

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग-III, खंड-4 में प्रकाशित)

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 158

नई दिल्ली,

10 जून, 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 एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त उसके दरमान के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी /57/2008/एमओपाटी

मुरगांव पत्तन न्यास

आदेश

(दिनांक 14 मई 2010 को पारित)

यह मामला मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से उसके दरमानों को सामान्य संशोधन करने के संबंध में प्राप्त हुआ है।

2. मुरगांव पत्तन न्यास के विद्यमान दरमानों को अंतिम बार दिनांक 30.10.2006 के आदेश तहत इस प्रकाशित करने हेतु अनुमोदित किया गया था। दरमानों की वैधता 31.03.2009 तक थी।

3. एम.ओ.पी.टी ने अपने पत्र दिनांक 23.12.2008 के तहत विहित प्रपत्र में मसौदा दरमानों सहित दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव भेजा है।

4.1. एम.ओ.पी.टी द्वारा प्रस्तावित दरमानों की विशेष मर्दों को एतद्वारा समझाया गया है।

(I) वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्रशुल्कों को संशोधित करने के मुख्य कारण-

(i) लागत वसूली सिद्धांतों का अनुप्रयोग करते हुए एकल सिगमेन्टों से प्रचालन की बढ़त लागतों को पूर्ण करना।

(ii) विद्यमान पत्तन अवसंरचनाओं के निर्माण, अपग्रेड की बढ़ती आवश्यकताओं से निपटने के लिए आंतरिक स्रोतों का पर्याप्त विकास करना।

(II) **लागत विवरण**

(i) संस्थापित 30 एम टी क्षमता के मद्दे वर्ष 2007-08 के दौरान सम्हलाया गया कुल यातायात 35.13 मि टन रहा। संशोधित प्राक्कलन अनुसार वर्ष 2008-09 में पत्तन 35.5 मि टन की सम्हलाई करने का इरादा रखता है जिसमें से 4.5 मि टन कार्गो साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एम डब्लू पी एल) से अपेक्षित है।

(ii) वर्ष 2008-09 तक 07-10 की आय और व्यय संशोधित प्राक्कलन तथा बजट प्राक्कलन अनुसार है पिछले वर्षों के प्राक्कलन की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2011-12 के उत्तरवर्ती वर्षों के लिए प्रचालन लागत पर 5.45 % की दर से वार्षिक वृद्धि लागू की गई है।

- (iii) मार्गनिर्देशों के अनुसरण में इस्क्रो लेखा बनाया गया है और कुछ परिसम्पतियों का वित्तपोषण/चिन्हीकरण इस खाते से किया गया है। इस्करो लेखा के शेष का विवरण निम्नवत है:

क्रम सं	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i)	वित्तीय वर्ष के अंतिम दिन का शेष	712.71	1432.89	1763.52	723.52	461.52
(ii)	वर्ष के दौरान परिवर्धन	720.18	1330.63	1260.00	1238.00	1349.00
(iii)	पत्तन अवसंरचना के सृजन/आधुनिकिकरण के लिए विलंब लेखा से निदेश	0.00	1000.00	2300.00	1500.00	0.00
(iv)	वित्तीय वर्ष के अंतिम दिन को शेष	1432.89	1763.52	723.52	461.52	1810.52

- (iv) प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार व्यापार तथा व्यापार संबद्ध परिसम्पतियों पर क्रमश 16 प्रतिशत तथा 6.35 प्रतिशत की दर से आरओसीई हेतु विचार किया गया है।
- (v) (क) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान सकल ब्लॉक परिसम्पतियों के लिए प्रस्तावित परिवर्धन क्रमश: 4282.73 लाख रूपए, 8246.50 लाख रूपए तथा 4918.00 लाख रूपए है। तीन वर्षों के दौरान प्रस्तावित परिवर्तनों का विवरण एमओपीटी ने प्रस्तुत किया है।
- (ख) पत्तन ने प्रस्तुत किया है कि पूंजीगत परियोजनाएं तथा अवसंरनात्मक विकास योजनाएं सरकारी या अन्य निगमित एजेंसियों से कोई वित्तीय अनुदान लिए बिना अपनी आंतरिक संसाधनों से वित्त पोषित है। यांत्रिक अयस्क सम्हलाई संयंत्र (एमओएचपी) जो काफी पहले वर्ष 1978/79 में संस्थापित किया गया था का इस्तेमाल उसकी समयावधि से अधिक हुआ है और अब उसे प्रतिस्थापित किया जाना है। निर्णय लिया गया है कि 221 करोड रूपये की कुल लागत पर चरणबंध तरीके से संपूर्ण एमओएचपी का पुनरूद्धार किया जाएगा। वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अगले तीन वर्षों के लिए योजनागत व्यय क्रमश 71 करोड रूपये, 150 करोड रूपये और 117 करोड रूपये है। पूंजीगत योजना के लिए अंतरिक संसाधन पर्याप्त नहीं है। इस आवश्यकता की पूर्ति हेतु पत्तन को भारी ऋण लेना होगा।
- (vi) दिनांक 31 मार्च 2006 तक प्रोदभूत पेन्शन देयता की पूर्ति हेतु प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन में एसओआर में अधिसूचित सभी प्रभारों पर 7 प्रतिशत की विशेष उगाही अनुमोदित की है। विशेष उगाही दिनांक 26.12.2006 से दि. 31.03.2009 तक वसूल की जानी है।

पत्तन ने वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान 432.15 लाख रूपये तथा 1312.41 लाख रूपये अर्जित किए हैं। और दि. 31.03.2009 तक 1358.49 लाख

रूपये अर्जित करने का प्राक्कलन है. पत्तन के अनुरोध पर एलआईसी द्वारा किया गए बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार दि. 31.03.2008 तक पेंशन देयता 35287 लाख रूपये है (उनकी दि 13 अक्टूबर 2008 तथा 24 नवंबर 2008 की रिपोर्ट के अनुसार) दिनांक 31.03.2008 तक पेंशन निधि में शेष राशि 19381.81 लाख रूपये है. आगे चूंकि पंतन की वेतन संरचना संशोधन हेतु देय है अत संशोधित वेतन संरचना के कार्यान्वयन से पेंशन देयता में वृद्धि होगी. अत प्राधिकरण के अनुमोदन की प्रत्याशा में इस प्रशुल्क मद से आय को मौजूदा स्तर तक मान्यता दी गई है।

- (vii) एलआईसी की दि. 6 अक्टूबर 2008 की रिपोर्ट के अनुसार दि. 31 मार्च 2008 तक ग्रेच्युटी भुगतान के मद्दे देयता 3538.37 करोड रूपये है. संशोधित वेतन संरचना के कार्यान्वयन से इस देयता में वृद्धि होगी. इसे देखते हुए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्रति वर्ष 250 लाख रूपये का योगदान प्रस्तावित है।

4.2. पत्तन के लिए संपूर्ण तथा विभिन्न प्रमुख कार्यकलापों व उप कार्यकलापों के लिए लागत विवरणी प्रस्तुत की गई है. मुख्य कार्यकलापों / उप कार्यकलापों का समग्र अधिशेष / घाटा स्थिति तथा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को नीचे विवरण में प्रस्तुत किया गया है -

क्रम सं	कार्यकलाप/उप कार्यकलाप	अधिशेष घाटा 2009 10		अधिशेष घाटा 2010 -11		अधिशेष घाटा 2011 -12		कुल अधिशेष घाटा	औसत प्रतिशत	प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन
		लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत	लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत	लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत			
1	पत्तन संपूर्णतया	5732.30	22.21	6668.17	24.52	8201.48	29.33	20601.95	25.35	
2	नौभार/कंटेनर सम्हालाई कार्यकलाप	2240.76	14.66	2902.79	18.21	4369.04	26.89	9512.59	19.92	
(i)	अयस्क सम्हालाई कार्य	3666.85	37.34	4692.09	46.96	6190.72	61.12	14549.66	48.47	40% वृद्धी
(क)	एमओएचपी	5388.10	84.34	6582.74	97.92	8218.92	116.19	20189.76	99.48	
(ख)	सरणी में अयस्क	1721.25		1890.65		2028.20		5640.10		
(ii)	सामान्य नौभार	60.52	3.87	135.77	8.07	146.11	8.41	34.24	6.78	कोई वृद्धी नहीं
(iii)	वेअर हाउसिंग	179.92	268.54	177.93	265.57	169.74	249.62	527.59	261.25	40% वृद्धी
(iv)	पीओएल	670.18	77.48	700.60	77.50	730.76	77.49	2101.54	77.49	कोई वृद्धी नहीं
(v)	सीएचएलडी	875.31	29.52	1130.87	34.31	1114.56	33.05	3120.74	32.29	कोई वृद्धी नहीं
3	जहाज संबंध कार्य	3979.20	54.26	4247.40	53.51	4365.18	52.78	12591.78	53.52	40% वृद्धी
(i)	बर्थिंग व मूरिंग	781.15	32.17	825.33	32.88	713.51	27.08	2319.99	30.17	
(ii)	पायलटैज व टाविंग	1412.65	38.22	1175.50	28.54	1245.63	29.25	3833.78	32	
(iii)	पत्तन सेवाएं	1588.49	134.54	2042.76	159.71	2192.83	162.69	5824.08	152.31	
(iv)	जलापूर्ति	196.90	690.89	203.82	679.39	213.21	710.71	613.93	693.64	
4	रेल	1118.96	48.82	1200.86	50.16	1302.06	52.21	3621.88	50.40	
5	संपदा	631.31	70.01	718.82	77.63	769.39	80.88	2119.52	76.17	40 वृद्धी

4.3. संक्षेप में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि / कमी निम्नवत है -

- (i) उप कार्यकलाप यथा सामान्य नौभार, पीओएल, तथा नौभार सम्हलाई श्रम कार्यकलाप स्वतः पूर्ण है और अधिशेष में है. अतः इन कार्यकलापों के लिए कोई उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित नहीं है
- (ii) पत्तन में अयस्क सम्हलाई कार्यकलापों में 48.48 प्रतिशत की सीमा तक घाटा में है जबकि एमओएचपी में अयस्क सम्हलाई कार्य में 99.49 प्रतिशत तक की सीमा तक घाटे में है। एमओएचपी के अलावा अयस्क/गुटिकाओं पर वार्फेज के संबंध में 40 प्रतिशत की दर से उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित है जिसमें एमओएचपी के सम्हलाई प्रभार शामिल है।
- (iii) पत्तन के प्रमुख कार्यकलाप तथा जहाजों के लिए गोदी प्रभार में (-) 53.52 प्रतिशत तक घाटा है। उप कार्यकलापों के भीतर क्रॉस सब्सिडाईजेशन की अनुमति है और रुपये मूल्य में प्रात्याशित मुल्यांकन व व्यापार क्षमता को ध्यान में रखते हुए मौजूदा पत्तन तथा गोदी प्रभारों में 40 प्रतिशत उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित है।
- (iv) प्रशुल्क निर्देशों के अनुसरण में व्यापार प्रोन्नयन योजना के तहत, नवंबर 2008 से अप्रैल 2009 तक की अवधि के लिए मूरिंग डालफिन में नौभार सम्हलाई पर सीएचएलडी उगाही में 25 प्रतिशत की दर से छूट की अनुमति दी गई है। बशर्ते कि बाद में पुनरीक्षण किया जाए। सीएचएलडी उगाही में छूट देने का उद्देश्य था कि मौजूदा यातायात को बनाए रखें क्योंकि पिछले वर्ष साफ मौसम के दौरान यातायात पणजी पत्तन की ओर उन्मुख हो गई थी क्योंकि वहां प्रशुल्क तुलनात्मक रूप से कम है।
- (v) संपदा किराए तथा वेयरहाउसिंग कार्यकलाप नौभार सम्हलाई व भंडारण के सहयोगी कार्यकलाप हैं अतः क्रमशः (-) 76% तथा (-) 261% की आवश्यक दर के मुकाबले मौजूदा दर में 40 प्रतिशत संशोधन प्रस्तावित है।
- (vi) मानसून अवधि में शास्तिक किरायों की छूट संबंधी अनुसूची 'ग' भण्डारण प्रभार के तहत विद्यमान नोट सं 3 को इस आधार पर हटाया जाना प्रस्तावित है कि अन्यथा पत्तन प्रयोक्ता लंबे समय तक नौभार को खाली नहीं करते हैं।
- (vii) दाबोली स्थित भूमि के लिए लाईसेंस शुल्क संपदा किराए में शामिल किए जाने का प्रस्ताव है।
- (viii) मौजूदा दरमानों में निर्धारित कुछ उपकरणों के किराया प्रभारों को हटाए जाने का प्रस्ताव है क्योंकि वे पत्तन में किराए हेतु उपलब्ध नहीं हैं।

- (ix) प्रस्तावित प्रःशुल्क में पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्रति वर्ष 67 करोड रूपये का अतिरिक्त औसत राजस्व अर्जित करने का प्राक्कलन किया है। अतः उसने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान संचयित 76 करोड रूपये सकल घाटा को ध्यान में लें।
- (x) रेल संबंधी दर टैम्प के अधिकार के बाहर हैं तथापि, मौजूदा दर में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है क्योंकि प्रमुख कार्यकलाप स्वःत पर्याप्त है।

5.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमओपीटी से प्राप्त दिनांक 23 दिसम्बर 2008 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं / संगठन निकायों को उनके विचारार्थ परिचालित किया गया है। प्रयोक्ताओं / संगठन निकायों से प्राप्त मतों को फीडबैक जानकारी के रूप में एमओपीटी को प्रेषित किया गया। प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों के मतों पर एमओपीटी ने अपने मत प्रस्तुत किए हैं।

5.2 प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा दिए गए मतों पर प्रस्तुत कथित टिप्पणियों के अलावा एमओपीटी ने सामान्य टिप्पणियों की हैं जो संक्षेप में निम्नवत हैं

- (i) ट्रेड ने हालही में पत्तन को सूचित किया है कि निर्यातक चालू वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए लौह अयस्क निर्यात की प्रत्याशा कर रहे हैं और अतः पत्तन आरई 2008-09 के लिए 28.45 मिलियन टन लौह अयस्क का लक्ष्य रखने के लिए बाध्य है। तथापि वर्ष 2008-09 के दौरान एमओपीटी द्वारा करीब 35 लाख टन लौह अयस्क की सम्हलाई अपेक्षित है। यद्यपि यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि लौह अयस्क की सम्हलाई से राजस्व में मात्र सीमान्त वृद्धि होगी क्योंकि घाट सं. 9 एमओएचपी में सम्हलाई गई मात्रा वर्ष 2007-08 की तुलना में सीमान्त रूप से अधिक है और वर्ष 2006-07 की तुलना में कम है किसी भी तरह से वर्ष 2009-10 में सम्हलाई गई लौह अयस्क की मात्रा का स्तर वर्ष 2009-10 और बाद में भी वैसा ही बने रहने की आशा नहीं है।
- (ii) चीनी मार्केट में लौह अयस्क की भारी मांग है और हालही के वर्षों में लौह अयस्क के दर आसमान को छू गए हैं। ऐसी अनुकूल परिस्थितियाँ काफी वर्षों तक बनी रही परन्तु इतने भारी लाभ के बावजूद भी ट्रेड ने एमओपीटी को कोई योगदान नहीं दिया। यह मात्र प्राधिकरण के सूचनार्थ है।
- (iii) पत्तन ने निर्णय लिया हुआ है कि 221 करोड रूपये की कुल लागत पर चरणबंध तरीके से संपूर्ण एमओएचपी का पुनरुद्धार किया जाना है। पत्तन को सरकार से बजटीय सहायता लिए बिना अपनी आगामी योजनाओं व पत्तन विस्तार व आधुनिकीकरण पर भारी व्यय उठाना पड़ेगा, जिससे व्यापारी वर्ग को भी लागत कम करते हुए तथा कार्यक्षमता में वृद्धि कर अल्प तथा दीर्घकालिक अवधि में लाभ होगा। चार मार्गीय सडक एनएच- 17बी, जो एमओपीटी के लिए पर्याप्त सडक संयोजन के

लिए आवश्यक है, के शेष 5.2 कि.मी कार्य पूरा होने पर एमओपीटी को वित्तीय वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान एनएचएआई व एमओपीटी के एसपीवी को अतिरिक्त 60 करोड रुपये का योगदान देना पडेगा। इस भारी रकम से पत्तन राजस्व में कमी आएगी।

- (iv) यह भी उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यासों को अब आयकर की परिधि में लाया गया है अतः योजनागत/गैर योजनागत योजनाओं के कार्यान्वयन की पूर्ति हेतु पत्तन में आंतरिक संसाधनों में कमी हुई है।
- (v) दिनांक 1 जनवरी 2007 से वेतन संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन कामगारों व अधिकारियों के वेतन व मजदूरी वृद्धि के कारण अतिरिक्त व्यय से पत्तन राजस्व पर भारी भार पडेगा और उसकी विकासात्मक योजनाओं पर भी काफी असर पडेगा।
- (vi) यहां पर उल्लेख करना अनावश्यक है कि प्राधिकारण दरमानों के संशोधन हेतु निर्धारित प्रःशुल्क निर्देशों के अनुसरण में प्रस्ताव का मूल्यांकन करेगी जो प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए कॉस्ट प्लस एप्रोच पर आधारित है।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर दि. 23 अप्रैल 2009 के पत्र के तहत एमओपीटी से अनुरोध किया था कि अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। एमओपीटी ने अपने दि. 27 जून 2009 के पत्र के तहत अपेक्षित अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया था। एमओपीटी ने वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए संशोधित लागत विवरणियां, संशोधित मसौदा (प्रस्तावित) दरमान व पूंजी व्यय प्रक्षेपणों के संदर्भ में विभिन्न दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

6.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों को नीचे सारणी में प्रस्तुत किया गया है।

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी से प्राप्त जवाब
1.	वर्ष 2008-09 के संशोधित प्राक्कलन में किए गए प्रक्षेपणों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में प्राक्कलित कुल यातायात 35.50मिलियन टन है। दि. 9 अप्रैल 2009 बिजनेस लाईन की रिपोर्टिंग व इंडियन पोर्ट्स एसोसिएशन की वेबसाईट में बताया गया है कि पत्तन ने वर्ष 2008-09 में 41.68 मिलियन टन की सम्हलाई की है। वर्ष 2008-09 बीत चुका है अतः वर्ष 2008-09 के आंकडे को अस्थाई लेखा के आधार पर पत्तन के पास उपलब्ध वास्तविक आंकडों से अद्यतन किया जाए। उसके बाद के वर्षों के प्राक्कलन में भी वर्ष 2008-09 के आधार पर संशोधन किया जाए। ऐसा करते समय वास्तविक आंकडो के साथ वर्ष 2008-09 के प्राक्कलन को अद्यतन करने हेतु विचार किए गए वार्षिक लेख की प्रति भी प्रेषित की जाए।	वर्ष 2008-09 का मसौदा लेखा तथा संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत किया जा रहा है।

<p>2. (i).</p>	<p>पुष्टि करें कि क्या वित्तीय वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए यातायात पूर्वानुमान मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्यों के समरूप हैं तथा या उत्तरवर्षी/वार्षिक योजना व चालू अपेक्षित वृद्धि के अनुसरण में है। पंच वार्षिक योजना / वार्षिक योजना में किए गए प्रक्षेपणों से लागत विवरणी में विचार किए गए यातायात प्राक्कलन में यदि कोई, विचलन हो तो उसके कारण भी स्पष्ट किए जाए।</p>	<p>पंच वार्षिक योजना अवधि में वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 39.24 एमएमटी, 4.69 एमएमटी, 44.55 एमएमटी था जब कि सभी तीन वर्षों के लिए संशोधित प्रस्ताव में अब 43.10 एमएमटी निर्धारित किया गया है। इस पत्तन में लौह अयस्क यातायात की प्रमुखता है। यह अंतर्राष्ट्रीय मार्केट में लौह अयस्क की मांग/मूल्य पर निर्भर है। संशोधित बजट प्राक्कलन 2008-09 में, पंतन ने मूल प्रस्ताव में 28.45 एमएमटी लौह अयस्क यातायात नियत की है। जीएमओइए अर्थव्यवस्था में हुए हास के कारण लौह अयस्क के लिए निर्धारित उंचे लक्ष्यों के बारे में चिंतित थे। परन्तु अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में बाह्यकारणवश वर्ष 2008-09 के दौरान वास्तविक लौह अयस्क यातायात में 33.81 एमएमटी की वृद्धि हुई। विद्यमान प्रस्ताव में तीन सालों के लिए अर्थात् 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए 34.8 एमएमटी लौह अयस्क निर्धारित किया है।</p>																															
<p>(ii).</p>	<p>फार्म 2बी में यातायात प्राक्कलन में पत्तन यातायात प्रक्षेपण और साथ ही साउथ वेस्ट पोर्ट लि. (एसडब्ल्यूपीएल) का यातायात प्रक्षेपण शामिल है। कृपया वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सम्हलाई गए यातायात का अलग-अलग विवरण तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलन का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करें। जिस आधार पर एसडब्ल्यूपीएल के यातायात को लागत विवरण से विचार किया है उसे भी स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान पंतन तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सम्हलाई गया वास्तविक यातायात साथ ही वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्राक्कलन नीचे प्रस्तुत है।</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टन में)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>वर्ष</th> <th>पत्तन</th> <th>एसडब्ल्यूपीएल</th> <th>कुल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">वास्तविक</td> <td>2006-07</td> <td>30.22</td> <td>4.02</td> <td>34.24</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>30.94</td> <td>4.19</td> <td>35.13</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>37.05</td> <td>4.63</td> <td>41.68</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">प्राक्कलित</td> <td>2009-10</td> <td>38.10</td> <td>5.00</td> <td>43.10</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>38.10</td> <td>5.00</td> <td>43.10</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>38.10</td> <td>5.00</td> <td>43.10</td> </tr> </tbody> </table> <p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणी के अनुसार उनका यातायात प्राक्कलन 50 लाख टन है। प्रति वर्ष अपेक्षित राजस्व 12 करोड रूपये है। एसडब्ल्यूपीएल के साथ किए करार के अनुसार लाहसँसधारी को 50 लाख एमटी के लिए प्रति वर्ष 1200.20 लाख रूपये का भुगतान</p>		वर्ष	पत्तन	एसडब्ल्यूपीएल	कुल	वास्तविक	2006-07	30.22	4.02	34.24	2007-08	30.94	4.19	35.13	2008-09	37.05	4.63	41.68	प्राक्कलित	2009-10	38.10	5.00	43.10	2010-11	38.10	5.00	43.10	2011-12	38.10	5.00	43.10
	वर्ष	पत्तन	एसडब्ल्यूपीएल	कुल																													
वास्तविक	2006-07	30.22	4.02	34.24																													
	2007-08	30.94	4.19	35.13																													
	2008-09	37.05	4.63	41.68																													
प्राक्कलित	2009-10	38.10	5.00	43.10																													
	2010-11	38.10	5.00	43.10																													
	2011-12	38.10	5.00	43.10																													
<p>(iii).</p>	<p>फार्म 3 ए में प्राक्कलित नौभार यातायात (जो शायद मात्र पत्तन यातायात से ही संबंधित है) प्रत्येक वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए 35.05 मिलियन टन है। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान पंतन यातायात में कोई वृद्धि प्राक्कलित न करने के कारण का औचित्य इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए दिया जाए कि वर्ष 2008-09 में पत्तन ने 18प्रतिशत की वृद्धि की थी। वर्ष 2007-08 के दौरान भी जब यांत्रिक अयस्क सम्हलाई संयंत्र (एमओएचपी) का एक शिपलोडर (दो में से एक खराब) हुआ था और पत्तन करीब छः माह के लिए</p>	<p>फार्म 3 ए में सूचित 35.05 मिलियन टन यातायात निर्धारित क्षमता है। मूल प्रस्ताव में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित यातायात क्रमशः 37.50 मिलियन टन, 40.40 मिलियन टन तथा 41.75 मिलियन टन है और अतः वर्ष 2009-10 की वृद्धि पर विचार किया जा रहा है। लौह अयस्क मार्केट में उतार-चढ़ाव की संभावना रहती है जो कि वर्ष 2008-09 में देखी गई जब अगस्त, 2008 में अचानक मंदी आयी और तब जीएमओइए द्वारा दिए गए सूचकों के अनुसार 35 मिलियन टन की उपलब्धि भी असंभाव्य मानी गई। कुछ निर्यातकों द्वारा निर्यात जारी रखे जाने के कारण</p>																															

	<p>यथा जुलाई 2007 से 11जून 2008 तक मात्र एक ही शिपलोडर से प्रचालित था तब पत्तन ने यातायात में 2.5 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की है। अतः पत्तन द्वारा विगत में प्राप्त यातायात वृद्धि को ध्यान में रखते हुए तथा इन वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किए जाने हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त निवेशों को देखते हुए वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए यातायात प्राक्कलन का पुनरीक्षण किया जाए। आगामी भविष्य में शुरू होनेवाली पीपीपी परियोजना के प्रभाव को भी ध्यान में लेना आवश्यक है। परिणामतया, आय तथा व्यय के प्राक्कलन में भी उचित संशोधन किया जाए।</p>	<p>यातायात में सुधार हुआ। तथापि मौजूदा रूख तथा यातायात में अपेक्षित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए आय व व्यय प्राक्कलन में संशोधन किया गया है। प्रस्तावित पीपीपी परियोजना, यथा घाट सं. 7 पर यांत्रिक कोयला टर्मिनल का विकास मात्र आक्टूबर 2012 के बाद ही प्रचालित होने की अपेक्षा है। अतः प्रस्ताव में राजस्व प्राक्कलन का विचार नहीं किया गया है। तीन वर्षों जिसमें वर्ष 2009-10 भी शामिल है के लिए कुल यातायात 43.1 मिलियन टन माना गया क्योंकि अवसंरचनात्मक परिवर्धन मार्च 2012 के बाद ही प्रचालित होंगे। नए मूरिंग डालफिन से प्रति वर्ष 1.5 मिलियन टन बढ़ेगा।</p>
(iv).	<p>वर्ष 2008-09 में एमओपीटी द्वारा सम्हलाई गए वास्तविक कोयला यातायात को सूचित किया जाए। वर्ष 2007-08 में एमओपीटी द्वारा सम्हलाई गए वास्तविक कोयला यातायात के संदर्भ में वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान कोयला यातायात में प्राक्कलित कमी के भी कारण स्पष्ट किए जाए।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के दौरान सम्हलाई गया कोयला यातायात 0.96 मिलियन टन था जबकि 2007-08 के दौरान यह 1.31 मिलियन टन था। कोयला यातायात में हुई कमी मुख्य कारण थे गोवा वासियों का विरोध और आगे गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडल द्वारा लगाए गए प्रतिबंध जो एमओपीटी की कोयला सम्हलाई क्षमता को घटाती है।</p>
3. (i).	<p>पिछले दो वर्ष यथा 2007-08 तथा 2008-09 के लिए नौभार के औसत ड्वेल टाईम का विश्लेषण प्रस्तुत करें। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय के प्राक्कलन हेतु विचार किए गए औसत ड्वेल टाईम को भी सूचित किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2008-09 वर्ष के लिए ड्वेल टाईम नौभार वार प्रस्तुत है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय प्राक्कलित करना उपयुक्त नहीं है।</p>
(ii).	<p>डॉलर रूप में प्रशुल्कों की गणना हेतु विचारणीय विदेशी विनिमय दर अंकित की जाए।</p>	<p>मूल प्रस्ताव में विदेशी विनिमय दर रुपये 48/- प्रति डालर थी। संशोधित विनिमय दर रुपये 46/- प्रति डालर है।</p>
(iii).	<p>एमओपीटी ने खुले तथा ढके भंडारण क्षेत्रों के लिए भंडारण प्रभारों को तर्कसंगत बनाने का प्रस्ताव अलग से भेजा है। भंडारण प्रकारों में प्रस्तावित तत्संगत अतिरिक्त आय का प्राक्कलन तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 तक के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में यातायात प्रोजेक्शन के संदर्भ में होने की संभावना है। भंडारण प्रकारों के तर्कसंगत पर एमओपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में उठाए गए सवालों के दौरान दिए प्रपत्र के अनुसरण में विद्यमान प्रशुल्क तथा प्रस्तावित प्रशुल्क की आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।</p>	<p>खुले तथा ढके भंडारण क्षेत्रों के लिए भंडारण प्रभारों के तर्कसंगत के प्रस्ताव से शायद ही कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हो। यह मात्र एक रोधक की तरह प्रस्तावित किया जा रहा है जिससे कि शिपों को पत्तन के सीमित भंडारण क्षेत्र में लंबे समय तक नौभार को भंडारण करने से रोका जाए। कोयला निर्यातकों जो सट्टेबाजी में लगे रहते हैं, एमओपीटी के मूल्यवान और बहुत ही सीमित भंडारण क्षेत्र को अधिग्रहित करने पर हुए व्यय की तुलना में सट्टेबाजी में लगे रहते हैं।</p>
(iv).	<p>वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के विद्यमान प्रशुल्क सीमा साथ ही प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा पर आय का गणना प्राक्कलन करने के लिए एमओपीटी द्वारा की गई विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>विस्तृत परिकलन प्रस्तुत है।</p>
4. (i).	<p>कृपया बताए कि समेकिन लागत विवरण में साउथ वेस्ट पोर्ट लि. से प्राप्त राजस्व शेयर की गणना की गई है। साउथ वेस्ट पोर्ट लि. से प्राप्त राजस्व शेयर</p>	<p>प्रशुल्क निर्धारण संबंधी प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार साउथ वेस्ट पोर्ट लि. के राजस्व शेयर को समेकिन लागत विवरण हेतु नहीं गिना गया है।</p>

	को समेकित लागत विवरण के साथ साथ मुख्य कार्यकलाप/उप कार्यकलाप लागत विवरण में अलग से दिखाया गया है।	यथावांछित एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व शेयर के विवरण में दिखाया गया है। यद्यपि दरों के संशोधन प्रक्रिया में कुल अधिशेष/-हास की गणना हेतु विचार नहीं किया गया। एसडब्ल्यूपीएल की राजस्व शेयर नौभार प्रहस्तन आय का भाग है परन्तु प्रःशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रपत्र संख्या 3 (क) की प्रचालन आय के तहत नहीं दिखाया गया।
(ii).	संशोधित प्राक्कलन 2008-09 तथा बजट प्राक्कलन 2009-10 में वर्ष 2007-08 में अर्जित वास्तविक राजस्व शेयर रूपये 1278.96 लाख की तुलना में एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 में प्रति वर्ष रूपये 1200 लाख रूपये राजस्व शेयर आय में कम दिखाई दे रहे हैं। राजस्व शेयर में प्राक्कलित कमी के कारणों को स्पष्ट किया जाए।	एसडब्ल्यूपीएल के साथ किए समझौते के अनुसार लाईसेंस धारी को प्रति वर्ष 50 लाख टनों की कम से कम गारंटीड कुल उत्पाद करने पर प्रति वर्ष रूपये 1200.20 लाख देने होंगे। एसडब्ल्यूपीएल इस समझौते का वर्ष दिनांक 7 नवम्बर से अगले वर्ष के 6 नवंबर तक के समय को पत्तन को राजस्व भुगतान करने का वर्ष मानता है। वर्ष 2008-09 के रूपये 1195 लाख की तुलना तदनुसार में वर्ष 2007-08 के दौरान रूपये 1278.96 लाख की गणना की गई है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 में एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व को दर्शाता विवरण इसके साथ प्रस्तुत किया जा रहा है। एसडब्ल्यूपीएल के द्वारा बनाए गए 5 एमएमटीपीए के परिलक्ष्य के आधार पर राजस्व शेयर रूपये 1200.20 लाख से अधिक नहीं हो सकता।
(iii).	वर्ष 2008-09 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल से अर्जित वास्तविक राजस्व शेयर दर्शाया जाए। अनुवर्ती वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बनाए गए यातायात प्रक्षेपणों में सुधार किया जाए। कृपया एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व शेयर प्राक्कलन का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें। इस संदर्भ में यह नोट किया जाए कि साउथ वेस्ट पोर्ट लि. द्वारा प्राक्कलित यातायात वर्ष 2009-10 में दरमानों के अंतिम सामान्य संशोधन में 6.5 मिलियन टन था।	वर्ष 2008-09 में एसडब्ल्यूपीएल अर्जित राजस्व शेयर 1195 लाख लागू किया था।
(5).	कृपया स्पष्ट करें कि ईएलटी योजना से प्राप्त आय का लागत विवरण में किस प्रकार लिया जाता है। एमओपीटी को सलाह दी गई है कि ईएलटी से प्राप्त आय तथा उत्पादकता बढ़ाने के लिए हुए वृद्धिशील व्यय के लिए एक अलग खाता बनाएं जिससे कि उत्पादकता सुधार के परिणाम स्वरूप पत्तन पर हुए उसके कुल प्रभाव की स्पष्ट आकृति उभर सकें। कृपया गत 3 वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2008-09 तक के तीन सालों में इस संबंध में तथा भविष्य के 2009-10 से 2011-12 तक के उचित प्राक्कलनों पर एमओपीटी द्वारा अनुरक्षित पृथक लेखा के विवरण प्रस्तुत करें।	ईएलटी योजना के तहत पूरक घाट किरायों/ लंगरगाह प्रभारों को बर्थिंग तथा मूरिंग के उपकार्यकलापों के तहत आय में शामिल किया गया है। (एकाउंटिंग लेखा कोड 102, उपकोड 437 तथा कोड 102 उपकोड 438) इसी भांति इस योजना के तहत बर्थिंग और मूरिंग में झूट का परिकलन किया जाता है। पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 का ईएलटीएस लेखा तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्राक्कलन भेजा जा रहा है। ईएलटीएस योजना से पत्तन को वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 दौरान रूपये 76.71 लाख का नुकसान हुआ। अप्रचलित/पुराने एमओएचपी के कारण इस योजना को लागू करने में बड़ी मुश्किलें हैं क्योंकि इसे 70 प्रतिशत तक ही प्रचालित किया जा सकता है हम बड़ी मुश्किल से इसमें उच्च उत्पादन कर पा रहे हैं।

6.	व्यय (प्रपत्र 3 ख)	
(i).	<p>एमओपीटी ने बताया कि प्रचालन लागत पिछले वर्ष वास्तविक/प्राक्कलनों से 5.45% की दर से बढ़ी है। फिलहाल यह भी देखा गया है कि लागत मदों में यह वृद्धि कुछ लागत मदों में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान 6% से 20% तक का फर्क है (जबकि कोई यातायात वृद्धि प्राक्कलित नहीं है) और वर्ष 2008-09 में संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/प्राक्कलनों से 60% से भी अधिक है प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार संशोधित लागत विवरणों को भेजने समय व्यय प्रक्षेपणों को बताते समय सभी पण्यों के थोक सूचकांकों के वर्तमान संचलनों के संदर्भ में बनाना चाहिए और यातायात वृद्धि, यदि कोई हो तो, के अनुसार समायोजित की जानी चाहिए।</p>	<p>क) निकर्षण जैसी मदों का व्यय बाजार सूचकों पर नहीं चलती। 2 साल के भीतर ही दरें 30 रुपये प्रति घन मी. से बढ़कर 59 रुपये प्रति घन मी. हो गई है। बजटीय कोट अनुसार (वर्ष 2009-10 में अनुरक्षण निकर्षण लागत 70 रुपये प्रति घन मी होने की संभावना है। 9 जुलाई 2009 को निविदा खुलने वाली है। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए अनुरक्षण निकर्षण की मात्रा वर्ष 2009-10 में मूरिंग डालफिनों में पूंजीगत निकर्षण के कारण 4 मिलि घन मी. प्रति वर्ष से बढ़कर 4.8 मिलि घन मी. बढ़ने वाली है।</p> <p>ख) इसी भांति उर्जा लागत नपथा लागत पर निर्भर है और महीने दर महीनों बदलती रहती है। अगस्त 2008 में उर्जा लागत प्रति यूनिट तक उंची हो गई है।</p> <p>ग) वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्रचलन व्यय की गणना प्रत्येक प्रकार के व्यय और मौजूदा बाजार की स्थितियों को ध्यान में रखकर किया गया है। 2006-07 से 2011-12 तक की अवधि के लिए विस्तृत टाइपवार व्यय प्रस्तुत है।</p> <p>घ) प्रक्षेपित लागत विवरण में बढोत्तरी के लिए हमें वही पद्धति अपनानी होगी। पिछले वर्ष से 7% से अधिक की औसत बढोत्तरी मूल्य-हास छोड़कर बहुत ही उचित है। हकीकत में साल दर साल आधार पर 7% की दर से औसत बढोत्तरी हमारे विचार से निम्नतर है जो कि वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के वास्तविक की उपज है।</p>
(ii).	<p>अक्टूबर 2006 में अंतिम प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय एमओपीटी ने बताया था कि वर्ष 2007-08 के आगे से वेतन संशोधन हेतु प्रावधान किए जाएंगे। कृपया वार्षिक लेखा 2007-08 में किए गए वेतन संशोधन के प्रावधान तथा उसके प्राक्कलन का आधार भी बताएं।</p> <p>इसी भांति वर्ष 2008-09 के दौरान हुए वास्तविक वेतन तथा वेतन लागत तथा वेतन संशोधन हेतु प्रावधान भी बताएं।</p>	<p>दिनांक 01.01.07 से वेतन संशोधन देय है। 01.01.07 से 31.03.2008 तक की अवधि के लिए 20% की दर से (रूपये 1250 लाख) वेतन संशोधन मद्दे प्रावधान किया गया है। पुनः वर्ष 2008-09 में 25% की दर से प्रावधान किया गया। यह इस तथ्य पर आधारित है कि बीडब्ल्यूएनएल वेतन समझौते के दौरान प्रबंधन पक्ष (आईपीए) ने मूल वेतन में 33% की निम्नतम बढोत्तरी स्वीकार की थी। जबकि अब तक बीडब्ल्यूएनएल समझौते को अंतिम रूप नहीं दिया गया है फिर भी व्यय से कम इतनी बढोत्तरी तो होनी ही है। हमारे प्राक्कलन में संबंधित वर्षों में असल मजदूरी को ही आधार बनाया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए पीएलबी /पीएलआर, प्रोत्साहन, वेतन नकदीकरण सहित वेतन तथा मजदूरी रूपये 80.62 करोड थी और 25% की दर से वेतन संशोधन के मद्दे रूपये 16.80 करोड की राशि का प्रावधान किया गया है।</p>

(iii).	<p>विद्युत तथा इंधन लागत</p>	
	<p>क) यातायात स्तर पर प्राक्कलित बढ़ोत्तरी 10%(एमओपीटी द्वारा जारी लागत विवरण में) और वर्ष 2008-09 की मुद्रा स्थिति स्तर के संदर्भ में गत वर्षों के वास्तविक पर वर्ष 2008-09 में विद्युत लागत में 34% और इंधन लागत में 60% की वृद्धि प्राक्कलन को औचित्य बताएं ।</p> <p>ख) वर्ष 2008-09 के दौरान विद्युत को हुए असल व्यय दर्शाए और आनेवाले वर्षों के प्राक्कलनों को कथित रूप से संशोधित करें । जैसे कि पहले बताया गया है कि वार्षिक बढ़ोत्तरी को चालू थोक निर्यात मूल सूचकांक पर विचारा जाए और प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपबंधित प्रावधानों के अनुसार एमओपीटी द्वारा प्रक्षेपित किए जानेवाले यातायात वृद्धि यदि कोई हो तो उसके साथ समायोजित किया जाए ।</p> <p>ग) एमओपीटी द्वारा प्राप्त की जानेवाले विद्युत तथा इंधन की युनिट लागत तथा पत्तन द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान कुल उपभाग तथा 2009-10 से 2011-12 तक के आगामी अवधि के प्राक्कलन को प्रपत्र 3 ख में अद्यतन किया जाए ।</p> <p>घ) लागत विवरण में विचार की गई विद्युत तथा इंधन लागत को योग रूपये 2131.13 लाख है । जबकि यह वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेखा में रूपये 2181.97 लाख का रिपोर्ट किया गया है । इसी भांति 2007-08 के लागत विवरण में विचार किए गए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत व बीमा लागत वार्षिक लेखे में संसूचित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत से मेल नहीं खाती । इसी भांति का अंतर लागत विवरणों तथा संशोधित प्राक्कलन 2008-09 / बजट प्राक्कलन 2009-10 के प्राक्कलनों में विचार किए गए मद लागतों में की पाया गया है । इस प्रकार के अंतर के कारण स्पष्ट करें और यदि अत्यावश्यक हो तो प्राक्कलनों को संशोधित किया जाए ।</p>	<p>क), ख) और ग) - एमओपीटी ने विद्युत आपूर्ति हेतु आरएसपीसीएल से करार किया है । इस करार के अनुसार विद्युत लागत बाजार में नापथा की लागत के अनुपात में बदलती रहती है । आरएसपीसीएल नापथा आधारित विद्युत संयंत्र है । इसलिए प्रति युनिट लागत नापथा की लागत के आधार पर 7 रूपये प्रति युनिट से 19.37 प्रति युनिट की दर से भिन्न भिन्न है । अतः डब्ल्यूपीआई के आधार पर बढ़ोत्तरी वास्तविक न होगी । जबकि नफथा की लागत ही मूल्य निर्धारण का मुख्य कारक है । पीओएल के उत्पाद की लागत डब्ल्यूपीएल का एक बहुत छोटा हिस्सा ही होता है । विद्युत का युनिट लागत विवरण प्रस्तुत है - प्रपत्र 3 बी में विद्युत का कुल उपभोग और व्यय प्रस्तुत है । यद्यपि विद्युत उपभोग लगभग उसी स्तर पर है परन्तु विद्युत की कुल लागत 2008-09 में 21.26 रूपये तक पहुंच गई जबकि 2005-06 में 18.02 करोड रूपये थी ।</p> <p>घ) वार्षिक लेखों की टिप्पणियों में बिलिमोरिया रिपोर्टों में यथा विहित वेतन तथा मजदूरी मरम्मत अनुरक्षण बीमा आदि को व्यय प्रकार में दिखाया गया है । दूसरी ओर लागत विवरणों में इस व्यय को प्रचालन व्यय प्रबंधन और सामान्य व्यय में विभक्त किया है । उदाहरण वर्ष 2007-08 में विद्युत पर व्यय 1989.05 लाख रूपये था (प्रकार) । इसमें 1932.32 लाख रूपये कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण 16.95 लाख रूपये सम्पदा किराए और रूपये 39.78 लाख प्रबंधन व सामान्य गतिविधियों की शामिल है । इस प्रकार विभिन्न प्रकार के प्रस्तुतीकरण के कारण दोनों ही लेखों (वार्षिक लेखा, व्यय और साथ ही साथ लागत विवरणों) के आंकड़े समान नहीं हैं ।</p>
(iv).	<p>क) पत्तन में मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के परिकलन में वर्ष 2007-08 में संसूचित वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2008-09 में 49% की वृद्धि स्पष्ट नहीं की है जिसे समझाया जाए । जैसा पहले बताया गया है कि पत्तन वर्ष 2008-09 के दौरान हुए वास्तविक व्यय के साथ लागत विवरण को अद्यतन करें और साथ ही यदि आवश्यक हो तो आनेवाले वर्षों के लिए प्राक्कलन को संशोधित करें ।</p>	<p>क) मरम्मत तथा अनुरक्षण का प्राक्कलित व्यय अगले तीन सालों के दौरान किए जानेवाले मरम्मत तथा अनुरक्षण कार्यों के आधार पर बनाया गया है जिसमें संयंत्र तथा मशीनरी, आवासी क्वार्टर, सडकें, घाट गोदी, फ्लोटिला प्रशासन भवन आदि शामिल है । वर्ष 2008-09 के दौरान एमओएचपी, सामान्य कार्गो, घाट, पोर्ट जलयान, आवासी क्वार्टरों की मरम्मत आदि करने के लिए मरम्मत और अनुरक्षण के लिए ज्यादा व्यय प्रस्तावित किया था । एमओएचपी 30 वर्ष पुराना संयंत्र है । परामर्शदाता ने सलाह दी थी कि इसे 70% टक्के</p>

	<p>ख) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का आधार बताए साथ ही उसका विस्तृत परिकलन भी बताएं। इस संबंध में यह उचित होगा कि एमओएचपी को इस अवधि में सामान्य पूंजीगत लागत पर पुनुरुद्धार करना होगा।</p> <p>ग) एमओपीटी ने जानकारी दी कि वर्ष 2007-08 के दौरान एक शिप लोडर की मरम्मत एवं रख-रखाव पर भारी खर्च आया जिसे उस वर्ष के लाभ एवं हानि लेखा में प्रभारित किया गया है। कृपया बताएं कि वर्ष 2007-08 में शिपलोडर को पुनः चालू करने पर पत्तन को कितना खर्च वहन करना पड़ा। साथ में यहा भी बताएं कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 की मरम्मतें एवं रख-रखाव का आकलन करते समय इस प्रकार का भारी व्यय छोड़ा/समायोजित किया गया है।</p>	<p>रेटेड क्षमता तक ही प्रचालित करें जबकि पत्तन इसकी रेटेड क्षमता से ज्यादा प्रचालन कर रहे हैं। मरम्मत और अनुरक्षण कार्यों पर एमपीटी इसलिए भी व्यय कर रहा है ताकि इस आस्थियों को अच्छी कार्य स्थिति में रखा जा सके। 2008-09 के लागत विवरण अद्यतन किए गए। वर्ष 2008-09 में वास्तविक व्यय 15.31 करोड रूपये था। वर्ष 2008-09 में प्रक्षेपित कार्य इसलिए नहीं किए जा सके क्योंकि निविदा प्रक्रिया में विलंब हो गया था जिसे अब चालू वर्ष में लिया जाएगा।</p> <p>ख) बजट प्राक्कलन तैयार करते समय विभिन्न मरम्मत कार्य किया जाना है जो सिविल तथा यांत्रिक इंजीनियरी विभाग द्वारा दिया गया है तथा उस पर विचार किया गया है। 3 वर्षों के लिए विचाराधीन प्राक्कलित मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय में परमर्शदाता की सलाह को भी ध्यान में रखा गया है जिन्होंने पुराने एमओएचपी (30 वर्षों से अधिक पुराना) के स्पेयर पार्टों तथा अन्य पुराने उपकरणों के पूरी मरम्मत तथा उन्हें बदलने की सलाह दी थी। एमओएचपी का पुनुरुद्धार रूपये 450 करोड रूपये में प्राक्कलित किया गया। निधियों की कमी होने से एमओपीटी जापान से ऋण लेने की कोशिश कर रहा है। इस प्रकार पुराने उपकरण 2012 तक काम में लाए जाएंगे। इसलिए मरम्मत एवं रख-रखाव खर्चभारी होगा।</p> <p>ग) शिप लोडर के प्रतिस्थापन पर 2007-08 में 82 लाख रूपये का खर्च आया था। यह एक असंभाव्य खर्च था। ऐसे खर्चों पर प्रस्ताव में विचार नहीं किया जाता है।</p>
<p>(v).</p>	<p>क) बीते दो वर्षों 2007-08 एवं 2008-09 की निकर्षण इकाई पर एवं वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान इस दर मद के आकलन के लिए अपनाई गई दर एवं निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट को फार्म 3बी में अद्यतन किया जाए।</p> <p>ख) बीते दो वर्षों 2007-08 एवं 2008-09 की निकर्षण इकाई दर एवं वर्ष 2009-10 से 2011-12 के</p>	<p>क) बीते दो वर्षों में निकर्षणों की बहुत कमी महसूस की गई और इसलिए निकर्षण दर में असाधारण बढ़ोत्तरी हुई। वर्ष 2007-08 के दौरान दो निकर्षणों की खरीद के लिए दो बार निकर्षण निविदा आमंत्रित करनी पड़ी। अतः निकर्षण दर बाजार संचालित है। वर्ष 2008-09 का वास्तविक खर्च रूपये 2180 लाख रूपये था।</p> <p>ख) निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट एवं ईकाई दर को अद्यतित किया गया है। वर्ष 2009-10</p>

	दौरान इस लागत मद के आकलन के लिए अपनाई गई दर एवं निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट को फार्म 3ब में अद्यतन किया जाए ।	में 4 एम.टी के रख-रखाव निकर्षण के लिए निकर्षण दर 70% प्रति क्यूबिक मीटर रहने की संभावना है । चूंकि मुख्य निकर्षण का कार्य 2009-10 में किया जाना है । 2010-11 एवं 2011-12 में निकर्षित किए जाने वाले रख-रखाव निकर्षण की मात्रा 4.8 क्यूबिक मीटर होगी । आगामी दो वर्षों में दरें क्रमशः 80% रुपये एवं 85% रुपये प्रति क्यूबिक मीटर रहने की संभावना है ।
(vi).	चूंकि 2009-10 से 2011-12 के आकलन 2008-09 की स्थिति पर आधारित है । एमओपीटी को सूचित किया जाता है कि 2008-09 के हिसाब से सारी व्यय मदों का अद्यतन कौं तथा चालू थोक मूल्य सूचकांक का अनुप्रयोग करते हुए बाद के वर्षों के आकलनों में उचित संशोधन करें तथा ट्राफिक दिशा-निर्देशों के हिसाब से ट्राफिक बढ़ोत्तरी को समायोजित करें ।	वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों की विहित प्रारूप में अद्यतित किया गया । तत्पश्चात 2009-10 से 2011-12 के आंकड़े जहां कहीं जरूरत पड़ने पर डब्ल्यूपीआई का अनुप्रयोग करते हुए उचित ढंग से अद्यतित किए गए जिसमें जहां कहीं निकर्षण, विद्युत दर आदि जैसे वास्तविक आय उपलब्ध है जो कि बाजार सूचना पर आधारित है ।
7	वित्त एवं विविध व्यय	
(i).	<p>इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के नोट 6 में बताया गया है कि पोर्ट द्वारा अधिक मात्रा में भुगतान की गई पेंशन राशि को नीधि से आहरित नहीं किया जाता है तथा वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन देयता के लिए चालू वर्ष के लिए पेंशन नीधि में किए गए अंशदान को बीमांकिक मूल्यांकन पर आधारित करने पर विचार किया जाना चाहिए। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत वित्त एवं विविध व्यय के ब्रेकअप से यह ज्ञात होता है कि कुल अनुमानित पेंशन भुगतान व्यय के रूप में वर्ष 2008-09 से 2011-12 के मूल्य विवरण में किया जाता है।</p> <p>पत्तन ने प्रत्येक वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में (आरई 2008-09/बीई 2009-11 के अनुसार) 3000 लाख रुपये पेंशन नीधि में अंशदान अनुमानित किया है। इस हेतु 2008-09 में अनुमानित आय वर्तमान में विशेष दर की उगाही से 1358.49 लाख, 2009-10 में 1593.30 लाख एवं 2010-11 में 1627.98 लाख की आय होगी। पेंशन नीधि के कुल अनुमानित अंशदान एवं मूल्य विवरण में पेंशन नीधि उगाही से वसूली जाने वाली राशि के बीच के अंतर को समावेश से अलग पेंशन नीधि उगाही शुरू करने के उद्देश्य को धक्का पहुंचेगा क्योंकि यह नियमित दर में पेंशन नीधि में कमी पैदा कर देगा। जो कि दर दिशानिर्देश के उपबंध 2.5.2 से मेल नहीं खाता है।</p>	<p>क) 7% की विशेष दर (पेंशन उगाही) की मंजूरी विगत दर पैमाने के संशोधन के समय टैम्प द्वारा की गई थी ताकि पेंशन नीधि तैयार की जा सके । इसलिए दीर्घकालीन एवं पेंशन नीधि तैयार करने के लिए शीघ्र प्रयास होने चाहिए । जीवन बीमा नीधि धारा 2008 में कर्मचारियों एवं पेंशनरों की पेंशन देयता की बीमांकिक मूल्यांकन 352.897 करोड़ रुपये के रूप में आंका था जो कि मजदूरी संशोधन की बढ़ोतरी के उपर निर्भर है । बीमांकिक मूल्यांकन अब मजदूरी संशोधन के बाद 500 करोड़ होगी । पेंशन भुगतान लाभ एवं हानी लेखा में प्रभारित किया जाता है ।</p> <p>ख) वर्ष 2008-09 का वास्तविक पेंशन भुगतान 31 करोड़ रुपये था और वर्ष 2008-09 में पेंशन संग्रह में प्राप्त होने वाला अंशदान 28 करोड़ था। 31.03.09 को पेंशन नीधि में 229.58 करोड़ रुपये निवल शेष है। इसे शीघ्र ही 500 करोड़ रुपये करने की जरूरत है।</p> <p>घ) पत्तन द्वारा निर्णय लिया गया है कि नीधि में जब तक देयता को भुगतान करने योग्य पर्याप्त राशि एकत्र नहीं होती है तब तक राशि आहरित नहीं की जाएगी। दुसरी ओर नीधि से प्राप्त आय को पेंशन भुगतान के काम में लाया गया। हम जरूरी बीमांकिक मूल्यांकन के स्तर पर पहुंचने के लिए पर्याप्त समय लेंगे।</p> <p>द) दूसरी ओर, 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान ग्रेच्युटी का भुगतान ग्रेच्युटी नीधि से ही किया गया । अगले दो वर्षों के लिए प्रति वर्ष 2.5 करोड़ रुपये के प्रस्तावित अंशदान के पश्चात 2012 से ग्रेच्युटी नीधि अपने आप में पर्याप्त होगी।</p>

(ii).	2.5.2. का संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार इस बात का ख्याल रखा जाए कि मजदूरी/पेंशन वीआरएस प्रतिकर आदि जैसे एकमुश्त कार्यों को संशोधित मूल्य विवरण में सम्मिलित नहीं किया जाना है।	मजदूरी/वीआरएस प्रतिकर बकाया आदि जैसे एक मुश्त भुगतान किए जाने वाले कार्यों को उपर प्रस्ताव में विचार नहीं किया जाता है।
8.	कृपया यह बताएं कि स्ट्रीम / ओवर साइड में अयस्क लदानपर घाट प्रभार से हुई आय तथा जहाजों की आरंभिक लदान / अपटापिंग के लिए ट्रांसशिपर पर लगाए विशेष प्रभार पर क्या विचार किया गया है।	प्रपत्र 2-ख में घाट शुल्क तथा सम्हलाई प्रभार, लौह अयस्क, क्रम सं. ' क ' का संदर्भ लें। स्ट्रीम ओवरसाइड में अयस्क लदान पर घाटशुल्क तथा जहाजों की आरंभिक लदान के लिए ट्रांसशिपर पर विशेष प्रभार पर घाट शुल्क से हुई आय पर विचार किया गया। तथापि जैसा कि कहीं बताया गया है, मध्य सरणी में सम्हलाए लौह अयस्क की वृद्धि से बढ़ा राजस्व सीमांत है या बिल्कुल नगण्य क्यों कि ऐसे कार्गो सम्हलाई पर घाट शुल्क बहुत कम है।
9.	<p>(i). वर्ष 2008-09 में संसूचित वास्तविक से पिछले वर्ष की कार्गो सम्हलाई गतिविधि में 17.4% की वृद्धि तथा जहाज संबंधी गतिविधि के 40% की वृद्धि का प्राक्कलन करने के कारणों का औचित्य बताएं। इसी भांति, पिछले वर्ष के वास्तविक के मुकाबले प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष आबंटन के भाग में कार्गो सम्हलाई गतिविधि में 9.13% तथा जहाज संबंधी गतिविधि में 40.48% की वृद्धि के कारण बताएं।</p> <p>(ii). कृपया उन कारणों को बताएं जिससे पिछले वर्ष के प्राक्कलनों के मुकाबले वर्ष 2009-10 में सामान्य कार्गो की मरम्मत व अनुरक्षण लागत उपगतिविधि सेवाएं, सीएचएलडी आदि की अनुरक्षण लागत कम होने की आशा है जबकि अन्य गतिविधियों में बढ़ोत्तरी हुई। प्रत्येक गतिविधि/उपगतिविधि की मरम्मत व अनुरक्षण लागत आबंटन का आधार बताएं।</p>	<p>(i). वर्तमान प्रस्ताव दिसंबर 2009 में भेजे प्रस्ताव का ही संशोधन है जो वर्ष 2008-09 की वस्तुस्थिति पर आधारीत था। वर्ष 2008-09 का मुख्य वर्ष 2007-08 के वास्तविक वेतन के मुकाबले संशोधन, अनुरक्षण निकर्षण की उच्च लागत और विद्युत, चिकित्सा आदि पर व्यय में वृद्धि है। टाईप वार व्यय विवरण VIII में प्रस्तुत है। कृपया यह नोट किया जाए कि 2008-09 के वास्तविक व्यय में रु. 219.78 करोड़ मूल प्रस्ताव में दिए प्राक्कलित व्यय रु.219.41 की पुष्टि करता है।</p> <p>(ii). संयंत्र तथा मशीनरी, प्रशासनिक भवन, घाट, जलयान, क्वार्टरों के कुछ मरम्मत व अनुरक्षण द्विवर्षीय और कुछ कार्य वार्षिक आधार पर किए जाते हैं, उदा. फ्लोटिला मरम्मत कार्य दो साल में एक बार किया जाता है। मरम्मत व अनुरक्षण लागत आबंटित नहीं किया गया है बल्कि सीधे मुख्य / उपगतिविधियों के तहत संबंधित लागत केन्द्र में प्रभारीत की जाती है। इसलिए वर्ष 2009-10 में मरम्मत व अनुरक्षण लागत वर्ष 2008-09 से मामूली कम है जबकि वर्ष 2010-11 में इसमें वृद्धि होगी।</p>
10.	<p>(i). विभिन्न गतिविधियों / उपगतिविधियों के मध्य प्रबंधन व सामान्य उपशीर्ष, वित्त तथा विविध आय तथा वित्त तथा विविध व्यय में आबंटन का आधार बताएं। यह भी बताएं कि क्या यह लागत प्रपत्र-5 के दिए सामान्य अनुदेशों के समरूप हैं।</p> <p>(ii). कृपया पुष्टि किजिए कि क्या मुख्य गतिविधियों / उपगतिविधियों के लागत विवरण लागत प्रपत्र के प्रपत्र - 5 में दिए अनुदेशों के अनुरूप हैं।</p>	(i). व (ii). यह सुनिश्चित है कि प्रपत्र -5 में दिए सामान्य अनुदेशों का प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष, वित्त तथा विविध आय तथा वित्त तथा विविध व्ययही मुख्य गतिविधियों/उपगतिविधियों को तैयार करने में आबंटन हेतु अपनाए गए हैं।
11.	नियोजित पूंजी	
(i).	सकल ब्लाक क) वर्ष 2008-09 के लिए प्रपत्र 4-(क) में विचार की गई नियत आस्तियों के प्रारंभिक सकल ब्लाक की कुछ मदें जैसे कि संयंत्र और मशीनरी, भवन, घाट, गोदी, समुद्री भित्ती विविध तथा नियत आस्तियों के कुल सकल	क) तीन आस्तियों को ग्रुप 4, 5 व 7 में अंतरपरिवर्तित किया गया। इसलिए 2007-08 के अंतिम सकल और 2008-09 की प्रारंभिक सकल ब्लाक के मध्य प्रपत्र 4 क में अंतर है। इसे संशोधित विवरण में सही कर लिया गया है

<p>ब्लाक गत वित्त वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेखे में संसूचित अंतिम सकल ब्लाक से मेल नही खाती ।</p> <p>ख) चूंकि वर्ष 2008-09 बीत चुका है, सकल ब्लाक में प्रस्तावित वृद्धि, अवमूल्यन तथा अन्य संबंधित मदों को वास्तविक के संदर्भ में संशोधित किया जाए ।</p> <p>ग) सुनिश्चित करें कि आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित वृद्धि आर.ई. 2008-09 तथा बी.ई. 2009-10 के बताए योजनागत व्यय के अनुसरण में है और जहां जरूरत है, इस संबंध में सरकार की मंजूरी प्राप्त कर ली गई होगी ।</p> <p>घ) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित नए निवेशों के मामले में सरकार / पत्तन न्यास मंडल को दिए परियोजना / व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की जाए । प्रस्तावित परियोजना की वर्तमान स्थिति तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 की आस्तियों के सकल ब्लाक में जोड़े जानेवाली प्रतिस्थापित / नई आस्तियों के शुरू होने वाले संभावित माह तथा वर्ष बताएं । समर्पित दस्तावेज प्रस्तुत करें ।</p> <p>ङ) आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित मुख्य वृद्धियां वर्ष 2009-10 में रु. 881 लाख तक, 2010-11 में रु. 5000 लाख और 2011-12 में रु.4918 लाख तक की राशि एमओएचपी गतिविधियों से संबंधित है जिससे स्टैकर्स/रिकलेमर्स, शिपिंग सिस्टम आदि का प्रतिस्थापन किया जाता है । पत्तन ने ऐसी आस्तियों के लिए विद्यमान सकल ब्लाक से विद्यमान किसी यंत्र / सुविधाओं को त्यागने का विचार नहीं किया है । हमारे उपरोक्त मतों को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी को प्रपत्र 4 क में दिए आंकड़ों पर पुनर्विचार तथा संशोधन करना होगा । विद्यमान आस्तियों की विक्री से प्राप्त विक्रय मूल्य के प्रभाव को लागत विवरण में मान्यता देनी होगी । यह भी सुनिश्चित करना होगा की प्रत्येक वर्ष के पूर्ण प्रस्तावित व्यय को उसी साल के बही खाते में चढ़ाना होगा तथा समान राशि की आस्तियों को उसी साल प्रचालन हेतु नियमानुसार उपलब्ध होना चाहिए । इस संबंध में ध्यान रखना होगा कि चालू पूंजीगत कार्य को नियोजित पूंजी के मददे उस पर प्रतिफल प्राप्त करने के उद्देश्य से गिनी नहीं जाएगी ।</p> <p>च) सुनिश्चित करें कि वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 दौरान पूर्ण और चालू होने वाले आस्तियों को संबंधित वर्ष के सकल ब्लाक में ही जोड़ा जाता है ।</p> <p>छ) युनिट प्रचालन लागत यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात / व्यापार प्रक्षेपण में कभी सकल ब्लाक के लिए प्रति प्रस्तावित वृद्धियों के कारण प्रचालन सक्षमता में</p>	<p>।</p> <p>ख) संशोधित विवरण प्रस्तुत है ।</p> <p>ग) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 का योजना व्यय के लिए सरकार से अनुमोदित है तथा आस्तियों में वृद्धि आर.ई. 2008-09 तथा बी.ई. 2009-10 में प्रक्षेपित पूंजीगत व्यय के अनुसरण में है ।</p> <p>घ) योजनागत योजनाओं की व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रतियां जो हमारे पत्र सं. - 30.3.2009 के तहत भेजी गई थी - अधूरी थी । अद्यतन परियोजना सूची जसे अवाई किए जा चुके है या किए जानेवाले है जैसे कि मूरिंग डाल्फिन की पूंजीगत निकर्षण को संबंधित निविदा अवाई के साक्ष्य सहित भेजी जा रही है । परियोजनाएं निष्पादन के विभिन्न स्तरों पर हैं । प्राक्कलित पूंजी लागत का सार, दस्तावेज साक्ष्य भेजे जा रहे हैं और उनकी वर्तमान स्थिति को अलग से सारणीबद्ध किया गया है ।</p> <p>ङ) एमओएचपी सयंत्र 30 वर्ष पुराना और बहुत ज्यादा अपकार्षित है । आगे ऐसी मशीनरी की स्क्रैप वेल्ड्यू बहुत ही कम है क्योंकि इसकी तकनीकी बहुत पुरानी है । इसलिए विद्यमान आस्तियों के विक्रय मूल्य के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया । सभी पूंजीगत व्यय संबंधित वर्ष में परियोजना पूर्ण होने के अधीन है और आस्तियों को उन वर्षों में अतिरिक्त आस्तियों के रूप में माना गया है ।</p> <p>च) जी हां, सुनिश्चित किया जा रहा है कि केवल पूर्ण होने वाले आस्तियों को ही केवल सकल ब्लाक में नियोजित पूंजी के उद्देश्य में शामिल किया गया है ।</p> <p>छ) युनिट प्रचालन लागतों में कोई कमी करने का इरादा नहीं है और ना ही एमओएचपी में आस्तियों के प्रतिस्थापन के कारण अतिरिक्त यातायात का इरादा है ।</p>
--	---

<p>सुधार खासकर एमओएचपी में प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में बताएं ।</p> <p>ज) एम ओपीटी द्वारा प्रस्तुत आस्ति रजिस्टर दर्शाता है कि बहुत सी निर्माण लागतें जैसे कि आडिटोरियम, खुला सभागार, फव्वारा, अतिरिक्त कक्षाएं (स्कूल में अस्पताल के लिए खरीदे यंत्र/बेड को प्रबंधन तथा सामान्य गतिविधि के तहत है । उन आधारों को बताएं जिनपर आस्तियों और व्यवसाय संबंधी आस्तियों में विभक्त किया गया है । यह भी स्पष्ट करें कि कुछ सामाजिक आधारों को व्यवसाय संबंधी आस्ति माना गया है और पुष्टि करें कि एसी श्रेणीकरण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.8 के अनुरूप है ।</p> <p>प्रबंध तथा सामान्य गतिविधि के तहत व्यवसाय संबंधी आस्तियाँ प्रति गतिविधि/उपगतिविधि में जिस आधार पर बंटी है भी बताई जाएं साथ ही उनके विस्तृत गणना भी बताएं ।</p> <p>झ) पुष्टि करें कि राष्ट्रीय राजमार्ग के पास विशिष्ट प्रयोजन साधनों में निवेशित पूंजी जो 4 मार्गीय सडक के निर्माण में लगाई गई है, को वार्षिक लेखा 2006-07, 2007-08 के सूचित आस्तियों के सकल ब्लाक में लेखाबद्ध नहीं किया गया है और न ही लागत विवरण में विचार की गई नियोजित पूंजी में ।</p> <p>य) वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के इस्क्रो लेखे से निधिपोषित करने कि लिए प्रस्तावित निवेश विवरण प्रस्तुत करें ।</p>	<p>ज) स्कूल, अस्पताल आदि आस्तियां पूर्णतया एम ओ पी कर्मचारियों के लाभार्थ है । इसमें उत्पादकता में वृद्धि होती है क्यों कि कर्मचारियों को इसमें नैतिक साहस मिलता है । आस्तियों को व्यवसायिक आस्ति और व्यवसाय संबंधी आस्तियों और सामाजिक आस्तियों में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.8 के अनुरूप विभक्त किया गया है । मार्गनिर्देशों के 2.9.8. के अनुसार यदि किसी भी सामाजिक आधारों के प्रयोक्ता 75 % से अधिक आस्तियां / निर्मित करते है तो उन्हें व्यवसाय संबंधी आस्तियों में कर्मचारियों के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाएगा । आडिटोरियम, खुला सभागार, स्टेडियम, कक्षाएं जिन्हें पत्तन कर्मचारी उपभोग करते है इन्हे व्यवसाय संबंधी आस्तियां माना जाएगा । प्रबंधन तथा सामान्य गतिविधि के तहत व्यवसाय संबंधी आस्तियों को अन्य गतिविधियों/उपगतिविधियों में उस गतिविधि के तहत आस्तियों के सकल ब्लाक के आधार पद विभक्त किया गया है । कार्य विस्तार संलग्न है ।</p> <p>झ) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग को निर्माण हेतु दिए विशिष्ट प्रयोजन प्रावधान में 17.48 करोड रूपए का पूंजीगत निवेश 4 मार्गीय सडक के निर्माण हेतु है जो अभी पूर्ण नहीं हुई है । इसलिए पत्तन को इन विशाल निवेश पर कोई प्रतिफल प्राप्त नहीं हो रहा है । इस वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के एम ओ पीटी सकल ब्लाक के लेखाबद्ध भी नहीं किया गया है । अतः पोर्ट द्वारा 4 मार्गीय सडक को व्यापार केहित में निर्माण करने में पर्याप्त पूंजी निवेश करने के बावजूद कोई प्रतिफल प्राप्त नहीं हो रहा है । अतः अनुरोध है कि 17 बी 4 मार्गीय सडक से संबंधित निवेश को नियोजित पूंजी में शामिल किया जाए ।</p> <p>य) एम पी टी ने इस्क्रो लेखे से निधिकरण के लिए प्रस्तावित आस्तियों की सूची प्रस्तुत की है जो निम्न है :-</p> <p style="text-align: right;">(करोड रु में)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">विवरण</th> <th style="text-align: center;">राशी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td style="text-align: right;">18.26</td> </tr> <tr> <td>ग्रेब टाईप बार्ज अनलोडर</td> <td style="text-align: right;">16.24</td> </tr> <tr> <td>पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण</td> <td style="text-align: right;">2.02</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td style="text-align: right;">33.97</td> </tr> <tr> <td>पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण</td> <td style="text-align: right;">9.98</td> </tr> <tr> <td>मूरींग डालफिन का निकर्षण</td> <td style="text-align: right;">24.00</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td></td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td style="text-align: right;">15.00</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td style="text-align: right;">15.00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">कुल</td> <td style="text-align: right;">82.24</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	राशी	2008-09	18.26	ग्रेब टाईप बार्ज अनलोडर	16.24	पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	2.02	2009-10	33.97	पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	9.98	मूरींग डालफिन का निकर्षण	24.00	2010-11		रिक्लेमर	15.00	2011-12		रिक्लेमर	15.00	कुल	82.24
विवरण	राशी																								
2008-09	18.26																								
ग्रेब टाईप बार्ज अनलोडर	16.24																								
पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	2.02																								
2009-10	33.97																								
पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	9.98																								
मूरींग डालफिन का निकर्षण	24.00																								
2010-11																									
रिक्लेमर	15.00																								
2011-12																									
रिक्लेमर	15.00																								
कुल	82.24																								

(ii).	<p><u>कार्यगत पूंजी</u></p> <p>(क) ईंधन तथा पारम्परिक पुर्जों, पूंजीगत पुर्जों को छोड़कर गत 2007-2008 तथा 2008-2009 के लिए भंडार का औसत वार्षिक उपभोग तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्राक्कलन प्रस्तुत करें ।</p> <p>(ख) कार्यगत पूंजी के परिकलन के लिए जिन चालू देयताओं पर विचार किया गया है उसका आधार स्पष्ट करें ।</p>	<p>(क) मांगी गई सूचना निम्नवत है :</p> <table border="1" data-bbox="898 304 1414 499"> <tr> <td>2007-08</td> <td>13.33 करोड</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>13.70 करोड</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>12.09 करोड</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>12.82 करोड</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>13.59 करोड</td> </tr> </table> <p>(ख) विगत को ध्यान में रखते हुए चालू देयताओं को पिछले वर्षों से 5% बढ़ा दिया गया है जो उचित प्राक्कलन है ।</p>	2007-08	13.33 करोड	2008-09	13.70 करोड	2009-10	12.09 करोड	2010-11	12.82 करोड	2011-12	13.59 करोड
2007-08	13.33 करोड											
2008-09	13.70 करोड											
2009-10	12.09 करोड											
2010-11	12.82 करोड											
2011-12	13.59 करोड											
(iii).	<p>विभिन्न मुख्य कार्यक्लापों उप कार्यक्लापों के बीच नियोजित पूंजी तथा कार्यगत पूंजी के अनुपात का आधार बताएं ।</p>	<p>प्रत्येक कार्यक्लाप का सकल ब्लाक का आधार कार्यगत पूंजी का अनुपात है ।</p>										
12.	<p>निर्धारित मुख्य सुविधाओं तथा अपेक्षित उत्पादकता सुधारों के प्रस्तावित प्रतिस्थापन पर ध्यान देते हुए प्रत्येक वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए वर्तमान स्तर तथा प्राक्कलित क्षमता पर पत्तन की मूल्यांकित क्षमता का विस्तृत परिकलन बताएं ।</p>	<p>वर्ष 2006-07 से 2011-12 तक की पत्तन मूल्यांकित क्षमता प्रस्ताव के साथ भेजी गई थी । जिसकी एक प्रति पुनः भेजी जा रही है ।</p>										
13. (i).	<p>वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान संपदा कार्यक्लापों के लागत विवरणों में औसत हास 76.17% दिखाया गया है। बताएं कि इस हास को अन्य कार्यक्लाप से क्यों सब्सीडाइज किया जाए ।</p> <p>प्राधिकरण का हमेशा यह मानना है कि पत्तन संपदा का अधिकतम व वाणिज्यिक स्तर पर दोहन किया जाना चाहिए जिससे कि संपदा राजस्व पत्तन के मुख्य कार्यों के पूरक बन सकें । वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश इस स्थिति को मानते हैं । एमओपीटी संपदा का रेल्वे कार्यक्लापों को पत्तन की पूर्व मद के रूप में समेकित लागत विवरण प्रस्तुत करें ।</p>	<p>संपदा कार्यक्लाप कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण की मुख्य गतिविधि की सहायक सुविधा है । संपदा निरायों की दरें अंतिम बार वर्ष 2000 में संशोधित की गई थी ।</p> <p>गौर तलब है कि 2004 में हमारे प्रस्ताव को टैंप ने संपदा किरायों को बढ़ाने से मना कर दिया था । यह नही समझ में आता कि जब प्रधिकरण ने ही किराया प्रभारों को बढ़ाने से मना कर दिया तो पत्तन किस प्रकार अधिकतम व वाणिज्यिक स्तर पर पत्तन संपदा का दोहन कर सकता है । पिछले नौ सालों में बिना किराया लागतों को बढ़ाए प्रचालन लागत बढ़ी है । इससे घाटा बढ़ता गया । संपदा व रेल्वे गतिविधियों को छोड़कर समेकित लागत विवरण प्रस्तुत है । गोवा में भूमि की कीमतों में पर्याप्त वृद्धि हुई है । पिछले 7-8 सालों में नजदीकी क्षेत्रों की कीमतों में 10 गना वृद्धि हुई है । जहां तक पत्तन क्षेत्र का सवाल है , भूमि कम होने से शायद ही राज्य सरकार से डाटा लेने हेतु कोई भी भूमि का लेन देन हुआ हो । तथापि बिल्डरों से प्राप्त कीमत निर्धारण ही स्वीकार की जाती है ।</p>										
(ii).	<p>प्राधिकरण में अंतिम प्रशुल्क आदेश में स्पष्ट उल्लेख किया था कि संपदा किरायों के संशोधन का प्रस्ताव सरकार द्वारा मार्च 2004 में जारी महा पत्तन न्यास की भूमि नीति की दिशानिर्देशों अनुसार होनी चाहिए । सरकार द्वारा 2004 में जारी दिशानिर्देशों में कहा गया था कि टैंप को प्रस्तुत किए जाने वाले संपदा किरायों के संशोधन प्रस्ताव पत्तन न्यासों के अध्यक्ष के तहत गठित समिति की सिफारिशों पर आधारित होनी चाहिए । किराया प्रभारों में संशोधन प्रस्तावित करते समय भूमि की मार्केट वेल्यू निर्धारित करने में अपनाए गए विभिन्न तरीकों के बारे में भी दिशानिर्देशों में बताया गया है ।</p>	<p>अनुपालन हेतु निदेशों को नोट किया गया । हम अप्रूव्ड वेल्यूअर की नियुक्ति करने में असमर्थ हैं और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार उचित प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर सकते पर यह कडवा सत्य है कि गोवा सहित सभी क्षेत्रों में संपदा नियमों में बेतहाशा वृद्धि हुई है अतः किरायों में वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को मात्र तकतीकी आधार पर मना करना पत्तन को और नुकसान पहुंचाता है । अतः अनुरोध है कि वेल्यूशन रिपोर्ट की कमी को नजर अंदाज करते हुए वर्ष 2000 में किरायों में 40 % की वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को स्वीकार किया जाए ।</p>										

	<p>एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव मार्च 2004 के सरकारी दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया गया है। पोर्ट भूमि के मूल्य निर्धारण के लिए कुछ स्थानीय इस्टेट डेवलपर्स से प्राप्त भूमि की मार्केट वेल्यू प्राप्त की जा रही है। राज्य सरकार के रेडी-रिकानर व अन्य विकल्पों जो दिशानिर्देशों में विहित है के आधार पर भूमि का मूल्यांकन नहीं किया गया है। अन्य मान्यता-प्राप्त स्रोतों के विश्वसनीय आंकड़ों के अभाव में सरकारी दिशानिर्देशानुसार पत्तन को एक प्राधिकृत वेल्यूअर की नियुक्ति करनी चाहिए थी। चूंकि एमओपीटी का सामान्य संशोधन प्रस्ताव और संपदा किराया संशोधन प्रस्ताव सरकार के मार्च 2004 के दिशानिर्देशोंनुसार नहीं है, इसलिए इस सामान्य संशोधन प्रस्ताव को मांग के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।</p> <p>यहां पर विशाखापटणम पोर्ट ट्रस्ट तथा कांडला पोर्ट ट्रस्ट के किराए प्रभारों से संशोधित प्रस्तावों के निपटान के बारे में उचित होगा कि इस प्रधिकरण के आदेश सं. टैम्प/41/2005 वीपीटी तथा टैम्प/9/2006 केपीटी दोनों दि - 22.04.2008 में यह निर्णय दिया था कि भूमि की मूल कीमत का आंकलन सरकार के मार्च 2004 के दिशानिर्देशों में विहित तरीकों से ही किया जाएगा तथा पत्तन को लाभकारी दरों के आधार पर संपदा किराए पर निर्धारण किया जाएगा।</p>																
14.	प्रपत्र. 7																
(i).	<p>वास्तविक के साथ साथ प्राक्कलन का विश्लेषण इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क आदेश के आधार पर नहीं दिया गया है।</p>	<p>कृपया प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रपत्र. 7 का संदर्भ लें वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 में निम्नलिखित क्षेत्रों में वास्तविक तथा प्राक्कलनों के मध्य एमओपीटी के विरुद्ध प्रतिकूल विशिष्ट भिन्ताएं हैं।</p> <table border="1" data-bbox="896 1258 1449 1529"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क. प्रचालन लागत</td> <td>(+) 15%</td> <td>(+) 27%</td> </tr> <tr> <td>ख. निवल अधिशेष</td> <td>(-) 45%</td> <td>(-)142%</td> </tr> <tr> <td>ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष</td> <td>(-)158%</td> <td>(-)341%</td> </tr> <tr> <td>घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष</td> <td>(-)157%</td> <td>(-)304%</td> </tr> </tbody> </table>		2007-08	2008-09	क. प्रचालन लागत	(+) 15%	(+) 27%	ख. निवल अधिशेष	(-) 45%	(-)142%	ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष	(-)158%	(-)341%	घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष	(-)157%	(-)304%
	2007-08	2008-09															
क. प्रचालन लागत	(+) 15%	(+) 27%															
ख. निवल अधिशेष	(-) 45%	(-)142%															
ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष	(-)158%	(-)341%															
घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष	(-)157%	(-)304%															
(ii).	<p>एमओपीटी ने पूर्व में पत्र सं. एफए/कॉस्ट/125/XI/2007/45 दि. 26 सित.2007 तथा एफ /कॉस्ट/125/XI /2008/30 दि. 23 जून 2006 के तहत वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 की वास्तविक वित्तीय तथा भौतिक प्रदर्शन के साथ साथ पड़ले प्रशुल्क संशोधन में विचार किए गए प्राक्कलन प्रस्तुत किए गए थे। यद्यपि वास्तविक के साथ साथ प्राक्कलनों के तुलनात्मक विवरण जो अब प्रपत्र-7 में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के वास्तविक प्रपत्र. 3 क में दिए आकड़ों से मेल नहीं खाते। कृपया स्पष्ट करें कि इन वर्षों में दिए वास्तविक विभिन्न विवरणों में भिन्नता क्यों है।</p>	<p>प्रपत्र. 7 में दिए वास्तविक वित्तीय प्रदर्शन देखें हमारा पत्र दि. 26.09.2007 वर्ष 2006-07 के वित्तीय विवरणों पर आधारित हैं। जबकि प्रपत्र. 7 के तहत दिए वास्तविक आंकड़े प्रस्तावों सहित लागत विवरणों पर आधारित है। पुनः ऋणों पर ब्याज पहले ही दिए प्रपत्र. 7 में लेखावद्ध है परन्तु प्रस्ताव के साथ भेजे प्रपत्र में यह नहीं था। वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए प्रपत्र - 7 तथा प्रपत्र -3 में दिए वास्तविक आकड़ों में भिन्नता है। प्रपत्र -3 में सीएचएलडी की आय व व्यय की नौभार प्रस्तुत तथा भंडारण युक्त कर दिया है जब कि प्रपत्र - 7 में सीएचएलडी आय व व्यय अलग-अलग दिखाया गया है। संशोधित विवरण संलग्न है।</p>															
(iii).	<p>चूंकि वर्ष 2008-09 बीत चुका है, प्रपत्र - 7 को वर्ष 2008-09 के विद्यमान वस्तुगत तथा वित्तीय निष्पादन के</p>	<p>संशोधित प्रपत्र - 7 प्रस्तुत है।</p>															

	साथ अद्यतन करें जिसके लिए पिछले प्रशुल्क आदेशों में विचार किए प्राक्कलनों, अन्तर के कारण यदि प्राक्कलन में कोई हो तो उसका संदर्भ लिया जाए ।	
(iv).	कृपया विवरण में बताए गए वास्तविक को वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वार्षिक लेखा में बताए गए वास्तविक यथा प्रचालन आय, प्रचालन लागत, मूल्यहास वित्त तथा विविध व्यय, वित्त तथा विविध आय, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन सुविधाएं, सकल आस्तियों आदि सभी मदों के साथ मिलान करें ।	लागत विवरणों में दिए वास्तविक को वार्षिक लेखों में दिए वास्तविक का समाधान करने वाले मिलान विवरण वर्ष 2006-07 से 2008-09 तीनों वर्षों का इसके साथ प्रस्तुत किया जा रहा है ।
15.	प्रपत्र - 9	
(i).	प्रपत्र - 9 की क्रम सं. 8 यह दर्शाती है कि वर्ष 2008-09 से 2010-11 में रु.1000 लाख, 2300 लाख और 1500 लाख का निवेश इस्क्रो खाते से पोषित किया जाना प्रस्तावित है । ये आंकड़े प्रपत्र - 4 क क्रम सं. VI में दर्शाए इस्क्रो खाते में प्रस्तावित निवेश से मेल नहीं खाते । कृपया सही स्थिति बताएं ।	स्पष्ट किया जाता है कि प्रपत्र 9 में निवेश की कुल राशि दिखाई गई है जबकि प्रपत्र - 4 क में मूल्यहास के बाद आस्तियों की कुल राशि बताई गई है । पुनः 2008-09 दौरान प्रस्तावित राशि जो आहरित की जानी है, ईस्क्रो खाते से आहरित निवेश में से प्रापण / निर्माण की आस्तियों को तत्पूर्वी वर्षों दौरान प्रयोग में लाए जाने की संभावना है । इसलिए इन दो प्रपत्रों में अन्तर है । संशोधित तथा अद्यतन प्रपत्र -9 व प्रपत्र-4क संलग्न किए जा रहे हैं । वर्ष 2008-09 के लिए असल आंकड़ों को ही विचार हेतु लिया जा रहा है । वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए आंकड़ों में इसलिए परिवर्तन आया है क्योंकि 3 अतिरिक्त मूरिंग डाल्फिनों की निकर्षण लागतों में बढ़ोत्तरी संशोधन हुए हैं ।
(ii).	पुष्टि करें कि इस्क्रो खाते से निधि का उपयोग 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार निर्माण / पत्तन संरचनात्मक सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए किया जा रहा है ।	जी हां ।
(iii).	वर्ष 2005-06 के दौरान इस्क्रो खाते से अंतरित राशि तथा उक्त वर्षों के दौरान पत्तन संरचनात्मक सुविधाओं के निर्माण / आधुनिकीकरण के लिए ईस्क्रो खाते से यदि कोई निधि का उपयोग किया गया हो, कृपया प्रपत्र 9 को अद्यतन किया जाए ।	संशोधित प्रपत्र 9 प्रस्तुत है ।
II.	सामान्य	
(1).	वर्ष 2007-08 में सूचित प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष में संसूचित तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 में प्रस्तुत प्राक्कलन मिलाकर लगभग 50% से 55% तक का प्रचालन लागत बनता है। पिछले दो सामान्य संशोधन प्रक्रिया के दौरान इस प्राधिकरण ने पत्तन को (पैरा सं. 16-(XIX) तथा पैरा सं. 8(vi)(क) सलाह दी थी कि लागत कमी करने के लिए उन क्षेत्रों की पहचान की जाए और सुधारात्मक उपाय तैयार करने के लिए शीघ्र कार्रवाई की जाए । इस संबंध में शुरु की गई कार्रवाई तथा पत्तन को हुए परिणामी लागत कमी के बारे में एमओपीटी स्पष्ट करे।	कथन है कि 2008-09 प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष में चिकित्सा विभाग (16%) भंडार विभाग (3%) लेखा तथा लेखा परीक्षा (5%) इंजीनियरी तथा वर्कशाप (40%) पोर्ट सुरक्षा (15%) प्रबंध तथा अनुसचिवीय व्यय (14%) मूल्यहास (3%) निधि व्यय सहित विविध व्यय (5%) शामिल है । यह नोट किया जाए कि प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष पूर्णतया प्रबंधकीय व्यय नहीं है । इंजीनियरी तथा वर्कशाप उपशीर्ष ही कुल प्रबंधनीय तथा सामान्य व्यय का 40% होता है। व्यय को कम करना संभव नहीं है क्योंकि सामान्य सेवाओं की लागतें देश की अर्थ व्यवस्था में आए मुद्रास्फीतिक स्थिति के कारण बढ़ रही है ।
(2).	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनोंको मुख्यतः वाणिज्यिक विचार से दरमानों में विहित दर को अपने विवेक से कम करने की अनुमति प्रदान की है । एमओपीटी ने यदि इन कमियों को तैयार किया हो तो इसको सूचिबद्ध करें और यातायात की वृद्धि हेतु दी गई ऐसी रियायतों के परिणामी प्रभावों तथा राजस्व में ऐसी	प्राधिकरण द्वारा अनुमत दरमानों में नरमी के तहत, एमओएचपी में कार्गो प्रहस्तन पर सीएचएलडी लेवी को 25% तक कम किया तथा अक्टूबर से मई तक की अवधि के दौरान वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर में जहाजों के पोतचालन प्रभारों में 90% तक की कमी की गई । इसके परिणामस्वरूप 2008-09 में वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर के

	कमी से हुए प्रभाव को मदवार विश्लेषण कर प्रस्तुत किया जाए ।	यातायात में 29.63 लाख टनों की वृद्धि हुई। परन्तु सम्हलाए गए यातायात की तुलना में मूरिंग डाल्फिन में सम्हलाए गए राजस्व में कमी हुई है । इसके बावजूद कार्गो इनपुट में पर्याप्त बढ़ोत्तरी हुई है परन्तु राजस्व में बहुत मामूली वृद्धि हुई क्योंकि वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर में कार्गो सम्हलाई गतिविधि से बहुत मामूली राजस्व प्राप्त होता है ।
(3).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खण्ड 2.6.2 में यह जरूरी है कि पत्तन मैनिंग स्केल्स / डेटम की नियमित समीक्षा तथा समाधान करेगा । इस संबंध में पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट की जाए और यदि डेटम संशोधित कर दिया गया हो तो मुख्य कार्गो की मदों के विहित डेटम, पूर्व संशोधित डेटम तथा प्रत्येक मुख्य कार्गो मदों के संशोधन की प्रभावी तारीख बताएं ।	कोई डेटम संशोधित नहीं किए गए हैं । डेटम का मामला सरकार के पास विचाराधीन है । यूनियनों ने डेटम परिवर्तन पर विरोध जताया है जिसके लिए वे अदालत की शरण में गए हैं । मैनिंग स्केल, डेटम संशोधन तथा मजदूरी में कमी संबंधी मामले पर प्रबंधन तथा फेडरेशन के बीच बी डब्ल्यू एन सी में चर्चा चल रही है ।
(4).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खण्ड 2.11.4 में बताया गया है कि क्रास सबसीडाइजेशन को अंततः निकालने के उद्देश्य से प्रतिबंधित किया गया है । एमओपीटी से अनुरोध किया गया है अधिशेष जनित गतिविधियों से अक्टूबर 2006 में अंतिम बार दरमानों में किए गए सामान्य संशोधन के समय घाटे वाली गतिविधियों के क्रास सबसीडाइजेशन फ्लो तथा उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा के संदर्भ में स्थिति को दर्शाएं ।	क्रास सबसीडाइजेशन की अनुमति उपगतिविधि के अंतर्गत दी जाए क्यो कि वे एक दूसरे से संबंधित हैं। पुनः संपदा किराए कार्गो प्रहस्तत गतिविधि को समर्थित करने वाली सुविधा है अतः क्रास सबसीडाइजेशन की अनुमति दी जाए ।
(5).	पत्तन को यह देखना चाहिए कि महा पत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के तहत अहर्क सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी भी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाती है। यदि हां तो एमओपीटी दिशानिर्देशों के अनुसार इस पर कार्रवाई करें ।	हमारे पत्तन पर लागू नहीं होती।
(6).	संशोधित प्रशुल्क मार्ग निर्देश में विहित है कि प्रशुल्क उत्पादकता के बैच मार्क लेवल से जुडी हो। एमओपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/ सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर बनाए रखने के बारे में कोई भी संकेत नहीं दिया है। इसे दरमानों में शामिल किया जाए और इसके लिए अपनाए गए स्तर के बारे में स्पष्ट किया जाए ।	वर्ष 2006-07 से 2008-09 (विद्यमान) तथा 2009-10 से 2011-12 (प्रस्तावित) अवधि के दौरान सम्हालाया गया यातायात पत्तन की संस्था क्षमता से अधिक है।
(7).	इस प्राधिकरण ने पत्र सं. टैम्प/15/ 2004/एमआईएससी /(एमओपीटी) दि. 5 अगस्त 2008 के तहत पत्तन को सलाह दी थी कि पत्तन के वाटर फ्रंट एरिया का अधिग्रहण करने वाले किसी भी प्लावी वस्तु से प्रभार वसूली का प्रस्ताव प्रस्तुत करें। हमने पत्तन से इस संबंध में कोई भी प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया है न ही इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किया है ।	मुरगांव पत्तन क्षेत्र के भीतर किसी भी प्लावी वस्तु से प्रशुल्क प्रभावित करने संबंधी मामले की बारीकी से जांच करने पर हमने पाया कि ऐसी वस्तुओं की बडी संख्या में बजरे आते हैं जो खदानों से मुरगांव पत्तन या पणजी पत्तन को लौह अयस्क की सम्हलाई करते हैं । जहां तक बजराओं से एमओपीटी तक लोह अयस्क लाने का मामला है एमओएचपी (घाट सं. 9) के समेकित दर पर मूरिंग डाल्फिन तथा वेस्ट आफ ब्रेकवाटर में घाटशुल्क ऐसी वसूलियां करते हैं । हम पणजी पत्तन को जानेवाली बजराओं पर लेवी लगाने पर कार्य कर रहे हैं । यद्यपि व्यापारियों, पत्तन प्रयोक्ताओं और राज्य सरकार की ओर से हमारा सख्त विरोध किया जा रहा है। बजराओं के अतिरिक्त लांचो, फिशिंग ट्रावलरों आदी जैसी छोटी नौकाओं के पास बहुत कम जीआरटी होती ऐसी नौकाओं से शायद ही कोई वसूली हो सके । इसके बावजूद भी हम इस पर जांच कर रहे हैं ।

III	दरमान	
(1).	<p>जहाज संबंधी प्रभार भंडारण प्रभार, लौह पेलैटस आदि पर वार्फज में 40% प्रस्तावित यूनिफार्म वृद्धि का आधार स्पष्ट करें जबकि संबंधित उप कार्यकलापवार लागत विवरण उपरोक्त प्रत्येक कार्यकलापों के लिए घाटे की विभिन्न प्रतिशत, दर्शाता है ।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में एमओएचपी (घाट सं.9) में लौह अयस्क सम्वहलाई में 60% वृद्धि के लिए सुझाव दिया है । यद्यपि प्रस्तावित दरमानों में अपेक्षित वृद्धि प्रतिशतता 48% से 261% का अंतर है, अन्य कार्यकलापों में सामान्य कार्गो पीओएल और सीएचएलडी को छोड़कर 40% की सामाय वृद्धि प्रस्तावित की गई है ।</p>
(2)	<p>भाग 1.2 सामान्य शर्तें</p> <p>विलंबित भुगतान/रिफण्ड पर ब्याज से संबंधित प्रस्तावित उपबंध (ख) स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के प्रचलित मूल उधार ब्याज दर पर आधारित विशिष्ट ब्याज दर को निर्धारित करते हुए संशोधित किया जाए ।</p>	<p>आवश्यक संशोधन किया जाएगा । यह उपरोक्त एसबीआई पीएलआर से 2% अधिक होगा ।</p>
(3).	<p>भाग 1 – जहाज संबंधी प्रभार खण्ड- क पत्तन देय</p> <p>नोट 3 (v) आदेश सं. टैम्प/36/2007-एमओपीटी दि. 30 सितंबर 2008 में विदेशी नौसेना जहाजों के लिए विशेष दर अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 6 (VII) में पत्तन को यह सलाह दी कि वे उन परिस्थियों का परीक्षण करें जिसके तहत गुडविल जहाज के रूप में आनेवाले विदेशी सरकार के रक्षा जहाज को पत्तन देय में छूट देने की अनुमति की मौजूदा शर्त को प्रारंभिक दरमान में प्रस्तुत किया है तथा क्या कुछ विशेष वर्ग के जहाज पर पत्तन देय की छूट देने हेतु प्रचालित लागू विधि उपबंध उन्हें आवश्यक है । पत्तन को सलाह दी थी कि वे दरमानों के सामान्य संशोधन में उचित सुधार का प्रस्ताव रखें । गुडविल के रूप में विदेशी सरकार के रक्षा जहाजों को मौजूदा उपलब्ध पत्तन देय में छूट नोट 3 (V) में मौजूदा दरमानों में निर्धारित किएनुसार) को रद्द करने हेतु प्रस्ताव रखते समय उस संबंध में एमओपीटी द्वारा किए गए विश्लेषण को प्रस्तुत किया जाए ।</p>	<p>एमओपीटी के पास अभी केवल 4 प्रचालन घाट हैं यथा 8, 9, 10 व 11 . इन नौभार सम्वहलाई घाटों का प्रयोग विदेशी रक्षा जहाजों और अन्य नॉन कार्गो जहाजों द्वारा किया जाता है । परिणामस्वरूप उपरोक्त नॉन कार्गो जहाजों से कोई भी नौभार सम्वहलाई आय प्राप्त न होने के कारण एमओपीटी में कम राजस्व है । इसके अतिरिक्त पत्तन देय में केवल 50% प्रभारित किए जाते हैं । अतः विदेशी नौसेना जहाजों के रक्षा जहाजों से वसूल किए जानेवाले पत्तन देय में और छूट देने से एमओपीटी का अल्प राजस्व और घट जाएगा । अतः अनुरोध है कि टैम्प और कटौती की लिए मंजूरी दे ।</p>
(4).	<p>खण्ड- ग, अनुसूची 1 घाट किराया प्रभार</p> <p>पूर्व संशोधित दरमान में आठ टायर स्लैबों में घाट किराया प्रभार निर्धारित किया था जो कि अक्टूबर 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में तर्कसंगत था तथा सुव्यवस्थिकरण के प्रभाव को सहज करने हेतु दो/तीन टायर स्लैब कम किए । ऐसा करते समय यह उल्लेख किया था कि दरमान की अगले सामान्य पुनरीक्षण में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार घाट किराए का आगे सुव्यवस्थिकरण किया जाएगा ।</p>	<p>अक्टूबर 2006 में पिछले सुव्यवस्थिकरण में केवल दो टायर स्लैब पीओएल तथा सामान्य नौभार घाटों के लिए टैम्प द्वारा निर्धारित किए गए थे जबकि घाट सं.9 (एमओएचपी) के लिए तीन टायर स्लैब निर्धारित किए थे । पायलटेज के लिए 3 टायर निर्धारित किए गए । हमारे मन से कटौती / सुव्यवस्थिकरण के लिए आगे कोई क्षेत्र नहीं है । आगे यह सुव्यवस्थिकरण सख्त रूप से दिशानिर्देशों के अनुसार है । घाट किराया प्रभारों के लिए मौजूदा प्रस्ताव में 3 स्लैब हैं । जबकि जहाजों को संयोजन भिन्न भिन्न स्थिति में बहुत ही अलग है ऐसे में एकल दर होना तर्कसंगत नहीं है इससे जहाजों के</p>

	<p>पत्तन घाट किराया प्रकारों को और युक्तिसंगत बनाने की संभावना पर विचार करें और प्रशुल्क मार्गनिर्देशों के अनुसार एकल दर और विस्तृत परिकलन विहित करें ।</p> <p>पुनः ऐसे युक्तिसंगत बनाने के कारण एक प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत करें जिसमें विद्यमान दरमानों के अनुसार दरें, प्रस्तावित (की जानेवाली) दरें, जहाजों की प्रत्येक श्रेणी पर प्रभाव (औसत जीआरटी) तथा अर्जित होनेवाली अतिरिक्त राजस्व सूचित हो ।</p>	<p>संयोजना में प्रभारों में राजस्व के साथ बहुत असमानता हो जाएगी ।</p>
(5).	भाग - II - कार्गो संबंधी प्रभार ।	
(i).	<p>खण्ड क - घाट प्रभार</p> <p>(क) घाट प्रभार को प्रहस्तन लागत के आधार पर प्रस्तावित करना चाहिए और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4-2-2 के अनुसार कार्गो की सम्वहलाई तथा भंडारण के दौरान विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए। प्रस्तावित घाट प्रभार अनुसूची किस प्रकार संशोधित दिशानिर्देशों की शर्तों को पूर्ण करती है इस पर संक्षिप्त नोट प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) उन कारणों को बताएं जिनके कारण सामान्य कार्गो तथा पीओएल उत्पादों के घाट किराए दरों में कोई कमी प्रस्तावित नहीं की गई है जबकि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए इन गतिविधियों में 6.78% तथा 77% क्रमशः औसत अधिशेष स्थिति दिखाई गई है।</p> <p>(ग) उन कारणों को भी बताएं कि एमओएचपी घाट सं 9 में सम्वहलाई छोड़कर बर्थ स्ट्रीम, ओवरसाइड डिस्चार्ज में लौह अयस्क गुटटीकाओं की सम्वहलाई में वृद्धि प्रस्तावित की गई जबकि इस गतिविधि में अधिशेष गतिविधि दिखाई गई है।</p>	<p>(क) कृपया हमारे दि. 23-12-2008 के पत्र के पैरा -9 का संदर्भ लें जहां हमने विभिन्न गतिविधियों में घाटा दिखाया था। एमओएचपी में सम्वहलाई हमारी मुख्य गतिविधि है, इसके अंतर्गत लगभग 95% का घाटा है। इसके अतिरिक्त, उपर दिए गए बयानों से स्पष्ट है कि घाटों, मूरिंग डालफिनो, स्ट्रीम ओवरसाइड में की गई अयस्क सम्वहलाई का अलग से विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(ख) दरमानों के पिछले संशोधन दौरान सी एच एल डी लेवी सहित कोई पैरा 5 लेवी इस उप गतिविधि पर प्रस्तावित नहीं की गई थी क्योंकि इन गतिविधियों में अधिशेष था। परन्तु पेंशन लेवी की मंजूरी समय प्रधिकरण ने सभी गतिविधियों पर विचार किया है।</p> <p>(ग) एमओएचपी (घाट सं 9) में 104 रु. प्रति टन की प्रस्तावित सम्वहलाई प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4-2-2 की शर्तों के समरूप है। ये बजरा जेटटी में लौह अयस्क बजराओं, बार्ज - अनलोडर्स से बजरा अनलोडिंग, पत्तन प्लाटों में अनलोडर्स लौह अयस्क की। कन्वेइंग और स्टैकिंग, स्टैक से लौह अयस्क की रिक्लेमिंग, शिप लोडर से जहाजों में कन्वेइंग और लोडिंग सब समेकित प्रभार शामिल हैं। इस प्रयोजन सम्वहलाई में विशेष ध्यान देने की जरूरत है और तदनुसार 2000 में निर्धारित प्रशुल्क से सम्वहलाई प्रभारों में 60% की बढ़ोतरी प्रस्तावित है। इसी भांति घाट सं 8 सामान्य कार्गो घाट सं 10 व 11 की प्रस्तावित घाट प्रभार अनुसूची एमओपीटी में होने वाली अनेकों कठिनाइयों से जनित सम्वहलाई तथा भंडारण मुश्किलों पर आधारित हैं।</p>
(ii).	<p>भाग - ग - शेडों, भांडागारों तथा भित्तियों के भंडारण प्रभार</p> <p>(क) पत्तन ने फरवरी 2008 में भंडारण प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए अलग से प्रस्ताव दिया था जिसपर इस प्रधिकरण द्वारा अलग से विचार किया जा रहा है। यह नोट किया जाए कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों (की जानेवाली) को एमओपीटी के दरमानों में शामिल किया जाएगा।</p>	<p>(क) जी हां</p>

	<p>(ख) पत्तन परिक्षेत्र में अन्य भांडागारों में लेवी की तुलनात्मक प्रशुल्क प्रस्तुत करें।</p>	<p>(ख) सीडब्लूसी के प्रशुल्क प्रस्तुत हैं। इससे पता चलता है कि सीडब्लूसी द्वारा प्रमाणित प्रशुल्क एमओपीटी द्वारा प्रमाणित प्रशुल्कों से अधिक है।</p>
<p>(6). (i).</p>	<p>भाग (घ) कार्गो प्रहस्तन श्रम प्रभार पत्तन ने प्रस्ताव में सूचित किया है कि विद्यमान प्रशुल्कों की बनाए रखने के इरादे सी एच एल डी लेवी को कुछ अवधि के लिए छूट अनुमत की थी। इस नजर से साथ ही मानते हुए कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सी एच एल डी गतिविधि के लागत विवरणों में 31.21 करोड़ रूपए की पर्याप्त अधिशेष दर्शाया है। कृपया बताए कि प्रस्तावित दरमानों में इस प्रशुल्क मद में कोई कमी क्यों नहीं प्रस्तावित है।</p>	<p>(क) घाट सं 9 (एम ओ एच पी) तथा घाट सं 8 (पी ओ एल) में कोई सी एच एल डी लेवी नहीं है। अक्टूबर से मई तक की अवधि के लिए 30/- प्रति टन की विहित लेवी पर 25 % की छूट देने बाद मूरिंग डालफिन पर सी एच एल डी लेवी 20/- प्रति टन की सीमा में है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के रूप में अन्य वसूली घाट शुल्क रु. 7/- प्रति टन है। ये ही मूरिंग डालफिन गतिविधि की कार्गो संबंधी वसूलियां हैं।</p> <p>(ख) तीन अतिरिक्त मूरिंग डालफिन पर हुआ व्यय लागत 40 करोड़ रूपए है। इस विशाल पूंजी पर प्राप्त होने वाला प्रतिफल सी एच एल डी लेवी तथा उपर बताया गया घाटशुल्क ही है। सी एच एल डी लेवी में की गई कमी से एम ओ पी टी लेवी द्वारा विशाल पूंजी निवेश पर बहुत कम अर्जन होगा।</p> <p>(ग) इसी भांति वेस्ट आफ ब्रेक वाटर तथा सामान्य कार्गो घाट पर अन्य तरीकों से सुविधा प्रदान करने की लागत दिन पर दिन बहुत बढ़ जाएगी। सी एच एल डी लेवी से इसकी आंशिक भरपाई हो सकती है।</p> <p>(घ) तीन वर्षों 2009-10 से 2010-12 के लिए 31.12 करोड़ रूपए का कुल अधिशेष मूरिंग डालफिन तथा वेस्ट आफ ब्रेक वाटर में लौह आयस्क की सम्वलई तथा घाट -10 व 11 पर सामान्य नौभार की ही सम्वलई का आंशिक घाटा ही पूरा कर पाएंगे।</p>
<p>(ii).</p>	<p>विद्यमान दरमानों से विहित हुकों की औसत उत्पादकता 8 वर्षों से भी अधिक पुरानी है। पत्तन संबंधित प्रयोक्ताओं का परामर्श से प्रचालन पध्दतियों, नियोजित यंत्रों/श्रमिकों और पोर्ट द्वारा प्राप्त औसत उत्पादकता बदलने की दृष्टि से समीक्षा तथा समायोजन करें।</p>	<p>(क) एम ओ पी टी में प्रचालन पध्दति और नियोजित यंत्र/श्रमिक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है क्योंकि कार्गो का प्रकार तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि पहले की ही भांति है। अतः एम पी टी में आनेवाले लौह अयस्क जहाज और कोयला जहाज बहुत पुराने हैं क्योंकि उच्च वैश्विक प्रतियोगी माहौल में ये गंदा कार्गो ढो रहे हैं।</p> <p>(ख) जहाजों की क्रेनें बहुत पुरानी हैं और उनकी उत्पादकता बहुत कम है। हाल ही में उपयोक्ताओं ने पुरानी मैनिंग पध्दति अपनाने की सिफारिश की है। हुकों की औसत उत्पादकता सुधारने का कोई अवसर नहीं है। इसलिए सी एच एल डी लेवी संशोधित करने का प्रस्ताव नहीं है।</p> <p>(ग) प्राधिकरण की सलाह पर औसत उत्पादकता का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के पास विचार हेतु रखा जाएगा।</p>

IV	एकसमयी पेन्शन देयता से निपटने हेतु विद्यमान विशिष्ट दरों को जारी रखने का प्रस्ताव।																									
(1).	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत पेन्शन फंड के बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता की रिपोर्ट की प्रति अक्टूबर 2008 की है जिसे 31 मार्च 2009 तक अद्यतन किया जाए।	आई सी आई सी आई के पूडंशीयल लाइफ इन्शोरेन्स के बीमांकिक मूल्यांकन रिपोर्ट संलग्न है। इससे रूपये 522 करोड की जरूरत दिखाई पडती है। हमने एल आई सी पणजी से 31.03.2009 तक बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता से भी रिपोर्ट मांगी है जो प्रतीक्षित है।																								
(2).	31 मार्च 2009 को विद्यमान कर्मचारियों और पेन्शनरों के बारे में बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता द्वारा पेन्शन फंड का ब्रेकअप प्रस्तुत किया जाए।	<p>आई सी आई सी आई के पूडंशीयल लाइफ इन्शोरेन्स की रिपोर्ट में दिए पेन्शन फंड का ब्रेकअप निम्नवत है।</p> <table border="1" data-bbox="898 528 1444 757"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>लाख रूपयों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पेन्शनर</td> <td>12081.13</td> </tr> <tr> <td>परिवार पेन्शनर</td> <td>2915.30</td> </tr> <tr> <td>उप जोड</td> <td>14996.44</td> </tr> <tr> <td>मौजूदा कर्मचारी</td> <td>37185.00</td> </tr> <tr> <td>कूल</td> <td>52181.44</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	लाख रूपयों में	पेन्शनर	12081.13	परिवार पेन्शनर	2915.30	उप जोड	14996.44	मौजूदा कर्मचारी	37185.00	कूल	52181.44												
विवरण	लाख रूपयों में																									
पेन्शनर	12081.13																									
परिवार पेन्शनर	2915.30																									
उप जोड	14996.44																									
मौजूदा कर्मचारी	37185.00																									
कूल	52181.44																									
(3).	वित्तीय वर्ष 2008-09 में पेन्शन निधि में दिए हुए वास्तविक अंशदान व उसपर अर्जित ब्याज तथा दिनांक 31 मार्च 2009 को पेन्शन निधि में बचे शेष को प्रस्तुत किया जाए (अस्थाई वार्षिक लेखा अनुसार)।	वित्त वर्ष 2008 में पेन्शन निधि में 28 करोड रूपये की राशि अंशदान में दी गई। रूपए 14.47 करोड विशेष दर (7 % पेन्शन में की) से प्राप्त हुई और पुनः 15.35 करोड रूपये जनसामान्य निधि से अंतरित हुए दिनांक 31.03.2009 को निधि में रूपये 229.58 करोड रूपये शेष थे।																								
(4).	पोर्ट में विद्यमान पेन्शन में भी 7% की दर से जारी रखने का प्रस्ताव किया गया। परंतु प्रस्ताव के समर्थन में कोई विस्तृत गणना विधि नहीं प्रस्तुत की है। कृपया 31 मार्च 2009 को पेन्शन फंड शेष जो बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता - वास्तविक शेष पर आधारित गणना विधि बताएं। अगले तीन वर्षों के दौरान पेन्शन निधि शेष में अर्जित होनेवाला ब्याज और पेन्शन निधि में कमी और शेष कितने वर्षों में यह कमी वसूली हेतु प्रस्तावित है इसको भी दर्शाएं।	<p>(क) आई सी आई सी आई रिपोर्ट के अनुसार दिनांक 31.03.2009 तक पेन्शन ट्रस्ट निधि में आवश्यक कोर्पस का बीमांकिक मूल्यांकन लगभग रु.522 करोड होगा। जहां केवल वेतन संशोधन में 20% वृद्धि को स्वीकार किया गया है। दिनांक 31.03.2009 को पेन्शन निधि का संचित शेष रु.229.58 करोड था। यह प्रस्तावित किया गया कि क्रमशः वर्ष 2009-10 से 2011-12 से प्रत्येक वर्ष रु.28 करोड, रु.27 करोड, रु.26 करोड का अंशदान किया जाए। पेन्शन भुगतान वर्ष 2009-11 से 2011-12 के लिए लाभ व हानि लेखा में प्रभारित किया जाएगा। विस्तृत विवरण निम्नवत प्रस्तुत है:-</p> <table border="1" data-bbox="898 1417 1444 2016"> <thead> <tr> <th colspan="2">(करोड रूपयों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>दिनांक 31.03.2009 तक निवेश</td> <td>210.43</td> </tr> <tr> <td>दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि</td> <td>229.58</td> </tr> <tr> <td>जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज</td> <td>16.83</td> </tr> <tr> <td>जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य</td> <td>18.63</td> </tr> <tr> <td>जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान</td> <td>28.00</td> </tr> <tr> <td>जोड :- अंशदान पर ब्याज</td> <td>1.12</td> </tr> <tr> <td>दिनांक 31.02.2010 तक शेष</td> <td>294.16</td> </tr> <tr> <td>जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज</td> <td>23.53</td> </tr> <tr> <td>जोड :- वर्ष के लिए अंशदान</td> <td>27.00</td> </tr> <tr> <td>जोड :- अंशदान पर ब्याज</td> <td>1.08</td> </tr> <tr> <td>दिनांक 31.03.2011 तक शेष</td> <td>345.77</td> </tr> </tbody> </table>	(करोड रूपयों में)		दिनांक 31.03.2009 तक निवेश	210.43	दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि	229.58	जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	16.83	जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य	18.63	जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान	28.00	जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.12	दिनांक 31.02.2010 तक शेष	294.16	जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	23.53	जोड :- वर्ष के लिए अंशदान	27.00	जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.08	दिनांक 31.03.2011 तक शेष	345.77
(करोड रूपयों में)																										
दिनांक 31.03.2009 तक निवेश	210.43																									
दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि	229.58																									
जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	16.83																									
जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य	18.63																									
जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान	28.00																									
जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.12																									
दिनांक 31.02.2010 तक शेष	294.16																									
जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	23.53																									
जोड :- वर्ष के लिए अंशदान	27.00																									
जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.08																									
दिनांक 31.03.2011 तक शेष	345.77																									

		जोड :- प्रतिवर्ष 8% की दर से ब्याज	27.66
		जोड :- वर्ष 2011-12 के लिए अंशदान	26.00
		जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.04
		दिनांक 31.03.2012 तक इतिशेष	400.47
		(ख) करीब 522 करोड रूपए की अपेक्षित कोर्पस प्राप्त करने हेतु कम से कम 4 वर्षों की आवश्यकता है जिस समय अपेक्षित कोर्पस और बढ जाएगा । अतः प्रत्येक वर्ष करीब 28 करोड रूपए के अंशदान की आवश्यकता की पूर्ति हेतु यह आवश्यक है कि कम से कम 12% पेन्शन उगाही की जाए। संशोधित प्रस्ताव में 12% उगाही प्रस्तावित है ।	
(5).	कृपया, दरमानों तथा एम ओ पीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में निर्धारित विद्यमान दर में राजस्व मदों से (पेन्शन उगाही की) विद्यमान विशेष दर से आय प्राक्कलन का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें ।	विद्यमान तथा प्रस्तावित विशेष दर (पेन्शन उगाही) से आय प्राक्कलन निम्नवत हैं:-	
		वर्ष	7% की विद्यमान दर में
		12% की प्रस्तावित संशोधित दर में	
		2009-10	25.48
		2010-11	25.56
		2011-12	25.65

6.3. संशोधित प्रस्ताव ने एमओपीटी द्वारा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित कुल परिवर्धन वर्ष 2009-10 के लिए 5756 लाख रूपये, वर्ष 2010-11 के लिए 7196.50 लाख रूपये तथा वर्ष 2011-12 के लिए 9474.00 लाख रूपये है । कुल मुख्य परियोजनाएं साथ ही परियोजना लागत, परियोजना की शुरुवात की अपेक्षित तरीख तथा दस्तावेजी कागजात एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए है ।

6.4. दिनांक 27 जून 2009 के संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा की गई अन्य मुख्य प्रस्तुतियां निम्नवत है -

- (i). 2009-10 से 2011-12 के दौरान यातायात वृद्धि मुख्यतया ब्रेकवाटर के पश्चिम (डब्ल्यूओबी) में अपेक्षित है बल्कि राजस्व आय में आनुपातिक रूप से वृद्धि नहीं होगी । दरअसल मात्र थोड़ी ही मात्रा में वृद्धि होगी क्योंकि डब्ल्यूओबी नौभार संबंध प्रभार (घाट शुल्क) मात्र करीब रूपये 7 प्रति टन है जबकि घाट सं 9 में सम्हलाई प्रभार रूपये 64.80 प्रति टन है । आगे, डब्ल्यूओबी कार्यकलापों के घाटशुल्क को बढ़ाया नहीं जा सकता है, अन्यथा यातायात पडोसी पणजी पत्तन में शिफ्ट होगा । प्रशुल्क में थोड़ी सी भी बढ़ोतरी से यह यातायात पणजी पत्तन की तरफ यह यातायात मुड सकता है ।
- (ii). पडोसी पणजी पत्तन से अधिक नौभार आकर्षित करने हेतु अक्टूबर से मई तक की अवधि के लिए जहाजों के अपने गियरों द्वारा ब्रेकवाटर के पश्चिम में सम्हलाई गए जहाजों पर 90 प्रतिशत छूट की अनुमति दी जाती है । यह छूट जारी रखनी होगी ताकि यातायात पुनः पणजी पत्तन में न मुड जाए । अतः जहाज संबंध आय भी उसी अनुपात में नहीं बढेगी जैसा कि यातायात वृद्धि है ।

- (iii). चूंकि प्रदूषण व वास्को शहर की सामान्य जनता के तीव्र विरोध के कारण सामान्य नौभार घाटों में कोयला व कोक में सम्हलाई में कमी आई है अतः सामान्य नौभार सम्हलाई के कारण प्राप्त नौभार आय तथा घाट सं 10 व 11 में सम्हलाएं गए नौभार पर प्रतिटन सीएचएलडी आय वर्ष 2008-09 के दौरान प्राप्त आय की तुलना में कम अपेक्षित है ।
- (iv). प्रस्तावित प्रःशुल्क पर आय प्रक्षेपण की गणना वर्ष 2009-10 के लिए संपूर्ण 12 माह के लिए की गई है, जबकि 3 माह बीत चुके हैं और संशोधित प्रःशुल्क यदि कोई हो, को अधिसूचित करने के लिए टैम्प को और समय लगेगा । अतः चालू वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय प्रस्ताव में प्रस्तावित आय से काफी कम होगी । मौजूदा प्रःशुल्क दर दिनांक 31 जुलाई 2009 तक लागू है जिसका अर्थ है कि चालू वर्ष के चार माह मौजूदा कम प्रशुल्क से ही बीत जाएंगे ।
- (v). पर्याप्त निधि के अभाव में एमओपीटी के महत्वपूर्ण विकास परियोजनाओं पर असर पडा है । अवसंरचनाओं के क्षय से गाति मंद होने पर पत्तन को नुकसान अवश्य होता है । यह स्थित निम्न के कारण शीघ्र बदलनेवाली है । (i) पुराने अनुरक्षित तथा काफी अकार्यक्षम अवसंरचनाओं का प्रतिस्थापन व पुनर्संरचना करना (ii) बहुत ही अधिक लागत जो पत्तन की क्षमता से बाहर हैं के कारण मूल पत्तन अवसंरचना में वृद्धि करने में पत्तन की असमर्थता । (iii) दूसरी जगह पर प्राइवेट सुविधाओं का सृजन करना, जो मुरगांव हारबर में उत्पादन को बढ़ाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि व्यापारी वर्ग को पत्तन का इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित नहीं किया जाता और यह तभी संभव है जब कि बेहतर सेवाओं व अवसंरचनाओं की व्यवस्था की जाए । इसके लिए एमओपीटी को निधि की तीव्र आवश्यकता है ।
- (vi). कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाएं जिसके लिए आंतरिक संसाधनों की आवश्यकता है वह संक्षेप में नीचे प्रस्तुत है -
- (क). (i). 30 वर्ष पुराना यांत्रिक अयस्क सम्हलाई संयंत्र (एमओएचपी) का प्रतिस्थापन । यह पत्तन की आय का प्रमुख साधन है जो मौजूदा 70 प्रतिशत क्षमता से प्रचालित है और हमारे परामर्शदाताओं ने उसे असुरक्षित घोषित किया है । एमओपीटी के पास निधि की कमी है । पत्तन जापानी सहयोग की अपेक्षा कर रहा है, जो हालांकि असंभव है ।
- (ii). 5.2 कि.मी. चार मार्गीय पत्तन संयोजन एनएच-17 बी सडक कार्य की समाप्ति जो पत्तन के लिए अति आवश्यक है क्योंकि पत्तन का सडक संयोजन बहुत की अपर्याप्त है । शेष 5.2 कि.मी सडक की लागत वर्ष 2004 के 20 करोड रूपये से बढ़कर 121 करोड हुई है । एमओपीटी का हिस्सा 60 करोड रूपये है । ऋण लेना आवश्यक होगा । एनएचएआई द्वारा निविदा सौंपने की प्रति प्रस्तुत है ।

- (iii). एमओपीटी के नौसंचालन चैनल को मौजूदा (-) 14.1 से चार्ट डाटम के नीचे (-) 15.1 मी. तक गहरा बनाना । परियोजना की लागत 161 करोड रूपये है जो निधि के अभाव में रुकी पड़ी है । जब तक एमओपीटी के पास ऋण की पूर्ति के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन न हो तब तक यह असंभव प्रतीत होता है ।
- (iv). इंटरनेशनल पेसेंजर क्रूज लाईन्स के लिए गैर-नौभार घाट का निर्माण, परियोजना की लागत 46.14 करोड रूपये है । पर्यटन मंत्रालय से 25 करोड रूपये का वित्तीय अनुदान प्राप्त करने के प्रयास किए जा रहे हैं । परियोजना निविदा स्तर पर है । शेष 21.14 करोड रूपये की लागत की पूर्ति एमओपीटी द्वारा अपने संसाधनों से की जानी है ।
- (ख). उपरोक्त कुछ परियोजनाएं एमओपीटी के लिए अत्यावश्यक हैं । वित्तीय वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान निष्पादित की जानेवाली परियोजनाओं की सूची अलग से संलग्न है । इन परियोजना की कुल लागत 250 करोड रूपये है । इस लागत की पूर्ति आंतरिक संसाधनों से की जानी है । इनमें से 141.64 करोड रूपये की परियोजनाओं का कार्य सौंपा गया है और ये निष्पादन के अधीन हैं ।
- (vii). मौजूदा, एमओपीटी की निधि कई आवश्यक परियोजनाओं के लिए जरूरी ऋण की पूर्ति के लिए पर्याप्त नहीं है और आंतरिक संसाधनों से लागत की पूर्ति के बारे में भी कहा नहीं जा सकता । सरकारी अनुदान भी प्राप्त होनेवाला नहीं है । ऋण भी उपलब्ध होना कठिन है ।
- (viii). पिछले तीन वर्षों के लिए एमओपीटी की आरओसी निम्नवत है -

वित्तीय वर्ष	अधिशेष/घाटा (करोड रूपयों में)	नियोजित पूंजी (करोड रूपयों में)	आरओसीई
2006-07	62.16	332.92	19
2007-08	17.97	321.07	5
2008-09	(-) 12.96	320.94	(-) 4

- (ix). दरमानों के सामान्य संशोधन संबंधी पिछले प्रस्ताव का निपटान करते समय प्राधिकरण ने अपने आदेश के पैरा 9.3 में बताया है कि यदि निर्धारित प्रःशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय पता चलता है कि वास्तविक स्थिति निर्धारित प्राक्कलन से भिन्न है या उसपर स्वीकृत अनुमानों से भिन्न है, तो प्राधिकरण पत्तन को अपने प्रःशुल्क के पुनरीक्षण हेतु तथा संशोधित प्रःशुल्क में कथित भिन्नता के कारण प्रोदभूत लाभों को पूर्णतया निर्धारित करने हेतु एक प्रस्ताव रखने को कहेगा ।

- (x). उपरोक्त को देखते हुए हमारे पत्र सं एफए/कोस्ट/125/2008/88, दि. 23 दिसम्बर 2008 के तहत टैम्प को सूचित किया गया कि दरमानों के संशोधन हेतु हमारे मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय कृपया वर्ष 2006-07 से 2008-09 (3 वर्ष) के लिए संचयित 76 करोड़ रुपये के घाटे के संबंध में विचार किया जाए। वर्ष 2009-10 के 8 माह के लिए प्रःशुल्क निर्धारित करते समय भी कृपया इस संबंध में विचार किया जाए।
- (xi). हमारे प्रस्ताव के अनुसार एमओपीटी के प्रःशुल्क न बढ़ाए जाने के बारे में टैम्प द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए निर्णय से अत्यावश्यक परियोजनाओं को निष्पदित करने में पत्तन की क्षमता को काफी हानि पहुंची है। अनुरोध है कि हमारे मौजूदा संशोधन प्रस्ताव पर यथार्थवादी दृष्टि से विचार करें। यह भी अनुरोध है कि एमओपीटी के प्रस्ताव को टैम्प के नजरिए से न देखा जाए कि अन्य महापत्तन तरल नौभार (मुख्यतया कूड तेल) तथा / अथवा कंटेनरों की सम्हलाई द्वारा भारी आय अर्जित कर रहे हैं और अधिक अनुरक्षण व प्रचालन लागत के बिना ही लीव प्रभार, रॉयल्टी आदि के माध्यम से भारी रकम प्राप्त कर रहे हैं। यहां पर एमओपीटी में पुराने उपकरणों से ही तथा मानसून के दौरान चार माह पत्तन के बंद होने व पर्याप्त सडक संयोजन तथा रेल कनेक्टिविटी के अभाव में तथा अन्य घोर प्रतिबंधों के कारण किसी भी तरह काम चलाना पड़ता है।

6.5. मूल प्रस्ताव के साथ-साथ संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा किए गए प्रमुख सुधार निम्नवत हैं -

क) लागत विवरण -

- (i) वर्ष 2009-10 से 2011-12 की यातायात एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सम्हलाए जानेवाले 5एमएमटी को छोड़कर 38.10 एमएमटी प्रक्षेपित है।
- (ii) आय तथा व्यय प्रक्षेपणों में सुधार किया गया है।
- (iii) समग्र पत्तन तथा मुख्य/उप कार्यकलापों के लिए संशोधित लागत विवरण में निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा स्थिति को नीचे सारणी में दिया गया है -

क्र म सं	कार्यकलाप / उप कार्यकलाप	अधिशेष घाटा 2009 -10		अधिशेष घाटा 2010-11		अधिशेष घाटा 2011-2012		कुल अधिशेष/ घाटा	औसत प्रतिशत
		लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत		
1	समग्र पत्तन	-4548.42	-17.66%	-7306.98	-28.12%	-9894.94	-37.63%	-21750.3	-27.80%
2	नौभार/कंटेनर कार्य	-1168272	-7.46%	-2350.07	-14.96%	-3904.15	-24.34%	-7422.49	-15.72%
	(i) अयस्क सम्हलाई कार्य	-2704.90	-26.53%	-3809.87	-37.37%	-5269.36	-51.69%	-11784.13	-27.80%
	(क) एमओएचपी	-5337.08	-82.07%	-6450.40	-93.45%	-8115.02	-109.95%	-19902.6	-95.16%
	(ख) सरणी में अयस्क	2094.70	--	2094.40	--	2094.40	--	6283.50	--

	(ii) सामान्य नौभार	98.30	6.2%	70.93	4.42%	21.80	1.34%	191.4	3.99%
	(ii) वेअर हाउसिंग	-136.15	-121.56%	-133.62	-119.30%	-127.90	-114.20%	-397.67	-118.35%
	(iv) पीओएल	564.31	73.38%	558.76	72.66%	550.80	71.63%	1673.87	72.56%
	(v) सीएचएलडी	1010.16	--	963.72	--	920.50	--	2894.38	--
3	जहाज संबंधी कार्य	-3712.24	-52.79%	-5260.39	-74.22%	-6271.49	-86.88%	-15244.12	-71.30%
	(i) बर्थिंग तथा मूरिंग	-916.36	-40.73%	-1446.36	-64.16%	-1660.92	-71.16%	-4023.64	-58.68%
	(ii) पायलटज व टोविंग	-1331.35	-37.50%	-1800.83	-50.11%	-1931.94	-53.07%	-5064.12	-46.89%
	(iii) पल्टन सेवाएं	-1247.96	-103.89%	-1793.96	-148.75%	-2452.96	-202.58%	-5494.88	-151.74%
	(iv) जलापूर्ति	-216.58	-684.7%	-219.23	-672.90%	-225.67	-672.83%	-661.48	-676.81%
4	रेल	-1046.92	-45.68%	1139.23	-47.59%	-1239.57	-49.71%	-3425.72	-47.66%
5	संपदा	-714.82	-91.01%	-835.74	-105.37%	-958.63	-119.72%	-2509.19	-105.36%

मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर पल्टन ने वर्ष 2009-10 के लिए 81.01 करोड रुपये, वर्ष 2010-11 में 81.07 करोड रुपये तथा वर्ष 2011-12 में 81.14 करोड रुपये अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का प्राक्कलन किया है जो मौजूदा प्रशुल्क में प्राक्कलित 217.50 करोड रुपये कुल निवल घाटे के मुकाबले कुल 243.22 करोड रुपये हैं।

ख) दरमान

- (i) घाट सं 9 (एमओएचपी) में लौह अयस्क के सम्वहलाई प्रभारों को मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के मुकाबले मौजूदा प्रशुल्को पर 60 प्रतिशत वृद्धि करना प्रस्तावित है। एमओपीटी ने बताया कि यह गतिविधि हाल ही में कई वर्षों से लगातर कमी दर्शा रही है। दिनांक 27.06.2009 के पत्र के तहत अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव को भी संशोधित कर दिया है।

एमओपीटी द्वारा निर्यात किए गए लौह अयस्क व गुटिटकाओं मौजूदा गोदी शुल्क, मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दर और संशोधित प्रस्ताव नीचे सारवीहल किए गए हैं: -

क्र.सं	माल का विवरण	प्रति टन या उसके भाग का आयात/निर्यात दर (रुपये में)		
		मौजूदा दर	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित	संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित
1	लौह अयस्क	64.80	90.72	104.00
2	लौह अयस्क गुटिटकाएं			
	(i) प्रति वर्ष जून से अगस्त की अवधि के दौरान	69.29	97.01	110.00
	(ii) प्रति वर्ष सितम्बर से मई तक शुरू अच्छे मौसम के दौरान	122.30	171.22	196.00

यह प्रस्तुत किया गया कि संशोधित प्रस्ताव दर में भी एमओएचपी गतिविधि मौजूदा प्रशुल्क में 95.16 प्रतिशत की कमी के मुकाबले 18.84 प्रतिशत कमी जारी रहेगी।

- (ii) भंडार प्रभार और किराए की तर्कसंगत कराने, जो कि अलग मामले के रूप में तैयार किया जा रहा है, के एमओपीटी के प्रस्ताव को भाग III संपदा किरायों के अधीन ब्रेक बल्क कार्गो (आयात) के लिए अनुसूची 1 (ए) में प्रस्तावित विलंब शुल्क में बदल करने के सिवाय प्रस्तावित संशोधित दरों की श्रेणी में शामिल कर दिया गया है संशोधित प्रस्तावित दरों की श्रेणी में एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित रूपये 15 प्रति टन प्रतिदिन के मुकाबले 31 दिनों या इससे उपर के स्लेब के लिए इस मद हेतु रूपये 25 प्रतिटन प्रतिदिन के रूप में प्रस्तावित किया है ।
- (iii) एमओपीटी ने हमारे प्रश्नों पर स्पष्टीकरण देते हुए बताया है कि मूल प्रस्ताव में बनाई गई यथा स्थिति के मुकाबले पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए विशेष कर को 12 प्रतिशत संशोधित किया जाता है । तथापि, संशोधित प्रस्तावित दरों की श्रेणी का उनके द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

7. एमओपीटी द्वारा बनाये गए संशोधित प्रस्ताव की संबंधित उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए परिचालित कर दिया गया है । हमें गोवा चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इन्डस्ट्री और गोवा मिनेरल ओर एक्सपोर्ट असोशिएशन से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं । उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की फीड बैक सूचना / टिप्पणियों के रूप में एमओपीटी को भेज दिया गया है । जीसीसीआई और जीएमओईए ने आरंभिक प्रस्ताव के संदर्भ में अपने पिछले कुछ मर्दों को पुनः दोहराने है । जीएमओईए की टिप्पणियों के संदर्भ में पत्तन ने दिनांक 28.10.2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत प्रत्यावेदन के दौरान कुछ मर्दों पर अपनी संक्षिप्त टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं ।

8. एमओपीटी के प्रस्ताव पर आपत्तियां उठाते हुए चौगुले एंड कम्पनी प्राईवेट लि. का दिनांक 14.10.2009 का पत्र भी हमें प्राप्त हुआ है ।

9.1. मुरगांव पत्तन न्यास के परिसर में दिनांक 28.10.2009 को इस मामले पर संयुक्त सुनवाई हुई । संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपभोक्ता संगठन निकायो ने अपने प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं ।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी को निम्नलिखित मर्दों पर कार्रवाई कर दिनांक 10.11.2009 तक आवश्यक स्पष्टीकरण एवं अतिरिक्त जानकारी प्रस्तुत करने की सलाह दी गई ।

- (i) अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 तक के लिए वास्तविक रूप में वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलन का अद्यतन/पत्तन ने अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 तक का भी वास्तविक विवरण प्रस्तुत करना होगा । वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलनों में समायोजन के परिणामस्वरूप पत्तन को अनुवर्ती वर्षों के प्राक्कलनों की भी समीक्षा करनी होगी ।

- (ii) पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलन प्रस्तुत किया है। चूंकि प्रशुल्क तय करना है इसलिए इसका परिणाम अधिकतम 3 वर्षों की अवधि के लिए रहेगा, तदपश्चात यदि 3 वर्षों की पूर्ण वैधता अवधि का लाभ उठाना चाहते तो पत्तन को वर्ष 2012-13 का भी प्राक्कलन प्रस्तुत करना होगा।
- (iii) वर्ष 2008-09 से 2009-10 के लिए लागत विवरणों की मदवार तुलना करनी चाहिए और प्राक्कलित व्यय स्तर में हुए बदलाव के कारणों की मोटे तौर पर स्पष्ट करना चाहिए।
- (iv) अगले 3 वर्षों की अवधि में विभिन्न मुख्य परियोजनाओं के शुरू होने पर अपेक्षित उत्पादकता सुरक्षा और प्रचालन की यूनिट लागत में कमी को स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत करनी चाहिए।

इस बारे में एमओपीटी की विभिन्न मुख्य योजनाओं की मौजूदा स्थिति और प्रत्येक योजनाओं के तहत पत्तन द्वारा शुरू की गई कार्रवाई के बारे में कागजाती प्रमाण भी प्रस्तुत करने चाहिए।

- (v) पिछले 3 वर्षों के दौरान महत्वपूर्ण निष्पादन पैरामीटर की गातिविधि का विश्लेषण प्रस्तुत करें और इसी प्रकार से अगले 3 वर्षों की अवधि में बनाए रखने के लिए प्रत्याशित निष्पादन स्तर को भी प्रस्तुत करें।
- (vi) निर्णय को लागू करने पर अर्जित वेतन लागत में यथावत तर्क संगती रखते हुए मैनिंग स्केल पर व्यापक निर्णय के कार्यान्वयन पर विस्तृत नोट।
- (vii) पृष्टि करें कि संपदा भाडे में संशोधन करने का पत्तन का प्रस्ताव सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुरूप है और सरकारी आदेशों पर अपनी भूमिका का पृष्ठांकन करते हुए जलक्षेत्र और संलग्न भूमि क्षेत्रों के लिए समान भाडे का दर रखने के लिए अपनी भूमिका सिद्ध करना।
- (viii) गोवा मिनरल ओर ऐक्सपोर्टर्स असोसियेशन को एमओपीटी के प्रस्ताव पर लिखित प्रत्यावेदन प्रस्तुत करने के लिए 30.10.2009 तक की अनुमति दी गई। एमओपीटी को जीएमओईए के टिप्पणी की प्राप्ति की तारीख से 7 दिनों के भीतर अपने निरीक्षण के साथ उस पर टिप्पणी प्रस्तुत करनी होगी।

10.1. संयुक्त सुनवाई में तय किय गए मद्दों के संदर्भ में एमओपीटी ने अपने जवाब दिनांक 6.11.2009 के पत्र के तहत प्रस्तुत कर दिय है जो संक्षिप्त में इस प्रकार है -

- (i) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए यातायात आय और व्यय के बारे में प्राक्कलन को वास्तविक सितम्बर 2009 तक और भविष्य में अपेक्षित ट्रेड पर विचार करते हुए संशोधित कर दिया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में जून 2009 के प्रस्ताव में प्रदर्शित

(+) 5.41% के अतिरिक्त के मुकाबले औसतन कमी (-) 6.71% में प्रभावित की जाती है। अद्यतन लागत विवरण निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है -

क्र म सं	कार्यकलाप / उप गतिविधि	अतिरिक्त/कमी 2009 10		अतिरिक्त/कमी 2010 11		अतिरिक्त/कमी 2011 12		अतिरिक्त/कमी 2012 13		औसतन
		लाख रूपये मे	आय की %	लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत	लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत	लाख रूपये मे	आय की प्रतिशत	आय की प्रतिशत
1	संपूर्ण पत्तन	-6858.33	-25.93%	-7022.24	-25.34%	-999.58	-31.50%	-15854.87	-51.38%	-33.54%
2	माल सम्वहलाई गतिविधि	-1719.57	-10.78%	-2192.42	-13.12%	-4003.99	-23.23%	-10373.31	-60.03%	-26.79%
	क लौह अयस्क सम्वहलाई	-3023.91	-29.63%	-3846.46	-37.09%	-5841.43	-55.61%	-11566.50	-110.12%	-58.11%
	ख सामान्य माल	-108.68	-6.147%	-57.19	-3.14%	-109.16	-5.94%	-367.82	-19.89%	-5.71%
	ग भंडारण	-253.53	-226.36%	-125.72	-112.25%	-120.14	-107.27%	-106.10	-94.73%	-135.15%
	घ पीओएल	567.22	75.53%	572.42	72.83%	597.37	72.58%	586.68	77.29%	73.06%
3	माल सम्वहलाई श्रामिक उत्पादकता	881.97	--	1264.53	--	1469.36	--	1080.43	--	--
4	पत्तन व गोदी सुविधा	-4547.19	-61.16%	-4456.18	-56.90%	-4825.29	-55.45%	-6051.43	-66.38%	-55.97%
	क बर्थिंग व मूरिंग	-906.54	-37.39%	-697.92	-28.58%	-1142.96	-39.11%	-2043.61	-68.99%	-43.52%
	ख पायलटैज व टनेज	-1597.58	-43.11%	1505.08	-37.81%	-1410.23	-33.30%	-1590.29	-35.52%	-37.44%
	ग पत्तन सेवाएं	-1714.99	-134.69%	-1996.99	-145.08%	-2002.11	-132.41%	-2088.41	-127.03%	-134.80%
	घ जलापूर्ति	-328.08	-1037.25%	-256.19	-786.35%	-270.10	-818.49%	-329.13	-997.35%	-909.86%
5	संपदा गतिविधि	-1177.33	-153.64%	-1153.87	-149.45%	-1242.80	-164.31%	-1351.56	-170.74%	-159.46%
6	रेल गतिविधि	585.77	25.56%	780.23	32.59%	872.51	34.72%	1921.43	52.36%	36.31%

(ii) प्राधिकारी के सलाह के अनुसार और 3 वर्षों की अवधि की यातायात की पूर्ण वैधता का लाभ उठाने के लिए वर्ष 2012-13 के यातायात प्राक्कलन आय व व्यय को भी संशोधित लागत विवरणों में शामिल कर लिया गया है। टैम्प के सलाह के अनुसार यह अनुमान अब वर्ष 2009 से 2013 तक चार वर्षों के लिए है।

(iii) वर्ष 2008-09 और 2009-10 का तुलनात्मक लागत विवरण और प्राक्कलित व्यय में विभिन्नता का कारण प्रस्तुत है। आगे बजे व्ययों में वृद्धि का कारण नीचे दिया गया है।

(क) वेतन और मजदूरी -द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति 5 वर्षों के लिए दिनांक 01.01.2007 से 23 प्रतिशत लाभ के साथ तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के वेतन संशोधन में बढोतरी और वेतन संरचना के पीएसयू मॉडेल को स्वीकारते हुए प्रथम व द्वितीय श्रेणी अधिकारियों को 10 वर्षों की अवधि के लिए 30 प्रतिशत की वृद्धि करने के लिए राजी हुई है। इसके द्वारा वर्ष 2009-10 से 2012-13 अवधि के लिए वेतन और मजदूरी संशोधित प्राक्कलन में वृद्धि हटा दी गई है। तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी को अगला वेतन संशोधन दिनांक 01.01.2012 से होगा और तदनुसार तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी का वेतन व मजदूरी वर्ष 2012-13 के लिए 25 प्रतिशत की वृद्धि अपेक्षित है। यह वर्ष 2012-13 के लिए भी है।

(ख) अनुरक्षण ड्रेजिंग - रूपये 4995/- लाख की लागत पर मुरींग डाल्फीनों पर मुख्य ड्रेजिंग और अनुरक्षण ड्रेजिंग का कार्य रूपये 2970/- लाख, रूपये

3060/- लाख और रुपये 3105/- लाख क्रमशः पर तीन वर्षों की अवधि के लिए ड्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया को दिनांक 28.07.2009 के पत्र के तहत पहले ही दे दिया गया है। इसका संशोधित प्रस्ताव में अद्यतन कर दिया गया है।

- (ग) विद्युत नाप्या के लागत में कमी जो बाद के वर्षों में बढ़ सकती है, के कारण विद्युत लागत के व्यय को संशोधित कर दिया गया है।
- (घ) चिकित्सा व्यय - पिछले वर्ष के मुकाबले चिकित्सा और सुरक्षा के व्ययों पर वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए 7 प्रतिशत दर से बढ़ोतरी कर दी गई है।
- (iv) वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान मुख्य परियोजनाओं के परिणाम पर उत्पादकता सुधार को स्पष्ट करते हुए नोट इस प्रकार है -
- (क) पायलेट लॉन्चेस का अधिग्रहण: समुद्री यातायात में बढ़ोत्तरी होने के कारण जहाजी गतिविधियों को सुचारू रूप से चलाने के लिए है। इसका उत्पादकता और राजस्व पर कोई सीधा प्रभाव नहीं है।
- (ख) अतिरिक्त मूरिंग डालफिनों के लिए मुख्य ड्रेजिंग - मूरिंग डॉलफिनों को पीपीपी आधार पर निजी टर्मिनल ऑपरेटरों को दिया जाएगा। रुपये 65 करोड़ की समस्त लागत को पूरा करने के लिए पत्तन रुपये 50 करोड़ का ऋण ले रहा है। पीपीपी ऑपरेटरों से राजस्व की हिस्सेदारी ऋण की व्याज देयताओं व मुख्य पुनः भुगतान के लिए अपर्याप्त रहने की संभावना है। इसलिए जबकि मुख्य रोजगार में वृद्धि होगी, नई एम डी के रोस के बारे में अगले 7वर्षों तक ऋण को चुकाने में ही जाएगा।
- (ग) भवनों, स्टॉफ क्वार्टर्स, कम्पाउण्ड वॉल, विद्युत उपस्टेशन उपकरणों आदि के सिविल कार्य प्रतिस्थापना वृद्धी उत्पादकता या राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं।
- (घ) सुरक्षा पर पूंजीगत व्यय - उत्पादकता तथा कुल उत्पादन में कोई सुधार की संभावना नहीं है। इसके विपरीत वहाँ सीधे तौर पर अतिरिक्त व्यय होगा जो कि पत्तन के बाटम समय पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगा।
- (ङ) कम्प्यूटीकरण तथा ईआरपी का कार्यान्वयन - पत्तन उपयोगकर्ता को प्रभावी व प्रतियोगी सेवा देना है। क्षमता वृद्धी उत्पादकता व राजस्व पर प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (च) ग्रैब, मशिनरी आदि की बदली – उत्पादकता या राजस्व में कोई वृद्धि की संभावना नहीं है ।
- (छ) 30 वर्ष पुराने यांत्रिक लौह अयस्क ह सन्हलाई संयंत्र की पुन स्थापना/पुन संरचना - कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं राजस्व में कोई प्रभावी वृद्धि नहीं । परंतु बदली व पुनः स्थापना के लिए रूपये 302 करोड का ऋण जापानीस इंटरनैशनल को आपरेशन एजेन्सी से लिया जाना है । जिसे एमओएचपी के समग्र राजस्व से पूरा किया जाएगा ।
- (ज) ब्रेकवाटर व मोल को मजबूतीकरना - ब्रेकवाटर की सुरक्षा व मजबूती के लिए संरचना में सुधार आवश्यक है । राजस्व में अतिरिक्त क्षमता या सीधे निवेश का सृजन करने की जरूरत नहीं है ।
- (झ) पत्तन जलयानो के लिए जेट्टी का निर्माण - परिचालन जरूरतों के लिए संरचना अपग्रेडेशन है । क्षमता या राजस्व में कोई वृद्धि की संभावना नहीं है ।
- (ञ) शेष 5.2 कि.मी के चार मार्गीया सडक के कार्य को पूरा करना - आवश्यक सडक संयोजन स्थापित करने के लिए संरचना में सुधार आवश्यक है । राजस्व में कोई सीधी वृद्धि नहीं । टोल कर से रूपये 60 करोड के पत्तन की हिस्सेदारी के पुन भुगतान के लिए सडक यातायात अपर्याप्त है ।
- (ट) रेल नेटवर्कप्रणाली का सुधार व नवीनीकरण करना - संरचना अपग्रेडेशन क्षमता या राजस्व में कोई सीधी वृद्धि नहीं परंतु पत्तन रेल में आवश्यक सुधार करने के लिए ऋण लेना होगा ।
- (ठ) पीपीपी आधार पर घाट सं. 7 पर यांत्रिक कोयला टर्मिनल संयम वर्ष 2012-13 में चालू होगा। वर्ष 2012-13 के प्रक्षेपणो मे 3 एमएमटी अतिरिक्त उत्पादन माना जा रहा है सन्हलाई की संभावना है ।
- (ड.) अस्थायी मत्स्य जेट्टी - पत्तन की सुरक्षा के लिए आवश्यक है । राजस्व या क्षमता में कोई सीधी वृद्धि नहीं । पत्तन के सिमित स्रोत निकासी ।
- (त) खारीवाडा झोपडपट्टी का स्थानांतरण -पत्तन का भविष्य में विस्तार करने के लिए आवश्यक है । वर्ष 2013 तक क्षमता या राजस्व में कोई वृद्धि नहीं । पुनः पत्तन के सीमित वित्तीय स्रोत से निकासी ।

मुख्य योजनाओं का व्यौरा इस प्रकार है –

- (v) वास्तविक पैरामीटर के संबंध में यातायात का अनुमान निर्धारित प्रोफार्मा प्रपत्र 2 क पे विद्यमान तथा प्रस्तावित प्रशुल्क ला पत्तन निष्पादन दर्शाता है के अनुसार है, । वर्ष 2007-08 व 2008-09 के लिए कार्गो जहाज घाट का अधिग्रहण कार्गो उत्पादकता गोदी श्रामिक उत्पादकता का निष्पादन भी दिया जाता है ।
- क) उत्पादकता सुधार के बारे में मैं यह बताना चाहता हूं कि एमओएचपी के परामर्श अभियंता ने पत्तन को सलाह दी है कि चूंकि संयंत्र 30 वर्ष पुराना है, इसलिए इसे 70 प्रतिशत की दर क्षमता के साथ चलाया जाए । इसके बावजूद पत्तन ने कैसे भी वर्ष 2006-07 में एमओएचपी में 12.5 मिलियन टन यातायात की सम्हलाई की है जब कि इस्टाल्ड क्षमता 9 5 मि टन है । वर्ष 2007-08 और 2008-09 में निष्पादन क्रमश मंत्रालय द्वारा निर्धारित 10.31 मिलियन टन और 11.51 मिलियन टन रहा ।
- ख) प्रपत्र 3 क से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2009-10 से वर्ष 2012-13 के अनुमान के अधीन प्रस्तावित क्षमता उपभोग 119 प्रतिशत से 137 प्रतिशत के बीच रहेगा ।
- (vi) जून 2009 मैनिंग स्केल पर न्यायालय का पंचाट निर्णय में माल सम्हलाई प्रभाव के संबंध में पत्तन में लागू करने का प्रयास किया गया था । कामगारों के हडताल के कारण काम पूरी तरह ठप्प हुआ । एमओएचपी के लिए मैनिंग स्केल का निर्णय लागू नहीं है । इसके कारण घाट सं. 9 में लौह अयस्क सम्हलाई की लागत में कोई कमी नहीं हुई । माल सम्हलाई कामगारों के युनियनों से विस्तृत चर्चा के बाद गैंग / सेट स्ट्रेण्थ में औसतन की कमी मुरिंग डाल्फिनों में लौह-अयस्क और सामान कार्गो के लिए दिखाई दी । एसी सकी का लाभ स्टीवडोर्स व सामान्य व्यवसाय को ही होगा । माल सम्हलाई कामगारों के मैनिंग स्केल पर पत्तन को कोई फायदा नहीं है ।
- समुद्री कामगारों के बारे में, निर्णय लागू करते समय मैनिंग स्केल में सौसतन कमी की गई । समुद्री कामगारों को दिए जाने वाले समयोपती के कारण यह क्षतिपूर्ति से अधिक होगा ।
- (vii) (क) अल्पाक्योरस हिल के पश्चिम तटग्र और जल क्षेत्रों के लिए एमओपीटी पीपीपी रियायते, बुट ऑपरेशन व अन्य भाडेधारी द्वारा अधिग्रहित जल क्षेत्र व भूमिक्षेत्र पर पहले से ही लागू दरों से कर ही रहा है । इसे व्यवसायी द्वारा स्वीकृत कर लिया गया है । रियायतों / लाईसेन्सधारी को आबंटित क्षेत्र में नदी से भरा गया है । चूंकि इसे लाईसेंस करार के अनुसार यथावत स्वीकार कर लिया है । इसलिए जल क्षेत्रों पर भूमि दरो से कर लगाने की प्रथा को खण्डन नहीं किया जा सकता ।

टैम्प द्वारा पिछली अधिसूचित दर व्यवसायिक कारणों के लिए रुपये 30 प्र.चौ.कि व गैर व्यवसायिक के लिए रुपये 20/- प्र.चौ.की था । पत्तन ने पिछले अधिसूचित दरों पर 40 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की है । इन जल क्षेत्रों की देखरेख एमओपीटी के नौसंचालन चैनल द्वारा की जा रही है, जो सीडी के निचे की गहराई (-)14.4 और (-)14.1 मी. रखना है जिससे वार्षिक ड्रेजिंग कार्य भी है । यह चैनल मुख्य ड्रेजिंग के साथ कई वर्षों से बनाया गया है । इसके अलवा वहाँ सड़क और रेल नेटवर्क के कारण जल क्षेत्र और भूमि क्षेत्र में सीधे पहुंचे जा सकते हैं ।

उपरोक्त क्षेत्र के संदर्भ में पिछले अधिसूचित दरों पर 40 प्रतिशत की वृद्धि करने का अनुरोध एमपीटी करती है ।

- (ख) अल्पारिस हिल और सांकोल के बीच तटाग्र और जलक्षेत्रों के बारे में पहले ही मौजूद शीपयार्ड कार्यरत है, जिसे पत्तन ने अल्पावधि पर भाडे पर दिया है । वे भूमि के लिए निर्धारित एसओआर के अनुसार संपदा भाडे का भुगतान करते हैं । वहीं दरों को तटाग्र और जल क्षेत्रों के लिए लागू है । सामान्यता: भाडेधारी तटाग्र और जल क्षेत्रों को सुधार करते हैं । इसलिए पत्तन भूमि क्षेत्रों पर भाड़ा लागू करता है ।

चूंकि, नटटाधारी तटाग्र और जल क्षेत्रों पर भूमि भाडे को लागू करने को स्वीकार कर लिया है, इसलिए यही सिधान्त क्रम सं (क) (००) के लिए भी लागू किया जा सकता है ।

तटाग्र और जल क्षेत्रों को पत्तन जल क्षेत्रों से सांकवाल तक सटे सार्वजनिक सड़क से प्रवेश कर सकते हैं ।

शिपयार्ड के सामने वाले जल क्षेत्रों में पत्तन चैनल अनुरक्षण या ड्रेजिंग नहीं करता है ।

पत्तन ने इन क्षेत्रों के भाडों पर 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है । यह प्रस्ताव भाडे में वृद्धि करने का है रुपये 250/- प्रति 10 चो.मी या प्रति कैलेण्डर, उसका भाग या रुपये 350/- तक उसका भाग ।

- (ग) सांकवाल से आगे जल तथा फोरशोर क्षेत्रों से लेकर जुआरी के दक्षिण तट स्थित कोर्तालिम फेरी प्वाइंट तथा दोना पावला व कोर्तालिम पुल के बीच उत्तरी तट देखें श्रेणीकरण क उपर फोरशोर तथा जलक्षेत्र पत्तन क्षेत्राधिकार में आते हैं निजी भूमि से इस भूमि तक पहुंचा जा सकता है । पब्लिक सड़क तथा पोर्ट वाटरफ्रंट के बीच भूमि खण्ड है यह सभी निजी पटियों की है इसलिए निजी भूमि से पत्तन के जल क्षेत्रों में जाना पडता है । जल बाजू में

पत्तन ने चैनल नहीं बनाया है। इन जल क्षेत्रों का अब तक इस्तेमाल नहीं हुआ है। तथापि, पत्तन क्षेत्र बिना किसी अन्य सुविधा या भूमि या जल क्षेत्र इस जगह जाने के लिए कोई सुविधा मुहैया किए बिना किराए पर देने की कोशिश कर रहा है।

पत्तन ने भूमि को लागू मौजूदा रूपये 43.50 प्रति 10 व.मी प्र.मा दर पर 40 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की है। पिछले दर प्रचालन क्षेत्रों अर्थात् अल्पाकिरीस हिल की भूमि के लिए लागू है और जुवारी नदी के उत्तरी किनारे पर व सांकोल से आगे कोरतालिम तक के जल क्षेत्रों पर वही दर लागू करने का पत्तन का प्रस्ताव है।

घ) सामान्य:

पत्तन के मत के अनुसार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा (2) (ट), जिसमें 'भूमि' को परिभाषित किया गया है, उच्च ज्वारिय चिह्न के नीचे में समुद्री अथवा नदी के तल तथा उससे संबंधित धरातलीय। अथवा धरती से जुड़ी कोई स्थाई वस्तु भी शामिल है।

अतः हमारा मत है कि भूमि के लिए लागू दर ही जल व तटीय क्षेत्रों के लिए भी लागू की जाए।

- (viii) पिछले संशोधन (दि. 27.12.2006 से) में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित घाट किराया प्रभारों की तर्कसंगतता तथा "घाट किराया प्रभार" उप-कार्यकलाप के तहत राजस्व में हुए उत्तरवर्ती वृद्धि के संबंध में प्रस्तुत है कि यातायात वृद्धि जहाजों की संख्या तथा जीआरटी में वृद्धि के बावजूद भी वर्ष 2006-07 की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान इस उप-कार्यकलाप के तहत राजस्व वर्ष 2006-07 15.60 करोड़ रुपये से घटकर 2008-09 के दौरान 12.77 करोड़ रुपये हुआ है।
- (ix). हम प्राधिकरण के ध्यान में लाना चाहते हैं कि प्रबंध तथा सामान्य प्रशासन पर अधिक व्यय के कारण पत्तन को व्यापारि वर्ग से टीका मिलती है। यह व्यय कुछ सुविधाओं के समर्थन में है यथा वित्त, भंडार, वर्कशॉप, सतर्कता, योजना तथा प्रबंध सेवों तथा प्रचालन विभागों का सामान्य प्रशासन/प्रमुख घटकों में वेतन तथा मजदूरियां (59%) शामिल है जो पत्तन द्वारा निर्णित नहीं है बल्कि द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति (बीडब्ल्यूएनसी) समझौता के अनुसरण में है। वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए व्यय का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है।
- (x). पत्तन ने दि. 22.09.2009 को पीपीपी परियोजना पर मुंद्रा मुरगांव पोर्ट प्रा.लि (एमएमपीपीएल) के साथ करार किया है। पीपीपी परियोजना घाट सं.7 में प्रचालन वर्ष 2012-13 के दौरान शुरू होने की अपेक्षा है। प्रचालन का पहला वर्ष होने के

कारण वर्ष 2012-13 के दौरान 3 एमएमटी यातायात पर विचार किया जाता है । करार के अनुसार, कन्सेशनेर का आबंटित भूमि, जल क्षेत्र सहित, पर ग्राह्य पट्टा किराया व वर्ष 2012-13 के लिए कन्सेशनेर की सकल आय पर 20% की दी से राजस्व हिस्से के बारे में प्रस्ताव में विचार किया गया है । मार्च, 2005 के प्रःशुल्क नियमन संबंधी निर्देशों के पैरा 2.8.3 के अनुसरण में निलंब लेखा में राजस्व हिस्से/ रॉयल्टी का अनुरक्षण किया जाएगा । घाट सं. 7 पर सम्हलाई गए जहाजों पर वीआरसी तथा रेल आमदनी के उपार्जन का वर्ष 2012-13 के लिए लेखा किया गया है ।

- (xi). पडोसी पणजी पत्तन से अधिक नौभार आकर्षित करने हेतु अक्टूबर से मई तक की अवधि के लिए जहाजों के अपने गियरों द्वारा ब्रेक्वाटर के पश्चिम में सम्हलाई गए जहाजों पर 90% छूट की अनुमति दी जाती है । अतः जहाज संबंध आय यातायात वृद्धि के ही अनुपात में नहीं बढ़ेगी । यह छूट कायम रखनी होगी ताकि यातायात पणजी पत्तन की ओर न मुड़ जाए । वर्ष 2009-10 से 2013-14 तक की अवधि के लिए जहाज संबंध प्रभारों की गणना आज की तारीख को रू.46.73/- के मुकाबले रू.48/- की दर से डालर विनिमय दर को ध्यान में रखते हुए की गई है ।
- (xii). जैसा कि प्राधिकरण को सूचित किया जा चुका है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 76 करोड रूपये तथा वर्ष 2009-10 के लिए 68.58 करोड रूपये संचयी घाटे के संबंध में दरमानों के संशोधन के बारे में हमारे मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय कृपया ध्यान दिया जाए ।

10.2. संयुक्त सुनवाई में निर्णय हुए अनुसार गोवा मिनरल ओर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने दि. 30 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र में अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर आनेवाले जलक्षेत्रों में मरीना प्रोजेक्ट की स्थापना करने के संबंध में मैसर्स चौगुले एंड कं.प्रा.लि द्वारा किए प्रत्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां दी हैं । एमओपीटी ने दिनांक 5 नवंबर 2009 के पत्र के तहत अपना जवाब प्रस्तुत किया है ।

11. उपरोक्त के अलावा गोवा मिनरल ओर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने दिनांक 30 अक्टूबर, 2009 के अपने पत्र के तहत अतिरिक्त अभिमत प्रस्तुत किए हैं । एमओपी ने दिनांक 5 नवंबर, 2009 के पत्र के तहत अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं ।

12.1. पत्तन के खुले व आच्छादित क्षेत्रों के भंडारण प्रभारों की तर्कसंगतता के लिए पत्तन ने फरवरी 2008 में एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है । एमओपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, प्रस्तावित उपबंध शामिल किया है, जो बाद में प्रस्तुत किया गया है ।

12.2. एमओपीटी ने भंडारण प्रभार की यूनिट दर तथा प्लाट किराए को "प्रति वर्ग मी. प्रति 10 दिन याय उसका भाग" आधार पर, में संशोधन करते हुए "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर करने हेतु

प्रस्ताव रखा है। भंडारण प्रभारों तथा प्लाट किराए में प्रस्तावित तर्कसंगतता के समर्थन में उसने कुछ निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे रखे हैं -

- (i) चूंकि यह बहुप्रयोज्य सामान्य नौभार घाट सं.10 तथा 11 है अतः पत्तन के पास घोषित कस्टम बाउंड एरिया/झोन में करीब 165,000 वर्ग मी. अच्छादित भंडारण क्षेत्र है। कस्टम बाउण्ड के भीतर इस खुले भंडारण क्षेत्र का इस्तेमाल आयातकों द्वारा शुल्क बल्क कोयला, कोक, स्क्रैप आदि के स्टेकिंग के लिए स्टेकिंग यार्ड के रूप में किया जाता है।
- (ii) इस घाटों में सामान्य नौभार यातायात में वृद्धि होने की परंपरा है। तथापि, पत्तन के पास सीमित भंडारण क्षेत्र होने के कारण, नौभार के धीमे निपटान से बाधा उत्पन्न होती है। नौभार का 'डवेल टाइम' ही एक प्रमुख घटक है जो सामान्य नौभार घाटों में यातायात सम्हलाई में पत्तन की समक्ष कार्यक्षमता को निर्धारित करता है।
- (iii) मौजूदा दरमान (एसओआर) के तहत प्रयोक्ताओं को नौभार के स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किए गए भूमि क्षेत्र के आधार पर भंडारण प्रभार व भूमि किराए हेतु प्रत्येक 10 दिनों के बाद बिल देना पड़ता है। मौजूदा दरें नाममात्र के लिए हैं अतः व्यक्तिगत आयातक निर्यातकों द्वारा भंडारण यार्ड के रूप में इस क्षेत्र का इस्तेमाल किया जाता है। इससे सामान्य वस्तुओं के यातायात पर प्रतिकूल असर पड़ता है क्योंकि नौभार का निपटान, जहाजों के अभारण दर से मेल नहीं खाता है।

अतः पत्तन में सम्हलाई जानेवाले जहाजों का डवेल टाइम घटाने का अनुरोध है। प्लाट के बेहतर उत्पादन के लिए निपटान का शीघ्र निपटान के महत्वपूर्ण मानदंड है।
- (iv) सचिव (नौवहन) द्वारा नामित अंतर लिपिकी वर्ग (आईएमजी) ने नौभार सम्हलाई प्रणाली तथा उपकरण के ऑप्टिमाइजेशन, भूमि प्रचालन व जल प्रचालनों में एकरूपता, नौभार के डवेल टाइम में कटौती, आदि के संबंध में अपनी संस्तुतियां दी हैं।
- (v) उपरोक्त को देखते हुए पत्तन ने उगाही दर को प्रशुल्क संरचना में कुछ तर्कसंगतता सहित 'क्षेत्र आधार' के स्थान पर "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर बदलने का प्रस्ताव रखा है जिसका एकमात्र उद्देश्य है कि खुले प्लाट/अच्छादित शेड से नौभार का शीघ्र निपटान हो। पत्तन ने बताया है कि साउथ वेस्ट पोर्ट लि. के मौजूद एसओआर में भूमि किराया/भंडारण प्रभारों की यूनिट दर प्रति टन/प्रति दिन आधार पर है।
- (vi) इस संबंध में पत्तन ने दि. 7 जनवरी 2008 को व्यापारी वर्ग के साथ बैठक बुलाई थी। उसने प्रस्ताव के साथ बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत की है। कार्यवृत्त के

अनुसार मुरगांव पत्तन प्रयोक्ता संगठन ने प्रति टन आधार पर प्रस्तावित भंडारण प्रभारों को स्वीकार किया है ।

12.3. संक्षेप में, एमओपीटी ने आच्छादित शेडों, वेअर-हाउसों तथा वार्फों के भंडारण प्रभार (एसओआर का भाग धारा ग) तथा संपदा किराए (एसओआर का भाग III) में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किया है -

- (i). मौजूदा दरमानों में आयातित/निर्यातित नौभार तथा बल्क/ब्रेक बल्क नौभार के लिए विभेदक फ्री पिरीयड/भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं है । पत्तन अब भंडारण प्रभार/भूमि किराए में कुछ वर्गीकरण करना तथा प्रभार के यूनिट दर को प्रति टन प्रति दिन में बदलना चाहता है ।
- (ii). शुष्क बल्क आयात नौभार के संबंध में वह तीन दिनों के मुफ्त भंडारण की समाप्ति बाद रुपये 0.50 से रुपये 1.0 रुपये टन प्रति दिन के भीतर 'सामान्य किराया' वसूल करना चाहता है । "सामान्य किराए" (जो सुपर्दगी दर से जुड़ा है) की समाप्ति के बाद नौभार के ठहराव के लिए वह विलंब शुल्क की वसूली करना चाहता है ।
- (iii). विभिन्न वर्गों के नौभारों के लिए मुफ्त दिनों की संख्या में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव है ।

12.4. पत्तन ने बताया है कि 'संपदा किराया' कार्यकलापों के तहत वित्तीय विवक्षा नकारात्मक होगी, यदि प्रस्तावित सामान्य अवधि के भीतर नौभार का निपटान किया जाता है क्योंकि नौभार के शीघ्र निपटान हेतु व्यापारी वर्ग को प्रोत्साहन के रूप में अतिरिक्त मुफ्त दिन प्रस्तावित किए गए हैं ।

12.5. एमओपीटी के उपरोक्त प्रस्ताव के संदर्भ में, टैम्प दिनांक 4 मार्च 2008 के पत्र के तहत पत्तन से कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण/जानकारी मांगी गई थी । एमओपीटी ने दिनांक 27 जून, 2008 के पत्र के तहत अपना जवाब प्रस्तुत किया था । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों व एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी को नीचे सारणी में दिया गया है -

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	व्यापार के लिए आबंटित प्लॉट के किराए में प्रस्तावित संशोधन को अभी संपदा किराए से संबंधित पाठ के तहत विहित किया गया है । महापत्तन न्यास मार्च 2004 में जारी सरकार के दिशानिर्देश से शासित है जो कि महापत्तनों की भूमि के पट्टा किरायों/लाईसेंस शुल्कों की जल तथा भूमि प्रबंधन नीति पर बनी है । अतः एमओपीटी से अनुरोध है कि वे बताएं कि प्लॉट के किराए के प्रस्तावित संशोधन उपरोक्त संदर्भित सरकारी दिशानिर्देशों से युक्त है ।	यह प्रस्ताव प्लॉटों/स्टोरेज प्रभारों, प्रति वर्ग भी शेडों के प्रति दिन प्रति आधार पर किराया प्रभारित करने की मौजूदा पद्धति की युक्ति संगत बनाने के लिए है । यूनिट दर में बदलाव से मार्च 2004 में जारी महापत्तनों के लिए भूमि निति के सरकारी दिशानिर्देश का उल्लंघन नहीं होगा ।

(ii)	कार्गों की प्रत्येक मद के लिए प्रस्तावित प्रशुल्को का वित्तीय प्रभाव बताएं ।	प्रस्तावित संशोधन मात्र प्रचालन कुशलता के लिए प्रःशुल्क संरचना को युक्ति संगत बनाना है । ऐसे में वित्तीय प्रभाव को रूढ़िवादी दृष्टि से नहीं देखना चाहिए । इस पूरी प्रक्रिया को पत्तन में डवेल टाईम को घटाने के उद्देश्य से देखा जाना चाहिए । इन सेवाओं से जनित राजस्व ऋणात्मक होगा यदि कार्गों को प्रस्तावित सामान्य अवधि के भीतर खाली करा लिया जाता है चूंकि शीघ्र खाली करने के लिए अतिरिक्त निशुल्क दिन का प्रावधान है ।
(iii)	तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक कार्गों मदों के लिए मौजूदा प्रशुल्क सीमा पर राजस्व के साथ साथ प्लाटों के भंडारण प्रभार और किराए को तर्कसंगत बनाने के प्रस्ताव की दृष्टि से अर्जित होने वाला राजस्व बताएं । पिछले 2 सालों 2006-07 तथा 2008-09 में मौजूदा प्रशुल्क संरचना अनुसार अर्जित राजस्व भी बताएं । इसके लिए एमओपीटी को विवरण प्रस्तुत करने के लिए प्रपत्र भी दिया गया था ।	पत्तन ने हमारे प्रपत्र में सूचना देने में असमर्थता व्यक्त की थी क्योंकि पत्तन द्वारा अपनाई गई लेखा पद्धति में राजस्व की एसी श्रेणी नहीं है । विद्यमान लेखा पद्धति में आयात तथा निर्यात कार्गों के किराये प्रभारों से प्राप्त आय में ब्रेक बल्क तथा ड्राई बल्क की बुकिंग उसी शीर्ष के तहत की जाती है । यह भी बताया गया कि विद्यमान तथा प्रस्तावित प्रःशुल्क से अगले तीन सालों तक प्राप्त राजस्व को वास्तविक आधार पर गणना नहीं की जा सकती क्योंकि यह पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कार्गों खाली कराने पर निर्भर करता है । उन्होंने प्लाटों के भंडारण प्रभारों/किरायों पर प्रस्तावित प्रःशुल्क साथ ही साथ कोयले तथा एमओपी के दो जहाजों पर विद्यमान प्रःशुल्क से अर्जित होने वाली राजस्व का विवरण प्रस्तुत किया है । जिससे कि उनका दावा मजबूत हो सके कि यदि कार्गों समय पर खाली किया जाता है तो प्रस्तावित प्रःशुल्क का असर स्मृणात्मक होगा ।
(iv)	क) विस्तृत कामकाज के साथ साथ ब्रेक बल्क तथा ड्राय बल्क कार्गों के आयात/निर्यात की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रस्तावित विलम्ब शुल्क दर प्रति टन प्रति दिन निकालने का आधार स्पष्ट करें । ख) अनुसूची में जुड़ी कार्गों की प्रत्येक श्रेणी के लिए सामान्य किराये निर्धारित करने के लिए विस्तृत कामकाज प्रस्तुत करें । ग) विभिन्न प्रकार के कार्गों के लिए प्रस्तावित सुपुर्दगी पैमाने का आधार बताएं ।	उन्होंने बताया कि प्रस्तावित विलम्ब शुल्क प्रस्ताव पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा उपलब्ध प्रत्येक वस्तु की सुपुर्दगी पैमाने तथा पत्तन में उपलब्ध संरचनात्मक सुविधाएं, कार्गों का प्रकार, पार्सल आकार निर्धारित करने के उपरान्त प्रस्तावित किए गए । प्रस्तावित प्रभारों के पीछे मुख्य इरादा प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन को भंडारण क्षेत्र बनाने से रोकना है ।

12.6. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमओपीटी से प्राप्त दिनांक 18 फरवरी 2008 का प्रस्ताव तथा उनके द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों को उनके विचारार्थ परिचालित किया गया था । प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों से प्राप्त मतों को फीडबैक जानकारी के रूप में एमओपीटी को प्रेषित किया गया था । प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों के मतों पर एमओपीटी ने अपने मत प्रस्तुत किए हैं ।

12.7. पत्तन ने तत्पश्चात अपने दिनांक 18 जुलाई 2008 के पत्र तहत बताया है कि खुले प्लाट/शेड तथा वेअरहाउसों के किराए को प्रभारित करने की यूनिट दर, प्रति वर्ग मीटर से प्रति टन/प्रति दिन आधार पर बदलने का प्रस्ताव व्यापारी वर्ग ने स्वीकार किया था और दिनांक 7 जनवरी 2008 को व्यापारी वर्ग के साथ हुई बैठक में सर्वसमाप्ति प्राप्त की गई थी ।

12.8. इस बीच प्राधिकरण को अग्रवाल कोल कार्पोरेशन प्रा.लि. (एसीसीपीएल) द्वारा एमओपीटी को प्रेषित पत्र, जिसकी प्रति टैम्प को पृष्ठांकित की गई थी, प्राप्त हुआ जिसमें बताया गया था कि एमओपीटी ने पत्तन द्वारा दिनांक 11 जून, 2009 को जारी परिपत्र के आधार पर कोयला व कोक के भंडारण प्रभारों के लिए संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क कार्यान्वित किए हैं, जबकि प्राधिकरण ने प्रस्ताव अभी तक अनुमोदित नहीं किया है । इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी से एसीसीपीएल के इस टिप्पणियों पर मत मांगे गए थे ।

12.9. कोयला तथा कोक व अन्य बल्क नौभार के भंडारण हेतु विलंब शुल्क व भंडारण प्रभारों के लिए संशोधित प्रशुल्क कार्यान्वित करने संबंधी दिनांक 11 जुलाई, 2009 को जारी परिपत्र के बारे में एमओपीटी से स्पष्टीकरण मांगे गए थे । एमओपीटी ने 17 नवम्बर, 2009 के जवाब में प्रशुल्क प्रस्ताव के कार्यान्वयन हेतु सन्निकट कारण प्रस्तुत किए । पत्तन ने दिनांक 31 मार्च, 2005 को प्रशुल्क मार्गनिर्देशों के खंड 2.17 (I) 2.17 (II) तथा 2.17 (III) का उल्लेख किया है जो टैम्प को प्रस्तुत प्रशुल्क प्रस्ताव पर उनका अनुमोदन प्राप्त होने तक अंतरित में तदर्थ आधार पर प्रशुल्क प्रस्ताव के कार्यान्वयन हेतु है । आगे, पत्तन ने दिनांक 5 जून, 2009 को कोल/कोक आयातकर्ता पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ एक बैठक भी बुलाई जिसमें प्रस्तावित प्रशुल्क के कार्यान्वयन हेतु उनसे सर्वसम्पति प्राप्त हुई । बाद में टैम्प ने पत्तन तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ दिनांक 28 अक्टूबर, 2009 के एक संयुक्त सुनवाई की । इस संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया कि पत्तन प्रस्तावित मुफ्त अवधि को बढ़ाने का औचित्य देते हुए विस्तृत विश्लेषण करेगा तथा गत व भविष्य की अवधि (कम से कम तीन वर्ष) के लिए वित्तीय विवक्षा प्रस्तुत करेगा तथा सुपुर्दगी मापदंडों के निर्धारण का आधार भी देगा ।

12.10. पत्तन ने 10 नवंबर 2009 को निम्नलिखित जवाब दिए -

- (i). मुफ्त अवधि को 3 दिन से 10 दिन बढ़ाया गया है ताकि पत्तन प्रयोक्ताओं को एमओपीटी से आयात करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके ।
- (ii). उन्होंने वित्तीय विवक्षा संबंधी परिकलन पेश किया है जिसमें सूचित है कि यदि अनुमत सामान्य अवधि के भीतर प्रयोक्ता नौभार का निपटान करते हैं तो राजस्व में कटौती होगी ।
- (iii). कोयला तथा कोक के लिए सुपुर्दगी दर प्रयोक्ताओं के परामर्श से नियत की गई है ।

13. इस मामले संबंधी तथा भंडारण प्रभार व प्लाट किराए की तर्कसंगतता के बारे में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्ड में उपलब्ध हैं । संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियों तथा मदभेदों का सारांश संबंध पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा । यह विवरण हमारी वेबसाईट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध की जाएगी ।

14. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) का मौजूदा दरमान 31 मार्च 2009 तक प्रशुल्क वैधता के साथ नवम्बर 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया था। तदनुसार, एमओपीटी ने दिसम्बर 2008 में प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। तत्पश्चात, हमारे प्रश्नों पर जवाब देते समय, एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए संशोधित लागत विवरण, संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान और पूंजी अनुमानों के संदर्भ में विभिन्न दस्तावेज भेजे थे। संशोधित प्रस्ताव भी उपयोक्ताओं को परिचालित किया गया था। संदर्भित मामले पर 28 अक्टूबर 2009 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 के वास्तविक आंकड़ों के आलोक में वर्ष 2009-10 के अनुमानों को अद्यतन किया जाए और वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों में समायोजन के परिणामस्वरूप, पत्तन को अनुवर्ती वर्षों के अनुमानों की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी। चूंकि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क तीन वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा, इसलिए पत्तन को वर्ष 2012-13 के लिए भी अनुमान भेजने के लिए कहा गया था, यदि वह तीन वर्षों की पूर्ण वैधता अवधि का लाभ लेने की इच्छा रखता है।

तदनुसार, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 6 नवम्बर 2009 द्वारा वर्ष 2012-13 के अनुमानों के साथ अपेक्षित सूचना भेजी थी। इसके पत्र दिनांक 6 नवम्बर 2009 के अंतर्गत एमओपीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव पर हमारे विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।

(ii). वर्ष 2009-10 के आंकड़े अप्रैल से सितम्बर 2009 अवधि के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पत्तन द्वारा दिए गए अनुमान हैं। चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही पूरा हो चुका है, इसलिए यह उपयुक्त होगा कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया जाए। तथापि, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इस प्रस्ताव को लम्बी अवधि के लिए लंबित रखा गया है, एमओपीटी से और सूचना नहीं मांगी गई थी। किसी भी मामले में, प्रशुल्क वैधता अवधि के वास्तविक आंकड़ों की अगली समीक्षा में विश्लेषण किया जाएगा। उस समय वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर भी विचार किया जाएगा और, यदि वर्ष 2009-10 के अनुमानों पर विचार किए जाने की वजह से एमओपीटी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है, प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(iii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है। एमओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा अक्टूबर 2006 में की गई थी। उस समय, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया था। जब प्रशुल्क की मूल वैधता मार्च, 2009 में समाप्त हो गई थी तो दरमान की वैधता को आगे बढ़ा दिया गया था। इस प्रकार, एमओपीटी अक्टूबर 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर वर्ष 2009-10 के दौरान प्रचालन करता रहा है। 2009-10 के अनुमानित परिणाम भी पूर्व अवधि के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

(ख). वर्ष 2006-07 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

(i). समग्र पत्तन के लिए वास्तविक कुल यातायात (बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात अतिरिक्त) वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान 912.90 लाख टन के अनुमानित यातायात के विपरीत 982.10 लाख टन है। एमओपीटी ने वास्तव में अनुमानों की तुलना में 7.58 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात प्रहस्तित किया है।

(ii). वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट समग्र पत्तन के लिए वास्तविक प्रचालन आय पेंशन विशेष लेवी से संबंधित आय और तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट बीओटी प्रचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी को शामिल किए जाने के अधीन सुविचारित की गई है।

(iii). वार्षिक लेखों में यथा दर्शाए गए कुल व्यय (प्रचालन लागत, मूल्यहास और आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय) घटाव एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिए पत्तन द्वारा परिगणित मूल्यहास पर विचार किया गया है।

(iv). वित्त और विविध आय के मामले में, सामान्य निधि निवेशों पर ब्याज अतिरिक्त है।

(v). वित्त और विविध व्ययों के संबंध में, वार्षिक लेखों में यथा दर्शाए गए ऋणों पर ब्याज, पेंशन न्यास निधि, ग्रेज्यूटी न्यास निधि और फ्रिंज बेनिफिट टैक्स अतिरिक्त हैं।

(ग). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, एमओपीटी ने निजी प्रचालक से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में पृथक लेखा व्यवस्थित किया है। दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, एस्करो खाते में बनाए रखी गई शेष राशि पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। तथापि, एस्करो खाते से किया गया निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस एस्करो खाते द्वारा ऐसे निधियित सुविधाएं इस्तेमाल

की जाती है और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। पत्तन ने एस्करो खाते से आहरित राशि दर्शाई है और वित्तपोषण पूंजी परिसंपत्तियों के लिए लागू की है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रतिलाभ एस्करो लेखा निधियों से प्रोद्भूत पूंजी व्ययों की राशि को अलग रखते हुए परिकलित किया गया है।

वर्ष 2008-09 के लिए, पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में अपनी परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भेजा है और तदनुसार प्रतिलाभ परिकलित किया है। तथापि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए, पत्तन ने ऐसा वर्गीकरण नहीं भेजा है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए, पिछले सामान्य संशोधन के समय अंगीकृत प्रतिशत के आधार पर, परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों में विभक्त किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पिछले सामान्य संशोधन आदेश में यथा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 15 प्रतिशत की दर से और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के लिए 7.40 प्रतिशत परिकलित किया है।

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए कार्यगत पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए परिकलित की गई है। वर्तमान देयताएं वार्षिक लेखों में दिए गए अनुसार सुविचारित की गई हैं। इस प्रकार, कार्यगत पूंजी उक्त वर्षों के लिए क्रमशः ₹0 275.28 लाख और ₹0 366.14 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित कार्यगत पूंजी दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत नहीं होती है। उक्त वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए संशोधित की गई है। वर्ष 2008-09 के लिए वर्तमान देयताएं वार्षिक लेखों में दिए गए अनुसार सुविचारित की गई हैं। तदनुसार, वर्ष 2008-09 के लिए कार्यगत पूंजी ₹0 413.81 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वर्तमान देयताएं ₹0 1030.32 लाख है। तथापि, अनुमानों का आधार और ब्रेक अप नहीं भेजे गए थे। चूंकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन द्वारा वार्षिक लेखों में दर्शाई गई वास्तविक वर्तमान देयताएं उच्चतर स्तर पर हैं, इसलिए वर्ष 2009-10 के लिए कार्यगत पूंजी पर पहुंचने के लिए वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक वर्तमान देयताओं पर विचार किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2009-10 के लिए परिगणित कार्य पूंजी नकारात्मक है और इसलिए विश्लेषण में शून्य माना गया है।

(घ). वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एमओपीटी के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण **अनुलग्नक-I** रूप में संलग्न किया गया है।

विश्लेषण दर्शाता है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए कुल घाटा तदनुसारी अवधि के लिए ₹0 955.72 लाख के अनुमानित घाटे के विपरीत ₹0 6501.56 लाख है। वर्ष 2009-10 के लिए, अनुमानित घाटा ₹0 6285.36 लाख है।

पिछले सामान्य संशोधन के दौरान प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किए गए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमान उक्त वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से लगभग तुलनीय हैं, सिवाय 'प्रचालन लागतें' और 'आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय' मदों के जो अनुमानों की तुलना में बहुत कम हैं। यह याद दिलाना होगा कि इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान ही नहीं अपितु 2002 के प्रशुल्क आदेश में भी पत्तन को सलाह दी गई थी कि अपने व्यय की समीक्षा करें और लागत नियंत्रण और लागत में कमी के उपाय करें। जैसाकि जीएमओईए द्वारा उल्लेख किया गया है, यदि पत्तन ने गंभीर लागत कटौती उपाय किए हैं और अपनी संपदाओं का सर्वोत्तम दोहन किया है तो घाटा कम होना चाहिए। नष्ट हुई एमओएचपी सुविधा को दोबारा शुरू करने के लिए किए गए एक बार के मुख्य व्यय भी घाटे का कारक है।

वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानों और वास्तविक आंकड़ों के बीच निष्पादन भिन्नता 20 प्रतिशत से ज्यादा नहीं है। वैसे भविष्य प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के समायोजन की आवश्यकता प्रतीत

- (iv). नहीं होगी। यह देखा जाए कि निर्धारित घाटा पत्तन न्यास को नुकसान नहीं है अपितु 16 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर से कम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करने का प्रतिनिधित्व करता है। वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा दिया गया यातायात अनुमान और पंचवर्षीय योजना के अधीन पत्तन द्वारा लगाए गए अनुमान से तुलना नीचे दी गई है:-

विवरण	यातायात मिलियन मीट्रिक टनों में		
	2010-11	2011-12	2012-13
प्रशुल्क प्रस्ताव में लगाया गया अनुमान (बीओटी बर्थ में प्रहस्तित यातायात सहित)	47.97	50.80	53.80
पंचवर्षीय योजना में अनुमान जैसाकि पत्तन द्वारा दिया गया है	41.69	44.55	लागू नहीं
तत्संबंधी पिछले वर्ष के यातायात की तुलना में आधार रूप में 2008-09 के वास्तविक यातायात को लेते हुए प्रतिशत बढ़ोतरी	6.98%	5.89%	5.98%

पत्तन ने सितम्बर 2009 तक के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और भविष्य अनुमानित झुकाव के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात अनुमानों का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित यातायात में वृद्धि वर्ष 2008-09 के वास्तविक यातायात की तुलना में 7.58 प्रतिशत है। इसी प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित यातायात में वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 6.98 प्रतिशत, 5.89 प्रतिशत और 5.98 प्रतिशत है।

इस परिप्रेक्ष्य में कि एमओपीटी ने विचाराधीन वर्षों के दौरान काफी पूंजी व्यय प्रस्तावित किया है और इस तथ्य पर भी विचार करते हुए कि नई मशीनें उच्चतर कुशलता से प्रचालन करेंगी, गोवा मिनरल ऑर एक्सपोर्टर्स असोसिएशन (जीएमओईए) ने कहा है कि लगभग 10 प्रतिशत की यातायात वृद्धि तर्कसंगत होगी।

पत्तन ने यातायात में वृद्धि का अनुमान लगाया है और 100 प्रतिशत से अधिक क्षमता उपयोग भी प्रतिवेदित किया है। हालांकि क्षमता निर्धारण किसी गणना और उत्पादकता स्तरों जिसपर ऐसी क्षमता निर्धारित की गई है ज्ञात नहीं है, द्वारा समर्थित नहीं किया गया है, इसलिए यह बताया गया है कि क्षमता निर्धारण सरकार द्वारा व्यवस्थित के अनुसार है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास करता है। तथापि, यदि यातायात के गलत अनुमानन के कारण एमओपीटी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय यातायात में समायोजन किया जाएगा।

- (v). पत्तन ने अनुमानित यातायात के लिए मौजूदा दरों पर प्रत्येक प्रशुल्क श्रेणी के अधीन अनुमानित आय की विस्तृत गणना नहीं भेजी है। पत्तन ने 1 डॉलर = ₹0 46/- की विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मद से निर्धारित आय प्रतिवेदित की है। इस विश्लेषण का समाहार करते समय, विनिमय दर लगभग ₹0 45/- है। विस्तृत आय परिकलन के अभाव में, इस संबंध में समायोजन नहीं किया जा सकता।

पत्तन ने बताया है कि उसने वर्ष 2008-09 के दौरान मूरिंग डोल्विन्स पर प्रहस्तित लौह अयस्क पोतों पर सीएचएलडी लेवी पर 25 प्रतिशत रियायत और जलयान के गियर द्वारा वेस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में ही प्रहस्तित पोतों पर पाइटेज पर 90 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की गई थी। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित, पत्तन यदि वे ऐसा चाहें तो निम्नतर दरें स्वीकृत कर सकते हैं और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकते हैं। रियायत प्रदान करना पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरमान पूर्वकाल में पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत सीएचएलडी लेवी और पाइलटेज पर उक्त छूट दिए जाने की मांग नहीं करता है। तथापि, ऐसा लगता है कि एमओपीटी ने अपनी भविष्य प्रचालन आय के अनुमानन के लिए स्वीकृत छूटों की वजह से पूर्वकाल में वसूल की गई आय के कम किए गए स्तर पर विचार किया है। ऐसी स्थिति में, उक्त छूट के प्रभाव को लेखे में लिए बिना प्रचालन आय अनुमानों पर विचार किए जाने की जरूरत होगी। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा पुष्टि की है कि लौह अयस्क पोतों पर सीएचएलडी लेवी पर वर्ष 2008-09 के दौरान ₹0 241.57 लाख की रियायत स्वीकृत गई है। स्वीकृत की गई रियायत प्रचालन आय में अनुपाततः वापस जोड़ी गई है। पत्तन द्वारा अनुमानित प्रचालन आय में वापस जोड़ी गई ऐसी राशि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹0 328.34 लाख, ₹0 376.76 लाख और ₹0 376.76 लाख है।

पाइलटेज प्रभार छूट के मामले में, पत्तन ने स्वीकृत की गई रियायत राशि को परिमाणित नहीं किया है। चूंकि पाइलटेज में स्वीकृत की गई रियायत की मात्रा पर कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित सेवाओं के लिए आय अनुमान में समायोजन नहीं किया जा सकता। किन्तु, प्रशुल्क वृद्धि पर निर्णय लेते समय इस पहलू को ध्यान में रखा गया है।

(vi). प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान संचलन के संबंध में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए डब्ल्यूपीआई 3.76 प्रतिशत बताया गया है। इस प्रकार, 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक व्यय अनुमानों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है।

(vii). एमओपीटी ने अपने कुल प्रचालन व्यय को व्यय के निम्नलिखित शीर्षों अर्थात् वेतन और मजदूरी, बिजली, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण, निकर्षण और इसके लागत विवरण में अन्यो के अधीन वर्गीकृत किया है। एमओपीटी के प्रचालन लागत अनुमानों में किए गए बदलावों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(क). एमओपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी क्रमशः ₹ 5165.14 लाख, ₹ 5491.98 लाख, ₹ 5765.48 लाख और ₹ 7205.48 लाख है। व्यय अनुमानों में वृद्धि, आधार रूप में वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए क्रमशः 9.65 प्रतिशत, 6.33 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 25 प्रतिशत परिगणित होती है। वर्ष 2009-10 में वृद्धि सभी श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी करार के कार्यान्वयन की वजह से बताई गई है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्ष में 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अधुनातित किया गया है।

इस आधार पर कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों का अगला मजदूरी संशोधन 1 जनवरी 2012 से प्रभावी होगा, इसलिए पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी में 25 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है। चूंकि वर्ष 2012-13 के दौरान मजदूरी में की जाने वाली वृद्धि की मात्रा के बारे में अब जानकारी नहीं है, इसलिए अनुमानित वेतन और मजदूरी लागत में 25 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर ऐसी स्थिति में इस प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया है।

(ख). एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹ 1380.11 लाख, ₹ 1795.80 लाख, ₹ 1772.45 लाख और ₹ 1772.45 लाख है। एमओपीटी द्वारा परिकल्पित व्ययों की वृद्धि, वर्ष 2008-09 आधार रूप में के लिए वास्तविक व्यय को लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः 22.93 प्रतिशत और 30.12 प्रतिशत परिगणित होता है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, पत्तन ने मरम्मत और अनुरक्षण व्यय में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है।

एमओपीटी में मरम्मत और अनुरक्षण की उच्च अनुमानित लागत के बारे में जीएमओईए और अन्य उपयोक्ता क्रिटिकल थे। पत्तन ने बताया है कि विचाराधीन तीन वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय परामर्शदाताओं की अनुशंसाओं पर आधारित हैं, जिन्होंने संयंत्र को 2012 तक चालू स्थिति में रखने के लिए पुराने एमओएचपी की गहन मरम्मतों और कल-पुर्जों को बदलने की सलाह दी थी। पत्तन ने अतिरिक्त मरम्मतों और अनुरक्षण के अपने दावे के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। पत्तन ने प्रत्येक वर्ष के लिए एमओएचपी गतिविधि के अधीन पूंजी व्यय का भी प्रस्ताव किया है। राजस्व अनुरक्षण व्ययों को कम किए जाने की उम्मीद है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत, वर्ष 2008-09 को आधार रूप में रखते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष में प्रत्येक वर्ष के लिए 3.76 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत करते हुए अधुनातित की गई है। ऐसा करते समय, प्रासंगिक वर्षों में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित नई परिसंपत्तियों के अनुरक्षण व्ययों के लिए जरूरी प्रावधान किए गए हैं।

(ग). वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत एमओपीटी द्वारा क्रमशः ₹ 2977.05 लाख, ₹ 3067.23 लाख, ₹ 3112.32 लाख और ₹ 3207.71 लाख अनुमानित की गई है। एमओपीटी द्वारा माँग की गई वृद्धि, वर्ष 2008-09 आधार रूप में के लिए वास्तविक व्यय लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान क्रमशः 35.77 प्रतिशत, 3.03 प्रतिशत, 1.47 प्रतिशत और 3.06 प्रतिशत परिगणित होती है। कुछ उपयोक्ता संगठनों ने पिछले वर्षों में किए गए व्यय की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान निकर्षण लागत में अनुमानित तीव्र वृद्धि पर आपत्ति उठाई है। पत्तन ने दावा किया है कि निकर्षण लागत बाजार द्वारा चालित नहीं है और टेंडरों के आधार

पर प्रतिस्पर्धी दरों पर आधारित है। पत्तन ने आगे बताया है कि मूरिंग डोलफिन के लिए भारी निकर्षण के पूरा होने पर निकर्षण की मात्रा 4 मिलियन घन मीटर से बढ़कर 4.8 मिलियन घन मीटर हो जाएगी। निकर्षण के लिए कार्य आदेश 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए पहले ही जारी किया जा चुका है और अनुबंधित मूल्य को लागत अनुमानों में लिया गया है। पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों के मद्देनजर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित अनुरक्षण निकर्षण लागत पर हमारे विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उक्त व्यय का अनुमान लगाने के समय एमओपीटी द्वारा सुविचारित बिजली लागत, ईंधन लागत और अन्यों संबंधी अनुमानित व्यय में वृद्धि 3.76 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए अधुनातित की गई है।
- (ङ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तत्संबंधी वर्ष के लिए पत्तन की कुल प्रचालन लागत का 60 प्रतिशत से 65 प्रतिशत है। एमओपीटी ने बताया है कि वित्त विभाग, मेडिकल विभाग, स्टोर विभाग, विजिलेंस विभाग, पत्तन सुरक्षा, वर्कशाप और इंजीनियरिंग उपरिव्ययों, सामान्य प्रशासन के व्यय को व्यय के इस शीर्ष के अंतर्गत लेखांकित किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, पिछली दो सामान्य संशोधन कार्यवाही के दौरान इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि लागत कटौती के क्षेत्रों की गंभीरता से पहचान करे और सुधारक उपायों के लिए तत्काल कदम उठाए। पत्तन का कहना है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय पूरी तरह से प्रबंधन व्यय नहीं हैं और वेतन और मजदूरी इस शीर्ष के अधीन कुल व्यय का लगभग 59 प्रतिशत है। वैसे, पत्तन के लिए यह साध्य नहीं है कि व्यय में कटौती की जाए क्योंकि वेतन और मजदूरी द्विपक्षीय मजदूरी बातचीत समिति के अनुसार है। यह उल्लेखनीय है कि संपूर्ण व्यय पत्तन के लिए पूरी तरह से नियंत्रणीय नहीं है। प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने और व्यापार को संव्यवहार लागत में कमी करने के लिए, पत्तन को ऐसे क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए जहां लागत कटौती संभव हो और अनुमानित स्तर प्राप्त करने के लिए जरूरी कार्रवाई की जा सके।

अनुमानों में एमओपीटी द्वारा सुविचारित वृद्धि, आधार रूप में वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक व्यय लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए क्रमशः 11.48 प्रतिशत, 4.56 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 17.15 प्रतिशत है। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर विश्लेषण में विचार किया गया है और वर्ष 2012-13 के अनुमान वर्ष 2011-12 के अनुमानों में 3.76 प्रतिशत की वृद्धि तक सीमित करते हुए अधुनातित किए गए हैं।

- (viii). एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन प्रस्तावित किए हैं:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	परिसंपत्तियों में संवर्धन	एस्करो खाते से निधियित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त परिसंपत्तियां
2009-10	3131.05	997.66
2010-11	5276.50	800.00
2011-12	18494.00	4200.00
2012-13	24700.00	0.00

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रतिलाभ का दावा करने के लिए उसके द्वारा केवल पूर्ण और शुरू की गई परिसंपत्तियों पर ही विचार किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए रु० 31.31 करोड़ के अनुमानित संवर्धनों में से, पत्तन के कंप्यूटरीकरण (ईआरपी) के लिए रु० 9.98 करोड़ की राशि एस्करो खाते से निधियित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, रु० 21.33 करोड़ के शेष संवर्धन वर्ष 2009-10 के लिए आरओसीई स्वीकृत करने के लिए सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु० 52.765 करोड़ के कुल पूंजी संवर्धन निम्नलिखित के लिए हैं:-

भारी निकर्षण	रु० 800 लाख
स्टेकर बदलना	रु० 900 लाख

ग्रेब बदलना	रु0 100 लाख
मूरिंग डॉल्फिन	रु0 1450 लाख
पोर्ट क्रॉफ्ट जेट्टी	रु0 1280 लाख

भेजी गई योजनाओं के अनुसार, भारी निकर्षण एस्करो खाता शेष द्वारा निधियित किया जाएगा। पत्तन ने जीएमओईए की टिप्पणी पर प्रत्युत्तर देते हुए उल्लेख किया है कि भारी निकर्षण और नई मूरिंग डॉल्फिन परियोजनाएं देरी से चल रही हैं और इन परियोजनाओं से राजस्व इसके आय अनुमानों में सुविचारित नहीं किए गए हैं। चूंकि परियोजनाएं देरी से चलने की बात स्वीकार की गई है और वर्तमान चक्र में राजस्व अर्जित नहीं होगा, इसलिए प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए प्रस्तावित पूंजी संवर्धनों पर विचार नहीं किया गया है। उपर्युक्त दो परियोजनाओं की पूंजी लागत पर, वर्ष 2010-11 के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तावित संवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2011-12 के दौरान राशि रु0 184.94 करोड़ के कुल संवर्धनों में से, रु0 42.00 करोड़ पर अनुमानित भारी निकर्षण व्यय एस्करो खाते से निधियित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए आरओसीई स्वीकृत किए जाने पर विचार नहीं किया गया है। व्यय एस्करो खाता के अधीन स्वीकार किया गया है क्योंकि 2010-11 का अवलंबित कार्य वर्ष 2011-12 में पूरा होने की संभावना है। पत्तन ने बताया है कि स्टेकरों को बदलने (रु0 9.18 करोड़) और ब्रेकवॉटर मोल के सुदृढीकरण (रु0 32.76 करोड़) के संदर्भ में कार्य आदेश जारी किया गया है। बर्थ सं. 8 और 9 के समेकन और वॉस्को बे के विकास दोनों के लिए निवेश राशि रु0 21.00 करोड़ को जून और अक्टूबर 2011 तक पूरा होने की उम्मीद है। इसके अलावा, एमओएचपी से संबंधी जलयान लदाई प्रणाली को बदलना और स्टेकर का बदलना और राशि रु0 80.00 करोड़ वर्ष 2011-12 के लिए संवर्धनों के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन ने दो नई केपिटल परियोजनाएं अर्थात् रु0 202 करोड़ की लागत से वर्तमान एमओएचपी की रिवेम्पिंग पर व्यय और रु0 45.00 करोड़ की लागत से ब्रेकवॉटर के समीप बर्थ का निर्माण प्रस्तावित किया है। संवर्धन मौजूदा परिसंपत्ति को बदलने/रिवेम्पिंग के रूप में बताया गया है और, इसलिए, पत्तन ने दावा किया है कि वे कोई अतिरिक्त क्षमता सृजित नहीं करेगे। पत्तन द्वारा प्रचालन लागत में कोई कटौती भी परिकल्पित नहीं की गई है।

प्रशुल्क वैधता अवधि की आखिरी समय में प्रस्तावित पूंजी व्यय न उत्पादकता में वृद्धि के लिए और न अतिरिक्त राजस्व के लिए भागीदार माना गया है। यह प्राधिकरण लगभग तीन वर्षों बाद किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश के लिए प्रशुल्क चक्र की बहुत ही शुरुआत से उपयोक्ताओं पर बोझ नहीं डालना चाहता है। वैसे, प्रस्तावित संवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है।

तथापि, यदि पत्तन वर्तमान प्रशुल्क चक्र की वैधता के दौरान रिवेम्प किए गए एमओएचपी को पूरा और शुरू कर देता है, यदि वह ऐसा चाहे, तो पत्तन दरमान की अनुसूची समीक्षा के लिए अथवा लागत को पूरा करने के लिए उपयुक्त विशेष लेवी हेतु, परियोजना के शुरू होने की संभावना के कम से कम चार महीने पहले प्रस्ताव ला सकता है।

ब्रेक वॉटर के पश्चिम में गैर-कार्गो बर्थ (रु0 45.00 करोड़) जिसे वर्ष 2012-13 में पूंजी प्रखंड के अधीन शामिल किया गया है, के निर्माण के मामले में, पत्तन ने कहा है कि यह एक नई परियोजना है जिसके लिए टेंडर किया जाना है। निर्माण अवधि ठेका दिए जाने के बाद 24 महीने है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.5 विनिर्दिष्ट करता है कि पूरी तरह से चालू बिजनेस परिसंपत्तियों की लागत जिसे पत्तन बिजनेस के लिए यथा सृजित सीधे पहचान की जा सकती है, और उपयोग स्वीकार्य मूल्यहास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलित करते समय ही सुविचारित किया जाएगा। इसलिए, इस परियोजना की लागत को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।

- (ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास के परिकलन की अपेक्षा करता है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है। पत्तन के मूल्यहास अनुमान केपिटल परिसंपत्तियों में किए गए बदलावों के अनुसार संशोधित किए गए हैं।

- (x). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, एस्करो खाते से निधियित पूंजी निवेशों पर प्रतिलाभ स्वीकृत नहीं किया जाता है।

पत्तन ने परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में पृथक्कृत किया गया है। पत्तन ने अपनी परिसंपत्तियों के पृथक्करण के लिए अंगीकृत आधार नहीं बताया है। तथापि, पत्तन की कूल परिसंपत्तियों में व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों का अनुपात पिछले सामान्य संशोधन के दौरान विश्वास किए गए परिसंपत्तियों के अनुपात से तुलनीय है।

इसके अलावा, पत्तन ने व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलित किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के लिए सुविचारित दर की वर्ष 2010-11 के लिए समीक्षा की गई है और प्रमुख पैरामीटरों में बदलावों के आलोक में, जोखिम मुक्त दर (व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए सुविचारित दर के होते हुए) 8.40 प्रतिशत पर संशोधित की गई है। तथापि, व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए दर 16 प्रतिशत जारी रहेगी। इस प्रकार, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ 8.40 प्रतिशत की दर के आधार पुनः परिकलित किया गया है।

- (xi). एमओपीटी ने पत्तन द्वारा लगाए गए कार्यगत पूंजी अनुमानों के निर्धारण की गणनाएं नहीं भेजी हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों का हिस्सा विविध देनदारियां और रोकड़ शेष संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित किया गया है। प्रासंगिक सूचना के अभाव में, वस्तुसूची पत्तन द्वारा दिए गए अनुसार सुविचारित की गई है। पत्तन द्वारा अनुमानित वर्तमान देयताएं वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 1081.84 लाख और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के प्रत्येक के लिए ₹ 1135.93 लाख हैं। चूंकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन के वार्षिक लेखों में दर्शाई गई वास्तविक मौजूदा देयताएं उच्चतर स्तर पर हैं, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मौजूदा देयताओं को 2008-09 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक मौजूदा देयताओं के स्तर पर बनाए रखा गया है। इस प्रकार वर्ष 2010-11 के लिए परिगणित कार्यगत पूंजी नकारात्मक है और इसलिए विश्लेषण में शून्य माना गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कार्यगत पूंजी क्रमशः ₹ 135.35 लाख और ₹ 338.71 लाख परिगणित किया गया है, जिसपर विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (xii). एमओपीटी ने निजी प्रचालक से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में पृथक एस्करो खाता व्यवस्थित किया है। एमओपीटी ने बताया है कि उसने केपिटल संवर्धनों के प्रयोजन के लिए एस्करो खाते में उपलब्ध निधि का उपयोग किया है। एस्करो खाते में शेष जमा नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(₹ लाखों में)

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. प्रचालन शेष	1149.70	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66
2.							
(क) एस्करो खाते में अंतरित राजस्व हिस्सेदारी	1200.00	638.48	705.90	1294.00	1200.00	1200.00	2463.00
(ख) निवेशों पर ब्याज	12.71	81.70	209.75	221.62	277.54	32.55	257.15
3. जोड़	2362.41	1458.30	2373.95	3687.23	4187.11	4619.66	3139.81
4. अवसंरचना के सृजन के लिए उपयोग	1624.29	--	202.34	977.66	800.00	4200.00	--
5. शेष जमा	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66	3139.81

- (xiii). उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन के लागत विवरण और विभिन्न मुख्य गतिविधियां संशोधित की गई हैं। समग्र पत्तन के लिए संशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न किया गया है और विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए संशोधित लागत विवरण क्रमशः **अनुलग्नक-III से VI** रूप में संलग्न किए गए हैं। समग्र पत्तन और विभिन्न प्रमुख गतिविधियों के लिए वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	गतिविधियां / उप-गतिविधियां	अधिशेष / घाटा 2010-11		अधिशेष / घाटा 2011-12		अधिशेष / घाटा 2012-13		कुल अधिशेष / घाटा	औसत %
		रु0 लाखों में	आय का %	रु0 लाखों में	टाय का %	रु0 लाखों में	आय का %		
1.	समग्र पत्तन	-4840.07	-17.26%	-7080.81	-23.93%	-7089.89	-22.70%	-19010.77	-21.30%
2.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	-895.47	-5.25%	-2581.26	-14.65%	-3562.09	-20.18%	-7038.82	-13.36%
	(क). अयस्क प्रहस्तन गतिविधि	-2883.59	-27.81%	-4822.90	-45.92%	-5721.93	-54.48%	-13428.42	-42.73%
	(ख). सामान्य कार्गो	-67.80	-3.73%	-112.87	-6.14%	-183.68	-9.93%	-364.35	-6.60%
	(ग). भांडागार	-109.59	-97.85%	-103.41	-92.33%	-89.19	-79.63%	-302.19	-89.94%
	(घ). पीओएल	573.82	73.01%	600.66	72.98%	595.80	72.39%	1770.28	72.79%
	(ङ). सीएचएलडी	1591.69	40.25%	1857.28	42.83%	1836.91	42.05%	5285.87	41.75%
3.	पत्तन और डॉक सुविधा	-3902.95	-49.84%	-4452.35	-51.16%	-4551.47	-49.93%	-12906.77	-50.31%
	(क). बर्थिंग और मूरिंग	-616.82	-25.25%	-969.48	-33.17%	-1030.58	-34.79%	-2616.87	-31.07%
	(ख). पाइलटेज और टोवेज़	-1402.08	-35.23%	-1294.52	-30.57%	-1255.70	-28.05%	-3952.29	-31.28%
	(ग). पत्तन सेवा	-1630.53	-118.45%	-1923.27	-127.20%	-1990.00	-121.05%	-5543.79	-122.23%
	(घ). जल आपूर्ति	-253.53	-778.17%	-265.09	-803.30%	-275.20	-833.93%	-793.82	-805.14%
4.	रेलवे	882.48	36.86%	972.28	38.69%	2126.63	57.95%	3981.39	44.50%
5.	संपदा	-924.13	-119.46%	-1019.48	-134.79%	-1102.95	-139.33%	-3046.56	-131.19%

- (xiv). उपर्युक्त तालिका में दिए गए लागत सार में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि समग्र पत्तन प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर विचाराधीन तीन वर्षों की अवधि के लिए लगभग रु0 190.10 करोड़ की सीमा तक घाटे में होगा। अनुमानित राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए प्रासंगिक प्रशुल्क मर्दों में भी वृद्धि किए जाने की जरूरत है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.11.6 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क संशोधन की सीमा का निर्धारण करते समय समग्र पत्तन और प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि की वित्तीय स्थिति पर विचार किया जाएगा। एमओपीटी में, कुछ गतिविधियां अधिशेष में बताई गई हैं जबकि शेष घाटे में हैं। इसलिए, घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करते समय प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह को स्वीकार किए जाने की जरूरत है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखीय है कि हालांकि प्रति-सहायिकीकरण को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किए जाने की जरूरत है, परंतु अचानक वापसी से कुछ गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए, यह प्राधिकरण कुछ समय के लिए ऐसी गतिविधियों में प्रशुल्क में कटौती किए बिना अधिशेष वाली गतिविधियों में किसी प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दिए बिना प्रति-सहायिकी को बनाए रखने को वरीयता देता है। संयोगवश, एमओपीटी ने भी कोई वृद्धि और अधिशेष वाली गतिविधियों के प्रशुल्क में कमी किए जाने की मांग की है।

रेलवे गतिविधि में अधिशेष को संपदा गतिविधि में प्रतिवेदित घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए लिया जा सकता है। परिणामस्वरूप, लगभग रु0 190 करोड़ का कुल घाटा कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उपयुक्त प्रशुल्क शीर्षों में संशोधन करते हुए पूरा किया जाना है। इस संबंध में, इस प्राधिकरण को विदित है कि प्रशुल्क वृद्धि केवल भावी आवेदन के लिए होगी और इसलिए पत्तन वर्ष 2010-11 में पूर्ण अवधि के लिए वर्धित प्रशुल्क का लाभ प्राप्त नहीं कर सकेगा। इस स्थिति के विपरीत, यह भी ध्यान में रखना जरूरी है कि पत्तन ने विषय पर सरकारी अनुदेशों का अनुसरण करते हुए संपदा किराये के संशोधन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। जब पत्तन ऐसा प्रस्ताव दाखिल करता है तो इससे पत्तन को निश्चित रूप से अतिरिक्त आय प्राप्त होगी। इसके अलावा, संपूर्ण विश्लेषण वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर किया गया है जोकि अभी भी अनुमानों पर आधारित है। वेस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में कार्य करने वाले पोतों पर पाइलटेज शुल्क में दी गई रियायत का प्रभाव अपेक्षित सूचना के लिए आय अनुमानों में निर्धारित नहीं किया जा सकता। ज्यादा महत्वपूर्ण है, पत्तन के लिए यह जरूरी है कि उत्पादकता सुधार किए जाएं और उन मर्दों पर लागत कटौती उपाय किए जाएं जो इसके नियंत्रण में हैं। ऊपर सूचीबद्ध विभिन्न पहलुओं के संयुक्त प्रभाव से इस विश्लेषण में निर्धारित समग्र

घाटा स्थिति कम हो जाएगी। अतः कुछ पूरे नहीं किए गए राजस्व अन्तरालों को छोड़कर, जैसाकि इसके बाद चर्चा की गई है, कुछ प्रमुख घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करने का निर्णय लिया गया है।

(क). अयस्क प्रहस्तन गतिविधि:

पत्तन ने एमओएचपी में लागू प्रशुल्क में 60 प्रतिशत वृद्धि और जहां कहीं अयस्क प्रहस्तन में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यह गतिविधि लगभग 42 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है।

यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में प्रशुल्क वृद्धि का निर्धारण 2000, 2002 और 2006 के पिछले प्रशुल्क संशोधनों में हमेशा बृहत् रूप में किया गया है। एमओएचपी और अन्य स्थानों पर प्रशुल्क वृद्धि की भिन्न अपेक्षा पूर्वकाल में सुविचारित नहीं की गई थी। वही दृष्टिकोण अंगीकृत करते हुए, घाटे का विश्लेषण किया गया है। गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाह पर विचार करते हुए और लौह अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में घाटे को स्वीकार करते हुए, यह प्रकट होता है कि लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि के अधीन वसूली-योग्य सभी प्रभारों पर 30 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि तर्कसंगत है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमओपीटी के लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभारों में वर्ष 2000 से तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में प्रतिवेदित कारणों से ऊर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया गया था।

(ख). पोत संबंधित प्रभार:

पोत संबंधित प्रभारों में 40 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, पोत संबंधित गतिविधि के अधीन भिन्न उप-गतिविधियां विभिन्न स्तरों का घाटा बताती हैं। पत्तन और डॉक गतिविधि के अधीन संयुक्त अनुमानित घाटा विचाराधीन वर्षों के लिए लगभग 50 प्रतिशत है। पत्तन और डॉक गतिविधि के अधीन तीन प्रमुख उप-गतिविधियों में से, पत्तन संरक्षण और सेवाओं संबंधी उप-गतिविधि में 122 प्रतिशत का भारी घाटा बताया गया है जबकि अन्य दो उप-गतिविधियों अर्थात् बर्थिंग और पाइलटेज प्रत्येक में लगभग 31 प्रतिशत का घाटा बताया गया है। सामान्यतः पत्तन में आने वाला कोई पोत अनिवार्य रूप से पत्तन देयताएं, पाइलटेज और बर्थ किराया अदा करता है। चूंकि सभी उप-गतिविधियों का प्रभाव समान उपयोक्ता समूह अर्थात् पोत द्वारा पूरा किया जाना है, इसलिए वैयक्तिक उप-गतिविधियों में वृद्धि की भिन्न-भिन्न दर पर विचार करना जरूरी नहीं होगा। पोत संबंधित गतिविधि में समग्र घाटा और गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह पर विचार करते हुए, पोत संबंधित सेवाओं में 30 प्रतिशत अक्रॉस-द-बोर्ड वृद्धि काफी होगी।

प्रशुल्क दिशानिर्देश एकल स्लैब में बर्थ किराये का निर्धारण परिकल्पित करते हैं। वर्ष 2006 में पिछली प्रशुल्क समीक्षा में, एमओपीटी के बर्थ किराया प्रभार एमओएचपी के लिए 3 टियर स्लैबों में और कुछ अन्य बर्थ प्रहस्तन अर्थात् पीओएल और सामान्य कार्गो के लिए 2 टियर में युक्तिसंगत बनाए गए थे। एमओपीटी ने टिप्पणी की है कि पोत के क्षेत्र विशेष के प्रतिकूल प्रभार की वजह से और युक्तिकरण शायद संभव नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता ने एकल स्लैब में बर्थ किराये की मांग नहीं की है। कुछ अन्य पत्तनों में भी प्रतिवेदित मुश्किलों के मद्देनजर बर्थ किराया एक से अधिक स्लैब वसूल किए जाने की अनुमति दी गई है।

बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में एमओएचपी में कुशल संबंधित प्रशुल्क योजना प्रचालन में है। यह योजना इस प्राधिकरण द्वारा पहले से दी गई शर्तों और स्पष्टीकरणों के अधीन प्रचालन में रहेगी।

(ग). शैडों, भांडागारों और घाटों और खुले प्लॉटों के लिए भंडारण प्रभार:

(i). एमओपीटी ने शैडों और भांडागारों और खुले प्लॉटों पर प्रभार्य भंडारण प्रभारों के युक्तिकरण के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव में मौजूदा दरमान के भाग III के भाग II और मद (I) के खंड ग में संशोधन को कवर करता है। प्रस्ताव दिसम्बर 2008 में दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव से पहले दाखिल किया गया था। एमओपीटी ने तदनुसार अनुवर्ती संशोधित सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रावधान शामिल किए हैं। हालांकि भंडारण प्रभारों और प्लॉट किराये के युक्तिकरण के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव पर अलग से कार्यवाही

- की गई थी, परंतु चूंकि यह पत्तन के दरमान का हिस्सा बनेगा, इसलिए प्रस्ताव सामान्य संशोधन मामले में पारित आदेश में निपटान के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ii). जहां तक शैडों, भांडागारों आदि के लिए भंडारण प्रभारों का संबंध है, पत्तन ने आयात और निर्यात घटकों के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क ढांचा शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। आयात ब्रेक बल्क कार्गो और निर्यात कार्गो की सभी श्रेणियों के मामले में निःशुल्क अवधि भी बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.5 विनिर्दिष्ट करता है कि निःशुल्क दिवसों की संख्या वैयक्तिक पत्तनों द्वारा प्रस्तावित की जाए। पूर्वकाल में भी इस प्राधिकरण ने विभिन्न अन्य मामलों में कार्गो के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि निर्धारित करने के लिए प्रस्तावकर्ता पत्तन न्यासों के निर्णय पर विश्वास किया है। हालांकि, पत्तन ने कोई विस्तृत विराम समय विश्लेषण नहीं दिया है, परंतु प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों की संख्या को पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों की वसूली की पद्धति में बदलाव के आलोक में देखा जाना चाहिए। पत्तन ने ऐसे विराम के दिनों की संख्या और कार्गो की मात्रा के आधार पर निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण क्षेत्र में रहने वाले कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान व्यवस्था में, भंडारण प्रभार आबंधित क्षेत्र के आधार पर वसूली-योग्य हैं। यह उल्लेखनीय है कि कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे गोवा चेम्बर ऑफ कॉमर्स, मुरुगांव पोर्ट यूजर्स असोसिएशन ने सामान्यतः प्रस्तावित बदलाव का समर्थन किया है। पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित संशोधित निःशुल्क अवधि अनुमोदित की गई है।
- (iii). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विलंबशुल्क प्रभार मौजूदा दरमान में अनुमोदित क्षेत्र आधारित दरों की बजाय 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित बदलाव सीमित भंडारण क्षमता वाले पत्तन यार्ड में कार्गो के लम्बे समय तक रुकने को हतोत्साहित करने के लिए बताया गया है। यह प्राधिकरण पहले कई आदेशों में निर्णय दे चुका है कि किसी पत्तन न्यास के भंडारण यार्ड का सर्वोत्तम रूप में उपयोग किया जाना चाहिए क्योंकि यह अंतरण भंडारण के लिए है ना कि स्थायी भांडागार प्रयोजन के लिए। इस नजरिये और पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित सहज निःशुल्क समय के मद्देनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर ढाँचे को अनुमोदित करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। तथापि, यह देखा जाए कि हमारे द्वारा किए गए कई प्रयासों के बावजूद, पत्तन यह कहता रहा है कि प्रशुल्क ढाँचे के प्रस्तावित युक्तिकरण से पत्तन को कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी। इस बयान को गणना भेजते समय केवल एमओपीटी के मामले में पत्तन द्वारा प्रमाणित किया गया है। हालांकि यह स्वीकार करना मुश्किल है कि प्रस्तावित युक्तिकरण इस परिकल्पना को साबित करने के लिए किसी विश्लेषण के अभाव में सही रूप से राजस्व तटस्थ है, परंतु भांडागार गतिविधि में भारी राजस्व घाटे को ध्यान में रखा जाना चाहिए। पत्तन ने युक्तिसंगत दर ढाँचे के अनुमोदन का अनुरोध करते हुए वर्तमान दर ढाँचे में 40 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के अपने दावे को संशोधित किया है, जो सामान्य संशोधन के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया था। अतः यह प्राधिकरण प्रस्तावित युक्तिसंगत प्रशुल्क ढाँचे को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, विस्फोटकों और अन्य खतरनाक सामानों के लिए वर्तमान भूमि किराये और भंडारण प्रभारों में 30 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (iv). आयात शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दर ढाँचा किराये के निर्धारण के लिए सुपुदुर्गी दर प्रतिदिन का न्यूनतम स्तर निर्धारित करता है। यह जरूरी है कि प्रस्तावित सुपुदुर्गी दर की पत्तन द्वारा आवधिक रूप से समीक्षा की जाए और यदि कोई बदलाव अपेक्षित हो तो पत्तन को जरूरी संशोधनों के लिए प्रस्ताव लेकर आना चाहिए।
- (v). यही युक्तिसंगत प्रशुल्क ढाँचा ढके हुए क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किया गया है और भांडागार सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों के लिए किराये के दरमान के भाग III की मद (I) लागू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। शुष्क बल्क के लिए प्रस्तावित किराये और विलंबशुल्क दरें ढके हुए शैडों और भांडागारों में लागू से निम्नतर हैं। प्रस्तावित युक्तिकरण अनुमोदित किया गया है।
- (vi). यहां यह देखना प्रासंगिक है कि ढके हुए शैडों और भांडागारों पर भंडारण प्रभार वर्तमान दरमान में कार्गो संबंधित प्रभारों (भाग II) के अधीन सूचीबद्ध किए गए हैं जबकि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों पर किराये संपदा किराया (भाग III) के अधीन आता है। दोनों मामलों में प्रयोजन पत्तन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार की वसूली करना है। ऐसी स्थिति में, संपदा किरायों के अधीन सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों के लिए भंडारण प्रभारों को वर्गीकृत करने के लिए कोई विशिष्ट कारण दिखाई नहीं देते हैं। ऐसा वर्गीकरण युक्तिसंगत

ढांचा शामिल किए जाने के बाद भी अनुपयुक्त होगा जिसमें निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद विलंबशुल्क 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किया जाएगा। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क शीर्ष सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों पर किराया संशोधित दरमान में भाग-II में स्थानांतरित किया गया है।

(घ). संपदा किराये:

- (i). पत्तन का प्रस्ताव मौजूदा संपदा किरायों में 40 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने के लिए है और वृद्धि संबद्ध गतिविधि में राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए दावाकृत की गई है।
- (ii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 8 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन भूमि और वॉटरफ्रंट प्रबंधन पर मौजूदा सरकारी नीति का अनुसरण करते हुए संपदा किराये निर्धारित किए जाएं। इस संबंध में सरकार के अनुदेश फरवरी 2004 में संप्रेषित किए गए थे और, उस मामले के लिए, उससे पहले भी 1996 से, लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए पट्टा/लाइसेंस शुल्क का निर्धारण परिकल्पित नहीं करते हैं। संपदा प्रभार सरकारी अनुदेशों में दी गई विशिष्ट पद्धतियों का अनुसरण करते हुए निर्धारित बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं। विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि एमओपीटी को सरकारी अनुदेशों द्वारा यथा परिकल्पित संपदा किराया निर्धारण की कार्यपद्धति की जानकारी नहीं थी। 2002 के प्रशुल्क आदेश में, और 2006 के प्रशुल्क आदेश में दोबारा, संपदा किरायों के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा सुझाए गए लागत जमा दृष्टिकोण को सरकारी अनुदेशों का अनुसरण करने के स्पष्ट निदेश के साथ इस प्राधिकरण द्वारा नकार दिया गया था। 2006 की प्रशुल्क कार्यवाही में, पत्तन ने कहा था कि वह सरकारी अनुदेशों का विधिवत् रूप से अनुसरण करते हुए संपदा किरायों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करेगा। तथापि, पत्तन ने विचाराधीन प्रस्ताव में भी अपने औचित्य को लिया है। पत्तन ने इस प्रयोजन के लिए भूमि सर्वेक्षक और मूल्यांकनकर्ता नियुक्त करने में असमर्थता जताई है। जब कुछ अन्य पत्तनों जैसे सीओपीटी, केपीटी और केओपीटी ने उनके द्वारा नियुक्त किए गए भूमि मूल्यांकनकर्ताओं द्वारा किए गए भूमि मूल्यांकन के आधार पर विस्तृत प्रस्ताव दाखिल किया है, पत्तन की मुश्किलें, और उसके 9 वर्षों के बाद भी ऐसे मूल्यांकन के लिए व्यवस्था नहीं की जा सकी है। मात्र यह टिप्पणी कि सभी जगह भूखंडों के मूल्य बढ़ रहे हैं और, इसलिए, इसकी संपदा पर तदर्थ आधार पर कम से कम 40 प्रतिशत की वृद्धि की अनुमति दी जाए, पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए इस प्राधिकरण हेतु आधार नहीं हो सकता। लगभग पिछले 9 वर्षों से कोई कार्रवाई नहीं किए जाने को कवर करते हुए और परिणामस्वरूप न्यास को राजस्व नुकसान, पत्तन ने सनसनीपूर्ण और अनावश्यक प्रश्न उठाया है कि वह अपनी संपदा का वाणिज्यिक रूप से दोहन कैसे करे जब इस प्राधिकरण ने किराया प्रभारों में वृद्धि की अनुमति नहीं दी थी। दूसरी जगह, पत्तन ने पाया है कि पट्टा किरायों के निर्धारण के लिए विशिष्ट कार्यपद्धति का अनुसरण करना मात्र 'तकनीकी मसला' है और केवल उस आधार पर उसके द्वारा प्रस्तावित दर वृद्धि से इंकार नहीं किया जा सकता। एमओपीटी जैसे जिम्मेदार सार्वजनिक प्राधिकरण को यह अवश्य समझना चाहिए कि पब्लिक और ट्रेड के अधिकारों और देयताओं को प्रभावित करने वाला कोई उपाय पारदर्शी रूप में और पूर्व-निर्धारित तरीके से शामिल किया जाना चाहिए यदि कोई की गई कार्रवाई को पक्षपात और विमसिकल रूप में नहीं सुनना चाहता हो। यदि अन्य पत्तन न्यास ऐसे 'तकनीकी मसलों' को देख सकता है तो केवल इसके मामले में ही आपवादिक संव्यवहार की मांग वाली एमओपीटी में प्रचलित असाधारण परिस्थितियों को स्पष्ट नहीं किया गया है। यदि ऐसी असाधारण परिस्थितियां मौजूद हैं तो भी पिछले 9 वर्षों में पत्तन को अपने लिए विशेष व्यवहार की मांग के लिए सरकार, जिसने नीति अनुदेश जारी किए हैं, के पास जाना चाहिए था। इस दिशा में कार्रवाई किए जाने का सुझाव देने के लिए रिकार्ड में कुछ भी उपलब्ध नहीं है पत्तन द्वारा लिया गया था। यदि पत्तन न्यास सरकारी अनुदेशों का अनुसरण नहीं करता है और परिणामस्वरूप राजस्व नुकसान उठाता है तो इसके लिए पत्तन जिम्मेदार है और यह प्राधिकरण परिणाम के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।
- (iii). उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण विषय पर सरकारी अनुदेशों के विपरीत एमओपीटी द्वारा दिए गए तदर्थ प्रस्ताव को खारिज करता है।

- (iv). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 'सीमाशुल्क बंध में भंडारण प्लॉटों पर किराया' का प्रशुल्क शीर्ष कार्गो संबंधित प्रभारों के अधीन स्थानान्तरित किया जाएगा। संपदा किरायों के अधीन शेष शीर्ष शामिल किए गए हैं क्योंकि वह संशोधित दरमान में हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि से इंकार किया है ना कि वर्तमान दरों की वैधता से। वर्तमान दरें, प्रोद्भूत वार्षिक वृद्धि के साथ, उस समय तक जारी रहेंगी जब तक पत्तन विषय पर शासित वर्तमान दिशानिर्देशों और अनुदेशों का विधिवत् अनुपालन करते हुए उनके संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर नहीं आता है।
- (v). वर्तमान दरमान फोरशोर भूखंडों के अभिग्रहण के लिए दरें निर्धारित करता है। जल क्षेत्र में भी भूखंडों के लिए लागू समान दर वसूल करने के बारे में इस कार्यवाही में मुद्दा उठाया गया है। इस प्राधिकरण के अधिकार में नहीं है कि परिभाषित पत्तन सीमाओं के भीतर इसके जल के उपयोग के लिए प्रभार की वसूली के लिए पत्तन न्यास का की सक्षमता को तत्काल स्वीकार करे। केवल मुद्दा यह है कि क्या अबेटिंग भूखंडों के लिए लागू दर की यही मात्रा लाइसेंसधारी द्वारा एकमात्र रूप से उपयोग किए गए जल क्षेत्र पर लागू होगी। इस पहलू पर विषय पर सरकारी अनुदेश मौन हैं। जैसाकि एमओपीटी द्वारा कहा गया है कि भूमि में जल शामिल है, कोई भी सरकारी अनुदेशों को जल क्षेत्र पर विस्तारित कर सकता है। विभिन्न पत्तनों के बीच इस संबंध में एकरूपता नहीं है। कुछ पत्तनों में, ऐसे क्षेत्र के लिए पट्टा किराये पूरे वसूल किए जाते हैं और अन्य पत्तनों पर, किराये अबेटिंग भूखंडों के लिए दरों के फ्रेकशन हैं। यह प्राधिकरण इस मामले को जल क्षेत्र और रिक्लेम की गई भूमि, जहां लाइसेंसधारी भूमि का रिक्लेम करता है, पर प्रभार्य पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क पर सभी महापत्तनों पर समान रूप से लागू स्पष्ट अनुदेश के लिए सरकार को भेजेगा। एमओपीटी भी स्पष्टीकरण और अपने द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की पुष्टि के लिए अपना मामला सरकार को अग्रेषित कर सकता है। सरकारी अनुदेश प्राप्त होने तक एमओपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति अस्थाई रूप से जारी रहेगी, परंतु इस शर्त के अधीन कि दिए जाने वाले बिलों को प्राप्त होने वाले अनुदेशों के अनुसार पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजित करना होगा।
- (xv). प्रशुल्क वृद्धि का कुल राजस्व प्रभाव विचाराधीन तीन वर्षों के लिए लगभग रु0 172 करोड़ होगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस टिप्पणी के पूर्ववर्ती हिस्से में दिए गए कारणों से कवर नहीं किए गए कुल घाटे के फ्रेकशन को छोड़ते हुए स्वीकृत किया गया है।
- (xvi). **पेंशन लेवी**
- (क). 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, पत्तन की पेंशन देयता की पूर्ति के लिए पेंशन निधि निर्मित करने के लिए सभी राजस्व अर्जन वाली गतिविधियों (रेलवे संबंधित प्रभारों के अलावा) पर 7 प्रतिशत की दर से विशेष वसूली शुरू की गई थी। यह जरूरत इसलिए आई थी क्योंकि पेंशन निधि के लिए पूर्वकाल में आवश्यकता के अनुसार अंशदान नहीं किया गया था। अनुमोदन प्रदान करते समय, यह विनिर्दिष्ट किया गया था कि पत्तन को पेंशन निधि का पृथक खाता व्यवस्थित करना चाहिए और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए लेखापरीक्षित परिणाम भेजे जाने चाहिए।
- (ख). एमओपीटी ने पेंशन लेवी के कोई ऐसे पृथक लेखापरीक्षित लेखे नहीं भेजे हैं। इसने केवल निर्दिष्ट किया है कि 31 मार्च, 2009 को पेंशन देयता का अक्यूरीयल वेल्यूएशन रु0 522 करोड़ था, जिसमें से, आज की तारीख तक पेंशन निधि में संचयन रु0 229 करोड़ है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि उसके कर्मचारियों के मामले में हाल ही में कार्यान्वित संशोधित वेतनों और मजदूरी को लागू करने के बाद पेंशन निधि की आवश्यकता उच्चतर होगी। हालांकि पृथक निधि व्यवस्थित की गई है, परंतु पत्तन वास्तविक पेंशन भुगतान को राजस्व लेखा से इस आधार पर जारी रखे हुए है कि पेंशन निधि को आवश्यकता के अनुसार पेंशन भुगतान के लिए निधि के स्वयं रखरखाव से पहले पूरी तरह से अयूजमेंटिड किया जाना चाहिए। यह प्रकट होता है कि सम्पूर्ण व्यवस्था तदर्थ है। पत्तन को निधि की आवश्यकता को सही प्रकार से मूल्यांकित करना चाहिए और पूर्वकाल में निधि में किए गए अंशदानों और वसूली की लेखापरीक्षित रिपोर्ट भेजनी चाहिए। आखिरकार उद्देश्य कार्य कर रहे कर्मचारियों जो भविष्य में पेंशनर हो जाएंगे के मामले में देयता के संबंध में अंशदान के लिए राजस्व लेखा की अपेक्षा होगी। इन परिस्थितियों में, इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं है कि पेंशन लेवी के 7 प्रतिशत के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 12 प्रतिशत करने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार किया जाए। यह प्रकट है कि सम्पूर्ण देयता की पूर्ति के लिए पेंशन निधि काफी नहीं है और इसलिए, वर्तमान लेवी तीन वर्षों के एक और चक्र के लिए जारी रखी जा सकती है। कुछ गतिविधियों में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि और अगले तीन वर्षों में अनुमानित मात्राओं में वृद्धि, 7 प्रतिशत की वर्तमान दर पर भी पेंशन निधि में अतिरिक्त अंशदान उपलब्ध करवाया जाएगा।

- (ग). इस पत्तन को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि पेंशन निधि का पृथक खाता व्यवस्थित किया जाए और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए निधि के लेखापरीक्षित ब्योरे भेजे जाएं। यदि ऐसे ब्योरे नहीं भेजे जाते हैं तो यह प्राधिकरण पेंशन लेवी के और विस्तार के लिए किसी भी अनुरोध पर विचार करने की स्थिति में नहीं होगा।
- (xvii). उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतानों और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज पत्तन द्वारा 13 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 11.75 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित कर 13.75 प्रतिशत की गई है।
- (xviii). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/36/2007-एमओपीटी दिनांक 30 सितम्बर 2008 द्वारा विदेशी नेवी पोतों के लिए विशेष दर अनुमोदित करते समय पत्तन को उन परिस्थितियों की जांच करने की सलाह दी थी जिसके अंतर्गत सौहार्द दौर पर आने वाली विदेशी सरकार के रक्षा पोत को पत्तन देयताओं से छूट देने वाली मौजूदा शर्त है और क्या प्रचलित लागू कानूनी प्रावधान एमओपीटी से अपेक्षा करता है कि पोतों की विशेष श्रेणियों पर पत्तन देयताओं में छूट दी जाए। ऐसे अध्ययन के आधार पर, पत्तन को उसके दरमान के सामान्य संशोधन में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी।

पत्तन ने कोई ऐसा अध्ययन किया हो लगता नहीं है। बजाय इसके, पत्तन ने उपर्युक्त मामले की कार्यवाही में अपने निवेदन दोहराए हैं। पत्तन द्वारा अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे जाने की स्थिति में, इसके अलावा कोई उपाय नहीं है कि सौहार्द दौरों पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोतों को पत्तन देयताओं में छूट स्वीकृत करने के वर्तमान प्रावधान को जारी रखा जाए।

- (xix). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। महत्वपूर्ण है कि संशोधित दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देते हैं। इस खंड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि ऐसे पुनर्विवरण की वजह से विनिमय में उतार-चढ़ाव से तटीय पोतों पर बोझ न पड़े। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्तमान तटीय पोत दरें पोत संबंधी प्रभारों में 30 प्रतिशत की वृद्धि पर सामान्य निर्णय के अधीन व्यवस्थित की गई हैं।

15.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो **अनुलग्नक-VII** के रूप में संलग्न किया गया है।

15.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में आदेश की अधिसूचना से 30 दिनों बाद प्रभावी होगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।

15.3. एमओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण को, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न है अथवा यहां स्वीकृत किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी से अपेक्षा कर सकता है कि अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से होने वाले लाभ को पूर्णतः समायोजित करे।

15.4. इस संबंध में, एमओपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर उस प्रारूप में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास कि गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-)20% भिन्नता देखी जाती है तो टीएएमपी संबद्ध पत्तन न्यास को निर्धारित समीक्षा के समय से पहले उसका प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि एमओपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा कर सकता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)								
वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एमओपीटी के निष्पादन का विश्लेषण								
समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण								
(रुपये लाखों में)								
क्र.सं.	विवरण	पिछले सामान्य संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमान			वास्तविक आंकड़े			अनुमान/वास्तविक आंकड़े**
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
I	एमओपीटी में प्रहरित कुल यातायात (लाख टनों में)	345.80	352.00	359.00	342.41	351.28	416.81	448.40
	साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के यातायात की हिस्सेदारी (लाख टनों में)	43.90	50.00	50.00	40.20	41.90	46.30	50.00
II	कुल प्रचालन आय * प्रचालन आय (2005-06 से एस्करो खाते में अंतरित साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्तियोग्य राजस्व हिस्सेदारी अतिरिक्त)	21784.56	22211.70	22969.98	24593.70	22159.97	24906.91	26451.98
III	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)	9,056.26	9,509.08	9,984.53	9,404.43	11001.21	12,705.65	14188.99
IV	मूल्यहास	1,275.46	1,492.34	1,552.55	1,250.76	1289.00	1,245.93	1278.75
V	वित्त और विविध व्यय घटाव वित्त और विविध आय	2,028.00	2,200.26	2,343.46	2,393.61	1977.91	4,069.14	4092.12
VI	कुल व्यय (III + IV + V)	12,359.72	13,201.68	13,880.54	13,048.80	14268.12	18,020.72	19559.86
VII	अधिशेष (II - VI)	9,424.84	9,010.02	9,089.44	11,544.90	7891.85	6,886.19	6892.12
VIII	आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	4,651.97	4,962.61	5,210.75	5,328.72	6095.18	7,931.76	8842.82
IX	निवल अधिशेष (VII - VIII)	4,772.87	4,047.41	3,878.69	6,216.18	1796.67	-1,045.57	-1950.70
X	नियोजित पूंजी	30,690.09	33,239.36	34,706.79	31,373.47	33052.94	30,471.21	30912.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4,350.28	4,736.29	4,568.12	4,452.56	4714.78	4,301.50	4334.66
XII	निवल अधिशेष/घाटा) प्रतिलाभ के बाद (IX - XI)	422.59	(688.88)	(689.43)	1,763.62	-2918.11	-5,347.07	-6285.36
XIII	निवल अधिशेष/घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII / II in %)	1.94%	-3.10%	-3.00%	7.2%	-13.17%	-21.47%	-23.76%
XIV	औसत निवल अधिशेष/घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-1.39%			-9.16%		-23.76%

* वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय भी पेंशन संबंधी विशेष लेवी से होने वाली आय के अलावा है।

** वर्ष 2009-10 के आंकड़ों में सितम्बर 2009 तक के वास्तविक आंकड़े शामिल हैं।

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	एमओपीटी में प्रहस्तित यातायात लाख टनों में (बीओटी बर्थ में प्रहस्तित यातायात अतिरिक्त)	429.70	458.00	488.00	429.70	458.00	488.00
I	प्रचालन आय	27713.22	29209.48	30857.12	28041.56	29586.24	31233.88
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	5491.98	5765.48	7205.48	5134.53	5327.59	5527.91
	(ii) बिजली	2360.50	2440.35	2495.62	2360.50	2440.35	2495.62
	(iii) ईंधन	275.00	291.48	305.22	275.00	285.34	296.07
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	1795.80	1772.45	1772.45	1260.60	1367.53	1502.87
	(v) अनुरक्षण निकर्षण	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) अन्य	2439.31	2564.22	2707.66	2392.27	2513.00	2645.15
	जोड़	15429.82	15946.30	17694.15	14490.13	15046.14	15675.33
III	मूल्यहास	1384.59	1691.84	2941.42	1331.27	1691.84	1979.52
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	9246.07	9708.37	11374.13	9028.07	9518.38	10529.03
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1652.74	1862.96	-1152.58	3192.09	3329.89	3050.00
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	745.87	634.26	681.95	745.87	634.26	681.95
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	4035.49	4253.65	4475.65	4035.49	4253.65	4475.65
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-3289.62	-3619.39	-3793.70	-3289.63	-3619.39	-3793.69
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1636.88	-1756.43	-4946.28	-97.54	-289.51	-743.69
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	36409.35	49185.20	70943.79	31814.06	44551.59	41847.96
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	5385.36	7443.15	10908.59	4742.53	6791.30	6346.19
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-7022.24	-9199.58	-15854.87	-4840.07	-7080.81	-7089.89
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I in %)	-25.34%	-31.50%	-51.38%	-17.26%	-23.93%	-22.70%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-36.07%			-21.30%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पत्तन में कुल अयस्क प्रहस्तन के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	10369.50	10503.50	10503.50	10369.50	10503.50	10503.50
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2372.56	2490.71	3112.80	2017.67	2093.54	2172.25
	(ii) बिजली	2350.00	2429.50	2479.50	2350.00	2429.50	2479.50
	(iii) ईंधन	1.20	1.25	1.30	1.20	1.25	1.29
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	874.10	862.74	862.74	636.73	729.04	846.10
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	910.24	958.69	1010.40	892.69	940.20	990.92
	जोड़	6508.10	6742.89	7466.74	5898.29	6193.52	6490.07
III	मूल्यहास	540.34	778.87	1995.28	540.34	778.87	1033.38
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आर्बिटित हिस्सा	4175.23	4383.99	5138.85	4016.33	4234.75	4736.8
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-854.17	-1402.25	-4097.37	-85.46	-703.64	-1756.75
VI	एफएमआई का आर्बिटित हिस्सा	320.79	263.48	266.62	320.79	263.48	266.62
VII	एफएमई का आर्बिटित हिस्सा	1487.93	1570.62	1660.23	1444.16	1536.87	1620.94
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1167.13	-1307.14	-1393.61	-1123.37	-1273.39	-1354.32
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-2021.30	-2709.39	-5490.98	-1208.83	-1977.03	-3111.07
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	11964.90	20137.96	38539.15	10874.40	18117.78	16744.67
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1825.16	3132.04	6075.52	1674.76	2845.87	2610.86
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-3846.46	-5841.43	-11566.50	-2883.59	-4822.90	-5721.93
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/I in %)	-37.09%	-55.61%	-110.12%	-27.81%	-45.92%	-54.48%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-67.61%			-42.73%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
सामान्य कार्गो के लिए लागत विवरण

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1819.74	1839.20	1849.50	1819.74	1839.20	1849.50
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	500.15	525.06	656.20	499.84	518.64	538.14
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	1.00	1.06	1.11	1.00	1.04	1.08
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	198.00	195.43	195.43	194.18	191.66	191.66
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	80.28	84.29	89.11	78.73	82.66	87.39
	जोड़	779.43	805.84	941.84	773.75	793.99	818.26
III	मूल्यहास	38.34	36.27	33.67	38.34	36.27	33.67
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आर्बिटिट हिस्सा	740.00	777.00	909.53	756.99	794.84	863.89
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	261.97	220.09	-35.55	250.65	214.09	133.67
VI	एफएमआई का आर्बिटिट हिस्सा	56.30	46.14	46.95	56.30	46.14	46.95
VII	एफएमई का आर्बिटिट हिस्सा	178.20	187.70	209.42	194.48	202.61	210.97
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-121.90	-141.57	-162.47	-138.19	-156.47	-164.03
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	140.06	78.52	-198.02	112.46	57.62	-30.35
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	1270.34	1203.42	1095.72	1150.86	1082.61	984.35
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	197.25	187.68	169.80	180.26	170.49	153.33
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-57.19	-109.16	-367.82	-67.80	-112.87	-183.68
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-3.14%	-5.94%	-19.89%	-3.73%	-6.14%	-9.93%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-9.66%			-6.60%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
भांडागार के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	13.28	13.94	14.74	13.02	13.51	13.51
	जोड़	15.28	15.92	16.71	14.98	15.44	15.44
III	मूल्यहास	26.09	25.16	23.74	26.09	25.16	23.74
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	7.66	8.04	9.43	7.89	8.28	9.68
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	62.97	62.88	62.12	63.04	63.11	63.13
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.46	2.81	2.84	3.46	2.81	2.84
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	3.49	3.71	3.72	3.71	3.90	4.10
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-0.03	-0.90	-0.87	-0.25	-1.09	-1.26
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	62.95	61.98	61.24	62.79	62.03	61.87
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	1215.10	1167.81	1079.33	1100.70	1050.54	969.39
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	188.67	182.12	167.34	172.38	165.44	151.06
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-125.72	-120.14	-106.10	-109.59	-103.41	-89.19
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/ I in %)	-112.25%	-107.27%	-94.73%	-97.85%	-92.33%	-79.63%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-135.15%			-89.94%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पीओएल के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	786.00	823.00	823.00	786.00	823.00	823.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	131.39	137.96	145.84	128.86	133.71	133.71
	जोड़	133.39	139.93	147.82	130.82	135.64	135.64
III	मूल्यहास	5.92	5.71	5.39	5.92	5.71	5.39
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	36.03	37.83	44.39	38.04	39.95	46.63
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	610.66	639.52	625.40	611.22	641.70	635.34
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	24.32	20.64	20.89	24.32	20.64	20.89
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	30.50	32.59	32.87	32.43	34.26	36.28
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-6.18	-11.95	-11.98	-8.11	-13.62	-15.39
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	604.48	627.57	613.42	603.10	628.09	619.96
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	206.45	193.61	172.69	186.94	174.17	155.17
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	32.06	30.20	26.75	29.28	27.43	24.16
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	572.42	597.37	586.68	573.82	600.66	595.80
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	72.83%	72.58%	71.29%	73.01%	72.98%	72.39%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	73.06%			72.79%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
सीएचएलडी के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	3626.64	3959.60	3991.20	3954.98	4336.36	4367.96
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	1015.97	1066.57	1332.95	1015.52	1053.70	1093.32
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	5.10	5.03	5.03	5.00	4.93	4.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	16.77	17.61	18.61	16.45	17.27	18.25
	जोड़	1037.84	1089.21	1356.60	1036.97	1075.90	1116.50
III	मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	579.90	608.90	711.17	581.95	611.05	571.55
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2008.90	2261.49	1923.43	2336.06	2649.41	2679.91
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	0.72	0.87	0.00	0.72	0.87	0.00
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	745.09	793.00	843.00	745.09	793.00	843.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-744.37	-792.13	-843.00	-744.37	-792.13	-843.00
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	1264.53	1469.36	1080.43	1591.69	1857.28	1836.91
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी						
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ						
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)						
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/ in %)						
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में						

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	7831.73	8702.84	9116.32	7831.72	8702.83	9116.32
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	1219.17	1279.88	1599.55	1217.34	1263.12	1310.61
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	222.75	236.12	247.25	222.75	231.13	239.82
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	234.15	231.11	231.11	133.31	139.76	146.83
	(v) निकर्षण	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) अन्य	1119.65	1175.63	1242.81	1098.06	1152.97	1218.83
	जोड़	5862.95	6035.06	6528.43	5738.70	5899.29	6123.80
III	मूल्यहास	572.29	645.29	694.12	518.97	645.29	694.12
IV	प्रबंधन ओर सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	2344.25	2461.46	2881.39	2340.65	2472.78	2747.12
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-947.76	-438.96	-987.63	-766.60	-314.53	-448.72
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	242.28	218.31	231.40	242.28	218.31	231.40
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1340.43	1405.74	1451.60	1396.84	1451.05	1514.21
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1098.15	-1187.43	-1220.19	-1154.55	-1232.74	-1282.80
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-2045.91	-1626.40	-2207.82	-1921.15	-1547.27	-1731.52
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	15594.00	20509.33	24605.77	12755.14	18445.84	18061.48
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2410.27	3198.90	3843.62	1981.80	2905.08	2819.95
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-4456.18	-4825.29	-6051.43	-3902.95	-4452.35	-4551.47
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/In %)	-56.90%	-55.45%	-66.38%	-49.84%	-51.16%	-49.93%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-59.57%			-50.31%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
बर्थिंग और मूरिंग के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	2442.39	2922.58	2962.02	2442.39	2922.58	2962.02
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	315.96	331.69	414.54	316.00	327.88	340.21
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	25.00	26.50	27.75	25.00	25.94	26.92
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	18.10	17.86	17.86	17.75	17.51	17.51
	(v) निकर्षण	613.45	622.46	641.54	613.45	622.46	641.54
	(vi) अन्य	87.73	92.12	97.38	86.04	90.34	95.50
	जोड़	1060.24	1090.64	1199.08	1058.24	1084.14	1121.68
III	मूल्यहास	195.98	272.52	342.48	195.98	272.52	342.48
IV	प्रबंधन ओर सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	399.51	419.49	488.91	414.12	434.83	467.33
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	786.66	1139.93	931.56	774.05	1131.09	1030.53
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	75.56	73.31	75.19	75.56	73.31	75.19
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	242.40	254.04	266.61	256.46	265.67	276.56
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-166.84	-180.73	-191.43	-180.90	-192.36	-201.37
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	619.82	959.20	740.13	593.15	938.73	829.16
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	8677.69	13475.14	17779.45	7890.19	12114.06	11908.50
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1317.74	2102.16	2783.74	1209.97	1908.21	1859.74
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-697.92	-1142.96	-2043.61	-616.82	-969.48	-1030.58
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-28.58%	-39.11%	-68.99%	-25.25%	-33.17%	-34.79%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-43.52%			-31.07%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पाइलटेज और टोवेज के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	3980.25	4235.25	4477.30	3980.25	4235.25	4477.30
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	637.23	668.96	836.05	635.27	659.16	683.94
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	194.25	205.91	215.62	194.25	201.55	209.13
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	117.05	115.53	115.53	27.02	28.59	30.26
	(v) निकर्षण	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) अन्य	833.72	875.41	925.43	817.64	858.53	907.57
	जोड़	3009.14	3110.73	3375.71	2901.07	2992.76	3113.99
III	मूल्यहास	225.84	217.75	205.43	225.84	217.75	205.43
IV	प्रबंधन ओर सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	1227.41	1288.78	1509.42	1249.95	1312.44	1443.94
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-482.14	-382.01	-613.26	-396.61	-287.70	-286.06
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	123.13	106.24	113.65	123.13	106.24	113.65
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	687.97	724.58	750.59	709.84	740.52	774.86
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-564.84	-618.34	-636.94	-586.71	-634.28	-661.21
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1046.98	-1000.35	-1250.20	-983.32	-921.99	-947.27
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	2949.95	2627.68	2201.03	2673.42	2365.20	1985.11
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	458.10	409.88	340.09	418.76	372.53	308.43
XII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)	-1505.08	-1410.23	-1590.29	-1402.08	-1294.52	-1255.70
XIII	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/I in %)	-37.81%	-33.30%	-35.52%	-35.23%	-30.57%	-28.05%
XI V	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-37.44%			-31.28%	

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पत्तन सेवाओं के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1376.50	1512.00	1644.00	1376.50	1512.00	1644.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	125.78	132.04	165.02	125.88	130.61	135.53
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	3.50	3.71	3.89	3.50	3.63	3.77
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	98.65	97.37	97.37	88.20	93.32	98.72
	(v) निकर्षण	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) अन्य	175.84	184.63	195.18	172.45	181.07	191.42
	जोड़	1630.66	1662.68	1744.54	1616.92	1653.56	1712.52
III	मूल्यहास	148.38	153.02	144.31	95.06	153.02	144.31
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	633.12	664.77	779.31	593.49	638.26	746.24
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	-1035.66	-968.48	-1024.17	-928.97	-932.85	-959.07
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	42.58	37.93	41.73	42.58	37.93	41.73
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	372.81	387.29	387.90	394.34	406.57	422.47
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-330.23	-349.36	-346.17	-351.75	-368.64	-380.73
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1365.89	-1317.84	-1370.33	-1280.73	-1301.49	-1339.81
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	3944.97	4389.40	4614.12	2170.71	3950.37	4157.53
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	631.10	684.18	718.08	349.80	621.78	650.19
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-1996.99	-2002.01	-2088.41	-1630.53	-1923.27	-1990.00
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/ in %)	-145.08%	-132.41%	-127.03%	-118.45%	-127.20%	-121.05%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-134.80%			-122.23%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
जल आपूर्ति के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	32.58	33.00	33.00	32.58	33.00	33.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	140.20	147.18	183.94	140.19	145.46	150.93
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	0.35	0.35	0.35	0.34	0.34	0.34
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	22.36	23.48	24.82	21.93	23.03	24.34
	जोड़	162.91	171.01	209.11	162.46	168.83	175.61
III	मूल्यहास	2.09	2.00	1.90	2.09	2.00	1.90
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	84.21	88.42	103.75	83.09	87.25	89.61
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	-216.63	-228.42	-281.76	-215.06	-225.08	-234.12
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	1.01	0.83	0.84	1.01	0.83	0.84
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	37.25	39.83	46.49	36.20	38.28	40.32
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-36.24	-39.00	-45.66	-35.20	-37.45	-39.48
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-252.87	-267.43	-327.42	-250.26	-262.53	-273.61
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	21.39	17.11	11.17	20.82	16.21	10.34
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3.32	2.67	1.71	3.27	2.56	1.59
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-256.19	-270.10	-329.13	-253.53	-265.09	-275.20
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/ in %)	-786.35%	-818.49%	-997.35%	-778.17%	-803.30%	-833.93%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-909.86%			-805.14%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	773.62	756.35	791.60	773.62	756.35	791.60
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	75.12	78.86	98.56	74.56	77.37	80.27
	(ii) बिजली	10.50	10.85	16.12	10.50	10.85	16.12
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	352.95	348.36	348.36	204.09	211.76	219.73
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	99.12	104.08	110.02	97.21	102.07	107.90
	जोड़	537.69	542.16	573.06	386.36	402.05	424.02
III	मूल्यहास	52.43	56.71	53.51	52.43	56.71	53.51
IV	प्रबंधन ओर सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	855.97	898.77	1054.64	804.08	847.38	989.55
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-672.47	-741.29	-889.61	-469.25	-549.79	-675.48
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	23.93	18.97	20.09	23.93	18.97	20.09
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	122.93	126.28	127.42	94.53	100.32	107.34
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) -	-99.00	-107.31	-107.33	-70.60	-81.35	-87.25
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-771.47	-848.60	-996.94	-539.85	-631.14	-762.73
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	3907.41	3934.21	3699.11	3704.48	3782.30	3347.22
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	382.40	394.20	354.62	384.28	388.34	340.22
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137.00	129.00	119.00
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-1153.87	-1242.80	-1351.56	-924.13	-1019.48	-1102.95
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-149.15%	-164.31%	-170.74%	-119.46%	-134.79%	-139.33%
XV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-161.40%			-131.19%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	2394.00	2513.00	3670.00	2394.00	2513.00	3670.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	309.01	324.40	405.42	309.59	321.23	333.31
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	50.05	53.05	55.56	50.05	51.93	53.88
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	127.50	125.84	125.84	83.37	86.50	89.76
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	68.58	72.01	76.12	67.25	70.62	74.65
	जोड़	555.14	575.30	662.94	510.26	530.29	551.60
III	मूल्यहास	149.18	143.83	135.71	149.18	143.83	135.71
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	507.03	532.38	624.71	482.14	509.34	563.80
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1182.65	1261.49	2246.63	1252.43	1329.54	2418.89
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	74.06	63.04	93.16	74.06	63.04	93.16
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	126.92	134.00	147.41	124.24	131.65	138.81
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) -	-52.86	-70.97	-54.25	-50.18	-68.61	-45.65
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	1129.79	1190.52	2192.39	1202.25	1260.93	2373.24
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2251.15	2038.86	1752.02	2041.54	1898.35	1585.68
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	349.56	318.01	270.95	319.77	288.65	246.61
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIII	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) +	780.23	872.51	1921.43	882.48	972.28	2126.63
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	32.59%	34.72%	52.36%	36.86%	38.69%	57.95%
XV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	39.89%			44.50%		

मुरुगांव पत्तन न्यास दरमान

1.1. परिभाषाएं—सामान्य

इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त 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) "कोल्ड मूव" का अर्थ प्रचालन के इंजन के बिना पोता का संचलन होगा।
- (iii) "संयुक्त लदान" प्राथमिक तौर पर बर्थ सं. 9 (एमएचओपी) पर पोत का लदान और तब मध्यप्रवाह में उतराई इंगित करता है।
- (iv) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (v) "मध्यप्रवाह लदान" विशेष रूप से बर्थ के अतिरिक्त स्थानों पर पोत का लदान इंगित करता है।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
(ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूपए में संग्राहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनःरूपांतरण के लिए लागू किया जाएगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख) कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं सहित टर्मिनल कोल, पीओएल के अलावा सभी तटीय कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग) कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।

- (घ) कंटेनर संबद्ध प्रभारों के मामले में, जलयान-घाट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायत लागू होगी।
- (ङ) यदि विदेशी पत्तन से कंटेनर/कार्गो तटीय समुद्रीय यात्राओं पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती यानांतरण के लिए एमओपीटी पर उतरता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित यानांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाना चाहिए।
- (vi) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर 13.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एमओपीटी विलंबित वापसियों पर 13.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (ग) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एमओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii) सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (viii) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एमओपीटी कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख) पत्तन भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण स प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) पत्तनों को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). क्रूज पोतों के मामले में पत्तन देयताओं का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसी प्रकार, क्रूज पोतों पर पाइलटैज शुल्कों, बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार लागू दर का 70 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (x). उपयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

भाग-1 – पोत संबंधित प्रभार

खंड-क – पत्तन देयताएं

क्र. सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	पोत	4.02	0.146224	प्रत्येक प्रवेश
2.	(क). उपर्युक्त क्र.सं. 1 में नहीं शामिल और लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न, कंट्री क्रॉफ्ट, टग, लॉच, फिशिंग ट्रॉलर्स, बार्ज और अन्य पोत।	1.79	0.065572	प्रत्येक प्रवेश
	(ख). कंट्री क्रॉफ्ट, लॉच और अयस्कों का वहन करने वाली बार्ज।	निःशुल्क	निःशुल्क	

टिप्पणियां :

- (1). पत्तन देयताएं पोत के प्रत्येक प्रवेश पर, जबकि यानांतरकों के मामले में तीस दिनों में एक बार वसूल किए जाएंगे।
- (2). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70 प्रतिशत पर लगाई जाएंगी :
 - (i) 3000 टन से अनधिक सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में संलग्न पोत।

- (ii) देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए विशेषतः दूसरे पोत में सामान्य कार्गो को चढ़ाने के लिए पत्तन में आने वाले पोत।
- (iii) बंधघाट, कंटेनर और आरओ-आरओ पोत।
- (3). पत्तन देयताएं निम्न पर प्रभार्य नहीं होंगी :
- (i) कोई विहार नौका।
- (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़कर मौसम के दबाव से अथवा कोई क्षति उठाने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है।
- (iii) सरकार के स्वामित्व और नीला/सफेद चिह्नांकित चलने वाले पोत।
- (iv) अन्य भारतीय पत्तनों के पोत।
- (v) सौहार्द दौरों पर आने वाले भारत सरकार के अनुसंधान पोत और विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
- (4). स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (5). पत्तन में प्रवेश करने परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने या यात्रियों को नहीं ले जाने वाले (ऐसी उतराई और पुनः नौभरण, जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (6). क्रूज पोत जहां यात्रियों को चढ़ाना और उतारना शामिल न हो, पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (7). स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कम किए गए टनभार जोकि इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणियां" में निर्दिष्ट है, को इसके सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।
- (8). सामान्य कार्गो बर्थों और मूरिंग डॉल्फिनों के विदेशी अभिग्रहण पर 0.01885 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की विशेष दर वसूल की जाएगी।

खंड-ख – पाइलटेज शुल्क

समेकित पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क में पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचां की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बहिर्मुखी गतिविधि और "पत्तन सुविधा" के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल है। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।

I. पाइलटेज शुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30000 जीआरटी तक	8.97	0.327314
2.	30001 से 60000 जीआरटी	7.22	0.261846
3.	60001 जीआरटी और अधिक	6.31	0.229125

II. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30,000 जीआरटी तक के सभी पोत	1.38	0.0502
2.	30,001 से 60,000 जीआरटी के पोत	1.11	0.0402
3.	60,001 जीआरटी और अधिक के पोत	0.96	0.0351

टिप्पणियां :

- (1). मध्यप्रवाह से बर्थ तक अथवा बर्थ से मध्यप्रवाह तक पोत का स्थानांतरण अथवा बर्थ या लंगरगाह का परिवर्तन पृथक प्रभार लगाने योग्य हैं। स्थानांतरण प्रभार स्थानांतरण के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पाइलटेज से संबंधित आगम और बहिर्गम संचलन तथा स्थानांतरण का एक अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है।

(2). पत्तन की सुविधा के लिए निष्पादित कोई स्थानांतरण के लिए प्रभार नहीं होगा।

“पत्तन सुविधा” निम्नलिखित में से किसी एक के अर्थ हेतु परिभाषित की है :

- (i) अगर बर्थ पर कोई कार्यरत कार्गो पोत बंदरगाह/बंधघाट में यानांतरकों सहित कोई पोत तलकर्षण कार्य/जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य करने तथा किसी तलकर्षक के लिए बर्थ आबटित करने या बर्थ के मरम्मत कर्य कराने, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे स्थानांतरण की आवश्यकता होती हो, के लिए स्थानांतरित/बर्थ से हटाया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए स्थानांतरण को भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा।
- (ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट प्राप्त है, ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन सुविधा” माना जाएगा।

(3). तथापि यानांतरकों के मामले में, स्थानांतरण के सभी कार्य प्रभार्य हैं।

(4). जब भी किसी पोत को दूसरे पोत बाहर जाने की प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा” के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :

- (i) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करनी होती है।
- (ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
- (iii) पोत जा किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं।

(5). **रद्दकरण प्रभार :**

पाइलटों के मामले में, जिनकी सेवाएं किसी गतिविधि के लिए मांगी जाती हैं परंतु उपयोग नहीं किया जाता है, नीचे दिए गए शुल्क प्रभार्य होंगे :

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले प्राप्त रद्दकरण	शून्य	शून्य
(ii)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले परंतु डेढ़ घंटे से अधिक पूर्व प्राप्त रद्दकरण	2642.19	96.29568
(iii)	पाइलट के बुकिंग समय से पहले डेढ़ घंटा पूर्व प्राप्त रद्दकरण अथवा यदि पाइलट स्टेशन छोड़ चुका हो परंतु टर्गों ने स्टेशन न छोड़ा हो	3302.72	120.3696
(iv)	पाइलट के पोत पर सवार होने और सवार होने के आधे घंटे के भीतर, परंतु टर्गों ने स्टेशन न छोड़ा हो, प्राप्त रद्दकरण	3963.40	144.44508
(v)	— उपर्युक्त — परंतु 1 टर्ग ने स्टेशन छोड़ दिया हो	7926.56	288.8886
(vi)	— उपर्युक्त — परंतु 2 टर्गों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	11889.80	433.33368
(vii)	— उपर्युक्त — परंतु 3 टर्गों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	15853.05	577.7772
(viii)	पाइलट के पोत पर सवार होने के 30 मिनट पश्चात (यथा लागू विराम प्रभारों के अलावा)	3963.31	144.44508

टिप्पणी : रद्दकरण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि पोत के संचलन की बुकिंग पत्तन पर आरोग्य कारणों से रद्द की जाती है।

(6). **रुकने का प्रभार :**

अगर कोई पोत उस पर पाइलट के प्रयोजनार्थ पाइलट के सवार होने के तीस मिनट के भीतर संचलन के लिए समर्थ नहीं है तो वह जब तक संचलित नहीं होता, तीस मिनट से अधिक के लिए प्रति आधे घंटे अथवा उसका भाग के लिए तटीय पोत में मामले में रू0 2642.06 अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे 96.29 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त शुल्क प्रभार्य होगा। इसके अतिरिक्त नीचे दिए गए अनुसार टर्ग किराया प्रभार भी देय होगा :

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	बिना टग – प्रति आधा घंटा अथवा उसका हिस्सा	2642.19	96.2957
(ii)	1 टग के साथ – उपर्युक्त –	7926.56	288.8886
(iii)	2 टगों के साथ – उपर्युक्त –	11889.80	433.3337
(iv)	3 टगों के साथ – उपर्युक्त –	15853.05	577.7772

- (7). अगर बर्हिगम यात्रा वाला पोत खराब मौसम के कारण पत्तन की सीमा के बाहर पाइलट को ले जाता है तो पत्तन में पाइलट के ड्यूटी पर वापस आने की सूचना देने तक तटीय पोत के मामले में रू0 3094.65 प्रतिदिन अथवा विदेशगामी पोत के मामले में 158.13 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की दर से प्रतिपूर्ति पोत के मास्टर द्वारा की जाएगी। इसके अतिरिक्त, पोत पर मौजूद पाइलट के खाने और ठहरने तथा उसे पत्तन में वापस भेजने की लागत का व्यय पोत के मास्टर द्वारा देय होगा।
- (8). तरंगरोध जल के पश्चिम यानांतरक की दोहरी बैंकिंग के लिए प्रभार लागू स्थानांतरण प्रभारों का डेढ़ गुना होगा।
- (9). किसी प्रचालन में पूर्णतः अथवा अंशतः “कोल्ड मूव” पर पोत की पाइलटिंग करने के लिए पाइलटेंज शुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों का दोगुना लगाया जाएगा।
- (10). कार्गो उतारने के पश्चात पोत सफाई के लिए पत्तन सीमाओं के बाहर जाता है और पत्तन की सीमा में पुनः प्रवेश करता है तो पाइलटेंज शुल्क प्रभार्य होगा। यदि पत्तन सीमाओं के भीतर ऐसे पोतों की सफाई की जाती है तो स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के लिए विशेष प्रभार मुरुगांव बंदरगाह में शुष्क गोदी

1. डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से आगम और बर्हिगम संचलन :

फ्लोटिंग गोदियों/ले-अप जेट्टी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :

- (i) हॉट मूव खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेंज शुल्क की वास्तविक दर।
- (ii) कोल्ड मूव (अर्थात इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेंज शुल्क की दोगुनी दर, अगर आगम और बर्हिगम दोनों संचलन कोल्ड संचलन हों। अगर एक कोल्ड हो तो पाइलटेंज शुल्क की दर का डेढ़ गुना प्रभार्य होगा।

2. अन्य संचलन :

पत्तन क्षेत्र से शुष्क गोदी/स्लिपवे और विलोमतः तक। शुष्क गोदी/स्लिपवे से ले-अप जेट्टी और विलोमतः या ले-अप जेट्टी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः

- (i) हॉट मूव प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेंज शुल्क का 50%
- (ii) कोल्ड मूव (अर्थात इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) हॉट मूव में संचलनों के लिए यथानिर्दिष्ट दरों का दोगुना प्रभार

टिप्पणियां :

- (1). उपर्युक्त प्रभार दरमान और समय-समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पाइलटेंज फीस के अतिरिक्त हैं।
- (2). बर्थ पर लगाने, बर्थ से हटाने अथवा डब्ल्यूआईएसएल को/से स्थानांतरण सुविधाओं के सभी संचलन उपर्युक्त दरों पर प्रभार्य हैं।

- (3). मुरुगांव पत्तन में एकमात्र डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं के प्रयोग के लिए आने वाले पोत प्रारंभ में यथा उपर्युक्त 1 (i) अथवा 1 (ii) के अनुसार अदा करेंगे। वे डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं होने वाले एक निःशुल्क स्थानांतरण के हकदार होंगे।

खंड-ग – बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार

I. बर्थ किराया प्रभार

क्र. सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग						
		बर्थ सं. 8		बर्थ सं. 7, 10 और 11 (जहां घाट क्रेंनें उपलब्ध नहीं कराई गई हों)		बर्थ सं. 9 के लिए पोत का आकार	बर्थ सं. 9 (एमओएचपी)	
		तटीय पोत (रूप में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रूप में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)		तटीय पोत (रूप में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	15,000 जीआरटी तक के पोत	0.06890	0.002535	0.0351	0.001274	(i) 30,000 जीआटी तक के पोत	0.1391	0.005093
(ii)	15,000 जीआरटी से ऊपर के पोत	0.1456	0.0052936	0.0975	0.003543	(ii) 30,000 से 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.3744	0.0136656
						(iii) 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.1287	0.004703

टिप्पणियां :

- उपर्युक्त प्रभार बर्थ, घाट, बंध घाट, जेट्टी आदि में आने वाले, अथवा खड़े रहने वाले पोतों और अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों पर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए लगाए जाने योग्य है।
- ये दरें गंतव्य स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी पोतों पर लागू हैं।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन के उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोग्य किन्हीं कारणों रात्रि नौचालन और खराब मौसम के अधीन से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा अधिक बेकार खड़ा रहता है।

II. लंगरगाह प्रभार

- कार्गो के लदाई/उतराई प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने में नहीं संलग्न होने वाले पोत :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूप में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(क).	स्वयं का लंगर डब्ल्यू/बी	53.89	1.96
(ख).	स्वयं का लंगर ई/बी	75.27	2.74
(ग).	मूरिंग घाटों का प्रयोग	107.38	3.91

- कार्गो की लदाई/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने और उतारने में संलग्न पोत :

क्र.सं.	पोत की श्रेणी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूप में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
(क).	दर प्रति जीआरटी	0.0273	0.0208	0.000979	0.000744

3. अन्य पोत :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
1.	लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न लॉच, फिशिंग ट्रॉलर्स, कंट्री क्रॉफ्ट्स और सर्वेक्षण पोत और 1800 जीआरटी तक के आकार के छोटे बल्क वाहक	5.395	5.395	0.19591	0.19591

खंड ग (I) और ग (II) के लिए सांझा टिप्पणियां :

1. बर्थ किराए में बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का कब्जा, बर्थ में समयोपरि, कार्य, टेलीफोन, कूड़ा-करकट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्निशमन निगरानी आदि।
2. 1 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/लंगरगाह पर कब्जा करने के समय से परिकल्पित की जाएगी।
3. (i) नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
(ii) बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
(iii) पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
(iv) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

“गलत संकेत” तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार-भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

4. अगर कोई पोत कार्गो कार्य को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा एमओपीटी द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा बर्थ को खाली करने के लिए दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जा भी बाद में हों, बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो पोत सामान्य दर के पांच गुणा पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगा, इसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक कम किया जाएगा।
5. बर्थ सं. 9 में स्थिरक भार समाप्त करने के लिए अनुमत्त समय 3 घंटे का होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के पांच गुणा पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा, जिसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक अर्थात् किसी प्रभार अथवा छूट, जो पोत पर लागू हो, के बिना घटाया जाएगा। यह बर्थ पर पोत के रुकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।
6. अगर किसी नौका को एमओएचपी से संबद्ध नौका उतराई जेट्टियों में लाया जाता है, जेट्टी को उतराई पूरा होने अथवा निर्यातक, जिसके लिए नौका अयस्क लेकर आई थी, के लिए आबंटित नौका उतराई अवधि के 15 मिनट के भीतर जेट्टी खाली नहीं करती है तो वह प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए रू0 197.34 की दर से जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगी।
7. बर्थ में दूसरे पोत के किनारे खड़े पोत के लिए पोत द्वारा देय प्रभारों के 50 प्रतिशत पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
8. नौका, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो बर्थ पर एकमात्र बंकरिंग, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, पर न्यूनतम निर्धारित बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा।
9. कार्गो का लदान करने अथवा उतारने या यात्रियों को चढ़ान अथवा उतारते समय बंधघाट का प्रयोग करने वाले पोत पर तटीय पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए रू0 32.24 और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 1.175525 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 2 में निर्धारित लंगरगाह शुल्कों के अलावा प्रभार्य होगा।

10. कार्गो प्रहस्तन कर रहे अथवा मूरिंग डॉल्फिन्स में बेकार खड़े पोतों को खड ग (II) की मद सं. 2 के अधीन यथा निर्धारित लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे। लंगरगाह प्रभारों के अलावा, मूरिंग डॉल्फिन्स का इस्तेमाल करने वाले पोतों को उपर्युक्त टिप्पणी सं. 9 के अधीन यथा निर्धारित अतिरिक्त प्रभार अदा करने होंगे।
11. खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 3 में निर्धारित दरें गोवा में विधिवत् पंजीकृत और महापत्तन न्यास बंदरगाह नौका नियमों के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित होने के लिए लाइसेंस प्राप्त लॉच, मछलीमार ट्रॉलर और देशी नौकाओं के मामले में लागू नहीं होगी।
12. प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 (i) किसी पोत को "प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
13. बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 (i) किसी पोत का बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
 (ii) इसके अतिरिक्त, पोत के लिए बाहर/भीतर स्थानांतरण प्रभार उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें बाहर भेजने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
 (iii) उपर्युक्त योजना के अनुसार, प्रभारों के अनुप्रयोग से निम्नलिखित पोतों को छूट प्रदान की जाएगी :
 (क) रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।
 (ख) सद्भावना भ्रमण पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
 (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत और भारत सरकार के अनुसंधान पोत।
 (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।
14. क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना
 (i) यह योजना बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर सही मौसम के दौरान ही प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क अर्थात् 1 अक्टूबर और 31 मई के बीच समुद्री यात्रा करने वाले पोतों पर लागू होगी।
 (ii) ईएलटी योजना के प्रयोजन से घुमाव समय पर्याप्त कार्गो अर्थात् चट्टा यार्ड में पार्सल आकार के 90 प्रतिशत की उपलब्धता और संबद्ध निर्यातक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर नौभरण के लिए तैयार होने के समय से शुरु होगा और कार्गो प्रचालन पूरा होने पर बर्थ से प्रस्थान के समय पर समाप्त होगा। पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में निर्धारित समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बना रखा जाना चाहिए।
 (iii) निर्धारित सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदंड नीचे दिए गए सूत्र का प्रयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा:

$$\text{निर्धारित सीमा} = \frac{\text{क}}{\text{ख}} + \text{ग}$$

जहाँ
 क = बर्थ सं. 9 में लदान (एक्स जलयान में) किया गया टनभार
 ख = औसत दैनिक लदान दर (निम्नलिखित के रूप में परिकल्पित पिछले 5 वर्षों पर आधारित)

$$\text{बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित कुल टनभार}$$

$$\text{बर्थ सं. 9 में पोतों द्वारा व्यतीत कुल समय (सकल)}$$

ग = औसत बर्थिंग-पूर्व रुकना (पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों पर आधारित)

(iv) मानदंड/निर्धारित समय तथा साथ ही वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए लदान हेतु लिए गए कुल समय को माना जाएगा, जब कोई पोत एक ही अथवा भिन्न निर्यातकों द्वारा दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है।
 (v) किसी पोत द्वारा वास्तविक बर्थिंग-पूर्व रुकने का कुल समय और बर्थ सं. 9 पर पोत द्वारा वास्तव में व्यतीत कुल समय की तुलना यह निर्धारित करने के लिए कि क्या पोत बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार में छूट का हकदार है या उसे पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अदा करना होगा, उस पोत के लिए ऊपर (iii) में निर्धारित तरीके से परिकल्पित मानदंड/निर्धारित समय से की जाएगी।

- (vi) पोत, जो इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से कम समय में परिवर्तित हो जाते हैं, पर निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग-पूर्व रूकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
- (vii) निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग-पूर्व रूकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर छूट प्रदान की जाएगी, अगर पोत के परिवर्तन का समय इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से अधिक हो जाता है।
- (viii) अनुमानित आधार पर सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के साथ पूरक बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम तौर पर देय होगा और उसे लौटा दिया जाएगा, अगर पोत निर्दिष्ट परिवर्तन अवधि प्राप्त नहीं करते।
- (ix) एमओपीटी ऊपर उप-टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य सूत्र का प्रयोग करते हुए पिछले पांच वर्ष के औसत आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक वर्ष योजना को संशोधित करना होगा। ऐसा करते समय, एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ को संगत आंकड़े प्रस्तुत करेगा।
- (x) यह योजना बर्थ सं. 9 में लादे गए लौह अयस्क पोतों पर लागू होगी, इसके बावजूद भी कि वे पहले मध्यप्रवाह में और बाद में बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर लादे गए।

15. मूरिंग डोलफिन्स में कार्गो प्रहस्तन कर रहे अथवा बेकार खड़े पोतों को खंड ग (II) की मद सं. 2 के अधीन यथा निर्धारित लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे। लंगरगाह प्रभारों के अलावा, मूरिंग डोलफिन्स का उपयोग करने वाले पोतों को उपर्युक्त टिप्पणी सं. 9 के अधीन यथा निर्धारित अतिरिक्त प्रभार अदा करने होंगे।

खंड-घ – पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

I. (क) पोतों को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

क्र.सं.	स्थिति	दर प्रति 1000 लिटर	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थ में	130.33	4.75023
2.	बार्जों द्वारा		
	(क) ब्रेक वॉटर के भीतर	228.15	8.31409
	(ख) ब्रेक वॉटर से परे	293.28	10.68865

(ख). बार्ज के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति के रद्दकरण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	3076.45	112.13
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	6152.97	224.25

(ग) जल बार्ज के लिए विराम प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	1538.23	56.063
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	3076.52	112.125

बार्ज द्वारा जल आपूर्ति के लिए न्यूनतम मांग के लिए प्रभार डब्ल्यूओबी में 50 टन अथवा ईओबी में 25 टन के लिए होंगे। तथापि, यदि पानी की कमी कारण पत्तन द्वारा कम मात्रा की आपूर्ति की जाती है तो प्रभार मात्रा के अनुसार होंगे।

II. टगों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (ईंधन और स्नेहकों सहित)	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थिंग, बर्थ से हटाने, स्थानांतरण और पत्तन सीमाओं में पोतों के कर्षण में सहायता करने के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	12895.35	469.983

भाग-II - कार्गो संबंधित प्रभार

खंड-क - घाटशुल्क प्रभार

I. बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात और निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
I. बल्क कार्गो				
1.	सभी किसम के अम्ल	मीट्रिक टन	67.50	40.50
2.	पशु उत्पाद			
	(क). खालें और चमड़ा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ख). अस्थि और अस्थि चूण	मीट्रिक टन	15.00	9.00
3.	हथियार, अस्त्र-शस्त्र, विस्फोटक और रक्षा भंडार	मीट्रिक टन	60.00	36.00
4.	एस्बेस्टस			
	(क). एस्बेस्टस, अविनिमित	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). एस्बेस्टस, विनिमित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
5.	एल्युमिना (थोक)	मीट्रिक टन	30.00	18.00
6.	कार्बन ब्लैक संभरण भंडार	मीट्रिक टन	45.00	27.00
7.	कास्टिक सोडा	मीट्रिक टन	45.00	27.00
8.	सीमेंट खंगर, सीमेंट और सीमेंट उत्पाद	मीट्रिक टन	30.00	18.00
9.	कोयला, जलावन की लकड़ी, कोक/चारकोल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
10.	रेत, ईट, टाइल, चूना मृत्तिका आदि जैसी निर्माण सामग्रियां	मीट्रिक टन	9.00	5.40
11.	कपास			
	(क). कच्ची कपास और सूत के धागे	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). कपास अपशिष्ट	मीट्रिक टन	9.00	5.40
12.	सल्फर, रॉक फॉस्फेट सहित उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियां, खाद और अन्य रसायन	मीट्रिक टन	27.00	16.20
13.	खाद्य सहित चावल और गेहूँ के अतिरिक्त खाद्यान्न, तिलहन, मोटे अनाज, दालें	मीट्रिक टन	22.50	13.50
14.	कच्चा काजू, कसावा, नारियल, कोपरा, हल्दी के बीज आदि सहित फल, अखरोट			
	(क). नारियल और प्याज सहित फल और सब्जियां	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). सभी प्रकार की अन्यथा अनिर्दिष्ट गिरियां	मीट्रिक टन	36.00	21.60
15.	जूट और जूट उत्पाद, नारियल रेशा और उसके उत्पाद	मीट्रिक टन	15.00	9.00
16.	ग्रेनाइट और संगमरमर			
	(क). ब्लॉक (अशोधित)	मीट्रिक टन	15.00	9.00
	(ख). प्रसाधित, तराशे हुए अथवा मूर्ति कला	मीट्रिक टन	30.00	18.00
17.	द्रव कार्गो			
	(क). मोनो इथीलिन ग्लाइकॉल	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	45.00	27.00

18.	लकड़ी के लट्टे, टिम्बर, लकड़ी, बाँस आदि			
	(क). असंसाधित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). बार्ड, खंबे, प्लाइवुड आदि जैसे संसाधित	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ग). लकड़ी की लुगदी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
19.	शीरा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
20.	इथनोल	मीट्रिक टन	52.50	31.50
21.	धातु (सभी), धातु उत्पाद, स्पंज लोहा, ऊष्म ब्रिकेट युक्त और स्क्रैप आदि	मीट्रिक टन	30.00	18.00
22.	कच्चा लोहा	मीट्रिक टन	26.25	15.75
23.	खली, चारा, भूसा, पशु चारा आदि	मीट्रिक टन	24.00	14.40
24.	कागज़			
	(क). अपशिष्ट कागज़ के अतिरिक्त सभी प्रकार के कागज़	मीट्रिक टन	37.50	22.50
	(ख). अपशिष्ट कागज़	मीट्रिक टन	22.50	13.50
25.	रबड़ और रबड़ उत्पाद			
	(क). रबड़ – कच्चा	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). रबड़ – विनिर्मित	मीट्रिक टन	37.50	22.50
26.	नमक	मीट्रिक टन	4.35	2.61
27.	चीनी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
28.	सिंथेटिक रेज़िन	मीट्रिक टन	37.50	22.50
29.	धातुकर्मीय कोक	मीट्रिक टन	45.00	27.00
30.	द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस	मीट्रिक टन	125.00	75.00
31.	चावल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
32.	गेहूँ	मीट्रिक टन	30.00	18.00
33.	चूना पत्थर	मीट्रिक टन	9.60	5.75
34.	द्रव अमोनिया	मीट्रिक टन	99.00	59.40
35.	अन्यत्र अन्यथा नहीं विनिर्दिष्ट सामग्रियाँ	मीट्रिक टन	30.00	18.00
36.	सभी जीवित पशु, पक्षी और सर्प	प्रत्येक	7.50	4.50
37.	संबद्ध यात्रियों के साथ नहीं आने वाले बैग और वैयक्तिक सामान	प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग	3.00	1.80

टिप्पणी :

- फॉस्फोरिक अम्ल जब मध्यप्रवाह में प्रहस्तित किया जाता है तो घाटशुल्क प्रभार मद सं. 1 में निर्धारित घाटशुल्क का 50 प्रतिशत होगा।
- किसी कार्गो को 'अप्रत्याशित सामग्री' रूप में वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करना होगा कि क्या इस कार्गो को उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

II. खनिज तेल/पीओएल उत्पाद

क्र. सं.	श्ववरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात/निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
1.	(क). डीजल तेल, भट्टी तेल, ईंधन तेल, विमानन ईंधन, किरोसिन तेल को छोड़कर, यहां इसमें शामिल अनिर्दिष्ट सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) के दमनांक वाली सभी मदें	मीट्रिक टन	70.00	42.00
	(ख). किरोसिन		50.00	30.00
2.	(क). विमानन स्पिरिट, बेंजिन, पेट्रोल, गैसोलीन, मोटर स्पिरिट और पेट्रोलियम कोक को छोड़कर यहां अनिर्दिष्ट मदों सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) से कम के दमनांक सहित सभी मदें।	मीट्रिक टन	99.00	59.40
	(ख). पेट्रोलियम कोक		24.00	14.40

टिप्पणी : पीओएल उत्पाद तटीय कार्गो के लिए रियायती घाटशुल्क दर के लिए हकदार नहीं होंगे। तटीय पीओएल उत्पादों पर कॉलम 4 में आयात/निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर लागू होगी।

III. खनिज अयस्क और गुडिटकाएं (बर्थ सं. 9 – एमओएचपी के अलावा)

क्र. सं.	पत्तन की श्रेणी	दर प्रति टन (रूपयों में)							
		बर्थ में स्थिति				मध्यप्रवाह/किनारे पर स्थिति			
		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुडिटकाएं	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो	लौह अयस्क	लौह अयस्क गुडिटकाएं	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	30,000 डीडब्ल्यूटी तक	12.22	14.56	17.10	10.27	7.54	9.88	11.05	6.63
2.	30,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक परंतु 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम	12.22	14.56	17.10	10.27	8.71	11.05	12.22	7.35
3.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक	12.22	14.56	17.10	10.27	9.88	12.22	14.56	8.71
4.	(i) परलाइट अयस्क			19.24	11.57			19.24	11.57
	(ii) लौह धातुकर्मीय अपशिष्ट (ऑक्साइड पूर्ण)			14.56	8.71			14.56	8.71
	(iii) मैगनीज अयस्क और लैह-मैगनीज अयस्क			12.22	7.35			12.22	7.35
5.	लौह अयस्क गुडिटकाएं (तटीय यातायात के लिए बार्जों द्वारा प्रहस्तित)		21.58						

खंड क – I, II और III के लिए टिप्पणियां

1. प्रभार्य भार न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा। भिन्न को 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।
2. घाट की दीवार पर उन आगमन के बाद 24 घंटे क भीतर अथवा 48 घंटों के भीतर की गई घोषणा कि जब उतराई का दिन पत्तन के अवकाश का दिन है और कि अन्य पत्तन को यानांतरण के लिए अभिप्रेत है तो उतराई की तारीख से एक महीने के भीतर प्रेषित की जा रही ऐसी उतारी गई सामग्रियां। प्रत्येक प्रचालन के लिए तत्संबंधी घाटशुल्क दरों के दो-तिहाई पर।
3. पोतों से सामग्रियां, जा उन्हें उतराई स्थल से गुजरे बिना उतराई स्थान के किनारे होते हुए किसी हल्की नौका अथवा विलोमतः में यानांतरित। घाटशुल्क दरों के 75 प्रतिशत पर।
4. एक मीट्रिक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मदों पर प्रति टन आधार पर घाटशुल्क लगेगा।
5. अयस्क और गुडिटका के अतिरिक्त सभी वस्तुओं, जब मध्यप्रवाह में उतारी जाती है, पर घाटशुल्क बर्थ पर लागू दरों के 60 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा।
6. धूल निवारण प्रणाली पर व्यय की वसूली करने के लिए, बर्थ सं. 7, 10 और 11 में प्रहस्तित कोयला/कोक पर रू0 2.15 प्रति टन की दर से शुल्क वसूल किया जाएगा। निर्यात के लिए बैगों में लाए जाने वाले क्लसाइड कोक के लिए यह लेवी प्रभार्य नहीं होगी।

IV. लौह अयस्क और गुडिटकाओं के लिए प्रहस्तन प्रभार (बर्थ सं. 9 में एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित)

क्र.सं.	सामग्रियों का विवरण	आयात/निर्यात दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रूपए में)
1.	लौह अयस्क	84.24

2.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	
	(i) प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त अवधि के दौरान	90.08
	(ii) प्रत्येक वर्ष सितम्बर से मई साफ मौसम शुरू होने के दौरान	158.99

टिप्पणियां :

- (1). उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त, निम्नलिखित पैटर्न पर प्रत्येक प्रचालनात्मक वर्ष के प्रारंभ से 1 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए भूखण्ड धारित करने वाले भूखण्ड आबंटितियों के लिए छूट के अधीन रू0 5.85 प्रतिटन की दर पर न्यूनतम अधिभार लगाए जाने योग्य होगा।

कुल आय के स्तर को प्राप्त करने पर	प्रति 1000 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग के लिए अनुमत्त छूट की दर (रूपयों में)
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 8.75 गुणा	1.30
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.00 गुणा	2.60
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.25 गुणा	4.16
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.50 गुणा	5.85

- (2). "प्रचालनात्मक वर्ष" का अर्थ अक्टूबर के पहले दिन से प्रारंभ करके अनुवर्ती कैलेंडर वर्ष के 30 सितम्बर को समाप्त होने वाली 12 महीने की अवधि है।
- (3). भूखण्ड आबंटितियों को छूट का भुगतान नीचे यथाङ्गित दो किस्तों में किया जाएगा :
- (i) प्रचालनात्मक वर्ष के पहल आठ महीनों की समाप्ति पर, इस अवधि के दौरान वास्तव में प्राप्त कुल आय पर टिप्पणी (1) के अधीन स्वीकार्य राशि के 75 प्रतिशत तक सीमित छूट का अंतरिम भुगतान अदा किया जाएगा।
- (ii) प्रचालनात्मक वर्ष की समाप्ति पर वर्ष के दौरान कुल आय पर स्वीकार्य छूट का भुगतान ऊपर टिप्पणी 3 (i) के अनुसार किए गए अंतरिम भुगतान, अगर कोई हो, को समायोजित करने के बाद किया जाएगा।
- (4). यानांतरकों के माध्यम से लौह अयस्क के प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए प्रभार क्रमशः रू0 7.02 प्रति टन और रू0 3.51 प्रति टन की दर से यानांतरक पोत-स्वामियों से संग्रहित किए जाएंगे। (सितम्बर, 1996 के दौरान औसत भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत करें)।

खंड-ख – कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

I. कंटेनरों आर कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रूपयों में)			
		तटीय		विदेशी	
		20'	40'	20'	40'
1.	लदा हुआ कंटेनर	600.00	900.00	1000.00	1500.00
2.	खाली कंटेनर	60.00	90.00	100.00	150.00

टिप्पणी : उपर्युक्त निर्धारित समेकित प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनर के लिए घाटशुल्क के साथ-साथ कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है।

II. भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	प्रथम 30 दिनों के लिए		
	– 20 फीट तक	6.55	0.143
	– 20 फीट से ऊपर	9.80	0.214

2.	उपर्युक्त दरों में निम्नवत् वृद्धि की जाएगी :	
(क).	31वें दिन से 45वें दिन	50 प्रतिशत
(ख).	46वें दिन से 60वें दिन	75 प्रतिशत
(ग).	61वें दिन से 90वें दिन	100 प्रतिशत
(घ).	91वें दिन से आगे तक	200 प्रतिशत

टिप्पणियां :

- (1). लादे गए/नौवहित कंटेनरों, खाली अथवा भरे हुए, पर एक दिन की निःशुल्क अवधि दी जाएगी। आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के उतरने की दिन से बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से शुरू होगी।
- (2). उपर्युक्त निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों के अलावा होगी।
- (3). परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर से उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, से निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग करने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करेगा और या तो उसे वापस ले सकता है या उसे पत्तन परिसर से हटा सकता है; और,
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई और खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयां करने के समय तक लगाया जाना जारी रहेगा।
 - (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो मुक्त करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा जब्त/अधिगृहीत कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क घेराबंद क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।
- (4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/पोत पर भेजने की स्थिति में न हो।
- (5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दे दिया गया हो तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

III. प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	प्रति प्रशीतन कंटेनर बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार –	
(क).	20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर	रु0 139.00
(ख).	20 फीट से अधिक की लम्बाई के कंटेनर	रु0 154.00

खंड-ख के लिए सामान्य टिप्पणी :

- (1). प्रयोक्ताओं पर आरोप्य नहीं किए गए कारणों से कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे।

खंड-ग – अंतरण शैडों के लिए भंडारण प्रभार

I आयात

क ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस – 10 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (₹0)
1 - 10 दिन	10.00
11 - 20 दिन	15.00
21 - 30 दिन	20.00
31वें दिन से आगे	25.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस – 3 दिन

(ii) सामान्य किराया

घटक	दर प्रति टन प्रति दिन (₹0)
(क). एमओपी, रॉक फॉस्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	1.00
(क). कच्ची चीनी	1.00
(ग). सीमेंट और अन्य	1.00

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्दगी दर के आधार पर परिकलित किया जाएगा।

घटक	सुपुर्दगी दर प्रतिदिन
(क). एमओपी, रॉक फास्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	750 टन
(ख). कच्ची चीनी	500 टन
(ग). उपर्युक्त विनिर्दिष्ट से इतर घटक	500 टन

(iii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क नीचे दी गई दर पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (₹0)
1 - 10 दिन	3.00
11 - 20 दिन	6.00
21 - 30 दिन	10.00
31वें दिन से आगे	15.00

II निर्यात

क ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस – 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.00
11 - 20 दिन	3.00
21 - 30 दिन	5.00
31वें दिन से आगे	10.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिन – 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो –

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियां :

- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कार्गो के पूरा उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा गया था के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जाएंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिकलित की जाएगी।
- निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
- किराया आधार पर पत्तन शैडों/खुले प्लॉटों में भंडारित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
- पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियमों में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किन्हीं नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
- भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से परिगणित की जाएगी।
- किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंशन सेंटन में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

III. भूमि किराया/विलंब शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग प्रति दिन (रुपयों में)
1.	विस्फोटकों अथवा अन्य खतरनाक सामानों के लिए भूमि किराया :	
	(क). 6 से 10 दिनों से अधिक	17.88
	(ख). 11 से 15 दिनों से अधिक	21.45
	(ग). 15 दिनों से अधिक	28.60

टिप्पणियां :

- प्रभार्य वजन न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा, जिसे 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।

- (2). मद (ख) के अधीन निःशुल्क दिवस पोत के कार्गो की पूरी उतराई अथवा अंतिम पैकेज के उतरने के दिन के बाद रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर-प्रचालक दिनों को छोड़कर 6 कार्यदिवस माना जाएगा।
- (3). निःशुल्क दिवस के प्रयोजनार्थ 'दिन' प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे के रूप में माना जाएगा।
- (4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/नौवहन की स्थिति में नहीं होता है।
- (5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दिया गया है तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।

खंड-घ – खुले प्लॉटों पर किराया

घोषित सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों में व्यापारिक सामान भंडारण के लिए खुले प्लॉट पर किराया

I आयात

क ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस – 10 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (₹0)
1 - 10 दिन	10.00
11 - 20 दिन	15.00
21 - 30 दिन	20.00
31वें दिन से आगे	15.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस – 3 दिन

(ii) सामान्य किराया

घटक	सामान्य किराया दर प्रति टन प्रतिदिन (₹0)
(क). कोयला (सभी प्रकार)	0.50
(ख). मेटलरजिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	0.50
(ग). चूना पत्थर	0.75
(घ). स्क्रेप	0.75
(ङ). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	0.75

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्दगी दर के आधार पर परिकल्पित किया जाएगा।

घटक	सामान्य किराया दर प्रति टन प्रतिदिन
(क). कोयला (सभी प्रकार)	1000 टन
(ख). मेटलरजिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	600 टन
(ग). चूना पत्थर	500 टन
(घ). स्क्रेप	800 टन
(ङ). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	800 टन

(iii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा:

क्र.सं.	घटक का विवरण	सामान्य किराया अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छह दिन से दसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
		रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन
1.	सभी प्रकार के कार्गो	4.00	6.00	8.00	10.00

II निर्यात

क. ब्रेक बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ भंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर देय होगा:

अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.00
11 - 20 दिन	3.00
21 - 30 दिन	5.00
31वें दिन से आगे	10.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ भंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो -

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियां :

- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कार्गो के पूरा उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा गया था के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जाएंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिकलित की जाएगी।
- निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
- किराया आधार पर पत्तन शैडों/खुले प्लॉटों में भंडारित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
- पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियमों में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किन्हीं नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
- भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से परिगणित की जाएगी।

7. किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंशन सेंटर में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

I(ख). बॉक्साइट भंडारण के लिए प्लॉटों पर किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी0 अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (₹0 में)
1	बॉक्साइट भंडारण के लिए प्लॉटों पर किराया	44.10

खंड ड – कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार

क्र.सं.	कार्गो	औसत आउटपुट प्रति टुक प्रति पोत	दर प्रति टन (रूपयों में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो (लौह अयस्क और अयस्क गुट्टिकाएं और थर्मल कोयला के अलावा)
I. नौभरण				
1.	ग्रेबों द्वारा गुट्टिकाएं/अयस्क/ढेलेदार/चूर्ण/मैंगनीज/चूना पत्थर/कच्चा लौहा	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 101 से 1250 टन 1251 टन और अधिक	72.00 58.50 40.50 32.40 28.80 25.20	43.20 35.10 24.30 19.45 17.30 15.15
2.	नेट स्लिंगों द्वारा ढेलेदार/अयस्क/चूर्ण/गुट्टिकाएं	200 टन तक 201 से 250 टन 251 टन और अधिक	99.00 82.80 70.20	59.40 49.70 42.15
3.	नेट स्लिंगों द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 टन और अधिक	126.00 99.00 82.80	75.60 59.40 49.70
4.	ग्रेबों द्वारा कोयला/कोक/मेट/आर.पी.	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	79.20 54.00 36.00 27.00 22.50	47.55 32.40 21.60 16.20 13.50
5.	ग्रेबों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	350 टन तक 351 से 450 टन 451 से 550 टन 551 टन और अधिक	96.30 81.00 64.80 58.50	57.80 48.60 38.90 35.10
6.	स्लिंगों और पे-लोडर/जेसीबी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक 201 से 300 टन 301 से 400 टन 400 और अधिक	117.00 99.00 81.00 67.50	70.20 59.40 48.60 40.50
7.	नेट स्लिंगों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	180.00 157.50 126.00	108.00 94.50 75.60

8.	बोरीबंद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (हैच में चट्टा लगाना सहित)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	171.00 144.00 112.50	102.60 86.40 67.50
9.	ग्रेबों द्वारा स्क्रेप	150 टन तक 151 से 250 टन 251 से 350 टन 351 टन और अधिक	135.00 108.00 81.00 72.00	81.00 64.80 48.60 43.20
10.	बॉक्साइट	500 टन तक 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	54.00 38.70 31.50 28.80	32.40 23.25 18.90 17.30
11.	स्लिंग तक विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी. पी. कोक और बोरियों को होल्ड में खोलना	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	117.00 103.50 94.50 85.50 76.50	70.20 62.10 56.70 51.30 45.90
12.	विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी.पी. कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	106.20 103.50 90.00 76.50 67.50	63.75 62.10 54.00 45.90 40.50
13.	स्लिंगों द्वारा एच.आर. कोइल्स/इस्पात स्लैब्स	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन	63.00 54.00 45.00 40.50	37.80 32.40 27.00 24.30
II. तट प्रचालन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पोत		दर प्रति टन (रु० में)
14.	आर एंड डी यार्ड/खुले भूखण्ड इस्पात स्लैबों और कोइल्स की लदाई/उतराई	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन		13.50 12.60 11.70 10.80
15.	शैडों/खुले भूखण्ड में अल्युमिना/सी.पी. कोक की लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 से 180 टन 181 और अधिक		27.00 23.40 21.60 19.80
16.	शैड में ट्रकों/वैगनों में/ट्रकों/वैगनों से उर्वरकों/चीनी/खाद्यान्न आदि की बोरीबंद कार्गो लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और अधिक		63.00 54.00 45.00
17.	बोरीबंद कार्गो (शैड में ट्रकों में लदाई और बर्थों में नेट स्लिंग रखने पर)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक		126.00 108.00 90.00
III. कंटेनर प्रहस्तन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति ट्रॉलर		दर प्रति टीईयू
18.	मछलीमार ट्रॉलर से भरण/खाली करना	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक		9900.00 2700.00 1800.00
19.	पोत से/में कंटेनर लदाई/उतराई	30 बॉक्सों तक 31 बॉक्स और उससे अधिक		450.00 प्रति बॉक्स न्यूनतम रु० 10800/- रु० 360.00 प्रति बॉक्स
20.	कंटेनर भरण/खाली करना (हस्तचालन)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक		5760.00 1440.00 1080.00
21.	कंटेनर भरण/खाली करना (फोर्कलिफ्ट से)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक		2880.00 720.00 450.00

22.	कंटेनर भरण/खाली करना (व्यक्तिगत सामान)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	3600.00 900.00 720.00
-----	--	--	-----------------------------

टिप्पणियां :

- (1). रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रहस्तन और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट जलयान-घाट स्थानांतरण में संलग्न तटीय कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त अनुसूचियों में सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत, यह विशिष्ट रूप से निर्धारित न किया गया हो, प्रभार्य होगा।
- (2). औसत आउटपुट प्रति हुक/प्रति पाली प्रति पोत निम्नवत प्रभार्य होगा :
 - (i) लदाई के बिल के अनुसार टनभार पोत के लिए प्रति हुक टनभार निर्धारित करने के लिए पोत के लिए नियोजित हुकों की संख्या में विभाजित किया जाएगा।
 - (ii) घाट प्रचालनों के मामले में, लॉरी/रेलवे/पैकिंग सूची पर आधारित मिलान पत्र के अनुसार पाली-वार टनभार बिलिंग के लिए आधार होगा।
 - (iii) 0.5 से नीचे के आउटपुट के प्रभाग को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के प्रभाग को अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।
- (3). यानांतरण कंटेनर के लिए रियायती दर प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होगी।

खंड च – क्रूज़ पोतों से यात्रियों के जाने और आने की दरें

अधिकतम दर रु० में प्रति यात्री

क्र.सं.	विवरण	तटीय यात्री पोत	विदेशी यात्री पोत
(i)	जाने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(ii)	आने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(iii)	अंतरण यात्री के लिए	रु० 150/-	रु० 291/-

भाग-III

भाग-क – संपदा किराये

सामान्य टिप्पणी

इस खंड में निर्धारित दरों पर शासित निम्नलिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां तब तक लागू होंगी जब तक वे सरकार द्वारा फरवरी/मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों के अनुसार अप्रासंगिक नहीं हो जाता। असहमति की स्थिति में, भूमि नीति दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।

I. कार्यालय भवन और अन्य ढाँचों के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क

विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
कार्यालय भवनों और अन्य संरचनाओं के अनुरक्षण के लिए पत्तन भूखण्ड पर लाइसेंस शुल्क	
– मुरुगांव बंदरगाह और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर	292.00
– मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना	232.00

टिप्पणियां :

- (1). अगर भूमि का प्रयोग रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगांव बंदरगाह (एमआरएच) और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर – दर रू0 292.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।
- (2). अगर भूमि रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु लाइसेंसशुदा है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना में – दर रू0 232.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।

II. तटाग्र भूमि के कब्जे के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	वास्को खाड़ी में लॉच/नौका की मरम्मत अथवा अन्य उद्योग के प्रयोजनार्थ	250.00	प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग
2.	पत्तन सीमा पर वास्को खाड़ी से बाहर भवन/मरम्मत वर्कशॉप अथवा अन्य उद्योग का पता लगान के लिए	43.50	– उपर्युक्त –
3.	पत्तन की विनियामक सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क – वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए – गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	30.00 20.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू0 10,000/- के अधीन प्रति वर्गमीटर एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू0 2000/- के अधीन प्रति वर्गमीटर

III. मार्गाधिकार प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	मुरुगांव बंदरगाह, वास्कोडिगामा में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	300.00
2.	मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	100.00
3.	मुरुगांव नगरपालिका सीमा से बाहर भूमि के लिए मार्गाधिकार प्रभार	25.00

टिप्पणी :

1. इस प्रयोजन के लिए क्षेत्र को पाइपलाइन के बाहरी व्यास को ध्यान में रखते हुए और 30 (तीस) सेंटीमीटर पाइपलाइन की चौड़ाई और लंबाई के रूप में कार्य स्थान को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र।

भाग – IV**भाग-ग – फुटकर प्रभार****I. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का किराया**

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	फोर्कलिफ्टों के प्रयोग के लिए प्रभार – येल/वोल्टास – 3 टन – येल/वोल्टास – 2 टन	518.75 462.50	प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति घंटा अथवा उसका भाग
2.	क्रेन – 30 टन	12750.00 1593.75 6375.00	प्रति दिन 8 घंटों की पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

3.	8 टन क्रेन	2125.00 268.75 1060.00	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
4.	3 टन क्रेन	1375.00 175.00 693.75	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

क. टिप्पणियां :

- (1). पहली पाली (मानक समय) प्रातः 7:30 बजे से 12:30 बजे और 13:00 बजे से 16:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (2). दूसरी पाली 15:30 बजे से 20:30 बजे और 21:00 बजे से 24:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (3). तीसरी पाली 23:30 बजे से 3:30 बजे और 4:00 बजे से 8:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (4). तीन पालियों में से किसी के दौरा विश्राम से पूर्व की अवधि अथवा विश्राम के बाद की अवधि को आधी-पाली माना जाएगा।
- (5). विश्राम की अवधि निम्नवत् मानी जाती है :
पहली पाली के दौरान 12:30 बजे से 13:00 बजे
दूसरी पाली के दौरान 20:30 बजे से 21:00 बजे
तृतीय पाली के दौरान 03:30 बजे से 04:00 बजे

II. मशीनरी, उपस्कर का किराया और विविध दरें

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	रीच स्टेकर#	12375.00 465.00	8 घंटे की प्रति पाली प्रति संचलन
12.	बिजली ऊर्जा की आपूर्ति	4.25	प्रति इकाई (दरें गोवा सरकार द्वारा समय-समय पर यथा-अधिसूचित संशोधित की जाएंगी)
13.	बंदरगाह क्षेत्र में ट्रकों का प्रवेश	31.25	प्रति वाहन प्रति प्रत्येक प्रवेश

टिप्पणी :

पत्तन के रीच स्टेकर का प्रचालन के लिए किराएदार को उसकी उपलब्धता के अधीन प्रयोग करना अनिवार्य है। उन मामलों में, जब यद्यपि रीच स्टेकर की मांग की गई हो, परंतु एमओपीटी में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टों द्वारा किराए पर लिए जाने के कारण से अनुपलब्धता जैसे कारणों से एमओपीटी द्वारा नहीं किया जा सका हो।

III. फ्लोटिला का किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	लॉच (कार्मिक, सामान, पुर्जों आदि की ढुलाई के लिए)	15600.00 8450.00 2275.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
2.	लॉच (सर्वेक्षण कार्य के लिए)	31642.00 16250.00 4225.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
3.	डम्ब बार्ज (घाट बंध कार्य आदि के लिए)	31720.00 16250.00 4225.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
4.	डम्ब बार्ज (सामग्रियों, स्लोपों आदि की ढुलाई के लिए)	17745.00 9100.00 2405.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए

टिप्पणी : दरों में ईंधन और स्नेहक शामिल हैं।

भाग—V

विशेष दर

1. (क). एलआईसी द्वारा किए गए जीवनांकिक मूल्यनिरूपण के आधार पर 31 मार्च, 2006 तक प्रोद्भूत पेंशन देयता को पूरा करने के लिए, भाग— I से भाग—IV के अधीन दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों की प्रतिशतता के रूप में विशेष दर इस दरमान के लागू होने से शुरू होकर वित्तीय वर्ष 2012—13 तक प्रभार्य होगी।
(ख). भाग— IV के अधीन दरमान में निर्धारित संपदा किरायों पर विशेष दर प्रभार्य होगी बशर्ते अलग—अलग पट्टा करारों में, समय—समय पर, दरों में संशोधन की अनुमति देने वाला एक विशिष्ट खंड शामिल करना होगा।
2. विशेष दर प्रयोक्ताओं द्वारा देय तत्संबंधी प्रभारों के 7 प्रतिशत की दर से इस दरमान के लागू होने की तारीख से वित्तीय वर्ष 2012—13 के समाप्त होने तक प्रभार्य होगी।
3. मुरुगांव पत्तन न्यास इस विशेष दर के माध्यम से अर्जित राजस्व को केवल विशिष्ट प्रयोजन के लिए इस्तेमाल करेगा।
4. मुरुगांव पत्तन न्यास को इस संबंध में प्राप्तियों और भुगतानों को कवर करने के लिए पृथक खाता व्यवस्थित करना होगा।