

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2023

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB) අතර 2019 අගෝස්තු 28 දින එළඹි අංක 3806 දරණ ණය ගිවිසුම 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 ඉදිරිපත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

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

ණය ගිවිසුමට අනුව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ.

ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වන්නේ ප්‍රමුඛතා ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතියේ සුදානම වැඩි දියුණු කිරීමයි. ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වන්නේ (අ) මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම (ආ) නඩත්තු ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම (ඇ) දුම්රිය ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම (ඩී) තාක්ෂණික පුහුණු මධ්‍යස්ථානය වැඩිදියුණු කිරීම, (ඉ) ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ධාරිතාව සහ අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිවල සුදානම ශක්තිමත් කිරීම යටතේය.

ණය ගිවිසුමට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු. මිලියන 47,216 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 148 ක් වන අතර ඉන් රු. මිලියන 39,970 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 125ක් සැපයීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි මුදල වූ රු. මිලියන 7,246 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 23ක් ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් මූල්‍යනය කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් 06 වන දින එහි කටයුතු ආරම්භ කර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට එම කටයුතු අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි.

1.3 මතය

2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශනය සහ එහි මුදල් ප්‍රවාහය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විසින් විගණනය සිදුකරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් 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 වගකීම

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 තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය පරීක්ෂා කිරීම 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 විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. තවද,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මඟහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. වරදක් නිසා සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවක් හේතුවෙන් සිදුකරන ලද ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නාවූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, චේතනාන්විත මඟහැරීම, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම 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

අංකය	විගණන නිරීක්ෂණය	මුදල රු. මිලියන	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ)	<p>ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා දෙන ලද අයවැයගත බැඳීම් ගාස්තු එ.ජ.ඩො. 350,000 ක් වූ අතර ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කිරීමට තවත් වසරක් ඉතිරිව තිබුණ ද, සත්‍ය බැඳීම් ගාස්තුව එ.ජ.ඩො. 788,399 ක් වූ අතර ඉන් අනතුරුව, අතිරික්ත බැඳීම් ගාස්තු රු. මිලියන 126කට සමාන වූ එ.ජ.ඩො. 438,399 ක් විය.</p>	126	<p>සිදුවීම් පහක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස නියමිත වේලාවට සැලසුම් කරන ලද මුදල් ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතෙහි දක්වා ඇති ඇස්තමේන්තුගත බැඳීම් ගාස්තු ඉක්මවා ඇත.</p>	<p>අතිරික්ත බැඳීම් ගාස්තු ඇති වීම වළක්වා ගැනීම සඳහා අයවැයට අනුව සැලසුම් කර ඇති මුදල් ගෙවීම් නියමිත වේලාවට සිදු කළ යුතුය.</p>
(බ)	<p>සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් ලබා දෙන ලද අයවැයගත පොළී පිරිවැය එ.ජ.ඩො. 1,030,000ක් විය. කෙසේ වුවද, 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට තථ්‍ය පොළී පිරිවැය රු. මිලියන 430 කට සමාන එ.ජ.ඩො. 1,259,693 ක් වූ අතර අතිරික්ත පොළී පිරිවැය රු. මිලියන 79.2කට සමාන එ.ජ.ඩො. 229,693ක් විය.</p>	එ.ජ.ඩො. 229,693	<p>ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් ණය පොළිය සෘජුවම ණය ගිණුමෙන් අයකර ගන්නා අතර අදාළ තොරතුරු විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව (ERD) වෙත දන්වනු ලැබේ. ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොත (PAM) අනුව, 2023 වසර අවසන් වන විට සමුච්චිත ණය පොළී සඳහා වෙන් කිරීම එ.ජ.ඩො. 7,850,000ක් වේ. එම කාලය සඳහා සත්‍ය පොළිය එ.ජ.ඩො. 1,479,907ක් වන බැවින්, ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතේ (PAM) දැක්වෙන ණය පොළියේ උණුසුම් උපයෝජනයක් ඇති බව පැහැදිලි වේ. මුදල් ලබා දීමේ මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන් මෙය සිදුවී ඇත. තවද, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ඉදිරි මධ්‍ය කාලීන සමාලෝචන මෙහෙයුමේදී මෙම වෙනස්කම් පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමටත්, ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොත (PAM) සංශෝධනය කිරීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත් අපේක්ෂා කෙරේ.</p>	<p>අතිරික්ත පොළිය ඇති වීම වැළැක්වීම සඳහා මුදල් ලබා දීමේ ප්‍රගතිය අයවැය ලෙස ඉහළම මට්ටමේ තබා ගත යුතුය.</p>

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

සංරචකය	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ) විෂය පථයේ වෙනස්කම්	<p>2023 අප්‍රේල් 28 දිනැති සංශෝධිත ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතට අනුව, මිල විචලනය සහ අනෙකුත් ගාස්තු වැඩිවීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 15 ක අමතර පිරිවැයක් අවශ්‍ය බව නිරීක්ෂණය විය. එම අරමුණ ඇතිව, ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂය පථයට ඇතුළත් වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 10 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයක් සහිත උප ව්‍යාපෘති හතරක් ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට තීරණය කර තිබුණි.</p>	<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කරන ලද ඉල්ලීම් අනුව, ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටු සාකච්ඡාවෙන් පසුව ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය වෙනස් කර ඇත. එමඟින් ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු සමඟ පිළිගැටුමක් ඇති නොවේ.</p>	<p>නිසි තක්සේරුවකට අනුව විෂය පථයේ වෙනස්කම් සිදු කළ යුතු අතර එය ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත අරමුණුවලට අයහපත් බලපෑම් සිදු නොකළ යුතුය.</p>
	<p>(ii) ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ දී දුම්රිය ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස හඳුනාගත් දෙමටගොඩ සහ මරදාන දුම්රිය ස්ථාන අතර මාර්ග තදබදය මඟහරවා ගැනීම සඳහා මෙම පාසල් මංතීරුව සඳහා විශේෂ ප්‍රමුඛතාවක් ලබාදිය යුතු වුවද, මෙම උප ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම උප ව්‍යාපෘතිය නැවැත්වීමට තීරණය කල බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය වෙනස් කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති අනුකමිටුව විසින් ගනු ලැබූ තීරණය ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත ඉලක්ක කෙරෙහි වන බලපෑම පිළිබඳ නිසි තක්සේරුවක් සහිතව ගන්නා ලද තීරණයක් බව නිරීක්ෂණය නොවීය.</p>	<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් කරන ලද ඉල්ලීම් අනුව ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය වෙනස් කර ඇත.</p>	<p>නිසි තක්සේරුවකට අනුව විෂය පථයේ වෙනස්කම් සිදු කළ යුතු අතර එය ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත අරමුණුවලට අයහපත් බලපෑම් සිදු නොකළ යුතුය.</p>

(ආ) මහනුවර
තදාසන්න
දුම්රිය
ව්‍යාපෘතිය
(KSRP)

මූල්‍ය, පාරිසරික සහ සමාජීය විශ්ලේෂණ, සවිස්තරාත්මක ඉංජිනේරු සැලසුම්, ලංසු ලේඛන සහ අවසන් වාර්තා ලබා ගැනීම මෙන්ම නැවත පදිංචි කිරීමේ පුද්ගලයන් තක්සේරු කිරීම සඳහා අදාළ උපදේශන සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වසර 04කට අධික කාලයක් ගත කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. 2019 සිට 2024 දක්වා ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු. මිලියන 194 ක් වූ අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට දරන ලද වියදම රු.මිලියන 719 කි.

ව්‍යාපෘතියේ විෂයපථය වන්නේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සකස් කිරීම පමණි. එබැවින් එය ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය සියලු පිරිවර ගනු ලබන අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට අවශ්‍ය අරමුදල් සැපයීම ව්‍යාපෘති විෂයපථයෙන් පිටත සිදු විය යුතු කාර්යයකි.

කිසිදු ප්‍රමාදයකින් තොරව ව්‍යාපෘති විෂය පථය සහ පිරිවැය තුළ ව්‍යාපෘතිය නිම කළ යුතුය.

උපදේශන සමාගම විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටුවා ඇති බවත්, ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය අරමුදල් තවමත් හඳුනාගෙන නොමැති බවත්, එබැවින් ඉහත සඳහන් කළ වාර්තා කල් ඉකුත් විය හැකි වාර්තා බවට පත් විය හැකි අතර ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරන වියදම් ද එල රහිත වියදම් විය හැකි බවත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) දීප ව්‍යාප්ත
දුම්රිය විදුලි
සංදේශ පද්ධති
වැඩිදියුණු
කිරීමේ
ව්‍යාපෘතිය

2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට නවීන දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය සඳහා රු. මිලියන 1,901 ක මුදලක් වැය කර ඇති අතර, ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රායෝගික භාවිතය අසාර්ථක වීම සහ අරමුණු ඉටු නොවීම හේතුවෙන් එම මුදල එල රහිත වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

තවද, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සකස් කරන ලද මාසික නඩත්තු වාර්තා, ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාව සහ විගණනය විසින් පවත්වනු ලබන කාර්යසාධන විගණනය අනුව පහත නිරීක්ෂණ සිදු කර ඇත.

(i) දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන සහ දුම්රිය ස්ථානවල දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා දුම්රිය එන්ජින්වල සන්නිවේදන උපකරණ සවි කිරීම සඳහා රු.මිලියන 274 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. 2023 මැයි 02 දිනැති අංක 09 දරන දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයාගේ චක්‍රලේඛයට අනුව, සියලුම

එම උපකරණ භාවිත නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් අදාළ නිලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කමිටුවක් පත් කර තිබේ. එකී කමිටු වාර්තාවට අනුව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට නියමිතය.

සන්නිවේදන පද්ධතිය උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතු අතර නිලධාරීන් අදාළ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

පද්ධති භාවිත කරන්නන් අදාළ උපකරණ වැඩ කරන වේලාවන් තුළ සක්‍රීයව තබාගත යුතු බව දන්වා තිබුණ ද, මෙම උපකරණ භාවිත කරමින් දුම්රිය රියදුරන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවන බව විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය. මෙම උපකරණවල සක්‍රීය භාවිතය සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද මාසික නඩත්තු වාර්තාවලට අනුව, සාමාන්‍ය ප්‍රතිශතය වූයේ සියයට 11ක් පමණි. මෙම උපකරණවලට ප්‍රවේශ නොවීම සහ තාක්ෂණික ගැටළු ආදිය හේතුවෙන් මෙම උපකරණ කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස භාවිතා නොවන බව නිරීක්ෂණය වේ.

(ii) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ දුම්රිය මෙහෙයුම් රාජකාරිවල නිරත වූ නිලධාරීන්ට ජංගම දුරකථන ලබාදීම සඳහා රු. මිලියන 132ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. මෙම දුරකථන භාවිත කරමින් අදාළ දුම්රිය ස්ථානවල සහ පාලන මධ්‍යස්ථානවල සේවය කරන නිලධාරීන් අතර පණිවිඩ හුවමාරු කර ගනිමින් දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන කළ යුතුය. එම උපකරණ භාවිත නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් අදාළ නිලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කමිටුවක් පත් කර තිබේ. එකී කමිටු වාර්තාවට අනුව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට නියමිතය. සන්නිවේදන පද්ධතිය උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුක්තව ක්‍රියාත්මක විය යුතු අතර නිලධාරීන් අදාළ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

රාජකාරි කටයුතු සඳහා උපකරණ භාවිතා නොකිරීම නිසා, මෙම උපකරණවල ක්‍රියාකාරී භාවිතය අවම බව නිරීක්ෂණය විය.

(iii) දුම්රිය ස්ථානවල, පාලන මධ්‍යස්ථානවල, සංඥා කුටිවල සහ දුම්රිය ගේට්ටුවල දුම්රිය රාජකාරියේ යෙදී සිටින නිලධාරීන් අතර නිසි සන්නිවේදනයක් පවත්වා ගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් එම උපකරණ භාවිත නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් අදාළ නිලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කමිටුවක් පත් කර තිබේ. එම කමිටු වාර්තාවට අනුව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට නියමිතය. සන්නිවේදන පද්ධතිය උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් ක්‍රියාත්මක විය යුතු අතර නිලධාරීන් අදාළ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

රු.මිලියන 72ක් වටිනා ස්ථාවර දුරකථන සහ උපකරණ සවි කර තිබුණද, තාක්ෂණික දෝෂ සහ මෙහෙයුම් දුර්වලතා හේතුවෙන් ඉහත කී දුරකථන සහ උපාංග සක්‍රීයව භාවිත කිරීම අවම තත්ත්වයේ පැවති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, දුම්රිය මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන සඳහා රු. 61,457,916 ක වියදමින් සපයන ලද පද්ධති නිරීක්ෂණ උපකරණ (SMD) සහ හඬ පටිගත කිරීමේ උපකරණය (VRD) දුම්රිය රියදුරන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවීම හේතුවෙන් භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි.

(iv) උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ (ප්‍රධාන මාර්ගයේ) කිලෝමීටර් 12.5ක් සහ දුම්රිය උමං මාර්ග ආශ්‍රිත මුළු ප්‍රදේශ ආවරණය වන පරිදි සන්නිවේදන ජාලය ඉදි කර නොතිබුණි. එම නිසා, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව අඛණ්ඩ සන්නිවේදන ජාලයක් ස්ථාපනය කර නොතිබුණි.

අදහස් දක්වා නොමැත.

කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව ජාලය ස්ථාපිත කළ යුතුය.

(v) කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වසර 9 ක කාලය තුළ සේවා ගිවිසුමට අනුව සන්නිවේදන පද්ධතියේ නඩත්තුව සහ මෙහෙයුම් සහාය ලබා දිය යුතුය. කෙසේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් නඩත්තු කාලය තුළ ඇති වූ උපකරණවල තාක්ෂණික දෝෂ සහ අනෙකුත් ගැටළු පිළිබඳව කොන්ත්‍රාත්කරු දැනුවත් නොකිරීම හේතුවෙන් වගකීම් කාලය තුළ නඩත්තුව සහ අලුත්වැඩියාව නොමිලේ ලබා ගත නොහැකි වීමේ අවදානමක් ඇති වී තිබුණි.

Dialog Axiata Plc සමඟ නඩත්තු සේවා ගිවිසුමක් අත්සන් තබා ඇති අතර ඒ අනුව සන්නිවේදන පද්ධතියේ වැඩිදියුණු කිරීම්/වෙනස්කම් සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා කාර්යමය කමිටුවක් සහ මෙහෙයුම් කමිටුවක් පත් කර ඇත.

සේවා ගිවිසුමට අනුව තාක්ෂණික දෝෂ සහ අනෙකුත් ගැටළු සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු දැනුවත් කළ යුතුව තිබුණි.

(vi) සන්නිවේදන පද්ධතියේ නඩත්තුව සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට පැවරීමේදී බාධාවකින් තොරව පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පද්ධති පිරිවිතර අවශ්‍යතා අනුව සුදුසු අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් සැලසුම් කර දුම්රිය සේවාව හරහා අනුයුක්ත කර තිබිය යුතුය. කෙසේ වුවද, සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලන සහ සුදුසු කාර්ය මණ්ඩලය දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමින් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුව පද්ධති පිරිවිතර අවශ්‍යතාවලට දැනටමත් ලබා දී ඇති අතර අනුකූලව සුදුසු අභ්‍යන්තර පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමෙන් පාලනයන් හඳුන්වා දී ක්‍රියාත්මක පසුව වැඩිදුර පුහුණු කටයුතු සිදු කළ යුතුය. කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

අංකය විගණන නිරීක්ෂණය කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම විගණකගේ නිර්දේශය

(අ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ණය මුදල යොදා ගනිමින් කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ යෑමේ අයිතිය සහිත ප්‍රදේශයේ (RoW) පදිංචි පවුල් 120ක් නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා මාලපල්ල ප්‍රදේශයේ සහාධිපත්‍ය ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ සිදු කර ඇත.

(i) කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලැබී මාස 05කට පසු කොන්ත්‍රාත්තුව ලබා දී තිබූ අතර ඒ අනුව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් Maga Engineering Pvt Ltd සමඟ බදු රහිත රු. මිලියන 1,317ක මුදලකට කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට එළඹ ඇත. කොන්ත්‍රාත්තුව 2021 ජූනි 04 වන දින ආරම්භ කිරීමට නියමිතව තිබූ අතර කොන්ත්‍රාත් කාලය කොන්ත්‍රාත්තුව පිළිගත් දිනයේ සිට මාස 36 ක් විය. ඉදිකිරීම් කාලය පළමුවරට දීර්ඝ කිරීමෙන් පසුව, 2021 ජූනි 21 දින ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර 2024 ජූනි 4 වන දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත් ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයාගේ ලිපියට අනුව ව්‍යාපෘතියේ ආරම්භක දිනය තවත් මාස 06 කින් ප්‍රමාද වූ අතර එම ආරම්භක දිනය 2022 ජනවාරි 05 විය.

(ii) රුපියල් මිලියන 858.5 ක ඇස්තමේන්තුගත මිල වැඩිවීම තරාස විචලනය සහ ගෙවීම් ඇගයීමට ලක් කරන බැවින් වැඩි වීමට හෝ අඩුවීමට යටත් වේ. මේ සඳහා ප්‍රතිපාදන ගිවිසුමේ කොන්දේසිවල ඇතුළත් වන අතර වර්තමාන වෙළෙඳපොළ මිල උච්චාවචනයන් මෙයට බලපා ඇත. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරුට මෙම ගෙවීම් ලබා ගැනීමට ගිවිසුම්ගත අයිතිය ඇත.

(iii) ගිවිසුමට අනුව ගෙවීම් කළ යුතු අතර නියමිත දිනට කොන්ත්‍රාත්තුව සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ii) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 45ක් පමණක් වන අතර, නියමිත දිනට ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම සහ භාරදීම සම්බන්ධයෙන් අවිනිශ්චිතතාවයන් තවදුරටත් දක්නට ලැබේ. ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලංසුකරු තෝරා ගැනීම සඳහා 2018 සිට 2021 දක්වා වසර දෙකක් ගත වී තිබුණු අතර ප්‍රමාදයන් සඳහා වරින් වර ලබාදුන් දින දීර්ඝ කිරීම හේතුවෙන් සියයට 65ක මිල වෙනස්වීම් සිදු වූ බව නිරීක්ෂණය විය. 2023.12.31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය 45%ක් වන අතර එය මේ දක්වා (2024.05.20) 76%ක ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. සංශෝධිත වැඩ සැලැස්මට අනුව, මේ වසරේ නොවැම්බර් 11 වැනිදා වන විට එය ප්‍රමාදයකින් තොරව අවසන් කිරීමට දැනටමත් කටයුතු කරමින් පවතී. ප්‍රමාදයකින් තොරව සංශෝධිත වැඩ සැලැස්මට අනුව ව්‍යාපෘතිය අවසන් කළ යුතුය.

(ආ) (i) ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා සුහුරු ටිකට්පත් පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා 2018 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කරන ලද දීර්ඝ ටෙන්ඩර් ඇගයීම් ක්‍රියාවලියකින් පසුව, 2021 මැයි 31 දින ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම සඳහා 2019 වර්ෂයේ දී පුද්ගලික සමාගමක් සමඟ එ.ජ.ඩො. මිලියන 19 ක පිරිවැයකට ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලද බව නිරීක්ෂණය විය. සංශෝධිත ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතට අනුව ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමේ දිනය 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා දීර්ඝ කර ඇත. අත්තිකාරම් වශයෙන් රු. මිලියන 321ක් ගෙවා ව්‍යාපෘතියට අදාළ කටයුතු සඳහා 2020 වසරේ සිට උපදේශන සමාගමක සේවය කුලියට ලබා ගෙන තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ප්‍රගතියක් නොලබාම උපදේශන ගාස්තු වශයෙන් රු. මිලියන 21ක මුදලක් ගෙවා ඇති බවද නිරීක්ෂණය විය. මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදයකින් ක්‍රියාත්මක කර වසර දෙකක් තොරව අවසන් කළ යුතු ගතවී ඇතත් එහි නිමැවුම් අතර ගෙවීම් කොන්ත්‍රාත් ලබාදීමේ පසුගාමී බවක් ගිවිසුමට අනුව සිදු කළ දක්නට ලැබේ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අවශ්‍යතාවය කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් හඳුනා ගැනීම ප්‍රමාද වීමත් ඒ වන විට රට තුළ පැවැති අස්ථාවරභාවයත් මේ සඳහා සෘජුව බලපා ඇත.

(ii) ව්‍යාපෘතිය නියමිත දිනට නිම කිරීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවද, 2024 ජූනි 30 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 34ක් වීම හේතුවෙන් සහ සමස්ත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ අකාර්යක්ෂමතාව හේතුවෙන් අපේක්ෂිත කාර්යසාධනය ලබා ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව ද නිරීක්ෂණය විය. භෞතික ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ කාර්යසාධනයේ මන්දගාමීත්වයක් පවතින අතර නියමිත කාලය තුළ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව කටයුතු සිදුවෙමින් පවතී. ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදයකින් තොරව අවසන් කළ යුතුය.