

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශය 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2019 මැයි 31 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2019 මැයි 30 දින ජර්මාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 10 වගන්තිය ප්‍රකාරව මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මාගේ වගකීම, විගණකගේ වගකීම යන වගන්තියේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධානවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය

ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ.

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

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

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකාධිපති සම්පිණ්ඩන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ආර්ථික තීරණ ගැනීමේදී ඒ පිළිබඳව සැලැකිලිමත් විය යුතුය.

වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. මා විසින්,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මඟ හරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මඟහැරීම, හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අමාත්‍යාංශයේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.

- සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීමේදී, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව,

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

1.5 වෙනත්තෛතිකඅවශ්‍යතාපිළිබඳවාර්තාව

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

- (අ) ඉකුත් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් නොතිබුණු බැවින්, සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූපී වන බව ප්‍රකාශ කළ නොහැකි විය.
- (ආ) ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් ඉකුත් වර්ෂයට අදාළව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් නොතිබුණු බැවින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

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

<u>නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
<u>නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම යොමුව</u>		
(අ) 2018 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක 267/2018 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් වක්‍රලේඛයේ 3.4 ඡේදය	භාණ්ඩාගාරයට නොකල බැරකම් 2019 වසරේ දී නිරවුල් නොකල යුතු වුවද එයට පටහැනිව සමාලෝචිත වර්ෂයේ එසේ වාර්තා නොකල රු.6,455,487 ක් වූ බැරකම්	වක්‍රලේඛ උපදෙස් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුවීම. 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රථම ප්‍රතිපාදන සලසා නොගැනීම මත සියළු බැරකම් සිගාස් වලට ඇතුළත් කිරීමට නොහැකි වූ බව.

2019 වසරේ දී නිරවුල් කර තිබුණි.

(ආ) 2016 මාර්තු 24 දිනැති

අංක 01/2016

දරනකළමනාකරණ

සේවා දෙපාර්තමේන්තු

චක්‍රලේඛය

I. චක්‍රලේඛයේ 2.1.2 ඡේදය.

අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය මත කොළඹ තදාසන්න ව්‍යාපෘතියේ වටිනාකම ඉහල දමා ඇතත් ඒ අනුව ව්‍යාපෘති ඇගයීම් වාර්තාව සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

ව්‍යාපෘති වාර්තාවට හෝ ඇගයීම් වාර්තාවට අනුව කටයුතු කිරීම.

ව්‍යාපෘතියේ වටිනාකම වැඩිවීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී ඇති බව.

II. චක්‍රලේඛයේ 3.2.1 ඡේදය.

චක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට පටහැනිව ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩල සඳහා රු.4,497,673 ක් වැඩියෙන් වැටුප් ගෙවා තිබුණු අතර විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව අතීයම් හා පුහුණු පදනමින් බඳවා ගත් සේවකයින්ට රු.915,006 ක් වැටුප් හා දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි.

චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීම.

මේ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවයක් පැන නොනගින බව.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 වියදම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
(අ) ප්‍රාග්ධන වැය විෂයයන් 04 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු. මිලියන 301 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන සම්පූර්ණයෙන් ඉතිරි වී තිබුණු අතර මෙම වැය විෂයයන් 04 න් 02 ක පසුගිය වසරේ ද මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම ඉතිරි වී තිබුණි.	ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දී මුදල් රෙගුලාසි 50 හි විධිවිධාන අනුගමනය කළ යුතුවීම.	අපේක්ෂිත ආකාරයටම වියදම් පැන නොනැගීම නිසා එලෙස ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වූ බව.
(ආ) ප්‍රාග්ධන වැය විෂයයන් 04 ක ඉතිරිවීම් රු. මිලියන 5.84 ක් වූ අතර එය සියයට 56 සිට සියයට 95 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි. එසේම පුනරාවර්තන වැය විෂයයන් 08 ක ඉතිරිවීම් රු. මිලියන 423.611 ක් වූ අතර එය සියයට 25 සිට සියයට 81 ක පරාසයක විය.	-එම-	-එම-

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු. මිලියන 463.40 ක බැරකම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා නොතිබුණි. එම බැරකම් පියවීමට තරම් ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන 2018 වර්ෂයේ වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවේ ඉතිරි වී නොමැතිවීම ඊට හේතු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.	වියදම් සඳහා සලසා ඇති ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා නොයන ලෙසට බැරකම්වලට එළඹිය යුතුවීම.	2019 පෙබරවාරි 05 දිනට ප්‍රථම ලද ප්‍රතිපාදන සඳහා ප්‍රමාණවත් බිල්පත් පමණක් බැරකම් ලෙස ගිණුමට ඇතුළත් කර ඇති බව.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘති කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සඳහා රු.මිලියන 1,000 ක් වෙන්කර දී තිබුණ ද ඉන් රු.මිලියන 700 ක් නිවාස ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියක් සඳහා මාරු කර තිබුණි. 2018 ජනවාරි මාසයේ දී ආරම්භ වූ මෙම ව්‍යාපෘතිය 2022 දී නිමකළ යුතු වුවත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට සවිස්තරාත්මක නිර්මාණ සැකසීම පමණක් සියයට 30 ක් ඉටුකර තිබුණි.</p>	<p>නිශ්චිත කාර්යයක් සැලැස්ම කර ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන අනුමත කළ විට එම කාර්යය නියමිත කාලසීමාව තුළ ඉටු කිරීමෙන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කළ යුතු බව හා අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ මහජනතාවට ලබාදිය යුතු වීම.</p>	<p>2018 වසර අවසන් වන විට සවිස්තරාත්මක නිර්මාණ සැකසීම සියයට 30 ක් පමණ අවසන් වී ඇති බව.</p>

3.2 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
<p>(අ) රු.මිලියන 36,166 ක ඇස්තමේන්තු ගත පිරිවැයක් සහිත මාතර - කතරගම දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 2013 අගෝස්තු 01 දින ආරම්භ කර තිබූ අතර 2016 ජූලි 31 දින වන විට මෙය නිම කළ යුතුව තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිසි පරිදි ඉටුකිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු අසමත්වීම මත නිමකළ යුතු දිනය 2018 දෙසැම්බර් 31 ලෙසට දීර්ඝ කර තිබූ අතර එදින වන විට රු.මිලියන 33,730 ක් එනම් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 93 ක් ගෙවා තිබුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කෙරේ.</p>	<p>අවශ්‍ය ලිඛිත තහවුරු ලබාදිය යුතු වීම.</p>	<p>විෂය පථය යම් හේතුවක් නිසා වෙනස් වුවද වෙන්කළ මුදල වෙනස් නොවන බව හා ව්‍යාපෘතිය භාර ගැනීමට ප්‍රථම එහි ඉදිකර ඇති මුළු දුර ප්‍රමාණය පිළිබඳව උපදේශන සමාගමෙන් සහතිකයක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන බව.</p>
<p>(i) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව කි.මී. 32 ක් වූ දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා රු. මිලියන 4,306.98ක් වෙන් කර දී තිබුණ ද ව්‍යාපෘතිය අවසාන වන විට එහි ඉදිකිරීමේ මුළු දුර කොපමණද යන්න පිළිබඳව උපදේශන සමාගම සතුව සාක්ෂි නොතිබුණි. ඉදිකිරීම් දුර වෙනස්වන්නේ නම් එහි පිරිවැය ඇස්තමේන්තු වෙනස්වීම් හා ඒ සඳහා අනුමැතිය</p>		

ලබාදීම පිළිබඳ විගණනයට ලිඛිතව තහවුරුවක් නොතිබුණි.

- (ii)** කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 7.4 වගන්තිය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රේල්පීලි හා සිල්පරවල ගුණත්වය තහවුරු කර ඉංජිනේරුවරයා විසින් ඒ සඳහා තත්ත්ව පරීක්ෂණ සහතිකයක් ලබාදිය යුතු විය. එහෙත් 2018 මාර්තු 31 දින රු.මිලියන 725.22 ක පිරිවැයකට මිලදී ගන්නා ලද රේල්පීලි හා සිල්පරවල ගුණත්වය තහවුරු කිරීම සඳහා තත්ත්ව පරීක්ෂණ වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. එමෙන්ම මෙය දේශීය වශයෙන් පරීක්ෂාවන් සිදු කර වාර්තාවක් ලබාදීමට ව්‍යාපෘති ඒකකය අපොහොසත් වී තිබුණි.

සිල්පර හා රේල්පීලි පිළිබඳ තත්ත්ව පරීක්ෂණ වාර්තා මගින් තහවුරු ඉදිරිපත් කල යුතු වීම.

රේල්පීලිවල සහ සිල්පරවල ගුණත්වය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා නිෂ්පාදනය කරනු ලබන අවස්ථාවන්හිදී ව්‍යාපෘතියේ සහ උපදේශන ආයතනයේ ඉංජිනේරුවරුන් පරීක්ෂණ සඳහා සහභාගි වන අතර, ඒ සඳහා සහභාගි වී කරන ලද පරීක්ෂණවලට අදාල වාර්තා පිටපත් ඉදිරියේදී ලබා දීමට කටයුතු කරන බව.

- (iii)** කිලෝමීටර් 32 ක් දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් මිලදී ගත යුතු රේල්පීලි හා සිල්පර ප්‍රමාණය තීරණය කළ යුතු වුවද, ඒ සඳහා මිලදී ගත යුතු රේල් පීලි ප්‍රමාණය, භාවිතා කර ඇති තොගය හා ඉතිරි තොගය පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළත් වාර්තාවක් ලබාදීමට අමාත්‍යාංශ උපදේශන සමාගම අපොහොසත් වී තිබුණි. මේ නිසා මිලදී ගන්නා ලද රේල්පීලි සම්බන්ධයෙන් තොග පාලනයක් සිදු නොවී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

උපදේශන සමාගමක් පවතින විට අදාල සේවය නිසියාකාරව ලබාගත යුතු වීම.

මිලදී ගන්නා ලද රේල්පීලි ප්‍රමාණය සහ භාවිතා කර ඇති ප්‍රමාණය හා ඉතිරි තොග ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව වාර්තා සකස් කර ලබා දෙන ලෙසට ව්‍යාපෘතියේ උපදේශන සමාගම වෙත දැනුම් දී ඇත.

- (iv)** වගුරු සහිත ප්‍රදේශවල දුර්වල පස් ඉවත්කර වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා D.C.M. Pilling ක්‍රමය ගෙවීම් උපලේඛනය (SOP (Scheduled of Payment) මගින් නිර්දේශ කර තිබුණි. එහෙත් මෙම ක්‍රමය සාර්ථක නොවීම හේතුවෙන් ඒ සඳහා Rock Pilling ක්‍රමය යොදාගෙන තිබුණි. මෙම ක්‍රමය යොදා ගැනීමේ දී ඒ සඳහා රු. මිලියන 2,732.17ක වියදමක් ද අමතර වැඩ සඳහා රු.මිලියන 336.61ක් ලෙස එකතුව රු.මිලියන 3,068.78ක ගෙවීම් නිර්දේශ කර තිබුණි. එහෙත් අංක 51 දරන බිල්පත මගින් මේ සඳහා රු.මිලියන 3,898.02ක් ගෙවා තිබුණෙත් රු.මිලියන 829.24ක වැඩිපුර ගෙවීමක් නිරීක්ෂණය විය. මෙහිදී කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ පොදු කොන්දේසි

කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතු අතර බැහැරවීම් සම්බන්ධයෙන් උපදේශන සමාගමේ පූර්ව අනුමැතිය ලබාගත යුතුවීම.

Soft Ground Treatment සඳහා අනුමත ක්‍රමවලින් එකක් වන අතර ඉංජිනේරුමය සිද්ධාන්ත වලට අනුව මෙය තත්වයෙන් බාල ක්‍රමයක් නොවේ. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය ද සලකා බලමින් අවස්ථානුකූලව ගෙවීම් සිදුකර ඇත.

අංක 13.2 අනුව විකල්ප ක්‍රමයකට මාරුවීමේ දී සේවාදායකයාට හිමිවිය යුතු ප්‍රතිලාභය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(v) අංක 51 බිල්පත්‍රය අනුව බැවුම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා B. 5A වැඩ විෂයය යටතේ හයිඩ්‍රෝ සීඩින් ජියෝ මැට් (Hydro seeding Geomat) ක්‍රමය භාවිතා කිරීම වෙනුවෙන් රු.මිලියන 74.49 ක් ගෙවා තිබුණ ද මෙම ක්‍රමය භාවිතා කර නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට තණපිඩලි අල්ලා තිබුණි. තණපිඩලි ඇල්ලීමේ දී Method Statement of turfing අනුව කොහුබත් සහ තණකොළ (Buffalo grass) භාවිතා කළ යුතු බව දක්වා තිබුණ ද, එය බිල්පත්‍රය හා ගෙවීම් උපලේඛනය අනුව නොගැලපෙන බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය. මෙහිදී යෝජිත ක්‍රමවේදය වෙනුවට වියදමින් අඩු ක්‍රමවේදයක් භාවිතා කිරීමට ඉඩ දී තිබුණ ද රජයට ලැබිය යුතු මිල වාසිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(vi) ණය ගිවිසුම් කොන්දේසි 1.3 ප්‍රකාරව ණය ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට වසර 04 ක් ඇතුළත ණය මුදල ලබාගත යුතුවේ. ණය ගිවිසුම 2013 අප්‍රේල් මස අත්සන් කර තිබුණෙන් 2017 අප්‍රේල් වන විට මුළු ණය මුදල ලබාගත යුතු වුවද, ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදය මත 2017 මැයි මස සිට 2018 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලසීමාව තුළ කරන ලද ගෙවීම් සඳහා රු.මිලියන 5.35 ක පමණ විදේශ විනිමය අලාභයක් සිදු වී තිබුණි.

(vii) දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් සිදු කළ යුතු වුවද, එසේඅවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගැනීමකින් තොරව ඉදිකිරීම් සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගත් අවස්ථා භෞතික පරීක්ෂාවේ දී නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව සැතපුම් DK 10 + 400, 9 + 800 හා 17 + 750 යන ස්ථානවල ඉඩම් අනවශ්‍ය ලෙස අත්පත් කර ගෙන තිබුණි.

-එම-

එම පලාතේ පසෙහි සහ බැවුම්වල ස්වභාවය සැලකිල්ලට ගෙන මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා turfing ක්‍රමය වඩාත් සුදුසු බව අනුමත කොට ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙය කිසිම ආකාරයකින් තත්ත්වයෙන් බාල වීමක් නොවන අතර මෙහිදී පිරිවැය ගැන සැසඳීමක් අවශ්‍ය නොවේ.

ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදය මත වන විනිමය අලාභයන් ආවරණය කරගත හැකි ආකාරය පිළිබඳ ගිවිසුම්ගතවීමට පෙර එකඟතා ඇතිකර ගත යුතු වීම.

ව්‍යාපෘති කාලසීමාව දීර්ඝ කිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව මෙසේ ප්‍රමාද ගාස්තු අයකර ගැනීමක් සිදු කළ නොහැකිය.

නිසි භෞතික පරීක්ෂාවකින් පසු ඉඩම් අත්පත් කර ගත යුතුවීම.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ දී ඉඩම් හිමිකරුවන්ට අවාසි සිදු නොවන අයුරින් ඉඩම් කමිටු පවත්වා අවශ්‍යතා හඳුනාගෙන මිලදී ගන්නා ලදී. ගෙවන ලද වන්දි පිළිබඳ විස්තර හා ලේඛන වල මුල් පිටපත් අදාළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් භාරයේ පවතී.

(ආ) මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදිකිරීම පිළිබඳ භෞතික පරීක්ෂාවේ දී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

විගණන නිරීක්ෂණය

නිර්දේශය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

- | | | |
|---|--|--|
| <p>(i) දුම්රිය මාර්ගයේ මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා වූ කොටස තුළ කුළුණු මත පාලම් 07 ක් ඉදිකර තිබුණි. මෙම පාලම් ඉදිකිරීමේ දී ඉවත් කරන ලද පස් සුදුසු ස්ථානයකට ඉවත් කිරීමකින් තොරව එම පාලම් ආසන්නයේ රැස්කර තිබූ බව භෞතික පරීක්ෂාවේ දී නිරීක්ෂණය විය. මෙලෙස ඉවත් කරන ලද පස් පාලම් යට රැස්කර තිබීම නිසා වැසි අවස්ථාවලදී ජලය බැස යාමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් ආපදා තත්ත්වයක් ඇතිවීමේ ඉඩකඩ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. තවද උපදේශන ආයතනය හරහා ව්‍යාපෘති කාර්යාලය වෙත මහජන පැමිණිලි 712 ක් පමණ ලැබී තිබූ අතර ඉන් පැමිණිලි 181 ක් සඳහා 2018 ඔක්තෝබර් 31 දින දක්වාම කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි. එහෙත් ඉහත පරිදි පස් ඉවත් කර නොමැතිව තිබිය දී සහ මහජන පැමිණිලි සඳහා විසඳුම් ලබා දී නොතිබිය දී ඒ සඳහා වෙන්කරන ලද රු.මිලියන 40.06 ක් වූ සම්පූර්ණ මුදලම ගෙවා තිබුණි.</p> | <p>පාරිසරික බලපෑම් පිළිබඳ සැලකිලිමත් විය යුතුවීම.</p> | <p>පාලම් කුළුණු ඉදිකිරීමේදී ඉවත් කරන ලද පස් සුදුසු සහ අවශ්‍ය ස්ථාන හඳුනා ගනිමින් මේ වන විට ඉවත් කරමින් පවතින අතර, මෙම සියලු කටයුතු නිම කරන තෙක් ව්‍යාපෘතිය නිම කර භාර ගැනීම සිදු නොකෙරේ. ලැබෙන මහජන පැමිණිලි සඳහා සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක වන අතර, ඇතැම් පැමිණිලි වලට කටයුතු කිරීම ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු අවසන් කිරීමෙන් පසුව කළ යුතු වේ. කෙසේ වුවද ව්‍යාපෘතියට අදාළ වන්නේ යැයි හඳුනා ගන්නා ලද සියළුම පැමිණිලි සඳහා ක්‍රියාත්මක වී ඒවාට විසඳුම් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ලබාදීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p> |
| <p>(ii) රු.මිලියන 13.46 ක් වෙන්කර 9+423 ස්ථානයේ ඉදිකරන ලද Siphon culvert හි දෙපස ඇල මාර්ගය ජලය ගලා යාමට සුදුසු පරිදි සංවර්ධනය කර නොතිබුණු අතර මේ හේතුවෙන් මේ සඳහා දරන ලද වියදමෙන් නිසි ප්‍රයෝජනයක් ලබාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. 2019 ජනවාරි 15 දින වන විට මේ වෙනුවෙන් රු.මිලියන 11.47 ක් ගෙවා තිබුණි.</p> | <p>ජලය ගලායාමට සුදුසු පරිදි ඇල මාර්ගය සංවර්ධනය කළ යුතුවීම.</p> | <p>ඇල මාර්ගයේ දෙපස ජලය ගලා යාමට සුදුසු පරිදි සංවර්ධනය කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුට උපදෙස් දී ඇති අතර, ඒ අනුව ඉදිරියේදී එම කටයුතු නිම කරනු ඇත.</p> |
| <p>(iii) ගිවිසුම් කොන්දේසි අංක 05 අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී දේශීය ආර්ථිකයට උපරිම අගයක් එකතු කළ හැකි වන සේ මෙම ව්‍යාපෘතිය සිදුකළ යුතු බවට එකඟ වී තිබුණද ව්‍යාපෘතිය සඳහා යොදාගත් අමුද්‍රව්‍ය විශාල ප්‍රමාණයක් විදේශ රටවලින් ආනයනය කරන ලද ඒවා බවට නිරීක්ෂණය වූ අතර දේශීයව මිලදී ගත හැකි ටයිල්, ඇලුමිනියම් උපාංග, සිවිලිම් උපාංග ආදියද විදේශ රටවලින්</p> | <p>හැකි සෑම විටම දේශීය ආර්ථිකයට උපරිම වාසියක් ලබාදෙන ආකාරයට කළයුතුවීම.</p> | <p>ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය වන අමුද්‍රව්‍ය ලබා ගැනීමේදී දේශීයව ලබා ගත යුත්තේ කුමන අමුද්‍රව්‍යද යන්න පිළිබඳව විධිමත්ව සීමා පැනවීමක් සඳහා අයිතමයන් හඳුනා ගැනීමක් සිදු කර නොතිබුණු බැවින් ඒ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට බලපෑමක් සිදු කළ නොහැක.</p> |

ආනයනය කර තිබුණි.

3.3 කළමනාකරණ දුර්වලතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධානගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
<p>2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට අමාත්‍යාංශයේ සේවයේ නොමැති නිලධාරීන් 11 දෙනෙකුගෙන් අයවීම් හිඟහිට තිබුණු ණය ශේෂවල එකතුව රු.මිලියන 1.25 ක් වූ අතර එම හිඟහිටි ශේෂවලින් වර්ෂ 05 ඉක්ම වූ වටිනාකම රු.826,722 ක් වූ අතර එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 66 ක් විය. වර්ෂ 03 ඉක්ම වූ හිඟහිටි ණය ශේෂ වටිනාකම රු.285,738 ක් වූ අතර එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 23 ක් විය. මෙම හිඟහිටි ණය ශේෂයන් අයකර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>	<p>2004 ඔක්තෝබර් 11 දිනැති අංක 118 දරන ජාතික අයවැය වනුලේඛයේ 01 වන ඡේදයේ සඳහන් විධිවිධාන අනුව නිලධාරියා මාරු වී ගොස් මාස 03 ක් ඇතුළත ණය ශේෂ නිරවුල් කළ යුතු අතර එම විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීම. විශ්‍රාම ගොස් සිටින නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ xxiv පරිච්ඡේදයේ 4 ඡේදය පරිදි කටයුතු කිරීම.</p>	<p>නිරවුල් කර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලබන බව.</p>

4. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

<u>විගණන නිරීක්ෂණය</u>	<u>නිර්දේශය</u>	<u>ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම</u>
<p>කාර්යයක නිවැරදි කාර්යසාධනය මැනීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පදනමක් පැවතීම අත්‍යාවශ්‍ය වුවත්, ආයතනය විසින් තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කයන්ට ළඟා වීම මැන බැලීම සඳහා නිවැරදි දත්ත පදනමක් බිහිකරගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>නිවැරදි දත්ත පදනමක් බිහිකරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නැත.</p>

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	නිර්දේශය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම
<p>(අ) 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 248 ක් වූ අතර තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව 186 ක් වූයෙන් එදිනට පැවති පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 62 ක් විය. ඉන් ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරුවල පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 05 ක් වූ අතර, ආයතනයේ දැක්ම හා මෙහෙවර ළඟාකර ගැනීම සඳහා උපකාරීවන ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ නිලධාරීන්ගේ තනතුරුවල උෞතතාවය ඉකුත් වර්ෂවලට වඩා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී වැඩිවීම අමාත්‍යාංශයේ කාර්යසාධනය කෙරෙහි බලපෑමක් වන බවද නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>අත්‍යාවශ්‍ය තනතුරුවල පුරප්පාඩු සම්පූර්ණ කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව.</p>	<p>පුරප්පාඩු අවම කර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>
<p>(ආ) අමාත්‍යාංශය විසින් 2017 පෙබරවාරි 15 දින සිට 2018 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය සඳහා සංවර්ධන නිලධාරීන් නිදෙනෙක් සංවර්ධන සහකාර නිලධාරී තනතුර සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත තාවකාලික පදනම මත මුදාහැර තිබුණු අතර ඔවුන් සඳහා වැටුප් හා දීමනා ලෙස අමාත්‍යාංශය විසින් රු.1,625,236 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණි.</p>	<p>වැටුප් හා දීමනා ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුවීම.</p>	<p>මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලයෙහි සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු නොමැති බැවින් මෙම නිලධාරීන් එම දෙපාර්තමේන්තුවට ස්ථිර වශයෙන් අනුයුක්ත කළ නොහැකිව ඇත.</p>
<p>(ඇ) අමාත්‍යාංශය විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත්</p>	<p>අප්‍රමාදව පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා බඳවා ගෙන අදාළ</p>	<p>පුරප්පාඩු තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීමෙන් අනතුරුව මුදා හැරීමට</p>

සේවකයින් 31 දෙනෙක්ද ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයට අයත් සේවකයින් 08 දෙනෙක්ද වශයෙන් නිලධාරීන් 39 දෙනෙකුගේ සේවය ලබා ගෙන තිබුණි. අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින එකී ආයතනවලද, තනතුරුවල පුරප්පාඩු පවතිද්දී අමාත්‍යාංශවිසින් එම ආයතනවල සේවකයින් සේවයේ යොදවා ගැනීම නිසා එම ආයතනවල කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව හා අඛණ්ඩව පවත්වාලීමට බාධා පැන නැඟිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

කාර්ය මණ්ඩලය ඒ ඒ කටයුතු කළ යුතුවීම. ආයතනවලට නිදහස් කළ යුතුවීම.