रजिस्ट्री सं॰ डी॰ एल॰-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 130] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 28, 2003/भाद्र 6, 1925

No. 130] NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 28, 2003/BHADRA 6, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 25 अगस्त, 2003

सं. टीएएमपी/94/2002-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से अपने कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी में कन्टेनरों, सामान्य कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर मान निर्धारित करने के लिए प्राप्त प्रस्ताव को एतद्द्वारा, संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/94/2002-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ......आवेदक

आदेश

(अगस्त 2003 के 11वें दिन पारित)

यह प्रकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से अपने कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी में कन्टेनरों, सामान्य कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरमान निर्धारित करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है ।

2. प्रस्ताव के प्रमुख तत्व निम्नानुसार हैं :-

(i) फीडर जलयानों से आने वाले कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए और जवाहरलाल नेहरु पत्तन में आने वाले गीयर्ड जलयानों से शुष्क बल्क कार्गो तथा सामान्य कार्गो के प्रहस्तन की सुविधा के लिए 43.35 करोड़ रुपयों की कुल लागत से पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह का निर्माण किया गया था और उन्हें 1 सितम्बर 2002 से प्रचालित कर दिया था ।

(ii) पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह के समीप कन्टेनर फीडर जलयान, शुष्क बल्क कार्गो जलयान, सीमेंट वाले जलयान और वे दूसरे सामान्य कार्गो जलयान लेने का प्रस्ताव है जिनके अधिकतम एलओए 160 मी. और गहराई 9 मी. के साथ अपने गीयर हों ।

(iii) पत्तन जलयान जैटी का उपयोग केवल साफ मौसम में नौकाओं में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाएगा और प्रचलित दरमान ही लागू होगा ।

(iv) जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाह में जलयानों के गीयरों का उपयोग करते हुए 80,000 टीईयू प्रति वर्ष प्रहस्तन करने की योजना बनाई है । इसके अतिरिक्त, इन लंगरगाहों में सीमेंट, उर्वरक आदि जैसे सामान्य कार्गो का भी प्रहस्तन किया जा सकता है ।

(v) पत्तन द्वारा तट आधारित कार्गो प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं और पत्तन के उपयोगकर्त्ताओं को ही कार्गो के लदान और उतराई के लिए व्यवस्था करनी है ।

(vi) जेएनपीटी ने, कटौतियों / छूटों के पैकेजों, आकलनों में परिवर्तनों और मिश्रित कार्गो की कुल मात्रा के प्रक्षेपणों के अधीन 15.20 करोड़ रुपये प्रति वर्ष कमाने का अनुमान लगाया है ।

3.1. जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से निम्नलिखित का अनुमोदन मांगा है :

(i) जेएनपीटी में कन्टेनरों, शुष्क बल्क कार्गो तथा अन्य सामान्य और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर कन्टेनरों, सीमेन्ट (बंदरगाह शुल्क पर मात्रात्मक कटौतियों को छोड़कर), कारों, अन्य शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए, एलओए, डुबाव और जलयानों के लंगरगाहों पर लगने पर पाबंदियों को ध्यान में रखकर वर्तमान कटौतियों, प्रशुल्क संरचना और जेएनपीटी के प्रचलित दरमान में अधिसूचित शर्तों और निबंधनों तथा टीएएमपी के इस प्रभावी आदेशों का उपयोग ।

(ii) अतिरिक्त कटौतियों / छूटों और अन्य सेवा प्रभारों, जो नीचे दिए हुए हैं, का 17 सितम्बर 2002 से क्रियान्वयन :

(क) <u>कन्टेनर्स</u>

(i) कोच्चि पत्तन और जेएनपीटीसी के मध्य बढ़ते हुए यातायात पर कन्टेनरों के पोतान्तरण के लिए घटती मात्रात्मक कटौती :

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	पहले वर्ष की छूट (रु.)	दूसरे वर्ष की छूट (रु.)	तीसरे वर्ष की छूट (रु.)	चौथे वर्ष की छूट (रु.)
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000	200	150	100	शून्य
9001-15000	250	200	150	शून्य

(ii) तटीय जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 20% कटौती ।

(iii) देशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% कटौती।

(iv) 20 फीट कन्टेनरों के लिए रु. 600/- की और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 800/- की छूट, जो जलयान के गीयर के उपयोग के लिए प्रदत्त हैं, सामान्य आयात / निर्यात कन्टेनरों के लिए फीडर जलयानों / नौकाओं में कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु मोबाइल गोदी क्रेनों के उपयोग पर भी प्रस्तावित है । टीपी कन्टेनरों के लिए, जो जेएनपीटी में उतारे जाएंगे और एनएसआईसीटी जलयान के लिए हैं, छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/-और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- होगी । यदि टीपी कन्टेनर जेएनपीसीटी जलयान में लादा जाना है, तब भी यह छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/- और 20 फीट से बढ़े कन्टेनर के लिए रु. 400/- होगी ।

(v) पत्तन ग्राहकों के लिए, लंगरगाह से दूर मोबाइल गोदी क्रेनों हेतु नि:शुल्क पार्किंग स्थल ।

(ख) <u>सीमेन्ट</u>

<u>मात्रात्मक कटौती</u>

(i) सीमेन्ट ले जाने वाले जलयान, बढ़ते हुए यातायात पर निम्नलिखित कटौतिया प्राप्त करने के पात्र होंगे :

3 लाख मी.ट. तक	शून्य
3 लाख मी.ट. से अधिक और 4 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 5%
4 लाख मी.ट. से अधिक और 5 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 10%
5 लाख मी.ट. से अधिक और 6 लाख मी.ट. तक और उससे अधिक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 15%

(ii) तटीय जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार मे 20% की कटौती ।

(iii) विदेशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% की कटौती ।

(ग) <u>उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल तथा अन्य सामान्य कार्गो</u>

<u>प्रत्येक लादे गए मीट्रिक टन के लिए</u>

(i) टन के लिए, अनुरोध पर रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से भुगतान पर लदान सेवा उपलब्ध करवाई जाएगी ।

(ii) विदेशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% की कटौती ।

(iii) उर्वरक, उर्वरक-कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्गो जैसे शुष्क वल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से, अग्रिम रुप से, सेवा प्रभार वसूल किया जाएगा ।

3.2. जेएनपीटी के प्रस्ताव को उसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है ।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव उपयोगकर्त्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । उनसे प्राप्त की गई टिप्पणियां, जेएनपीटी को फीडबैक सूचना के रुप में भेजे गए हैं ।

5. इस प्रकरण में 23 अप्रैल 2003 को प्राधिकरण के मुंबई कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्त्ताओं ने अपना अपना पक्ष प्रस्तुत किया ।

6. प्रस्ताव के प्रारम्भिक सूक्ष्म परीक्षण के परिणामस्वरूप जेएनपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण मांगे गए थे :-

(i) ऐसे प्रभारों को कुछ अन्य लंगरगाहों पर लागू लंगरगाह भाड़े से जोड़े बिना पूंजी और अन्य प्रासंगिक लागतों, प्रदत्त सुविधाओं आदि के आधार पर लंगरगाहों / जैटियों के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार परिकलित करना ।

(ii) पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए मात्रात्मक कटौती केवल पहले तीन वर्षों के लिए ही प्रस्तावित है वह भी दूसरे और तीसरे वर्षों में घटती हुई दिखाई गई है । घटते पैमाने में प्रस्तावित मात्रात्मक कटौतियों का आधार और कारण ।

(iii) उर्वरकों, उर्वरक-कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्गो के लिए प्रदत्त भुगतान पर लदान सेवाओं की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. के प्रस्तावित प्रभार का आधार ।

(iv) चिह्नित सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से प्रस्तावित सेवा प्रभारों का औचित्य बताना । सेवा प्रभार लगाने पर पत्तन उपयोगकर्त्ताओं को जेएनपीटी द्वारा क्या-क्या सेवाएं प्रदान की जाएंगी ?

7. जेएनपीटी ने हमारे मांगने पर निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण और उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत पक्ष पर टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :

(क) लंगरगाह भाड़ा प्रभार

(i) सितम्बर 2002 से मार्च 2003 तक प्रहस्तित यातायात, इन दो लंगरगाहों में प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति, वर्तमान में उपलब्ध सीमित जानकारी और इन दो लंगरगारों से संबंधित विभिन्न लागत तत्वों को ध्यान में रखते हुए लंगरगाह भाड़ा प्रभार के अभिकलन के लिए लागत-अधिक माडल पर एक यथार्थवादी प्रशुल्क संरचना पर पहुंचना विवेकपूर्ण नहीं समझा गया है । यदि सितम्बर 2002 से मार्च 2003 तक राजस्व के रुझान पर विचार किया जाए तो एक वर्ष में समानुपातिक / यथानुपातिक आधार पर इन दो लंगरगाहों से कुल कमाया जाने वाला राजस्व 7.71 करोड़ रुपये आता है जो 15.20 करोड़ रुपये वार्षिक के अनुमानित राजस्व से बहुत कम है ।

(ii) इसी प्रकार के एक लंगरगाह (बीबी04) पर 140 मीटर के एलओए और 8 मीटर के डुबाव वाले जलयानों का, किसी तट आधारित कार्गो प्रहस्तन उपकरण के बिना प्रहस्तन किया जाता है । जैसाकि इस अवस्था में, यथार्थपरक आधार पर लंगरगाह भाड़ा प्रभार का अभिकलन व्यावहारिक नहीं समझा गया है, प्रस्ताव किया जाता है कि बीबी 04 पर लगने वाले लंगरभाड़ा प्रभार पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए भी अपना लिए जाएं ।

(iii) पत्तन जलयान जैटी (एसबी 01) पर कार्गो प्रहस्तन प्रचालन अप्रैल 2003 में ही आरम्भ हुआ ।

(iv) पत्तन एसबी 01, एसबी 02 और एसबी 03 में प्रचालन के तीन वर्ष पूरे हो जाने के बाद प्रशुल्क के संशोधन हेतु अगले प्रस्ताव में, लंगरगाह भाड़ा प्रभार के अभिकलन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रपत्र में प्रासंगिक विवरण प्रस्तुत करेगा ।

(v) दरमान में लंगरगाह भाड़ा प्रभार के लिए नोट 1और नोट 2 इन लंगरगाहों पर भी लागू होंगे ।

(vi) इन तीन लंगरगाहों के लिए लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभार, टीएएमपी द्वारा 5 सितम्बर 2002 को अधिसूचित दरों के अनुसार 1सितम्बर 2002 से 31 मई 2003 तक की अवधि के लिए अधिसूचित किया जा सकता है । प्रतिघंटा आधार पर लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभार टीएएमपी द्वारा दिनांक 1 जून 2003 से पारित आदेशों के अनुपालन में अपनाए जाएंगे ।

(vii) व्यापार-सूचना में अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को अपनाने में कठिनाई के विषय में किसी भी पत्तन ग्राहक से कोई अभ्यावेदन नहीं मिला है । व्यापार सूचना की वैधता अवधि जब 27 दिसम्बर 2002 को समाप्त हो गई तब पत्तन ने लंगरगाह भाड़ा प्रभारों पर छूट देना बंद कर दिया । 1 जनवरी 2003 से 23 अप्रैल 2003 की अवधि में सभी ग्राहकों ने, टीएएमपी द्वारा अन्य लंगरगाहों के लिए दिनांक 5 सितम्बर 2002 को अधिसूचित, लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के अनुसार एसबी 01,एसबी02 और एसबी 03के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार अदा किए ।

(ख) कन्टेनर्स

(i) घटते पैमाने पर विशेष कटौती तीन वर्ष की अवधि के लिए एक संवर्धक उपाय के रूप में प्रस्तावित की गई है ।

(ii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित घटती हुई मात्रात्मक कटौती पोतान्तरण कन्टेनरों पर लगने वाले प्रहस्तन प्रभारों पर वर्तमान मात्रात्मक कटौती के अतिरिक्त है ।

(iii) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि 1जून 2003 से प्रति घंटा आधार पर लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के क्रियान्वयन की मद में अतिरिक्त राजस्व को माफ करना होगा, मात्रात्मक कटौती घटते पैमाने पर प्रस्तावित की गई है ।

(iv) इन दो लंगरगाहों पर पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन पर दी जाने वाली घटती हुई मात्रात्मक कटौती केवल फीडर जलयान प्रचालक को, उसके द्वारा किये गए व्यय के एक भाग की भरपाई के लिए प्रस्तावित है ।

(v) जेएनपीसीटी जलयानों में लादे गए पोतान्तरण कन्टेनर मूल रूप से वे कन्टेनर हैं जो कम गहराई वाले लंगरगाहों और पत्तन जलयान लंगरगाहों पर फीडर जलयानों से उतारे गए हैं । किसी भी उस पोतान्तरण कन्टेनर के लिए, जो आरम्भ में एनएसआईसीटी या जेएनपीसीटी में उतारा गया हो और अब वही बाद में कम गहराई वाले लंगरगाह या पत्तन जलयान लंगरगाह में लादा जाना हो, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट लागू की जाएगी ।

(ग) उर्वरक और उर्वरक कच्चामाल तथा अन्य कार्गो

(i) भुगतान पर लदान सेवाओं की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. का प्रस्तावित प्रभार निरस्त किया गया है क्योंकि पत्तन ने ये सेवाएं प्रदान न करने का निर्णय किया है ।

(ii) शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए रु. 10/- का सेवा प्रभार बल्क द्वार प्रबंधन और अन्य पर्यवेक्षण पर किए गए व्यय और प्रलेखीकरण प्रभारों की मद में है ।

8. जेएनपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण पुन: मांगे गए थे :-

(i) जैसा कि जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाहों के लिए, कुछ कटौतियों के साथ कंटेनर लंगरगाहों / बल्क लंगरगाहों का लंगरगाह भाड़ा अपनाने के लिए प्रभावी रूप से प्रस्ताव किया है, विभिन्न श्रेणी के जलयानों के निष्पादन का, कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों पर, यदि उन्हें उनका उपयोग करने दिया गया हो, तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए । इस विश्लेषण के प्रकाश में, कम गहराई वाले लंगरगाह / पत्तन जलयान जैटी के लिए लंगरगाह भाड़े में प्रस्तावित कटौती का औचित्य सिद्ध किया जा सके ।

(ii) जेएनपीटी द्वारा दिनांक 17 सितम्बर 2002 को जारी किया गया व्यापार परिपत्र अनुबंध करता है कि कम गहराई वाले लंगरगाहों और पत्तन जलयान जैटी में कुछ सुनिश्चित माप वाले कन्टेनर फीडर जलयान ही लंगर डाल सकेंगे । सितम्बर 2002 से मई 2003 तक की अवधि में इन जलयानों से बाहर प्रहस्तित टीईयू और पिछले दो वर्षों की इसी अवधि में मुख्य लंगरगाह में इसी वर्ग के जलयानों द्वारा प्रहस्तित टीईयू का विवरण प्रदान किया जाए ।

(iii) (क) कन्टेनरों के लिए, जलयान के गीयर उपयोग करने के लिए छूट के साथ, वही प्रहस्तन प्रभार लगाने का प्रस्ताव है जो मुख्य लंगरगाह पर लगाए जाते हैं । यह पुष्ट किया जाए कि जेएनपीटी कम गहराई वाले लंगरगाहों पर जलयान से समुद्रतट तक स्थानान्तरण के अलावा वे सब सेवाएं प्रदान करता है जो मुख्य कन्टेनर लंगरगाह पर प्रदान की जाती है ।

(ख) यह पुष्ट किया जाए कि क्या जेएनपीटी हुक प्वाइंट से कन्टेनर यार्ड तक और उसके उल्टे भी कन्टेनरों के स्थानान्तरण के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाता है ।

(iv) (क) उर्वरकों, उर्वरक कच्चे-माल आदि पर रु. 10/- प्रति मी.टन के प्रस्तावित सेवा प्रभार के संदर्भ से यह संकेत दिया जाए कि क्या तब ऐसा प्रभार लगाया जाता है जब इन वस्तुओं को मुख्य बल्क लंगरगाहों पर प्रहस्तित किया जाता है । यदि नहीं तो, कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्रहस्तित कार्गो को प्रलेखीकरण, द्वार प्रशासन आदि प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं की सूची दी जाए।

(ख) जेएनपीटी का वह बयान का कि वर्तमान बंदरगाह प्रभारों में द्वार प्रबंधन सेवाओं, पर्यवेक्षण और प्रलेखीकरण प्रदान करने की लागत सम्मिलित नहीं है, इन सेवाओं के लागत का विवरण देकर प्रमाण प्रस्तुत किया जाए । विभिन्न गतिविधियों के बीच क्रास-सबसीडीज़ के प्रवाह को समुचित रूप से ध्यान में रखते हुए बल्क टर्मिनल के लिए दरें पिछले सामान्य संशोधन के समय आकलित की गई थीं ।

(v) एल एंड टी की उस मांग पर कि प्रस्तावित मात्रात्मक कटौती प्रदान के लिए विभिन्न लंगरगाहों पर प्रहस्तित समग्र कार्गो पर विचार किया जाना चाहिए, जेएनपीटी का उत्तर ।

(vi) कम गहराई वाले लंगरगाह में साझा उपयोगकर्त्ता सुविधा के रूप में प्राइवेट उपकरणों को अनुमति देने और इस प्रकार की सुविधा के उपयोग हेतु महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए कुछ उपयोगकर्त्ताओं के सुझावों का अध्ययन करने के लिए जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की थी । इस दिशा में हुई प्रगति से भी अवगत करवाया जाये ।

9. जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रदान किए हैं :-

(i) कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों पर विभिन्न वर्गों के जलयानों की कार्य-निष्पादनता का तुलनात्मक विश्लेषण:-

विवरण	वर्ष	मुख्य लंगरगाह (कन्टेनर)	कम गहराई वाला लंगरगाह
कन्टेनर उत्पादकता	2000-01	16.06 टीईयू प्रति घंटा	-
-	2001-02	20.93 टीईयू प्रति घंटा	-
-	2002-03	-	8.51 टीईयू प्रति घंटा
		मुख्य लंगरगाह (बल्क)	
सीमेन्ट औसत डिस्चार्ज दर	2002-03	5092 मी.ट. प्रति दिन (33 जलयान)	5347 मी.ट. प्रतिदिन (16 जलयान)
उर्वरक	2002-03	2532 मी.ट. प्रतिदिन (8 जलयान)	1633 मी.ट. प्रति दिन (4 जलयान)

कम गहराई वाले लंगरगाह में स्टीवेडोरिंग लागत या जहाजी कुलियों का पारिश्रमिक पत्तन उपयोगकर्त्ताओं को वहन करना पड़ता है । किन्तु मुख्य लंगरगाह प्रचालन में, जैसाकि उपकरण लंगरगाह में ही उपलब्ध हैं, पत्तन उपयोगकर्त्ताओं को जहाजी कुलियों का पारिश्रमिक वहन करने की आवश्यकता नहीं पड़ती । इसलिए इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कार्गो को उतारने के लिए जलयानों को मुख्य लंगरगाह की तुलना में कम गहराई वाले लंगरगाह में अधिक समय तक ठहरना होगा, प्रस्तावित कटौती का प्रस्ताव किया गया है ।

(ii) सितम्बर 2002 से मई 2003 की अवधि में और पिछले वर्षों की इसी अवधि में प्रहस्तित टीईयू का विवरण :

वर्ष	मुख्य लंगरगाह	कम गहराई वाला लंगरगाह
2000-01	8952 टीईयू (45 जलयान)	–
2001-02	21,171 टीईयू (71 जलयान)	–
2002-03	–	11916 टीईयू (54 जलयान)

(iii) जेएनपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि यह, जलयान से समुद्रतट तक स्थानान्तरण सेवाओं के अलावा मुख्य कन्टेनर लंगरगाह पर प्रदत्त सभी सेवाएं, कम गहराई वाले लंगरगाह पर भी प्रदान करता है । इसने इस बात की भी पुष्टि की है कि यह हुक प्वाइंट से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम से कन्टेनरों के स्थानान्तरण हेतु ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाता है ।

(iv) उर्वरकों, उर्वरक-कच्चे माल आदि पर, जब ये वस्तुएं मुख्य बल्क लंगरगाहों पर अलग से प्रहस्तित की जाती थीं, तो रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से सेवा प्रभार वसूल नहीं किया जाता था । मशीनों से सुसज्ज लंगरगाहों पर लगाए गए प्रहस्तन प्रभारों में उपकरण प्रभार और वे अन्य प्रभार भी आते हैं जिनमें श्रमिकों का पारिश्रमिक, द्वार प्रचालनों और प्रलेखीकरण की लागत भी शामिल है । जैसाकि कम गहराई वाले लंगरगाह में जलयानों से कार्गो उतारना या उन पर लादना मानवी श्रम द्वारा किया जाता है, जेएनपीटी को सड़क संरचना, रेल मार्ग संरचना, पर्यवेक्षण और द्वार प्रबंधन भी उपलब्ध करवाना है । ये गतिविधियां गोदी गतिविधियों से भिन्न हैं और इसीलिए रु. 10/- प्रति मी.टन की दर से सेवा शुल्क, जो बहुत ही नाममात्र का है, प्रलेखीकरण, द्वार प्रबंधन, सड़क और रेल मार्ग संरचानओं के लिए प्रस्तावित है । रैक ले जाने वाले वाहनों के लिए रु. 195/- प्रति वाहन के प्रभार से, जो रेलमार्ग संरचना की लागत हेतु लगाया जाता है, इसकी उपमा ली जा सकती है ।

(v) संयुक्त सुनवाई के समय एल एंड टी के अनुरोध का अध्ययन किया गया और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए 3 लाख मी.ट. की सीमा, मात्रात्मक कटौती के लिए उत्तम कट-आफ सीमा है । यदि एल एंड टी के अनुरोध पर विचार किया जाना है तो 3 लाख मी.ट. की मात्रा को 5 लाख मी.ट. में बदलने की आवश्यकता है । इस प्रकरण में एल एंड टी को मात्रात्मक कटौती तब अनुमत की जा सकती है जब दोनों टर्मिनलों पर मात्रा 5 लाख मी.ट. से अधिक होगी ।

(vi) गोदी मोबाइल क्रेन को लंगरगाह पर रखने के पत्तन उपयोगकर्त्ताओं के अनुरोध का अध्ययन किया जा रहा है । जब इसे न्यासी मंडल द्वारा विधिवत अनुमोदन प्रदान कर दिया जाएगा तब इसके लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को एक अलग प्रस्ताव भेजा जाएगा ।

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं । प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे । ये विवरण हमारे वैब साइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे ।

11. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान इकट्ठी की गई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) फीडर जलयानों से कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए और पत्तन पर आने वाले गीयरयुक्त जलयानों से शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन की सुविधा के लिए जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान लंगरगाह का निर्माण किया है । इसने साफ मौसम में नौकाओं में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन जलयान जैटी का भी निर्माण किया है । इन लंगरगाहों का निर्माण छोटे आकार के जलयानों के प्रहस्तन के उद्देश्य से किया गया है । इन लंगरगाहों पर कोई कार्गो प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाया गया है और उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षा की जाती है कि वे जलयान के अपने गीयर से या अपनी लागत से गोदी की मोबाइल क्रेनों की सहायता से कार्गो का प्रहस्तन करेंगे ।

(ii) पत्तन ने इस प्राधिकरण से प्रचलित दरमान में अधिसूचित वर्तमान प्रशुल्क संरचना, कटौतियाँ और शर्तें-निबंधन, कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर लगाने हेतु अनुमोदन मांगा है । इसने इन नई सुविधाओं पर कन्टेनरों, सीमैन्ट, उर्वरक, उर्वरक कच्चामाल और अन्य सामान्य कार्गो के विषय में अतिरिक्त कटौतियों / छूट और अन्य सेवा प्रभार भी प्रस्तावित किए हैं । इन प्रस्तावों का निम्नलिखित पैराग्राफों में मदवार विश्लेषण किया गया है ।

(iii) <u>कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभार लगाना :</u>

(क) पत्तन ने इस आधार पर वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभार अपनाने का प्रस्ताव किया है कि विभिन्न लागत तत्वों पर पर्याप्त डाटा उपलब्ध नहीं है । इस प्राधिकरण की यह घोषित स्थिति है कि पत्तनों को अलग-अलग लंगरगाहों या समान लंगरगाहों के समूहों के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार, ऐसे प्रभार अन्य लंगरगाहों पर लागू लंगरगाह भाड़े से न जोड़ते हुए संदर्भित लंगरगाहों पर प्रदत्त सुविधाओं के आधार पर ही प्रस्तावित करने चाहिए । इस प्राधिकरण के इस निर्णय से, जेएनपीटी समेत सभी महा पत्तनों को अवगत करा दिया गया है । स्पष्ट रूप से, मुख्य लंगरगाहों और कम गहराई वाले एवं पत्तन जलयान लंगरगाहों की सुविधाओं और कार्यनिष्पादनता में कोई तुलना नहीं है और इसीलिए, सभी लंगरगाहों के लिए समान दर का कोई औचित्य नहीं हो सकता ।

(ख) पत्तन ने यह समझाने का प्रयास किया है कि बल्क लंगरगाह सं. 4 वैसा ही लंगरगाह है जहां जलयानों का प्रहस्तन किसी भी तट आधारित प्रहस्तन उपकरण के बिना किया जाता है । लागत विवरणों के अभाव में, यदि निष्पादनता / उत्पादकता की तुलना की जा सके तो समान सेवाओं के लिए वर्तमान दरें अपनाना युक्तिसंगत होगा । कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों की उत्पादकता भिन्न है । तथापि, उत्पादकता में कमी की भरपाई लंगरगाह भाड़ा प्रभार में कटौती प्रदान कर की जा सकती है । पत्तन में अपनी प्रशुल्क संरचना में अगले संशोधन के समय लागतों का विवरण प्रस्तुत करने का वचन दिया है । पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के प्रकाश में यह प्राधिकरण, प्रदत्त परिस्थितियों के अन्तर्गत, बहुउद्देशीय लंगरगाह (बीबी 04) को लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को, कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों तथा पत्तन जलयान जैटी के लिए भी अनुमोदन प्रदान करता है ।

(ग) पत्तन ने अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में तटीय जलयानों के लिए 20% और विदेशगामी जलयानों के लिए 7% कटौती प्रस्तावित की है । इसने बंदरगाह क्रेनों के बिना लंगरगाहों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में 20% की छूट जारी रखने का संदर्भ गलत लिया है । वास्तव में एनएमपीटी बंदरगाह क्रेनों के बिना लंगरगाहों के संबंध में लंगरगाह भाड़ा पर 20% छूट दे रहा था; इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी में प्रभार लगाने की वर्तमान विधि को एक विशिष्ट अवधि तक, जब तक वह अलग-अलग लंगरगाहों में प्रदत्त सेवाओं और उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ से, वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को पुन: निर्धारित करने वाला ताजा प्रस्ताव लेकर नहीं आता, तब तक जारी रखने की अनुमति दी है । इसे क्रेनों के बिना लंगरगाहों पर कटौती की मात्रा निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा बनाया गया सामान्य सिद्धांत नहीं लिया जा सकता ।

पत्तन नें कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाह में विभिन्न वर्गों के जलयानों की कार्य निष्पादनता का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया है । यह देखा गया है कि जलयानों को मुख्य लंगरगाह की तुलना में कम गहरे लंगरगाह में अधिक समय तक रहना होगा । इसके अतिरिक्त उपयोगकर्त्ताओं को कम गहराई वाले लंगरगाह में प्रहस्तन उपकरण भाड़े पर लेने के लिए / जहाजी श्रमिकों की सेवाओं के मद में अतिरिक्त लागत वहन करनी होगी । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्पादकता आंकड़े, तथापि पूरी तरह प्रासंगिक नहीं जान पड़ते क्योंकि वे पूरे कन्टेनर प्रचालनों के लिए दिए गए हैं । मुख्य लंगरगाहों और कम गहराई वाले समान जलयानों के लिए उत्पादकता परिमापकों की तुलना में प्रासंगिक होगी ।

लागत विश्लेषण की अनुपस्थिति में, अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में तदर्थ कटौती को अनुमति देना और ऐसे दर को कम गहराई वाले और पत्तन जलयान के लंगरगाहों पर और पत्तन जलयान जैटी पर लागू करना अनिवार्य हो जाता है । किसी भी उपयोगकर्त्ता ने, आईएनएसए द्वारा दिए गए एक बयान कि तटीय जलयानों के लिए कटौती 50% होनी चाहिए, के अतिरिक्त किसी भी उपयोगकर्त्ता ने जेएनपीटी के प्रस्ताव के विरोध में कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है ।

जैसाकि कटौती की मात्रा तदर्थ आधार पर निर्धारित की गई है, यह उचित होगा कि इसे न्यूनतम स्तर पर निर्धारित किया जाए । जेएनपीटी वाणिज्यिक कारणों / उद्देश्यों से यदि उचित समझे तो वह उच्च स्तर भी कटौती प्रदान कर सकता है । ऐसा करते समय इस बात का ध्यान अवश्य रखा जाए कि पत्तन द्वारा कम-से कम प्रचालन लागत अवश्य वसूल की जाए ।

सरकारी नीति के अनुसार, तटीय जलयानों के जलयान संबंधित प्रभार विदेशगामी जलयानों के लिए लागू दरों के 70% पर निर्धारित किए जाते हैं । यदि विदेशगामी जलयानों के संबंध में लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में केवल 7% की छूट प्रदान की गई, जैसाकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है, तो कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों में विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों की दरों के बीच अन्तर और अधिक बढ़ जाएगा । तटीय जलयानों और विदेशगामी जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के बीच 30% का अन्तर बनाए रखने के लिए विदेशगामी जलयानों के विषय में भी कटौती की दर 20% की समान दर पर बढ़ाना गलत न होगा । किसी भी स्थिति में, जेएनपीटी तटीय जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 20% की कटौती प्रदान करना चाहता है ।

(iv) <u>कन्टेनर्स</u>

(क) वर्तमान दरमान में पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के प्रभारों की संरचना घटते क्रम में की गई है और कटौतियां उपयोगकर्त्ताओं द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में लाए गए पोतान्तरण कन्टेनरों की मात्रा के आधार पर निर्धारित की जाती है । अब पत्तन ने, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए वर्तमान मात्रात्मक कटौती के अतिरिक्त, कम गहराई वाले लंगरगाहों पर प्रहस्तित कंटेनरों के लिए मात्रात्मक कटौती का प्रस्ताव किया है । आरम्भ में, पत्तन इस अतिरिक्त कटौती का प्रस्ताव कोच्चि और जेएनपीसीटी के बीच स्थानान्तरित मात्रा पर प्रस्तावित किया था । बाद में उपयोकर्ताओं की मांग को स्वीकार करते हुए पत्तन ने यह कटौती तूतीकोरिन और जेएनपीसीटी के बीच स्थानान्तरित मात्रा को भी प्रदान करने के लिए सहमति व्यक्त की है । मात्रात्मक कटौती व्यापार बढ़ाने या आकर्षित करने का एक उपकरण है । यद्यपि उपयोगकर्त्ता इस कटौती योजना को सभी कन्टेनरों को, फिर चाहे उनकी यात्रारंभ / गन्तव्य का पत्तन कोई भी हो, प्रदान करने की मांग करते हैं, जेएनपीटी इसे तूतीकोरिन और सीओपीटी तक ही सीमित रखना चाहता है । जैसाकि यह पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय है, इस विषय में प्रस्ताव में कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं हैं ।

उपयोगकर्त्ताओं ने मांग की है कि कटौती या तो पहले टीईयू से आरम्भ हो या 3001 टीईयू से । अतिरिक्त कटौती प्रदान करने के पीछे पत्तन की मनशा अतिरिक्त मात्रा आकर्षित करने की है । 6001 टीईयू से अतिरिक्त कटौती प्रदान करने का यह प्रस्ताव जब इस तथ्य की दृष्टि से देखा गया कि यह वर्तमान साझा / सामान्य मात्रात्मक कटौती योजना के अतिरिक्त एक और लाभ है, तो यह व्यवस्थित लगा । यद्यपि पत्तन ने आरम्भ में इस कटौती योजना को पहले 3 वर्ष के लिए प्रस्तावित किया है, इसने बाद में इस योजना को जारी रखने हेतु समुचित समय पर समीक्षा करना स्वीकार किया है । यह प्राधिकरण कम गहराई वाले लंगरगाहों में प्रहस्तित पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित घटते क्रम में मात्रात्मक कटौती को अनुमोदन प्रदान करने की इच्छा रखता है ।

(ख) जैसाकि पहले बताया जा चुका है, इन लंगरगाहों में कोई भी तटवर्ती प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाया गया है और उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षा है कि वे जलयान के अपने गीयर या अपनी लागत पर गोदी की मोबाइल क्रेनों के उपयोग से कार्गो का प्रहस्तन करें । यदि जलयान के गीयरों का कन्टेनरों को जलयान से समुद्रतट पर और व्युत्क्रम में लादने / उतारने के लिए उपयोग किया जाता है तो वर्तमान दरमान में छूट का प्रावधान है । यह ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि यह, जलयान और समुद्रतट के बीच स्थानान्तरण सेवाओं के सिवाय, मुख्य कन्टेनर लंगरगाहों पर प्रदत्त सभी सेवाएं कम गहराई वाले लंगरगाह पर भी प्रदान करता है । वर्तमान छूट को कम गहराई वाले लंगरगाहों में प्रहस्तन छूट के रूप में प्रदान करने का प्रस्ताव है । कम गहराई वाले लंगरगाह में उतारे गए और जेएनपीसीटी /एनएसआईटी के लिए आए या जेएनपीसीटी /एनएसआईटी में उतारे गए और कम गहराई वाले लंगरगाहों के लिए आए टीपी कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट घटी दर 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- है । तथापि उपयोगकर्त्ताओं ने पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु जलयान के गीयरों के उपयोग के लिए पूरी छूट की मांग की है । इस बात को मानना पड़ेगा कि यातायात के इस भाग को आकर्षित करने के लिए जेएनपीटी में पोतान्तरण दरों को जान बूझकर निचले स्तर पर रखा गया है । इसके अलावा इस प्रकार के मामलों में दो जलयान-समुद्रतट प्रचालन होते हैं - एक उतराई के समय और दूसरा जब उसी डिब्बे को पुन: लादा जाएगा । जब कोई पोतान्तरण कन्टेनर कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्रहस्तित किया जाता है तो केवल एक जलयान-समुद्रतट प्रचालन ही पत्तन द्वारा सम्पन्न नहीं किया जाता है । जब पोतान्तरण कन्टेनर मुख्य लंगरगाह पर पहुंचाता है तो पत्तन जलयान-समुद्रतट प्रचालन सम्पन्न करता है जिसके लिए कोई अलग प्रभार नहीं लगाया जाता है । इस परिप्रेक्ष्य में विचार करने पर, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट संरचना युक्तिसंगत पाई गई है और इसीलिए अनुमोदित की जाती है ।

(ग) मोबाइल गोदी क्रेनों के लिए, उपयोगकर्त्ताओं को नि:शुल्क पार्किंग स्थल उपलब्ध करवाने के प्रस्ताव को भी अनुमोदन प्रदान किया जाता है ।

(v) सीमेन्ट

वर्तमान दरमान यातायात की मात्रा के आधार पर, सीमेंट पर लगने वाले अन्तरीय बंदरभाड़े (डिफरैन्शियल व्हार्फेज़) का प्रावधान करता है । 5 लाख टन प्रति वर्ष तक की मात्रा के लिए एक दर है और 5 लाख टन प्रति वर्ष से ऊपर की मात्रा के लिए 10% की छूट है । पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव 3 लाख मी.ट. प्रति वर्ष से अधिक मात्रा से आरम्भ करके मात्रात्मक कटौती प्रदान करने हेतु है । कम गहराई वाले लंगरगाह पर लघुतर जलयानों के प्रचालन के कारण उपयोगकर्त्ताओ को अतिरिक्त यात्राओं के कारण अधिक लागत के मामले कुछ अधिक ही हो सकते हैं । यह स्पष्ट नहीं है कि क्या उपयोगकर्त्ता के लिए अधिक लागत की भरपाई मात्रात्मक कटौती 1 लाख मी.टन से आरम्भ करने पर हो सकेगी । पत्तन ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि उपयोगकर्त्ताओं की ओर से कोई भी मात्रात्मक प्रतिबद्धता व्यक्त नहीं की गई है । इस परिप्रेक्ष्य में विचार करने पर यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार सीमेन्ट ढोने वाले जलयानों के लिए मात्रात्मक कटौती को अनुमोदन प्रदान करता है ।

एल एण्ड टी ने मांग की थी कि प्रस्तावित मात्रात्मक कटौती प्रदान करने के लिए विभिन्न लंगरगाहों पर प्रहस्तित कार्गो को गिना जाना चाहिए । जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि एल एंड टी को मात्रात्मक कटौती, दोनों लंगरगाहों पर मात्रा 500,000 मी.ट. प्रति वर्ष से अधिक होने पर मात्रात्मक कटौती प्रदान की जा सकती है । कार्यान्वयन के अग्रिम चरण में बल्क लंगरगाहों के तीसरे टर्मिनल में रुपान्तरण के प्रस्ताव के साथ, कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों को छोड़कर अन्यत्र सीमेन्ट का प्रहस्तन करने का मुद्दा थोड़े समय के लिए ही उठेगा ।

(vi) उर्वरक, उर्वरक -कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्गो

(क) यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने "भुगतान पर लदान सेवा" की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से लगने वाला प्रभार वापिस ले लिया है ।

(ख) पत्तन ने यह समझाना चाहा है कि द्वार प्रबंधन, पर्यवेक्षण और प्रलेखीकरण की लागत पर बंदरभाड़ा के भाग के रूप में विचार नहीं किया गया है और इसलिए सेवा प्रभार के रूप में रु. 10/- प्रति मी.ट. का प्रभार अलग से लगाने का प्रस्ताव किया गया है । तथापि पत्तन ने यह माना है कि जब इन वस्तुओं का प्रहस्तन बल्क लंगरगाहों पर किया जाता था तब रु. 10/- प्रति मी.ट. का यह प्रभार नहीं लिया जाता था । जैसाकि बल्क लंगरगाहों पर लगने वाला बंदरभाड़ा कम गहराई वाले / पत्तन जलयान लंगरगाहों पर भी लगाया जाना है, कोई अतिरिक्त सेवा प्रभार लगाना उचित नहीं होगा ।

(vii) सीमेन्ट, उर्वरकों और उर्वरक -कच्चा माल पर बंदरभाड़ा कम करने के लिए उपयोगकर्त्ताओं की ओर से मांगे उठती रही हैं । यह प्रक्रिया केवल कम गहराई वाले / पत्तन जलयान लंगरगाहों पर प्रदान की जाने वाली कटौतियों / छूटों पर विचार करने के लिए ही है । बंदरभाड़े में परिवर्तन से संबंधित विषय पर, केवल प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के समय ही विचार किया जाना है । किसी भी मामले में, पिछली बार प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय यह पाया गया है कि जेएनपीटी में शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को बहुत अधिक क्रास-सब्सीडाइज्ड किया है । यह संभव है कि बल्क टर्मिनल के बंद हो जाने से इस स्थिति में परिवर्तन आएगा । जेएनपीटी को सलाह दी जाती है जब बल्क टर्मिनल पूरी तरह बंद हो जाए और कम गहराई वाले तथा पत्तन जलयान लंगरगाहों पर प्रचालन स्थायित्व प्राप्त कर ले, तब वह कन्टेनरों और शुष्क बल्क तथा सामान्य कार्गो के लिए बंदरभाड़े और प्रहस्तन प्रभारों की समीक्षा करनी चाहिए ।

(viii) पत्तन संयुक्त सुनवाई में साझा उपयोगकर्त्ता आधार पर कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्राइवेट प्रहस्तन उपकरण स्थापित करने के प्रस्ताव का अध्ययन करने और एक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है । जेएनपीटी को मामले का अध्ययन करने और एक समुचित प्रस्ताव को लेकर आने की सलाह दी जाती है ।

(ix) जेएनपीटी ने, प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध करने के लिए लागत विवरण प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है । जबकि समान सेवाओं के लिए वर्तमान दरों को अपनाना युक्तिसंगत है, तुलना के लिए कार्यनिष्पादनता / उत्पादकता विवरण तो उपलब्ध होना ही चाहिए । प्रासंगिक लागत विवरणों की अनुपस्थिति में, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को, जो वर्तमान दरें हैं, तदर्थ कटौतियों और छूटों के अधीन अनुमोदन प्रदान करने के लिए बाध्य है । पुनश्च, पर्याप्त उत्पादकता विवरणों के अभाव में, प्रस्तावित कटौतियों / छूटों को न्यायोचित ठहराना कठिन हो गया है । इस परिदृश्य में, यह प्राधिकरण कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैट्टियों में अपनाई गई वर्तमान दरों को अधिकतम दरों के रूप में अनुमोदन प्रदान करता है और अब अनुमोदित कटौतियां /

छूट केवल न्यूनतम स्तर की होंगी । यदि आवश्यक लगे तो जेएनपीटी दरों के घटे स्तर पर भी प्रचालन कर सकता है और / या उच्चतर स्तर पर कटौतियां / छूट प्रदान कर सकता है । जैसाकि पहले ही कहा जा चुका है, जेएनपीटी को यह अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि और अधिक रियायतें देने से पहले वह कम से कम प्रचालनीय लागत अवश्य वसूल कर ले ।

(x) जैसाकि पत्तन ने 17 सितम्बर 2002 से कम गहराई वाले लंगरगाहों / जैटी पर कन्टेनरों शुल्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों, मात्रात्मक कटौतियों और छूटों को पहले ही कार्यान्वित कर दिया है, यह प्राधिकरण दरों और कटौतियों को, पूर्व प्रभाव - 17 सितम्बर 2002 से अनुमोदन प्रदान करता है ।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को पूर्व प्रभाव, 17 सितम्बर 2002 से अनुमोदन प्रदान करता है :-

(क) कम गहराई वाले लंगरगाह / पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार

(i) इन लंगरगाहों के लिए, लागू दरों में न्यूनतम 20% कटौती के अधीन, लंगरगाह भाड़ा की वर्तमान अनुसूची (2.3)लागू होगी।

(ii) ऊपर उल्लिखित लंगरगाहों को, लंगरगाह भाड़ा प्रभार के वर्तमान नोट सं. 1 और नोट सं. 2 भी लागू होंगे ।

(ख) कन्टेनर्स

(i) कन्टेनर प्रहस्तन के लिए वर्तमान दरें और कटौतियां पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटियों पर भी लागू होंगे ।

(ii) कोच्चि पत्तन / तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के बीच आने-जाने वाले वृद्धिगत यातायात पर, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए घटती मात्रात्मक कटौती, जैसी नीचे दी गई है :-

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	प्रथम वर्ष की छूट (रु.)	द्वितीय वर्ष की छूट (रु.)	तृतीय वर्ष की छूट (रु.)	चतुर्थ वर्ष की छूट (रु.)
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000	200	150	100	शून्य
9001-15000	250	200	150	शून्य

(iii) सामान्य आयात / निर्यात कन्टेनरों के लिए फीडर जलयानों / नौकाओं में कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु मोबाइल गोदी क्रेन के उपयोग के लिए 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 800/- प्रहस्तन छूट । टीपी कन्टेनरों के लिए, जो कम गहराई वाले लंगरगाह पर उतारे गए हों और जेएनपीटी /एनएसआईसीटी जलयानों के लिए हों या एनएसआईसीटी / जेएनपीटी जलयानों पर उतारे गए हों और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए हों, यह प्रहस्तन छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए केवल रु. 300/- और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 400/- होगी ।

(iv) पत्तन ग्राहकों के लिए, मोबाइल गोदी क्रेनों हेतु पार्किंग स्थल नि:शुल्क होगा ।

(ग) सीमेन्ट

(i) सीमेन्ट के प्रहस्तन के लिए (बंदरभाड़ा पर मात्रात्मक कटौती को छोड़कर) वर्तमान दरें और शर्तें पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर भी लागू होगा ।

(ii) सीमेन्ट ढोने वाले जलयान, बढ़ते हुए यातायात पर निम्नलिखित कटौतियां प्राप्त करने के पात्र होंगे :-

3 लाख मी.ट. तक	शून्य
3 लाख मी.ट. से अधिक और 4 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 5%
4 लाख मी.ट. से अधिक और 5 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 10%
5 लाख मी.ट. से अधिक और 6 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 15%

(घ) उर्वरक, उर्वरक-कच्चामाल और अन्य सामान्य कार्गो

इन वस्तुओं पर लागू वर्तमान दरें और शर्तें पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर भी लागू रहेंगी ।

(ङ.) अनुमोदित दरें "उच्चतम दरें" होंगी और कटौतियां / छूट न्यूनतम स्तर के होंगे । जेएनपीटी उच्चतम दरों से कम दरें लगाने के लिए और उच्चतर कटौतियां / छूट प्रदान करने के लिए, यदि आवश्यक हो, स्वतंत्र है बशर्ते यह सुनिश्चित कर लिया जाए कि उच्चतर स्तरों पर रियायत प्रदान करने के बाद भी कम से कम प्रचालन लागत बसूल हो गई है ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/2003-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 25th August, 2003

No. TAMP/94/2002-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixing Scale of Rates for handling of containers, dry bulk cargo and general cargo at its Shallow Draught Berth, Port Craft Berth and Port Craft Jetty as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/94/2002-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) ....**Applicant**

ORDER

(Passed on this 11th day of August, 2003)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixing Scale of Rates for handling of containers, dry bulk cargo and general cargo at its Shallow Draught Berth, Port Craft Berth and Port Craft Jetty.