කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2022

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර 2019 අගෝස්තු 20 දින එළඹි අංක 3806 එස්ආර්අයි (එස්එෆ්) දරන ණය ගිවිසුමේ (iv) ව්‍යවස්ථාවේ 4.02(අ) වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුලත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදි. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

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

ණය ගිවිසුම අනුව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව, තිරසාර බව සහ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වේ. (අ) මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය (ආ) නඩත්තු ධාරිතාවය ශක්තිමත් කිරීම (ඇ) දුම්රිය සේවයේ ආරක්ෂාව වර්ධනය කිරීම සහ (ඈ) තාක්ෂණික පුහුණු කිරීමේ ආයතනය වැඩිදියුණු කිරීම හා අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සූදානම ශක්තිමත් කිරීම යටතේ ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වේ.
ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 33,878කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 192ක් වන අතර ඉන් රු.මිලියන 28,232කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 160ක් මූල්‍යනය කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි මුදල වන රු. මිලියන 5,646 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් මූල්‍යනය කරනු ලැබේ.
ව්‍යාපෘතිය එහි කටයුතු 2019 සැප්තැම්බර් 06 දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

1.3 මතය

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

1.4 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම 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 සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන 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 අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මඟහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදු වන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දූස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, චේතනාන්විත මඟහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- භාවිත කරන ලද ගිණුම්කරන ප්‍රතිපත්තිවල සහ ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල යෝග්‍යතාවය අගයන ලදි.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්රකාශනවල ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය ඇගයීමට ලක්කළ අතර, ඒ සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව අගයන ලදි.

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

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.1 නීති,රීති, සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

නීති,රීති, සහ රෙගුලාසිවලට යොමුව	අනුකූලනොවීම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
2018 මැයි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා පසුගාමී මූල්‍යනය යටතේ ණය මුදලින් කිසියම් මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය කිසිදු අනුමැතියක් ලබා දී නොතිබුණි.	ණය ගිවිසුම අත්සන් කර තිබුණු අතර සංවර්ධන කටයුතු සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කටයුතු සඳහා දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේහි	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා පසුගාමී මූල්‍යනය යටතේ ණය මුදලින් කිසියම් මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය

කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් සිට 2019 දෙසැම්බර් දක්වා කාලපරිච්ඡේදය සඳහා වැටුප් සහ දීමනා ලෙස එකතුව රු.මිලියන 25.4ක් ව්‍යාපෘති අරමුදල්වලින් ගෙවා තිබුණි.	මූල්‍ය කේතය -12 යටතේ අරමුදල් ඇත.	අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳ භෞතික ප්‍රගතිය

සංරචකය/උප සංරචකය	2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අපේක්ෂිත භෞතික කාර්ය සාධනය එ.ජ.ඩො මිලියන	2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සාක්ෂාත් කරගත් කාර්ය සාධනය එ.ජ.ඩො මිලියන	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
- ආයෝජන පිරිවැය	9,484	3,493	ව්‍යාපෘති කළමණාකරණ අත්පොත අනුව මන්දගාමී මූල්‍ය හා භෞතික කාර්යසාධනයක් පැවතුණි.	කොවිඩ් 19 හේතුවෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් මාස පහක් සඳහා මුළු ව්‍යාපෘතියම නවතා තිබුණි. වෘත්තීය සමිතිවල කටයුතුද බලපාන ලදී.	ව්‍යාපෘතිය 2024 වර්ෂය අවසන් වන විට නිමකළ යුතුය.
- පුනරාවර්තන වියදම්	9,569	337			
- අවිනිශ්චිත වියදම්	1,397	-			
- ක්‍රියාත්මක කාලය තුළ මූල්‍ය ගාස්තු	491	204			

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

අංකය	විගණන නිරීක්ෂණ	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ)	පානදුර වේයන්ගොඩ මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යනයේ අවසන් වාර්තාව ඉජිස් ඉන්ටනැෂනල්/ රිසෝස් ඩිවලොප්මන්ට් උපදේශන පුද්ගලික සමාගම පිළියෙල කර එය කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය වෙත 2018 පෙබරවාරි 08 දින භාරදී තිබුණි. ශක්‍යතා අධ්‍යන අවසන් වාර්තාවේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මේ 14.1 වගුවේ 14.2.1 පරිච්ඡේදයට අනුව, මරදාන ලෙකෝ හංදිය වැඩිදියුණු කිරීම, දුරකථන සංනිවේදනය, ප්‍රවේශපත්‍ර සහ ගාස්තු අයකරගැනීම සහ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සඳහා පමණක් ප්‍රමුඛතාව ලබා දිය යුතුවේ.	දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාසල් පටුමග පාලම ඉදිකිරීම සඳහා දෙවරක් ලංසු කැඳවන ලදී. ඉදිකිරීමේ සංකීර්ණත්වය හේතුවෙන් අවම සහභාගීත්වය මත අවස්ථා දෙකේදීම ලංසුව සාර්ථක නොවීය. මේ අතර, ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටු (PSC) අනුමැතිය ඇතිව, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු විසින් පාසල් පටුමග පාලම ඔවුන්ගේ ධාරිතාවයෙන් (දේශිය අරමුදල්) ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලෙස ඉල්ලා	ශක්‍යතා අවසන් වාර්තාව සහ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අවධානය යොමු කරන ලද ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති සංරචක සම්පූර්ණ කිරීමට ප්‍රථම ප්‍රමුඛතාවය ලබාදිය යුතුය.

	කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයට පටහැනිව දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා නව කටයුතු ඇතුළත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. දුම්රිය ප්‍රමාදයේ ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස දෙමටගොඩ සහ මරදාන අතර ඇති බාධකය හඳුනාගෙන ඇත. බාධකය වළක්වා ගැනීම සඳහා පාසල් මංතීරු පාලම (ලොකෝ හන්දිය පුළුල් කිරීම) ඉදිකිරීමට කැබිනට් මණ්ඩලය තීරණය කර ඇතත්, මෙම සංරචකය මේ දක්වා ආරම්භ කර නොතිබුණි.	ලදි. එබැවින් මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයෙන් ඉවත් කිරීමට තීරණය විය.	
(ආ)	ව්‍යාපෘතියේ මාලපල්ල නිවාස ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව මාගා ඉන්ජිනියරින් (Ms/Maga Engineering) සමාගමට රු. මිලියන 1,317කට 2021 ඔක්තෝබර් 05 වැනි දින ප්‍රදානය කර තිබුණි. ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් මුල් කොන්ත්‍රාත්තු මිල රු. මිලියන 2,465 දක්වා සියයට 87 කින් වැඩි කිරීමට තීරණය කර තිබුණි. කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 27ක් වූ අතර කොන්ත්‍රාත්තුවේ අවසන් දින වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම සහ භාරදීම අවිනිශ්චිත බව නිරීක්ෂණය විය.	ප්‍රසම්පාදන කාලය තුළ කොවිඩ්-19 වසංගතය සහ රට කඩින් කඩ වසා දැමීම හේතුවෙන් තාක්ෂණික ඇගයීම් ක්‍රියාවලිය ප්‍රමාදයන් සිදුවිය.	ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදයකින් තොරව අවසන් කළ යුතුය.
(ඇ)	මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් කිරීම සඳහා IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U (Spain) සමඟ විදේශ මුදල් යුරෝ 1,385,208, එ.ජ.ඩො 2,642,014 සහ රු. මිලියන 194 උපදේශන ගිවිසුමක් අත්සන් කර ඇත. රු. 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 28ක් ගෙවා ඇති අතර මෙම සංරචකය 2022 අප්‍රේල් මාසයේදී සම්පූර්ණ කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය අඩු මට්ටමක පැවතුණි.	උපදේශනය ආරම්භ කිරීමෙන් පසු, භාණ්ඩාගාරයේ තීරණයක් හේතුවෙන් 2020 ජූලි 20 සිට මාස 9 ක කාලයක් සඳහා ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය 2021 අප්‍රේල් මාසයේදී නැවත ආරම්භ කරන ලදී. මේ අතරතුර, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විෂය පථය වෙනස් කිරීමක් ඉල්ලා සිටි අතර නව විෂය පථය අවසන් කිරීමට මාස හතරක කාලයක් ගත විය.	සම්පූර්ණ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී කැබිනට් තීරණ සලකා බැලිය යුතුයි.
(ඈ)	ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානවල ප්‍රවේශපත්‍ර මිලදී ගැනීම සඳහා කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී පවතින දිගු පෝලිම් අඩුකිරීම සහ ප්‍රවේශපත්‍ර ආනයන පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීමේ අරමුණින් ප්‍රවේශපත්‍ර ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමට රු. මිලියන 4,502ක් වෙන් කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේවෙතත්, දුම්රිය මාර්ග විද්‍යුත්කරණය සඳහා පදනම නොතබමින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම විගණනයේදී ගැටලු සහගත විය.	කෙසේවෙතත්, නව සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර ක්‍රමය ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කාර්යක්ෂමතාවය බොහෝ ආකාරවලින් වැඩිදියුණු කරන අතර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා නවීන ප්‍රවේශපත්‍ර ක්‍රමයක් හඳුන්වා දෙනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ වත්මන් ප්‍රවේශපත්‍ර ක්‍රමය මුහුණ දෙන ගැටලු බොහොමයකට නව ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීම ක්‍රමය පිළිතුරු සපයනු ඇත.	ප්‍රවේශපත්‍ර ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර දුම්රිය මාර්ගය විද්‍යුත්කරණය කිරීමේ කටයුතු සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ඉ)	දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධති සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2020 නොවැම්බර් 16 වන දින Dialog Axiata සමඟ ගිවිසුම්ගත වටිනාකම එ.ජ.ඩො මිලියන 9.39ක් සඳහා අත්සන් කරන ලදී. 2021 දෙසැම්බර් මස නිම කිරීමට නියමිතව තිබූ මෙම ව්‍යාපෘතියේ අවසන් දිනය 2022 අප්‍රේල් 30 දක්වා දීර්ඝ කරන ලද අතර, එම උපකරණ සහ පද්ධතිය 2022 අගෝස්තු 30 වන විට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දෙන ලදී. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මෙම ව්‍යාපෘතියේ කර්තව්‍යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට පරිපාලන ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී නොතිබුණි. කෙසේවෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 න් අවසන් වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 1,484ක් ආයෝජනය කර තිබුණි.	සම්පූර්ණ කරන ලද සන්නිවේදන පද්ධතිය 2022 අගෝස්තු 30 වන දින ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය වෙත භාර දෙන ලදී.	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා සංවර්ධනය කර ඇති සන්නිවේදන පද්ධතිය ප්‍රයෝජනයට ගත යුතුය.
(ඊ)	දුම්රිය මෙහෙයුම් සහ පාලන මධ්‍යස්ථානයක් ඉදිකිරීම 2019 වසරේ ආරම්භ කළද කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2021 ඔක්තෝබර් 05 දින අත්සන් කරන ලදී. මුල් ඇස්තමේන්තුගත ඉදිකිරීම් වියදම රු. මිලියන 3,006කින් වැඩි වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පිරිවැය සියයට 77 කින් රු. මිලියන 5,331 දක්වා සංශෝධනය විය. ව්‍යාපෘති කටයුතු ආරම්භ කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් මිල ඉහළ යාම ඉහළ මිල විචලනයකට තුඩු දුන් බව ද විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. 2022 වර්ෂයේදී සියයට 21ක භෞතික ප්‍රගතියක් සැලසුම් කර තිබුණද සත්‍ය භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 8ක් වූ අතර ව්‍යාපෘති කාලය වසර 2024 වන විට අවසන් වන බැවින් මෙම මධ්‍යස්ථානය ඉදිකිරීමට අදාළ භෞතික ප්‍රගතිය ව්‍යාපෘති කාල සීමාවට සාපේක්ෂව අවම මට්ටමක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.	පිළිගැනීමේ ලිපිය නිකුත් කිරීම සහ කොන්ත්‍රාත්තුව අත්සන් 2021 ඔක්තෝබර් 5 වන දින අතර කාලය තුළ රටේ අනපේක්ෂිත ආර්ථික අර්බුදයේ බලපෑම සමස්ත ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයට බලපාන ලදී.	ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදයකින් තොරව අවසන් කළ යුතුය.

3.3 පරිබාහිර කටයුතු

විගණන නිරීක්ෂණ	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
කාලපරිච්ඡේදය සඳහා වෙන් කරන ලද රු. මිලියන 58.7 ක් සහ 2022 න් අවසන් වර්ෂය සඳහා වෙන්කරන ලද රු. මිලියන 139.3ක අරමුදල් උපයෝජනය නොකිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියට බැඳීම් ගාස්තු ගෙවීමට සිදුවී ඇත.	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ වෘත්තීය සමිති විසින් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් අමාත්‍ය විෂය පථය වෙනස් කිරීම, Covid 19 වසංගත තත්ත්වයන්, භාණ්ඩාගාරය විසින් සියලුම ව්‍යාපෘති මාස 5කට අත්හිටුවීම යන කරුණු කිහිපයක් පිළිබඳව අවධානය යොමු කර ඇත.	මූල්‍ය පාලනය ශක්තිමත් කළ යුතුයි.