



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 172 ]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 28, 2002/भाद्र 6, 1924

No. 172]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 28, 2002/BHADRA 6, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 अगस्त, 2002

सं. टीएएमपी/109/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन एमबीपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा की गई कंटेनरों के परिवहन की अधिकतम दरों के संशोधन के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/109/2001-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

..... आवेदक

आदेश

(12 अगस्त, 2002 को पारित)

इस प्राधिकरण ने मुंबई पत्तन पर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में अभिनिर्धारित कुछ सेवाओं के प्रावधान के लिए अधिकतम दर निर्धारित करने के संबंध में मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करते हुए 12 जून, 2001 को आदेश पारित किया था।

1.2 इस प्राधिकरण द्वारा चार मुख्य गतिविधियों के लिए अपने 12 जून, 2001 के आदेश द्वारा अनुमोदित कंटेनरों के परिवहन की अधिकतम दरें इस प्रकार हैं :-

गतिविधि	पत्तन सीएफएस बरे गए/खाली किए गए				फैक्टरी में बरे गए/खाली किए गए			
	आयात(एफसीएल)		निर्यात एवं आयात (एलसीएल)		आयात		निर्यात	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
बी. परिवहन (5% आकस्मिकता सहित)	2432	3905	2432	3905	1812	2825	1599	2558

2.1 इस प्राधिकरण के उपर्युक्त आदेश के संदर्भ में मुंबई एवं न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल आपरेटर्स एसोसिएशन (एमएनएससीटीओए) ने एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है। उसमें उन्होंने कहा है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन कुछ अभिनिर्धारित सेवाओं की अधिकतम दरों को अंतिम रूप देने से पहले उनसे परामर्श नहीं किया गया। उन्होंने परिवहन प्रभारों में संशोधन करने का भी अनुरोध किया है।

2.2 एमएनएससीटीओए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) एमबीपीटी ने परिवहन की अधिकतम दरों के निर्धारण से संबंधित अपने (पूर्व) प्रस्ताव में डीजल की कीमत 17.04 प्रति लिटर करने पर विचार किया था जबकि मौजूदा कीमत 20.70 ₹ प्रति लिटर है।
- (ii) टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के तत्वों की जाँच करने के लिए महानिदेशक, जहाजरानी द्वारा हुसैन समिति का गठन किया गया था। इस समिति ने निर्यात चक्र के लिए सीएफएस में 6 खड़े और 3 पड़े संचलनों की तथा सीवाई में 4 खड़े और 2 पड़े (अर्थात् कुल 10 खड़े और 5 पड़े) संचलनों का अभिनिर्धारण किया था। इन सभी संचलनों पर चर्चा कर ली गई है और विभिन्न मंचों पर जहाजरानी व्यापार, शिपिंग लाइनों, महानिदेशक (जहाजरानी) और पत्तन ने इन्हें स्वीकार कर लिया है।
- (iii) (क) डीजल की पुरानी कीमत 17.04 प्रति लिटर मानकर खड़े संचलनों की कीमत 2200/- ₹ और पड़े संचलनों की कीमत 1606/- ₹ (अर्थात् कुल लागत 3806/- ₹) होगी।  
(ख) इसके अतिरिक्त ड्राइवर्स, क्लीनरों, लॉजिस्टिक एवं पर्यवेक्षी कर्मचारियों आदि के मजदूरी ढांचा, लाभ, भत्ते आदि पत्तन के कर्मचारियों के बराबर है। अतः उनके वेतन का सड़क मार्ग के वाहनों के लिए समान श्रेणी पर लागू वेतन के समान आकलन करना अनुचित और मनमाना होगा।  
(ग) उपर्युक्त स्थिति के प्रतिदूल, एमबीपीटी टॉप लिफ्ट ट्रक (टीएलटी) के प्रचालन के दो संचलनों के लिए 10 अमेरिकी डालर प्रभारित करता है। यह खड़े संचलनों के लिए 50 अमेरिकी डालर अर्थात् 2300/- ₹ प्रति टीईयू बैठता है।
- (iv) एमबीपीटी ने (वापसी यात्रा में कोई भार नहीं होता यह मानकर) एक तरफा प्रचालन की परिवहन लागत परिकलित की है।
- (v) खड़े/पड़े संचलनों की लागत का परिकलन एमबीपीटी द्वारा एक वर्ष में प्रहस्तित कुल भारित परिवहन कर किया गया है जिसमें आयात और निर्यात दोनों के लिए भारित कंटेनर शामिल हैं। इनके गणना टीईयू आधार पर की गई है; और, इसीलिए एफईयू के लिए कमी करने का प्रश्न तर्कसंगत नहीं है।
- (vi) जैसी कि बहुत पहले आईकॉन (आईसीओएन) स्कीम घोषित की गई थी, परिवहनकर्ता-वार स्टैक पूर्व व्यवस्था से मिलने वाला लागत लाभ पहले ही व्यापार को होने लगा है।
- (vii) एमबीपीटी ने टीएचसी के घटक रूप में परिवहन लागत निर्धारित करने का अपना (पूर्व) प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय पिछले दो या तीन वर्षों में परिवहनकर्ताओं के साथ कोई बैठक नहीं की।

3.1 एमएनएससीटीओए से प्राप्त अभ्यावेदन की प्रति एमबीपीटी को टिप्पणी के लिए भेजी गई। एमबीपीटी ने एमएनएससीटीओए के अभ्यावेदन पर टिप्पणी और संशोधित परिवहन लागत अपने 20 नवंबर, 2001 के पत्र द्वारा भेज दी है।

3.2 एमबीपीटी ने एमएनएससीटीओए के अभ्यावेदन के प्रत्युत्तर में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) एमएनएससीटीओए से 27 दिसंबर, 2000 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह प्राधिकरण द्वारा 15 जनवरी, 2001 को की जाने वाली संयुक्त सुनवाई में उपस्थित हो। वास्तव में एसोसिएशन के कुछ सदस्यों ने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था अतः एमएनएससीटीओए का यह कहना कि उनसे परामर्श नहीं किया गया, सही नहीं है।
- (ii) संयोग से, एमएनएससीटीओए द्वारा गतिविधि के विशेष संयोजन के लिए दिए गए विश्लेषण में संचलनों की अधिकतम संख्या है। ऐसा प्रतीत होता है कि वे इस संयोजन को आधार मानकर आंकड़ों को बढ़ा चढ़ाकर दिखाना चाहते हैं जो कि ठीक नहीं है। व्यापार की सुविधा के लिए एमबीपीटी ने बीपीएस बर्थ में क्यूजीसी और आरटीजी का उपयोग करने का विकल्प दिया है; और बीपीएस में ट्रांसटेनर से जलयानों तक निर्यात कंटेनरों का कोई संचलन नहीं होता। एसोसिएशन ने इन पहलुओं पर विचार नहीं किया है।
- (iii) परिवहनकर्ता- वार कंटेनरों का भंडारण करने की आईकॉन प्रणाली से एकमार्गी यातायात की समस्या लगभग दूर हो जाएगी। ऐसा प्रतीत होता है कि इसका लाभ व्यापार को नहीं मिलता है।
- (iv) प्रति संचलन लागत चूंकि कुल लागत और कुल संचलनों के संदर्भ में परिकलित की गई है अतः लंबे फेरों को महत्व देने और ऐसे फेरों के लिए अधिक दर परिकलित करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (v) परिवहन की अधिकतम दरें परिकलित करने से पहले परिवहनकर्ताओं के चार-तीन बैठकें आयोजित की गईं। अतः एमएनएससीटीओए का यह कहना सही नहीं है कि उनसे परामर्श नहीं किया गया।
- (vi) एमएनएससीटीओए अपने कर्मचारियों की मजदूरी संशोधन पर विचार करने हेतु मध्यस्थ नियुक्त करने के लिए सहमत हो गया है।
- (vii) टीएलटी का प्रयोग अधिकतम आरसीडी पर किया जाता है जहाँ आईसीडी कंटेनर के लिए संयुक्त दर प्रभारित की जाती है। डॉक में टीएलटी का प्रयोग आरटीजी उपलब्ध न होने पर आपात स्थिति में किया जाता है। अतः पत्तन द्वारा टीएलटी के लिए प्रभारित दर की तुलना करना उचित नहीं है।

3.3 एमएनएससीटीओए के अभ्यावेदन के मद्दे नज़र एमबीपीटी ने एमएनएससीटीओए से परामर्श करके नये सिरे से लागत विश्लेषण किया है। विश्लेषण का आधार निम्नलिखित है :-

- (i) यह पता चला है कि उसने अपने पूर्व प्रस्ताव में चार गतिविधियों पर विचार किया था - (क) एफसीएल (पत्तन सीएफएस) का आयात, (ख) एलसीएल (पत्तन सीएफएस) का आयात एवं निर्यात, (ग) फैंक्टरी में भरे हुए का निर्यात, और (घ) फैंक्टरी में खाली किए गए का आयात। इन चार गतिविधियों के अलावा भी कंटेनरों के संचलन से संबंधित कई और गतिविधियाँ हैं। इसके अलावा इन चार गतिविधियों के भीतर भी विभिन्न संचलन हैं। खड़े और उड़े संचलनों की संख्या भी प्राप्ति या निकासी के स्थान के आधार पर भिन्न-भिन्न होगी जिससे लागत भी घटेगी या बढ़ेगी।
- (ii) आदर्श स्थिति यह है कि प्रत्येक गतिविधि के लिए अलग-अलग दर हो, इससे 23 दरें हो जाएंगी जो भी बिल्कुल व्यावहारिक नहीं होगी।

- (iii) उपर्युक्त कं मदे नज़र, 15 भाच, 20U1 स 15 सितंबर, 2001 की अवधि में प्रहस्तित 1,0U,00U से भी अधिक टीईयू मानकर आयात एवं निर्यात प्रचालनों का अलग-अलग अध्ययन किया गया । प्रयास किया गया कि संचलनों के अधिकतम संयोजनों को हिसाब में लिया जा सके ।
- (iv) आयात और निर्यात के मामले में क्रमशः 12 और 11 संयोजन हैं । संयोजन की संख्या के कंप्यूटरीकृत रिकार्डों से संभावित खड़े और पड़े संचलनों की संख्या आंकी गई है ।
- (v) (क) टीएलटी और ट्रेलर की दरें एमएएनएससीटीओए से प्राप्त आंकड़ों और बाजार से प्राप्त के आधार पर परिकलित की गई है ।
- (ख) प्रति टीईयू ट्रेलर एवं टीएलटी की दरों का परिकलन डीजल की नवीनतम दर अर्थात् 20.67 ₹ प्रति लिटर मानकर किया गया है । इसके अलावा प्रत्येक उपस्कर के लिए खपत के आधार स्नेहन (लुब्रीकेंट) लागत, तेल लागत आदि पर भी विचार किया गया है ।
- (ग) यह मान लिया गया है कि टीएलपी और ट्रेकर एक वर्ष में 300 दिन काम करेंगे हालांकि ये उपस्कर वास्तव में इससे अधिक दिन काम करते हैं ।
- (घ) वर्तमान में तीनों सीएफएस डॉक से क्रमशः लगभग 4 कि.मी., 6 कि.मी. और 7 कि.मी. की दूरी पर स्थित है । एमएएनएससीटीओए ने ट्रेलर के लिए 80 लिटर डीजल की दैनिक खपत बताई है । यह मानकर कि ट्रेलर 1 लिटर डीजल में 2 किमी चलता, उपलब्ध संचलन  $80 \times 2 = 160$  किमी. होगा । इसके अलावा मध्य सीएफएस के लिए एकतरफा फेरे की औसत दूरी 6 कि.मी. मान तो दुतरफा फेरे 13 हो सकते हैं (अर्थात्  $160/12 = 13.3$ ) जो  $13 \times 4 = 52$  टीईयू का दैनिक निर्गत माना गया है, जैसा कि एसोसिएशन द्वारा दिया गया है । इससे यातायात अवरूद्ध होने से होने वाले विलंब, डॉक और सीएफएस में कंटेनरों में कार्गो लादने एवं उतारने में होने वाले विलंब, अनुत्पादक संचलनों, खराबियों आदि को ध्यान में रखकर बहुत ही सुविधाजनक आकलन किया गया है ।
- (ङ) उपर्युक्त बातों के आधार पर ट्रेलर की दर 389/- ₹ प्रति टीईयू बैठती है और टीएलएल की दर 242/- ₹ प्रति टीईयू बैठती है जबकि परिवहनकर्ता 387/- ₹ और 258/- ₹ प्रति टीईयू की दर पर काम करते हैं ।
- (vi) विभिन्न संयोजनों से इस प्रकार प्राप्त संगत दरों को लागू करने के बाद, पत्तन और एमएएनएससीटीओए की भारित औसत दर निकाली गई है । भारित औसत दर में आकस्मिकता के लिए 3%, उपरिव्ययों के लिए 10% और लाभ के लिए 3% और जोड़ दिया गया है ।
- (vii) इस बात का ध्यान रखा गया था कि हालांकि कंटेनर खाली करने और सुपुर्दगी के लिए जमीन पर उतारने को एक खड़ा संचलन माना गया है, लेकिन 50% कंटेनर पहले से ही जमीन पर उपलब्ध होंगे ; और परिणामस्वरूप उन्हें जमीन पर उतारने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी क्योंकि डॉक और बाहरी क्षेत्रों में कंटेनर का चट्टा लगाना जमीन के कंटेनर से एक अधिक होता है ।
- (viii) एफईयू की दर टीईयू का दर से 60% अधिक मानी गई है क्योंकि मजदूरी, अनुरक्षण, ईंधन आदि के कारण व्यय एफईयू के लिए दुगुना नहीं होगा, साथ ही खड़े संचलन दो टीईयू के लिए अपेक्षित संचलनों से आधे होंगे ।

3.4 एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित एमबीपीटी की कार्यप्रणाली पर आधारित भारित औसत दर और परिवहनकर्ता पर आधारित भारित औसत दर और परिवहनकर्ता उपरिव्यय, लागत और आकस्मिकता कारक के अनुमानों के ब्योरे सहित परिवहन की संशोधित दर निम्नलिखित तालिका में दी गई है :-

चक्र	टीईयू की संख्या	कुल प्रसार	
		एमबीपीटी की दर के अनुसार (रु)	परिवहनकर्ता की दर के अनुसार (रु)
आयात	83678	138486908	143307648
निर्यात	485336	110958051	115092381
<b>जोड़</b>	<b>132214</b>	<b>249444959</b>	<b>258400029</b>
भारित औसत दर रु प्रति टीईयू		1886.67	1954.41
जोड़े : 3% आकस्मिकता		56.60	58.63
जोड़े : 10% उपरिव्यय		188.67	195.44
जोड़े : 10% लाभ		188.67	195.44
<b>प्रस्तावित दर प्रति टीईयू</b>		<b>2320.60</b>	<b>2403.92</b>
प्रति एफईयू दर टीईयू दर से 60% अधिक होगी		2320.60 x 1.6	2403.92 x 1.6
<b>प्रस्तावित दर प्रति एफईयू</b>		<b>3712.96</b>	<b>3846.27</b>

3.5 एमबीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि प्रति टीईयू 2321/- रु और प्रति एफईयू 3713/- रु की भारित औसत दर संदर्भाधीन आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित केवल चार विशिष्ट गतिविधियों के लिए चार दरों के बजाय सभी गतिविधियों के लिए लागू कर दी जाए ।

4.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी के प्रस्ताव को सभी पत्तन प्रयोक्ताओं/ पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया । हमें करमाहोम कांफ्रेंस के अलावा और किसी भी पत्तन प्रयोक्ता से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई । करमाहोम कांफ्रेंस से प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

- एमबीपीटी द्वारा परिकल्पित लागत और तर्क अधिक वैज्ञानिक और ब्योरेवार लगता है और करमाहोम द्वारा स्वीकृत किया जा सकता है बशर्ते परिवहनकर्ता पत्तन अधिसूचित प्रमारों पर अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए सहमत हो जाएं ।
- एमबीपीटी ने अपनी कार्य प्रणाली में लाइन डियो से पत्तन सीएफएस तक और पत्तन सीएफएस से लाइन डिप तक खाली कंटेनरों की परिवहन लागत पर विचार नहीं किया है । अतः यह इस लागत को परिवहन लागत के वर्तमान संयोजन से पृथक करेगा और इसकी वसूली टीएचसी के माध्यम से पृथक लागत के रूप में करेगा ।
- एमबीपीटी का लागत निर्धारण चूंकि वर्तमान ईंधन लागतों पर आधारित है अतः यह अपने टीएचसी लागत निर्धारण से 'ईंधन अधिभार' तत्व को हटा देगा ।

4.3 करमाहोम कांफ्रेंस से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई ।

5. इस मामले में 24 दिसंबर 2001 को एमबीपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवंदन किए गए :-

#### मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- सभी संचलनों में कार्रवाई एक जैसी नहीं होती । परिवहनकर्ताओं ने अधिकतम कार्रवाई वाले संचलनों को चुना है । एमबीपीटी ने उनका औसत निकाला है ।

- (ii) वित्तीय संस्थाओं से लिए गए ऋण पर 18.5% ब्याज है। 10% वास्तविक लाभ है। यह 28.5% आरओसीई नहीं है।
- (iii) अनुबंध 3 और 4 में ट्रेलर/टीएलटी की प्रति संचलन 389/- ₹ और 242/- ₹ लागत वास्तविक आंकड़ों और परामर्श के आधार पर किया गया हमारा आकलन है।
- (iv) हमने निविदाएं आमंत्रित की। कोई संविदा नहीं दी गई। यह हमारे लिए बाजार दरों का आकलन करने में सहायक होगा। यह उस स्थिति में भी हमारे लिए सहायक होगा जब एमबीपीटी को प्रचालन भी करना होगा।
- (v) लाइनों द्वारा धारा 42 के आदेश का अनुपालन न किए जाने के संबंध में प्राप्त शिकायतों के संदर्भ में निविदाएं आमंत्रित की गई थीं।
- (vi) हमने संविदाएं इसलिए नहीं दी क्योंकि हम पूरी तरह इस बात से आश्वस्त नहीं थे कि निविदाकार प्रभावी सेवा प्रदान कर पाएंगे अथवा नहीं। यदि हमें ऐसा आश्वासन मिला तो हम आगे बढ़कर काम स्वीकार कर लेंगे।
- (vii) हमने बहुत ही वास्तविक परिकलनों पर विचार किया है। संभावित 52 के स्थान पर हमने 17 कंटेनर प्रहस्तन माने हैं। करमाहोम भाषा में इस कारक में बहुत लोच है।
- (viii) (क) कंटेनर भंडारण इस प्रकार किया जाता है कि अनावश्यक संचलनों से बचा जा सके। हाउस कीपिंग संचलनों में केवल आवश्यक संचलनों को ही शामिल किया जाएगा। हमारा परिकलन पूरी तरह वास्तविक है।
- (ख) इस परिप्रेक्ष्य में परिवहनकर्ता को इतने अधिक टीएलटी/टाप लिफ्टर की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।
- (ix) सभी प्रचालन पत्तन क्षेत्र तक सीमित हैं। इसीलिए खाली और लदे हुए कंटेनरों के बीच कोई अंतर नहीं है। मद सं. 9 (ख) और (ग) में परिकलन की कोई त्रुटि नहीं है। एमएनएससीटीओए ने लागत पत्र में दिए गए "फुट नोट" को ध्यान में नहीं रखा है।

#### मुंबई एवं न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल आपरेटर्स एसोसिएशन

- (i) (क) अनुबंध - निर्यात 12, मद सं. (3), (4), (5) और (6) टीएचसी के लिए विचार नहीं किया जाना है। ये भाड़ा प्रदत्त हैं।
- (ख) अनुबंध - आयात 13, मद सं. (11) भाड़ा प्रदत्त या रोक विलंब शुल्क प्रदत्त है जिस पर टीएचसी के लिए विचार नहीं किया जाना है।
- (ii) (क) अनुबंध- 4, 51000 के टीएलटी आंकड़े आदर्श आंकड़े हैं। वास्तव में ये वास्तविकता से काफी दूर होंगे क्योंकि मशीनें उतनी अच्छी नहीं हैं। सीवाई और सीएसएफ के बीच काफी दूरी है।
- (ख) कई टीएलटी की आवश्यकता पड़ेगी। सीवाई पर 15, सीएसएफ पर 3 और रिजर्व के लिए 2 की जरूरत होगी। जबकि एमबीपीटी में केवल 4 ही हैं। इस आधार पर प्रति टीईयू लागत बढ़ जाएगी।
- (iii) परिकलन के लिए एफईयू को दो टीईयू के बराबर माना गया है। लेकिन दर के लिए यह 1:1.5 होगा। यह विसंगति क्यों ?

- (iv) जिन परिवहनकर्ताओं ने नियत दर से कम दरें उद्धृत की हैं वे काम करने के लिए तकनीकी दृष्टि से सक्षम नहीं हैं। इसीलिए एमबीपीटी ने इन निविदाकारों के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की।
- (v) यदि एमबीपीटी इस प्रचालन को करता है तो ट्रक ड्राइवर आदि सब उसकी स्थायी जिम्मेदारी होंगे। इसके अलावा 3000 मजदूर और होंगे।
- (vi) अनुबंध 3- मद सं0 9 (ख) और (ग)। ऐसी कई गणितीय भूलें हैं जिन्हें ठीक करना आवश्यक है।
- (vii) खाली संचलन टीएचसी के लिए संगत नहीं हैं। निर्यात परिकलनों के लिए 4 मर्दे और आयात परिकलनों के लिए 1 मद है। उन्हें भी ध्यान में रखना होगा और खाली संचलनों का परिकलन अलग से करना होगा।

#### करमाहोम कांफ्रेंस

- (i) हम एमबीपीटी की दर को स्वीकार करते हैं बशर्ते परिवहनकर्ता भी उसे स्वीकार करें। हम लागत निर्धारण विस्तार में नहीं जाना चाहते।
- (ii) उपस्कर का प्रचालन प्रतिवर्ष 300 दिन के हिसाब से बहुत अधिक नहीं है। विश्व मानदंड 348 दिन है। दूसरे शब्दों में 48 दिन की ढील पहले ही दी गई है।
- (iii) एमएएनएससीटीओए का कहना है कि टर्मिनल प्रहस्तन केवल आरसीडी से सीएफएस तक या सीएफएस से आरसीडी तक है और उसके आगे यह संगत नहीं है। परंतु वास्तविकता यह है कि हमें खाली कंटेनरों आदि को पनवेल तक ले जाना पड़ता है। हम अपनी लागत की भरपाई कैसे करेंगे ?

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएसएलए)

- (i) टीईयू : एफईयू के बीच अनुपात 1 :15 होना चाहिए। हम इस बात से सहमत हैं कि कंटेनरों की संख्या का भी विनिर्धारण किया जाएगा।
- (ii) एमबीपीटी का परिकलन वैज्ञानिक आधार पर किया गया है। हम इससे सहमत हैं।
- (iii) लदे हुए और खाली कंटेनरों का परिकलन अलग - अलग होना चाहिए।

#### मुंबई एवं न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) एमबीपीटी ने 40 ट्रेलरों की आवश्यकता का परिकलन किया है जो गलत प्रतीत होता है। एमएएनएससीटीओए ने इसका परिकलन 110 किया है। (एमएएनएससीटीओए का कहना है : यदि करमाहोम का यह सुझाव है कि 300 कार्य दिवसों को बदल कर 348 कर दिया जाए तो ट्रेलर की आवश्यकता 40 से घटकर 35 या 110 से घटकर 92 रह जाएगी।)
- (ii) जमीन पर रखे कंटेनरों का 'एक अधिक' संचलन हो सकता है। परंतु इनका आकलन करना आसान नहीं है। इनका ब्लॉक में भी चट्टा लगाया जा सकता है इससे अतिरिक्त संचलनों की आवश्यकता पड़ेगी। 'हाउस कीपिंग' संचलन का भी प्रावधान करना होगा।

#### मुंबई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए) और इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

- (i) हम सभी जानते हैं कि निविदाओं के लिए तकनीकी बोलियाँ और कीमत बोलियाँ लगाई जाती है। अनर्हक व्यक्तियों को संविदा नहीं मिलेगी।

- (ii) आज की स्थिति में बोलीदाताओं के पास प्रत्येक चीज नहीं होती। इस मामले में टॉप लिफ्टर ऐसे दूसरे लोगों से व्यवस्था करते हैं जिनके पास वे चीजें होती हैं।
- (iii) हम संचलन के लिए 'बॉक्स दर' मांगते हैं। ब्योरा अलग-अलग देने की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) खाली संचलन, पुनः संसाधन की लागत की भरपाई वे सीडीसी में करते हैं। वे उसे कैसे बढ़ा सकते हैं ?
- (v) संख्याओं के बारे में टॉप लिफ्टरों और ट्रेलरों की बहस आवश्यक नहीं है। एमबीपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि उनमें क्षमताएं हों।
- (vi) उच्चतम सीमा भारत और अंतर्राष्ट्रीय पर आधारित होगी। ग्राहक कम दरें निर्धारित करने के लिए ऑपरेटरों के साथ बातचीत करेंगे। वे मान के लाभ का दावा करेंगे।
- (vii) सरकारी मार्गनिर्देश के अनुसार वाहन की कार्यवधि 15 वर्ष है। एमबीपीटी परिकलन बहुत उदार हैं।
- (viii) लाइनें कम दर पर सहमत होने के लिए परिवहनकर्ताओं से बातचीत करेंगे। परंतु लाइनें ट्रेड से अधिकतम दर प्रभावित करेंगी। अतः बॉक्स दर निर्धारित क्यों न की जाए ?

6.1 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार कुछ पत्तन प्रयोक्ताओं ने और लिखित निवेदन प्रस्तुत किए हैं जिनका सार इस प्रकार है :-

#### संत नीलोबाड़ी ट्रांसपोर्ट प्रा० लि० (एसएनटीपीएल)

एमबीपीटी द्वारा दी गई निवेश की वर्तमान लागत की समीक्षा करने के बाद भी, उनकी 5 अक्टूबर 2001 की निविदा में उनके द्वारा उद्धृत दरों के संशोधन से संबंधित कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है।

#### मुंबई एण्ड न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल आपरेटर्स एसोसिएशन

- (i) खाली कंटेनरों के संचलन से संबंधित खर्च को आयात एवं निर्यात चक्र से अलग किया जाना है जिससे कंटेनरों के लदान और लदे हुए कंटेनरों / खाली किए गए आयात कंटेनरों के परिवहन की दर का परिकलन किया जा सके।
- (ii) एमबीपीटी ने (क) प्रति पारी 4 से 5 जहाजों के प्रहस्तन, (ख) पत्तन के भीतर चट्टा लगाने से पहले 7 से 8 जहाजों के प्रहस्तन; और (ग) 4 सीएफएस क्षेत्रों में कंटेनरों के लिए केवल चार टॉपलिफ्ट ट्रकों की आवश्यकता का आकलन किया है जबकि प्रतिवर्ष प्रति टीएलटी 51,000 टीईयू के प्रहस्तन का अनुमान लगाया गया है। चूंकि परिकलन तीन पारियों वाले समस्त दिनों के सर्वाधिक/नादिर प्रहस्तन के प्रभाव को लागू नहीं किया गया है। अतः प्रति संचलन उचित लागत का परिकलन करने के लिए सर्वाधिक प्रहस्तन स्तर के 50% को प्रभावी प्रहस्तन माना गया है।
- (iii) एमबीपीटी ने प्रति टीईयू उचित लागत का परिकलन करने के लिए टीएलटी और ट्रेलरों के निष्क्रिय समय के प्रभाव, परिणामी मरम्मत और पोतवणिकों, परेषितियों और शिपिंग लाइनों से प्राप्त बीमा दावों को ध्यान में नहीं रखा है।

- (iv) 3000 मजदूरों में प्रति वर्ष आवधिक वृद्धि और डी.ए. का 1 अप्रैल 2001 के बाद से भुगतान किया जा रहा है। परवर्ती तीन वर्षों के संभव प्रभाव का तदर्थ आधार पर भी विचार नहीं किया गया।
- (v) सभी परिकलनों के लिए 40' कंटेनर को 2 टीईयू के बराबर माना गया है। टीईयू आधार पर समूची लागत का परिकलन करने और बाद में 40' कंटेनर की दर 20' कंटेनर की 1.6 गुणा परिकलित करने की विधि तर्कसंगत एवं गणितीय सिद्धांतों के प्रतिकूल है।
- (vi) उसने एमबीपीटी के परिकलनों का उपर्युक्त आधार पर पुनः परिकलन किया है और प्रति टीईयू 3320/- रु० की उचित लागत परिकलित की है।

**मुंबई एंड न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)**

- (i) एमबीपीटी द्वारा निर्धारित परिवहन लागत की कोई भी दर केवल कागज आधारित प्रशुल्क नहीं रहनी चाहिए। लाइन एजेंट ऐसी किसी भी दर को मानने के लिए सहर्ष तैयार हो जाएंगे बशर्त उस दर पर उन्हें निर्बाध सेवाएं प्रदान की जाएं।
- (ii) परिवहन लागत में न केवल सीएफएस तक बल्कि जलयान से खाली कंटेनर भंडारण यार्ड तक और वहाँ से जलयान तक कंटेनरों के खड़े और पड़े दोनों प्रकार के संचलन शामिल है। सीएफएस क्षेत्र कंटेनरों के संचलन का केवल परिवर्तन स्थल है खाली कंटेनर भंडारण यार्ड नहीं। लाइनों को कंटेनर सीएफएस से खाली कंटेनर भंडारण यार्ड तक ले जाने होते हैं और इसीलिए इन लागतों को टीएचसी में शामिल किया जाना चाहिए।
- (iii) एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में यह तर्क दिया था कि कंटेनरों के 50% खड़े संचलन की आवश्यकता नहीं होती क्योंकि कंटेनरों का चट्टा लगाते समय केवल दो ऊंचाई पर लगाया जाता है और जमीनी कंटेनरों का सीधे ही खाली किया जाता है। यह ऐसा मामला नहीं है जिसमें कंटेनरों का ब्लॉक में चट्टा लगाया जाए और कभी-कभी अलग-अलग पड़े संचलनों के साथ-साथ कार्गो की सीमा शुल्क जाँच/सीधी सुपुर्दगी के लिए अपेक्षित कंटेनरों का आकलन करने के लिए 2/3 से अधिक कंटेनरों का संचलन करना आवश्यक हो जाता है।
- (iv) परिवहनकर्ता परिवहन लागत के अलावा लाइनों से सीमा शुल्क को यदि भुगतान किया गया तो सीमा शुल्क समयोपरि प्रभार भी वसूल करते हैं। इसीलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश को इस अतिरिक्त लागत को तथा किसी अन्य लागत को शामिल करने के आदेश में यथोचित ढंग से लिखा जा सकता है।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अपने आदेश में सभी टीएचसी तत्वों पर यदि व्यापक रूप से नहीं तो सीमित रूप से लागतों के चुनीदा तत्वों से संबंधित नियमों के अनुप्रयोग पर प्रकाश डाल सकता है।

**कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)**

- (i) 12 माह की अवधि के बड़े सैम्पल साइज से मात्राओं और आवृत्तियों के स्तरों का सही पता चलेगा क्योंकि अक्टूबर से फरवरी के बीच की अवधि आम तौर पर मात्रा की दृष्टि से कारोबार के लिए वर्ष में सबसे मजबूत अवधि होती है।

- (ii) प्रति टीईयू 399/- रु० की पड़े संचलन की दर का परिकलन 6-6 किमी. के दुरतरफा फेरे में ट्रैलर द्वारा 12 किमी. का औसत चालन मानकर किया गया है। व्यावहारिक तौर पर, प्रत्येक कंटेनर चक्र में हुक प्वाइंट से चट्टा पूर्व स्थल तक और चट्टा पूर्व स्थल से हुक प्वाइंट तक कम से कम एक संचलन होता है जो एम्बीपीटी के भीतर 2-3 किमी. से अधिक राउंड ट्रिप नहीं होगा। साएफएस घटनाओं से संबंधित कंटेनर चक्र में भी चट्टे से कार्गो लादने/उतारने के स्थल तक काफी कम पड़े संचलन होते हैं जिनके लिए राउंड ट्रिप फिर 2 किमी से अधिक नहीं होंगे। अतः प्रमुख कंटेनर चक्र के लिए समूचे लागत पत्रों का परिकलन इस श्रेणी के पड़े संचलन की लागत कम से कम एक तिहाई अर्थात् 130/- रु० प्रति टीईयू मानकर करना होगा।
- (iii) प्रति ट्रैलर 17 टीईयू के प्रहस्तन का समग्र औसत को छोटे फेरों से पंद्रह ट्रैलरों द्वारा किए गए औसत संचलन मान कर और नई दर प्रति टीईयू मानकर जो कि कम होगी, बढ़ाना होगा।
- (iv) एमएनएससीओटीए ने संयुक्त सुनवाई के दौरान यह निवेदन किया कि निर्यात के लिए भारत औसत लागत का परिकलन करने के लिए पूरी तरह खाली कंटेनरों के संचलनों पर विचार नहीं किया जाएगा क्योंकि सीडीए में लाइन द्वारा इस परिवहन लागत पर पहले ही विचार किया जा चुका है। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि ये व्यक्तिगत विचार हैं और लाइनों के या उनके एजेंटों के विचारों के प्रतिनिधिक विचार नहीं हैं।
- (v) एमएनएससीओटीए खाली कंटेनरों की श्रेणी को अलग-अलग करने से लदे हुए आयात/निर्यात कंटेनर के लिए प्रति बॉक्स काफी अधिक उच्चतम दर प्राप्त करेगा।
- (vi) वह इस बात से सहमत है कि खाली कंटेनरों के लिए, खड़े संचलन की प्रति टीईयू दर लदे हुए कंटेनरों के बराबर होगी।
- (vii) परंतु खाली कंटेनर के लिए पड़े संचलन की दर लदे हुए कंटेनर से कम होगी (अर्थात् लदे हुए पड़े संचलन की दर से आधा होगी) क्योंकि खाली कंटेनर का संचलन किसी भी क्षमता के जैसिस से किया जा सकता है, ट्रैलर को औसत 4 किमी. प्रति डीजल लिटर देने से संचलन तेजी से होता है और रोकने के मामलों तथा प्रहस्तन विलंबों में भी कमी आती है।
- (viii) 40' कंटेनर की दर 20' कंटेनर की दर से 1.5 गुणा होनी चाहिए।
- (ix) अंतिम रूप से निर्धारित की गई दरें परिवहनकर्ताओं द्वारा प्रभारित की जाने वाली उच्चतम दरों से अधिक है। लाइनें अलग-अलग परिवहनकर्ताओं से कम दरों के संबंध में सौदेबाजी करने के लिए स्वतंत्र है।

6.2 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, एम्बीपीटी ने भी प्रस्ताव के बारे में लिखित निवेदन दिया है। इसने संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। एम्बीपीटी द्वारा प्रस्तुत कुछ मुख्य बातें इस प्रकार हैं :-

- (i) यह प्रस्ताव इसलिए प्रस्तुत किया गया है क्योंकि पूर्व प्रस्ताव केवल चार प्रमुख गतिविधियों के बारे में था और विश्लेषण को व्यापक ढंग से प्रस्तुत करना आवश्यक समझा गया था जिससे कि अंत टीईयू दर परिकलित की जा सकें जो अधिक प्रतिनिधिक दर होगी।
- (ii) प्रति संचलन लागत का परिकलन करने के लिए, उपस्कर द्वारा प्रहस्तित कुल संचलनों की संख्या प्रति ट्रैलर 5100 संचलन और प्रति टॉप लिफ्ट ट्रक (टीएलटी) 51000 संचलन मानी गई है।

आयात चक्र, निर्यात चक्र के लिए प्रति टीईयू औसत संचलनों और प्रत्येक उपस्कर द्वारा किए जाने वाले संचलनों की संख्या के आधार पर टीएलटी और ट्रेलर की कुल जरूरत का विवरण भी प्रस्तुत किया गया है।

- (iii) परिवहनकर्ता संघ (ट्रांसपोर्टर्स एसोसिएशन) द्वारा प्रति दिन एक ट्रेलर के लिए 17 संचलनों और एक टीएलटी के लिए 170 संचलनों का मानदंड प्रस्तुत किया गया था। ये आंकड़े कम हैं और परिवहनकर्ताओं को काफी छूट देते हैं।
- (iv) एफईयू की दर टीईयू की दर से 1.6 गुणा मानी गई थी क्योंकि पूर्व प्रस्ताव में तथा 3 गतिविधियों के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में भी एफईयू की दर टीईयू की दर से 1.6 गुणा है।
- (v) पूर्व विश्लेषण में खाली कंटेनर की गतिविधि पर भी विचार किया गया था क्योंकि यह महसूस किया गया था कि ये दरें पत्तन परिसरों में होने वाली सभी गतिविधियों के लिए अनुमोदित होंगी। खाली कंटेनर के संचलनों को छोड़कर एक पृथक विश्लेषण निदेशानुसार अनुबंध आयात-13 ख, निर्यात-12 ख और 5 ख पर प्रस्तुत है और केवल खाली कंटेनर संचलन का विश्लेषण अनुबंध आयात-13 ग, निर्यात -12 ग और 5 ग पर प्रस्तुत है।
- (vi) उसने कंटेनरों की (टीईयू में) संख्या का परिकलन करने के लिए एक एफईयू को 1.5 गुणा मानकर संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। परंतु प्रति टीएलटी और ट्रेलर को संशोधित परिकलन में उसने निम्नलिखित दो वैकल्पिक दरों का प्रस्ताव किया है :-

(क) उसने खाली कंटेनरों सहित सभी चक्रों के लिए प्रति टीईयू 2310/- रु और प्रति एफईयू 3464/- रु की संयुक्त परिवहन दर का प्रस्ताव किया है। टीएलटी और ट्रेलर के लिए परिवहनकर्ताओं के अनुमान के आधार पर दर प्रति टीईयू 2393/- रु और प्रति एफईयू 3589/- रु आती है।

(ख) विकल्प के रूप में उसने दर का प्रस्ताव (क क) पूरी तरह खाली कंटेनरों को छोड़कर आयात/निर्यात चक्र में सभी अभिनिर्धारित संचलनों के लिए ; और (ख ख) खाली कंटेनरों के लिए पृथक दर के लिए इस प्रकार किया है :-

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी की दर के अनुसार		परिवहनकर्ता की दर के अनुसार	
		20'	40'	20'	40'
(क क)	पूरी तरह खाली कंटेनरों के संचालन को छोड़कर आयात/निर्यात लदे हुए कंटेनरों के लिए	2569	3853	2661	3991
(ख ख)	केवल खाली कंटेनरों के लिए	1050	1575	1088	1631

- (vii) उसने पत्तन द्वारा आमंत्रित निविदा के संबंध में निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिया है .

(क) टीएचसी कम करने के लिए, परिवहनकर्ताओं से 18 सितंबर, 2001 को प्रकाशित निविदा अधिसूचना द्वारा यह अभिनिश्चित करने के लिए प्रस्ताव मांगे गए थे कि परिवहनकर्ता महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम दरों तक सीमित दरों पर काम करने के इच्छुक हैं अथवा नहीं।

(ख) प्राप्त हुई पंद्रह निविदाओं में से नौ निविदाएं अनुमोदित उच्चतम दरों से अधिक दर की थीं। एक उच्चतम दर के बराबर थी और पाँच प्रस्ताव उच्चतम दर से कम दर के थे।

(ग) मै. संत नीलोबाड़ी ने न्यूनतम दरें उद्धृत की थीं; परंतु उन्होंने यह सूचित किया था कि ये दरें केवल एमबीपीटी के लिए हैं, किसी अन्य के लिए नहीं।

(घ) अन्य परिवहनकर्ताओं की ओर से प्रशुल्क कम करने के लिए कोई सकारात्मक प्रत्युत्तर नहीं मिला। यदि पत्तन स्वयं किसी परिवहनकर्ता को उच्चतम दर पर काम करने के लिए नियुक्त करने का काम करता है तो उसे यूनियनों को और अन्य परिवहन मजदूरों के कोष का भाजन बनना पड़ेगा; और इसीलिए, उसने किसी को भी संविदा न देने का निर्णय किया है और यदि कोई निर्णय लेना होगा तो वह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश जारी होने के बाद ही लिया जाएगा।

6.3 मुंबई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि० ने कहा कि वह एमबीपीटी प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं करना चाहती।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्याय अधिनियम की धारा 42 में अभिनिर्धारित विभिन्न सेवाओं का प्रावधान करने के लिए 12 जून, 2001 को एक आदेश पारित किया था जिसमें परिवहन लागत भी शामिल थी। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने चार गतिविधियों के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित परिवहन प्रभारों को अनुमोदित किया था क्योंकि परिवहनकर्ताओं और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित दरों के संबंध में कोई विशेष आपत्ति नहीं उठाई थी।
- (ii) यह उल्लेखनीय है कि परिवहनकर्ताओं और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं को एमबीपीटी के लागत अनुमानों पर टिप्पणी करने का अवसर पहले दिया जा चुका था। उस कार्रवाई से संबंधित संयुक्त सुनवाई में महाराष्ट्र राज्य ट्रक टैम्पो टैंकर्स बस वाहतुक महासंघ के सदस्यों और एमएएससीटीओए ने भी भाग लिया था। एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण के कार्यालय से सीधे भेजे गए नोटिस के अलावा संयुक्त सुनवाई में उन्हें आमंत्रित किए जाने के बारे में भी पुष्टि की है। ऐसी स्थिति में, एमएएनएससीओटीए के पूर्व कार्यवाही के बारे में अपनी अक्षमता के संबंध में दिए गए तर्क विश्वसनीय नहीं हैं और स्वीकार नहीं किए जा सकते हैं।
- (iii) परिवहन लागत के संशोधन के संबंध में एमबीपीटी का यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा पहले निर्धारित परिवहन लागत के संदर्भ में एमएएनएससीओटीए द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन के अनुसरण में है। एमबीपीटी ने स्वीकार किया है कि उसका पूर्व प्रस्ताव चार गतिविधियों तक सीमित था हालांकि कंटेनर प्रचालनों में कई और गतिविधियाँ हैं; और इसीलिए यह आवश्यक हो गया है कि ऐसी दर को परिकल्पित करने के लिए जो लागत की अधिक प्रतिनिधिक दर हो, व्यापक विश्लेषण करना आवश्यक हो गया है। साथ ही, जैसा कि एमबीपीटी द्वारा कहा गया है कि 23

भिन्न-भिन्न संचलनों के लिए 23 भिन्न-भिन्न दरें लागू करना व्यवहार्य नहीं है। तर्कसंगत अनुक्रम को अपनाकर समस्त गतिविधियों का समूहीकरण करने की व्यवस्था करनी अनिवार्य है। इस परिप्रेक्ष्य में एमएएनएससीओटीए और अन्य संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई विभिन्न बातों पर विचार करके एमबीपीटी द्वारा एक सुगठित प्रस्ताव तैयार करना आवश्यक है।

- (iv) एमएएनएससीओटीए द्वारा उठाया गया मुख्य मुद्दा यह है कि डीजल कीमत के 17.4 ₹0 से बढ़कर 20.67 ₹0 प्रति लिटर हो जाने के कारण इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व निर्धारित परिवहन लागत में वृद्धि हुई है। इसके अलावा, एमबीपीटी द्वारा परिवहन लागत निर्धारित करने के लिए पूर्व में संचलनों की संख्या पर विचार करते समय पड़े एवं खड़े संचलनों के लिए विभिन्न संयोजनों को ध्यान में नहीं रखा गया है।
- (v) एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि एमएएनएससीओटीए ने अपने अभ्यावेदन में गतिविधि विशेष के लिए संचलनों की अधिकतम संख्या बताई है जो उचित नहीं है।

वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन ने आयात/निर्यात चक्र में विभिन्न संयोजनों के लिए औसत लागत मानी है। पत्तन ने 15 मार्च, 2001 से 15 सितंबर, 2001 की अवधि में प्रहस्तित 1 लाख टीईयू का सैम्पल लिया है और कंप्यूटरीकृत रिकार्ड से आयात चक्र में 12 प्रचालन संयोजन और निर्यात चक्र में 11 प्रचालन संयोजन माने हैं। उसने इन प्रत्येक संयोजनों से संबद्ध पड़े एवं खड़े सभी संचलनों पर विचार किया है। एमबीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उचित लगता है। वास्तव में कई पत्तन प्रयोक्ताओं ने भी इस दृष्टिकोण का समर्थन किया है। सीएसएलए का विचलनों को सम बनाने के लिए बड़े सैम्पल साइज पर विचार करने का सुझाव संगत हो सकता है; परंतु इस प्रकार का सर्वेक्षण एमबीपीटी द्वारा अगली बार इन दरों का संशोधन करते समय किया जा सकता है।

- (vi) एमएएनएससीओटीए ने कहा है कि एमबीपीटी ने एकतरफा प्रचालन की परिवहन लागत का परिकलन किया है। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि प्रति संचलन लागत का परिकलन कुल लागत और कुल संचलनों के संदर्भ में किया गया है अतः लंबे फेरों को कोई खास महत्व देने की जरूरत नहीं है। इस प्राधिकरण ने पूर्व आदेश में कथित कारणों से एकतरफा प्रचालन की लागत पर विचार करने के एमबीपीटी के दृष्टिकोण को स्वीकार किया था और इसलिए इस दृष्टिकोण की पुनः समीक्षा करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

- (vii) एमबीपीटी ने डीजल की वर्तमान कीमत 20.67 ₹0 प्रति लिटर को ध्यान में रखकर ईंधन लागत को संशोधित कर दिया है। इसके अलावा, स्नेहकों (लुब्रीकेंट) की खपत, मजदूरी लागत, मरम्मत लागत और टीएलटी तथा ट्रेलर की लागत का परिकलन भी एमएएनएससीओटीए से परामर्श करके नये सिरे से किया गया है। इन संशोधनों के आधार पर एमबीपीटी ने वर्तमान मामले में टीएलटी दर 242/- ₹0 प्रति टीईयू और ट्रेलर की दर 389/- ₹0 प्रति टीईयू मानी है जबकि पहले अनुमान के अनुसार यह दर क्रमशः 203/- ₹0 और 323/- ₹0 थी।

एमबीपीटी और एमएएनएससीओटीए के बीच दरों के परिकलन में कुछ मामूली अंतर हैं। उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण में, जैसा कि करमाहोम कार्रेंस और सीएसएलए द्वारा उल्लेख किया गया है, दरों में काफी ढील दी गई है। उदाहरण के लिए संगणना में 17 टीईयू प्रति दिन प्रति, ट्रेलर के निर्गत की गणना की गई है जबकि 52 टीईयू प्रति दिन प्रति ट्रेलर का प्रहस्तन संभव है। इसके अलावा कार्यदिवस केवल 300 दिन प्रति वर्ष माने

गए हैं जबकि करमाहोम कांफ्रेंस ने कहा है कि अंतरराष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार 348 दिन माने जाने चाहिए ।

एमबीपीटी ने प्रचालन लागत के अलावा 3% आकस्मिकता के साथ-साथ 18.5% ब्याज और 10% लाभ की भी अनुमति दी है । यह बहुत ही उदार दृष्टिकोण है क्योंकि महापत्तन न्यासों के संबंध में केवल 18.5% आरओसीई दिया जा रहा है और प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों के संबंध में ईक्विटी पर 20% कर पूर्व प्रतिलाभ दिया जा रहा है । वास्तव में एमबीपीटी द्वारा किए गए परिकलनों में संशोधन करने की रूरत है बशर्ते इस मामले में पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा नियत सिद्धांत लागू किए जाएं । तथापि इस प्रकार के संशोधनों का प्रस्ताव इस बात के मद्दे नजर नहीं किया गया है कि एमबीपीटी और परिवहनकर्ताओं द्वारा प्रस्तावित दरें कमोबेश एक दूसरे के निकट ही हैं । जैसी कि करमाहोम कांफ्रेंस और एमएएनएसए ने आशंका व्यक्त की है कि निर्धारित दरों पर सेवाओं की उपलब्धता बॉटम लाइन होगी । ऐसी स्थिति में यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा किए गए परिकलनों को इस आशा के साथ स्वीकार करता है कि पत्तन अब कम से कम निर्धारित उच्चतम सीमा लागू करने की स्थिति में होगा ।

(viii) एमएएनएससीओटीए ने कहा है कि एमबीपीटी ने एफईयू को टीईयू में बदलने के लिए केवल दो टीईयू पर विचार किया है परंतु परिवहन दर निर्धारित करने का अनुपात 1:1.5 माना है । एमबीपीटी ने इस मांग को स्वीकार करने के बाद संशोधित प्रस्ताव तैयार किया है । ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को एमबीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार करने और एफईयू के लिए प्रशुल्क टीईयू की दर का 1.5 गुणा निर्धारित करने में कोई आपत्ति नहीं है ।

(ix) सीएसएलए ने सुझाव दिया है कि लदे हुए और खाली कंटेनर के लिए अलग-अलग परिकलन होना चाहिए । एमएएनएससीओटीए ने भी यह मत व्यक्त किया है कि खाली कंटेनरों की लागत को शामिल नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि यह भाड़े के अंतर्गत आ जाती है । एमबीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में लदे हुए आयात/निर्यात कंटेनरों की दर का परिकलन करने के लिए खाली कंटेनरों के संचलनों से संबंधित लागत को शामिल नहीं किया है और खाली कंटेनरों के लिए पृथक दर का प्रस्ताव किया है ।

इस प्राधिकरण के समक्ष विचारणीय मुद्दा कंटेनरों के परिवहन के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने के संबंध में है । हालांकि इसे भाड़े या सीडीसी में शामिल किया गया है तथापि पत्तन क्षेत्र के भीतर खाली कंटेनरों का संचलन होता है और इसीलिए उनके लिए उच्चतम दर का निर्धारण किया जाना है । उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने पहले भी जहाजपर्यंत भारण (स्टीवडोरिंग) की उच्चतम दर इस स्पष्ट निष्कर्ष के बावजूद निर्धारित की थी कि भारण लागत लाइनर शर्तों के अधीन समुद्री भाड़े का ही अंग है ।

एमबीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में खाली कंटेनरों के संचलनों को शामिल न करके टीईयू के लिए 2569/- ₹0 और एफईयू के लिए 3853/- ₹0 की दर का प्रस्ताव किया है । उसने खाली कंटेनरों के लिए पृथक दरें अर्थात् टीईयू के लिए 1050/- ₹0 और एफईयू कंटेनर के लिए 1575/- ₹0 की दर का प्रस्ताव किया है ।

(x) इस प्राधिकरण ने जैसा कि अपने पूर्व आदेश में पहले ही कहा है, अब अनुमोदित परिवहन दर उच्चतम दर होगी और सेवा प्रदाता इस दर की अथवा इस सीमा से नीचे किसी भी दर की वसूली कर सकते हैं । अपनी लाइसेंस शर्तों के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों का पालन करवाना एमबीपीटी का काम है ।

8. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण महापत्तन ग्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन एमबीपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा किए जाने वाले कंटेनरों के परिवहन के लिए निम्नलिखित उच्चतम दर इस शर्त के अधीन अनुमोदित करता है कि एमबीपीटी उन्हें सेवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत करते समय इन दरों को लागू करेगा। परिणामस्वरूप पोतवणिकों से वसूली करने के प्रयोजन से टीएचसी नामक पैकेज में शामिल परिवहन दर केवल एमबीपीटी में निम्नलिखित सीमा तक दरों के संदर्भ में ही हो सकते हैं :-

क्र.सं.	विवरण	दर रु० में	
		20'	40'
(i)	पूरी तरह खाली कंटेनरों के संचलन को छोड़कर लदे हुए आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए	2569	3853
(ii)	खाली कंटेनरों के लिए	1050	1575

एम. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/IV/143/2002/असा. ]