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. 91] नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 2004/वैशाख 31, 1926
No. 91] NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 2004/VAISAKHA 31, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 मई, 2004

सं. टीएएमपी/82/2003-सीसीटीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(मामला सं. टीएएमपी/82/2003-सीसीटीएल)

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) ... आवेदक

आदेश

(मई, 2004 के चौथे दिन पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव से संबंधित है।

1.1 सीसीटीएल की दरों का मान प्रारंभ में 14 सितम्बर, 2003 तक की वैधता के साथ मार्च, 2002 में निर्धारित किया गया था। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन भारत सरकार द्वारा दिनांक 7.11.2003 को जारी नीतिगत निदेश के अनुपालन के संदर्भ में टीएएमपी सीसीटीएल दरों के मानों में प्रशुल्क की समीक्षा और संशोधन कर सकता है ताकि प्रशुल्क निर्धारण के लिए रॉयल्टी/राजस्व को अधिकतम 27% की सीमा तक हिसाब में लिया जा सके। इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल के विद्यमान दरों के मान (अनन्तिम) में कुल मिलाकर 17% की वृद्धि अंतरिम आधार पर अनुमोदित करते हुए 27 नवम्बर, 2003 को एक आदेश पारित किया था और सीसीटीएल को प्रशुल्क समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव 15 दिसम्बर, 2003 तक या उससे पहले प्रस्तुत करने का परामर्श दिया था। अंतरिम दरों के मान की वैधता को पूर्व निर्धारित अवधि से आगे भी समय-समय पर बढ़ाया गया था।

1.2 इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुपालन में सीसीटीएल ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है।

2.1 सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में उल्लिखित प्रमुख मुद्दे निम्नलिखित हैं :—

(क) प्रशुल्क ढांचा

(i) आईसीडी यातायात

चेन्नई से बाहर विभिन्न आईसीडी स्थानों से अधिक मात्रा में यातायात आकर्षित करने के लिए प्रतिस्पर्धात्मक मूल्य निर्धारण के माध्यम से प्रयासों पर विचार किया जा रहा है। स्थानीय सुपुर्दगी की तुलना में आईसीडी मूल वाले और गन्तव्य वाले कंटेनरों के लिए कम परिवहन और लाई-पहुंचाई प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) यानांतरण कंटेनर

यानांतरण कंटेनरों के लिए संयुक्त प्रहस्तन प्रभारों में 100% की वृद्धि की गई है। इस वृद्धि के बाद भी यानांतरण दर स्थानीय और आयात दर प्रभारों का 75% होगी।

(iii) रीफर कंटेनर

रीफर कंटेनर प्रभारों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की गई है ताकि प्लग-इन/प्लग-आउट, मॉनीटरिंग और बिजली की लागत को पूरा किया जा सके। वर्तमान प्रभारों में बिजली की परिवर्तनीय लागत शामिल नहीं है।

(iv) पुनर्स्थापन/उतराई-लदाई प्रभार

वर्तमान प्रशुल्क स्तर लाभकारी नहीं है। टर्मिनल के अन्तर्गत सीएफएस में विद्यमान प्रशुल्क दरों को ध्यान में रखते हुए प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। इस वृद्धि की क्षतिपूर्ति को कुछ सीमा तक सीएफएस उपयोक्ताओं के लिए कम विलम्ब शुल्क मुक्त अवधि का प्रस्ताव करके पूरा किया जाएगा।

(v) आयात भंडारण प्रभार

यार्ड में कंटेनरों को रखने की विद्यमान अवधि चिंताजनक है । आयात कंटेनरों को टर्मिनल से हटाने के लिए व्यापार जगत को प्रोत्साहित करने के प्रयास में निशुल्क दिवसों को 3 से बढ़ाकर 4 करने का प्रस्ताव किया गया है । यदि कंटेनरों को निशुल्क दिवसों में नहीं हटाया जाता है, तो भूमि किराया प्रभार कंटेनर को पोत से उतारने के अगले दिन से ही लागू हो जाएगें । अधिक अवधि तक ठहरने को हतोत्साहित करने के लिए भंडारण दर में 100% की वृद्धि की गई है ।

आईसीडी कंटेनरों को 15 दिन की निशुल्क अवधि की अनुमति देने का प्रस्ताव है यदि दस्तावेजों की कार्रवाई कंटेनर उतरने के 48 घंटे के भीतर पूरी कर ली जाती है । अन्यथा भूमि किराया कंटेनर उतारने के अगले दिन से ही देय हो जाएगा ।

(vi) सीमाशुल्क से मांग

सीमाशुल्क कार्यालय ने जुलाई 2003 से जून, 2004 की अवधि के दौरान सीमाशुल्क कर्मचारियों के पदस्थापन की लागत के लिए 38 लाख रुपए की राशि मांगी है । यह व्यय भावी अवधि के लिए प्रशुल्क में सम्मिलित किया गया है ।

ख कंटेनर की मात्रा

वर्ष 2002 के दौरान चढ़ाया-उतारा गया यातायात 3.96 लाख टीईयू था । वर्ष 2003 के लिए यातायात का पूर्वानुमान 4.89 लाख टीईयू है । सामान्य वृद्धि की तुलना में 23.50% की यह असाधारण वृद्धि क्षमता में हुई वृद्धि से तूतीकोरिन और चेन्नई से यातायात के विचलन के कारण है । यद्यपि वृद्धि की वर्तमान प्रवृत्ति 12% है, वर्ष 2004 के लिए यातायात की पूर्वानुमानित वृद्धि 13% और वर्ष 2005 के लिए 10% है । तदनुसार वर्ष 2004 के लिए यातायात 5,50,310 टीईयू और वर्ष 2005 6,05,341 टीईयू अनुमानित है ।

कंटेनर मिश्रण वर्ष 2003 के दौरान देखी गई प्रवृत्ति पर आधारित रही है । तथापि, आईसीडी की मात्रा में वृद्धि पर विचार किया गया है ।

ग राजस्व अनुमान

सीसीटीपीएल ने वर्ष 2004 और 2005 के लिए विनिमय दर को निम्नानुसार माना है :-

वर्ष 2004	– 1 अमरीकी डालर	= 46.55 रुपए
वर्ष 2005	– 1 अमरीकी डालर	47.02 रुपए

घ व्यय अनुमान

(i) वेतन में 12% की वृद्धि ।

(ii) वर्ष 2004 और 2005 के लिए डीजल के मूल्य में 8% की वृद्धि ।

(iii) वर्ष 2003 में संगणन की गई विद्युत प्रशुल्क में 16.28% की वृद्धि की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के लिए विद्युत प्रशुल्क में 10% की वृद्धि ।

(iv) कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुरूप मूल्यह्रास दरें ।

(v) वर्तमान प्रवृत्ति के अनुरूप उपस्कर अनुमानित किया गया है ।

(vi) ईंधन / विद्युत / मजदूरी को छोड़कर सभी उपस्करों के लिए 8% की मुद्रास्फीति दर का अनुमान किया गया है ।

(vii) इसने प्राधिकरण से विदेशी विनिमय के अभिलाभ और किसी सेवा को प्राप्त करने के लिए भुगतान के बीच विभेद को मानते हुए अनुमेय व्यय के रूप में प्रबंधन फीस (सीएमडीओ पत्तनों को देय) की अनुमति देने का अनुरोध किया है ।

(viii) इसने वर्णन किया है कि अनुमेय 27% रॉयल्टी और प्रचालन के प्रारंभ से अनुमेय अभिलाभ के बीच विभेदक के कारण कंपनी को हानि हुई है और प्राधिकरण से वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण में इस पर विस्तारपूर्वक विचार करने का अनुरोध किया है ।

सीसीटीपीएल ने निम्नलिखित का प्रस्ताव किया है —

(क) प्रभारों में वृद्धि (मार्च 2002 में निर्धारित प्रशुल्क के संदर्भ में)

(i)	ढुलाई सहित समेकित जहाजी कुली प्रभार (भाड़ाशुल्क सहित)	45%–50%
(ii)	कंटेनरों को खाली करना	150%
(iii)	परिवहन और लिफ्ट (एलसीएल 20 फुट और एलसीएल 40 फुट)	50%
(iv)	परिवहन और लिफ्ट (आईसीडी कंटेनर)	25%
(v)	उठाने और उतारने का प्रभार	34%
(vi)	आंतरिक ढुलाई	25%
(vii)	पोतांतरण	100%
(viii)	प्रति कंटेनर भाड़ाशुल्क	45%
(ix)	जहाजी कुली ढुलाई पर खतरनाक बक्सों के लिए प्रीमियम भाड़ाशुल्क, उठाना और भंडारण	25%
(x)	पोतों के फलक आवरण (हैच कवर) पुनः नौभरण और शटआउट प्रभार	80%
(xi)	रीफर प्रभार	65%
(xii)	टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त आवागमन / ढुलाई / स्थानान्तरण	45%
(xiii)	भंडारण प्रभार	100%

(ख) दरों के मान में कुछ मुख्य प्रावधान/प्रस्तावित परिवर्तन

(i) घाट के किनारे तक/से कंटेनर की ढुलाई, कंटेनर यार्ड में उठाने/रखने और ग्राहक के वाहन से/तक उतारने/लदान करने के लिए मौजूदा संयुक्त दर को दो विभिन्न दरों नामतः (क) घाट के किनारे तक/से ढुलाई दर और (ख) ग्राहक के वाहन तक और से उठाने/रखने सुपुर्दगी/प्राप्ति में पृथक्कृत किया गया है ।

(ii) पोतांतरण में उतराई के बाद खाली कंटेनर की सुपुर्दगी के मामले में उठाने/रखने का अतिरिक्त प्रभार लगाने के एक नए प्रावधान का प्रस्ताव किया गया है ।

(iii) आईसीडी कंटेनर की घाट से रेल यार्ड तक/से ढुलाई के लिए प्रभार घाट से यार्ड तक/से सामान्य कंटेनर की ढुलाई के प्रभार से कम है ।

(iv) खतरनाक कंटेनर के भंडारण के लिए 50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है ।

(v) (क) निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 7 दिनों से घटाकर 4 दिन कर दी गई है (दिनांक 5 फरवरी 2004 के परवर्ती पत्र में सीसीटीपीएल ने पुनः निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि कर दी ।)

[illegible] [illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

(i) [illegible]

(ii) [illegible]

(iii) [illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

(क) [illegible]

(ख) [illegible]

(ग) [illegible]

[illegible]

(vii) <u>उपस्कर प्रचालन लागत</u>

(क) वर्ष 2003 के दौरान विद्युत की लागत में वृद्धि मुख्यतः 4 नए अतिरिक्त पोस्ट पैनामैक्स क्यूरी प्रारंभ करने और नए रीफर स्थल और नई यार्ड प्रकाश व्यवस्था सक्रिय करने के कारण है ।

खपत की गई यूनिटों में वृद्धि की दूसरी वजह दीर्घ अवधि से खड़े रीफर कंटेनरों, जिन्हें सीमाशुल्क द्वारा लगभग एक वर्ष के लिए रोक रखा गया है, के कारण है । सीमाशुल्क द्वारा 40 फुट के लगभग 42 अदद रीफर कंटेनरों को रोके रखा गया था और ये यार्ड में औसतन 193 दिनों के लिए थे और सीमाशुल्क द्वारा रोके रखे गए 40 फुट के लगभग 18 रीफर कंटेनर यार्ड में 365 दिनों से अधिक के लिए पड़े हुए थे । लंबी अवधि तक कंटेनरों के रूके रहने की प्रवृत्ति जारी रहने का अनुमान है ।

(ख) <u>डीजल के मूल्य में वृद्धि</u>

वृद्धि को 6% की बजाय 7% के रूप में पढ़ा जाना चाहिए । वर्ष 2003 के दौरान औसत मूल्य लगभग 21.84 रुपए प्रति लीटर रहा है । वर्ष 2002 की तुलना में 2003 के औसत मूल्य की वृद्धि 15.61% है । यद्यपि वर्ष 2002 की तुलना में वृद्धि प्रतिवर्ष 16% से अधिक रही है, फिर भी पिछले दो से तीन महीने के औसत के आधार पर केवल 7% वृद्धि मानी गई है । वर्तमान दर लगभग 23.81 रुपए प्रति लीटर है । इस वृद्धि को देखते हुए उच्चतर प्रतिशतता पर विचार किया जा सकता है ।

(viii) <u>प्रचालन उपस्कर मूल्यह्रास और गैर-प्रचालन उपस्कर मूल्यह्रास</u>

कंपनी अधिनियम और मूल्यह्रास के लिए साधारणतया स्वीकृत सिद्धांतों के अनुसार उपस्कर को उसकी चालू अवधि में ही मूल्यह्रासित करना होता है । मूल्यह्रास की दर उनकी शेष उपयोगी अवधि पर विचार करते हुए निकाली जाती है । उनकी शेष उपयोगी अवधि निकालने में नए उपस्कर की अवधि के उसी मानदंड का प्रयोग किया गया है ।

(ix) (क) पूर्व के अनुमानों के अनुसार दी गई उपस्कर अधिप्राप्ति योजना इस तथ्य पर आधारित थी कि सीएचपीटी के उपस्करों को पूर्णतः पुनःमार्जित किया और प्रयोग किया जाएगा । तथापि, ऐसा दशा, जिसमें ये उपस्कर सौंपे गए थे, के कारण और प्रौद्योगिकीय अप्रचलन के कारण बाजार में कल-पुर्जों की अनुपलब्धता और उन कंपनियों जिन्होंने इन उपस्करों का विनिर्माण किया, के बंद होने के कारण सीसीटीएल के पास खरीदे गए उपस्करों के लिए अग्रिम देने के अतिरिक्त कोई विकल्प नहीं बचा था । कंपनी अपने प्रचालन के लिए 4 नई क्रेनों और 10 आरटीजी का आयात कर चुकी है । वर्ष 2004 में आरटीजी की अधिप्राप्ति को 3 से सुधारकर 2 किया गया है ।

(ख) मुख्य सिविल परिवर्धनों के आंकड़े निम्नानुसार हैं :-

<u>वर्ष 2003</u>	(आंकड़े करोड़ों में)
घाट पुनः मार्जन	25.07 रुपए
नया रीफर यार्ड/यार्ड का पुनः मार्जन	27.35 रुपए
<u>वर्ष 2004</u>	
प्रशासन भवन	12.36 रुपए
घाट पुनः मार्जन	13.95 रुपए
यार्ड पुनः मार्जन	28.77 रुपए

[illegible]

[illegible]

II दरों का मान

(i) प्रशुल्क वृद्धि

अवसंरचना उद्योग होने के कारण लागतों का लगभग 80% नियत है । कार्यकलाप–वार लागत निर्धारण कर न केवल समय लेने वाला बल्कि नियत लागत के विभाजन का आधार भी निर्धारित करना कठिन है । इसके अतिरिक्त, पत्तन के पास उन बॉक्सों की किस्म, जिसका वह प्रहस्तन करेगा, पर कोई नियंत्रण नहीं है । एकमात्र ऐतिहासिक विश्लेषण पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए बॉक्सों का आकार निर्धारित करने में सहायता नहीं करेगा।

(ii) अनुसूची 3.1.2 और 3.1.3 तथा अनुसूची 3.3.2 और 3.3.3

घाट के किनारे से/तक कंटेनरों की ढुलाई, कंटेनर यार्ड में लदाने/उतारने और ग्राहक से/तक उतराई/लदान के लिए मौजूदा प्रशुल्क का पृथक्करण निम्नलिखित कारणों से है :–

(क) अब प्रस्तावित दर का ब्यौरा उसी के समान है, जैसा प्रहस्तन प्रभारों के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुपालन किया जा रहा था । हमारे पहले के दरों के मान में कंटेनर को ग्राहक के वाहन तक/से सुपुर्दगी तक एक समेकित दर अनुमोदित की गई थी ।

(ख) अनुमोदित लदान/उतराई प्रभार 20 फुट के लिए 550 रुपए और 40 फुट के लिए 825 रुपए, 20 फुट के लिए 1050 रुपए और 40 फुट के लिए 1525 रुपए था, जिन सेवाओं में कंटेनर यार्ड से/तक ढुलाई और उसकी सुपुर्दगी/प्राप्ति शामिल थी ।

(ग) टर्मिनल की प्रचालनात्मक आवश्यकताएं पत्तन–दर–पत्तन भिन्न–भिन्न होती है । 2 वर्षों से अधिक के हमारे अनुभव के आधार पर हमने टर्मिनल और व्यापार जगत की स्थानीय प्रचालनात्मक आवश्यकताओं के उपयुक्त होने के लिए प्रशुल्कों को पुनर्संरचित किया है । यहां पत्तन के भीतर सीमाशुल्क जांच की जाती है और सीधी सुपुर्दगियां की जाती है, जिससे यार्ड में कंटेनरों का स्थानान्तरण होता है । प्रदान की गई सेवाओं के आधार पर प्रभारित करने में एक पृथक प्रभार सहायता करेगा ।

(घ) सीसीटीएल के और दीर्घावधिक विकास के लिए आईसीडी कंटेनरों हेतु निम्न प्रभार रखने के लिए इसके लिए अधिकाधिक कंटेनरों को आकर्षित करने में समर्थ होना महत्वपूर्ण है । दूरी के कारण सीसीटीएल को अन्य दक्षिण भारतीय पत्तनों, जो समीप है, की तुलना में नुकसान है । इसलिए, इसे इन कंटेनरों को आकर्षित करने की आवश्यकता है । इन कंटेनरों को आकर्षित करके उच्चतर मात्रा से सभी ग्राहकों को लाभ प्राप्त होगा ।

(iii) अनुसूची 3.2.2 – घाट क्रेनों द्वारा एलसीएल कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार

पूर्व प्रशुल्क पत्रक में उल्लिखित प्रभार ग्राहक के वाहन से अथवा तक उतराई अथवा लदान के लिए है । कंटेनर खाली करने के बाद आगे खाली कंटेनर के लदान/उतराई की अपेक्षा होती है । इसलिए, हमने भ्रम से बचने के लिए एक स्पष्टीकारक टिप्पणी के रूप में यह शर्त रखी है ।

(iv) अनुसूची 3.3.2 और 3.3.3 – आईसीडी कंटेनरों और सामान्य कंटेनरों की ढुलाई के लिए प्रभार

निम्नतर दर का प्रस्ताव करने का एकमात्र कारण चेन्नई की ओर आईसीडी कार्गो आकर्षित करने के लिए प्रोत्साहन देना है । आईसीडी से चेन्नई की दूरी देखते हुए ग्राहक को कंटेनर लाने हेतु अदा करने के लिए आवश्यक अतिरिक्त रेल माल भाड़े के कारण हानि होती है ।

(v) अनुसूची 3.4 – शटआउट प्रभारों की टिप्पणी में संशोधन

अनुसूची 3.4 की मौजूदा प्रशुल्क टिप्पणी 2 के अनुसार शटआउट प्रभार यानान्तरण के मामले में लागू होगा अगर मूलतः नामित पोत की बर्थिंग के बाद पोत का नामांकन परिवर्तित किया जाता है । उसे पोत के नामांकन के किसी परिवर्तन के लिए संशोधित किया गया है । पूर्व परिभाषा के आधार पर शटआउट प्रभार केवल तभी लागू

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

(ग) व्यापार जगत को टर्मिनल से आयात कंटेनरों को हटाने के लिए प्रोत्साहित करने के प्रयास में हमने निःशुल्क दिवस 3 से बढ़ाकर 4 दिन करने का प्रस्ताव किया है जिसके भीतर कंटेनरों को टर्मिनल से बाहर हटा लिया जाना चाहिए, जिसमें विफल होने पर बाद वाले दिन से पोत से कंटेनर के उतरने तक भूमि किराया प्रभार लागू होगा । इसके अतिरिक्त, यह ध्यान में रखते हुए कि मुख्य पत्तन भूमि का प्रयोग केवल मार्गस्थ प्रयोजनों के लिए किया जाना चाहिए और दीर्घकालीन रूकने को हतोत्साहित किया जाना चाहिए भंडारण दर में 20 फुट के लिए 2.5 अमरीकी डालर से 20 फुट के लिए 5 अमरीकी डालर की वृद्धि पर विचार किया गया है ।

कंटेनर प्रचालकों द्वारा आईसीडी दस्तावेजों को पूरा करने की अपेक्षा के कारण कई आयात आईसीडी कंटेनर यार्ड में रूके पड़े रहते हैं । इस प्रकार, यह सुझाव दिया जाता है कि 15 दिनों की निःशुल्क अवधि केवल तभी उपलब्ध कराई जानी चाहिए, अगर दस्तावेज पोत से उतराई की तारीख से 48 घंटे के भीतर पूरे हो जाते हैं । 48 घंटे के भीतर दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर पाने पर, कंटेनर की उतराई के बाद वाले दिन से भूमि किराया प्रभार लागू हो जाएगा। तथापि, व्यापार जगत द्वारा हमें दिए गए सुझावों के आधार पर हम 48 घंटे की सीमा को संशोधित करके 96 घंटे कर रहे हैं ।

(x) <u>अनुसूची 3.13 – नौवहन को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार</u>

जैसा हमारे पूर्व प्रशुल्क में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था, प्रस्तावित प्रभारों को केवल 17% बढ़ाया गया है । इसमें और किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है ।

(xi) <u>अनुसूची 3.12.10 – विविध प्रभार</u>

(क) हमारे नए दरों के मान में निम्नलिखित विविध प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है :–

		20 फुट	40 फुट
(vii)	खतरनाक का स्टिकर लगाना / हटाना (प्रति कंटेनर)	100	100
(viii)	प्रति कंटेनर एक द्वार खुला रखने का प्रभार	600	600
(ix)	दस्तावेजों का रद्दकरण – प्रति ईआईआर	100	100
(x)	खतरनाक कंटेनरों की घोषणा नहीं करना / गलत घोषणा करना	3,000	4,500
(xi)	चलता सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	400	400

मद सं0 (vii), (ix), (x) अधिक दंडात्मक प्रभारों के स्वरूप में ही हैं, जो अन्य पत्तन प्रचालकों के मामले में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभारों के समान हैं । ये सुरक्षा संबंधी गंभीर चूक हैं, जिनके सख्त निवारण की आवश्यकता है ।

मद सं0 (viii) प्रति कंटेनर एक द्वार खुला प्रभार मूलतः नाशवान उत्पादों का वहन कर रहे कंटेनरों के लिए प्रदान की गई सेवाओं के लिए है । कार्यकलाप में सील काटने, एक द्वार खोलने और एक ओर बंद करने की अपेक्षा होती है । पुनः पोत पर लदान करते समय, पोत तक ढुलाई के लिए द्वार को पुनः बंद करने और द्वार दुबारा खोलने पर पोत पर बंद करने की आवश्यकता होती है । जनशक्ति लागत और शामिल अवधि पर विचार करते हुए 600 रुपए के एक नाममात्र प्रभार का प्रस्ताव किया गया है ।

(ख) <u>नई मदों के लिए प्रशुल्क</u>

सीएण्डएस में नए प्रभारों का प्रस्ताव हमारे प्रयोक्ताओं से सेवा अनुरोध की पूर्ति के लिए किया गया है।

प्रभाव नहीं है, जो अन्य सीएसएफ़ प्रकारों, जो मिश्र की श्रेणी में [illegible] हमने अभी तक उत्पादन संबंधी प्रदान करने के लिए सहित [illegible] है । प्रस्तावित प्रभार पर समान कार्यवाही में तर [illegible] के आधार पर विचार किया गया है ।

[illegible] पाटनशुल्क लगाना बताती

[illegible] नामित प्राधिकारी के आदेश सं. 34/2002 [illegible] 18 दिसम्बर 1995 के आधार पर वृद्धि की गई है ।

[illegible] हमारे पाटनशुल्क से उत्पन्न [illegible] और [illegible] के लिए [illegible] से संबंधित किसी के पुनरावलोकन की उसकी मांग की समीक्षा करने के लिए [illegible] ।

[illegible] पाटनशुल्क यह समीक्षा कर रहा है कि क्या [illegible] पाटनशुल्क का कोई [illegible] नहीं हुआ है ।

[illegible] से हमारे दिनांक 13 जनवरी 2004 के [illegible] प्राप्त [illegible] किया गया था

[illegible] दिनांक 12 फरवरी 2004 के [illegible] जिसका सारांश नीचे दिया [illegible] —

40200 [illegible] के [illegible] के साथ 285 मीटर [illegible] लम्बाई का [illegible] 14 अगस्त 2002 को [illegible] अनुसार [illegible] 19 अगस्त 2002 से 18 अगस्त 2004 तक की अवधि के लिए [illegible] लाख [illegible] 285 मीटर के [illegible] के संबंध में यह वर्णन किया जाता है कि [illegible] का अनुमान किया गया था ।

जैसा ऊपर वर्णन किया गया है [illegible] पर निर्भर करती है इसलिए [illegible] क्योंकि वर्ष 2004–2005 के दौरान [illegible] उपलब्ध नहीं है । [illegible] वर्ष 2004–05 के दौरान [illegible] प्राप्त करता है । 285 मीटर के लिए [illegible] 885 मीटर [illegible] लम्बाई के लिए [illegible] और 2005 के लिए अनुमानित [illegible] उचित प्रतीत होता है ।

[illegible] 31 मार्च 2003 को और [illegible] 2002 [illegible] के लिए [illegible] करोड़ रुपए [illegible] के लिए 3.43 करोड़ रुपए का [illegible] 2004 और 2005 के लिए [illegible] 11.19 [illegible] और [illegible]

[illegible] [illegible] का [illegible] का पट्टा अक्तूबर,2004 तक वैध है । सीसीटीएल ने साथ–साथ ही दिनांक 21 [illegible] से मैसर्स एबीजी के साथ की गई संविदा रद्द कर दी और मैसर्स एबीजी को अदा करने के लिए [illegible] को [illegible] प्रभार का भुगतान नहीं किया है । सीएचपीटी, सीसीटीएल और मैसर्स एबीजी के बीच त्रिपक्षीय [illegible] के अनुसार सीसीटीएल क्रेन का प्रयोग करेगा और पत्तन न्यास को पट्टा प्रभार अदा करेगा तथा पत्तन [illegible] बाद [illegible] प्रभार मैसर्स एबीजी को अदा करेगा ।

[illegible] गया है कि सीसीटीएल की लागत विवरणी पत्तन न्यास को नहीं भेजी गई है, क्योंकि पत्तन न्यास की [illegible] लागत और उसके औचित्य पर टिप्पणी करने के लिए सभी प्रयोक्ता संघों को भेजी जाती [illegible] रखा गया है । इस संबंध में, यह अनुरोध किया जाता है कि चूंकि वे पत्तन न्यास के [illegible] सुविधाजनक बनाने के लिए सेवाएं प्रदान कर रहे हैं और उन्हें पत्तन के भीतर एक [illegible] जाता है, इसलिए इससे पत्तन न्यासों और प्रयोक्ता संघों को निविष्टि लागतों के औचित्य [illegible] और उस क्षेत्र, जहां लागत नियंत्रित की जा सकती है, का पता लगाने के लिए लागत [illegible] अपेक्षित है । पत्तन उसकी तुलना अपनी लागत से कर सकता है और निर्यात प्रतिस्पर्धी [illegible] में लागत की कमी के लिए सुझाव दे सकता है । आगे यह वर्णन किया जाता है [illegible] टर्मिनल प्रचालक के लागत विवरणी की गोपनीयता रखने का निर्णय करता है तो उपकरण [illegible] के लिए [illegible] न्यास को प्रदान किया जा सकता है ।

[illegible] के प्रस्ताव पर उसके प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए चेन्नई में सीएचपीटी में दिनांक 20 फरवरी,2004 [illegible] सुनवाई की गई थी । संयुक्त सुनवाई में सीसीटीएल, सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने विचार प्रस्तुत [illegible] ।

[illegible] [illegible] संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, सीसीटीएल से अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया [illegible] सीसीटीएल ने अपने दिनांक 3 मार्च,2004 और 5 मार्च,2004 के पत्र द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर [illegible] सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत [illegible] का वर्णन नीचे किया जाता है –

[illegible] की प्रतिशतता के रूप में यानान्तरण लागत नीचे दिए गए अनुसार है –

		20' फुट	40' फुट	प्रहस्तन की प्रतिशतता के रूप में यानान्तरण 20' फुट	40' फुट
[illegible]	स्थानीय	82.00	117.00	77%	82%
	यानान्तरण	63.00	96.00	–	–
[illegible]	स्थानीय	109.00	165.00	128%	121%
	यानान्तरण	140.00	200.00	–	–
[illegible]	स्थानीय	115.00	169.00	121%	114%
	यानान्तरण	139.00	193.00	–	–
[illegible]	स्थानीय	50.00	75.00	148%	148%
	यानान्तरण	74.00	111.00	–	
[illegible]	स्थानीय	71.00	107.00	87%	86%
	यानान्तरण	62.00	92.00	–	–
[illegible]	स्थानीय	35.77	53.66	103%	103%
	यानान्तरण	37.02	55.53	–	–

चेन्नई	स्थानीय	50.68	76.02	75%	75%
	यानान्तरण	38.00	57.00	—	—
जेएनपीटी	स्थानीय	64.45	96.67	100%	100%
	यानान्तरण	64.45	96.67	—	—

उपरोक्त पत्तनों के लिए यानान्तरण प्रभार हमारे केवल 75% के अनुमान की तुलना में प्रहस्तन प्रभार के 75% से अधिक है ।

(ii) प्रस्तावित पट्टा किराया

(क) 5% की वृद्धि अनुमानित है । वर्ष 2004 के लिए विचार की गई वृद्धि की राशि 1.17 करोड़ रुपए और वर्ष 2006 के लिए 1.80 करोड़ रुपए होती है । सीएचपीटी द्वारा मांगी गई जमानत राशि और पट्टा किराया प्रीमियम पर प्रस्ताव के लिए विचार नहीं किया गया है । सीसीटीएल जैसी बीओटी परियोजनाओं के लिए भूमि किराया प्रीमियम, जमानत राशि और वृद्धि खण्ड लागू नहीं होते हैं ।

(ख) भूमि किराया प्रीमियम, जमानत राशि और वृद्धि खण्ड सीसीटीएल द्वारा अधिग्रहण के 2 दिन पूर्व सीएचपीटी के दरों के मान में सम्मिलित किए गए थे । मदें सीएचपीटी और सीसीटीएल के बीच विवादाधीन है । हम भूतलक्षी प्रभाव से अपना दावा दाखिल करने का अधिकार सुरक्षित रखते हैं, अगर सीसीटीएल से इन प्रभारों को अदा करने की अपेक्षा होती है ।

(iii) यार्ड की क्षमता, रूकने की सकल अवधि और समग्र क्षमता निम्नानुसार है :—

स्टैक की किस्म	उपस्कर की किस्म	टीईयू आधारिक खण्ड	स्टैक की ऊंचाई	स्टैक उपयोग का प्रतिशत	स्थैतिक क्षमता
मिश्रित	आरटीजी	2900	4	70%	8,120
रीफर	आरटीजी	180	3	50%	270
अन्य	आरटीजी	96	1	50%	48
कुल औसत		3,176	3.85	68%	8,438
शीर्ष कारक					119%
सामान्य क्षमता					7,090
रूकने की अवधि					4
दिन					365
समग्र क्षमता					647,032

8.2 जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई, सीएचपीटी से चेन्नई के आसपास (विशेषकर कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रचालित) विभिन्न कंटेनर माल स्थलों में लगाई जाने वाली दरों का ब्योरा एकत्रित करने का अनुरोध किया गया था ।

8.3 सीएचपीटी द्वारा अपने दिनांक 12 मार्च,2004 के पत्र द्वारा कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी के सीएफएस प्रभारों से संबंधित ब्योरे से संकलित कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए भरने/खाली करने के प्रभार नीचे सारणी में दिए गए हैं

(ii) भण्डारण आय का अनुमान ।

(iii) वर्ष 2003 के वास्तविक के संबंध में 2004 और 2005 में परिसंपत्तियों का मूल्यह्रास ।

(iv) श्रमिक और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागतों में वृद्धि ।

(v) वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रस्तावित पूंजी अभिवृद्धि का औचित्य ।

(vi) क्षमता अनुमान ।

(vii) पोतांतरण कंटेनर दरों, भण्डारण प्रभारों, सीएफएस प्रभारों, रीफर प्रभारों में प्रार्थित यौक्तिकीकरण/संशोधन और उनसे होने वाली अतिरिक्त आय का औचित्य ।

11.2. सीएचपीटी से इस सुनवाई में उपस्थित रहने और सीसीटीएल के प्रस्ताव पर अपने विचार/टिप्पणियां प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था ।

11.3 मुख्य सीमाशुल्क आयुक्त, चेन्नई से इस सुनवाई में चेन्नई सीमाशुल्क के एक प्रतिनिधि को प्रतिनियुक्त करने का अनुरोध किया गया था, ताकि वह सीसीटीएल में तैनात सीमाशुल्क कर्मचारियों के लिए लागत वसूली के मुद्दे पर स्पष्टीकरण दे सके।

11.4. सुनवाई में आयुक्त (सीमाशुल्क) ने बताया कि उनके विभाग ने सीसीटीएल प्रचालनों के संबंध में तैनात सीमाशुल्क कर्मचारियों की लागत की वसूली के लिए अपनी पूर्ववर्ती मांग की समीक्षा की है । टर्मिनल में प्रचालनरत सीएचपीटी के समक्ष की स्थिति को देखते हुए सीमाशुक ने सीसीटीएल से बकायों अथवा किसी भुगतान से संबंधित फिलहाल अपनी मांग को वापस लेने का सिद्धांततः निर्णय ले लिया है । उन्होंने आगे सूचित किया कि भविष्य में ऐसे भुगतान के दावों के मुद्दे के बारे में शीघ्र ही निर्णय लिया जा सकता है ।

12.1 सीसीटीएल ने अपने दिनांक 23 अप्रैल,2004 के पत्र द्वारा संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए और निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे उठाए हैं :—

(i) आरटीजी के किराए के लिए वर्ष 2004 में मैसर्स एबीजी इंडस्ट्रीज लिमिटेड को देय पट्टा किराया की राशि 3.23 करोड़ रुपए, अब देय नहीं है ।

(ii) दिनांक 19 अप्रैल,2004 को आयोजित सुनवाई में सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने पुष्टि की थी कि वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीमाशुल्क वसूली के रूप में 2.27 करोड़ रुपए और 2.37 करोड़ रुपए की राशि देय नहीं है । सीमाशुल्क की पुष्टि आदेश में दर्ज की जाए ।

(iii) मात्रा में वृद्धि को शामिल करते हुए 6% की वार्षिक मुद्रास्फीति दर के आधार पर विद्युत प्रभार परिकलित किए गए हैं । तदनुसार, वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्रमशः 27 लाख रुपए और 41 लाख रुपए की कमी की गई है ।

(iv) वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्रमशः 2.70 करोड़ रुपए और 2.80 करोड़ रुपए की तकनीकी सेवा शुल्क के रूप में राशि को निकाल दिया गया है, हालांकि सीसीटीएल इस व्यय को शामिल नहीं किए जाने के पक्ष में सहमत नहीं है ।

(v) प्रारंभिक व्यय परियोजना के कार्यकाल के बाद परिशोधित किए जाते हैं और इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2004 और 2005 में 1.93 करोड़ रुपए की कमी हुई है, हालांकि सीसीटीएल इस कार्रवाई से सहमत नहीं है । टीएएमपी इस स्थिति पर विचार कर सकता है और इस मामले में यह राशि वर्ष 2004 और 2005 के लिए 2.31 करोड़ रुपए मानी जानी है ।

(vi) इसने अपने परिकलनों के आधार पर अपनी लागतों में वार्षिक पट्टा किराए पर विचार किया है और सीएचपीटी की मांग के आधार पर नहीं । परिणामतः इसके अनुमानों में पट्टा किराए में वर्ष 2004 में 3.80 करोड़ रुपए

और 2005 में 4.43 करोड़ रुपए की कमी हुई । वर्ष 2004 और 2005 के लिए अब विचार की गई लागत 8.86 करोड़ रुपए है ।

पट्टा किराया संबंधी मामले प्रत्याभूति समराशि और एक बार के प्रीमियम सहित मध्यस्थता के अधीन हैं । यदि मध्यस्थ यह निर्णय देता है कि सीसीटीएल को राशि का भुगतान करना है तब सीसीटीएल के पास ... से ब्याज सहित राशि का दावा करने का आधार सुरक्षित है ।

(vii) सीसीटीएल ने कुल मरम्मत और अनुरक्षण लागत को वर्ष 2004 के लिए 329.62 लाख रुपए से बढ़ाकर 332.05 लाख रुपए कर दिया है और वर्ष 2005 के लिए इसे 368.27 लाख रुपए से घटाकर 366.20 लाख रुपए कर दिया है ।

(viii) अप्रैल 2004 में लागू दरों के आधार पर इसने वर्ष 2004 के लिए ईंधन की लागत को 21.40 रुपए से संशोधित करके 24.38 रुपए प्रति लीटर कर दिया है और वर्ष 2005 के लिए दर परिकलित करने के लिए 6% की मुद्रास्फीति दर लागू की है ।

(ix) इसने कंटेनर मरम्मत की पूर्ववर्ती प्रस्तावित दरों में 20% की कमी लागू की है ।

(x) पोतारण प्रभारों की दरों में लगभग 28.26% की कमी हुई है । इससे लदान और उतराई के लिए स्टूसी बर्थ प्रभारों के 59.75% उद्ग्रहण का पता चलता है ।

(xi) इसने रीफर यार्ड में विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभारों में लगभग 24% की कमी लागू की है । तदनुसार, कुल विद्युत लागत को वर्ष 2004 के लिए 6.86 करोड़ रुपए से घटाकर 5.61 करोड़ रुपए और वर्ष 2005 के लिए 8.04 करोड़ रुपए से घटाकर 7.63 करोड़ रुपए किया गया है ।

(xii) इसने मूल्यह्रास का परिकलन अनुमानों पर आधारित पूर्ववर्ती परिकलन की तुलना में 2003 (वास्तविक) के आंकड़ों के आधार पर किया है । इसने वर्ष 2005 के दौरान उपस्करों/आईटी हार्डवेयर जैसी परिसंपत्तियों की अभिवृद्धि के लिए मूल्यह्रास पर विचार किया है, जिस पर इसने पहले विचार नहीं किया था ।

(xiii) वर्ष 2004 और 2005 के लिए जनशक्ति लागत का परिकलन प्रस्तुत किया गया है । इसने 12% प्रतिवर्ष वेतनवृद्धि की दर को बनाए रखा है ।

(xiv) इसने वर्ष 2004 और 2005 के लिए विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = 44/-रुपए पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

(xv) सीएचपीटी के साथ विचार-विमर्श के बाद इसने पूर्ववर्ती 6,47,032 टीईयू के उसी यातायात अनुमान को बनाए रखा है ।

(xvi) इसने चेन्नई और इसके आसपास स्थित अन्य कंटेनर फ्रेट केन्द्रों के माल उतराई प्रभारों की तुलना में निम्नलिखित प्रशुल्क प्रस्तुत किए हैं :-

(रुपए)

क्रम सं0	प्रहस्तन का नाम	कॉनकॉर		सीडब्ल्यूसी		सीसीटीएल	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
1	माल उतराई	1000	1600	1000	1600	450	650
2	सील करना	—	—	—	—	200	200
3	पुनः आकलन एवं मापन	12/सीबीएम	—	—	—	—	—
4	कंटेनर प्रहस्तन	625	950	240	660		

(xvii) सीसीटीएल ने अप्रैल 2004 से नवम्बर, 2003 की अवधि के दौरान 53.03 करोड़ रुपए की राशि का घाटा उठाया है । इस आदेश में ऐसी व्यवस्था अवश्य की जाए, जिससे कि सीसीटीएल अगले पांच वर्ष अथवा दस वर्ष की अवधि में घाटा पूरा कर सके ।

(xviii) टीएएमपी ने 30वें वर्ष के अंत में प्राप्य राशि की जमा वापसी के परिकलन के लिए 30वें वर्ष के अंत में प्राप्य उपस्कर के बही मूल्य पर विचार किया है । यदि संगत अवधि के लिए 100% तक इन परिसम्पत्तियों को बट्टे खाते डालने के लिए टीएएमपी अनुमति देता है और इस समय उनके मूल्यह्रास पर विचार नहीं किया जाता है तथा इन परिसम्पत्तियों को परियोजना के केवल 20वें वर्ष के आसपास अधिग्रहीत किया जाएगा । इस तथ्य को देखते हुए, यह वापसी जोड़ने का कार्य तब किया जाएगा, जब ऐसे मूल्यह्रास पर विचार किया जाता है । इससे यह सुनिश्चित माना कि संगत अवधि के दौरान प्राप्तियों और लागतों का मिलान किया गया है ।

12. दिनांक 23 अप्रैल, 2004 के अनुवर्ती ई-मेल में सीसीटीएल ने निम्नलिखित अनुरोध किए हैं –

(i) निःशुल्क दिवसों के भीतर निकासी न किए गए कंटेनर की उतराई के अगले दिवस से भंडारण प्रभार लगाए जाने के अनुरोध को स्वीकार किया जाए ।

(ii) भंडारण आय 20' वाले कंटेनर के लिए 5 अमरीकी डॉलर और 40' वाले कंटेनर के लिए 10 अमरीकी डॉलर तथा आयात कंटेनरों के लिए 2 दिन के औसत विश्राम समय की परिकल्पना के आधार पर परिकलित की गई है ।

(iii) खाली कंटेनरों पर भंडारण प्रभार उनकी निकासी के अगले दिन से लगाने के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाए ।

12.1 सीसीटीएल के साथ विचार-विमर्श के बाद, सीएसपीटी ने अपने दिनांक 28 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा टर्मिनल की क्षमता 7,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष का अनुमान प्रस्तुत किया है ।

13. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं । संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्कों और प्राप्त टिप्पणियों का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा । ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं ।

14. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है –

(i) इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 6 मार्च, 2002 के आदेश द्वारा निर्धारित प्रारंभिक दरों के मान की वैधता दिनांक 14 सितम्बर, 2003 तक थी । केंद्र सरकार द्वारा जारी नीतिगत निदेश के अनुपालन में प्रारंभिक रूप से निर्धारित दरों पर 17% की वृद्धि की अनुमति देते हुए इस प्राधिकरण ने वास्तविक तथ्यों और आंकड़ों के आधार पर दरों के मान की समीक्षा करने के लिए अंतरिम दरों के कार्यान्वयन तक दरों के मान की वैधता बढ़ा दी थी । सीसीटीएल को दिनांक 15 दिसम्बर, 2003 तक प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने का परामर्श दिया गया था । इस बीच, सरकार के नीतिगत निदेश का अनुपालन करने के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय निर्धारित किए गए अनुमानों के आधार पर 17% की अंतरिम वृद्धि की अनुमति दी गई थी । इस पृष्ठभूमि में वर्ष 2004 और 2005 के लिए अनुमानित स्थिति के विश्लेषण के साथ सीसीटीएल से यह प्रस्ताव प्राप्त हुआ था । यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि महापत्तन के समान सीसीटीएल कैलेंडर वर्ष के आधार पर लेखाकरण का अनुपालन करता है ।

(ii) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत सभी संगत अनुसूचियों सहित विस्तृत लागत विवरणों जैसी सीसीटीएल द्वारा गोपनीयता बनाए रखने का अनुरोध किया गया था, प्रयोक्ताओं में परिचालित नहीं की गई थी । इससे प्रयोक्ताओं और यहां तक कि सीएसपीटी में बहुत घबराहट उत्पन्न हुई ।

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

संयुक्त सुनवाई के बाद भी कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने इस संबंध में लिखित विरोध दाखिल किया है। यह प्राधिकरण इन प्रयोक्ता संगठनों द्वारा अभिव्यक्त भावनाओं से सहमत होना चाहेगा और सीसीटीएल के अधिकारी द्वारा की गई दुर्भाग्यपूर्ण टिप्पणियों पर उनके विरोध पर सुनवाई करेगा । हम आशा करते हैं कि सीसीटीएल इस बात का ध्यान रखेगा और एक मुख्य आंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के स्तर के अनुरूप अपना आचरण करेगा तथा उस मर्यादा का अनुपालन करेगा जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए के समान सार्वजनिक सुनवाइयों में बनाए रखने की अपेक्षा की जाती है ।

(iv) सीसीटीएल और उस मामले के लिए कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालक भी प्रायः नौवहन लाइनों द्वारा लगाई गई समुद्री भाड़ा दरों और उनके द्वारा की गई वृद्धियों का उल्लेख करते हैं । ये मुद्दे इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों के लिए बिल्कुल संगत नहीं हैं । यह मानना होगा कि कानून इस प्राधिकरण से पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा लगाए गए प्रशुल्क को विनियमित करने की अपेक्षा करता है । इस प्राधिकरण का विभिन्न नौवहन लाइनों द्वारा लगाए गए समुद्री भाड़ों से कुछ लेना देना नहीं है । इसके अलावा, पत्तन प्रशुल्क में उठने वाले तर्क का मात्र इस आधार पर औचित्य दिया जा सकता है कि भाड़ा दरें विनियमनाधीन नहीं हैं, इस प्राधिकरण को स्वीकार्य नहीं है ।

(v) सीसीटीएल द्वारा प्रारंभिक प्रशुल्क नियत करते समय इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल द्वारा दावा किए गए विभिन्न लागत घटकों की स्वीकार्यता के बारे में निश्चित दृष्टिकोण अपनाया है । सीसीटीएल ने उसके तत्काल बाद एक समीक्षा याचिका दाखिल की जिसे इस प्राधिकरण द्वारा उसके दिनांक 12 अगस्त,2002 के आदेश द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया था । सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के विरुद्ध माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका दाखिल की । इस बीच, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन अपनी शक्तियों के प्रयोग में केंद्र सरकार ने प्रशुल्क नियतन की लागत के रूप में सीएचपीटी को सीसीटीएल द्वारा देय राजस्व के हिस्से को अधिकतम 27% पर विचार करने के लिए नीतिगत निर्देश जारी किया । यह आदेश सीसीटीएल द्वारा उच्च न्यायालय से याचिका वापस लेने के बाद जारी किया गया था । इस मामले में संयुक्त सुनवाई में सीसीटीएल ने यह वर्णन किया है कि उसने पिछली बार के समान ही लागत निर्धारण दृष्टिकोण बनाए रखा था । परंतु, प्रारंभिक रूप से प्रस्तुत प्रस्ताव पूर्व निर्णय के पूर्णतः अनुरूप नहीं था । तथापि, सीसीटीएल ने बाद में अपने मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के कम से कम आंशिक रूप से अनुरूप अपनी लागत विवरणी में संशोधन किया । ये संशोधित विवरणियां हमारे द्वारा दिनांक 23 अप्रैल,2004 और 27 अप्रैल,2004 को प्राप्त की गई थीं । निर्धारित किए जा चुके सिद्धांतों और राजस्व के हिस्से के व्यवहार पर सरकार के नीतिगत निर्देश द्वारा यथासंशोधित को छोड़कर, सीसीटीएल के मामले में पहले अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए, हमारे द्वारा मामले का विश्लेषण किया गया है ।

(vi) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत लागत की स्थिति वर्ष 2003 के लिए आय और व्यय के अनुमानित स्तर पर आधारित थी । तत्पश्चात, हमारे अनुरोध पर वर्ष 2003 के लिए वास्तविक स्थिति प्रस्तुत की गई थी। इसलिए, यह विश्लेषण वर्ष 2003 के लिए सीसीटीएल द्वारा सूचित वास्तविक स्थिति पर आधारित है । इसके अतिरिक्त नवम्बर,2003 में अनुमत 17% की अंतरिम प्रशुल्क वृद्धि को भी ध्यान में रखा गया है ।

(vii) सीसीटीएल द्वारा नवमित पूर्ववर्ती वर्षों की तुलना में कंटेनर यातायात में 12% और 10% की वृद्धि पर विचार करते हुए वर्ष 2004 और 2005 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान किया गया है । जबकि एफआईसीसीआई चेन्नई में 12% की यातायात वृद्धि स्वीकार करता है वहीं सीएसएलए और अधिक वृद्धि का पूर्वानुमान करता है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी सीसीटीएल द्वारा यातायात के पूर्वानुमान को उचित पाता है । इसके विपरीत कुछ भी उपलब्ध नहीं रहने के अभाव में सीसीटीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि स्वीकार की जाती है । चूंकि वर्ष 2003 के लिए वास्तविक कंटेनर थ्रुपुट उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2004 के लिए सीसीटीएल के पूर्वानुमान को वर्ष 2003 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर 12% की प्रस्तावित वृद्धि दर लागू करते हुए आंशिक रूप में संशोधित किया जाता है । इसके फलस्वरूप, वर्ष 2005 के लिए पूर्वानुमान भी आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है। पुनः नौभरण कंटेनरों की गणना में सीसीटीएल के अनुमानों में पाई गई परिकलन त्रुटि भी सुधारी गई है । इन

अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति दरों के मान की आगामी समीक्षा के समय ज्ञात होगी । गलत अनुमान के कारण टर्मिनल प्रचालक को प्राप्त होने वाला व्यर्थ लाभ, अगर कोई हो, प्रशुल्क में भावी संशोधन के विरूद्ध समंजित किया जा सकता है ।

(viii) सीसीटीएल ने प्रारंभ में आय का अनुमान करने के लिए वर्ष 2004 के लिए 1 अमरीकी डॉलर = 46.55 रुपए और वर्ष 2005 के लिए अमरीकी डालर = 47.02 रुपए की विनिमय दर अपनाई है । सीएसएलए द्वारा जैसा सही रूप से इंगित किया गया है, विदेशी मुद्रा बाजार, जहां अमरीकी डालर के विरूद्ध भारतीय रुपए को लाभ जारी है, में वर्तमान प्रवृत्ति को देखते हुए यह स्थिति वास्तविक नहीं हो सकती । अंततः सीसीटीएल ने कुछ बैंकों से प्राप्त सूचना के आधार पर 1 अमरीकी डालर = 44 रुपए की विनिमय दर लागू करने का प्रस्ताव किया है। सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वीकार की जाती है । विदेशी मुद्रा दर में घट–बढ़ को देखते हुए यह बेहतर होगा अगर प्रशुल्क की मदें केवल रुपए के रूप में मूल्यवर्गित की जाती हैं, जो सभी संबंधितों को निश्चितता की सुविधा प्रदान करेगी । तथापि, सीसीटीएल ने डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को वरीयता देना जारी रखा है । जबकि यह प्राधिकरण मौजूदा प्रशुल्क संरचना को स्वतः ही परिवर्तित नहीं करना चाहता, वही सीसीटीएल को ध्यान में रखना चाहिए कि भारतीय रुपए में और वृद्धि के कारण राजस्व में कमी, अगर कोई हो, इस प्राधिकरण के लिए समय से पूर्व किसी प्रशुल्क समीक्षा के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कारण नहीं हो सकता ।

(ix) सीसीटीएल द्वारा किए गए सकल राजस्व के अनुमान पर वर्ष 2003 की वास्तविक राशि के संदर्भ में थ्रूपुट के लिए समायोजन और भंडारण आय को छोड़कर इस विश्लेषण में साधारणतया विश्वास किया जा सकता है ।

सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2003 के दौरान रुकने की औसत अवधि 5.1 दिन रही है और उसने वर्ष 2004 और 2005 के दौरान रुकने की औसत अवधि में कमी करके 4 दिन होने का अनुमान किया है । वर्ष 2004 और 2005 के लिए रुकने की औसत अवधि में 4 दिन की प्रत्याशित कमी को स्वीकार किया जाता है क्योंकि यह क्षमता सुधारने के लिए यार्ड को सकुलन–मुक्त करने की सीसीटीएल की नीति के अनुरूप है । नवम्बर,2003 में प्रशुल्क में 17% की अनुमत्य अंतरिम वृद्धि पर विचार करने के बाद वर्ष 2003 के दौरान अर्जित 946 लाख रुपए की भंडारण आय की तुलना में वर्ष 2004 के लिए इस प्रशुल्क मद से आय 616.72 लाख रुपए और वर्ष 2005 के लिए 617.31 लाख रुपए है । सीसीटीएल का अनुमान पूर्णतः वास्तविक प्रतीत नहीं होता, यहां तक कि अगर रुकने की अवधि में पूर्वानुमानित कमी को भी हिसाब में लिया जाए । वर्ष 2003 के लिए वास्तविक भंडारण आय के आधार पर वर्ष 2003 के लिए इकाई भंडारण आय 191.97 रुपए प्रति टीईयू होती है । सीसीटीएल द्वारा रुकने की अवधि में पूर्वानुमानित कमी और विश्लेषण के प्रयोजनार्थ अपनाई गई विदेशी मुद्रा दर में समायोजन के साथ अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमत्य प्रशुल्क में 17% वृद्धि पर विचार करते हुए समतुल्य इकाई भंडारण आय 165.86 रुपए प्रति टीईयू होती है । अनुमानित थ्रूपुट के आधार पर इस प्रकार भंडारण आय का अनुमान उचित रूप से वर्ष 2004 के लिए 915.10 लाख रुपए और वर्ष 2005 के लिए 1008.61 लाख रुपए लगाया जा सकता है । तदनुसार, संशोधित लागत विवरणी में सकल राजस्व के अनुमान पर विचार किया जाता है ।

(x) सीसीटीएल में प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के समय इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व के हिस्से को स्वीकार नहीं किया था । प्रारंभिक आदेश के विरूद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल एक समीक्षा याचिका का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा यही बात दोहराई गई थी । तथापि, सरकार से प्राप्त महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन जारी नीतिगत निर्देश के अनुपालन में राजस्व के हिस्से के 27% को लागत के रूप में शामिल किया गया है और नवम्बर,2003 में एक अंतरिम संशोधित प्रशुल्क की अनुमति दी गई है । इस विश्लेषण में भी लागत के रूप में सकल आय के 27% पर विचार करने का समान दृष्टिकोण अपनाया गया है ।

तथापि, सीसीटीएल ने मांग की है कि नवम्बर,2003 से पूर्व अननुमत्य राजस्व के हिस्से के प्रभाव पर भी वर्तमान कार्रवाई में विचार किया जाना चाहिए और इसे अप्रैल,2002 से नवम्बर,2003 तक की अवधि के लिए 53.03 करोड़ रुपए की हुई हानि की अगले वर्ष से दस वर्षों की अवधि में पूर्ति की जानी चाहिए । इस प्रयोजनार्थ सीसीटीएल

(ख) सीसीटीएल द्वारा लगाए गए पूर्व अनुमानों में वर्ष 2004 के लिए 21.40 रुपए प्रति लीटर की ईंधन लागत पर विचार किया गया है, जिसमें वर्ष 2005 की लागत निकालने के लिए 7% की वृद्धि की गई थी । तत्पश्चात, सीसीटीएल ने वर्ष 2004 के लिए 25.44 रुपए प्रति लीटर (जो अप्रैल,2004 में विद्यमान दर थी) की ईंधन लागत पर विचार करते हुए अनुमानों को संशोधित किया । वर्ष 2005 के लिए अनुमान वर्ष 2004 के लिए ईंधन लागत में 6% की वृद्धि पर विचार करते हुए निकाला गया है । ईंधन लागत के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है ।

(ग) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2003 के दौरान 348.05 लाख रुपए की वास्तविक मरम्मत लागत की तुलना में वर्ष 2004 के लिए 332.05 लाख रुपए अनुमानित है । वर्ष 2005 के लिए अनुमान वर्ष 2004 के लिए अनुमानों पर लगभग 10% की वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है । वर्ष 2004 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत स्वीकार की जाती है, क्योंकि इसे वर्ष 2003 की वास्तविक राशि से कम पाया गया है, यहां तक कि यद्यपि यह स्थिति पुराने उपस्कर को हटाने के कारण हो सकती है । सीसीटीएल ने दावा किया है कि कई उपस्कर वारंटी पार कर जाएंगे और इसलिए वर्ष 2005 के लिए मरम्मत लागत में उच्चतर वृद्धि की अनुमति दी जानी चाहिए । मात्र इस कारण कि वारंटी अवधि समाप्त हो गई है, उपस्करों का पुराना होना त्वरित तरीके से नहीं होता । जब तक एक बड़ा पुनरुद्धार कार्यक्रम नहीं होता, तब तक अनुरक्षण लागत की सामान्य प्रवृत्ति का अनुपालन करना सामान्यतया प्रत्याशित है । वर्ष 2005 के लिए लागत पूर्वानुमानों को वर्ष 2004 की तुलना में 6% की वृद्धि पर विचार करते हुए संयत किया गया है ।

(xiii) मूल्यह्रास के अनुमानों के संदर्भ में सीसीटीएल ने प्रमाणित किया है कि मूल्यह्रास दर पर कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानदंडों के अनुसार विचार किया जाता है । यहां तक कि उसके द्वारा सीएचपीटी से अधिग्रहित परिसंपत्तियों के लिए भी परिसंपत्तियों की शेष उपयोगी अवधि के लिए समान मानदंड लागू किए गए हैं । सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूर्व लागत विवरणियों में कुछ परिसंपत्तियों के लिए मूल्यह्रास के संगणन में विसंगतियां पाई गई हैं। तत्पश्चात, सीसीटीएल ने वर्ष 2003 की वास्तविक राशि के संदर्भ में मूल्यह्रास लागत संशोधित की है और पहले देखी गई विसंगतियों को सुधार लिया है ।

यह प्राधिकरण निर्णय ले चुका है कि कंपनी अधिनियम में दिए गए मूल्यह्रास मानदंड अथवा रियायत करार में निर्धारित परिसंपत्तियों की अवधि, जो भी कम हो, की अनुमति निजी टर्मिनलों के मामले में दी जाएगी । यह देखा जाता है कि सीसीटीएल द्वारा विचार किए गए कुछ परिसंपत्तियों के लिए मूल्यह्रास दर समान उपस्कर/परिसंपत्तियों के लिए कुछ अन्य टर्मिनल प्रचालकों द्वारा विचार की गई मूल्यह्रास दर से अधिक है । इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी से सीसीटीएल द्वारा अधिग्रहित कुछ उपस्करों के लिए अभी विचारित मूल्यह्रास दर प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय सीसीटीएल द्वारा इंगित दरों से अधिक है । यह मानना होगा कि कंपनी अधिनियम किसी कंपनी द्वारा प्रयुक्त प्रत्येक परिसंपत्ति के लिए विशिष्ट मूल्यह्रास दर निर्धारित नहीं करता । यह प्रबंधन को निर्धारित विस्तृत दिशानिर्देशों के भीतर ऐसे मामलों में मूल्यह्रास की दर का निर्णय करने की कुछ स्वतंत्रता की अनुमति देता है । इसे ध्यान में रखते हुए इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ सीसीटीएल द्वारा दिए गए मूल्यह्रास के संशोधित अनुमानों को किसी संशोधन के बिना हिसाब में लिया गया है ।

(xiv) अन्य व्यय के अनुमानों में नीचे यथावर्णित कई लागत घटक शामिल हो सकते हैं –

(क) संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के लिए दिए गए उपस्कर के अनुमानित किराया प्रभारों में 26.67% और 9% की वृद्धि अनुमानित है । सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि यह थ्रूपुट में वृद्धि के कारण अतिरिक्त फोर्क लिफ्ट किराए पर लेगा । दूसरे, आईसीडी के लिए टेरा किराया प्रभार प्रहस्तन किए गए टीईयू के संदर्भ में है । थ्रूपुट में वृद्धि पर विचार करते हुए और प्राप्त उपस्कर के किराया प्रभारों के संबंध में सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास करते हुए उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान उचित पाया जाता है और स्वीकार किया जाता है ।

मा पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है । जैसा पहले उल्लेख किया गया है इस मुद्दे का पूरा ब्यौरा से व्यापक विश्लेषित किया जा चुका है और पहले अपनाए गए दृष्टिकोण [illegible] कोई असाधारण परिस्थितियां अभी उत्पन्न हुई नहीं कही गई है ।

प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय मूलित स्थिति के मामले में [illegible] वार्षिक व्यय [illegible] पाया गया है । चूंकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण [illegible] अनुमानों पर आधारित [illegible] परन्तु व्यय की इस मद के संदर्भ में वास्तविक स्थिति अब उपलब्ध है इसलिए सीसीटीपीएल द्वारा [illegible] पर विश्वास किया जाता है ।

(xviii) सीसीटीपीएल द्वारा प्रारंभ में प्रस्तुत अनुमानों में सीसीटीपीएल द्वारा उनके मुख्य [illegible] का भुगतान शामिल था । यहां तक कि यद्यपि इसने बाद में प्रस्तुत संशोधित [illegible] मद को हटा दिया है फिर भी इसने इस व्यय को अनुमति नहीं देने के लिए [illegible] प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय तकनीकी सहायता फीस को दिनांक 6 मार्च 2004 के आदेश [illegible] लागत की मद के रूप में हटा दिया गया था । इस आदेश के विरुद्ध सीसीटीपीएल द्वारा [illegible] भी इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत की गई थी । तत्पश्चात सीसीटीपीएल ने माननीय [illegible] दाखिल समादेश याचिका में भी इस मुद्दे को उठाया है [illegible] थी जब सरकार ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ रॉयल्टी को [illegible] इस स्थिति को देखते हुए इस प्राधिकरण के पास प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ [illegible] के संदर्भ में भिन्न विचार लेने का कोई कारण नहीं है ।

(xix) यह प्राधिकरण प्रशुल्कों पर कर-पूर्व अधिलाभ की अनुमति देता है और इसलिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए व्यय के रूप में कर की अनुमति नहीं [illegible] बाद में प्रस्तुत संशोधित [illegible] में सीसीटीपीएल ने इंगित किया है कि कराधान के प्रभाव यद्यपि उनकी लागत विवरणों में दर्शाया गया है पर अधिलाभ के निर्धारण के लिए व्यय के रूप में विचार नहीं किया गया है । इस प्राधिकरण द्वारा लागत की मद के रूप में कर पर विचार नहीं करने के लिए अपनाए गए सामान्य सिद्धांत के अनुरूप यह मद हमारे द्वारा तैयार की गई संशोधित लागत विवरणों में शामिल नहीं की गई है ।

(xx) रियायत करार के अनुसार परियोजना अवधि की समाप्ति पर [illegible] पर सीसीटीपीएल द्वारा विचार नहीं किया गया है । सीसीटीपीएल ने तर्क किया है कि 30 वर्षों के बाद [illegible] राशि आज समायोजित नहीं की जा सकती है और यहां तक कि अगर इसे किया भी जाता है तो भी इसे [illegible] लागू किया जाना चाहिए जब ऐसी परिसंपत्तियों के मूल्यांकन पर प्रशुल्क समायोजन के लिए विचार किया जाता है । तकनीकी सेवा फीस के मामले के समान इस प्राधिकरण के पूर्व आदेशों में इस मुद्दे पर व्यापक रूप से विचार किया गया है और पूर्व दृष्टिकोण से विचलित होने का कोई कारण नहीं है । यह मानते हुए कि [illegible] वर्षों के लिए देय रहेगा, सामान्य वार्षिक मूल्य 12% के छूट कारक को लागू करते हुए [illegible] जाता है ।

(xxi) [illegible] की हमारा अनुमति दी जाए [illegible] इक्विटी पर अधिलाभ का निर्धारण करने के लिए [illegible] है । सीसीटीपीएल ने उल्लेख किया कि चरण-I में उपलब्ध [illegible] के साथ टर्मिनल की क्षमता 6.4 लाख टीईयू होगी । यह यह उल्लेख करना संगत हो सकता है कि सीएचपीटी द्वारा दिए गए क्षमता के अनुमान पर प्रशुल्क [illegible] निर्धारण के समय विश्वास किया गया था । [illegible] टीईयू की क्षमता [illegible] की थी । दिनांक 19 अप्रैल 2004 को आयोजित सुनवाई में हुई चर्चा के अनुसार इस मुद्दे पर [illegible] और सीसीटीपीएल के बीच एक संयुक्त सुनवाई हुई थी [illegible] टीईयू होने की पुनः पुष्टि की है । तदनुसार इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इस क्षमता स्तर पर विचार किया गया है । इस विश्लेषण में विचारित वर्ष 2004 और 2005 के लिए पूर्वानुमानित [illegible] 2004 और 2005 के लिए क्षमता उपयोग क्रमशः 79% और 87% बैठता है ।

(xxii) (क) सीसीटीएल ने अपने पूंजी अनुमानों में विभिन्न नए उपस्करों को जोड़ने पर विचार किया है । चूंकि प्रयोग में लाए जाने वाले उपस्करों की संख्या के बारे में रियायत करार में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं है परन्तु केवल एक समग्र निवेश स्तर निर्धारित है, इसलिए पूंजी में प्रस्तावित वृद्धि को इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया है ।

(ख) लगाई गई अनुमानित पूंजी का वित्तपोषण ऋण और इक्विटी दोनों में से किया जाता है । ऋण और इक्विटी के समानुपात में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत विभिन्न अनुमानों में मुख्यतः राजस्व अधिशेष स्थिति और परिणामी कराधान प्रभाव के संदर्भ में परिवर्तन हुआ है । इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ हमने पहले अनुमत्य प्रशुल्क में 17% की वृद्धि (अंतरिम) के साथ राजस्व अनुमान पर विचार करते हुए संशोधित लागत विवरणी में सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया है । ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 1:1 पाया गया है ।

अभी तक निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार सीसीटीएल द्वारा यथासूचित ऋण की लागत को व्यय के रूप में अनुमति दी जाती है ।

निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में क्षमता उपयोग और 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात के अनुपालन के शर्ताधीन अधिकतम अनुमत्य 20% कर–पूर्व अभिलाभ की अनुमति दी जा रही है । जैसी पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीसीटीएल में क्षमता उपयोग 79% और 87% होता है । तदनुसार इक्विटी का अधिकतम अनुमेय अभिलाभ समायोजित किया जाता है ।

(xxiii) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी संशोधित की जाती है । संशोधित लागत विवरणी अनुबंध–I के रूप में संलग्न की जाती है । लागत विवरणी से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2004 और 2005 के लिए प्रचालन आय का औसत निवल अधिशेष 0.1% है । यह उल्लेखनीय है कि यह स्थिति पहले अनुमत्य 17% की अंतरिम प्रशुल्क वृद्धि के आधार पर अनुमानित राजस्व के संदर्भ में है । इस लागत स्थिति के दृष्टिगत सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित विभिन्न प्रशुल्क मदों में तीव्र वृद्धि अनुमोदित करने का कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता । यह पर्याप्त होगा, अगर नवम्बर 2003 में अनुमत्य 17% की वृद्धि के साथ निवल मौजूदा अंतरिम प्रशुल्क की अनुमति अगले दो वर्षों के लिए जारी रखने के लिए दी जाती है । विशेषकर, इस विश्लेषण के अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई कुछ प्रशुल्क मदों के संशोधन के राजस्व प्रभाव को संशोधित लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है । यदि इसे भी शामिल किया जाता है तो औसत निवल अधिशेष की स्थिति में और सुधार हो जाएगा।

(xxiv) कुछ प्रयोक्ताओं ने सही रूप से तर्क दिया है कि मात्रा में वृद्धि होने पर प्रशुल्क कम करना चाहिए । यह सीसीटीएल में भी हुआ होता परन्तु मार्च 2002 में प्रारम्भ में नियत प्रशुल्क से अब तक हुई दो मुख्य घटनाओं से ऐसा नहीं हुआ। पहला अमरीकी डालर की तुलना में भारतीय रुपए को काफी लाभ हुआ है । चूंकि अधिकांश मुख्य प्रशुल्क मदें अमरीकी डालर के रूप में मूल्यांकित परंतु भारतीय रुपए में संग्रहित की गई हैं इसलिए वास्तव में प्रयोक्ताओं की दृष्टि से कमी हुई है । यहां तक कि यद्यपि प्रशुल्क मद के लिए इकाई दर अमरीकी डालर के रूप में स्थिर रहती हैं । दूसरे, प्रशुल्क का राजस्व का हिस्सा माने जाने पर सरकार के निर्देश के संदर्भ में समायोजित करना पड़ा था । इसके अतिरिक्त, कुछ मुख्य निर्दिष्ट लागतों में भी प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय में विचार की गई स्थिति की तुलना में काफी उपरिगामी परिवर्तन हुए हैं । इसमें संदेह नहीं कि सीसीटीएल ने क्षमता और उत्पादकता में सुधार किया है । यह उच्च वहन लागत पर होता है और इसलिए प्रयोक्ता जो बेहतर उत्पादकता का लाभ उठाएंगे प्रशुल्क में कोई विशिष्ट राहत प्राप्त नहीं कर सकते । यह भी तर्क दिया जा सकता है कि यहां तक कि प्रशुल्क को वर्तमान स्तर पर रखना भी प्रयोक्ताओं के लिए राहत है ।

(xxv) सीसीटीएल ने आरंभ में प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों में आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संबंधित प्रभारों के लगभग 150% पर भारी वृद्धि के लिए अनुरोध किया था । सीसीटीएल का तर्क है कि पोतांतरण कंटेनरों के मामले में सामान्य कंटेनरों की तुलना में दोहरा प्रयास करना पड़ता है । प्रयोक्ताओं, विशेषकर सीएसएलपी ने सीसीटीएल के इस प्रयास का विरोध किया है । सीसीटीएल ने बाद में अपने मूल प्रस्ताव की समीक्षा की थी और सामान्य प्रहस्तन के लिए लागू दर के 120% पर पोतांतरण के लिए प्रहस्तन

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

के रूप में जारी करना चाहिए। इस प्रसंग में यह भी ध्यान रखना होगा कि सीसीटीएल के पास तुलनात्मक रूप से भंडारण के लिए कम सहायक क्षेत्र है। चूंकि, भंडारण प्रभार एक तर्कसंगत अवधि की छूट देने के बाद लागू होते हैं, यह प्राधिकरण सीसीटीएल के विचारों का समर्थन करता है और सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों का अनुमोदन करता है। तथापि, ये प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद लगाए जा सकते हैं।

(ग) सीसीटीएल ने खतरनाक कंटेनरों के भंडारण के लिए 50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। खतरनाक कार्गो के मामले में किए जाने वाले आवश्यक विशेष प्रबंधों को सीसीटीएल ने विस्तारपूर्वक स्पष्ट किया है। इसके अलावा खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों में लगभग 25% के प्रीमियम की पहले ही अनुमति है। इसलिए भंडारण प्रभारों के मामले में भी उसी सिद्धांत को लागू करना अनुचित नहीं होगा। तथापि, खतरनाक कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों पर प्रीमियम को सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित 50% की बजाए 25% तक सीमित किया जाता है।

(xxviii) सीसीटीएल ने खतरनाक कंटेनरों के मामले में भी [illegible] शुल्क प्रभारों में 50% का प्रीमियम लगाने का प्रस्ताव किया है। ऐसा ही प्रस्ताव पहले सीसीटीपीएल द्वारा किया गया था। इस प्राधिकरण का मत था कि इस प्रकार का प्रीमियम केवल प्रहस्तन प्रभार पर लगाया जा सकता है प्रवेशशुल्क पर नहीं। इस स्थिति को देखते हुए कि [illegible] प्रवेशशुल्क प्रभार किसी भी प्रकार के कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए होता है, इसलिए इस संबंध में सीसीटीएल के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कोई मामला नहीं बनता।

(xxix) (क) सीसीटीएल ने आरंभ में रीफर प्रभारों में बहुत अधिक वृद्धि का प्रस्ताव इस आधार पर किया था कि मौजूदा प्रशुल्क से विद्युत आपूर्ति की परिवर्तनीय लागत भी वसूल नहीं हो पाती। जब सीसीटीएल का इस ओर ध्यान दिलाया गया कि [illegible] लागत और वसूली के लिए जाने की स्थिति में विद्युत की लागत का समग्र लागत में शामिल किया गया है, तब सीसीटीएल अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को संशोधित करने पर सहमत हो गया था और तदनुसार रीफर प्रभारों के मामले में भी उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में सामान्य स्तर वृद्धि के लिए अनुरोध किया गया था। चूंकि प्रशुल्क में कोई सामान्य संशोधन अनुमत्य नहीं है, इसलिए रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति के लिए मौजूदा दरें जारी रहेंगी।

(ख) सीसीटीएल ने निःशुल्क [illegible] निरीक्षण, गोदाम पर लादने/खाली करने की सेवा और कंटेनरों की सफाई जैसी तीन नई प्रशुल्क मदें इस शेड्यूल के अंतर्गत शामिल करने का प्रस्ताव किया है। गोदाम पर लादने/खाली करने की सेवा का प्रावधान सीसीटीपीएल के प्रशुल्क मदें सीसीटीपीएल के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा शामिल की गई थी क्योंकि उल्लिखित सेवाएं तभी प्रदान की जाती थीं जब पोर्ट के प्रयोक्ताओं द्वारा विशेष तौर पर मांग की जाती है। इसके अनुरूप ही प्रस्तावित प्रभार सीसीटीएल के दरों के मान में शामिल किए गए हैं, बशर्ते कि ये सेवाएं वैकल्पिक मानी और तभी प्रदान की जाएंगी जब संबंधित प्रयोक्ता विशेष रूप से मांग करते हैं। इन वैकल्पिक सेवा प्रभारों के लागू होने से रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति के लिए लागू प्रभारों के बदले में सीसीटीएल द्वारा पहले ही प्रदान की जा रही सेवाओं में कोई परिवर्तन नहीं किया जाना चाहिए।

(xxx) [illegible] कार्यकलाप और [illegible] के [illegible] के मामले में सीसीटीएल ने मौजूदा प्रशुल्क ढांचे में कुछ संशोधनों और कुछ नई प्रशुल्क मदें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। सीएफएस द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर प्रस्तावित दरें [illegible] में [illegible] और [illegible] द्वारा प्रचालित सीएफएस के साथ तुलनीय हैं। [illegible] की लदान/उतराई के लिए मौजूदा दरों के संदर्भ में प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं। तथापि, सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि [illegible] भंडारण प्रभारों में प्रस्तावित कमी प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से माल उतारने/लादने की दरों में वृद्धि का असर संतुलित कर देगी। सीसीटीएल द्वारा सूचित सीएफएस पर 13 दिन के औसत ठहराव समय के आधार पर प्रस्तावित प्रभारों और मौजूदा प्रभारों के साथ संबद्ध स्थितियों की तुलना करने पर केवल सीमांतिक वृद्धि का पता चलता है। चूंकि प्रस्तावित दरें उस क्षेत्र में बाजार दर के साथ तुलनीय हैं, इसलिए सीसीटीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है। जब संशोधित सीएफएस प्रभार लागू किए जाएंगे, तब भंडारण प्रभारों में प्रयोक्ताओं को कुछ राहत मिलेगी, क्योंकि सीसीटीएल ने मौजूदा (अंतरिम) दरों की तुलना में

[illegible] किया है । [illegible] । [illegible] किया गया है ।

(xxvi) [illegible] –

(क) [illegible] ।

(ख) [illegible] 25% [illegible] 20% [illegible] 20% [illegible] ।

(ग) [illegible] ।

(घ) [illegible] ।

(xxvii) [illegible] ।

(xxviii) [illegible] ।

16.1 [illegible] ।

16.2 [illegible] ।

16.3 [illegible] ।

16.4 [illegible] ।

[illegible]

[illegible]

अनुबंध - I

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड का लागत विवरण

(लाख रुपए)

	सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत				टीएएमपी द्वारा निर्धारित	
	वास्तविक	वास्तविक	12% की वृद्धि के साथ अनुमान	17% की वृद्धि के साथ अनुमान	अनुमान	अनुमान
क्र.सं. विवरण	2002	2003	2004	2005	2004	2005
टीईयू में थ्रुपुट	195,952	492,777	560,310	605,341	561,910	607,101
कंटेनर में थ्रुपुट	304,578	378,059	422,363	464,569	423,205	465,449
I राजस्व						
सकल टर्मिनल राजस्व	10,460.73	12,908.19	15,247.47	16,663.79	15,553.72	17,005.15
अन्य राजस्व	3.34	234.48	–		0.00	0.00
सरकारी नीति के अनुसार सकल राजस्व का 27% राजस्व हिस्सा	(2,824.40)	(4,793.31)	(4,116.83)	(4,499.22)	(4,199.50)	(4,591.39)
जोड़ (I)	7,639.67	8,349.36	11,130.65	12,164.57	11,354.22	12,413.76
II प्रचालन व्यय						
प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	407.79	431.47	520.78	612.38	520.78	582.16
अनुरक्षण मजदूरी	188.56	203.03	266.20	306.81	266.20	298.58
उपस्कर की चालू लागत	1,060.42	1,273.35	1,487.39	1,713.33	1,490.73	1,702.99
प्रचालन उपस्कर मूल्यह्रास	848.42	1,400.80	1,820.27	2,067.86	1,820.27	2,067.87
अन्य व्यय	2,395.35	2,645.69	1,971.94	2,097.29	1,933.96	2,039.17
उप जोड़	4,900.53	5,954.34	6,066.58	6,819.47	6,031.98	6,710.77
उपरिव्यय						
प्रबंध एवं प्रशासन मजदूरी	137.94	152.21	190.78	213.66	190.78	209.23
गैर-प्रचालन मूल्यह्रास	293.06	431.97	452.57	678.63	452.57	676.61
सामान्य उपरिव्यय	516.82	648.61	642.26	683.46	578.35	613.05
बट्टे खाते डाले गए आरंभिक एवं अग्रिम भुगतान	230.26	231.46	38.28	38.28	38.28	38.28
जोड़-(II)	6,078.56	7,315.60	7,390.44	8,431.49	7,291.93	8,247.94
III अधिशेष (III) = (I-II)	1,561.12	1,033.76	3,740.21	3,733.08	4,062.29	4,165.82
IV वित्तीय प्रभार						
ऋणों पर ब्याज/वित्तीय लागतें	284.63	911.45	1,576.90	1,549.60	1,576.90	1,549.69
V 30वें वर्ष के अंत में प्राप्त राशि को वापस जमा करना (12% पर कटौती)	–	–	–	–	83.87	93.93
VI वित्तीय प्रभारों के बाद निवल अधिशेष और विलगन राशि वापस जमा करना(VI)=(III-IV-V)	1,276.49	122.31	2,163.31	2,183.48	2,589.25	2,710.15
कराधान	10.85	(10.39)	150.24	144.14	0.00	0.00
VII कराधान के बाद लाभ	1,265.64	131.70	2,013.07	2,039.34	2589.25	2710.15
VIII लगी हुई पूंजी						
(क) शेयरधारक निधियां	11,953.21	12,085.92	14,867.91	16,765.94	14,867.91	16,765.94
(ख) उधार ली गई निधियां	4,950.00	18,400.00	18,230.00	18,735.15	18,230.00	18,735.15
कुल लगी हुई पूंजी (VIII)	16,903.21	30,485.92	33,097.91	35,501.09	33,097.91	35,501.09
IX 20% की दर पर आरओई(VIII (क) X 20%)	2,390.64	2,417.18	2,973.58	3,353.19	2,973.58	3,353.19
कंटेनर टर्मिनल का क्षमता उपयोग					76%	87%
क्षमता उपयोग से संबद्ध आरओई					2344.50	2908.18
X निवल अधिशेष (X)=(VII-IX)	(1,114.16)	(2,294.87)	(810.27)	(1,169.71)	224.75	(198.03)
XI प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष					1.4%	–1.2%
XII प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष					0.1%	

टिप्पणी : डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए वर्ष 2004 और 2005 हेतु विनिमय दर को 44/-रुपए मानते हुए राजस्व अनुमान लगाया है ।

- 31 -

अनुबंध II

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल

दरों का मान

प्रस्तावना

इन दरों के मान में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में प्रदान की जाने वाली सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड की दर प्रणाली का उल्लेख किया गया है।

1. परिभाषाएं

इन दरों के मान में, जब तक कि प्रसंग अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

1.1 ''सीसीटी'' का अभिप्राय चेन्नई कंटेनर टर्मिनल से है।

1.2 ''सीसीटीपीएल'' का अभिप्राय चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कंपनी, इसके उत्तराधिकारी और प्रतिनिधियों से है।

1.3 ''सीएफएस'' का अभिप्राय सीसीटी से कंटेनर फ्रेट स्टेशन से है।

1.4 ''तटीय पोत'' का अभिप्राय ऐसे किसी पोत से है, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच केवल व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

1.5 ''कंटेनर'' का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जोकि कार्गो के परिवहन और भंडारण के लिए उपयुक्त है और यह एक इकाई के रूप में हस्तन योग्य अथवा कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य होना चाहिए।

1.6 ''एफसीएल'' का अभिप्राय पूरे कंटेनर से है, जो माल से पूरा भरा हो।

1.7 ''विदेशगामी पोत'' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी भी पोत से है।

1.8 ''खतरनाक कंटेनर'' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसे आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक माल वाले कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

1.9 ''आईएसओ'' का अभिप्राय अंतर्राष्ट्रीय मानक संगठन से है।

1.10 ''एलसीएल'' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें माल से पूरे भरे कंटेनर (एफसीएल) से कम माल है। ऐसा कंटेनर जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक का कार्गो भरा हुआ है।

1.11 सामान्य से बड़े आकार के माल वाला कंटेनर (ओडीसी)'' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो सामान्य आकार से अधिक, ऊंचाई को छोड़कर बड़े आकार के कार्गो को ढुलाई हेतु रखा है और जिसके लिए लिफ्ट, हुक, लिफ्टिंग बीम इत्यादि की आवश्यकता पड़ती है। [illegible] कंटेनरों और उठाने के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाले कंटेनरों को भी बड़े आकार का माल [illegible] कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।

1.12 ''प्रतिदिन'' का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस या उसके भाग से है।

1.13 ''रीफर'' का अभिप्राय माल को ठंडा रखने के प्रयोजनार्थ किसी भी कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति की आवश्यकता पड़ती है।

1.14 ''पत्तन'' का अभिप्राय चेन्नई पत्तन न्यास से है।

1.15 ''शट-आउट कंटेनर'' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें सीसीटीपीएल द्वारा अभिनिर्धारित के अनुसार पोत द्वारा निर्यात के लिए प्रवेश दे दिया है परन्तु किसी कारणवश उसे पोत में लादा नहीं गया है।

1.16 ''टीईयू'' का अभिप्राय एक स्थान [illegible] के बीस फुट अथवा उसके [illegible] से है।

1.17 ''ट्रांसशिपमेंट कंटेनर'' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसे एक पोत से उतारा [illegible] सीसीटी में रखा गया और अन्य पोत द्वारा परिवहन किया गया है।

1.18 ''वीआईएसएल'' का अभिप्राय पोत यातायात सूचना प्रणाली से है।

2 सामान्य

2.1 [illegible] डॉलर तथा [illegible] वाले कंटेनरों की वसूली के प्रयोजनार्थ [illegible] लागू।

2.2 [illegible] के आकार के लिए आवश्यक वाले कंटेनरों जिनके लिए विशेष [illegible] की आवश्यकता पड़ती है उन्हें निम्नलिखित [illegible] के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा। ऐसे कंटेनरों के अभिप्राय [illegible] कंटेनर [illegible] होगा।

2.3. अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समान भारतीय रुपयों में एकत्र किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ टर्मिनल (आयात कंटेनरों के मामले में) में पोत के प्रवेश की तारीख और टर्मिनल परिसर (निर्यात कंटेनरों के मामले में) में कंटेनरों के आगमन की तारीख को लागू बाजार क्रय दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में परिवर्तन के लिए लागू होगी।

2.4. परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

2.5 सभी बीजक प्रस्तुतिकरण के अनुसार जारी किए जाते हैं। भुगतान न करने पर टर्मिनल पर प्रहस्तन किए जाने वाले माल पर ग्रहणाधिकार लगाया जा सकता है और जिम्मेदार पार्टी को सभी बकाया प्रभारों का भुगतान करने तक टर्मिनल के आगे उपयोग से मना किया जा सकता है।

2.6 (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत किसी भी प्रभार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार सीसीटीएल विलंबित वापसी अदायगी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ii) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रमुख उधार दर से न्यूनतम 2 प्रतिशत ऊपर और अधिकतम 18 प्रतिशत के बीच होगी, जिसमें से सीसीटीएल अपने प्रयोजनार्थ सुविधाजनक दर का चुनाव कर सकता है। चुनी गई दर सीसीटीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर, समान रूप से लागू होगी।

(iii) वापसी अदायगी में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिन अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।

(iv) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब सीसीटीएल द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में उल्लिखित सेवाएं लेने से पहले भुगतान किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार अग्रिम तौर पर किया जाना है।

2.7. (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(ii) नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

(iii) ऐसे परिवर्तनों के मामले में, तटीय दरें पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।

(iv) ऐसे परिवर्तनों के मामले में पोत के तटीय कार्गो उतारने के कार्य को पूरा करने तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल बाद उतराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।

(v) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों का हकदार होने हेतु अन्य किसी दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

2.8. एक इकाई भार के रूप में सीसीटी में आने वाला और उससे बाहर जाने वाला एलसीएल कंटेनर प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल कंटेनर माना जाएगा।

3. कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

3.1 एफसीएल आयात और निर्यात कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

3.1.1. बांधने/खोलने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार।

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80

सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

3.1.2. क्यूसी से यार्ड और यार्ड से वापस क्यूसी परिवहन

	रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर	
लम्बाई में 20' से अनधिक	562.55
लम्बाई में 20' से अधिक और 40' तक	375.30
लम्बाई में 40' से अधिक	[illegible]
प्रति खाली कंटेनर	
लम्बाई में 20' से अनधिक	269.[illegible]
लम्बाई में 20' से अधिक और 40' तक	433.57
लम्बाई में 40' से अधिक	578.0[illegible]

सेवाओं में हुकस्ट्रोड पर जाना और वापस आना परिवहन शर्त में शामिल है।

3.1.3. लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ग्राहकों को सुपुर्दगी/उनसे प्राप्ति सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन।

	रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर	
लम्बाई में 20' से अनधिक	644.[illegible]
लम्बाई में 20' से अधिक और 40' तक	[illegible]
लम्बाई में 40' से अधिक	[illegible]
प्रति खाली कंटेनर	
लम्बाई में 20' से अनधिक	[illegible].40
लम्बाई में 20' से अधिक और 40' तक	479.10
लम्बाई में 40' से अधिक	638.80

सेवाओं में ग्राहक के वाहन से कंटेनर की उतराई अथवा उनमें लदान तथा प्रहस्तन के लिए कंटेनर यार्ड में उठाने का कार्य शामिल है।

3.2 एलसीएल आयातक और निर्यातक कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

3.2.1 बांधने/खोलने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर		
लम्बाई में 20' से अनधिक	20.48	[illegible]
लम्बाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.[illegible]
लम्बाई में 40' से अधिक	40.95	1801.[illegible]

सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

3.2.2 लिफ्ट ऑन/ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन और सीएफएस से तथा सीएफएस तक ढुलाई।

	रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	2164.50
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	3246.75
- लंबाई में 40' से अधिक	4329.00

सेवाओं में कंटेनर यार्ड, सीएफएस तक ढुलाई, भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट कार्य और ग्राहक के वाहन से अथवा तक कंटेनर की उतराई या लदान, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, पोत सीसीटी और नौवहन लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच पड़ताल तथा सत्यापन शामिल है। खाली कंटेनर की सुपुर्दगी लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार अलग से प्रभार्य होंगे।

3.2.3. सीसीटी में कार्गो का लदान/उतराई

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
उतराई/लदान प्रति कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	21.25	935.00
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	31.88	1402.70
- लंबाई में 40' से अधिक	42.50	1870.00

टिप्पणी: 1 सेवाओं में एलसीएल कंटेनरों का लदान/उतराई शामिल है।

2 आधे कंटेनर के लदान/उतराई के लिए उपयुक्त दरों का 50% वसूल किया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ किसी कंटेनर के 50% अथवा 50% से कम के आंशिक लदान/उतराई के लिए आधा कंटेनर माना जाएगा। तथापि किसी कंटेनर का यदि 50% से अधिक टॉप-अप अथवा लदान/उतराई किया जाता है, तब उसे पूरा कंटेनर माना जाएगा। सीएफएस में सीमाशुल्क जांच पड़ताल के लिए यदि कंटेनर का केवल 25% अथवा 25% से कम खाली/भरा जाता है तो प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 25% होंगे।

3.3. आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

3.3.1. बांधने/खोलने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार।

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80

सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

3.3.2 क्यूरी से कंटेनर रेल यार्ड और कंटेनर रेल यार्ड से वापस क्यूरी परिवहन

	रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	554.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	831.55
- लंबाई में 40' से अधिक	1108.75
प्रति खाली कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	274.55
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	411.80
- लंबाई में 40' से अधिक	549.10

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड तक परिवहन, पोत और यार्ड में नौभरण योजना पत्र, सी एफ एस और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच-पड़ताल और अंतरण शामिल है।

3.3.3. कंटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	644.95
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	967.45
- लंबाई में 40' से अधिक	1289.90
प्रति खाली कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	319.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	479.10
- लंबाई में 40' से अधिक	638.80

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट, पोत, सी एफ एस और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच पड़ताल और अंतरण शामिल है।

3.4. कर्षे स्थल पर नौतल जहाजी कुली मजदूरों द्वारा बोर्ड पर प्रहस्तन सहित पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार तथा बांधने/खोलने के प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	24.57	1081.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	36.85	1621.40
- लंबाई में 40' से अधिक	49.14	2162.20
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	24.57	1081.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	36.85	1621.40
- लंबाई में 40' से अधिक	49.14	2162.20

सेवाओं में जो क्रेन (उतराई और लदाई) द्वारा प्रहस्तन, ढुलाई और लिफ्ट कार्य, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, लाग पत्रक और अंतरण शामिल है।

टिप्पणी: 1. सीएफएस, आईसीडी को भेजे जाने वाले अथवा स्थानीय तौर पर सुपुर्दगी किए जाने वाले पोतांतरण कंटेनर पर स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

2. पैरा 3.10 के अनुसार शट-आउट प्रभार लागू होगा, यदि
   - जलयान नामांकन बदला जाता है, अथवा
   - पूर्ववर्ती पोत के बंद कर दिए जाने के बाद उत्तरवर्ती पोत से पोत का नामांकन पूर्ववर्ती पोत के लिए कर दिए जाने पर।

3.5 **खतरनाक कार्गो कंटेनरों/कंटेनर के आकार से बड़े कार्गो आकार वाले कंटेनर के लिए प्रभार।**

कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए लागू उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

3.6 **घाटशुल्क के लिए प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर (केवल बाक्स)		
लंबाई में 20' से अनधिक	1.17	51.50
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	1.76	77.45
लंबाई में 40' से अधिक	2.34	103.00
प्रति कंटेनरबंद कार्गो	(रुपयों में)	(रुपयों में)
लंबाई में 20' से अनधिक	643.50	643.50
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	965.25	965.25
लंबाई में 40' से अधिक	1287.00	1287.00

टिप्पणी: 1. सभी मामलों में कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रभार रुपए में होगा।

2. 'विदेश आगमन' और 'विदेश प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार डॉलर में होगा।

3. 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार रुपए में होगा।

4. आईसीडी, पोतांतरण, एलसीएल और एफसीएल तथा खाली कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।

3.7 **एक प्रचालन (खोलना और बंद करना, दोनों) के लिए हैच कवरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
घाट पर हैच कवर उतारे बिना	16.38	720.70
घाट पर हैच उतारने सहित	40.95	1801.80

टिप्पणी: यदि केवल एक कार्य अर्थात खोलने या बंद करने का एक प्रचालन होता है, तब आधी दर वसूल की जाएगी।

3.8. पोत (रेस्टोव) के भीतर कंटेनर शिफ्टिंग के लिए प्रभार

		विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
हैच के भीतर (उतराई और पुनः लदान के बिना) प्रति कंटेनर			
-	लंबाई में 20' से अनधिक	9.95	437.80
-	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	14.92	656.50
-	लंबाई में 40' से अधिक	19.89	875.20
क्वे से होकर (क्वे पर उतराई द्वारा शिफ्ट करना और पुनः लदान) प्रति कंटेनर			
-	लंबाई में 20' से अनधिक	29.25	1287.00
-	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	43.88	1930.70
-	लंबाई में 40' से अधिक	58.50	2574.00

टिप्पणी: रस्टो कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

3.9. रीफर संबंधी और अन्य सामान्य सेवाएं

			विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
क)	यात्रा से पहले जांच (बिजली की आपूर्ति सहित)		30.00	1320.00
ख)	पोत के बोर्ड पर (बिजली कनेक्शन) जोड़ने अथवा हटाने की सेवाएं		2.00	88.00
ग)	कंटेनर की सफाई			
	-	लंबाई में 20' से अनधिक	1.50	66.00
	-	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	3.00	132.00
	-	लंबाई में 40' से अधिक	4.50	198.00
घ)	बिजली की आपूर्ति (जोड़ने और हटाने, रीफर कंटेनर में अनुरक्षण) प्रति कंटेनर प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग			
	-	लंबाई में 20' से अनधिक	6.44	283.40
	-	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	9.65	424.60
	-	लंबाई में 40' से अधिक	12.87	566.30

टिप्पणी: उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा मलकंगसानिंग रीफर की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है।

1 रीफर। उपर्युक्त प्रभार रिस्टो रीफर कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

2 रीफर कंटेनरों की प्रि-ट्रिप जांच और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर ही प्रदान की जाएंगी।

3.10. शट-आउट कंटेनर/कंटेनरों के पुनः नामांकन हेतु प्रभार

		विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर			
-	लंबाई में 20' से अनधिक	22.23	978.10
-	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	33.35	1467.40
-	लंबाई में 40' से अधिक	44.46	1956.25

टिप्पणी: उपर्युक्त प्रभार उन मामलों में लागू होंगे, जहां -

(क) किसी निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनः निर्यात कंटेनर को शट-आउट किया जाता है और बाद में सीसीटी से बाहर भेज दिया जाता है।

(ख) किसी कंटेनर के एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिए जाने के बाद उसका अन्य पोत पर लदान करने पर क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभारों के अलावा अतिरिक्त प्रभार भी लगाए जाएंगे। इस मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 3.11 के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से प्रदान की जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि उससे अधिक बढ़ती है, तब निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद से लिफ्ट ऑन के समय तक के लिए भंडारण प्रभार परिकलित किए जाएंगे।

3.11. कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

		विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अमरीकी डॉलरों में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
1.	आयात - एफसीएल, एलसीएल और खाली						
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
2.	निर्यात - एफसीएल, एलसीएल और खाली						
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
3.	आईसीडी-आयात और निर्यात - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	31-45 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	45 दिनों से अधिक	20.00	23.40	35.10	880.00	1029.60	1544.40
4.	पोतांतरण - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	31-45 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	46-60 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	60 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अमरीकी डॉलरों में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
5.	शट आउट - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
6.	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए स्थिति में परिवर्तन						
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	[illegible] 15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

3.12.1. किसी कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के लदान/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक के लिए मानी जाएगी।

3.12.2. नि:शुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।

3.12.3. पोतांतरण कंटेनरों, जिनका स्तर बाद में बदल कर स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी कर दिया जाता है, को रियायती भंडारण प्रभार नहीं दिया जाएगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संबंधित आयात कंटेनर भंडारण प्रभार के प्रशुल्क के समान [illegible] किए जाएंगे।

3.12 [illegible] कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब से 25% अधिक वसूल किया जाएगा।

3.12 [illegible] आईसीडी कंटेनरों के मामले में निर्धारित नि:शुल्क समय और भंडारण दरें केवल रेल द्वारा आईसीडी में जाने/आने वाले कंटेनरों के आवागमन के लिए ही लागू होंगी।

[illegible] बाद में एलसीएल या आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित होने वाले सामान्य आयात कंटेनर स्थानीय एफसीएल कंटेनरों पर लागू नि:शुल्क अवधि का लाभ उठा सकेंगे।

3.12.7 किसी भी शट आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के शट आउट कंटेनर बनने के दिन के अगले दिन से लेकर पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक के लिए परिकलित की जाएगी।

3.12.8 परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख [illegible] अथवा कंटेनर की उतराई की तारीख से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक के लिए निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे:

[illegible] किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।

(ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करता है तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है:

(क) शिपिंग लाइन कार्गो सहित कंटेनर [illegible] अभिरक्षा प्राप्त करेगी और इसे पत्तन से ले जाएगी अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगी, और

(ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करे।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। उनके निर्धारित अवधि में ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइन्स द्वारा आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।

(iv) जब कोई कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब भंडारण प्रभार लागू होना उस तारीख से बंद हो जाएगा जिस तारीख को सीमाशुल्क कार्गो को छोड़ने का आदेश जारी करता है, बशर्ते कि लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और ढुलाई तथा उतराई की लागत वहन करे/अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइन्स/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क अवरुद्ध क्षेत्र में हटाए जाएंगे और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर के हटाने की तारीख से लागू होना बंद हो जाएगा।

3.12.9. विविध प्रभार

क्र सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में) लंबाई में 20' से अनधिक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक
(i)	सील लगाना/हटाना	200.00	200.00
(ii)	कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	643.50	965.25
(iii)	टर्मिनल के भीतर शिफ्टिंग के लिए प्रभार	877.50	1316.25
(iv)	पीआरडी परिवर्तन	877.50	1316.25
(v)	अतिरिक्त ढुलाई – टर्मिनल से रेल या रेल से टर्मिनल तक/अतिरिक्त ढुलाई/परिवहन के लिए प्रभार	877.50	1316.25
(vi)	रेल से सड़क अथवा ग्युलक कंटेनर के स्तर में परिवर्तन	877.50	1316.25
(vii)	खतरनाक स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	100.00	100.00
(viii)	प्रति कंटेनर एक द्वार खोलने के प्रभार	600.00	600.00
(ix)	दस्तावेजों का निरस्तीकरण – प्रति ईआईआर	100.00	100.00
(x)	खतरनाक कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना	3000.00	3000.00
(xi)	ऑन व्हील सीमाशुल्क जांच-पड़ताल (प्रति कंटेनर)	400.00	400.00

टिप्पणी: 1. जब ग्राहकों के अनुरोध पर ईआईआर रद्द किया जाता है तो निरस्तीकरण प्रभार लागू होता है।

2. "वन डोर ओपन" प्रभार केवल एक द्वार खुला रखे जाने की अपेक्षा वाले (उदाहरणस्वरूप प्याज) कंटेनर के पहुंचान के लिए लागू है और जब द्वार खोलने और सुरक्षा करने का कार्य टर्मिनल द्वारा किया जाता है।

3. "सील लगाना" कंटेनर पर बिना सही बोतल सील के रेलमार्ग/सड़कमार्ग/समुद्रमार्ग द्वारा टर्मिनल में आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर प्रवेश की अनुमति देने से पहले, बोतल सील लगाई जाएगी। यह कार्य शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है की सूचना लाइनों को दी जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।

4. "खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना" आईएमडीजी श्रेणी दर्शाने वाले खतरनाक स्टिकर केवल खतरनाक कार्गो वाले कंटेनर पर ही लगाया जाएगा। इसी प्रकार बिना खतरनाक कार्गो वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर को हटाया जाएगा। दोनों में से किसी भी मामले में, टर्मिनल में उक्त गतिविधि के लिए ग्राहक द्वारा सीसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।

5. **ऑन-व्हील सीमाशुल्क जांच।** ग्राहक के लिखित अनुरोध पर कंटेनर की ऑन-व्हील जांच केवल नामांकित बिंदु पर ही की जाएगी। कंटेनर के द्वार केवल सीमाशुल्क के पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के अन्दर भराई/उतराई आंशिक रूप से ही सही, की अनुमति नहीं दी जाएगी।

6. **अतिरिक्त गतिविधि** सीसीटी द्वारा चालित आईसीडी कंटेनर के लिए टर्मिनल से रेल स्थल अथवा रेल स्थल से टर्मिनल तक अतिरिक्त गतिविधि स्वीकार्य होगी।

7. **खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना।** ग्राहक को आईएमडीजी नियमों के अनुसार कार्गो की खतरनाक प्रकृति घोषित करनी होगी और सीसीटी को प्रमाणित खतरनाक कार्गो देना होगा। उपर्युक्त प्रभार कार्गो/कंटेनर की खतरनाक प्रकृति को घोषित नहीं करने/गलत घोषित करने के लिए हैं।
तथापि, घोषित नहीं करने अथवा गलत घोषित करने के कारण उत्पन्न होने वाले परिणामी क्षति दावा और जोखिम को ग्राहकों के खाते में डाला जाएगा।

3.13. कंटेनर बर्थों के साथ पोतों के लिए ताजा जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	6.79	2[illegible].80

3.14 [illegible] पर कूड़ा-करकट की सफाई के लिए प्रभार

	रुपए
प्रति 1/2 घन मीटर [illegible] बैग	234.00

4. सीएफएस पर लगाए जाने वाले प्रभार

4.1 भंडारण प्रभार

अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपए)
प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क
4-10 दिन	25.00
11 दिन से 20 दिन	50.00
21 दिन से 30 दिन	75.00
उसके बाद	[illegible]

टिप्पणी: नि:शुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाशों और सीएफएस के [illegible] दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।

4.2 ट्रक से उतराई/लदाई पर [illegible] के लिए प्रभार रु. 35/- प्रति टन अथवा उसका भाग।
4.3 ग्राहक के अनुरोध पर [illegible] प्रभार रु. 175 प्रति मी. टन
4.4 ग्राहक के अनुरोध पर [illegible] पर प्रभार रु. 50 प्रति पैकेज
4.5 वस्तुओं के लिए कार्गो प्राप्त करने हेतु स्वीकृति और लेबल लगाने का प्रभार रु. 25 प्रति मी. टन
4.6 प्रति [illegible] दस्तावेज प्रभार रु. 50
4.7 [illegible] प्रति पुस्तिका रु. 100