



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 221]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 27, 2002/आश्विन 5, 1924

No. 221 |

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 27, 2002/ASVINA 5, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 सितम्बर, 2002

सं. टीएमपी/107/2001-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा तूतीकोरिन पत्तन न्यास से पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/107/2001-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(20 सितम्बर, 2002 को पारित)

यह मामला तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) अगस्त, 1992 से पहले, निजी उपस्कर का प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के बाहर किया जाता था ; और तदनुसार उन उपस्करों की लाइसेंस फीस निर्धारित की गई थी।
- (ii) टीपीटी के न्यासी बोर्ड ने अगस्त, 1992 में निर्णय किया कि निजी उपस्कर को सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन के लिए लागू दर पर ही सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दी जाए।
- (iii) वास्तव में सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालित किए जाने वाले निजी उपस्कर के लिए उच्चतर लाइसेंस फीस निर्धारित की जा सकती है क्योंकि अब प्रचालन क्षेत्र का विस्तार हो गया है।

- (iv) पत्तन ने 1999 में किए गए दरों के सामान्य संशोधन के समय दो पृथक दरों का सुझाव दिया था ; एक दर सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों को आने देने के लिए और दूसरी दर सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन के लिए । परंतु टीपीटी के न्यासी बोर्ड ने सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर निजी उपस्कर के प्रचालन के लिए समान लाइसेंस फीस के पूर्व वर्गीकरण को ही बनाए रखने का संकल्प किया । न्यासी बोर्ड ने पूर्व संशोधित दर में 50% की वृद्धि करने का अनुमोदन किया ; और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने भी विभिन्न प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श करने के बाद उसे अनुमोदित कर दिया ।
- (v) अतः मौजूदा दरों के मान में निजी उपस्करों को पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर/बाहर प्रचालन की अनुमति देने के लिए एक ही फीस रखी गई है ।
- (vi) महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) ने 'सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों के अनधिकृत प्रवेश से राजस्व में हानि' नामक शीर्षक से तथ्यात्मक नोट प्रस्तुत किया गया है और टीपीटी से स्पष्टीकरण मांगा है । तथ्यात्मक नोट में लेखापरीक्षक द्वारा उठाए गए मुद्दों का सार इस प्रकार है :-
- (क) टीपीटी ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) में अपेक्षित केंद्र सरकार का पूर्व अनुमोदन लिए बिना ही महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(1) (ख)

के द्वारा सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी उपस्करों को पत्तन परिसर के भीतर लाए गए माल की प्राप्ति, हटाने, अंतरण, परिवहन, छंटाई और सुपुर्दगी का कार्य करने की अनुमति दे दी थी ।

- (ख) टीपीटी की दरों के मान में हालांकि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर क्रेनों के प्रवेश की कोई दर नहीं दी गई है तथापि टीपीटी ने प्रति क्रेन 11,280/- रु प्रतिवर्ष राशि की वसूली करके क्रेनों का सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दे दी है (जो कि जाँच चौकियों । और ॥ में क्रेनों आदि का प्रवेश शुल्क है)

- (ग) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों/उपस्करों के प्रवेश की उच्चतर दर का निर्धारण पत्तन द्वारा निर्मित ढांचे को और निजी क्रेन प्रचालकों को होने वाली आय की व्यापक संभावना को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए था ।
- (घ) क्रेनों के स्वामी अपने माल का प्रहस्तन करने के अलावा इन क्रेनों को किराये पर भी दे देते हैं जिसके कारण पत्तन के कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग में कमी आई जिससे अंततः पत्तन के राजस्व का प्रवाह अवरूद्ध हुआ ।
- (ङ) पत्तन ने अपने 5 टॉप लिफ्ट ट्रक होने के बावजूद निजी उपस्करों को प्रवेश की अनुमति दी जिससे उसके उपस्कर का उपयोग कम हो गया । इस दृष्टि से पिछले 3 वर्षों में उपलब्ध घंटों में अनुपयोगी घंटों (निष्क्रिय समय) का प्रतिशत 87.6% रहा । पत्तन ने इसके लिए कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है ।
- (च) विशेष रूप से जिस समय कंटेनर का प्रहस्तन टीपीटी में उपलब्ध टॉप लिफ्ट ट्रकों (टीएलटी) से किया जा सकता था, उस समय निजी उपस्कर को अनुमति दिए जाने से अकेले वर्ष 1994-95 से 1996-97 के दौरान ही कंटेनर के संबंध में 8.5 करोड़ ₹0 की सीमा तक राजस्व में हानि हुई ।
- (vii) लेखा परीक्षा के पैरा के प्रत्युत्तर में टीपीटी ने निम्नलिखित कारण बताया है :-
- (क) पत्तन महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(1) (ख) के अधीन माल की प्राप्ति, हटाने, अंतरण, परिवहन, छंटाई और सुपुर्दगी का काम नहीं करता । यह केवल उपर्युक्त सेवाओं के लिए सुविधा प्रदान करता है और ये सेवाएं स्टीवडोर और सी एवं एफ एजेंटों द्वारा की जाती हैं ।
- (ख) यू. स्केल के अंतर्गत दरों के मान में अनुमोदित दरों के आधार पर निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दी जा रही है । अतः अधिनियम की धारा 42(3) के अनुसार पृथक अनुमोदन अपेक्षित नहीं है क्योंकि लाइसेंस उपयुक्त मान द्वारा शासित शर्तों के आधार पर दिया जा रहा है ।
- (ग) निजी प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश से घाटभाड़ा क्रेनों के उपयोग पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है । फ्रंट एंड लोडरों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों में कोई वृद्धि नहीं हुई है । इसके अतिरिक्त लकड़ी के लट्टों और ग्रेनाइट के ब्लॉकों के प्रहस्तन के लिए फ्रंट एंड लोडर उपयुक्त नहीं हैं । साथ ही, चल उपस्कर अपनी उपयोगिता खो चुके हैं ।

- (घ) टॉप लिफ्ट ट्रकों के अप्रयुक्त समय का प्रतिशत वर्ष 1994-95 से 1997-98 के दौरान 67.76% से 76.13% की रेंज में रहा। उपस्कर की खराबी, अनुसूक्षण और मरम्मत (सर्विस) के मद्दे नजर किसी भी समय, केवल पांच में से तीन टीएलटी ही बर्थ में उपलब्ध थे। यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि भरे हुए कंटेनरों का प्रहस्तन बर्थ में लदान स्थल पर भी किया गया और पथरीले क्षेत्र में उतराई स्थल पर भी, इसके लिए निजी क्रेनों द्वारा पथरीले क्षेत्र के बाहर प्रहस्तित कुछ कंटेनरों को रोक दिया गया था।
- (ङ) पत्तन में निजी उपस्करों को अनुमति देने की नीति केवल सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसरण में अपनाई गई है। पत्तन क्षेत्र में निजी उपस्करों को अनुमति पत्तन के उपस्करों को प्रतिस्थापित करने के लिए नहीं दी गई थी; बल्कि पत्तन के उपस्करों के अनुपूरक के रूप में दी गई थी जिससे उत्पादकता में सुधार किया जा सके।
- (च) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रवेश के लिए पृथक उच्चतर दर रखने के लेखापरीक्षा के सुझाव को आगामी संशोधन में शामिल करने पर विचार किया जाएगा।
- (viii) तथ्यात्मक नोट में दी गई टिप्पणियों को और टीपीटी के उत्तर को ध्यान में रखकर जहाज़रानी मंत्रालय ने अपने 4 जुलाई, 2001 के पत्र सं० पीआर-20012/4/98-पीजी के द्वारा टीपीटी को निर्देश दिया कि वह पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने का प्रस्ताव तैयार करे और उसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अनुमोदनार्थ भेजे।

2. इस परिप्रेक्ष्य में, पत्तन ने निम्नलिखित प्रस्ताव किया है :-

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन करने वाले वाहन/उपस्कर के लिए मौजूदा लाइसेंस फीस में 20% वृद्धि करने का प्रस्ताव है।
- (ii) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों/उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस से 25% अधिक निर्धारित करने का प्रस्ताव है।

2. यह प्रस्ताव न्यासी बोर्ड द्वारा अपने 3 नवंबर, 2001 के संकल्प सं० 85 द्वारा अनुमोदित किया गया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुपालन में, टीपीटी के प्रस्ताव की प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

तृतीकोरिन स्टीवडोर एसोसिएशन (टीएसए)

लाइसेंस फीस में वृद्धि से कारोबार में बाधा आने के कारण प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ेगा। अतः पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए प्रशुल्कों की यथास्थिति बनाए रखी जाए।

तृतीकोरिन पोर्ट ट्रांसपोर्ट एंड इक्विपमेंट ओनर्स एसोसिएशन (टीपीटीईओए)

- (i) पत्तन को आयातकों, निर्यातकों और जलयान स्वामियों को दक्षतापूर्ण सुविधाएं और जलयानों के तेजी से आवागमन की सुविधाएं उपलब्ध करानी होगी।

- (ii) कार्गो यातायात की मात्रा बढ़ाने के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं को मामूली लागत पर कुछ सुविधाएं उपलब्ध कराएगा ; और जलयान संबंधी प्रभारों तथा कार्गो संबंधी प्रभारों से राजस्व प्राप्त करने का प्रयास करेगा ।
- (iii) निजी उपस्कर के लिए मौजूदा एकल लाइसेंस फीस रखी जाए, भले ही प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर किया जाए अथवा बाहर ।
- (iv) अधिकांश कार्गो प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर ही किए जाते हैं ; और इसीलिए सभी निजी उपस्करों को प्रभावी कार्गो प्रचालन के लिए पत्तन के भीतर आना पड़ता है ।
- (v) पत्तन के सभी उपस्कर अपने मूल्य का 20 गुणा अधिक राजस्व पहले ही अर्जित चुके हैं ; और अब अधिकांश समय पत्तन के उपस्कर प्रचालन स्थिति में नहीं रहते ।
- (vi) भारत सरकार अधिकांश सेवा क्षेत्रों में निजी संगठनों की भागीदारी पर विचार कर रही है और वास्तव में टीपीटी में कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन निजी ऑपरेटर द्वारा ही किया जाता है ।
- (vii) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के कम इस्तेमाल का कारण पीएसए एसआईसीएएल द्वारा निजी भागीदारी है जिसने पत्तन के उपस्कर/टीएलटी को निष्क्रिय कर दिया है । परंतु आयात लोड कंटेनरों के उठाई-धराई प्रचालनों के लिए और पत्तन से आईसीडी तक और उसके आसपास आवाजाही के लिए गोदामों में इस उपस्कर का प्रयोग किया जाता है ।
- (viii) निष्क्रिय और अनुपयोगी पत्तन उपस्कर को बेच दिया जाए और प्रयोक्ताओं को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए और अधिक निजी भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाए ।
- (ix) निजी उपस्कर के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने से पत्तन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दोनों जगह उसके प्रवेश की अनुमति होगी ।

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए)

- (i) पत्तन क्षेत्र में काम में आने वाले निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में वृद्धि करना उचित नहीं है, क्योंकि दरों में 50% की वृद्धि अभी दिसंबर में ही की गई थी ।
- (ii) सरकारी निदेशानुसार लाइसेंस फीस में कोई भी संशोधन पत्तन प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के समय ही किया जा सकता है ; और सुरक्षा क्षेत्र के बाहर तथा भीतर दोनों जगहों के लिए यह वृद्धि 10% से अधिक नहीं होगी ।

तूतीकोरिन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई)

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर वाहनों के बीच भेद करना कृत्रिम होगा ।
- (ii) महालेखाकार का दृष्टिकोण पत्तनों के निजीकरण की सरकारी नीति के संदर्भ में मामलों को प्रतिकूल दिशा में मोड़ रहा है ।

- (iii) महालेखाकार आबंटित क्षेत्र को स्वयं ही सीमित कर सकता है क्योंकि दरें निर्धारित करने के लिए एक पृथक प्राधिकरण - महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण है ।
- (iv) वर्तमान प्रस्ताव से लागातों में वृद्धि होगी और परिणामस्वरूप निर्यात एवं आयात में कमी आएगी ।
- (v) महालेखाकार द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार 'पशुओं द्वारा अतिक्रमण' जैसा कोई अनधिकृत प्रवेश नहीं होगा ।
- (vi) यदि सरकार यह निर्णय करती है कि प्रचालन निजी ऑपरेटरों को सौंप दिया जाए तो निष्क्रिय उपस्कर को बेचना पड़ेगा क्योंकि निजी ऑपरेटर वाणिज्यिक तरीके से बढ़े हुए प्रचालन का उपयोग करने के लिए बाध्य हैं ।
- (vii) हथठेलों, बैलगाड़ियों, यात्री गाड़ियों के लिए लाइसेंस फीस में प्रस्तावित वृद्धि तानाशाही होगी क्योंकि सरकार कभी भी निजी ऑपरेटरों के समांतर प्रचालन करने वाली नहीं है ।
- (viii) पत्तन की चल क्रनों, घाट क्रनों, फोर्क लिफ्ट ट्रकों, फ्रंट एंड लोडरों, टॉप लिफ्ट ट्रकों के इस्तेमाल का प्रतिशत निजी उपस्करों के अति आधुनिक होने के कारण कम होता जा रहा है ।
- (ix) दरों में वृद्धि करने से पत्तन न्यास की संवृद्धि को धक्का लगेगा ।
- (x) उपर्युक्त बातों के मद्दे नजर लाइसेंस फीस में प्रस्तावित वृद्धि को रोक दिया जाए ।

कस्टम लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन (सीएलएए)

- (i) जोन 'ए' और जोन 'बी' के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए प्रस्तावित दर दुगुनी हैं । महालेखाकार की टिप्पणी केवल दर बढ़ाने के लिए है, मौजूदा दर को दुगुना करने का प्रस्ताव देने के लिए नहीं ।
- (ii) दर को 100% तक बढ़ाने के तर्कहीन और विवेकहीन सिद्धांत का सहारा लेने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (iii) पत्तन को निजी वाहकों के कारण कोई नुकसान नहीं हुआ । अतः मद सं० 3,4 और 5 अर्थात् यात्री वाहकों, माल वाहकों और निजी कार्गो-प्रहस्तन उपस्कर की दरें बढ़ाने का कोई कारण नहीं है ।
- (iv) आधुनिक कारोबार के परिदृश्य के साथ कदम से कदम मिलाकर चलने के लिए और सरकार से प्राप्त निदेशों के अनुपालन में, बर्थ नं० 7 का केवल कंटेनर प्रचालन के लिए निजीकरण कर दिया गया है । इस कारण पत्तन के उपस्कर, विशेषकर टीएलटी और कंटेनर प्रहस्तन क्रनों का इस्तेमाल कम होना लाजिमी है । निजी क्रनों का प्रयोग केवल तभी किया जाता है जब पत्तन उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है ।
- (v) 3टी, 6टी, 10टी और 10/4टी की घाट क्रनों के लिए कोई वैकल्पिक उपस्कर उपलब्ध नहीं है । इसके अलावा 3टी का फोर्क लिफ्ट ट्रक और फ्रंट एंड लोडर उपलब्ध भी नहीं है ।

- (vi) महालेखाकार ने निजी उपस्कर के प्रवेश के कारण पत्तन द्वारा 'राजस्व परित्याग' का कलन करते समय, लदे हुए कंटेनरों के संबंध में 3 संचलन माने हैं जो शायद ही कभी होते हों। अतः 'राजस्व परित्याग' का परिकलन आंकड़ा बढ़ा-चढ़ा कर दिखाया गया आंकड़ा है।

इंडियन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई)

- (i) टीपीटी ने निजी उपस्करों को प्रवेश की अनुमति पत्तन के उन उपस्करों के अनुपूरक के रूप में दी थी जो प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने में पर्याप्त/काफी नहीं थे; और यह अनुमति पत्तन क्षेत्र में निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करने की सरकारी नीति के अनुसार भी है।
- (ii) अतः निजी उपस्कर के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दोनों जगह प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में 10% की मामूली वृद्धि पर विचार करना उचित होगा।

ऑल इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज (एआईसीसीआई)

- (i) निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर प्रवेश की अनुमति तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा निजी क्षेत्र में निजी भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए 1992 में दिए गए निदेशों के अनुपालन में भी है। इस स्थिति को देखते हुए महालेखाकार की यह टिप्पणी कि राजस्व में हानि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों के अनधिकृत प्रवेश के कारण हुई, गलत और मनमानी है।
- (ii) निजी उपस्कर को पत्तन के भीतर प्रवेश की अनुमति देने की नीति केवल भूतल परिवहन मंत्रालय के अनुदेशों के आधार पर अपनाई गई है।
- (iii) अन्य पत्तनों की तुलना में निर्बाध मानव संसाधनों ने प्रयोक्ताओं को अपने प्रचालन तृतीकोरिन पत्तन में अंतरित करने के लिए आकर्षित किया है।
- (iv) पत्तन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पत्तन ठेका मजदूरों या ठेका कंपनियों को नियुक्त करके पत्तन प्रचालन के विभिन्न क्षेत्रों में निजीकरण की ओर कदम बढ़ा रहा है।
- (v) प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं और इनमें कमी करनी होगी अन्यथा जिस प्रयोजन से निजी उपस्कर तैनात किए गए थे वह प्रयोजन ही निष्फल हो जाएगा।
- (vi) तमिलनाडु और पांडिचेरी के वरिष्ठ उप महालेखकार द्वारा उल्लिखित मुद्दों पर आधारित टीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव टीपीटी की वर्तमान प्रथा के प्रतिकूल है।
- (vii) भारत सरकार की नीति के अनुसार तृतीकोरिन पत्तन का निजीकरण करने और निर्माण, प्रचालन एवं अंतरण (बीओटी) प्रचालन को बढ़ावा देने के लिए टीपीटी ने पीएसए एसआईसीएल के साथ 30 वर्ष के अनुबंध पर हस्ताक्षर किए। इसके परिणामस्वरूप कंटेनर प्रहस्तन कार्य में अति आधुनिक प्रौद्योगिकी का प्रवेश हुआ और कंटेनर आयात में कई गुणा वृद्धि हुई।
- (viii) किसी भी पत्तन के निष्पादन की गणना पत्तन के उपस्कर के प्रयोग की दृष्टि से नहीं की जाती; बल्कि, जलयानों की त्वरित आवाजाही और उत्पादन में सुधार की दृष्टि से की जाती है। सर्वाधिक मांग को पूरा करने के लिए जिस समय दो या तीन जलयान एक साथ काम कर रहे हों उस समय

उपस्कर की अतिरिक्त क्षमता रखना जैसे कि टीपीटी में निजी क्षेत्र के उपस्कर को काम में लगाना आवश्यक है ।

- (ix) निजी प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश का उन घाट क्रेनों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है जिन्हें प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता । इसके अलावा फोर्क लिफ्ट ट्रकों और फ्रंट एंड लोडरों की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई है । साथ ही, पत्तन के उपस्कर लकड़ी के लट्टों और ग्रेनाइट के ब्लॉकों के प्रहस्तन के लिए उपयुक्त नहीं हैं ; और चल उपस्कर अपनी उपयोगिता लगभग खो चुके हैं ।
- (x) यदि पत्तन के उपस्कर निष्क्रिय और खराब हैं या काम करने के लिए उपयुक्त नहीं हैं तो इन्हें बेच दिया जाना चाहिए क्योंकि निष्क्रिय उपस्करों पर पूंजी निवेश को अवरुद्ध करने का कोई फायदा नहीं है ।
- (xi) विश्वव्यापी प्रतियोगिता के चलते पत्तन प्रयोक्ताओं के रूप में निजी क्षेत्र के संगठन का बने रहना तब तक बहुत मुश्किल होगा जब तक विभिन्न वाहनों के पत्तन में प्रवेश करने के लिए की जाने वाली वसूलियों को घटा कर संशोधन से पहले की पिछली दरों के बराबर नहीं कर दिया जाता ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) सरकार का लागू प्रशुल्क को बदलने का निर्देश स्पष्ट है, क्रेनों आदि जैसे उपस्करों का प्रचालन करने के लिए है ; और सभी उपस्करों की दरों के सामान्य संशोधन के लिए इसे ध्यान में नहीं रखा जाएगा ।
- (ii) हथेलों, बैलगाड़ियों, यात्री एवं माल वाहकों जैसी मदों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करने और डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने का प्रस्ताव करने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि वे निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर नहीं हैं ।
- (iii) ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन की अपनी क्षमता को पूरा करने के लिए निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों को अभी भी अनुमति दी जाती है ।
- (iv) पत्तन यह दावा कर सकता है कि निजी ऑपरेटरों द्वारा ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए कम कीमत पर यह सेवा उपलब्ध कराने से उसे राजस्व का नुकसान हो रहा है । ऐसे मामलों में प्रति प्रवेश के आधार पर या प्रचालन घंटों के आधार पर लाइसेंस फीस निर्धारित की जाए जिससे पत्तन की दरें बरकरार रखी जा सकें ।
- (v) दरों में नियत प्रतिशत तक तदर्थ वृद्धि करने का प्रस्ताव करने के बजाय, टीपीटी को राजस्व के प्रति संचलन प्रति माह प्रति उपस्कर हुए औसत नुकसान पर या किसी अन्य माप योग्य उपाय पर विचार करना होगा ।
- (vi) यदि पत्तन के पास अपेक्षित उपस्कर नहीं होगा और प्रयोक्ता के पास अपनी निजी व्यवस्था करने के अलावा और कोई विकल्प नहीं होगा तो पत्तन प्रशुल्क में छूट (रिबेट) देगा ।

4.1 विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं से / पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणी के लिए भेजी गई ।

4.2 विभिन्न प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में टीपीटी ने निम्नलिखित बातें कहीं हैं :-

- (i) यह प्रस्ताव पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर पृथक उच्चतर दर न होने के कारण महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) द्वारा की गई तथ्यात्मक टिप्पणी के आधार पर सरकार द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार है। अतः निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में वृद्धि करने का प्रस्ताव उचित है।
- (ii) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर उपस्कर के प्रवेश के लिए सुरक्षा क्षेत्र के बाहर लागू लाइसेंस फीस की दरों से दुगुनी लाइसेंस फीस निर्धारित करने के प्रस्ताव को बोर्ड द्वारा संशोधित कर दिया गया और पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रवेश की फीस से 25% अधिक फीस कर दी गई।
- (iii) प्रस्तावित दर में कमी करना / प्रस्ताव को संशोधित करना संभव नहीं है क्योंकि पत्तन को सरकार के निर्देशों का अनुपालन करना पड़ेगा।

5.1 इस मामले में 6 जून, 2002 को टीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई जिसमें टीपीटी दो अन्य मामलों- एक टीपीटी के दरों के मान में सामान्य संशोधन से संबंधित प्रस्ताव और दूसरे मुख्य तलकर्षण के लिए विशेष दर के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव पर भी सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में इस मामले के संबंध में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

हम वित्तीय दृष्टि से आत्म निर्भर हैं। हमें कोई अनुदान नहीं मिलता। सड़कों आदि के अनुरक्षण के लिए हमें बहुत अधिक धन की आवश्यकता है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

चुनींदा बनें। बोर्ड द्वारा की गई वृद्धि से अधिक की बात क्यों करें? (टीपीटी के अध्यक्ष का कहना है : यह केवल प्रवेश को नियमित करने के लिए है ; राजस्व का अर्जन तो बहुत मामूली होगा)

तृतीकोरिन कस्टम लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएलए)

वृद्धि की अनुमति न दी जाए। टीपीटी को पुनः विचार करने दें ; अन्य पत्तनों के साथ तुलना करने दें ; और सार्थक प्रस्ताव लाने दें।

तृतीकोरिन पोर्ट ट्रांसपोर्ट एंड इन्विपमेंट ओनर्स एसोसिएशन (टीपीटीईओए)

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दो अलग-अलग लाइसेंस फीस हैं और कहीं भी यह सिस्टम नहीं है।
- (ii) वाहनों और कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए यह पर्याप्त अनुपात में है। किसी भी वृद्धि या परिवर्तन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। पुरानी दरों को ही जारी रखा जाए।

5.2 संयुक्त सुनवाई में, टीपीटीईओए ने टीपीटी और सीएचपीटी में लागू लाइसेंस फीस का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है। इस विवरण से पता चलता है कि निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए लाइसेंस फीस सीएचपीटी में 15 रु प्रति दिन, 150 रु प्रति माह और 1500 रु प्रतिवर्ष है जबकि उसी अवधि में लागू टीपीटी की मौजूदा दर

120 ₹, 1875 ₹ और 16920 ₹ है। टीपीटीईओए ने कोचीन पत्तन न्यास में लागू लाइसेंस फीस का विवरण भी प्रस्तुत किया है।

6. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है:-

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा दिसंबर, 1999 में अनुमोदित मौजूदा दरों के मान में जोन 'ए' और जोन 'बी' में सुरक्षा क्षेत्र के भीतर या बाहर वाहनों/ उपस्कर के प्रवेश के लिए एक समान लाइसेंस फीस निर्धारित की गई है। इसे टीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अनुमोदित किया गया था। टीपीटी द्वारा इस समय प्रस्तुत प्रस्ताव पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए उच्चतर दर निर्धारित करने के संबंध में जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के परिप्रेक्ष्य में है। जहाजरानी मंत्रालय ने यह निदेश महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) द्वारा उठाए गए मुद्दों को ध्यान में रखकर दिए हैं।
- (ii) यह प्राधिकरण महालेखाकार द्वारा उठाए गए मुद्दों और उस पर टीपीटी के दृष्टिकोण की जाँच नहीं करना चाहता। तथापि ऐसा एक मुद्दा दरों के मान में किए गए प्रावधान तथा कानून में निर्दिष्ट अपेक्षा के अनुपालन से संबंधित है अतः यह स्पष्ट करना आवश्यक हो जाता है कि महापत्तन का दरों का मान मुख्य विधान (कानून) का अधीनस्थ होता है; और इसे कानून द्वारा अपेक्षित विशिष्ट व्यवस्था को प्रतिस्थापित करने के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता। दरों के मान में शामिल प्रावधान केवल अधिक विस्तृत कार्य व्यवस्था का विनिर्देश करके उस अपेक्षा को पूरा करने के लिए होते हैं।
- (iii) टीपीटी ने वाहनों/उपस्कर के प्रवेश की लाइसेंस फीस में 20% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है जबकि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अन्य सभी प्रशुल्क मदों के लिए 10% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। टीपीटी ने प्रस्तावित 20% की वृद्धि को उचित ठहराने के लिए इससे संबद्ध गतिविधि के लिए कोई पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है।
हालांकि टीपीटी ने इस गतिविधि के लिए कोई पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है परंतु टीपीटी द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तुत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण से राजस्व के अधिक होने की स्थिति का पता चलता है। पत्तन में वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए कुल मिलाकर राजस्व की अधिकता को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मौजूदा प्रशुल्कों में किसी संशोधन की अनुमति न देने का निर्णय कर चुका है। यह स्थिति पत्तन परिसर में निजी वाहनों एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस के लिए उपयुक्त होगी; और सुरक्षा क्षेत्र के बाहर निजी वाहनों एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए मौजूदा दरें जारी रहेंगी। सुरक्षा क्षेत्र में प्रवेश के लिए नया प्रशुल्क लागू करने के टीपीटी के प्रस्ताव की इस आदेश में बाद में अलग से जाँच की गई है।
- (iv) टीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों/उपस्करों के प्रवेश के मामले में और इस श्रेणी के अंतर्गत डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए भी सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रवेश करने वाले वाहनों/उपस्करों के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस से 25% अधिक फीस लागू होगी। टीपीटी ने उल्लेख किया है कि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर अपेक्षाकृत अधिक फीस के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसरण में मांगा गया है।

प्रयोक्ताओं ने टीपीटी में उपस्कर की उपलब्धता न होने, निजी भागीदारी को बढ़ावा देने की सरकारी नीति आदि कारणों से इस प्रस्ताव पर आपत्ति की है। यह सही है कि विभिन्न महापत्तनों में अपनाई जाने वाली पद्धति निजी उपस्करों को अनुमति देने हेतु लाइसेंस फीस की वसूली के संबंध में एक समान नहीं है। परंतु यह प्रासंगिक हो सकती है क्योंकि पत्तन निजी ऑपरेटर से अपने अधिकारिता क्षेत्र में उसे प्रचालन करने के लिए अनुमति देने हेतु अपनाए गए निजीकरण मॉडल के अनुसार रॉयल्टी/राजस्व शेयर मांग सकता है। इस परिप्रेक्ष्य में टीपीटी का प्रस्ताव तर्कसंगत है और इसीलिए अनुमोदित किया जाता है।

- (v) टीपीटीईओए ने निजी उपस्कर को अनुमति देने के लिए पड़ोसी पत्तनों में अपनाई गई दरों से तुलना करने की मांग की है। जैसा कि पहले बताया गया है, यह पद्धति सभी महापत्तनों में एक जैसी नहीं है। कुछ पत्तनों में पत्तन के उपस्कर की निष्क्रियता की पूर्ति करने और निजी उपस्कर को अनुमति देने के लिए निर्धारित उपस्कर किराया प्रभारों का प्रतिशत वसूल किया जाता है। उदाहरण के लिए सीएचपीटी में भारी लिफ्ट क्रेनों का इस्तेमाल नहीं करने के लिए इन क्रेनों के किराये का 50% वसूल किया जाता है। इसके अलावा कार्गो की तेजी से आवाजाही के लिए निजी क्रेनों को अनुमति देने हेतु क्रेन शुल्क का 10% वसूल किया जाता है। टीपीटी ने निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रवेश की अनुमति देने के लिए लाइसेंस फीस पर केवल 25% का प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया है जो तर्कसंगत है क्योंकि मुख्य कार्गो अंतरण प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर ही होता है। इसके अलावा, जैसा कि टीपीटी ने कहा है, इस प्रस्तावित वसूली के कारण राजस्व में कोई खास मुश्किल नहीं आएगी; और टीपीटी को सड़कों आदि के रखरखाव पर खर्च भी करना पड़ता है।
- (vi) निजी उपस्कर ऑपरेटर कार्गो प्रचालनों के लिए अपने उपस्कर के प्रयोग के लिए जो प्रभार वसूल करते हैं वह अंततः आयातकों/निर्यातकों को ही चला जाता है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन निर्दिष्ट शर्तों को पूरा करने की शर्त पर, यह प्राधिकरण निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के प्रयोग के लिए वसूल की जाने वाली उच्चतम दरों को नियमित करने के बारे में सोच सकता है। उल्लेखनीय है कि सभी महापत्तन न्यासों को पहले ही परामर्श दिया जा चुका है कि वे अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन अपने द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा दी जाने वाली अभिनिर्धारित सेवाओं के लिए उच्चतम दरें नियमित करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करें। यह व्यवस्था इसलिए अपनाई गई है क्योंकि पत्तन न्यासों से अपेक्षा की जाती है कि वे इस सेवाओं के लिए लाइसेंस देते समय इन उच्चतम दरों को लागू करेंगे। इस मामले में टीपीटी ने ऐसी किसी अच्चतम दर का प्रस्ताव नहीं किया है। अतः टीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह इस मामले की विस्तार से जाँच करे और निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के अपनी अधिकारिता क्षेत्र में प्रयोग के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने हेतु यथोचित प्रस्ताव तैयार करें।
- (vii) वाहनों उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस हेतु दरें निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित निर्णय टीपीटी में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में पहले ही समाविष्ट कर लिया गया है जिसके आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आज ही एक पृथक आदेश पारित कर दिया गया है।

7.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त तर्कों के आधार पर यह प्राधिकरण पत्तन परिसर में निजी वाहनों एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में निम्नलिखित संशोधन करने का निर्णय करता है :-

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर (रुपये में)	
			जाँच चौकी I और II में प्रवेश (सुरक्षा क्षेत्र के भीतर के क्षेत्र को छोड़कर) जोन ए और बी	जाँच चौकी I और II में प्रवेश (सुरक्षा क्षेत्र के भीतर के क्षेत्र को शामिल करके) जोन ए और बी
1.	(क) हथठेला - प्रति दिन	प्रति	3.00	3.75
	(ख) हथठेला - प्रति वर्ष	प्रति	75.00	93.75
2.	(क) बैलगाड़ी - प्रति दिन	प्रति	3.00	3.75
	(ख) बैलगाड़ी - प्रति वर्ष	प्रति	150.00	187.50
3.	यात्री गाड़ी - प्रति दिन	प्रति	15.00	18.75
4.	(क) माल वाहक - प्रति दिन	प्रति	15.00	18.75
	(ख) माल वाहक - प्रति वर्ष	प्रति	1,800.00	2,250.00
5.	(क) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति दिन	प्रति	120.00	150.00
	(ख) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति माह	प्रति	1,875.00	2,343.75
	(ग) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति छमाही	प्रति	9,000.00	11,250.00
	(घ) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति वर्ष	प्रति	16,920.00	21,150.00
6.	मद सं0 1 से 3 के लिए डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करना	प्रति	60.00	75.00
7.	मद सं0 4 और 5 के लिए डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करना	प्रति	90.00	112.50

संशोधित दरें सामान्य संशोधन मामले (मामला सं0 टीएमपी/31/2002-टीपीटी) में अनुमोदित दरों के मान भारत के राजपत्र में अधिसूचना जारी होने के 15 दिन बाद से प्रभावी होंगी।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 27th September, 2002

o. TAMP/107/2001-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Tuticorin Port Trust for licence fee for entry of private equipment into the premises.