වාර්ෂික වාර්තාව

ஆண்டுஅறிக்கை

ANNUAL REPORT
2011

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය

இலங்கைபோக்குவரத்துசபை

SRI LANKA TRANSPORT BOARD

අංක ,200කිරුළ පාර,05කොළඹ - නාරාහේන්පිට -
இல,200,கிருலவீதி,நாரேஹென்பிட்டி, கொழும்பு
No: 200, Kirula Road, Narahenpita, Colombo 05

වාර්ෂික වාර්තාව

2011

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය

පටුන

1. දැක්ම මෙහෙවර අරමුණ
2. හැඳින්වීම
3. සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය
4. 2011 තුල කාර්යසාධනය සහ ප්‍රගති සමාලෝචනය
5. අවසාන ගිණුම්
6. විගණකාධිපති වාර්තාව

දැක්ම

කලාපයේ විශිෂ්ඨතම මගී ප්‍රවාහකයා

මෙහෙවර

මහජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, සුවපහසු මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවයක් සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ සේවයට කැඳවූ ඵලදායී කාර්ය මණ්ඩලයක් මගින් ආයතනයේ සියළුම සම්පත් උපරිම ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් ආර්ථිකමය තුලනාත්මකව පවත්වාගෙන යාම.

අරමුණු හා පරමාර්ථ

1. ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 මගින් ඩිපෝවන් සඳහා උපදෙස් දීමත් ප්‍රධාන කාර්යාලය හා සම්බන්ධීකරණය කිරීම මගින් ගුණාත්මක, ප්‍රමාණාත්මක සහ කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී බස් සේවාවක් සැපයීම පිණිස කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීම.

2. පාසල් යන ළමයින් සඳහා සතුටුදායක බස් සේවාවක් සැපයීම.

3. මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ නොමැති වීම හේතුකොටගෙන පෞද්ගලික බස්රථ ධාවකයින් විසින් අතහැරදමා ඇති ආදායම් නොලබන මාර්ග වල බස් සේවා යෙදවීම.

4. කොටුව මධ්‍යම බස් නැවතුම් පොළේ සිට දුර පළාත් වලට දුර ගමන් සේවා සැපයීම.

5. රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන නියෝජිත ආයතන සම්බන්ධීකරණය කිරීම.

6. උත්සව, විශේෂ අවස්ථා, පාර්ලිමේන්තු/ පළාත් සභා මැතිවරණ ආදිය වැනි අවස්ථාවන් වලදී බස් සේවා සම්බන්ධීකරණය කිරීම.

7. තැපැල් සහ පුවත්පත් ප්‍රවාහනය කිරීම.

8. බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් පොකුරු බස් සමාගම්, මහා භාණ්ඩාගාරය, ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව, පළාත් සභා අදාල අමාත්‍යාංශ සහ අනෙකුත් අදාල නියෝජිත ආයතන සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීම.

9. ශ්‍රී ලංගමයේ රියදුරු පුහුණු පාසැල් වලින් මනා පුහුණුව ලැබූ විනයගරුක රියදුරන් සැපයීම.

10. රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන්, යාන්ත්‍රික ශිල්පීන් සහ අධීක්ෂණ කාර්ය මණ්ඩලය වෙනුවෙන් සම්මන්ත්‍රණ වැඩමුළු පැවැත්වීම.

11. ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවලින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන කට්ටල/ උප කට්ටල ඩිපෝවන් වෙත සැපයීම.

12. සිත්ගන්නා සුළු අඩුකල මිල ගණන් වලට වැඩිහිටියන් සහ ශිෂ්‍යයන් සඳහා වාර ප්‍රවේශපත්‍ර ලබාදීම.

13. පළාත් වැඩපොළවල් සඳහා ඉතා වැදගත් අමතර කොටස් නිකුත් කිරීම නාරාහේන්පිට ශ්‍රී ලංගම ප්‍රධාන කාර්යාලයේ මාර්ගස්ථ ගබඩාවෙන් පවත්වාගෙන යාම.

14. ඩිපෝවන් වල බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ආරක්ෂක විමර්ශන හදිසි වැටලීම් සෝදිසි කිරීම් ආදිය පැවැත්වීම.

හැඳින්වීම

සියලුම ආකාරයේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් රටේ ආර්ථික සංවර්ධනය සලකා නිසැකවම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් එය විශේෂයෙන්ම අත්‍යාවශ්‍ය වන්නකි. ශ්‍රී ලංකාව වැනි සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටක නගර සහ ග්‍රාම සම්බන්ධතාවය පවත්වා ගැනීම පිණිස බස් සේවාව වැදගත් මෙහෙයක් ඉටුකරන අතර මුළු මහත් රටේම ඒකාබද්ධතාවය එමගින් ඇති කරයි.

මාර්ග 1200 කට පමණ සම්පූර්ණයෙන් බස්රථ ධාවනය කරන ලද බස්රථ ධාවකයින් 80 දෙනෙකු පමණ දිවයින පුරා සපයන ලද බස් සේවා ද ලියාපදිංචි කළ බස්රථ 3532 ක් ද 1957.10.31 දින 1957 අංක 48 දරණ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත මගින් ජනසතු කරන ලද අතර ඒ අනුව ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය (ලං.ග.ම) 1958.01.01 දින සිට ක්‍රියාත්මක විය.

එවක් පටන් 1977 වර්ෂය දක්වා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ලං.ග.ම ඒකාධිකාරීත්වයකින් ක්‍රියාත්මක වූයේය. 1978 අංක 19 දරණ ගමනාගමන මණ්ඩල ව්‍යවස්ථා මගින් ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් සම්බන්ධීකරණය කරනු ලබන ප්‍රාදේශීය ගමනාගමන මණ්ඩල 10 ක් පිහිටුවා 1978 දී ලංගම විමධ්‍යගත කරන ලදී.

ප්‍රදේශයේ සහ පළාතේ අවශ්‍යතා පිළිබඳ වැඩි වශයෙන් සංවේදී වීමටත් ප්‍රදේශයේ ප්‍රවාහන ගැටළු සඳහා ක්ෂණික විසඳුම් ලබාදීමටත් කුඩා ඒකක වලට හැකිවන බව අපේක්ෂා කළ බැවින් ලං.ග.ම විමධ්‍යගත කිරීමෙන් මගී ජනතාවගේ අවශ්‍යතා වඩා කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ලෙස ඉටු කිරීමට හැකි වෙතැයි රජය අදහස් කළේය.

කෙසේ වුවද ලං.ග.ම විසින් දරණ ලද පාඩු දිගින් දිගටම වැඩිවීම නිසාත් නිදහස් ආර්ථිකය පිළිබඳ නව සංකල්ප නිසාත් දිගින් දිගටම වැඩිවෙමින් පැවති මගී ඉල්ලුම සපුරාලීමට නොහැකි වීම නිසාත් මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා පෞද්ගලික අංශයට ද අවසර ලබාදෙන ලදී.

රජයේ දැඩි විශ්වාසයකින් පෞද්ගලීකරණය මගින් රාජ්‍ය අංශය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කොටසක් වශයෙන් ලං.ග.ම ජනතාකරණය කිරීමට කටයුතු කළේය. 1987 අංක 23 දරණ රජයේ සංස්ථා හෝ රජය සතු ව්‍යාපාර පොදු සමාගම් බවට පත් කිරීමේ පනත යටතේ ලංගම ජනතාකරණය කරන ලදී. ජනතාකරණය සිදු කල අවස්ථාවේදී පැවති ගමනාගමන මණ්ඩලය ඩිපෝ 93 ක් වෙන් වෙන් වශයෙන් සීමාසහිත සමාගම් බවට පත්වූ අතර එම සමාගම් පාලනය කිරීම සඳහා සේවකයින් අතුරෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයක් තෝරාගත්තා ලදී. එම සමාගම් වල සම්පූර්ණ කොටස් ප්‍රමාණයෙන් අඩක් කාර්ය මණ්ඩලය වෙත බෙදා දෙන ලද අතර, ඉතිරි කොටස් මහා භාණ්ඩාගාරය සතු විය. ජනතාකරණ වැඩසටහන 1990 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර 1993 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදී. ජනතාකරණය අවිධිමත් ලෙස ක්‍රියාත්මක කල බැවින් අපේක්ෂා කල ප්‍රතිඵල අත්නොවීය.

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීමෙන් ඉහත ඩිපෝ ඒකාබද්ධ කර පොකුරු බස් සමාගම් පිහිටුවන ලදී. සේවක අතිරික්තයන්, විනය බරපතල සේ බිඳවැටීම, අසාධාරණ තරඟකාරිත්වය, පාසැල් සේවාවන්, අනාර්ථික සේවාවන් වැනි සමාජමය වගකීම, වෘත්තීමය දැනුමක් ඇති අයගේ හිඟය, අකාර්යමක්ෂතාවය, ධාවනය වැය ඉහල යෑම, දේශපාලන හා වෘත්තීය සමිති අනිසි බලපෑම් හා පැතිරී ගිය දූෂණයන් පොකුරු බස් සමාගම් බිඳවැටීමට හේතු වූ සමහර කරුණු වේ.

මෙම ප්‍රශ්නයට විසඳුමක් වශයෙන් "2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන පනත" මගින් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය 2005.10.19 පිහිටුවන ලදී.

සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

මහජනතාවට යහපත් සේවාවක් සපයන ආයතනයක් හැටියට ඔවුන්ගේ ගමන් බිමන් පහසුව සඳහා කුලී පිට ගැණුම් ක්‍රමය යටතේ බස්රථ 100 ක් ලබාගැනීම 2011 වර්ෂයේදී කරන ලද හොඳම ආයෝජනයකි. මෙම බස් රථ වඩාත් වාසිදායක මාර්ග වල ධාවනයට යෙදවීම තුලින් මහජනතාවට මෙන්ම ඩිපෝ වලටද හොඳ ආදායම් ලැබීමට සැලැස්වීම, වැඩ පිළිවෙලේ ප්‍රධාන අරමුණ විය.

GPRS තාක්ෂණයෙන් යුත් මගී ටිකට් නිකුත් කිරීමේ යන්ත්‍ර තවදුරටත් ඩිපෝ වලට ලබාදීම හා එමගින් මාර්ග ලේඛණ ආදායම වැඩිකර ගැනීමට හැකිවීම 2011 වර්ෂයේ ලැබූ තවත් ජයග්‍රහණයකි.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය වැඩපලවල් හා ඩිපෝවන් වල බස්රථ අලුත්වැඩියාව සඳහා තීරුබදු රහිතව අමතර කොටස් ලබා ගැනීමට හැකිවීම තුලින් අමතර කොටස් සඳහා දරණ වියදම සෑහෙන ප්‍රමාණයකින් අඩුකර ගැනීමට හැකිවිය. එය මෙම ආයතනය දීර්ඝ කාලයක පටන් බලාපොරොත්තු වූ වැඩපිළිවෙලක් සඵල වීමකි.

2011 වර්ෂයේ ආරම්භය වන විට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බොහෝ ඩිපෝවන් හොඳින් පවත්වාගෙන යාමේ ප්‍රවණතාවයක් පෙන්නුම් කිරීම සතුටට කාරණයක් විය. මෙසේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් තිබියදී 2011.07.01 සිට බස් ගාස්තු 7.6% කින් වැඩිවීමද තත්වය තවදුරටත් වර්ධනය කිරීමට හේතු විය.

ඉන්ධන සඳහා කිලෝ මීටරයකට වියදම් කරන ප්‍රමාණය රු. 2.35 කින් පමණ වැඩි කරමින්, ඩීසල් මිල ලීටරයකට රුපියල් 8 කින් 2011.11.01 දින සිට වැඩි කිරීම ලංගමයට දරාගත නොහැකි වියදමක් විය.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මහා භාණ්ඩාගාරය මගින් ලබාදෙන මුදල් පසුගිය වර්ෂ කිහිපයක පටන් අඩුකිරීම හා නීත්‍යානුකූලවම ලැබිය යුතු ප්‍රමාණයන් වුවද අඩුවෙන් ලැබීම නිසා, බස්රථ හොඳින් නඩත්තු කිරීමේ නොහැකියාව නිසා ධාවනයට සපයන බස් ප්‍රමාණය 2010 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2011 වර්ෂයේදී අඩුවී ඇත. ඒ අනුව 2010 වර්ෂයේ 4440 ක් වූ ධාවනය කල බස්රථ සංඛ්‍යාව 2011 දී 4356 ක් ලෙස 84 කින් අඩුවීම, හොඳ පෙර නිමිත්තක් නොවන බව අවධාරණය කරගත යුතුව ඇත. මේ හේතුව නිසා දෛනිකව ධාවනය කරන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණයද සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් අඩුවීම තුල මහජනතාවට සපයන සේවාව හරියාකාරව සිදු නොවූ වර්ෂයක් හැටියට 2011 අමතක කල නොහැකි වී ඇත.

එබැවින්, ඉදිරිය හරියාකාරව සකස් කර ගැනීමට සියලු දෙනාගේම මැදිහත්කම අවශ්‍ය වී ඇත. ඒ සඳහා සියලු දෙනාම එකාවන්ව කටයුතු කරමින් ආයතනයේ පැවැත්ම සඳහා කැපවෙනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු තැබිය හැක.

රමාල් සිරිවර්ධන
සභාපති,
ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය.

සැලසුම් හා සංවර්ධන අංශය

1. වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කිරීම.
2. සංයුක්ත සැලසුම් ඉදිරිපත් කිරීම ඉදිරි වසර 5ක් සඳහා.
3. මාසික ලාභාලාභ වාර්තා අධීක්ෂණය හා නිවැරදි කිරීම.
4. කාර්තුමය ප්‍රගති වාර්තාව පිළියෙල කිරීම.
5. මාසික වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර පිළිබඳ වාර්තාව පිළියෙල කිරීම.
6. කාර්තුමය බැරකම් ප්‍රකාශනය පිළියෙල කිරීම.
7. මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තාවට අවශ්‍ය තොරතුරු සැපයීම.
8. වාර්ෂික අයවැය ලේඛණයට අවශ්‍ය තොරතුරු ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට යොමු කිරීම.
9. කළමණාකරණ තීරණ ගැනීමට අවශ්‍ය වාර්තා ඉහල කළමණාකරණය මත සැපයීම.
10. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතන වලින් ඉල්ලුම් කරන වාර්තා සැකසීම.

අභ්‍යන්තර විගණන අංශය

2011 වර්ෂයේ නිකුත් කර ඇති විගණන විමසුම් සංඛ්‍යාව 1022 කි. ඒ තුලින් අයවීමට ඇති මුදල රු. 14,238,062/- කි.

ලේකම් කොට්ඨාශය

2011 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් 11 ක් පහත සඳහන් ලෙස නිසි පරිදි පවත්වා ඇති අතර, ඊට අදාල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා ඉදිරිපත් කිරීම හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය සටහන් කිරීම එම තීරණ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අදාල නිලධාරීන් වෙත යොමු කිරීම ආදිය නිසි පරිදි ඉටුකර තිබේ.

01 වන රැස්වීම - 2011.02.15

02 වන රැස්වීම - 2011.03.15

03 වන රැස්වීම - 2011.04.05

04 වන රැස්වීම - 2011.06.24

05 වන රැස්වීම - 2011.07.27

06 වන රැස්වීම - 2011.08.26

07 වන රැස්වීම - 2011.09.15

08 වන රැස්වීම - 2011.09.21

09 වන රැස්වීම - 2011.10.24

10 වන රැස්වීම - 2011.11.24

11 වන රැස්වීම - 2011.12.20

ටෙන්ඩර් මණ්ඩලය

අනු අංකය	දිනය	කාරණය	ප්‍රගතිය
01	2011.01.10	ශ්‍රී ලංගම සඳහා වාහන 20ක් ලබා ගැනීමේ ටෙන්ඩරය.	ටෙන්ඩර් අනුමැතිය ලබාදී මිලදී ගෙන ඇත.
02	2011.04.18	ශ්‍රී ලංගම සියලුම ඩිපෝවන් සඳහා අවශ්‍ය මුද්‍රිත පෝරම මිල දී ගැනීම. 1. වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර තොග ලේඛණය (ධා - 80) 2. රියදුරු/ කොන්දොස්තර පොරොත්තු සේවා (ධා- 78) 3. අතිකාල ලේඛණ (මු - 147) 4. නැතිවූ ප්‍රවේශ පත්‍ර (ටිකට්) විස්තර දැක්වෙන (ධා -38) 5. නැවත අළුත්වැඩියා කරන ලද කට්ටල හෝ උප කට්ටල හෝ විස්තර කරන ලද කොටස් භාරදීම (S – 47) 6. මාසික කිලෝ මීටර් ඉන්ධන හා තෙල් පාවිච්චිය පිළිබඳ සංඛ්‍යා (ඉර - 27 7. දිස්ත්‍රික් ඩිපෝ ගබඩා අධියාචනය හා නිකුත් කිරීමේ පත්‍ර	ටෙන්ඩර් අනුමැතිය ලබාදී ඇත.
03	2011.04.18	ගර්භිත බස්රථ ටෙන්ඩරය ඌව/ සබරගමුව ප්‍රාදේශිකය	අවසන් කර ඇත.
04	2011.05.31	ශ්‍රී ලංගම රියදුරු පුහුණු පාසල සඳහා අළුතින් වාහන 11 ක් මිලදී ගැනීමේ ටෙන්ඩරය	ටෙන්ඩර් අනුමැතිය ලබාදී මිලදීගෙන ඇත.
05	2011.06.02	ශ්‍රී ලංගම සියලුම ඩිපෝවන් සඳහා අවශ්‍ය මුද්‍රිත පෝරම මුද්‍රණය කිරීම 1. ගබඩා බැර පත්‍ර (S- 52) 2. බැටරි පත්‍ර (ER - 125) 3. ගමන් වියදම් ඉල්ලීම (මු- 9) 4. කොන්දොස්තර මාර්ග ලේඛණ හිඟ මුදල (R - 20) 5. මාරුවී යන සේවක තැනගේ වේතන විස්තර (මු - 32)	ටෙන්ඩර් අනුමැතිය ලබාදී මිලදීගෙන ඇත.
06	2011.08.16	කළුදෑවල ප්‍රා. වැඩපලට අවශ්‍ය උපකරණ ලබාගැනීම සහ නැගෙනහිර ප්‍රා.වැ/ උතුර ප්‍රා/මෙට්‍රො ප්‍රාදේශිකය සඳහා මිල ගණන් කැඳවීම.	-
07	2011.11.09	ඔරුගොඩවත්ත ඉන්ධන පිරවුම්හල සඳහා (ශ්‍රී ලංගම) අවශ්‍ය මුදල් පරික්ෂා කිරීමේ යන්ත්‍රයක් සඳහා මිල ගණන් කැඳවීම.	අනුමැතිය ලබාදී ඇත.

ආරක්ෂක අංශය

- දිවයින පුරා පිහිටි ශ්‍රී ලංගම අයත් ආයතනයන් වෙත ආරක්ෂාව සැපයීම.

- ශ්‍රී ලංගම අයත් ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන්, ඩිපෝවන්, උප ඩිපෝවන්, ප්‍රාදේශීය වැඩපලවල් හා රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාලය යන සියලුම සේවා ස්ථානයන්ට අයත්ව ඉදිරිපත් කරන ලද ලිඛිත පැමිණිලි හා මගී ජනතාව මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයන් සිදු කිරීම.

- දිවයින පුරා පිහිටි ශ්‍රී ලංගමට අයත් ආයතනයන් වෙත ගිනි නිවන උපකරණ සැපයීම/ අළුත්වැඩියා කිරීම් අධීක්ෂණය කිරීම.

- 2011 වර්ෂය තුල කරන ලද විමර්ෂණ ප්‍රමාණයන් 136 ක් පමණය.

- ශ්‍රී ලංගම අයත් නඩු ඇපකරයන් වලට මුදල් බැඳීමේදී හා ප්‍රධාන කාර්යාලය සතුව කෙරෙන මූල්‍ය කටයුතු සඳහා දෛනික වශයෙන් ආරක්ෂාව ලබාදීම.

- ශ්‍රී ලංගම ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ඇතුළු සියලුම සේවා ස්ථානයන් වල සේවක මහත්ම/මහත්මීන් වෙත නිදහස් ගමන් බලපත්‍ර බෙදා හැරීම් කටයුතු සිදු කිරීම.

- ශ්‍රී ලංගමට අයත් ආයතනයන්හි වැදගත් ස්ථාන හා ප්‍රභූ ආරක්ෂාව සැපයීම, රථ වාහන නැවැත්වීම, පාලනය කිරීම ආදල ආයතනයන් වෙත කරණු ලබන සියලුම සැපයීම් හා නිකුත් කිරීම් අධීක්ෂණය කිරීම.

- ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අයත් ආයතන වෙත එනම්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, ජාතික වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානය වෙත ආරක්ෂාව සැපයීම හා එමගින් ආදායමක් ඉපැයීම.

විශේෂ විමර්ශන ඒකකය

• 2011 ජනවාරි සිට දෙසැම්බර් මස දක්වා විමර්ෂනය සඳහා ලැබී ඇති පැමිණිලි ලිපි සංඛ්‍යාව	=	120
• 2011 දෙසැම්බර් මස වන විට අවසන් වී ඇති විමර්ශන ලිපිගොනු ගණන	=	80
• විමර්ශන කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතින ගණන	=	40
		120

වාණිජ හා සම්පාදක කොට්ඨාශය

අනු අංකය	ව්‍යාපෘති නාමය	ප්‍රගතිය
01	බදු සහන පදනම අමතර කොටස් මිලදී ගෙන සැපයීම.	ටෙන්ඩර් මණ්ඩල අනුමැතිය මත අනුමත සැපයුම්කරු මගින් අමතර කොටස් අවශ්‍යතා සැපයීම අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී.
02	අමතර කොටස් ගබඩා කිරීම් සහ තොග පාලනය.	අවශ්‍යතාවය අනුව අඛණ්ඩව සිදු කරයි.
03	ටයර් හා ටියුබ් මිලදී ගැනීම හා සැපයීම.	2011 වසර සඳහා අවශ්‍යතාවය අනුව ප්‍රධාන කාර්යාලය හරහා රු. මිලියන 428 ක ටයර් මිලදීගෙන සපයන ලදී.
04	බැටරි මිලදී ගැනීම හා සැපයීම.	2011 වසර සඳහා අවශ්‍යතා අනුව රු. මිලියන 59ක බැටරි මිලදීගෙන සැපයීම.
05	වාර ප්‍රවේෂ පත්‍ර මුද්‍රණය කර නිකුත් කිරීම.	2011 වසර සඳහා අවශ්‍ය වූ වාර ප්‍රෙවිශ පත්‍ර ප්‍රමාණයන් මුද්‍රණය කරවා සම්පූර්ණයෙන් සපයන ලදී.
06	කාර්යාලීය උපකරණ සහ ලිපි ද්‍රව්‍ය මිලදී ගැනීම නිකුත් කිරීම.	2011 වසර සඳහා ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ලිපි ද්‍රව්‍ය සහ කාර්යාලීය උපකරණ අවශ්‍යතා මිලදීගෙන සපයා ඇත.
07	ප්‍රාදේශිකයන්ගේ/ ඩිපෝවල සහ ප්‍රාදේශීය වැඩපලවල තොග පාලනය සඳහා පරිගණක වැඩ සටහනක් සැකසීම.	දැනට ක්‍රියාත්මක පරිගණක වැඩසටහනට අමතරව තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය මගින් ආරම්භක ල නව පරිගණක වැඩ සටහනට අවශ්‍ය ප්‍රධාන ගබඩාවේ දත්ත පරිගණක ගත කර මූලික කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.
08	සියලු ප්‍රාදේශික ක්‍රියාකාරිත්වය සහ ප්‍රාදේශීය වැඩපල වල නිෂ්පාදන තත්වය පිළිබඳ 2011 මැයි 31 වෙනි දින පැවැත්වූ සාකච්ඡාවේ ගනු ලැබූ තීරණය පරිදි අභාවිත අමතර කොටස් අපහරණය කිරීම - 2011	සමීක්ෂණ වාර්තා අනුව නිර්දේශිත අදාල අභාවිත අමතර කොටස් ටෙන්ඩර් මගින් විකිණීම පිණිස ශ්‍රී ලංගම කටුබැද්ද මධ්‍යම ගබඩාව වෙත ප්‍රාදේශික/ කර්මාන්ත ශාලා මගින් ගෙනවිත් භාරදීම සිදු කරමින් පවතී.
09	දැනට ඒකරාශී වී ඇති අබලි ද්‍රව්‍ය අපහරණය කිරීම.	උතුරු ප්‍රාදේශිකයේ අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීම අවසන් කර ඇති අතර, ඌව ප්‍රාදේශිකයේ අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීම සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇත. අනෙකුත් ප්‍රාදේශිකයන්ගේ අබලි ද ්‍රව්‍ය අදාල ප්‍රාදේශිකයේ එක් ස්ථානයකට රැස්කර සමීක්ෂණ වාර්තා ලබා ගැනීමට ක්‍රියා කරමින් සිටියි.

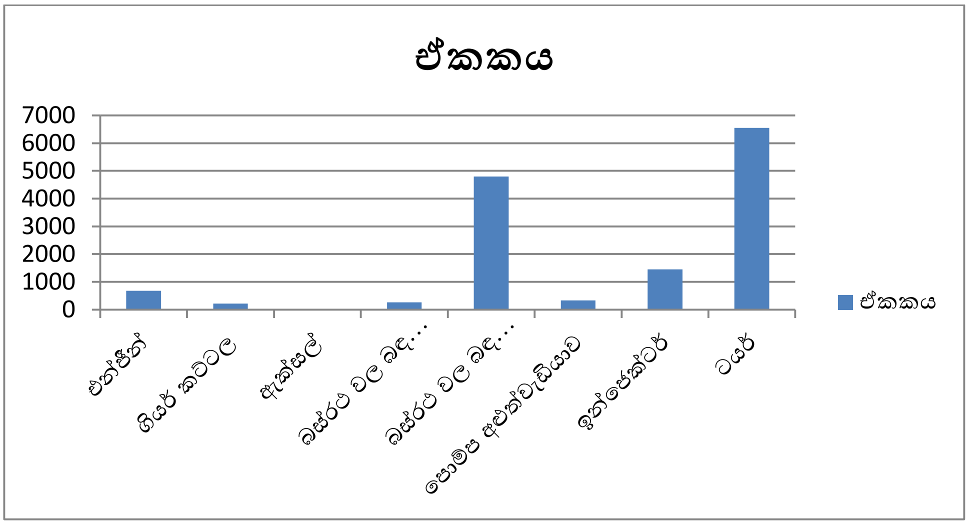
ධාවන කොට්ඨාශය

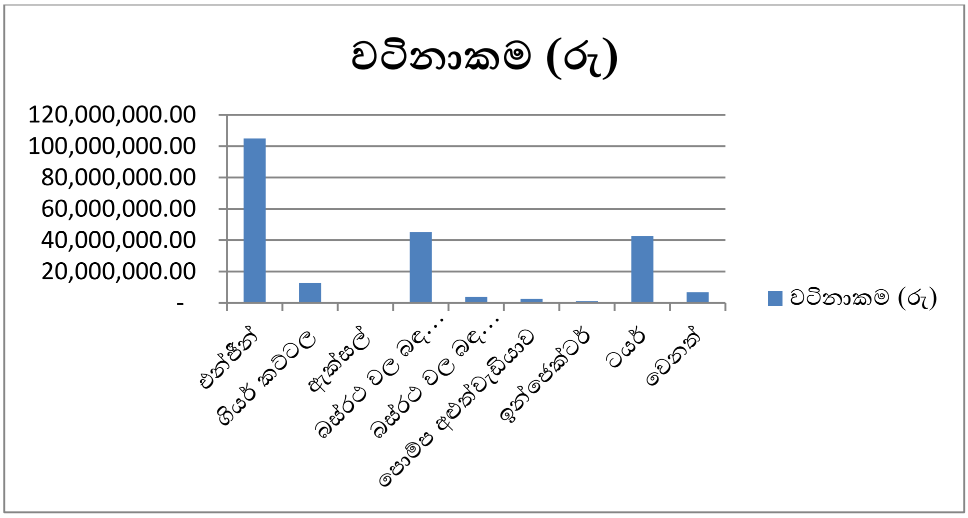
අංකය	අරමුණ	වැඩසටහන	විස්තර
01	ශක්තිමත් රථ ඇනියක් තුලින් ධාවන ක්‍රියාකාරකම් ඉහල නැංවීම	මුලතිව් ඩිපෝවේ ස්ථාපිත කිරීම.	මුලතිව්-මාන්කුලම හරහා මුලංගාවිල්/ මුලතිව් - මාන්කුලම් හරහා යාපනය/මුලතිව් -මාන්කුලම්/ මුලතිව් - වව්නියා/ මුලතිව්-මුන්නියම්කට්ටු/ මුලතිව්-මාන්කුලම්/ හරහා කුනුක්කායි දක්වා වූ මාර්ග ආවරණය කිරීම.
		ගෙවීම් පදනම මත ලබාගන්නා බස්රථ 500 යොදා ගනිමින් දැනට ධාවනය වන දුර සේවා තර කිරීම.	පලමු අදියර යටතේ බස්රථ 100ක ප්‍රමාණයක් ගෙවීම් පදනම මත ලබාදෙන ලදී. මෙමගින් නව සේවාවන් ආරම්භ කිරීම.
		තොරතුරු තාක්ෂණ ඒකකය සමහ සම්බන්දව ධාවන අංශයේ සංඛ්‍යා ලේඛණ පරිගණක ගත කිරීම.	ගම්පහ, කළුතර, සබරගමුව, මහනුවර, නුවරඑළිය, ඌව, වයඹ, කොළඹ, රුහුණ, නැගෙනහිර, රජරට මෙම ප්‍රාදේශිකයන්ට අයත් ඩිපෝවල සංඛ්‍යා ලේඛණ තොරතුරු පරිගණක මගින් ලබාගැනීමට කටයුතු කිරීම.
		GPRS ටිකට් යන්ත්‍ර භාවිතය 1000 දක්වා පුළුල් කිරීම.	කොළඹ/ වයඹ/ ගම්පහ ප්‍රාදේශිකයන්ට අයත් ඩිපෝවන් සඳහා ටිකට් යන්ත්‍ර ලබාදීමෙන් ටිකට් යන්ත්‍ර භාවිතය 1000 දක්වා පුළුල් කිරීම.
		දිවයින පුරා නිසි සැරිය බස් සේවාව පුළුල් කිරීම.	දිවයින පුරා නිසි සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ ආවරණය වන පරිදි බස් සේවාව පුළුල් කිරීම.
		2011 වර්ෂයේ මොණරාගල පැවැත්වූ දැයට කිරුළ වැඩසටහනට සමගාමීව නව බස්රථ සේවා ඇරඹීම.	2011 වර්ෂයේ මොණරාගල පැවැත්වූ දැයට කිරුළ වැඩසටහන යටතේ නම සේවාවන් 07 ක් සිසු සැරිය සේවාවන් 19 ක් හි නිසි සැරිය සේවාවන් 17ක් ආරම්භ කිරීම.
		සිසු සැරිය වැඩසටහන යටතේ නව සේවාවන් ආරම්භ කිරීම.	සිසු සැරිය වැඩසටහන යටතේ උතුරු ප්‍රදේශයේ සේවාවන් 43 ක්/ මාතර 10 ක්/ මොණරාගල නව සේවාවන් 13 ක්/ වැල්ලවාය 02 ක්/ බිබිල 01 ක් ආරම්භ කිරීම.

කාර්මික අංශය

ප්‍රාදේශීය වැඩපල මගින් සිදුක ල නිෂ්පාදන වටිනාකම

වර්ගය	ඒකකය	වටිනාකම (රු)
එන්ජින්	678	104,923,773.00
ගියර් කට්ටල	218	12,704,861.00
ඇක්සල්	5	190,419.00
බස්රථ වල බඳ අළුත්වැඩියාව	265	45,130,585.00
බස්රථ වල බඳ කොටස්	4795	3,759,658.00
පොම්ප අළුත්වැඩියාව	331	2,643,713.00
ඉන්ජෙක්ටර්	1452	1,009,914.00
ටයර්	6549	42,703,830.00
වෙනත්		6,636,976.00





ජංගම පරීක්ෂණ අංශය

මාසය	කණ්ඩායම්	පරීක්ෂණ වාර ගණන	පරීක්ෂා කල බස්රථ ගණන	සොයාගන්නා ලද විෂමාචාර			දඩ ගණන	අධිකරණයට යොමු කල	අයකරගත් මගී දඩ මුදල රු.
				ප්‍රවේශ පත් වංචා	විෂමාචාර V	වෙනත්			
ජනවාරි	63	720	8861	80	307	8	275	-	86,809.00
පෙබරවාරි	69	601	8535	54	336	-	367	-	121,335.00
මාර්තු	68	621	8883	79	283	-	340	-	112,829.00
මුල් කාර්තුවේ එකතුව	**200**	**1942**	**26279**	**213**	**926**	**8**	**982**	**0**	**320,973.00**
අප්‍රේල්	102	883	9700	79	373	5	434	-	141,440.00
මැයි	68	668	9328	68	389	5	467	-	145,435.00
ජුනි	59	858	10987	116	525	5	566	-	177,442.00
දෙවනි කාර්තුවේ එකතුව	**229**	**2409**	**30015**	**263**	**1287**	**15**	**1467**	**0**	**464,317.00**
අර්ධ වාර්ෂික එකතුව	**429**	**4351**	**56294**	**476**	**2213**	**23**	**2449**	**0**	**785,290.00**
ජුලි	67	724	10698	129	519	4	559	-	182,945.00
අගෝස්තු	66	764	10165	97	447	4	449	-	151,156.00
සැප්තැම්බර්	70	922	11066	83	428	4	463	-	153,086.00
තුන්වෙනි කාර්තුවේ එකතුව	**203**	**2410**	**31929**	**309**	**1394**	**12**	**1471**	**0**	**487,187.00**
ඔක්තොම්බර්	72	851	12697	99	440	5	580	-	188,540.00
නොවැම්බර්	78	887	12497	151	413	1	449	-	147,582.00
දෙසැම්බර්	67	877	10958	115	363	1	396	-	133,780.00
හතරවෙනි කාර්තුවේ එකතුව	**217**	**2615**	**36152**	**365**	**1216**	**7**	**1425**	**0**	**469,902.00**
මුළු එකතුව	**849**	**9376**	**124375**	**1150**	**4823**	**42**	**5345**	**0**	**1,742,379.00**

පුහුණු අංශය

<u>2011 වර්ෂයේ ජනවාරි සහ දෙසැම්බර් දක්වා පුහුණු අංශයේ ප්‍රගති වාර්තාව</u>

	ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරමකම් හා අරමුණු		වර්තමාන තත්වය හා ප්‍රගතිය	ඇස්තමේන්තු ගත/ වෙන් කල මුදල	වර්තමානයේ වියදම් කල මුදල
1	ගබඩා පාලක මහතුන් සඳහා පරිගණක පුහුණු පාඨමාලාවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම. (2011.03.08 සිට 2011.04.07)	ශ්‍රී ලංගම සියලුම ඩිපෝ වල ගබඩා පාලක මහතුන් සඳහා පරිගණක භාවිතය පිළිබඳ පූර්ණ දැනුමක් ලබාදීම.	ශ්‍රී ලංගම පුරා ගබඩා පාලක මහතුන් 100 සඳහා සාර්ථක ලෙස පරිගණක භාවිතය පිළිබඳ පුහුණුවක් ලබාදීම.	-	නැත
2	අදාල කාර්යභාර නිලධාරීණ් සඳහා මාර්ග ලේඛණ හිඟ මුදල් ගෙවීම සම්බන්ධව ක්‍රියා කල යුතු පිළිවෙත හා යුධ හමුදා/ ගුවන් හමුදා/ නාවික හමුදා/ පොලිස් රාජකාරි/ ගමන් බලපත් පැනවීම පිළිබඳ දේශණ මාලාවක් පැවැත්වීම.	ඩිපෝ 103 කට අදාල මාර්ග ලේඛණ හිඟ මුදල් ගෙවීම යුධ හමුදා/ ගුවන් හමුදා/ නාවික හමුදා/ පොලිස් රාජකාරි ගමන් බලපත් පැනවීමෙහි නියැලී ඇති නිලධාරීන් පුහුණු කිරීම.	වැඩසටහනට සහභාගි වූ සියලුම ඩිපෝ වල අදාල කාර්යභාර නිලධාරී කරන ලදී.	-	8,525.00
3	ශ්‍රී ලංගමය වෙත බඳවා ගන්නා ලද නවක උපාධිධාරීන් සඳහා පුහුණු ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම. (2011.06.24 – 2011.09.24)	උපාධිධාරීන් විධිමත් ලෙස ලංගමයේ රාජකාරි කටයුතු සඳහා මුදා හැරීම.	නවක උපාධිධාරීන් 35 දැනට මාස තුනක කාලයක් පුහුණු කොට ඩිපෝ පුහුණුව සඳහා යොදවා ඇත. එහිදී ඔවුන් තවදුරටත් පුහුණු වෙමින් පවතී. දැනට මාස තුනක ඩිපෝ පුහුණුවට මුදා හැර ඇත.	-	158,319.00
4	ආධුනික ජංගම පරීක්ෂකවරුන්ගේ පුහුණු පාඨමාලාව	නවක ජංගම පරීක්ෂක මහතුන් හට අවශ්‍ය පුහුණුව ලබාදීම මගින් ඔවුන්ගේ රාජකාරි කටයුතු වලදී ලබාගත හැකි උපරිම දායකත්වය ලබාගැනීම. (ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සිට)	2011.08.22 – 2011.09.23 පුහුණුව අවසන් කර ප්‍රධාන කාර්යාලයේ රාජකාරි කටයුතු වල නිරත වේ.	-	58,500.00
5	රාජ්‍ය පරිපාලන සේවයේ	ශ්‍රී ලංගමයේ සාමාන්‍ය	පුහුණු වැඩසටහන අවසන් කොට ඇත.	-	386.00

	නිලධාරීන්ගේ පුහුණු වැඩසටහන (2011.12.09–2011.12.13)	ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් නිසි අවබෝධයක් ලබාදීම.			
6	නවක උපාධිධාරීන් සඳහා ඩිපෝ ප්‍රායෝගික පුහුණු වැඩසටහන (2011.10.01 – 2011.12.31)	සේවස්ථ පුහුණුව ලබාදී ඩිපෝ තුල ක්‍රියාකාරිත්වය අධීක්ෂණය කිරීම.	පුහුණුව අවසන් කර දැනට ඩිපෝවන් තුල හා ප්‍රධාන කාර්යාලය තුල විධායක ශ්‍රේණි වල රාජකාරියේ නියැලී සිටී.	-	-

තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය

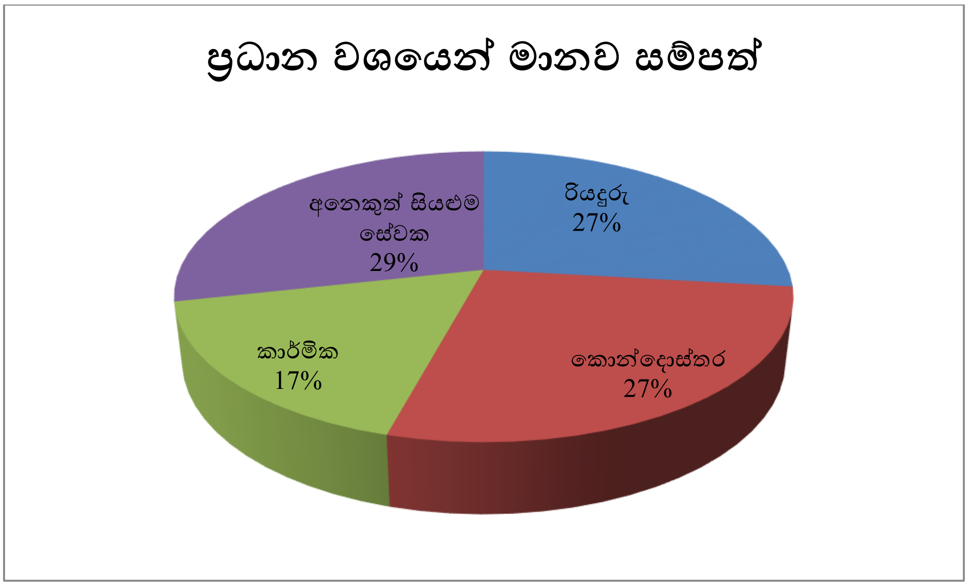
2011 වර්ෂයේ ජනවාරි සිට දෙසැම්බර් දක්වා ප්‍රගති වාර්තාව											
		භාණ්ඩාගාරය යටතේ				භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය		අමතර කරුණු
අංකය	ව්‍යාපෘති ක්‍රියාවලිය	වෙන් කල (රු.මි)	වැයවූ (රු.මි)	ආයතනය මගින් වැයකල ප්‍රමාණය	වාර්ෂික ඉලක්කය	නිශ්චිතාර්ථමය	ප්‍රතිශතයක් ලෙසයෙන් %	වටිනාකම ලෙසයෙන්	ප්‍රතිශතයක් ලෙසයෙන් %	
1	LAN ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම. (Local Area Network)				ප්‍රධාන කාර්යාලය තුල ඇති පරිගණක සම්පූර්ණයෙන්ම ජාලගත කිරීම.					
2	පරිගණක 100, මුද්‍රණ යන්ත්‍ර 50 හා UPS 100 මිලදී ගැනීම.				සියලු ඩිපෝවන්හි ඇති පරිගණක අඩුපාඩු පිරවීම.					
3	දෛනික මුදල් පොත පරිගණකගත කිරීමේ මෘදුකාංගය නිපදවීම. (Cash Book)									
4	"Inventory Control System" මෘදුකාංගය නිපදවීම.									
5	"License and Insurance Information System" මෘදුකාංගය නිපදවීම.									

6	ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ සම්බන්ධීකාරක තනතුර සඳහා බඳවාගැනීම (ඇතුලතින්/ පිටතින්)									
7	පරිගණක ක්‍රියාකරුවන් 200 බඳවා ගැනීම (ඇතුලතින්/ පිටතින්)									
8	ශ්‍රී ලංගම ඩිපෝ සඳහා ඉලෙක්ට්‍රොනික බස් ටිකට් යන්ත්‍ර 1000 ක් ලබාදීමට කටයුතු කිරීම.									

මානව සම්පත් කොට්ඨාශය

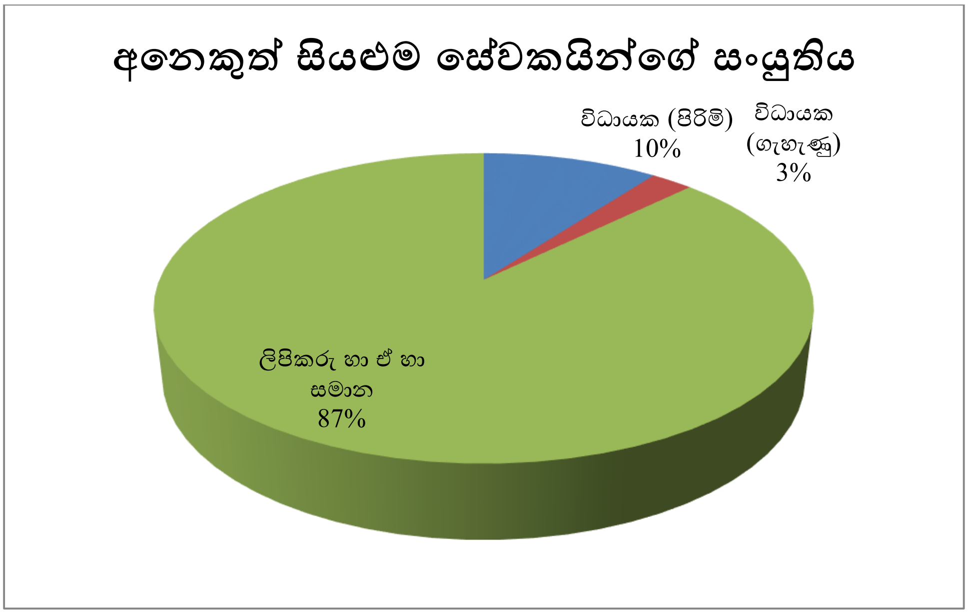
ප්‍රධාන වශයෙන් මානව සම්පත 2011 වසරට අදාලව බෙදී ඇති ආකාරය මෙසේය.

රියදුරු	9,202
කොන්දොස්තර	9,373
කාර්මික	5,928
අනෙකුත් සියළුම සේවක	9,760
එකතුව	34,263



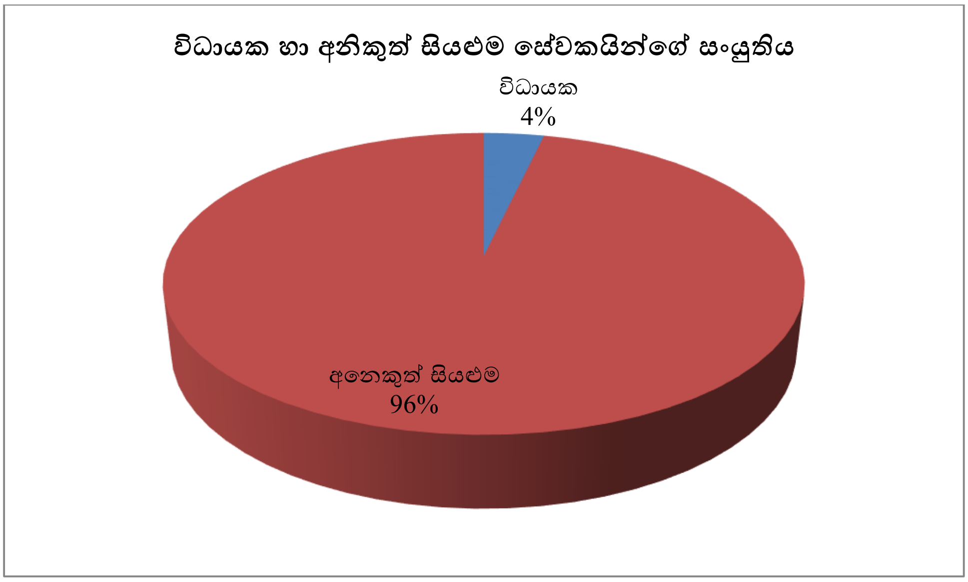
අනෙකුත් සියළුම සේවකයින්ගේ සංයුතිය

විධායක (පිරිමි)	1,003
විධායක (ගැහැණු)	240
ලිපිකරු හා ඒ හා සමාන	8,517
එකතුව	9,760



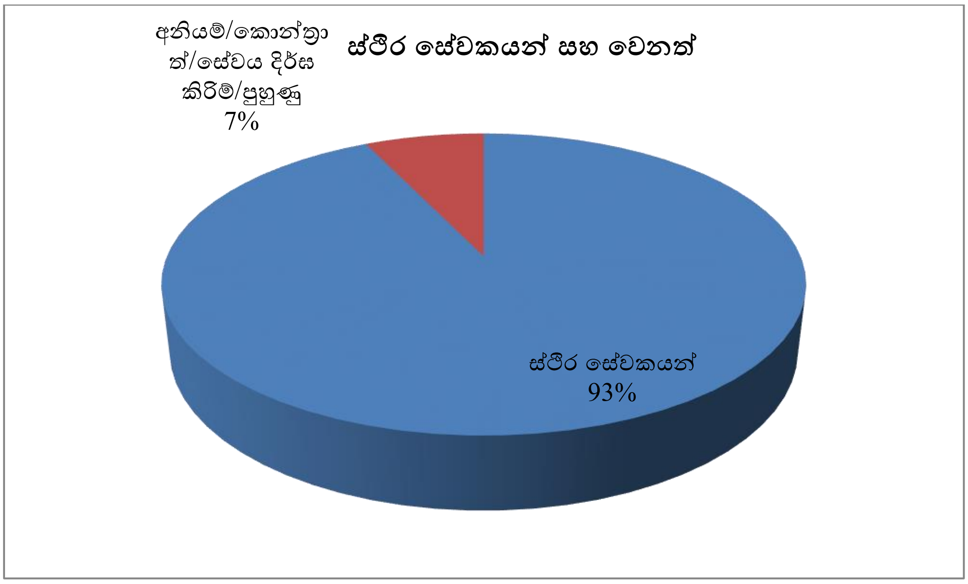
විධායක හා අනිකුත් සියළුම සේවකයින්ගේ සංයුතිය

විධායක	1,243
අනෙකුත් සියළුම	33,020
එකතුව	34,263



ස්ථිර සේවකයන් සහ වෙනත්

ස්ථිර සේවකයන්	32,284
අනියම්/කොන්ත්‍රාත්/සේවය දීර්ඝ කිරීම්/පුහුණු	2,488
එකතුව	34,772



මාධ්‍ය අංශය

1. 2010 වසරේ ආරම්භ කරන ලද “ශ්‍රී ලංගම පුවත්“ පුවත්පත ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අයත් සියලුම ආයතන නියෝජනය වන පරිදි “නිබඳ සැරිසර“ නමින් ප්‍රවාහනයේ නිල ප්‍රකාශනයක් ලෙස, නව මුහුණුවරකින් එළි දැක්වීම. එම පුවත් පත 2011 වසර තුලදී කලාප 04 ක් වශයෙන් එලි දැක්වීම හා ප්‍රවාහනයේ සියලුම ආයතනයන්හි සේවක සේවිකාවන් වෙත අලෙවි කිරීම.

2. ශ්‍රී ලංගම විශේෂ උත්සව අවස්ථා සඳහා මාධ්‍ය ආවරණ සැපයීම හා විශේෂ ප්‍රවෘතතීන් ජනමාධ්‍ය වෙත ලබාදීම හා එම ප්‍රවෘත්ති ප්‍රචාරය කිරීමට දායක වීම.

3. දිනපතා පුවත්පත් වල පළවන ශ්‍රී ලංගම සම්බන්ධ පුවත් සංරක්ෂණය කිරීම කරන අතරම විශේෂයෙන් ප්‍රධානීන්ගේ අවධානයට ලක්විය යුතු පුවත් අදාල අංශ වෙත යොමු කිරීම.

4. ශ්‍රී ලංගම සම්බන්ධ සියලුම ටෙන්ඩර් කැඳවීම් හා බඳවා ගැනීම් සම්බන්ධ පුවත්පත් දැන්වීම් අදාල පුවත් පත් වල පල කිරීම සඳහා දායක වීම.

5. ශ්‍රී ලංගම මගින් මහජනයා වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කර ඇති හා සිදු කිරීමට නියමිත විශේෂ ව්‍යාපෘති පිළිබඳ විස්තර මාධ්‍ය දැනුවත් කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංගම පිළිබඳ යහපත් ආකල්පයක් ජනතාව තුල ඇති කරමින් ශ්‍රී ලංගම ආදායම ප්‍රවර්ධනය කිරීමට දායක වීම.

ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති

1. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් සම්මතයන් හා ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම් කර පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම් මූල්‍ය ධර්ම අනුව ප්‍රකාශණ පිළියෙල කර ඇති අතර, ශ්‍රීලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ බාහිර අංශයන්ගෙන් ඒකකවල මූල්‍ය ප්‍රතිඵල ඇතුලත් කිරිමෙන් පසු ඒකාබද්ධ කර මූල්‍ය ප්‍රකාශණ ඉදිරිපත් කර ඇත.

2. මණ්ඩලයේ ගිණුම් හා ශේෂ පත්‍ර පිළියෙල කිරිමේදි සාමාන්‍ය සම්ප්‍රදාණුකූලව පිළිගත් ගණකාධිකරණ මූලධර්මයන් අනුගමනය කර ඇති අතර, ගිණුම් කාලයෙන් කාලයට ප්‍රතිපත්ති සමාන ලෙස යොදාගෙන ඇත. ගිණුම් කාලයට අදාල උපචය වූ ආදායම් හා වියදම් ප්‍රකාශණවල පෙන්වා ඇත.

3. ස්ථාවර වත්කම් ශේෂ පත්‍රයේ පෙන්වා ඇත්තේ පිරිවැයෙන් ක්ෂය අඩුකල වටිනාකමයි. ස්ථාවර වත්කම් පිරිවැයෙන් ක්ෂය අඩුකර ශේෂ පත්‍රය පෙන්වා ඇතත්, කෙරීගෙන යන ප්‍රාග්ධන වැඩ ස්ථාවර වත්කම් නොසලකන ලදි.

4. මිලදි ගත් වර්ෂයේ ක්ෂය ගණනය නොකරන අතර, ඉවත් කරන වර්ෂයේ සම්පූර්ණ වර්ෂය සඳහා ගණනය කරනු ලබයි. ක්ෂය ගණනය කිරිම පහත අනුපාත අනුව සරල මාර්ග ක්‍රමයට සිදුකරනු ලබයි.

ගොඩනැගිලි	2.5%
බස්රථ හා වෙනත් වාහන	12.5%
පිරියත හා උපකරණ	10%
ලී බඩු හා සවිකිරීම්	10%
පරිගණක	25%
බස් එන්ජින්	20%

5. කල්බදු පහසුකම යටතේ ලබාගත් බස්රථ සමාන වාරික 10 කින් ගෙවා නිමකල යුතු අතර, මෙම බස්රථ සඳහා ක්ෂය අනුපාතය 12.5% වේ.

6. මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව 2005 මූල්‍ය වර්ෂයේදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් කපා හැර තිබූ රු. 16,982,028,664.00 ක භාණ්ඩාගාර ප්‍රග්ධනය 2011 මූල්‍ය වර්ෂයේදි නැවත මූල්‍ය ප්‍රකාශණ තුලට ඇතුලත් කරන ලදි.

7. දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුලත් වූ වැරදි සහිත ශේෂයන් ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂ වලදී නිසි විමර්ශනයකින් පසුව කපා හැරීමේ පදනම මත අක්‍රිය ගිණුමකට මාරු කර ඇත.

8. සේවකයින් විශ්‍රාම යාමේදී ගෙවීම් සඳහා සේවය කල සෑම වර්ෂයකටම මසක වේතන ප්‍රතිපාදනය කරනු ලැබේ. මෙය සෑහෙන හා සාධාරණ ප්‍රතිපාදනයෙකි.

9. බොල් ණය වෙන්කිරීම් සඳහා ගණනය කිරීම් විවිධ යුධ හමුදාවේ විශේෂ වාරිකා හා පොලිස් වව්චර් යනාදියෙන් අනුපාතය 5% වේ.

10. තොග අගය කිරීම් ගණනය කොට ඇත්තේ පෙර ලැබීම් පෙර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමය අනුවය.

11. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් සම්මතය අනුව බස් මිලදී ගැනීම සඳහා රජයෙන් දෙනු ලබන24ප්‍රදානය ආදායම් වශයෙන් පිළිගෙන ඇත. අවුරුදු 08 ඵලදායි කාලයෙන් පසුව පොතෙන් ලියා හැරිමට

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. ආර්ටී/බී/එස්එල්ටීබී/01/2011/01   ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No.   දිනය / திகதி / Date 2015 අප්‍රේල් 30 දින

සභාපති,
ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂ පත්‍රය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභාලාභ ගිණුම, සකන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය, වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 24 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඒ) වාර්තාව යථාකාලයේදී නිකුත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවියහැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදි. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන ලෙසට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබා ගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන ලෙසට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව. - இல. 306/72, பொல்துவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. - No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka
+94-11-2887028-34   +94-11-2887223   oaggov@sltnet.lk   www.auditorgeneral.gov.lk

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරවන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීමද විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැළසුම් කිරීම පිණිස මණ්ඩලයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැළකිල්ලට ගන්නා නමුත් මණ්ඩලයේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලතාවය පිලිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතතාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගැයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගැයීමද විගණනයට ඇතුළත්වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය නිර්ණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උපවගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

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

1.4 අභිමතකර විගණන මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලට ගැලපීම කර නිවැරදි නම් අනුගාමී මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බොහොමයක් මූලිකාංගවලට ප්‍රමාණාත්මක ලෙස බලපෑ හැකිව තිබුණි.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 අභිමතකර විගණන මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවල වැදගත් බව හේතුකොටගෙන 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර නොමැති බව මාගේ අභිමතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම

මණ්ඩලය දිගින් දිගටම අලාභ ලැබීම මත ශුද්ධ වත්කම් ඍණ ලෙස කිදෙනයට ලක්වීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට ශුද්ධ වත්කම් රු.මිලියන 21,235.03 ක ඍණ අගයක් ගෙන තිබූ අතර එ හේතුවෙන් භාණ්ඩාගාරයේ හෝ රජයේ සහාය නොමැතිව මූල්‍ය සහයක් නොමැතිව මණ්ඩලය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇතිව තිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත සඳහන් අනුකූලනොවීම් නිරීක්ෂණය කෙරේ.

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 18

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවීමේදී ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය, ප්‍රාදේශීය ගමනාගමන මණ්ඩල හා පොදුගැනුම් බස් සමාගම්වල වත්කම් පවරා ගෙන තිබූ නමුත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි පමණක් තක්සේරු කරගෙන ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට එම ඉඩම් පිරිවැයෙන් සියයට 50 ක් වූ රු. මිලියන 160.94 ක් ගොඩනැගිලිවල පිරිවැය ලෙස උපකල්පනය කරමින් සියයට 2.5 ක ප්‍රතිශතයක් යටතේ ක්ෂය ප්‍රතිපාදනයක් කර තිබුණි. මෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය ආරම්භ වන විට එම උපකල්පිත පිරිවැයට අදාළව රු. මිලියන 12.16 කින් ක්ෂය වෙන්කිරීම් කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 24

එකයේ ප්‍රතිපාදන යටතේ ලැබුණු එන්ජින් කට්ටල හා ශරීර වෙනුවෙන් කළයුතු ක්‍රමක්ෂය ප්‍රමාණය රු.මිලියන 209.36 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

2.2.3 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

2009 වර්ෂය දක්වා මිලදී ගන්නා ලද එන්ජින් කට්ටලවල වටිනාකම වත්කම් ගිණුමට මාරු කර ඒ සඳහා සියයට 12.5 බැගින් ක්ෂය ප්‍රතිපාදනය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය මණ්ඩලය විසින් අනුගමනය කළ නමුත් ඉකුත් වර්ෂයේ හා ඊට පෙර වර්ෂ 03 කදී මිලට ගෙන තිබූ රු. මිලියන1004.48 ක් වටිනා එන්ජින් කට්ටල ස්ථිර ගිණුමට ඇතුලත් නොකර වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණ

ප්‍රකාශනවල වෙනම පෙන්නුම් කර තිබූ අතර ඒ සඳහා සියයට 20 බැගින් ක්ෂය ප්‍රතිපාදනයන් සිදුකර තිබුණි. මේ අනුව මණ්ඩලය ඒකාකාරී ගිණුම් ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කර නොතිබුණි.

2.2.4 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

(අ) පහත සඳහන් කරුණු හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත්කර තිබූ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ නිවැරදිභාවය විශ්ලේෂණයේදී තහවුරු කර ගැනීමට නොහැකි විය.

(i) ලාභාලාභ ගිණුමට අනුව වර්ෂයට අදාල ක්ෂය වෙන් කිරීම ප්‍රමාණය වූ රු.මිලියන 1,061.01 ක් වූ නමුත් මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේදී එය රු.මිලියන 271.82 ක් ලෙස ගලපා තිබුණි.

(ii) මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය ගණනය කිරීමේදී වර්ෂයේ ශුද්ධ ලාභය ගණනය කිරීමට අදාල කරගෙන නොතිබූ පූර්ව වර්ෂ ගැලපීම් රු.මිලියන 15,592.37 ක් හා වැරදි නිවැරදි කිරීම රු.මිලියන 4,805.83 ක් මුදල් ප්‍රවාහ තුල ඇතුලත් කර තිබුණි.

(iii) සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාලව සහ පෙර වර්ෂවල ගිණුම්ගත නොවූ නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුම් ගත වී තිබූ රජයේ ප්‍රදාන යටතේ ලැබුණු ව්‍යාපෘතිවලට අදාලව රු.මිලියන 1,443.99 ක් වූ ක්‍රමක්ෂය සඳහා ගැලපීම් කර නොතිබුණි.

(iv) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.මිලියන 1,875.67 ක් වටිනා ස්ථාවර වත්කම් අත්පත් කරගෙන තිබුණද රු.මිලියන 1,237.26 ක් පමණක් ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් යටතේ දක්වා තිබුණි. තවද බස්රථ විකිණීමෙන් වර්ෂය තුළදී රු.මිලියන 25.39ලැබී තිබුණද එය ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් යටතේ ජනිතවූ මුදල් ප්‍රවාහයක් ලෙස දක්වා නොතිබුණි.

(v) මෙහෙයුම් කටයුතුවලට අදාල වූ රු. මිලියන 111.2 ක මූල්‍ය වියදම, මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් යටතේ දැක්වීම මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් යටතේ දක්වා තිබුණි.

(ආ) ගණනය කිරීමේ දෝෂ හේතුවෙන් එන්ජින් කට්ටල සඳහා ක්ෂය වෙන්කිරීම රු. මිලියන 1.81 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඇ) ඉකුත් වර්ෂ 4 ක තුළදී රජයේ ප්‍රදාන ලෙස ලැබී තිබූ පිරිවැය රු.මිලියන 642.72 ක් හා රු.මිලියන 23.99 ක් වූ පිළිවෙලින් එන්ජින් කට්ටල හා බස්රථ වත්කම් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. මෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂයේ එම වත්කම් ගිණුම්ගත කර ඇතත් ඊට අදාළ ඉකුත් වර්ෂ සඳහා රු. මිලියන 393.37 ක් වූ ක්ෂය සඳහා ගැලපීම් සිදුකර නොතිබුණි.

(ඈ) 2006 වර්ෂයේදී ඉන්දියානු රජයෙන් ලැබී තිබූ බස්රථ 14 ක් ගිණුම්ගත නොකර ශ්‍රී ලංකා යුද්ධ හමුදාව වෙත ලබාදී තිබූ අතර එම බස්රථ වලින් 10 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මණ්ඩලය වෙත ආපසු ලැබී තිබූ නමුත් එම අවස්ථාවේ හෝ වටිනාකම් හඳුනාගෙන ගිණුම්ගතකිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඉ) 2011 වර්ෂයේ ජූලි සහ අගෝස්තු මාසවල උතුරු පළාත් ආණ්ඩුකාරවරයා නමින් ලියාපදිංචිකර යාපනය හා පේදුරුතුඩුව ඩිපෝවලට ප්‍රදානය කර තිබූ බස්රථ 10 ක අයිතිය මණ්ඩලයට පවරාගෙන වටිනාකම් තක්සේරු කර ගිණුම්වලට ගෙන නොතිබුණි.

(ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී විකුණන ලද පිරිවැය රු.මිලියන 21.84 ක්වූ බස්රථ 40 කට අදාළව හා 2009 වර්ෂය තුළදී විකුණන ලද නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ගිණුම් ගත කරන ලද පිරිවැය රු.මිලියන 7.77 ක් වූ බස්රථ 12 කට අදාළව විකුණුම් ලාභය ගැලපීමේදී,විකුණුම් අවස්ථාව වන විට පවත්නා තිබූ

සමුච්චිත ක්ෂය විධිනාකම් වෙනුවට එක් එක් බස්රථයේ මිලදීමෙන් රු.1000 ක මුදලක් අඩුකර ඉතිරිය සමුච්චිත ක්ෂය ලෙස ගැලපීම නිසා බස්රථ විකුණුම් ලාභය රු.1.88 කින් වැඩියෙන් පෙන්නුම්කර තිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී විකුණන ලද, පිරිවැය රු.920,000 ක් වටිනා බස්රථ 04 ක් අවස්ථා 2 සිට 3 දක්වා වාර ගණනක් ගර්හිත කර(Condemned) තිබූ අතර, එම සෑම අවස්ථාවකදීම එම බස් රථවල පිරිවැය හා සමුච්චිත ක්ෂය,බස්රථ ගිණුමෙන් හා බස්රථ ක්ෂය වෙන්කිරීමේ ගිණුමෙන් ගර්හිත බස්රථ ගිණුමට හා ගර්හිත බස්රථ ක්ෂය වෙන් කිරීමේ ගිණුමට මාරු කර තිබුණි. මේ නිසා ගර්හිත බස්රථ ගිණුම හා ගර්හිත බස්රථ ක්ෂය වෙන් කිරීමේ ගිණුම පිළිවෙලින් රු.මිලියන 1.08කින් හා රු. මිලියන 1.07 කින් වැඩියෙන් පෙන්නුම් කෙරෙන අතර බස්රථ ගිණුම හා බස්රථ ක්ෂය වෙන් කිරීමේ ගිණුම එම ප්‍රමාණයෙන් අඩුවෙන් පෙන්නුම් කර තිබුණි.

(ඈ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට පැවති රු.මිලියන 9.65 වූ ස්ථාවර තැන්පතු 05 ක් හා රු.මිලියන 73.52 ක් වූ ඉතිරිකිරීමේ ගිණුම් 24 ක් අදාළ බැංකු විසින් සනාථ කර තිබුණද එවැනි වත්කමක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(ඉ) 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව, පාරිතෝෂික දීමනා වෙන්කිරීම් ගණනය කිරීම සඳහා වර්ෂය අවසානයේ වැටුප පදනම් කරගැනීම වෙනුවට එක් එක් ශ්‍රේණිවලට අදාළව සාමාන්‍ය වැටුප පදනම් කර පාරිතෝෂික දීමනා වෙන්කිරීම සිදුකර තිබුණි.

(ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ පසුව මුදල් අයකිරීමේ පදනම මත නිකුත් කරන ලද ගමන් බලපත්‍රවල වටිනාකම රු. මිලියන 271.76 කින් අඩුවෙන් ගිණුම් ගතකර තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් විට ලැබියයුතු ගමන් බලපත් ආදායම රු. මිලියන 191.85 කින් අඩුවෙන් පෙන්නුම් කර තිබුණි.

(උ) ක්‍රීඩා අරමුදලේ ඇති මුදල් ප්‍රමාණය ඉක්මවා ආයතනය විසින් වියදම් දැරීම නිසා ක්‍රීඩා අරමුදල් ගිණුමේ රු. මිලියන 8.34 ක හර ශේෂයක් පෙන්නුම් කරන අතර එම ශේෂය නිරවුල් නොකර ආයතනයට ලැබියයුතු ශේෂයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පෙන්නුම් කර තිබුණි.

(ඌ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය නැවත පිහිටුවූ අවස්ථාවේදී ඒකාබද්ධ කරන ලද පොදුගත බස් සමාගම් 11 ක හා ප්‍රාදේශීය ගමනාගමන මණ්ඩල 11 කට අයත් ස්ථාවර වත්කම් පවරා ගැනීමේදී භෞතික සමීක්ෂණයකින් හා ප්‍රත්‍යාගණනයකින් තොරව එදිනට ක්ෂය අඩුකරන ලද රු.මිලියන 3511.34 ක් වූ පොත් අගයකට පවරාගෙන තිබුණි. එසේ වුවද පසුව වත්කම් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ප්‍රත්‍යාගණනයක් සිදුකර නොතිබුණු අතර මේ නිසා මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ දැක්වෙන ස්ථාවර වත්කම්වල අගයෙහි යථාර්ථරූපය නිරූපණය නොවිය. මෙපරිද්දෙන්ම රු.මිලියන 217.69 ක ජංගම වත්කම් හා රු.මිලියන369.04 ක ජංගම බැරකම්ද තිබූ සාක්ෂිවලින් තොරව ඒ ආකාරයෙන්ම පවරාගෙන ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

2.2.5 අසාමාන්‍ය ශේෂ හා ක්‍රියාකාරී නොවන ශේෂ

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වූ ණයගැති ශේෂය තුළ රු.මිලියන 87.37 ක අසාමාන්‍ය බැර ශේෂ හා ණයහිමි ශේෂයන් තුළ රු.මිලියන 222.52 ක අසාමාන්‍ය හර ශේෂ වර්ෂ 05 කට වඩා වැඩි කාලයක සිට පැවතුනද එය හඳුනාගෙන ගිණුම් නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) නිසි සමාලෝචනයක් නොමැතිකම හා ද්‍රව්‍යවල අභ්‍යන්තර පාලනය නිසා දීර්ඝකාලයක් තිස්සේ තොග පොතෙහි හා පොතෙහි ගිණුම් ගණනාවක එකතුව රු.මිලියන9,867.88 ක හර ශේෂ හා රු.මිලියන 26,885.38 ක බැර ශේෂ පැවති අතර එම ශේෂයන් විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා විස්තර ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් විය. චෙක්පත්, ඩ්‍රාෆ්ට්, ආදායම් හා වියදම් වලට අදාළ මෙම ශේෂ සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ හරශේෂ චෙක්පත් ලෙසත් බැර ශේෂ විගණිත ලෙසත් දක්වා තිබීම තුළින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන මඟින් නිවැරදි තත්ත්වය නිරූපණය නොවීය.

2.2.6 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව තොග ශේෂය රු. මිලියන 841.58 ක් වූ අතර විගණනයට ඉදිරිපත්වූ තොග සමීක්ෂණ වාර්තා අනුව තොග ශේෂය රු. මිලියන 590.40ක් වූයෙන් රු. මිලියන 251.18 ක්වූ වෙනසට හේතුව හඳුනාගෙන නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම තත්ත්වය යටතේ භෞතිකව නොමැති තොග මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇතැයි යන සැකය විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකිය.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී [illegible] විකිණීමෙන් ලද ආදායම ලෙස රු.මිලියන 25.39 ක් ගිණුම්වලට පෙන්වා තිබූ නමුත් ප්‍රසම්පාදන අංශයෙන් ලබාගත් ලද තොරතුරු අනුව එය රු.මිලියන 26.54 ක් වී තිබුණි. එම සම්බන්ධයෙන් වූ සභාපතිවරයාගේ අදහස් දැක්වීම අනුව ගිණුම්වල පෙන්වා තිබූ වටිනාකම නිවැරදි බව දක්වා තිබුණද මෙම වෙනසට හේතුව හෝ පැහැදිලි කිරීම ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව ඉකුත් වර්ෂයේ රජයේ ප්‍රදාන යටතේ ලැබුණු ඒවාගෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ගිණුම්ගත කරන ලද එන්ජින් කට්ටල 265 ක වටිනාකම රු.මිලියන 361.76 ක් වූ නමුත් ගබඩා වාර්තා අනුව එය රු.341.75 වූයෙන් රු.මිලියන 20.01 ක වූ වෙනසට හේතු ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

(ඈ) භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් හා සමාගම් රෙජිස්ට්‍රාර් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සහතික කර එවා තිබූ වාර්තා අනුව භාණ්ඩාගාර කොටස් ප්‍රාග්ධනය රු. මිලියන 3,944.89 ක් වුවත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල එය රු.මිලියන 4,582.74 ක් ලෙස දක්වා තිබීම නිසා හිමිකම රු. මිලියන 637.85 කින් වෙනස් වී තිබුණි.

2.2.7 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් ඒවා ඉදිරියෙන් දක්වා ඇති සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

විෂයය			ඉදිරිපත් නොවූ සාක්ෂි
(අ)	ජංගම නොවන වත්කම්	(i)	ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි,මෝටර් වාහන, කාර්යාල භාණ්ඩ හා උපකරණ වත්කම්වල අයිතිය සනාථ කර ගැනීම සඳහා එක් එක් වත්කම සම්බන්ධ විස්තරාත්මක උපලේඛන
		(ii)	ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය
		(iii)	ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල අයිතිය සනාථ කිරීමේ ලියකියවිලි
(ආ)	ආයෝජන	(i)	රු. මිලියන 25.53 ක වටිනාකමින් යුත් කෙටිකාලීන ආයෝජන හා ස්ථාවර තැන්පත්වලට අදාළ සහතික පත්‍ර
		(ii)	රු. මිලියන 282.60 ක් වූ ආයෝජනවලට අදාළ ශේෂ සනාථ කිරීම
(ඇ)	විවිධ ණයගැතියෝ	(i)	රු. මිලියන 12.65 ක් සඳහා පත්වල ශේෂ ඇතුළත් උපලේඛන
		(ii)	රු. මිලියන 316.62 ක් සඳහා කාල විශ්ලේෂණ
(ඈ)	ණයහිමියෝ	(i)	රු. මිලියන 5.77 ක් සඳහා පත්වල ශේෂ ඇතුළත් උපලේඛන
		(ii)	රු. මිලියන 1,823.08 ක් සඳහා කාල විශ්ලේෂණ
(ඉ)	බැංකු ශේෂය බැංකු අයිරාව	(i)	රු. මිලියන 15.42 ක් වූ බැංකු ශේෂය සඳහා සහ රු. මිලියන 219.06 ක් වූ බැංකු අයිරා සඳහා බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ
		(ii)	රු. මිලියන 10.33 ක ශේෂ සඳහා ශේෂ සනාථ කිරීම්
(ඊ)	තොගය		රු. මිලියන 146.23 ක් වටිනා තොග සඳහා සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා

2.3 ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ගිණුම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 587.52 ක් වූ වෙනත් ලැබිය යුතු ගිණුම් ශේෂය අතුරින් ප්‍රධාන කාර්යාලයට අදාළ රු. මිලියන 270.90 ක මුදල සඳහා සම්පූර්ණ කාල විශ්ලේෂණයක් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර වර්ෂ 01 සිට 10 කට වඩා වැඩි කාලයක සිට පරිශේෂව පවතින එම මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ප්‍රධාන කාර්යාලය විසින් මිලදී ගැනීම් සඳහා ලබාදී තිබූ රු. මිලියන 86.88 ක අත්තිකාරම් මුදලක් වසර 01 සිට 12 දක්වා කාල පරාසයක් ගෙවුවත් පියවා නොතිබුණු අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පසුවිපරම් ක්‍රියාමාර්ග සිදුකර නොතිබුණි.

2.4 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ යනාදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත	
(i) (8)(1) වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.2.4 හා 5.2.5 ඡේද	ඉදිරිපත් කර තිබුණු අයවැය ලේඛනය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.
(ii) (8)(3)වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.2.1 ඡේදය	ඉදිරිපත් කරනු ලබන මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුකූලව අයවැය ලේඛනය පිළියෙල කළ යුතු වුවද එසේ කර නොතිබුණි.
(iii) 11 වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය	එකතුව රු. මිලියන 503.52 ක් වූ ආයෝජන සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය හා විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.
(ආ) 1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් පනත හා මණ්ඩලයේ සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් විශේෂිත නීතිවලට හා රෙගුලාසි හා 1980 අංක 46 දරන සේවක භාරකාර අරමුදල් පනත	සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාලව මණ්ඩලයේ අර්ථසාධක අරමුදලට හා ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට බැර කළයුතු පිළිවෙලින් රු.මිලියන 421.97 ක් හා රු.මිලියන 1,446.82 ක් ඒ ඒ වර්ෂවල නියමිත දිනට ගෙවීම පමාකර වර්ෂය අවසන් වනතෙක් මණ්ඩලය විසින් රඳවාගෙන තිබුණි. මෙපරිද්දෙන් වර්ෂය අවසානයට බැර නොකළ සේවක භාරකාර අරමුදල් දායකය රු.මිලියන 47.16 ක් වීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.මිලියන 6.83 ක මුදලක් අධිභාර වශයෙන් ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.
(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ XXV පරිච්ඡේදයේ 4.2 වගන්තිය	සාමාජික සංඛ්‍යාව 1000 කට අඩු වෘත්තීය සමිති 03 ක් වෙනුවෙන් නිලධාරීන් 03 දෙනෙකු වෘත්තීය සමිති කටයුතු සඳහා රාජකාරී වලින් නිදහස් කර තිබූ අතර මොවුන් වෙනුවෙන් 2011 වර්ෂයේ මුල් මාස 07 සඳහා රු . මිලියන 0. 98 ක මුදලක් වැටුප් හා දීමනා වශයෙන් ගෙවා තිබුණි.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය මුදල් රෙගුලාසි 396(ඈ)	මණ්ඩලයට අයත් බැංකු ගිණුම් 12 කට අදාළව රු.මිලියන 8.42 ක් වටිනා කල් ඉකුත්වූ චෙක්පත් 154 ක් ආදායමට ගෙන ගෙවිය යුතු මුදලක් ලෙස ගිණුම් ගතකර නොතිබුණි.
(ඉ) 2010 ජූලි 12 දිනැති අංක ඩීජී/ප්‍රකා/ නිසං(කා)2010/18 දරන නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරි(කාර්මික)ගේ ලිපිය	වෙන්දේසි කමිටුවට යවා ඇති බස්රථ 145 ක රථ ඇණිරයන් ඉවත් කිරීමට උපදෙස් ලබාදී තිබුණ ද ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

2.5 නිරවුල් නොකළ ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මුළු වටිනාකම රු.මිලියන 1,221.31 ක් වූ වලංගු නොවන චෙක්පත් හා බැරකම් පිළිබඳව සම්පූර්ණ පරීක්ෂණයක් කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ දැනීම හා අනුමැතිය මත පොත්වලින් කපා හැරීමට 2002 ජූලි 30 දින රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව අනුමැතිය දී තිබුණු නමුත් එම චෙක්පත් හා බැරකම් සම්බන්ධයෙන් එතෙක් කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ගබඩාවට අදාළව ගිණුම් අංශය විසින් සම්බන්ධව පවත්වාගෙන යනු ලබන තොග පාලන ගිණුමේ ලැබීම් හා නිකුත් කිරීම් ගබඩාවේ බින් කාඩ්පත්වල ලැබීම් හා නිකුත් කිරීම් සමඟ සැසඳීමේදී අනාවරණය වූ රු. මිලියන 11.40 ක ලැබීම්වල වෙනස හා රු. මිලියන 18 ක නිකුත් කිරීම්වල වෙනස නිරවුල් කර නොතිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය රු. මිලියන 7,691.48 ක අලාභයක් ලබා තිබුණු අතර භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබුණු රු.මිලියන 5,353.87 ක ප්‍රදාන හේතුවෙන් එම අලාභය රු. මිලියන 2,337.62 දක්වා අඩුවී තිබුණි. ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේ රු.මිලියන 7,736.85 ක අලාභයක් ලබා තිබුණු අතර, භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබුණු රු.මිලියන 5,616.46 ක ප්‍රදාන හේතුවෙන් එම අලාභය රු. මිලියන 2,120.39 දක්වා අඩු වී තිබුණි. ඉකුත් වර්ෂය සමග සසඳන විට මෙම වර්ෂයේ දී මූල්‍ය ප්‍රතිඵලවල රු.මිලියන 217.23 ක පිරිහීමක් පෙන්නුම් කරන අතර රජයේ ප්‍රදාන සියයට 4.7 කින් අඩුවීම හා මෙහෙයුම් වියදම් සියයට 5.4 කින් වැඩිවීම මෙම පිරිහීමට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

3.2 ආයතනයට එරෙහිව හෝ ආයතනය විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

පහත සඳහන් නෛතික සිද්ධීන් නිසිවන් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල හෙළිදරව් කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

(අ) බාහිර ආයතන හා පුද්ගලයින් විසින් මණ්ඩලයට එරෙහිව වට්ටනකම් සඳහා පවරා තිබුණු පාරිභෝගික නඩු 697 ක් පවරා තිබුණු අතර මණ්ඩලයේ සේවයේ යෙදී සිටියදී සිදුවූ අනතුරු සම්බන්ධයෙන් ගොනුකර තිබූ නඩු 12 කින් 8 ක් සඳහා රු. මිලියන 2.48 ක් ද මෙවැනි බාහිර පුද්ගලයන් අනතුරු සම්බන්ධයෙන් ගොනුකර තිබූ නඩු 28 කින් 26 ක් සඳහා රු. මිලියන 47.74 ක වන්දි ඉල්ලා තිබුණි.

(ආ) මණ්ඩලය විසින් බස්රථවලට සිදුවී ඇති අනතුරු සම්බන්ධයෙන් බාහිර ආයතන 10 කට එරෙහිව රු.මිලියන 4. 19 ක වන්දි ඉල්ලා නඩු 10 ක් ගොනුකර තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

(අ) බස් ධාවනය

සැළසුම් හා සංවර්ධන අංශය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු හා දත්ත අනුව මණ්ඩලයේ බස් ධාවනය සම්බන්ධ කාර්යසාධනය පිළිබඳ පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) 2011 වර්ෂය අවසන් වන විට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු මුළු බස්රථ සංඛ්‍යාව 7821 ක් වූ අතර කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය බස්රථ 7131 ක් විය. එසේ වුවද ඉංජිනේරු අංශය විසින් 2011 වර්ෂය තුළ දිනකට ධාවනය සඳහා සපයා තිබූ සාමාන්‍ය බස්රථ සංඛ්‍යාව 4933 ක් ක් වන අතර එයින් ධාවනය කරන ලද සාමාන්‍ය බස්රථ සංඛ්‍යාව 4413 කි. ඒ අනුව මණ්ඩලයට සපුරාලිය හැකිව තිබුණේ මුළු කාලසටහන් අවශ්‍යතාවයෙන් සියයට 62 ක් පමණි. මේ අනුව කාලසටහන් අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් බස්රථ ඇණියක් පැවතුනද එම බස්රථ වලින් සියයට 37 ක් ධාවනයට නුසුදුසු තත්වයේ පැවතීම මේ සඳහා හේතුවී තිබුණි.

(ii) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී බස්රථ ඇණිය වැඩිකර ගැනීමේ අරමුණින් ණය සහන පදනම යටතේ බස්රථ 300 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබුණද වර්ෂය තුළදී මිලදීගත හැකිවූයේ බස්රථ 162 ක් පමණි.නියමිත පරීක්ෂණයට ලක්වූ ධාවන 07 ක ධාවන ගුණ වාර්තා අනුව ප්‍රමාණවත් බස්රථ නොමැතිවීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මාර්ග 112 ක ධාවන කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නවතා දමා තිබුණි.

(ආ) **ආදායම්,වියදම් හා ලාභදායිත්වය**

විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද ගිණුම් අනුව ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ආදායම් , වියදම් හා ලාභ අලාභ පිළිබඳ විස්තරයක් පසුගිය වර්ෂය සමඟ සසඳා පහත දැක්වේ.

		2011	2010
ආදායම්			
මගීන් ප්‍රවාහනයෙන් ලද ආදායම්	රු. මිලියන	15,085.14	14,558.37
අනෙකුත් ආදායම්	රු. මිලියන	2,079.97	2,575.97
රජයේ ප්‍රදාන	රු. මිලියන	5,353.87	5,616.46
මුළු ආදායම්	රු. මිලියන	22,518.98	22,750.80
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට මගී ප්‍රවාහනයෙන් ලද ආදායම්	රු.	44.26	42.62
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට මුළු ආදායම්	රු.	66.07	66.60
<u>වියදම්</u>			
[illegible] මෙහෙයුම් වියදම්	රු. මිලියන	19,476.47	18,480.34
අනෙකුත් වියදම්	රු. මිලියන	4,319.07	4,408.09
මුළු වියදම්(ක්ෂයවීම් හැර)	රු. මිලියන	23,795.54	22,888.42
ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ගණන		340,840,718.00	341,617,984.00
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට බස්මෙහෙයුම් වියදම	රු.	57.14	54.09
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට මුළු වියදම	රු.	69.81	67.00
රජයේ ප්‍රදාන වලට පෙරමෙහෙයුම් අලාභය (ක්ෂයවීම් හැර)	රු. මිලියන	6,630.43	5,754.08
රජයේ ප්‍රදාන වලින් පසුමෙහෙයුම් අලාභය (ක්ෂයවීම් හැර)	රු. මිලියන	1,276.56	137.62
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට අලාභය (රජයේ ප්‍රදාන වලට පෙර)	රු.	19.45	16.84
ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට අලාභය (රජයේ ප්‍රදාන වලින් පසු)	රු.	3.74	0.40

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) මගී ප්‍රවාහනයෙන් ලැබුණු ආදායම් පසුගිය වර්ෂය හා සසඳන විට සියයට 3.6 ක වර්ධනයක්පෙන්නුම් කළද පසුගිය වසරේ රු.42.62 ක් වූ ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට මගී ප්‍රවාහනයෙන් ලැබුණු ආදායම සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.44.26 දක්වා පමණ වැඩි වී තිබුණි. තවද රජයේ ප්‍රදාන ද ඇතුළුව මුළු ආදායම් සියයට 01 කින් අඩුවී තිබූ අතර පසුගිය

විකුණුම් රු.66.60 ක් වූ කිලෝග්‍රෑමයකට ලද මුළු ආදායම සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.66.07 දක්වා අඩුවී තිබුණි.

(ii) බස් මෙහෙයුම් වියදම් සියයට 5.4 ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර තිබූ අතර පසුගිය වර්ෂයේ රු.54.09 ක්වූ ධාවනය කළ කිලෝ මීටරයකට බස් මෙහෙයුම් වියදම් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එය රු.57.14 ක් දක්වා වැඩිවී තිබුණි. එය මුළු වියදම සමඟ සැසඳීමේදී පසුගිය වර්ෂයේ ධාවනය කළ කිලෝමීටරයකට වූ මුළු වියදම රු. 67.00 ක් වූ අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.69.81 දක්වා වැඩිවී තිබුණි. මෙය සියයට 4 ක වැඩි වීමකි.

(iii) බස්රථ ධාවනය සඳහා වූ ඍජු වියදම් වන ඉන්ධන හා ලිහිසිතෙල්, ටයර් හා ටියුබ්, බස්රථ අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු කොටස් සඳහා වියදම් පසුගිය වර්ෂයේදී රු. මිලියන 10,186.01 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය වන විට එය රු. මිලියන 11,030.06 ක් දක්වා එනම් සියයට 8.3 ක වැඩිවීමක් දක්නට ලැබුණද ධාවනය කරනු ලැබූ බස්රථ ප්‍රමාණය 186 කින් එනම් සියයට 3.6 කින් අඩුවී තිබුණි. එම අනුව පසුගිය වර්ෂයේදී බස්රථයක් සඳහා වූ වියදම රු. මිලියන 1.99 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එය රු. මිලියන 2.24 ක් දක්වා එනම් සියයට 12.3 කින් වැඩිවී තිබුණි.

(iv) සමාලෝචිත වර්ෂයේ මණ්ඩලයේ සමස්ත අලාභය ධාවනය කරන ලද කිලෝමීටරයකට රු.3.74 ක් වූවද රජයේ ප්‍රදාන ඉවත් කළ විට එය රු.19.45 දක්වා වැඩිවී තිබුණි. මෙය පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී පිළිවෙලින් පහ 40 ක් හා රු.16.84 ක් වී තිබුණි.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව, 1958 වර්ෂයේ බස් සමාගම් ජනසතු කිරීමේදී පවරාගෙන තිබුණු ඉඩම් හිමිකරුවන්ට රු. මිලියන 8.3 ක අත්තිකාරම් මුදලක් ගෙවා තිබූ අතර එම අවස්ථාවන්හිදී ඉඩම්වල මුළු වටිනාකම අයිතිකරුවන්ට නොගෙවීම හේතුවෙන් එකී අයිතිය ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත පවරා ගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි. මෙම ඉඩම්වල අයිතිය තහවුරු කර ගෙවා තිබුණු අත්තිකාරම් නිරවුල්කිරීමටත් එම ඉඩම් මණ්ඩලයේ නමින් ලියාපදිංචි කිරීමටත් සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වාම කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) පාවිච්චි කරන ලද බස්රථ විකිණීමට පෙර එය ගර්හිත බස්රථයක් බවට ඉත්කල නුසුදුසු ඒවා මණ්ඩලය විසින් බස් රථ ගර්හිත කිරීම සම්බන්ධව තොරතුරු ප්‍රමාණවත් පරිදි පවත්වා ගෙන ගොස් නොතිබූ නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු. මිලියන 1.93 කට විකුණනු ලැබූ පිරිවැය රු. මිලියන 19.82 ක් වූ බස්රථ 23 ක ට අදාළව ගර්හිත කිරීම පිළිබඳ තොරතුරු සොයාගත නොහැකි වී තිබුණි.

(ඇ) 2011 වර්ෂයේදී ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ මිලදී ගන්නා ලද බස් රථවලට අදාළ ණය වාරික ගෙවීමට ඩිපෝ මගින් ප්‍රධාන කාර්යාලයට එවනු ලබන මුදල් තැන්පත් කිරීම සඳහා සහ එම මුදලින් අදාළ ණය වාරික නියමිත දිනයේදී ගෙවීම සඳහා වෙනම බැංකු ගිණුමක් ආරම්භ කර තිබුණද ණය වාරික ගෙවීමට අදාළ නොවන වෙනත් ගෙවීම් සඳහා රු. මිලියන 83.89ක මුදලක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී එම බැංකු ගිණුමෙන් අනෙකුත් බැංකු ගිණුම්වලට මාරු කර තිබුණි.

(ඈ) ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ බස්රථ මිලදී ගැනීමට අදාළ ටෙන්ඩරය 2011 ජනවාරි 20 දින අදාළ සමාගම වෙත පිරිනමා තිබූ අතර ලංසු කැඳවීමේ කොන්දේසිවලට අනුව ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කර දින 15 ක් ඇතුළත එම සමාගම සමග ගිවිසුමකට එළඹිය යුතු වුවත් අවශ්‍ය ලේඛනාදී ඇණවුම් කරන ලද බස්රථ 300 න් 291 ක්ම මණ්ඩලය වෙත ලැබීමෙන් පසුව 2012 ජූලි 04 දින ගිවිසුම අත්සන් කර තිබුණි.

(ඉ) 2011 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ණය යෝජනා ක්‍රමය මත බස්රථ ලබා ගැනීමේ දෙවැනි අදියර යටතේ බස් රථ ඇණවුම් කරන අවස්ථාව වන විටත් අදාළ සමාගම සමග ගිවිසුම අත්සන් කර නොතිබූ බැවින් ඇණවුම් කර තිබූ බස්රථ 200 සැපයිය යුතු කාලවකවානු විශේෂණයේදී නිර්ණය නොවූ අතර එම බස්රථ 200 සම්පූර්ණයෙන්ම මණ්ඩලය වෙත ලැබීමට 2012 දෙසැම්බර් දක්වා මාස 15 ක කාලයක් ගතවී තිබුණි.

(ඊ) වාර්ෂිකව රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුන් විසින් හේතු රහිතව අධික ලෙස වැටුප් රහිත නිවාඩු ලබාගෙන තිබූ අතර ඒ සඳහා වැටුපෙන් අයකිරීම හැර එම තත්ත්වය පාලනය කිරීම සඳහා කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ඩිපෝ කළමනාකරුවන් විසින් ගෙන නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේදී නියැදි පරීක්ෂණයට ලක්කළ ඩිපෝ 05 ක රියදුරු මහතුන් 413 ක් හා කොන්දොස්තර මහතුන් 407 දෙනෙකු පිළිවෙලින් දින 7210 ක් හා 7899 ක් වැටුප් රහිත නිවාඩු ලබාගෙන තිබුණි.

වැටුපෙන් අයකිරීම හැර විනයානුකූල ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබූ අතර ,මෙය ඩිපෝ වල ආදායම අඩුවීමට ප්‍රධාන හේතුවක් වී තිබුණි.

(උ) කළුතර රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාලය සහ ඊට අනුබද්ධ නුගේගොඩ හා බණ්ඩාරවෙල රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාලවල 2011 මුල් මාස 07 හි ආදායම රු. මිලියන 7.38 ක් වූ අතර කාර්ය මණ්ඩල වැටුප් ඇතුළුව අනෙකුත් වියදම් රු. මිලියන 17.73 කි. ප්‍රධාන කාර්යාලය විසින් පරිපාලන වියදම් වශයෙන් රු. මිලියන 12.67 ක මුදලක් මෙම ආයතනය වෙත ලබාදීම නිසා අලාභය පියවාගෙන තිබූ අතර, පුහුණු උපදේශකයින් නොමැතිවීම, පුහුණුව සඳහා වාහන ප්‍රමාණවත් නොමැතිවීම හා අනෙකුත් පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොමැතිවීම වැනි හේතු නිසා 2010 හා 2011 වර්ෂවලදී පුහුණුව ලබාදීම අඩුවී තිබුණි. තවද නුගේගොඩ රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාලයේ 2011 මුල් මාස 07 ට අදාළ ආදායම රු. මිලියන 0.24 ක් හා එම කාලයට අදාළ වියදම් රු. මිලියන 1.56 ක් වූ අතර මින් රු. මිලියන 0.69 ක මුදලක් ආරක්ෂක සේවා හා ගොඩනැගිලි කුලී වශයෙන් ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයට ගෙවිය යුතුව තිබුණි.

4.3 පාර්ථික නොවන ගනුදෙනු

මණ්ඩලය විසින් අයිරා පහසුකම් ලබා ගැනීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 56.14 ක මුදලක් පොලිය වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. මෙය පසුගිය වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සියයට 32.3 ක වැඩිවීමකි.

4.4 සදහාගත් පාඩු

පාර්ලිමේන්තු කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා බස් රථයක් කුලියට නිකුත් කිරීම පිළිබඳව මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා හා පාර්ලිමේන්තු මහ ලේකම්වරයා අතර එකඟත්වයක් ඇතිකරගෙන තිබූ අතර ඒ සඳහා එකඟවූ ප්‍රමාණය ඉක්මවා රු. මිලියන 4.45 ක බිලපත් නිකුත් කර තිබීම හා ඒ සඳහා මුදල් ගෙවීම පාර්ලිමේන්තු මහ ලේකම්වරයා ප්‍රතික්ෂේප කර තිබූ හෙයින් මණ්ඩලයට එම ප්‍රමාණයෙන් පාඩුවක් සිදුවී තිබුණි.

4.5 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතනයන් වෙත ලබාදුන් මණ්ඩලයේ සම්පත්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.3.9 ඡේදයට පටහැනිව වසර කිහිපයක සිට ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සේවකයින් 8 දෙනකු වැටුප් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමේ පදනම මත හා සේවකයින් 75 දෙනකු මණ්ඩලයෙන් වැටුප් ගෙවීමේ පදනම මත එකතුව 83 දෙනෙකු රජයේ දෙපාර්තමේන්තු හා අමාත්‍යාංශ වෙත මුදාහැර තිබුණි. ඔවුන් වෙනුවෙන් අයවිය යුතු වැටුප් හා සියලු දීමනා සහ ගමන් වියදම් ඇතුළුව එකතුව රු. මිලියන 30.45 ක මුදලක් එම ආයතන වලින් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

(ආ) සංශෝධිත චක්‍රලේඛයේ 8.3.9 ඡේදයට පටහැනිව ප්‍රධාන කාර්යාලයේ වාහන 03 ක් [illegible] අමාත්‍යාංශයට හා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය කාර්යාලයට මුදාහැර තිබුණු අතර 8.3.9. හා 9.4 ඡේදවලට පටහැනිව රියදුරු මහතුන් 14 දෙනෙක් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට හා තවත් රියදුරු මහතුන් දෙදෙනෙකු වෙනත් අමාත්‍යාංශ දෙකකට ද මුදාහැර තිබුණි.

4.5 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2003 ජූනි 02 දිනැති පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 9 වෙනි පරිච්ඡේදයට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සඳහා සංවිධාන සටහනක්, බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් හා උසස්වීම් පටිපාටියක් සහ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් පිළියෙල කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කරවා ගෙන නොතිබුණි.

(ඉ) 2005 නොවැම්බර් මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවනු ලැබුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කරවාගෙන නොතිබුණි. මණ්ඩලය පිහිටුවන අවස්ථාවේදී ධාවනයට යොදවනු ලබන බස්රථ සංඛ්‍යාව 5500 ලෙස උපකල්පනය කර ඒ අනුව බස්රථයකට සේවක සංඛ්‍යාව 5.5 ක් යන පදනම මත 30,554 ක යෝජිත කාර්ය මණ්ඩලයක් සකස් කර තිබුණද 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට මණ්ඩලයේ පැවති සේවක සංඛ්‍යාව 34263 ක් වූයෙන් 3709 ක සේවක අතිරික්තයක් පැවතුණි. ඉදිරියේදී බස් රථ 6000 ක සම්පූර්ණයක් ධාවනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇති නිසා හා ඉදිරියේදී විශ්‍රාම යාමට නියමිත අනුපාතයේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා පමණක් පමණ වැඩිපුර බඳවා ගැනීම සිදුකර ඇති බව සභාපතිවරයා විසින් විගණනයට දන්වා තිබුණි.

(ඊ) ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සහ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල යෝජිත සේවක සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 606 ක් සහ 955 ක් වුවද සත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය 917 ක් හා 1225 ක් වූ බැවින් පිළිවෙලින් 311 ක හා 270 ක අතිරික්තයක් පැවතුණි. එසේම වුවද රියදුරු ප්‍රධාන ඩිපෝවල් හා ප්‍රාදේශීය ඩිපෝවල් සඳහා පිළිවෙලින් 23 ක හා 145 ක ඌනතාවයක් පැවතුණි.

(උ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සඳහා අනුමත කාර්ය මණ්ඩල ව්‍යුහයක් හා සේවකයින් බඳවා ගැනීම් හා උසස්වීම් පටිපාටියක් අනුමත කරගෙන පහසුකිරීම නිසා වැටුප් ව්‍යුහය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා උපදේශකවරයකු පත්කර ඒ වෙනුවෙන් රු.මිලියන 0.3ක මුදලක් වියදම් කර තිබුණද, මණ්ඩලය වෙනුවෙන් වැටුප් ව්‍යුහය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කාර්යය 2014 වර්ෂය අවසන් වන විටත් නිම කර නොතිබුණි.

(ඌ) නියැදි පරීක්ෂණයට ලක් කළ ඩිපෝ 06 ක කොන්දොස්තරවරුන්ගේ හා රියදුරන්ගේ ඌනතාවයක් තිබියදීත් කොන්දොස්තරවරුන් 28 දෙනෙකු හා රියදුරන් 12 දෙනෙකු අනුයුක්ත කාර්යයන්ට යොදවාගෙන තිබුණි. එමෙන් රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් තමන්ට අදාළ කාර්යයන් නොවන කාර්යාල කටයුතු සඳහා යොදවාගෙන තිබීම බස් ධාවනය අඩාලවීමට හේතුවක් වී තිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 ඡේදය ප්‍රකාරව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන එළඹෙන වර්ෂයේ පෙබරවාරි 28 දින හෝ ඊට පෙර විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කළයුතු වුවත් 2011 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ වසර 01 කුත් මාස 09 ක් ප්‍රමාද වී එනම් 2013 නොවැම්බර් 09 දිනදීය.

5.2 සංයුක්ත සැලැස්ම

2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.1.1 ඡේදය ප්‍රකාරව 2011 සිට 2015 දක්වා වූ වර්ෂ සඳහා සංයුක්ත සැලැස්මක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

5.3 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.1.2 ඡේදය ප්‍රකාරව සැලසුම් කරන ලද කාලයේදී අරමුණු හා ඉලක්ක ළඟා කර ගැනීමට හැකිවන පරිදි කළමනාකරණයේ වගකීම් පැහැදිලිව හඳුනාගෙන ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කළ යුතු වුවද ඉදිරිපත් කරන ලද ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ කළමනාකරණයේ වගකීම හා කාලවකවානු පැහැදිලිව දක්වා නොතිබුණි.

5.4 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.1.2. (අ) ඡේදය ප්‍රකාරව මණ්ඩලය විසින් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

5.2 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

අයවැයගත හා සත්‍ය සංඛ්‍යා සංසන්දනය කිරීමේදී සියයට 6 සිට සියයට 205 දක්වා වූ පරාසයක් තුළ විචලනයන් වූ හෙයින් අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණි.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු පිළිබඳව මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා වෙත විටින්විට වාර්තා කරන ලදී. පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි මණ්ඩලයේ විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

(අ) අයවැය පාලනය
(ආ) ගිණුම්කරණය
(ඇ) ස්ථාවර වත්කම් පාලනය
(ඈ) තොග පාලනය
(ඉ) ණයගැති හා ණයහිමි පාලනය

ඩබ්ලිව්.පී.සී. වික්‍රමරත්න
විගණකාධිපති (වැඩබලන)