

වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 2022

වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර 2019 ජනවාරි 17 දින එළඹී අංක 3716 - එස්ආර්අයි දරන ණය ගිවිසුමේ II ව්‍යවස්ථාවේ 2.09 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුවට වාර්තා කළ යුතු යැයි සැලකෙන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම හා ව්‍යාපෘති කාලය

ණය ගිවිසුම අනුව, එවකට මහා මාර්ග හා මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වර්තමානයේ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ ආයතනය වන අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය නව කැළණි පාලමේ සිට ගාලු මුව දොර දක්වා වූ වරාය හා යෝජිත බහු මාදිලි ප්‍රවාහන කේන්ද්‍රස්ථානය කි. මී. 5.3 ක් දිගැති මංතීරු 4ක් ඉදිකිරීම සඳහා ඇති කර තිබුණි. ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ධනාත්මක බලපෑමක් ඇති කිරීම සහ කොළඹ නගරයේ රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා අපේක්ෂා කරන කලාපීය ප්‍රතිලාභ ලබා දීම, කොළඹ සිට කටුනායක ගුවන්තොටුපල දක්වා ගමන් කාලය අඩුකිරීම සහ වරායේ සිට කොළඹ වෙතත් ප්‍රදේශයන්ට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේදී ඇතිවන රථවාහන තදබදයට සහන සැලසීම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වේ. කොළඹ මාර්ගවල බහාලුම් ගෙන යාමේ අපේක්ෂා කරන අඩුවීම නිසා, කොළඹ තදාසන්න ප්‍රදේශවල රථවාහන තදබදයද ලිහිල්වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

ණය ගිවිසුම ප්‍රකාරව මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු. මිලියන 56,815.2 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 360 ක් වන අතර ඉන් රු. මිලියන 47,346 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 300 ක් සැපයීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි මුදල වූ රු. මිලියන 9,469.2 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 60ක් සැපයීමට ශ්‍රී ලංකා රජය එකඟ වී තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය එහි කටයුතු 2016 පෙබරවාරි මස ආරම්භ කරන ලද අතර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය 2016 මාර්තු මාසයේදී ලැබී තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය 2025 වර්ෂයේ ජුනි 30 දින නිම කිරීමට නියමිතය.

1.3 මතය

ව්‍යාපෘතියේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 මතය සඳහා පදනම

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

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශයේ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ වගකීම පාලනය කරන පාර්ශවයන් විසින් දරනු ලබයි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක අවප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බවට අපේක්ෂා කෙරේ.

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

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් හා ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මගහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබලවන අතර, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මගහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මගහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරන ප්‍රතිපත්තිවල සහ ගිණුම්කරන ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය හා කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල යෝග්‍යතාවය අගයන ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය ඇගයීමට ලක්කල අතර ඒ සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරන ලදී.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

| ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු | මුදල රු. | කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර | විගණකගේ නිර්දේශ |
|---|-----------|---|--|
| මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව 2022 වර්ෂය සඳහා රු. 1,904,332 ක් වූ ක්ෂයවීම් රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 02 අනුව මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් යටතේ මුදල් නොවන ප්‍රවාහයක් ලෙස ගැළපීම් කර නොතිබුණි. | 1,904,332 | පිළිගනී. 2023 වසර සඳහා වන මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඒ අනුව ඉදිරිපත් කෙරේ. | ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය. |

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

| ක්‍රියාකාරකම | | | 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට | | විගණන ගැටලුව | ප්‍රමාද සඳහා හේතු |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------------|---|-------------------------------|-----------------------------|--|
| සංරචකය | | | අපේක්ෂිත භෞතික කාර්යසාධනය ප්‍රතිශතය | අත්කරගත් කාර්යසාධනය ප්‍රතිශතය | | |
| (අ) | වරාය ගුවන් ඉදිකිරීම් කටයුතු. | පිවිසුම් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් | 87 | 54 | ව්‍යාපෘතිය කිරීමට ලෙස ලැබේ. | නිම අහිතකර දුර්වල කාර්යසාධනය සහ රටේ පැවති කොවිඩ් 19 තත්ත්වය. |
| කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය | | | 86.7% ට සාපේක්ෂව 54.3% ක ප්‍රගතියක් ළඟා කර ගෙන ඇත. P79 සිට P85 (SLPA ප්‍රධාන ගබඩා සහ වැඩපළ ප්‍රදේශය) දක්වා කොටසෙහි හිමිකම ලබා ගැනීමේ ප්‍රමාදය මෙම ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා ඇත. | | | |
| විගණකගේ නිර්දේශය | | | අමතර පිරිවැය අවම කර ගැනීම සඳහා ඉදිකිරීම් කටයුතු කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. | | | |
| (ආ) | සමුද්‍රීය මධ්‍යස්ථානයක් ඉදිකිරීම. | පහසුකම් ඉදි කිරීම් | 69 | 22 | ව්‍යාපෘතිය කිරීමට ලෙස ලැබේ. | නිම අහිතකර දුර්වල කාර්යසාධනය, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය, රටේ කොවිඩ් 19 තත්ත්වය. |
| කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය | | | වත්මන් ප්‍රගතිය 27% ඉක්මවයි. කෙසේ වෙතත්, ගෝලීය උද්ධමනය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු දැඩි මුදල් ප්‍රවාහ ගැටළු වලට මුහුණ දෙන බැවින් මෙම තත්ත්වය මහඟරවා ගැනීම සඳහා USD හි වැඩි වීම වෙනුවෙන් ගෙවීම් කිරීමට ඔහු විසින් ඉල්ලුම් කර තිබේ. | | | |
| විගණකගේ නිර්දේශය | | | අමතර වියදම් වළක්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාදයන් මග හරවා ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ඉලක්කගත දිනයන් තුළ නිම කිරීමට සහතික විය යුතුය. | | | |

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

| විගණන ගැටලුව | කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර | විගණකගේ නිර්දේශ |
|---|--|--|
| (අ) ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් ප්‍රගතිය සහ ප්‍රතිඵල මැනීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක ස්ථාපිත කර නොතිබුණි. | ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක ලෙස තීරණාත්මක වැඩ අයිතමවල ප්‍රමාණ සහ සමස්ත ප්‍රගතිය භාවිතා කරනු ලබයි. | "SMART" KPI ස්ථාපිත කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. |
| (ආ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ සිවිල් කටයුතු සඳහා වන කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 54 ක් වුවද, මූල්‍ය ප්‍රගතිය රු. මිලියන 23,430.34 ක් වූ අතර එය මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව වන රු. මිලියන 28,002 න් සියයට 83 ක් නියෝජනය කරනු ලබයි. තවද, උපදේශකවරයාගේ ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව, මිල විචලතාවයන් හේතුවෙන් මුල් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 81 කින් වැඩ ඇස්තමේන්තුව රු. බිලියන 50.8 දක්වා ඉහළ යනු ඇත. සිවිල් කටයුතුවල මන්දගාමී ප්‍රගතිය මෙලෙස පිරිවැය ඉක්මවා යාමට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. | මන්දගාමී ප්‍රගතියට දායක වූ සාධක වන්නේ කොවිඩ් වසංගතය, හඳුනා නොගත් උපයෝගීතා, ආර්ථික අර්බුදය සහ අදාළ ද්‍රව්‍යවල හිඟතාවය යනාදියයි. එම සාධක නොතිබුණද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ හිමිකාරිත්වය පිළිබඳ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය නියමිත වේලාවට නිම කිරීමට නොහැකි වනු ඇත. | අමතර වියදම් වළක්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාදයන් මග හරවා ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ඉලක්කගත දිනයන් තුළ නිම කිරීමට සහතික විය යුතුය. |
| (ඇ) ඉලෙක්ට්‍රොනික ගාස්තු එකතු කිරීමේ පද්ධතිය සඳහා අදාළ වන ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ උපදේශකවරයාගේ උපදේශන සේවාවන්ට අදාළ අත්තිකාරම් ගෙවීමේ සහතිකය 2023 පෙබරවාරි 28 දිනෙන් කල් ඉකුත් වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2023 මාර්තු 31 දින දක්වා ද ව්‍යාපෘතිය විසින් රු. මිලියන 3.8 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ආපසු අයකර ගෙන නොතිබුණි. | අත්තිකාරම් ඇපකරය අවසන් වීමට පෙර අත්තිකාරම් ගෙවීම ආපසු අයකර ගැනීමට ප්‍රමාණවත් මුදල් ප්‍රමාණයන් සහිත උපදේශකවරයාගේ ඉන්වොයිසි ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සතුව තිබුණි. | අත්තිකාරම් ගෙවීම කාලීනව ආපසු අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. |
| (ඈ) වැඩ නිර්මාණ සැලසුම් කිරීමට අදාළ ගැටලු මහහරවා ගැනීමට සහ වැඩ කඩිනම් කිරීමට දේශීය වශයෙන් සුදුසුකම් ලත් මහාමාර්ග සැලසුම් ඉංජිනේරු/ මහාමාර්ග ඉංජිනේරුවරයකු සෘජුවම සම්බන්ධ කර ගන්නා ලෙස උපදේශකවරයා විසින් වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ කොන්ත්‍රාත්කරුට උපදෙස් දී තිබුණද, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් එවැනි කටයුත්තක් සිදු කළ බවට සම්බන්ධ සාක්ෂි විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින්, විශේෂයෙන් මාර්ග ආශ්‍රිත අයිතම සඳහා, පූර්ව අනුමත කරන ලද සැලසුම්වලින් කොටස් ඉවත් කර සාදන ලද අනුවාද නැවත ඉදිරිපත් කිරීම ඇතුළුව, බාල තත්ත්වයේ නිර්මාණ සැලසුම් දිගින් දිගටම | කොන්ත්‍රාත්තුවේ දක්වා ඇති ප්‍රමිතීන්ට අනුව නිර්මාණ සැලසුම් නිම කර ඇති බවට උපදේශක (ඉංජිනේරු) විසින් සහතික කරනු ලබයි. | කාල රාමුව තුළ වැඩ නිම කිරීම සඳහා උපදේශන කටයුතු සමීපව අධීක්ෂණය කළ යුතුය. |

ඉදිරිපත් කර තිබුණි. උපදේශකවරයාගේ ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව, මෙම ඉදිරිපත් කිරීම් ශ්‍රී ලංකාවේ කිසිදු භාවිතයකට හෝ අදාළ ප්‍රමිතීන්ට (ජාතික හා ජාත්‍යන්තර) අනුකූල නොවීම හේතුවෙන් මෙය සැලකිය යුතු ප්‍රශ්නයක් වී ඇති අතර කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් තීරණාත්මක සැලසුම් සංරචක කිහිපයක් ඉදිරිපත් කිරීම ද ප්‍රමාද කර තිබුණි. සිව්වන සංශෝධිත නිර්මාණ සැලැස්මට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා capping beam සැලසුම් 07 ක් සහ deck සැලසුම් 06 ක් ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.

- (ඉ) සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිල්ල නිම කර ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට පැවරීම ජර්මාද වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ (SLPA) දැනට සිටින කාර්ය මණ්ඩලය කුලියට ගත් ගොඩනැගිලි වෙත සංවලනය කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවිය යුතු මුළු මුදල වූ රු. මිලියන 195.47 න් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 116.9 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.
- (ඊ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ පිරිවිතරවල 108.4 සහ 120.7 උප වගන්ති අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාරය සඳහා අවශ්‍ය සියලුම උපකරණ ඔහුගේ වියදමින් ලබා දිය යුතු අතර ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාර උපකරණ ව්‍යාපෘතිය අවසන් වූ පසු කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දෙන අතර මැනුම් උපකරණ ද කොන්ත්‍රාත්තුව අවසානයේ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ආපසු ලබා දිය යුතු වුවද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාර උපකරණ සහ මිනුම් උපකරණ සඳහා එක්වර ගෙවීම් වශයෙන් රු. මිලියන 14.21 ක මුදලක් ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවා තිබුණි. ඒ අනුව, අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මගින් කොන්ත්‍රාත්කරුට අනිසි ප්‍රතිලාභ අත්කර දීමට හේතු විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ගොඩනැගිලිවල සිටි කාර්ය මණ්ඩලය ඉක්මනින් වෙනත් ස්ථානයකට ගෙන ඒම හේතුවෙන්, වැඩ බිමේ හිමිකාරීත්වය ලබා ගැනීමේ සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයක් වළක්වා ගත හැකි වූ අතර එම නිසා වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය පවත්වා ගත හැකි විය.

අමතර වියදම් අවම කර ගැනීම සඳහා ඉදිකිරීම් කටයුතු කඩිනම් කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසානයේ එම අයිතම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය (RDA) සතු දේපළ බවට පත් වුවහොත්, කොන්ත්‍රාත්කරු ඉතා ඉහළ මිලක් ඉදිරිපත් කළ හැකි අතර අවසානයේ RDA වෙත කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් නොමැත.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලැබෙන අනිසි ප්‍රතිලාභ අවම කිරීම සඳහා පෘථුල කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි හඳුන්වා දිය යුතුය.

3.3 පද්ධති හා පාලනයන්

| විගණන ගැටලුව | කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර | විගණකගේ නිර්දේශ |
|--|--|---|
| <p>(අ) පවතින ණය අරමුදල් ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 28.4ක ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකමක් ඇති විද්‍යුත් ගාස්තු එකතු කිරීමේ පද්ධතිය (ETC) ක්‍රියාත්මක කිරීම අවලංගු කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් 2023 පෙබරවාරි 02 දින ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ එකඟතාව ඉල්ලා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතිය විසින් ETC පද්ධතිය සඳහා ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ උපදේශක සඳහා උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 161.69 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. ඒ අනුව, ETC පද්ධතිය අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් ඉහත වියදම් ව්‍යාපෘතියට නිෂ්ඵල වියදමක් වන බව නිරීක්ෂණය විය.</p> | <p>ETC පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට තීරණයක් ගත් විට අනාගතයේදී එම පිරිවිතරයන් සහ සැලසුම් භාවිතා කළ හැක. විකල්ප ක්‍රියා පටිපාටියක් මත අධිවේගී මාර්ග ජාලය සඳහා ETC පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ADB හි තාක්ෂණික සහාය යටතේ කටයුතු සිදු කෙරේ.</p> | <p>ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් එලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> |
| <p>(ආ) වැඩපළ (workshop) ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය ඉදිකිරීම සඳහා 2021 අගෝස්තු මාසයේදී රු. මිලියන 1,090.08 ක කොන්ත්‍රාත් මිලකට දින 270 ක කොන්ත්‍රාත් කාලයක් සඳහා ප්‍රදානය කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එය ප්‍රමාද වී ඇති අතර 2023 අප්‍රේල් 30 වන විට ගොඩනැගිලි 04 හි සමස්ත සම්පූර්ණ ප්‍රගතිය සියයට 87 ක් වූ අතර 2023 මැයි මාසය වන විටත් ගුවන් මාර්ගයේ කොන්ත්‍රාත්කරුට අදාළ ස්ථානය පවරා දී නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ගුවන් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් තවදුරටත් ප්‍රමාද වන අතර, ඉදිකිරීම් කාලය 2024 ජුනි දක්වා දීර්ඝ කිරීමට ඉඩ තිබුණි.</p> | <p>එය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ සහ ව්‍යාපෘති මට්ටමේ සහ අමාත්‍යාංශ මට්ටමේ නිලධාරීන් සමඟ අඛණ්ඩව සාකච්ඡා කර පරීක්ෂා කරන ලදී</p> | <p>නියමිත වේලාවට වැඩ කඩිනම් කිරීමට නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p> |
| <p>(ඇ) වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගය සඳහා ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය සඳහා උපදේශන සේවාවේ යොමුගත නියමයන් (TOR) අනුව, උපදේශකවරයාගේ ජාත්‍යන්තර සහ ජාතික කාර්ය මණ්ඩලයට ප්‍රධාන තනතුරු සහිත සේවක සංඛ්‍යාව 55 ක් ඇතුළත් වේ. කෙසේ වෙතත්, එම උපදේශන සේවාවට අමතරව ව්‍යාපෘතිය විසින් තනි උපදේශකයින් දෙදෙනෙකු පත් කර තිබූ අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 13.9ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. එය විගණනයේදී ගැටළු සහගත කරුණක් විය.</p> | <p>RDA හි වගකීම් ඉටු කිරීම සහ සේවා යෝජකයා ලෙස RDA හි අවශ්‍යතා ආරක්ෂා කිරීම සඳහා RDA හි ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයාට උපදෙස් දීම සඳහා තනි උපදේශන විධිවිධාන දෙක හඳුන්වා දී ඇත.</p> | <p>තනි උපදේශකයන් බඳවා නොගෙන උපදේශන සේවාව කළමනාකරණය කිරීමට උපදෙස් දිය යුතුය.</p> |
| <p>(ඈ) 2022 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය බලතල පැවරීමට අනුව, කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට පෙර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් කරන ලද තීරණය සඳහා අතිරේක ලේකම් (පරිපාලන) හෝ ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරියාගේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 වර්ෂය තුළ රුපියල් 2,092,925 ක වටිනාකමකින් යුත් ප්‍රාග්ධන වත්කම් මිලදී ගැනීම සඳහා එවැනි අනුමැතියක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> | <p>එකඟ වේ. මෙම වසරේ සිට ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ අනුව අනුමැතිය ගනු ලැබේ.</p> | <p>රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ පිළිපැදිය යුතුය.</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>(ඉ) සිවිල් කටයුතුවල මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන්, 2022 වසර සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් වෙන් කරන ලද රු. මිලියන 100 න්, ව්‍යාපෘතිය විසින් රු. මිලියන 20.67 ක් පමණක් භාවිතා කර ඇති අතර, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 79 ක් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබූ අතර, 2021 සහ 2020 වසර තුළදී විදේශ අරමුදල් ප්‍රතිපාදනවලින් පිළිවෙළින් සියයට 77 ක් සහ සියයට 73 ක් භාවිතා කර නොතිබුණි. තවද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලබා නොදුන් ණය මුදල් මත රු. මිලියන 322.41 ක බැඳීම් ගාස්තු අනාර්ථික ලෙස ණය දෙන නියෝජිතායතනයට ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p> | <p>2020 සහ 2021 සඳහා වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන කොට්ඨාස වසංගතය හේතුවෙන් ඇති වූ ප්‍රමාදයන්, උපයෝගීතාවෙන් වෙනස්වීම් සහ වරාය ප්‍රවේශ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ප්‍රමාදය ආදිය හේතුවෙන් සම්පූර්ණයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොමැත.</p> | <p>ණය අරමුදල් ඵලදායී ලෙස භාවිතා කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p> |
|---|---|---|