



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]
No. 150]

नई दिल्ली, शनिवार, सितम्बर 27, 2003/आश्विन 5, 1925
NEW DELHI, SATURDAY, SEPTEMBER 27, 2003/ASVINA 5, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 सितम्बर, 2003

सं. टीएएमपी/73/2002-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कंटेनर प्रहस्तन के प्रशुल्क ढाँचे को युक्तिसंगत बनाने और कुछ नए शामिल किए गए कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्याय के प्रस्ताव को, संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/73/2002-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2003 के 10वें दिन पारित)

यह प्रकरण कंटेनर प्रहस्तन के प्रशुल्क ढाँचे को युक्तिसंगत बनाने और कुछ नए शामिल किए गए कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कहीं हैं :-

- (i) पीपीटी में दीर्घकालिक भविष्य को ध्यान में रखते हुए कंटेनर सेवा को बनाए रखने और इसे प्रोत्साहित करने के लिए, सेवाएँ व्यवहार्य बनाई जानी चाहिए ताकि यह प्रत्येक व्यक्ति के लिए लाभदायक अवसर बन सके। इसलिए, कंटेनरों/कंटेनर जलयानों/कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए युक्तिसंगत और प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क ढाँचा प्रयोग में लाए जाने की आवश्यकता है।
- (ii) पीपीटी ने वर्तमान दरमान में कुछ नए कार्गो जैसे - उर्वरक, इमारती लकड़ी, कच्चा लोहा और डामर चिट्चित किए हैं। ये मर्दे तब तक पत्तन के राजस्व में नहीं जुड़ती हैं जब तक वे वास्तव में प्रहस्तित नहीं होती हैं। इन सामानों के पत्तन में आने से ये न केवल पत्तन की आर्थिक गतिविधियां बढ़ जाएंगी अपितु उसके कामगारों के लिए भी पर्याप्त रोजगार पैदा होंगे।
- (iii) लौह अयस्क के निर्यात में तेजी से जलयान अधिक संख्या में इकट्ठे होने लगे हैं, अधिक समय रुकने लगे हैं और जलयानों के वापिस लौटने में अधिक समय लगने लगा है। उपर्युक्त समस्या को दूर करने के लिए, पत्तन ने सामान्य कार्गो बंदरगाह में लौह अयस्क की हस्तसाधित लदाई के लिए लौह अयस्क पोतवणिकों को प्रोत्साहित करने की योजना बनाई है, जिसके लिए पृथक बंदरगाह शुल्क निर्धारित किया जाना है।

2.2 चूंकि पीपीटी ने प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपने प्रस्ताव के साथ केवल अपने बोर्ड की कार्यसूची की प्रति संलग्न की है, इसलिए पीपीटी से लागत ब्योरो और औचित्य सहित अपना प्रस्ताव निर्धारित प्रोफार्मा में प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। तत्पश्चात, पीपीटी ने यातायात और आय अनुमानों सहित संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इसने ऐसे कार्गो के लागत और आय संबंधी वित्तीय विवरणों को प्रस्तुत करने का आग्रह किए बिना प्रस्तावित दरों को विशेष प्रकरण के रूप में अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3. पीपीटी से अपनी प्रस्तावित दर का औचित्य बताने के लिए प्रस्तावित दरों का आधार भिजवाने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) पत्तन ने निरन्तर अनुवर्तन के पश्चात फरवरी, 2002 से कंटेनरों का प्रहस्तन प्रारंभ किया है। नौवहन लाइनों ने पारादीप पत्तन को चक्करदार रास्ता माना और पत्तन में आने के लिए पोतवणिकों को अतिरिक्त लागत लगानी पड़ती है। पत्तन में नियमित कंटेनर यातायात को बढ़ाने हेतु इस समय प्रचलित प्रशुल्क को कंटेनर की आवश्यकतानुसार युक्तिसंगत बनाया जाना है।
- (ii) युक्तिसंगतता के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क, निकटवर्ती पत्तन में प्रचलित प्रशुल्क पर ही आधारित है। यदि ये दरें अनुमोदित की जाती हैं तो कंटेनर यातायात को पारादीप पत्तन की तरफ और अधिक आकर्षित करेंगी।
- (iii) अप्रचलित कार्गो के मामले में भी, दरें निकटवर्ती पत्तन से तुलना करने योग्य हैं।
- (iv) पीपीटी ने निकटवर्ती पत्तन के वर्तमान प्रशुल्क की तुलना में पारादीप पत्तन के प्रस्तावित प्रशुल्क ढाँचे का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियानुसार, पीपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5. इस प्रकरण की संयुक्त सुनवाई 29 जुलाई, 2003 को पीपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किए थे।

6. इस प्रकरण में हुए विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्घरण प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि पीपीटी निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजेगा :-

- (i) प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों के संदर्भ में :
- (क) उपयुक्त लागत विश्लेषण सहित, पीपीटी इस बात की पुष्टि करेगा कि वह अपने द्वारा प्रभारित कम की गई दरों पर, कम से कम कंटेनर प्रहस्तन पर हुई प्रचालन लागत तो वसूल करता है। इसके अलावा यह इस बात की भी पुष्टि करेगा कि वार्षिक यातायात मात्रा, कम से कम, 4000 टीईयू होगी।
- (ख) सभी अप्रशीतन कंटेनरों के लिए एकमुश्त बॉक्स बंदरगाह शुल्क दर।
- (ग) कंटेनरों पर भूमि किराया और विलंब शुल्क वसूल करने के लिए प्रस्तुत व्यवस्था की समीक्षा और इस संबंध में संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना।
- (घ) कंटेनर जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रमारों में प्रस्तावित कमी की समीक्षा और संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना, विशेष रूप से पत्तन देयताओं एवं पाइलट शुल्क के मामले में।
- (ii) हस्तसाधित पद्धति द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क पर प्रमार्य (और अधिक) कम की गई बंदरगाह शुल्क दर के संदर्भ में :-
- (क) प्रस्तावित दर के औचित्य के लिए क्षमता और इस कार्गो के लिए मजदूरों की तैनाती पर लागत के ब्योरे भेजना।
- (ख) हस्तसाधित पद्धति द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क का वहन करने वाले जलयानों के जलयान संबंधी प्रमारों से प्रोद्भूत होने वाला निवल अतिरिक्त राजस्व दर्शाएं।
- (iii) पीपीटी ने सूचित किया है कि वह प्रस्तावित दरों और अधिक कमी कर पहले ही लागू कर चुका है। पहले से कार्यान्वित, कम की गई दरों और ऐसी कटौती के प्रभावी होने की तारीखों के ब्योरे।

8.1 पीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण संक्षेप में निम्नानुसार है :-

- (i) पाइलट शुल्क प्रभार किसी और कटौती के लिए प्रस्तावित नहीं किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क द्वारा कम से कम 4000 टीईयू प्रति वर्ष का व्यापार होने की संभावना है।
- (ii) संशोधित प्रस्ताव में प्रशीतन कार्गो और अप्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दरें शामिल हैं।
- (iii) 1,300 कार्गो प्रहस्तन श्रमिक (मुख्य सूची) बिना किसी अतिरिक्त लागत के 30 लाख टन प्रतिवर्ष तक लौह अयस्क निर्यात का प्रहस्तन कर सकते हैं क्योंकि वर्तमान औसत कार्य लगभग 10 दिन का होता है, यद्यपि कामगारों को एक माह में 30 दिन का भुगतान किया जाता है।
- (iv) हस्तसाधित पद्धति से लौह अयस्क के निर्यात के जलयान संबंधी प्रमारों से उत्पन्न होने वाला अतिरिक्त राजस्व निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	वर्ष	कार्गो की अपेक्षित मात्रा	जलयान संबंधी आय
1.	2003-04	10 लाख टन	3.63 करोड़ रुपए
2.	2004-05	15 लाख टन	5.50 करोड़ रुपए
3.	2005-06	20 लाख टन	7.37 करोड़ रुपए
4.	2006-07	30 लाख टन	11.00 करोड़ रुपए

- (v) यह पत्तन 16 जनवरी, 2003 से लौह अयस्क (हस्तसाधित) के बंदरगाह शुल्क के रूप में 17.25 रुपए प्रति टन की रियायती दरें वसूल कर रहा है।

- (vi) पीपीटी ने कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु कोई अतिरिक्त बुनियादी ढाँचा तैयार नहीं किया है। पीपीटी निर्धारित लाइ-स्थिरांक (कॉन्स्टेंट) से (क) जलयान संबंधी प्रमारों (ख) कंटेनरों पर बंदरगाह शुल्क (ग) कार्गो पर बंदरगाह शुल्क (घ) कंटेनरों के भूमि किराये से अतिरिक्त राजस्व अर्जित करेगा। पीपीटी ने वर्ष 2002-03 के दौरान कंटेनरों के प्रहस्तन से लगभग 75 लाख रुपए अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया है।

8.2 उपर्युक्त के मद्देनजर, पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन हेतु निम्नलिखित प्रशुल्क ढाँचा और कुछ नए कार्गो के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया है :-

(i) जलयान संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित दर/संशोधित प्रस्ताव के अनुसार जीआरटी विदेशगामी (अमरीकी डॉलर) तटीय (रुपए)	
क.	पत्तन देयताएं	0.217	7.048
ख.	पाइलट शुल्क	0.420	12.876
ग.	बंदरगाह किराया	0.017	0.552

(ii) कंटेनर संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(रुपयों में)	
		प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित दरें 20 फीट तक की लम्बाई	20 फीट से अधिक लम्बाई
1.	कंटेनरों पर बंदरगाह शुल्क	20.00 रुपए/बॉक्स	30.00 रुपए/बॉक्स
2.	प्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	800.00 रुपए/बॉक्स	1600.00 रुपए/बॉक्स
3.	अप्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	650.00 रुपए/बॉक्स	850.00 रुपए/बॉक्स
4.	कंटेनरों का भरण और रिक्तिकरण (रस्सी बांधने और निभार को छोड़कर)	500.00 रुपए/बॉक्स	200.00 रुपए/बॉक्स
5.	एक दिन अथवा उसके भाग के लिए भूमि किराया (प्रति बॉक्स)	0.14 अमरीकी डालर	0.14 अमरीकी डालर
6.	विलंब शुल्क	* निःशुल्क समय से आगे (केवल बॉक्स)	
	आयात कंटेनर :	(प्रतिदिन अमरीकी डालर में)	
	क. 3 दिन तक	आयात : 3 दिन निःशुल्क समय	
	ख. 4वें से 30वें दिन तक	उपर्युक्त भूमि किराया	
	ग. 31वें दिन से आगे	20 फीट तक के लिए 0.30 अमरीकी डालर प्रतिदिन	
		20 फीट से अधिक के लिए 0.40 अमरीकी डालर प्रतिदिन	
	निर्यात कंटेनर :	निर्यात : 5 दिन निःशुल्क समय	
	क. 5 दिन तक	उपर्युक्त भूमि किराया	
	ख. 6वें से 30वें दिन तक	20 फीट तक के लिए 0.30 अमरीकी डालर प्रतिदिन	
	ग. 31वें दिन से आगे	20फीट से अधिक के लिए 0.40 अमरीकी डालर प्रतिदिन	

(iii) नए कार्गो पर बंदरगाह शुल्क

क्र.सं.	नए कार्गो का नाम	(रुपयों में)	
		संशोधित प्रस्ताव के अनुसार संशोधित दर	
क.	उर्वरक	40.00/मी.ट.	
ख.	इमारती लकड़ी	50.00 प्रति घन मी0	
ग.	डामर	30.00/मी.ट.	
घ.	लौह अयस्क (हस्तसाधित)	17.25/मी.ट.	
ङ.	कच्चा लोहा (निर्यात)	58.00/मी.ट.	

(iv) नए शामिल किए गए कंटेनर संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(रूपयों में)	
		संशोधित प्रस्ताव के अनुसार 20'	प्रस्तावित दर 20' से अधिक
1.	लदाई/उतलाई और परिवहन सहित, जलयान के पड़ोस से कंटेनर पार्किंग यार्ड (सीपीवाई) में स्थानांतरण (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	800/बॉक्स	1000/बॉक्स
2.	लदाई/उतलाई और परिवहन सहित, सीपीवाई से जलयान के पड़ोस में स्थानांतरण (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	800/बॉक्स	1000/बॉक्स

- (क) आयात कंटेनर पहुंचने की तारीख से तीन दिन का निःशुल्क समय प्राप्त करेंगे। 4थें दिन से 30वें दिन तक, भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (ख) निर्यात कंटेनर, आगमन की तारीख से 5 दिन का निःशुल्क समय प्राप्त करेंगे। 6 दिन से 30वें दिन तक भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (ग) पत्तन में मंडारण के लिए जलयानों से उतारे गए और दूसरे जलयान में लादे गए कंटेनरों को $(3+5) = 8$ दिन का निःशुल्क समय मिलेगा। 9वें दिन से 30वें दिन तक भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।

9. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) यह प्रस्ताव मुख्य रूप से चिह्नित सेवाओं/मदों की वर्तमान दरों में इस अनुमान के साथ कमी करने के लिए है कि ऐसी कमी से यातायात बढ़ेगा और अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए वित्तीय ब्योरो से यह प्रकट होता है कि यदि दरों में कमी की जाती है तो यातायात की अतिरिक्त मात्रा से प्रतिवर्ष लगभग 3 करोड़ रुपए का अतिरिक्त प्रत्यक्ष राजस्व अर्जित किया जा सकेगा। पत्तन द्वारा प्रक्षेपित यातायात वृद्धि का स्वतंत्र रूप से मूल्यांकन करने और उसके वाणिज्यिक अनुमानन को स्वीकार करने के लिए हमारे पास आवश्यक संसाधन नहीं हैं।
- (ii) इस प्रस्ताव को सुविधानुसार चार भागों में बांटा जा सकता है। प्रथम भाग में कुछ सेवाओं/घटकों के लिए वर्तमान प्रशुल्कों में कमी की मांग की गई है। दूसरा भाग प्रशीतन और अप्रशीतन कार्गो की बॉक्स दर और कंटेनरों पर विलंब शुल्क प्रभारों जैसे कंटेनरों के कुछ प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए है। तीसरा भाग तट और कंटेनर यार्ड के बीच कंटेनरों के स्थानांतरण हेतु दर निर्धारित करने के लिए है। अंतिम और चौथा भाग, वर्तमान कंटेनर भरण और रिक्तिकरण प्रभार को बढ़ाने का प्रस्ताव है।
- (iii) वर्तमान दरों में कटौती करने के प्रस्ताव के संदर्भ में, पत्तन ने उल्लेख किया है कि ऐसी कमी करने से अधिक यातायात आकर्षित होगा और इससे उसके प्रत्यक्ष राजस्व में बढ़ोतरी होगी। इसने लौह अयस्क के हस्तसाधित प्रहस्तन के प्रकरण में भी यह संकेत दिया है कि चूंकि पत्तन में कम मात्रा में कार्गो आने से इसकी श्रमिक शक्ति का पूरा-पूरा उपयोग नहीं हो पाता है, इसमें बढ़ती हुई श्रमिक लागत सम्मिलित नहीं है। यह जैसा भी हो, यहां यह टिप्पणी करना प्रासंगिक ही होगा कि वर्तमान दरमान में इन सभी मदों/सेवाओं के लिए दरें शामिल हैं। इसके अलावा, यह पत्तन, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन छूट प्राप्त कर इन सेवाओं/मदों के लिए अनुमोदित प्रशुल्क में कमी को विभिन्न तारीखों में पहले ही लागू कर चुका है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भारत सरकार ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को दरमान अधिकतम दरों के रूप में निर्धारित करने के लिए नीति निदेश जारी किया है ताकि महापत्तनों को, यदि वे ऐसा चाहें तो, कम की गई दरों पर वसूली करने का अधिकार मिल सके। सरकार की नीति को कार्यान्वित करने के लिए, इस प्राधिकरण ने हाल ही में 28 अगस्त, 2003 को आदेश पारित किया है और सभी महापत्तन न्यासों को अपने-अपने दरमान में यह सामान्य सशर्तता शामिल करने का निदेश देते हुए उसे भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया है कि दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं ; इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौतियां और छूट प्रदान कर सकता है। चूंकि दरमान में सम्मिलित किया गया संशोधन पत्तन को उसके वाणिज्यिक अनुमानन के आधार पर कम की गई दरों पर वसूली करने का आवश्यक

अधिकार प्रदान करता है, इस प्राधिकरण के लिए अलग-अलग सेवाओं/मदों के लिए प्रस्तावित कम की गई विशिष्ट दरों पर विचार करना आवश्यक नहीं है। पत्तन स्वयं दरमान में निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर प्रशुल्क के कम किए गए स्तर पर निर्णय ले सकता है।

- (iv) वर्तमान दरमान के अधीन, अलग-अलग कार्गो के लिए बंदरगाह शुल्क अनुसूची में निर्धारित दरों के आधार पर कंटेनरयुक्त कार्गो पर बंदरगाह शुल्क वसूल किया जाता है। अपने संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए बंदरगाह शुल्क की बॉक्स दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। हालांकि कोई विस्तृत विश्लेषण उपलब्ध नहीं है, पिछले लेन-देन की कमी के कारण स्वामाविक रूप से प्रस्तावित बॉक्स दर तभी उपयुक्त प्रतीत होती है जब इसकी तुलना अलग-अलग कार्गो आधार पर देय प्रमारों से की जाए। सभी कंटेनर टर्मिनलों में अपनाई जा रही सामान्य पद्धति में 40' कंटेनर पर प्रहस्तन और बंदरगाह शुल्क प्रभार 20' कंटेनर के लिए निर्धारित दरों का डेढ़ गुना लगाया जाता है। अप्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दर के मामले में, पीपीटी ने 40' कंटेनर के लिए दर की वसूली 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर की डेढ़ गुना से भी कम पर करने का प्रस्ताव किया है। प्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दर के मामले में, पुनः दर अन्तर सहमत स्तर पर बनाकर नहीं रखा गया है और 40' कंटेनर की दर को 20' कंटेनर की दर से दोगुना करने का प्रस्ताव किया गया है। एकरूपता लाने के प्रयोजन से, 40' कंटेनर की दर को 20' कंटेनर की दर से डेढ़ गुना निर्धारित करना ही उचित होगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर केवल अधिकतम दरें हैं, इसलिए, यदि आवश्यक हो तो, पत्तन 40' कंटेनर की दर में कमी कर सकता है।

- (v) पत्तन ने कंटेनरों पर विलंब शुल्क (कंटेनरयुक्त कार्गो पर नहीं) और भूमि किराये को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। जबकि भूमि किराये में कमी करने का प्रस्ताव किया गया है, पोतांतरण कंटेनरों के निर्यात और आयात की विभिन्न दरों को विनिर्दिष्ट करने हेतु विलंब शुल्क अनुसूची को पूर्णतः युक्तिसंगत बनाया गया है। पीपीटी द्वारा अपनाया गया ढाँचा युक्तिसंगत पाया गया है और न्यूनाधिक रूप से अन्य कंटेनर टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के अनुरूप है। इसी प्रकार बंदरगाह शुल्क प्रकरण में, कार्गो पर अलग से विलंब शुल्क वसूल करने की अपेक्षा पीपीटी के लिए कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए एकमुश्त अस्थाईवास समय प्रभार निर्धारित करना अधिक उपयोगी होगा। पीपीटी बाद में इस पहलू की ओर आगे जाँच कर सकता है और उपयुक्त प्रस्ताव पस्तुत कर सकता है क्योंकि इस कवायद में राजस्व तटस्थ स्थिति को बनाए रखने के लिए विभिन्न मदों हेतु अस्थाईवास समय का विश्लेषण शामिल होगा। पीपीटी के प्रस्ताव में कुछ दिनों तक प्रभार्य प्रभार भूमि किराये के रूप में विनिर्दिष्ट है और इसके पश्चात वसूली को विलंब शुल्क कहा जाता है। यह केवल भ्रम पैदा करता है। इसी तरह अन्य मुख्य कंटेनर टर्मिनलों के समान, इसे अस्थाईवास समय प्रभार के समान नाम से पुकारा जा सकता है।

जहां तक अस्थाईवास प्रभार का संबंध है, 20' और 40' कंटेनरों की दरों के बीच सामान्यतः 200% का अन्तर रखा जाता है। पीपीटी ने इस सामान्य पद्धति का अनुसरण नहीं किया है और 40' कंटेनरों के लिए निम्नतर दरें प्रस्तावित की हैं। बंदरगाह शुल्क की बॉक्स दर में किए गए संशोधन की तरह 40' कंटेनरों द्वारा देय अस्थाईवास प्रमारों में उपयुक्त समायोजन किया जा सकता है। यह पूर्णतः मान लिया गया है कि इस समायोजन से 40' कंटेनरों की दरें प्रस्तावित दरों से अधिक हो जाएंगी। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम रूप में निर्धारित की गई हैं, पीपीटी को निम्नतर दर पर प्रचालन करने के लिए स्वतंत्रता प्राप्त है, यदि यह प्रस्तावित दरों को बनाए रखना आवश्यक समझता है।

- (vi) वर्तमान दरमान में, कंटेनर के जलयान के पड़ोस से कंटेनर यार्ड में स्थानांतरण (लदाई/उतराई और परिवहन सहित) की दर नहीं है। जब कभी पत्तन द्वारा यह प्रचालन किया जाता है, उस स्थिति के लिए पत्तन ने 20' कंटेनर हेतु 800 रुपए की वसूली प्रस्तावित की है। अन्य कंटेनर टर्मिनलों में इसी गतिविधि के लिए प्रभार्य दरों की तुलना में, प्रस्तावित दरें उचित प्रतीत होती हैं और अनुमोदित की जा सकती हैं। पुनः यहां 20' और 40' कंटेनरों की दरों के बीच 150% का अन्तर अवश्य रखा जाए। यदि पीपीटी 40' कंटेनर की दर को कम करना चाहता है तो वह ऐसा कर सकता है क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल अधिकतम दरें हैं।

- (vii) पत्तन ने 20' कंटेनर के भरण और रिक्तिकरण प्रभार को वर्तमान 300 रुपए प्रति बॉक्स से बढ़ाकर 500 रुपए प्रति बॉक्स करने का प्रस्ताव किया है। स्पष्टतः यह प्रस्ताव मजदूर लागत में वृद्धि के कारण लाया गया है। वर्तमान भरण और रिक्तिकरण प्रभार इस समय लगभग 10 वर्षों से प्रचलित है। उपयोगकर्ताओं ने भी प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति नहीं की है। इसके अलावा यह भी माना जाना चाहिए कि यह प्रभार केवल तभी प्रभार्य है जब पत्तन को कंटेनर के भरण अथवा रिक्तिकरण के लिए कहा जाता है। इस परिप्रेक्ष्य में पुनः 20' और 40' कंटेनरों की दर के बीच 150% का अन्तर बनाए रखने की शर्त पर प्रस्तावित भरण और रिक्तिकरण प्रभार अनुमोदित किए जाते हैं।

- (viii) ओसवाल केमिकल्स .एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (ओसीएफएल) ने अपने कब्जे वाले बंदरगाह में प्रहस्तित कार्गो संबंधी कुछ मुद्दे उठाए हैं। कब्जे वाले बंदरगाह के प्रचालन के निबंधनों एवं शर्तों को शासित करते हुए पीपीटी और ओसीएफएल के बीच अलग से द्विपक्षीय समझौता है। समझौते को पुनः खोलना, हालांकि ओसीएफएल द्वारा इसके लिए मांग की गई है, इस प्राधिकरण के समक्ष इस कार्यवाही के लिए प्रासंगिक नहीं है, इसलिए इस विश्लेषण में इस पर विचार नहीं किया गया है। ओसीएफएल इस मुद्दे को पीपीटी के समक्ष प्रत्यक्ष रूप से रख सकता है और यदि पीपीटी इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करता है तो इसपर विचार किया जाएगा।

10.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी के दरमान में निम्नलिखित अधिकतम दरें शामिल किए जाने को अनुमोदन करता है :-

	20 फीट तक के कंटेनर हेतु	20 फीट से अधिक के कंटेनर हेतु
1. प्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	रु0 800	रु0 1200
2. अप्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	रु0 650	रु0 975
3. जलयान क्षेत्र और कंटेनर पार्किंग यार्ड के बीच कंटेनरों का स्थानांतरण (लदाई/उतराई और परिवहन सहित) (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	रु0 800	रु0 1200
4. कंटेनरों का भरण/रिक्तिकरण (रस्सी बांधने और विलंब शुल्क को छोड़कर) (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	रु0 500	रु0 750
5. अस्थाईवास समय प्रभार (बॉक्स केवल) (दर अमरीकी डालर में प्रतिदिन)		
क. आयात :		
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
4थें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60
ख. निर्यात :		
प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
6ठें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60
ग. पोतांतरण		
प्रथम 8 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
9वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60

10.2. पीपीटी को अपने दरमान में उपर्युक्त अनुमोदित दरें उपयुक्त ढंग से शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th September, 2003

No. TAMP/73/2002-PPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Paradip Port Trust for rationalising the tariff structure for container handling and fixing tariffs for some newly introduced cargo as in the Order appended hereto.