බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2023

--

බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුලත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කල යුතුයැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම හා කාලය

ණය ගිවිසුම් අනුව, ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ.

පේරාදෙණිය-බදුල්ල -වෙන්කලාඩි මාර්ගය, බදුල්ල සිට වෙන්කලාඩි දක්වා කි.මී.147 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමෙන් ඌව පළාත සහ මධ්‍යම පළාත සමඟ නැගෙනහිර පළාතේ සම්බන්ධතාව වැඩිදියුණු කිරීම මඟින් කලාපයේ ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ කලාපයේ ආර්ථික කටයුතු වැඩිදියුණු කිරීම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වේ.

ණය ගිවිසුම් අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තු ගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 18,200 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 140 ක් වූ අතර ඉන් රු.මිලියන 7,800 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 60 ක් මූල්‍යනය කිරීමට ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා ඔපෙක් අරමුදල සහ රු. මිලියන 7,800 කට සමාන එ.ජ.ඩො. මිලියන 60 ක් මූල්‍යනය කිරීමට සංවර්ධනය සඳහා සෞදි අරමුදල විසින් එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි එ.ජ.ඩො. මිලියන 20 ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මූල්‍යනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ.
ව්‍යාපෘතිය 2017 ජනවාරි 12 දින එහි කටයුතු ආරම්භ කර 2021 ජූනි 30 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වෙතත් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු අවසන් කිරීමේ දිනය 2025 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි.

1.3 තත්වාගණනය කල මතය

මාගේ වාර්තාවේ තත්වාගණනය කල මතය සඳහා පදනම යන කොටසේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මුදල් ප්‍රවාහයන් ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් කරන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිඹිබු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 තත්වාගණනය කල 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 තව දුරටත් 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 ප්‍රමිති 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 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 සැමවිටම 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. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය 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 ,ගිණුම්කරන 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 ඇතුලත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

අංකය	ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු/විගණන නිරීක්ෂණය	වටිනාකම රු.මිලියන	කලමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ)	2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පොලී ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල විදේශ ණය ශේෂය සහ කෙරීගෙන යන වැඩ එම ප්‍රමාණයෙන් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	348.61	භාණ්ඩාගාරය සහ ණය නියෝජිතායතනය විසින් ණය ගිවිසුම අත්සන් කර ඇති බැවින් විදේශ ණය සම්බන්ධ පොලී ගාස්තු භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ඇති වෙන්වූ වියදම් විෂයයක් යටතේ සටහන් වේ. එබැවින් එය ව්‍යාපෘති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වියදම් ලෙස සටහන් නොවේ.	2013 නොවැම්බර් 23 දිනැති රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛ අංක 230/2013 අනුව ව්‍යාපෘති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පොලී ගාස්තු ගිණුම්ගත කළ යුතුය.

(ආ)	ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය - 04 හි 18 වගන්තිය අනුව, වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම, ඉදිකිරීම හෝ නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා සෘජුවම ගැලපිය හැකි ණය ගැනීමේ පිරිවැය එම වත්කම්වල පිරිවැයේ කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනිත කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, මා.සං.අ. ණය සඳහා අදාළ ණය ගැනීමේ පිරිවැය 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ප්‍රාග්ධනිත කර නොතිබුණි.	2.54	මෙම ණය මුදල ලබාගෙන ඇත්තේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් මිස ව්‍යාපෘතියෙන් නොවේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, ණය ගැනීමේ පිරිවැය මා.සං.අ. හි වගකීමකි. කෙරීගෙන යන වැඩ යටතේ මෙම ණය ගැනීමේ පිරිවැය මා.සං.අ. විසින් ගිණුම්ගත කරණු ලැබේ. ව්‍යාපෘතිය අවසන් කර මා.සං.අ. වෙත භාර දීමෙන් පසු, ඔවුන් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය සහ ඒ ආශ්‍රිත ණය ගැනීමේ පිරිවැය ප්‍රාග්ධනිත කරනු ඇත.	2013 නොවැම්බර් 23 දිනැති රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛ අංක 230/2013 අනුව ණය ගැනීමේ පිරිවැය ව්‍යාපෘති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගිණුම්ගත කළ යුතුය.
(ඇ)	ලාහුගල සිට බිබිල පැකේජය අන්‍යොන්‍ය එකඟතාවය මත අවසන් කළ බව ප්‍රකාශ කර තිබුණද, ව්‍යාපෘතිය අන්‍යොන්‍ය එකඟතාවය මත අවසන් කිරීම සඳහා කරන ලද ඉල්ලීම මත නීතිපතිවරයාගේ මතය මෙතෙක් ලැබී නොමැත. එබැවින් 2022 වසරේ සිට කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවිය යුතු මුදල්වල නිරවද්‍යතාවය විගණනයේ දී තහවුරු කර ගැනීමට නොහැකි විය.	35.57	රු. මිලියන 35.57 ක මුදල දෝෂ වගකීම් කාලයෙන් පසුව සහ අතුරු ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතු අවසාන ගෙවීම වේ. වෙනත් කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු තෝරා ගැනීම සඳහා නැවත ලංසු තැබීම සහ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියා පටිපාටිය හා සම්බන්ධ පිරිවැය අඩු කිරීමෙන් පසු මෙම මුදල තා.ඇ.ක. විසින් තීරණය කර ඇත.	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අනුව දෙපාර්ශවයේ එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීමේ අනුකූලතාවය තහවුරු කිරීම සඳහා විධිමත් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතුය.
(ඈ)	අධිකරණ තීන්දුවෙන් පසු ඉඩම් කැබලි 419 ක වන්දි ගෙවීම් සම්බන්ධ අනාගත වගකීම් සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් අධිකරණ තැන්පත් සිදුකර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එම අනාගත බැදීම් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.	13.03	වන්දි සඳහා වන උසාවි තැන්පතු ද වන්දි ගෙවීම් ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇත. ඉදිරි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලදී ගිණුම් සටහනක් ලෙස එය හෙළි කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත.	අනාගත වගකීම් පිළිබඳ හෙළිදරව් කිරීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සිදුකළ යුතුය.

2.2 නීති,රීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම

නීති, රීති සහ රෙගුලාසි වලට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
2019 මාර්තු 05 දිනැති කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛ අංක 01/2019. 9.3 වගන්තිය	ව්‍යාපෘතියේ මෙහෙයුම් කමිටුව අවම වශයෙන් මාස දෙකකට වරක් රැස්විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම් දෙකක් පමණක් පවත්වා තිබුණි.	සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ව්‍යාපෘති දෙකක් පමණක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර අනෙකුත් ව්‍යාපෘති ප්‍රසම්පාදන අදියරේ පැවතිණි. පාර්ශවකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට ගැටළු කිසිවක් වාර්තා නොවූ බැවින් වසර තුළ අවම මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම් සංඛ්‍යාවක් පැවැත්වුණි.	චක්‍රලේඛ උපදෙස් වලට අනුගත විය යුතුය.

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

(i) මාර්ග පුනරුත්ථාපනය

සංරචකය	ක්‍රියාකාරකම	2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට		ප්‍රමාදය/විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රමාදය සඳහා හේතු
		අපේක්ෂිත භෞතික කාර්යසාධනය කි.මී.	ලඟාකරගත් කාර්යසාධනය කි.මී.		
මහා මාර්ග	මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය	146.75	128	කි.මී. 18.75 ක මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු ප්‍රමාද වී තිබුණි.	කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ දුර්වල කාර්යසාධනය.

කළමනාකණයේ අදහස් දැක්වීම කොන්ත්‍රාත් පැකේජයක් සඳහා කාලය දීර්ඝ කිරීමක් ලබාදී ඇති අතර, ඉන්ධන හිඟය මත ඇති වූ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් අවසන් කිරීමේ දිනය 2023 දෙසැම්බර් 28 දින දක්වා දීර්ඝ කර ඇත. නාය යෑම්, අතිරේක වැඩ සහ අයහපත් කාලගුණය ආදිය නිසා සිදු වූ ප්‍රමාදයන් දෙවන කාලය දීර්ඝ කිරීමට හේතු විය.

විගණකගේ නිර්දේශය කාල රාමුව තුළ ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා උපරිම උත්සාහයක් ගත යුතුය අතර 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව සිදු කළයුතු සමාලෝචනයේදී ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

(ii) **ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම**

සංරචකය	ක්‍රියාකාරකම	2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට		ප්‍රමාදය/විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රමාදය සඳහා හේතු
		අපේක්ෂිත භෞතික කාර්යසාධනය කි.මී.	ලඟාකරගත් කාර්යසාධනය කි.මී.		
ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	අයිතිය ලියාපදිංචි කිරීම	5,593	749	ව්‍යාපෘතිය මගින් ඉඩම් කට්ටි 5,593 ක් අත්පත් කර ගැනීමට බලාපොරොත්තු වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ ඉඩම් කට්ටි 2,177 ක් සඳහා රු. මිලියන 540.67 ක වන්දි මුදලක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ 44 උප වගන්තියට අනුව 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පවරාගෙන තිබුණේ ඉඩම් කට්ටි 749 ක් පමණක් වූ අතර අත්පත් කරගත් ඉඩම් කැබලි සඳහා වන්දි ගෙවීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් පොලී වශයෙන් රු. මිලියන 166.29 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.	ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේ අකාර්යක්ෂමතාව සහ අරමුදල් හිඟ කම.

කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම

ලියාපදිංචිය සිදු කරනු ලබන්නේ වන්දි හා පොලී ගෙවා ඇති පුද්ගලික ඉඩම් කැබලි සඳහා පමණි. ඉඩම් ලියාපදිංචි කිරීම ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මගින් සිදු කෙරේ.

විගණකගේ නිර්දේශය

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව සිදු කරනු ලබන සමාලෝචනයේදී ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සහ වන්දි ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

ලුණුගල සිට බිබිල දක්වා (කි.මී. 171+800 කි.මී. 190 + 800) පැකේජය 2017 ජූනි 12 දින රු. මිලියන 2,006.43 ක මුදලකට කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුට ප්‍රදානය කර තිබුණු අතර කොන්ත්‍රාත් කාලය මාස 30 කි. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය සහ එකඟ වූ කාල රාමුව තුළ කොන්ත්‍රාත්තුව සම්පූර්ණ කිරීමට ඔහුට නොහැකි වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්තුව 2021 ජූනි 29 දින අවසන් කරන ලද අතර ඒ වන විට එහි භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 60.32 ක් විය. කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන අවස්ථාවේදී ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට රු. මිලියන 1,204.95 ක මුදලක් ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
(i)	කොන්ත්‍රාත්කරු සහ සේවායෝජකයා යන දෙදෙනාගේම එකඟතාවයෙන් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ මතය විමසා තිබුණද, FIDIC කොන්දේසිවල කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 15 වගන්තිය ප්‍රකාරව 'එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීම' සඳහා ප්‍රතිපාදන සපයා නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව, කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 15 වගන්තිය ප්‍රකාරව සහ නීතිපතිවරයාගේ මතය අනුව කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය කටයුතු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය මත සේවායෝජකයා විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමට එමගින් කොන්දේසි සපයා ඇතත්, කාර්ය සාධනයේ දුර්වලතා කොන්ත්‍රාත්කරු නිසාම සිදුව ඇති බවට හඳුනා ගැනීම අපහසුය. නමුත් අයහපත් දේශගුණික තත්ත්වය, පාස්කු ඉරිදා බෝම්බ ප්‍රහාරය සහ කෝවිඩ්-19 වසංගතය පැතිරීම වැනි බාහිර සාධක ලේකම්වරයා විසින් පත් කරන ලද කමිටු වාර්තාවට අනුව කාර්ය සාධනයට බලපා තිබුණු අතර එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීමට නිර්දේශ කර ඇත. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් පැහැදිළිව කොන්ත්‍රාත්තුව උල්ලංඝණය කිරීමක් හඳුනාගත නොහැකි අතර කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවලට අනුව අවසන් කිරීම බලාත්මක කිරීමට පදනමක් නොමැති අතර කාලය අනුව එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීම සිදුකර ඇත.	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වලින් බැහැරවීම පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර රජයට සිදුවන පාඩු සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II වගන්තියට අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(ii)	නීතිපතිවරයාගේ 2022 නොවැම්බර් 17 දිනැති ලිපියට අනුව, එහි වැඩ නිම නොකිරීම කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වරදින් සිදුවූවක් බව පැහැදිලිව සඳහන් කර තිබුණි. 2021 ජූනි 12 දින අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද වැඩ ඉංජිනේරුවරයා විසින් භාරගෙන ඇතත්, 2022 ජූලි 31 දිනෙන් අවසන් වන කාර්ය සාධන සහතිකයේ වලංගු කාලය අවසන් වීමට පෙර කොන්ත්‍රාත්තුවේ පොදු කොන්දේසි 15 වගන්තිය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමට ව්‍යාපෘතිය කටයුතු කර නොතිබුණි. එබැවින්, මෙම ප්‍රමාදය නිසා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මත ක්‍රියා කිරීමට සහ පාඩු අවම කර ගැනීමට මා,සං.අ. වෙත තිබුණු හැකියාව අහිමි වී ඇති බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.	එකල තිබූ තොරතුරු අනුව මූලික අවබෝධය පෙනෙන්නට තිබුණද කොන්ත්‍රාත්තුව මන්දගාමීව ක්‍රියාත්මක වූ බව පෙනේ. කෙසේ වෙතත්, බස් රථ අනතුර සිදු වූ පසු, සේවා යෝජකයා සහ මහජනතාව මුහුණ දී ඇති ගැටලුව පිළිබඳ සම්පූර්ණ කරුණු සලකා බලා ඉහළ මට්ටමේ කමිටුව විසින් නිර්දේශ කරන ලද පරිදි හැකි ඉක්මනින් මාර්ගයේ වැඩ අවසන් කිරීමේ අරමුණින් විශ්ලේෂණයකින් පසුව එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීමට සේවායෝජකයා විසින් අදහස් කරන ලදී.	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වලින් බැහැරවීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර රජයට සිදුවන පාඩු සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II වගන්තියට අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(iii)	2022 අප්‍රේල් වන විට කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම පිළිබඳ තාක්ෂණික ඇගයීම් වාර්තාවට අනුව, 2020 ජනවාරි 25 දිනැති මුල් අවසන් දිනය වන විට කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 35.3 ක් වූ අතර 2021 ජුනි 23 දින සංශෝධිත අවසන් දිනය වන විටත් භෞතික ප්‍රගතිය වූයේ සියයට 60.3 ක් පමණි. එබැවින් මුල් වැඩ අවසන් කළ දින සිට දීර්ඝ කරන ලද අවසන් දිනය දක්වා පසුගිය මාස 17 තුළ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සිදු කර ඇති කාර්යය සියයට 25 ක් පමණක් බව නිරීක්ෂණය විය. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල 15 වගන්තිය යටතේ අවලංගු කිරීමේ අයිතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙනුවට මා.සං.අ. විසින් 'එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීම' නිර්දේශ කිරීමට හේතු පැහැදිලි නොවුණි.	සැලකිය යුතු කාලයක් ගත කර සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයකින් පසු පාර්ශ්වයන් මුහුණ දෙන ගැටලුව සමඟ මෙම කාරණය පරිපූර්ණ ලෙස සලකා බලන ලදී. වැඩ ප්‍රමාණයන්ගේ වැඩිවීම, අයහපත් දේශගුණික තත්ත්වය, පාස්කු ඉරිදා බෝම්බ ප්‍රහාරය, කොවිඩ්-19 වසංගතය පැතිරීම යනාදිය මීට හේතු විය. ඒ අනුව, මේ පිළිබඳව සොයා බැලීමට ලේකම්වරයා විසින් තා.ඇ.ක. ක් පත් කරන ලද අතර එකඟවූ දිනයන්හිදී සේවායෝජකයා සහ කොන්ත්‍රාත්කරු දෙදෙනාගේ එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීමට යෝජනා කරන ලදී. තවද, ඉහත කරුණු සම්බන්ධයෙන් නීතිපතිවරයාගේ මතය ලබා ගත යුතුය බවද එම කමිටුව අවධාරණය කළේය.	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වලින් බැහැරවීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර රජයට සිදුවන පාඩු සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II වගන්තියට අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(iv)	ඉහත පැකේජය කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ සිට අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව දක්වා අධිකාරී මට්ටමින් පහත දමා ඉතිරි කටයුතු සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුළු මුදල රු. මිලියන 2,919.56 ක් ලෙස පැකේජ දෙකක් ලෙස නැවත ලංසු කැඳවා තිබුණි. නීත්‍යානුකූල හේතුන් මත කොන්ත්‍රාත් බණ්ඩනය අවශ්‍ය යැයි සලකනු ලැබුවද, ප්‍රසම්පාදන අත්පොතේ 4.4.2 පරිච්ඡේදය අනුව බණ්ඩනයට පෙර එම ප්‍රසම්පාදනය සිදුකිරීමට නිසි බලය පැවරී තිබූ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අනුමත කළ යුතු වුවත් කොන්ත්‍රාත්තුව බණ්ඩනය සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.	ව්‍යාපෘතිය කඩිනමින් නිම කිරීමේ අරමුණින් දැනට ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්කළ කමිටුවේ අනුමැතිය ඇතිව අමාත්‍යාංශයේ ඉල්ලීම පරිදි පැකේජ දෙකකට බෙදා වෙන් කරන ලදී. ණය නියෝජිතායතනය ද ඊට එකඟ වූ අතර ඒ අනුව ප්‍රසම්පාදන අත්පොතට අනුකූලව අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ (MPC) අනුමැතිය ඇතිව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කරන ලදී.	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ කොන්දේසිවලට අනුකූල නොවීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II වගන්තියට අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(v)	2021 දෙසැම්බර් මාස තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවට අනුව මා.සං.අ. සහ පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු අතර එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසු තෝරාගත් නව ලංසුකරුට නැවත ලංසු තැබීමේ පැකේජ (03B සහ 03C) ප්‍රදානය කිරීමට එම කමිටුව නිර්දේශ කර තිබුණද, 2022 ජනවාරි 03 දින අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අදාළ තා.ඇ.ක. විසින් කරන ලද නිර්දේශයට අනුකූල නොවී ඉතිරි වැඩ කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කිරීමට	එකී ගිවිසුම අත්සන් කිරීම නීතිපතිවරයාගේ මතය නොලැබීම නිසා ප්‍රමාද විය. කෙසේ වෙතත්, පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු සතුව තිබූ සමස්ථ මාර්ග කොටසම මා.සං.අ. විසින් ආපසු ලබා ගන්නා ලද අතර පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ ද කිසිදු ආරවුලක් නොමැත. එබැවින් සන්තකයේ තබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් කිසිදු මතභේදයක් නොමැති අතර මාරක බස් රථ අනතුරත් සමඟ ඇතිවූ තත්ත්වය පැන නැගීමෙන් පසු ගැටලුව අවම කර ගැනීම සඳහා	ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස අනුව තා.ඇ.ක. නිර්දේශවලට අනුගත නොවීමට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

	තීරණය කර තිබුණු අතර මෙම අපගමනය සඳහා හේතු විගණනයට හෙළි නොකෙරුණි.	හැකි ඉක්මනින් මාර්ග කොටස අවසන් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිසා කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට නිර්දේශ කරන ලදී.	
(vi)	විගණනයට සපයා ඇති තොරතුරුවලට අනුව, මූලික කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කරන තෙක් ඒ සඳහා දරන ලද වියදම රු. මිලියන 1,241.24 ක් වූ අතර සම්පූර්ණ කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කර ඇති මුදල රු. මිලියන 4,160.80 ක් විය. එබැවින් ව්‍යාපෘති පිරිවැය සැලකිය යුතු ලෙස ඉක්මවා යාමට කොන්ත්‍රාත්තුවේ අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදය සහ වැරදි කළමනාකරණය සෘජුවම බලපා තිබුණි. තවද, මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන් 2022 නොවැම්බර් 17 දිනැති අංක BCL/44/22/RDA දරන නීතිපතිවරයාගේ ලිපියෙන්ද අවධාරණය කර තිබුණි.	ගිවිසුම්ගත පාර්ශවයන් සහ පොදු ජනතාව මුහුණ දෙන ගැටළු අවම කිරීම සඳහා ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ගය වන්නේ ඉහත පැහැදිලි කර ඇති පරිදි අන්‍යෝන්‍ය එකඟතාවයෙන් අවසන් කිරීම සහ ඒ අනුව ක්‍රියා කිරීමයි. තත්ත්වය කළමනාකරණය කිරීමේ සුදුසුම ක්‍රමය එය වේ. අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතිය, ණය නියෝජිතායතනයේ එකඟතාවය සහ තරඟකාරී ලංසු කැඳවීමෙන් පසු මා.සං.අ. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව කොන්ත්‍රාත්තු දෙකක් ලෙස නැවත ලංසු තැබීමෙන් පසු නව කොන්ත්‍රාත්තු සාරාණුකූල අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුවට ප්‍රදානය කරන ලදී. නව විෂය පථයට අනුව විධිමත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියා පටිපාටියට අනුකූලව නව ලංසු කැඳවීම් මගින් අඩුම පිරිවැයට අනුව කටයුතු කර ඇත.	ආනාර්ථික ලෙස ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉක්මවා යාම සහ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ඇතුළු සමස්ත ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතුය. තවද එම විෂමතා සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

3.3 ඌන උපයෝජිත වත්කම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ව්‍යාපෘතියේ මුළු ප්‍රතිපාදන වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 140 න් එ.ජ.ඩො. මිලියන 97.58 ක් පමණක් ව්‍යාපෘතිය උපයෝජනය කර තිබුණි. එබැවින්, ව්‍යාපෘතියේ ලුණුගල සිට බිබිල දක්වා මාර්ගයේ ඉතිරි වැඩ හැර මුල් විෂය පථය අවසන් වූ පසු එ.ජ.ඩො. මිලියන 42.42 ට සමාන සියයට 30.30 ක් ඉතිරිව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ ඉතිරි ණය ශේෂය ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වැඩ සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	මූලික විෂය පථය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු 2023 අවසානයේ ඔපෙක් අරමුදල විසින් එ.ජ.ඩො. මිලියන 43.87 සහ සෞදි අරමුදල විසින් එ.ජ.ඩො. මිලියන 34.99 ක් ලබාදී ඇත. ණය ඉතුරුම් සඳහා ප්‍රධාන හේතු වනුයේ එ.ජ.ඩො. ට සාපේක්ෂව රුපියලේ අගය අවප්‍රමාණය වීම සහ ව්‍යාපෘති ඉතුරුම් වේ. ඔපෙක් අරමුදලෙහි ඉතිරිවීම් බෙරගල - වැල්ලවාය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සහ දේශගුණයට සරිලන බැවුම් ව්‍යාපෘතිය සඳහා යොදා ගැනේ. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මත පදනම්ව විවිධ විදේශ ආධාර අරමුදල් ව්‍යාපෘතිය (MFAP) සඳහා දැනටමත් එ.ජ.ඩො. මිලියන 12.00 ක් සෞදි අරමුදලින් මාර්ග ජාල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් මාරු කර ඇත. සෞදි අරමුදලින් මාර්ග ජාල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි ඉතුරුම් අම්පාර - උහන - මාඕය කි.මී. 25 ව්‍යාපෘතිය සහ වෙන්කලඩි මංසන්දිය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා යොදවා ඇත.	කාල රාමුව තුළ ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා උපරිම උත්සාහයක් ගත යුතු අතර 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව සිදු කරනු ලබන සමාලෝචනයේ දී අරමුදල් භාවිතය පිළිබඳ ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.