

කාර්ය සාධන වාර්තාව
செயல் திறன் அறிக்கை
PERFORMANCE REPORT
2021



ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
இலங்கை புகையிரத திணைக்களம்
SRI LANKA RAILWAY DEPARTMENT



Performance Report -2021

Sri Lanka Railway Department

<i>Contents</i>	<i>Page No.</i>
1.1 Introduction	
1.2 Vision and Mission of the institute and Objectives	1
1.3 Main Activities	2
1.4 Institutional hierarchy	3
1.5 Sub Departments, Units, Division and track network	6
1.6 Funds and Institutes of Sri Lanka Railways	7
1.7 Details of Foreign Funded Projects	7
2. Chapter - Progress and Future Vision of Sri Lanka Railway Department	8
3. Chapter - Overall Financial Performance for the year ending 31st December 2020	16
3.1 Statement of Financial Performance	16
3.2 Statement of Financial Status	17
3.3 Cash Flow Statements	19
3.4 Financial Statements	21
3.5 Revenue Collection Performance	21
3.6 Performance of Utilization of Allocated Provisions	21
3.7 As per F.R. 208 Allocation to other Ministries as a departmental representative to this department / District Secretariat Local Government	21
3.8 Performance of Reporting Non-financial asset	22
3.9 Report of the Auditor General	22
4. Institutional Performance Indicators	23
5. Chapter - Performance in achieving the Sustainable Development Goals (SDGs)	24
5.1 Relevant Sustainable Development Objectives identified	24
5.2 Achievements and challenges in fulfillment of Sustainable Development Goals	24
6. Chapter - Human Resource Profile	26
6.1 Cadre Management	26
6.2 Shortage of human resources for the institutional performance	26
6.3 Human Resource Development	26
7. Chapter - Compliance Report	27

1. Chapter

1.1 Introduction

The Sri Lanka Railways, which is a pioneer in the Sri Lankan transport system, has been carrying out its mission for 158 years, which began on 26th December 1864 marking its maiden voyage.

Sri Lanka Railways, as a major means of transport, continued its services in the year 2021, contributing to economic growth. In the year 2021, it is engaged in a continuous mission of passenger and cargo transportation activities to provide its services efficiently as an environmentally friendly and economical mode of transportation.

SLR is operated under the Ministry of Transport and Management as a Key Department in the government. 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 around 14 Nos. of sub departments and units. Head of sub department, Units and Divisions perform delegated responsibilities.

Covering 21 districts out of 25 districts of the country, 1,478.52 kilometers of roads and total of 418 railway stations. It is fulfilled the public transport requirement. Its main objective is to provide a safe, reliable, timely, economical and efficient train transport service for passengers and goods and to perform its services more efficiently as an environmentally friendly and economical mode of transport. In the year 2021, despite various obstacles and challenges, it was able to render its service.

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 2021.

SLR was able take measures 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 requirement of the passengers..

Vision

To be the most reliable transport provider 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 transport and freight transport
- 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 Transport Service
- 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 SubDepartments and Units Heads, Units and track net work

Sub Departments and Units

#	Sub departments/Units	Sub departments/Units heads
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

RailTrack Network

No.	Line	Distance KM	Railway Stations	Sub Railway Stations	Train Halts
01	Coastal Line (Fort to Beliatta)	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	Kelaniveli 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 -02

1.6 Funds and Institutes of Sri Lanka Railways

No any institutions or funds are governed under the Sri Lanka Railway Department.

1.7 Details of Foreign Funded Projects

#	Category	Estimated Cost Of the project USD Mn.	Present progress
1	Procurement of 10nos. of locomotives (Under Indian Line of credit)	42.5	Procurement completed
2	Procurement of 06 nos. of DMUs (Under Indian Line of credit)	58.04	Procurement completed
3	Procurement of 160 Nos. of passenger carriages (Indian Line of Credit)	86.00	80nos. received in 2021
4	Procurement of 2 nos. AC Power sets (Under Indian Line of credit)	22.40	20% advance payment paid
5	Procurement of 30 nos. Oil tank and 20 nos. flat wagons (Indian Line of Credit)	4.26	Procurement completed
7	Procurement of 9 Nos. Power sets (China)	93.86	Project completed
6	Procurement of 12 Nos Locomotive	42.50	Cabinet approval has been received

Table 03

Chapter 2

Progress and Future Vision of Sri Lanka Railway Department

The transport system in a country is the lifeblood of that country. It is very difficult to imagine the development of a country without transportation. Among them, railway transport has a significant place. Railway transport is important as an efficient, safe, economical and ecofriendly mode of transport for the passengers. Sri Lanka Railways is engaging in transportation as a pioneer contributing to passenger and freight traffic activities in Sri Lanka. At present, the Sri Lanka Railways, which is more oriented towards passenger transport activities, runs office services, long distance services, inter-city train services and special train services that operate for special tourism and religious purposes. Contributing to the growth of the service sector in the GDP of the Sri Lankan economy, despite the various challenges and problems, it is engaged in a continuous effort to provide a more efficient railway service. Also, according to the government's national policy framework, the railway department has given high priority to achieve its performance targets.

In view of the covid epidemic situation that emerged from the second and third quarter of the year 2021, there was a severe impact on all the railway operations and daily activities of the Sri Lanka Railway Department. However, in the face of those challenges and problems, the Sri Lanka Railways continued its mission by giving maximum contribution to passenger and freight traffic. Under normal conditions, daily 390 train journeys and nearly 4 lakh passengers are carried out, and 03 freight train journeys and 08 oil train journeys were carried out. Compared to the year 2020, train journeys show a decrease of 41% and the main factor for it was the cancellation of several train journeys due to the Corona situation in the country.

120 passenger coaches have arrived by the end of 2021 under the project to purchase 160 passenger coaches on India credit facilities. It is the major railway development projects implemented in 2021 for the development of the railway service and the convenience of the passengers. Furthermore, under the financial assistance of the Asian Development Bank, a feasibility study has been carried out to improve the Colombo suburban railway service and the activities of that project have been implemented and the preparation of a master plan for the improvement of the railway service (Railway Master Plan) is also being implemented under the financial assistance of the Asian Development Bank.

Furthermore, in order to develop the quality of passenger and freight traffic by train, the rehabilitation of the railway line from Mahawa to Omanta, one of the main projects implemented in the year 2021 for the development of railways. Further, initialization of double tracking from Payagala South to Aluthgama & from Katunayake to Negambo in Puttalam Line.

The Sri Lanka Railway Department is overcoming the existing challenges and moving according to the concept of sustainable development. In order to achieve those goals, the Railway Department is working under a correct vision with the fullest dedication. Especially the luxury trains imported to Sri Lanka under Indian line of credit and Chinese loan aid, have been used for the convenience of the passengers. Also, input of special trains targeting the tourist will also help the development of the tourism industry. Especially in order to make railway transport a strong mode of transport in Sri Lanka and to attract the people, there is a reference to planning the future railway . Also, it is a very timely necessity to work for the progress of railway transportation by using modern technology that suits the current situation.

35.96 Mn. passengers were transported and 2,158.16 of passenger km were operated and 1.83 Mn. of freight tons were transported and 161.56 Mn freight ton km were operated and passenger revenue has been dropped by 41%. in the year 2021.

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

Even in the face of the Corona situation, SLR provided passenger and freight traffic services, by reducing the speed restrictions, applying strategic solutions on issues such as staff shortage, financial problems, infrastructure, etc., SLR engaged in a continuous mission to provide a more reliable and comfortable railway service to the public.

Future Vision

Main objective of present government transport policy is to provide solution to road traffic congestion. Accordingly, main expectation is to shift road passenger and freight transport to rail transport. As per the government policy frame work, the main target of Sri Lanka Railway Department is to provide an efficient and economical service with the development of railway infrastructure pursuant to the government policy . 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 economically friendly transport service.

- Operate an efficient and comfortable train service
- Introduce an electrified train transport system for Panadura,Colombo,Veyangoda,Ragama, Katunayake, Negambo , Maradana and Homagama and in addition to normal office train service, it is expected to introduce a luxury office and intercity 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,

Future Development Projects

1. 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 a Railway Master Plan
7. Introducing of 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 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 assistance of ADB

Financial Progress

Revenue and expenditure details in 2021 incurred by SLR are as follows

No	Revenue category	Revenue Rs.Mn 2020	Revenue Rs.Mn 2021
01	Passenger	3,481.53	1,606.84
02	Parcels & Mails	89.09	59.00
03	Freight & live stocks	364.77	431.45
04	Miscellaneous	631.25	581.45
Total		4,566.64	2,678.72

Table 4

No	Expenditure	Revenue (Rs.Mn)
01	Recurrent	12,979.21
02	Capital	27,436.85
Total		40,416.06

Table 5

While SLR continued its service to fulfill the transport requirement of the economy engaging in passenger and freight transport in 2021., arising of Covid pandemic again in second quarter in 2021 affected the process of train transport service with his situation affected the Passenger & Freight transport drastically fallen down and total revenue, No. of passenger decreased considerably.

Total revenue in 2021 was 2,678.72 while it was 4,566.64 in 2020. Accordingly ,it shows a 41% decrease in the total revenue. Covid situation erupted in 2021 is the main factor for this set back. Accordingly, compared to last year, passenger revenue has decreased by 54% and freight revenue has increased by 18%. The initiation of prima flour transportation, sand transportation, cement and oil transportation caused to increase freight revenue..

The total expenditure in the year 2021 is Rs. Mn.40,416.06 mn and it is included Rs12,979.21 mn as recurrent expenditure and Rs.27,436.85 mn. as capital expenditure.

Due to the traffic restrictions imposed during this period, passenger trains were restricted and freight and oil transport operations were continued.

Also, this situation greatly affected the repair and maintenance of the railway fleet and the construction and rehabilitation of railway tracks, buildings, bridges and signaling systems. However, in order to maintain the service efficiently during this period, steps were taken to continue the procurement of the railway fleet. Accordingly, initial payments were made for the procurement of 02 air-conditioned power sets and 160 passenger carriages and the works were continued.

- Continue the implementation of rehabilitation of the track from Maho to Omanthei project.
- Continue the rehabilitation of 100 nos. passenger coaches under the project of rehabilitation project of 200 nos. passenger carriages.

- Continuing the feasibility studies of the Colombo suburban railway project funded by the Asian Development Bank
- Continue implementation of the Enterprise Review Program implemented to increase the efficiency of the railway service
- Continued implementation of sanitary facilities at railway stations in view of the Covid-19 epidemic situation.
- Commencement of upgrade of 10 railway stations selected under the World Bank financial assistance.

Commercial Activities

The following commercial activities were implemented to increase railway revenue, during the period concerned.

1. In collaboration with the Co-operative Wholesale Corporation (CWC) operating Q shops for the convenience of customers in Colombo Fort, Homagama and Padukka railway station premises.
Also, it is planned to open Q Shop at Kottawa, Meegoda, Narahenpita railway stations in this year.
2. Implementation of the tender process to rent 23 nos of parking space and 13 nos. of Milco stalls.
3. Commencement of initial works to open stalls of Tea Board, National Lottery Board and Development lottery Board.
4. Working with the Ministry of Samurdhi to open handicraft stalls for Samurdhi beneficiaries
5. Commence the initial works of vegetable transport by train
6. Commence the initial works of transporting Limes from Aruwakkaru to Boossa with the collaboration of the Holcim Company.

Development of Infrastructure Facilities

Due to the covid epidemic situation in the year 2021, the following major development and maintenance activities in the sections of railways, buildings, bridges and signal system were limited, but the following development activities were continued during this period.

- Continue maintenance activities of rail tracks
- Continuation of works related to Kandy, Peradeniya and Kadugannava railway line
- Completion of the construction of the double line between Katunayake and Kochchikade to Kurana
- Continue the construction of new buildigs,maintenance of bridges, and upgrading sanitary facilities at railway stations.
- Continue maintenance and development of Signaling System
- Initialization and construction of doubling of railway track from Polgahawela to Kurunegala
- Continue implementation of the initial works for the construction of the double railway line to South Payagala and Aluthgama
- Continue the project of rehabilitation of the railway line from Maho to Omanthei

Train Fleet

In order to provide an efficient passenger and freight transport service, the Sri Lanka Railways carried out continuous maintenance and repairs to the train fleet during this period. Due to the resurgence of Covid-19 in 2021, the maintenance and repair work of the train fleet was limited.

However, a total of 800 major repairs and 26,706 minor repairs were carried out during this period. Rehabilitation of Passenger Coaches, Power Sets, Repair of Engines, 04 wagons and Rail Buses, Engine Rehabilitation and Re-engineering, Repair and Maintenance of Machinery and Equipment were continued during this period. In addition, the rehabilitation project of 200 carriages was completed and initial payments were made for the procurement of 02 air-conditioned diesel power sets and 160 passenger carriages. So far, 80 out of 160 passenger coaches have been imported.

As an extension of the project of rehabilitating 200 passenger coaches, the rehabilitation work of another 100 passenger coaches has been started, out of which 30 passenger coaches have been completed.

Passenger and Freight Traffic

In the year 2020, 65.08 mn passengers travelled by train and in the year 2021, 35.96 mn passengers traveled. It represents a decrease of 45% compared to the year 2020. The factors that mainly affected the decrease of passengers were the imposition of movement restrictions due to the covid situation that existed from time to time in the year 2021, limiting the reporting to the service and the number of train runs in a limited situation.

No. of Passenger Traveled and Passenger Revenue

Year	No. of Passenger traveled (Mn)	Passenger Revenue Rs.Mn)	Passenger Km (Mn)
2020	65.08	3,481.53	3,905.55
2021	35.96	1,606.83	2,158.16

Table 6

Freight Revenue and Freight Tons

Year	Freight Revenue (Mn)	Nos. of tonsRs.Mn)	Ton Km (Mn)
200	364.77	1.78	114.37
2021	431.45	1.83	161.56

Table 07

- ❖ In the year 2021, cargo transportation revenue is 18.28%, freight ton is 2.80% and ton kilometer is 1.92%. Continued operation of oil transportation helped for this under the covid situation.

Performance Indicators

No	Performance Indicator	2020	2021
01	Total Revenue (Rs.Mn)	4,566.64	2,678.74
02	Number of passengers travelled (Mn)	65.08	35.96
03	Passenger KMs (Mn)	3,905.55	2,158.16
04	Number of freight tons (Mn)	1.78	1.83
05	Freight ton KMs (Mn)	114.37	161.56

Table 08

Overall Train operation

Train Service	Scheduled No. of Trains	No. of Train operated
Suburban	45,095	39,209
Local	17,356	13,993
Distant and Intercity	12,118	9,014
Rail Buses	1,694	1,471
1.Passengers	76,263	63,687
11. Freight	7,961	5,349
Total	84,224	69,036

Table 09

According to the figures shown in Table No. 09 above, the number of passenger trains scheduled to run in 2021 was 76,263, of which 63,687 have been run. It is 83 % as a percentage. Due to the spread of Covid-19, curfews and movement restrictions had been imposed to reduce passenger and freight train operations. According to those conditions, the restriction of train journeys was also directly affected.

Permanent ways and Buildings

The maintenance and improvement of the permanent road system was carried out continuously, for which 180,607 meters of rails, 58,597 concrete sleepers, 50,923 wooden sleepers and 19,223 ballast cubes were used.

Material utilized for maintenance of Rail Lines Maintenance.

Material	Quantity (Nos.)
Rails (feet)	180,607
Wooden Sleepers	50,923
Steel sleepers	392
Concrete sleepers	58,597
Ballast cubes	19,223

*Table 10.***Signal and Tele-communication system**

Continuous maintenance and improvement of signaling system is an important factor to provide an efficient railway service. In the year 2021, the following tasks are implemented continuously with improvements and maintenance of the signal system

1. Completion of 60% of construction works of the double tracking from Kurana to Negambo.
2. Completion of the project to install the new signaling system of the new waste management center in Vanasala by 50%
3. Installation of 2 nos .of Protected rail crossing system
4. Installation of 10Nos. of Protected railway crossing (Bell & Light) system
5. Completion of new signaling system by 50% at Wellawa railway station
6. Renovation of 75 nos. of Signaling points

Challenges & Problems

1. Low capacity of infrastructure for passenger and freight traffic.
2. High number of unprotected level crossings in the entire railway track network
3. Recovery of Insufficient fine
4. Outdated locomotives
5. Deficiency of skilled labour

Due to the shortage of staff in all the departments in maintaining the daily services, we have to face problematic situations in performing duties.

Increase of recurrent expenditure

The unfavorable fiscal gap between revenue and recurrent expenditure continues due to the high level of personnel emoluments and fuel costs included in recurrent expenditure.

1. Due to insufficient train fleet and infrastructure, the Railway Department has faced the problem of providing its services efficiently.
2. The signal and telecommunication system is out dated.
3. Encroaches in railway reservations
4. Lack of training and development activities.
5. Lack of IT facilities of Land Management, Operations Management, stock management, Human Resource Management, Maintenance

It is a challenge to comply the human and physical resources with the information technological strategies utilize them and under this condition it is difficult to provide an efficient railway service.

Tasks implemented and expected to be implemented in 2021 to increase the quality and reliability of railway service

- Continue procurement of 160 railway carriages under Indian line of credit
- manufacturing of passenger carriage locally
- Procurement of 2 Nos. of A/C power sets
- Continue the rehabilitation works of the railway track from Maho to Omanthei
- Initialization of upgrading of Kelani vely railway line.
- Installation of 200nos. of new protected rail crossing
- Completed the rehabilitation of 200 passenger coaches and commencement of rehabilitation of 100 more coaches as an extension of the same project.
- Continue institutional review programs to increase the efficiency of the railway service.
- The Colombo Suburban Rail Project implemented under the financial aid of the Asian Development Bank

The special objective of this project is to develop the railway infrastructure covering the main, Kelanively, Coastal line and Puttalam railway lines with the aim of making the Colombo suburban train service a more efficient and passenger-attractive service. A number of projects such as improving the road system in the suburbs, improving the signal and telecommunication system, developing railway stations etc. are being implemented under this project.

Also, preliminary work has been done to implement the following projects

- Construction of double railway line from Polgahawela to Kurunegala
- Construction of double railway line from Kurunegala to Maho
- Construction of double railway line from South Payagala to Aluthgama
- Railway Coach Manufacturing Project
- Construction of running shed and yard in Ratmalana and Dematagoda under the Indian line of credit.
- Establishment of signaling system from Maho to Anuradhapura.
- Procurement of 12 nos of locomotives.

CHAPTER 03

Overall financial performance for the year ending 31st December, 2021

3.1 Statement Financial Performance

Financial performance for the year ending as at 31st December, 2021

ACA-F

Budget (current year)	Income	Note	Factual Rs.		
			2021	2020	
	Income Tax	1			} ACA -
	Local goods and services Tax	2			
	Taxes on international trade	3			
2,600,000,000	Non-tax revenue and other	4	2,678,724,989	4,566,646,433	
2,600,000,000	Total Revenue Receipt (A)		2,678,724,989	4,566,646,433	
	Non-revenue receipts				
22,351,791,560	Treasury Imprest		15,593,744,000	13,675,125,000	ACA -3
	Deposits		1,488,928,093	1,905,676,434	ACA-4
2,340,000,000	Advance accounts		2,108,112,302	1,629,706,963	ACA-5/5(A)
	Other receipts		-	-	
24,691,791,560	Non-revenue total income (B)		19,190,784,395	17,210,508,397	
27,291,791,560	Total Income Receipts and Non -Revenue receipts C = (A) + (B)		21,869,509,384	21,777,154,830	
	Treasury Remittance		2,203	1,804	
27,291,791,560	Net Income received and non income		21,869,507,181	21,777,153,026	
	Less Expenditure				
	Recurring expenditure				
10,481,600,000	Wages, salaries and other employee benefits	5	9,598,762,425	10,421,836,554	} ACA-2(ii)
3,585,150,000	Other goods and service	6	3,349,612,064	4,162,401,399	
36,000,000	Subsidiary, Grants and transfers	7	30,837,886	33,378,223	
	Interest payments	8			
	Other recurring expenditure	9	-	-	
14,102,750,000	Total incurring Expenditure (D)		12,979,212,375	14,617,616,176	
	Capital Expenditure				
4,864,000,000	Rehabilitation and Improvements Capital Assets	10	4,172,012,950	3,552,894,982	} ACA-2(II)
23,926,530,000	Acquisition of Capital Assets	11	23,262,468,064	30,563,559,457	
700,000	Capital Transfers	12	671,078	12,000	
	Acquisition of Financial assets	13		-	
5,000,000	Capacity Building	14	1,703,227	3,045,385	
	Other Capital Expenditures	15			

28,796,230,000	Total Capital Expenditures (E)		27,436,855,319	34,119,511,824	} ACA-2(II)
2,335,000,000	Main Ledger Expenditure (F)		3,640,399,957	3,708,199,750	
	Deposit payments		1,352,297,916	1,900,705,747	
	Advance Payments		2,288,102,041	1,807,494,003	
45,233,980,000	Total Expenditure G=(D+E+F)		44,056,467,651	52,445,327,750	
(17,942,188,440)	Balance Imprest as at 31 st December 2019 H= (C+G)		(22,186,960,470)	(30,668,172,920)	

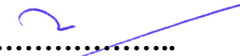
3.2 Statement of Financial Status:

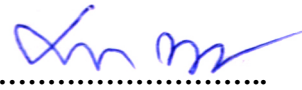
ACA-P


Statement of Financial Status as at 31st December,2021

	Note	Factual	
		2021 Rs.	2020Rs
Non-financial Assets			
Property, Supplies and Equipment	ACA - 6	481,800,503,833	245,322,655,012
Financial Assets			
Advance Accounts	ACA- 5/5(A)	9,112,450,320	8,932,460,581
Monetary and alike monetary	ACA- 3		1,804
Total Assets		490,912,954,153	254,255,117,397
Net Assets/Mass			
Net Assets		8,509,289,955	8,465,930,393
Property, Supplies and Equipment		481,800,503,833	245,322,655,012
Rent, work Advance pool	ACA-5(B)		
Current Liabilities			
Deposit Accounts	ACA- 4	603,160,365	466,530,188
Imprest balance	ACA -3		1,804
Total Responsibilities		490,912,954,153	254,255,117,397

Detail Accounting Statements in above ACA format Nos. 1 to 6 presented in pages from 16 to 17 and Notes to accounts presented in pages from 19 to 31 form and integral parts of these Financial Statements. The Financial Statements have been prepared in complying with the Generally Accepted Accounting Principles whereas most appropriate Accounting Policies are used as disclosed in the Notes to the Financial Statements and hereby certify that figures in these Financial Statements, Notes to accounts and other relevant accounts were reconciled with the Treasury Books of Accounts and found to in agreement.


.....
Chief Accounting Officer


.....
Financial Officer


.....
Chief Financial officer/Chief Accountant

Name :M.M.P.K. Mayadunne
Position: Secretary

Date : 28.04.2023

M. M. P. K. Mayadunne
Secretary
Ministry Of Transport & Highways
7th Floor, Sethsiripaya (Stage II)
Battaramulla

Name W.A.D.S.Gunasighe
Position :General Manager
Railways

Date : 28.04.2023

ඩබ්ලිව්.ඒ.ඩී.එස්. ගුණසිංහ
දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
කොළඹ 10.

Director (Finance)/Commissioner (Finance)

Name :P.D.R.M. Divamany
Position: Chief Financial Officer

Date : 28.04.2023

පී. ඩී. ආර්. එම්. දිවාමණි
ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී
ප්‍රධාන දුම්රිය ගණකාධිකාරී කාර්යාලය
කොළඹ - 10

3.3 Cash Flow Statements:

ACA-C

Cash Flow Statements for the year ending as at 31st of December, 2021

	Factual	
	2021 Rs.	2020 Rs
Cash Flows generated from operational activities		
Total tax receipts		
Charges, Surcharges, Penalties and Licenses	2,680,504,018	4,612,889,460
Profits		
Non-revenue receipts	658,210,012	
Revenue add to other revenue heading	990,079,009	1,113,221,618
Imprest receipts	15,593,744,000	1,261,922,291
Store advance received	2,106,852,413	13,675,125,000
R.N.A Receipt		
Receipt from Deposits	1,488,928,093	1,633,202,731
Cash Flows generated from operational activities (a)	18,089,172,242	24,202,037,534
Reduced: Cash Expenditure		
Personal Emoluments & Operating Payments	9,688,068,773	10,600,948,787
Subsidies and Transfer payments	31,654,730	33,391,573
Other recurrent payments	1,165,782,095	1,301,175,959
Capital & Recurrent payments to other Departments	168,810,575	461,823,981
Capital maintenance cost	4,281,651,602	3,825,235,011
Store Imprest paid to Treasury	2,203	2,757,895
Revenue paid to treasury	2,456,162	63,698,343
Advance payment	2,024,513,441	1,652,715,615
Deposit payment	1,352,297,916	1,900,705,747
Financial cost of imprest paid to treasury		
Imprest paid to treasury for last year		
Cash Flows generated from operational activities (B)	18,715,237,497	19,851,452,911
Net Cash Flow generated from operational activities (C)=(A) -(B)	2,215,570,670	4,350,584,623
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	4,803,080,048	4,353,340,714
R.N.A payments		
Total Cash Flow spent on investment operational activities (E)	4,803,080,048	4,353,340,714
Net Cash Flow disbursed from investment activities (F)=(D)-(E)	(4,803,080,048)	(4,353,340,714)
Total Cash Flow spent on investment operational activities (G) =(C) + (F)		(2,756,091)
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)
Initial Cash Balance as at January 01		2,756,091
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	9,000,000	2,600,000	2,678,725	103%

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	16,082,750	14,102,750	12,979,212	92%
Capital	18,373,700	28,796,230	27,436,855	95%

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 31.12.2021	Balance as per Financial position Report as at 31.12.2021	Yet to be accounted	Reporting progress as%
9151	Buildings structures	372,113	372,113		100%
9152	Machinery	72,808,898	72,808,898		100%
9153	Lands	408,619,493	408,619,493		100%
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		√	

Due to the Corona situation in 2021, the expected goals could not be achieved

5.2 Sustainable Development Goals Identified

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

Also, the construction work of the double line from Katunayake to Kurana on the Puttalam road has been carried out and the rehabilitation work on the railway line from Mahawa to Omantha has started. Also, construction of the double line from Polgahawela to Kurunegala and from Kurunegala to Mahawa has been planned. Apart from this, work has started on the double line from South Payagala to Aluthgama and renovation works are also being carried out on the Kelanively line.

Also, in the initial phase, solar cells are being installed at selected railway stations to generate electricity, and after that, solar cells are being installed at all stations and the electricity generated from them will be provided to the national power system. The Railway Department is working to inherit a favorable environment for the future by implementing environmentally friendly transport activities, For that, at least power sets and locomotives that release carbon dioxide into the environment have been imported and used for transportation. While introducing the electric train

from Panadura to Wayangoda, promoting the quality of the environment as well as passenger facilities is one of the primary objectives of the Railway Department in moving towards sustainable development goals. Also, the procedures for establishing a new ticketing system were being prepared.

Also, initial work is being started to introduce railway services based on the tourism industry for the upcountry and the northern railway line and to carry out container and oil transportation as a solution to traffic congestion.

The railway department faces many challenges in implementing railway development projects. The challenges can be summarized as follows.

1. Limitation of financial facilities for large railway development projects
2. Presence of squatters in Railway Reserves
3. Trade union activities
4. Personnel issues
5. Issues related to Railway Reserves
6. Limitation of research and development activities

Due to the covid situation in the year 2021, the operational activities, development activities, infrastructure development etc. of the railway department could not complete the expected goals.

CHAPTER 06

Human Resource Profile

6.1 Manpower Management

	Approved number of employees	Existing Number of Employees	Vacancies / (Excess) **
Senior	212	111	101
Tertiary	2909	1930	979
Secondary	8,915	3,502	5,413
Primary	8,601	5,784	2,817

6.2 Lack of human resources for the performance of the organization

In order to achieve the government's policy statement and the mission and vision of the Sri Lanka Railway Department, it is essential to have a proper and structured staff.

6.3 Human Resources 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		

❖ Contribution of training programs for the performance of the organization

By providing good training programs for the employees, it is possible to get the most efficient and effective service at a low cost.

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	the Government Payroll Software Package is used in selected sub departments and expected to expand to the other departments.	
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	Answers have not been not sent by several sub departments	Get answers on time by informing them at Audit committee meeting
06.3	Copies of all the internal audit reports has been submitted to the Management Audit Department in terms of Sub-	Compliant		

	section 40(4) of the National Audit Act No. 19 of 2018			
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 One meeting was held in 2021	Due to covid situation meetings could not be held	04 nos of meeting scheduled be held in 2022
08.0	Assets Management			
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		
09.2	The condemned vehicles had been disposed of within a period of less than 6 months after condemning	Non-Compliant	When act under the vehicle disposal circular no 02/2015,	

			practical problems arises to join other departments officers and it is difficult to complete disposal process within 6 months times as time taken to select the auctioneers	
09.3	The vehicle logbooks had been maintained and updated			
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		All the purchases under the store advance account are

				made within the credit limit
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		
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			
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			
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			
17.3	Bi - Annual and Annual reports have been submitted as per section 08 and 10 of the RTI Act			
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			
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			
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.			
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			
19.3	Annual performance agreements have been signed for the entire staff based on the format in Annexure 01 of the aforesaid Circular			
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.			
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		

ඇමුණුම 01

සීඕටී/බී/දු. දෙ. /2/2021/05/එල්. එස්

2022 මැයි 31 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(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව විගණකාධිපති සම්පිණ්ඩන වාර්තාව.

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන.

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය.

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

මෙම වාර්තාවේ 1. 6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම.

මෙම වාර්තාවේ 1. 6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්වගණනය 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 ප්‍රකාශන 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 තත්වයක් 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 ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන 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 ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම් නිසා

ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මකභාවය 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 ක්‍රියාකරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වදරවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවූවද, 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 සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

1.5 වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඇ) වගන්තිය පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බවට,
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු පහත සඳහන් නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

ජේද යොමුව විගණන නිරීක්ෂණය

- 1. 6. 1. 1 (ආ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් දේපළ හඳුනාගෙන ඒවායේ අයිතිය තහවුරු කරමින් ඒවා ආරක්ෂා කිරීමට හා දුම්රිය සේවයේ කාර්යසාධන තත්ත්වය වැඩිකර ගැනීමට උපයෝගී කරගෙන නොතිබූ අතර ඒවායේ නිවැරදි වටිනාකම මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.
- 1. 6. 3 (අ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව සමාන නොවීම හේතුවෙන් රු. 403, 366, 221 ක් වූ එම වෙනස අධි තක්සේරුවීම් ලෙස දක්වා තිබුණි.
- 1. 6. 3 (ආ) ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේදී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකු පොළී වශයෙන් රු. 12, 584, 035 ක්ද, නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 3, 520, 605 ක්ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු. 1, 412, 528 ක් හා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත රු. 1, 000, 550 ක්ද ඇතුළුවගෙවන ලද රු. 18, 517, 718 ක මුදල විවිධ අකාරයක්ෂමතාවන් මත දරන ලද වියදමක් වන අතර එය තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම හේතුවෙන් වාර්ෂික තොග ලැබීම්වල පිරිවැය එම අගයන්ගෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.
- 1. 6. 3 (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.
- 1. 6. 4 (අ) දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු. 1, 397, 662, 700 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු. 1, 401, 840, 505 ක් විය. මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4, 177, 805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට පැවත එන මෙම ශේෂය මේ දක්වා නිරවුල් කරගත නොහැකි වී තිබුණි.
- 1. 6. 4 (ආ) රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර රු. 1, 110, 101 ක වෙනස නිරවුල් කර නොතිබුණි.
- 1. 6. 4 (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 ක් සහ රු. 192, 649 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.

1. 6. 4 (ඇ) අංශ 03 ක දැනට සේවයේ යෙදී සිටින හා නොසිටින නිලධාරීන්ගෙන් අයවිය යුතු දේපළ ණය ශේෂය රු. 2, 161, 307 ක් වුවද, සාවද්‍ය අයුරින් රු. 329, 705 ක් විශේෂ අත්තිකාරම් ලෙසද රු. 1, 831, 602 ක් ආපදා ණය ලෙසද වර්ගීකරණය කර දක්වා තිබුණි.

1. 6. 4 (ඉ) දැනට සේවයේ නොමැති නිලධාරීන්ගෙන් අයවීමට ඇති ණය ශේෂය රු. 96, 546, 336 කි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(i) ණය පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයට අනුව මුළු වටිනාකමින් රු. 36, 792, 505 ක් එනම් සියයට 38 ක් වර්ෂ 05 ට වැඩි අයවිය යුතු ණය ශේෂ වන අතර ඒවා අයකර ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ii) දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවයේ නොමැති හා දේපළ ණය ලබාගෙන ඇති නිලධාරීන්ගෙන් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අය විය යුතු ණය ශේෂය රු. 7,338, 280 ක් විය. මෙම ණය අයකර ගැනීම සඳහා ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර කටයුතු කර නොතිබුණි.

1. 6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම.

1. 6. 1 පොදු සම්මත ගිණුම්කරන මූලධර්මවලට අනුකූල නොවීම.

(අ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරන ප්‍රමිති අංක 07 අනුව දේපළ, පිරියත හා උපකරණ වර්තමාන තැනට හා තත්ත්වයට පත්කිරීම දක්වා වූ පිරිවැය ගිණුම් ගත කළ යුතු අතර 2021 වර්ෂයේදී හඳුනාගෙන ගිණුමෙහි ආරම්භක ශේෂ ලෙස පෙන්වා ඇති රු. මිලියන 72, 807 ක වත්කම්වල පිරිවැය හැර වර්තමාන තැනට හා තත්ත්වයට පත් කිරීම දක්වා වූ සියළුම වියදම් ඇතුළත් කර තිබූ බවට සැහීමකට පත්වීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි.

(ආ) 2021 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මෙරටට ගෙන්වා ඇති මගී මැදිරි 120 ට අදාළ පිරිවැය හා ඊට අදාළ වරාය ගාස්තු, රේගු ගාස්තු, රක්ෂණ ගාස්තු, ප්‍රවාහන ගාස්තු හා වරායේ සිට අංගනය

දක්වා ප්‍රවාහන ගාස්තු වශයෙන් වූ එකතුව රු. 13, 000, 483, 427 ක මුදල සමාලෝචිත වර්ෂයේ දේපළ පිරියත හා උපකරණ යටතේ ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

1. 6. 2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන වක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට අනුකූල නොවීම.

2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශය අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තා කිරීමේ පදනම ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

1. 6. 3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු.

(අ) මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය.

(i) මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේ තැන්පතු ලැබීම් හා ගෙවීම් ලෙස දැක්විය යුත්තේ භාණ්ඩාගාර පොත් අනුව වටිනාකම් වුවද දෙපාර්තමේන්තු ඒකාබද්ධ ශේෂ පිරික්සුම අනුව තැන්පතු ලැබීම් හා ගෙවීම් වටිනාකම දක්වා තිබුණි.

(ii) 2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 5.7 ඡේදය ප්‍රකාරව මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂයට කරන ලද අග්‍රිම ශේෂය ගැලපීම 2022 ජනවාරි 12 දිනැති අංක SA/MAA/02/01/01 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය ප්‍රකාරව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ආකෘති වල සිදු කරන වෙනස්කම් පෙර වර්ෂයේ සංසන්දනාත්මක අගයන් නැවත ගැලපීම යටතේ සටහනකින් හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

(ආ) මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

(i) මූල්‍ය නොවන වත්කම්.

- 2021 වර්ෂයේ මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය අනුව මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම් රු. 23, 262, 468, 064 ක් වූ අතර මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ (ACA-6) හා භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත SA 82 අනුව මිල දී ගැනීම් වටිනාකම රු. 1, 371, 353, 774 ක් විය. වෙනස රු. 21, 891, 114, 290 ක් විය.

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

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

(ii) තැන්පතු.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායමට බැර කල යුතු ඉවතලන අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීමෙන් ලද රු. 60, 584, 879 ක ආදායම් තැන්පත් ගිණුම් අංක 6000-0-0-002-0-097-0 යටතේ කොන්ත්‍රාත් ඇප තැන්පතු ලෙස සටහන් කර තිබුණි. තවද මෙම ආදායම් වසර 02 කට වැඩි කාලයක් තැන්පතු ගිණුමෙහි රඳවා තිබුණි.

(ඇ) මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ වියදම් වලට අදාල බැර වටිනාකම් ආදායම් නොවන ලැබීම් ලෙස වැරදි ලෙස දක්වා තිබුණි. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයේ මුදල් වැය කිරීම් යටතේ දක්වා ඇති වියදම් (පුද්ගල පඩිනඩි, මූලධන, වෙනත් පුනරාවර්තන, සහනාධාර හා මාරුකිරීම්, වෙනත් වැය ශීර්ෂ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම්) හා ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයේ මුදල් වැය කිරීම් යටතේ දක්වා ඇති භෞතික වත්කම් මිල දී ගැනීමේ වියදම් වල හර වටිනාකමින් බැර වටිනාකම අඩුකර ශුද්ධ වියදම දැක්විය යුතු වුවත් වියදම් වල හර වටිනාකම පමණක් දක්වා තිබුණි.

(ඉ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම.

(i) ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හෙළිදරව් නොකිරීම.

2021 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම සඳහා අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හෙළිදරව් කර නොතිබුණි. එම නිසා මෙම ගිණුම් පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්ම හෝ රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ මූලධර්ම වලට අනුකූලව සකස් කළේද යන්න විගණනයේදී හෙළිදරව් නොවීය.

(ii) අත්තිකාරම් ගිණුම සකස් කිරීමේ අරමුණ හා විෂය පථය හෙළිදරව් නොකිරීම.

විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද අත්තිකාරම් ගිණුම සකස් කිරීමේ අරමුණු සහ එහි විෂය පථය ගිණුම මගින් හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(iii) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව සමාන නොවීම හේතුවෙන් රු. 403, 366, 221 ක් වූ එම වෙනස අධි තක්සේරු වීම් ලෙස දක්වා තිබුණි.

(iv) ආනයනික භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීමේ දී ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය මත බැංකු පොළී වශයෙන් රු. 12, 150, 834 ක්ද, නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු වශයෙන් රු. 1, 200, 098 ක්ද, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු. 2, 544, 785 ක් හා පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙත රු. 1, 995, 755 ක්ද, ඇතුළුව ගෙවන ලද රු. 17, 891, 472 ක මුදල විවිධ අකාරයක්ෂමතාවන් මත දරන ලද වියදමක් වන අතර එය තොග වටිනාකමට එකතු කිරීම හේතුවෙන් වාර්ෂික තොග ලැබීම් වල පිරිවැය එම අගයන්ගෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

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

(ඊ) රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් "බී" ගිණුම.

(i) දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු. 1, 269, 564, 455 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු. 1, 273, 742, 260 ක් විය. මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු. 4, 177, 805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට මේ වන විට වසර 17 ක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් මෙම ශේෂය නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ii) දෙපාර්තමේන්තු පාලන ගිණුම් ශේෂය හා කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ එකතුව අතර රු. 1, 620, 898 ක වෙනසක් පැවති අතර එම වෙනස නිරවුල් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.

(iii) කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ හා දෙපාර්තමේන්තු පාලන ගිණුම අතර පවතින රු. 1, 620, 898 ක වෙනස තුළ හඳුනා නොගත් රු. 716, 977 ක ශේෂයක් පැවතුණි.

(iv) ප්‍රවාහන අධිකාරී කොළඹ කාර්යාලයේ සේවය කර විශ්‍රාම ගනු ලැබූ නිලධාරියෙකුගේ රු. 129, 870 ක් වූ ආපදා ණය ශේෂය, දේපළ ණය ශේෂය ලෙස දක්වා තිබුණි.

(v) දැනට සේවයේ නොමැති නිලධාරීන්ගෙන් අයවීමට ඇති ණය ශේෂය රු. 108, 685, 041.44 කි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ සිදු කෙරේ.

- ණය පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයට අනුව මුළු වටිනාකමින් රු. 39, 674, 883 ක් එනම් සියයට 37 ක් වර්ෂ 05 ට වැඩි අයවිය යුතු ණය ශේෂ වන අතර ඒවා අයකර ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

1. 6. 4 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම.

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

1. 6. 5 ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම.

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත දැක්වෙන ලේඛන විධිමත්ව හා යාවත්කාලීනව පවත්වා නොතිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණ වලදී නිරීක්ෂණය විය.

<u>ලේඛන වර්ගය</u>	<u>අදාළ රෙගුලාසිය</u>	<u>නිරීක්ෂණ</u>
-------------------	-----------------------	-----------------

(අ)	බඩු ලේඛන පොත	ලේඛන මුදල් විධිවිධාන පොතක් පවත්වා ගත යුතුය.	රෙගුලාසි 454 (1) ප්‍රකාරව බඩු ලේඛන යාවත්කාලීන කර	බඩු ලේඛන පොත් යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.
-----	--------------	---	--	---------------------------------------

(ආ) බැරකම් පිළිබඳ මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව උප දෙපාර්තමේන්තු 06 කට අදාළ බැරකම් ලේඛනය බැරකම් නීතිපතා පරීක්ෂා කළ ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. හැකිවන පරිදි ලේඛනයක එම බැරකම් සටහන් කළ යුතුය.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය.

2.1 ආදායම් කළමනාකරණය.

(අ) ආදායම්

රු. 2, 678, 724, 988 ක් වූ සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායම රු. 4, 566, 646, 432 ක් වූ 2020 වර්ෂයේ ආදායමට වඩා සියයට 41 කින් ද, රු. 7, 901, 325, 666 ක් වූ 2019 වර්ෂයේ ආදායමට වඩා සියයට 66 කින්ද ආදායම අඩු වී තිබුණි.

(ආ) හිඟ ආදායම්.

(i) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ ආදායම් ශේෂය රු. 1, 540, 268, 161 ක් වුවද 2021 වර්ෂයේ හිඟ ආදායම් ප්‍රකාශයේ (ACA (i) ආකෘතිය) ආරම්භක ශේෂය රු. 1, 545, 156, 073 ක් ලෙස දක්වා තිබීමෙන් රු. 4, 887, 912 ක වෙනසක් අනාවරණය විය. සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය ඉකුත් වර්ෂයේ අවසාන ශේෂය සමඟ සැසඳීමේ දී වෙනසක් තිබේ නම් එම වෙනස පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ සටහනක් මගින් හෙළිදරව් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

(ii) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ බඩු ගබඩා ආදායම තුළ ඇතුළත්ව තිබූ පානදුර ගබඩාවට අදාළ හිඟ බදු කුලිය රු. 351, 975 ක් වුවද මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ එය රු. 181, 200 ක් ලෙස දැක්වීමෙන් හිඟ ආදායම රු. 170, 775 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(iii) බලපත්‍ර 01 ගිණුම යටතේ ඇති රු. 769, 194 ක මුදල 1985 ට පෙර සිට පැවත එන ශේෂය වසර 35 ක් ඉක්ම ගියද නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී ඇති අතර ඒ සඳහා වූ ශේෂ ලැයිස්තුවක් සකස් කර ගැනීමේ නොහැකියාව හේතුවෙන් එම මුදල දිගින් දිගටම ගිණුම්වල නිරූපණය විය.

- (iv) බලපත්‍ර 02 ගිණුමේ 2018 වර්ෂයේ හිඟ බලපත්‍ර ආදායමට වඩා සියයට 372 ක ප්‍රතිශතයකින් 2019 වර්ෂයේ හිඟ බලපත්‍ර ආදායම වර්ධනය වී තිබුණු අතර 2020 දී එය සියයට 1, 210 ක ප්‍රතිශතයකින් වර්ධනය වී තිබුණි.
- (v) රු. ලක්ෂ 10 කට වඩා වැඩි හිඟ බලපත්‍ර ශේෂ පවතින ආයතන 172 ක් පවතින අතර එම ආයතනවලට අදාළ හිඟ ශේෂ වටිනාකම රු. 1, 390, 772, 990 ක් වූ අතර එම ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (vi) මඩකලපුව දුම්රිය ස්ථානයට අදාළ ගිණුම් පරීක්ෂා කිරීමේදී 2013 සිට 2021 දක්වා අවස්ථා 03 කදී රු. 1, 056, 668 ක මුදලක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු ශේෂ ලෙස පෙන්වුම් කර තිබුණු නමුත්, මේ දක්වා එම ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (vii) 1987 ට පෙර සිට රජයේ ආයතන 197 කින් අයවිය යුතු රු. 7, 378, 328 ක් හා 1990 ත් - 2020 ත් අතර කාලය තුළ රජයේ ආයතන 187 කින් අය විය යුතු රු. 1, 766, 387 ක් වශයෙන් රු. 9, 144, 715 ක හිඟ බලපත්‍ර ශේෂයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒවායේ අයවීම් පිළිබඳව විගණනයේදී සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය.
- (viii) මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ මගී ආදායම් ලෙස රු. 12, 755, 632 ක හිඟ ශේෂයක් පෙන්වුම් කල ද දුම්රිය ස්ථානයන්හි කේවල ශේෂයන් ගේ එකතුව රු. 12, 268, 412 ක් වූයෙන් හිඟ මගී ආදායමෙහි රු. 487, 220 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.
- (ix) දුම්රිය ස්ථාන 07ක සේවය කල සේවයෙන් විශ්‍රාම ගෙන ඇති දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් විසින් නිරවුල් නොකල හිඟ මගී ආදායම රු. 87, 100 ක් විය.
- (x) ඇතැම් දුම්රිය ස්ථාන හා උප දුම්රිය ස්ථාන මගින් පියවීමට ඇති හිඟ මුදල් එම දුම්රිය ස්ථාන මගින් පියවීම් කර ඇතත් ප්‍රධාන මූල්‍ය අංශය විසින් ඊට අදාලව වෙන වෙනම බැර තුන්වූ නිකුත් නොකිරීම හේතුවෙන් තව දුරටත් එම දුම්රිය ස්ථානයන්හි හිඟ ශේෂ වශයෙන් රු. 511, 217 ක් ගිණුම් වල දක්වා තිබුණි.
- (xi) දුම්රිය මාර්ග 09 න් දුම්රිය මාර්ග 04 ක දුම්රිය ස්ථාන පොදු ගිණුම් අවසාන වරට සකස් කර තිබුණේ දුම්රිය ස්ථාන 66 ක වන අතර එය 2019 වසරේ දෙසැම්බර් මාසය දක්වා වේ. අනෙක් මාර්ග 05 හි දුම්රිය ස්ථාන 70 ක පොදු ගිණුම් සකස් කර තිබුණේ 2020 වසරේ ජනවාරි වන තෙක් ය. මෙසේ සැසඳීමේ කාර්යය අවසන් කරන ලද දුම්රිය ස්ථානයන්ගේ එකතුව ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 37 ක් තරම් අඩු අගයක් බව විගණනයට තවදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(xii) දුම්රිය මගීන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරනු ලබන ආයතන වලින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලැබිය යුතු වෙළඳ බිල්පත් හිඟ ආදායම රු. 120, 476, 948 කි.

• එම හිඟ ආදායම තුළ ඇතුළත් දැනට ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදු නොකරනු ලබන ආයතන 16 කින් ලැබිය යුතු රු. 20, 307, 403 ක හිඟ මුදල් වර්ෂ 21 කට වඩා පැරණි ණය ශේෂ වන අතර එම මුදල් අයකර ගැනීමට විධිමත් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

• 2017 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා අය විය යුතු හිඟ වෙළඳ බිල්පත් වටිනාකම රු. 1, 640, 175 ක් වූ අතර එම මුදල් 2021 වර්ෂයේදී අයවී නොතිබුණි.

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

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

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

(xvi) පොල්ගහවෙල දුම්රිය ස්ථානයේ ඇති හෝප්නාගාර බදු දීම මත හා මහනුවර දුම්රිය ස්ථානයේ උඩු මහල් හෝප්නාගාරය බදු දීම මත ගෙවිය යුතු එකතු කළ අගය මත බදු මුදල වන රු. 21, 465 ක මුදල නිසි පරිදි අයකර ගෙන දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රේෂණය කර නොතිබුණි.

2.2 මූල්‍ය සමාලෝචනය.

(අ) වියදම් කළමනාකරණය.

(i) ප්‍රමාණවත් පරිදි වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවෙන් ප්‍රතිපාදන වෙන්කර නොගැනීම නිසා ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදනයන් සියයට 33 ත් සියයට 100 ත් අතර පරාසයක ප්‍රතිපාදන වෙන් වැය විෂයයන් 07 ක් සඳහා මාරු කර තිබුණි.

(ii) ප්‍රමාණවත් පරිදි වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවෙන් ප්‍රතිපාදන වෙන්කර නොගැනීම නිසා මුල් ප්‍රතිපාදනයන් සියයට 75කට වැඩියෙන් අතිරේක ප්‍රතිපාදන වැය විෂයයන් 05 ක් සඳහා සලසා ගෙන තිබුණි.

2.3 බලය නොලත් කාරක පාඩු.

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

2.4 බැරකම් හා බැඳීම් වලට එළඹීම.

(අ) 2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 3.3 ඡේදය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියලුම බැඳීම් අංක අනුව හෙළිදරව් කළ යුතු වූවත් දෙපාර්තමේන්තුවේ උප දෙපාර්තමේන්තු 05කට අදාළ රු. 196, 113, 306 ක් වටිනා බැඳීම් හා බැරකම් ගිණුම් තුළ හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ආ) එක් එක් උප දෙපාර්තමේන්තුවේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කරන ලද බැරකම්, භාණ්ඩාගාරයේ SA92 දරණ සමුච්චිත බැරකම් වාර්තාවේ සඳහන් වටිනාකමට සමාන විය යුතු වූවත් එම ශේෂයන් අතර රු. 109, 309, 483 ක වෙනසක් විය.

(ඇ) භාණ්ඩාගාරයේ SA92 දරණ සමුච්චිත බැරකම් වාර්තාවේ මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුවේ බැරකම් ලෙස පෙන්වා ඇති රු. 34, 557, 584 ක ශේෂය තහවුරු කර ගැනීම සඳහා බැරකම් ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු කාර්යාලය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද බැඳීම් හා බැරකම් ශේෂය රු. 153, 606, 002 ක් වුවත් එම කාර්යාලයේ බැරකම් ලෙස භාණ්ඩාගාර SA 92 ප්‍රකාශයේ ඇතුළත් කර තිබූ ශේෂය රු. 94, 786, 684 ක් විය. මේ අනුව රු. 58, 819, 318 ක් වටිනා ශේෂ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(ඉ) මුදල් රෙගුලාසි 94 (1) ප්‍රකාර (සැපයීම් හා සේවා නොවන) ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා බැරකම් වලට නොබැඳී සිටිය යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේ දී වැය විෂයයන් 03 කට අදාළව ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා රු. 193, 276, 303 ක බැරකම් වලට එළඹ තිබුණි.

(ඊ) වාර්තාකරණ ආයතනයේ ඇති බැඳීම් හා වගකීම් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට බැඳීම් අනුව හෙලිදරවු කළ යුතු වුවද දුම්රිය මැදිරි 120 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා ඉන්දියානු ණය ආධාර ගිවිසුම යටතේ ඇමරිකන් ඩොලර් 66, 996, 243 ක් වශයෙන් වූ රු. 13, 000, 483, 427 ක වටිනාකමින් යුත් බැඳීම් වගකීම් ලෙස ගිණුම් වල වෙනම හෙලිදරව් කර නොතිබුණි.

2.5 වෙනත් ආමාන්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු විසින් ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය.

සංචාරක ආමාන්‍යාංශය විසින් (159 වැය ශීර්ෂය යටතේ) බණ්ඩාරවෙල දුම්රිය ස්ථානය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා 2021 වර්ෂය සඳහා ලබා දී තිබූ රු. 12, 395, 900 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් උපයෝජනය කර තිබුණේ රු. 5, 490, 802 ක් පමණි. එනම් සියයට 48 ක ප්‍රමාණයකි.

2.6 ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සිදුකළ යුතු සහතිකවීම්.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වන වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් සහතික වීම් කළ යුතුව තිබුණත්, ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(අ) 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 යෑමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතු බවත්, එම සමාලෝචනයන් ලිඛිතව සිදු කර එහි පිටපතක්

විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුව තිබුණත්, එවැනි සමාලෝචනයන් සිදු කළ බවට ප්‍රකාශ විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ආ) විගණකාධිපතිවරයාට අවශ්‍ය වන පරිදි නිශ්චිත කාලසීමාවන් තුළ සියළුම විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු සැපයීම සිදු වන බවට ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සහතික විය යුතු වුවත්, වාර්තාවේ 3. 8 ඡේදය ප්‍රකාරව විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා දී නොතිබුණි.

2.7 නීති රීති රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම.

විගණන පරීක්ෂණයේ දී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත දැක්වේ.

යොමුව -----	නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම. -----
<p>(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහය</p> <ul style="list-style-type: none"> • VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 3. 1 වගන්තිය • VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 3. 2 ඡේදය • VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 3. 6 ඡේදය 	<ul style="list-style-type: none"> අතිකාල වැඩ සඳහා මුදල් වැය කළ යුත්තේ අදාළ කටයුතු ඉටු කිරීමට අත් කිසිම මාර්ගයක් නැති අති විශේෂ අවස්ථාවලදී, එනම් දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ඒ සඳහා සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් යොදාගත නොහැකි අවස්ථාවල පමණක් අතිකාල වැඩ අනුමත කර ඇති බවක් නිරීක්ෂණය නොවිය. අතිකාල ගෙවිය හැක්කේ නිශ්චිත වශයෙන් නියම කරන ලද්දා වූ සාමාන්‍ය කටයුතුවලින් පරිබාහිරවූද හදිසිවූද සාමාන්‍ය කාර්යාල වේලාව තුළ නොහැකි වූ වැඩ සඳහා පමණක් වුවත් සාමාන්‍ය රාජකාරි සඳහා අතිකාල ගෙවා තිබුණි. නිලධාරියෙකුගේ තනතුරක් පුරප්පාඩු වූ පමණින් එම තනතුරේ රාජකාරි ආවරණය සඳහා අතිකාල ගෙවීම අනුමත නොකළ යුතු අතර එක් එක් අවස්ථාවලදී ප්‍රස්තුත තත්ත්වය හොදින් විමසා බලා යෝග්‍ය තීරණයක් ගත යුතු වුවත් විනය අංශයේ හා නීති අංශයේ ඇබැර්තු ආවරණය සඳහා අතිකාල අනුමත කර තිබුණි.

- VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 5. 2 ඡේදය අතිකාල ගෙවීමේදී දවසට නියමිත මුළු රාජකාරි කාලය තුළ නිලධාරියා වැඩකර තිබිය යුතුය. ප්‍රමාද වී සේවයට පැමිණීම නිසා හෝ වරුවක නිවාඩු ගැනීම නිසා පාඩු වූ කාලය ඒ දවසේ අතිකාල ප්‍රමාණයෙන් කපා හැර ඉතිරි කාලය පමණක් අතිකාල වශයෙන් සලකා ඒ සඳහා මුදල් ගෙවිය යුතු වුවත් එසේ කටයුතු කර නොමැති අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය.

- මුදල් රෙගුලාසි 128(2) (ඇ) සහ 2015 ජූලි 20 දිනැති අංක 01/2015 දරන රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති වක්‍රලේඛයේ 08 ඡේදයේ විධි විධාන හිඟ ආදායම් සම්බන්ධයෙන් අර්ධ වාර්ෂික වාර්තා එම කාල සීමාව අවසන් වීමෙන් පසුව එළඹෙන මාසය ඇතුළත රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත විගණකාධිපතිට පිටපතක් සහිතව ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් 2021 වර්ෂයේ I වෙනි අර්ධ වාර්ෂික වාර්තාව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණ අතර II වන අර්ධ වාර්ෂික වාර්තාව 2022 මාර්තු 15 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණි. තවද දුම්රිය රක්ෂිත හිඟ බදු ආදායම් පිළිබඳ අර්ධ වාර්ෂික වාර්තා ද විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- මුදල් රෙගුලාසි 156 රක්ෂිත බදු දීම වලට අදාළ හිඟ මුදල් අයකර ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් අදාළ නිලධාරීන් විධිමත් පරිදි ක්‍රියා නොකිරීම හේතුවෙන් ඔවුන් ඒ සඳහා පෞද්ගලිකවම වගකීමට බැඳෙන බවද අවධාරණය කෙරේ.
- මුදල් රෙගුලාසි 175 (2) හිඟ මුදල් සම්බන්ධයෙන් අප්‍රමාදව නීති ප්‍රකාර කටයුතු කළ යුතු අතර නීති මාර්ගයෙන් හෝ හිඟ මුදල් අය කර ගත නොහැකි නම් දීර්ඝකාලීන හිඟ මුදල් භාණ්ඩාගරයේ එකඟතාවය මත කපා හැරීමට අප්‍රමාදව කටයුතු කළයුතු වුවත් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.

- (ඇ) 2021 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 2021/03 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 8.3 ඡේදය තැන්පතු සඳහා සැසඳීම් ප්‍රකාශයේ පිටපතක් විගණකාධිපති වෙත 2022 පෙබරවාරි 28 දිනට පෙර ඉදිරිපත් කළ යුතු වූවත් එසේ කර නොතිබුණි.
- (ඈ) 2015 ජූලි 10 දිනැති අංක 02/2015 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 12 ඡේදය
- (i) අපහරණ ක්‍රියාවලිය වක්‍රලේඛය නිකුත් කළ දින සිට තුන් මසක් ඇතුළත අවසන් කළ යුතු වූවත් තක්සේරු මණ්ඩලයක් විසින් ගර්භිත කර තක්සේරු කර ඇති දෙපාර්තමේන්තුව සතු වාහන 20 ක් හා සුන්බුන් ලෙස ගර්භිත කර ඇති වාහන කොටස් 33 ක් වෙන්දේසි කිරීම සඳහා සුදුසු වෙන්දේසිකරුවෙකු තෝරා වෙන්දේසි කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීමට 2020 මාර්තු 03 හා 2020 අගෝස්තු 13 දිනැති ලිපිවලින් නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී ප්‍රසම්පාදන වෙත දැනුම් දී ඇතත් එම කටයුතු සිදු කර නොතිබුණි.
 - (ii) 2015 වර්ෂයෙන් ඉදිරියට සෑම වසරකට වරක්ම වාහන අපහරණ ක්‍රියාවලිය සිදුකර අපහරණය කළ යුතු වාහන හඳුනාගෙන අදාළ වර්ෂයේ මාර්තු 31 දිනට පෙර හා අපහරණ ක්‍රියාවලිය නිම කිරීමෙන් පසු ඒ පිළිබඳ තොරතුරු අදාළ වර්ෂයේ ජූනි 30 දිනට පෙර අදාළ ආකෘති ප්‍රකාරව රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වූවත් එසේ කර නොතිබුණි.
- (ඉ) දුම්රිය ආඥා පනතේ 08 වන වගන්තිය ප්‍රවේශපත්‍ර වැරදි සම්බන්ධයෙන් වරදකරුවෙකු වූ යම් තැනැත්තෙකුට එම අවස්ථාවේදී මුදල් ගෙවීමට අපහසු වන්නේ නම්, වෙන්දේසියේ විකුණා මුදල් කරගත හැකි භාණ්ඩ ඇපයට තබාගත හැකි බව දක්වා තිබුණද, මහනුවර දුම්රිය ස්ථානයේ ස්ථාපිත කර ඇති සංචාරක ප්‍රවේශපත්‍ර පරීක්ෂක කාර්යාලය මගින් එසේ මුදල් කරගත නොහැකි අයිතමයන් ඇප ලෙසට ලබාගෙන තිබුණි.

- (ඊ) 2016 අංක 08 දරන පුද්ගලයන් ලියාපදිංචි කිරීමේ (සංශෝධන) පනතේ 21 (අ) වගන්තිය ජීවත්වන පුද්ගලයෙකුට අයත් හෝ මියගිය තැනැත්තෙකුට අයත් ජාතික හැඳුනුම්පතක් වෙනත් කිසිම තැනැත්තෙකු විසින් සිය සන්තකයේ තබාගැනීම නොකළ යුතු බවට දක්වා ඇත්ත්, ජාතික හැඳුනුම්පත් 29 ක් සංචාරක ප්‍රවේශපත්‍ර පරීක්ෂක භාරයට ගෙන තිබුණි.

- (උ) ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ 2018 පෙබරවාරි 26 වන දිනැති එම්ටී/02/02/01/01/12 දරන දුම්රිය රක්ෂිත පිළිබඳ ආයතනික පරිපාලන ක්‍රමවේද සංශෝධන ලිපියේ 1.9 ඡේදය වාණිජ අධිකාරී කාර්යාලය මගින් ලබා දෙන බදු හා ලැබිය යුතු ආදායම් පිළිබඳ විස්තර අදාළ ගිණුම් වලට ඇතුළත් කිරීමට හැකිවන පරිදි ගිණුම් අංශයේ ගණකාධිකාරී ආදායම් (වෙළඳ නොවන) වෙත යොමු කළ යුතුය. තවද එම කටයුත්ත නම් කරන ලද නිලධාරියෙකු වෙත පවරා (වාණිජ අධිකාරී සහ ගිණුම් අංශයේ වෙන් වෙන්ව) තොරතුරු යාවත්කාලීන කළයුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

- (ඌ) ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ 2018 පෙබරවාරි 26 දිනැති අංක එම්ටී/02/02/01/01/12 දරන දුම්රිය රක්ෂිත පිළිබඳව ආයතන පරිපාලන ක්‍රමවේද සංශෝධන ලිපියේ 02 ඡේදය (i) බදු ලිපිගොනු යාවත්කාලීන කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.
 (ii) සෑම වසර 05 කට වරක් තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්තාවක් ලබාගත යුතු වුවත් එසේ වාර්තා ලබාගෙන නොතිබූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

- (එ) 2018 මාර්තු 19 දිනැති අංක 01/2018 දරන වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛයේ අ, ආ, ඇ ඡේද ධාවනය කළ නොහැකි තත්වයේ පවතින සියළුම වාහන 2018 ජූනි 30 දිනට පෙර අපහරණය කර එම අපහරණයෙන් ලැබෙන මුදල් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර අපහරණ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු අදාළ යාවත්කාලීන තොරතුරු 2018 ජූලි 30 දින හෝ ඊට පෙර කොම්ප්‍රොලර් ජනරාල් කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

- (ඒ) ජාතික ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය හා කාර්ය සංග්‍රහය
 - 3.3 වගන්තිය ලංසු කැඳවීමේ ආරාධනය කළින් තෝරා ගනු ලැබූ ජාත්‍යන්තර

හෝ ජාතික සැපයුම් කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවක් වෙත යැවිය යුතු වුවද එමීර් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේ දී එසේ ලංසු ආරාධනා යවා නොතිබූ අතර ලංසු ලේඛන නිකුත් කළ බවට ආයතනයේ නම ඉදිරියෙන් අත්සන පමණක් යෙදූ ලේඛනයක් ලිපි ගොනුවේ දක්වා තිබුණ ද ලංසු ලේඛන ලබා ගත් අයගේ නම, තනතුර ඇතුළු අන්‍යාත්‍යවය දැක්වෙන තොරතුරු කිසිවක් දක්වා නොතිබුණි.

• 6. 3. 3 වගන්තිය

A. ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ එකඟත්වය සහිතව පත්කළ කමිටුවක් විසින් ලංසු විවෘත කිරීම කළ යුතු වුව ද, එසේ ලංසු විවෘත කිරීමේ කමිටුවක් පත් කළ බවට කිසිදු තොරතුරක් එමීර් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේ ලිපි ගොනුවේ දක්වා නොතිබූ අතර විගණනයට ද ඉදිරිපත් නොවුණි.

B. ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ එකඟත්වය සහිතව පත්කළ කමිටුවක් විසින් ලංසු විවෘත කිරීම කළ යුතු වුව ද, එස්ඊ ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේදී එසේ ලංසු විවෘත කිරීමේ කමිටුවක් පත් කර නොතිබුණි.

• 6. 3. 6 වගන්තිය

A. නියමිත ආකෘති පත්‍රයක ලංසු විවෘත කිරීමේ රැස්වීම සඳහා සහභාගී වීම හා ලංසු විවෘත කිරීමට අදාළ තොරතුරු සටහන්කර විවෘත කිරීමේ කමිටුවේ සියලු සාමාජිකයින් විසින් නම සහ තනතුර යොදා අත්සන් කළ යුතු වුවද එමීර් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේදී එවැනි කිසිදු ආකාරයේ ආකෘතියක් භාවිත කර නොතිබූ අතර එක් ආයතනයක් පමණක් මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ලෙස දක්වා එම ආයතනයේ නම හා ඉදිරිපත් කර ඇති මිල පමණක් සඳහන් කර 04 දෙනෙකු විසින් අත්සන් කළ ලියවිල්ලක් ලිපි ගොනුවේ දක්වා තිබුණි.

B. නියමිත ආකෘති පත්‍රයක ලංසු විවෘත කිරීමේ කටයුත්තට නිල වශයෙන් සහභාගී වන සියලු දෙනාම පැමිණීම පිළිබඳව අත්සන් තැබිය යුතු වුවද එස්ඊ ක්ලාස් ලොකෝස්

සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේ දී එවැනි කිසිදු ආකෘතියක් භාවිතා කර නොතිබූ අතර පැමිණි නිලධාරීන් 05 දෙනෙකු විසින් අත්සන පමණක් යෙදූ ලියවිල්ලක් ලිපි ගොනුවේ දක්වා තිබුණි.

- කාර්ය සංග්‍රහයේ 7. 4

ලංසුවේ වලංගු කාල සීමාවෙන් සියයට 50 ක කාලයක් ඇතුළත තාක්ෂණික ඇගයීමේ කමිටුව විසින් ඇගයීම් වාර්තාව ලබා දිය යුතුය. එමෙන්ම දුම්රිය ගබඩා අධිකාරීගේ අංක SRS(C) RBM 3177/11 සහ 2011 දෙසැම්බර් 15 දිනැති තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු සභාපති ඇමතු ලිපිය මඟින් මෙය හදිසි කටයුත්තක් ලෙස සලකා සති 02 ක් ඇතුළත තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාව ලබා දෙන ලෙස දැනුම් දී තිබුණ ද, එමීර් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේ දී දින 128 කට පසු 2012 අප්‍රේල් 23 දින තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තා ලබා දී තිබුණි.

- 8. 9. 1 (ආ) වගන්තිය

ශ්‍රී ලංකා රු. 500, 000 ක් ඉක්මවන භාණ්ඩ හෝ සේවා කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා ලිඛිත කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් අත්සන් කළ යුතු වුව ද එමීර් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමට අදාළව කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් අත්සන් කර නොතිබුණි.

2.8 අවිධිමත් ගනුදෙනු.

(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5. 4. 4 ප්‍රකාරව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් (Mobilization Advance) ගෙවීමේදී කොන්ත්‍රාත් මුදලින් තාවකාලික මුදල් (Pro Sum) හා හදිසි අවිනිශ්චිත අරමුදල් (contingencies) සඳහා වෙන්කර ඇති වටිනාකම් අඩුකර Mob. Advance ගණනය කළ යුතු වුවද අංක 319/03/2021 හා 2021 මාර්තු 17 දිනැති වවුචරය මගින් මුළු කොන්ත්‍රාත් මුදලින් 20% ක් වූ රු. 4, 332, 023 ක් Mob. Advance ලෙස ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව ගෙවිය යුතු මුදලට වඩා Mob Advance ලෙස රු. 528, 285 ක් ද ඊට අදාළ VAT මුදල වශයෙන් රු. 42, 263 ක් ද ලෙස රු. 570, 548 ක් අලව්ව දුම්රිය ස්ථාන අංගනය ඉදි කිරීමේදී කොන්ත්‍රාත්කරුට වැඩියෙන් ගෙවා තිබුණි.

- (ආ) ප්‍රතිග්‍රහන ලිපියේ කොන්දේසි ප්‍රකාරව ටෙන්ඩරය භාරගෙන දින 180 ක් ඇතුළත කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කළ යුතු වුවද, විගණන දිනය වූ 2022 ජනවාරි 18 වන විට ගිවිසුම් ගතව දින 375 ක් ගත වී ඇතත් අලව්ව දුම්රිය ස්ථාන අංගනය ඉදි කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව නිමකර නොතිබුණි.
- (ඇ) අලව්ව දුම්රිය ස්ථාන අංගනය ඉදි කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවෙහි වැඩ විෂය අංක 04 (අරත් එම්බැන්ක්මන්ට්) සඳහා ඇස්තමේන්තුගත ග්‍රැවල් ප්‍රමාණය වූ සනම්චර් 6203 ට වඩා සියයට 28.5 ක් වූ සනම්චර් 1768 ක් මෙම කාර්යය නිම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බව ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (මාර්ග සහ කර්මාන්ත) නී. සා. (ප්‍රසම්පාදන) වෙත දැනුම් දී තිබුණි. මේ අනුව අංක 4 විෂයෙහි පමණක් ගිවිසුම් ගත ප්‍රමාණය ඉක්මවා 28.5% ක ද්‍රව්‍ය අවශ්‍ය වී ඇති අතර ඒ අනුව අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණයන් තීරණය කිරීම නිසි ක්‍රමවේදයන් සහ අධ්‍යයනයන් මත සිදුව නොමැති බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණයන් විශාල ප්‍රමාණයන් ගෙන් අඩුවෙන් දැක්වීම මත වැඩි සනම්චර් ප්‍රමාණයක් ටෙන්ඩර් කිරීමේදී ලබා ගත හැකි මිල වාසිය හා තරගකාරීත්වය තුළින් වන වාසිය ආයතනයට අහිමි වී තිබුණි.
- (ඈ) මඩකලපුව ධාවනාගාරයේ සිදු කරන ලද හදිසි පරීක්ෂණයක් හේතුවෙන්, එහි සේවයේ යෙදී සිටි අධීක්ෂණ කළමනාකරු වැඩ තහනමකට ලක් කර, 2009 ජූනි 01 දින සිට කොළඹට ස්ථාන මාරු කර තිබූ අතර, මෙම වාර්තාව සකසනු ලබන 2022 මැයි 04 දින දක්වාම ශ්‍රී. ල. ප්‍ර. ස. ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ II කාණ්ඩයේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 14 වගන්තියට අනුව විධිමත් පරිදි චෝදනා පත්‍රයක් ලබාදී නොමැති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, මෙම සිද්ධිය මත පහත සඳහන් අමතර වැය බරක් දෙපාර්තමේන්තුවට දැරීමට සිදුවී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (i) මෙම පුරප්පාඩු තනතුරේ රාජකාරී ආවරණය කිරීම සඳහා විශ්‍රාමික ධාවනාගාර අධීක්ෂණ නිලධාරීන් නිදෙනෙකු යොදවා තිබූ අතර 2019, 2020, 2021 වසර වලදී පළාත් සීමා පණවා දුම්රිය ධාවනයන් සීමා කර තිබිය දී පවා ඔවුන් වෙනුවෙන් ගමන් වියදම්, සංයුක්ත දීමනා හා අතිකාල දීමනා ලෙස (2019 සිට 2021 දක්වා) රු. 8, 695, 950 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.
- (ii) 2021 වසරේදී දිවයිනේ අනෙකුත් දුම්රිය සේවා ස්ථාන වල සේවා කාලය පෙ. ව. 8. 30 සිට ප. ව. 4. 15 දක්වා සීමාකර තිබිය දී, මඩකලපුව තෙල් දුම්රිය පමණක් දහවල් කාලයේ ධාවනය වූ අවස්ථාවක, මඩකලපුව ධාවනාගාරයේ මින් පෙර සේවයේ නියුතු වූ නිලධාරීන් පෙ. ව. 3. 30 සිට රාත්‍රී 9. 30 දක්වා පමණක් සේවය කර, තිබියදී, අනුයුක්ත කළ විශ්‍රාමික අධීක්ෂණ කළමනාකරුවකුට පැය 00. 00 සිට පැය 24. 00 දක්වා රාජකාරී සඳහා 2021 වසරේ දී පමණක් අතිකාල ලෙස නියමිත ගෙවීමට අමතරව රු. 545, 548 ක මුදලක් නිශ්කාර්යව ගෙවා තිබුණි.

(ඉ) අතිකාල ගෙවීම් වවුචර් පිළිබඳව කරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේදී අතිකාල සේවයේ යෙදෙන සමහර නිලධාරීන් අඛණ්ඩව දින 02, 03, 04 ආදී වශයෙන් සේවයේ යෙදී අතිකාල උපයාගෙන තිබුණි. ඉහළ නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයෙන් තොරව මෙසේ දින ගණන් අඛණ්ඩව සේවයේ නියුක්තවීම අසාමාන්‍ය තත්ත්වයක් බව නිරීක්ෂණය කරන අතර අතිකාල අනුමත කරන නිලධාරීන් ඒ පිළිබඳ අවධානය යොමුකර නොතිබුණි. තවද මෙම සේවකයින් සේවා ස්ථානයේම රැඳී සිටීම නිසා විදුලිය, ජලය සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවට අමතර වැය බරක් දැරීමටද සිදුවනු ඇත.

2.9 අත්තිකාරම් නිකුත් කිරීම හා පියවීම

2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 01/2020 දරණ රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛයේ 08-11(ඇ) ඡේදය ප්‍රකාරව අතුරු අග්‍රිමයක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු අදාල කාර්යය අවසන් කර දින 10ක් තුළ එම අතුරු අග්‍රිමය නැවත පිය විය යුතු වුවත් රු. 1, 899, 000 ක් වූ අග්‍රිම සම්බන්ධයෙන් එසේ කර නොතිබුණි.

2.10 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීම.

2021 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස බැංකු සැසඳුම් පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් කරුණු අනාවරණය විය.

- (අ) ගිණුම් අංක 176-1-001-290727-313 ට අදාළව රු. 197, 918 ක් වූ චෙක්පත් 06 ක් අගරු වී තිබුණද ඒ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 189 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ආ) ගිණුම් අංක 176-1-001-2-9027313 ට අදාළව 2021 වර්ෂයේ නොවැම්බර් හා දෙසැම්බර් මාස වලට අදාල හඳුනා නොගත් සෘජු තැන්පතු 19 ක වටිනාකම රු. 508, 324 ක් වූ අතර ඒවා හඳුනාගෙන නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්ය සාධනය

(අ) මගී ජනතාවට හොඳ ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමේ අරමුණින් යෝජනා කර තිබූ ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීම තුළින්, දෙපාර්තමේන්තුවට අමතර ආදායම් ලබාගැනීම, කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම, මගී කාලය ඉතිරි කිරීම, මගී පිරිවැය ඉතිරි කිරීම වැනි ප්‍රතිලාභ ලඟා කර

ගැනීම සඳහා ඉන්දීය ණය ආධාර යටතේ ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 82.6 (රුපියල් මිලියන 11, 564) වැයකර දුම්රිය මැදිරි 160 ක් මිලදී ගෙන තිබුණද අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති අරමුණු කිසිවක් ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණු බවත්, විධිමත් සැලසුමකින් තොරව මහජන මුදල් වැය කිරීම සඳහා ණය ගැනීම රටට හා මහා භාණ්ඩාගාරයට දැරිය නොහැකි වැය බරක් වී තිබුණු බවත් නිරීක්ෂණය විය. මෙම මිලදී ගැනීමට අදාළව පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) සකස් කරන ලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට අනුව එක් මැදිරියක් ගෙන්වීමේ පිරිවැය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.3 වුවද වරාය ගාස්තු, රේගු ගාස්තු, රක්ෂණ ගාස්තු, ප්‍රවාහන ගාස්තු එකතු කළ විට එහි සත්‍ය වියදම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.558 ක් වී තිබුණි.
- (ii) දුම්රිය මැදිරි 160 න් දුම්රිය මැදිරි 10ක් පමණක් භාර ගෙන ඒ අනුව අනෙකුත් දුම්රිය මැදිරි 150, පරීක්ෂා කිරීමකින් තොරව ලබා ගැනීමට සුදුසු බවට නිර්දේශ කර තිබීම හේතුවෙන්, පහත පරිදි තාක්ෂණික පිරිවිතරයන්ගෙන් බැහැර වීම් තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (iii) දුම්රිය මැදිරි වල දිග, පළල හා උස ප්‍රමිතියට වඩා අඩු කර තිබුණි.
- (iv) පවත්වාගෙන යා යුතු ධාවන වේගය 120 kmh^{-1} වුව ද පිරිවිතරයට අනුව වක්‍ර (curve) වල අවම අරය මීටර් 150 ක් වුවද අංගන වල පවත්නා වක්‍ර වල (curve) අරය මීටර් 90 ක් වීම හේතුවෙන් දුම්රිය වේගයෙන් ගමන් කරවීම දුම්රිය පිළි පැනීම හා අනතුරු වලට හේතු වන අතර මෙය වැලැක්වීම සඳහා වේග සීමා පැනවීම තුළින් අනෙකුත් දුම්රිය වලටද බලපෑම් ඇති වී තිබුණි.
- (v) පිරිවිතරයේ සඳහන් ප්‍රමාණයට වඩා, තුන්වන පන්තියේ ආසන 82, දෙවන පන්තියේ ආසන 82 හා වායුසමනය කරන ලද ලද මැදිරි වල ආසන 70 වශයෙන් ආසන 234 ක් අඩු වී තිබුණි.
- (vi) රේල් හිසේ සිට දුම්රිය වේදිකාවට පැවතිය යුතු සම්මත උසට වඩා, මෙම දුම්රිය පොළොව තෙක් 400 mm ක් එනම් අගල් 16 ක් උසින් වැඩි වී තිබුණි.
- (vii) Auto coupler වල තිබූ අඩුපාඩු
 - Lock Lifter ධාවනයේදී විසන්ධි වීම හා ඒ මත ස්වංක්‍රීය ඇඳුමේ knuckle විවෘත නොවීම.
 - Lock weight කොටස සම්මත Auto Head අභ්‍යන්තරයේ නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා අවකාශය වැඩි වීම.

- ස්වයංක්‍රීය ඇඳුමේ නකළය (knuckle) සම්බන්ධවන සිදුරකින් එකට වඩා 2mm ක සහනයක් (play) පැවතීම.
- ස්වයංක්‍රීය ඇඳුම වැසුණු පසු 5mm ත් 8mm ක් පමණ වූ අනවශ්‍ය ඉඩක් පැවතීම.
- lock lifter හි ඉහල කොටස ප්‍රමාණයෙන් විශාල වීම.
- Auto coupler head එක හා Auto coupler shank එකේ කෙළවර අතර 10 mm ට වැඩි ඉඩක් පැවතීම.

(viii) බලරය 160mm විය යුතු නමුත්, එය 380 mm ක් ලෙස පැවතුණි.

(ix) නියාමක මැදිරිවල සවිකර ඇති කබඩ හෝ මේස අවශ්‍ය තැන්වලට අනුව සැලසුම් කර ස්ථානගත කර නොතිබුණි.

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

(ඇ) පොළොන්නරුව නාගරික ප්‍රදේශය සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් “පිබ්දෙමු පොළොන්නරුව” සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ මූල්‍ය මධ්‍යස්ථාන ඉදි කිරීම සඳහා අක්කර 03 රුඩ් 17 පර්චස් 09 ක වපසරියක් ඇති දුම්රිය ඉඩම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරා දී තිබුණු නමුත් ගිවිසුම් කාලය තුළ එනම් 2022 පෙබරවාරි 21 දින තෙක්ම එම අරමුණු ඉටුකර නොතිබූ අතර අපේක්ෂිත මූල්‍ය සමාගම් ද එම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉඩකඩ වෙන් කර ගැනීම සිදු කර ගෙන නොතිබුණි. අදාළ අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට පරීක්ෂණ දිනය වූ 2022 දෙසැම්බර් 16 තෙක්ම අපොහොසත් වී ඇති බැවින් ඒ සඳහා වෙන් කර තිබූ දුම්රිය ඉඩමේ සන්නකය ආපසු ලබා ගැනීමට පරිපාලනය කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඈ) මහනුවර - ගැටමේ අතර ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීම

(i) මහනුවර - ගැටමේ අතර ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීම සඳහා රු. 47, 618, 821 ක වටිනාකමක් වෙනුවෙන් ගාමිණී කන්ස්ට්‍රක්ෂන් ආයතනය සමඟ ගිවිසුම් ගනවී තිබුණු අතර එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2018 ජූලි 30 දිනට පෙර (අවසන් කාලය දීර්ඝ කිරීම) නිමකළ යුතුව පැවතිය ද පරීක්ෂණ දිනය වූ 2022 ජනවාරි 01 තෙක්ම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිමකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

තවද, 1/720 සිට 1/830 දක්වා හා 1/900 සිට 1/980 දක්වා මුළු දිග මීටර් 190 ක පමණ කොටසක ඉදි කිරීම් කටයුතු වලින් කොන්ත්‍රාත්කරු ඉවත් වී තිබුණු අතර, එම කොටස දෙපාර්තමේන්තුව මැදිහත් වීමෙන් පිළිසකර කිරීමට එකඟවී තිබුණද, පරීක්ෂණ දිනය දක්වා නිමකර නොතිබුණි. මෙහිදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- (ii) Ballast යොදා සකස් කර තිබූ මාර්ගය විවිධ ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් විනාශ වී තිබුණු අතර ඉදිකිරීමට යෝජිත ප්‍රමාණය සඳහා අවශ්‍ය Sleepers, Rails හා අනෙකුත් ද්‍රව්‍ය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන 2022 අයවැය තුළින්ද වෙන්කර ගෙන නොතිබුණි.
 - (iii) ප්‍රමිතියට අනුව ABC ඇතිරීම 10" ලෙසට තිබිය යුතු වුවත්, භෞතික පරීක්ෂාවේදී එය 9. 5", 7. 25", 9. 6" ආදී වශයෙන් ප්‍රමිතියෙන් බැහැර වී තිබුණු අතර Ballast යෙදීමේදී 8" වෙනුවට 6. 75", 6", 7. 5" ආදී වශයෙන් ප්‍රමිතියෙන් බැහැර වී තිබුණි.
 - (iv) මෙම ද්විත්ව මාර්ගය ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් දුම්රිය රක්ෂිතය තුළ පදිංචි වී සිටි අනවසර පදිංචිකරුවන් 116 දෙනෙකු ඉවත් කිරීමට අධිකරණ නියෝගයක් ලබා දී තිබුණද, 2022 ජනවාරි 01 දින වන විටත් නිවාස 95 ක් ඉවත් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.
 - (v) ලොට් අංක 01 සිට 28 දක්වා හා ලොට් අංක 73 සිට 88 දක්වා පදිංචිකරුවන් 44 දෙනෙකුට මහනුවර පල්ලකැලේ ප්‍රදේශයෙන් විකල්ප ඉඩම් ලබා දී තිබුණද, වෙල්ලස්ස ග්‍රාමසේවක වසමට අයත් පදිංචිකරුවන් 17 දෙනෙකු තව දුරටත් දුම්රිය රක්ෂිතය තුළ පදිංචි වී තිබුණි.
 - (vi) ඉවත් කිරීමේ නියෝග ලැබූ පදිංචිකරුවන් 35 දෙනෙකු ඉවත් නොවී තවදුරටත් එහිම රැඳී සිටිනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.
 - (vii) ද්විත්ව මාර්ගයේ පළමු අදියරේ වැඩ අවසන් වී නොතිබියදී එහි දෙවන අදියර වන ගැටඹේ සිට සරසවි උයන දක්වා මාර්ග පද්ධතිය ඉදිකිරීම සඳහා වැඩ ඇරඹීමේ දිමනාවක් ලෙස රු. 567, 239, 296 ක් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවා තිබුණි.
- (ඉ) දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්ගේ ඉල්ලීම් කිහිපයක් මුල් කරගෙන 2021 දෙසැම්බර් 24 දින සිට ක්‍රියාත්මක කර තිබූ වෘත්තීය ක්‍රියාමාර්ග වලට අනුව මගීන්ට දුම්රිය ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් නොකිරීමට ගත් තීරණය හේතුවෙන් 2021 දෙසැම්බර් 24 දින සිට 2021 දෙසැම්බර් 28 දින දක්වා

දිනකට රු. 4, 876, 388 බැගින් දින 05 ක් සඳහා රජයට රු. 24, 381, 943 ක ආදායම් අහිමි වී තිබුණි.

(ඊ) අංක L-4731 (LC-32933) යටතේ නීත්‍යානුකූලව වෙනත් පුද්ගලයෙකුට බදු ලබා දී තිබුණු ගම්පොළ, දුම්රිය ස්ථානය අසල දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම හා තවත් කොටසක් එකතු කර, අක්කර 02 යි, රූඩ් 02 යි, පර්චස් 35. 3 ක්, ගම්පොළ නගර මධ්‍ය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට බදු දී තිබුණි.

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

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

(iii) ගම්පොළ නගර මධ්‍යයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2016 සැප්තැම්බර් 10 දින මුල්ගල තබා තිබුණු අතර, අත්සන් තබන ලද අවබෝධතා ගිවිසුමේ 12 වන කොන්දේසිය ප්‍රකාරව, 2019 පෙබරවාරි 20 දින තෙක් මෙම ගිවිසුම වලංගු වන බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව පරීක්ෂණ දිනය වූ 2021 මාර්තු 24 දින දක්වාම ඉදි කිරීම් අරඹා නොතිබුණු අතර අරමුණු ඉටු නොවීම මත මෙම දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩමේ සන්තකය ආපසු පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

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

3.2 වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව

2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 02/2020 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 10. 2 ඡේදය ප්‍රකාරව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(2) වගන්තිය ප්‍රකාර වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමග ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

3.3 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

- (අ) ඉන්දීය එක්සිම් බැංකුව සමඟ එළඹී ණය ගිවිසුමේ කොන්දේසි වලට යටත්ව මහව-අනුරාධපුර-ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය පිළිසකර කිරීම සඳහා Ircon International Limited ආයතනයට 19. 26% ක වට්ටමකට යටත්ව ටෙන්ඩරය පිරිනමා තිබූ අතර සාකච්ඡා සම්මුති සිදු කිරීමට අනෙකුත් ලංසුකරුවන් වෙත අවස්ථා ලබාදී නොතිබූ අතර අරමුණු සහගතවම මෙම ආයතනය තෝරා ගැනීමට සාකච්ඡා සම්මුති සිදු කර තිබූ බවක් නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) මාර්ගය පුනරුත්ථාපනයට සමගාමීවම සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කළ යුතු වුවද සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙලක් හා ඒ සඳහා වන වැය ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර නොතිබුණි. තවද එම කාර්යය කොන්ත්‍රාත්කරු ලවා සිදු කර ගනු ලබන්නේද යන්න හෝ දෙපාර්තමේන්තු සංඥා අංශය විසින් සිදු කරන්නේ ද යන්න පිළිබඳව මේ දක්වා අවසන් තීරණයකට එළඹ තිබූ බවක් නිරීක්ෂණය නොවීය.
- (ඇ) අදාළ මාර්ග කොටසෙහි දුම්රිය හරස් මාර්ග (Level Crossing) 78 ක් හඳුනාගෙන ඇති අතර එයින් 09 ක් දැනට බාධක සහිතව පූර්ණ ආරක්ෂිත ගේට්ටු වන අතර 01 ක් බෙල් ඇන්ඩ් ලයිට්, ඉබියතුරු දැමූ ගේට්ටු දෙකක් හා ඉතිරි ප්‍රමාණය මිනිසුන් විසින් පාලනය කරන ගේට්ටු බව නිරීක්ෂණය විය. මාර්ගය ඉදි කිරීමෙන් අනතුරුව මෙම ගේට්ටු සඳහා ස්ථිර මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩ පිළිවෙලක් ස්ථාපිත කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව ගිවිසුම්ගතව ඇති ඇමරිකන් ඩොලර් 91, 268, 600 කින් 2021 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට ඉන්දියාවේ Export Import බැංකුව මගින් මුදාහැර තිබූ මුදල ඇමරිකන් ඩොලර් 59, 117, 272. 58 ක් වූ අතර එහි රුපියල් වටිනාකම රු. 10, 957, 502, 276 කි. මෙම ගෙවීම් (ආරම්භක අත්තිකාරම හැර) අතුරු ගෙවීම් සහතික එනම් IPC 09 ක් මගින් සිදු කර තිබූ අතර IPC වටිනාකම ඇමරිකන් ඩොලර් 33, 327, 517 කි.

නමුත් ඉන්දියානු Exim බැංකුව මගින් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත මුදාහැර ඇති මුදල ඇමරිකන් ඩොලර් 33, 219, 975 කි. මේ අනුව අතුරු ගෙවීම් වාර්තා සහ ඉන්දියානු එක්සිම් බැංකුව මගින් මුදල් නිදහස් කිරීම් අතර ඇමරිකන් ඩොලර් 107, 542 ක් එනම් රු. 46, 306, 424 ක වෙනසක් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

- (ඉ) 2021 වර්ෂයේ මහව - ඕමන්ත ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සඳහා වෙන් කර තිබූ ප්‍රතිපාදනය ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන 3, 500 ක් වන අතර ඉන් 2021 සැප්තැම්බර් 28 දින වන විට එම ප්‍රතිපාදනයෙන් උපයෝජනය කර තිබූ ප්‍රමාණය රු. මිලියන 3, 260 කි. 2021 ඔක්තෝබර් 01 සිට 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා වියදම් වෙනුවෙන් අමතර ගෙවීම් සහතික (IPC) 08 හා 09 සඳහා ගෙවිය යුතුව ඇති ඇමරිකන් ඩොලර් 6, 474, 926 ක මුදල ගෙවීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන වෙන්වී නොතිබීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති කටයුතු වල ප්‍රමාදයක් සිදුව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඊ) 2022 සහ 2023 වර්ෂවල නිම කළ යුතු වැඩ කොටස් පිළිබඳ කාලරාමු සහ ප්‍රගති සටහන් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය මගින් සකස් කර තිබුණද කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව III කොටසේ සහ IV කොටසේ වැඩ ක්‍රියාවට නැංවීම පිළිබඳව සැලැස්මක් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය මගින් සකස් කර කොන්ත්‍රාත්කරුට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (උ) ව්‍යාපෘතියේ උපදේශන කටයුතු සඳහා මධ්‍යම ඉංජිනේරුමය උපදේශන කාර්යාංශය (Central Engineering Consultancy Bureau) සමග රුපියල් 464, 693, 900 කට ගිවිසුමක් ඇතිකර ගෙන තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී උපදේශන ගාස්තු ලෙස මධ්‍යම ඉංජිනේරුමය උපදේශන කාර්යාංශයට (CECB) 20% ක් අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීම සිදු කළ යුතුය. නමුත් මෙම මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයට ඇතුළත් කර ඇති විස්තරයට අනුව මූලික අත්තිකාරම (Mobilization Advance) වශයෙන් මධ්‍යම ඉංජිනේරුමය උපදේශන කාර්යාංශය (CECB) වෙත රු. 60, 246, 504 ක් ගෙවා තිබුණි. මෙලෙස ගාස්තු තීරණය කරණ ලද්දේ කුමන පදනමක් යටතේද යන්න විස්තර ගිණුම් වල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.
- (ඌ) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 39% ක් වන අතර භෞතික ප්‍රගතිය 38. 5% ක් විය. නමුත් ළගාකරගෙන තිබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 23% ක් හා භෞතික ප්‍රගතිය 27% ක් බව නිරීක්ෂණය විය. මෙයට හේතු වශයෙන් ප්‍රමාණවත් අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් නොවීම හා භාණ්ඩාගාරයෙන් මුදල් ප්‍රතිපාදන ලබා නොදීම බව පෙන්වා තිබුණි. ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රතිපාදන හා සත්‍ය වියදම පිළිබඳ සැලකීමේ දී එවැනි තත්ත්වයක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඵ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘති ශක්‍යතා අධ්‍යයනය.

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

(ඵ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රධානයන් (ගිවිසුම් අංක TA 9382 – SRI OF 29-10-2017) යටතේ ලද ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 1. 5 ක් වැය කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා සකස් කළ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් සැලැස්ම (Master Plann) ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

3.4 ප්‍රසම්පාදනයන්

(අ) එම්බ් ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ දී සැපයුම්කරුගේ සැපයුම් කොන්දේසි අනුව භාණ්ඩ හිඟයක් හෝ හානි විමක් සම්බන්ධයෙන් භාණ්ඩ වරායට ලැබී දින 45 ක් ඇතුළත සැපයුම්කරුට දැන්විය යුතු වුවත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සැපයුම්කරුට භාණ්ඩ අඩුවෙන් එවා ඇති බව දැනුම් දී ඇත්තේ වසර 03 කට පසුව බැවින් රු. 12, 247, 936 ක් වූ හිඟ භාණ්ඩ සැපයීම හෝ වටිනාකම ආපසු ගෙවීම සැපයුම්කරු ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණ අතර මෙම මිල දී ගැනීමේ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ නිලධාරීන්ගේ වගකීම් විරහිත බව, නොසැලකිල්ල හා ප්‍රමාදය මත මේ වෙනුවෙන් දරා ඇති රු. 14, 537, 444 කට ආසන්න මුදල නිශ්කාර්ය වියදමක් බවට පත්ව තිබුණි.

(ආ) එස්ඒ ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ දී නිවැරදිව ටෙන්ඩර් ඉදිරිපත් කර තිබූ ආයතන ප්‍රතික්ෂේප කර වැඩි මිලක් ඉදිරිපත් කළ ආයතනයකට ටෙන්ඩරය පිරිනැමීම හේතුවෙන් අමතර කොටස් වර්ග 11 ක් සඳහා රු. 10, 447, 333 ක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.

(ඇ) සැපයුම්කරුවන් සඳහා උපදෙස් මාලාවේ II කොටසේ කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා විශේෂ කොන්දේසි මාලාව අනුව විදේශීය සැපයුම්කරුවන් සඳහා ගෙවීම් කිරීමේදී ක්‍රමවේදයන්ට අනුගතව ගෙවීම් කළ යුතු වුවද දුම්රිය ස්ථිර මාර්ගයේ නැවත පිලි යෙදීම හා නැවත සිල්පර දැමීම සඳහා ඉලාස්ටික් රේල් ක්ලිප්

(බිටුමිනස් කෝට්ටි) 300, 000 ක් සැපයීමේදී මෙම වගන්ති වලට පටහැනිව මුළු කොන්ත්‍රාත් මුදල වූ රු. 47, 176, 724 ම (ඇ. ඩො 242, 813) කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවා තිබුණි.

- (i) ණයවර ලිපියේ දක්වා ඇති ලිපිලේඛණ ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු භාරදුන් භාණ්ඩවල කොන්ත්‍රාත් මිලෙන් සියයට 80 ක් ගෙවිය යුතු අතර එම මුදල සැපයුම්කරුට පක්ෂව විවෘත කළ ආපසු හැරවිය නොහැකි ණයවර ලිපියක් හරහා සිදුකළ යුතුය.
- (ii) කොන්ත්‍රාත්තුවේ මිලෙන් සියයට 15 ක් ගැණුම්කරු විසින් නිකුත් කරනු ලබන භාණ්ඩ පැමිණීමේ සහ පිළිගැනීමේ සහතිකය මත ගෙවිය යුතුය.
- (iii) භාණ්ඩ සැපයුම් සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු හා වගකීම් කාලය මාස 14 ක් ඉක්ම වූ පසු ඉතිරි සියයට 05 ක මුදල ගෙවිය යුතුය.

(ඇ) ඉලාස්ටික් රේල් ක්ලිප් මිලදී ගැනීමට අදාළ භාණ්ඩ රාගම ගබඩාවට ලැබී තිබූ අතර ලැබුණු තොගය භාණ්ඩ භාරගැනීමේ අංශය, වාස්තූ අංශය හා ප්‍රධාන ගබඩා භාරකරු (රාගම) අධීක්ෂණය යටතේ ගණනය කර තිබූ අතර එහිදී ඉලාස්ටික් රේල් ක්ලිප් (බිටුමිනස් කෝට්ටි) අයිතමය ඉල්ලුම් කළ ප්‍රමාණයට වඩා 80 ක් අඩුවෙන් ලැබී තිබුණි. ගෙවීම් කිරීමේදී මෙම භාණ්ඩ උණනාවය සැලකිල්ලට භාජනය කර නොතිබූ අතර එම ප්‍රමාණය සඳහාද ගෙවීම් කර තිබුණි. මේ අනුව වැඩියෙන් ගෙවා තිබූ මුදල ඇ. ඩොලර් 64. 88 ක් වන ශ්‍රී ලංකා මුදලින් රු. 12, 606 කි.

(ඉ) දෙපාර්තමේන්තුව සතුව Fork Lifts 15 ක් තිබියදී තවත් Fork Lifts 03 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා මූලික කටයුතු සිදුකර තිබුණි. එසේ වුවද මෙම මිලදී ගැනීම ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මට ඇතුළත් කර නොතිබුණි. වසර 02 ක කාලයක් වැයකර මිලදී ගැනීම අත්හැර තිබූ අතර ටෙන්ඩර් දැන්වීම් පළ කිරීම සඳහා රු. 93, 725 ක් වැයකර තිබුණි.

(ඊ) 2014 හා 2017 වර්ෂ වල දී දුම්රිය ගබඩාව-රාගම වෙත ලද රු. 206, 107, 593 ක් වටිනා Unchecked Steel Sleepers 12, 100 ක් ගබඩා ලේඛණවල සටහන් වී නොතිබුණු අතර 2017 වර්ෂයේ ලද checked Steel Sleepers 3240 ක් ගබඩාවේ එළිමහනේ ගොඩගසා තිබූ අතර ඒවා මළ බැඳීමට ලක් වී තිබුණි.

3.5 වත්කම් කළමනාකරණය

(අ) වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය

- (i) 2020 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක 01/2020 දරන රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛයේ 11.1 ඡේදය අනුව මු. රෙ 756 (6) ප්‍රකාරව වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩලය පත් කිරීම 2021 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 15 දිනට අවසන් කළ යුතු වුවත් උප දෙපාර්තමේන්තු 18 කට අදාළව 2021 දෙසැම්බර් 15 ට පසු සමීක්ෂණ මණ්ඩල පත්කර තිබුණි.
- (ii) 2021 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා 2022 වර්ෂයේ මාර්තු 31ට පෙර ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් උප දෙපාර්තමේන්තු 16 ක් යටතේ ඇති ස්ථාන 582කට අදාළව වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (iii) ඉහත වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව අදාළ වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව ඊළඟ වර්ෂයේ ජූනි 15 ට පෙර විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් 2020 වර්ෂයට අදාළව ස්ථාන 23 කට අදාළ වාර්තා 2021 මාර්තු 28 දින වන විටත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (iv) 2020 වර්ෂයේ ස්ථාන 142 කට අදාළව අපහරණ කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණි.

(ආ) උණ උපයෝජිත වත්කම්.

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

(ඇ) ඉඩම් බදු දීම

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

(ඇ) නිශ්ක්‍රීය වත්කම්

- (i) දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ රාගම ගබඩාවේ නිකුත් නොවන තොග අයිතම් 397 ක් විය.
- (ii) එස්8 ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ දී 2019 අප්‍රේල් 10 දින දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී තිබූ රු. 16, 781, 002 ක් වටිනා අමතර කොටස් තොගය 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ම භාවිතයට නොගෙන ගබඩාවේ නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි.
- (iii) විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කළ වාහන 314 ක ලැයිස්තුව අනුව දෙපාර්තමේන්තුව සතු වාහන 53 ක් ධාවනයේ නොයොදවා නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

3.6 මූල්‍ය අක්‍රමිකතා ස්වරූපයේ ගනුදෙනු.

මඩකලපුව දුම්රිය ස්ථානයේ ඇති පාර්සල් ලැබීම් වලට අදාළව කරන ලද පරීක්ෂණයේදී, 2020/04/06 දින අංක 951884 දරණ මාර්ගස්ථ බිල්පත (Way bill) මගින් මහනුවර සිට එවා තිබූ 16kg බර පෝරබෑග් 03ක තිබූ plastic ද්‍රව්‍ය, ලේඛනයට අනුව කිසිවෙකුත් භාරගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය වුවත්, එම පාර්සල් භෞතිකව, පාර්සල් කාමරය තුළ නොතිබුණි.

3.7 පාඩු හා හානි.

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ සිදු වූ රු. 815, 662 ක් වූ හානි හා පාඩු 04 ක් හානි හා පාඩු ලේඛනයට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.
- (ආ) විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද හානි හා පාඩු උප ලේඛනයට අනුව එහි සඳහන් හානි පාඩු වලින් සියයට 33 ක් සොරකම් හේතුවෙන් සිදු වූ හානි විය. එහෙත් දුම්රිය සේවයේ ආරක්ෂාව සඳහා 2021 වර්ෂයේ රු. මි. 522 ක් දරා තිබුණි.
- (ඇ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (මධ්‍යම) උප දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් වසර 25 කට වඩා පැරණි රු. 2, 991, 578 ක් වූ අලාභ හානි සිද්ධීන් 04 ක් අයකර ගැනීමට හෝ කපා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබූ අතර ඉන් රු. 2, 906, 640 ක් වටිනා සිද්ධීන් 02 ක් සිදු වූ දිනයක් සඳහන්ව නොතිබුණි.

(ඇ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (ඉහල), ප්‍රවාහන අධිකාරී කාර්යාලය (කොළඹ), ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු හා දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (උතුර) කාර්යාලය යන උප දෙපාර්තමේන්තු 04හි වටිනාකම තක්සේරු නොකළ අලාභ හානි සිද්ධීන් 223 ක් තක්සේරු කර නොතිබූ අතර එම සිද්ධීන් අතරින් සිද්ධි 172 ක් වසර 30කට වඩා පැරණි සිද්ධීන් විය.

(ඉ) වසර 30 කට වඩා පැරණි ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා හේතුවෙන් ඇති වූ සිද්ධීන් 07 කට අදාළ රු. 5, 347, 697 ක අලාභ හානි පොත්වලින් කපා හැරීමට පියවර නොගෙන දීර්ඝ කාලයක් අවසාන ගිණුම්වල දක්වා තිබුණි.

(ඊ) වසර 30 කට වඩා වැඩි කාලයක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් ප්‍රධාන දුම්රිය ගණකාධිකාරී කාර්යාලය, වාණිජ අධිකාරී කාර්යාලය, දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී කාර්යාලය, ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු, ප්‍රවාහන අධිකාරී (කොළඹ) හා පිලි පැනීම යන අංශ වලට අදාළ හානි හා පාඩු සිද්ධීන් 35 කට අදාළ රු. 91, 231, 001 ක අලාභ හානි නිරවුල් කිරීම සඳහා කටයුතු කර නොතිබුණි.

(උ) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු කාර්යාලය (ඉහල), ප්‍රවාහන අධිකාරී කාර්යාලය (කොළඹ), දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු කාර්යාලය (උතුර) හා (නැගෙනහිර) කාර්යාල වල සහ ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුවේ හානි හා පාඩු ලේඛනවල සටහන් වී ඇතත් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර අවසන් වාර්තා නිකුත් නොකළ රු. 12, 395, 575 ක් වටිනා සිද්ධීන් 158 ක් නිරීක්ෂණය විය. මේ සම්බන්ධයෙන් කඩිනමින් ක්‍රියාමාර්ග නොගත් වසර 30කට වඩා පැරණි සිද්ධීන් 24 ක වටිනාකම රු. 217, 145 ක් විය.

3.8 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම.

2021 වර්ෂයේ ගනුදෙනු පරීක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් 2020 අගෝස්තු 27 දින සිට නිකුත් කළ විගණන විමසුම් 35 ක් සඳහා මේ දක්වා පිළිතුරු සපයා නොතිබුණි.

3.9 කළමනාකරණ දුර්වලතා.

(අ) ධාවනාගාර සඳහා ඉන්ධන ප්‍රමාණයන් පිළිබඳ මාසික වාර්තා දිගු කාල ප්‍රමාදයක් සහිතව ලබා දෙන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එම වාර්තා ලැබීමට අදාළ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි. එමෙන්ම GRN පිලියෙල කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ඉන්වොයිස් මුල් පිටපත් බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් ලබා ගැනීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් මත සිදුව නොතිබූ

අතරම SRS ගබඩාව මගින් GRN පිලියෙල කිරීම හා එම GRN ගණකාධිකාරී (සැපයීම්/ ගෙවීම්) වෙත භාර දීම ද දිගුකාල ප්‍රමාදයක් සහිතව සිදුව තිබුණි.

- (ආ) එක් එක් මාසයේ බනිපතෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් නිකුත් කළ ඩීසල් ප්‍රමාණයන් නිවැරදි ලෙස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලද බවට සහතික වීමකින් අනතුරුව ගෙවීම් කළ යුතු වුව ද ඩීසල් ලද බවට ධාවනාගාර වලින් ලැබෙන වාර්තා හා GRN ලැබීමට ප්‍රථම නිකුත් කළ සියලු ඩීසල් තොග දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබුණාසේ සලකා බනිපතෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් ඉදිරිපත් කරනු ලබන මාසික විකුණුම් වාර්තාවෙහි සඳහන් මුදලම ගෙවීම් කිරීම මත දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී ඇති බවට තහවුරු නොවූ ඩීසල් ලීටර් 131, 850 ක් සඳහා රු. 13, 506, 715 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ඇ) ධාවනාගාර සඳහා BGT මගින් ඉන්ධන ලබා ගැනීමේදී ඉන්වොයිස් ප්‍රමාණයට වඩා අඩුවෙන් ඉන්ධන ලැබී තිබුණද එය නොසලකා ඉන්වොයිස් ප්‍රමාණයට භාණ්ඩ ලැබීම්පත් නිකුත් කිරීම හා ගෙවීම් කිරීම ආයතනයේ ක්‍රමවේදය වීම හේතුවෙන් ධාවනාගාර 05 කට අදාලව 2021 වර්ෂයේ නොලද ඉන්ධන ලීටර 10, 284 ක් සඳහා රු. 1, 068, 465 ක මුදලක් බනිපතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.
- (ඈ) ධාවනාගාර 04 කට අදාලව පවත්නා ඩීසල් තොග ලේඛන අනුව ශේෂය හා මාසික ලැබීම්, නිකුත් කිරීම් අනුව පැවතිය යුතු ශේෂය අතර ලීටර් 450 ත් ලීටර් 12568 ත් අතර පරාසයක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙම වෙනස්කම් සඳහා හේතු දැක්වීමට වගකිවයුතු පාර්ශවයන් අපොහොසත් විය.
- (ඉ) බණ්ඩාරවෙල දුම්රිය ප්‍රදේශයට අයත් පහත සඳහන් දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් වල අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කර, එහි සන්තකය ආපසු ගැනීමට පරිපාලනය විසින් කටයුතු කොට නොතිබුණි.
 - (i) බණ්ඩාරවෙල නගර සභාව විසින් රථගාලක් සඳහා භාවිතා කරනු ලබන බ. නැ. මු. පි. M/12/59 බටහිර හි කැබලි අංක 43 ට අයත් අක්කර 01 යි පර්චස් 10. 4 ක වපසරියක් ඇති ඉඩම.
 - (ii) බණ්ඩාරවෙල දුම්රිය ස්ථානයට ඉහළින් පිහිටා ඇති ජලාශකන්ද, ජලාශයේ අසල ඇති දුම්රිය රක්ෂිතය.
- (ඊ) සංචාරක ප්‍රවේශපත්‍ර පරීක්ෂක / විභාගකරුවන්ගේ පැමිණීම හා පිටවීම සනාථ කිරීම සඳහා අත්සන් නොකරන අතර උසස් නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණයක් සිදු වී නොතිබුණි.
- (උ) සේවා මුර මගින් ලබාදී ඇති රාජකාරී පදනම් කරගෙන සහ දුම්රියේ පැමිණීම / පිටවීම පදනම් කරගෙන අතිකාල දීමනා ගණනය කිරීම සිදු වී තිබුණි.

3.10 අනාර්ථික ගනුදෙනු.

(අ) නොසැපයූ භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීම.

(i) භාණ්ඩ නිසි ප්‍රමිතියෙන් හා නිවැරදි ප්‍රමාණයන්ගෙන් ලද බවට ගෙවීම් සහතික කරනු ලබන නිලධාරියා විසින් සහතිකවීමෙන් අනතුරුව ගබඩා සැපයුම් සඳහා ගෙවීම් කළ යුතු වුවද, එසේ කිසිදු සහතිකවීමකින් තොරව සැපයුම්කරු හට මුදල් ගෙවීම හේතුවෙන් සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා රු. 90, 940, 453 ක් ගෙවා තිබුණි.

(ii) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු. 616, 141, 592 ක් වූ අතර එයින් සියයට 19 ක් වූ රු. 116, 958, 556 ක් වර්ෂ 02 ත් 23 ත් අතර පැරණි ශේෂයන් විය. මුදල් ගෙවා වර්ෂ 02 කට වැඩි කාලයක් ගත වී ඇති මෙම ශේෂයන් GRN මගින් නිරවුල් නොවීමට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවූ අතර මිලියන 116 කට වැඩි මෙම ගෙවීම් සපයා නොමැති භාණ්ඩ සඳහා සැපයුම්කරුවන් වෙත ගෙවා ඇති මුදල්ද යන්න විගණනයේදී මතභේදකාරී විය.

(ආ) භාණ්ඩ ආනයනය කිරීමේදී නිශ්කාෂණ කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකර නොගැනීම මත වාර්ෂිකව විශාල මුදලක් ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළී වශයෙන් ගෙවීමට සිදුව ඇති අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ එසේ ගෙවා ඇති මුදල රු. 20, 891, 472 ක් විය. ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළී ගෙවීම ආයතනයේ සාමාන්‍ය කටයුත්තක් බවට පත්ව තිබූ අතර මෙලෙස ගෙවනු ලබන අනවශ්‍ය වියදම් අවම කර ගැනීමට ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි. ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමට අදාළව ආසන්න වර්ෂ හතරක දී ගෙවන ලද ප්‍රමාද ගාස්තු හා පොළී පිළිබඳ තොරතුරු පහත දැක්වේ.

ගෙවා ඇති ප්‍රමාද ගාස්තු

වර්ෂය	වරාය අධිකාරියට	නැව් සංස්ථාවට	CIT ආයතනයට	බැංකුව විසින් අයකළ පොළී	ගෙවා ඇති මුළු ප්‍රමාද ගාස්තුව හා පොළී මුදල්
	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.
(i) 2018	1,079,503	4,623,233	-	5,313, 480	11,016,216
(ii) 2019	2,799,922	8,758,560	-	11,937, 392	23,495,874
(iii) 2020	1,412,528	3,520,605	1,000,550	12,584, 035	18,517,718
(iv) 2021	<u>2, 544, 785</u>	<u>1,200,098</u>	<u>1,995,755</u>	<u>15,150,834</u>	<u>20,891,472</u>
	<u>7,836,738</u>	<u>18,102, 496</u>	<u>2,996,305</u>	<u>44,985,741</u>	<u>73,921,280</u>

(ඇ) සැපයුම්කරුගේ සැපයුම් කොන්දේසි අනුව භාණ්ඩ හිඟයක් හෝ හානි වීමක් සම්බන්ධයෙන් භාණ්ඩ වරායට ලැබී දින 45 ක් ඇතුළත සැපයුම්කරුට දැන්විය යුතු වුවද, ලිපිගොනු අංක RBM/3177/11 මගින් එම්6 ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේ දී භාණ්ඩ හිඟ වීම සම්බන්ධයෙන් පළමු වරට සැපයුම්කරු වෙත දන්වා ඇත්තේ භාණ්ඩ වරායට ලැබී දින 1,167 කට පසුව (වර්ෂ 03කුත් මාස 02කට පසු) බැවින් සැපයුම්කරු විසින් රු. 12,247, 936 ක් වූ (Euro 74, 320 x 164. 80) හිඟ භාණ්ඩ වල වටිනාකම ආපසු ගෙවීමට හෝ හිඟ භාණ්ඩ සැපයීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. මේ අනුව මෙම මිල දී ගැනීමේ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ නිලධාරීන්ගේ වගකීම් විරහිත බව, නොසැලකිල්ල හා ප්‍රමාදය මත රු. 14,537, 444 කට ආසන්න අලාභයක් සිදු වී ඇති බවත් රජයට සිදු වී ඇති මෙම අලාභය වගකිව යුතු සියලු නිලධාරීන්ගෙන් අය කර ගත යුතු බවත් විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) RMS/3526/17 මගින් එස්8 ක්ලාස් ලොකෝස් සඳහා අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේ දී නිවැරදිව ටෙන්ඩර් ඉදිරිපත් කර තිබූ ආයතන ප්‍රතික්ෂේප කර වැඩි මිලක් ඉදිරිපත් කළ ආයතනයකට ටෙන්ඩරය පිරිනැමීම සඳහා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව නිර්දේශ කිරීම හා එම නිර්දේශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අනුමත කර මිල දී ගැනීම මත අමතර කොටස් වර්ග 11ක් සඳහා රු. 10,447,333 ක් වැඩිපුර ගෙවීමට සිදු වී තිබුණි. මීට හේතු විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය නොවීය.

- (ඊ) RMS/3526/17 මගින් එස්8 ක්ලාස් ලොකෝස් වලට අමතර කොටස් ලබා ගැනීමට අදාළ මිල ගණන් කැඳවීමේ ලිපියේ 6.0 වගන්තිය ප්‍රකාරව අදාළ අමතර කොටස් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දුන් දින සිට වසර 02 ක වගකීම් කාලයකට යටත් වුවද විගණන දින වූ 2021 අප්‍රේල් 21 දින දිනට ලද අමතර කොටස් වල වගකීම් කාලය ඉක්ම ගොස් තිබුණි. එදිනට රු. 16,781,002 ක් වටිනා වර්ග 10 ක අමතර කොටස් 856 ක් භාවිතයට නොගෙන ගබඩාවේ රඳවා තිබූ අතර මෙම අමතර කොටස් අතරින් Shaft Seal 15 ක් භාවිතයට ගත නොහැකි තත්ත්වයේ අමතර කොටස් බව ගබඩා අධිකාරී (රත්මලාන) විසින් දන්වා තිබුණි.
- (උ) තොග අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම සඳහා තොග මිලදී ගැනීම් සිදුකළ යුතු වුවද අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීමකින් තොරව තොග මිලදී ගැනීම් හේතුවෙන් අවසන් තොග ශේෂයෙන් විශාල වටිනාකමක් භාවිතයට නොගන්නා තොග අයිතම බවට පත්ව තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ඇති තොග ශේෂයෙන් රු. 261, 894, 545 ක තොග අයිතම පසුගිය වර්ෂ 05 තුළ කිසිදු ප්‍රයෝජනයකට ගෙන නොතිබුණි.
- (ඌ) තාක්ෂණික පිරිවිතරයට අනුව රේල් පීල්ලක් මත පැවතිය යුතු නාවික කල්ප බලය 1, 700 Kg සිට 1,800 Kg දක්වා වන අතර පැවතිය යුතු අවම කල්පවත්නා දුම්රිය ප්‍රතිරෝධක බලය රේල් පීල්ලක් මත 1,000 Kg විය යුතුය. දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පත් කරන ලද තත්ත්ව පරීක්ෂණ සමාගම විසින් ලබා දී ඇති නිර්දේශයට අනුව භාණ්ඩ පිළිබඳ සෑහීමකට පත්වීමට නොහැකි වුවද නාවික කල්ප බලය සාමාන්‍යය මට්ටමක පවතින බැවින් හා අවම කල්පවත්නා දුම්රිය ප්‍රතිරෝධක බලය පරීක්ෂා කිරීමේ අමුද්‍රව්‍ය පරීක්ෂකවරයා සතුව නොමැති බැවින් පරීක්ෂකවරයා විසින් ලබා දී ඇති නිර්දේශය ප්‍රධාන ඉංජිනේරු මාර්ග හා කර්මාන්ත විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති අතර එකී භාණ්ඩ තාක්ෂණිකව සුදුසු බව ඔහු විසින් 2020 ජූනි 09 දින නිර්දේශ කර තිබුණි. එම නිර්දේශ පාදක කර සැපයුම්කාර සමාගම විසින් 2020 ජූලි 01 දින අදාළ භාණ්ඩ නැව්ගත කර තිබුණි. මේ අනුව පරීක්ෂණ සමාගම සඳහා ගෙවන ලද සේවා ගාස්තුව වන රු. 1,128,425 ක මුදල නිශ්කාර්ය වියදමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

4 මානව සම්පත් කළමනාකරණය.

අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලය, තරා කාර්ය මණ්ඩලය.

දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සඳහා 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත, තරා හා පුරප්පාඩු කාර්ය මණ්ඩල පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

සේවක වර්ගය	අනුමත සංඛ්‍යාව	තථ්‍ය සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	212	111	101
තෘතීයික මට්ටම	2909	1930	979
ද්විතීයික මට්ටම	8915	3502	5413
ප්‍රාථමික මට්ටම	8601	5784	2817
තාවකාලික	-	272	-
කොන්ත්‍රාත්	-	87	-
එකතුව	20, 637	11, 686	9, 310

පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල දත්ත අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට සමස්ත අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 9, 310 ක් විය. එය අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 45 ක ප්‍රමාණයකි. එම ප්‍රමාණය සේවක වර්ගයේ මට්ටම අනුමත තනතුරු සංඛ්‍යාවෙන් පහත පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව ප්‍රතිශතයක් ලෙස පහත පරිදි විය.

- ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම 48
- තෘතීයික මට්ටම 34
- ද්විතීයික මට්ටම 61
- ප්‍රාථමික මට්ටම 33

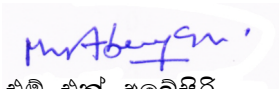
දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර කාර්ය මණ්ඩලය 359 ක් අනියම් හා කොන්ත්‍රාත් පදනම මත විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව බඳවාගෙන තිබුණි.

(අ)	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුර	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුර	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
	-----	-----	-----	-----
•	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ අතිරේක සාමාන්‍යාධිකාරී (මෙහෙයුම්)	01	• අධිකාරී (වාණිජ)	01
•	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී	01	• අධිකාරී ඉංජිනේරු (සංඥා හා විදුලි සංදේශ)	04
•	ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (මාර්ග හා පාලම්)	01	• අධිකාරී ඉංජිනේරු (සැලසුම් ව්‍යාපෘති)	02
•	ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (වත්කම් සංවර්ධන හා ගොඩනැගිලි)	01	• මිනිත්දෝරු	11
•	අධ්‍යක්ෂ සැලසුම්	01	• සහකාර අධිකාරී (RPF)	03
•	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (තොරතුරු තාක්ෂණ)	01	• සහකාර අධිකාරී (මිලදී ගැනුම්)	04
•	නියෝජ්‍ය අධිකාරී (RPF)	02	• නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (ප්‍රවාහන)	01
•	නියෝජ්‍ය අධිකාරී (අලෙවි)	01	• නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (පරිපාලන)	01
•	සහකාර නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්)	01	• නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (මිලදී ගැනුම්)	01
•	සහකාර/නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (පිරිවැය)	01	• සහකාර ප්‍රවාහන අධිකාරී (බලශක්ති සංරක්ෂණ)	01
•	ගණකාධිකාරී	03	• සහකාර ප්‍රවාහන අධිකාරී (යාන්ත්‍රික)	04
•	ඉංජිනේරු (පුහුණු හා මානව සම්පත්)	01	• ඉංජිනේරු (මාර්ග හා කර්මාන්ත)	06
•	ඉංජිනේරු (ධාවන බල)	05	• අධිකාරී (RPF)	01
•	ඉංජිනේරු (යාන්ත්‍රික)	06	• අධිකාරී (මිලදී ගැනීම්)	02
•	ඉංජිනේරු (විදුලි)	03		

(ඇ) තෘතීයික හා ද්විතීයික මට්ටමේ තනතුරු	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
-----	-----
• දුම්රිය එන්ජින් රියදුරු (විශේෂ පන්තිය)	56
• නියාමක පරීක්ෂක	01
• දුම්රිය ස්ථාන අධිකාරී	02
• ප්‍රධාන දුම්රිය පාලක	02
• ජ්‍යෙෂ්ඨ දුම්රිය ස්ථානාධිපති (දුම්රිය ස්ථාන කාර්යභාර)	50
• දුම්රිය නියාමක	61
• ජ්‍යෙෂ්ඨ දුම්රිය ස්ථානාධිපති (පාලන මැදිරි කාර්යභාර)	10
• දුම්රිය නියාමක	218
• එන්ජින් රියදුරු	103
• දුම්රිය ස්ථානාධිපති	57
• දුම්රිය එන්ජින් රියදුරු (මත්ස්‍ය)	132

(ඇ) දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර දෙපාර්තමේන්තු සේවයෙන් විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් 44 ක් (දුම්රිය රියදුරු, නියාමක, අධිකෘත කළමනාකරු හා දුම්රිය ආරක්ෂක නිලධාරීන් යන තනතුරු හැර) කොන්ත්‍රාත් පදනම මත නැවත සේවයේ යොදවා ගෙන තිබුණි.

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



එම්. එන්. අබේසිරි,
 ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර විගණකාධිපති,
 විගණකාධිපති වෙනුවට.