

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 52

नई दिल्ली,

16 फरवरी, 2010

## अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में मुम्बई पत्तन पर पारम्परिक कार्गो टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएएमपी/49/2009-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

## आदेश

(जनवरी, 2010 के 20वें दिन पारित)

यह मामला प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 से संबंधित है जिसे पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2009 द्वारा अनुपूरित किया गया था, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में मुम्बई पत्तन पर पारम्परिक कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त हुआ है।

2. बर्थ सं. 1 और 2 आईडी के लाइसेंसीकरण की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- |         |                                   |   |   |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| (i).    | बर्थ लम्बाई                       | : | 338 मीटर  |
| (ii).   | लाइसेंस की अवधि                   | : | 20 वर्ष   |
| (iii).  | निर्धारित अपफ्रंट प्रीमियम        | : | रु 5 करोड़  |
| (iv).   | बोलीदाताओं से संभावित पूंजी निवेश | : | रु 45 करोड़   |
| (v).    | बोलीदाता को उपलब्ध करवाना         | : | भंडारण सुविधा, कम्पाउंड और सिलोस, सिविल कार्य और 4 ईएलएल क्रेनें और 3 एफएलटीएस  |
| (vi).   | टर्मिनल की क्षमता                 | : | प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40.8 लाख मी0ट0। तथापि, एमबीपीटी के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता केवल 17.5 लाख मी0ट0 होगी।   |
| (vii).  | बर्थ के पीछे खुला क्षेत्र         | : | 25000 वर्ग मीटर   |
| (viii). | बर्थ किए जाने वाले पोत का आकार    | : | 20000 जीआरटी  |
| (ix).   | औसत पार्सल आकार                   | : | 20000 मी0ट0   |
| (x).    | एमजीटी                            | : | 0.62/1.2 मिलियन (9वें वर्ष में 1.2)   |
| (xi).   | प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क       | : |   |
|         | (क).                              |   | घाटशुल्क सहित खाद्यान्न प्रहस्तन प्रभार - रु 91.50 प्रति मी0ट0, घाटशुल्क सहित उर्वरक प्रहस्तन प्रभार रु 96.00 प्रति मी0ट0 और घाटशुल्क सहित खनिज एवम् अन्य कार्गो रु 89 प्रति मी0ट0। |
|         | (ख).                              |   | निःशुल्क अवधि के बाद 20 दिनों के लिए सभी प्रकार के कार्गो के लिए भंडारण प्रभार रु 2.70 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन।  |
|         | (ग).                              |   | खाद्यान्नों, खनिजों और अन्यो के लिए अन्य प्रभार रु 5.00 प्रति मी0ट0 और उर्वरकों के लिए रु 5.50 प्रति मी0ट0।   |
|         | (घ).                              |   | आयात कार्गो के मामले में 5 निःशुल्क दिनों और निर्यात कार्गो के मामले में 15 निःशुल्क दिनों के बाद भंडारण प्रभार प्रति मी0ट0 प्रतिदिन लागू है।                                       |
|         | (ङ).                              |   | निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद विलंबशुल्क प्रभार रु 10/- प्रतिदिन प्रभार्य है।  |
|         | (च).                              |   | तटीय कार्गो रियायत कार्गो के भंडारण के अलावा उपर्युक्त दरों पर 40 प्रतिशत स्वीकार्य होगा।   |

3. बर्थ सं. 10, 11 और 12 आईडी के लाइसेंसीकरण की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- |         |                                     |   |   |
|---------|-------------------------------------|---|---|
| (i).    | बर्थ लम्बाई                         | : | 457.2 मीटर  |
| (ii).   | लाइसेंस की अवधि                     | : | 20 वर्ष   |
| (iii).  | निर्धारित अपफ्रंट प्रीमियम          | : | रु 5 करोड़  |
| (iv).   | बोलीदाताओं से संभावित पूंजी निवेश   | : | रु 30 करोड़   |
| (v).    | बोलीदाता को उपलब्ध करवाना           | : | सिविल कार्य और 4 ईएलएल क्रेनें और 3 एफएलटीएस  |
| (vi).   | टर्मिनल की क्षमता                   | : | प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 22 लाख मी0ट0। तथापि, एमबीपीटी के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता केवल 20 लाख मी0ट0 होगी। |
| (vii).  | बर्थ के पीछे खुला क्षेत्र           | : | 13340 वर्ग मीटर   |
| (viii). | खुला आउटलाइंग क्षेत्र               | : | 2500 वर्ग मीटर  |
| (ix).   | ढका हुआ क्षेत्र                     | : | 9752 वर्ग मीटर  |
| (x).    | प्रहस्तित किए जाने वाले पोत का आकार | : | 20000 जीआरटी  |
| (xi).   | औसत पार्सल आकार                     | : | 20000 मी0ट0   |
| (xii).  | एमजीटी                              | : | 0.62/1.2 मिलियन (9वें वर्ष में 1.2)   |

- (xiii). प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क
- (क). घाटशुल्क सहित लौह तथा स्टील प्रहस्तन प्रभार – रु0 67.50 प्रति मी0ट0, घाटशुल्क सहित उर्वरक प्रहस्तन प्रभार रु0 62.85 प्रति मी0ट0 और घाटशुल्क सहित अन्य कार्गो रु0 48.40 प्रति मी0ट0।
- (ख). निःशुल्क अवधि के बाद 20 दिनों के लिए सभी प्रकार के कार्गो के लिए भंडारण प्रभार रु0 3.50 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन।
- (ग). लौह और स्टील के लिए अन्य प्रभार रु0 3.75 प्रति मी0ट0, उर्वरकों के लिए रु0 3.45 और अन्य कार्गो के लिए रु0 2.65 प्रति मी0ट0।
- (घ). आयात कार्गो के मामले में 5 निःशुल्क दिनों और निर्यात कार्गो के मामले में 15 निःशुल्क दिनों के बाद भंडारण प्रभार प्रति मी0ट0 प्रतिदिन लागू है।
- (ङ). निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद विलंबशुल्क प्रभार रु0 10/- प्रतिदिन प्रभार्य है।
- (च). तटीय कार्गो रियायत कार्गो के भंडारण के अलावा उपर्युक्त दरों पर 40 प्रतिशत स्वीकार्य होगा।

4. एमबीपीटी का प्रस्ताव 'प्रशुल्क मामला' रूप में पंजीकृत किया गया था और एमबीपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरों के आधार पर प्रासंगिक उपयोक्ता संगठनों और लघुसूचीयित बोलीदाताओं से टिप्पणियां प्राप्त करते हुए परामर्श प्रक्रिया शुरू की गई थी। उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीयित बोलीदाताओं से जैसे और जब प्राप्त हुई टिप्पणियां एमबीपीटी को अभ्युक्तियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीयित बोलीदाताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर प्रतिसाद भेजा है।

5. प्रस्तावों की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमबीपीटी से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2009 द्वारा अपना जवाब भेजा है। माँगे गए ब्योरे और एमबीपीटी से प्राप्त जवाब नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	टीएमपी के प्रश्न	एमबीपीटी की टिप्पणियाँ
1.	क. दोनों टर्मिनलों के लिए समान:- एमबीपीटी ने उपर्युक्त दो पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। तथापि, यह स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल पारम्परिक कार्गो टर्मिनलों 10/11/12 आईडी और शुष्क बल्क टर्मिनल 1/2 आईडी की परियोजनाओं पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन में चिह्नित कार्गो के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। इसलिए, यह प्राधिकरण पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करेगा न कि परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क जिसपर एमबीपीटी को ध्यान रखना चाहिए।	क. दोनों टर्मिनलों के लिए समान:- जब एमबीपीटी गोदियों के भीतर समान कार्गो के लिए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क रखने में समर्थ होगा, तब इसे पूरी तरह से भिन्न फीचरों और सुविधाओं वाली परियोजनाओं और बाद में गोदियों के बार पूंजी निवेशों, यदि कोई हों, वाली परियोजनाओं के मामले में दरों पर दोबारा ध्यान देना चाहिए।
2.	एमबीपीटी से प्राप्त साध्यता अध्ययन दर्शाते हैं कि वे सितम्बर 2009 में किए गए हैं। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्ताव अद्यतन लागतों पर आधारित है। इस विवरण के समर्थन में दस्तावेज अवलोकन के लिए भेजें।	साध्यता अध्ययन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा बनाई गई लघु सूची से नियुक्त किए गए संव्यवहार सलाहकार द्वारा किया गया है। प्रस्ताव परियोजना के विभिन्न घटकों के लिए अनुमानित लागत पर आधारित है। यदि कोई विशिष्ट सूचना अपेक्षित हो तो वह भेजी जा सकती है।
3.	रु0 171.02 लाख बिजली उपभोग के लिए सुविचारित किए गए हैं। कृपया यह ब्योरा देते हुए गणना पत्र भेजे कि कैसे यह आंकड़े निर्धारित किए गए हैं। बिजली की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए, आंतरिक रूप से सृजित बिल प्रस्तुत किया गया है। कृपया उसमें दर्शाए गए रु0 10.50 की इकाई दर की पुष्टि करें।	ईंधन उपभोग और बिजली उपभोग की गणना भेजी गई है। रु0 10.59 प्रति इकाई की दर वह दर है जिसपर एमबीपीटी समान उपयोक्ताओं को बिजली आपूर्ति की जाती है। रु0 0.11 प्रति इकाई की राशि दरों में वृद्धि के लिए सुविचारित की गई है।
4.	रु0 44 लाख ईंधन लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। कृपया यह ब्योरा देते हुए गणना पत्रक भेजें कि कैसे यह आंकड़ा निर्धारित किया गया है। ईंधन की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए हाल ही के बिल की प्रति भेजें।	ईंधन उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार घंटों की संख्या पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है। ईंधन की इकाई दर एचएसडी की मौजूदा दर के अनुसार रु0 36.50 प्रति लिटर सुविचारित की गई है। इसके लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा गया है।
5.	पत्तन ने पानी का उपभोग रु0 150 प्रति टन सुविचारित किया है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, पानी की आपूर्ति पर व्यय व्ययों का पृथक शीर्ष नहीं है परंतु अन्य व्ययों के अधीन सुविचारित किया	यह स्पष्ट किया गया है कि हालांकि रु0 150/- प्रति टन की दर दर्शाई गई है, परंतु पानी प्रभार लागत परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है।

	जा सकता है।													
6.	पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2009 के अनुबंध ख का अवलोकन करने से प्रकट होता है कि एमबीपीटी ने वहां पर पुनः प्रस्तुत किया है जहां खंड वर्तमान दरमान में दिखाई देते हैं। पोतवणिकों के अपने कंटेनरों, यथामूल्य दरों, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क, विनिमय दर की नियमित समीक्षा से संबंधित खंड इस संबंध में कुछ उदाहरण है। पत्तन से अनुरोध है कि निजी सार्वजनिक भागीदारी वातावरण में प्रचालन अधीन टर्मिनलों की अपेक्षाएं सीमित करते हुए प्रस्तावित दरमान के लिए निबंधन और शर्तें दोबारा तैयार की जाएं।	ये टर्मिनल इंदिरा डॉक में एमबीपीटी की अन्य सुविधाओं के बराबर प्रचालित की जाने वाली ब्रॉऊन फील्ड परियोजनाएं हैं। पीपीपी परियोजना की अपेक्षाओं पर विचार करने के बाद निबंधन और शर्तें विनिर्दिष्ट की गई हैं। इन टर्मिनलों में से किसी टर्मिनल में कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रावधान है। कोई विशिष्ट छोड़ना अथवा पुनः तैयार करना देखा जा सकता है।												
7.	<b>ख. टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी से संबंधित।</b> एमबीपीटी द्वारा भेजी गई गणना क्षमता 125 टन प्रति घंटे के निष्पादन स्तर पर 4 क्रेनों के प्रचालन पर विचार करती है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाएं:- (क). 125 टन प्रति घंटे के संशोधित निष्पादन प्रतिमानक के लिए गणना के साथ औचित्य और कारण। (ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन क्रेनों के मानक स्तर के विपरीत 4 क्रेनों पर विचार करने का औचित्य और कारण, विशेष रूप से प्रतिमानक क्षमता निर्धारण से कम के परिप्रेक्ष्य में।	<b>ख. टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी से संबंधित।</b> टर्मिनल प्रवेश और निकासी के लिए रोक वाली गोदियों के भीतर स्थित है। इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम 4 क्रेनों की आवश्यकता महसूस की गई थी कि पोत की वापसी और ज्यादा प्रभावित न हो। 125 टन प्रति घंटे का आउटपुट गोदियों में प्रचलित कार्य शर्तों के साथ औचित्यपरक है। जहां तक क्रेनों की संख्या का संबंध है सामान्य स्तरों से भिन्नता और आउटपुट स्तर स्थान की स्थितियों के अनुसार औचित्यपरक है। इसलिए, क्षमता का निर्धारण सही महसूस किया गया है। परिकलन निम्नवत् है:- 4 क्रेनें x 12 फेरे प्रति घंटा x 10.50 टन प्रति फेरा x 20 घंटे x 200 दिन = 20 लाख मीट्रिक टन।												
8.	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, रु0 2 करोड़ बर्थ कि पुनःभूतलीकरण, सुगम बनाने और भांडागार सुपर ढांचे को मजबूत बनाने के लिए और रु0 28 करोड़ अभियांत्रिक और बिजली प्रहस्तन उपस्कर (क्रेनों), समर्थक उपस्कर और बिजली फिटमेंट के लिए व्यय किए जाएंगे। साध्यता रिपोर्ट में ब्योरा और अनुमानित कपेक्स का आधार नहीं दिया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित अतिरिक्त ब्योरे उपलब्ध करवाए जाएं:- (क). सिविल लागत, उपस्कर लागत और संयंत्र तथा मशीनरी लागत, आदि का विस्तृत इकाई दर, उपस्करों की संख्या, आदि के साथ। (ख). अवधि जिससे सिविल की इकाई दर और उपस्कर लागत से संबंधित है। (ग). दर विश्लेषण, बजटीय कोटेशनों, आदि के रूप में पूंजी अनुमानों का दस्तावेजी समर्थन।	जैसाकि पहले बताया गया है, प्रस्तावित पीपीपी परियोजनाएं ब्रॉऊन फील्ड हैं और प्रत्यक्ष शर्तें जैसे डुबाव, पोत का बीम एलओए और मौजूदा सुविधाएं, आदि पूंजी व्यय पर पहुंचने के समय सुविचारित किया गया है। पूंजी लागत के ब्योरे निम्नवत् हैं:- <b>रु0 करोड़ों में</b>												
		<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भांडागार के सुपर ढांचे का सुदृढीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>रु0 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>विभिन्न क्षमताओं की एफएलटी</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>30</b></td> </tr> </table>	1	सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भांडागार के सुपर ढांचे का सुदृढीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें	2	2	रु0 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें	26	3	विभिन्न क्षमताओं की एफएलटी	2		<b>जोड़</b>	<b>30</b>
1	सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भांडागार के सुपर ढांचे का सुदृढीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें	2												
2	रु0 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें	26												
3	विभिन्न क्षमताओं की एफएलटी	2												
	<b>जोड़</b>	<b>30</b>												
9.	राजस्व अपेक्षा की गणना करते समय, रु0 55 लाख कर्मचारी लागत और रु0 150 लाख अन्य व्ययों के रूप में सुविचारित किए गए हैं। महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुबंध V के पैरा 5 के अनुसार, एकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का पांच प्रतिशत अन्य व्यय रूप में माना जा सकता है जिसमें शामिल है:- (क). कल्याण सहित प्रचालन और अनुरक्षण स्टॉफ के वेतन और मजदूरी तथा उनसे संबंधित अन्य व्यय। (ख). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय जिसमें शामिल	वेतन और मजदूरी तथा उपरिव्यय पृथक मद के रूप में सुविचारित नहीं किए जा रहे हैं और इन्हें हमारे संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18-11-2009 द्वारा प्रतिमानकों के अनुसार अन्य व्यय शीर्ष के अधीन 5 प्रतिशत के एकमुश्त प्रावधान में शामिल किया गया है। इसलिए, इसमें कोई असंगतता नहीं है।												

	<p>हैं:-</p> <p>(i). कल्याण सहित प्रबंधन और प्रशासन स्टॉफ के वेतन और उनसे संबंधित अन्य व्यय।</p> <p>(ii). कंप्यूटरों और अन्य कार्यालय उपस्कर का अनुरक्षण।</p> <p>(iii). कोई अन्य विविध लागत।</p>	
10.	<p>मूल्यहास रु0 20 लाख (सिविल) और रु0 420 लाख (अभियांत्रिक/बिजली) सुविचारित किया गया है।</p> <p>मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों, अनुबंध V के पैरा 5 के नीचे की तालिका 3 द्वारा, जो भी ज्यादा हो, के अनुसार परिकलित किया जाना चाहिए। इसलिए, परिसंपत्ति-वार मूल्यहास की विस्तृत गणना और वह आधार जिसपर मूल्यहास निर्धारित किया गया है, भेजा जाए।</p>	<p>मूल्यहास कम्पनी अधिनियम की दर के अनुसार परिगणित किया गया है। इसलिए कोई असंगतता नहीं है।</p>
11.	<p>रु0 104.05 लाख, रु0 36 लाख और रु0 91.27 लाख के लाइसेंस शुल्कों पर विचार किया गया है। कैसे ये आंकड़े निर्धारित किए गए हैं कृपया गणना पत्रकों की सहायता से विस्तार से बताएं। कृपया सुनिश्चित करें कि लाइसेंस शुल्क एमबीपीटी के दरमान के अनुसार है। इस संबंध में, सुविधा की क्षमता और भिन्न कार्गो के संभावित विराम समय के संदर्भ में आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र की उपयुक्तता दर्शाते हुए विश्लेषण भेजें।</p>	<p>लाइसेंस शुल्क का विस्तृत परिकलन भेजा गया है। किरायों/लाइसेंस शुल्क के लिए दरें टीएएमपी के समक्ष प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित एसओआर से ली गई है सिवाय आउटलाइंग क्षेत्रों के मामले के जो क्षेत्र के वैकल्पिक उपयोग पर विचार करते हुए रु0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से निर्धारित किया गया है।</p> <p>स्वीकृत क्षेत्र की उपयुक्तता और क्षमता परिकलन दर्शाते हुए विश्लेषण भेजा गया है।</p>
12.	<p>जब टर्मिनल क्षमता 0.77 एमएमटीपीए और 2.71 एमएमटीपीए के बीच रहना बताया गया है तो कृपया स्पष्ट करें कि क्यों टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को 20 लाख मी0ट0 तक सीमित रखा गया है।</p>	<p>टर्मिनल की क्षमता 0.77 मिलियन मीट्रिक टन से 2.71 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष के बीच है। 2.71 मिलियन मीट्रिक टन की उपलब्धि एक ऊंची संभावना है इसके लिए उत्पादकता में वृद्धि अपेक्षित होगी जोकि उपलब्ध सुविधाओं की सीमाओं पर विचार करते हुए ज्यादा संवेदनशील है। यह परियोजना 20 वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 20 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है जोकि वास्तविक लगती है।</p>
13.	<p>पत्तन ने लौह तथा स्टील, उर्वरक और अन्य कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार क्रमशः रु0 90, रु0 84 और रु0 63.50 प्रति मी0ट0 प्रस्तावित किए हैं। कार्गो का कम्पोजिशन लौह और स्टील (55 प्रतिशत), उर्वरक (20 प्रतिशत) और अन्य कार्गो (25 प्रतिशत) बताया गया है। आधार जिसपर कार्गो-वार प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किया गया है, समर्थक गणना पत्रकों के साथ स्पष्ट किया जाए। यह बताया गया है कि निर्धारित किया जाने वाला घटक-वार घाटशुल्क प्रति टन में कार्गो लदाई अथवा उतराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) और परिवहन प्रभारों सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल होने चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित दरों में ऑनबोर्ड लेबर प्रभारों सहित सभी तत्व शामिल है।</p>	<p>हम पुष्टि करते हैं कि घाटशुल्क दर में लदाई तथा उतराई प्रभारों एवं परिवहन प्रभारों और ऑन-बोर्ड लेबर की लागत सहित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। कार्गो मिश्रण का अनुमान लगाया गया है। प्रभारों का स्तर समान अनुपात पर निर्धारित किया गया है क्योंकि एमबीपीटी की दरें विभिन्न कार्गो के लिए हैं।</p>
14.	<p>यह विचार किया गया है कि रु0 70 लाख निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो को रखने के लिए भंडारण प्रभारों के रूप में वसूल किए जाएंगे। सभी प्रभार के घटकों के लिए रु0 4/- प्रति मी0ट0 प्रतिदिन की दर पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यह स्पष्ट नहीं है कि यह आंकड़ा कैसे निर्धारित किया गया है। हालांकि एमबीपीटी ने सूत्र 1 लाख टन x 3.5 घंटे प्रतिदिन x 20 दिन का इस्तेमाल किया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें। एमबीपीटी से यह भी अनुरोध है कि वह यह</p>	<p>यह अनुमान लगाया गया है कि सर्वोत्तम थ्रुपुट का 5 प्रतिशत (अर्थात 20 लाख टन x 5 प्रतिशत) निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में औसत कार्गो होगा। रु0 3. 5 भंडारण प्रभारों के लिए प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन दर है। इस संबंध में गणना पत्रक भेजा गया है।</p>

	सुनिश्चित करने के लिए कार्गो का विराम समय विश्लेषण प्रस्तुत किया गया जाए कि राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित भंडारण प्रभार बराबर है।																									
15.	<p><b>ग. टर्मिनल 1 और 2 आईडी से संबंधित।</b></p> <p>एमबीपीटी द्वारा भेजी गई क्षमता गणना 110 टन प्रति घंटा के निष्पादन स्तर पर 4 क्रेनों के प्रचालन पर विचार करती है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). 110 टन प्रति घंटा के संशोधित निष्पादन प्रतिमानक की गणना के साथ औचित्य और आधार।</p> <p>(ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन क्रेनों के मानक स्तर के विपरीत 4 क्रेनों पर विचार करने का औचित्य और कारण, विशेष रूप से प्रतिमानक क्षमता निर्धारण के परिप्रेक्ष्य में।</p>	<p>टर्मिनल प्रवेश और निकासी के लिए रोक वाली गोदियों के भीतर स्थित है। इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम 4 क्रेनों की आवश्यकता महसूस की गई थी कि पोत की वापसी और ज्यादा प्रभावित न हो। 110 टन प्रति घंटे का आउटपुट गोदियों में प्रचलित कार्य शर्तों के साथ औचित्यपरक है। जहां तक क्रेनों की संख्या का संबंध है सामान्य स्तरों से भिन्नता और आउटपुट स्तर स्थान की स्थितियों के अनुसार औचित्यपरक है। इसलिए, क्षमता का निर्धारण सही महसूस किया गया है।</p>																								
16.	<p>साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, रु0 14 करोड़ बर्थ के आधुनिकीकरण, भंडारण-विकास और रेल तथा सड़क नेटवर्क के लिए सिविल पूंजी लागत के रूप में और रु0 31 करोड़ प्रहस्तन उपस्कर, सहायक उपस्कर, बिजली फिटमेंट और अन्य समर्थन अवसंरचना और सेवाओं के लिए खर्च किया जाएगा। साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित कपेक्स का ब्योरा और आधार नहीं दिया गया है। इस संबंध में कृपया निम्नलिखित अतिरिक्त ब्योरे उपलब्ध करवाएं:-</p> <p>(क). इकाई दर, उपस्करों की संख्या, आदि के साथ सिविल लागत, उपस्कर लागत और संयंत्र तथा मशीनरी लागत, आदि का विस्तृत ब्योरा।</p> <p>(ख). अवधि जिससे सिविल और उपस्कर लागत की इकाई दर संबंधित हो।</p> <p>(ग). दर विश्लेषण, बजटीय कोटेशनों, आदि के रूप में पूंजी अनुमानों का दस्तावेजी समर्थन।</p>	<p>अनुमानित लागत का ब्योरा निम्नवत् है:-</p> <p style="text-align: center;"><b>रु0 करोड़ों में</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>1</td> <td>सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैकअप क्षेत्र की कैपिटल मरम्मतें शामिल हैं</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4 ईएलएल क्रेनें</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>3 एफएलटी</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>बिजली संस्थापन</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>अन्य</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>45</b></td> </tr> </table> <p>आंकड़े अनुमानों पर आधारित हैं।</p>	1	सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैकअप क्षेत्र की कैपिटल मरम्मतें शामिल हैं	2	2	भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट	10	3	अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य	2	4	4 ईएलएल क्रेनें	26	5	3 एफएलटी	2	6	बिजली संस्थापन	2	7	अन्य	1		<b>जोड़</b>	<b>45</b>
1	सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैकअप क्षेत्र की कैपिटल मरम्मतें शामिल हैं	2																								
2	भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट	10																								
3	अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य	2																								
4	4 ईएलएल क्रेनें	26																								
5	3 एफएलटी	2																								
6	बिजली संस्थापन	2																								
7	अन्य	1																								
	<b>जोड़</b>	<b>45</b>																								
17.	<p>राजस्व अपेक्षा की गणना करते समय, रु0 102 लाख कर्मचारी लागत और रु0 225 लाख अन्य व्ययों के रूप में सुविचारित किए गए हैं। महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुबंध V के पैरा 5 के अनुसार, एकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का पांच प्रतिशत अन्य व्यय रूप में माना जा सकता है जिसमें शामिल है:-</p> <p>(क). कल्याण सहित प्रचालन और अनुरक्षण स्टॉफ के वेतन और मजदूरी तथा उनसे संबंधित अन्य व्यय।</p> <p>(ख). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय जिसमें शामिल हैं:-</p> <p>(i). कल्याण सहित प्रबंधन और प्रशासन स्टॉफ के वेतन और उनसे संबंधित अन्य व्यय।</p> <p>(ii). कंप्यूटरों और अन्य कार्यालय उपस्कर का अनुरक्षण।</p> <p>(iii). कोई अन्य विविध लागत।</p>	<p>प्रस्ताव दिनांक 18 नवम्बर 2009 इस पैरा में दिए गए सभी बिन्दुओं को संबोधित करता है।</p>																								
18.	<p>मूल्यहास रु0 140 लाख (सिविल) और रु0 465 लाख (अभियांत्रिक/बिजली) सुविचारित किया गया है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों, अनुबंध V के पैरा 5 के नीचे की तालिका 3 द्वारा, जो भी ज्यादा हो, के अनुसार परिकलित किया जाना</p>	<p>मूल्यहास का परिकलन भेजा गया है। यह कम्पनी अधिनियम, 1956 और प्रतिमानकों के अनुसार है।</p>																								

	चाहिए। इसलिए, परिसंपत्ति-वार मूल्यहास की विस्तृत गणना और वह आधार जिसपर मूल्यहास निर्धारित किया गया है, भेजा जाए।	
19.	रु0 195 लाख के लाइसेंस शुल्क पर विचार किया गया है। कैसे यह आंकड़ा निर्धारित किया गया है कृपया गणना पत्रक की सहायता से विस्तार से बताएं। कृपया सुनिश्चित करें कि लाइसेंस शुल्क एमबीपीटी के दरमान के अनुसार है। इस संबंध में, सुविधा की क्षमता और भिन्न कार्गो के संभावित विराम समय के संदर्भ में आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र की उपयुक्तता दर्शाते हुए विश्लेषण भेजें।	लाइसेंस शुल्क/किरायों की गणना दर्शाता विस्तृत गणना पत्रक भेजा गया है।
20.	जब टर्मिनल क्षमता 0.62 एमएमटीपीए और 2.02 एमएमटीपीए के बीच रहना बताया गया है तो कृपया स्पष्ट करें कि क्यों टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को 17.50 लाख मी0ट0 तक सीमित रखा गया है।	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 0.61 मिलियन मीट्रिक टन से 2.71 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष के बीच है। 2.02 एमएमटीपीए की उपलब्धि एक ऊंची संभावना है इसके लिए उत्पादकता में वृद्धि अपेक्षित होगी जोकि उपलब्ध सुविधाओं की सीमाओं पर विचार करते हुए ज्यादा संवेदनशील है। यह परियोजना 20 वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 17.5 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है जोकि वास्तविक लगती है।
21.	पत्तन ने खाद्यान्नों, उर्वरक और खनिजों तथा अन्यो पर घाटशुल्क प्रभार क्रमशः रु0 120, रु0 126 और रु0 117 प्रति मी0ट0 प्रस्तावित किए हैं। कार्गो का कम्पोजिशन खाद्यान्न (50 प्रतिशत), उर्वरक (30 प्रतिशत) और खनिज तथा अन्य (20 प्रतिशत) बताया गया है। आधार जिसपर कार्गो-वार प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किया गया है, समर्थक गणना पत्रकों के साथ स्पष्ट किया जाए। यह बताया गया है कि निर्धारित किया जाने वाला घटक-वार घाटशुल्क प्रति टन में कार्गो लदाई अथवा उतराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) और परिवहन प्रभारों सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल होने चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित दरों में ऑनबोर्ड लेबर प्रभारों सहित सभी तत्व शामिल है।	हम पुष्टि करते हैं कि घाटशुल्क दर में लदाई तथा उतराई प्रभारों एवं परिवहन प्रभारों और ऑन-बोर्ड लेबर की लागत सहित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। कार्गो मिश्रण का अनुमान लगाया गया है। प्रभारों का स्तर समान अनुपात पर निर्धारित किया गया है क्योंकि एमबीपीटी की दरें विभिन्न कार्गो के लिए हैं।
22.	रु0 94.5 लाख निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो को रखने के लिए भंडारण प्रभारों के रूप में वसूल किए जाएंगे। सभी प्रभार के घटकों के लिए रु0 3.5/- प्रति मी0ट0 प्रतिदिन की दर पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि यह आंकड़ा कैसे निर्धारित किया गया है। हालांकि एमबीपीटी ने एक सूत्र 1.75 लाख टन x 2.7 x 20 दिन का इस्तेमाल किया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें। एमबीपीटी से यह भी अनुरोध है कि वह यह सुनिश्चित करने के लिए कार्गो का विराम समय विश्लेषण प्रस्तुत किया गया जाए कि राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित भंडारण प्रभार बराबर है।	यह अनुमान लगाया गया है कि सर्वोत्तम थ्रुपुट का 10 प्रतिशत (अर्थात 17.5 लाख टन x 10 प्रतिशत) निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में औसत कार्गो होगा। रु0 2.7 भंडारण प्रभारों के लिए प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन दर है। गणना पत्रक भेजा गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 दिसम्बर, 2009 को आयोजित की गई थी। एमबीपीटी, उपयोक्ता संगठनों और लघुसूचीयित बोलीदाताओं ने वहां पर अपने निवेदन रखे थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, पत्तन को सूचित किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रतिसाद में उसका पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2009 उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों में से कुछ को ठीक प्रकार संबोधित नहीं करता है विशेष रूप से दिशानिर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों से प्रस्तावित विपथनों के संदर्भ में। इसलिए, एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह अपने पहले भेजे गए जवाब को दोबारा देखें और प्रत्येक बिन्दु को जरूरी औचित्य के साथ स्पष्ट करे और विश्लेषण साक्ष्य समर्थित होना चाहिए। पत्तन से यह अनुरोध भी किया गया था कि प्रतिमानकों से प्रस्तावित विपथनों विशेष रूप से क्षमता गणना और उपस्कर के मामले में, के लिए विस्तृत औचित्य भेजें।

6.3. अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2010 में, एमबीपीटी ने निम्नवत् स्पष्ट किया है:-

(i). क्षमता परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में 125 टन प्रति घंटा और शुष्क बल्क टर्मिनल 1 तथा 2 आईडी के मामले में 110 टन प्रति घंटा के औसत आउटपुट पर विचार करते हुए परिगणित की गई है। क्षमता गणनाएं आउटपुट प्रति क्रेन आधार पर की गई हैं। परम्परागत कार्गो टर्मिनल के लिए, बड़े जलयानों के लिए बेहतर घाट लम्बाई का लाभ है और लगातार बर्थ लम्बाई बेहतर सनर्जीज अर्जित करने में सहायता करती है। इसलिए, यह अनुमान लगाया गया है कि यहां क्रेनें दीर्घकाल में (समग्र उपलब्धता और उपयोगिता पर विचार करते हुए) अन्य टर्मिनल की अपेक्षा ज्यादा उत्पादकता दर्शाएगी। समग्र टर्मिनल क्षमता निम्नवत् परिगणित की गई है:-

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता = 4 क्रेनें \* 4000 कार्य घंटे \* 125 टन प्रति घंटा उत्पादकता = 2000000 टन प्रतिवर्ष

(ii). 357 मीटर की बर्थ लम्बाई (एक-दूसरे से सही कोण पर) और रु0 45 करोड़ के योजनाबद्ध कपेक्स के साथ तथा टर्मिनल 1 और 2 आईडी पर दृश्य उच्च कपेक्स मुख्यतः भंडारण सुविधा तथा सिविल अपग्रेड के विकास के लिए चिह्नित इसके बड़े भाग के कारण है। शुष्क बल्क टर्मिनल की बर्थ लम्बाई कम है, एक-दूसरे के सही कोणों के होते हुए दोनों बर्थों को लाभ नहीं है इस तरह जलयान आकार के अंतर बर्थ समायोजन के लिए कोई आजादी नहीं रह जाती है। इस तथ्य पर विचार करते हुए, यह अनुमान लगाया गया है कि क्रेनों की समग्र उत्पादकता परम्परागत कार्गो टर्मिनल की तुलना में इस टर्मिनल में कम होगी। इसलिए, इस टर्मिनल पर समग्र उत्पादकता अन्य टर्मिनल के लिए 125 टन प्रति घंटे की तुलना में 110 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर पर परिगणित की गई है। समग्र टर्मिनल क्षमता निम्नलिखित निर्धारण के अनुसार परिगणित की गई है:-

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता = 4 क्रेनें \* 4000 कार्य घंटे \* 110 टन प्रति घंटा उत्पादकता = 1760000 टन प्रतिवर्ष

टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए 2 मिलियन टन और टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए 1.76 मिलियन टन की क्षमता उपयुक्त मानी जा सकती है। मानक उत्पादकता प्रतिमानक इन टर्मिनलों पर लागू नहीं किए जा सकते।

(iii). हमने टर्मिनल 1 और 2 आईडी तथा टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में 'उर्वरक' के लिए प्रस्तावित भिन्न प्रशुल्क की समीक्षा की है। प्रशुल्क ढांचे पर पुनर्विचार किया गया है और संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चाओं के आधार पर निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किए गए हैं:-

(क). उर्वरक के लिए घाटशुल्क सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार दोनों टर्मिनलों के लिए एकसमान रु0 61.58 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है। परिणामस्वरूप, खाद्यान्नों और अन्य खनिजों के लिए घाटशुल्क सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार क्रमशः रु0 102.32 प्रति टन और रु0 106.11 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ख). भंडारण की अनुमानित मात्रा दोनों टर्मिनलों के लिए कुल कार्गो का 5 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

6.4. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में विचार हेतु निम्नलिखित बिन्दु प्रकट होते हैं:-

(i). हालांकि एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से शुष्क बल्क टर्मिनल 1 और 2 आईडी तथा परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है, परंतु पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल दो पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन में चिह्नित कार्गो के प्रहस्तन के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर भी लागू होगी। एमबीपीटी ने अपने जवाब दिनांक 19 दिसम्बर 2009 में सूचित किया है कि इसके लिए यह संभव नहीं होगा कि गोदियों के भीतर समान कार्गो के लिए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क रखा जाए परंतु बाद में गोदियों के बाहर, यदि कोई हो, पूर्णतः भिन्न फीचरों और सुविधाओं तथा पूंजी निवेशों वाली परियोजनाओं के मामले में दरों पर दोबारा ध्यान दिया जा सकता है।

(ii). एमबीपीटी ने दावा किया है कि उसने टर्मिनल की क्षमता की गणना करने के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के संबंध में के अलावा इस प्राधिकरण द्वारा जारी गई अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विधिवि दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अधिसूचित दिशानिर्देशों का पालन किया है। वास्तव में, क्षमता

गणनाओं के अलावा, एमबीपीटी के प्रस्ताव में कुछ और विपथन देखे गए हैं। देखे गए विपथनों पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क). बहुउद्देशीय बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानक के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, पत्तन को अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध V के पैरा 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट विभिन्न प्रकार के कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दरों पर विचार करना होगा। तथापि, एमबीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए विभिन्न प्रकार के कार्गो वहन करने वाले पोतों की प्रतिदिन प्रहस्तन दरें नहीं भेजी हैं कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक इसकी दो परियोजनाओं में कार्य-योग्य नहीं है क्योंकि टर्मिनल गोदियों के भीतर स्थित हैं जो केवल बीम, डुबाव तथा एलओए प्रतिबंधों के कारण 20000 टन के अधिकतम पार्सल आकार वाले पोतों को सेवा प्रदान कर सकेंगे। इसके अलावा, एक-दूसरे के सही कोण पर दो बर्थों के साथ टर्मिनल 1 और 2 आईडी की बनावट भी मेन्यूरिएबिलिटी पर रोक लगाएगी। पत्तन के अनुसार, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के 20000 टन पार्सल आकार वाले पोतों में खाद्यान्नों, उर्वरकों और खनिज तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन करने की संभावना है और कार्गो का कम्पोजिशन 50 प्रतिशत खाद्यान्न, 30 प्रतिशत उर्वरक और 20 प्रतिशत खनिज तथा अन्य होगा। टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के 20000 टन पार्सल आकार के पोतों में लौह और स्टील (55 प्रतिशत), उर्वरक (20 प्रतिशत) और अन्य प्रकार के कार्गो (25 प्रतिशत) के प्रहस्तन करने की संभावना है।
- (ख). पत्तन ने टर्मिनल 1 और 2 आईडी में 4 लेवल लफिंग घाट क्रेनें संस्थापित करने का प्रस्ताव किया है। इसने टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 110 टन (4 क्रेनें x 4000 घंटे x 110 टन) पर आउटपुट प्रति क्रेन प्रति घंटा पर विचार करते हुए 17,60,000 टन निर्धारित की है। 30000 टन से कम के पार्सल आकार के खाद्यान्नों और उर्वरक पोतों के लिए निर्धारित प्रतिमानक 7500 टन प्रतिदिन है और खनिजों तथा अन्यो का वहन करने वाले पोतों के लिए यह 10000 टन प्रतिदिन है भले ही पोतों का पार्सल आकार कोई भी हो। पत्तन द्वारा अभिव्यक्त बीम, डुबाव और एलओए भेदों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण सभी घटकों की प्रहस्तन दर 7500 टन प्रतिदिन पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, क्रेन की प्रति घंटा उत्पादकता पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से कम किया जाना चाहिए का कारण स्पष्ट रूप से सही नहीं है। उन कारकों का पोत की समग्र वापसी पर कुछ प्रभाव पड़ सकता है। यह स्वीकार करना होगा कि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत है। इसके अलावा, प्रतिवर्ष केवल 4000 कार्य घंटों पर विचार करना चाहिए जोकि सामान्य तौर पर एक वर्ष में उपलब्ध घंटों का 45 प्रतिशत होता है। इस तरह लगभग 55 प्रतिशत घंटे निष्क्रिय होंगे। इन कारकों पर विचार करते हुए, सर्वोत्तम कार्य के लिए प्रहस्तन दर 160 टन प्रति क्रेन घंटा ली गई है।
- (ग). तीन क्रेनों की तैनाती प्रतिमानक के विपरीत, पत्तन ने चार क्रेनें उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक स्तर सामान्यतः बहुउद्देशीय टर्मिनल की एक बर्थ बनावट परिकल्पित करता है। लगभग 250 मीटर से 300 मीटर की मानक बर्थ लम्बाई के विपरीत, एमबीपीटी ने बर्थ 1 और 2 आईडी में 338 मीटर और बर्थ 10, 11 और 12 आईडी में 457.2 मीटर की मौजूदा बर्थ लम्बाई पर विचार किया है। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, वर्तमान डॉक प्रणाली के प्रत्यक्ष फीचरों द्वारा अधिरोपित प्रतिबंधों का पोतों के घुमाव समय को प्रभावित करेगा। इस अपंगता को बेहतर बर्थ उत्पादकता की कोशिश करते हुए आंशिक रूप से काबू पाया जा सकता है जोकि पर्याप्त प्रहस्तन उपस्कर शामिल करते हुए संभव है। इस परिप्रेक्ष्य में देखा गया है, प्रत्येक टर्मिनल में 4 क्रेनों पर विचार करने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाना डिस्सर्व करता है।
- (घ). अतः टर्मिनल 1 और 2 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता संशोधित होकर 25,60,000 टन (4 क्रेनें x 4000 घंटे x 160 टन/घंटा) हो जाएगी।
- (ङ). पत्तन ने टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता 125 टन (4 क्रेनें x 4000 घंटे x 125 टन) पर आउटपुट प्रति क्रेन प्रति घंटा पर विचार करने के बाद 20,00,000 टन निर्धारित की है। लौह और स्टील पोतों, उर्वरक पोतों और अन्य कार्गो पोतों के लिए निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक क्रमशः 4000 टन 7500 टन और 10000 टन प्रतिदिन है। इस आधार पर, और उपर्युक्त उप-पैरा (ख) में स्पष्ट किए गए कारणों से, लौह और स्टील पोतों, उर्वरक पोतों और अन्य कार्गो पोतों की प्रति घंटा प्रहस्तन दर क्रमशः 85 टन, 160 टन और 212 टन होगी। इस टर्मिनल में भी, पत्तन ने तीन क्रेनें प्रति बर्थ के प्रतिमानक के विपरीत चार क्रेनें उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है। 4 क्रेनों की संस्थापना पर विचार करते हुए, तीन कार्गो समूहों का प्रतिशत हिस्सा (55 प्रतिशत स्टील, 20 प्रतिशत उर्वरक और 25 प्रतिशत अन्य कार्गो) और विभिन्न प्रकार के कार्गो का वहन करने वाले पोतों की भिन्न प्रहस्तन दर, टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता 2108000 टन परिगणित होती है।

- (च). एमबीपीटी ने भूखंडों के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के समय खुले क्षेत्र के लिए ₹0 65/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है। गणना में अंगीकृत दर इसके अवलंबित दर संशोधन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर है। प्रतिमानक के अनुसार, दरमान में वर्तमान दर जोकि ₹0 50/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह है, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है।
- (छ). टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में, पत्तन ने बर्थ के पीछे खुले क्षेत्र और ढके हुए क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के समय क्रमशः ₹0 65/- और ₹0 78/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह की प्रस्तावित दरों पर विचार किया है। प्रतिमानक के अनुसार, ₹0 50/- और ₹0 60/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह की वर्तमान दरें टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई हैं।
- (ज). टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में, 2500/- वर्ग मीटर के आउटलाइंग के लिए किराये पत्तन द्वारा यह उल्लेख करते हुए ₹0 120/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह पर विचार किया है कि यह दर क्षेत्र के वैकल्पिक उपयोग को ध्यान में रखने के बाद निर्धारित की गई है। चूंकि लाइसेंस शुल्क दरमान के अनुसार परिगणित किए जाने हैं, इसलिए ₹0 60/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर, जोकि एमबीपीटी दरमान में उपलब्ध उच्चतम लाइसेंस (भंडारण शुल्क) है पर विचार किया गया है।
- (झ). दिशानिर्देशों के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिगणित की जानी चाहिए। तदनुसार, एमबीपीटी ने सिविल कार्यों के मामले में मूल्यहास 3.34 प्रतिशत परिगणित किया है। अभियांत्रिकी उपस्कर के मामले में, एमबीपीटी ने केवल 4.75 प्रतिशत की दर पर विचार किया है जोकि एकल पारी कार्य के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर है। विचार करते हुए कि पत्तन टर्मिनल 24 घंटे काम करता है, कम्पनी अधिनियम में 3 पारी कार्य के लिए यथा निर्धारित 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास स्वीकार किया गया है।
- (iii). टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए ₹0 45 करोड़ और टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए ₹0 30 करोड़ के पूंजी व्यय के संबंध में, विस्तृत मदवार ब्योरा न तो साध्यता रिपोर्ट में उपलब्ध है न ही विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया है। इसलिए, टर्मिनलों का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पत्तन द्वारा दिए गए ब्योरों पर विश्वास किया गया है।
- (iv). हालांकि ₹0 5 करोड़ प्रति टर्मिनल का प्रस्तावित अपफ्रंट प्रीमियम पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में दर्शाया गया है, परंतु अपफ्रंट प्रशुल्क गणना इस तत्व को प्रभावित नहीं करती है।
- (v). (क). विवरण, **अनुबंध-1** रूप में संलग्न, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के मामले में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित और हमारे द्वारा यथा संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना देता है। इस विवरण से प्रकट होता है कि ₹0 4500 लाख के पूंजी आधार पर 16 प्रतिशत की दर से ₹0 720 लाख का आरओसीई प्रदान करने के बाद और ₹0 1171.30 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 1891.30 लाख है। प्रतिमानक के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व अपेक्षा को 90:5:5 के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है। तदनुसार, ₹0 1702.17 लाख (₹0 1891.30 लाख का 90 प्रतिशत) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से अर्जित किया जाना है। एमबीपीटी ने सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत पर रियायती तटीय प्रभार का प्रस्ताव किया है, हालांकि इसके अनुसार, तटीय कार्गो का घटक नगण्य है। यह अनुमान लगाते हुए कि टर्मिनल में आने वाले पोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अंतर्गत आएगा, ₹0 1702.17 लाख की राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए, कार्गो प्रहस्तन दरें सभी तीन कार्गो समूहों के लिए ₹0 69.26 (विदेशी) और ₹0 41.56 (तटीय) परिगणित होती है। संयुक्त सुनवाई में एमएएनएसए और सीएसएलए दोनों ने सुझाव दिया था कि प्रहस्तन प्रभारों वाली सेवाएं स्पष्ट रूप से सूचीबद्ध की जानी चाहिए। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में घाटशुल्क, जलयान को/से कार्गो की लदाई अथवा उतराई, भंडारण के बिन्दु तक कार्गो का स्थानांतरण और आयात कार्गो के लिए 15 दिन और आयात कार्गो के लिए पांच दिन की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में कार्गो के भंडारण संबंधी प्रभार शामिल हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ऑन-बोर्ड लेबर लागत भी उसके प्रस्ताव में शामिल नहीं की गई है।
- (ख). (i). भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो का भंडारण प्रभार्य है। भंडारण प्रभारों संबंधी टर्मिनल 1 और 2 आईडी की ₹0 94.56 लाख (₹0 1891.30 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व अपेक्षा को आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अनुमत्त निःशुल्क अवधि के पश्चात बने रहने वाले कार्गो से पूरा करना होगा। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2010 में उल्लेख किया है कि सर्वोत्तम थ्रुपुट का 5 प्रतिशत औसत कार्गो

जो निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में रहेगा। इस आधार पर, ₹0 94.56 लाख की राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए, यह प्राधिकरण निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के भंडारण के लिए ₹0 3.70 प्रति टन प्रतिदिन भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

- (ii). पत्तन ने टर्मिनल 1 और 2 आईडी में ₹0 10 प्रति टन प्रतिदिन की दर से विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है, यदि कार्गो निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद टर्मिनल में रहता है। पत्तन द्वारा कोई समर्थक गणना पत्रक प्रस्तुत नहीं किया गया है। निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद भंडारण के लिए ₹0 10/- प्रतिदिन की एकसमान दर वसूल करने की बजाय अगले दस दिनों के लिए भंडारण प्रभार दोगुना और उसके बाद भंडारण प्रभार चार गुना वसूल करने का प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया गया है।
- (ग). विविध प्रभारों संबंधी राजस्व अपेक्षा भी ₹0 94.56 लाख (₹0 1891.30 लाख का 5 प्रतिशत) परिगणित किया गया है। ऐसे व्ययों की पूर्ति के लिए जो कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन नहीं आते हैं, यह प्राधिकरण विविध प्रभारों के रूप में ₹0 3.70 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा अनुमोदित करता है।
- (vi). (क). विवरण, अनुबंध-II रूप में संलग्न, टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित और हमारे द्वारा यथा संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन देता है। इस विवरण से प्रकट होता है कि ₹0 3000 लाख के पूंजी आधार पर 16 प्रतिशत की दर से ₹0 480 लाख का आरओसीई उपलब्ध करवाने के पश्चात और ₹0 1001.65 लाख की प्रचालन लागत लेते हुए कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 1481.65 लाख है। यहां भी, प्रतिमानकों के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व अपेक्षा को 90:5:5 के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया है। टर्मिनल 1 और 2 आईडी में 30 और टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में 20 के प्रति हिस्से के साथ दोनों टर्मिनलों में उर्वरक प्रहस्तित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। एमबीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार, उर्वरक कार्गो पर, 1 और 2 आईडी में ₹0 126/- प्रति टन और 10, 11 और 12 आईडी में ₹0 84 प्रति टन की कार्गो प्रहस्तन दरें वसूल की जानी थीं। संयुक्त सुनवाई में, एमएएनएसए ने उल्लेख किया था कि मुम्बई पत्तन में समान कार्गो के लिए तीन भिन्न प्रशुल्क हो सकते हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, किसी पत्तन में चिह्नित कार्गो के लिए लागू दर समान होनी चाहिए। उसके मद्देनजर, यह जरूरी हो जाता है कि उर्वरक की कार्गो प्रहस्तन दर दोनों टर्मिनलों में एकसमान बनाए रखी जाए। टर्मिनल 1 और 2 आईडी में उर्वरक के लिए निर्धारित दर, जहां कार्गो हिस्सा 30 प्रतिशत है ₹0 69.26 (विदेशी) और ₹0 41.56 (तटीय) है। टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा ₹0 1333.48 लाख (ऊपर उल्लिखित ₹0 1481.65 का 90 प्रतिशत) परिगणित होती है। ₹0 69.26 (विदेशी) और ₹0 41.56 (तटीय) प्रति टन की दर के उर्वरक के 4.2 लाख टन के संभावित थ्रुपुट का प्रहस्तन करने से ₹0 279.17 करोड़ का राजस्व सृजित होगा। ₹0 1054.31 करोड़ की शेष राजस्व अपेक्षा लौह और स्टील के लिए ₹0 80.45 प्रति टन और अन्य कार्गो के लिए ₹0 32.19 प्रति टन के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से 11.50 लाख टन लौह और स्टील तथा 5.25 लाख टन अन्य कार्गो के अनुमानित प्रहस्तन से पूरी की जा सकती है। ये दरें 'विदेशी' श्रेणी के लिए हैं और तदनुरूपी रियायती तटीय दर प्रति टन (यह अनुमान लगाते हुए कि टर्मिनल में आने वाले पोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अधीन आएगा) क्रमशः ₹0 48.27 और ₹0 19.31 होगा) प्रहस्तन प्रभारों द्वारा आच्छादित सेवाएं उपर्युक्त पैरा V (क) में पहले ही सूचीबद्ध की जा चुकी है।
- (ख). (i). भंडारण प्रभारों के लिए टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की ₹0 74.08 लाख (₹0 1481.65 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व अपेक्षा उस कार्गो से पूरी की जा सकती है जो आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अनुमत्त निःशुल्क अवधि के बाद बने रहेंगे। यहां भी, एमबीपीटी के अनुसार, सर्वोत्तम थ्रुपुट का 5 प्रतिशत निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल पर बना रहेगा। इस आधार पर, ₹0 74.08 लाख की राजस्व अपेक्षा की वसूली के लिए, यह प्राधिकरण निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण के लिए उर्वरकों पर ₹0 3.70 प्रति टन प्रतिदिन और लौह तथा स्टील और अन्य कार्गो पर ₹0 3.51 प्रति टन प्रतिदिन की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।
- (ii). पत्तन ने टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए ₹0 10 प्रति टन प्रतिदिन की दर प्रस्तावित की है, यदि कार्गो निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद टर्मिनल में रहता है। पत्तन द्वारा कोई समर्थक गणना पत्रक प्रस्तुत नहीं किया गया है। निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद भंडारण के लिए विलंबशुल्क रूप में ₹0 10/- प्रतिदिन की एकसमान दर वसूल करने की बजाय, अगले 10 दिनों के लिए भंडारण प्रभारों का दोगुना

और उसके बाद भंडारण प्रभारों का चार गुना वसूल करने का प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया गया है।

(ग). विविध प्रभारों संबंधी राजस्व अपेक्षा भी रु0 74.08 लाख (रु0 1481.65 लाख का 5 प्रतिशत) परिगणित होती है। कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन शामिल नहीं किए गए व्ययों की पूर्ति के लिए, यह प्राधिकरण विविध प्रभारों के रूप में रु0 3.53 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा अनुमोदित करता है।

- 8.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।
- 8.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालकों को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।
- 8.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।
- 8.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। निजी प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करें।
- 8.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय मुम्बई पत्तन न्यास को अग्रप्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो मुम्बई पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 8.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक मुम्बई पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।
9. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुम्बई पत्तन में दो परम्परागत कार्गो टर्मिनलों अर्थात् 1 और 2 आईडी और 10, 11 और 12 आईडी के लिए क्रमशः अनुबंध-III और अनुबंध-IV रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

मुम्बई पत्तन में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल 1 और 2, आईडी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित
<b>क.</b>	<b>क्षमता</b>		
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले खाद्यान्न पोतों का प्रतिशत	50	50
(ख)	प्रहस्तित किए जाने वाले उर्वरक पोतों का प्रतिशत	30	30
(ग)	प्रहस्तित किए जाने वाले खनिज और अन्य कार्गो पोतों का प्रतिशत	20	20
(घ)	खाद्यान्न पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640
(ङ.)	उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640
(च)	खनिज और अन्य कार्गो पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640
(छ)	एमबीपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 440) टन	1760000	
(ज)	टीएमपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 640 ) टन		2560000
<b>ख.</b>	<b>टर्मिनल की पूंजी लागत (रु० लाखों में)</b>		
(i).	सिविल ढाँचा	1400	1400
(ii).	उपस्कर लागत	3100	3100
	कुल लागत	4500	4500
<b>ग.</b>	<b>टर्मिनल की प्रचालन लागत (रु० लाखों में)</b>		
(क).	बिजली	171.20	171.20
(ख).	ईंधन	44.00	43.80
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण – सिविल	14.00	14.00
(घ).	मरम्मत और अनुरक्षण – अभियांत्रिक	155.00	155.00
(ङ.).	बीमा	45.00	45.00
(च).	मूल्यहास	194.01	367.30
(छ).	लाइसेंस शुल्क	195.00	150.00
(ज).	अन्य व्यय – पूंजी लागत का 5%	225.00	225.00
	जोड़ [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ.)+(च)+(छ)+(ज)]	1043.20	1171.30

घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	1043.20	1171.30
(ii).	पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	720.00	720.00
	कुल राजस्व अपेक्षा	1763.20	1891.30
ड.	प्रशुल्क (रु० प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). खाद्यान्न		
	विदेशी	102.32	69.26
	तटीय	61.39	41.56
	(ख). उर्वरक		
	विदेशी	61.58	69.26
	तटीय	36.95	41.56
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो		
	विदेशी	106.11	69.26
	तटीय	63.67	41.56
(ii).	भंडारण प्रभार		
	(क). खाद्यान्न	4.46	3.70
	(ख). उर्वरक	4.46	3.70
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो	4.46	3.70
(iii).	विविध प्रभार		
	(क). खाद्यान्न	5.68	3.70
	(ख). उर्वरक	3.42	3.70
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो	5.89	3.70

मुम्बई पत्तन में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित
<b>क.</b>	<b>क्षमता</b>		
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले लौह और स्टील पोतों का प्रतिशत	55	55
(ख)	प्रहस्तित किए जाने वाले उर्वरक पोतों का प्रतिशत	20	20
(ग)	प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य कार्गो पोतों का प्रतिशत	25	25
(घ)	लौह और स्टील पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	340
(ङ.)	उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	640
(च)	अन्य कार्गो पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	848
(छ)	एमबीपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 500) टन	2000000	
(ज)	टीएमपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता [0.55 x 340 + 0.2 x 640 + 0.25 x 848] x 4000		2108000
<b>ख.</b>	<b>टर्मिनल की पूंजी लागत (रु० लाखों में)</b>		
(i).	सिविल ढाँचा	200	200
(ii).	उपस्कर लागत	2800	2800
	कुल लागत	3000	3000
<b>ग.</b>	<b>टर्मिनल की प्रचालन लागत (रु० लाखों में)</b>		
	(क). बिजली	171.20	171.20
	(ख). ईंधन	44.00	44.00
	(ग). मरम्मत और अनुरक्षण – सिविल	2.00	2.00
	(घ). मरम्मत और अनुरक्षण – अभियांत्रिक	140.00	140.00
	(ङ.). बीमा	30.00	30.00
	(च). मूल्यहास	139.68	296.20
	(छ). लाइसेंस शुल्क	231.32	168.25
	(ज). अन्य व्यय – पूंजी लागत का 5%	150.00	150.00
	जोड़ [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ.)+(च)+(छ)+(ज)]	908.20	1001.65

घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	908.20	1001.65
(ii).	पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	480.00	480.00
	कुल राजस्व अपेक्षा	1388.20	1481.65
ड.	प्रशुल्क (रु० प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	69.16	80.45
	विदेशी	41.50	48.27
	(ख). उर्वरक		
	विदेशी	61.58	69.26
	तटीय	36.95	41.56
	(ग). अन्य कार्गो		
	विदेशी	48.50	32.19
	तटीय	29.10	19.31
(ii).	भंडारण प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	2.95	3.51
	(ख). उर्वरक	2.95	3.70
	(ग). अन्य कार्गो	2.95	3.51
(iii).	विविध प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	3.84	3.53
	(ख). उर्वरक	3.42	3.53
	(ग). अन्य कार्गो	2.70	3.53

## मुम्बई पत्तन न्यास

## परम्परागत कार्गो टर्मिनल 1 और 2 आईडी की प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "दिवस" अर्थात् एक कैलेंडर दिवस अर्थात् एक दिन की मध्य रात्रि से अगले दिन की मध्य रात्रि तक की अवधि।
- (iii). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- (iv). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर अन्य पोत होगा।

## 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य विनिहित दाखिल करने पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।  
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). यदि टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत एमबीपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज और पत्तन को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा जोकि भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक दर पर होगा।  
(ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं/महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन की सम्पत्तियों का इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।  
(ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). किसी बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल बीस रुपए (रु 20/-) होगा।
- (viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 तथा इससे अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

## 2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
(क)	खाद्यान्न	69.26	41.56
(ख)	उर्वरक	69.26	41.56
(ग)	मिनरल और अन्य कार्गो	69.26	41.56

उपर्युक्त दर घाटशुल्क सहित कार्गो की जलयान पर लदाई अथवा जलयान से कार्गो की उतराई और ऑनबोर्ड लेबर लागत तथा भंडारण के बिन्दु तक कार्गो के स्थानांतरण और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों और आयात कार्गो के लिए पांच दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में कार्गो के भंडारण और ऐसी किसी अन्य संबंधित सेवाओं के लिए भी जिसके लिए इस अनुसूची में प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया गया है, के लिए है।

## 3. भंडारण प्रभार

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

### (क). आयात

दर रुपयों में प्रति मी0ट0 प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 6वें दिन से 25वें दिन के लिए	दर 26वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36वें दिन से आगे के लिए
(i)	खाद्यान्न	3.70	7.40	14.80
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	खनिज और अन्य कार्गो	3.70	7.40	14.80

### (ख). निर्यात

दर रुपयों में प्रति मी0ट0 प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 16वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36 दिन से 45 दिन के लिए	दर 46 दिन से आगे के लिए
(i)	खाद्यान्न	3.70	7.40	14.80
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	खनिज और अन्य कार्गो	3.70	7.40	14.80

### अनुसूची 3 के लिए टिप्पणी:

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में न हो जब टर्मिनल पर प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

#### 4. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	3.70

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, आदि के प्रावधान के लिए एक समेकित प्रभार है।

#### 5. उपर्युक्त अनुसूची 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

## मुम्बई पत्तन न्यास

## परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “दिवस” अर्थात् एक कैलेंडर दिवस अर्थात् एक दिन की मध्य रात्रि से अगले दिन की मध्य रात्रि तक की अवधि।
- (iii). “विलंबशुल्क” का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- (iv). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर अन्य पोत होगा।

## 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य विनिहित दाखिल करने पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।  
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). यदि टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत एमबीपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज और पत्तन को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा जोकि भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक दर पर होगा।  
(ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं/महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन की सम्पत्तियों का इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।  
(ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). किसी बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल बीस रुपए (रु 20/-) होगा।
- (viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 तथा इससे अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

## 2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
(क)	लौह और स्टील	80.45	48.27
(ख)	उर्वरक	69.26	41.56
(ग)	अन्य कार्गो	32.19	19.31

उपर्युक्त दर घाटशुल्क सहित कार्गो की जलयान पर लदाई अथवा जलयान से कार्गो की उतराई और ऑनबोर्ड लेबर लागत तथा भंडारण के बिन्दु तक कार्गो के स्थानांतरण और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों और आयात कार्गो के लिए पांच दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में कार्गो के भंडारण और ऐसी किसी अन्य संबंधित सेवाओं के लिए भी जिसके लिए इस अनुसूची में प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया गया है, के लिए है।

## 3. भंडारण प्रभार

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

### (क). आयात

दर रुपयों में प्रति मी0ट0 प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 6वें दिन से 25वें दिन के लिए	दर 26वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36वें दिन से आगे के लिए
(i)	लौह और स्टील	3.51	7.02	14.04
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	अन्य कार्गो	3.51	7.02	14.04

### (ख). निर्यात

दर रुपयों में प्रति मी0ट0 प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 16वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36 दिन से 45 दिन के लिए	दर 46 दिन से आगे के लिए
(i)	लौह और स्टील	3.51	7.02	14.04
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	अन्य कार्गो	3.51	7.02	14.04

### अनुसूची 3 के लिए टिप्पणी:

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में न हो जब टर्मिनल पर प्रचालक पर आरोग्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

#### 4. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	3.53

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, आदि के प्रावधान के लिए एक समेकित प्रभार है।

#### 5. उपर्युक्त अनुसूची 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।