

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB) අතර 2019 අගෝස්තු 20 දිනැතිව එළඹි අංක 3806 (SF) දරන ණය ගිවිසුමේ 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 දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

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

ණය ගිවිසුමට අනුව, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වන්නේ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම, නඩත්තු ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම, දුම්රිය ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම, තාක්ෂණික පුහුණු මධ්‍යස්ථානය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ධාරිතාව සහ අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිවල සුදානම ශක්තිමත් කිරීම යන නිමැයුම්වලින් සමන්විතව දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව, තිරසාරභාවය සහ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීමය. ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම් සංරචක 31ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ.

ණය ගිවිසුමට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු. මිලියන 47,215.8 කට සමාන වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 147.66 ක් වන අතර ඉන් රු. මිලියන 39,970 කට සමාන වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 125ක් මූල්‍යනය කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි මුදල වූ රු. මිලියන 7,245.8 කට සමාන වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 22.66 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මූල්‍යනය කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

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

1.3 තත්ත්වගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.1 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ වියදම් ප්‍රකාශනය සහ එහි මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විසින් විගණනය සිදුකරන 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 ප්‍රතිවිලට අනුකූලව පිළියෙළ 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 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. 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, දුස්ස්‍රෝධතාවය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, චේතනාන්විත මඟහැරීම, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවූවද, 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

(i)	ගිණුම්කරණ උනතාවය / විගණන නිරීක්ෂණය සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ වූ රු. 24,846,662 ක ආයෝජන පිරිවැය ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් පිරිවැයෙන් ඉවත් කර තිබුණි. එබැවින්, මුළු ආයෝජන පිරිවැය එම මුදලින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	මුදල රු. 24,846,662	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම නිරීක්ෂණය සමඟ එකඟ වෙමි. අනාගතයේදී ව්‍යාපෘති මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙළ කිරීමේදී අවශ්‍ය නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.	විගණකගේ නිර්දේශය නිවැරදි වටිනාකම ගිණුම්ගත කළ යුතුය.
(ii)	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 21 හි 39 (අ) වගන්තියට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ විදේශ ණයට අදාළ රු. මිලියන 291 ක් වූ සමානාත්මතා ගැළපීම් සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.	මිලියන 291	2024 පෙබරවාරි 22 දිනැති රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ගෝපදේශ අංක 03/2024 අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත සමානාත්මතා විචලනය 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙන් ඉවත් කර ඇත.	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

සංරචකය	ප්‍රමාදය/ විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	අදහස්විගණකගේ නිර්දේශය
භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය	ව්‍යාපෘතිය යටතේ, ප්‍රධාන කාර්යයන් 31ක් සඳහා රු. මිලියන 31,708.7ක් වෙන් කර තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට, රු. මිලියන 23,973ක මුළු ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකමක් සහිත කාර්යයන් 23ක් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණු අතර ඒවායේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 07 සිට සියයට 99 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි. රු. මිලියන 11,977ක ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකමක් සහිත කාර්යයන් 08ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 80කට වඩා වැඩි වුවද, ඒවායේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 0 සිට 52 දක්වා	නිරීක්ෂණය සමඟ එකඟ වෙමි. ණය ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමෙන් පසු, ව්‍යාපෘති විෂය පථය දෙවරක් සංශෝධනය කර ඇති අතර කාර්යයන් 17 ක් සියයට 80 කට වඩා ප්‍රගතියක් ලබා ඇති අතර කාර්යයන් 15 ක් සම්පූර්ණ කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දී ඇත. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අවසන් වූ පසු ගෙවීම් සිදු කරනු ලබන අතර	ප්‍රයාපන ගාස්තු අවම කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති කටයුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව අවසන් කළ යුතුය.

පරාසයක පැවතුනද, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයාපන ගාස්තුව එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 0.35ක් වූ අතර එය 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට, එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 0.92 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි. සමස්ත ව්‍යාපෘතියේ භෞතික හා මූල්‍ය කාර්යසාධනයේ පැවති මන්දගාමී ප්‍රගතිය මෙම අභිතකර තත්ත්වය ඇති වීමට හේතු වී තිබුණි.	ගෙවීම් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩු මට්ටමක පැවතුනි. ඊට අමතරව, ඇතැම් ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමේ දී සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයන් සිදු වීම, කොවිඩ් වසංගතය සහ පාලනයෙන් තොර වූ ආර්ථික අර්බුදය බෙදාහැරීම්වල දුර්වල ප්‍රගතියට සෘජු බලපෑමක් සිදු කර තිබුණි.
---	--

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
ආසියානු සංවර්ධන බැංකු අරමුදල් භාවිතා කරමින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා අදියර 03ක් යටතේ කාර්යයන් 16ක් තුළ, සුහුරු ප්‍රවේශපත් නිකුත් කිරීම සහ ආසන වෙන්කිරීමේ පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා විදේශීය බද්ධ ව්‍යාපාරයක් සමඟ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 19.3 ක වටිනාකමකට කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් ඇති කර ගෙන ඇති බවත්, ඒ සඳහා, එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 1.6 ක් අත්තිකාරම් ලෙස ගෙවා ඇති බවත් නිරීක්ෂණය විය. තවද, මෙම පද්ධතියේ උපදේශන සේවා සඳහා තවත් පාර්ශවයකට රු. මිලියන 6.6 ක් ගෙවා ඇති අතර, සුහුරු ප්‍රවේශපත්වල වලංගුභාවය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා භාවිතා කරන උපකරණ 900 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා රු. මිලියන 151.7 ක් ගෙවා දුම්රිය ස්ථාන 344 කට බෙදා දී ඇත. 2024 අගෝස්තු මාසයේදී කාර්යයන් 16 න් එක් කාර්යයක් පමණක් එනම්, සුහුරු ප්‍රවේශපත් නිකුත් කිරීමේ වෙබ් අඩවිය ස්ථාපනය කිරීම අවසන් වුවද, නිකුත් කරන ලද සුහුරු ප්‍රවේශපත් අලෙවිය මුළු ප්‍රවේශපත් අලෙවියෙන් සියයට 1 කටත් වඩා අඩු මට්ටමක පැවති අතර සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර වලංගුකරණ උපාංග භාවිතයෙන් ප්‍රවේශපත්‍ර සත්‍යාපනය අලෙවි කරන ලද සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍රවලින් සියයට 0.6 කටත් වඩා අඩු මට්ටමක පැවතුනි. ගිවිසුමට අනුව, 2024 මැයි වන විට, ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඇති අනෙකුත් කාර්යයන් 15 අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණද, එම කාර්යයන්හි භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 0 සිට 20 දක්වා මට්ටමක පැවතුනි.	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව (SLR) සමඟ මෘදුකාංග අවශ්‍යතා පිරිවිතර (SRS) සකස් කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සැලකිය යුතු කාලයක් ගත කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වූ බවක් දක්නට තිබුණි. වෙබ් අඩවිය හරහා ටිකට්පත් මිලදී ගැනීම සහ වලංගු කිරීම පහත වැටීමට ප්‍රධාන හේතු වන්නේ මහජනතාව අතර ප්‍රමාණවත් දැනුවත්භාවයක් නොමැතිකම සහ ටිකට්පත් වලංගු කිරීම සඳහා සපයා ඇති උපාංග භාවිතා කිරීමට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදාළ නිලධාරීන් දක්වන අකමැත්තයි.	අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා ව්‍යාපෘතිය නියමිත වේලාවට අවසන් කළ යුතුය.

3.3 උන උපයෝජන සම්පත්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(i) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුවලින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකු අරමුදල් සහ රජයේ අරමුදල් ලෙස අනුපිළිවෙලින් රු. මිලියන 14,000 ක් සහ රු. මිලියන 50 ක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කර තිබුණද, තථ්‍ය වියදම අනුපිළිවෙලින් රු. මිලියන 6,726.28 ක් සහ රු. මිලියන 2.2 ක් වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, අයවැයගත ප්‍රතිපාදනවලින් රු. මිලියන 7,273.72 ක් (සියයට 52) සහ රු. මිලියන 47.8 ක් (සියයට 96) ක් අඩුවෙන් උපයෝජනය කර තිබුණි. ඒ අනුව, ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ප්‍රතිපාදනවල ණය අරමුදල් සහ රජයේ අරමුදල් මූල්‍ය හා ආවස්ථික පිරිවැය සඳහා කාර්යක්ෂමව භාවිතා කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතිය මගින් සැලසුම් කරන ලද අයවැය ලේඛනය සඵලදායී පාලන මෙවලමක් ලෙස භාවිත කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	විගණන නිරීක්ෂණය සමඟ එකඟ වෙමි. සමස්ත ව්‍යාපෘතියේ මන්දගාමී ක්‍රියාකාරිත්වය හේතුවෙන් ආසියානු සංවර්ධන බැංකු අරමුදල් සහ රජයේ අරමුදල් සඳහා සැලසුම් කළ අයවැයගත වියදම් සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිත කිරීමට නොහැකි විය.	වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තු කාර්යක්ෂම පාලන මෙවලමක් ලෙස භාවිත කළ යුතුය.
(ii) ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් දිවයින පුරා දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා දේශීය පෞද්ගලික සමාගමක් සමඟ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 7.49 ක ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ, නව සන්නිවේදන පද්ධතිය භාවිතා කරමින් ජනතාවට වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ආරක්ෂිත දුම්රිය සේවාවක් සැපයීමට අපේක්ෂා කරන ලදී. 2022 සැප්තැම්බර් මාසය වන විට, රු. මිලියන 1,901.27 ක් වැය කර ව්‍යාපෘති කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර නඩත්තු හා සේවා කටයුතු සඳහා රු. මිලියන 73.2 ක් වැය කර ඇත. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට, අතිරේක උපකරණ සඳහා රු. මිලියන 50 ක් වැය කර ඇත. සමස්ත පද්ධතියම භාවිතා නොකර ස්ථාවර දුරකථන පමණක් භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති අතර දරන ලද වියදම නාස්තියක් බවට පත් වී ඇත. එසේම, මාසික නඩත්තු හා සේවා ගිවිසුමට අනුව, භාවිතයට නොගත් මෙම පද්ධතිය සඳහා 2031	සියලුම දෘඩාංග නිෂ්පාදන ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත භාර දී සවි කර ගන්නා ලදී. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 1341 දෙනෙකු සඳහා විස්තීර්ණ පුහුණුවක් ලබා දෙන ලදී. ටෙලිකොම් ව්‍යාපෘතිය සඳහා මෙහෙයුම් පිළිගැනීම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ලැබුණු අතර 2022 අගෝස්තු 01 දින නිසි පරිදි භාර දෙන ලදී. එහි භෞතික ප්‍රගතිය GMR සමඟ එකඟ වූ පරිදි, සියයට සියයක් වේ. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මාසික නඩත්තු සහ කාර්යසාධන වාර්තාවලට අනුව, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මාසිකව මෙම පද්ධතිය මගින් පුද්ගලයාගෙන් පුද්ගලයාට ඇමතුම් 519907 ක් සහ කණ්ඩායම් ඇමතුම් 11953 ක් ලබා ගෙන තිබුණි. වර්තමානයේ, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩලය ඔවුන්ගේ කටයුතු සඳහා	අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා සැලසුම් කළ පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් සම්පූර්ණ කිරීමට පියවර ගත යුතුය.

ජූලි මාසය දක්වා රු. මිලියන 3.5 ක් වූ ගාස්තුවක් ගෙවීම සඳහා බැඳීමක් ඇති වී තිබුණි.

පද්ධතිය භාවිතා කිරීමට ඇති අකමැත්ත ඇතුළුව තවත් බොහෝ හේතු නිසා, පද්ධතිය සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක නොවේ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් සමඟ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කළමනාකාරිත්වයේ වගකීම වේ.