී වසර 1 ½ කට වැඩි කාලයක් ගත වී ඇතත් එම අයිතම ආපසු සැපයුම්කරු වෙත යවා ඒ වෙනුවට නිවැරදි භාණ්ඩ ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඉ) ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉන්ඩෙන්ටු අංක 3283/10 යටතේ දුම්රිය අළුත්වැඩියා සඳහා රු. 197,521 ක් වටිනා අමතර කොටස් අවශ්‍යතාවයක් දැනුම් දී වසර 03කට අධික කාලයක් ගත වී ඇතත් එම භාණ්ඩ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් ගබඩාව වෙත සපයා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඊ) ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව විසින් හදිසි අවශ්‍යතාවයක් ලෙස 2012 අප්‍රේල් මස Lead බැටරි 200 ක් මිලදී ගැනීමට ඉල්ලුම් කර තිබුණද අදාළ භාණ්ඩ මිලදීගෙන තිබුණේ 2014 සැප්තැම්බර් මස 09 දිනදීය.

(උ) දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින සාමාන්‍ය තොගය, නිකුත් කරන තොගයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස ඉතා ඉහළ වටිනාකමක් ගෙන තිබුණු අතර තොග සංසරණය පිළිබඳ නිසි ඇගයීමක් සිදු කර භාවිතයට නොගන්නා තොග සුදුසු පරිදි අපහරණය කිරීමට කළමනාකරණය විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි. එසේම ගබඩාව වෙත භාණ්ඩ නොලැබීම, ගිණුම් යාවත්කාලීන කිරීමට අවශ්‍ය තොරතුරු නොලැබීම සහ ගබඩා කළමනාකරණයේ පවත්නා විවිධ දුර්වලතා යනාදිය නිසා වර්ෂ 18 ක සිට පැවත එන නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපිවල වටිනාකම රු. මිලියන 703.84 ක් සම්බන්ධයෙන් විගණනයේ දී සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය.

(ඌ) විශේෂ දුම්රිය බඳුදීම්

සාමාන්‍ය දුම්රිය මැදිරි සුඛෝපභෝගී මැදිරි බවට නවීකරණය කර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ධාවනයේ යොදවන දුම්රියන්ට ඒවා අමුණා එක්ස්පෝ රේල්' හා 'රාජධානි එක්ස්ප්‍රස්' නමින් විශේෂ සුඛෝපභෝගී මගී දුම්රිය සේවාවක් පවත්වාගෙන යාම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් තීරණය කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා වූ සැපයීම් කොන්ත්‍රාත්තුව සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් සිදු කරනු ලැබේ.

(i) මෙම ප්‍රසම්පාදන කටයුත්ත සඳහා විද්‍යුත් හා මුද්‍රිත මාධ්‍යයන් මගින් ප්‍රචාරයක් ලබා නොදී පෞද්ගලික සමාගම් දෙකක් සමඟ සාකච්ඡා කර වර්ෂ 05 ක කාලයක් සඳහා සේවා කොන්ත්‍රාත්තුවක් පිරිනමා තිබුණි.

(ii) රු. මිලියන 306.02 ක කොන්ත්‍රාත් මිලක් මත පිරිනමා තිබුණු මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය නොවිණි.

(iii) මුදල් රෙගුලාසි 702 ප්‍රකාරව නියමිත ආකෘති වලට අනුව කුලී ගිවිසුම්වලට එළඹීම වෙනුවට අදාළ සමාගම් විසින් පිළියෙල කර තිබුණු ගිවිසුම් ආකෘති මත ගිවිසුම් වලට එළඹ තිබුණි.

(iv) සේවා පවත්වාගෙනයාම පවරා ඇති එක් සමාගමක් සමග නියමිත පරිදි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණි.

(v) මැදිරි නවීකරණ කටයුතු පිළිවෙල, මැදිරිවලට සිදුවන හානි ප්‍රතිපූර්ණය සහ නවීකරණයෙන් පසු මැදිරිවලට එකතුවන උපාංගවල අයිතිය යනාදිය පිළිබඳ නිශ්චිත කරුණු ගිවිසුම්වලට ඇතුලත් කර නොතිබුණි.

(vi) බදු ගිවිසුමේ 5 (ඒ) කොන්දේසිය ප්‍රකාරව මාසික බදු කුලිය ගණනය කර සෑම මාසයකම දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අය කළ යුතු වුවද අදාළ බිල්පත් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා මාස 09 සිට මාස 36 දක්වා වූ කාල ප්‍රමාදයක් සිදු වී තිබුණි.

(vii) 2011 සැප්තැම්බර් 25 දින සිට 2016 මාර්තු 28 දින දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය සඳහා අදාළ සමාගම් වලින් රු. මිලියන 306.02 ක මුදලක් අයවිය යුතුව තිබුණ ද එම මුදල පසුව රු. මිලියන 204.16 ක් දක්වා රු. මිලියන 101.86 කින් විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව අඩු කර තිබුණි. එසේම ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මැදිරියක් සඳහා ඉලක්කගත මගීන් සංඛ්‍යාව 39 ක් වුවද එය විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව 28 ක් දක්වා අඩු කර තිබුණි.

(viii) 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගිවිසුම්වලට එළඹ වර්ෂ 05 ඉක්මවා තිබුණ ද මේ වන තෙක් අදාළ සමාගම් විසින් කිසිදු මුදලක් ගෙවා නොතිබුණු අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් විධිමත් ක්‍රියා මාර්ගයක් ද ගෙන නොතිබුණි.

(ix) එළඹ තිබුණු ගිවිසුම්වල පැවති කොන්දේසිවල දෝෂයන් හේතුවෙන් අදාළ සමාගම් වලට එරෙහිව ශක්තිමත් නෛතික ක්‍රියාමාර්ගයක් ගත නොහැකිව තිබුණි.

(x) ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අයවිය යුතු ප්‍රමාද ගාස්තුව රු. 12,450,120 ක් වුවද අදාළ සමාගම් වලින් මෙම මුදල් ද අයකර ගෙන නොතිබුණි.

(xi) ගිවිසුම් කාලය අවසන්වීමෙන් පසුද හිඟ ගාස්තු අයකර ගැනීමෙන් තොරව එම සමාගම් වලින්ම අදාළ සේවාව අඛණ්ඩව ලබාගෙන තිබුණි.

(xii) අදාළ සමාගම් වල ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳව කරුණු වාර්තා කිරීමකින් තොරව සේවා කාලය දීර්ඝ කරවා ගැනීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණි.

(එ) වෙස්රෝයි විශේෂ දුම්රිය බදුදීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

මැදිරි හතරකින් හා වාෂ්ප එංජිමකින් සමන්විත වෙස්රෝයි දුම්රිය ධාවනය සඳහා පෞද්ගලික සමාගමකට 1986 වර්ෂයේ සිට බදු ගිවිසුම්වලට එළඹී තිබුණි. එකී බදු ගිවිසුම් කාලවලදී සමාගමෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයවිය යුතු බදු කුලී ගාස්තු රු. මිලියන 9.79 ක් හා අළුත්වැඩියා ගාස්තු රු. මිලියන 6.12 ක් වශයෙන් එකතුව රු.මිලියන 15.91 ක් ගෙවීම් පැහැර හැර තිබියදී 2016 මැයි 02 දින සිට 2021 මැයි 01 දක්වා වර්ෂ 05 කාලයකට නැවතත් බදුදීමට ගිවිසුම්ගත බැඳීම්වලට එළඹ තිබුණි. මෙම සේවා කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා මුදල් රෙගුලාසි 702 ප්‍රකාරව නියමිත ආකෘතියේ ගිවිසුම් වලට එළඹ නොතිබුණු අතර නියමිත පරිදි ප්‍රමාද ගාස්තුද අයකර නොතිබුණි. එසේම ගිවිසුම් ප්‍රකාරව පාරිභෝගික මිල දර්ශකය අනුව ගාස්තු සංශෝධනයක්ද සිදු කර නොතිබූ මෙම සේවාව පවත්වාගෙන යාම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විශාල පිරිවැයක් දරමින් පැවතියද එය ගණනය කිරීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ඒ) සුඛෝපභෝගී මගී සේවාවන් සඳහා T_1 515 රේල් කාර් රථය බදුදීම

ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණ පෙරදැරිව විදේශීය සංචාරකයන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව සතු මගීන් 32 කට ගමන් කළ හැකි රේල්කාර් රථය පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත වර්ෂ 05 ක කාලයක් සඳහා බදු දී තිබුණි. මෙම බදු ගිවිසුමට එළඹීමට පෙර අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණු අතර අදාළ සේවාව සඳහා විධිමත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියද අනුගමනය කර නොතිබුණි. එසේම මුදල් රෙගුලාසි 702 ප්‍රකාරව නියමිත ආකෘතියේ ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණු අතර සේවාව පවත්වාගෙන යාම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරනු ලබන පිරිවැය පිළිබඳ නිසි ඇගයීමක්ද කර නොතිබුණි.

ඉහත සඳහන් බදු ගිවිසුමට වර්ෂ 03 ½ කාලයක් ගත වී තිබුණ ද අදාළ රේල්කාර් රථය ගමන් වාර 09 ක් පමණක් ධාවනය කර රු. 880,212 ක ආදායමක් ලබාගෙන තිබුණි. එහෙත් රථය නවීකරණය කිරීම සඳහා රු. 2,317,081 ක මුදලක් වැයකර තිබුණු අතර එය අනාර්ථික ගනුදෙනුවක් ලෙස නිරීක්ෂණය විය. එසේම මෙම සේවාව ආරම්භ කිරීමේ අරමුණ ද ඉටු වී නොතිබුණු බවක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එම රේල් කාර් රථය ධාවනය කරන සෑම ගමන් වාරයක් වෙනුවෙන්ම දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල අලාභයක් සිදුවන බවද නිරීක්ෂණය විය.

(ඔ) කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ ගොඩනැගිලි ඉඩ පහසුකම් බදු දීම

මුදල් රෙගුලාසි 702 හි විධි විධාන ප්‍රකාරව නියමිත ආකෘතියේ ගිවිසුමකට එළඹීමකින් තොරව සංචාරක තොරතුරු සැපයීම සඳහා “රේල් ටුවර්ස්” නමින් කාර්යාලයක් පවත්වාගෙන යාම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව සතු ගොඩනැඟිලි කොටසක් 1987 වර්ෂයේ දී පෞද්ගලික සමාගමකට බදු දී තිබුණි. මෙම ගොඩනැඟිලි කොටස වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු රු. 1,320,000 ක බදු මුදල නොගෙවීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමට එරෙහිව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නඩුවක් පවරා තිබුණු අතර රු. 40,000 බැගින් වූ මාසික බදු කුලිය තීරණය කිරීමේ දී රජයේ තක්සේරුවක්ද ලබා ගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය නොවීය. මසකට රු. 40,000 බැගින් වර්ෂ 05 ක් සඳහා බදු ගිවිසුමකට එළඹීම අනාර්ථික ගනුදෙනුවක්

ලෙස නිරීක්ෂණය කෙරේ. එසේම විවෘත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියකින් තොරව නැවත 2016 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා වර්ෂ 05 ක කාලයක් සඳහා මාසිකව රු. 120,0000 ක කුලී මුදලක් ගෙවීමට යටත්ව අදාළ සමාගම වෙතම නැවත අදාළ ගොඩනැගිලි කොටස බදු දී තිබුණි.

(ඕ) රාගම දුම්රිය ස්ථාන පරිශ්‍රයට යාබද දුම්රිය රක්ෂිත භූමිය බදුදීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

මල්පැළ අලෙවිසැල් පවත්වාගෙන යාම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩමක් 2012 ජූලි මස 01 දින සිට 2013 ජූනි 30 දින දක්වා රු. 210,000 ක වාර්ෂික බදු කුලියක් ගෙවීමට යටත්ව පෞද්ගලික පාර්ශවයකට බදු දී තිබුණි.

තාවකාලික පදනමින් සිදු කර ඇති මෙම බදු දීම 2016 දෙසැම්බර් 31 වන විටද දීර්ඝ කරමින් පැවති අතර බදු ලබාගත් පාර්ශවය විසින් රු. 447,250 ක බදු මුදල් ගෙවීම් පැහැර හැරීමක්ද සිදු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙම ඉඩම් බදු දීමේ අරමුණ මල් පැළ අලෙවිසැලක් පවත්වාගෙන යාම වුවද මේ වන විට අදාළ ස්ථානයේ කුලී පදනම මත රථ වාහන ගාල් කිරීමේ ස්ථානයක් පවත්වාගෙන යාමෙන් අදාළ බදුකරු විසින් විශාල ආදායමක් උපයමින් සිටින බව තවදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

3.23 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

(අ) අනුමත සේවක සංඛ්‍යා හා තථ්‍ය සේවක සංඛ්‍යා

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි විය.

	සේවක වර්ගය	**අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව**	**තථ්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව**	**පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව**	**අතිරික්ත සංඛ්‍යාව**
(i)	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	212	95	117	-
(ii)	තෘතියික මට්ටම	451	101	350	-
(iii)	ද්විතියික මට්ටම	10,958	6,784	4,174	-
(iv)	ප්‍රාථමික මට්ටම	8,601	7,885	716	
(v)	වෙනත් (අනියම් / තාවකාලික / කොන්ත්‍රාත් පදනම)	-	2107	-	2107
	එකතුව	**20,222**	**16,972**	**5,357**	**2,107**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(ආ) 2014 දෙසැම්බර් 01 දිනැති අංක DMS/1142/V-II දරන කළමණාකරන සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ චක්‍රලේඛයට පටහැනිව 2015 වර්ෂයේ දී අනියම්/ ආදේශක පදනම මත සේවකයන් 519 ක් බඳවා ගෙන තිබුණි.

(ඇ) 2009 හා 2016 වර්ෂවලදී රාජ්‍ය ගිණුම් කාරක සභාව විසින් බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියෙහි සංශෝධනයන් සිදු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය අවධාරණය කර තිබුණද විගණිත දිනය වූ 2017 ජූලි 30 දක්වා බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියා පරිපාටිය සංශෝධනය වී නොතිබුණි. එසේම රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතිය ලබාගැනීමකින් තොරව බඳවාගැනීම් ද සිදු කර තිබුණි.

(ඈ) 2017 ජනවාරි 11 දිනැති අංක 01/2017 දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව සේවක දත්තයන් සම්බන්ධයෙන් පිළියෙල කරන ලද වාර්තාව 2017 ජූලි 30 දක්වාම කළමනාකරණ සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඉ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල දත්ත අනුව 2016 වර්ෂයේ දී ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ කළමණාකරන තනතුරුවල පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව අනුමත තනතුරු සංඛ්‍යාවත් සියයට 55 ක් විය. ආයතනයේ දැක්ම හා මෙහෙවර ළඟා කර ගැනීම සඳහා උපකාරී වන ප්‍රධාන නියමුවන්ගේ ඌනතාවයක් ඉකුත් වර්ෂවලට වඩා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ද පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙය ආයතනයේ කාර්යසාධනය අඩුවීම කෙරෙහි ඍජුවම බලපානු ඇති බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කර ඇති සමස්ත කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව දෙපාර්තමේන්තුවේ ඒ ඒ උප දෙපාර්තමේන්තු අනුව බෙදී යන ආකාරය දැක්වෙන උපලේඛනයක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

(උ) වෙනත් පාර්ශ්වයන්ගෙන් ලබාගත් මානව සම්පත්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2008 වර්ෂයේ සිට 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ආහාර දෙපාර්තමේන්තුවේ වාප්පු ක්ෂේත්‍ර නිලධාරීන් 02 නෙකුගේ සේවය අවිධිමත් ලෙස ලබා ගෙන තිබුණි.

(ඌ) විශ්‍රාමිකයන් නැවත සේවයේ යෙදවීම.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින පුරප්පාඩු සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා සුදුසුකම්ලත් තැනැත්තන් බඳවා ගැනීම වෙනුවට දෙපාර්තමේන්තු සේවයෙන් විශ්‍රාම ගිය වයස අවුරුදු 60 සිට අවුරුදු 67 දක්වා වූ වයස් පරාසයක සිටින නිලධාරීන් 154 දෙනෙකු නැවත සේවයේ යොදවාගෙන තිබුණි. මෙම නිලධාරීන් අතර එන්ජින් රියදුරන්, දුම්රිය නියාමකයින් හා රියදුරු සහායකයින් 94 දෙනෙකු සිටීම හේතුවෙන් ඉදිරියේ දී එවැනි සුවිශේෂී කාර්යයන් සඳහා නිලධාරීන් බඳවා ගැනීම හා පුහුණු කිරීම ප්‍රශ්නගත කරුණක් බව නිරීක්ෂණය විය.