

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

---

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

---

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2022 මැයි 31 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2022 මැයි 30 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 10 වගන්තිය ප්‍රකාරව මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

---

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වගණනය කරනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මාගේ වගකීම, විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

---

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

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

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායී ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

**1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම**

---

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකාධිපති වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී. 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 ප්‍රකාශයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මහභරීමෙන්, 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 ලබා ගන්නා ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

1.5 වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (අ) වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

(අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බවට,

(ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු පහත සඳහන් නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

පේද යොමුව	විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය
1.6.3 (අ)	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව සමාන නොවීම හේතුවෙන් රු. 403,366,221 ක් වූ එම වෙනස අධි තක්සේරුවීම් ලෙස දක්වා තිබුණි.	අධි තක්සේරු වීම් ලෙස ගිණුමේ දක්වා ඇති ශේෂය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
1.6.3 (ආ)	ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේදී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකු පොළී වශයෙන් රු. 12,584,035 ක්ද, නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 3,520,605 ක්ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු. 1,412,528 ක් හා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත රු. 1,000,550 ක්ද ඇතුළුව ගෙවන ලද රු. 18,517,718 ක මුදල විවිධ අකාරයක්ෂමතාවන් මත දරන ලද වියදමක් වන අතර එය තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම හේතුවෙන් වාර්ෂික තොග ලැබීම්වල පිරිවැය එම අගයන්ගෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	තොග වටිනාකමට එකතු කළ හැකි වියදම් පමණක් ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
1.6.4 (අ)	දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු. 1,397,662,700 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු. 1,401,840,505 ක් විය. මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4,177,805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට පැවත එන මෙම ශේෂය මේ දක්වා නිරවුල් කරගත නොහැකි වී තිබුණි.	වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

1.6.4 (ආ) රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර රු. 1,110,101 ක වෙනස නිරවුල් කර නොතිබුණි. -එම-

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 පොදු සම්මත ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූල නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරන ප්‍රමිති අංක 07 අනුව දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ වර්තමාන තැනට හා තත්ත්වයට පත්කිරීම දක්වා වූ පිරිවැය ගිණුම් ගත කළ යුතු අතර 2021 වර්ෂයේදී හඳුනාගෙන ගිණුමෙහි ආරම්භක ශේෂ ලෙස පෙන්වා ඇති රු.මිලියන 72,807 ක වත්කම්වල පිරිවැය හැර වර්තමාන තැනට හා තත්ත්වයට පත් කිරීම දක්වා වූ සියළු වියදම් ඇතුළත් කර තිබූ බවට සැහීමකට පත්වීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි.	ඉදිරි වර්ෂයේ දී ගිණුම් මගින් දක්වන පිරිවැයවල වටිනාකමට අදාළ අනිකුත් තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන බව.	ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරන ප්‍රමිති අංක 07 අනුව දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ පිරිවැය නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතු වේ.
(ආ) 2021 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මෙරටට ගෙන්වා ඇති මගී මැදිරි 120 ට අදාළ පිරිවැය හා ඊට අදාළ වරාය ගාස්තු, රේගු ගාස්තු, රක්ෂණ ගාස්තු, ප්‍රවාහන ගාස්තු හා වරායේ සිට අංගනය දක්වා ප්‍රවාහන ගාස්තු වශයෙන් වූ එකතුව රු. 13,000,483,427 ක මුදල සමාලෝචිත වර්ෂයේ දේපළ පිරිසත හා උපකරණ යටතේ ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.	මිල දී ගත් මැදිරි 120ට අදාළ පිරිවැය ඉන්දියානු විදේශ ණය මගින් ලබා ගෙන ඇත. ඊට අදාළ ගිණුම්ගත කිරීමේ කටයුතු විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව හරහා සිදුවීමේ ප්‍රමාදය මත 2021 වර්ෂයට ගිණුම්ගත කළ නොහැකි වූ බැවින් 2022 වර්ෂයේ දී ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කරන බව.	වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතු වේ.

1.6.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන වක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට අනුකූල නොවීම.

---

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශය අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තා කිරීමේ පදනම ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	මෙම ආකෘති පත්‍රය ගිණුමට ඇතුළත් කිරීම ප්‍රමාද දෝෂයක් නිසා අතපසු වූ අතර ඊළඟ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනය සමඟ එය ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන බව.	රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශය අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිවැරදිව ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.

1.6.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු.

---

(අ) මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය.

---

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
(i) මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේ තැන්පතු ලැබීම් හා ගෙවීම් ලෙස දැක්විය යුත්තේ භාණ්ඩාගාර පොත් අනුව වටිනාකම් වුවද දෙපාර්තමේන්තු ඒකාබද්ධ ශේෂ පිරික්සුම අනුව තැන්පතු ලැබීම් හා ගෙවීම් වටිනාකම දක්වා තිබුණි.	මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී ප්‍රමාද දෝෂයකින් මෙය සිදුව තිබූ අතර මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය අනුව වටිනාකම හා භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් පත්‍ර අනුව තැන්පතු ලැබීම් හා ගෙවීම් අතර වෙනස එකම අගයක් වන නිසා මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේ අවසන් ප්‍රතිඵලයට එයින් වෙනසක් සිදු වී නැත. මෙම දෝෂය ඊළඟ වසරේදී සිදු නොවීමට කටයුතු කරන බව.	භාණ්ඩාගාර පොත් අනුව නිවැරදි වටිනාකම දැක්විය යුතු වේ.

(ii) 2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 7.5 ඡේදය ප්‍රකාරව මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂයට කරන ලද අග්‍රිම ශේෂය ගැලපීම 2022 ජනවාරි 12 දිනැති අංක SA/MAA/02/01/01 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය ප්‍රකාරව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ආකෘති වල සිදු කරන වෙනස්කම් පෙර වර්ෂයේ සංසන්දනාත්මක අගයන් නැවත ගැලපීම යටතේ සටහනකින් හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි මෙම ගැලපීම නිවැරදිව සිදු කර ඇතත් ප්‍රමාද දෝෂයකින් වාර්තා කිරීමේ පදනම ඇතුළත් ආකෘති පත්‍රය මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ඇතුළත් කර නොමැත. මෙම දෝෂය ඊළඟ වසරේදී සිදු නොවීමට කටයුතු කරන බව.

රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශය අනුව කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ආ) මූල්‍ය තත්වය ප්‍රකාශය

-----

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
<p>i. 2021 වර්ෂයේ මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය අනුව මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම් රු.23,262,468,064 ක් වූ අතර මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ (ACA-6) හා භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත SA 82 අනුව මිල දී ගැනීම් වටිනාකම රු.1,371,353,774 ක් විය. වෙනස රු.21,891,114,290 ක් විය.</p>	<p>මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශනයෙහි ඇතුළත් කර ඇත්තේ වැය ශීර්ෂයේ වියදම වන අතර මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශනයෙහි වත්කම් මිල දී ගැනීම් හි ඇතුළත් කර ඇත්තේ 2021 නොවැම්බර් මස සිට CIGAS වැඩසටහනෙහි වත්කම් මොඩියුලයට අනුව වත්කම් මිලට ගැනුම් වටිනාකමයි.</p> <p>2022 වසර ආරම්භයේ සිටම CIGAS වත්කම් මොඩියුලය ක්‍රියාත්මක බැවින් 2022 වර්ෂයේ දී මෙම වෙනස්කම් මතු නොවන බව.</p>	<p>වත්කම් මිල දී ගැනීම් භාණ්ඩාගාරයට නිවැරදිව වාර්තා කළ යුතු වේ.</p>

- ii. 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය නොවන වත්කම් වටිනාකම රු.245,322,655,012 ක් වූවද මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශයේ ආරම්භක ශේෂය ලෙස රු.480,429,150,059 ක් දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව වෙනස රු.235,106,495,047 ක් විය.
 

සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය ඉකුත් වර්ෂයේ අවසාන ශේෂය සමඟ සැසඳීමේ දී වෙනසක් තිබේ නම් එම වෙනස පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කළ යුතු වූවත් එසේ කර නොතිබුණි.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් සහ දේපළ හඳුනාගෙන ඒවායේ අයිතිය තහවුරු කරමින් ඒවායේ නිවැරදි වටිනාකම මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.
- CIGAS වැඩසටහනට අනුව දත්තයන් යාවත්කාලීන වන බැවින් මෙම වත්කම් වටිනාකම් යාවත්කාලීන කරනු ලබන නිසාවෙන් ආරම්භක ශේෂ වටිනාතම් ඉහළ ගොස් ඇත.

සමාලෝචිත වර්ෂයේ ශේෂ ඉකුත් වර්ෂයේ අවසාන ශේෂය සමඟ සැසඳීමේ දී වෙනසක් තිබේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කළ යුතු වේ.
- iii.
 

වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතු වේ.

පිළිතුරු ලබා දී නැත.

**(ඇ) තැන්පතු ගිණුම**

-----

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායමට බැර කළ යුතු ඉවතලන අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීමෙන් ලද රු.60,584,879 ක ආදායම් තැන්පත් ගිණුම් අංක 6000-0-0-002-0-097-0 යටතේ කොන්ත්‍රාත් ඇප තැන්පතු ලෙස සටහන් කර තිබුණි. තවද මෙම ආදායම් වසර 02 කට වැඩි කාලයක් තැන්පතු ගිණුමෙහි රඳවා තිබුණි.</p>	<p>තැන්පත් ගිණුම් යටතේ අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීමෙන් ලැබී තිබූ රු. මි.60,584,879 ක ආදායම රඳවාගෙන තිබූ අතර එය මෙම වර්ෂය තුළ අදාළ කාර්යයන් නිම වූ පසු ආදායමට මාරු කිරීමට කටයුතු කළ හැකි බව.</p>	<p>තැන්පතු නිවැරදි ලෙස වර්ගීකරණය කළ යුතු වේ.</p>

(ඇ) මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය.

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ වියදම් වලට අදාළ බැර වටිනාකම් ආදායම් නොවන ලැබීම් ලෙස වැරදි ලෙස දක්වා තිබුණි. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයේ මුදල් වැය කිරීම් යටතේ දක්වා ඇති වියදම් (පුද්ගල පඩිනඩි, මූලධන, වෙනත් පුනරාවර්තන, සහනාධාර හා මාරුකිරීම්, වෙනත් වැය ශීර්ෂ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම්) හා ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයේ මුදල් වැය කිරීම් යටතේ දක්වා ඇති භෞතික වත්කම් මිල දී ගැනීමේ වියදම් වල හර වටිනාකමින් බැර වටිනාකම අඩුකර ශුද්ධ වියදම දැක්විය යුතු වුවත් වියදම් වල හර වටිනාකම පමණක් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>ගිණුම් වකුලේඛ අනුව සෘජුක්‍රමයට සකස් කරන ලෙස උපදෙස් දී ඇති බැවින් ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 02 අනුව වියදම් සකස් කර ඉදිරිපත් කර ඇති බව.</p>	<p>මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ වියදම් නිවැරදිව සටහන් කළ යුතු වේ.</p>

(ඉ) රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් "බී" ගිණුම.

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(i) දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු. 1,269,564,455 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු. 1,273,742,260 ක් විය.</p>	<p>භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරියේ දී නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන ලෙස නිලධාරීන්ට උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p>	<p>වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4,177,805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට මේ වන විට වසර</p>		



17 ක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් මෙම ශේෂය නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

- (ii) දෙපාර්තමේන්තු පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර වූ රු. 1,620,898 ක් වූ වෙනස නිරවුල් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.
- පාලන ගිණුමේ ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර වන රු. 1,620,898 ක් වන අතර ඉන් රු.903,921ක් හඳුනාගෙන ඇති අතර එය නිරවුල්කිරීමට කටයුතු කරන බව හා රු.716,977ක ශේෂය තහවුරු කර ගැනීමෙන් පසු නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරන බව.
- වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ඊ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම.

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
(i) 2021 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම පිළියෙල කිරීම සඳහා අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ පදනම සහ ප්‍රතිපත්ති හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම පිළියෙල කිරීමට අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ පදනම සහ ප්‍රතිපත්ති හෙළිදරව් කළ යුතු වේ.
(ii) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව සමාන නොවීම හේතුවෙන් රු.403,366,221 ක් වූ වෙනස අධි තක්සේරු වීම් ලෙස දක්වා තිබුණි.	ශේෂ වෙනසට එකඟවෙමි. දිගු කාලීනව පවතින ශේෂ වෙනසට හේතු වී ඇත්තේ ඒ පිළිබඳ ව තොරතුරු සොයා ගැනීමට අසීරු වීම නිසා බව.	අධි තක්සේරුවීම් ලෙස ගිණුමේ දක්වා ඇති ශේෂය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(iii)

ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේ දී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකු පොළී වශයෙන් රු. 15,150,834 ක්ද , නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 1,200,098 ක්ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු.2,544,785 ක් හා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත රු. 1,995,755 ක්ද, ඇතුළුව ගෙවන ලද රු. 20,891,472 ක මුදල විවිධ අකාරයක්ෂමතාවන් මත දරන ලද වියදමක් වන අතර එය තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම හේතුවෙන් වාර්ෂික තොග ලැබීම් වල පිරිවැය එම අගයන්ගෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

ආනයනික භාණ්ඩ මත වියදම් එකතු වීමෙන් තොග ලැබීම් අගය ඉහළ යන බව පිළිගන්නා බවත් එසේ වීමට හේතු වී ඇත්තේ රජය ඒ සඳහා අක්මුදල් ලබා දීම ප්‍රමාදවීම නිසා ය.

තොග වටිනාකමට එකතු කළ හැකි වියදම් පමණක් ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(iv)

දෙපාර්තමේන්තු වැය ශීර්ෂය යටතේ වෙන්කළ ප්‍රතිපාදන මගින් මිලදී ගත් භාණ්ඩ සඳහා වරාය අධිකාරියට ගෙවන ලද රු. 9,079,768 ක් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ වර්ෂය තුළ ගෙවීම් (හර කිරීම්) ලෙස දැක්වීම මත වර්ෂය තුළ හර කිරීම් එම ප්‍රමාණයෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

එකඟවෙමි. වරාය අධිකාරියට වර්ෂය මුල දී ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමෙන් ලබා දෙන අත්තිකාරම් මුදලක් මගින් සියළු වියදම් සිදු කරන බැවින් එම වැය ශීර්ෂය යටතේ මිල දී ගත් භාණ්ඩවල වරාය ගාස්තු ද එම අත්තිකාරම් මුදලින් ගෙවී ඇත. එය ඉදිරි වර්ෂයේදී නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරන බව.

අදාළ ගෙවීම් පමණක් වර්ෂය තුළ හර කිරීම් වල ඇතුළත් කළ යුතු වේ.

(උ) බලය නොලත් කාරක පාඩු.

විගණන නිරීක්ෂණය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ රු.මිලියන 13 ක කාරක පාඩුවක් දක්වා තිබුණු අතර මේ දක්වා එය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නැත

මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව අදාළ කාරක පාඩු පියවා ගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

1.6.4 විගණන සාක්ෂි නොවීම.

පහත සඳහන් ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් විගණන සාක්ෂි ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

විගණන නිරීක්ෂණය

ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ඉදිරිපත් කර තිබූ රු.268,627,824 ක් වූ ගිණුම් විෂයයන් 05 කට අදාළව කාල විශ්ලේෂණ හා සැදුම්ලත් ආකාරය දැක්වෙන උපලේඛන ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් ඒවා සතුටුදායක ලෙස සත්‍යාපනය කිරීමට නොහැකි විය.

ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම යටතේ ගිණුම් විෂයයන් 5කට අදාළ කාලවිශ්ලේෂණයක් සකස් කර ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන බව.

ගිණුම් ශේෂ තහවුරු කිරීමට අදාළ ලිඛිත සාක්ෂි ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය.

-----

2.1 ආදායම් කළමනාකරණය.

-----

ආදායම් රැස්කිරීම, හිඟ හිටි ආදායම් රැස්කිරීම සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) <u>ආදායම්</u></p> <p>රු. 2,678,724,988 ක් වූ සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායම රු. 4,566,646,432 ක් වූ 2020 වර්ෂයේ ආදායමට වඩා සියයට 41 කින් ද, රු. 7,901,325,666 ක් වූ 2019 වර්ෂයේ ආදායමට සාපේක්ෂව සියයට 66 කින්ද ආදායම අඩු වී තිබුණි.</p>	<p>පසු ගිය වසර 02 තුළ පැවති කොවිඩ් 19 රෝග වසංගත තත්ත්වය තුළ සංවරණ සීමා පැනවීම, සීමිත කාර්ය මණ්ඩල සේවයට කැඳවීම්, සහ නිරෝධායන ඇඳිරිනීතිය වැනි හේතූන් නිසා ආදායම් පහත වැටී ඇති බව.</p>	<p>ආදායම අඩුවීමට හේතු සොයා බලා ආදායම වැඩි කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(ආ) <u>හිඟ ආදායම</u></p> <p>(i) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ ආදායම් ශේෂය රු.1,540,268,161 ක් වුවද 2021 වර්ෂයේ හිඟ ආදායම් ප්‍රකාශයේ (ACA (i) ආකෘතිය) ආරම්භක ශේෂය රු.1,545,156,073 ක් ලෙස දක්වා තිබීමෙන් රු.4,887,912 ක වෙනසක් අනාවරණය විය. සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය ඉකුත් වර්ෂයේ අවසාන ශේෂය සමඟ සැසඳීමේ දී වෙනසක් තිබේ නම් එම වෙනස පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.</p>	<p>නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (වානිජ) විසින් සහතික කර ඇති හිඟ ආදායම් වාර්තාවට අනුව, කඩකාමර කුලී සහ විද්‍යුත් තිර සඳහා 2018.12.31 දින දක්වා හිඟ අගයන් ඇති බව.</p>	<p>හිඟ ආදායම් නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතු අතර පෙර වර්ෂ හා සැසඳීමේ දී ශේෂ අතර වෙනසක් වේ නම් ඒ පිළිබඳව සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කළ යුතු වේ.</p>

- |       |  |   |   |
|-------|--|---|---|
| (ii)  | <p>2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ බදු ගබඩා ආදායම තුළ ඇතුළත්ව තිබූ පානදුර ගබඩාවට අදාළ හිඟ බදු කුලිය රු. 351,975 ක් වුවද මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ එය රු.181,200 ක් ලෙස දැක්වීමෙන් හිඟ ආදායම රු.170,775 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.</p> | <p>හිඟ ආදායම් පිළිබඳ වාර්තා සකස් කිරීමේ දී, දත්ත පිටපත් කිරීමේ දී සිදු වූ දෝෂයක් නිසාවෙන් මෙම අගය මග හැරී ඇත. එසේ වුව ද මෙම හිඟය අය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමේ දී සම්පූර්ණ හිඟ මුදල වන රු.351,975 ක මුදල අය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු යොදා ඇති බව.</p>  | <p>හිඟ බදු කුලී නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතු වේ.</p>                                      |
| (iii) | <p>බලපත්‍ර 01 ගිණුම යටතේ ඇති රු. 769,194 ක මුදල 1985 වර්ෂයට පෙර සිට පැවත එන ශේෂයක් වන අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටද එම ශේෂය නිරවුල් කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>   | <p>බලපත්‍ර 01 ගිණුම යටතේ දක්වා ඇති රු.769,194.00ක අගය සැකසූ ආකාරය පිළිබඳ තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි වීම මත කපා හැරීම සඳහා ඉල්ලුම් කිරීමටද නොහැකි වී ඇති අතර අතීතයේ සිටම අගය පමණක් පොත්වල පෙන්වා තිබීමත්, තොරතුරු සොයා ගැනීමට උපකාරී විය හැකි විෂය නිලධාරීන් නොමැතිවීමත් මත නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව.</p>                          | <p>පැරණි හිඟ ආදායම් ශේෂ කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>                     |
| (iv)  | <p>බලපත්‍ර 02 ගිණුමේ 2018 වර්ෂයේ හිඟ බලපත්‍ර ආදායමට වඩා සියයට 372 ක ප්‍රතිශතයකින් 2019 වර්ෂයේ හිඟ බලපත්‍ර ආදායම වර්ධනය වී තිබුණු අතර 2020 දී එය සියයට 1,210 ක ප්‍රතිශතයකින් වර්ධනය වී තිබුණි.</p>                      | <p>2019 වර්ෂය ආරම්භයේ දී 2018 වර්ෂයට අදාළව රු.මිලියන 5.366 ක් පැවති අතර 2020.12.31 දින වන විට එය රු.මිලියන 1.885 දක්වා ද 2019 වර්ෂයට අදාළව රු.මි.297,562ක් ලෙස පැවති හිඟ ආදායම් වටිනාකම 2020.12.31 දින වන විට රු.මි.8.99 දක්වා අඩු කර ගැනීමට හැකි වුවත්, පැවැති covid 19 වසංගත රෝග තත්ත්වය නිසා හිඟ අගය තව දුරටත් අය කර ගැනීම අසීරු බව.</p> | <p>හිඟ ආදායම් ශේෂ වර්ධනය වීමට හේතු සොයා බලා කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p> |

- (v) මඩකලපුව දුම්රිය ස්ථානයට අදාල ගිණුම් පරීක්ෂා කිරීමේදී 2013 සිට 2021 දක්වා අවස්ථා 03 කදී රු.1,056,668 ක මුදලක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු ශේෂ ලෙස පෙන්වුම් කර තිබුණු නමුත්, මේ දක්වා එම ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. පිළිතුරු ලබා දී නොමැත. හිඟ ආදායම් ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
- (vi) 1987 ට පෙර සිට රජයේ ආයතන 197 කින් අයවිය යුතු රු. 7,378,328 ක් හා 1990 ත් - 2020 ත් අතර කාලය තුළ රජයේ ආයතන 187 කින් අය විය යුතු රු. 1,766,387 ක් වශයෙන් රු. 9,144,715 ක හිඟ බලපත්‍ර ශේෂයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒවායේ අයවීම් පිළිබඳව විගණනයේදී සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය. මාසික මගී ආදායම ගණනය කිරීමේ දී ආදායමට එකතුවීම් සහ පියවීම් ද සිදුවන බැවින් සෑම මසකදීම වෙනසක් දැක්වේ. එය ඉදිරි ගණනය කිරීම්වල දී නිරායාශයෙන්ම තුලනය වෙමින් ඉදිරියට යන බව. පැරණි ණය ශේෂ කඩිනමින් අය කර ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.
- (vii) මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ මගී ආදායම් ලෙස රු.12,755,632 ක හිඟ ශේෂයක් පෙන්වුම් කල ද දුම්රිය ස්ථානයන්හි කේවල ශේෂයන් ගේ එකතුව රු.12,268,412 ක් වූයෙන් හිඟ මගී ආදායමෙහි රු.487,220 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. එම දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්ට අදාළ ශේෂ ඉදිරියේ දී අය කර ගැනීමට කටයුතු කරන ලෙස අදාළ අංශවලට දැනුම් දී ඇත. වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
- (viii) දුම්රිය ස්ථාන 07ක සේවය කල සේවයෙන් විශ්‍රාම ගෙන ඇති දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් විසින් නිරවුල් නොකල හිඟ මගී ආදායම රු.87,100 ක් විය. තුලනය කිරීමට ප්‍රමාදයක් සිදු වී ඇතත් ඉදිරියේ දී නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන බව. නිරවුල් නොකළ හිඟ ආදායම් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
- (ix) ඇතැම් දුම්රිය ස්ථාන හා උප දුම්රිය ස්ථාන මගින් පියවීමට ඇති හිඟ මුදල් එම දුම්රිය ස්ථාන මගින් පියවීම් කර ඇතත් ප්‍රධාන මූල්‍ය අංශය විසින් ඊට අදාලව වෙන වෙනම බැර තුන්ඩු නිකුත් නොකිරීම හේතුවෙන් තව දුරටත් එම දුම්රිය ස්ථානයන්හි හිඟ ශේෂ වශයෙන් රු. 511,217 ක් ගිණුම් වල දක්වා තිබුණි. Covid 19 වසංගත රෝග තත්ත්වය මත කාර්යාල කටයුතු සාමාන්‍ය පරිදි සිදු නොවීම, හා කාර්ය මණ්ඩල කැඳවීම් සීමාවීම නිසා ප්‍රමාදයක් සිදුවීම පිළිගනීම්. ඉදිරියේ දී නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන බව. හිඟ ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
- (x) දුම්රිය මාර්ග 09 න් දුම්රිය මාර්ග 04 ක දුම්රිය ස්ථාන පොදු ගිණුම් අවසාන වරට සකස් කර තිබුණේ දුම්රිය ස්ථාන 66 ක වන අතර එය 2019 වසරේ දෙසැම්බර් මාසය දක්වා වේ. අනෙක් මාර්ග 05 හි පිළිතුරු ලබා දී නොමැත. දුම්රිය ස්ථාන පොදු ගිණුම් සැසඳීම සඳහා නොපමාව සකස් කළ යුතු වේ.

දුම්රිය ස්ථාන 70 ක පොදු ගිණුම් සකස් කර තිබුණේ 2020 වසරේ ජනවාරි වන තෙක් පමණි. මෙය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 37 ක් තරම් අඩු අගයක් බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(xi)

දුම්රිය මගීන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ආයතන 31 කින් රු. 120,476,948 ක මුදලක් හිඟ හිට තිබූ අතර ආයතන 16 කින් ලැබිය යුතු රු. 20,307,403 ක හිඟ මුදල් වර්ෂ 21 කට වඩා පැරණි ශේෂ විය.

2017 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා අය විය යුතු හිඟ වෙළඳ බිල්පත් වටිනාකම වූ රු.1,696,225 ක් 2021 වර්ෂයේදී අයවී නොතිබුණි

අක්‍රියව පවතින හා වසා දමා ඇති ආයතන නිසා එම ආයතන වෙත යවා ඇති ලිපි ආපසු හරවා එවා ඇති බවත් පරීක්ෂා කර මෙම අගය ඉදිරියේදී කපා හැරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරන බව.

හිඟ මුදල් අයකර ගැනීම සඳහා අදාළ ආයතන වලට වරින්වර ලිපි මගින් දැනුවත් කර ඇති බව.

හිඟ ආදායම් අය කර ගැනීමට කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.

-එම-

(xii)

ඉඩම් බදු දීමෙන් ලැබිය යුතු හිඟ ආදායම් ගිණුම් ගත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

ඉඩම් බදු හිඟ ආදායම් ගිණුම් ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(xiii)

දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු - මධ්‍යම (උතුර) කාර්යාලයට අයත් දුම්රිය රක්ෂිත 158 කට අදාළව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.50,000 ට වැඩි හිඟ ආදායම් වටිනාකම රු.53,708,793ක් විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

හිඟ ආදායම් කඩිනමින් අය කර ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.

(xiv)

පොල්ගහවෙල දුම්රිය ස්ථානයේ ඇති හෝප්නාගාර දෙක, මහනුවර දුම්රිය ස්ථානයේ උඩු මහල් හෝප්නාගාරය හා අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථාන හෝප්නාගාරය බදු කාලය පිළිවෙලින් 2020 අප්‍රේල් 04, 2021 ජූලි 02 සහ 2021 නොවැම්බර් 30 දින නිම විය යුතුව තිබුණි. මේ අනුව හා යටෝක්ත බදු ගිවිසුම් අනුව අදාළ බදුකරු විසින් ගෙවිය යුතු වූ හිඟ බදු මුදල්, හිඟ විදුලි ගාස්තු, හිඟ ජල ගාස්තු හා ලබා දුන් බදු සහන වශයෙන් ගෙවිය යුතු රු. 1,338,946 ක මුදල් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින තෙක් අය කර ගෙන නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

හෝප්නාගාර බදු දීමෙන් අයවිය යුතු බදු, විදුලි, ජල ගාස්තු අයකර ගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 3.3 ඡේදය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියලුම බැඳීම් අංක අනුව හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත් දෙපාර්තමේන්තුවේ උප දෙපාර්තමේන්තු 05කට අදාළ රු.196,113,306 ක් වටිනා බැඳීම් හා බැරකම් ගිණුම් තුළ හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.</p>	<p>මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය වර්ෂයකින් අවසන් නොවන අඛණ්ඩ මිල දී ගැනීම් ක්‍රියාවලියකි. සියළු මිල දී ගැනීම් එක් වර්ෂයකට පවතින ප්‍රතිපාදනවලට පමණක් සීමා කළ නොහැකි බැවින් බැරකම් නිශ්චිත වශයෙන් හඳුනාගෙන ප්‍රතිපාදන සමඟ සංසන්දනාත්මකව ඉදිරිපත් කිරීම ගැටළු සහගත බවත් ඉදිරි වර්ෂවල දී වෙන් කරන ප්‍රතිපාදනවලට පමණක් බැඳීම් ඇති කර ගැනීමට කටයුතු කරන බව.</p>	<p>රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(ආ) එක් එක් උප දෙපාර්තමේන්තුවේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කරන ලද බැරකම්, භාණ්ඩාගාරයේ SA92 දරණ සම්පූර්ණ බැරකම් වාර්තාවේ සඳහන් වටිනාකමට සමාන විය යුතු වුවත් එම ශේෂයන් අතර රු.109,309,483 ක වෙනසක් විය.</p>	<p>-එම-</p>	<p>භාණ්ඩාගාරයේ සම්පූර්ණ බැරකම් ප්‍රකාශයේ දැක්වෙන බැරකම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දක්වා තිබිය යුතු වේ.</p>
<p>(ඇ) භාණ්ඩාගාරයේ SA92 දරණ සම්පූර්ණ බැරකම් වාර්තාවේ මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුවේ බැරකම් ලෙස පෙන්වා ඇති රු.34,557,584 ක ශේෂය තහවුරු කර ගැනීම සඳහා බැරකම් ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>-එම-</p>	<p>බැරකම් ශේෂ තහවුරු කර ගැනීමට අදාළ බැරකම් ලේඛන ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.</p>



- |  |             |   |
|--|-------------|---|
| <p>(ඇ) රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු කාර්යාලය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද බැඳීම් හා බැරකම් ශේෂය රු.153,606,002 ක් වුවත් එම කාර්යාලයේ බැරකම් ලෙස භාණ්ඩාගාර SA 92 ප්‍රකාශයේ ඇතුළත් කර තිබූ ශේෂය රු.94,786,684 ක් විය. මේ අනුව රු.58,819,318 ක් වටිනා ශේෂ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ඇතුළත් කර නොතිබුණි.</p> | <p>-එම-</p> | <p>නිවැරදි බැරකම් ශේෂ වටිනාකම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කළ යුතු වේ.</p> |
| <p>(ඉ) මුදල් රෙගුලාසි 94 (1) ප්‍රකාර (සැපයීම් හා සේවා නොවන) ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා බැරකම් වලට නොබැඳී සිටිය යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේ දී වැය විෂයයන් 03 කට අදාළව ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා රු.193,276,303 ක බැරකම් වලට එළඹ තිබුණි.</p>  | <p>-එම-</p> | <p>මුදල් රෙගුලාසි 94 (1) ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>                |

**2.3 වෙනත් අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු විසින් ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය.**

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>සංචාරක ආමාත්‍යාංශය විසින් (159 වැය ශීර්ෂය) බණ්ඩාරවෙල දුම්රිය ස්ථානය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා 2021 වර්ෂය සඳහා ලබා දී තිබූ රු. 12,395,900 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 48 ක් හෙවත් රු. 5,490,802 ක් පමණක් උපයෝජනය කර තිබුණි.</p>	<p>පැවැති කොවිඩ් 19 වසංගත රෝග තත්ත්වය හේතුවෙන් අදාළ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නියමිත වේලාවට සිදු කර ගැනීමට නොහැකි වීම නිසා මෙම ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී ඇත.</p>	<p>වෙනත් අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු විසින් ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන අදාළ ව්‍යාපෘති සඳහා උපයෝජනය කර දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කළ යුතු වේ.</p>

2.4 අත්තිකාරම් නිකුත් කිරීම හා පියවීම.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 01/2020 දරණ රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 08-11(ඇ) ඡේදය ප්‍රකාරව අතුරු අග්‍රිමයක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු අදාළ කාර්යය අවසන් කර දින 10ක් තුළ එම අතුරු අග්‍රිමය නැවත පිය විය යුතු වුවත් රු. 1,899,000 ක් වූ අග්‍රිම සම්බන්ධයෙන් එසේ කර නොතිබුණි.</p>	<p>චක්‍රලේඛයේ උපදෙස් පරිදි අතුරු අග්‍රිමයන් දින 10ක් තුළ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බවත්, ඒ අනුව අග්‍රිම නැවත පියවීම් ප්‍රමාද කර සිදු කරන නිලධාරීන්ට නැවත අග්‍රිම නිකුත් නොකිරීමට කටයුතු කරන බවත් සියළුම දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් වෙත දැනුම් දී ඇති බව.</p>	<p>චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව අතුරු අග්‍රිම නියමිත කාලසීමාව තුළ පිය විය යුතු වේ.</p>

2.5 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීම.

බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීම සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ අඩුපාඩු පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ගිණුම් අංක 176-1-001-290727-313 ට අදාළව රු. 197,918 ක් වූ චෙක්පත් 06 ක් අගරු වී තිබුණද ඒ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 189 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>අගරු චෙක්පත් 06ක් සම්බන්ධයෙන් අදාළ ආයතන වෙත දැනුම් දී ඇති අතර තොරතුරු ලද පසු නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන බව.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

(ආ) ගිණුම් අංක 176-1-001-2-9027313 රු.508,324 ක් වූ සෘජු තැන්පතු හඳුනාගෙන  
 ට අදාළව 2021 වර්ෂයේ නොවැම්බර් හා තැන්පතු 19 ක් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ  
 දෙසැම්බර් මාස වලට අදාළ හඳුනා හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත යුතු වේ.  
 නොගත් සෘජු තැන්පතු 19 ක වටිනාකම කර නැති බව.  
 රු.508,324 ක් වූ අතර ඒවා හඳුනාගෙන  
 නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**2.6 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම.**

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

	නිරීක්ෂණය -----	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය	
	නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	අනුකූල නොවීම		
(අ)	ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහය			
i.	VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 3.2 ඡේදය	සාමාන්‍ය කටයුතු වලින් පරිබාහිර වූ සාමාන්‍ය කාර්යාල වේලාව තුළ ඉටුකළ නොහැකි වූ වැඩ සඳහා පමණක් අතිකාල ගෙවිය යුතු වුවත් සාමාන්‍ය රාජකාරි කාලය සඳහා ද අතිකාල ගෙවා තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.	ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.
ii.	VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 3.6 ඡේදය	නිලධාරියෙකුගේ තනතුරක් පුරප්පාඩු වූ පමණින් එම තනතුරේ රාජකාරි ආවරණය සඳහා අතිකාල ගෙවීම අනුමත නොකළ යුතු වුවත් විනය අංශයේ හා නීති අංශයේ ඇබැරිතු ආවරණය සඳහා අතිකාල අනුමත කර තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.	ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව අතිකාල සඳහා කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ආ)	රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛ			
	2015 ජූලි 10 දිනැති අංක 02/2015 දරන රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛයේ 12 ඡේදය	(i) අපහරණ ක්‍රියාවලිය මේ සඳහා 2022.05.18 දින තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් පත් වන තුන් මසක් ඇතුළත		වක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව

අවසන් කළ යුතු වුවත් කර ඇත. ඒ අනුව කටයුතු කළ ගර්භිත කර තක්සේරු කර ඉදිරි කටයුතු සිදු යුතු වේ. ඇති දෙපාර්තමේන්තුව සතු කෙරෙමින් පවතින වාහන 20 ක් හා සුන්බුන් බව. ලෙස ගර්භිත කර ඇති වාහන කොටස් 33 ක් වෙන්දේසි කිරීම සඳහා 2020 මාර්තු 03 හා 2020 අගෝස්තු 13 දිනැති ලිපිවලින් නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී ප්‍රසම්පාදන වෙත දැනුම් දී ඇතත් එම කටයුතු මෙතෙක් සිදු කර නොතිබුණි.

**(ii)** 2015 වර්ෂයෙන් ඉදිරියට සෑම වසරකට වරක්ම වාහන අපහරණ ක්‍රියාවලිය සිදුකර ඒ පිළිබඳ තොරතුරු අදාළ වර්ෂයේ ජූනි 30 දිනට පෙර අදාළ ආකෘති ප්‍රකාරව රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

වක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.

**(ඇ)** ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ 26 පෙබරවාරි 2018 දිනැති අංක එම්ටී/02/02/01/01/12 දරන දුම්රිය රක්ෂිත පිළිබඳව ආයතන පරිපාලන ක්‍රමවේද සංශෝධන ලිපියේ 02 ඡේදය

**(i)** බදු ලිපිගොනු යාවත්කාලීන කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ රක්ෂිත පිළිබඳ ආයතනික පරිපාලන ක්‍රමවේද සංශෝධන ලිපියේ ඡේද පරිදි කටයුතු කළ යුතු වේ.

**(ii)** සෑම වසර 05 කට වරක් තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්තාවක් ලබාගත යුතු වුවත් එසේ වාර්තා ලබාගෙන නොතිබූ අවස්ථා 21 ක් නිරීක්ෂණය විය.

**(ඈ)** 2018 මාර්තු 19 දිනැති අංක 01/2018 දරන වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛයේ අ, ආ, ඇ ඡේද

ධාවනය කළ නොහැකි තත්ත්වයේ පවතින සියළුම වාහන 2018 ජූනි 30 දිනට පෙර අපහරණය කර එම අපහරණයෙන් ලැබෙන මුදල්

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛයේ අදාළ ඡේද

ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර අපහරණ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු අදාළ යාවත්කාලීන තොරතුරු 2018 ජූලි 30 දින හෝ ඊට පෙර කොම්ප්‍රොලර් ජනරාල් කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

පරිදි කටයුතු කළ යුතු වේ.

**2.7 අවිධිමත් ගනුදෙනු.**

-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
<p>(අ) (i) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.4.4 ප්‍රකාරව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් (Mobilization Advance) ගෙවීමේදී කොන්ත්‍රාත් මුදලින් තාවකාලික මුදල් (Pro Sum) හා හදිසි අවිනිශ්චිත අරමුදල් (contingencies) සඳහා වෙන්කර ඇති වටිනාකම් අඩුකර Mob. Advance ගණනය කළ යුතු වුවද අංක 319/03/2021 හා 2021 මාර්තු 17 දිනැති වවුචරය මගින් මුළු කොන්ත්‍රාත් මුදලින් සියයට 20 ක් වූ රු.4,332,023 ක් Mob. Advance ලෙස ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව ගෙවිය යුතු මුදලට වඩා Mob Advance ලෙස රු.528,285 ක් ද ඊට අදාළ VAT මුදල වශයෙන් රු.42,263 ක් ද ලෙස රු.570,548 ක් අලව්ව දුම්රිය ස්ථාන අංගනය ඉදි කිරීමේදී කොන්ත්‍රාත්කරුට වැඩියෙන් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>අධිගෙවීමක් සිදුව ඇත්නම් ඉදිරිපත් කරනු ලබන බිල්පත් මඟින් අයකර ගන්නා බවත් ඉදිරි ප්‍රසම්පාදන කොන්දේසි පිළියෙළ කිරීමේදී දක්වා ඇති කරුණු කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීමට කටයුතු කරනු ලබන බව.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

(ii)	<p>ප්‍රතිග්‍රහන ලිපියේ කොන්දේසි ප්‍රකාරව ටෙන්ඩරය භාරගෙන දින 180 ක් ඇතුළත කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කළ යුතු වුවද, විගණන දිනය වූ 2022 ජනවාරි 18 වන විට ගිවිසුම් ගතව දින 375 ක් ගත වී ඇතත් අලව්ව දුම්රිය ස්ථාන අංගනය ඉදි කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව නිමකර නොතිබුණි.</p>	<p>2020 මාර්තු මස සිට කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් රට වසාදැමීමත් කාර්යමණ්ඩලය කැඳවීම සීමා කිරීමත් මත මෙම කාලය ගත වී ඇති බව.</p>	<p>ප්‍රතිග්‍රහන ලිපියේ කොන්දේසි ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
------	--	---	--

(ආ)	<p>මඩකලපුව ධාවනාගාරයේ සිදු කරන ලද හදිසි පරීක්ෂණයක් හේතුවෙන්, එහි සේවයේ යෙදී සිටි අධීක්ෂණ කළමනාකරු වැඩ තහනමකට ලක් කර, 2009 ජූනි 01 දින සිට කොළඹට ස්ථාන මාරු කර තිබූ අතර, මෙම වාර්තාව සකසනු ලබන 2022 මැයි 04 දින දක්වාම ශ්‍රී.ල.ප්‍ර.ස.ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ II කාණ්ඩයේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 14 වගන්තියට අනුව විධිමත් පරිදි චෝදනා පත්‍රයක් ලබාදී නොමැති බවත්, මෙම සිද්ධිය මත පහත සඳහන් අමතර වැය බරක් දෙපාර්තමේන්තුවට දැරීමට සිදුවී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>වැඩ තහනම් කිරීමට අදාළ ආයතන සංග්‍රහයේ වගන්ති ප්‍රකාරව නොපමාව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
-----	--	-----------------------------	---

i.	<p>මෙම පුරප්පාඩු තනතුරේ රාජකාරී ආවරණය කිරීම සඳහා විශ්‍රාමික ධාවනාගාර අධීක්ෂණ නිලධාරීන් නිදෙනෙකු යොදවා තිබූ අතර 2019,2020,2021 වසර වලදී පළාත් සීමා පණවා දුම්රිය ධාවනයන් සීමා කර තිබිය දී පවා ඔවුන් වෙනුවෙන් ගමන් වියදම්, සංයුක්ත දීමනා හා අතිකාල දීමනා ලෙස (2019 සිට 2021 දක්වා) රු.8,695,950 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.</p>
----	--	-----------------------------	--

2021 වසරේදී දිවයිනේ අනෙකුත් දුම්රිය සේවා ස්ථාන වල සේවා කාලය පෙ.ව.8.30 සිට ප.ව.4.15 දක්වා සීමාකර තිබිය දී, මඩකලපුව

ii. තෙල් දුම්බරය පමණක් දහවල් පිළිතුරු ලබා දී නැත. අතිකාල ගෙවීම් ඉහළ නිලධාරියෙකුගේ නිසි අධීක්ෂණයක් මත සිදුවිය යුතු වේ.

තෙල් දුම්බරය පමණක් දහවල් කාලයේ ධාවනය වූ අවස්ථාවක, මඩකළපුව ධාවනබලාගාරයේ මින් පෙර සේවයේ නියුතු වූ නිලධාරීන් පෙ.ව. 3.30 සිට රාත්‍රී 9.30 දක්වා පමණක් සේවය කර, තිබියදී, අනුයුක්ත කළ විශ්‍රාමික අධීක්ෂණ කළමණාකරුවකුට පැය 00.00 සිට පැය 24.00 දක්වා රාජකාරී සඳහා 2021 වසරේ දී පමණක් අතිකාල ලෙස නියමිත ගෙවීමට අමතරව රු.545,548 ක මුදලක් නිශ්කාර්යව ගෙවා තිබුණි.

(ඇ) අතිකාල ගෙවීම් වවුචර් පිළිබඳව කරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේදී අතිකාල සේවයේ යෙදෙන සමහර නිලධාරීන් අඛණ්ඩව දින 02, 03, 04 ආදී වශයෙන් සේවයේ යෙදී අතිකාල උපයාගෙන තිබුණි. ඉහළ නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයෙන් තොරව මෙසේ දින ගණන් අඛණ්ඩව සේවයේ නියුක්තවීම අසාමාන්‍ය තත්ත්වයක් බව නිරීක්ෂණය වූ අතර අතිකාල අනුමත කරන නිලධාරීන් ඒ පිළිබඳ අවධානය යොමුකර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

අතිකාල ගෙවීම් ඉහළ නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයක් මත සිදුවිය යුතු වේ.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය.

3.1 කාර්යසාධනය.

3.1.1 දුම්බරය මැදිරි මිල දී ගැනීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණ	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ඉන්දිය ණය ආධාර යටතේ ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 82.6 (රුපියල් මිලියන 11,564) වැයකර දුම්බරය මැදිරි 160 ක් මිලදී ගෙන තිබුණද අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති අරමුණු කිසිවක් ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.	M 11 එන්ජින් යොදාගෙන මගී තදබදය අවම කර වැඩි මැදිරි ප්‍රමාණයක් ධාවනයට එක් කර උදෑසන සහ සවස වැඩි මගීන් ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කිරීමට යොදාගත හැකි බව.	අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති අරමුණු ඉටු කර ගත යුතු වේ.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>(ආ) සකස් කරන ලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට අනුව එක් මැදිරියක් ගෙන්වීමේ පිරිවැය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.3 වුවද වරාය ගාස්තු, රේගු ගාස්තු, රක්ෂණ ගාස්තු, ප්‍රවාහන ගාස්තු එකතු කළ විට එහි සත්‍ය වියදම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.558 ක් වී තිබුණි.</p>   | <p>ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු විසින් ලබා දෙන ලද ඇස්තමේන්තුවට අනුව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය හරහා මෙම මිලදී ගැනීම සිදුකර ඇති බව.</p>  | <p>ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට භාණ්ඩ සැපයීමට අදාළ සියලු වියදම් ඇතුළත් විය යුතු වේ.</p> |
| <p>(ඇ) දුම්රිය මැදිරි 160 න් දුම්රිය මැදිරි 10ක් පමණක් භාර ගෙන ඒ අනුව අනෙකුත් දුම්රිය මැදිරි 150, පරීක්ෂා කිරීමකින් තොරව ලබා ගැනීමට සුදුසු බවට නිර්දේශ කර තිබීම හේතුවෙන්, පහත පරිදි තාක්ෂණික පිරිවිතරයන්ගෙන් බැහැර වීම් තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.</p>  | <p>පළමු මැදිරි 10 ධාවනය කිරීමෙන් පසුව හඳුනාගන්නා ලද නවීකරණ සහ වෙනස්කම් දෙපාර්තමේන්තුවේ එකඟතාවය පරිදි තීරණය කිරීමෙන් පසු ඉතිරි මැදිරි 150 ගෙන්වීමටත් කටයුතු කරන බව.</p>  | <p>අදාළ සැපයීම් තාක්ෂණික පිරිවිතරයන්ට අනුකූල විය යුතු වේ.</p>                    |
| <p>(i) දුම්රිය මැදිරි වල දිග, පළල හා උස ප්‍රමිතියට වඩා වැඩි කර තිබුණි.</p>  | <p>Conceptual drawings අනුව සකස් කර ඇති බව හා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට කිසිදු පාඩුවක් සිදුවී නොමැති බව.</p>  | <p>-එම-</p>  |
| <p>(ii) පවත්වාගෙන යා යුතු ධාවන වේගය 120 kmh<sup>-1</sup> වුව ද පිරිවිතරයට අනුව වක්‍ර (curve) වල අවම අරය මීටර් 150 ක් වුවද අංගන වල පවත්නා වක්‍ර වල (curve) අරය මීටර් 90 ක් වීම හේතුවෙන් දුම්රිය වේගයෙන් ගමන් කරවීම දුම්රිය පිලි පැනීම හා අනතුරු වලට හේතු වන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙය වැලැක්වීම සඳහා වේග සීමා පැනවීම තුළින් අනෙකුත් දුම්රිය වලටද බලපෑම් ඇති වී තිබුණි.</p> | <p>මාර්ගයේ වක්‍රතා සහිත ස්ථාන වල ස්ථිර වේග සීමා යෙදීම නොවැළැක්විය හැකි කරුණක් බැවින් එය මැදිරි වල දෝෂයක් නොවන බව දක්වා ඇත. තවද වේග සීමා හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාදයන් අවම කිරීම සඳහා මාර්ගය නවීකරණය කර වක්‍රතාවයන් අඩු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව.</p> | <p>-එම-</p>  |
| <p>(iii) පිරිවිතරයේ සඳහන් ප්‍රමාණයට වඩා, තුන්වන පන්තියේ ආසන 82, දෙවන පන්තියේ ආසන 82 හා වායුසමනය කරන ලද ලද මැදිරි වල ආසන 70 වශයෙන් ආසන 234 ක් අඩු වී තිබුණි.</p>   | <p>අනුමත කරන Conceptual drawing හි පෙන්වා ඇති පරිදි නිවැරදි මිනුම් අනුව මැදිරි සකස් කර ඇති බව හා එයින් දෙපාර්තමේන්තුවට පාඩුවක් සිදුවී නොමැති බව.</p>  | <p>-එම-</p>  |
| <p>(iv) රේල් හිසේ සිට දුම්රිය වේදිකාවට පැවතිය යුතු සම්මත උසට වඩා, මෙම දුම්රිය පොළොව තෙක් 400 mm ක් එනම් අගල් 16 ක් උසින් වැඩි වී තිබුණි.</p>  | <p>පඩිපෙළ ඇතුළට ගැනීමෙන් මැදිරියේ යට රාමුව දුර්වල වන බැවින් එහි දරාගැනීමේ හැකියාව අඩුවන බවත් මහින්ගේ ආරක්ෂාවට එයින් සෘජු බලපෑමක් ඇති නොවන බව දක්වා ඇත.</p>  | <p>-එම-</p>  |



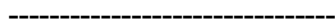
(v) Auto coupler වල තිබූ අඩුපාඩු

ස්වයංක්‍රීය ඇඳුමෙහි සැලසුමෙහි අයිතිය නිෂ්පාදන ආයතන සතුවන අතර හඳුනාගත් දෝෂ මැදිරි සඳහා Acceptance Certificate ලබාදීමේදී මෙම දෝෂ නිවැරදි කිරීමේ කොන්දේසියට යටත්ව නිර්දේශ ලබා දී ඇති බව.

-එම-

- Lock Lifter ධාවනයේදී විසන්ධි වීම හා ඒ මත ස්වයංක්‍රීය ඇඳුමේ knuckle විවෘත නොවීම.
- Lock weight කොටස සම්මත Auto Head අභ්‍යන්තරයේ නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා අවකාශය වැඩි වීම.
- ස්වයංක්‍රීය ඇඳුමේ නකළය (knuckle ) සම්බන්ධව න සිදුරකින් එකට වඩා 2mm ක සහනයක් (play) පැවතීම.
- ස්වයංක්‍රීය ඇඳුම වැසුණු පසු 5mm ක් 8mm ක් පමණ වූ අනවශ්‍ය ඉඩක් පැවතීම.
- lock lifter හි ඉහල කොටස ප්‍රමාණයෙන් විශාල වීම.
- Auto coupler head එක හා Auto coupler shank එකේ කෙළවර අතර 10 mmට වැඩි ඉඩක් පැවතීම.

3.1.2 දුම්රිය ගමන්වාර සැලැස්ම



දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2021 වර්ෂය තුළ දී දුම්රිය වාර 84224 ක් ධාවනය කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණ ද එම වර්ෂය තුළ දී දුම්රිය වාර 69036 ක් පමණක් ධාවනය කර තිබුණි. මේ අනුව දුම්රිය වාර 15188 ක් අවලංගු වී තිබූ අතර මෙය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 18 ක් විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා ලඟා විය යුතු වේ.

**3.1.3 මහනුවර - ගැටඹේ අතර ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීම**

මහනුවර - ගැටඹේ අතර ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීම සඳහා රු. 47,618,821 ක වටිනාකමක් වෙනුවෙන් පුද්ගලික ආයතනයක් සමග ගිවිසුම් ගතවී තිබුණු අතර එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2018 ජූලි 30 දිනට පෙර (අවසන් කාලය දීර්ඝ කිරීම) නිමකළ යුතුව පැවතිය ද මෙතෙක් ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිමකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. තවද, 1/720 සිට 1/830 දක්වා හා 1/900 සිට 1/980 දක්වා මුළු දිග මීටර් 190 ක පමණ කොටසක ඉදි කිරීම් කටයුතු වලින් කොන්ත්‍රාත්කරු ඉවත් වී තිබුණු අතර, එම කොටස දෙපාර්තමේන්තුව මැදිහත් වීමෙන් පිළිසකර කිරීමට එකඟවී තිබුණද, මේ දක්වා නිමකර නොතිබුණි. මෙහිදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

ඉදිකිරීම් සඳහා ගිවිසුම් අනුව නියමිත කාලයේදී වැඩ අවසන් විය යුතු වේ.

(අ) බොරළු ගල් කැට (Ballast) යොදා සකස් කර තිබූ මාර්ගය විවිධ ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් විනාශ වී තිබුණු අතර ඉදිකිරීමට යෝජිත ප්‍රමාණය සඳහා අවශ්‍ය Sleepers, Rails හා අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන 2022 අයවැය තුළින්ද වෙන්කර ගෙන නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

ඉදිකිරීම් සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ගත යුතු වේ.

(ආ) ප්‍රමිතියට අනුව ABC ඇතිරීම 10" ලෙසට තිබිය යුතු වුවත්, භෞතික පරීක්ෂාවේදී එය 9.5", 7.25", 9.6" ආදී වශයෙන් ප්‍රමිතියෙන් බැහැර වී තිබුණු අතර Ballast යෙදීමේදී 8" වෙනුවට 6.75", 6", 7.5" ආදී වශයෙන් ප්‍රමිතියෙන් බැහැර වී තිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

අදාළ ප්‍රමිතියෙන් බැහැර නොවිය යුතු වේ.

- |   |                              |   |
|---|------------------------------|---|
| <p>(ඇ) මෙම ද්විත්ව මාර්ගය ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් දුම්රිය රක්ෂිතය තුළ පදිංචි වී සිටි අනවසර පදිංචිකරුවන් 116 දෙනෙකු ඉවත් කිරීමට අධිකරණ නියෝගයක් ලබා දී තිබුණද, මේ වන විටත් නිවාස 95 ක් ඉවත් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>                                 | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීමට පරිපාලනය කටයුතු කළ යුතු වේ.</p> |
| <p>(ඈ) ලොට් අංක 01 සිට 28 දක්වා හා ලොට් අංක 73 සිට 88 දක්වා පදිංචිකරුවන් 44 දෙනෙකුට මහනුවර පල්ලකැලේ ප්‍රදේශයෙන් විකල්ප ඉඩම් ලබා දී තිබුණද, වෙල්ලස්ස ග්‍රාමසේවක වසමට අයත් පදිංචිකරුවන් 17 දෙනෙකු තව දුරටත් දුම්රිය රක්ෂිතය තුළ පදිංචි වී තිබුණි.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීමට පරිපාලනය කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>       |
| <p>(ඉ) ඉවත් කිරීමේ නියෝග ලැබූ පදිංචිකරුවන් 35 දෙනෙකු ඉවත් නොවී තවදුරටත් එහිම රැඳී සිටිනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>  | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීමට පරිපාලනය කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>       |
| <p>(ඊ) ද්විත්ව මාර්ගයේ පළමු අදියරේ වැඩ අවසන් වී නොතිබියදී එහි දෙවන අදියර වන ගැටඹේ සිට සරසවි උයන දක්වා මාර්ග පද්ධතිය ඉදිකිරීම සඳහා වැඩ ඇරඹීමේ දිමනාවක් ලෙස රු. 567,239,296 ක් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවා තිබුණි.</p>                                    | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>අදාළ පාර්ශවයන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>          |

**3.1.4 දුම්රිය වර්ජනයෙන් සිදු වූ අලාභ**

-----

දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්ගේ ඉල්ලීම් කිහිපයක් මුල් කරගෙන 2021 දෙසැම්බර් 24 දින සිට ක්‍රියාත්මක කර තිබූ වෘත්තීය ක්‍රියාමාර්ග වලට අනුව මගීන්ට දුම්රිය ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් නොකිරීමට ගත් තීරණය හේතුවෙන් 2021 දෙසැම්බර් 24 දින සිට 2021 දෙසැම්බර් 28 දින දක්වා දිනකට රු. 4,876,388 බැගින් දින 05 ක් සඳහා රජයට රු. 24,381,943 ක ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

වෘත්තීය සමිති වලින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

3.1.5 දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් බදු දීම

අංක L-4731 (LC-32933) යටතේ නීත්‍යානුකූලව වෙනත් පුද්ගලයෙකුට බදු ලබා දී තිබුණු ගම්පොළ, දුම්රිය ස්ථානය අසල දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම හා තවත් කොටසක් එකතු කර, අක්කර 02 යි, රූඩ් 02 යි, පර්චස් 35.3 ක්, ගම්පොළ නගර මධ්‍ය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට බදු දී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

(අ) අංක 16/1370/724/054 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ III යෝජනාව ප්‍රකාරව ත්‍රෛපාර්ශ්වීය අවබෝධතා ගිවිසුමකට එළඹීමට පෙර, ඒ සඳහා නීතිපතිතුමාගේ නිශ්කාශනය ලබාගත යුතු වුවත් එසේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අනුව අදාළ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු වේ.

(ආ) ප්‍රධාන තක්සේරුකරුගේ තක්සේරුව මත තීරණය කරනු ලබන බද්දකට යටත්ව මෙම ඉඩම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබාදිය යුතු බවට ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා නිර්දේශ කර තිබුණත්, ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

ප්‍රධාන තක්සේරුකරුගේ තක්සේරුව මත බදු අයකළ යුතු වේ.

(ඇ) ගම්පොළ නගර මධ්‍යයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2016 සැප්තැම්බර් 10 දින මුල්ගල තබා තිබුණු අතර, අත්සන් තබන ලද අවබෝධතා ගිවිසුමේ 12 වන කොන්දේසිය ප්‍රකාරව, 2019 පෙබරවාරි 20 දින තෙක් මෙම ගිවිසුම වලංගු වන බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව මේ දක්වාම ඉදි කිරීම් අරඹා නොතිබුණු අතර අරමුණු ඉටු නොවීම මත මෙම දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩමේ සන්තකය ආපසු පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

ඉඩමේ සන්තකය ආපසු පවරා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ඇ) දුම්රිය රක්ෂිතයන් බදුදීම සම්බන්ධයෙන් නඩත්තු කරන ලිපි ගොනු පරිගණක ගත කර බදු එකතු කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදය කාර්යක්ෂම කර ගැනීමේ අරමුණින් මෘදුකාංගයක් සකස් කිරීමට 2015 වර්ෂයේ පෞද්ගලික ආයතනයකට මුදල් ගෙවා තිබුණද මේ දක්වා එම කාර්යය සාර්ථක කර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

මෘදුකාංග පද්ධතිය කඩිනමින් ස්ථාපිත කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

**3.2 වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව.**

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 02/2020 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 10.2 ඡේදය ප්‍රකාරව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(2) වගන්තිය ප්‍රකාර වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමග ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත	චක්‍රලේඛ විධිවිධාන පරිදි නියමිත කාලයේදී වාර්තාව පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

**3.3 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති.**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) මහව - අනුරාධපුර - ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ග පිළිසකර කිරීම.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) ඉන්දීය එක්සිම් බැංකුව සමඟ එළඹී ණය ගිවිසුමේ කොන්දේසිවලට යටත්ව මහව-අනුරාධපුර-ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය පිළිසකර කිරීම සඳහා Ircon International Limited ආයතනය සමඟ ඇති කර ගන්නා ලද එකඟතාවයට අනුව සියයට 19.26 ක	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ මාර්ගෝපදේශ අනුව කටයුතු කළ යුතු වේ .

වට්ටමකට යටත්ව කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබූ අතර සාකච්ඡා සම්මුති සිදු කිරීමට අනෙකුත් ලංසුකරුවන් වෙත අවස්ථාව ලබාදී නොතිබුණි.

- |  |                              |  |
|--|------------------------------|--|
| <p>(ii) මාර්ගය පුනරුත්ථාපනයට සමගාමීවම සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කළ යුතු වුවද සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙලක් හා ඒ සඳහා වන වැය ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර නොතිබුණි. තවද එම කාර්යය කොන්ත්‍රාත්කරු ලවා සිදු කර ගනු ලබන්නේද යන්න හෝ දෙපාර්තමේන්තු සංඥා අංශය විසින් සිදු කරන්නේ ද යන්න පිළිබඳව මේ දක්වා අවසන් තීරණයකට එළඹ තිබූ බවක් නිරීක්ෂණය නොවීය.</p>   | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙල මාර්ග පුනරුත්ථාපනයට සමගාමීව සිදු කළ යුතු වේ.</p> |
| <p>(iii) අදාළ මාර්ග කොටසෙහි දුම්රිය හරස් මාර්ග (Level Crossing) 78 ක් හඳුනාගෙන තිබූ අතර එයින් 09 ක් දැනට බාධක සහිතව පූර්ණ ආරක්ෂිත ගේට්ටු වන අතර 01 ක් බෙල් ඇන්ඩ් ලයිට්, ඉබ්බතුරු දැමූ ගේට්ටු දෙකක් හා ඉතිරි ප්‍රමාණය මිනිසුන් විසින් පාලනය කරන ගේට්ටු බව නිරීක්ෂණය විය. මාර්ගය ඉදි කිරීමෙන් අනතුරුව මෙම ගේට්ටු සඳහා ස්ථිර මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩ පිළිවෙලක් ස්ථාපිත කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>  | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>මාර්ගය ඉදිකළ පසු ගේට්ටු සඳහා ස්ථිර මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කළ යුතු වේ.</p>              |
| <p>(iv) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව ගිවිසුම්ගතව ඇති ඇමරිකන් ඩොලර් 91,268,600 කින් 2021 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට ඉන්දියාවේ Export Import බැංකුව මගින් මුදාහැර තිබූ මුදල ඇමරිකන් ඩොලර් 59,117,272 ක් වූ අතර එහි රුපියල් වටිනාකම රු.10,957,502,276 කි. ගෙවීම් කර තිබූ IPC වටිනාකම ඇමරිකන් ඩොලර් 33,327,517 කි.</p> <p>නමුත් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත මුදාහැර ඇති මුදල ඇමරිකන් ඩොලර් 33,219, 975 කි. මේ අනුව අතුරු ගෙවීම් වාර්තා සහ ඉන්දියානු එක්සිම් බැංකුව මගින් මුදල් නිදහස් කිරීම් අතර ඇමරිකන් ඩොලර් 107,542 ක් එනම් රු. 46,306,424 ක වෙනසක් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>                                     |

- |   |                              |   |
|---|------------------------------|---|
| <p>(v) 2021 වර්ෂයේ මහව - ඕමන් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සඳහා වෙන් කර තිබූ ප්‍රතිපාදනය ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන 3,500 ක් වන අතර ඉන් 2021 සැප්තැම්බර් 28 දින වන විට එම ප්‍රතිපාදනයෙන් උපයෝජනය කර තිබූ ප්‍රමාණය රු. මිලියන 3,260 කි. 2021 ඔක්තෝබර් 01 සිට 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා වියදම් වෙනුවෙන් අමතර ගෙවීම් සහතික (IPC) 08 හා 09 සඳහා ගෙවිය යුතුව ඇති ඇමරිකන් ඩොලර් 6,474,926 ක මුදල ගෙවා නොතිබුණි.</p>  | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සඳහා ප්‍රමාණවත් පරිදි ප්‍රතිපාදන වෙන් කළ යුතු වේ.</p>   |
| <p>(vi) 2022 සහ 2023 වර්ෂවල නිම කළ යුතු වැඩ කොටස් පිළිබඳ කාලරාමු සහ ප්‍රගති සටහන් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය මගින් සකස් කර තිබුණද කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව III කොටසේ සහ IV කොටසේ වැඩ ක්‍රියාවට නැංවීම පිළිබඳව සැලැස්මක් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය මගින් සකස් කර කොන්ත්‍රාත්කරුට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>  | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව III කොටසේ සහ IV කොටසේ වල වැඩ ක්‍රියාවට නැංවීම පිළිබඳව සැලැස්මක් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය සකස් කළ යුතු වේ.</p> |
| <p>(vii) ව්‍යාපෘතියේ උපදේශන කටයුතු සඳහා මධ්‍යම ඉංජිනේරුමය උපදේශන කාර්යාලය (Central Engineering Consultancy Bureau) සමග රුපියල් 464,693,900 කට ගිවිසුම්ගතව තිබූ අතර CECB වෙත සියයට 20 ක් අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීම සිදු කළ යුතු විය. නමුත් ගෙවා තිබූ මුදල රු. 60,246,504 කි.</p>  | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>ගිවිසුම අනුව සියයට 20 ක් අත්තිකාරම් මුදල් CECB ආයතනයට ගෙවිය යුතු වේ.</p>   |
| <p>(viii) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 39 ක් වන අතර භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 38.5 ක් විය. නමුත් ළඟාකරගෙන තිබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 23 ක් හා භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 27 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. මෙයට හේතු වශයෙන් ප්‍රමාණවත් අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් නොවීම හා භාණ්ඩාගාරයෙන් මුදල් ප්‍රතිපාදන ලබා නොදීම බව පෙන්වා තිබුණි. ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රතිපාදන හා සත්‍ය වියදම පිළිබඳ සැලකීමේ දී එවැනි තත්ත්වයක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත</p> | <p>ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය කරා ලඟා විය යුතු වේ.</p>   |

(ආ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘති

ශක්‍යතා අධ්‍යයනය.

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ වසර 20 ක කාලය තුළ දී ඉටු කර ගැනීමට අපේක්ෂිත ඉලක්ක ඇතුළත් ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව හා විස්තරාත්මක සැලසුම් 2021 වර්ෂයේ මාර්තු මස නිමකර අදාළ රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දී තිබුණි. මෙම ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය පහසුකම යටතේ රු. 1,446,952,381 ක මුදලක් වැය කර තිබූ අතර එම ණය සඳහා වූ ණය වාරිකය වූ ඇමරිකානු ඩොලර් 275,000 බැගින් අර්ධ වාර්ෂිකව 2022 මාර්තු 15 සහ 2022 සැප්තැම්බර් 15 ගෙවීමට නියමිතව තිබුණි. එබැවින් උක්ත ශක්‍යතා අධ්‍යයනය ක්‍රියාත්මක නොකොට නිශ්කාර්යව පැවතීම තුළින් ආර්ථිකයට කිසිදු ප්‍රයෝජනයක් නොවන බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

ශක්‍යතා අධ්‍යයනය ක්‍රියාත්මක කර අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ඇ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රධානයන් (ගිවිසුම් අංක TA 9382 – SRI OF 29-10-2017) යටතේ ලද ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 1.5 ක් වැය කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා සකස් කළ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් සැලැස්ම ( Master Plann) ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත

මෙහෙයුම් සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.



3.4 ප්‍රසම්පාදනයන්

---

විගණන නිරීක්ෂණය

---

ගණන්දීමේ  
නිලධාරීගේ අදහස්  
දැක්වීම

---

නිර්දේශය

---

එම්6 ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ දී භාණ්ඩ හිඟයක් හෝ හානි විමක් සම්බන්ධයෙන් භාණ්ඩ වරායට ලැබී දින 45 ක් ඇතුළත සැපයුම්කරුට දැන්විය යුතු වුවත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සැපයුම්කරුට භාණ්ඩ අඩුවෙන් එවා ඇති බව දැනුම් දී ඇත්තේ වසර 03 කට පසුව බැවින් රු. 12,247,936 ක් වූ හිඟ භාණ්ඩ සැපයීම හෝ වටිනාකම ආපසු ගෙවීම සැපයුම්කරු ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණ අතර මේ වෙනුවෙන් දරා ඇති රු. 14,537,444 කට ආසන්න මුදල නිශ්කාර්ය වියදමක් බවට පත්ව තිබුණි.

විගණන විමසුමට අනුව විගණන කරුණු නිවැරදි බව පිළිගනිමි. භාණ්ඩ නිෂ්කාශනය සඳහා අදාළ ලේඛන වාප්පු අංශයට ලබා දීමේදී ප්‍රමාදයක් සිදු වී ඇති නිසාම වරායෙන් භාණ්ඩ සොයා ගැනීමේදී හා නිෂ්කාශනය කිරීමේදී ද ප්‍රමාදයක් සිදු වී ඇත.

සැපයුම්කරුගේ සැපයුම් කොන්දේසිය අනුව අදාළ කාලය තුළ දී භාණ්ඩ අඩුවෙන් සැපයීම දැනුම් නොදීම නිසා සිදු වූ අලාභය වගකිව යුතු නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගත යුතු වේ.

3.5 වත්කම් කළමනාකරණය.

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

---

ගණන්දීමේ  
නිලධාරීගේ අදහස්  
දැක්වීම

---

නිර්දේශය

---

(අ) වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය.

2021 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා 2022 වර්ෂයේ මාර්තු 31ට පෙර ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් උප දෙපාර්තමේන්තු 16 ක් යටතේ ඇති ස්ථාන 582 කට අදාළව වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

වක්‍රලේඛ උපදෙස් පිළිපැදිය යුතු වේ.

(ආ) උන උපයෝජිත වත්කම්.

-----

ගමනාගමන අංශය විසින් ඉදිරිපත් කළ වාහන ලැයිස්තුව අනුව ධාවන තත්ත්වයේ පවතින වාහන 03 ක් හා ධාවන තත්ත්වයේ නොපවතින වාහන 03 ක් දිගු කාලීනව කර්මාන්තශාලා 18 තුළ ගාල් කර තිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

වාහන අලුත්වැඩියා කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ඇ) ඉඩම් බදුදීම.

-----

දුම්රිය ඉඩම් බදු දීමේදී විධිමත් පරිදි ගිවිසුම්වලට නොඑළඹීම, අනවසර පරිහරණය, අනවසර ඉදිකිරීම්, අතුරු බදු දීම, ගිවිසුම් කොන්දේසි කඩ කිරීම්, ආදායම් නිසි පරිදි අය නොකිරීම හා ඒවායේ අයිතිය පිළිබඳ ගැටළු මතුවන අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

විධිමත් පරිදි ගිවිසුම් වලට එලඹිය යුතු අතර අනවසර ඉදිකිරීම්, ගිවිසුම් කොන්දේසි කඩකිරීම් හා අනවසර පරිහරණය සම්බන්ධයෙන් සන්නකය ආපසු ගැනීමට පරිපාලනය කටයුතු කළ යුතු වේ.

(ඈ) නිශ්ක්‍රීය වත්කම්.

-----

(i) එස් 8 ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ දී 2019 අප්‍රේල් 10 දින දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී තිබූ රු. 16,781,002 ක් වටිනා අමතර කොටස් තොගය 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ම භාවිතයට නොගෙන ගබඩාවේ නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

2021.12.24 වන දින වන විට ඉන්ඩෙන්ටුවේ සඳහන් පිළිවෙලට පළමු අයිතමයන් හතරම භාවිතයට ගෙන අවසන් වී ඇති අතර අංක 05,06,08 යන අයිතමයන්ගෙන් ද කොටසක් භාවිතයට ගෙන ඇත. අංක 11 දරණ අයිතමය භාවිතය සඳහා සුදුසු නොවන බව හඳුනාගෙන ඇති බැවින් ඒ පිළිබඳව සුදුසු පරිදි කටයුතු කිරීම සඳහා දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී වෙත වාර්තා කර ඇත.

තොග සක්‍රීයව පාවිච්චි කළ යුතු වේ.

(ii) විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කළ පිළිතුරු ලබා දී ධාවනයේ නොයොදවා වාහන 314 ක ලැයිස්තුව අනුව නොමැත. නිශ්ක්‍රීය තත්වයේ දෙපාර්තමේන්තුව සතු වාහන 53 ක් ධාවනයේ නොයොදවා පවතින වාහන නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි. අලුත්වැඩියා කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ .

3.6 පාඩු හා හානි.  
-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
(අ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (මධ්‍යම) උප දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් වසර 25 කට වඩා පැරණි රු.2,991,578 ක් වූ අලාභ හානි සිද්ධීන් 04 ක් අයකර ගැනීමට හෝ කපා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබූ අතර රු.2,906,640 ක් වටිනා සිද්ධීන් 02 ක් සිදු වූ දිනයක් සඳහන්ව නොතිබුණි.	අලාභය සිදු වූ දිනය නිශ්චිතව ප්‍රකාශ කළ නොහැකි අවස්ථාවන්හිදී ප්‍රාරම්භක වාර්තාවේ දිනය සඳහන් කර නොමැති විට හානි පාඩු ලේඛණයට දිනය ඇතුළත් කළ නොහැකි බැවින් දිනය සඳහන් කර නොමැත.	මෙවැනි අලාභ හානි සම්බන්ධව භාණ්ඩාගාරය දැනුවත් කර කපා හැරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ආ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (ඉහල), ප්‍රවාහන අධිකාරී කාර්යාලය (කොළඹ), ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු හා දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (උතුර) කාර්යාලය යන උප දෙපාර්තමේන්තු 04හි වටිනාකම තක්සේරු නොකළ අලාභ හානි සිද්ධීන් 223 ක් තක්සේරු කර නොතිබූ අතර එම	වසර 05 කට වඩා කල්ගත වී ඇති නමුත් අවසන් කිරීමට මේ වන තෙක් කටයුතු කර නොමැති අලාභහානි සම්බන්ධයෙන් නොපමාව කටයුතු කරන ලෙසත් මෙම අලාභයන් අවසන් කිරීමට කටයුතු කරන ආකාරය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කරන ලෙසත් උපදෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් වෙත දන්වා ඇත.	පැරණි අලාභ හානි වටිනාකම තක්සේරු කර අය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

සිද්ධීන් අතරින් සිද්ධි  
172 ක් වසර 30කට  
වඩා පැරණි සිද්ධීන්  
විය.

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>(ඇ) වසර 30 කට වඩා පැරණි ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා හේතුවෙන් ඇති වූ සිද්ධීන් 07 කට අදාළ රු.5,347,697 ක අලාභ හානි පොත්වලින් කපා හැරීමට පියවර නොගෙන දීර්ඝ කාලයක් අවසාන ගිණුම්වල දක්වා තිබුණි.</p>   | <p>මෙම අලාභ කපා හැරීම සඳහා මු.රෙ.109 වාර්තා ඉදිරිපත් කරන ලෙස දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (උතුර) දැනුවත් කර ඇත. මු.රෙ.109 වාර්තා ලැබී ඇති අලාභයන් අනුමැතිය සඳහා මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.</p> | <p>මෙවැනි අලාභ හානි සම්බන්ධව භාණ්ඩාගාරය දැනුවත් කර නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.</p> |
| <p>(ඈ) වසර 30 කට වඩා වැඩි කාලයක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් ප්‍රධාන දුම්රිය ගණකාධිකාරී කාර්යාලය, වාණිජ අධිකාරී කාර්යාලය, දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී කාර්යාලය, ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු, ප්‍රවාහන අධිකාරී (කොළඹ) හා පිලි පැනීම් යන අංශ වලට අදාළ හානි හා පාඩු සිද්ධීන් 35 කට අදාළ රු. 91,231,001 ක අලාභ හානි නිරවුල් කිරීම සඳහා කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> | <p>වසර 05 කට වඩා කල්ගත වී ඇති නමුත් අවසන් කිරීමට මේ වන තෙක් කටයුතු කර නොමැති අලාභහානි සම්බන්ධයෙන් නොපමාව කටයුතු කරන ලෙසට උපදෙසාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් වෙත දන්වා ඇත.</p>                                 | <p>මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>                                    |

3.7 අනාර්ථික ගනුදෙනු.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) නොසැපයූ භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීම.		
(i) භාණ්ඩ නිසි ප්‍රමිතියෙන් හා නිවැරදි ප්‍රමාණයන්ගෙන් ලද බවට ගෙවීම් සහතික කරනු ලබන නිලධාරියා විසින් සහතිකවීමෙන් අනතුරුව ගබඩා සැපයුම් සඳහා ගෙවීම් කළ යුතු වුවද, සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා රු. 90,940,453 ක් ගෙවා තිබුණි.	ණයවර ලිපි විවෘත කිරීමේ කොන්දේසි ප්‍රකාරව සම්පූර්ණ මුදලම සැපයුම්කරු වෙත ගෙවීම් සිදු කළ යුතුය. නමුත් සපයා නොමැති භාණ්ඩ පිළිබඳව හඳුනාගත් අවස්ථාවේදීම අදාළ සැපයුම්කරුවන් වෙත දන්වා එවා නැවත ගෙන්වා ගැනීමට හෝ මුදල ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලබන බව.	වගකිව යුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කළ යුතු වේ.
(ii) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු. 616,141,592 ක් වූ අතර එයින් සියයට 19 ක් වූ රු. 116,958,556 ක් වර්ෂ 02 ත් 23 ත් අතර පැරණි ශේෂයන් විය. මුදල් ගෙවා වර්ෂ 02 කට වැඩි කාලයක් ගත වී ඇති මෙම ශේෂයන් GRN මගින් නිරවුල් නොවීමට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවූ අතර මිලියන 116 කට වැඩි මෙම ගෙවීම් සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා සැපයුම්කරුවන් වෙත ගෙවා ඇති මුදල්ද යන්න විගණනයේදී මතභේදකාරී විය.	1998-2009 වර්ෂවල පවතින නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු. 35,715,002.00 ක් වන අතර ඉතා පැරණි ශේෂයන් හේතුවෙන් මෙම තොරතුරු හඳුනා ගැනීමෙන් පසු ඉදිරියේදී නිවැරදිව ඉදිරිපත් කරන බව හා 2010-2020 දක්වා නිරවුල් නොවූ වටිනාකම 2022 පෙබරවාරි මසට රු. 144,516,621.09 ක් වන අතර ඉදිරියේදී භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර කඩිනමින් ලබාගෙන ඉතිරි මුදල් ද තොගයට ඇතුළත් කිරීමේ කටයුතු කරන බව.	මෙම ණයවර ලිපි නිරවුල් කිරීමට පියවර ගත යුතු වේ.

<p>(ආ) භාණ්ඩ ආනයනය කිරීමේදී නිශ්කාභණ කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකර නොගැනීම මත වාර්ෂිකව විශාල මුදලක් ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළී වශයෙන් ගෙවීමට සිදුව තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ එසේ ගෙවා ඇති මුදල රු.20,891,472 ක් විය. ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමට අදාළව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී හා පෙර වර්ෂ 03 දී ගෙවන ලද ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළියෙහි වටිනාකම රු.73,921,280 කි.</p>	<p>ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේදී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකුව විසින් අය කරන ලද පොළී වටිනාකම හා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා දැරූ ප්‍රමාද ගාස්තු සහ භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබෙන මුදල් ප්‍රමාණය අනුව භාණ්ඩ නිෂ්කාගනය සිදුකරන බැවින් ලැබෙන අක්මුදල් ප්‍රමාද වී ලැබීම හේතුවෙන් නැව් සංස්ථාවට ජරමාද ගාස්තු ගෙවීම නොවැළැක්විය හැකි තත්වයක් බව.</p>	<p>භාණ්ඩ ආනයනයේ දී ගෙවීමට සිදුවන ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළී අවම කර ගැනීමට ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.</p>
---	--	---

**3.8 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම.**

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2021 වර්ෂයේ ගණුදෙනු පරීක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් 2020 අගෝස්තු 27 දින සිට නිකුත් කළ විගණන විමසුම් 35 ක් සඳහා මේ දක්වා පිළිතුරු සපයා නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

3.9 කළමනාකරණ දුර්වලතා.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ධාවනාගාර සඳහා ඉන්ධන ප්‍රමාණයන් පිළිබඳ මාසික වාර්තා දිගු කාල ප්‍රමාදයක් සහිතව ලබා දෙන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එම වාර්තා ලැබීමට අදාළ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි. එමෙන්ම GRN පිලියෙල කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ඉන්වොයිස් මුල් පිටපත් බනිස් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් ලබා ගැනීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් මත සිදුව නොතිබූ අතරම SRS ගබඩාව මගින් GRN පිලියෙල කිරීම හා එම GRN ගණකාධිකාරී (සැපයීම්/ ගෙවීම්) වෙත භාර දීම ද දිගුකාල ප්‍රමාදයක් සහිතව සිදුව තිබුණි.</p>	<p>දක්වා ඇති දුර්වලතා අවම කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතී.</p>	<p>අදාළ වාර්තා නිසි පරිදි ලබා ගෙන ප්‍රමාදයකින් තොරව GRN පිලියෙල කළ යුතුවේ.</p>
<p>(ආ) එක් එක් මාසයේ බනිස්තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් නිකුත් කළ ඩීසල් ප්‍රමාණයන් නිවැරදි ලෙස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලද බවට සහතික වීමකින් අනතුරුව ගෙවීම් කළ යුතු වුව ද ඩීසල් ලද බවට ධාවනාගාර වලින් ලැබෙන වාර්තා හා GRN ලැබීමට ප්‍රථම නිකුත් කළ සියලු ඩීසල් තොග දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබුණා සේ සලකා බනිස්තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් ඉදිරිපත් කරනු ලබන මාසික විකුණුම් වාර්තාවෙහි සඳහන් මුදලම ගෙවීම් කිරීම මත දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී ඇති බවට තහවුරු නොවූ ඩීසල් ලීටර් 131,850 ක් සඳහා රු.13,506,715 ක් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>GRN කලට වේලාවට ගිණුම් අංශය වෙත ලබා නොදීම හේතුවෙන් ගෙවීම් ප්‍රමාද කළහොත් ලංකා බනිස් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත ගෙවිය යුතු මුදලෙහි හිඟ ශේෂ අගය ඉහළ යාම හේතුකොට ගෙන ඉන්ධන ලබා දීම අත්හිටුවන බව වාචිකව දන්වා ඇති නිසා විකුණුම් වාර්තාවන් සලකා බලා GRN ලැබෙන තුරු ගෙවීම් නිර්දේශයන් සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුවී ඇත. කෙසේ වෙතත් විගණන ඩීසල් ලීටර් 52740 ට අදාළ රු. 5,402,686.00 ක බිල් පත් දෙකක් 2020 පෙබරවාරි මස විකුණුම් වාර්තාවලින් අඩුකර ඇත. තවත් ඩීසල් ලීටර් 52740 ට</p>	<p>අදාළ ඩීසල් තොග ලද බවට GRN මගින් තහවුරු කර ගැනීමෙන් අනතුරුව ගෙවීම් කළ යුතු වේ.</p>

අදාළ රු. 5,402,686.00 ක බිල් පත් දෙකක් හරවා යවා ඇති බව ලංකා බැංකු තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් දන්වා ඇත. ඊට අමතරව ඩීසල් ලීටර් 26370 ට අදාළ රු.2,701,343.00 ක බිල් පතක් මහා භාණ්ඩාගාර දෙපාර්තමේන්තුවේ Transfer Sheet – 2020- 06 මගින් හිලවී කරන ලද බව දන්වා ඇත.

- (ඇ) ධාවනාගාර සඳහා BGT මගින් ඉන්ධන ලබා ගැනීමේදී ඉන්වොයිස් ප්‍රමාණයට වඩා අඩුවෙන් ඉන්ධන ලැබී තිබුණද එය නොසලකා ඉන්වොයිස් ප්‍රමාණයට භාණ්ඩ ලැබීමෙන් නිකුත් කිරීම හා ගෙවීම් කිරීම ආයතනයේ ක්‍රමවේදය වීම හේතුවෙන් ධාවනාගාර 05 කට අදාළව 2021 වර්ෂයේ නොලද ඉන්ධන ලීටර් 10,284 ක් සඳහා රු. 1,068,465 ක මුදලක් බැංකු තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.

දක්වා ඇති දුර්වලතා අවම කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතී. ලංකා බැංකු තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත ගෙවා ඇති රු.1,068,465.00 ක මුදල ඉදිරි සැපයුම්වලින් හිලවී කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතී.

ධාවනාගාර සඳහා ලද ඉන්ධන ප්‍රමාණයට පමණක් ගෙවීම් කළ යුතු වේ.
- (ඈ) ධාවනාගාර 04 කට අදාළව පවත්නා ඩීසල් තොග ලේඛන අනුව ශේෂය හා මාසික ලැබීම්, නිකුත් කිරීම් අනුව පැවතිය යුතු ශේෂය අතර ලීටර් 450 ත් ලීටර් 12568 ත් අතර පරාසයක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙම වෙනස්කම් සඳහා හේතු දැක්වීමට වගකිවයුතු පාර්ශවයන් අපොහොසත් විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

වෙනස් වීම් වලට අදාළ නිශ්චිත හේතු හඳුනාගෙන නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ .



4. මානව සම්පත් කළමනාකරණය.

---

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල දත්ත අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට සමස්ත අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 9,310 ක් විය. එය අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 45 ක ප්‍රමාණයකි. දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර කාර්ය මණ්ඩලය 359 ක් අනියම් හා කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවාගෙන තිබුණි.</p>	<p>මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින තනතුරු වල ඇතිවන පුරප්පාඩු පිරවීම කඩිනම් කිරීම සම්බන්ධයෙන් මේ වන විටත් කටයුතු සිදු කරමින් පවතින බව. මේ වන විට තනතුරුවල පවතින පුරප්පාඩු තත්වය අවම කර ගැනීම සඳහා රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභා ලේකම්ගේ අනුමැතිය මත අත්‍යවශ්‍ය තනතුරුවලට කොන්ත්‍රාත් පදනම මත තනතුරු 92 ක් සඳහා බඳවා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත. ඒකාබද්ධ සේවයට අයත් පුරප්පාඩු සඳහා දැනට සංවර්ධන නිලධාරීන් 84 දෙනෙකු මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත කර ඇති බවද වැඩිදුරටත් දන්වා සිටිමි. එසේම අනෙකුත් තනතුරු සඳහා අභ්‍යන්තර උසස්වීම් ලබාදීම මේ වන විට සිදු කරමින් පවතින අතර, එම කාර්යයන් කඩිනම් කිරීමේ පියවරක් ලෙස උපදෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් වෙත අදාළ උසස් වීම් ලබා දීමේ බලතල විමධ්‍යගත කර ඇත.</p>	<p>හැකි ඉක්මණින් කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(ආ) දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර දෙපාර්තමේන්තු සේවයෙන් විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් 145 ක් (දුම්රිය රියදුරු, නියාමක, අධීක්ෂණ කළමණාකරු හා දුම්රිය ආරක්ෂක නිලධාරීන් යන තනතුරු හැර) කොන්ත්‍රාත් පදනම මත නැවත සේවයේ යොදවා ගෙන තිබුණි.</p>	<p>තාක්ෂණ ගණයේ තනතුරු පිරවීම සඳහා බාහිර බඳවා ගැනීම් වලට අනුමැතිය මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ඉල්ලා ඇති අතර සීමිත බඳවා ගැනීම් සඳහාද කටයුතු කරමින් පවතී.</p>	<p>පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා අළුතින් බඳවා ගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.</p>
<p>(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය සඳහා උපදේශක තනතුරු 17 ක් අනුමතව ඇතත් එම තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීම් සිදු කර නොතිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානයේ උපදේශක තනතුරු 17 ක් සඳහා සුදුසුකම් ලබා ඇත්තේ 10 දෙනෙකු පමණක් බැවින් ඔවුන් සඳහා සම්මුඛ පරීක්ෂණ අවසන් කර ඇත. ඉතිරි පුරප්පාඩු 07 පිරවීමට සුදුසුකම් ලත් අය නොමැත.</p>	<p>උපදේශක තනතුරු සඳහා කඩිනමින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිය අනුව සියලු බඳවා ගැනීම් නතර කරන ලෙස දන්වා ඇති බැවින්, පුරප්පාඩු පිරවීම ප්‍රමාද වී ඇත. තාක්ෂණ සේවා ගණයේ තනතුරු සඳහා අත්‍යාවශ්‍යයෙන්ම බඳවා ගැනීම සිදු කළ යුතු බැවින්, ඒ සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ඉල්ලා ඇති බවද, දන්වනු කැමැත්තෙමි