

කාර්ය සාධන වාර්තාව
செயல் திறன் அறிக்கை
PERFORMANCE REPORT
2020



ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
இலங்கை புகையிரத திணைக்களம்
SRI LANKA RAILWAY DEPARTMENT



Performance Report -2020

Sri Lanka Railway Department

<i>Contents</i>	<i>Page No.</i>
1.1 Introduction	01
1.2 Vision and Mission of the institute and Objectives	02
1.3 Main Activities	03
1.4 Institutional hierarchy	03
1.5 Sub Departments, Units, Division and track network	04
1.6 Funds and Institutes of Sri Lanka Railways	06
1.5 Details of Foreign Funded Projects	07
2. Chapter - Progress and Future Vision of Sri Lanka Railway Department	08
3. Chapter - Overall Financial Performance for the year ending 31st December 2020	
3.1 Statement of Financial Performance	19
3.2 Statement of Financial Status	20
3.3 Cash Flow Statements	21
3.4 Financial Statements	21
3.5 Revenue Collection Performance	22
3.6 Performance of Utilization of Allocated Provisions	22
3.7 As per F.R. 208 Allocation to other Ministries as a departmental representative to this department / District Secretariat Local Government	22
3.8 Performance of Reporting Non-financial asset	23
3.9 Report of the Auditor General	23
4. Institutional Performance Indicators	24
5. Chapter - Performance in achieving the Sustainable Development Goals (SDGs)	25
5.1 Relevant Sustainable Development Objectives identified	25
5.2 Achievements and challenges in fulfillment of Sustainable Development Goals	25
6. Chapter - Human Resource Profile	27
6.1 Cadre Management	27
6.2 Shortage of human resources for the institutional performance	27
6.3 Human Resource Development	27
7. Chapter - Compliance Report	28

1. Chapter

1.1 Introduction

Department of Sri Lanka Railway which is performing a pioneer task in Sri Lankan Transportation system with the operation of its maiden journey on 26th December 1864 involving its mission for 157 years.

In 2020 also, Sri Lanka Railways (SLR) continued its service as a main transport service provider contributing to the economic development and involved passenger and freight transport services as an environmental friendly and economical transport mode.

SLR operates under the Ministry of Transport Services Management as a Key Department. This department is subjected to the rules and regulations of Railway Ordinance and General Manager is the Head of the Department. SLR Administration of SLR has been decentralized among 14 Nos. of sub departments and units. Sub department heads perform delegated responsibilities.

SLR provides Passenger and Freight transport service using 1,478.52 rail track Km. which spread over 21 out of 25 districts with 418 nos. of railway stations. SLR dedicated to fulfill the main objective of providing efficient passenger and freight transport service economically and environmental friendly ensuring security, reliability and punctuality. SLR could continue its service in the year 2020 efficiently amidst various obstacles and challenges.

World spread Covid virus affected Sri Lanka and country had to be lock down several times from March to June. During this period trains were not operated and a limited number of trains were operated from July to October and train operations were limited to districts as country was lock down district wise from October to December. Train service was carried out hygienically according to the Covid rules and regulation, limited nos. of passengers were carried. Therefore, Corona affected the revenue and passengers to reduce during the year 2020.

SLR took actions to provide efficient and comfortable train transport service amidst the above set backs and SLR promptly took steps to operate long distance train services and introduced new train services with newly procured rolling stocks from India and China for fulfillment of the passenger requirements.

Vision

To be the most reliable transport provider of passenger and freight traffic in Sri Lanka

Mission

To provide a safe reliable and efficient rail transport system for passenger and freight traffic

1.2 Objectives

- Increasing the contribution of Railway Passenger and freight traffic sector
- Ensuring the safety of train operations
- Enhancing the quality of passenger train services
- Increasing management efficiency
- Increasing Railway revenue
- Developing the human resources
- Upgrading the Railway infrastructure facilities

1.3 Main Activities

- Implementation of passenger Transport Service
- Handling Freight traffic
- Introducing Special Train Services

- Level 1 **G.M.R** –General Manager railway
- Level 2 **AGM(A)** – Addl. General Manager(Admin) , **AGM(M)** - Addl. General Manager(Mechanical), **A.G.M. (M)** - Addl. General Manager(Infrastructure), **A.G.M. (O)**- Addl. General Manager(Operation), **C.F.O** – Chief Finance officer
- Level 3 **DGM**-Deputy General Manager (Admin) , **DGM(T)** - Deputy General Manager (Training & HR) , **CEM** – Chief Engineer (Motive Power), **CME**- Chief Mechanical Engineer, **CE(W)** Chief Engineer (Way & works), **CSTE**- Chief Engineer (Signal & Telecommunication), , **DGM(C)** - Deputy General Manager (Commercial) , **DGMT**- Deputy General Manager (Transport) , **CIA**- Chief Internal Auditor , **CA**- Chief Accountant , **SRP**- Superintendent(RP) , **DGMP** - Deputy General Manager (Procurement) , **D P** – Director (Planning)
- Level 4 **D(A)**-Director (Admin) , **DCET** - Deputy Chief Engineer (Training & HRB), **DEMO** - Deputy Chief Engineer (Motive Power), **DEM**- Deputy Chief Engineer (Mechanical), **DEME** - Deputy Chief Engineer (Electrical) , **DEW** - Deputy Chief Engineer (Way & Works) , **DEBR** - Deputy Chief Engineer (Way & Bridges), **DEBU** - Deputy Chief Engineer (Property Development &Building) , **DES** - Deputy Chief Engineer (Signal & Telecommunication), **SC** – Superintendent Commercial , **ST** – Superintendent Transportation
- Level 5 **SEM** – SuperintendentEngineer(Motive Power),**SEME**- SuperintendentEngineer(Mechanical),**SEW** - SuperintendentEngineer(Way & works), **SS** – Surveyor Superintendent,**SES** - SuperintendentEngineer(Signal & Telecommunication), **SEP** -SuperintendentEngineer (Planning Project) , **DSSM** – DeputySuperintendent (Sales & Marketing) ,**DIT** - DeputyDirector (Information Technology) , **DSRP** - DeputySuperintendent (R.P) , **SP** – Superintendent (Procurement)
- Level 6 **ADA** – Assistant Director (Admin) / Deputy Director (Admin),**LGO** – Legal Officer , **ET** – Engineer (Training & HRB) , **EM** – Engineer (Motive Power),**ATM** – Asst. Transportation Superintendent (Mechanical) ,**ATE** - Asst. Transportation Superintendent (Energy Conservation) ,**EM** – Engineer (Mechanical), **EE**– Engineer (Electrical) ,**CM** – Chemist & Methodologist ,**EW** – Engineer (Way & Works) , **S** – Surveyor ,**ES** – Engineer (Signaling & Telecommunication),**EP** – Engineer (Planning & Project) , **AC** – Asst. Director / Deputy Director (Cost) ,**AST**– Asst. Superintendent (Transportation / Commercial), **AC** – Accountant , **ADI** – Asst. Director (Information Technology) ,**ASRP**-Asst. Superintendent (R.P), **ASP**– Asst.Superintendent (Procurement), **ADP** – Asst. Director (Planning)

1.5 Sub Departments, Units, Division and track net work

Sub Departments, Divisions and Units

#	Sub departments/Units	Head of the Department/Sub departments/Units
1	General Manager's office	
2	Chief Mechanical Engineer's Sub Department	Chief Mechanical Engineer (Mechanical)
3	Chief Engineer Way & Works Sub Department	Chief Engineer (Way & Works)
4	Chief Engineer Motive power Sub Department	Chief Engineer (Motive Power)
5	Chief Engineer Signal & Telecommunication sub Department	Chief Engineer (Signal & Telecommunication)
6	Chief Accountant Sub Department	Chief Financial Officer
7	Commercial Superintendent Sub department	Commercial Superintendent
8	Operating Superintendent Sub department	Operational Superintendent
9	Superintendent of Railway stores sub department	Store Superintendent
10	Sri Lanka Railway Protection Service	Security Superintendent
11	Sri Lanka German Technical Training Centre	Deputy General Manager
12	Principal Costing Officer's office	Principle Costing Officer
13	Planning Unit	Director (Planning)
14	Data Processing Unit	Manager (Data Processing)

Table -01

Rail Track Network

No.	Line	Distance KM	Railway Stations	Sub Railway Stations	Train Halts
01	Coastal Line (Fort to Beliatte)	186	41	33	0
02	Main Line From (Fort to Badulla)	292.38	45	33	26
03	Matale Line (Peradeniya Junction to Matale)	33.75	06	06	12
04	Puttalam Line (Ragama to Puttalam)	119.57	19	25	0
05	PuttalamAruwakkalu Line	37.00	1	0	0
06	Kelanively line (Fort to Avisawella)	59.27	11	19	7
07	Habour Line	7.00	1		
08	Kolonnawa Line	3.18	1		
09	Northern Line (Polgahawela to Kankasanthurei)	339.47	31	26	17
10	Thallaimannar line (Madawachchiya to Thallaimannar)	106.06	07	04	0
11	Mihintale Line (Anuradhapura to Mihintale)	13.50	01	0	2
12	Batticaloa Line (From Maho to Batticaloa)	211.11	14	17	05
13	Trincomalee line (Galoya Junction to Trinco)	70.23	04	02	02
Total		1,479.51	182	165	71

Table - 2

1.6 Funds and Institutes of Sri Lanka Railways

No other institutes or funds under the Department of Sri Lanka Railway

1.7 Details of Foreign Funded Projects

#	Name of the Project	Estimated Cost USD Mn.	Time Period	Remarks
1	Procurement of 160 Nos. of passenger carriages (Indian Line of Credit)	86.00	2018.09.07 2020.12.07 (27 Months)	1 st 10 Nos. passenger carriages scheduled to be received in April 2021
2	Procurement of 12 Nos Locomotive	48.67		Project is progress
3	Procurement of 9 Nos. Power sets (China)	93.86	September in 2018 May in 2020 (20 Months)	Project completed
4	Construction of Double track from Polgahawela to Kurunegala (21.45 Km)	52.00	Two Years	Scheduled to be commenced under the Indian Line of Credit
5	Rehabilitation of rail track from Maho to Omanthei (129 Km)	91.268	Three Years	Project is in progress

Table 03

Chapter 2

Progress and Future Vision of Sri Lanka Railway Department

Rail Transport has been accepted as a economical and environmental friendly transport mode. SLR as a key transport service provider involved in passenger & Freight Transport Service. SRL currently, operates office trains, long distance trains, intercity trains , special tourist and religious train services. SRL contributes to increase share of the service sector of GDP in Sri Lanka economy by providing efficient train service facing various challenges & obstacles.

The Covid 19 pandemic situation erupted in the 1st quarter of 2020 badly affected to the railway operations and daily activities. However, SLR continued its passenger and freight transportation despite this adverse situation.

SLR operates nearly 390 Nos. of passenger trains and transports approximately 400,000 nos. of passengers and operated nearly 03 Nos. of freight and 08 nos. of oil trains daily. When it is compared with the last year it was a 41% drop. The main reason for his was cancellation of trains due to Covid situation. SLR involved to purchase 10 Nos. of locomotives, 6 Nos. of power sets, 160 Nos. of passenger coaches, 30 Nos. of oil tanks and 20 Nos. of container wagons with hope of improving passenger and freight transport service. In addition to the above procurements, 9 Nos. of power sets for the improvement of the upcountry train service, rehabilitation of 200 Nos. of passenger carriages which were removed from the service and installation of 200 Nos. of protected railway crossings were the main railway development projects implemented for the betterment of the train service. And also, to enhance the train service and passenger comfort, feasibility studies were carried out for the improvement of Colombo Suburban Train Service under the financial assistance of Asian Development Bank and preparation of Railway Master Plan which aimed to improve the railway sector were implemented under the financial assistance of Asian Development Bank.

And also, rehabilitation works of rail line from Maho to Omanthei project is being continued in order to enhance the quality of passenger and freight train service,

Initialization works of double lining the track from Palayagala South to Aluthgama and double lining the track from Kurana in Negambo line works in progress. It is expected to complete in 2021. In addition to that, 10 nos. of locomotives were purchased and put into service. 9 Nos. DMUs procured from China were added to the upcountry service.

In 2020, 65.08 Mn. passengers were transported and 3,905.55 of passenger km were operated and 1.78 Mn. of freight tons were transported and 114.37 Mn freight ton km were operated. And also, total revenue dropped by 42.20% and it is shown a considerable decrease of passenger tickets revenue by 45%

Due to Covid situation that prevailed over the year, limited nos. of trains were operated .Therefore, No new trains and extensions were implemented during the year.

SLR continued its fullest contribution to provide Passenger & Freight transport service while covid situation minimizing track restrictions and applying strategic solutions regarding scarcity of employees, financial issues and infrastructure for trusted and comfortable passenger service.

Future Vision

Main objective of present transport policy is to provide solution to road traffic congestion. Therefore, main expectation is to shift road passenger and freight transport to rail transport. In the “Vision of Prosperity” it is emphasized to develop the infrastructure facilities in order to provide economical and efficient train service. Accordingly, It is expected to prepare railway future plans focusing on this objective. In this view it is expected to expedite the following developments in railway sector as attractive and economical friendly transport service.

- Operate an efficient and comfortable train service
- Introducing an electrified train transport system for Panadura – Colombo-Veyangoda, Ragama, -Katunayake-Negambo , Maradana-Homagama and adding to the normal train service..
- Implementing of online service for issuing tickets and seat reservation introducing modern technology digital system in parallel with implementing E –ticketing system and automatic gate system for the modernization of the train service.
- Procurement of Locomotives for freight transport and produce flat wagons locally and upgrade the freight transport facilities at ports in Colombo, Hanbantota, Trincomale, Kankasanthurei,
- Increase railway revenue by utilizing railway land, establishing shopping complex, financial services, Hotels, Offices, Film Halls, Recreational places and residences at Stations located near towns.

Future Development Projects

1. The project of rehabilitation of the railway track from Maho to Omanthei
2. Double tracking of the railway track from Polgahawela to Kurunegala
3. Double tracking of the railway track from Kurunegala to Maho
4. Double tracking of the railway track from Negambo to Kochchikade in Puttlam line
5. Replacement of new Kelaniya Bridge
6. Preparation the Master Plan for Sri Lanka Railways
7. Introducing of an electronic ticketing system
8. Manufacturing of passenger carriages locally
9. Installation of new railway signaling system
10. Installation of protected railway level crossing system.
11. Rehabilitation of another 100 nos. of passenger carriages as an extension of the rehabilitation 200 nos. of passenger carriages project.
12. Double tracking of railway track from Payagala South to Aluthgama.
13. Commence the works of electrification of rail service in Colombo Suburban with the financial assistance of Asian Development Bank (ADB).

Challenges

Ticket fare is the main challenge and problem faced by the SLR. Addition to that even though SLR is involving daily passenger and freight transport operations, facing increase of recurrent expenditure, employee's problems, limitation of provisions.

2. Financial Progress

Revenue in 2020

Revenue and expenditure details in 2020 are as follows

Revenue category in 2020

No	Revenue category	Revenue Rs. Mn 2020
01	Passenger	3,481.53
02	Parcels & Mails	89.09
03	Freight & live stocks	364.77
04	Miscellaneous	631.25
Total		4,566.64

Table 4

Expenditure in 2020

No	Category	Revenue (Rs.Mn)
01	Recurrent Expenditure	14,617.45
02	Capital Expenditure	34,119.51
Total Expenditure		48,736.96

Table 5

Train Fleet

6 Nos. of S -13 power sets and 10 Nos. of M 11 locomotives procured under the Indian Line of credits and S-13 power sets already have been put into the Intercity service and M11 locomotives also put into the passenger and freight service.

In addition to that, another 09 Nos. of S -14 power sets procured from China were put into the upcountry service during the year 2020.

A great service was provided by the train fleet ,facing the Covid situation in 2020, However number of trains run were limited due to the Covid situation. Therefore full capacity of the train fleet could not be utilized. At the end of 2020, the fleet in service is as follows

Railway Fleet

#	Category	Nos.
01	Locomotives	73
02	Power Sets	
	Single Brakes	39
	Double Brake	18
03	Passenger Carriages	1,487
	Carriages	876
	Power Set Carriages	611
04	Wagons	492

Table 6

With continuous repairs and maintenance to carriages and locomotives, in 2020, 26,706 Nos. of minor repairs and 2,192 Nos. of major repairs were done. And also, 23 nos. of rehabilitated passenger carriages were put into the service .

In addition to that 190 nos. of passenger carriages were rehabilitated which removed from the service by the end of 2020 under the rehabilitation of 200 Nos. passenger carriages project Through this project, 138 Nos. of Romanian Carriages and 52 Nos. of S - 8 Power Sets. were completed and added to the service.

Passenger and Freight Traffic

In the year 2019 , 128.48 Mn. of passengers travelled by trains and 65.08Mn. of passenger travelled in 2020. It shows a 49.34% decrease comparison with year 2019. Lock down of the country from March to June due to the covid epidemic was the main reason for above situation. During this period all train operations were cancelled. From July to October limited nos. of trains were operated. Again, trains were operated among districts due to the lock down of the country from October to December. In this situation the Nos. of passenger dropped by 45.49% and Nos. of passenger Kilometers dropped by 45.56% when comparing the year 2019.

No. of Passenger Traveled and Passenger Revenue

Year	No. of Passenger traveled (Mn)	Passenger Revenue Rs.Mn)	Passenger Km (Mn)
2019	128.48	6,386.96	7,309.56
2020	65.08	3,481.53	3,905.55

Table 7

Freight Revenue and Freight Tons

Year	Freight Revenue (Mn)	Nos. of tonsRs.Mn)	Ton Km (Mn)
2019	435.02	1.80	115.62
2020	364.77	1.78	114.37

Table 8

- ❖ When consider the freight transport in 2020, freight revenue dropped by 16.14%, Nos. freight Ton dropped by 4.81% and Nos. of Freight Kilometer dropped by 1.08%. despite the covid situation, Fuel transport was continued during the year.

Performance Indicators

No	Performance Indicator	2019	2020
01	Total Revenue (Rs.Mn)	7,901.02	3,481.53
02	Number of passengers travelled (Mn)	128.48	65.08
03	Passenger KMs (Mn)	7,309.56	3,905.55
04	Number of freight tons (Mn)	1.80	1.78
05	Freight ton KMs (Mn)	115.62	114.37

Table 9

Overall Train operation

Train Service	No. of Trains scheduled	No. of Train operated
Suburban	50,632	45,623
Local	21,135	18,895
Distant and Intercity	15,724	14,779
Rail Buses	2,911	2,063
1.Passenger Trains	90,402	81,360
11. Freight	6,806	4,891
Total	97,208	86,251

Table 10

According to the table no.10, Nos. of scheduled trains in 2020 were 90,402 and 81,360 Nos. of trains operated. As a percentage it was 89%. Imposing curfew and lock down of the country due to Covid pandemic situation were directly affected for the decrease in passenger and freight transport.

Fuel Consumption

Fuel usage for the Locomotive and Power Sets are as follows

Details	2019	2020
Diesel Liter Mn.	33.92	26.32
Fuel Expenditure (Rs.Mn)	4,315.60	3,113.29

Table-11

Fuel usage in 2020 was 26.32Mn. and expenditure was Rs.3,113.29 Mn. A reduction of 7.60 Mn. liters can be seen in 2020 with compared to the previous year. The main reason for this was the lock down of the country from March to June due to covid pandemic. During this period train services had been halted. And a limited number of trains were run within the period from October to December.

Permanent ways and Buildings

Upgrading and maintaining activities were continued to the permanent way and 39,143.66m. of rails , 36,739 Nos. of Concrete sleepers and 57,239Nos.of wooden sleepers were laid and 17,117Nos.of ballast cubes were put into the track during the year.

Material utilized for maintenance of Rail Lines Maintenance.

Material	Quantity (Nos.)
Rails (feet)	39,143.66
Wooden Sleepers	57,239
Steel sleepers	477
Concrete sleepers	36,739
Ballast cubes	17,117

Table -12

It has been started the constructions of double lines from Kuran to Negambo in Puttlam line , rehabilitation of rail track from Maho to Omanthei, initialization of works of double tracking from Polgahawela to Kurunagala ,commencing of rehabilitation works in Kandy-Peradenya –Kadugannawa railway line , Construction of double line from Payagala South to Aluthgama were carried out during the year. Repairs and maintenance activities at railway stations were completed. And also, cabinet approval was granted for replacement of new Kelinaya bridge financed by Austrian Government and initial works are in progress.

In the year 2020 also, actions were taken to remove cautions to ensure an efficient train service as follows.

#	Divitions	Nos. of Cautions removed	
		2019	2020
01	Central District	40	20
02	Lower District	44	14
03	Upper District	39	8
04	Northern District	10	1
05	Eastern District	80	67
Total		213	110

Table - 13

110 Nos. of cautions were removed during the year 2020. The trains will be able to reach its destination by running at a constant speed through removing of these cautions and an efficient train service was provided to the passenger. A reduction of 103 Nos. of cautions showed in 2020 when compared to 2019. Covid 19 situation was the reason for the decrease in the process of removal of cautions.

Signal and Tele-communication System

Proper function of the Signaling & Telecommunication System is very important to provide a safe and efficient train service. The key responsibility of Signaling and Telecommunication sub Department is to maintain all signaling system installed at 418 nos. of railway stations along the rail network of 1479.51Km. There are over 700 Nos. of protected railway crossings in the track network and they are maintained properly and kept in active condition.

Proper maintenance and upgrading of the Signaling & Telecommunication System is a very supportive to enhance the efficiency of the train service. Amidst the covid-19 situation, Signal Sub Department has done the maintenance activities continuously to keep the signaling & Telecommunication system active throughout the year 2020.

And also, following activities were done by Signalling Department in 2020

1. Installation of new Signaling System replacing Samophones system from Polgahawela to Maho.
2. Completed the installation of new Auto block section signaling system from Pothuhera to Kurunegala in 2020 which was commenced in 2019. Through this system, the time taken for running train only one direction reduced from 18 minutes to 5 minutes.

Commenced the project of installation new Auto block section signaling system removing Tablet system from Maharagama to Nugegoda. It was installed a computer operated new efficient signaling system replacing old signaling system in the running shed at Maharagama railway station. The cost for this project was Rs. 40 Mn. and thereby SLR could be saved more than Rs. 300mn.

Renovation was done for the signaling system connecting side track of Prima and the track in Putlam line. An efficient train service was provided by maintaining 637 km length of electronic based colour light signaling system and 800km length of mechanical signaling system with the shortage of skilled workers and financial deficiencies. 200 Nos. of protected rail crossing were installed under the installation of 200 Nos. of protected rail crossing project. In addition to that steps have been taken to install another new 200 Nos. of security signaling systems.

Commercial Activities

In 2020, Commercial activities were carried out continuously for the enhancement of the revenue of SLR. Therefore, following activities (Passenger & non passenger) were fulfilled in order to increase the revenue in 2020.

- Sand transport from Batecoloa to Colombo
- Prima flour transport from China bay to Seeduwa
- Planning to install Q shops
- Planning to transport garbage from Wanawasala to Putlam.
- Planning to transport fertilizer from China bay to Polonnaruwa and Colombo to Polonnaruwa.
- Planning to transport agriculture products from Nanuoya to Colombo by train.
- Planning to transport agriculture products by train from Nanuoya to Colombo

Passenger facilities and other development activities

In the year 2020 also many steps were taken for the development of the railway stations. and some of them are as follows.

- Development of facilities for disabled (Wheel chairs, separate passages, sanitary wares, access facilities)
- Upgraded the restrooms at railway stations and introduction of a convenient system for public to reserve them
- Constructed new bridges, overhead bridges, raise and extend railway station platforms and maintenance of station buildings.
- Introduction of new trains.
- Upgrade the ticket reservation facilities of intercity trains.
- Provided of additional service to passengers by establishing stalls, shops and parkings
- Improvement of the freight traffic.

Sri Lanka German Technical Training Institution (SLGTTI)

SLGTTI is continued its purpose with aim of creating quality technician, in the year 2020 also, providing infrastructure facilities for practical examination of training students giving facilities for professional tests, evaluating of task of apprentices who are training in Engineering Technology Institute and supervising of work site training of university students.

SLGTTI was created a labour force to the Department and the country by conducting full time courses for school leavers adhering to the national training theories under the approval of the Tertiary & Vocational Education Commission.

Training courses conducted by SLGTTI mainly are as follows. Full Time Courses at the level of National Vocational Qualification (NVQ) are continued under this level.

Applications were called to recruits new students by SLGTTI in 2020. and selected applicants were called for the interview. Final examination was held in this year only for the students recruited last years. Table -14 shows the nos. of courses & passed out students in 2020.

Details of training Courses conducted by SLGTTI

No	Course	No of trainees	
		NAITA	NVQ (Level -4)
01	Diesel Engine Machanic	20	20
02	Machiners	-	-
03	Electrician	-	-
04	Welders	-	-
Total		20	20

Table -14

Following table show the details of on the job training given for related institutions

#	Institution	No. of student
01	Technical College	06
02	UNIVOTEC	17
03	IET (NDES)	26
04	EUG	05
05	OUSL	01
06	NDT	08
07	SLIT	03
	Total	58

Table - 15

2.13 Sri Lanka Railway Security Service

Railway security service continued its task to protect passengers and railway properties in 2020 performing following duties

- Deployment about 468 security staff to to ensure the protection of SLR properties, passenger & railway staff is the main responsibility of Railway Security Service.
- With the spread of Covid -19 , railway security service helped the passenger transport as per the health guideline with the assistance of Sri Lanka security forces.
- Ensured the security of the railway stations which had been closed due to Covid-19.
- It had been taken measures to deploy security officers in the duty of train squad with pistols
- Protected passenger from being robbers & looters in trains
- During the year 2020, 66 nos.of unauthorized sellers were arrested and produced to the court.
- Deployed officers with weapons to protect trains.
- Protected railway yards and works shops.
- Providing supervision when selling scraps such as old passenger carriages, unusable rails and sleepers which were sold under the tender procedure.
- Provide squad for special trains

The following table 16 shows the summary of the performances achieved by Railway security Service.

No.	The implemented task	2020	
		No	Fine (Rs.Mn)
1	Ticketless travel	665	2,032,299.00
2	Travel in upper classes	16	53,935.00
3	Over load transport	02	554,396.00
4	Charge by courts	22	4,863.00
5	Charge of department	71	1,660,114.96
6	Unauthorized sellers	66	83,500.00
7	beggars	20	20,500.00
8	Tax areas	67	223,700.00
	Total	929	4,633,367.96

Table 16

CHAPTER 03

Overall financial performance for the year ending 31st December, 2020

3.1 Statement Financial Performance

Financial performance for the year ending as at 31st December, 2020

ACA-F

Budget (current year)	Income	Note	Factual Rs.		
			2020	2019	
	Income Tax	1			
	Local goods and services Tax	2			} ACA - 1
	Taxes on international trade	3			
5,500,000,000	Non-tax revenue and other	4	4,566,646,433	7,901,325,666	
5,500,000,000	Total Revenue Receipt (A)		4,566,646,433	7,901,325,666	
	Non-revenue receipts				
17,169,604,000	Treasury Imprest		13,675,125,000	13,749,403,000	ACA - 3
	Deposits		1,905,676,434	2,651,384,875	ACA-4
	Advance accounts		1,629,706,963	2,329,361,190	ACA-5/5(A)
	Other receipts		-	-	
17,169,604,000	Non-revenue total income (B)		17,210,508,397	18,730,149,065	
22,669,604,000	Total Income Receipts and Non -Revenue receipts C = (A) + (B)		21,777,154,830	26,631,474,731	
	Less Expenditure				
	Recurring expenditure				
10,455,187,000	Wages, salaries and other employee benefits	5	10,421,836,554	9,887,549,759	} ACA-2(ii)
4,214,762,000	Other goods and service	6	4,162,401,399	5,540,688,008	
35,656,000	Subsidiary, Grants and transfers	7	33,378,223	35,296,835	
	Interest payments	8			
	Other recurring expenditure	9	-	-	
14,705,605,000	Total incurring Expenditure ((D)		14,617,616,176	15,463,534,602	
	Capital Expenditure				
3,565,901,000	Rehabilitation and Improvements Capital Assets	10	3,552,894,982	5,053,043,416	} ACA-2(ii)
34,781,320,000	Acquisition of Capital Assets	11	30,563,559,457	15,338,622,686	
12,000	Capital Transfers	12	12,000	649,063	
	Acquisition of Financial assets	13	-	-	
3,082,000	Capacity Building	14	3,045,385	9,937,107	
	Other Capital Expenditures	15			
38,350,315,000	Total Capital Expenditures (E)		34,119,511,824	20,402,252,272	
	Main Ledger Expenditure (F)		3,708,199,750	5,470,806,756	
	Deposit payments		1,900,705,747	2,674,925,328	ACA-4
	Advance Payments		1,807,494,003	2,795,881,428	ACA- 5/5(A)
53,055,920,000	Total Expenditure G=(D+E+F)		52,445,327,750	41,336,593,630	
(30,386,316,000)	Balance Imprest as at 31st December 2019 H= (C+G)		(30,668,172,920)	(14,705,118,899)	

3.3 Cash Flow Statements:

ACA-C

Cash Flow Statements for the year ending as at 31st of December, 2020

	Factual	
	2020 Rs.	2019 Rs
Cash Flows generated from operational activities		
Total tax receipts		
Charges, Surcharges, Penalties and Licenses	4,086,276,665	7,003,591,048
Profits	-	-
Non-revenue receipts		
Imprest receipts	13,675,125,000	13,749,403,00
Sore advance received	486,085	4,765,785
R.N.A Receipt	6,353,649	10,885,507
Receipt from Deposits	320,930,843	788,105,473
Cash Flows generated from operational activities (a)	18,089,172,242	21,556,750,813
Reduced: Cash Expenditure		
Personal Emoluments & Operating Payments	12,199,377,987	10,572,723,544
Subsidies and Transfer payments	155,334,913	773,711,875
Other recurrent payments	847,842,582	914,935,884
Capital & Recurrent payments to other Departments	1,215,597	8,337,069
Capital maintenance cost	1,242,433,088	1,510,046,203
Store Imprest paid to Treasury	1,414,752,085	1,912,349,332
Revenue paid to treasury	9887,425	10,796,304
Financial cost of imprest paid to treasury	1,804	1,001
Imprest paid to treasury for last year	2,756,091	2,244,010
Cash Flows generated from operational activities (B)	15,873,601,572	15,705,145,222
Net Cash Flow generated from operational activities (C)=(A) –(B)	2,215,570,670	5,851,605,591
Cash Flow generated from Investment activities		
Interest		
Dividends		
Removal of title, provisions and material assets sale		
Recovery of sub-loans		
Recovery of advances		
Cash Flow generated from Investment activities (D)		
Reduced- Cash Expenditures		
Acquisition of physical assets construction or purchases and other investments	2,007,288,540	3,220,480,104
R.N.A payments	205,526,039	370,650,788
Total Cash Flow spent on investment operational activities (E)	2,212,814,579	3,591,110,892
Net Cash Flow disbursed from investment activities (F)=(D)-(E)	(2,212,814,579)	(3,591,110,892)
Total Cash Flow spent on investment operational activities (G) = (C) + (F)	2,756,091	2,260,494,699
Net Cash Flow from Financial Activities		
Local Borrowings	-	-
Foreign Borrowings	-	-
Grants received	-	--
Cash Flow generated from Financial Activities (H)		
Less : Cash Expenditures		
Repayment of Local Borrowings	-	-
Repayment of Foreign Borrowings	-	-
Change in Deposit Accounts and Other Liabilities	-	-
Total Cash Flow disbursed for Financial Activities (I)	-	-
Cash Flow created from Financial Activities (J)=(H)-(I)		
Net changes in the monetary (i)=(g)+(j)	2,756,091	2,260,494,699
Initial Cash Balance as at January 01		
Final Cash balance as at December 31		

3.4 Financial Statements

3.5 Revenue Collection Performance

Rs. ,000

Revenue Code	Description of the Income Code	Revenue Estimate		Collected Income	
		Original	Final	Amount (Rs.)	Final Revenue Estimate as a %
2001.01.00	Railway	5,500,000	5,000,000	4,566,646	91%

3.6 Performance of Utilization of Allocated Provisions:

Rs.,000

Type of Allocation	Allocated Provisions		Actual Expenditure	Allocations utilized as % of final allocation
	Initial	Final		
Recurrent	15,117,030	14,705,605	14,617,616	99%
Capital	34,331,790	38,350,315	34,119,512	89%

3.7 As per F.R.208 Allocations made to other Ministries / as a departmental representative to this department /district Secretariat / Local government

Rs.,000

S/ No	Allocation received from which Ministry / Department	Purpose of the allocation	Provisions		Actual expenditure	Utilized allocation, as% of the final allocation
			Original	Final		
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-

3.8 Performance of Reporting Non-financial asset

Rs.,000

Asset Code	Code description	Balance as per Board Survey Report as at 31.12.2020	Balance as per Financial position Report as at 31.12.2020	Yet to be accounted	Reporting progress as%
9151	Buildings structures	152,506,147	152,506,147		100%
9152	Machinery	92,756,517	92,756,517		100%
9153	Lands				
9154	Intangible Assets				
9155	Biological assets				
9160	Work in progress				
9180	Leased assets				

3.9 Report of the Auditor General

Final Audit Report issued by Auditor General is attached in Annexure 1

CHAPTER 04.**4.1 Institutional Performance Indicators (Based on Action Plan)**

Specific Indicators	Actual output as a percentage (%) of the expected output		
	100% - 90%	75% - 89%	50% - 74%
Nos. of trains operated per day		√	
Nos. of goods trains operated per day		√	
Nos. of railway projects		√	
Railway track constructed (Km)		√	

CHAPTER 05

Performance in achieving the Sustainable Development Goals (SDGs)

5.1 Relevant Sustainable Development Objectives identified

Goal/Objectives	Target	Indicator of the achievement	Progress of the Achievement to date		
			100% - 90%	75% - 89%	50% - 74%
Industry, innovation & Infrastructures	Develop infrastructure facilities for efficient railway service by constructing new railway line, rehabilitation of existing railway line and establishing new signaling system. And also, Adding required power sets and carriages for passenger and freight transport to provide efficient and safe passenger and freight transport service	01.Nos. of goods transported		√	
		02.Nos. of train operated per day		√	
		03.Nos. of Main railway projects		√	
		04. Length of rail track constructed		√	

It was unable to achieve the expected goals due to Corona pandemic in 2020

5.2 Achievements and challenges in fulfillment of Sustainable Development Goals

SLR with the hope of achieving sustainable development in 2030, initiated steps to provide maximum quantitative and qualitative train service for people

The double tracking from Katunayake to Kurana in Puttalam line is completed and commenced the rehabilitation of railway line Maho to Omanthei. And it has been planned to construct double line Polgahawela to Kurunegala, Kurunegala to Maho and Payagala South to Aluthgama and up gradation of Kelanivelly line is in progress.

Steps have been taken to install solar power units at selected railway stations and thereby to generate electricity and expected to release excess electricity to National Electricity System. SLR is working toward to provide environmental friendly transport service to ensure the future generation a polluted free environment. Therefore, SLR procured and put into services the Locomotives and power sets which has less carbon dioxide emission. In the path of achieving the goals of Sustainable Development Goals by introducing Electric Trains service from Panadura to Veyangoda. And also, establishment of new system is in process introducing new technology.

Initial activities have been commenced to introduce train service for Upcountry and Northern Line based on tourist industry and commenced initial activities to improve container transport and oil transport as a solution to the road traffic.

SLR is facing challenges in implementing projects . those challenges can be summarized as follows.

01. Limitation of finance facility for major development project.
02. Encroaches within railway reservations
03. Large no of railway trade unions and strikes
04. Issues in staff
05. Issues in railway reservation
06. Limitation in researches and development activities.

CHAPTER 06

Human Resource Profile

6.1 Cadre Management

	Approved cadre	Existing cadre	Vacancies / (Excess) **
Senior	212	143	69
Tertiary	415	75	376
Secondary	11,253	5,802	5,451
Primary	8,601	6,963	1,638

6.2 Shortage of human resources for he institutional performance

It is vital to have a required scadre to achieve the Vision and the Mission of the Sri Lanka Railways. It is difficult to achieved desired target with the with vacancies of the cadre.

6.3 Human Resource Development

Name of the Programme	No. of employees trained	Duration of the Programs	Total Investment (Rs.)		Nature of the Program Local/ Foreign	Outputs/ Knowledge gained
			Local	Foreign		

Due to corona pandemic no training programs were conducted

Contribution of the training programs for the performance of the institution

It can be gained an efficient and productive service with a low cost by giving proper training to the staff of the department.

Chapter 07

Compliance Report

No.	Requirement to be applied	Compliance Status (Compliant/ Not Compliant)	If Not Compliant, short explanation for same	To avoid Not Compliance in the future, accurate decision making process proposed
01.0	The following financial statements/accounts have been submitted on the due date			
01.1	Annual Financial Statement	Compliant		
01.2	Advance Account of Public Officers	Compliant		
01.3	Trading & Manufacturing Advance Accounts (Commercial Advance Accounts)	Not Compliant		
01.4	Stores Advance Accounts	Compliant		
01.5	Special Advance Accounts	Not Compliant		
01.6	Other			
02.0	Maintenance of Books & registers (M R 445)			
02.1	Updating & maintaining the Fixed Asset Register according to the Public Administration Circular No.267/2018	Compliant		
02.2	Personal emoluments register/ Personal emoluments cards has been maintained and update	Compliant		
02.3	Register of Audit queries has been maintained and update	Compliant		
02.4	Register of Internal Audit reports has been maintained and update	Compliant		
02.5	Prepare all monthly account summaries (CIGAS) and submit to the Treasury on the due date	Compliant		
02.6	Register for cheques and money orders has been maintained and update	Compliant		
02.7	Inventory register has been maintained and update	Compliant		
02.8	Stocks Register has been maintained and update	Compliant		
02.9	Register of Losses has been maintained and update	Compliant		
02.10	Commitment Register has been maintained and update	compliant		
02.11	Register of Counterfoil Books (GA – N20) has been maintained and update	Compliant		
03.0	Delegation of functions for financial control (FR 135)			
03.1	The financial authority has been delegated within the institute	Compliant		

03.2	The delegation of financial authority has been communicated within the institute	Compliant		
03.3	The authority has been delegated in such manner so as to pass each transaction through two or more officers	Compliant		
03.4	The controls has been adhered to by the Accountants in terms of State Account Circular 171/2004 dated 11.05.2014 in using the Government Payroll Software Package	Compliant		
04.0	Preparation of Annual Plans			
04.1	The annual action plan has been prepared	Compliant		
04.2	The annual procurement plan has been prepared	Compliant		
04-3	The annual Internal Audit plan has been prepared	Compliant		
04.4	The annual estimate has been prepared and submitted to the NBD on due date	Compliant		
04.5	The annual cash flow has been submitted to the Treasury Operations Department on time	Compliant		
05.0	Audit Inquiries			
05.1	All the audit queries has been replied within the specified time by the Auditor General			
06.0	Internal Audit			
06.1	The internal audit plan has been prepared at the beginning of the year after consulting the Auditor General in terms of Financial Regulation 134(2)) DMA/1 -2019	Compliant		
06.2	All the internal audit reports has been replied within one month	Not compliant	There are instances where answers are not given within one month	Aware at the audit meeting
06.3	Copies of all the internal audit reports has been submitted to the Management Audit Department in terms of Sub-section 40(4) of the National Audit Act No. 19 of 2018	Compliant		
06.4	All the copies of internal audit reports has been submitted to the Auditor General in terms of Financial Regulation 134(3)	Compliant		
07.0	Audit Management Committees			
07.1	According to DMA Circular 1-2019, at least 04 Audit and Management Committees should be maintained in the relevant category	Compliant		

08.0				
08.1	The information about purchases of assets and disposals was submitted to the Comptroller General's Office in terms of Paragraph 07 of the Asset Management Circular No. 01/2017	compliant		
08.2	As per the 13th Chapter of the above mentioned Circular, appoint a suitable liaison officers to coordinate the execution of the provisions of the said circular and report the details of that officer to the Controller General's Office.	compliant		
08.3	The boards of survey was conducted and the relevant reports submitted to the Auditor General on due date in terms of Public Finance Circular No. 05/2016.	Compliant		
08.4	The excesses and deficits that were disclosed through the board of survey and other relating recommendations, actions were carried out during the period specified in the circular	Compliant		
08.5	Having done the Disposal of despicable goods under F R 772	compliant		
09.0	Vehicle Management			
09.1	The daily running charts and monthly summaries of the pool vehicles had been prepared and submitted to the Auditor General on due date	Compliant	An officer has been appointed in each sub department for the vehicle allocated to sub-department. He should produce daily chart, monthly summery report to the auditor on due date.	
09.2	The condemned vehicles had been disposed of within a period of less than 6 months after condemning	Compliant	.It is difficult to complete the disposal process within six months, due to practical issues arisen when join the other department's' officers at committee meetings in the process of disposal of vehicle acting under the act according to	

			the FR No 02/2015	
09.3	The vehicle logbooks had been maintained and updated		Updating of the log books of the vehicles in each departments is a responsible of the vehicle officer	
09.4	The action has been taken in terms of F.R. 103, 104, 109 and 110 with regard to every vehicle accident	Compliant		
09.5	The fuel consumption of vehicles has been re -tested in terms of the provisions of Paragraph 3.1 of the Public Administration Circular No. 30/2016 of 29.12.2016			
09.6	The absolute ownership of the leased vehicle log books has been transferred after the lease term	Compliant		
10.0	Bank Account Management			
10.1	The bank reconciliation statements had been prepared, got certified and made ready for audit by the due date	Compliant		
10.2	The dormant accounts that had existed in the year under review or since previous years settled	Compliant		
10.3	The action had been taken in terms of Financial Regulations regarding balances that had been disclosed through bank reconciliation statements and for which adjustments had to be made, and had those balances been settled within one month	Compliant		
11.0	Utilization of Provisions			
11.1	The provisions allocated had been spent without exceeding the limit	Compliant		
11.2	The liabilities not exceeding the provisions that remained at the end of the year as per the FR 94(1)	Compliant		Purchasing of the advance account is done within the limit of liability
12.0	Advance Accounts f Public Officers			
12.1	The limit s had been complied with	Compliant		
12.2	A time analysis had been carried out on the loans in arrears	Compliant		
12.3	The loan balances in arrears for over one year had been settled	Compliant		Actions have been taken to recover these balances immediately by accounts branch with joining hand with cabinet branch

13.0	General Deposit Account			
13.1	The action had been taken as per F.R.571 in relation to disposal of lapsed deposits	Compliant		
13.2	The control register for general deposits had been updated and maintained	Compliant		
14.0	Imprest Account			
14.1	The balance in the cash book at the end of the year under review remitted to TOD	Compliant		
14.2	The ad -hoc sub imprests issued as per F.R. 371 settled within one month from the completion of the task	Compliant		
14.3	The ad -hoc sub imprests had not been issued exceeding the limit approved as per F.R. 371	Compliant		
14.4	The balance of the imprest account had been reconciled with the Treasury books monthly	Compliant		
15.0	Income Account			
15.1	The refunds from the revenue had been made in terms of the regulations	Compliant		
15.2	The revenue collection had been directly credited to the revenue account without credited to the deposit account	Compliant		
15.3	Returns of arrears of revenue forward to the Auditor General in terms of FR 176	Compliant		
16.0	Human Resources Management			
16.1	The staff had been paid within the approved cadre	Compliant		
16.2	All members of the staff have been issued a duty list in writing	Compliant		
16.3	All reports have been submitted to MSD in terms of their circular no.04/2017 dated 20.09.2017	Compliant		
17.0	Provision of information to the public			
17.1	An information officer has been appointed and a proper register of information is maintained and updated in terms of Right To Information Act and Regulation	Compliant		
17.2	Information about the institution to the public have been provided by Website or alternative measures and has it been facilitated to appreciate / allegation to public against the public authority by this website or alternative measures	Compliant		
17.3	Bi - Annual and Annual reports have been submitted as per section 08 and 10 of the RTI Act	Compliant		
18.0	Implementing citizens charter			

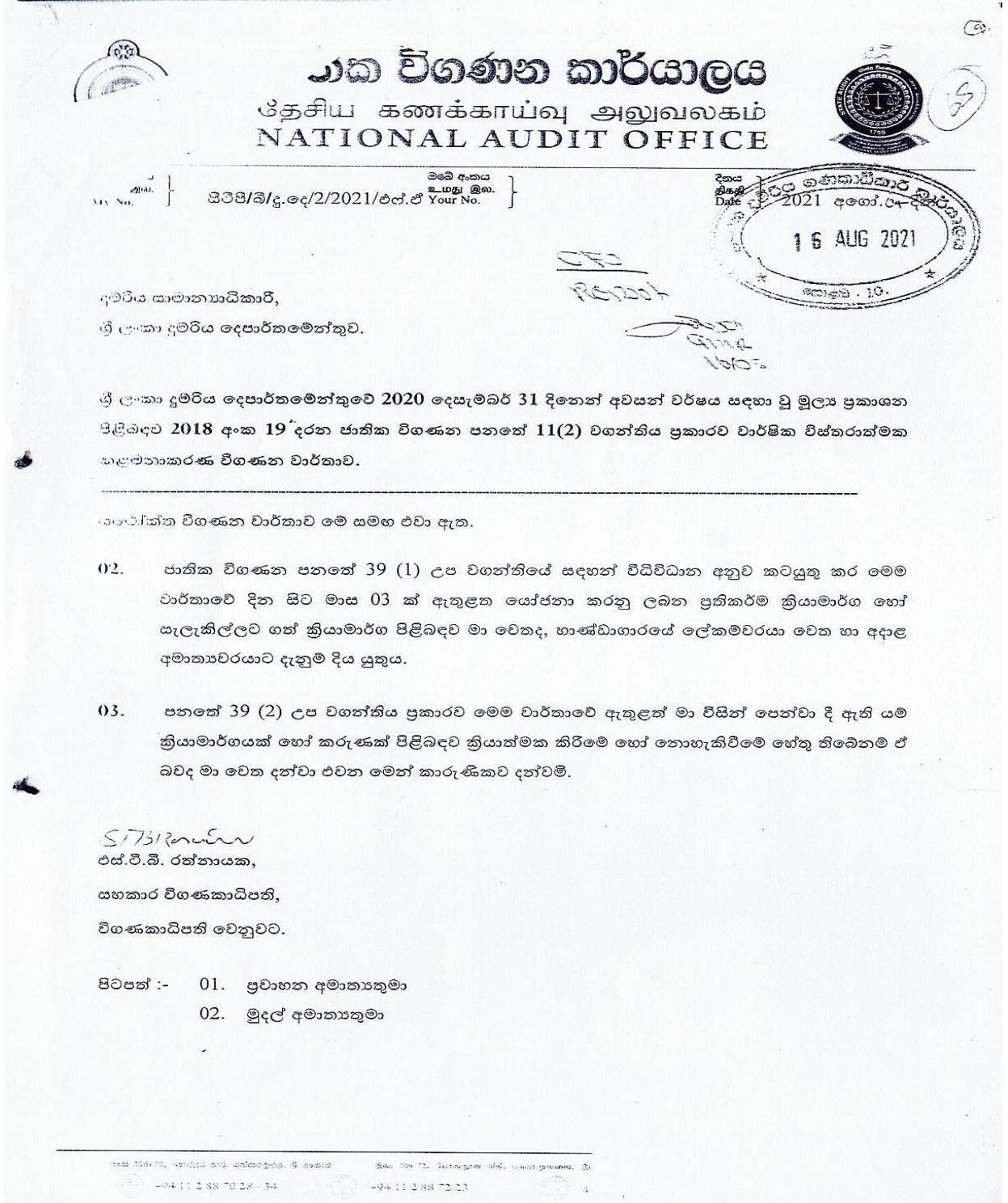
18.1	A citizens charter/ Citizens client's charter has been formulated and implemented by the Institution in terms of the circular number 05/2008 and 05/2018(1) of Ministry of Public Administration and Management	Compliant		
18.2	A methodology has been devised by the Institution in order to monitor and assess the formulation and the implementation of Citizens Charter / Citizens client's charter as per paragraph 2.3 of the circular	Compliant		
19.0	Preparation of the Human Resource Plan			
19.1	A human resource plan has been prepared in terms of the format in Annexure 02 of Public Administration Circular No.02/2018 dated 24.01.2018.	Compliant		
19.2	A minimum training opportunity of not less than 12 hours per year for each member of the staff has been ensured in the aforesaid Human Resource Plan	Compliant		
19.3	Annual performance agreements have been signed for the entire staff based on the format in Annexure 01 of the aforesaid Circular	Compliant		
19.4	A senior officer was appointed and assigned the responsibility of preparing the human resource development plan, organizing capacity building programs and conducting skill development programs as per paragraph No.6.5 of the aforesaid Circular.	Compliant		
20.0	Responses Audit Paras			
20.1	The shortcomings pointed out in the audit paragraphs issued by the Auditor General for the previous years have been rectified	Compliant		

විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව ඇමුණුම 01

ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය





ජාතික විගණන කාර්යාලය

தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்

NATIONAL AUDIT OFFICE



41

මගේ අංකය
எனது இல. }
My No. }

සිංග්ලි/බී/දු.දෙ/2/2022/05/එමආර්.මහලු
இல. }
Your No. }

දිනය
திகதி }
Date }

2022 මැයි 30 දින

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී,
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව.

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 ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව වූ මෙම වාර්තාව නිකුත් කරනු ලබන අතර ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් ජාතික විගණන පනතේ 39 වන වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධාන අනුව කටයුතු කර මෙම වාර්තාවේ දින සිට මාස 03 ක් ඇතුළත යෝජනා කරනු ලබන ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාමාර්ග හෝ සැලැකිල්ලට ගත් ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව මා වෙත වාර්තා කළ යුතුය. මෙම වාර්තාවේ පෙන්වා දී ඇති යම් ක්‍රියාමාර්ගයක් හෝ කරුණක් පිළිබඳව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හෝ නොහැකි වීමේ හේතු තිබේ නම් ඒ බවද මා වෙත දන්වා එවිය යුතුය.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2020 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 2021 ජූනි 17 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2021 අගෝස්තු 04 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 2020 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 වගන්තියේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධානවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම 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, වේතනාන්විත මහභූරීමෙන්, 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 (1) (ඇ) වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බවට,
- (ආ) මෙම වාර්තාවේ 1.6.1 ඡේදයේ සඳහන් නිරීක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් ඉකුත් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ වාර්තාවේ නිර්දේශයන් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 පොදු සම්මත ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූල නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
වර්ෂය අවසාන දිනට භෞතික ශේෂය පදනම් කරගෙන වර්ෂය අවසාන තොගය ගණනය කර ගිණුම්වල පෙන්විය යුතු වුවද, පොත් ශේෂය පදනම් කරගෙන තොග වටිනාක රු. 7,658,718,321 ක් ලෙස ගණනය කර තිබුණි.	කාර්ය මණ්ඩල උනන්දුව මත නිවැරදි මූලාශ්‍ර තොරතුරු වෙත ප්‍රවේශවීමේ අපහසුතාවය.	වර්ෂය අවසාන තොග වටිනාකම භෞතික ශේෂය පදනම් කරගෙන ගණනය කළ යුතුවීම.

1.6.2 මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇති ගබඩා අත්තිකාරම් ලැබීම් හා ගෙවීම්වල ශේෂ හා මාසික ගිණුම් සාරාංශ අනුව මුදලින් ලැබීම් හා ගෙවීම් අතර පිළිවෙලින් රු. 46,654 ක හා රු. 393,996,074 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	ගිණුමෙහි සංඛ්‍යා මාසික ගිණුම් සාරාංශ සමඟ නොසැසඳේනම් වෙනසට හේතු සොයාබලා වාර්තා කළ යුතුවීම.

1.6.3 දේපල පිරිසත හා උපකරණ

දේපල පිරිසත හා උපකරණ ගිණුම්ගත කිරීමේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු අනාවරණය විය.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම්වල වටිනාකම මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ වාර්තාවේ දක්වා නොතිබුණද, මාසික ගිණුම් සාරාංශවල 9153 සංකේත අංක යටතේ ඉඩම් සඳහා හර කිරීම් රු. 409,739,091,732 ක් හා බැරකිරීම් රු. 77,072,687,967 ක් ලෙස සටහන් කර තිබුණි.	2020 වර්ෂය තුළදී ප්‍රධාන කාර්යාලය හා උප දෙපාර්තමේන්තු 03 ක පමණක් වත්කම් ගිණුම්ගත කිරීමේ CIGAS වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදු වූ නිසා මෙසේ සිදු වී ඇති බව.	වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම්ගත කළ යුතු වේ.
(ආ)	මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2020 වර්ෂයේදී රු. 30,563,559,457 ක් වටිනා වත්කම් මිලදී ගෙන තිබුණද භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිතවල (SA 82) මිලදී ගැනීම් කිසිවක් දක්වා නොතිබුණි.	2020 වර්ෂයේදී CIGAS වැඩසටහන හරහා වත්කම් ලැයිස්තුව පවත්වා ගැනීමේ නොහැකියාවකට දෙපාර්තමේන්තුව පත් වීම මෙයට හේතු වී තිබුණි.	වත්කම් මිලදීගැනීම් භාණ්ඩාගාරයට වාර්තා කළ යුතු වේ.
(ඇ)	මූල්‍ය නොවන වත්කම්වලට අදාළව මූල්‍ය ප්‍රකාශවල අගයන් හා භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිතවල අගයන් අතර ප්‍රමාණාත්මක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව පිළිවෙලින් ආරම්භක	-එම-	වෙනස්කම්වලට හේතු පරීක්ෂා කර නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

	ශේෂ අතර රු. 417,717,025,337 ක, අවසාන ශේෂ අතර රු. 234,911,103,947 ක හා අපහරණ වටිනාකම් අතර රු. 152,213,895,645 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.		
(ඇ)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් දේපළ හඳුනාගෙන ඒවායේ අයිතිය තහවුරු කරමින් ඒවායේ නිවැරදි වටිනාකම මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	සියළුම වත්කම් ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.

1.6.4 ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව සමාන විය යුතු වුවද, රු. 403,366,221 ක් අඩුකර භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත අනුව ශේෂයට සමානකර තිබුණි. මෙම අධි තක්සේරුවීම් සිදු වී ඇත්තේ කුමන තොග අයිතමයන්ගේද යන්න පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවූ අතර මෙම ශේෂය ගිණුම තුළනය කිරීම සඳහා යෙදූ අවිනිශ්චිත ශේෂයක් බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.	දිගුකලක සිට පැවත එන පැරණි ශේෂ බැවින් නිරවුල් කිරීමේ දැඩි අසීරුතාවයක් පවතින බව අවධාරණය කරමි.	අධි තක්සේරුවීම් ලෙස ගිණුමේ දක්වා ඇති ශේෂය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ආ)	ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේදී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකුව විසින් අයකරන ලද රු. 12,584,035 ක පොළී වටිනාකම තොග වටිනාකමට එකතු කර තිබුණි. තවද විදේශීය මිලදීගැනීම්වලට අදාළව නැව් සංස්ථාවට අදාළ ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 3,520,605 ක්ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු. 1,412,528 ක්ද හා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත රු. 1,000,550 ක්ද වශයෙන් ගෙවන ලද එකතුව රු. 5,933,683 ක ප්‍රමාද ගාස්තුද තොග වටිනාකමට එකතු කර තිබුණි. මේ හේතුවෙන් වාර්ෂික තොග ලැබීම්වල වටිනාකම රු. 18,517,718 කින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේදී ලියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකුව විසින් අය කරන ලද රු. 12,584,035 ක පොළී වටිනාකම භාණ්ඩ ආනයනය මත දැරූ වියදමක් බැවින් එම මුදල තොගයට ගලපා ඇත .	තොග වටිනාකමට එකතු කළ හැකි වියදම් පමණක් ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ඇ)	1993 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා භාණ්ඩ ආනයනයේ දී රේගු ගාස්තු වශයෙන් දරන ලද රු. 94,559,163 ක වියදම මෙතෙක් තොගයට ගැලපීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	ඉදිරියේදී භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර කඩිනමින් ලබාගෙන මෙම ශේෂයන් තොගයට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.	රේගු ගාස්තු වැනි සෘජු වියදම් තොගයට ගැලපීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

1.6.5 රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් "බී" ගිණුම

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත සඳහන් වේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2020 වර්ෂය ආරම්භයේදී රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුමේ දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4,177,805 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එය 2004 වර්ෂයේ සිට පැවත එන්නකි.	භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරියේ දී නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන ලෙස නිලධාරීන්ට උපදෙස් ලබා දී ඇත.	වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ආ)	රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර රු. 1,110,101 ක වෙනසක් පැවතුණි.	ශේෂ කපා හැරීමට ප්‍රමාණවත් තොරතුරු විශ්‍රාම අධ්‍යක්ෂක වෙතින් හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලින් නොලැබීම මේ සඳහා හේතු වී තිබුණි.	-එම-
(ඇ)	රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් බී ගිණුමේ ලැබීම් හා ගෙවීම්, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සමඟ සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේ මාසික ගිණුම් සාරාංශ අනුව ණය ගෙවීම් හා ණය අයකර ගැනීම් අතර පිළිවෙලින් රු. 118,301,258 ක සහ රු. 192,649 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.	2021 වර්ෂයේදී ඒ පිළිබඳවද සැලකිල්ලට ගෙන මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය පිළියෙල කිරීමට අදාළ අංශවලට උපදෙස් දී ඇති බව.	-එම-

1.6.6 ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම

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

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	මුදල් රෙගුලාසි 453 ප්‍රකාරව පුද්ගල පඩිනඩි ලේඛණයක් පවත්වා නොතිබුණි.	කාර්යාල සේවය සඳහා යෙදිය යුතු නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව අවම වීම හා එම තනතුරුවල පුරප්පාඩු ප්‍රමාණය අධික ය. එම හේතුවෙන් මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩලය 14000 කට ආසන්න පිරිසකගේ වැටුප් සැකසීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ සියළුම අංශ සඳහා පුද්ගල පඩිනඩි ලේඛණ සකස් කිරීම සහ යාවත්කාලීන කිරීමේ අසීරුතාවයක් පවතී.	මුදල් රෙගුලාසි 453 ප්‍රකාරව පුද්ගල පඩිනඩි ලේඛනයක් පවත්වා ගත යුතු වේ.

(ආ)	මුදල් රෙගුලාසි 454 (1) ප්‍රකාරව බඩු ලේඛණ පොත යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.	උප දෙපාර්තමේන්තු සඳහා එක් එක් අංශ මට්ටමින් බඩු ලේඛණ පොත් පවත්වා ගෙන යන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.	මුදල් රෙගුලාසි 454 (1) හි විධිවිධාන ප්‍රකාරව බඩු ලේඛණ පොතක් යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගත යුතු වේ.
(ඇ)	මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව උප දෙපාර්තමේන්තු 09 කට අදාළව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය පවත්වා නොතිබුණි.	උප දෙපාර්තමේන්තු සඳහා බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය පවත්වා ගෙන යන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.	මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් නීතිපතා පරීක්ෂා කළ හැකි වන පරිදි බැරකම් ලේඛනයක එම බැරකම් සටහන් කළ යුතු වේ.
(ඈ)	2017 ජූලි 05 දිනැති අංක 256/2017 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛයේ 05 ඡේදය ප්‍රකාරව ණය ලේඛණ (CC 10) කාර්තු වශයෙන් ශේෂ කර නොතිබුණි.	කාර්තුමය වශයෙන් ශේෂ කර යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාමට උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.	2017 ජූලි 05 දිනැති අංක 256/2017 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛයේ 05 ඡේදය ප්‍රකාරව ණය ලේඛණ CC 10 ආකෘතිය හා ඒ ආකෘතිය පදනම් කරගෙන ණය හා අත්තිකාරම් ලේඛණ යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතු වේ.

1.6.7 ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සිදුකළ යුතු සහතිකවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වන වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීතාවය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනය සිදු කර ඒ අනුව පද්ධති ඵලදායී ලෙස කර ගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතු වුවත්, එම සමාලෝචනයන් ලිඛිතව සිදු කර එහි පිටපතක් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුව තිබුණත්, එවැනි සමාලෝචනයන් සිදු කළ බවට ප්‍රකාශ විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් හඳුන්වා දී කලින් කලට සමාලෝචනය කළ යුතු වේ.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 ආදායම් කළමනාකරණය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය -----
(අ)	විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දුම්රිය බලපත්‍ර හිඟ ආදායම රු. 848,334,880 ක් වූ අතර බලපත්‍ර 01 ආදායම යටතේ අවු. 23 ක ටන් පෙර සිට පැවත එන රු. 769,194 ක ශේෂයක් අයකර ගත නොහැකි තත්ත්වයේ පැවතුණි. බලපත්‍ර 02 හිඟ ආදායම යටතේ අයවිය යුතු රු. 847,565,686 ක මුදලින් සියයට 55ක්ම වර්ෂ 05 ඉක්ම වූ හිඟ ශේෂ විය.	බලපත්‍ර අංක 01 හිඟ ආදායමට අදාළ විස්තරාත්මක ලේඛනයක් නොමැති බවත් බලපත්‍ර 02 ගිණුමේ 2020.12.31 දිනට හිඟ ආදායම වන රු. 847,565,686 න් 2021 මාර්තු මස වන විට රු. 119,333,490 ක මුදලක් අය කරගෙන ඇති බව.	පැරණි හිඟ ආදායම් ශේෂ කඩිනමින් අයකර ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.
(ආ)	දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ආයතන 31 කින් රු. 118,934,728 ක මුදලක් හිඟ හිට තිබූ අතර ආයතන 16 කින් ලැබිය යුතු රු. 20,307,403 ක හිඟ මුදල් වර්ෂ 20 කට වඩා පැරණි ශේෂ විය.	මෙම ආයතන වර්ෂ ගණනාවක සිට වෙළඳ බිල්පත් ක්‍රමය යටතේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මකව නොමැත. තව ද වසර ගණනාවක් තිස්සේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඇති හිඟ මුදල් නිරවුල් කරන මෙන් එම ආයතන වෙත දැනුම් දී යවන ලද ලිපි එවැනි ආයතනයන් නොමැති බව දන්වා නැවත හරවා එවනු ලැබ ඇත. ඒ අනුව අදාළ හිඟ මුදල් අය කර ගත නොහැකි බව.	හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීමට කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.
(ඇ)	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට දුම්රිය ස්ථාන වලින් අයවිය යුතු හිඟ මගී ආදායම රු. 10,879,857 ක්ද, පාර්සල් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන හිඟ ආදායම රු. 4,992,485 ක්ද, විවිධ හිඟ ආදායම රු. 920,487 ක්ද වශයෙන් මුළු හිඟ ආදායම රු. 16,792,829 ක් විය. හිඟව පවතින කාලපරිච්ඡේදය සැලකීමේදී මගී ආදායම නිරවුල් කර ගැනීමට මෙන්ම පාර්සල්වල හිඟ ආදායම් ඇතිවීම වළක්වා ගැනීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.	අලෙවි වූ ප්‍රවේශපත්‍ර සඳහා නැවත ගෙවූ වටිනාකම් ගිණුම්ගත කර ගැලපීම් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම හිඟ ආදායම් පැන නැගී ඇති බව.	හිඟ ආදායම් නිරවුල් නොවීමට හේතු සොයා බලා කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ඈ)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ වෙනත් හිඟ ආදායම් රු. 556,205,725 ක් වූ අතර එම හිඟ ආදායම අවම කර ගැනීමට අවශ්‍ය විධිමත් පාලන පද්ධතියක් සකස්	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	හිඟ ආදායම් අවම කර ගැනීමට අදාළ විධිමත් පාලන පද්ධතියක් සකස් කර ගත යුතු වේ.

<p>කර ගෙන නොතිබුණි. බඩු ගබඩා ආදායම, ස්ථාවර භෝජනාගාර, වෙළඳ දැන්වීම්, ප්‍රචාරණ හා සුළු වෙළඳ අලෙවිසැල් සම්බන්ධයෙන් හිඟ ආදායම රු. 506,507,273 ක් වූ අතර එය වෙනත් හිඟ ණය වටිනාකමින් සියයට 90 කට වැඩි වී තිබුණි.</p>		
--	--	--

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරියෙහි අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>භාණ්ඩාගාරය විසින් SA 92 දරන සමුච්චිත බැරකම් වාර්තාවේ දැක්වෙන රු. 75,936,998 ක් වූ බැරකම් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කරන ලද බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දක්වා නොතිබුණි.</p>	<p>ඉදිරි වසරේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීමේදී මෙම දෝෂය නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරන බව සඳහන් කරමි.</p>	<p>භාණ්ඩාගාරයේ සමුච්චිත බැරකම් ප්‍රකාශයේ දැක්වෙන බැරකම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දක්වා තිබිය යුතු වේ.</p>
(ආ)	<p>2020 වර්ෂයේදී නිරවුල් කරන ලද රු. 589,250 ක් වූ දුරකතන බිල්පත් ශේෂයක් බැරකම් ලෙස දක්වා තිබුණි.</p>	<p>ප්‍රමාද දෝෂයකින් මෙය සිදු වී ඇති අතර ඉදිරි වසරේ සිට නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරනු ලබන බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>දුරකතන බිල් ගෙවීම සඳහා වෙනම ලේඛණයක් නඩත්තු කිරීමෙන් මෙවැනි අඩුපාඩු අවම කරගත හැකි වේ.</p>
(ඇ)	<p>මුදල් රෙගුලාසි 94 (1) ප්‍රකාරව (සැපයීම් හා සේවා නොවන) ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා බැරකම්වලට නොබැඳී සිටිය යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේදී වැය විෂයයන් 12 කට අදාළව ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා රු. 1,733,663,663 ක බැරකම්වලට එළඹ තිබූ අවස්ථා 12 ක් විය.</p>	<p>අත්‍යවශ්‍ය හා මහජනයාට ඉතාම සමීපව කටයුතු කෙරෙන දෙපාර්තමේන්තුවක් බැවින් ඇතැම් අවස්ථා වලදී මහජන සේවාවන් අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය මිලදී ගැනීමට සිදු වේ. එවැනි අවස්ථා වලදී බැරකම් හා බැඳීම් වලට එළඹීමේදී ඉතාම හදිසි තත්ත්වයන් ඇති වන බැවින් නොපමාව කටයුතු කළ යුතුව ඇත. එම නිසා මෙවැනි තත්ත්වයන් ඇති වීම නොවැළැක්විය හැකි වන බව.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 94 (1) ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>
(ඈ)	<p>2020 ඔක්තෝබර් 09 දිනැති අංක 2/2020 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 3.4 ඡේදය පරිදි සටහන් අංක (iii) යටතේ වන බැඳීම් හා බැරකම් ප්‍රකාශය භාණ්ඩාගාරය විසින් එක් එක් වියදම් ශීර්ෂවලට නිකුත් කරනු ලබන බැඳීම් හා බැරකම් ප්‍රකාශය සමඟ සැසඳී තිබිය යුතු අතර එලෙස වාර්තා නොකළ කිසිදු බැඳීමක් හෝ බැරකමක් පෙර වර්ෂයේ වියදමක් ලෙස 2021 වර්ෂයේ නිරවුල්</p>	<p>කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් සීමිත පිරිසක් පමණක් රාජකාරියට වාර්තා කළ නිසා එම කටයුතු නියමිත පරිදි අවසන් කිරීමට නොහැකි වූ බව.</p>	<p>රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

	නොකළ යුතු වුවත් රු. 810,810,778 ක බැරකම් භාණ්ඩාගාරයේ SA 92 සමුච්චිත බැරකම් වාර්තාවේ දක්වා නොතිබුණි.		
(ඉ)	ඉන්ධන සඳහා සීමා සහිත විවිධ සේවා සමුපාකාර සමිතියට (මොරටුව) ගෙවීමට අදාළ රු. 40,960 ක් වූ බැරකම් බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ රු. 91,200,184 ක් ලෙස දක්වා තිබීම හේතුවෙන් බැරකම් රු. 91,159,224 ක් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	එක් අයකුගේ කාර්යයන් තවත් අයකුගේ අධීක්ෂණයට භාජනය වන අයුරින් වැඩ බෙදීමක් කළ යුතු වේ.

2.3 වෙනත් අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු විසින් ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	සංචාරක අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයෙන් (159 ශීර්ෂය) 2020 වර්ෂය සඳහා දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධනය සඳහා ලබා දී තිබූ රු. 7,812,182 ක ප්‍රතිපාදන වලින් උපයෝජනය කර තිබුණේ රු. 19,206 ක් පමණි.	2020 වසර ආරම්භයේ සිටම පැවැති කොවිඩ් 19 රෝග තත්ත්වය තුළ රටේ ඇති වූ පරිපාලනමය ඇණහිටීමත්, කාර්ය මණ්ඩල සීමා සහිත ලෙස සේවාවන්ට කැඳවා ගැනීමත්, වැනි කරුණු හේතුවෙන් අදාළ කාර්යයන් සඳහා කාර්ය මණ්ඩල යෙදවීමට නොහැකි වූ බව.	වෙනත් අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු විසින් ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන කඩිනමින් උපයෝජනය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.
(ආ)	2019 වර්ෂයේදී සංචාරක සංවර්ධන, වනජීවී හා ක්‍රීස්ත්‍රියානි ආගමික සම්බන්ධතා අමාත්‍යාංශය මගින් අනුරාධපුරයේ විදේශ සංචාරකයින් සඳහා විවේකාගාර ඉදිකිරීම සඳහා රු. 18,930,500 ක ප්‍රතිපාදන ලබා දී තිබුණද 2020 සැප්තැම්බර් 21 දින වන විටත් ඉදිකිරීම් සිදුකර නොතිබුණි.	-එම-	-එම-

2.4 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මුදල් රෙගුලාසි 395 (ඇ) ප්‍රකාරව එක් එක් මාසයක් අවසානයේ ගනුදෙනුවල තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් ඊළඟ මාසයේ 15 දිනට පෙර බැංකු සැසඳුම් පිළියෙල කළ යුතු වුවද, ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමට අදාළ විදේශ මිලදීගැනීම් සිදුකරන හා විශාල ගනුදෙනු ප්‍රමාණයකට අදාළ ප්‍රධාන දුම්රිය ගණකාධිකාරී (සැපයුම්) අංශයට අයත් අංක 004100209027317 හා 7042682 දරන බැංකු ගිණුම් සඳහා 2020 වර්ෂයට බැංකු සැසඳුම් පිළියෙල කර නොතිබුණි.</p>	<p>ප්‍රධාන දුම්රිය ගණකාධිකාරී (සැපයුම්)ට අදාළ බැංකු ගිණුම් 02ට අදාළ සැසඳුම් කටයුතු පිළියෙල කරන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති බව.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව බැංකු සැසඳුම් පිළියෙල කළ යුතුවේ.</p>

2.5 අත්තිකාරම් ශේෂ

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2020 දෙසැම්බර් 31 දක්වා නොපිය වූ අත්තිකාරම් ශේෂය රු. 7,957,438 ක් විය.</p>	<p>භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා 1980 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා වර්ෂ 39ක කාල පරිච්ඡේදය තුළ සැපයුම්කරුවන්ට ගෙවූ අත්තිකාරම්වල වටිනාකම පැරණි ශේෂයන්වලින් සකස් වී ඇත. එම නිසා නිවැරදි මූලාශ්‍ර තොරතුරු ලබා ගැනීමෙන් පසු ඉදිරියේදී මෙම ශේෂයන් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	<p>අත්තිකාරම් ගෙවා ඇති ඒවාට අදාළ භාණ්ඩ ගෙන්වා ගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.</p>

2.6 සීමා ඉක්මවීම්

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මුදල් රෙගුලාසි 503 ප්‍රකාරව අත්තිකාරම් ගිණුමේ සීමා වෙනස් කර ගැනීම සඳහා අදාළ මුදල් වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා සංදේශයක් ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ අවම ලැබීම් සීමාව හා උපරිම හර ශේෂ සීමාව අනුමත සීමාව ඉක්මවා ගොස් තිබූ අතර ඒ සඳහා 2021 මාර්තු 31 දක්වාත් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>මෙම සීමා ඉක්මවීම් සම්බන්ධයෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීම පිණිස අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අමාත්‍ය මණ්ඩල ලේකම් වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.</p>	<p>සීමා සංශෝධනය සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

2.7 නීති රීති රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

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

නිරීක්ෂණය		අනුකූල නොවීම	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව				
(අ)	2015 අප්‍රේල් 24 දිනැති අංක 3/2015 දරන විශ්‍රාම වැටුප් වක්‍රලේඛය.			
(i)	03 වන ඡේදයේ V වගන්තිය	වයස අවුරුදු 54 ඉක්ම වූ නිලධාරීන්ගේ දත්ත පද්ධතියක් යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතු වුවත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් කිසිදු උප දෙපාර්තමේන්තුවක එවැනි දත්ත පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක නොවීය.	විශ්‍රාම ලිපිගොනු සම්බන්ධයෙන් දැනට වක්‍රලේඛය පරිදි විශ්‍රාම වැටුප් ගෙවීම් කටයුතු සිදු කරනු ලබන අතර ක්‍රමවත්ව වැඩපිළිවෙලක් සකස් කිරීමට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබා දී ඇත.	වක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව විශ්‍රාම යාමට නියමිත සියළු නිලධාරීන්ගේ දත්ත පද්ධතියක් සකස් කර යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතු වේ.
(ii)	04 පරිච්ඡේදය	සෑම රාජ්‍ය නිලධාරියෙකුගේම පෞද්ගලික ලිපිගොනුව නිසි පරිදි යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යා යුතු අතර වයස අවුරුදු 54 යි මාස 06 න් පසුව යාවත්කාලීන කරනු ලබන ලිපිගොනු නිලධාරියා විශ්‍රාම ගැන්වීමේ දිනය තෙක් වාර්ෂිකව යාවත්කාලීන කළ යුතුය. එහෙත් පෞද්ගලික විශ්‍රාම ලිපිගොනු 313 ක තොරතුරු විශ්ලේෂණය කිරීමේදී නිරීක්ෂණය වූයේ විශ්‍රාම ගැනීමෙන් පසු අවුරුදු 01 - 06 අතර කාල පරාසයක් ගත වී ඇතත් විශ්‍රාම වැටුප් ගෙවීමට හැකි ආකාරයට ලිපිගොනු 279 ක් යාවත්කාලීන කර නොතිබුණු බවයි.	කාර්ය මණ්ඩල උනන්දුවය ලිපිගොනු යාවත්කාලීනව පවත්වා ගැනීම අසීරු බව.	වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පෞද්ගලික ලිපිගොනු යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතු වේ.

(ආ)	2019 ජනවාරි 09 දිනැති විශ්‍රාම වැටුප් වක්‍රලේඛ අංක 03/2015 (සංශෝධන III)	විමධාගත නොකළ විශ්‍රාම වැටුප් අයදුම්පත්ද මාර්ගගත ක්‍රමය යටතේ අයදුම්කළ යුතු වුවත් විනය හේතු මත විශ්‍රාම ගැනීමේදී නිලධාරීන්ගේ තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම සම්බන්ධයෙන් දත්ත පද්ධතියක් නඩත්තු කර ඒවා යථාවත් කිරීමට කඩිනම් පියවර ගෙන නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	විනය හේතු මත විශ්‍රාම ගැනීමේදී නිලධාරීන්ගේ තොරතුරු යාවත්කාලීන කර දත්ත පද්ධතියක් නඩත්තු කිරීමට කඩිනම් පියවර ගත යුතු වේ.
(ඇ)	2017 අගෝස්තු 14 දිනැති අංක එන්පී/එස්පී/එස්ඩීපී/ 17 දරන ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වක්‍රලේඛය හා 2018 අප්‍රේල් 27 දිනැති අංක එම් එස් ඩී ඩබ්ලිව්/08/65 දරන නිරසර සංවර්ධන හා වනජීවී අමාත්‍යාංශයේ වක්‍රලේඛය.	නිරසර සංවර්ධනය සම්බන්ධ ප්‍රශ්නාවලිය සඳහා පිළිතුරු ලබා දී නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	වක්‍රලේඛය ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ඈ)	රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛ			
(i)	2018 ජනවාරි 24 දිනැති අංක 02/2018 දරන වක්‍රලේඛය	මානව සම්පත් සැලැස්මක් පිළියෙල කර නොතිබූ අතර වක්‍රලේඛයේ 6.5 ඡේදය ප්‍රකාරව මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම පිළියෙල කිරීම, ධාරිතා සංවර්ධන/ නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවත්වීම් පිළිබඳ වගකීම පවරා ඡෝෂ්ඨ නිලධාරියෙකු පත්කර නොතිබුණි.	-එම-	වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මානව සම්පත් සැලැස්මක් පිළියෙල කිරීම හා ධාරිතා / නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවත්වීමට අදාළ ඡෝෂ්ඨ නිලධාරියෙකු පත්කළ යුතු වේ.
(ii)	2016 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක 30/2016 දරන වක්‍රලේඛයේ 8.1 ඡේදය	දෙපාර්තමේන්තුව සතු වාහනවල ඉන්ධන දහනයවීම් පරීක්ෂා කර නොතිබුණි.	-එම-	වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව වාහනවල ඉන්ධන දහනයවීම් පරීක්ෂා කළ යුතු වේ.
(iii)	2018 පෙබරවාරි 06 දිනැති අංක 05/2008 දරන වක්‍රලේඛය	පුරවැසි/සේවලාභී ප්‍රඥප්තියට අනුකූලව පුරවැසි / සේවලාභී ප්‍රඥප්තිය පිළියෙල කර ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු අතර වක්‍රලේඛයේ 2.3 ඡේදය	-එම-	වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාර පුරවැසි/සේවලාභී ප්‍රඥප්තිය පිළියෙල කර ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ ක්‍රමවේදයන් සකස් කළ

		ප්‍රකාරව පුරවැසි/ සේවලාභී ප්‍රඥප්තිය පිළියෙල කිරීම සහ ක්‍රියාවට නැංවීමේ කටයුතු අධීක්ෂණය හා ඇගයීම සඳහා ආයතනය විසින් ඒ සඳහා ක්‍රමවේදයක් සකස් කර නොතිබුණි.		යුතුවේ.
(ඉ)	ලංකා දුම්රිය සේවයේ පොදු රෙගුලාසි සංග්‍රහය			
	(i) 3. බී ඡේදය	සෙමින් නිකුත් වන ප්‍රවේශපත්‍ර සම්බන්ධ ඒබී 26 ආකෘතියේ රික්විසිමන් පත්‍රයක් සකස් කර ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීගේ කාර්යාලය වෙත යැවිය යුතු වුවත් එසේ නොකළ රු. 28,628,630 ක් වටිනා ප්‍රවේශපත්‍ර 49,975 ක් නිබු බව නිරීක්ෂණය විය.	-එම-	ලංකා දුම්රිය සේවයේ පොදු රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ අදාළ ඡේද ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුවේ.
	(ii) ඡේද අංක 03 හි 3.7 අනු ඡේදය හා 54 වන ඡේදයේ 5.5 අනු ඡේදය	සෑම මසක් අවසානයේදීම අනන්‍යතාව තහවුරු නොකරන ලද පාර්සල් සියල්ලම වෙනම ලේඛණයකට (OUTSTANDING) මාරු කර ඉදිරි පියවර ගත යුතු වුවත් මාතර දුම්රිය ස්ථානය සතු පාර්සල් සම්බන්ධ එවැනි ක්‍රියාමාර්ගයන් මේ දක්වා ගෙන නොතිබුණි.	-එම-	-එම-

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

3.1.1 සැලැස්ම කිරීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>2020 වර්ෂයේ වාර්ෂික ඇස්තමේන්තු අනුව ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වෙන්කර තිබූ විදේශීය ශුද්ධ ණය ප්‍රතිපාදනය රු. 29,338,097,000 ක් වූ අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රාග්ධන වැය සඳහා විදේශීය ණය ලෙස උපයෝජනය කර තිබූ මුදල රු. 25,450,531,877 කි. මේ අනුව උපයෝජනය නොකළ ප්‍රතිපාදනය රු. 3,887,565,123 ක් හෙවත් සියයට 13.25 කි. මීට අදාළ අනෙකුත් නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.</p>	<p>උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය සඳහා වායු සමනය කරන ලද බලවේග කට්ටල දෙකක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අදාළව රු.මිලියන 843 ක අත්තිකාරම් ගෙවා ඇතත් බලවේග කට්ටල 2020 වර්ෂයේදී මෙරටට ආනයනය කිරීමට නොහැකිවීම,</p>	<p>විදේශීය ණය සියයට 100 ක් උපයෝජනය කිරීමට කිරීමට පියවර ගත යුතු වේ.</p>
(i)	<p>විධිවිධාන ප්‍රකාරව සැපයුම් හා සේවා සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබුණි. තවද ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරීම, භාණ්ඩාගාර අග්‍රිම ලබා ගැනීම හා වැය ශීර්ෂ අතර මුදල් මාරු කිරීමේදී අවශ්‍යතා නිසි පරිදි හඳුනා ගනිමින් හා නිසි අයුරින් පුරෝකථනය කර සිදුකළ යුතු වුවත් එසේ නොවූ අවස්ථා විය. 2020 වර්ෂයේ වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවට ඇතුළත් විය යුතුව පැවති දුම්රිය ඇණිය වැඩිදියුණු කිරීමට අදාළ රු. 3,607,100,000 ක් වූ දළ පරිපූරක ඇස්තමේන්තුව මගින් ලබාගෙන තිබුණි.</p>	<p>උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය සඳහා ආනයනය කරන ලද බලවේග කට්ටලවලට අදාළව විදේශ ණය ගිණුම්ගත කිරීම සඳහා මෙම රු. 3,607,100,000 ක අමතර ප්‍රතිපාදන ලබා ගන්නා ලදී. 2020 වර්ෂයට අදාළ ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කරන අවස්ථාවේ මෙම වැය විෂයේ වියදම් දැරීම් සඳහා රු. 10,896,671,000 ක ප්‍රතිපාදන ඉල්ලා තිබිය දී අතුරු සම්මත ගිණුම් මගින් වරින් වර ප්‍රතිපාදන ලබා දීම නිසා ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන ලැබුණේ නැත. එම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළව ලැබුණු අවසන් වියදම් සහතික පත්‍රය වන රු. 6,067,235,669.71 ක වියදම ගිණුම්ගත කර ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් කිරීමේ අරමුණින් බල අංක 113 යටතේ මෙම පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදනය ලබා ගන්නා ලදී.</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ අරමුණු ඉටුකර ගත හැකි වන අයුරින් මුදල් ප්‍රතිපාදන ලබාගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
(ii)	<p>සමාලෝචිත වර්ෂයේ මුල් මාස 04 සඳහා පමණක් ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර තිබූ නමුත් එම ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය (KPI) ප්‍රකාශයට පත්කිරීමට සහ එහි</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම වර්ෂය ආරම්භවීමට පෙර පිළියෙල කළ යුතු අතර</p>

	<p>දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉටුකළ යුතු කාර්යභාරයේ නිමවුම හා ප්‍රතිඵල පැහැදිලිව හඳුනාගත හැකි පරිදි ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක (KPI) ප්‍රකාශයට පත්කර නොතිබුණි.</p>	<p>ප්‍රගතිය ක්‍රියාත්මක කළ යුතු කාල රාමුව පිළිබඳ අදාළ අංශ වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p>	<p>දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යසාධනය ඒ අනුව සිදු කරමින් දෙපාර්තමේන්තුවේ අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>
	<p>(iii) වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ ඉදිරිපත් කර තිබූ සංවිධාන ව්‍යුහය යාවත්කාලීන කර නොතිබූ අතර දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී යටතේ පවතින අනෙකුත් උප දෙපාර්තමේන්තුවල ව්‍යුහයන් නිවැරදිව හඳුනාගත හැකි පරිදි හා ඊට අදාළව බලතල විමධ්‍යගත වන ආකාරය දක්වා නොතිබුණි.</p>	<p>-එම-</p>	<p>සංවිධාන ව්‍යුහය නිසි පරිදි බලතල හා වගකීම් පැවරෙන අයුරින් පිළියෙල කළ යුතුවේ.</p>

3.2 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>-</p> <p>2017 වර්ෂයේදී දුම්රිය ස්ථානවල ජල පෙරන සවි කිරීමට අදාළ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජල පෙරන සවි කිරීමේ කාර්යය ප්‍රමාද වීම මත රු.1,636,640ක මුදලක් සැපයුම්කරුගෙන් අයකර ගත යුතු වුවත් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි. තවද අනුරාධපුර කොට්ඨාශයේ දුම්රිය ස්ථාන 17ක සවිකර තිබූ ජල පෙරන 17ක් අක්‍රිය වී තිබුණු ඒවායේ වටිනාකම රු.10,211,000ක් විය.</p>	<p>ජල සැපයුම හා විදුලි සැපයුම අදාළ දුම්රිය ස්ථානවලින් ලබානොදීම මත ප්‍රමාද වූ බව.</p>	<p>ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>

3.3 ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>2020 වර්ෂයේ ක්‍රියාවට නැගිය යුතු හා මේ වන විටත් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින දුම්රිය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් 18 ක් හඳුනාගෙන ඇති නමුත් වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තු අනුව එම ව්‍යාපෘති 18 න් ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති 05 ක් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන්කර නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 50 ප්‍රකාරව නිවැරදි ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කළ යුතු අතර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පූර්ව අධ්‍යයනයක් හා අවශ්‍ය තක්සේරුවක් සිදුකළ යුතුවේ.</p>
(ආ)	<p>භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය.</p> <p>(i) ප්‍රිමා සමාගම විසින් ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදන වන පිටි ප්‍රවාහනය සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා ණය පදනමට කන්ටේනර් ෆ්ලැට්</p> <p>(ii) බෙඩ් 15 ක් හා කන්ටේනර් 30 ක්ද සහිතව කන්ටේනර් හසුරුවන මැෂිමක් මිලදීගෙන</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>එම සමාගම සමඟ එකඟ වූ පරිදි භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දුම්රිය මගින් සිදුකර දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම වැඩි කර ගැනීම කෙරේ අවධානය යොමු කළ යුතුවේ.</p>

	<p>නිලික. ඒවායේ පිරිවැය ප්‍රවාහන ගාස්තුවෙන් ආවරණය වන පරිදි ගිවිසුමකටද එළඹ තිබුණි. එකී ගිවිසුම අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එක් මසක් තුළ ගමන් වාර 20 – 22 ක් අතර ප්‍රමාණයක් ත්‍රිකුණාමලය සිට සිදුව ගබඩාව වෙත සිදුකළ යුතු විය. එහෙත් 2021 ජනවාරි 06 දින සිට පෙබරවාරි 15 දක්වා සිදුකර ඇති ගමන්වාර ප්‍රමාණය 05 ක් පමණක් වන අතර උපයාගෙන ඇති මුදල රු. 2,654,750 කි.</p>		
<p>(iii)</p>	<p>ප්‍රිමා සමාගම විසින් ඒ ඒ දිස්ත්‍රික්කවල පිහිටි ගබඩාවලට මාසිකව ප්‍රවාහනය කරන පිටි ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 18,100 ක් වන අතර එම ප්‍රමාණය දුම්රිය මගින් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන්නේ නම් දෙපාර්තමේන්තුවට උපයාගත හැකි ආදායම මාසිකව රු. 19,349,687 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව පිටි ප්‍රවාහනයෙන් පමණක් වාර්ෂිකව උපයාගත හැකිව තිබූ ආදායම රු. 232,196,244 ක් වූ නමුත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඒ පිළිබඳ නිසි අවධානයක් යොමුකර පිටි ප්‍රවාහන ආදායම වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>-එම-</p>	<p>දුම්රිය මගින් පිටි ප්‍රවාහනය සඳහා පහසුකම් සලසා දී දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම වැඩිකර ගැනීම සඳහා කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(iv)</p>	<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් 2020 වර්ෂයේ සිමෙන්ති ප්‍රවාහනය තුලින් ලබාගත් ආදායම රු. මිලියන 08 ක් පමණක් වන අතර පසුගිය වසර හා සංසන්දනාත්මකව බැලීමේදී ප්‍රමාණාත්මකව අඩුවීමක් පෙන්නුම් කෙරේ. ටෝකියෝ සිමෙන්ති සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද දත්ත අනුව හා ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදන දිවයින පුරා බෙදාහැරීමේ ජාලය දුම්රිය මගින් සිදුකරනු ලබන්නේ නම් ඒ තුලින් මාසිකව උපයාගත හැකි ආදායම රු. 2,024,492 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව ටෝකියෝ සමාගමේ සිමෙන්ති පමණක් ප්‍රවාහනය කිරීමෙන් වාර්ෂිකව උපයාගත හැකි ආදායම රු. මිලියන 24 ක් වේ. නමුත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම ආදායම් වැඩිකර ගැනීම සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාවට නගා නොතිබුණි.</p>	<p>-එම-</p>	<p>ඉහත පරිදි සිමෙන්ති ප්‍රවාහන ආදායම වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(v)</p>	<p>ත්‍රිකුණාමලය වරායේ සිට පුත්තලම දක්වා ගල් අඟුරු ප්‍රවාහනයට හොල්සිම් සමාගම සමඟ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව අත්සන් කර තිබූ ගිවිසුම අනුව ගල් අඟුරු ප්‍රවාහනයට පහසුකම් සැපයීම සඳහා මහව දුම්රිය</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය සහ දුම්රිය වැගන් කලට වේලාවට ලබා දී දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු</p>

	<p>ස්ථානයට යාබදව දුම්රිය අංගනයක් ඉදිකර ඒ සඳහා ප්‍රවේශ මාර්ගයක්ද ඉදිකර දී තිබුණි. වාර්ෂිකව ගල් අගුරු ප්‍රවාහනයෙන් රු. මිලියන 28 ක මුදලක් උපයාගත හැකිව තිබූ නමුත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රමාණවත් දුම්රිය සහ දුම්රිය වැගන් කළට වේලාවට සැපයීමට අසමත්වීම හේතුවෙන් හොල්සිම් සමාගම ගිවිසුමෙන් ඉවත් වී තිබුණි. මේ හේතුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට වාර්ෂිකව අයකර ගැනීමට තිබූ රුපියල් මිලියන 28 කට වැඩි ආදායමක්ද අහිමි වී ඇති බවත් ඒ හේතුවෙන් අළුතින් සකස් කරන ලද දුම්රිය අංගනය හා ප්‍රවේශ මාර්ගය නිශ්කාර්ය වත්කමක් බවටද පත්ව තිබුණි. හොල්සිම් සමාගම විසින් ත්‍රිකුණාමල වරායට ගොඩබෑන ගල් අගුරු ත්‍රිකුණාමලය සිට පුත්තලමට මහා මාර්ගයෙන් ප්‍රවාහනය කිරීම හේතුවෙන් මාර්ග පද්ධතියට හානිවීම, මාර්ග තදබදය හා පාරිසරික හේතුවෙන් සමාජ වගකීම ඉටුකිරීමට තිබූ අවස්ථාවන් එමගින් මහහැරී තිබුණි.</p>	<p>කළ යුතු වේ.</p>
--	---	--------------------

3.4 වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 2/2020 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 12.1 ඡේදය ප්‍රකාරව රාජ්‍ය මුදල් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කළ මාර්ගෝපදේශ අංක 14 හි සඳහන් ආකෘතිය ප්‍රකාරව වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව 2021 මැයි 31 දින වන විටද පිළියෙල කර නොතිබුණි. 2019 වර්ෂයේ කාර්යසාධන වාර්තාවද පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>චක්‍රලේඛ විධිවිධාන පරිදි නියමිත කාලයේදී වාර්තාව පිළියෙල කර පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.</p>

3.5 ප්‍රසම්පාදනයන්

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ රු.මිලියන 850 ක් පමණ වැයකර M 11 එන්ජින් 10 ක් මිලදී ගෙන තිබුණි. ඉන්දියාව තුළ විවෘත මිල කැඳවීම් හරහා ප්‍රසම්පාදනය සිදුකළ යුතුව තිබූ නමුත් තනිමූල ප්‍රසම්පාදනයක් (Single Source Procurement) ලෙස මෙම ප්‍රසම්පාදනය සිදුකර තිබුණි. එසේම ලංසුකරුගේ පිරිවිතර, දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිරිපත් කරන</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>

	<p>ලද පිරිවිතර හා එකඟ නොවූ අවස්ථා 20 ක් නිරීක්ෂණය විය. තාක්ෂණික පිරිවිතරයේ අඩංගු කොන්දේසි 46 න් කොන්දේසි 17 ක් එනම් සියයට 37 ක් තාක්ෂණික පිරිවිතරයට අනුකූල නොවී තිබීම හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.4 මාර්ගෝපදේශය ප්‍රකාරව එය අවලංගු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වුවද එසේ කර නොතිබුණි. තවද ඉන්දීය එන්ජින් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුමේ කොන්දේසි අංක 3.2 අනුව ධාවන අඩුපාඩු පිළිබඳව සලකා පවතින තාක්ෂණික ගැටළු මාස 3න් නිවැරදි කර අනෙකුත් නැවත කිරීම සිදුකළ යුතුව තිබූ නමුත් එසේ නොකර නැවත කර තිබුණි. ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ගවල තත්ත්වය සැලකීමේදී මෙම එන්ජින් දිගින් වැඩි වීමේ තත්ත්වය තුළ ධාවන ගැටළු මතු විය හැකිව තිබූ අතර 2021 අප්‍රේල් අවසාන වන විට අදාළ එන්ජින් 10න් 3ක් විවිධ දෝෂ නිසා ධාවනයේ යොදවා නොතිබුණි. තවද, ඇමරිකානු එන්ජින් ඉන්දීය එන්ජින්වලට වඩා ආර්ථික වශයෙන් වඩා ලාභදායී බව විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් තහවුරු කිරීම මත ඉන්දීය එන්ජින් මිලදී ගැනීම නිසා සමස්ත ගනුදෙනුව හරහා රජයට දැරීමට සිදුවන පාඩුව ඇ.ඩො. මිලියන 10.5 ක් හෙවත් රුපියල් මිලියන 1,905.23 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.</p>		
<p>(ආ)</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 (ආ) අනුව අවම වශයෙන් වසර 03 ක කාලයක් සඳහා අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු, ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මෙහි ලැයිස්තුගත කර තිබිය යුතු වුවත්, දෙපාර්තමේන්තුවේ 2016, 2017, 2018 හා 2019 වර්ෂයන්හි අදාළ වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම තුළ CNC Vertical Turret Lathe යන්ත්‍රය මිලදී ගැනීම ඇතුළත් කර නොතිබියදී 2019 ජනවාරි 07 දින රු.47,072,562ක වටිනාකමට එය මිලදී ගෙන තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.2 අ, ආ ප්‍රකාරව ප්‍රසම්පාදනය ආරම්භයේ සිට අවසානය දක්වා එක් එක් ක්‍රියාවන්හි පියවර, කාල ක්‍රමානුගතව විස්තර කර ප්‍රසම්පාදන කාල සටහන් සකස් කර නොතිබුණි. තවද පූර්ව සුදුසුකම් පරීක්ෂා කිරීම, ගිවිසුම්ගතවීම හා විශේෂයෙන් අදාළ ගිවිසුම දෙපාර්තමේන්තුවේ නීති අංශය මගින් පරීක්ෂාවක් සිදුකිරීම යන කරුණුවලදී ද ගැටළු මතුව තිබුණි. මෙම ගනුදෙනුවට අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙස යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරුවරයෙකු පත්කර තිබූ අතර ඔහු වෙනුවෙන් මෙම කාර්යය සඳහා රු.708,142 ක මුදලක් දරා තිබියදී ඔහු විභූම යන තෙක් ඔහුගේ සේවය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>සියළු මිලදී ගැනීම් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මකට අනුකූලව සිදුකළ යුතු අතර ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(ඇ)</p>	<p>කොටුව හා මරදාන අතර සංවෘත්ත පරිපථ රූපවාහිනී පද්ධතිය (CCTV) ස්ථාපනය කිරීම සඳහා රු. 35,579,668 ක් වැය කර එම පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම 2013 නොවැම්බර් මස 17 වන දින නිමකර තිබූ අතර වගකීම් කාලය ඉක්මවීමටද පෙර එනම් 2014 ජූනි 12 දින</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වඩා විධිමත් ලෙස විධිවිධාන ප්‍රකාරව සිදුකළ යුතුවීම.</p>

	<p>අකුණු සැරයකින් පසු මෙම පද්ධතියේ කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ කැමරා 31 ක ප්‍රමාණයක් සහ මරදාන දුම්රිය ස්ථානයේ කැමරා 17 ක ප්‍රමාණයක් අක්‍රිය වී තිබුණි. තාක්ෂණික ගිවිසුමේ කොන්දේසි අනුව වගකිව යුතු කාලය වසර දෙකක් වුවද එය මෙම වාර්තාවේ දිනය තෙක් සැපයුම්කරු මගින් අලුත්වැඩියා කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙහිදී අකුණුවලින් වන හානිය පිළිබඳ පූර්ව සලකා බැලීමක් සිදුකර ඇති බවක් නිරීක්ෂණය නොවූ අතර සැපයුම්කාර ආයතනය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට සම්බන්ධ ආයතනයක් බවට සාවද්‍ය ලෙස සඳහන් කර මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ඉටුකර තිබුණි. මෙම සාවද්‍ය බව අනාවරණය කර ගැනීමට මුල් අවස්ථාවේ අපොහොසත් වී තිබූ අතර එම ආයතනයට විරුද්ධව නෛතිකමය කටයුතු කිරීමට මේ දක්වා අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>		
<p>(ඇ)</p>	<p>2021 අප්‍රේල් 21 දිනට වගකීම් කාලය ඉක්මවීමට මසක කාලයක් තිබියදී වටිනාකම රු.18,895,341 ක් වූ වර්ග 3ක අමතර කොටස් නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>
<p>(ඉ)</p>	<p>M පන්තියේ දුම්රිය වර්ග 6කට හා w-3 පන්තියේ දුම්රිය එංජින් සඳහා Event Recorder හා Vigilance පද්ධතීන් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා රු. 96,931,488 මුදලක් වැය කර තිබූ අතර මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් නිශ්චිත යෝජනා ඉදිරිපත්වීමක්, ඒ පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් සිදුකිරීමක් හෝ ඒවා සවිකරනුයේ කුමන එංජින් සඳහාද යන්න පූර්ව හඳුනා ගැනීමක් හෝ සිදුකර නොතිබුණි. එම උපාංග සවිකිරීම සඳහා යොදාගනු ලබන එංජින් වර්ග මොනවාද යන කරුණු විටින් විට වෙනස්කර තිබූ අතර මෙම ව්‍යාපෘතිය විධිමත් නොවීම නිසා ඇතිවූ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් විනිමය අනුපාතය වෙනස්වීමේ බලපෑම මත 2020 මාර්තු 05 දිනට රු.1,916,909 ක මුදලක් වැඩිපුර ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.</p>	<p>කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් දුම්රිය එන්ජින් නියමිත කාලයේදී නිදහස් කර ගැනීමට නොහැකි විය.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන කටයුතු කිරීමට පෙර ඒ පිළිබඳ පූර්ව අධ්‍යයනයක් සිදුකළ යුතුවේ.</p>
<p>(ඊ)</p>	<p>දුම්රියෙන් වැලි ප්‍රවාහනය කළ හැකි බවට ප්‍රසිද්ධ දැන්වීමක් පල නොකර එක් පෞද්ගලික ආයතනයකට දුම්රියෙන් වැලි ප්‍රවාහනය කිරීමට අවස්ථාව ලබා දී තිබුණි. මේ සඳහා ගිවිසුමක් අත්සන් කර නොතිබුණු අතර ගාස්තු තීරණය කිරීමේදී විධිමත් පරිදි කටයුතු නොකිරීම නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.</p>	<p>ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ හා ප්‍රවාහන ලේකම්තුමාගේ උපදෙස් අනුව කටයුතු කර ඇත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අනුගමනය කළ යුතුවේ.</p>
<p>(උ)</p>	<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය බැලස්ට් කියුබ් 200 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා රු.1,323,800 ක වටිනාකමක් වූ කොන්ත්‍රාත්තුවක් පිරිනමා තිබුණි. ඒ සඳහා ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.4.10 හා 8.9.1 මාර්ගෝපදේශ ප්‍රකාරව කාර්ය සාධන සුරක්ෂණයක්</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>

<p>ලබාගෙන නොතිබුණු අතර විධිමත් ගිවිසුමකටද එළඹ නොතිබුණි. 2021 පෙබරවාරි 15 දිනට කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා මාස 15ක් ගතවී තිබුණද එම කාර්ය ඉටුකර නොතිබූ අතර මේ හේතුවෙන් මාර්ගයේ වේගසීමා ඉවත්කිරීමේ කාර්යයක් 2019 ජුනි මස සිට ප්‍රමාද වෙමින් පැවතුණි.</p>		
--	--	--

3.6 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ සිදුකෙරේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>2019 වසර තුළදී දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය මගින් අංක RSS/MTL/01/2019 සිට අංක RSS/MTL/51/2019 දක්වා වූ ලිපිගොනු 51 ක් මගින් නීති අංශය වෙත දුම්රිය රක්ෂිතය තුළ සිදුකර ඇති අනවසර ඉදිකිරීම් හා අනවසර ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් දැනුම් දී තිබුණු නමුත් ඒවා නැවත අත්පත් කරගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>නීති නිලධාරීන්ට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සඳහා උපදෙස් දී ඇත.</p>	<p>අනවසර ඉදිකිරීම් සහ ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධව නීති කටයුතු කඩිනම් කිරීමට පියවර ගත යුතු වේ.</p>
(ආ)	<p>වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය</p>		
	<p>(i) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යාල 917 න් 17 කට අදාළ 2019 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තා 2021 මාර්තු 23 දින වන විටත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>චක්‍රලේඛ උපදෙස් පිලිපැදිය යුතු වේ.</p>
	<p>(ii) 2017 ජුනි 28 දිනැති අංක 01/2017 දරන වත්කම් කළමනාකරන චක්‍රලේඛයේ 07 ඡේදය ප්‍රකාරව 2018 මිලදී ගත් වත්කම් හා අපහරණයන් පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>-එම-</p>
(ඇ)	<p>ඉඩම් බදුදීම</p>		
	<p>(i) දුම්රිය ඉඩම් බදුදීමේදී ඒ පිළිබඳ දත්ත පද්ධතියක් නොවීය. විධිමත් පරිදි ඒවා තක්සේරු නොකිරීම හා විධිමත් ගිවිසුම්වලට නොඑළඹීම මෙන්ම අදාළ බදු ආදායම් නිසි පරිදි අය නොකිරීම හා අවසානයේ ඒවායේ අයිතිය පිළිබඳ ගැටළු මතුවන අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>-එම-</p>	<p>දත්ත පද්ධතිය කඩිනමින් ස්ථාපිත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>
	<p>(ii) තණවැවීම සඳහා බ.පි. 2630 (1999 දෙසැම්බර් 12) දිනැති පිඹුර යටතේ බදු ලබා දී ඇති පර්චස් 24.80 ක භූමිය සඳහා වූ බදු ගිවිසුම</p>	<p>බදුකරු වෙත ඉඩම පරිහරණ ගාස්තු අයකර ඉඩම පරිහරණය කිරීම සඳහා අවසර ලබා දී ඇත.</p>	<p>බදු ගිවිසුම නිසි වේලාවට අළුත් කිරීමටත් අනිසි පරිහරණ වැළැක්වීමටත්</p>

	<p>2019 සැප්තැම්බර් 30 දිනෙන් පසු අළුත් කර නොතිබුණි. රජය සතු මෙම රක්ෂිත ඉඩමේ සන්නකය ආපසු ගැනීමට මෙතෙක් පරිපාලනය විසින් කටයුතු කර නොතිබුණු බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.</p>		පියවර ගත යුතුවේ.
(ඇ)	<u>නිශ්ක්‍රීය වත්කම්</u>		
	(i) රත්මලානේ අංක 22 කර්මාන්තශාලාවේ ස්ථාපිත කර තිබූ ටොන් 500 ක් බර රෝද ගැලවිය හැකි Wheel Press යන්ත්‍රය වසර 02 ක පමණ කාලයක සිට ක්‍රියා නොකරන බව නිරීක්ෂණය විය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	විශාල වටිනාකමින් යුත් යන්ත්‍ර සූත්‍රවලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ගැනීමටත් පියවර ගත යුතුවේ.
	(ii) කඩිනම් මිලදී ගැනීමක් ලෙස, අනුරාධපුර ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක කාර්යාලය සඳහා 2016 වර්ෂයේදී මිලදී ගෙන තිබුණු රු. 195,000 ක් වටිනා ගටර්ස් 75 ක් එකී කාර්යය සඳහා භාවිතයට නොගෙන 2020 සැප්තැම්බර් 22 විගණන දින වන විටත් ගබඩාවේ තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	මිලදී ගත් භාණ්ඩ අදාළ කාර්යය සඳහා යෙදවීමට කටයුතු කළ යුතුවීම.
	(iii) ත්‍රිකුණාමලය, මාතර, පොල්ගහවෙල සහ අනුරාධපුර යන ස්ථීර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාලවලට අයත් නිල නිවාසවලින් අළුත්වැඩියා කළ හැකි නිවාස 172 ක්ද, පදිංචි විය හැකි මට්ටමේ නිවාස 141 ක්ද වශයෙන් නිල නිවාස 313 ක් නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි.	-එම-	අළුත්වැඩියා සිදුකළ යුතු නිවාස හැකි ඉක්මණින් අළුත්වැඩියා කළ යුතු අතර නිශ්ක්‍රීයව පවතින නිවාස සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට ආදායමක් ලැබෙන පරිදි කටයුතු කිරීම.
	(iv) ගලවා ඉවත් කරන ලද ලී සිල්පර කොට වගකිව යුතු නිලධාරියකුගේ අනුමැතිය මත අදාළ ස්ථානවලට භාරදීම සඳහා වූ විධිමත් අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයක් හෝ පාලන පරීක්ෂා ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	විධිමත් අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතුවේ.

	<p>(v) අනතුරට ලක් වී තිබුණු අංක 50 – 8777 දරන කැබ් රථය විගණන දින වූ 2021 පෙබරවාරි 02 දින වන විට අනතුර සිදු වී වසර 04 ක කාලයක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් එය අළුත්වැඩියා කර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් වාහනය දිරාපත්වීමට ලක්ව තිබුණි.</p>	<p>2021 පෙබරවාරි 09 දිනැති ලිපිය අනුව අලාභයෙන් 1/5 ක මුදලක් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර ඇති බවත් අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව දන්වා ඇත.</p>	<p>අලාභහානි සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු අතර කඩිනමින් අළුත්වැඩියා කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
	<p>(vi) අංක 57 – 8179 දරන ඩබල් කැබ් රථය අළුත්වැඩියාව සඳහා ලබා දී විගණන දින වූ 2021 පෙබරවාරි 02 දින වන විට වසරකට අධික කාලයක් ගත වී ඇතත් වාහනය අළුත්වැඩියා නොකර තිබීමට පැවතුණි.</p>	<p>අළුත්වැඩියා කටයුතු කෙරෙමින් පවතින බවත් කොරෝනා වසංගත තත්ත්වය නිසා පින්තාරු කටයුතු ප්‍රමාද වී ඇති බවත් දන්වා ඇත.</p>	<p>-එම-</p>

3.7 පාඩු හා හානි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ සිදු කෙරේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	<p>අනුරාධපුර දුම්රිය වඩු කර්මාන්තශාලාවේ ගින්නක් ඇතිවීම පිළිබඳ පුළුල් පරීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබුණි. තවද ඒ තුළින් ගොඩනැගිල්ලට හා එහි තිබූ භාණ්ඩවලට සිදු වූ හානිය පිළිබඳ තක්සේරු කර නොතිබුණු අතර මේ සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු පාර්ශවයන් හඳුනාගෙන ඊට අදාළ ක්‍රියාමාර්ගද ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>පාඩු හා හානි සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
(ආ)	<p>දුම්රිය මාර්ගයේ වක්‍රවල (Curve) පවතින ස්ථිර වේගසීමාවලදී අධික වේගයෙන් දුම්රිය ධාවනය හේතුවෙන් 2020 මාර්තු 08 දින දුම්රිය පිලි පැනීමක් සිදු වී ඇති අතර එම පිලි පැනීම යථා වත් කර මාර්ගය පිළිසකර කිරීම සඳහා රු. 216,950 ක වැයක් දැරීමට දෙපාර්තමේන්තුවට සිදුව තිබුණි. මෙම අනතුරින් දුම්රිය එන්ජිම හා මැදිරිවලට වූ හානිය තක්සේරු කර නොතිබුණු අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ද හඳුනාගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>පාඩු හා හානි සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
(ඇ)	<p>DOG SPIKES (පරණ සිල්පර ඇණ), Bearing Plates හා Fish plates (යුගල) යන යකඩ, වෙළඳපළ මිළ ගණන් අනුව වෙන්දේසි කිරීමෙන් හෝ ටෙන්ඩර් මගින් විකිණීම කෙරෙහි පරිපාලනයේ අවධානය යොමුකර නොතිබීම හේතුවෙන් යකඩ තොගය විකිණීම මගින්</p>	<p>-එම-</p>	<p>විකිණීම සඳහා කඩිනම් පියවර ගත යුතුවීම.</p>

	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලබාගත හැකිව තිබූ රු. 27,645,400 ක ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.		
(ඇ)	මල්වතු ඔය පාලම මත ඇති ලී කොට යටට දැමීම සඳහා (Bearing Plates වෙනුවට) Base Plate 500 ක් 2014 නොවැම්බර් 18 දින ලබාගෙන තිබුණු නමුත්, මේ වන තෙක් එම අමතර කොටස් අදාළ කාර්යයට යොදාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	-එම-	මිලදී ගෙන ඇති භාණ්ඩ අදාළ කාර්යයන් සඳහා යෙදවීම තුළින් ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම.

3.8 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
දෙපාර්තමේන්තුව නිකුත් කරන ලද විගණන විමසුම් 12 ක් සඳහා 2021 ඔක්තෝබර් 10 දින වන විටත් පිළිතුරු එවා නොතිබුණි.	2020.02.25 දින සිට 2021.05.07 දින දක්වා මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී ඇති විගණන විමසුම් සංඛ්‍යාව 46 කි. එයින් මේ වන විට පිළිතුරු ලබා දීමට ඇත්තේ විමසුම් 12 ක් සඳහා පමණි.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු වේ.

3.9 කළමනාකරණ දුර්වලතා

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	තෙල් ටැංකි ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා රැගෙනවිත් තිබූ M 11 වර්ගයේ අංක 984 දරන දුම්රිය එන්ජිම 2020 ඔක්තෝබර් 16 වන දින සිට ගාල්ල ධාවනාගාරයේ නවතා තබා තිබූ අතර ගාල්ල දුම්රිය ස්ථානයේ ඇති පයින්ට් (Points) හා Crossover වල දිග ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මෙම එන්ජිම මෙසේ නවතා තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	අළුතින් දුම්රිය එන්ජින් මිලදී ගැනීමේදී පවත්නා සම්පත් උපයෝජනය කර ගැනීම කෙරේ අවධානය යොමුකළ යුතු වේ.
(ආ)	කොළඹ මහ නගර සභා සීමාවට අයත් දුම්රිය දේපළ 180 ක් සඳහා 2019 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ගෙවිය යුතු හිඟ වරිපනම් මුදල රු. 40,627,132 ක් විය. මෙම හිඟ මුදලට අදාළ වන දේපළවල පරිහරණය නිවැරදිව හඳුනාගෙන ගෙවීම් කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	නියමිත දිනට වරිපනම් නොගෙවීම නිසා දඩ මුදල් ගෙවීමට සිදුවන බැවින් දේපළවල අයිතිය හඳුනාගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.
(ඇ)	2019 ජනවාරි 07 දින වරායට ලැබී තිබූ CNC Vertical Turret Lathe යන්ත්‍රයට අදාළ ණයවර ලිපි වටිනාකම ගෙවීම සඳහා අවස්ථා 05 කදී දැනුම් දී තිබුණද මුදල් බැංකුගත කර තිබුණේ පෙබරවාරි 18 දිනදීය. එසේ බැංකුගත කිරීම ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් රු. 86,547 ක බැංකු පොළියක් බැංකුව විසින් අයකර තිබුණු අතරම මෙම ගෙවීම් කිරීමට අදාළ ප්‍රමාදයන්	-එම-	කාර්යක්ෂමව කටයුතු කර මෙවැනි අනවශ්‍ය වියදම් පාලනය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

	මත වරාය අධිකාරියට හා නැව සමාගමට පිළිවෙලින් ප්‍රමාද ගාස්තු ලෙස රු.2,816,576 ක් හා රු. 2,933,031ක් ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.		
(ඇ)	ව්‍යාපෘති නොවන ජපාන ආධාර යටතේ මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා ට්‍රැක් මිණුම් (Track Gauges), හැන්ඩ් ටයි ටැම්පර් කට්ටල (Hand Tie Tamper Sets) සහ ට්‍රොලි ට්‍රැක් (Trolleys Track) 40 ක් ලැබී තිබූ අතර එයින් 02 ක් අනුරාධපුර ස්ථීර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාලය වෙත 2020 ජනවාරි 05 දින නිකුත් කර තිබුණි. ප්‍රමාණවත් බැලස්ට් නොමැතිවීම හේතුවෙන් එම මැෂින් භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි.	-එම-	මෙම යන්ත්‍ර සූත්‍ර වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ගත යුතුවේ.
(ඉ)	භාණ්ඩ නිසි ප්‍රමිතියෙන් හා නිවැරදි ප්‍රමාණයන්ගෙන් ලද බවට ගෙවීම් සහතික කරනු ලබන නිලධාරියා විසින් සහතිකවීමෙන් අනතුරුව ගබඩා සැපයුම් සඳහා ගෙවීම් කළ යුතු වුවද, එසේ කිසිදු සහතිකවීමකින් තොරව සැපයුම්කරු හට මුදල් ගෙවීම හේතුවෙන් සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා රු. 80,189,340 ක් ගෙවා තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	ගෙවීම් කාර්ය පරිපාටිය විධිමත් කිරීම.
(ඊ)	1980 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා සෑම වර්ෂයකම නොසැපයූ භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීම් කර ඇති අතර මුළු ගෙවීම්වලින් සියයට 42 ක් වූ රු. 33,681,581 ක් 2010 වර්ෂයට පෙර ගෙවීම්ද ඉතිරි සියයට 58, 2010 වර්ෂයෙන් පසු ගෙවීම්ද වන අතර එයින්ද සියයට 40 ක් වූ රු. 31,900,907 ක් 2016 සිට 2020 දක්වා වූ වර්ෂ 05 තුළ කර ඇති ගෙවීම් වේ.	-එම-	සපයා නොමැති භාණ්ඩ ලබාගැනීම සඳහා පියවර ගත යුතුවේ.
(උ)	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු. 594,378,058 ක් වූ අතර එයින් සියයට 35 ක් වූ රු. 207,564,302 ක් වර්ෂ 03 න් 22 න් අතර පැරණි ශේෂයන් විය. මුදල් ගෙවා වර්ෂ 03 කට වැඩි කාලයක් ගත වී ඇති මෙම ශේෂයන් GRN මගින් නිරවුල් නොවීමට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවූ අතර මිලියන 207 කට වැඩි මෙම ගෙවීම්, සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා සැපයුම්කරුවන් වෙත ගෙවා ඇති මුදල්ද යන්න විගණනයේදී ප්‍රශ්නගත විය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	මේ පිළිබඳව නිසි විමර්ශනය කර මෙම ණයවර ලිපි නිරවුල් කිරීමට පියවර ගත යුතුවේ.
(ඌ)	S 10 – Class Power Coaches සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස් සඳහා වර්ග 09 ක් යටතේ අමතර කොටස් 663 ක් මිලදීගැනීම සඳහා මිල ගණන් කැඳවීම් සිදුකළද වර්ග 04 කට අදාළ අමතර කොටස් 540 ක් දැනට අවශ්‍ය නොවන බව දන්වා ඇගයීමෙන් ඉවත්කර තිබුණි. එමෙන්ම මිලදී ගත් අමතර කොටස් වර්ග 04 හිද අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට තොග තිබියදී මිලදීගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒ අනුව ආයතනයේ අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය තීරණය කිරීම නිසි ක්‍රමවේදයක් මත හා නිසි අධ්‍යයනයක් අනුව සිදුකර නොමැති බවත් අනවශ්‍ය තොග රැස්කිරීම සඳහා රු. 19,515,262 ක මුදලක් වැයකර ඇති බවත් නිරීක්ෂණය විය.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	මෙමගින් දෙපාර්තමේන්තුවේ අරමුදල් අනවශ්‍ය ලෙස අවුරා තැබීමක් සිදුවන බැවින් එසේ නොවීමට වගබලා ගත යුතුවේ.

<p>(ඵ)</p>	<p>පසුගිය වර්ෂ 16 ක කාලය තුළ ගබඩාවේ දුම්රිය අමතර කොටස් තොගය රු. මිලියන 1,905 සිට රු. මිලියන 6,392 දක්වා වූ පරාසයක් තුළ පැවති අතර, එම වර්ෂ 16 න් වර්ෂ 14 දීම අදාළ මිලදී ගැනීම් වලට වඩා අඩු ප්‍රමාණයක් පමණක් නිකුත් කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම අත ඉතිරි තොගය වර්ෂ 16 ක කාලය තුළදී තුන් ගුණයක් වී තිබුණි.</p>	<p>සාමාන්‍ය තොගය සාපේක්ෂව ඉතා ඉහළ මට්ටමක පවතින බව විගණනයෙන් පෙන්වා දී ඇති නිරීක්ෂණය නිවැරදි බව පිළිගනිමි.</p>	<p>ප්‍රමිත තොග මට්ටම පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
<p>(ඵඊ)</p>	<p>තොග අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම සඳහා තොග මිලදී ගැනීම සිදුකළ යුතු වුවද අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීමකින් තොරව තොග මිලදී ගැනීම හේතුවෙන් අවසන් තොග ශේෂයෙන් විශාල වටිනාකමක් භාවිතයට නොගන්නා තොග අයිතම බවට පත්ව තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ඇති තොග ශේෂයෙන් රු. 298,187,731 ක තොග අයිතම පසුගිය වර්ෂ 05 තුළ කිසිදු ප්‍රයෝජනයකට ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>දැනට පවතින තොග පිළිබඳව නිවැරදි අධ්‍යයනයක් සිදු කර විගණනයෙන් පෙන්වා දී ඇති තොග ශේෂයන් සම්බන්ධයෙන් පසුව සුදුසු පරිදි ක්‍රියා කිරීමට අපේක්ෂා කරන බව.</p>	<p>සීමිත අරමුදල් අනවශ්‍ය ලෙස රඳවා නොගැනීම කෙරේ අවධානය යොමු කළ යුතු වේ.</p>

3.10 අවිධිමත් ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>කුරුණෑගල යන්ත්‍රෝපකරණ අධිකාරියෙන් කුලී පදනම මත ලබාගෙන ඇති අංක 68 – 5441 දරන විපර් රථය සඳහා මාසික කුලී මුදල්වලට අමතරව ඩීසල් සඳහාද වියදම් දරන අතර 2020 ජනවාරි සිට අගෝස්තු දක්වා (අප්‍රේල්, මැයි මාස හැර) කිලෝ මීටර් 16,579 ක් ධාවනය කිරීම වෙනුවෙන් රු. 845,539 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. 2020 ජූනි 08 සිට 2020 සැප්තැම්බර් 22 දක්වා රු. 112,100 ක වටිනාකමකින් යුතු ඩීසල් ලීටර් 1,180 ක් ලබා දී තිබූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් ධාවන සටහන් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>	<p>දරන ලද ඉන්ධන වියදම් සඳහා අදාළ ධාවන සටහන් පවත්වා ගත යුතු වේ.</p>

3.11 මූල්‍ය අක්‍රමිකතා

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2019 අගෝස්තු 15 දින සිට ඔක්තෝබර් 15 දින දක්වා සේවයට වාර්තා කර නොතිබූ නියෝජ්‍ය දුම්රිය ආරක්ෂක අධිකාරී (ආවරණ) වරයෙකුට එම කාලය වෙනුවෙන් නිවාඩු අනුමත කර නොතිබූ බැවින් 2019 අගෝස්තු 15 දින සිට ඔක්තෝබර් 15 දක්වා වැටුප් වශයෙන් රු. 160,924 ක මුදලක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.	එම මුදල අදාළ නිලධාරියාගේ විශ්‍රාම වැටුපෙන් අය කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරන ලෙස අදාළ අංශවලට දැනුම් දී ඇත.	දෙපාර්තමේන්තුවේ විවිධ අංශ අතර මනා සම්බන්ධතාවයක් පවත්වා ගත යුතුවේ.
(ආ)	අධ්‍යක්ෂ (පරිපාලන)ගේ 2020 අගෝස්තු 14 දිනැති කැ. 01 ලිපිය පරිදි ඉහත (අ) හි සඳහන් නිලධාරියා 2020 ජනවාරි 09 දින සිට විශ්‍රාමගන්වා තිබියදී 2020 ජනවාරි සිට ඔක්තෝබර් 31 දක්වා රු. 855,235 ක මුදලක් වැටුප් වශයෙන් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.	-එම-	-එම-

4. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ළඟා කර ගැනීම

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණය පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2030 වර්ෂය වන විට ඉටුකර ගත යුතු තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක හඳුනාගැනීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම හා ඒවාට ළඟාවීම මැන බැලීම සඳහා අවශ්‍ය නිර්ණායක හඳුනා ගැනීම හා ඊට අදාළ නිවැරදි දත්ත පද්ධතියක් ඇති කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	පිලිතුරු ලබා දී නැත.	අපේක්ෂිත අරමුණු කරා ළඟාවීම සඳහා අවශ්‍ය ඉලක්ක හඳුනා ගැනීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පද්ධතියක් සකස් කර ගැනීමට පියවර ගත යුතුවේ.

5. යහපාලනය

5.1 මහජනයා වෙත සේවා ඉටු කිරීම

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණය පහත දැක්වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වෙබ් අඩවිය මගින් මහජනයාගේ අවශ්‍යතාවයන්, ආයතනය පිළිබඳ වෝදනා හෝ ප්‍රශංසා පළ කිරීමට පහසුකම් සලසා නොතිබුණි.	පිලිතුරු ලබා දී නැත.	වෙබ් අඩවිය මගින් මහජනයාගේ අවශ්‍යතාවයන්, ආයතනය පිළිබඳ වෝදනා, ප්‍රශංසා පළකිරීමට පහසුකම් සැලැසිය යුතුවේ.

6. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

මේ සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල දත්ත අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට සමස්ත අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 7,335 ක් විය. එය අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 37 ක ප්‍රමාණයකි. දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර කාර්ය මණ්ඩලය 335 ක් අනියම් හා කොන්ත්‍රාත් පදනම මත විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව බඳවාගෙන තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	සේවා අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගෙන කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.
(ආ)	දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර දෙපාර්තමේන්තු සේවයෙන් විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් 234 ක් කොන්ත්‍රාත් පදනම මත නැවත සේවයේ යොදවාගෙන තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නැත.	අවශ්‍යතා මත පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා අළුතින් බඳවා ගැනීමට පියවර ගත යුතු වේ.

සඳහා අභ්‍යන්තර උසස්වීම් ලබාදීම මේ වන විට සිදු කරමින් පවතින අතර, එම කාර්යයන් කඩිනම් කිරීමේ පියවරක් ලෙස උපදෙසාර්තමෙන්ම ප්‍රධානීන් වෙත අදාළ උසස් වීම් ලබා දීමේ බලතල විමධ්‍යගත කර ඇත.

(ඉ) ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය සඳහා උපදේශක තනතුරු 17 ක් අනුමතව ඇතත් එම තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීම් සිදු කර නොතිබුණි.

උපදේශක තනතුරු සඳහා කඩිනමින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

GMA

ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානයේ උපදේශක තනතුරු 17 ක් සඳහා ඉදිරිපත් වූ අයදුම්කරුවන් අතරින් සුදුසුකම් ලබා ඇත්තේ 10 දෙනෙකු පමණක් බැවින් ඔවුන් සඳහා සම්මුඛ පරීක්ෂණ අවසන් කර ඇත. බඳවා ගැනීමේ කටයුතු අවසන් අදියරේ පවතී. ඉතිරි පුරප්පාඩු 07 පිරවීම සුදුසුකම් ලත් අය නොමැත.

රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිය අනුව සියළු බඳවා ගැනීම් 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

M. A. B. Jayasinghe
එම්. එන්. අබේසිංහ

ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර විගණකාධිපති,
විගණකාධිපති වෙනුවට.