

ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය - 2022

ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන සංගමය අතර 2017 සැප්තැම්බර් 29 දින එළඹි අංක 5788 -එල්කේ දරණ ණය ගිවිසුමේ පොදු කොන්දේසිවල ඇතුළත් II බී (3) වගන්තිය සහ 4.09 (බී) වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත 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 ගිවිසුමට අනුව, එවකට උසස් අධ්‍යාපන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වර්තමානයේ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ වත්කම් කළමනාකරණය පිළිබඳ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම සහ සැලසුම්කරණය- ඉදිකිරීම- නඩත්තුව හා ක්‍රියාත්මක කිරීම යන කරුණු නිසි ක්‍රම වේදයකින් යුතුව භාවිතා කර නිමැවුම් සහ කාර්ය සාධනය පදනම් කරගත් කොන්ත්‍රාත් ක්‍රම භාවිතයෙන් සකසන ලද ආකෘතියක් (OPBRC) යටතේ පැලියගොඩ- පුත්තලම මාර්ගයේ ජා-ඇල සිට හලාවත දක්වා කි.මී. 58 කින් යුත් (කොටසක්) නියමුකරණය කිරීමයි.

සංවර්ධන ණය ගිවිසුම් අංක 5788 අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය වි.ගැ.හි මිලියන 90.5 කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 125ක් හෙවත් රු.මිලියන 18,125 ක් වන අතර සම්පූර්ණ වටිනාකම මූල්‍යයනය කිරීමට ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන සංගමය (IDA) එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2018 අගෝස්තු 15 දිනැති අංක 18/1682/805/051 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂය පථය වෙනස්කර තිබුණි. ඒ අනුව, මූලික ණය ප්‍රතිපාදනයෙන් රු. මිලියන 14,500 කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 100 ක් ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත්කර, සියළුම පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා පළාත් සභා, පළාත් පාලන හා ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශයට වෙන්කර දී තිබුණි. ඉතිරි ශේෂයෙන්, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා රු. මිලියන 2,320 කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 16 ක් වෙන්කර තිබූ අතර ඉතිරි මුදල වූ රු.මිලියන 1,232.5කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 8.5ක් මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදලට මාරුකර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2020 මැයි 06 දින ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් කරන ලද ඉල්ලීමකට අනුව කොවිඩ් 19 වැඩපිළිවෙල සඳහා එ.ජ.ඩො මිලියන 7ක් මාරු කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන්කරන ලද මුළු ණය ප්‍රමාණය රු. මිලියන 1,305කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 9 ක් දක්වා නැවතත් අඩු කර තිබුණි.

ව්‍යාපෘතිය එහි කටයුතු 2016 ජූනි 30 දින ආරම්භ කර 2018 අගෝස්තු 15 දින ප්‍රතිව්‍යුහගත කර තිබුණු අතර 2023 ජූනි 30 වන විට නිමකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

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 ප්‍රමිති 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 වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශයේ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට 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, චේතනාන්විත 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. භෞතික කාර්යසාධනය

2.1 ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳව භෞතික ප්‍රගතිය

සංරචකය	2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට		විගණන ගැටලුව		ප්‍රමාදයන් සඳහා හේතු
	අපේක්ෂිත භෞතික කාර්යසාධනය	අත්කරගත් කාර්යසාධනය	ව්‍යාපෘති සාධනයට	කාර්ය සම්බන්ධතා	
සමස්ත ව්‍යාපෘති කටයුතු	100	77	ව්‍යාපෘති සාධනයට අහිතකර බලපානු ලැබේ.	කාර්ය සම්බන්ධතා ප්‍රමාදය, යෝජනා කිරීමේ දිනය දීර්ඝ කිරීම	කටයුතුවල බැරවුම් ගැනීමේ ප්‍රමාදය, යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමේ දිනය දීර්ඝ කිරීම
කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර	එකඟ වේ. ව්‍යාපෘතියේ වර්තමාන ප්‍රගතිය 84% ක් වන අතර ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන විට 100% ප්‍රගතියක් ලබා ගත හැක.				
විගණකගේ නිර්දේශය	වැඩ සැලැස්මට අනුව මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.				

2.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

අංකය	විගණන ගැටලුව	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ)	ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම්වල ප්‍රතිදානය සහ ප්‍රතිඵල මැනීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක ස්ථාපිත කර නොතිබුණි. එබැවින්, ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල විගණනයේදී තහවුරු කිරීමට නොහැකි විය.	ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල අධීක්ෂණය කිරීමට සහ තක්සේරු කිරීමට ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක (KPI) ස්ථාපිත කර ඇත.	"SMART" KPI ස්ථාපිත කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(ආ)	ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුමට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ වත්කම් කළමනාකරණය පිළිබඳ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම සහ සැලසුම්කරණය- ඉදිකිරීම- නඩත්තුව හා ක්‍රියාත්මක කිරීම යන කරුණු නිසි ක්‍රම වේදයකින් යුතුව භාවිතා කර නිමැවුම් සහ කාර්ය සාධනය පදනම්කරගත් කොන්ත්‍රාත් ක්‍රම භාවිතයෙන් සකසන ලද ආකෘතියක් (OPBRC) යටතේ පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගයේ ජා-ඇල සිට හලාවත දක්වා කි.මී. 58 කින් යුත් (කොටසක්) නියමුකරණය කිරීමයි. වත්කම් කළමනාකරණය සඳහා ආයතනික ශක්තිමත් කිරීම සහ ධාරිතා වර්ධනය යන කොටස් 2 ක් යටතේ ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වන	රජයේ අවශ්‍යතාවය මත 2018 අගෝස්තු 15 දිනැති අංක 18/1682/805/051 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුමත කර ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන ලදී. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය වෙනස් විය.	අපේක්ෂිත අරමුණු ළඟා කර ගැනීම සඳහා ආරම්භක අදියරේදී ව්‍යාපෘති විෂය පථය හඳුනා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

අතර ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො. මිලියන 125 ක් හෙවත් රු. මිලියන 18,125 කට සමාන වී.ගැ.හි මිලියන 90.5 ක් විය. කෙසේ වෙතත්, 2018 අගෝස්තු 15 දිනැති අංක 18/1682/805/051 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂය පථය වෙනස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, මූලික ණය ප්‍රතිපාදනවලින් එ.ජ.ඩො. මිලියන 100 කට සමාන රු. මිලියන 14,500 ක් ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් කර ඇති අතර එම මුදල සියලුම පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා පළාත් සභා, පළාත් පාලන හා ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශයට වෙන් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය එහි කටයුතු 2016 ජුනි 30

දින ආරම්භ කර 2018 අගෝස්තු 15 දින ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන ලද අතර 2026 ජුනි 30 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතය. ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම හේතුවෙන් 2018 අගෝස්තු 15 වන දින ණය මුදල එ.ජ.ඩො. මිලියන 16 දක්වා අඩු කර ඇති අතර එය නැවත 2020 මැයි 06 වන දින රු. මිලියන 1,305 ට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 9 දක්වා සංශෝධනය කර තිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම ලෙස වෙනස් කර තිබුණු අතර ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම වූ ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ ඉටු වී නොතිබුණි. මෙය විගණනයේදී ගැටලු සහගත කරුණක් විය.

(ඇ) කෙසේ වෙතත්, එ.ජ.ඩො. මිලියන 9 ක සංශෝධිත ණය පහසුකම් අතරින්, 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට වසර 5 ක් සහ මාස 3 ක් ඉක්ම වුවද ව්‍යාපෘතිය විසින් සියයට 26 ක් නියෝජනය කරමින් එ.ජ.ඩො. මිලියන 2.3 ක් පමණක් භාවිතා කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති විෂය පථය තුන් වරක් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීමේ ප්‍රමාදය, එම ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට එ.ජ.ඩො මිලියන 6.7 ක ණය ශේෂය ඉතිරිව පැවතිණි. තවද, 2023 සැප්තැම්බර් 31 දිනට ණය කල් ඉකුත්වීමට පෙර සම්පූර්ණ ණය පහසුකම භාවිතා කිරීමේ හැකියාව විගණනයේදී තහවුරු කර ගත නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතිය හරහා අඛණ්ඩව දත්ත රැස් කිරීම සහ මොඩියුල 10 ක් යාවත්කාලීන කිරීම, 2023 මාර්තු 31 අවසානයේ සම්පූර්ණ කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2023 මාර්තු 31 දක්වා මොඩියුල 4ක් පමණක් නිම කර තිබුණි. දත්ත රැස්කිරීමේ අඩු ප්‍රගතිය ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉක්මවා යාමට හේතු වන බව නිරීක්ෂණය විය.

එකඟ වේ. ඉතිරි වැඩ කඩිනම් කිරීමට නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. 2023 සැප්තැම්බර් 30 වැනි දින ණය කල් ඉකුත්වීමට පෙර TCAMP වෙත ඇති ණය පහසුකම භාවිත කළ හැකිය.

එකඟ වේ. ඉතිරි කාලය තුළ ප්‍රගතියක් අත්කර ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ. නියමිත වේලාවට වැඩ නිම කිරීමට නිවැරදි කිරීමේ පියවර ගත යුතුය.

- (ඉ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මට අනුව, රු. මිලියන 544 ක වටිනාකමක් සහිත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු 10 ක් සැලසුම් කර තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 479 ක් වටිනා ප්‍රසම්පාදන කටයුතු 8 ක් පමණක් අවසන් කර තිබුණි. එකඟ වේ. ප්‍රසම්පාදන කටයුතු කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා උපදේශකයින් හතර දෙනෙකුට රු. මිලියන 118 ක් ගෙවා ඇති අතර උපදේශන කටයුතු 2023 මාර්තු 31 දිනට පෙර අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ දුර්වලතා හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට ලබා ගත් ප්‍රගතිය සියයට 25 ත් 64 ත් අතර විය. එවැනි තත්ත්වයක් හේතුවෙන් ණය කාලය තුළ උපදේශන කටයුතුවල ඉතිරි කටයුතු ඉටු කර ගැනීමට නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය. එකඟ වේ. එකඟ වූ කාලසටහනට අනුව දත්ත රැස් කිරීමට සහ වැඩ නිම කිරීමට උපදේශකයින්ට නොහැකි විය. නියමිත වේලාවට වැඩ නිම කිරීමට නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග සහ සමීප අධීක්ෂණය කළ යුතුය.

2.3 නිෂ්කාර්ය/ උපයෝජනය නොකළ/ ඌන උපයෝජිත සම්පත්

විගණන ගැටලුව	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ) Galaxy Tab A7 පොත් කවර 60 ක් 2022 මැයි 04 වන දින රු. 498,000 ක පිරිවැයකට මිලදී ගෙන ඇති අතර 2023 මාර්තු 23 වන විට අදාළ නිලධාරීන්ට Tab කවර 05 ක් පමණක් බෙදා දී තිබුණි.	එකඟ වේ.	සම්පත් ඵලදායී ලෙස භාවිතා කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ) ප්‍රාග්ධන වියදම් වැය විෂය අංක 117-2-4-48-2506-0-17 යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජයේ ප්‍රතිපාදනය වූ රු. මිලියන 17.5 න් ව්‍යාපෘතිය විසින් රු. මිලියන 13.5 ක් පමණක් භාවිතා කර තිබූ අතර සියයට 23 ක් නියෝජනය කරමින් රු. මිලියන 4 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ භාවිතා කර නොතිබුණි. තවද, විදේශ ණය සඳහා රු. මිලියන 350 ක ප්‍රතිපාදනයෙන්, ව්‍යාපෘතිය විසින් රු. මිලියන 306 ක් පමණක් භාවිතා කර ඇති අතර මුළු ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 12 ක් නියෝජනය වන පරිදි රු. මිලියන 44 ක් ව්‍යාපෘතිය විසින් භාවිතා කර නොතිබුණි.	එකඟ වේ.	ව්‍යාපෘති කාල සීමාව තුළ ව්‍යාපෘති අරමුදල් ඵලදායී ලෙස භාවිතා කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

2.4 පද්ධති හා පාලනයන්

විගණන ගැටලුව

ව්‍යාපෘතිය විසින් 2022 ජනවාරි 25 දින RDA භාවිතය සඳහා රු. මිලියන 51.5 ක් වටිනා Arial ට්‍රැක් රථයක් මිලදී ගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුමේ 4.5-4.8 වගන්තිවලට පටහැනිව 2022 මාර්තු 31 දින වාහනය අමතර කොටස් සහ උපාංග නොමැතිව පිළිගෙන තිබුණි. 2022 මාර්තු 31 වන දින රු. මිලියන 39.6 ක් වූ මුළු පිරිවැයෙන් සියයට 80 ක් සැපයුම්කරු වෙත ගෙවා තිබුණද, අමතර කොටස් සහ උපාංග 2023 අප්‍රේල් 30 දක්වා ද ලැබී නොතිබුණි. තවද, සමහර අමතර කොටස් වගකීම් කාලය තුළ පළමු නියමිත නඩත්තුවේදී ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය වන නමුත් අමතර කොටස් නොලැබීමෙන් අනාගතයේදී වාහනය අක්‍රිය විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම, කොන්ත්‍රාත්තුවේ 26 වැනි වගන්තියට අනුව, සැපයුම්කරු විසින් බෙදාහැරීමේ දිනය වන විට කිසියම් භාණ්ඩයක් හෝ සියලුම භාණ්ඩ ලබා දීමට හෝ කොන්ත්‍රාත්තුවේ දක්වා ඇති කාල සීමාව තුළ අදාළ සේවාවන් ඉටු කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත්, ගැනුම්කරුට කොන්ත්‍රාත් මිලෙන් ප්‍රමාදය මත අලාභ අඩු කළ හැකිය. නමුත් ව්‍යාපෘතිය විසින් ප්‍රමාදය මත අලාභ අඩු කිරීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාර

විගණකගේ නිර්දේශ

වාහනය RDA විසින් පවරා ගන්නා ලදී. සැපයුම්කරු වාහනයේ අමතර කොටස් ආනයනය කර ඇති බව මේ වන විට දන්වා ඇති අතර RDA හි යාන්ත්‍රික අංශයට පවරා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරන ලෙස ඉල්ලා ඇත.

කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අනුගමනය කිරීමට පියවර ගත යුතුය.