

**කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2021**

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර 2019 අගෝස්තු 20 දින එළඹී අංක 3806 එස්ආර්අයි (එස්එල්) දරන ණය ගිවිසුමේ (iv) ව්‍යවස්ථාවේ 4.02(අ) 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 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 ආයතනය 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 සුදානම ශක්තිමත් කිරීම යටතේ ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වේ. ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 33,878කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 192 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 කර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

**1.3 මතය**

ව්‍යාපෘතියේ 2021 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 වගකීම**

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් 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 සැලැසුම් 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, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මඟහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ ස්වලදායීත්වය 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 ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කිරීම, විධිමත් සහ අන්තර්ගතය ඇගයීමට ලක්කළ 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 නීති, රීති, සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම**

නීති, රීති, සහ රෙගුලාසිවලට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
2018 මැයි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය	කොළඹ තදාසන්න ව්‍යාපෘතියේ මණ්ඩලයේ වැටුප් පසුගාමී මූල්‍යනය යටතේ මුදලින් කිසියම් මුදලක්	දුම්රිය කාර්ය සඳහා ණය මුදලක්	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය මණ්ඩලයේ වැටුප් සඳහා පසුගාමී මූල්‍යනය යටතේ ණය මුදලින්

ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය කිසිදු අනුමැතියක් ලබා දී නොතිබුණි. කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් සිට 2019 දෙසැම්බර් දක්වා කාලපරිච්ඡේදය සඳහා වැටුප් සහ දීමනා ලෙස එකතුව රු.මිලියන 25.4ක් ව්‍යාපෘති අරමුදල්වලින් ගෙවා තිබුණි.

කිසියම් මුදලක් ගෙවීමට හෝ ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

**3. භෞතික ප්‍රගතිය**

**3.1 ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳ භෞතික ප්‍රගතිය**

සංරචකය/උප සංරචකය	2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට		විගණන ගැටලුව	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
	අපේක්ෂිත භෞතික කාර්ය සාධනය	සාක්ෂාත් කරගත් කාර්ය සාධනය			
	එ.ජ.ඩො මිලියන	එ.ජ.ඩො මිලියන			
ආයෝජන පිරිවැය	86.47	11.48	මන්දගාමී මූල්‍ය හා භෞතික කාර්යසාධනයක් නිරීක්ෂණය විය.	කොවිඩ් 19 හේතුවෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් මාස පහක් සඳහා ව්‍යාපෘතියම නවතා තිබුණි. වෘත්තීය සමීක්ෂණ කටයුතුද බලපාන ලදී.	ව්‍යාපෘතිය 2024 වර්ෂය අවසන් වීමට පෙර නිමකළ යුතුය.
පුනරාවර්තන වියදම්	1.35	1.32			
අවිනිශ්චිත වියදම්	8.62	-			
ක්‍රියාත්මක කාලය තුළ මූල්‍ය ගාස්තු	2.3	0.5			

**3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය**

විගණන ගැටලු	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ) පානදුර වේයන්ගොඩ මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ අවසන් වාර්තාවට අනුව, මරදාන ලෙකෝ හංදිය වැඩිදියුණු කිරීමට, දුරකථන සංනිවේදනයට, ප්‍රවේශපත්‍ර සහ ගාස්තු අයකරගැනීම සහ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සඳහා මුල් ප්‍රමුඛතාව ලබා දිය යුතු අතර දුම්රිය	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව අවසාන ලංසු විවෘත කරන අතර ඉදිරි මාස දෙක තුළ ටෙන්ඩරය පිරිනමනු ලැබේ.	ශක්‍යතා අධ්‍යයනය අවසන් වාර්තාවෙන් සහ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අවධානය යොමු කරනු ලද ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති සංරචක නිම කිරීමට මුල් ප්‍රමුඛතාව ලබා දිය යුතුය.

කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය එ.ජ.ඩො මිලියන 89.15ක මුදලක් වෙන්කර තිබුණි. දෙමටගොඩ සහ මරදාන අතර තදබදය වැළැක්වීමට පාසල් මගී පාලම ඉදිකිරීමට (school lane bridge) (ලෙකෝ හංදිය පුළුල් කිරීම) අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබුණද මේවන තෙක් මෙම සංරචකයේ කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි.

- (ආ) මහනුවර තදබදය ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සහ විස්තරාත්මක සැලැස්ම සකස් කිරීම සඳහා විදේශ මුදල් යුරෝ 1,385,208 (එ.ජ.ඩො 2,642,014) ක් සහ දේශීය මුදල් රු.මිලියන 194.1ක උපරිම මුදලකට කොන්ත්‍රාත්කරු සමග උපදේශන ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම සංරචකය සඳහා එකතුව රු.මිලියන 28ක් ගෙවා තිබුණු අතර 2022 අප්‍රේල් නිම කිරීමට අපේක්ෂිත විය. කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතිය මන්දගාමී ප්‍රගතියක් පැවතුණි.

උපදේශන ගිවිසුම අත්සන් කරන ලද අතර ආරම්භක රැස්වීම් 2020 අප්‍රේල් 30 පවත්වන ලදී. භාණ්ඩාගාර නියෝග, ස්ථාවර මූලික කටයුතු අවසන් කරන ලදී.

මුළු යෝජනාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය සැලකිල්ලට ගත යුතුය.
- (ඇ) ප්‍රවේශපත්‍ර මිලදී ගැනීම සඳහා කාර්යබහුල වෙලාවන්හිදී ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානවල පවතින දිගු පෝලීම් අඩු කිරීම සහ ප්‍රවේශ පත්‍ර ආනයන පිරිවැය ඉතිරි කිරීමේ අරමුණින් ප්‍රවේශපත්‍ර පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට එකතුව රු.මිලියන 4,502ක් වෙන්කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේවෙතත්, දුම්රිය මාර්ග විද්‍යුත්කරණය සඳහා අධිතාලම දැරීමෙන් තොරව දුම්රිය මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැත්වීම පිළිබඳ විගණයේදී බැහැර කළ නොහැකි වේ.

REIP ව්‍යාපෘතිය විශ්ලේෂණයේදී ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණනය කිරීම් සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආර්ථික විශ්ලේෂණවල සංවර්ධනයන් පසු (විද්‍යුත්කරණයෙන් පසු) මගීන්ගේ වර්ධනයක් සලකා නොමැත.

ප්‍රවේශ පත්‍ර පද්ධතියට පෙර දුම්රිය මාර්ග විද්‍යුත්කරණය කිරීමේ අධිතාලම සම්පූර්ණ කළ යුතුය.
- (ඈ) දිවයින පුරා ව්‍යාප්ත වූ දුම්රිය විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘති සංරචකය රු.මිලියන 3,148කට සමාන එ.ජ.ඩො මිලියන 17.30කට ඩයලොග් ආසියාටා පෞද්ගලික සමාගම (Dialog Axiata PLC) සමග 2020 නොවැම්බර් 16 දින ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුව 2021 දෙසැම්බර් නිම කිරීමට අපේක්ෂිත විය. වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ තත්ත්ව වාර්තා අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 770ක් ගෙවා තිබූ අතර 100 සියයක් ප්‍රසම්පාදනයන් සහ සියයට 77ක කෙරිගෙන යන වැඩ ළඟාකරගෙන තිබුණි. පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

එල්ටී2 ඒකක 451කින් ඒකක 291ක් ස්ථාපනය කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ තාක්ෂණික/පටිපාටිමය අවසරය අවශ්‍යවීම හේතුවෙන් ඉතිරි 160 ප්‍රමාදවී තිබුණි. එල්ටී3 ඒකක 788කින් ඒකක 380ක් මට්ටම් හරස් මාර්ගවල (level crossing) ස්ථාපනය කර තිබුණු අතර ඉතිරි 150 ස්ථාපනය කළ යුතුවේ. විදුලි බලය නොමැතිවීම සහ ස්ථානවල ආරක්ෂාව යන කරුණු හේතුවෙන් මේවන විට ප්‍රමාදවී ඇත.

කොන්ත්‍රාත් කාලයට තුළ පවතින කටයුතු නිම කිරීමට උත්සාහ කළ යුතු අතර හැකි විගස මෙම සංරචකයේ ප්‍රතිලාභ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලැබිය යුතුය.

- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සපයන ලද පහසුකම්වල හිඟකම හේතුවෙන් දුම්රිය ස්ථානවල සහ අනෙකුත් අංශවල ගුවන්විදුලි උපකරණ ස්ථාපනය කිරීම ප්‍රමාද විය.
- වැඩ කරන තත්ත්වයේ නොමැති වීම හේතුවෙන් දුම්රිය එන්ජින් මැදිරිවලට දුම්රිය ගුවන්විදුලි කට්ටලවල (MTI) 30ක් සවි කිරීමට නොහැකි විය.
- සමාගමේ වගකීම් කාලය තුළ පැවතීම හේතුවෙන් දුම්රිය ගුවන් විදුලි කට්ටල 49 පර්වර් වැගන් (Power wagon) වලට සවි කිරීමට නොහැකි වේ. නිෂ්පාදකයාගේ අවසරයක් නොමැතිව එන්ජින් කාමරවලට කිසිවක් ස්ථාපනය කළ නොහැක.
- ඔවුන්ගේ හානි ගාස්තු සඳහා ඔවුන්ට ගෙවීමකින් තොරව කිලෝමීටර් 12.5ක් දිග උමං 17ක් තුළින් කේබල් සවි කිරීමට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව අවසර ලබාදී නොතිබුණි. ගිවිසුමට අනුව හානි සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවීම් සිදුකිරීමට පහසුකමක් නොමැත. එම නිසා සංනිවේදන පද්ධතිය මගින් මෙම කිලෝමීටර් 12.5ක දිග ආවරණය කරනු නොලැබේ.

දීර්ඝ අලුත්වැඩියා යටතේ ඇති දුම්රිය එන්ජින් මැදිරිවල MTI ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තු මේන්තුවේ ගබඩාවට භාර දී ඇත.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තු මේන්තුව නිෂ්පාදන සමාගම මෙන් සාකච්ඡා කර මාර්ගෝපදේශ ලබාගනු ලැබේ. ඔහිය දීර්ඝකිරීමේ වැඩබිම් 44 සඳහා ෆයිබර් කේබල් විසඳුම (fiber cable solution) සහ ෆයිබර් පොකුරු (fiber cluster) ස්ථාපනයට අනුමැතිය පිළිබඳව 2022 ජනවාරි 10 දින පවත්වනු ලබන රැස්වීමේදී සාකච්ඡා කර ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් නිර්දේශ ලබා ගැනීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් කමිටුවක් පත්කර ඇත.

**3.3 පරිබාහිර කටයුතු**

විගණන ගැටලුව	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>වෙන්කරන ලද අරමුදල් උණු උපයෝජනය හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා රු. 46,084,807 සහ 2021 වර්ෂය අවසාන වන විට රු. 80,540,700ක බැඳීම් ගාස්තුවක් ව්‍යාපෘතිය ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තු මේන්තුවේ වෘත්තීය සංගම් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳව ගැටලු කිහිපයක් පෙන්වාදීම, අමාත්‍යාංශ විෂය පථය වෙනස්වීම, කොවිඩ් 19 වසංගතය, මුදල් අමාත්‍යාංශය සියලුම ව්‍යාපෘති මාස 5ක් සඳහා තාවකාලිකව නවතන ලදී.</p>	<p>මූල්‍ය පාලනය ශක්තිමත් කළ යුතුය.</p>

3.4 මතභේදාත්මක ස්වභාවයේ කරුණු

විගණන ගැටලුව

ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතෙහි සී කොටසේ වගුව 4 අනුව, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සඳහා වෙනම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයක් පිහිටුවිය යුතු අතර කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් 2019 මාර්තු 15 දිනැති අංක 01/2019 දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව තීරණය කළ යුතුවේ.

කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම

CSREIP ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතෙහි සී කොටසේ වගුව 4 යොමුගතව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග අදාළ සියලුම අනුමැතීන් සමග සම්පූර්ණයෙන්ම එකඟවේ. අනුමත අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව 2018 මැයි 16 සහ අංක අමප/18/0815/709/028 වේ. REIP ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙනම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයක් පිහිටුවීම අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුමත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය පුරා අදහස් දැක්වීමක් හෝ නිරීක්ෂණ කර නොතිබුණු බව සඳහන් කළ හැකිවේ.

විගණකගේ නිර්දේශ

ව්‍යාපෘතියේ කටයුතුවල විෂය පථය සමාලෝචනය කිරීම අවශ්‍ය අතර ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඉතිරි කිරීම සඳහා චක්‍රලේඛ උපදෙස් අදාළ කර ගත යුතුවේ.