

1.1 මතය විශාලනය

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන “අධිකාරිය” සහ අධිකාරියේ හා එහි පරිපාලිත සමාගම්හි “සමූහය” ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ සහ 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මම මතයක් ප්‍රකාශ නොකරමි. මතය විශාලනය සඳහා පදනම කොටසේ සාකච්ඡා කර ඇති කරුණුවල වැදගත්කම හේතුවෙන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් හා උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මා හට නොහැකි විය.

1.2 මතය විශාලනය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.5 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය විශාලනය කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ විශාලනය කළ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, අධිකාරිය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය අධිකාරිය ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

අධිකාරියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, අධිකාරියේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යාම අවශ්‍ය කෙරේ.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පවත්වනු ලබන විගණනය මත පදනම්ව අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ වගකීම වේ. කෙසේ වුවද, මතය විශ්වාසනීය සඳහා පදනම කොටසේ විස්තර කර ඇති කරුණු හේතුවෙන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණන මතයක් සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් හා උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මා හට නොහැකි විය.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.5.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල නොවීම

අදාළ ප්‍රමිතියට යොමුව සහිතව අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 16 හි 51 වන ඡේදය අනුව ස්ථාවර වත්කම්වල ඵලදායී ජීවකාලය හා සුන්බුන් අගය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කර වෙනසක් සිදු වන්නේ නම් එම වෙනස ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 8 ප්‍රකාරව ගිණුම්වලට ගැලපුම් කළ යුතු වුවත් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය සතු ගාල්ල සහ ත්‍රිකුණාමලය වරායන්හි පැවැති ධාරණ අගය රු. මිලියන 15,530 ක් වූ වර්ග 10 කට අයත් වත්කම් සමාලෝචනයට භාජනය කර නොතිබුණි.</p>	<p>ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත ප්‍රකාරව අදාළ සමාලෝචනය වත්කම් අයිතම් 05 ක් සඳහා සිදුකර ඇති අතර මෙසේ සමාලෝචනය කිරීමේ ක්‍රියාපිළිවෙල පත්කරන ලද කමිටුවක් මඟින් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යන බවට මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 53 මඟින් හෙළිදරව් කර ඇත</p>	<p>වත්කම් සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 16 ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 21 හි 23 (අ) වගන්තිය අනුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය සතුව පැවති එ.ජනපද ඩොලර් මිලියන 181.62 ක් වූ ස්ථාවර තැන්පතු වටිනාකම මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රුපියල් අගයට පරිවර්තනය කිරීමේදී පරිවර්තන දිනයේ පැවැති රුපියල් අගය පදනම් කර නොගැනීම හේතුවෙන් ස්ථාවර තැන්පතු වටිනාකම සහ විදේශ විනිමය ලාභය රු. මිලියන 213.56 කින් අධිගණනය වී තිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ. දෛනිකව සිදු කරනු ලබන ඩොලර් තැන්පතු සඳහා එම දිනයන්ට අදාළව ඇති ඩොලර් අගය අනුව මාසිකව ජර්නල් සටහන් මඟින් ගිණුම්ගත කිරීම මෙතෙක් සිදු කර ඇත. 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට සඳහන් කර ඇති ආකාරයට ගණනය කිරීම් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ</p>	<p>විදේශ විනිමය පරිවර්තනය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 21 ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.</p>

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 01 හි 29 වගන්තිය අනුව එක් එක් ප්‍රමාණාත්මක අයිතම වෙන් වෙන් වශයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්විය යුතු වුවත් අධිකාරිය විසින් අධිකරණයේ විභාග වෙමින් පවත්නා නඩු සඳහා 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට වන්දි ලෙස වෙන් කරන ලද රු. මිලියන 6,809.40 ක් විවිධ වියදම් යටතේ දක්වා තිබුණි. එය මුළු පරිපාලන වියදම්වලින් සියයට 45 ක් වී තිබුණි.

(ඇ) 2017 නොවැම්බර් සිට මෙහෙයුම් කටයුතු නතර කර තිබූ අධිකාරියේ පරිපාලිත සමාගමක් වන මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගම විසින් 2014 වර්ෂයේදී පුද්ගලික බැංකුවකින් ලබාගෙන තිබූ ඇ.ඩො. මිලියන 24 ක් වූ ණය මුදලින් ඇ.ඩො. මිලියන 22.3 ක් පියවා නොතිබූ අතර මෙම වාර්තාවේ දින වන විට ණය පියවීම සඳහා සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් මුදලක් නොපැවතුණි. තවද ණය මුදල සඳහා ඇපකරු වශයෙන් සහ මව් සමාගම වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට විරුද්ධව හිඟ ණය ශේෂය වූ ඇ.ඩො. මිලියන 22.3 ක් අයකර ගැනීම සඳහා නඩු පවරන බවට අදාල බැංකුව විසින් එන්තර්වාසියක් 2019 අප්‍රේල් 02 දින අධිකාරිය වෙත යොමු කර තිබුණි. එසේ වුවද, අධිකාරිය විසින් මේ සඳහා අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන්කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

එකඟ වේ.

අධිකාරියේ විභාග වෙමින් පවතින නඩු කටයුතු සඳහා වෙන් කරන ලද මුදල වන රු. 6,879,791,203 විවිධ වියදම් වල ඇතුළත් වුවද සටහනක් මගින් වෙනම දක්වා ඇත. 2020 වර්ෂයේ දී සවිස්තරාත්මක සටහනක් මගින් දැක්වීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන් කරන්නේ නඩු පැවරීමක් සිදුකර ඇත්නම් පමණි. අදාල මූල්‍ය වර්ෂය තුළ නඩු පැවරීමක් සිදු කර නොමැති බැවින් අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන්කර නොමැත. එබැවින් ඉදිරියේදී ඒ අනුව කටයුතු කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 01 හි 29 ප්‍රකාරව ප්‍රමාණාත්මක වන අයිතම වෙන් වෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්විය යුතු වීම .

අධිකාරියට පූර්ණ අයිතිය ඇති පරිපාලිත සමාගම සතුව ණය මුදල ගෙවීමට ප්‍රමාණවත් මුදලක් නොමැති බැවින් හා අධිකාරිය අදාල ණය මුදල සඳහා ඇපකරු ලෙස කටයුතු කරන බැවින් විය හැකි මූල්‍යමය අවදානම බැහැර කළ නොහැක. ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත ප්‍රකාරව වෙන් කිරීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

1.5.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2018 අප්‍රේල් 01 දිනැති අංක 2064/53 දරණ අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනයේ 10 වෙනි වගන්තිය අනුව නාමමාත්‍ර බදු වටිනාකම (National tax) 2018/2019 තක්සේරු වර්ෂයේ සිට අඛණ්ඩ වර්ෂ තුනක් ඇතුළත දී අඩු කර ගත හැකිය. කෙසේ වුව ද 2018/2019 තක්සේරු වර්ෂය සඳහා වූ බදු වාර්තාවෙහි දැක්වෙන ඉදිරියට ගෙන ගිය රු.මිලියන 70.68 ක් වූ නාමමාත්‍ර බදු වටිනාකම 2019 වර්ෂය සඳහා වූ අධිකාරියේ</p>	<p>එකඟ වේ.</p> <p>2019 වර්ෂයේ අවසන් ගිණුම් වාර්තාවල සඳහන් නොවූ නාමමාත්‍ර බදු වටිනාකම (National tax) වන රු.70.687,073 වන මුදල 2020 වර්ෂයේ අවසන් ගිණුම් වාර්තාවල ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	<p>අදාළ වන සියලු ලැබිය යුතු ශේෂ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු ය.</p>

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කර නොතිබිණි. මේ හේතුවෙන් ලැබිය යුතු නාමමාත්‍ර බදු ගිණුම සහ රඳවාගත් ලාභ ඉහත වටිනාකමින් උන ගණනය වී තිබිණි.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බද්දට යටත් ආදායම ගණනය කිරීමේදී වෙන් කරන ලද පරිමාණ ප්‍රතිදාන වටිනාකම (Volume Rebate) හා ගෙවූ ප්‍රතිදාන වටිනාකම , ආදායම් බදු ගණනය කිරීම් ලේඛන අනුව වෙනස් වීමෙන් බදු අයකළ හැකි ආදායම රු මිලියන 1,789.06 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර මේ හේතුවෙන් ආදායම් බද්ද සහ ගෙවිය යුතු ආදායම් බද්ද රු. මිලියන 500.94 කින් උනගණනය වී තිබුණි.

(ඇ) 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය මගින් සේවා සැපයීම් සිදුකර තිබූ නමුත් ගිණුම්ගත කර නොතිබූ ආදායම රු. මිලියන 16.76 ක් වී තිබුණි. ඒ හේතුවෙන් අධිකාරියේ ණයගැති ශේෂය සහ ආදායම එම ප්‍රමාණයෙන් උනගණනය වී තිබුණි.

(ඈ) ගාලු මුවදොර පිටියෙහි නවීකරණ කටයුත්තක් වෙනුවෙන් අධිකාරිය විසින් 2018 වර්ෂයේදී වැය කර තිබූ රු. මිලියන 7.61 ක මුදල ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සමාගමෙන් ලැබිය යුතු මුදලක් ලෙස අධිකාරියෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා තිබුණ ද අදාළ සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි අධිකාරියට ගෙවිය යුතු මුදලක් ලෙස දක්වා නොතිබුණු අතර ඉහත මුදල ගෙවිය නොහැකි බවද ඉහත සමාගම අධිකාරිය වෙත ලිඛිතව දන්වා තිබිණි. මේ හේතුවෙන් ඉහත මුදල ලැබීම අවිනිශ්චිත තත්වයක පැවැති නමුත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සඳහා භානිකරණ වෙන් කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

එකඟ වේ.

නිවැරදි ප්‍රතිදාන වටිනාකම අවසන් බදු වාර්තාවේ දී ගැලපුම් කර ආදායම් බදු ගෙවීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

එකඟ වේ.

2019.12.31 දින වන විට සත්‍ය වශයෙන්ම මෙම බිල්පත් නැව් නියෝජිත වෙත නිකුත් කර ඇති මුත් ලැබිය යුතු දෑ (AR) සහ පොදු ලෙජරය (GL) යන පද්ධති 02 අතර කාල ගැලපීමේ දී සිදුවන වෙනසක් නිසා 2020 වර්ෂයට අදාළ ආදායමක් ලෙස 2021 වර්ෂය තුළදී ගිණුම්ගත වී ඇත.

මෙම පද්ධති 02 අතර සිදුවන කාල ගැලපීම් වෙනස ඉවත් කිරීම සඳහා DMS ආයතනය වෙත දැනුම් දී ඇත.

එකඟ නොවේ.

ගාලු මුවදොර මගී පාලමේ (Viewing Deck) අලුත් වැඩියා කර දෙන ලෙස ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සේවා සමාගම විසින් 2017.01.16 දිනැති ලිපිය මගින් ඉල්ලීමක් කර ඇති අතර එම අලුත්වැඩියා කටයුතු 2018 වර්ෂයේ දී වරාය අධිකාරිය මගින් නිම කර ඇත. එම කටයුතු සම්බන්ධයෙන් 15% වැට් බදු සමඟ රු. 8,750,392.16ක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් අදාළ

ආදායම් බදු පනතේ අවශ්‍යතාවයන් ප්‍රකාරව ආදායම් බදු ගණනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මුලු ආදායම හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ලැබිය යුතු ශේෂයන් විශ්ලේෂණය කර අවිනිශ්චිත ශේෂ සම්බන්ධයෙන් භානිකරණ සඳහා වෙන් කිරීමක් සිදු කළ යුතුය.

කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීම නිසා එම මුදල ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ප්‍රතිපූර්ණය කරන ලෙස ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සේවා සමාගමට 2018.06.22 දිනැති ලිපිය මගින් දැනුම් දී ඇත . එහෙත් එම මුදල ගෙවීමට නොහැකි බව වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශන සේවා සමාගම විසින් 2018.07.16 දිනැති ලිපිය මගින් දන්වා ඇත.

1.5.3 එකඟතාවයක් නොමැතිව ගිණුම්වලින් ඉවත් කිරීම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගෙන තිබූ විදේශ ණයවලින් 2017 නොවැම්බර් 30 දිනට අධිකාරියේ ගිණුම්වල ඉතිරිව පැවති රු. මිලියන 147,746 ක් වූ ණය ශේෂය මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟතාවකින් හෝ කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් ඉවත් කර තිබූ අතර ඒ හේතුවෙන් රජයේ කිසිදු ගිණුමක එම ණය මුදල් ඇතුළත්ව නොතිබුණි. කෙසේ වුවද අංක MPS/SEC/2017/32 හා 2017 ජූලි 20 දිනැති “හම්බන්තොට වරාය සහන ගිවිසුම” නම් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය මගින් ඉහත ණය ශේෂය ආපසු ගෙවීමේ වගකීම මහා භාණ්ඩාගාරය බාර ගන්නා බව සඳහන් කර තිබුණි. මහා භාණ්ඩාගාරයේ විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවේ ලේඛන අනුව, 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම ණය ශේෂය රු.මිලියන 178,628 ක් වී තිබුණි.</p> <p>තවද, ඉහත ණය මුදලට අදාලව 2017 නොවැම්බර් 30 දක්වා කාලයට ගණනය කරන ලද විදේශ විනිමය පරිවර්තන සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 31,545 ක්ද ණය ඉවත් කිරීමත් සමඟ අධිකාරියේ ගිණුම්වලින් ඉවත් කර තිබුණි. 2017 නොවැම්බර් 30 දින සිට 2019 දෙසැම්බර් 31 දක්වා වූ විදේශ විනිමය පරිවර්තන සමුච්චිත අලාභය වූ රු.මිලියන 26,897 ක් ද ඇතුළත් 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට, සමුච්චිත විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය රු. මිලියන 58,442 ක් ද මහා</p>	<p>එකඟ නොවේ.</p> <p>හම්බන්තොට වරායට අදාළ විදේශ ණය සේවා කටයුතු (loan servicing) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත පවරා ඇත්තේ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් මගිනි. ඒ අනුව වරාය අධිකාරිය විසින් අදාළ ණය සහ පොලී ගෙවීම සිදු කර ඇත.</p> <p>2017 ජූලි මස 25 දින අංක 17/1580/737/018/II දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයේ (iii) යටතේ ණය මුදලේ ආපසු ගෙවීමට ඇති මුළු ශේෂය මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් දරනු ලබන බව ද හම්බන්තොට වරාය ආශ්‍රිත ණය මුදල් පිළිබඳ සේවා කටයුතු තවදුරටත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය නොවන බවටද රජය සහතික වී ඇත.</p> <p>හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු අවුරුදු 99 ක කාලසීමාවක් සඳහා රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල් ව්‍යාපාර දෙකකට පවරා දී එම සමාගම් කොටස් විකිණීමෙන් ලද</p>	<p>අදාළ කරුණු පිළිබඳව මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා කර අවසන් එකඟතාවයකට පැමිණීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

භාණ්ඩාගාරයේ හෝ අධිකාරියේ ගිණුම්වල ඇතුළත් කර නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටද ඉහත විදේශ විනිමය පරිවර්තන අලාභය ඇතුළත් ණය ශේෂය ගිණුම්ගත කිරීම පිළිබඳ මහා භාණ්ඩාගාරය හා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය අතර එකඟතාවයකට එළඹ නොතිබුණි.

එසේම 2020 ජූලි 06 දිනැති මුදල් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයාගේ ලිපිය අනුව 1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 12 වගන්තිය ප්‍රකාරව මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් අදාළ වත්කම් සහ ණය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පොත් වලට ඇතුළත් කරන ලෙස නියෝග කර ඇති බවත් ඒ අනුව 2019 මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කරන ලෙසත් අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වෙත දැනුම් දී තිබුණි.

ආදායම මහා භාණ්ඩාගාරයට ලබා දීමේදී එම මුදල ණය ශේෂයට හිලවූ කිරීම නිසා අධිකාරියේ ගිණුම් වල හම්බන්තොට වරායට අදාළ විදේශ ණය ශේෂය ඉවත් කර ඇති අතර අදාළ ණය ශේෂය මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් ද ඉවත් කර ඇති බව 2018.02.23 දින දරණ ලිපිය මගින් මහා භාණ්ඩාගාරයට දන්වා ඇත.

1.5.4 ඒකාබද්ධ කිරීම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුහයට අයත් පරිපාලිත සමාගම් 3ක් පැවති අතර ඉන් එක් පරිපාලිත සමාගමක් වූ ජය බහළුම් පර්යන්ත සමාගමේ 2019 වර්ෂය සඳහා වූ කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඇතුළත් කරමින් ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර තිබුණි. ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 47 අනුව පරිපාලිත සමාගමක් වූ මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගම 2019 වර්ෂය සඳහා වූ සමුහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඒකාබද්ධ නොකරන බව දක්වා තිබුනද මාගම්පුර කළමනාකරණ සමාගමේ 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැවති වත්කම් හා බැරකම් ශේෂ සමුහයේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. අනෙක් පරිපාලිත සමාගම වූ ලංකා ගෑස් පර්යන්ත (පුද්ගලික) සමාගම 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ.</p> <p>මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ සමාගම මෙතෙක් ඇවර කිරීමක් සිදුකර නොමැති අතර 2019.12.31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර නොතිබූ බැවින් 2018 වර්ෂයට අදාළ ශේෂයන් 2019 වර්ෂයේ දී ඉදිරියට ගෙන 2019.12.31 දිනට ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙළ කර ඇත.</p>	<p>මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඒකාබද්ධ කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතුය.</p>

1.5.5 නිරවුල් නොවූ ලැබිය යුතු දෑ

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබාගත් ණය වෙනුවෙන් වාරික මුදලක් ලෙස අධිකාරිය විසින් 2017 වර්ෂයේදී ගෙවන ලද රු. මිලියන 4,777 ක් හා මුද්දර ගාස්තු රු. මිලියන 372 ක් ද ඇතුළුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 5,149.9 ක මුදලක් මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබිය යුතු ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ දක්වා තිබුණ ද මෙම වාර්තාවේ දිනය දක්වා එම මුදල් අධිකාරිය වෙත ලැබී නොතිබුණි. තවද, මේ සම්බන්ධයෙන් ශේෂ සනාථ අධිකාරිය විසින් කැඳවා තිබුණද මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් එම සනාථන තහවුරු කර නොතිබුණු අතර 2019 වර්ෂය සඳහා වූ ජනරජ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගෙවිය යුතු ශේෂයක් ලෙසද දක්වා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. මේ නිසා මෙම මුදල ලැබීම පිළිබඳ අවිනිශ්චිතතාවයක් පැවතුණි.</p>	<p>එකඟ වේ.</p> <p>අදාළ මුදල ආපසු වරාය අධිකාරියට ලබා දෙන ලෙස අවස්ථා තුනකදී මහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් වෙත ලිපි යවා ඇති අතර 2019.02.12 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් මගින් දැනුම් දී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තීරණය පරිදි අදාළ මුදල් ලබා ගැනීම සඳහා සාකච්ඡාවක් ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා වරාය නාවික සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් මහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් හා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ද ඉහත මුදල් ලබාදෙන ලෙස ඉල්ලා ලිපි යවා ඇත.</p>	<p>ලැබිය යුතු දෑ අය කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය සියලු පියවර ගත යුතු වේ.</p>

1.6 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.6.1 ලැබිය යුතු මුදල්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට ණය කාලසීමාව ඉක්ම වූ මුළු නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂය රු.මිලියන 1,445.76 ක් විය. එය මුළු නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂයෙන් සියයට 63 ක් ව තිබුණි. සභාපතිවරයා විසින් කෙටුම්පත් වාර්තාව සඳහා ලබා දී තිබූ පිළිතුර අනුව 2020 ජූලි 24 දිනට එම ණය ගැති ශේෂයෙන් තවදුරටත් අයකර ගත යුතුව පැවති ශේෂය රු.මිලියන 364.34 ක් පමණක් වී තිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ.</p> <p>කොළඹ වරාය</p> <p>2019.12.31 දිනට අනුමත ණය කාලසීමාව ඉක්ම වූ මුළු නැව් නියෝජිත ණයගැති ශේෂය රු. 1,445,759,084.92 කි. ඉහත සඳහන් 2019.12.31 දිනට ණයගැති ශේෂයේ 2020.07.24 දිනට පැවති ශේෂය රු. 364,341,748.77 දක්වා අඩු වී ඇත.</p>	<p>ණය කාල සීමාව ඉක්මවූ ණයගැති ශේෂයන් අප්‍රමාදව අය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

(ආ)2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආරවුල් සහිත ණයගැතියන් (dispute debtors) රු.33,074,497ක් සහ නැවත විසඳීම සඳහා (re-dispute) යොමු කළ ණයගැතියන් රු.3,341,598 ක් පැවතුණි.මේ තුළ මාස හයක්,වර්ෂයක්,හා වර්ෂ 1 ත් 3 ත් අතර කාල පරිච්ඡේද තුළ නොවිසඳුණු ශේෂ පිළිවෙළින් රු.22,153,743 ක් , රු.8,795,405 ක් හා රු.2,125,349 ක් වී තිබුණි

එකඟ වේ.

කොළඹ වරායෙහි 2019.12.31 දිනට විවාදිත බිල්පත් (Dispute) ගිණුමෙහි පැවති රු. 33,074,496.84 ක ශේෂයෙන් මෙතෙක් නිරවුල් වී නොමැති වටිනාකම රු. 23,019,428.20 ක් වන අතර මෙයට අදාල විවාදිත බිල්පත් නිරවුල් කිරීම පිණිස අදාළ කොට්ඨාශ වෙත යොමු කර ඇති අතර Re Dispute ගිණුමෙහි ශේෂයෙන් නිරවුල් වී නොමැති වටිනාකම රු. 24,758.68 වන අතර එය ද නිරවුල් කිරීම පිණිස අදාළ කොට්ඨාශය වෙත යොමු කර ඇත.

පවත්නා ගැටළු නිරාකරණය කරගෙන ලැබිය යුතු දෑ හැකි ඉක්මනින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම.

නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත 11 වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය.	2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරිය විසින් ස්ථාවර සහ කෙටි කාලීන තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන ලද රු. මිලියන 46,565 ක් සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය ලබා ගෙන නොතිබුණි.	එකඟ නොවේ. 2019 වර්ෂයේ සිදු කරන ලද තැන්පතු මුදල සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්ගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට වරාය හා නාවික අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් අත්සන් තබන ලද ලිපියක් යවා ඇති අතර අදාල අනුමැතීන් ලබාගැනීම අපගේ පාලනයෙන් තොර වේ.	මුදල් පනතේ සහ වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව අදාල අනුමැතිය ලබා ගත යුතු වේ.
(ආ)1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත 10 (5) වගන්තිය	රාජ්‍ය සංස්ථාවක යම් වර්ෂයක අතිරික්තයක් තිබේ නම් පනතේ දක්වා ඇති අඩු කිරීම් කළ පසු ඉතිරිය ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කළ යුතුය. එසේ වුවද 2016 සිට 2019 දක්වා වර්ෂවලදී අධිකාරිය ලබා තිබූ එකතුව රු.මිලියන 30,253 ක් වූ ශුද්ධ ලාභ වලින් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර තිබුණේ රු.මිලියන 600 ක් පමණි. තවද ඉහත ලාභ තුළ දීර්ඝ කාලීන බදු පදනම මත පෞද්ගලික අංශය වෙත ලබා දී ඇති දකුණු ආසියාතික පිවිසුම් පර්යන්තය (SAGT) හා	එකඟ නොවේ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පනත අනුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පිහිටුවීමේදී රජය විසින් දරණ ලද ප්‍රාග්ධනයෙන් (Equity Capital) 8% ක උපරිමයකට යටත්ව ලාභාංශ ලබාදිය යුතු බව සඳහන් කර ඇත.	රාජ්‍ය සංස්ථාවක යම් වර්ෂයක අතිරික්තයක් තිබේ නම් පනතේ දක්වා ඇති අඩු කිරීම් කළ පසු ඉතිරිය ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කළ යුතු බව මුදල් පනතේ සඳහන් වේ.මේනිසා එයට අනුගතව කටයුතු කළ යුතුවීම

කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාලුම් පර්යන්තය (CICT) යන පර්යන්තවල මෙහෙයුම් කටයුතු වල නිරතව සිටින සමාගම් දෙකෙන් අධිකාරිය විසින් 2016 සිට 2019 දක්වා අයකර තිබූ එකතුව රු.මිලියන 8,514 ක් වූ බදු කුලී හා එම කාලය සඳහා රාජ්‍ය භාගය ලෙස අයකරගත් එකතුව රු. මිලියන 11,250 ක් ද ඇතුළත් වී තිබුණි. මෙම ආදායම් වරාය සෘජු මෙහෙයුම් ආදායම් නොවන බව තව දුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ)2015 මැයි 25 දිනැති අංක පීඊඩී 1/2015 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 2.3 හා 3.1 වගන්ති

නියැදි පරීක්ෂාවකදී හෙළිදරව් කර ගත් පරිදි වක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට පටහැනිව අනුමත සීමා ඉක්මවා මාසික ඉන්ධන දීමනා ලෙස නිලධාරීන් 122 දෙනෙකු සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේදී පමණක් ඉන්ධන ලීටර් 9,227 ක් ලබාදී තිබුණි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය අවුරුද්දේ දින 365 පැය 24 පුරාම සේවා සලස්වන ආයතනයක් බැවින් ද, මෙම නිලධාරීන්ගේ නිවසේ සිට ආයතනය දක්වා ගමන් කිරීමට අමතරව මෝදර සිට ගෝල්ලේස් දක්වා කිලෝ මීටර් 06 ක පමණ දුරින් සේවා ස්ථාන පිහිටා ඇති අතර, දවසට කිහිප වරක් එම සේවා ස්ථාන අධීක්ෂණය කළයුතු අතර, ඒ සඳහා අමතර ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් දහනය කිරීමට සිදුවේ.

පවත්නා වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු අතර සීමා ඉක්මවීම් සඳහා අනුමැතීන් ලබාගත යුතු වේ

(ඇ)2016 අප්‍රේල් 29 දිනැති අංක පීඊඩී 03/2016 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය

උපයන විට ගෙවීම් බදු, පුද්ගලික වැටුපෙන් අඩු කර ගෙවිය යුතු වුවද අධිකාරියේ නිලධාරීන් සඳහා වූ එම මුදල් අධිකාරියේ අරමුදල්වලින් ගෙවා තිබුණි. 2019 වර්ෂය සඳහා එසේ ගෙවන ලද රු.මිලියන 384 ක් ද ඇතුළුව 2011/2012 තක්සේරු වර්ෂයේ සිට 2019 දෙසැම්බර් මාසය දක්වා එකතුව රු. මිලියන 3,166 ක උපයන විට ගෙවීමේ බදු දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත අධිකාරියේ අරමුදල් වලින් ගෙවා තිබුණි. තවද, රාජ්‍ය ආයතනවල සේවා නියුක්තිකයන් වෙත ප්‍රසාද මුදල් ගෙවීමේදී ඒ මත උපයන විට බදු අඩු කළ යුතු

එකඟ වේ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙහි සේවකයන් වෙනුවෙන් උපයනවිට බදු ගෙවීම් 1997 අප්‍රේල් මස සිට ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර එය 2019 දෙසැම්බර් 31 දින සිට නතර කර ඇත.

පවත්නා වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතු වේ.

නමුත් එම බදු නිලධාරීන්ගෙන් අයකිරීමකින් තොරව 2019 වර්ෂය සඳහා ගෙවන ලද ප්‍රසාද දීමනා වෙනුවෙන් උපයන විට බදු ලෙස අධිකාරියේ අරමුදල්වලින් රු.මිලියන 52 ක් ගෙවා තිබුණි.

(ඉ)2018 ජූලි 18 දිනැති අංක 03/2018 දරන මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ වක්‍රලේඛය

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන වලට පටහැනිව සාමූහික ගිවිසුම යටතේ සිදු කරනු ලබන වැටුප් වැඩි කිරීමට අමතරව 2018 වර්ෂයේ සිට අධිකාරියේ විධායක නිලධාරීන් 560 දෙනෙකුට තනතුරු අනුව මාසිකව රු. 15,225 සිට රු. 31,150 දක්වා වැටුප් වැඩිකර තිබූ නමුත් ඒ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

2018 වසරේ සේවක වැටුප් වැඩිකිරීම සඳහා වූ සාමූහික ගිවිසුමේ (Collective Agreement)විධායක නිලධාරීන්ගේ වැටුප් වැඩි කළයුතු බව සඳහන් කර ඇත.

එබැවින්, විධායක නිලධාරීන්ගේ වැටුප් වැඩි කිරීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලිපි ඉදිරිපත් කර ඇත. ඒ අනුව මේ සම්බන්ධයෙන් සුදුසු අනුපාතයකට අනුව විධායක නිලධාරීන්ගේ වැටුප් සමාලෝචනය කර තීරණයක් ගැනීම යෝග්‍ය බවට දන්වා ඇත.

කළමනාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිපිය මගින් ගෙවීම අනුමත කර නොතිබූ අතර වැටුප් ව්‍යුහය සමාලෝචනය කරන ලෙස දන්වා තිබුණි. එබැවින් අදාළ වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ඉක්මවා කටයුතු නොකළ යුතුය.

(ඊ)2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීර්ඩ් /12 දරණ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයෙහි, 9.3.1 වගන්තිය

යම් ආයතනයක් විසින් බඳවාගැනීමේ කාර්යය පටිපාටියක් සකස් කර රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගත යුතු වුවත් අධිකාරිය විසින් කෙටුම්පත් බඳවා ගැනීමේ හා උසස් කිරීමේ පටිපාටි සකස් කර තිබුණද ඒ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

වරාය අධිකාරියේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස් කිරීමේ පටිපාටිය අනුමත කර ගන්නා තෙක් අධිකාරියේ සියළු බඳවා ගැනීම් හා උසස් කිරීම්

එකඟ වේ.

බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සඳහා මෙතෙක් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලැබී නොමැත.

විධිමත් බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් සකස් කර අදාළ අනුමැතීන් ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

නොකරන ලෙස දන්වා තිබූ නමුත් අධිකාරිය විසින් 2019 වර්ෂය තුළ පමණක් ප්‍රාථමික තනතුරු 02 ක් සඳහා නිලධාරීන් 432 ක් හා කළමණාකරුවකු බඳවා ගෙන තිබූ අතර උසස්වීම් 22 ක් ලබාදී තිබුණි.

(උ)2017 අංක 24 දරණ දේශීය ආදායම් පනතේ 83 පරිච්ඡේදය

ද්විත්ව සේවා නියුක්තියක නිරත සේවා නියුක්තියකින්ගෙන් හා ප්‍රාථමික සේවා ප්‍රකාශය ලබා දී නොමැති සේවා නියුක්තියන් සඳහා බදු වක්‍ර 07 ප්‍රකාරව රඳවා ගැනීම් බදු අඩු කලයුතු වුවත් , සමාලෝචිත වර්ෂයේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන් වෙත දීමනා ගෙවීමේදී , රඳවා ගැනීම් බදු අඩු කිරීමකින් තොරව ගෙවා තිබුණි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය නියෝජනය කරනු ලබන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් උපයනවිට බදු ගෙවීම් අඩු කල යුතුදැයි පරීක්ෂා කර බලා ඉදිරියේදී ඒ අනුව අඩු කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

දේශීය ආදායම් පනතේ අවශ්‍යතාවයන් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

(ඌ) 2006 ජනවාරි 25 දිනැතිව රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන වකුලේඛ අංක NPA/0.8 (ප්‍රසම්පාදන අත්පොත) හි 5.4.12 සහ 2006 මාර්තු 01 දිනැති රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන වකුලේඛ අංක NPA/09 (මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය) 2.14 .1 ඡේදය

නියැදි විගණන පරීක්ෂණයට අනුව අධිකාරිය විසින් 2018 ජනවාරි සිට 2019 අගෝස්තු මාසය දක්වා කාලච්ඡේදය තුළදී මුළුතැන්ගෙය සඳහා රු. මිලියන 493.91 ක් වැයකර සහල් මිලදී ගෙන තිබුණද ඒ සඳහා විධිමත් ප්‍රසම්පාදන කමිටු මගින් අනුමැතිය හෝ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු මගින් නිර්දේශ ලබාගෙන නොතිබුණි.

එකඟ වේ. වාර්තාවේ පෙන්වා දී ඇති පරිදි ඉදිරියේදී මිලදී ගැනීම් සිදු කරන විට ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමාගේ 2020.05.26 දිනැති ලිපිය මගින් මුළුතැන්ගෙවල් අංශයේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සමාලෝචනය කිරීම සඳහා උප සහාපති/කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂතුමා විසින් කමිටුවක් පත්කිරීමට නියමිත අතර එම කමිටුව මගින් සාකච්ඡා කර අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට නියමිතය.

මිලදී ගැනීම් සිදු කිරීමේදී ප්‍රසම්පාදන අත්පොතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

(එ)2017 සැප්තැම්බර් 20 දිනැති ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර වකුලේඛ අංක 2017/26 හි 6 වන ඡේදයේ I හා II

අධිකාරියේ නිලධාරීන්ට ලබාදෙන නිල නිවාසවල පදිංචිවී සිටීමට ඉඩදෙන කාලසීමාව, පළමුව නිවාස ලබා දුන් දින සිට වසර 5 ක උපරිමයකට සීමා වන අතර, එම කාලසීමාව සම්පූර්ණ වීමෙන් පසුව තවත් වසරක කාලයක් පදිංචිව සිටින නිලධාරියාගේ මාසික මූලික

එකඟ වේ. දීර්ඝ කාලයක සිට නිවාස වෙන්කිරීම/නිවාසලාභීන් වසර 05 කින් පසු නිවාසවලින් ඉවත් කිරීම හා ගාස්තු අය කිරීම ආදිය පවතින වකුලේඛ ප්‍රතිපාදන අනුව කළ නොහැකිවී ඇත. එබැවින් වත්මන් පාලනාධිකාරිය විසින් එය නිවැරදි කිරීම සඳහා උප සහාපතිවරයාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් හා කොට්ඨාශ ප්‍රධානීන් කීපදෙනෙකුගෙන්

පවත්නා වකුලේඛවල අඩුපාඩුද සකස් කර ගත යුතු අතර සේවකයන්ට නිල නිවාස ලබා දීම සම්බන්ධව විධිමත් හා

වැටුපෙන් සියයට 12.5ක මුදලක් ද අය කරමින් නිවාස කමිටුවේ අනුමැතිය ඇතුළු රැකියාවට හැකියාව පවතී. එසේ වුවද අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිලධාරීන්ට ලබා දී තිබූ නිල නිවාස සම්බන්ධයෙන් කළ නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව වර්ෂ 6 සිට වර්ෂ 28 දක්වා කාල පරාසයන් තුළ අදාළ නිල නිවාසවලින් ඉවත් නොවී රැකියා සිටින නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 379 ක් බව අනාවරණය විය.

යුත් කමිටුවක් පත්කර ඇත. එම කමිටුව මගින් මෙම ගැටළු අධ්‍යයනය කර පවතින වක්‍රලේඛ, නීතිරීති හා රජයේ නීතිරීති වලට එකඟව ගාස්තු අයකිරීමටත්, තවදුරටත් පවතින වැරදි හා අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමටත්, කටයුතු කරනු ලැබේ.

සාධාරණ ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කළ යුතුවේ.

(ඒ)2018 පෙබරවාරි 15 දිනැති අංක 01/2018 දරණ වෙළඳ හා ආයෝජන වක්‍රලේඛයෙහි 1.9 (i) හා 3.4 වගන්තිය

ඉහත වක්‍රලේඛයෙහි විධිවිධාන වලට පටහැනිව අධිකාරියේ සේවයේ නියුතු නිලධාරියෙකුට සහනදායී තීරු බදු පදනම මත වාහන ආනයන බලපත්‍රයක් ලබා දීම සඳහා සක්‍රීය සේවා කාලය ගණනය කිරීමේදී එම නිලධාරියා වැඩ තහනමකට ලක්ව සිටි මාස 6ක කාලයද සක්‍රීය සේවා කාලයක් ලෙස ගණනය කර තිබුණි. මේ අනුව අධිකාරිය විසින් ලබා දී තිබූ නිර්දේශය මත ඉහත නිලධාරියාට තීරු බදු සහන මත මෝටර් රථයක් ආනයනය සඳහා බලපත්‍රයක් නිකුත් කර තිබුණද මෙතෙක් අදාළ මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

කළමනාකරණය විසින් පිලිතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

1.8 තොරතුරු තාක්ෂණ (IT) පොදු පාලන ක්‍රම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
අධි ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස නම් කර තිබෙන වරාය පරිශ්‍රයේ ආරක්ෂාව තහවුරු කර ගැනීම පිණිස 2017 හා 2018 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන අයවැය තුළින් සියළු ගේට්ටු සහ බන්ධිත ගුදම් සඳහා පිළිවෙලින් රු. මිලියන 60 ක් හා රු.	කොළඹ වරායේ ආරක්ෂාව සඳහා විධිමත් ආරක්ෂක සැලැස්මක් නාවික හමුදාව හා ආරක්ෂක කොට්ඨාශය එක්ව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර අවශ්‍ය තොරතුරු ලබා ගැනීමේ කටයුතු කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා CCTV කැමරා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීමේ	ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත වූ

මිලියන 150 ක් වැය කර CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවි කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණි. 2019 වර්ෂයේදී ඒ සඳහා රු. මිලියන 150 ක් වෙන් කර තිබූ නමුත් අපේක්ෂිත පරිදි අදාළ කාර්යය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටද අවසන් කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් ආරක්ෂාව පිළිබඳ ගැටළුවකදී අවශ්‍ය තොරතුරු ලබාගැනීමට නොහැකි වීමේ අවධානම බැහැර කළ නොහැකි වේ.

අවශ්‍යතාවය ආරක්ෂක කොට්ඨාශය මගින් හඳුනාගන්නා ලදී. ඒ අනුව 2017 වාර්ෂික අයවැය මගින් කොළඹ වරායෙහි සියළුම පිවිසුම් දොරටු ආවරණය වන පරිදි CCTV කැමරා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 50 ක් වෙන් කරන ලදී.

කාර්යයන් සැලසුම් කළ ආකාරයට ක්‍රියාත්මක කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

එසේම කැබිනට් මණ්ඩලය මගින් නම් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් හා තාක්ෂණික ඇගයුම් කමිටුවක් පත් කර ඇති අතර, ඒ අනුව ඉදිරි කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ලාභය රු. මිලියන 11,264 ක් හා අධිකාරියේ ලාභය රු. මිලියන 11,646 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂයේ සමූහයේ සහ අධිකාරියේ ලාභය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 3,064 ක් සහ රු. මිලියන 4,247 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේදී සමූහයේ සහ අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල පිළිවෙලින් රු. මිලියන 8,200 කින් සහ රු. මිලියන 7,399 කින් වැඩි වී තිබුණි. අධිකාරියේ පසුගිය වර්ෂයේ රු. මිලියන 11,317ක් වූ විදේශ විනිමය අලාභය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු. මිලියන 1,359 ක විදේශ විනිමය ලාභයක් බවට පත්වීම ඉහත දක්වා ඇති මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය වැඩි වීම කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

- i. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව අධිකාරියේ ආදායම රු. මිලියන 2,223.50 කින් හෙවත් සියයට 5.7 කින් වැඩි වී තිබූ අතර වෙනත් මෙහෙයුම් ආදායම රු. මිලියන 427. 58 කින් හෙවත් සියයට 3.69 කින් අඩු වී තිබුණි.
- ii. 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව අධිකාරියේ සමාලෝචිත වර්ෂයේ පරිපාලන වියදම සියයට 69 කින් වර්ධනය වී තිබූ අතර විදේශ විනිමය අලාභය ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ සියයට 112 කින් අඩු වී විදේශ විනිමය ලාභයක් පෙන්වුම් කරන බව නිරීක්ෂණය විය.
- iii. මුළු ආදායමට සාපේක්ෂව අධිකාරියේ 2018 වර්ෂයේ සියයට 22.90 ක් වූ මෙහෙයුම් ලාභය 2019 වර්ෂයේ සියයට 38.92 දක්වා වර්ධනය වී තිබූ අතර 2018 වර්ෂයේ සියයට 11.02 ක්ව පැවති ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය 2019 වර්ෂයේදී සියයට 28.57 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි.
- iv. 2018 වර්ෂයේ ජංගම අනුපාතය හා ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය පිළිවෙලින් 3.29:1 හා 3.15:1 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එය පිළිවෙලින් 2.66:1 ක් හා 2.57:1 ක් දක්වා අඩු වී තිබුණි.
- v. සෘජු මෙහෙයුම් ශුද්ධ ලාභය ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත් විට 2018 වර්ෂයේ සියයට සෘණ 8.77 ක් වූ අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සියයට 10.55 දක්වා වර්ධනය වී තිබුණි.

- vi. අධිකාරියේ සේවක මණ්ඩල පිරිවැය මුළු පිරිවැයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සැලකීමේදී 2018 වර්ෂයේදී සියයට 46.16 ක් වූ අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට සියයට 50.18 දක්වා වර්ධනය වී තිබුණි.
- vii. ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනයට දීර්ඝකාලීන ණය අනුපාතය 2018 වර්ෂයේ 3.91:1 ක් ලෙස පැවති අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂයේ 4.59:1 ක් ලෙස වර්ධනය වී තිබුණි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ)2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය ඉක්මවා සේවකයින් 1347 දෙනෙකු සේවයේ යොදවා තිබූ අතර අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු (Operations) සඳහා සෘජුවම සම්බන්ධතාවයක් දක්වන අංශයන්හි සේවකයන් 464 දෙනෙකු පුරප්පාඩුව පැවතුණි. එසේම අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් සෘජුවම සම්බන්ධතාවයක් නොදක්වන අංශ 13 ක සේවකයින් 653 දෙනෙකුගේ අතිරික්තයක් පැවතුණි. 2019 වර්ෂය තුළදී සේවක අතිරික්තව පැවති අංශ වල සේවකයින් වෙනුවෙන් එකතුව රු. මිලියන 1,156 ක අතිකාල දීමනා ඇතුළුව වර්ෂය සඳහා සමස්ථ අතිකාල දීමනා රු. මිලියන 4,787 ක් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ.</p> <p>ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ විවිධ කොට්ඨාශ වෙනුවෙන් රාජකාරි අවශ්‍යතාවය මත 2019 වර්ෂයේ අය-වැය ප්‍රතිපාදන මඟින් අතිකාල සඳහා මුදල් වෙන් කර ඇති අතර 2019 වර්ෂය සඳහා සමස්ත තත්‍ය අතිකාල වියදම වෙන්කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණය ඉක්මවා ගොස් නොමැත. නමුත් කොට්ඨාශ 10 ක තත්‍ය අතිකාල වියදම අය-වැය මඟින් වෙන්කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණය ඉක්මවා ගොස් ඇත. ඉන් වැඩි ප්‍රමාණයක් සෘජුවම මෙහෙයුම් කටයුතු වලට දායකත්වය ලබා දෙන කොට්ඨාශ බැවින්, එම කොට්ඨාශයන්හි අතිකාල ප්‍රමාණයන් වැඩිවීම රාජකාරි අත්‍යවශ්‍යතාවය මත සිදුවූවක් වේ.</p>	<p>කාර්ය මණ්ඩලය ඵලදායීව සේවයෙහි යොදවා අතිකාල වියදම් අඩු කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>තවද,ආයතන සංග්‍රහයේ viii වන පරිච්ඡේදයේ 2 (I) වගන්තිය අනුව අතිකාල දීමනා ලබාගැනීමට ප්‍රමාණවත් පරිදි අතිකාල වැඩ නියම වශයෙන් හා සාධාරණ වශයෙන් කර තිබේදැයි සොයා බලා වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු විසින් සෑහීමකට පත් විය යුතුය. ඒ සඳහා නියම කළ වැඩ ප්‍රමාණය ඉටු කෙරෙන බවටත් අකාර්යව සිටින කාලයට අතිකාල දීමනා නොගෙවනු ලබන බවටත් වග බලාගැනීම පිණිස නිසි පරීක්ෂණ හා වාර්තා තබා ගැනීමේ ක්‍රමයක් සකස් කළ යුතුය. එහෙත් ඉහත අතිකාල ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් කළ වැඩ වාර්තා විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොවූණි.</p>	<p>එසේ වුවද තත්‍ය අතිකාල වියදම හා අය-වැය මඟින් වෙන් කරන ලද වියදම සමබරව පවත්වා ගත යුතු බවට අදාල කොට්ඨාශ/අංශ ප්‍රධානීන් දැනුවත් කරන ලදී. එමෙන්ම ඉදිරි වර්ෂයේදී තත්‍ය මූල්‍ය වැය කිරීම හා අය-වැය වෙන් කිරීම පිළිබඳව මාසික වාර්තා සෑම කොට්ඨාශ ප්‍රධානියෙකු වෙතම යොමු කර මෙම තත්වය වලක්වා ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	

(ආ) 2011 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා රේගුව දැනුවත් කිරීමකින් තොරව ආනයනය කරන ලද දොඹකර 27 ක් සම්බන්ධයෙන් රේගුව විසින් පනවා තිබූ රු.මිලියන 1,580 ක් වූ රේගු දණ්ඩනය ලිහිල් කර ගැනීම සඳහා රේගු ආඥා පනතේ 165 වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු විමර්ශණයක තීන්දුවක් මත මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත අභියාචනයක් සිදු කල හැකි වුවද, අධිකාරිය විසින් අමාත්‍යවරයා වෙත එවැනි අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, මේ සම්බන්ධයෙන් ගිණුම්වල රු.මිලියන 1,577.7ක අසම්භාව්‍ය බැරකම් වෙන්කර තිබුණි. ඉහත කරුණ සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය අභියාචනාධිකරණයේ පවරන ලද නඩුව නිශ්ප්‍රභා කොට තිබූ අතර අභියාචනාධිකරණයේ නියෝගයට එරෙහිව 2018 වර්ෂයේ දී අධිකාරිය විසින් මෝසමක් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ ගොනු කර තිබුණි.

මෙම නඩු කටයුත්ත මෙතෙක් අවසන් වී නොමැත. කෙසේ වෙතත් මෙම කරුණට අදාළව 2018.05.22 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය සැලකිල්ලට ගෙන මෙම ආරවුල සමනයට පත් කිරීමට පියවර ගන්නා ලෙස නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් හා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇත.

ආරවුල සාධාරණ පදනමකට හැකි ඉක්මනින් විසඳා ගැනීමට අවශ්‍ය සියලු පියවර ගත යුතු වීම.

(ඇ) 2010 වර්ෂයේදී දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත (South Asia Gateway Terminal Ltd-SAGT) සමාගම ආරම්භ කරන අවස්ථාවේදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ලබාදුන් දොඹකර තුනක අගය හුවමාරු කරගැනීම සඳහා රු.මිලියන 141. 63ක වටිනාකමට එම සමාගමෙහි කොටස් අධිකාරිය වෙත ලබාදෙන බවට එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන තෙක් අදාළ කොටස් හිමිකම අධිකාරිය වෙත ලබා දී නොතිබූ අතර අදාළ සමාගම විසින් කොටස් ලබා දෙන බවට තහවුරු කිරීමක් ද කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගම සමග ගිවිසුම්ගත බැඳීමක් ඇති කරගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් අධිකාරිය වෙත අදාළ සමාගමේ කොටස් ලැබීම අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක පැවති අතර , සමාගම විසින් ඒ සඳහා භානිකරණ වෙන්කිරීමක් ද සිදුකර නොතිබුණි.

හිමිකම ලැබී නොමැත යන්න සමඟ එකඟ වේ. වරාය අධිකාරිය විසින් දැනට ලැබීමට ඇති හිමිකම වන රු. 141,632,993 ක මුදල SAGT සමාගමෙන් ලැබිය යුතු මුදලක් ලෙස ගිණුම්වල සටහන් කර ඇත. මෙයට අදාළව SAGT සමාගමේ ගිණුම්වල සටහන් වී තිබූ මුදල අධිකාරියේ එකඟතාවයකින් තොරව කපා හැරීමට SAGT සමාගම කටයුතු කර තිබුණි.

අදාළ සමාගම සමග සාකච්ඡා කර හිමිකම පිළිබඳ අවසන් එකඟතාවයකට පැමිණිය යුතු වීම.

අධිකාරියේ සභාපතිවරයා විසින් කෙටුම්පත් වාර්තාව සඳහා විගණකාධිපතිවරයා වෙත ලබා දෙන ලද පිළිතුරු අනුව මෙයට අදාළව දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගමේ ගිණුම්වල සටහන් වී තිබූ මුදල අධිකාරියේ එකඟතාවයකින් තොරව කපා හැරීමට කටයුතු කර ඇති බව දන්වා තිබුණි.

(ඇ) අධිකාරියේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන කළමනාකරු (පරිශ්‍ර) ගේ අංක පරිශ්‍ර 1/1/156 හා 2020 ජුනි 30 දිනැති ලිපිය අනුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු අක්කර 3 රූඩ් 2 හා පර්චර්ස් 3.163 ක් හා වර්ග මීටර් 49.034 පමණ වූ භූමි ප්‍රමාණයක් සහිත ඉඩම් කට්ටි 10 ක් සම්බන්ධයෙන් අත්සන් කරන ලද කල්බදු ගිවිසුම්වල ගිවිසුම් ගත කාල පරිච්ඡේදයන් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අවසන් වී තිබුණි. එසේ වුවද, ගිවිසුම් යාවත්කාලීන කර ගැනීමට (renew) අවශ්‍ය කටයුතු අධිකාරිය විසින් සිදු කර නොතිබූ නිසා නීතිමය ගැටළු ඇති වීමේ අවදානම විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකි වේ.

එකඟ වේ.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් අත්සන් කර ඇති කල්බදු ගිවිසුම් වසර 03, වසර 05, ආදී ලෙස කෙටිකාලීනව සහ වසර 30, වසර 35 ආදී වශයෙන් දිගු කාලීනව පවතී. මෙම සෑම ගිවිසුමක්ම අවසන් වීමට අඩුම තරමින් මාස 03 කට පෙර නැවත ගිවිසුම් අලුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. එහෙත් නැවත බදු දීමේදී රජයේ තක්සේරු වාර්ථා ලබාදීමේ දී සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයන් තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සිදුවන අවස්ථා ඇත. එසේම සමහර අවස්ථා වල යම් යම් පරිපාලනමය හේතු නිසා අවශ්‍ය අනුමැතිය පමාවන අවස්ථාවලදී හැර සෑම අවස්ථාවකම නියමිත කාලය තුළ ගිවිසුම් අලුත් කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

කල්බදු ගිවිසුම් කාලීනව යාවත්කාලීන කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කළ යුතුය.

(ඉ) පිඹුරුපත් අංක සීඕ/සීඕඑල්/2012/1047 දරණ කොළඹ සී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි හෙක්ටයාර් 1.1372 ක් වූ ඉඩම නෙළුම් කුළුණ ඉදි කිරීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භුක්තිය භාර දී තිබුණද විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග අනුව හිමිකම් ඔප්පුවක් මගින් ඉඩම පවරා දී නොතිබුණි.

එකඟ වේ.

වරාය අධිකාරියට අයත් කොළඹ 10 සී. ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ නෙළුම් කුළුණ ඉදිකර ඇති භූමිය ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 38 (ආ) වගන්තිය අනුව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් භුක්තිය භාර ගෙන ඇති නමුත් වන්දි ලබා දී ඉඩමේ අයිතිය ලබාගෙන නොමැත.

අදාළ පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා කර අවසන් විසඳුමකට පැමිණීමට කටයුතු කළ යුතුය.

සභාපතිවරයා විසින් විගණකාධිපතිවරයා වෙත ලබා දී තිබූ පිළිතුර අනුව කොළඹ ප්‍රාදේශීය ලේකම් විසින් ඉඩම පිළිබඳ වන්දි පරීක්ෂණ පවත්වා තිබුණද අදාළ වන්දි වාර්තා 2020 ජූලි 31 දක්වාම අධිකාරිය වෙත ලබාදී නොමැති නිසා අදාළ ඉඩම වත්කම් ලේඛනයෙන් ඉවත්කළ නොහැකිවී තිබුණි. කෙසේ වුවද මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා වූ සටහන් අංක 57 අනුව මෙම ඉඩම සඳහා වන්දි වශයෙන් කොළඹ ප්‍රාදේශීය ලේකම් වෙතින් රු. මිලියන 4,496 ක් ඉල්ලා ඇති බව හෙළිදරව් කර තිබුණි.

මේ සම්බන්ධව වන්දි පරීක්ෂණය කොළඹ ප්‍රාදේශීය ලේකම් විසින් පවත්වා ඇත. එහිදී අපගේ අයිතිය තහවුරු කිරීමට අදාළ අප සතු සියලුම ලේඛන ඉදිරිපත් කර ඇත. වන්දි පරීක්ෂණයේ වාර්තාව ලබාදෙන ලෙස ප්‍රාදේශීය ලේකම්ගෙන් ඉල්ලා ඇතත් එම පරීක්ෂණයේ නිගමනය/වාර්තාව මෙතෙක් අප වෙත ලබාදී නොමැත.

(ඊ) පිඹුරුපත් අංක එල්/එස්/එම්අයිඑස්/344 දරණ කොළඹ 01 කෙලින් විදියට හා ඕල්කට් මාවතට මායිම් වන අක්කර 02 ක ඉඩම රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීම සඳහා ලබාදී තිබූ නමුත් ඉඩම තක්සේරු කර නීත්‍යානුකූලව පවරා දීම 2020 ජූලි 31 දින දක්වාම සිදු කර නොතිබුණි.

රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන කාර්යාලය ඉදිකිරීම සඳහා වරාය අධිකාරිය ලබාදෙන ලද අක්කර 02 ක ඉඩම සඳහා හුවමාරු වශයෙන් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට හිමිව තිබූ වෛත්‍ය අසල පර්චස් 94 ක ඉඩමක් 1981 දොරටු අංක 01 ඉදිකිරීමේදී ලබාදී ඇති බැවින් ඒවා එකිනෙක තක්සේරු කර වෙනසක් ඇතොත් මුදල ගෙවා නිරවුල් කිරීමට මූලික සාකච්ඡාවලදී එකඟතාවයට පැමිණ තිබිණි.

අදාළ පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා කර අවසන් විසඳුමකට පැමිණීමට කටයුතු කළ යුතුය.

පසුව මෙකී කටයුතු සිදු කරගෙන යන අතරතුර ඉහත සඳහන් පර්චස් 94 ක ඉඩමද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියටම අයත් බවට කරුණු ඉදිරිපත් විය. මේ හේතුවෙන් මෙම ඉඩම් හුවමාරුව පිළිබඳව අවසන් තීරණයකට එළඹීමට නොහැකි වී ඇත.

(උ) අධිකාරියට අයත් ප්‍රධාන මෙහෙයුම් පර්යන්තය වන ජය බහළු පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් කටයුතු තරඟකාරීව හා වැඩි ඵලදායීත්වයකින් සිදු කිරීම සඳහා පර්යන්ත ට්‍රැක්ටර් 30 ක් මිලදී ගැනීමට 2019 අගෝස්තු 07 දිනැති අංක 19/2051/129/028 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අනුමැතිය හිමිව තිබුණි. එසේම 2019 වර්ෂයේ අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ මේ සඳහා රු.මිලියන 600 ක් වෙන් කර තිබුණු අතර මිලදී ගැනීමේ කාර්යයෙන් සියයට 50 ක් 2019 වර්ෂය තුළ නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, වර්ෂය තුළදී ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ කටයුත්ත (Bids Called) පමණක් සිදු කර තිබුණු අතර එය ඉලක්කගත කාර්ය සාධනයෙන් සියයට 5 ක් පමණක් වී තිබුණි. තවද, 2020 ජූලි 31 දක්වාම සුදුසු සැපයුම්කරුවෙකු තෝරා ගැනීමට අධිකාරිය අපොහොසත් වී තිබුණි.

පර්යන්ත ට්‍රැක්ටර් 30 ක් සඳහා CES/FP/05/PT/6051 දරණ ලිපිගොනුව විවෘත කර වරාය අධිකාරියේ ඉල්ලීම මත වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශය මගින් 2020.02.29 හා 2020.03.01 දෙදින තුළ මිල කැඳවීම් පුවත්පත් දැන්වීම් පලකර වරාය අධිකාරිය වෙත බාරදෙන ලදී. ඉන් පසුව ටෙන්ඩර් ලිපි ලේඛන මුදා හැරීම සිදු කරන ලද නමුත් රටතුල ඇතිවූ තත්ත්වය හේතුවෙන් අමාත්‍යාංශය විසින් අදාළ දිනයේ මිල කැඳවුම් විවෘත නොකරන ලදී. ඉන් පසුව රටතුල ඇති වී ඇති තත්ත්වය නිසා වරාය අධිකාරියේ මූල්‍යමය තත්ත්වය සලකා බලා ප්‍රාග්ධන වියදම් පාලනය කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම මිලදී ගැනීම 2021 වසරට කල් දමන ලද බව උප සභාපතිගේ අංක CES/FP/05/PT/6051(MP) අංක දරණ 2020.06.22 දිනැති ලිපිය මගින් අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෙත දන්වා යවා ඇත.

ආයතනයට අවශ්‍ය මිලදී ගැනීම් සැලසුම් ගත පරිදි සිදු කිරීම මගින් අධිකාරියේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නංවා ගැනීමට හැකිවේ.

(ඌ)දක්ෂිණ ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ගාල්ල වරායේ බහු කාර්ය පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා 2006 මාර්තු 28 වන දින ශ්‍රී ලංකා රජය හා අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුව (JBIC) අතර ඇති කර ගන්නා ලද ණය ගිවිසුමක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට එකඟව තිබුණද ලෝක උරුමයක් ලෙස නම්කර ඇති ගාලු කොටුව ආශ්‍රිතව මෙම ඉදිකිරීම් සිදු කිරීම සඳහා යුනෙස්කෝ (UNESCO) සංවිධානයේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුව තිබුණි. ඒ සඳහා වසර 3 කට අධික කාලයක් ගතවීම හේතුවෙන් ණය ප්‍රදානකරු විසින් ණය කාලසීමාව දීර්ඝ නොකිරීම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවීමට තීරණය කර තිබුණි. මේ අනුව මේ සඳහා වැය කරන ලද රු. මිලියන 418 ක් වූ උපදේශන ගාස්තු අනාර්ථික වියදමක් වී තිබුණි.

දක්ෂිණ ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ගාල්ල වරායේ දියකඩනයක් හා බහුකාර්ය පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා 2006 මාර්තු 28 වන දින ශ්‍රී ලංකා රජය හා අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුව (JBIC) අතර ඇති කරගන්නා ලද SLP-85 ණය ගිවිසුම යටතේ යෙන් මිලියන 14,495 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ලබා දීමට එකඟ වී තිබුණි. 2016 මාර්තු මස ශ්‍රී ලංකා රජයේ ඉල්ලීම පරිදි මෙම ණය ගිවිසුම 2017 ජූලි දක්වා අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවය සඳහා වූ ජපාන බැංකුව (JBIC) මගින් දීර්ඝ කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, ජාතික උරුමයන් පිළිබඳ අමාත්‍යාංශය හා එක්ව මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා UNESCO අනුමැතිය ඉල්ලීම් කර මේ සඳහා වන කොන්දේසිගත අනුමැතිය 2016 දී ලබාගන්නා ලදී. JBIC ආයතනය මගින් ලබා දෙන ණය මුදල යටතේ ඉදිකල හැක්කේ දියකඩනය පමණක් බැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය වර්තමානයේ ක්‍රියාත්මක කළත් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ රටට නොලැබෙන නිසා රජය මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය 2017 වසරේදී අත්හිටුවීමට තීරණය කරන ලදී.

ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීමේදී, විධිමත් හා ප්‍රමාණවත් ශක්‍යතා අධ්‍යයන, පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණ හා ජාතික වශයෙන් ඇති අවශ්‍යතාවයන් සලකා බැලිය යුතු වේ.

3.2 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කොළඹ වරායේ දැනට බහාළුම් හැසිරවීම සඳහා ක්‍රියාත්මක පර්යන්ත අතුරින් ගැඹුර (Draft) මීටර් 14.25 ට වඩා වැඩි නැව් පැමිණිය හැකි එකම පර්යන්තය, කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාළුම් පර්යන්තය (C.I.C.T) පමණක් වන අතර එහි ධාරිතාවය වසරකට විසිසම ඒකක මිලියන 2.4 ක් වේ. 2019 වර්ෂයේ දී එම පර්යන්තය වෙත ගැඹුර මීටර් 14.25 ට වැඩි නැව් 374 ක් පැමිණ තිබූ අතර මුළු බහාළුම් ඒකක මිලියන 2.6 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයවා තිබුණි. එය උපරිම ධාරිතාවයද</p>	<p>මෙහි සඳහන් දත්ත සහ එහි අඩංගු කරුණු නිවැරදි වේ.</p>	<p>ජාතික වශයෙන් අහිමි වී යන පර්යන්ත සැපයුම් සේවා ආදායම් ලබා ගැනීම සඳහා නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීම ඉතා වැදගත් වේ. මෙය</p>

ඉක්මවා ගොස් තිබූ තත්ත්වයක් බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව එම පර්යන්තයේ බහාළුම් හැසිරවීම සියයට 8 ක වර්ධනයක් සිදුව තිබුණි. 2011 වර්ෂයේදී ස්කොට් හා විල්සන් සමාගම විසින් සිදුකර තිබූ අධ්‍යයනයක් අනුව 2015 වර්ෂය වන විට කොළඹ වරායේ පවත්නා පර්යන්ත ධාරිතාවය උපරිමයට ලඟා වන බවත් ඒ වන විට ඇතිවන ඉල්ලුමට මුහුණ දීම සඳහා නැගෙනහිර පර්යන්තය ක්‍රියාකාරී තත්වයට පත් කළ යුතු වන බවත් පෙන්වා දී තිබුණි.

අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් අධිකාරියේ වෙළඳපොළ කොටස රැක ගැනීමට හැකි වීම.

මේ අතර කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අදාළව ලංකා බැංකුවෙන් අරමුදල් සම්පාදිතව බහාළුම් ඒකක 800,000 ක වාර්ෂික ධාරිතාවයක් සහිත ඉදිකිරීම් පිරිවැය රු.මිලියන 11,168 ක් වූ මීටර් 18 ක ගැඹුරැති හා මීටර් 440 ක් දිගැති නැගෙනහිර බහාළුම් පර්යන්තයේ අදියර 1 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 අප්‍රේල් මාසයේ අවසන් කර තිබුණි. තවද 2019 මැයි 28 දින මෙම පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාව, ඉන්දියාව හා ජපානය ඒකාබද්ධව සහයෝගීතා ගිවිසුමකට (Memorandum of Corporation) එළඹ තිබුණි. කෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් නැගෙනහිර පර්යන්තය මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කර නොතිබූ අතරම පර්යන්ත සේවා ඉල්ලුම පිළිබඳ පිළිගත් සංඛ්‍යා ලේඛන නොමැති වීම නිසා අහිමිවී ගිය පර්යන්ත ඉල්ලුම හා ඒ අනුව වරායක් වශයෙන් අහිමි වූ ආදායම් පිළිබඳ ගණනය කල නොහැකි විය.

(ආ)2017 ජූලි 26 දිනැති අංක අමප/17/1479/737/025 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව ජය බහලු පර්යන්තය සඳහා නෞතොවේ සිට ගොඩබිම දක්වා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකළ හැකි දොඹකර තුනක් මිලදී ගැනීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අනුගමනය කර දොඹකර තුන මිල දී ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරුවකු තෝරාගෙන තිබූ අතර පසුව 2020 පෙබරවාරි 07 දිනැති අංක PA/HD/25 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මඟින් මෙම දොඹකර තුන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගැනීමෙන් පසුව නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ (ECT) සවි කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා

මෙම බහළුම් මෙහෙයුම් දොඹකර 03 නැගෙනහිර බහළුම් පර්යන්තයේ (ECT) සවිකිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබුණ අතර එය කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතියට ඉදිරිපත් කර තිබුණි. 2020 ජූලි 03 දින මෙම දොඹකර නැගෙනහිර බහළු පර්යන්තයේ (ECT) ගොඩබැම සිදුකළ අතර ප්‍රමාද ශාස්ත්‍ර ගෙවීම නිරාකරණය කර ගැනීමට කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.

රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ නිසා සිදුවී ඇති මෙම වියදම අවම කර ගැනීම සඳහා අදාළ පාර්ශ්වයන් සමඟ සාකච්ඡා කර අවශ්‍ය පියවර ගත යුතු වේ.

ගෙන නොතිබුණි. අදාළ දොඹකර තුන රැගත් නොකාව 2020 ජූනි 20 දින කොළඹ වරාය වෙත පැමිණ තිබූ අතර දොඹකර තුන නැගෙනහිර බහලුම් පර්යන්තයේ ගොඩබෑම සම්බන්ධයෙන් පැවති මතභේදාත්මක තත්වය හේතුවෙන් අදාළ ගොඩබෑමේ කටයුතු 2020 ජූලි 03 දින තෙක් ප්‍රමාද කර තිබුණි. සැපයුම්කාර සමාගම විසින් 2020 ජූනි 26 වන දින ඉදිරිපත් කරන ලද ලිපිය මගින් 2020 ජූනි 23 දින සිට දිනකට එ.ජනපද ඩොලර් 60,000 බැගින් දින 11ක් සඳහා එ.ජනපද ඩොලර් 660,000 ක් අදාළ සැපයුම්කරු විසින් අධිකාරියෙන් ඉල්ලා තිබුණද එම ප්‍රමාද ගාස්තු ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් 2020 ජූලි 31 දින වන විටත් අවසන් එකඟතාවයකට එළඹ නොතිබුණි.

(ඇ) 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධිකාරියේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය සතුව, මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදා ගනු ලබන ප්‍රයිමුවර් රථ 138 ක් පැවති අතර එම ප්‍රයිමුවර් රථවලින් දිනකට 20-30 ත් අතර සංඛ්‍යාවක අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කරනු ලබන බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. එහෙත් ප්‍රයිමුවර් අළුත්වැඩියා අංශයේ වරකට අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කිරීමට ඉඩ පහසුකම් පවතිනුයේ රථ 06 කට පමණි. මේ හේතුවෙන් ප්‍රයිමුවර් රථ අළුත්වැඩියා කටයුතු ප්‍රමාද වීමට ඉඩකඩක් පවතින බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

ජය බහළුම් පර්යන්තයේ (JCT) දැනට පවතින සීමිත ඉඩකඩ ප්‍රමාණය අනුව එම අංශය පුළුල් කිරීමට ඉඩකඩ වෙන්කිරීම අපහසු වේ. වරාය අධිකාරියේ සැලසුම අනුව නැගෙනහිර බහළුම් පර්යන්තයේ (ECT) මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ පසුව නැගෙනහිර බහළුම් පර්යන්තය (ECT) හා ජය බහළුම් පර්යන්තය (JCT) එක්ව වරාය අධිකාරිය මගින් මෙහෙයුම් සිදුකිරීමට නියමිතව තිබුණි. ඒ අනුව බහළුම් මෙහෙයවීම පර්යන්ත දෙක අතර බෙදී ගිය පසු ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ ජය බහළුම් පර්යන්ත වැඩි දියුණු කිරීමේ සැලසුම මෙම අංශයද පුළුල් කිරීමට අදහස් කෙරුණි. ඒ අනුව ඉදිරි ජය බහළුම් ප්‍රතිස්ථාපන ව්‍යාපෘති යටතේ මෙම අංශය පුළුල් කිරීමට කටයුතු කෙරේ.

මෙහෙයුම් කටයුතු අප්‍රමාදව සිදුකිරීම සඳහා ප්‍රයිමුවර් රථ කලට වේලාවට අලුත්වැඩියා කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගත යුතු වේ.

3.3 නිෂ්කාර්ය හෝ උන උපයෝජිත දේපල, පිරිසක හා උපකරණ

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) අධිකාරිය සතු කොළඹ වරාය පරිශ්‍රය තුළ පිහිටි මෙට්‍රික් ටොන් 6,400 ක ධාරිතාවයකින් යුත් පැරණි තෙල් ටැංකි 10 ක් 2015 වර්ෂයේ සිට උන උපයෝජිතව පැවතුනි.</p>	<p>මෙට්‍රික් ටොන් 6400 ක ධාරිතාවයකින් යුත් මෙම තෙල් ටැංකි සංකීර්ණය බදු පදනම මත ලබාදීම සඳහා අමාත්‍යාංශ ටෙන්ඩර් මණ්ඩලය මගින් ලංසු කැඳවා බදු කරුවකු තීරණය කර ඇත. තව දුරටත් එම බදු ආදායම සහ දෛනික පදනම මත (TARIFF) ලැබිය හැකි ආදායම සංසංදනයක් සිදුකරන අතර ඉන්පසු එය එම බදුකරු වෙත ලබා දීම තීරණය කරනු ලැබේ.</p>	<p>තෙල් ටැංකි සංකීර්ණය කල්බදු පදනම මත ලබාදීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.</p>
<p>(ආ) නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන කළමනාකරු(පරිශ්‍ර) ගේ අංක 1/1/156 හා 2020 ජූලි 13 දිනැති ලිපිය අනුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට වරාය අධිකාරියට අයත් කොළඹ වරායේ ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයේ ඇතුළත් ඉඩම් අතුරින් රු. මිලියන 2,284.42 ක වටිනාකමකින් යුතු ඉඩම් අක්කර 36 රූඩ් 2 පර්චර්ස් 26.43 ක් උණ උපයෝජිතව පැවතුනි.</p>	<p>එකඟ වේ උන උපයෝජන ලෙස සඳහන් කර ඇති මෙම ඉඩම් අක්කර 36 රූඩ් 2 පර්චර්ස් 26.45 ඇතුළත් වන්නේ මහර ගල්වල පරිශ්‍රය, ඩී. ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ හා බේරේ වැව දෙපස වරාය අධිකාරියට අයත් ඉඩම්ය.</p>	<p>ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායී වන ආකාරයට එම ඉඩම් උපයෝජනය සඳහා කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
	<p>ඩී.ආර්.විජේවර්ධන මාවතේ සහ බේරේ වැව දෙපස ඉඩම් දීර්ඝ කාලීනව බදු දීම සඳහා පුවත්පත් දැන්වීම් පලකර ටෙන්ඩර් කැඳවීමක්ද කර ඇත. මෙම ඉඩම් කොළඹ නගර මධ්‍යයේ පිහිටි වටිනා වාණිජ ඉඩම් බැවින් ඒවා රජයේ නගර සංවර්ධන සැලසුමට අනුකූලව නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය හා එහි නිර්නායකයනට යටත්ව, වරාය අධිකාරියට බදු දීමට සිදුවී තිබේ. එබැවින් රජයේ සංවර්ධන සැලැස්මට අනුකූලව හා එකඟතාවය මත මෙම ඉඩම් පිළිබඳව කටයුතු කළයුතුව ඇත.</p>	

3.4 ව්‍යාපෘති හෝ ප්‍රාග්ධන වැඩ ප්‍රමාදයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>අධිකාරිය විසින් 2017 දෙසැම්බර් 09 සිට 2018 ඔක්තෝබර් 05 දක්වා ටග් යාත්‍රා 02ක් ද, 2018 ඔක්තෝබර් 05 සිට වර්ෂ 3ක් දක්වා ටග් යාත්‍රා 03ක් ද කුලී පදනම මත ලබා ගෙන තිබුණි. 2017 දෙසැම්බර් 09 සිට 2020 මාර්තු 28 දක්වා ටග් යාත්‍රා කුලී පදනම මත ලබා ගැනීම සඳහා එ.ජනපද ඩොලර් 9,573,886 (රු.මිලියන 1,542.18) ක් අධිකාරිය විසින් වැය කර තිබුණි. අධිකාරියේ සභාපතිවරයා විසින් කෙටුම්පත් විගණන</p>	<p>වරාය අධිකාරිය විසින් කුලී පදනම මත ටග් යාත්‍රා ලබා ගෙන එකී යාත්‍රා සඳහා ගෙවීම් කර ඇති අතර ටග් යාත්‍රා 03 ක් සඳහා ඉදිරි කාල සීමාව සඳහාද (2020.10.25 දින තෙක්) ගෙවීම් කළ යුතුව ඇත.</p>	<p>කොළඹ වරාය වැනි වාණිජ වරායක තමාටම අයත් ටග් යාත්‍රා කිහිපයක් හෝ තිබීම</p>
	<p>ටග් යාත්‍රා මිලදී ගැනීම, ඒවා නඩත්තුව, සේවක වැටුප් සඳහා වැය කරනු ලබන මුදලට සාපේක්ෂව ටග් යාත්‍රා කුලියට ගැනීම වඩා</p>	

වාර්තාව සඳහා ලබා දී තිබූ පිළිතුර අනුව 2020 වර්ෂයේ අධිකාරියේ ප්‍රාග්ධන අයවැය ලේඛනය මගින් ටග් යාත්‍රා දෙකක් මිල දී ගැනීම සඳහා රු. මිලියන 4500 ක් වෙන්කර තිබූ බවත් උද්ගතවී ඇති තත්වය නිසා එකී ප්‍රතිපාදන ලබා දීම ප්‍රතික්ෂේප වී තිබූ බවත් දන්වා ඇත.

වාසිදායක නමුත් වරායක මෙහෙයුම් කටයුතු කුලියට ගත් ටග් යාත්‍රා මගින් ඉටු කර ගැනීම යෝග්‍ය නොවන බැවින් ටග් යාත්‍රා මිල දී ගැනීම සඳහා අවධානය යොමු කර ඒ සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීමට පියවර ගෙන ඇත.

මෙහෙයුම් කටයුතු බාධාවකින් තොරව සිදු කර ගැනීම සඳහා වැදගත් වේ.

3.5 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2019 සැප්තැම්බර් 03 දින සිට පුරප්පාඩුව පැවති ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (මානව සම්පත් හා සංවර්ධන) තනතුර සඳහා සුදුසු අයෙකු බඳවා ගැනීමට අධිකාරිය විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ. ඉදිරියේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතුකරනු ලැබේ.</p>	<p>මානව සම්පත් කළමනාකරණ ඉතා වැදගත් අංශයක් බැවින් හැකි ඉක්මනින් පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>