

à<&ùβ<§Ī õ\$<

ý&ö<Ùúµæµθù ûÿ\$ { ù µ&ß\$ &÷À \$ è\$&ßÝ
ûöüõßýæ&æ&æŮ´

è\$&ßñöüõßý ûÿ÷æçöô
ûÿ\$ { ù à´\$õ] \$Á×,
µæ\$} Ö.

2001 àµè\$&ßÝ

μûθ<÷À

μ´´ <SÌ òS< ùËS{ ù à´Sõ]\$Áμ×βμÛEÈ<θ×\$´ èÛEθ´ ùËS{ ù à´Sõ]<θ×\$
 μ<õ á÷ÛûõBæθùÛ`μÁ. μ´´ <ÕæÛÛ´´ èÛËS{ ù μ&B\$ &÷À \$ &Θ&ÛèS&BÝ
 ùËÛõBÛæBæÛSõBæ æÛ´´ ×ù ÁÛÁμ×ùB×Eß 2000 μ÷È´ÈýÌ19 <`ùÛ:Û
 ÷θù ÛÛμ×ùBùBæθù Û÷ÀæÇðÓ &´æÛÛB <SÌ òS<×Û

μ´´ æÇðÓ &´\$-æ ùÛ&:

- èùB à´θ&Û´´ { òS - &þSùõÍí SõE ùËS{ ù μæSÈÁùB&þS<
- මජ්ඣිම නිකායෙහි මහනාම සංගීතයෙහි - ´´ { í ù ùËS{ ù ÑμÁÛi À
- àSèSÌ× à´ÛB&BéÝSθμèB´´ { òS- μí]ÁÛ æõEèSèSÌ× μ´´ SθðÕ ÑÁB Ñ÷ÀSÛ×
- àSèSÌ× &{ ùB ×μùõBÛ´´ { òS - àSì òE ãùμ÷Àæ, ´´ ÒÛB \$æÛ´´ ÷ÈùS÷À
- à´Sõ]
- äBÈ.². ýùBμ&B´´ { òS - ùÛ×Sß] àø]æÛ, í SõE æÛ´´ &ÈùS÷À
- μ÷ÀSÌ òμÈùBÝ
- ùÛÈ. èB θõB ýóB\$´´ { òS - àø]æÛ μí ùθSÛBí SõE ùËS{ ù μæSÈÁùB
- &þS<
- μæB].².². ¾θ&Û´´ { òS - àø]æÛ (θSì] ó×), ´´ { ý´´æÝ
- àSèSÌ× ².ä&Bí×òθ´´ { òS - ùÛ×Sß] àø]æÛ (&´Û&E) ùËS{ ù
- à´Sõ]\$Á×
- ².ùÛBæθ´´ ó SõÛæ´´ { òS - μí]ÁÛ &{ æSθ àø]æÛ (&´ç]\$μÛBù
- à´Á×), ´´ { ý´´æÝ

àSèSÌ× í×òθ´´ { òS &{ æθ´´ ó SõÛæ´´ { òS &\$´\$-æ×ùBèBè´´ òB àùÊ æEðÓ
 &\$´\$-æ×ùBμÛ& ùõBæθ èùÛ`ýÛ. μÈ àõθ í SõE ùËS{ ù μæSÈÁùB&þSμó
 (íS.ùÛæS.) àø]æÛ (ùËÛõBÛ ò`ùBõBäE.äB μí \B´´ { òS &{ í SõE ùËS{ ù
 μæSÈÁùB&þSμó´´ &{ æSθ àø]æÛ (ùËÛõBÛ ò`ùBõBòÁ.μæB&B θõB\$×æ
 ´´ { òS÷ÀæEðÓ æð×θÝÛð &{ S× <Û. æEð´´ &ðÈ àðæBù<`òð×. μ´´
 ´´ &ðÈ<Û´´ ÛS&ù× ÷À μó à´θ&Û´´ { òS×. á{ ÒμùSù`EÛà<&B\$<Û´´ ÛS&ù
 ÷À μó àSèSÌ× æÝSθμèB´´ { òS×. Çð à´õθ<, æEðÓ &´{ θ &\$´\$-æμ×Sß
 í.ùÛæS, ÁÛ´´.è´´. μûæÛ´´ ý&B&´SèÈ &{ μù[÷ÀÛE මමනි ý&Bθö æÛS

æθùñìùβè&& 'è´ × ×ù & Ñø\$ù <Ù ùÛø\$Ìùñ&& 'è ÷À' &θÈ æÛÛ×æð &{ þ\$èÛ
<θ̂.

.....
ëùñ à´θ&Û

.....
ඉජත් දියන්දාස්

.....
à´ Ûñ&BeÝ \$θμèβ

.....
&{ ùñ ×μùõñÛ

.....
äñÈ.^². ýùñμ&ñ

.....
ûñÈ èñθõñ ýóñ\$

.....
μæñ.^{².².} ¾θ&Û

.....
^².ä&ñ ×òθ

.....
^².ûñβæθ´ ó \$õÛæ

2001 àμè\$BÝ
μæ\$} Ò, ÁÛ´æ\$<.

æſɪ × & Èúǒ ß ù ×

ÁŨ'æſɪó ý&ß' èŨËſ ù æɪ' sùßμ×ß-ſɪÁĤé úŨ<'ðŌ ō' úÉÙßÉÙÉ ù 30 æÚ
 ' { í ù ûËſ ù æſɪ × & sò ù × àſɪ öĤé æð×ŌÝμæμθ { ŨÑŌſæſŌμ×ùËýÙùSù
 ý'Ñùß { í ù ûËſ ù × àſɪ öĤéμ×ßöſ <' ÷ ÆöĤ' Á×æſɪó. äμ { × ÛËæſɪ × æĤ'
 ' { í ù ûËſ ù ú ÷ ÆöĤé μó è < ò ß àſɪ öĤé < Ì ō ù × æð & { & ' ſɪ úĤöĤð
 à ò Ĥ × ÛËæ < Á] à' è × æſμ & ß & ' Ù μ æ ß ä μ ò æ Ý, < Ō ò ß Á Ũ ' æ ſɪ ó ' { í ù ûËſ ù
 à ' Á × Ñ μ Ĥ Ĥ μ × ù Ë ý & ß ö úËſ ù ¶ < μ × ù ß Ō ß àſɪ öĤé <] Sù ſŌ × æ ſ μ Û & ú < ò ß ſ
 μ è ù × ſ ' ð à < Á] ' ſɪ μ è ſ μ ÷ Ĥ & ' ú × Û ð æ Ũ ſ Á Ũ Û < Ō Ĥ { ß æ ð < Ō Ĥ Û Û ò ß É æ ß
 μ ù ſ ' ð Ō ' μ { ß Ý æ ſ ð μ è ù μ ý ſ μ { ſ Ĥ [ù ò ſ < Ù Û Ò Ĥ ö < ú < ò Ũ æ Ù Û Ë è Ù Ñ Ñ ō
 à < & ß ſ < ù ð è } μ ù ù ú Ì ÷ Ñ ý & ß è ſ & ß Ý ù ò Ĥ Ĥ Á ſ ß ù × æ Ũ ' ù Ĥ ſ è ſ & ß Ý <] Ō μ × ß
 à æ Ĥ æ ò ſ à ò Ō ä' è Û Ë ý & μ ÷ ß × à & ' ò Ũ ß & { à æ ſɪ × æ Ĥ ' ò ò ß ß × ð ú ò ß
 ò Ĥ Á.

ý & ß æ Ì ' sù ß μ × Ñ Ñ ō μ × ÷ Æ Ĥ < Ù È Ù ù è Ú Ñ ð ý & ß è ſ & ß Ý < ± æ } × Ō Ý < ò ß ä ß
 à ù Ō æ Ù Û Ë è Ù ý & ß è ſ & ß Ý ù ò Ĥ Ĥ Á ſ ß ù × æ } × Ō Ý < ò ß Û Û ' μ × ù ß ú } Ĥ ö × Ō Ý
 æ ð ó æ Ũ ' ø] ' è ' ù ſ è ' ù ' ó ß Ù × ú ' < ò Ũ à < 1/2 μ × ß ÷ Ñ ā × < ſɪ Á Ĥé Ñ & Ì í ù
 μ æ ð Ĥ ù ò æ ß ' è Û ß Ō í μ × ß & { ù ſ ſ ſ Ù ý ù Ō ſ í] <] < & ſ × æ ß < Ō ý Ñ ù Ë ý & ß è ſ & ß Ý
 ò Ō ó × æ Ũ ' ð & Ñ & ß Ō Ñ × ÷ Ĥ & È ý ù ß ò ſ ' . è . ' . Ñ & Û Ë è ſ & ß Ý ù É ' æ ð ù Ù ÷ Ñ ä μ & ß < Æ ÷ Á 1978 ÷ Ñ
 μ ù [÷ Æ Ù Ĥé ý & ß Ĥ × ù ß Æ ' ù ſ è ' ù μ & ß ſ æ Ũ ſ ò ß æ æ Ũ ' ð ú ' ß Û ö ß æ ' è ý & ß
 è ſ & ß Ý < ± æ ð ù μ Û & á Ù ß ſ μ ù [÷ Æ Ù Ĥé ý & ß { Ĥ × ù ß æ } ã ÷ ß é ſ Ĥ ó < Ù & {
 ù Ĥ × ſ ß ù < Ù ù Ë Û Ù × æ ß Á μ × ù Ë Û ù ß Ō < ý & ß è ſ & ß Ý < ± ò ' & É ò ò Ĥ Á.

1980 ú ð ù ß æ ð ù Ù ÷ Æ ý & ß è ſ & ß Ý < ± æ Ũ ' Ñ Á ß Ù Ĥ ó × æ ð ù æ Ù ú { ' ÷ Ñ É μ ù ù Ù
 × ù æ ð ó æ Ò ù È æ Ũ < ſŌ × æ ' ä ß ä ß & ß ſ < ð è } μ ù ù ú Ì ÷ Ñ Ō è ' ù Û μ { ß Ý
 μ æ ð μ è ù, ú Ĥ ù ò ò ß ß × ù ß ð μ ò ß ý & ß è ſ & ß Ý < ± æ Ũ ' & ' ý ů ò ò ß ß × æ Û Ë É,
 ò ù ò ſ ý < × Ù

ã÷À{ 0ó×æβ<Áμ×ùβμæ® 0\$-ù è\$&BÝàùêÛμ×ùβ&Û\$- áæβ<\$ <`± 0
 òμýù àò0 ÷0 0\$-ù è\$&BÝùÛ´ ùÛó×ð <ò\$ àòê<ùβà× කරනු ලැබේ.
 ෧෧෧ බස් ගාස්ට් <]Q× , ÑμÁÁμ×ùβμù\$Ñ½´ òβà´Áμ×{ ÛpóB {\$ μ&B\$
 ùÁB\$-Àμ×{ Ûúò< &Ûù ù\$èÍæ ÷ññòñ ùò\$<ð ÑÁ\$Û ý0æñ òμÁ. àμùæβ
 àòð ÷0 0\$-ù ý&Bö μæ® ÷0 ×ù ´ èÛβ<´±μ×ùβù´<\$ è`ùÛð ãùùβ,ò´
 ù&\$ 0\$-ù μ0èμ×{ Ûàò0´ æβμ´ ùβ &´ùμ×ù μ&Bμ×βòòBβ×÷ÀùÛ{ Û××Û
 ÷0è´ ùβù´ èÛβ<´ ùÛ ù&\$ &Û<ù´ Û]´ × ù\$òê ùÛ´ &\$ è`ùÛð á<QùÛ´
 ùÛó×ð <ò\$ ´ èÛβùð<\$ è`ùÛð ×Q&Û μ<òÛμæ® 0\$-ù μ&B\$-Û àòÛæβ
 Ûp× μ{ Bμæ\$ðμèù àòÛæβ ý&Bö ùÛó×æβÀ0\$-ùμ×{ Ûμ×\$-À\$ à`òÛ
 ý`Ñùβà{ ÛúòÛù×æβ<Áμ×ùβù÷À´B\$- àò0 μæ® 0\$-ù ý&Bö à½æ òμ´ ùβ
 <\$ ù ò÷Áý÷Àæβ-À-æβð Û`μÁ. μÈ àùê ý&Bè\$&BÝ<´ ± <Ûòμ&B\$ òòBβμ×β
 ã&&Bý<ò&Û,ò ù`òý<ð´ èÛβè0ù ù`Æó ÛB μý\$μ{ B-òð &\$ò\$ó×.

μÈ à\$æ\$0μ×ùβ÷Àùð ù<òÛ è`ðÍ <Û òòBβ× ÷À ý&Bè\$&BÑ÷{ 0´ æÛ×æð
 ùòμÁ\$BÀ× æÛμ´ ùβä´ è`ðÍ ùÛ`0÷ÑæÛμÈ à<Á]ò\$÷À<ð{ \$μèù &Ûù
 ùÛ\$ ù à´\$ò] \$Áμ×μÛÈÈ <0×\$ è0´ à´ òBÝ\$μèñáùμ÷Àβ×ðμòβ ý&B´ èÛ
 ùÛ\$ ù μ&B\$ &÷À\$ &\$ò\$0 ù ùòÛòBÛæβæÛ\$òβæ æÛ´ ð áò &´Ûμù ùÍ÷Ñ
 μ´´ æ\$0ó× àò]×ù× μæ\$ð μ×B] ùÛ<´× { \$ ý&B\$&BÝ &Û×æβùÛμ×Û
 æÛ´ ð æÆðêæñòβμÛB.

ùÛ<´× &Û× &Èù\$-À× æÛ´

æÆðêò <èæÛæβ<ê×BÁÛ´æ\$< òÛ æÛ\$òβæ <ù ý&Bμ&B\$ &÷À\$ ä{ Û&ÛÍ
 à´Á ùμ×Bù× <ù ùÍ÷ÑùÛ<´× &Û×æB&Èù\$-À× æÛ´×. ý&Bö <Ûð à÷À
 à´μè\$è ùÛý÷À ùÛ<´× μ<ù&È ý&B&B\$ <Û æÛ\$òβæ òμÈ Ñ×÷È
 μ<ù&Bù à\$æ\$0×÷Àä´ &Ñμ×ùβ ùÛÑòÑ× ×òý<ê×Bμ&B<Ñð äβà<Á]××Û
 &´Ûμè ù à<&B\$-Û÷Ñ ý&B\$&BÝ ùòμÁ\$Bù× æÛ´ ãμ÷À\$´ \$Ìμè\$μ÷Àæ
 &Û×æβ<Áμ×ùβù\$Ñ\$æ } { `æÛ{ ×ÛÛ

$\mu' \quad \&\hat{U} \times \hat{O} \tilde{N} \times \div \hat{A} \hat{E} \&\hat{U} \hat{I} \quad \mu \text{æ} \text{S} \text{ð} \&\text{B} \hat{u} \hat{I} \times \text{S} \text{B} \hat{u} \times < \hat{u} \&\text{S}' \text{S} \hat{u}] \text{æ} \text{B} \tilde{N} \times \times \hat{O} \hat{Y} . \mu \hat{E}$
 $\hat{a} \hat{u} \hat{O} \hat{u} \hat{I} \times \text{S} \text{B} \hat{u} \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \hat{u} \hat{I} < \times \&\hat{U} \times \text{æ} \text{B} < \hat{O} \text{æ} \hat{U} \hat{U} \mu < \hat{u} \&\text{B} \mu < \hat{u} \&\text{B} \text{æ} \hat{U} \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E}$
 $\text{ö} \text{ö} \text{B} \text{B} \times \hat{u} \text{B} \times \text{ð} \mu \text{ö} \text{B} \hat{a} \div \hat{A} \} \&\hat{U} \hat{U} \hat{O} \mu \text{æ} \text{S} \text{ð} \&\text{B} < \hat{U} \text{æ} \hat{U} \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E} \tilde{N} \times \div \hat{E} \hat{a} \text{ö} \hat{V} \text{ö} \text{B} < \hat{u}$
 $\&' \text{è} \# \hat{B} \&\hat{U} \times \text{æ} \text{B} \tilde{N} \times \times \hat{O} \hat{Y} .$

$\hat{u} \hat{I} < \times \&\hat{U} \times \text{æ} \text{B} \&\hat{E} \hat{u} \text{S} \div \hat{A} \times \text{æ} \hat{U}' < \hat{O} \text{æ} \hat{U} \hat{U} \hat{a} \div \hat{N} \hat{O} \quad \div \hat{A} \text{ö} \hat{V} \text{æ} \hat{U} \text{B} \times \hat{O} \hat{B} \hat{a} \hat{u} \hat{O} \hat{I} \hat{E} \text{æ}$
 $\text{æ} \hat{U} \text{S} < \hat{U} \hat{U} \text{æ} \hat{u} \hat{B} \hat{U} \hat{U} \times \text{æ} \hat{U} \hat{a}' \hat{a} \div \hat{N} \hat{O} < \hat{U} \tilde{N} \&\text{B} \hat{O} \hat{a} \div \hat{N} \hat{u} \hat{I} \text{S} \mu \div \hat{A} < \hat{U} \hat{a} \text{ö} \hat{V} \text{ö} \text{B} \mu \hat{O} . \mu' \quad$
 $\text{æ} \hat{U} \text{S} < \hat{U} \hat{I} \times \text{B} \hat{u} \hat{B}' \times < \hat{p} \times \text{B} \hat{y} \&\text{B} \hat{O} \text{ö} \times \text{æ} \text{B} \text{ø} \text{S} < \hat{u} \times \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E} \div \hat{N} \div \hat{O} \hat{u} \text{B} \hat{u} \text{ð} \&\hat{U} < \hat{u} \tilde{N} \times \div \hat{E}$
 $\mu \text{æ} \text{S} \text{ð} \&\text{B} \div \hat{u} \text{S} \hat{e} \hat{u} \hat{U} \times . \text{æ} \mu \&\text{B} \hat{a}' \tilde{N} \times \div \hat{E} \mu \text{æ} \text{S} \text{ð} \&\text{B} \hat{U} \text{ð} \hat{y} \hat{U} \hat{u} \text{S} \hat{u} \&\text{S} \text{ø} \text{æ} \mu' \text{S} \hat{u} < \text{S} \div \hat{A} \times \hat{U}$
 $\{ \div \hat{u} \text{S} \hat{e} \hat{u} \hat{U} \times . \hat{y} \&\text{B} \mu \&\text{B} \text{S} < \text{æ} \hat{U} \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E} \div \hat{N} \div \hat{O} \hat{u} \text{B} \hat{u} \text{ð} \&\hat{U} < \hat{u} \hat{u} \{ \text{ö} \&\div \hat{A} \hat{u} \tilde{N} \times \div \hat{E}$
 $\mu \text{æ} \text{S} \text{ð} \&\text{B} \div \hat{A} \{ \text{æ} \text{B} (12) \text{æ} \text{æ} \text{ð} \hat{O} \tilde{N} \&\hat{U} \text{B} \div \hat{u} \text{S} \mu \hat{e} \hat{u} \text{ö} \hat{I} \hat{A} .$

- ❖ $\hat{a} \hat{u} \text{B} \hat{u}$
- ❖ $\mu \&\text{B} \text{æ} \hat{u} \hat{I} \&\text{B}$
- ❖ $\mu \text{ö} \hat{U} \text{B} \{ \hat{U} \hat{U} \hat{U} \}$
- ❖ $\text{ð} \times \hat{I} \&\{ \text{ö} \times \hat{A}$
- ❖ $< \text{S} \times \hat{O} \hat{C} \text{æ} \text{B} \hat{O}$
- ❖ $\hat{a} \hat{I} \text{ö} \text{B} \hat{e} \pm \times \text{S} < \hat{u} \text{B}$
- ❖ $\div \hat{N} \hat{u} \text{ö} \text{S} \mu \hat{u} \text{S} \div \text{æ} \text{S} \hat{I} \times \times \tilde{N} \times \div \hat{E}$
- ❖ $' \text{S} \&\hat{E} \mu \hat{u} \text{S} \div \text{æ} \text{S} \hat{I} \times \times \tilde{N} \times \div \hat{E}$
- ❖ $< \text{S} \hat{I} \hat{A} \hat{E} \mu \hat{u} \text{S} \div \text{æ} \text{S} \hat{I} \times \tilde{N} \times \div \hat{E}$
- ❖ $\text{æ} \hat{A} \times \hat{O} \hat{E}$
- ❖ $\hat{u} \hat{S} \hat{e} \text{B} \hat{u} \times \&\div \hat{A} \text{S} \mu \hat{u} \text{S} \hat{U} \hat{U}$
- ❖ $<] < \&\text{S} \times \hat{u} \hat{U} \hat{U} \div \hat{A} < \text{ø} \text{S} \hat{u}'$

$\mu' \quad \text{æ} \hat{U} \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E} \tilde{N} \times \div \hat{E} , \hat{y} \&\text{B} \text{ö} \mu \times \text{B} < \hat{I} \hat{e} \times , \text{ø} \text{S} < \hat{u} \hat{S} \hat{I} \hat{e} \mu \times \text{B} \&\text{B} \text{p} \text{S} \times \times \&\{$
 $\mu \hat{O} \hat{e} \times \hat{a} \text{S} \div \hat{N} \tilde{N} \text{ø} \text{B} \times \text{S} \text{ö} \text{B} \text{æ} \text{æ} \hat{U} \mu \hat{E} \text{ö} \text{ö} \text{B} \times \hat{u} \text{B} \hat{a} \hat{u} \hat{O} \div \hat{A} \mu < \hat{u} \&\text{B} \tilde{N} \times \{ \hat{a} \hat{U} . \mu \hat{E} \mu < \hat{u} \&\text{B}$
 $\mu < \hat{u} \&\text{B} \text{ö} \text{ö} \text{B} \text{B} \text{ø} \text{z} \hat{a} \text{ö} \text{B} \text{ø} \text{S} < \hat{u} \hat{S} \hat{I} \hat{e} \mu \times \text{B} \&\text{B} \text{p} \text{S} \times \times < \div \hat{A} \text{ö} \text{B} \&\text{S} \text{ø} \text{æ} \times < \hat{A} \mu \times \hat{u} \text{B}$

{ ÷ùŞµèù òµÁ. ä× àµùæβùŮ<× ùŮó \$×æ µæµθ{ ÚæÿÛù|È à` òŮæθ×Ů
 äµ{ ×Ůβ &ŮÍ´ ´Şİè ùŮ×Şù× <ù àùßÀÈ ωοωη ´Şİè òõββ×æβ
 &Èù\$÷À× æŮ´ ùŮŮ æŞİ××æµó. ÁŮ‘æŞµó ´Şİè òõββ× {´´ ùŮ÷À×æ´
 äæŞæŞ µùŞµó. äβùŮ\$ ý&µ&ß\$ æŮŮßæ <ù ´Şİè<Ů òõββ× &`ŮæŮ ×ŮÝ
 àùßÀÈùµ<ù&µóŮäµ{ ×ŮŮµ\$´, ´Şİè &ß\$××ùß-À×æß ÷ùŞµèù äß\$ ý&ß
 ø\$<ù× æŮŮßæ æŮ⊙⊙ Ñ×÷È µæµθ{ ŮÿÛùŮ àŞæŞ× ùÎæÀ\$ æθ ý`ŮŮð
 &`Ů&Ů æθ òµÁ. µõŞŞ èùŮ` ýŮ Şİè <Îè ÷À× µ´µ&ß:-

- (à) ÷θ è´ ùβù ù{ ò θð ´Şİè
- (à\$) ÷θ è´ ùβù ù{ ò θð ´Şİè (<\$×ŮÇæθó &{ Ů)
- (à`) ÷θ è´ ùβù ãòθð ´Şİè
- (àÞ) ÷θ è´ ùβù ãòθð ´Şİè (<\$×ŮÇæθó &{ Ů)
- (á) ùŮ÷ÀŮ´Şİè
- (_) ù\$ÈÍæ ÷Àæθ ´Şİè
- (ã) ù\$ÈÍæ ÷Àæθ ´Şİè (<\$×ŮÇæθó &{ Ů)
- (ã|) ùèθ {θ{ \$&Ů ùèθ æθ\$ø\$<ù× <ù ´Şİè
- (ü) ù\$ÈÍæ ´Şİè<Ůð &Èÿùß <ù ´Şİè
- (äß èÈÿ÷À´Şİè

µ´ { ŮŞþ òõββ æŮ×æŮŮ× {´æŮ. äß\$ ùÈ µ&ß\$ òõββ æŮŮßæ <ù ÷À,
 ÷θ ùŮŮó ù×, µóè× ý&µ×ß&ß|ù× &{ ý&µ×ß×&æŞù× ×ù\$÷À×ŮæŮŮÈ
 ø\$<ù ´Şİè×æ ý&×æßø\$<ù× <ùŮð ä{ Ůø\$<ù Ñ×÷À µæµθ{ ŮµÈ òõββ
 ýŮù\$×Ů äµ{ ×Ůβ äæß äæß ø\$<ù ´Şİèµ×ß &ß\$×× µÈ &ŮÍ´ òõββ
 &Èÿùßµ×ùßŮÁβŮŮó× æθ òµÁ. ä´ ÑÁβŮŮó<Ů Ñ&ßθ µ´´ <ŞİøŞµó 1
 &{ 2 ÷Ůó θ|ù &ð{ ùßŮ ÷Àæßó.

µ×÷ÀŮ<Ů ùŮ<× ÷ÀŮ`{´÷ÀŮ à<µýŞ æθèõ ×ŮŮ. á{ ò { ÷ùŞµèù à`õŮ
 µ<ù&µ<ù&µ×÷È ÑÁ×ùß à÷ÀŮ <ù ùÍ÷Àææ Æ} èùùßàùŮ ä´ ùŮ<× ÷À
 &ŞæŞÍ\$<ð ÞŞÍù× ò òµýù àõθ ä´ Ñ&ßθ <ŞİøŞµó 3 <ù θ|ù &ð{ µùß
 ÷Àæßó.

ý&µ&βµ×βø<ù Ñ×÷È õÖÓ × µæµθù { ' ' à'Á×æβ { ÷ùSè`ùµ' ùβ û&Ö
µõßµèù à`õÚø<ù 'SÌè ÷Àµ×β&βρ<× <Û÷È µæSð&βµ÷À{ &'ê
ûÎæÅ\$ æθ ýÙù Û÷Ñ äæβäæβÑ×÷È à'è× à'βµÈùβÝæθ à`õÚæÛ×
<SÌõµó ÷Àβ\$ õµÁ. äæβäæβÑ×÷È à'è× ÑÑø ø<ù 'SÌè õõββ ×ðµõβ
à\$:À×È æµÛß Çðø×æβ&Ëýùβµ×ùµ<ù&β<ù à\$æSø× 4 <`ùÚ|û &ð{ µùβ
(A &ß J ÷Àβ\$) µùùβÛ æθ õµÁ.

&' &β <]Sù#õµ×βà<&Sù ûθ' SÌö× <ð×βæÛSöβæ æÛµÈ Ñ×÷È ùµ×ßù×
<ù õùÚùÚ&Ö×æβ&æ&æθ è`ùÛ ýÑùβæµùæð µ<ù&β<ûÛÛ' × á&<Ö
÷À×, õùÚùÚ<× á&<Öæβ|µ÷À ùÍ÷Ñäæβý÷ß æÛ'ð &ÛÑ×. &Ö èóùβ
ý`ÛµÈ÷ÑàùÛ' ù× µæµθù ýθæÛ &S'Sù] æÛ× µ' ' æÛ<Ûµ×β à<&Sù
à<&β<ð ä} ÖÛð þÑõ æθó Û÷Ñ

äβàùÛ äæβäæβø<ù 'SÌè õõββ× ×ðµõβ<ÖäæβäæβÛ<× µæSð&ð ýθ
õ`Ä'æβ&ÛµæÍóÚä' ýθ õ`Ä' ùÈ, ø<ù× <ù 'Ö ý&βö &'ç]S<ð äæβ
äæβ'SÌè õõββ× ×ðµõβø<ù× <ù ý&βö &'ç]µó àùÛSö× Ñ×.
ã÷À θó×æβÁµ×ùβ&β|ùµ×βø<ù 'SÌèµ×{ Ûý&βö 500 æβø<ù× <ð×β
ùÈ ÷À&ÛÍ' &βθ|ù<Û ø<ù 'SÌè<Û ý&βö 5000 æβø<ù× <ð×βùÈ÷À
&βθ|ùµ×βø<ù 'SÌè×ð ù<µθù ýθ õ`ÄµÈ ùÛó× (500/5000) 0.1 æÛ.
äµ&β äæβäæβ&β|ùµ×βø<ù 'SÌè×ð ùµ×ßù ýθ æÛ'æβ÷À<θù Û÷Ñ

5 µ<ùÚ|û &ð{ µùβ<&Sù õÖ< ùÛ<× ãû\$è 12 æβ&úÀ ùβæθù àõθ äβæβ
äæβû\$è× <ÖèÛäæµùæð µ<ù&β<Öäæβæβø<ù 'SÌèµ×βÏè× ×ðµõβýθ
æÛ &'è#ß ä' ãû\$è× µó. 5 µ<ùÚ|û &ð{ µùβ(A-J ÷Àβ\$<ù ø<ù 'SÌè
&úÀ\$) äæβäæβÛ<× ãû\$èµ×β®ù\$æÈ &ÛÍ' <Ïè<Û ø<ù 'SÌè &÷À\$
ùµ×ßõ ùÛ<× ãû\$è <Áµ×ùβµèù õµÁ. ùÛ<× &Ö× èóùβý`ÛµÈ ÷Ñ
à<&Sù à<&β< µ' × µó.

àùβÛð µæµθùð×β&Û' <Ïè<Û ø<ù 'SÌè &{ µ<ùõβÛ<× { \$&Ëýùβ
õõββ×ùβ×ðµõβ&Û' ùÛ<× ãû\$è ùµ×ßù× <ù àùβÀÈ õùÚùÛ<×

&ç]S<æ&æ&æø è`ùÛ×Ú 5 <ù Ø|û &ð{μùβ(A-J) øS<ù ´SÌè, &Û_´
 <Ìè<Û øS<ù ´SÌè &úÀ \$õβ ùÛ<`× { \$ &Èýùβ μ<ù&β òõβ& &úÀ \$
 ùÛ×\$Bù× <ù ùÛ<`× ãû\$è 12 æβÛý\$ μ÷ÀÚ äμ{×ÛβμÈ ùÛ<`× ãû\$è 12
 ä&Ûý÷È μæ\$ð <ò\$õβμ{ \$úÀβ ùÛ×\$Bù× <ù òùÚ&ç]S<æβÛý\$÷È μ´{Ú
 à<&\$ù æSÌ×× μÓ. ýØ æÛ &\$´Sù]μ×æÛ× μ´´ à<&\$ù &ç]S< Ûý\$÷Èð
 μ×\$÷À èùβ\$ Û÷È 2001 ´´×Ú \$&× &úÀ \$ ýØ æÛ ý&βøS<ù× æÛμÈ ùÛ<`×
 û{ ò &úÀ ùβ<èÛÓ ÷ÀæβÓ.

	<u>øS<ù ùÛ<`× (æÍÇ./Ø´.)</u>	(%)
&Û. áùβù ùÛ<`× (²&Ûβ	8.47	27
&Û. μ&βæ ùÛ<`×	6.97	22
&Û. &ÌÑ&æÛ´ &{ ÛÛ&Û	0.82	3
&Û. ð×Ì &{ ®×À	2.59	8
&Û. <\$×ØÇæØó ×ùβÛ(&´ &β ùòõβÝ)	0.04	0
&Û. à_õβ`±×\$	3.63	12
&Û. ÷Èùõ\$μù\$÷æSÌ× ùÛ<`×	0.13	0
&Û. ´\$&É μù\$÷æSÌ× ùÛ<`×	1.75	6
&Û. <SÌÀÉ μù\$÷æSÌ× ùÛ<`×	0.53	2
&Û0. ý&βö æÀ× ò´	3.24	10
&Û1. ý&βö<Û ó× ´ØÑβμèð´	2.98	9
&Û2. à<÷ÀùÈ &úÀ \$ ÷õÛ\$÷À	0.39	1
´Ø ùÛ<`×	31.54	100

μ´{ ÛæβæβùÛ×\$Bù ùÛ<`× ãû\$è×ð ýØ æÛ´ æβù<Ø\$ à`õ. μ´´ ýØ æÛ´
 <ÒæÛÛ&Û_´ <Ìè<Û øS<ù ´SÌè ×ðμõβý&βμ&β\$ æÛ\$õβæ æÛμÈ ´Ø
 ùÛ×\$Bù ùÛ<`× òÛ à`õÛæβæβùÛ×\$Bù ùÛ<`×μ×βμæ\$ð& μÓ. ã÷À Øó×æβ
 <Áμ×ùβæβμÛ\$ðØ×æ &´ &β øS<ù ùÛ<`× <Û. 31.54 æβàùβù ùÛ<`×
 <Áμ×ùβà`õβõβæÍÇ Ø´. 8.47 æβ<Ø´ ØÑæÛ äβàùÈ áùβù &úÀ \$ <`× <ù
 μæ\$ð& &Û×ð 27 æβ´ ó μÓ. (8.47/31.54 x 100). áùβù ÆÛ &Û×ð 10 æÛβ
 <`± <Øμ{ \$õβ´ Ø øS<ù ùÛ<`× ä´ ùÛ\$ó μ×ùβ <`± <ùβùβù`õ. ä× <`±
 <ùβùβ&Û×ð 2.7 æÛβù´ ó Ú äμ&β<ùØ×βàùβù ùÛ<`×μ×ùβùÛ×\$Bù× <ùβùβ

´Ô ø\$<ù ûŮ<`µ×ùβ&Ů×ð 27 æbû´óæbùŮ\$ ý&βµ&βµ×βø\$<ù Ñ×÷Ē<Ù
ùŮ×\$Bõ &´&B µ<ù& µ&\$×\$ è`ùŮð ùŮÆõ æSÛ×æbõŮ &Ů_´ ûŮ<`×
ãû\$è<Ù ÆÛ µ<ù&ÐÈ <Ùð µÈ æŮ× µ×\$÷æõ {`æŮ. µ&Bæ ûŮµ<ùŮŮ<`×
&Ů×ð 22 æBý< á{ õ &úĀ ùβ<èŮ<ùβ:Àùèõ {`æŮ. µÈ àõø æĒ×ÐÈ,ó×
´ŌŮβ&{ à<÷ÀùÈ à\$÷Ů äæõŮ<Ůð õ<õβ&Ů×ð 20 æĒæβ<ùŌ`õ. àµùæŮβ
µ<ù&β<ù ûŮ<`× äæõŮ áõŮ &Ů×ð 31 &|µ÷ĀŌ`õ.

&Ů× èœùβý`ÛŮÈ áõ\$<`÷æõβÛæĒó×æβ<ùŮ×βû\$÷æ æSÛ× &÷Ā\$&Ůµ×β
<@ù\$æ´ 100 <Āµ×ùβ è`ùŮ×. ûŮ<`× &Ů× èóùβý`ÛŮ &÷Ā\$ Þ\$Ůõ\$ æŮ
ù\$÷æ æSÛ× 2001 ``×Ů´\$&××Ů äβàùŌ &ŮÍ´ ûŮ<`× ãû\$è<Ù ûŮĀõ
µæSð&ĒæõŮµæSð ù\$÷æ æSÛ×µ&Ů× <Ō100 Ûý\$ èùβŮ Û÷Ů ûŮ<`× ãû\$è
µ÷Ůµ{ ùβ; ù´ ãû\$è×æβµ<ù&Bð´ µ{ BŮµæSðµèù µ´´ &Ůµ×βµ<ù&Bð´
ý&βµ&β× ÛŮý÷Ā×æ µŮ& ø\$<ù× æŮµÈ ûŮ<`µ×{ ŮùŮ×\$Bõ µ<ù&Bð´æβ
<Āµ×ùβ&`ÛæŮ {`æŮ. äβàùŌ µ´´ &Ůµ×βµ<ù&BŮÈ ý&βè\$&βŮÛŮŮĀ\$Bù×
æŮ´ &÷Ā\$<Ō´SÌµè\$µ÷Āæ ÷ĀÁæ×æβĀµ×ùβ&`ÛæŮ {`æŮ.

ı ù|´ µŌÛ\$æ µ×÷ĀŮ<Ù ÆÛ Ûý\$ è`ùŮ´ ùβá´ µŌÛµŌ µ´´ ýø æŮ ø\$<ù
ûŮ<`× èóùβý`ÛŮ {`æŮ. äææ ÆÛ µ{ \$Bµæ\$}Ō ùŮÍµÞ\$BÈ×ùβèβÆÛ
÷ĀÁæµ×βµ{ \$Ēá´ ÍæSùŮòSÛø×æβ&úĀ\$ <ù ÑùŮ× àùŮSõÈ× Þ\$Ůõ\$ µæSð
&ÈùŮó ûŮ<`× ÑĀ××ùβ12´ ûŮ<`× &Ů×ð ý÷B µæSð õŮĀ. µ×÷ĀŮ
ûŮ<`×<Ù µøõŮ\$&È µ<ù&ÐÈ <SÌõ\$< 6 &{ 7 ø|ù &ð{ ùβÛ ÷æβ\$ õŮĀ.
äæβäæβûŮ<`× &Èýùβµ×ùβÞ\$Ůõ\$ µæµøù µÈ &Ů ù{ õ &úĀ ùβ<èŮ<{ Ů
&ÈùŮβù× æø ÷æβŌ.

ûŮ<`× ûŮŮĀ\$Bù× &úĀ \$Þ\$Ůõ\$µæµøù ÷ĀÁæ

&Ů áùβù ûŮ<`× (²&Ûβ
&Ů µ&Bæ ûŮ&ŮŮ<`×

µ<} úĀù\$µÛBEÛð ²&Ûβ
µæ\$}Ō ùŮÍµÞ\$BÈ ÆÛ ÷ĀÁæ× àùŮ
µŌõù àùŮSõÈ×.

&Û &IÑ&BeÛÈ &{ ÛÛ&Ú

μòÛβι<} úâû\$Û ÆÛ àùÊ \ÛÛÌ
ä.í.μò\$. àùÊ &IÑ&BeÛ´ μα\$û\$.Æ.÷À
àùÊ

&Û ð×Ì &{ ®×Â

μ÷æ´ μ<} úâû\$Û ÆÛ àùÊ
(CEAT/âÏ òÐDAG (ù`<õ ûÛ<Ï)

&Û <\$×ÊÇæθó ×ùßÛ

à_õß`±×\$, ù`<õ ûÛθ´ μ<} úâû\$μÛß
ÆÛ àùÊ

&Û à_õß`±×\$

μα\$ð&β.í.μò\$. àùÊ, æÈæθ´ <ùß
μα\$û\$.Ñ.÷À àùÊ

&Û μμ÷ÀËÉ μû\$÷,æ\$Ì× Ñ×÷È

&Û_ μ÷Ë<} úâû\$Û ÆÛ èó ùß àùÊ

&Û ´\$&ËÉ μû\$÷,æ\$Ì× Ñ×÷À

&Û_ μ÷Ë<} úâû\$Û ÆÛ èó ùß àùÊ

&Û <SÌÂËÉ μû\$÷,æ\$Ì× Ñ×÷À

&Û_ μ÷Ë<} úâû\$Û ÆÛ èó ùß àùÊ

&Û0 ý&ßö æÂ× ð´

ý&ßö <®ù\$æ´ μ<} úâû\$Û ÆÛ èó ùß
àùÊ

&Û1 ý&ßúÀ \$´ ÊÏ&´û×Û

þó ß\$è\$ ÆÛß òß àùÊ \$öÉ× + ùÛÊ
ó× ÷ËÈ àùÊ \$öÉ×

&Û2 à<÷ÀÛÈ &úÀ \$ûÛÛ\$÷À

&ß\$<θ %

è\$&ßÝ&Û× &Èû\$÷À× æÛ´

è\$&ßÝ&Û× &Èû\$÷À× æθ ùÛÛý ùß ùß ÑÑø ÷θ ùÛ\$× ùß è´ ùß æθ ù´ èÛ ßèß
ùÛ Æ ò× ùÛ \$ ò äæß äæß ø\$<ù´ ÑÌ èμ×ß ý&ß è\$&ßÝ Ñ&ßθ× &´} æÛ ßð
è´ ùß ùÛ ùÛ äùÈ ÑÑø <®ù\$æÈ <Û ùÛ òÁ ùÛ ùÛ ÷À {´ Î´ &´ ùæÛ ßð è´ ùß ùÛ
μ´× <SÌ ò\$ μó. 8 θ|ù &ð{ μùß Æ&ß\$ à`õ. ÑÑø ø\$<ù´ ÑÌ è ùÛ <´× àùÊ \$ö
ùÛ Û\$þ 1 òθÈ <ù ùÛ ÷Ñ´ èÛ ßè ùß × æθ è ò × òÝ ùÛ <´× μα\$ðθÈ ÷À× ùÛ´´
<SÌ ò\$ ò <÷θ ð ò Ñ´ ÎÁ ù× æθ ùÛ ò`õ. μ´× èó ùß ùÛ ùÛ ùÛ ùÛ ùÛ ùÛ è´ ùß
<ß× æð ùð <ù òÛ ùÛ ù´ èÛ ß&´ç} \$, &{ <SÌ ò\$ μó 10 μ<ùÛ θ|ù &ð{ μùß
&Ñ&ßθ < ÷æß <ù ø\$<ù´ ÑÌ è Ñ&ßθ μ× ùß äæ òÝ æθ è ò {´ æÛ è\$&ßÝ ÷À
&´ ùæÛ ßð è´ ùß ùÛ

&U_ ý&β<ù<Û ýθ æÛ &\$' \$ù]× û{ õ &úÀ ùβ<èÏ<{ Ú:Àæβ<ù ´ èÏèùβ
 47% ð ûÏÓÁ ûõÛÛÛ÷ÛèùβùùÛÛ´ μα&ð& 4 &úÀ \$ û´ ó æÏ< μùμùβ äμ&β
 <θ÷ÀμÈ<\$ &\$μùβ&À <Àμ×ùβ&ò&ù<ùβÛÛ æθ à` õÏ´ Ñùβθ% æ û\$ò&æ&Û,μÓ.
 ´ èÏèùβÏ{ θθ× è´ ùβèùβù\$ μα&ð&β5 &θ 10 ÷&β\$ <θ´ ÷Ûùθ&\$μ×βè´ ùβ
 Æ´ ùβ&úÀ \$ ûÏÓÁ ûõÛÛÛβ28% æβ<ù àõθ Û` μÏù à\$:À×´ ´ Ò à\$:À×μ´ ùβ
 30% æβμÓ.

à<&β\$<	æÏÛ\$ðÏ	ûÏÓÁûõÛÛ %	à\$:À×μÈ %
1	1.5	16.0	5.4
2	3.5	18.0	8.6
3	5.5	13.0	7.8
4	7.5	10.0	7.2
5	9.5	8.0	6.7
6	11.5	5.0	4.5
7	13.5	4.0	4.3
8	15.5	4.5	5.4
9	17.5	4.3	5.4
10	19.5	2.6	3.3
11	21.5	1.0	1.4
12	23.5	0.9	1.2
13	25.5	0.9	1.2
14	27.5	0.8	1.1
15	29.5	0.8	1.2
16	31.5	0.5	0.8
17	33.5	0.5	0.8
18	35.5	0.5	0.9
19	37.5	0.5	0.9
25	48.5	1.0	2.2
35	68.5	1.2	3.4
45	88.5	2.0	7.2

áùñ&ô äæfäæfð\$<ù ´šìè <ìè× &úÀ \$ ûöÛšp ûŵ<`× àùŌ\$õ× (ə.ð.ə.)
 èó ùby`ÛÛ {`æÚàõø ä{ Úà\$-À´ ÷Àè\$ à`õβõβµ&ß× æÛ\$õßæ æŴµÈ
 ûŵ<`×<Û ûöÛõ×æß<Áµ×ùŴ µæ® ÷ø ø\$<ù ´šìè <ù ù\$èÍæ ´šìè &{
 ùèø { \$ áù ùèø &Ëýùß ´šìè ×ù ø\$<ù ´šìè ÷Àùð (2001 ``×Ú´ &)
 û<õŴ ÆÛ èó ù&{ è\$&ßÝ >ðÈ àùê û<\$ ÁúÀ´´ ð à\$&ùñ< û<õŴ äµ&ß
 <ê÷Àùèø µû\$æ ´šìè (&\$`Sù]µ×ùæÚÇ. 4 ð àò0-øæŴß×êß <ù àõø)
 àõŴæß×æŴß×êß µó. µÈ àõø ÷ø è´ùß´šìè, ûŴµ-ÁŴ ´šìè &{ èËý÷À
 ´šìè<ÛŴŴ` µýù ûöÛšp ûŵ<`× àùŌ\$õ×, 100% æñŵ<`× à× æø èõ {`æŴ
 ûŴ\$ó×ð <ò\$ àòê. ÑÑø ø\$<ù ´šìè &úÀ \$ &ú×\$ à`õŴ\$&ù ûöÛõ× àùê
 ûÛ\$ ù× µæø`ù ´èûβèß&\$`Sù] &`ç] <Áµ×ùßèó ùbyÛ\$ û{ õ &úÀ ùß
 <èŴ<{ ŴÀæβó.

	<u>ûöÛšp ûŵ<`× àùŌ\$õ×</u>	<u>´è&\$øæ</u>
÷ø è´ùß´šìè (û{ õ øð)	70	157
÷ø è´ùß´šìè (û{ õ øð) (<\$×êÇæøó)	83	108
÷ø è´ùß´šìè (ãò øð)	62	177
÷ø è´ùß´šìè (ãò øð) (<\$×êÇæøó)	76	119
ûŴµ-ÁŴ	78	141
ù\$èÍæ ´šìè	94	112
ù\$èÍæ ´šìè (<\$×êÇæøó)	76	119
ùèø áùùèø ý÷ß´šìè	97	108
ùèø µû\$æ ´šìè	135	78
èËý÷À´šìè	66	100
´Ō èóù		117

äµ&ß<ê÷À`ù×ô <ê´ù\$&ðß<± <ù µõæß<± <´±µ×ùby&fð\$æ×ùñ`÷Ñ
 äù Ñð àõŴæß õõßß ûŴµ-ßÉ <Áµ×ùß÷ËÝæÛßóúÀ û<õŴßùßù`õ. µÈ
 õõßß× ý&fðö<Û ùÛ÷À×ß\$×× àòê´ðõ&`ù×ô &Ŵ\$ áæß<\$×\$´ðõßðêÑ
 ä´ õõßß× &´õŴßõ\$ à`õÛù µõæßû<õŴòà`õ. û\$Ûù ýÛøŴÛùßèß

&U̇IæſæſI p\$× &{ ÷Àùôõſp\$× ' õŦ' õŒ`û×Ŧ ' >ð' èó ùſÿ`UŦđ ä`
 ýŦøſI ùŦ ' ù\$ {`æŦ' õŒùŒ\$ ø\$<ù ' ſIè ÑÁſU èó ùæ ùŒÆõ ùŦ\$ó×
 áæſ<\$ ý&ßµ&Œ\$ &`û×Ŧ &Ÿ, µÓ. õ' ý&ßŦö<U Ñ×÷Ē à\$<Ŧó× æŦèõ
 µùŒ`æŦ' ſIè<U ý&ßø\$<ù× æŦù µ&Œæµ×Œ&ŦŦ\$ áæſ<\$ ' èŦŦùđ<\$
 è`ùŦđ µû}µŦõŦ äµ&Œ <`± à\$÷Œ`æŦŦ`µýù ûÍ÷Ŧµæ® ÷Ŧæſ×ù ' èŦŦŦ
 <`±µ×ùŦùđ<\$ è`ùŦđ µû}µŦõŦ µÈ ùŒ\$ áõ\$ ÷Ŧ è`ùŒæŦù ý&ßŦö ù<\$
 ' èŦŦè`ùŦđ ùŦõŦŦ < ù<õŒ\$ Ñ×÷Ē à\$<Ŧó× æŦ è`ùŦđ ùŒõŦ ÷ŦĪ' ùŒ\$
 ' èŦŦŦŒ{ ù µ&Œæ×ùŦèŦŦŦ ſõŒæ p\$× { Ŧ ò µèŒ&Ŧ`õ.

âŦê <`÷ŒõŒµ&Œ\$×\$ è`ùŦ ùÈ ÷Àùđ ý&Œ`èŦèùŒà× æŦùŦŦÿù äŒæ
 èŒ&ŒŸ×Ŧ µ' ' èŒ&ŒŸ ' èŦŦŦŦŦ' &úŒ\$ à× µæµŦù "µèŒòŦµÈ÷Œ× æŦù
 èŒ&ŒŸ" ×ùŦ<ùŦ{`ùŦŦŦ<ù &ŒŦ èŒ&ŒŸæŒàùŦ èó ùŒÿŦùŦŦùÈ &{
 µ<ù&Œù ûŦ<`× æŦŦŦŦ×æ ŒŦŦŦŦ èó ùŒÿŦùŦŦùÈ <Īõ' Œùµ×ŒèŒ&ŒŸ
 <]Ŧµ×Œ&ŒŦ|û× û{ õ &úŒ ùŒŦÍ÷ŦŦŦ.

<Īõ' Œùµ×Œ

µèŒòŦµÈ÷Œ× æŦù èŒ&ŒŸ	æŦŦ. 5 (æŦŦŦŦ×æđ Áõ 52 ý`èŦŦŦ
æŦŦ. 4 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ 52 ý`èŦŦŦ
æŦŦ. 5 &Ŧ 14 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ 50 ý`èŦŦŦ
æŦŦ. 15 &Ŧ 29 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ 22 ý`èŦŦŦ
æŦŦ. 30 ð <`±	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ 28 ý`èŦŦŦ

ŦŦø <Īèµ×Œø\$<ù<U ùŦŦŦŦ ŦŦ<`× ÑÁŦŦŦó× æŦù Ñđ àùŒèõµ×ŒŦµ' ×
 áúŦŦ' û{ õ &úŒ ùŒŦ'×ŦŦŦùŒŦŦ <ùŦ`õŦŦ < µùùŦŦŦ æŦ×Ŧ

µ×ŒŦ

µèŒòŦµÈ÷Œ× æŦù èŒ&ŒŸ	æŦŦ. 3 (æŦŦŦŦ×æđ Áõ x ý`èŦŦŦ
æŦŦ. 4 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ x ý`èŦŦŦ
æŦŦ 5 &Ŧ 14 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ x µ' ùŦ.9 èŦŦ ×æŒ
æŦŦ 15 &Ŧ 29 ÷ŒŒ\$	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ x µ' ùŦ.75 èŦŦ ×æŒ
æŦŦ. 30 ð <`±	æŦŦŦŦŦ×æđ Áõ x µ' ùŦ.65 èŦŦ ×æŒ

<Iō´Sù èS&BÝ<]Ŧ× àø]×ù× æθù Ñđ èS&BÝÑĀ´õ\$ &`ÙæÛ ×ŦÝ
ûŦSó×æŦÑ÷Ā\$´Sù <ù ý< μûùĒĵ×β. μÈ<Sμ´μ&BÈûĒβù× æÛ {`æÛ.

(à) ÷Ŧ è´ùβ&úĀ\$ æÍĈðŦ×æð à× μαμθù èS&BÝ μα® è´ùβ&úĀ\$ à×
μαμθù èS&BÝð <ò\$μýμ{ ÑùβòŦ´

(àS) ûŦó &βp\$× àùĒ æÚĈðŦ×æð à× μαμθù èS&BÝ μ<ù&Ŧ× ×ŦÝ.

(ã÷Ā ãòθð 17% æŦŦ´ó &{´÷Āð 11% æŦŦ´ó)

(à) èÈý÷Āĵ÷Ā &úĀ\$ æÍĈðŦ×æð èS&BÝ 30% æŦŦ´ó <± Ñ× ×ŦÝ.

èS&BÝûĴÁ\$ù

á{ õ &÷Ā ùŦŦĀĀó &`ÙæÛð μèù àùSèõμ×èS&BÝæŦŦÛŦðŦù× æθù
Ñđ û{ õ &÷Ā ùŦŦĀ ÷ĀĒ àùĒ´ù× æ} {`æÛ.

(à) &\$´Sù] ø\$<ù ûŦ<`μ×β<±ò´ èS&BÝð äæõÝæŦŦ´ùβ ûŦĴÁ\$ŦÛ
èS&BÝ Ûý\$è`ùŦ, àùÈ ûŦ<`× &Ŧ× èS&BÝ&Ŧ× { \$&´ æŦŦ´.

(àS) ÑÑø <Iè <Ûð à×õβø\$<ù´\$è <Û ûŦŦŦp ûŦ<`× àùŦSò 100% ð
à\$&ùŦ õõβ×ð ûõβeŦ´.

(à) û<õŦ\$ÑĀ´õ\$æÛ æŦŦμ×ùŦ<õβeŦ´.

(à) ûŦ<ù´èŦ´ç]\$ ûŦŦŦ÷Ā\$øæ æŦŦ æŦŦμ×ùŦòŦeŦ´.

μ´´ &ŦĪ´ μαèSùβ÷Āæ <Ŧ &ûŦSÙÈùèS&BÝ´μÁ\$ù× æθù à<&B\$<æ÷Ñ
äŦäŦ èS&BÝá<&B\$ ÑÑø <®ù\$æÈ <ÛŦβ<± <ù ûĪ÷Ñ ÑÑø èS&BÝá<&B\$
è`ÛÛ {`æŦæŦ\$<Ûæβ´ èŦŦμ´× æŦŦSõβæ æθùŦŦ´μÁ. μÈ æŦŦ×× &úĀ\$
ûĪèóæ× û÷ĀÈ æθèõβæŦŦ×× ûõŦ\$<æβ&Èù\$÷Ā× æθ õĴĀ. <Iō´Sù
èS&BÝ<]Ŧ× õŦ û<õŦ\$ μýŦ{ SÑĀ´õ\$ μ´´ æŦŦ\$<ÛŦ´ èŦŦàùĒŦŦóμ×ùβ
á<õβæθèò {`æÛ. μ´´ <ŦĪõ\$μ<ùβèS&BÝûĴÁ\$ù èóùβý`ÛÈ ùŦ´÷Ñ
μ÷Āæβ&Ŧ×ð {×æ &{ &Ŧ×ð ù´×æ <±òÈ &úĀ\$ (IIA &{ IIB Ŧ|û &ð{ ùβ

á: Ñúõ ð ð à ð. äý ÷, < ± 0' æ Æ ù Ò ÷ ð Ò ù { ð & ú Ì ù ß Ì ÷ Ñ ù | ù ù × æ } { ` æ Û.

	÷ Ì ù ð	1 < ù Û	2 < ù Û	3 < ù Û	4 < ù Û
	< ± 0'	< ± Ñ'	< ± 0'	< ± 0'	< ± 0'
< Ì Æ ×	2000	2001	2002	2003	2004
μ è Ñ ò ò μ È & Ñ æ × (& ' Ñ ù æ Ì Æ)	5	4	3	3	3
& ð ç Ñ ì μ ð Ñ Ì È & Ñ Æ	2	2	2	2	2
' ÷ Ì ò ð & Ñ æ ×	1.11	1.11	1.11	1.11	1.11
ã ò ð ð & Ñ æ ×	1.17	1.17	1.17	1.17	1.17
è È ý ÷ Ì & Ñ æ ×	1.1	1.3	1.3	1.3	1.3

à & Ñ Ñ	æ Ì Æ ð Ì						
1-2	0-4	52	59	65	70	80	100%
3-7	5-14	50	59	65	65	72	90%
8-15	15-29	22	32	40	45	60	75%
16 & { ã ð < ±	30 & { ã ð < ±	28	32	36	40	52	65%
ù Û < × < ± 0' (%)			9.0				
è Ñ Æ Ñ ' ± 0' (%)			10.5	10.3	11.0	10.9	
õ ð Ñ Ñ × < ± ÷ Ñ Ò Ò æ Ì ' ð			1.5				
õ ð ý ù μ Æ × (%)							
' è ù Û Ñ ó × ù Û ù Ì & Ñ æ ×		117	109				

2001 -2004 ÷ Ì Ñ Ñ æ Ñ ù × & ú Ì Ñ < Ì Æ × æ ð 9% æ ù Ò Ò ù Û < × < ± 0' æ Ñ ÷ Ì È æ ð μ è ù ù Û ù ù æ ð à ð ù μ ' ù ù ù Ñ è Ñ Æ Ñ ù ð ð Ì Ñ Ñ ù × è ù ù { ð & ú Ì ù ß ù Û æ Ì ó á: Ñ ù ò ð ù { ` æ Û.

- μ è Ñ ò ò μ È è Ñ Æ Ñ ð ð à ÷ Ñ ù ÷ ð 2004 < Ì Æ × Ñ Ì Æ Ì Ç 5 & ð æ Ì Ç 3 ÷ Ì Ñ Ñ ò ò æ ð ò ð Ì Æ.
- < Ñ × Ò Ç æ ð ó & { ð & ð ç Ñ ì μ ð Ñ Ì È & Ñ Æ 2 & ð æ ð ð ò ý Ñ à ð. (ã ù È & Ñ ' Ñ ù] è Ñ Æ Ñ ð μ ' ù ß ÷ Ì Ñ Ñ × æ Û

- ÷À0ð è\$&BÝµæ\$ð&B&úÀ \$ à`õβõBäæBµæ\$ð&æBæÍÇ. 1.8 µ&B &`Ùæµ´`ùÍ
- ãò 0ð è\$&BÝµæ\$ð&B⊙⊙⊙ à`õβõBäæBµæ\$ð&æBæÍÇ. 1.7 µ&B &`Ùæµ´`ùÍ
- èÈý÷Àµæ\$ð&BÙ è\$&BÝ30% æÙíBèÙùùÛýùβùíí<`µ×ùB0% æ æÛSõBæ &{ ùSøS0×æ &B0|ùµ×ùβµ{ SBäæBè\$&BÝµæ\$ð&æ ÷0 ùÛ\$ó× àò0æÛµ´`ùβµ{ SBèÈý÷Àè´`ùSè´`ù× ùÛÛúÀ÷Àùð ù<õÙ 0íµ×ííõÙõBÉ ùÛS0 äBµ÷Àè´` äBéSý÷B æÛµ´`ùB.
- äæíäææ×æð à× æ0ùÛýù è\$&BÝ, <èÛ0 µùùííB æ0 à`õúíí÷Ñ à<004 æ æSÙ× ù0\$ ùB´` æÍÇ. { õµ0ùííæíæíæBéÚÇð0× &úÀ \$ Áõ 52 &ð Áõ 80 ÷æB\$ <`± æ0ùÛýù àò0 àµùæðBè\$&BÝà<&B\$÷À <`± µæ\$ð æÍÇð0×æð à× µæµ0ù ÑÑø äææ è\$&BÝ àõµÌ &ÈýùBõS< æÙíBá÷ÑùõBæÙ ùÛµ÷À×ð àù0Û òõB\$×ð ùõB µæµ0ù0`õ.
- &É×ð 1.5 æ ùÛ<`× áæB<\$ àõÛæB è\$&BÝæBùÉ´` æÙµ{ SõBä× ´`èÛ÷À÷À àò0´`ð µ{ BÝù0à`õ. &´`&B×æB<Áµ×ùB&É×ð 117 æBõ´`èÛ÷À÷À ù}´`0ù è\$&BÝ&´`µÁ\$Bùµ×ùíí&0&É×ð 109 ÷æB\$ àò0ù0`õ.

ùÛµ÷À

ùÛ\$ { ù à´`Sõ]\$Á× Ñ&ùíí{ õ &úÀ ùíí<0<ÙBèõ×0Ý´`×ùÛµ÷À æ0ù0 Ù´`µÁ.

(à) 2001 &`ùB`ÈýÌ´`& &ð &É´` àùSèõ è\$&BÝ&´`µÁ\$Bù &úÀ \$ è&BÝ&0× µ×S÷Àèõ×0Ý.

(àS) á{ õ &úÀ ùBæ0 à`õúíí÷ÑæEð0 Ñ&ùííá÷ÑùõBæ0ù Ù÷À<SÌ õ\$µ0 ÷æB\$ à`õúíí÷ÑÀùð ù<õÙ ÑÂ´`õ\$ à÷À&ð à<0´`÷,{ õ0æ æSÙ×æB õÛ÷À<õBèÙ×0Ý.

(à) 0ð õŨ &Ũ_´ ø\$<ù ´\$ìè<Ù è\$&BŸà<&B\$ à÷À&Ŧ à<Ŧ ÷,µ÷Àææ æ\$Ũ×æ÷Ũ´<õ è`ÙúŨ ×ŦŸ.

(à|) ´\$ìè úË\$ { ù× úŸŸúÀ` õŨ0×\$µèæè`´ õB àùŦ í\$õŨ úË\$ ù µæ\$EÀùB&þ\$ Ñ&ŨíBõŦó × æŦ à`õŨµ×\$B] µ&B\$, ø\$<ù ´\$ìè &{ ãûµŨBó èó ùŸ`ŨŨð è\$&BŸ&Ŧ × µ×\$÷À èõ ×ŦŸ.

(á) &Ũ_´ ý&Ŧö ú\$Ũæ<Ŧ ùáŨŨB´ ú÷ÀÈ æŦµèù ø\$<ù ãûµŨBó &{ ø\$<ù úõŨúŸŸ×Ũ æŦù ý<õõBá´ èŨB÷Àùð µý\$µ{ \$Bø\$<ù ´\$ìè<Ù ú<õŨ àõŨæB µ&B\$ &`ú×Ũ àòŦæŦù ý<ðõBè ýŨ\$ èùB.

è\$&BŸ&Ŧ × æŨ\$õBæ æŨµÈ÷Ũ{ õ &úÀ ùB´ \$ìè ãûµ÷À àùŦ´ ù× æŨ ×ŦŸ.

1. ÆùB&Ŧý&Bè\$&BŸ<\$ìÀÉ< úŦŸÁ\$Bù× æŨ×ŦŸàõŦ ä´ è\$&BŸ(µÈ <ÌÂµ×B{`Ŧ) {´´ <ÌÂ×æ´ íŦŦŦ1 µ<ùŨÀ <ù Ñð úË\$Á×ð úõBæŨ ×ŦŸ.

2. äµ&ŨŦŸÁ\$Bù× æŦùŨŸù è\$&BŸá´ <ðÂµ×Bµè\$&BŸŦ1 µ<ùŨÀ &Ŧ æŨ\$õBæ Ñ× ×ŦŸ.

3. è\$&BŸ&Ŧ × þ\$Ŧõ\$ µæ\$ð è\$&BŸŨ úŦŸŦõ <`±æŨ´, &Ũ_´ è\$&BŸŨ ýŦæŨ &\$´\$ù]×´ õ æŨ\$õBæ æŨ ×ŦŸ. äÑð &Ũ_´ ý&Bø\$<æ×ùþèB &\$´\$ù]× à\$÷À´ ä´ úŦŸŦõµ×ùB´± <ùŦ`õ.

4. æŨŸ, <\$ìÀÉ <`±Ñ´æB &Ũ×ð 10 µù\$×ŨBÑ× ×ŦŸ. <\$ìÀÉ úŦŸŦõBù×æBè\$&BŸ&Ŧ × àùŦ èó ùŸŸŨ Ñð &Ũ×ð 10 áæB<\$<`± æŨ´ð à<Á] <ù Ñð ä´ <`± æŨ´ æ} ×ŦŦõBúË\$ { ù ÑÂ× þ\$Ŧ à´\$õ] <Ŧ×\$µèBùŦ`õŨ à`õŨ ú´óŨ

11. í \$õĤē ūÿ\$ { ù µæ\$EĀ ù ß&þ\$ & { &Ū_ ' ū } \$õß ūÿ\$ { ù à ½æ\$Ī ù ß Ñ&ŪĤæĤæĤæ\$ ù ' \$Ī è × & úĀ \$ & ū × \$ à ` õĤã õĤĤæß ý&ß' ç] \$ { ` æŪ õ\$æĤæĤæ ù ŪĤã òĤæŪ × ŐŸ. à_ õĤã < & Ő ū õŪ ù ĤĤæĤĤ ' à õß õŐµ ' ù ß µ { \$Bä ' ý&Őö µ < ù õßø\$ ù ' \$Ī è < Ū ð ' \$Ő ' æŪµ ' ù ß µ { \$Bä ' ø\$ ù ' \$Ī è < Ū ŪĤã < õĤ ' & úĀ \$ á < Ő ð ÷ Æ ù ð ÷ Ñ è ` ù ð È & Ū & \$ ÷ Ñ ' ù ß µ { \$µ È æ\$Ī × × & úĀ \$ & Ő & Ő × ' × Ū & ` Ū µ æ ù µ < ù õßæĤĤĤ È ' \$Ī è × æ Ū ß µ ' × æ Ū { ` æŪ.

12. á ð Ő æŪ ' ð Ő í µ × ß µ & ß × ý ` ūĤã ` õĤæ ð × ŐŸ < \$Ī ĀĤ < ū ð ĤĤĤ \$ ù × æ Ū × ŐŸ à õŐ æŪ Ū Ū Ū ūĤã < Á] è ` Ū ū È á ð ū & Ő × < ` µ × { ūã ` õŪ õĤæŪ × ŐŸ. ÷ Æ ù ð µ ' ' ý ` ūĤ < Á µ × ù ß ù < õŪ ß ù ß Ū Ő < õĤã \$: Æ × È Ő { Ő è È ý ÷ Æ µ & ß \$ < Ū ð & ` ū µ × ù & { ù \$ø \$Ő & { ū \$ & Ū ß < \$Ő ū ĤĤŐÁ ū õŪ & úĀ \$ Ū ý \$ µ ÷ Æ & { ù \$ø \$Ő × Őß.

13. è \$ & ß Ÿ & Ő × õ < ÷ Ő ð õß ` ± ÷ Ñ Ő Ő æ \$ ð ū < õß \$ µ è ù × \$ µ È æ æ á { õ & úĀ ù ß ū ÷ Ñ è \$ & ß Ÿ ūĤ ' æŪµ È æ\$Ī × × ð à ÷ Æ Ū æŐ è ` ù Ū í \$õĤē ūÿ\$ { ù µæ\$EĀ ù ß&þ\$ < ð ū ` < Í × × ŐŸ.

14. ūÿ\$ { ù à ' \$õ] \$ Á µ × ß à ù Ő ` õŪ à ` õŪ & { µ ū [÷ Æ ŪĤ è à ' Á µ × ß ý & ß ø\$ ù æŐ < ù ß è ß ù Ĥ × \$ ð × ù ß è ù ß æŐ ó Ő Ñ ' & \$ è \$ & ß Ÿ & Ő µ × ß & Ū_ ' à ' Á è ` ù õŐ ó × æŪµ È & { ūĤè \$ Á × ð ū õĤæŪµ È äæ ' ý Ū ø \$Ī × \$ í \$õĤē ūÿ\$ { ù µæ\$EĀ ù ß&þ\$ Ñ × × ŐŸ. ä µ & ß Ő ÷ Æ Ū µ æ µ Ő ù µ < ù & ß æŪ ' ý & ß Őö ø\$ ù × æŐ ù ß ù ß õß { í ù × \$ ð õß \$ø] á & ß & ß Æ ù Ĥ ÷ Ñ × ŐŸ.

1. හැඳින්වීම.

මහජන ගමනාගමනයේ කාර්ය සාධනය ආර්ථික කටයුතු කෙරෙහි විවිධාකාරයෙන් බලපාන බැවින් එය ආර්ථිකයේ ඉතා වැදගත් අංශයක් වේ. එහෙයින් කාර්යක්ෂම මහජන ගමනාගමන පද්ධතියක් වූ කලී සීඝ්‍ර ආර්ථික වර්ධනයකට සහ සමාජ ප්‍රගතියකට අතිශයින්ම අවශ්‍ය අංශයක් සේ සැලකේ. එසේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා මහජන ගමනාගමන අංශය , විශේෂයෙන් බස් ගමනාගමනය ජවයෙන් යුක්ත ආර්ථික ව්‍යවසායයක් වශයෙන් පවත්වා ගෙන යාමට මාර්ගෝපදේශක සපයනුයුත් අවශ්‍ය ප්‍රබලවූද, සමගාමී වූද ප්‍රතිපත්තියක් නොතිබීම හේතු කොට ගෙන බොහෝ උනන්දුවලින් පීඩාවට පත්ව ඇත. වරින්වර අවස්ථානුකූල පිළියම් වශයෙන් ඉදිරිපත් කර ඇති ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනවල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ගාස්තු ව්‍යුහයේ විෂමතා ඇති වී තිබෙන අතර, සේවයේ අසමතුලිතාවයක් සහ අකාර්යක්ෂමතාවක් ඇතිවීමට ද තුඩු දී තිබේ.

දැනට පවත්නා ගැටළු ද විද්‍යාත්මක ක්‍රමයකට ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය කොට එම ගැටළු නිවැරදි කිරීමේ අවශ්‍යතාවද අවබෝධ කර ගෙන සිටින ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ගරු අමාත්‍යවරයාගේ උපදෙස් මත මේ කාරණය අධ්‍යයනය කොට මගී ප්‍රවාහන සේවා සඳහා ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය යෝග්‍ය පිරිවැය සහ ගාස්තු සුවියක් සැලසුම් කරනු පිණිස කමිටුවක් පත් කළේය.

2. ක්‍රමවේදය.

මෙම පරිච්ඡේදයෙන් කෙරෙන්නේ පිරිවැය සුවිය සහ ගාස්තු සුවිය ගණන් බැලීමේදී භාවිතා කරන ලද ක්‍රමවේදයේ සම්පිණ්ඩනයක් ඉදිරිපත් කිරීමේදී, මේ ක්‍රමය අවස්ථා දහතුනේ අනුක්‍රමික ක්‍රියාවලියක් සේ හැඳින්විය හැකිය.

1 පියවර: බස් ධාවනයේ පිරිවැය වෙනස් කරන ප්‍රධාන කරුණ වන බස් රථ වර්ග, ධාවන මාර්ගවල ස්වභාවය ධාවන මාර්ගවල ප්‍රමාණ ආදිය හඳුනා ගැනීම.

ධාවන මාර්ගයේ ස්වභාවය ධාවන පිරිවැය වෙනස් කරන වැදගත් කරුණක් සේ හඳුනාගෙන තිබේ. වෙනස්වීම්වලට හේතු වී ඇති අනෙක් බොහෝ දේවල් ධාවන මාර්ග මුල් කරගෙන ඇති වී තිබෙන දේවල්ය.

2 පියවර: ශ්‍රී ලංකාවේ බස් ධාවනය කිරීමේ පිරිවැය ගණන් බැලීම සඳහා පරමාදර්ශී ධාවන මාර්ග දහයක් හඳුනා ගෙන තිබේ. කිසියම් විශේෂ ධාවන මාර්ගයක යෙදිය යුතු බස් රථ වර්ගයද ඒවා ධාවනය කළ යුතු දුර ප්‍රමාණය, ධාවන වේගය සහ සේවක පිරිස සඳහා රාජකාරී වේලාවන්ද හඳුනා ගෙන තිබේ.

3 පියවර: බස් සේවාවක් ධාවනය කරවීම සඳහා අවශ්‍ය කරන යෙදවුම් වශයෙන් වෙනස් වෙනස් පිරිවැය උපාංග දොළහක් හඳුනා ගෙන තිබේ. මේ එක් එක් යෙදවුම් සඳහා උපයෝගී කර ගන්නා අනුප්‍රාප්තික (උදාහරණයක් වශයෙන් ඉන්ධන පරිභෝජනය) කලින් පර්යේෂණවලදී තීරණය කරන ලද හෝ මේ අධ්‍යයනයේදී බිහිකර ගන්නා ලද සූත්‍ර හෝ අනුපාතික පදනම් කර ගෙන ප්‍රමිතිකරණය කර තිබේ.

4 පියවර: ඉන්පසු පරමාදර්ශනීය මාර්ගවලින් ඕනෑම මාර්ගයක කිලෝ මීටරයක් පුරා බසයක් ධාවනය කිරීමට වැයවන මුළු පිරිවැය සකස් කිරීම ගැන මෙම වාර්තාවෙන් කරුණු දැක්වේ. මේ කාර්යය සඳහා දැනට පවත්නා (2001 මැයි) මිල මට්ටම් අනුව හැම ධාවන මාර්ගයකටම කලින් තීරණය කර ඇති ධාවන කොන්දේසි සහ ප්‍රමිතිකෘත ධාවන යෙදවුම් මාලාවක් නියම කර තිබේ. එක් එක් මාර්ගය සඳහා බසයෙන් කිලෝ මීටරයකට ලැබෙන ආදායම, දවසකට ලැබෙන ආදායම සහ මසකට ලැබෙන ආදායම රුපියල්වලින් ගණන් බලා තිබේ. සුවිස සඳහා පදනම් වර්ෂ මිල වශයෙන් සලකා ඇත්තේ 2001 මැයි මාසයේ මිල ගණන්ය.

5 පියවර: ඉහත (4) වන පියවරේ ප්‍රකාර ගණන බලන ලද එක් එක් ධාවන මාර්ගයේ පිරිවැයට බර කිරීමක් ලබාදී ඇත්තේ ඒ ඒ මාර්ගයේ ධාවනය කෙරෙන ප්‍රමාණවත් බස් රථ සංඛ්‍යාව මගිනි. එසේ තීරණය කරනු ලබන එම බර කළ පිරිවැය ශ්‍රී ලංකාවේ "පාදක වර්ෂ බස් ධාවන පිරිවැය" යනුවෙන්

හැඳින්වේ. මෙය තීරණය කරනු ලබන්නේ බසය ධාවනය කරන කි.මීටරයකට ලැබෙන රුපියල් ආදායම අනුවය.

6 පියවර: සංශෝධිත බස් ගාස්තුවක් කිසියම් වර්ෂයක් (හෝ මාසයක්) සඳහා කළ යුතු වන විට එම සංශෝධනය අවස්ථාවේ මිල යොදා ගනිමින් අදාළ බස් ධාවන පිරිවැය මෙම පියවරේදී ප්‍රතිශෝධනය කළ හැකිය. ධාවන තත්ත්වයන්හි වෙනස්වීම් ද ප්‍රතිශෝධන අවස්ථාවේ දී ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය. එසේ තීරණය කරනු ලබන බරපතල පිරිවැය "**ප්‍රතිශෝධිත බස් ධාවන පිරිවැය**" යනුවෙන් හැඳින්වේ.

7 පියවර: ඊළඟ පියවර වනුයේ (6 පියවර ප්‍රකාර ගණන් බලන ලද) "**ප්‍රතිශෝධිත බස් ධාවන පිරිවැය**" (5 වැනි පියවර ප්‍රකාර ගණන් බලන ලද) පාදක වර්ෂ බස් ධාවන පිරිවැයේ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගණන් බලනු ලැබේ. මෙම ප්‍රතිශතය "**බස් ධාවන පිරිවැය සුවිය**" යනුවෙන් හැඳින්වේ. මෙම සුවිය පෙන්නුම් කරන්නේ පාදක වර්ෂ සුවියෙන් වැඩි වී ඇති පිරිවැය ප්‍රමාණයයි.

8 පියවර: ඊළඟ පියවරෙන් උත්සාහ කරන්නේ පිරිවැය ගණන බැලීමේදී බස් ගමනාගමනයේ ගුණාත්මක පරාමිතීන් හඳුනා ගෙන ඒවා එම පිරිවැයට ඇතුළත් කිරීමටය. මෙය "**මෙය සෙනඟ සාධකය**" යනුවෙන් හැඳින්වෙන අතර, එය මනිනු ලබන්නේ සපයා ඇති ආසන පහසුකම් වල සාමාන්‍ය සංඛ්‍යාව වශයෙන් ධාවන මාර්ගයෙහි ප්‍රවාහනය කෙරෙනැයි නිරීක්ෂණය කෙරෙන සාමාන්‍ය මගීන් සංඛ්‍යාව වශයෙනි. සැපයෙන බස් සේවාවෙන් ලැබෙන ආදායම කෙරෙහි මෙය සෘජු බලපෑමක් ඇති කරයි. එක් එක් වර්ගයේ ධාවන මාර්ගය සඳහා ගාස්තු විස්තරයක් සම්පාදනය කිරීම සඳහා, මගීන් ගමන් කරන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණය, ගෙවනු ලබන සාමාන්‍ය ගාස්තුව සහ බස්ඊටය ධාවනය කෙරෙන එක කිලෝමීටරයකට මුළු ආදායම ගණන් බලා තිබේ.

9 පියවර: බසය ධාවනය කෙරෙන එක් කිලෝමීටරයකට අදාළ ආදායම සහ පිරිවැය පදනම් කරගෙන පාදක වර්ෂය සඳහා සෑම ධාවන මාර්ගයකටම ප්‍රතිලාභ - පිරිවැය අනුපාතයක් ගණන් බැලිය හැකිය. එසේ වුවද, විවිධ ධාවන මාර්ග අතර ප්‍රතිලාභ - පිරිවැය අනුපාතයන් දැනට එකිනෙකට වෙනස් බව පෙනී

යයි. කෙටි ධාවන මාර්ගවල නම් පිරිවැය පියවා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණයටත් වැඩි ආදායමක් ලැබෙන අතර දුර ගමන් මාර්ගවල ධාවන දුෂ්කරතා හේතු කොට ගෙන දරන්නට සිදුවන පිරිවැය ද ලැබෙන ආදායමින් පිරිමසා ගත නොහැකිය.

10 පියවර: මේ පියවරේදී එක් එක් කොටසේ පිරිවැය අයකර ගැනීමට හැකි වන අන්දමේ ගාස්තුවක් සකස් කර ගත හැකි අන්දමේ ගාස්තු ව්‍යුහයක් විකාශනය කර ගනු ලැබේ. මේ වාර්තාවේ උපකල්පනය කෙරෙන තවත් කරුණක් නම්, පිරිවැයට මූලික "පණ ගැන්වීමේ පිරිවැයක්" (ගමන් ආරම්භ කළ පසු නවත්වා නැවත පණ ගැන්වීම, ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීම ආදිය සඳහා) ඇතුළත් වේ. ලොව පුරා භාවිතා වන ආකෘති කීපයක් සසඳා බැලීමෙන් පසු මගියකු කි.මී.3 ක දුරක් රැගෙන යාමේ වියදමට සමාන සේ සැලකූ පියවරක් මේ වාර්තාවේ භාවිතා කර තිබේ. මේ අනුව ඕනෑම මගියකු රැගෙන යාමේ වියදම, සරල සූත්‍රයක් වූ "දුර ප්‍රමාණය එකතුව 3" යන්නෙන් සාදාගත හැකිය.

11 පියවර: එක් එක් ධාවන මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා මගීන් සංඛ්‍යාව දක්වන්නේ නම් ඒ එක් එක් මාර්ගය සඳහා සාමාන්‍ය ගාස්තු විස්තරයක් සූදානම් කළ හැකිය. මෙය එක් එක් ධාවන මාර්ගයෙහි ධාවනය කෙරෙන බස් සංඛ්‍යාවෙන් බර කළ හැකි අතර, සම්පූර්ණ බස් සංඛ්‍යාව සඳහා ධාවන මාර්ග අනුව ආදායමේ මුළු වැඩිවීම ලබාගත හැකිය. මෙය පාදක වර්ෂ ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගාස්තු සුවිස බවට පවත් වනු ඇත.

12 පියවර: පාදක වර්ෂය (2001 මැයි) සඳහා ගණන් බලා ඇති ගාස්තු සහ එම අවස්ථාවේ පැවති සැබෑ ගාස්තු අතර පවතින විෂමතා ද මෙම වාර්තාවෙන් හඳුනා ගෙන තිබේ. සාමාන්‍යයෙන් කෙටි දුර සඳහා වැඩි මිලක් නියම කර තිබෙන අතර දුර ගමන්වල මිල අඩුවෙන් නියම කර ඇති බව පෙනී යයි. ඒ නිසා "ගාස්තු විෂමතා යළි ගැලපීමේ වැඩසටහනක්" මේ පියවරට ඇතුළත් වේ. එමගින්, ගණන් බලා ඇති ගාස්තුව සහ පවතින ගාස්තුව අතර ඇති විෂමතාව අවුරුදු හතරක් තුළදී (හෝ ගාස්තු වැඩි කිරීම් හතරකදී) අනුක්‍රමිකව නිවැරදි කොට එමගින් සියලුම ධාවන මාර්ගවල ප්‍රතිලාභ

පිරිවැය අනුපාතය එකක් බවට හෝ එකකට ආසන්න තත්ත්වයට පත් කෙරෙනු ඇත.

ගාස්තු විෂමතා යළි ගැලපීමේදී, ගාස්තු ව්‍යුහයක් සකස් කොට මගින් ප්‍රවාහනය කෙරෙන විවිධ කි.මී ප්‍රමාණය සඳහා සාපේක්ෂක බර කිරීම්, පිරිනමා තිබේ. දුර ප්‍රමාණය පදනම් කර ගෙන ගාස්තු ඒකක හතරක් තිබේ. යළි ගැලපීම් ක්‍රියාවලියක්ද පරීක්ෂා කොට නිවැරදි කිරීමේ පදනමින් මෙම බර කිරීම විවිධ මට්ටම්වලින් දී තිබේ. මේ නිසා -

- (අ) ගාස්තු සුවිශේෂ වැඩි වීමක් සිදුවන පරිදි සමස්තයක් වශයෙන් බර කළ ආදායම් වැඩි කිරීම් බස් ධාවන පිරිවැය සුවිශයට සමාන වනු ඇත.
- (ආ) විවිධ ගමන් මාර්ගවල ප්‍රතිලාභ පිරිවැය අනුපාතය සමාන කෙරෙනු ඇත.
- (ඇ) ඕනෑම කොටසක ගාස්තුව වැඩි කිරීම ගාස්තු සුවිශයට වඩා අධික නොවනු ඇත.

13 පියවර: තවද ධාවන මාර්ගවල ගාස්තු කොටසක් අයත් වන දුර ප්‍රමාණ අතරේ ඒකාකාරී බවක් නොමැති බැවින් දැනට පවතින ගාස්තු කොටස් කිරීමෙහි විෂමතා රාශියක් පවතින බව කමිටුව හඳුනා ගෙන ඇත. වඩාත් නිවැරදි පදනමකට එළඹෙන තෙක් මෙම වාර්තාවෙහි එක් ගාස්තු කොටසක් සඳහා පහත සඳහන් දුර ප්‍රමාණ පාවිච්චි කර ඇත.

- * මුහුදු මට්ටමේ සිට මීටර් 300 ට වැඩි එනෙත් මීටර් 600 ට අඩු උස මට්ටමක ඕනෑම දුර ප්‍රමාණයකින් යුත් ධාවන මාර්ගයක (මැද රට ධාවන මාර්ග වශයෙන් සඳහන් කර ඇත) - එක් ගාස්තු කොටසකට කි.මී.1.8 යි.
- * මුහුදු මට්ටමේ සිට මීටර් 600 ට වැඩි උස මට්ටමක ඕනෑම දුර ප්‍රමාණයකින් යුත් ධාවන මාර්ගයක - එක් ගාස්තු කොටසකට කි.මී.1.7 යි.
- * සෙසු සියලුම ධාවන මාර්ගවල - එක් ගාස්තු කොටසකට කි.මී.2 යි.

3 පිරිවැය සහ පිරිවැය සුවි සම්පාදනය කිරීම.

මෙම පරිච්ඡේදයෙන් සලකා බැලෙන්නේ කලින් කොටසෙහි හඳුනා ගත් සම්පාදනය කිරීම් ගැනයි. එක් එක් පියවර සහ එකී සම්පාදනය කිරීම්වල ප්‍රතිඵල ගැන 2 අංශයෙහි සඳහන් කර ඇති පරිදි වෙන් වෙන් වශයෙන් අනුක්‍රමික ක්‍රියාවලියකට අනුව කටයුතු කරනු ලැබේ.

3.1 බස් ධාවනය කිරීමේ පිරිවැය වෙනස් කරන කරුණු.

බස් ධාවනය කිරීමේ පිරිවැය වෙනස් කරන කරුණු රාශියක් තිබේ.

මෙම අධ්‍යයනයෙන් බස් ධාවනය කිරීමේ පිරිවැය ගණන් බැලීමේ විශේෂයෙන් සලකා බැලීම සඳහා හඳුනා ගෙන ඇති ඉතා සුවිශේෂ වූ පරාමිතීන් පහත දැක්වේ.

වෙ.1 සේවා වර්ගය:- මහජන බස් සේවාවන්හි ගාස්තු මට්ටම් කීපයක් තිබෙන අතර, ධාවන පිරිවැය සැලකිල්ලට ගන්නාතාක්, එකිනෙකට වෙනස් තත්ත්ව දෙකක බස් ධාවන තිබේ. මේ වර්ග දෙක මෙසේ හඳුනා ගෙන ඇත.

- සාමාන්‍ය බස් සේවා.
- වායු සම්කරණය සහිත බස් සේවා.

වෙ.2. ධාවන මාර්ගවල ස්වභාවය:- ධාවන මාර්ගයේ කඳු බෑවුම්, පාරේ තත්ත්වය සහ වාහනයේ තත්ත්වය ධාවන පිරිවැය වෙනස් වීමට හේතු වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම බස් ධාවන සඳහා පොදු බස් ධාවන පිරිවැයක් ගණන් බැලිය හැකි වන පරිදි එම බස් ධාවන හඳුනා ගත හැකි එක්තරා ගමන් මාර්ග ස්වභාවයකට වර්ගීකරණය කළ යුතුය. 3.2 කොටසෙහි මේ කරුණ තවදුරටත් සාකච්ඡා කෙරේ.

වෙ.3 **බසයේ විශාලත්වය:-** විවිධාකාර විශාලත්ව ප්‍රමාණවල සහ වර්ගවල බස් රථ තිබේ. බස් වර්ග අතර සුබෝපහෝගී පිරිවැය වෙනස් වීම් පවතින අතර මේ අධ්‍යයනයෙන් අදහස් කරන්නේ ඉතා බහුල වශයෙන් පවතින විශාලත්ව ප්‍රමාණ මේ බස් රථ අනුව නිෂ්පාදිත රථ ආශ්‍රයෙන් පවතින වෙනස්කම් ගෙන හැර දැක්වීමටය.

වෙ:4 **නිෂ්පාදනය කළ රථ:-** ශ්‍රී ලංකාවේ පාවිච්චි වන බොහෝ බස් රථ ඉන්දියාවේ හෝ ජපානයේ නිෂ්පාදන බස් රථ වේ. නිෂ්පාදනය කළ රථ අනුව පිරිවැය වෙනස්කම් ඇතිවේ. නිෂ්පාදනය කළ රථ අනුව බස් රථ වර්ග කිරීමක් මේ අධ්‍යයනයෙන් සිදුවේ.

- ඉන්දිය බස් රථ
- ජපන් බස් රථ

වෙ:5 **බසයේ ආයු කාලය:-** බස් රථයේ ආයු කාලය හේතු කොට ගෙන ද විශේෂයෙන් ක්ෂය වීම සහ නිතර නිතර කරන අලුත් වැඩියා නිසාද ධාවන පිරිවැයේ වෙනස්වීම් සිදුවේ.

වෙ.6 **වේගය:-** විවිධ මාර්ගවලට ආවේණික වූ ධාවන වේග තිබේ. ඉන්ධන පරිභෝජනය වැනි යෙදවුම් සම්බන්ධයෙන් වැදගත් වේ. මෙය ගණන් බලනු ලබන්නේ එක් එක් ස්වභාවයේ ධාවන මාර්ගය සහ එහි දුර ප්‍රමාණය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු සැලකිල්ලට ගැනීමෙනි.

- බස් රථයක් නොනවත්වා ධාවනය කෙරෙන වේගය.
- ධාවන මාර්ග සහ තත්ත්වය සඳහා අනුමත නැවතුම් ගණන.
- අනුමත එක් නැවතුමක කාලය.

නොනවත්වා ධාවනය කෙරෙන කාලය ගණන් බලන්නේ කඳු බෑවුම් සහ මාර්ගයේ තත්ත්වය ද සැලකිල්ලට ගැනීමෙනි. සියලුම බස් රථ ආරක්ෂා සහිත වූද නීත්‍යානුකූල වූද වේගයකින් ධාවනය කරනවා වනා සේවයේ ස්වභාවය

මත නොනවත්වා යන වේගයකින් ධාවනය නොකළ යුතුයැයි අපේක්ෂා කරන බැවින් හෙමින් යන බස්රථ, සීඝ්‍රගාමී බස්රථ සහ සුබෝපහෝගී බස්රථ සම්බන්ධයෙන් වෙනසක් දක්වනු නොහැක. එසේ වුවද සේවයේ ස්වභාවය මත අවසර ලත් නැවතුම් සංඛ්‍යාව එකිනෙකට වෙනස් වෙයි. සුබෝපහෝගී සේවයේ හැම කිලෝමීටර් 5 කටම වරක් බැගින් නවත්වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. දුර ගමන් යන සීඝ්‍රගාමී බස්රථයක් හැම කිලෝමීටර් 2 කට වරක් නැවැත්වීමට අපේක්ෂිතය. නගරබද පෝෂක බස් රථ කිලෝමීටරයකට 3 න් වරක් පමණ නැවැත්වීමට අපේක්ෂිතය. තවත් සැලකිය යුතු කරුණක් නම් හැම නැවතීමක් නිසාම බස්රථයක් තත්පර 15 කින් ප්‍රමාද වන බව සැලකිය යුතුය.

වෙ.7 දිනකට ගමන්වාර ගණන සහ ධාවනය කරන වේලාවන්:- බස්රථයක් ධාවනය කරන වේලාව රැඳී පවතින්නේ ධාවන මාර්ගයේ ස්වභාවය මත සහ ධාවන මාර්ගයකට බස්රථ සැපයීමේ මට්ටම මතය. ඇතැම් නාගරික ධාවන මාර්ගවලට මාරුවෙන් මාරුවට යෙදවීම සඳහා සේවක කණ්ඩායම් දෙකක් සිටිය යුතුය. අනෙකුත් ධාවන මාර්ග සඳහා (දිවා හෝපන විවේකය, වශයෙන් පැයක කාලයක් සහිතව) සාමාන්‍යයෙන් පැය 8 සිට 12 දක්වා විහිදී යන රාජකාරී වේලාවන් සහිත එක් සේවක කණ්ඩායමක් ප්‍රමාණවත් විය හැකිය. දිනකට ධාවනය කෙරෙන වාර ගණන අදාළ ධාවන මාර්ගයේ යා හැකි වේගය සහ ධාවනය කළ හැකි වේලාවන් අනුවද, තීරණය වනු ඇත. නියෝජිත ධාවන මාර්ග දහයක් අතුරින් එක් එක් මාර්ගය, මාර්ගයේ දුර ප්‍රමාණය, වේගය සහ ගමන් වාර ගණන සඳහා "නිර්මාණය කර තිබේ." පොදුවේ පැය 9 සිට 13 දක්වා දිවෙන තනි රාජකාරී වේලාවක් සියලුම ධාවන මාර්ග සලකා බලනු ලැබේ. එසේ වුවද ධාවන මාර්ගයට සපයා ඇති බස්රථ සංඛ්‍යාව ප්‍රසස්ථ ධාවනයක් සඳහා අවශ්‍ය සංඛ්‍යාවට වඩා අධික වේ නම් ගමන්වාර අතරේ නිකරුණේ ගතවන කාලය වැඩි වන අතර, සේවක කණ්ඩායමට ද නිකරුණේ ගත කිරීමට සිදුවන කාලය වැඩි වේ.

වෙ:8 දුර ප්‍රමාණය සහ ගමන් වේගය:- එක් එක් ගමන් මාර්ගයේ දුර ප්‍රමාණය සහ ගමන් වේගය අනුව ඉන්ධන වැයවන අනුපාතිකයට ගමන් වාර ගණන සහ දිනකට ධාවනය වන කි.මීටර් ප්‍රමාණය යන මේවා ධාවන පිරිවැය කෙරෙහි

බලපාන අතර කිලෝමීටරයකට යන පිරිවැය බෙදුවට ස්ථිර පිරිවැය වන මුදල් අත්තිකාරම් වාරික සහ රක්ෂණ වාරිකය එමගින් තිරණය වේ.

වෙ:9 **ධාවන වේලාව:-** ධාවන වේගයට අමතරව, අනුමත කර ඇති නැවතුම් පළවල් සංඛ්‍යාව, ආපසු ධාවනය කෙරෙන වේලාව ධාවනය නොකර සිටින කාලය යන මේ සියල්ල බස් සේවක කණ්ඩායමේ ධාවන කාලය තිරණය කිරීමේදී ගණන් ගත යුතුය. ආපසු ධාවනය කෙරෙන වේලාව (විවේකව සිටින කාලය) පදනම් වී ඇත්තේ දිගටම ධාවනය කිරීමේදී විවේකයක් ලබාදීමේ නෛතික අවශ්‍යතාවය මතය. කෙටි ගමන්වලදී (දෙකළවරදීම) අවම වශයෙන් මිනිත්තු 15 බැගින්ද තනි දුර ගමන් ධාවනයකදී මිනිත්තු 90 බැගින් මෙම විවේකය අනුමත කරනු ලැබේ.

වෙ:10 **ධාවනය කෙරෙන කි.මී. ප්‍රමාණය:-** එක බසයක් එක දිනකට ධාවනය කෙරෙන කි.මී.ප්‍රමාණය එක අතකට ධාවනය කෙරෙන වාර ගණන එක අතකට ඇති දුර ප්‍රමාණයෙන් වැඩි කළවිට ලැබේ. ආදායම් කි.මී.ප්‍රමාණය යනුවෙන් මෙය හැඳින්වේ. මීට අමතරව ආදායම් රහිතව ධාවනය කෙරෙන කි.මී.ප්‍රමාණය ද වේ. එනම් ඩිපෝව හෝ ගරාජය සහ බස් පර්යන්තය අතර ධාවනය කෙරෙන දුරයි. මෙම දුර ප්‍රමාණ සඳහා වැය වන ධාවන පිරිවැය ආදායම් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයෙන් ආවරණය කර ගත යුතුය.

වෙ:11 **එක් වර්ගයකට අයත් ධාවන මාර්ගයක ධාවනය කෙරෙන බස්රථ සංඛ්‍යාව:-** එක් එක් වර්ගයේ මාර්ගයක ධාවනය වන බස්රථ සංඛ්‍යාව එම මාර්ගයේ බස් ධාවනය පිළිබඳ සංගෘහිත පිරිවැය තිරණය කිරීමේදී බලපායි. එක් එක් මාර්ගයේ පිරිවැය ඒ ඒ මාර්ගයේ ධාවනය වන බස්රථ සංඛ්‍යාවෙන් බර කොට දක්වනු ලැබේ.

වෙ:12 **ධාවන මාර්ගවල සැපයුම් මට්ටම:-** පවත්නා තත්ත්වයන් සඳහා ප්‍රසස්ථ සේවා පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය කරනවාටත් වැඩි බස්රථ සංඛ්‍යාවක් අද බොහෝ ධාවන මාර්ගවල තිබේ. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් දෙකෙළවරෙහිම බස්රථ නිකරුණේ ගාල් කර තිබෙන අතර, ධාවනය කෙරෙන බස්රථ ද නිස්ව ධාවනය වන බැවින් ඒවායේ ඵලදායිතාව අඩු වී ඇත. සැපයුම් මට්ටමේදී එක්

එක් බසය දිනකට ධාවනය කළ යුතු වාර ගණන සහ සේවක පිරිස වැඩ කළ යුතු පැය ගණන ද තීරණය කරනු ලැබේ.

වෙ:13 ධාවනය කෙරෙන දින ගණන:- මාර්ගයක බස් රථ ධාවනය කළ හැකි දින ගණන රඳා පවතින්නේ බස් රථයේ ආයු කාලය, ධාවන මාර්ගයේ සැපයුම් මට්ටම සහ සේවක පිරිසේ විවේක දින යන මේවා මත රඳා පවතී. මෙය ගණන් බලන්නේ පහත සඳහන් ආකාරයට ය.

දින ගණන	30	මසකට
සේවක පිරිසට විවේක දින	4	මසකට
සර්විස් කිරීම	1	මසකට එක දිනක්
අලුත්වැඩියා කිරීම	0.25	බසයේ ආයු කාලයේ හැම අවුරුද්දකට/මසකට /දින ගණන
අතිරික්ත සැපයුම	1	මාර්ගයේ අතිරික්ත සැපයුමේ හැම සියයට 10 ටම දිනක්.

වෙ:14 සෙනහ පිළිබඳ සාධකය:- බස් රථයක ගෙන යන මගීන් සංඛ්‍යාවද බසයේ ධාවන පිරිවැය තීරණය කිරීමට යොදා ගත හැකි තවත් සාධකයකි. එක් එක් වර්ගයේ ධාවන මාර්ගය සහ දවසේ වේලාව අනුව සෙනහ පිළිබඳ තත්ත්වයට බලපෑම් ඇතිවේ. සෙනහ ප්‍රමාණය තීරණය කරන්නේ පවත්නා ආසන ගණනට අදාළ ප්‍රතිශතයක් වශයෙනි.

3.2 නියෝජිත ධාවන මාර්ග දහය ගණන් බැලීම.

පහත සඳහන් වර්ගවටු බස් ධාවන මාර්ග දහය මෙම අධ්‍යයනයේදී හඳුනා ගෙන තිබේ.

- නි.1 පහත රට දුර ගමන්:- නාගරික මධ්‍යස්ථාන දෙකක් අතර කි.මී. 80 ට වැඩි දුරක් (එක් අතට) සහ මුළුමනින්ම පාහේ සමතලා භූමිය.
- නි.2 පහත රට දුර ගමන් (වායුසම්කරණ):- එම වායු සම්කරණ සහිත සේවා.
- නි.3 උඩරට දුර ගමන්:- සැලකිය යුතු කොටසක් කඳු සහිත භූමියෙන් යුත්, නාගරික මධ්‍යස්ථාන දෙකක් අතර කි.මී.80 ට වැඩි ගමන් මාර්ගය එහි දුර ප්‍රමාණයේ සැලකිය යුතු කොටසක් කඳුකර භූමියකින් යුක්තවීම.
- නි.4. උඩරට දුර ගමන් (වායුසම්කරණ) :- එම වායු සම්කරණය කළ සේවා.
- නි.5 ප්‍රාදේශීය:- යටත් පිරිසෙයින් එක කෙළවරක් නාගරික මධ්‍යස්ථානයකින් යුක්ත වූද, ඕනෑම භූමියක කි.මී.30 සිට 80 දක්වා දුරකින් යුත් ධාවන මාර්ගයක්.
- නි.6 නාගරික මාර්ග:- එක් කෙළවරක නාගරික මධ්‍යස්ථානයක් ඇත්තාවූද අනෙක් කෙළවරේ නගරාසන්න මධ්‍යස්ථානයක් ඇත්තාවූද දුර ප්‍රමාණය සාමාන්‍යයෙන් කි.මී.30 ට නොවැඩි වූද ධාවන මාර්ගයක්.
- නි.7 නාගරික මාර්ග (වායු/සම්):- එම වායුසම්කරණය කළ සේවා
- නි.8 නගර- උපනගර ඒකාබද්ධ මාර්ග:- නගරාසන්න මාර්ගයක සිට එම නගරය හරහා වෙනත් නගරාසන්න මධ්‍යස්ථානයක් දිව යන දුර ප්‍රමාණය සාමාන්‍යයෙන් කි.මී 20 ට වැඩි නොවන ධාවන මාර්ගයකි.
- නි.9 නාගරික පෝෂක මාර්ග:- දුර කි.මී. 6 ට අඩු වූද නාගරික හෝ තදාසන්න ප්‍රදේශයේ පටු මාර්ග අතර හෝ නගරාසන්න මධ්‍යස්ථානවලට සෙනඟ රැගෙන යන්නාවූද ධාවන මාර්ග.
- නි.10 ගම්බද:- අඩු වශයෙන් එක කෙළවරක් ගම්බද ප්‍රදේශයක ඇත්තාවූද දුර කි.මී 20 ට අඩු වූද ධාවන මාර්ග.

නියෝජිත මාර්ග 10 න් එක් එක් මාර්ගය සඳහා අදාළ ධාවන කොන්දේසි 1 සහ 2 රූප සටහන්වලින් දැක්වේ.

3.1 අංගෝපාංග:- බස් ධාවන පිරිවැය පිළිබඳ අංගෝපාංග මෙම අධ්‍යයනයේ දී හඳුනා ගෙන ඇති අතර, එම අංගෝපාංග පහත සඳහන් පරිදි වේ.

- ඉන්ධන
- සේවක පිරිස්

- තෙල් සහ ලිනිසි
- ටයර් සහ ටියුබ්
- වායු සමීකරණය
- අලුත්වැඩියාවන්
- දෛනික පොදු කාර්ය වියදුම්
- මාසික පොදු කාර්ය වියදුම්
- වාර්ෂික පොදු කාර්ය වියදුම්
- ක්ෂයවීම්
- ප්‍රාග්ධනය සඳහා පොලිය
- ව්‍යසනය පිළිබඳ අවදානම්

මෙම යෙදවුම්වල මිළ ගණන් වෙළඳ පොළේ මිළ ගණන් පරිභෝජන අනුපාතිකය භාවිතා කොට වෙන වෙනම ගණන බලා තිබේ. පාලනය කර නැති මිළ (උදා:-ඩීසල්) ප්‍රසිද්ධ වෙළෙන්දන්ගෙන් නියැදි මිළ ලබාගෙන ඒවායේ සාමාන්‍ය ගෙන වෙළඳපොළ මිළ තීරණය කර තිබේ.

අ.1 **ඉන්ධන පිරිවැය:-** ඉන්ධන පිරිවැය ගණන බලනු ලබන්නේ ඉන්ධන පිරිවැය (ඉන්ධන ලීටරයක් සඳහා වන රුපියල් ගණන) ඉන්ධන පරිභෝජන අනුපාතිකයෙන් වැඩිකිරීමෙනි. සාමාන්‍ය ඉන්ධන පරිභෝජනය ලබා ගන්නේ පහත සඳහන් කරුණුවල කාර්යයක් හැටියටය.

- බසයේ විශාලත්වය (S) ප්‍රකාර මැන බලනු ලැබේ.
- ධාවන මාර්ගයේ වේගය සහ ස්ඵටය (V)
- සේවා පංතිය.

මෙය පහත සඳහන් සමීකරණයෙන් මෙසේ දැක්විය හැකිය.

$$\text{ඉන්ධන පරිභෝජනය (ලීටර් / කි.මී.)} = \text{ඉන්:පර} = \frac{\text{fac}}{\left[\frac{(0.15 + \frac{2.75}{V} + 0.000025 V^2)}{V} \right] \times \left(\frac{7000}{T} \right)^{0.3}}$$

මෙහි:

- V යනු කෙළවරවලදී සෙනහ පැටවීමට ගතවන කාලය කැමට නවතන කාලය හැර බස් නැවතුම් ස්ථාන ඇතුළු කෙළවරෙන් කෙළවරට ගමන් කිරීමේ වේගයයි.

- T යනු කි.ගැ. වලින් මනිනු ලබන බසයේ තාර බරය.

- fac යනු වායුසම්කරණය කළ බස් රථ සඳහා ඉන්ධන ගැලපීමේ සාධකයයි.
සියලුම වායුසම්කරණය කළ බස් රථ සඳහා 0.85 කි.

ඉන්ධන පිරිවැය ගණන් බලනු ලබන්නේ සියල්වල ඒකක පිරිවැය ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් බෙදීමෙනි. දැනට ඉන්ධන මිල ලීටරයක් රු: 27.50 ක් වන අතර, එය (පාදක වර්ෂයේ මිල) රජයෙන් පාලනය කරනු ලැබේ. සියල් පිරිවැය ලබා ගන්නේ පහත සඳහන් සූත්‍රයෙනි.

ඉන්ධන පිරිවැය (කි.මී./රු) = සියල් පිරිවැය (ලීටර/රු) ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව (ලීටරය/කි.මී.)

අ 2 සේවක කණ්ඩායමේ පිරිවැය:- බස් ධාවනය කරන්නන් අනුව සේවක කණ්ඩායම්වල පිරිවැය අතර බොහෝ වෙනස්කම් පවතින බැවින් මුළු සේවක පිරිස් පිරිවැය මේ අධ්‍යයනයේදී උප කොටස් 3 ක් වශයෙන් හඳුනාගෙන තිබේ. ඒවා නම්:

- අ.2.1 ස්ථාවර පාරිශ්‍රමිකය
- අ.2.2 අතිකාල
- අ.2.3 සේ.අ.අ./සේ.භා.අ./පරිතෝෂික ආදිය.

අ 2.1: ස්ථිර පාරිශ්‍රමිකය:- ගණන් බලනු ලබන්නේ (මාසිකව හෝ දෛනිකව ගෙවනු ලබන) මාසික වේතනය පදනම් කර ගෙනය. පැය අනුව ගෙවීම් ප්‍රමාණය, ගණන් ගනු ලබන්නේ නිවාඩු, පුහුණුව සහ වෙනත් රාජකාරී සඳහා අඩු කිරීමෙන්

පසු මසකට පැය 160 ක් ලෙසිනි. ඇතැම් අවස්ථාවල මෙම රාජ්‍ය අංශයේ ඉලක්කයේ කොටසක් වශයෙන් ඇතුළත් කළ හැකිය.

අ 2.2: අතිකාල දීමනා:- සාමාන්‍යයෙන් ගණන් බලනු ලබන්නේ පැයක ගෙවීම් ප්‍රමාණය අනුව මසකට පැය 191 ක් සඳහා ගණන් බලන විට දිනකට පැය 8 ඉක්මවා ඉටුකර ඇති සේවා කොටස් වෙනුවෙන් පැයකට අදාළ ගෙවීමෙන් 150% බැගින් වූ ගෙවීම් ප්‍රමාණය අනුවය. එසේ වුවද ප්‍රසිද්ධ නිවාඩු හිමි නිවාඩු සහ වෙනත් රාජකාරි සඳහා අඩු කිරීම් කළ පසු මාසයේ පැය ගණන 145 ට පමණ අඩුවන විට අතිකාල ගෙවීම් ප්‍රමාණයේ සහ පැයකට අදාළ ගෙවීම් ප්‍රමාණයේ අසමානතාව අඩු වූ විට අතිකාල දීමනා ගණන් බැලිය යුත්තේ පැයකට අදාළ ගෙවීම් ප්‍රමාණය මෙන් 1.15 ගුණයකින් වැඩි කොටය. මෙහිදී සැලකිය යුතු කරුණක් වන්නේ පොද්ගලික අංශය සාමාන්‍ය වශයෙන් වෙනම අතිකාල ගෙවීමක් හඳුනා ගෙන නැති අතර එය කැම සඳහා ගෙවන දීමනාවලින් සහ අධික වැටුප් ගෙවීම මගින් නියෝජනය වන බවයි.

අ 2.3 සේ.අ.අ/සේ.භා.අ සහ පාරිතෝෂික (වෙනත් ශුභසාධන පිරිවැය ඇතුළුවයි)

ගණන් බලනු ලබන්නේ දිනකට පැය 8 ක් දක්වා වන පරිදි පැයකට නියමිත ගෙවීම් ප්‍රමාණයෙන් 18% ක් බැගිනි. අතිකාල වශයෙන් උපයා ගන්නා මුදල් වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු නැත.

ඉන්පසු මුළු සේවක කණ්ඩායම් පිරිවැය ගණන් බැලිය යුත්තේ පැයක ගෙවීම් ප්‍රමාණය, කාල ප්‍රමාණයෙන් වැඩිකොට ඉන්පසු අ.2.1, අ.2.2 සහ අ.2.3 යන උප එකතු තුන එකතු කිරීමෙනි. මෙය ගණන් බැලීමේදී එකතු කරගන්නා විවිධ කොටස් සහ පාදක වර්ෂය (2001) සඳහා සේවක කණ්ඩායමේ චේතන ව්‍යුහය පහත සඳහන් පරිදි සාදනු ලැබේ.

--	--

(රි. වැ.) රියැදුරු වැටුප 2001 දී (මසකට රු.)	7,000
(කො.වැ.)කොන්දොස්තර වැටුප 2001 දී (මසකට රු.)	5,000
මසකට වැඩ කරන පැය ගණන (පැය 8 x දින 5 1/2 සතිය x සති 4.33 මාසය)	191
මසකට ක්‍රියාකාරී පැය ගණන (හිමි නිවාඩු, ප්‍රසිද්ධ නිවාඩු, වෙනත් රාජකාරී සඳහා ගැලපූ පසු)	145
අතිකාල ගෙවීම් ප්‍රමාණය (සාමාන්‍ය ගෙවීම් ප්‍රමාණයේ අනුපාතය)	1.15
සේ.ආ.ආ./ආ.ආ.ආ./ආ.ආ.ආ. ($\frac{1.15 \times 145}{191}$)	.18

අ. 3. සර්විස් කිරීම සහ ලිහිසි වාහනයක් නියම ලෙස සර්විස් කිරීම, එහි තෙල් මාරු කිරීම, සියලුම වර්ගවල ලිහිසි සහ දුටු වර්ග අලුතෙන් යෙදීම පිළිබඳ පිරිවැය පහත සඳහන් පරිදි ගණන් බලනු ලැබේ.

- අ.3.1 තෙල් මාරු කිරීම (පිල්වර් ඇතුළු)
- අ.3.2 සර්විස් කිරීමේ පිරිවැය
- අ.3.3 තෙල් පිරවීම

අ.3.1 තෙල් මාරු කිරීම්:- අතර කාලය තුළ වාහනය ධාවනය කරනු ලබන කි.ලෝමීටර් ප්‍රමාණය අනුව එක් එක් වාහන වර්ගය සඳහා තෙල් මාරු කළ යුතු අවස්ථා විශේෂයෙන් නියම කර තිබේ. මේ නියමය ඉන්දියානු වාහන සහ වෙනත් වාහන වර්ග සම්බන්ධයෙන් වෙනස් වන බව පෙනේ. මේ කාර්යය සඳහා නිෂ්පාදකවරුන්ගේ පිරිවිතර ප්‍රයෝජනයට ගනු ලැබේ. තෙල් ප්‍රමාණය නියම වන්නේ වාහනයේ විශාලත්වය අනුවය. තෙල් පිල්වර්වල පිරිවැය ගණන් ගනු ලබන්නේ පිල්වර් ගණන, මාරු කිරීම කෙරෙන වාර සහ මිල සැලකිල්ලට ගෙන පහත සඳහන් ආකාරයට ය.

	ඉන්දියානු	ජපන්
එක් තෙල් මාරු කිරීමකට කිලෝමීටර්	7,000	4,000
එක් සර්විස් කිරීමකට තෙල් මාරු කිරීම	1	2
පිල්වර් මාරු කිරීමක් සඳහා තෙල් මාරු කිරීම	1	2
එක් තෙල් මාරු කිරීමකට ලීටර්	14	10 - 14
ලිහිසිවල පිරිවැය (පාදක වර්ෂයේ ලීටර් /රු.)	95	95
පිල්වර්වල පිරිවැය (පාදක වර්ෂය රු.)	416	3,000

අ.3.2 සර්විස් කිරීමේ පිරිවැය සැපයෙන්නේ අසුනක පිරිවැය සහ සර්විස් කිරීමේ වාර ගණන්ද සැලකිල්ලට ගෙන සර්විස් කිරීම තෙල් මාරු කිරීම් ගණනාවකට පසු කළ යුතු කාර්යයක් සේ සලකා ගෙනය. වාසු සමීකරණය කර ඇති වාහන සඳහා අසුනක පිරිවැය 1.25 දක්වා වැඩි කරනු ලැබේ. 2001 පදනම් වර්ෂය සඳහා සර්විස් කිරීමේ පිරිවැය පහත සඳහන් පරිදි දැක්වේ.

	එක් සර්විස් කිරීමකට අසුනක පිරිවැය
--	------------------------------------------

සාමාන්‍ය බස් රථ	.60
වායුසම්කරණ බස් රථ	75

අ.3.3 එන්ජින් ඔයිල් පිරවීම ධාවනය කෙරෙන පැය 30 කට එක් ලීටරයක් බැගින් සපයනු ලැබේ. වාහනයේ විශාලත්වය අනුව මෙය තව දුරටත් වෙනස් කෙරේ.

අ.3.4 අලුතින් යෙදීම සඳහා තෙල් පිල්ටර් පහත සඳහන් පරිදි සපයනු ලැබේ.

	මාරු කළ පසු අවස්ථාව	පිරිවැය (රු)
ඉන්දියානු	7,000	416
රිපන්	8,000	3,000

අ.4 **වයර් සහ විදුබ්බි :-** කාර්මික උපමාන කිපයක් උපයෝගී කරගෙන වයර්වල සහ විදුබ්බිවල පිරිවැය සලකා බලා තිබේ. ප්‍රථමයෙන් අලුත් සහ නැවත පිරවූ වයර්වල පිරිවැය සලකා බලා තිබේ. මෙරට නිෂ්පාදිත සියැට්ටි (CEAT) වයර් පාවිච්චි කළ හැකි අවස්ථාවලදී මිල නියම කිරීම සඳහාත් ඒවායේ ආයු කාලය පුරා ධාවනය කළ හැකි කි.මී. සංඛ්‍යාව ගණන් බැලීම සඳහා අලුත් සහ නැවත පිර වූ වයර් භාවිතා කෙරෙනු ඇත. මිශ්‍ර වයර් භාවිතය (එනම් සාමාන්‍යයෙන් ඉදිරියට අලුත් වයර්ද පසුපසට නැවත පිර වූ වයර් ද පාවිච්චි කිරීම) සැලකිල්ලට යොමුව පවතී. ඒ ඒ වයර් වර්ගයේ ආයු කාලය ගැනද සලකා බලා තිබේ. එක් එක් වර්ගයේ ධාවන මාර්ගයෙහි මතුපිට තත්ත්වය සලකා එහි රඵ බව සහ ශ්‍රේණිය අනුව මෙය තවදුරටත් ගලපා ඇති අයුරු 1 රූප සටහනේ දැක්වේ.

වයරයේ ප්‍රමාණය		අලුත් වයර් (සියැට්ටි) 14 පට		DAG සහ නැවත පිරවීමේ සාමාන්‍ය	
		පාදක වර්ෂය පිරිවැය (රු)	උපරිම ආයු කාලය (කි.මී.)	පාදක වර්ෂයේ පිරිවැය (රු)	උපරිම ආයු කාලය (කි.මී)
TS1	900 x 20	8,574	20,000	2,020	10,000
TS2	750 x 16	7,835	20,000	3,000	10,000
TS3	825 x 20	9,535	20,000	4,735	10,000

ඉහත සඳහන් කරුණුවලට අමතරව, වයරය මාරු කරන එක් එක් අවස්ථාවේ අලුත් විදුබ්බියේ සහ කොලරයේ පිරිවැය පාදක වර්ෂයේ දී රු. 876 ක් වශයෙන් සැලකේ.

අ.5 **වායු සම්කරණය :-** අදාළ බස් වර්ගයට වායුසම්කරණ සැපයීමේ පිරිවැය පදනම් වන්නේ, නියමිත කාලයේදී උපකරණ නැවත යථා තත්ත්වයට පත්කිරීම, නියමිත කාලයේදී ගැස් නැවත පිරවීමේ පිරිවැය, එන්ජිමේ ගෙවීම් සහ වැහැරුම් සම්බන්ධ පිරිවැය යන මේවා පදනම් කර ගෙන ය. ඉතා විශාල බස් රථවල වායු සම්කරණ

යන්ත්‍රය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වන අතිරේක එන්ජමක පිරිවැයද මීට ඇතුළත් වේ. කිලෝමීටරයකට පිරිවැය ගණන් බලන්නේ මෙසේය.

(වායු සම්කරණ උපකරණ සරවිස් කිරීමේ වියදම/නැවත යථා තත්වයට පත්කිරීම් අතර කි.මී. ගණන + ගැස් නැවත පිරවීමේ පිරිවැය/ නැවත පිරවීම් අතර කි.මී. + එන්ජම නැවත යථා තත්වයට පත් කිරීමේ පිරිවැයෙන් 25% ක්/ එන්ජම නැවත යථා තත්වයට පත්කිරීම් අතර කි.මී. $\times (N/57)^{0.2}$

ආසන 40 බස් රථයක් සඳහා වායු සම්කරණ යන්ත්‍ර යෙදවීමේ පිරිවැය සැපයෙන්නේ පහත සඳහන් ආකාරයට ය.

	පිරිවැය (රු)	නියමිත කාලය (කි.මීටර්)
වායු සම්කරණ යන්ත්‍රය සරවිස් කිරීම	3,283	20,000
ගැස් නැවත පිරවීම	5,750	40,000

අ.6. අලුත්වැඩියාව :- මෙම අධ්‍යයනයෙහි බස් රථ අලුත්වැඩියාව වර්ග තුනකට බෙදා තිබේ. ඒ මෙසේය :

- අ.6.1. එන්ජම සහ සම්ප්‍රේෂණ යන්ත්‍රයේ ප්‍රධාන අලුත්වැඩියාවන්
- අ.6.2. ආසන සහ පින්තාරු කිරීම ඇතළු බොඩියේ විශාල අලුත්වැඩියාව
- අ.6.3. පරන කොටස් වෙනුවට අලුත් කොටස් යෙදීම, සස්පෙන්ෂන්, තිරිංග, බැටරි සහ එදිනෙදා කලයුතු අලුත්වැඩියාවන්

අ.6.1. එන්ජමට සහ සම්ප්‍රේෂණ යන්ත්‍රයට ප්‍රධාන අලුත් වැඩියා සේ සැලකෙන්නේ එන්ජම නැවත යථා තත්වයට පත් කිරීම එන්ජමේ සාමාන්‍ය ආයු කාලය යෙදවීම සහ ගියර් පෙට්ටියේත් ක්ලච් ප්ලේට් එකේත් ආයු කාලය වැඩි කරවන අලුත් වැඩියාවන්ය.

අලුත් වැඩියාවේ / අලුත් වැඩියාවන් අතර සාමාන්‍යය භාවිතයේ (කි.මී.හෝ අවුරුදු) පිරිවැය

පාදක වර්ෂයේ අලුත්වැඩියාවන්ගේ පිරිවැය සැපයෙන්නේ මෙසේය :

	අලුත් ගියර් පෙට්ටිය සහ ක්ලච් ප්ලේටය	යළි යථා තත්වයට පත් කළ එන්ජම	බොඩියේ වැඩ
--	-------------------------------------	-----------------------------	------------

	පිරිවැය (රු.)	ආයු කාලය (කි.මී.)	පිරිවැය (රු.)	ආයු කාලය (කි.මී.)	පිරිවැය (රු.)	ආයු කාලය (කි.මී.)
ඉන්දියානු	27,000	50,000	83,333	100,000	106,667	3
රිපන්	47,000	60,000	173,000	150,000	220,000	3

අ.6.2. සඳහන් බොධියේ විශාල අලුත්වැඩියාවන් සඳහාද ප්‍රතිපාදන සපයනු ලබන්නේ බොධියේ වැඩවල පිරිවැය සහ ආයු කාලය අවරුදු වලින් ඉහත වගුවේ සඳහන් පරිදි සැලකිල්ලට ගැනීමෙනි.

අ.6.3. අනෙකුත් අඛණ්ඩ අලුත්වැඩියාවන් සඳහා ප්‍රතිපාදන සපයනු ලබන්නේ කොටස් සඳහා කිලෝ මීටරයකට පිරිවැය ද ශ්‍රමය සඳහා කිලෝ මීටරයකට පිරිවැයද ලබා ගැනීමෙනි. මෙහිදී බසයේ ආයු කාලයේ එක් එක් අවුරුද්ද සඳහා සියයට 5 බැගින් තව දුරටත් මුළු වියදම වැඩි කරනු ලැබේ.

$$(\text{කොටස්/කි.මී.පිරිවැය}) + (\text{ශ්‍රම පිරිවැය/කි.මී}) \times (\text{ආසන}/42)^{0.8} \times 1.05^{(\text{ආයු අවු.})}$$

2001 පාදක වර්ෂයේදී ආසන 40 යේ නව බස් රථයක ඒකක පිරිවැය මෙසේ ගණන් ගෙන ඇත :

	කි.මී/රු
කොටස්වල පිරිවැය	0.50 (පි.ර.ගැ)
ශ්‍රම පිරිවැය	1.00

අ.7 දෛනික පොදුකාර්ය වියදම් :- ඉහත ඇතුළත් කර නැති දෛනික ස්වාභාවයෙන් යුක්ත වූ අනෙකුත් සියළු වියදම් මෙයින් අදහස් වේ.

ඒවා නම් වශයෙන් මෙසේ ය.

අ.7.1 ප්‍රවේශ පත් වල පිරිවැය ගනු ලබන්නේ ටිකට් පොතක පිරිවැය පොතේ ටිකට් පත් ගණනින් බෙදා එම සංඛ්‍යාව දවසට ඇස්තමේන්තු කර ඇති මගී සංඛ්‍යාවෙන් වැඩිකිරීමෙනි. ටිකට් පොතක දැන් වටිනාකම ගණන් ගන්නේ ටිකට් 1000 ක පොතක් රු. 30 ක් වශයෙනි.

අ.8 මාසික පොදු කාර්ය වියදම්:- මාසික ස්වාභාවයෙන් පොදුකාර්ය වියදම් (එනම් තනි මාසික ගෙවීමක් මගින් කරනු ලබන ගෙවීම්) මේ කොටස යටතේ වර්ග කර තිබේ. මාසික පොදු කාර්ය වියදම් තව දුරටත් වර්ග දෙකකට බෙදා ඇත. ඒ මෙසේය :

අ.8.1 පරිපාලනය

අ.8.2 නියාමනය

අ.8.1 පරිපානයට අදාළ වන්නේ බස් රථ පරිපාලනය හා සම්බන්ධ සියලු විෂයවේදීය. නියම වශයෙන්ම මේවාට ඇතුළත් වන්නේ කළමනාකරණ සහ ලිපිකරු කාර්යය මණ්ඩලයේ වේතන ස්ථාවර වත්කම් පිරිවැය සහ ඒවායේ නඩත්තු පිරිවැය, තවත් පාරිභෝගික ද්‍රව්‍ය වන විදුලිය, ජලය එසේම බැංකු ගාස්තු, ලිපිද්‍රව්‍ය, තැපැල් ගාස්තු, දුරකථන ආදියයි. දැනට මෙය පාදක වර්ෂයේ දී මසකට එක් බස් රථයකට රු. 6500 වශයෙන් සැලකේ.

අ.8.2 නියාමනයට ඇතුළත් වන්නේ ප්‍රවාහන බලධාරියෙකු විසින් නිකුත් කර ඇති ලොග් සටහන් පත්‍ර සඳහා මාසික ස්වාභාවයෙන් කරන සියලු ගෙවීම්ය. ලොග් සටහන් පත්‍රයක් නිකුත් කිරීම සඳහා රු. 400 ක් (ඡාගකොස) විසින් නිකුත් කෙරෙන අවසර පත්‍ර සඳහා රු. 650 ක්) වශයෙන් ගැනේ.

අ.9 වාර්ෂික පොදු කාර්යය විෂයවේදී :- මෙයින් අදහස් වන්නේ වාර්ෂික ස්වභාවයේම ගෙවීම්ය. මේවා තවදුරටත් මෙසේ හඳුනාගෙන ඇත.

- අ.9.1 ආදායම් බලපත්‍රය
- අ.9.2 ධාවන මාර්ග අවසරපත්‍ර
- අ.9.3 රක්ෂණ සහතිකය
- අ.9.4 යෝග්‍යතා සහතිකය

අ.9.1 ආදායම් බලපත්‍ර ගාස්තු යනු සාමාන්‍යයෙන් ආයතනයක විෂයවේදී පදනම් කරගෙන මෝටර් රථවාහන කොමසාරිස්වරයාට ගෙවනු ලබන ගාස්තුවකි. දැනට මෙය අසුනකට වර්ෂයකට රු. 80 කි.

අ.9.2 ධාවන මාර්ග අවසරපත්‍ර ගාස්තු යනු ධාවන මාර්ග අවසරපත්‍රයක් ලබාගැනීම සඳහා අදාළ ප්‍රවාහන බලධාරීන් වෙත ගෙවනු ලබන ගාස්තුවකි. මුළු දිවයිනම සඳහා බර කරන ලද සාමාන්‍ය ගණන් බලා සපයා ඇත්තේ දැනට වර්ෂයකට රු. 2,400 ක් වූ ගාස්තුවකටය.

අ.9.3 රක්ෂණ පිරිවැය යනු වාහනයට මගීන්ට, සේවක පිරිසට සහ කැරලි කෝලහාලවලටද ජන කැලඹිලිවලටද ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියාවලට ද ගංවතුර හානිවලට රක්ෂණ ආවරණය ලබාගැනීම සඳහා වැය වන පරිවැයයි. මෙය අදාළ වර්ෂය සඳහා වාහනයේ ක්ෂය වූ වටිනාකමේ ප්‍රතිශතය පදනම් කරගෙන සහ සියලුම බදු ඇතුළත් පහත සඳහන් අනුපාතික පදනම් කරගෙන ගණන් බලනු ලැබේ.

- වාහනය - වත්මන් වටිනාකම අනුව වර්ෂයකට 1.3 %

- සේවක පිරිස / මගීන් වෙනුවෙන් සේවක පිරිස සඳහා වර්ෂයට 1200 /බැගින් සහ මගීන් සඳහා වර්ෂයකට එක් මගියකුට රු. 40/- බැගින්
- ත්‍රස්තවාදය / RCC වර්තමාන වටිනාකමෙන් 1.2 % බැගින්

අ.9.4 යෝග්‍යතා සහතිකය වාර්ෂිකව අලුත් කළ යුතුය. දැනට පවත්නා ගාස්තුව අනුව මෙය රු. 250 කි.

අ.10 බස්රථ ක්ෂයවීම්

මේ අංශයෙන් බස්රථයක වටිනාකම ක්ෂයවීම සඳහා ප්‍රතිපාදන සැපයේ. බස්රථයක ආයු කාලය (ආනයනය කිරීමෙන් පසු) අවුරුදු 8 ක් සේ සැලකෙන අතර මේ අවස්ථාවේ නැවත විකිණීමේ (අවශිෂ්ට) වටිනාකමක් නැති සේ සැලකේ. බස්රථයක ක්ෂයවීම එහි පාවිච්චියට සමානුපාතික වන සේ සැලකෙන අතර පාවිච්චිය පිළිබඳ හොඳම මැන බැලීම වන්නේ එය ධාවනය කර ඇති කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය යි. එසේ වුවද අලුත් බස්රථයක් වැඩි දවස් ගණනක් වැඩි දුරගමන් ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ හැකිවන බැවින් ආයු කාලයත් සමඟ පාවිච්චි කළ හැකි ප්‍රමාණයද අඩු වනු ඇත. ක්ෂය වීම තක්සේරු කිරීම සඳහා සම්කරණයක් ගණන් බලා ඇති අතර ඒ සඳහා පාදක කරගෙන ඇත්තේ බසයේ ආයු කාලයට අනුව සලකා බැලිය යුතු වන බසය ලබාගත හැකිවීම සහ දිනකට පාවිච්චි කළ හැකි යැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇති ප්‍රමාණයත් ය.

ඒ අනුව, අලුත් බසයක් දිනකට කි.මී. 280 බැගින් මසකට දින 25 ක් ධාවනය කළ හැකි වේ යයි සැලකේ. අවුරුදු 8 ක් වයසැති බසයක් දිනකට කි.මී. 162 බැගින් දින 23 ක් ධාවන කරනු ඇතැයි සැලකේ. මේ අනුව එය කි.මී. 503,646 ක ආයු කාලයක් ලබාදෙයි. එහෙයින් අලුත් බසයක වටිනාකම මෙම කි.මී. සංඛ්‍යාවෙන් බෙදීමෙන් ධාවනය කෙරෙන එක් කිලෝමීටරයකට ඇතිවන ක්ෂයවීම තීරණය කෙරේ.

මේ අනුව අලුත් බසයට වටිනාකම එහි ඇස්තමේන්තු කර ඇති ආයු කල කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයෙන් බෙදීමෙන් ක්ෂයවීමේ ප්‍රමාණය සැපයේ. එහෙයින් සැපයෙන වාර්ෂික ක්ෂයවීම් ප්‍රමාණය මෙසේ ගණන් බලනු ලැබේ.

V/K

- මෙහි V යනු අලුත් හෝ ආනයනය කෙරෙන අවස්ථාවේ අද පවතින මිල අනුව බසයේ මිල යි.
- මෙහි K යනු අවුරුදු අටකට වැඩි සාමාන්‍ය ධාවනය සඳහා ඇස්තමේන්තු කර ඇති ආයු කාල කි. මීටර් ප්‍රමාණය යි.

අ.11 ප්‍රාග්ධනය සඳහා පොලිය

බස්රථයක ප්‍රාග්ධන පිරිවැය මත පොලිය පදනම් වී ඇත්තේ ක්ෂය වූ වත්කමේ වෙළඳපොළ වටිනාකම මත ගෙවිය යුතු වන පොලිය මත ය. (එනම් වාහනයේ ආයු කාලය පුරා ක්ෂය වූ අලුත් වත්කමේ වත්මන් වටිනාකමය.) පොලි අනුපාතිකය රඳා පවතින්නේ මුදල් ලබාගත් ස්ථානය මත ය. ණය මගින් බස්රථයේ මුදල් ගෙවා ඇතිවිට අධික පොලි අනුපාතිකයක් සාමාන්‍යයෙන් ගෙවිය යුතු වන්නේ පවතින ණය දීමේ අනුපාතිකය බැංකු/බදු සේවා අධිකාරයක් යන මේවායේ එකතුවට අනුකූලව ය. ඉතිරිකිරීම්වලින් බසය මිලදී ගෙන ඇත්නම් එවිට අවස්ථා පිරිවැය, කිසිදු අවදානමකින් තොර භාණ්ඩාගාර බිල්පත් අනුපාතිකයට සමාන කළ හැකිය. ණය ගැනීමිවලින් සියයට 50 ක් ද, ඉතිරිකිරීම්වලින් සියයට 50 ක්ද, යන වශයෙන් සමාන කොටස්වලින් යොදන ප්‍රාග්ධනය මත පොලිය සඳහා වාර්තාවෙන් ප්‍රතිපාදන සපයා ඇත. මුදල් ලබාගැනීම පිළිබඳ වාර්ෂික පිරිවැය මෙසේ ගණනය කළ හැකිය.

$$V_n \times (b + s) 1200$$

මෙහි V_n යනු බසයේ වර්තමාන ක්ෂය වූ වටිනාකමයි. b යනු ණය මුදලේ සම්පූර්ණ පොලියයි. මෙම පොලියට ප්‍රමුඛ ණය අනුපාතිකයෙන් බද්ද මත අය කෙරෙන අධිකාරයේත් එකතුව සහ ආරක්ෂක බද්ද වැනි පොලි ගෙවීම් මත ගෙවිය යුතු වන සියලුම බදු ද ඇතුළත් වේ. s යනු භාණ්ඩාගාර බිල්පත් ප්‍රකාර අතුරු ඉතිරිකිරීම්වලින් “නැති වූ” පොලිය යි. ප්‍රමුඛ ණය ගැනීමේ අනුපාතිකය මෙන්ම භාණ්ඩාගාර බිල්පත් අනුපාතිකය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රතිශෝධනය කිරීමට අදාළ කාලය සඳහා සාමාන්‍යය, අනුපාතිකවල හදිසි වෙනස්වීම් මගහැරීමට භාවිතා කරනු ඇත.

	අනුපාතිකය (වාර්ෂික) %
ප්‍රමුඛ ණයදීමේ අනුපාතිකය (සාමාන්‍ය 2000 දෙසැ. සිට 2001 මැයි දක්වා)	22.18
බදු අධිකාරය	3
පොලිය මත GST	0
පොලිය මත ආරක්ෂක බද්ද	7.5
මුළු ණය ගැනීම් අනුපාතිකය (b)	27.07
භාණ්ඩාගාර බිල්පත් අනුපාතිකය (s) (සාමා. 2000 දෙසැ. - 2006 මැයි දක්වා)	19.09

අ. 12 අවදානම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

සාමාන්‍යයෙන් ප්‍රාග්ධනය සහ ව්‍යවසායකත්වය මත පොලිය ගෙවිය යුතුය. ඉහත ප්‍රාග්ධන පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන සපයා ඇති බැවින් ව්‍යවසායකත්වයෙන් ලැබිය යුතු ලාභය, බසයේ ක්ෂය වූ වෙළඳපොළ වටිනාකමේ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් සපයා ඇත. ප්‍රතිපාදිත ලාභ මට්ටම අවුරුද්දකට සියයට p නම්, මාසයක ලාභය මෙසේ වනු ඇත.

$V_n \times p/100$

වර්තමාන ලාභ මට්ටම නියම කර ඇත්තේ යොදා ඇති වත්කම්වල වටිනාකම මත අවුරුද්දකට සියයට 3 වශයෙන් එහි V_n සලකා ඇත්තේ බසයේ වර්තමාන ක්ෂය වූ පිරිවැය වශයෙනි.

3.4 ධාවන මාර්ග අනුව බස් ධාවනවල පිරිවැය

නියෝජිත ධාවන මාර්ග දෙකෙන් එක් එක් මාර්ගයේ බස් ධාවන පිරිවැය ගණනය කොට (a) සිට (J) දක්වා වූ 4 රූප සටහනේ දක්වා ඇත. පිරිවැය සටහන් කර ඇත්තේ, ආදායම් කිලෝමීටරයක පිරිවැය, දිනක පිරිවැය සහ මාසික පිරිවැය එහි සඳහන් කර ඇත.

3.5 පාදක වර්ෂයේ බස් ධාවන පිරිවැය

පාදක වර්ෂයේ බස් ධාවන පිරිවැය ගණනය කර ඇත්තේ 4 රූප සටහනේ (a) සිට (J) දක්වා දී ඇති සම්පූර්ණ ධාවන මාර්ග වර්ග දෙකේම බර කරන ලද සාමාන්‍යය සැලකිල්ලට ගැනීමෙනි. එක් එක් මාර්ග වර්ගයේ බස් සංඛ්‍යාව 1 රූප සටහනේ දී තිබේ. ඒ හේතු කොටගෙන ඇති වන පාදක වර්ෂයේ බස් ධාවන පිරිවැය 5 රූප සටහනේ දී තිබේ.

3.6 මිල ප්‍රතිශෝධනය

බස් ධාවන පිරිවැය ප්‍රතිශෝධනය කරනු පිණිස, එම අවස්ථාවේ යෙදවුම් පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කළ යුතුය. (ඩීසල්, ලිහිසි තෙල් හෝ අවසරපත්‍ර ගාස්තු ආදී) මේවායින් සමහරක් ප්‍රකාශයට පත්කර ඇති මිල ගණන් වේ. අනෙක් මිල ගණන් වෙළඳපොළේ බලවේග අනුව වෙනස් වේ. අනෙක් අතට වේතන හා අමතර කොටස් පිළිවෙලින් සාමාන්‍ය මිල දර්ශක සහ විනිමය අනුපාතික සමඟ බැඳ තැබිය හැකිය.

ප්‍රතිශෝධනය කරන අවස්ථාවකදී පිරිවැය මෙසේ සලකා බැලිය හැකිය.

U.1 **බසයේ පිරිවැය:-** බසයක පිරිවැය වෙළඳපොළ මිල අනුව ගත හැකිය. මේ මිල සාමාන්‍යයෙන් එම වර්ගයේම තවත් බසයකට වෙනස්වන්නේ නැත. සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලැබුණු මිල අනුව පාදක වර්ෂයේ මිල ගණන් පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

සංකේතය	ආසන	වායුසම්කරණ	නිෂ්පාදිත රට	වර්ගය	මාදිලිය	ආයු කාලය (අවුරුදු)	වටිනාකම (රු.)
B1	30	බව්	ජපානය	මිටියුබිෂි	රෝසා	5	1,850,000

B2	40	නැත	ඉන්දියාව	ලේලන්ඩ්		0	2,200,000
BT	45	ඔව්	ජපානය	ෆුසෝ		5	2,300,000
BT	31	නැත	ඉන්දියාව	ටාටා	909	0	1,525,000

U.2 **නිරූ ගාස්තු සහ බදු :-** කිසියම් නියමිත අවස්ථාවක ක්‍රියාත්මක වන බදු සහ නිරූ ගාස්තු අදාළ දෙපාර්තමේන්තු වලින් සහ මේ කාර්යය පිළිබඳ නිකුත් කර ඇති වක්‍රලේඛ වලින් ලබාගත හැකි ය. පාදක වර්ෂයේදී පැවති එම විස්තර පහත දැක්වේ.

	ප්‍රතිශතය
බස්රථ සඳහා ආනයන බද්ද	0
මෝටර් වාහන අමතර කොටස් සඳහා ආනයන බද්ද	13.75
භාණ්ඩ හා සේවා බද්ද	12.5
ආරක්ෂක බද්ද	7.5

U.3 **පාලිත මිල:-** ඕනෑම අවස්ථාවක ඉන්ධන, ලිහිසි ආදිය සඳහා පවතින රජයෙන් පාලනය කළ මිල ගණන් ද ගාස්තු ද ලොග් සටහන් පත්‍රද අදාළ බලධාරීන්ගෙන් හෝ විකුණුම් ස්ථානවලින් ලබාගත හැකිය. මේවායින් සමහරක් පාදක වර්ෂය සඳහා පැවති අයුරු පහත දැක්වේ.

	ලීටරයට /රුපී.
අන්ධන	27.5
ලිහිසි තෙල්	95

U.4 **භාවිත කළ මිල සහ අනුපාතික දර්ශක :-** සාමාන්‍යයෙන් මිල මට්ටම් සහ අනුපාතික අනුව වෙනස් වන්නාවූද විවෘත වෙළඳ පොලේ මැන බැලීමට දුෂ්කර වන්නාවූ ද යෙදවුම් සඳහා සාමාන්‍ය මිල දර්ශක සහ අනුපාතික ගණනය කර තිබේ. ප්‍රතිශෝධනය යටතේ ඇති කාල පරිච්ඡේදය සඳහා වූ සාමාන්‍ය ප්‍රකාර දර්ශකයක් පහත වගුවේ අමතර කොටස් සියයට 75 ක් සියයට 10 යේ බදු තිරයෙහි ද අමතර කොටස් සියයට 25 හෝ බදු තිරයෙහි ද වෙනස් සැලකීමෙනි.

පෙන්වා ඇති පරිදි මේ කාර්යය සඳහා පාවිච්චි කර තිබේ. වේතන සඳහා අලුත්වැඩියා සඳහා කම්කරුවන් වැනි ඇතැම් යෙදවුම් සඳහා කොළඹ පාරිභෝගිකයන්ගේ මිල දර්ශකය පාවිච්චි කරනු ලැබේ. අමතර කොටස්වල මිල වැඩිකිරීම තිරණය කිරීම සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලරය පාවිච්චි කර තිබේ.

විෂය		දර්ශකය	සාධකය
අබණ්ඩ අලුත්වැඩියා	කොටස්	එජඩො	0.75
	ශ්‍රමය	කො.පා.මි.ද.	0.98
මාසික වේතන	රියැදුරු	කො.පා.මි.ද.	0.95

	කොන්දොස්තර	කො.පා.මි. ද	0.95
පරිපාලනය	කළමනාකරණ	කො.පා.මි.ද.	0.95
	ඉඩම් උපයෝගීතා	කො.පා.මි.ද	0.95
	එකතුව		0.95

ඉහත සඳහන් වගුවේ පෙන්වා ඇති පරිදි වෙනස්වීමේ අනුපාතිකය සමානුපාත වන නමුත් ප්‍රමාණ කර නැත. මිල දර්ශක සහ මිල ගණන් සංසන්දනය කෙරෙන ඓතිහාසික විශ්ලේෂණය පෙන්වා ඇත්තේ සාධක සහිත සම්බන්ධතාවක් පවත්නා බවයි. උදාහරණයක් වශයෙන් කොළඹ පාරිභෝගික මිල දර්ශකය සියයට 10 ක වැඩි වීමක් වෙනුවෙන් රියැදුරන් සහ සේවක පිරිස සඳහා වූ වේතන සියයට 9.5 කින් පමණ ප්‍රමාණයකින් වැඩිවන බව පෙනේ. පාදක වර්ෂය සඳහා කොළඹ පාරිභෝගික මිල දර්ශකයේ සාමාන්‍යය සහ එක්සත් ජනපද ඩොලර් වටිනාකම පහත සඳහන් වගුවෙන් දැක්වේ.

	පාදක අනුපාතිකය (2001 මැයි)
කොළඹ පාරිභෝගික මිල දර්ශකය (කො.පා.මි.ද) (2000 දෙසැම්බර් සිට 2001 මැයි දක්වා සාමාන්‍යය)	2809.38
විනිමය අනුපාතිකය එ.ජ. ඩොලර් 1 ක් (2000 දෙසැම්බර් සිට 2001 මැයි දක්වා සාමාන්‍යය)	85.78

1980 සහ පාදක වර්ෂය ඇතුළුව ඒ දක්වා කාලය අතරතුර අවුරුදු කීපයක් සඳහා යෙදවුම් මිල, මිල දර්ශක සහ විනිමය අනුපාතික 6 රූප සටහනේ දැක්වේ.

3.7 ප්‍රතිශෝධිත බස් ධාවන පිරිවැය ගණනය කිරීම.

2000 දෙසැම්බර් මස පැවති පිරිවැය යෙදවුම් සඳහා ප්‍රතිශෝධිත බස් ධාවන පිරිවැය 7 රූප සටහනේ දක්වා ඇති පරිදි ගණනය කර තිබේ. 2000 දෙසැම්බර් සිට 2001 මැයි දක්වා වෙළඳපල මිල ගණන් ප්‍රකාර බස් ධාවන පිරිවැය වැඩි වී තිබේ.

4. ගාස්තු සහ ගාස්තු දර්ශකය ගණනය කිරීම.

බස් ධාවන පිරිවැය අයකර ගනු ලබන්නේ මගීන්ගෙන් එකතු කරගන්නා ගාස්තුවෙනි. දැනට ගාස්තු ගණනය කෙරෙන්නේ බසයට ගොඩවීමේ ගාස්තුවක් සහ ගමන් ගන්නා එක් එක් අංශය සඳහා වැඩිවන ගාස්තුවක් අනුවය. හැම බස් ධාවන මාර්ගයක් සඳහාම දැනට කොටස් මාලාවක් තිබේ. මේ කොටසක් ආසන්න වශයෙන් කි.මි. 2 ක් වේ යයි විශ්වාස කරන නමුත් එම කොටස් ඒකාකාර නොවේ. කොටස්වල දුර මෙන්ම ගාස්තු වැඩිවීමද පදනම් වී ඇත්තේ ඓතිහාසික ප්‍රවීණතා මත විනා ප්‍රමාණ කළ මිනුම් දඩු මත නොවන බැවින් ගාස්තු වැඩිවීමද ඒකාකාර නොවේ. පිරිවැය අයකර ගන්නා ක්‍රමය ඒ නිසා රඳා පවතින්නේ මේ පරාමිතීන් දෙකම මත ය.

4.1 ගාස්තු විස්තරය

ධාවන මාර්ගයක ගාස්තු විස්තරය එබඳු මාර්ගයක විකුණනු ලබන ටිකට්ටුවල විවිධ වටිනාකම්වලින් සමන්විත ය. එහෙයින් එම ධාවන මාර්ගයෙහි කොටස් වෙනුවෙන් සහ මගීන් ගෙන යන දුර ප්‍රමාණය වෙනුවෙන් ගාස්තු විස්තරයක් සකස් කළ හැකි ය.

පිරිවැය ගණනය කිරීමේදී පාවිච්චි කළ ධාවන මාර්ග දහයෙන් එක් එක් මාර්ගය සඳහා වූ ගාස්තු විස්තරය 8 රූප සටහනේ දැක්වෙන ආකාරයෙන් පිළිගැනේ. විවිධ ගාස්තු අවස්ථාවල ගමන් කරන මගීන් බෙදී යන අන්දම මෙයින් දැක්වේ. උදාහරණයක් වශයෙන්, නාගරික පෝෂක මාර්ගයක සියයට 30 ක් එක් කොටසක් ගමන් කරන බවත් 40 % ක් කොටස් දෙකක් ගමන් කරන බවත් සියයට 30 ක් කොටස් 3 ක ගමන් කරන බවත් සලකනු ලැබේ. මේ අනුව එක් මගියකු ගෙවන ගාස්තුව එක් මගියෙකු ගමන් කරන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණය එක් එක් මාර්ගය වෙනුවෙන් ගණනය කළ හැකිය.

4.2 ගාස්තු ව්‍යුහය

වර්තමාන ගාස්තු ව්‍යුහය ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ ගාස්තු කොටස් වශයෙනි. ප්‍රථම කොටසට දැනට රු. 3.00 ක් වැය වේ. එම මුදල කොටස් 50 කට (එනම් කි.මී. 100 ට පමණ පසු) එක් කොටසකට ශත 66 ක තරම් ස්ථිර මුදලක් වන තෙක් අඩුවන අනුපාතයකින් වැඩි වේ. 1980 සිට මේ දක්වා විවිධ කොටස් සඳහා කලින් පැවති ගාස්තු 9 රූප සටහනේ දැක්වේ.

වර්තමාන ගාස්තු ව්‍යුහය බසයට ගොඩවීමේ අධික ගාස්තුවකින් සහ ඉන්පසු කිලෝමීටරයක ගාස්තුව හින වී යන ආකාරයකින් සමන්විත වේ.

දැනට පවතින හින වී යන ගාස්තු ක්‍රමය, ගොඩවීමේ ගාස්තුවකින් සහ එකිනෙකට වෙනස් වූ ගාස්තු ඒකක හතරකින් සමන්විත වන පරිදි සකස් කර තිබේ.

-	ගොඩවීමේ ගාස්තුව	-	(කි.මීටරයකට ශත 52 බැගින්) කි.මී. 5
-	කි. මීටර් 4 දක්වා	-	කි. මීටරයකට ශත 52 බැගින්
-	කි.මීටර් 5 සිට 14 දක්වා	-	කි. මීටරයකට ශත 50 බැගින්
-	කි. මීටර් 15 සිට 29 දක්වා	-	කි. මීටරයකට ශත 22 බැගින්
-	කි.මී. 30 ට වැඩි	-	කි. මීටරයකට ශත 28 බැගින්

විවිධ වර්ගවලට අයත් ධාවන පිළිබඳ ප්‍රතිලාභ පිරිවැය විශ්ලේෂණ පිළිබඳ විමර්ශන වලින් පෙනී යන්නේ ඉදිරි කාලයේදී ගාස්තු ව්‍යුහය පහත සඳහන් පරිදි සමන්විත විය යුතු බවයි.

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------------|
| - ගොඩවීමේ ගාස්තුව | - කි. මීටර් 3 යි (කි.මීටරයකට ගත X බැගින්) |
| - කි. මීටර් 4 දක්වා | - කි. මීටරයකට ගත X බැගින් |
| - කි.මීටර් 5 සිට 14 දක්වා | - කි. මීටරයකට ගත X මෙන් 0.9 ගුණයක් |
| - කි. මීටර් 15 සිට 29 දක්වා | - කි. මීටරයකට ගත X මෙන් 0.75 ගුණයක් |
| - කි.මී. 30 ට වැඩි | - කි. මීටරයකට ගත X මෙන් 0.65 ගුණයක් |

4.3 ගාස්තු දර්ශකය

ගාස්තු දර්ශකය යනු පාදක වර්ෂයේ ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගාස්තුවක් වැඩි වූ පසු අපේක්ෂා කරන ආදායම වශයෙන් ගණන් බලා ඇති මුදල යි. මෙය ගණනය කරනු ලැබුවේ නියෝජිත මාර්ගවලින් එක් එක් මාර්ගයේ අපේක්ෂිත ආදායම ගෙන ඉන්පසු සියලුම මාර්ග සඳහා තනි බර කරන ලද ආදායමක් කෙරෙහි සැලකිල්ල යොමු කිරීමෙනි. මේ අනුව, 8 වන රූප සටහනේ දක්වා ඇති පරිදි කොටස් අනුව පිළියෙල කර ඇති ගාස්තු විස්තරය මත පදනම් වූ, ශ්‍රී ලංකාව තුළ සමස්ත ප්‍රවාහන පද්ධතියේ විකුණූ ටිකට්පත්වල වටිනාකම මෙයින් නියෝජනය වේ.

ඒ අනුව ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය, පහත සඳහන් ආකාරයට මුළු ආදායම සහ මුළු පිරිවැය අතර තුලනයක් පවත්වා ගැනීම පදනම් කරගෙන කළ යුතුය.

$$\text{බස්රථ ධාවන පිරිවැය දර්ශකය} = \text{බස්ගාස්තු දර්ශකය}$$

මෙම දර්ශක දෙකම 2001 මැයි මාසයේදී 100 සේ සලකා ප්‍රතිශෝධන අවස්ථාවේ ගණනය කොට ගාස්තු අවස්ථා නියම කළ විට සසඳා බැලිය හැකිය.

4.4 ප්‍රතිලාභ පිරිවැය අනුපාතය (BCR)

දැනට පවත්නා ගාස්තු ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රතිලාභ පිරිවැය අනුපාතය සමඟ සංසන්දනය කළ විට, කි.මී. 14 ට වැඩියෙන් ධාවනය වන මාර්ගවල ප්‍රතිලාභ පිරිවැය අනුපාතය ශීඝ්‍ර වශයෙන් පහත වැටෙන බව පෙනේ. සැබවින්ම කි.මී. 15 ක දුර ප්‍රමාණයක් (එනම් කි.මී. 15 සිට 30 දක්වා ප්‍රමාණයක්) සඳහා සාමාන්‍ය ගාස්තුව වැඩිවන්නේ රු. 4) කින් පමණි. ඉහත පෙන්වා ඇති පරිදි ගාස්තු ව්‍යුහය ඉදිරාම ආනාර්ථික වන අතර මැද දුර ගමන් සහ දුර ගමන්වලට අහිතකර වන පරිදි කෙටිදුර ගමන්වලට හිතකර බව පෙනී යයි.

දුර ගමන් ගාස්තු පිළිබඳ විස්තර 10 රූප සටහනෙහි දක්වා ඇත. දැනට සියයට 62 ත් 135ත් අතර වෙනස් වෙමින් පවතින ප්‍රතිලාභ පිරිවැය අනුපාතය එම රූප සටහනෙහි නිරීක්ෂණය කළ හැකිය. දුර ගමන් යන ධාවන මාර්ගවල පිරිවැය

අයකර ගැනීමට නොහැකිවන අතර කෙටිගමන් යන ධාවන මාර්ගවල අතිරික්ත ලාභ තිබේ. දුර ගමන් යන බස්රථ කෙටිදුරක් යන මගින් වැඩියෙන් පටවා ගැනීමට මේ තත්ත්වය තුඩු දී තිබෙන අතර මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් එම බස්රථවල අධික තදබදයක් පවතී. මේ අතර අතිරික්ත ලාභ ලැබෙන නිසා කෙටි ධාවන මාර්ගවල වැඩියෙන් බස්රථ යෙදවීමට පෙළඹී ඇත. මේ හේතු කොටගෙන එලදායිතාව අඩු වී අවසානයේ එක් ගමනකට පටවන මගීන් ප්‍රමාණය වැඩි වේ. මේ කවර අවස්ථාවකදී වුවද බස් මගියා භක්ති විදින සේවා තත්ත්වය අත්‍යන්තයෙන්ම පිරිහී ඇත.

4.5 ගාස්තු විෂමතා

වර්තමාන ගාස්තු ව්‍යුහය අධ්‍යයනය කෙරෙන විට ගාස්තු විෂමතා සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් හෙළිදරවු වේ. ඒවා පහත සඳහන් පරිදි සම්පිණ්ඩනය කළ හැකිය.

- (අ) දුර ගමන් සඳහා කි.මීටරයකට අය කෙරෙන ගාස්තුව කෙටි ගමන් සඳහා වූ ගාස්තු බෙහෙවින් වැඩිවීම.
- (ආ) කි. මීටරයකට අය කෙරෙන ගාස්තුව භූමියේ පිහිටීම අනුව වෙනස්විය යුතුය.
(උදා. උඩරට නම් සියයට 17 කින් ද මැදරටේ නම් සියයට 11 කින් ද වැඩිවීම).
- (ඇ) ගම්බද ප්‍රදේශවල කි. මීටරයක ගාස්තුව සියයට 30 කින් පමණ වැඩිවිය යුතු ය.

මෙම විෂමතා පහත සඳහන් ගැලපීම් මගින් නිවැරදි කළ හැකිය.

