

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 173

नई दिल्ली,

12 जुलाई, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, सीएफएस और पत्तन में अन्य सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/40/2007-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सितम्बर, 2005 में, सीओपीटी ने इस आधार पर कोचीन पत्तन के ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और सीएफएस में कंटेनर भंडारण और कार्गो पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है कि तब अनुमोदित सीओपीटी के दरमान में सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के सीएफएस में दी गई सेवाओं के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया था।

सीओपीटी ने बताया था कि अप्रैल 2005 में अपने राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) से इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) हस्तांतरण से पहले पत्तन द्वारा ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और अपने सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न कंटेनर संबंधित सेवाएं आरजीसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए थीं। आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी के अधिग्रहण में, सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जाते हैं सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के जो पत्तन द्वारा वसूल की जा रही है। अधिक लाभ-योग्य निजीकृत टर्मिनल प्रचालनों से, पत्तन को लगता है कि सीएफएस गतिविधि घाटे में है। राजस्व के घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए और सीएफएस गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए, सीओपीटी ने अपने घाटों और सीएफएस में कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया था।

3.1. इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/59/2005-सीओपीटी दिनांक 26 जून 2006 द्वारा उपर्युक्त प्रस्ताव का निपटान करते समय, पत्तन द्वारा अपने सीएफएस में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए निम्नलिखित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित की थी :-

- (i). एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में, सीओपीटी अपने वर्तमान दरमान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार वसूल करेगा।

घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की जाएगी परन्तु 20' कंटेनर के लिए न्यूनतम ₹ 550/- और 40' कंटेनर के लिए ₹ 825/- और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए ₹ 1100/- ।

- (ii). पत्तन घाटों और सीएफएस में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल) लदे हुए और खाली) पर भंडारण प्रभार कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, निजीकरण से पहले लागू, निम्नलिखित दरों पर निर्धारित किए गए थे:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग			
		20' कंटेनर		40' कंटेनर	
		विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (₹ में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (₹ में)
1.	प्रथम तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थें दिन से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276
3.	16वें दिन से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552
4.	तत्पश्चात	12.00	552	24.00	1104

3.2. ₹ 200 प्रति 20' कंटेनर की दर से पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रस्तावित दर प्रस्तावित प्रशुल्क के समर्थन में पत्तन द्वारा भेजे गए किसी औचित्यपूर्ण विश्लेषण के अभाव में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई थी।

सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि सीएफएस में अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा की जाए और उपलब्ध करवाई गई सेवाओं की लागत का विधिवत् औचित्य देते हुए वहां पर ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की वसूली के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करे और इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन था, में शामिल किया जाए।

3.3. सीओपीटी ने जनवरी 2007 में समाहित प्रशुल्क के पूर्व सामान्य संशोधन के दौरान सीएफएस गतिविधि के लिए पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया था। परन्तु संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने सीएफएस और पत्तन द्वारा प्रदत्त अन्य सुविधाओं में कार्गो और कंटेनर संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें निम्नवत् हैं:-

- (i). सीएफएस में निम्नलिखित गतिविधियां चलाई जाती हैं:-
 (क). निर्यात कार्गो का भरण ; (एलसीएल और एफसीएल दोनों)
 (ख). आयात कार्गो उतारना ; (एलसीएल और एफसीएल दोनों)
 (ग). सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र में भरण और खाली करने के लिए रखे गए कंटेनरों का भंडारण।
 (घ). सीएफएस के ढके हुए क्षेत्र और सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र के भीतर कार्गो का भंडारण।
- (ii). सीएफएस गतिविधि ऐसी कोई सेवा उपलब्ध नहीं करवाता है जो पोतों से/पर कार्गो की उतराई/लदाई के लिए घाट पर सामान्यतः उपलब्ध करवाई जाती है। इसलिए, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो और कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो पर प्रति टन आधार पृथक प्रभार प्रस्तावित किया गया है। यह आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित कार्गो प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किया गया है।
- (iii). इसने आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा टीएमपी द्वारा अनुमोदित सीएफएस में कंटेनरों पर भंडारण प्रभार बनाए रखने का प्रस्ताव किया है जोकि पैरा 3.1 (ii) में दिया गया है। तथापि, इसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40' से अधिक के कंटेनर के लिए पृथक स्लैब प्रस्तावित किया है।

भंडारण प्रभार लम्बे भंडारण और ट्रेड की बेहतरी के लिए ऐसी सुविधाओं की भावी भीड़ के लिए निरोधक के रूप में प्रगामी दर प्रस्तावित किए गए हैं।

- (iv). कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार प्रति घन मीटर आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।
 (v). तीन दिन निःशुल्क अवधि इस तथ्य पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है कि सीएफएस में कार्गो का औसत विराम समय 4.30 दिन है।
 (vi). ₹0 100 प्रति टन अथवा उसका भाग की दर से नवीकरण प्रभार सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत कार्गो और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए प्रस्तावित किया गया है।

4.2. इसने 31 मार्च 2007 को सीएफएस प्रचालनों का लागत पत्रक भेजा है जो निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	भराई/उतराई	कार्गो पर भंडारण प्रभार	कंटेनरों पर भूमि किराया	कुल
1.	आय	141.74	36.96	19.21	197.91
2.	अन्तर लागत	258.28	38.38	25.59	322.25
3.	निर्धारित लागत	26.00	36.08	20.16	82.24
4.	प्रतिलाभ	8.25	8.25	--	16.50
5.	लागत जमा प्रतिलाभ (2+3+4)	292.53	82.71	45.75	420.99
6.	घाटा	(-) 150.79	(-) 45.76	(-) 26.54	(-) 223.09

दर्शाए गए घाटे के संबंध में, इसने निवेदन किया है कि पूरे घाटे को कवर करना व्यावहारिक नहीं होगा, क्योंकि यह ट्रेड के हित में नहीं होगा। पत्तन इस सुविधा की मार्केट करना चाहता है, और, इसलिए, मार्केटिंग के भविष्य के मद्देनजर, इसने प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के माध्यम से उच्चतर यात्राओं को आकर्षित करने के विशिष्ट उद्देश्य के साथ कंटेनरों के भरण और खाली करने के लिए प्रचलित दरों में 20 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

4.3. सीओपीटी प्रस्ताव सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में सेवाओं के लिए प्रस्तावित कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रशुल्क के कारण अतिरिक्त आय होने की संभावना नहीं दर्शाता है।

4.4. तदनुसार, पत्तन ने सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए निम्नलिखित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:-

- (i). भरण और उतराई प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दरें प्रति कंटेनर	
		20' से अधिक	40' से अधिक
1.	आधे कंटेनर भार के लिए	1380	2250
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	2760	4500

- (ii). कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए अथवा खाली):

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	20' से अधिक		40' से अधिक		40' से अधिक	
		विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (रु0 में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (रु0 में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (रु0 में)
1.	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	उसके पश्चात	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

- (iii). सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो और भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		ढका हुआ क्षेत्र (रु0)	खुला क्षेत्र (रु0)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	20	12
3.	16वें से 30वें दिन	40	24
4.	उसके पश्चात	75	45

- (iv). कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	100

- (v). कंटेनरों पर भरण किए बिना सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो के लिए नवीकरण प्रभार रु0 100 प्रति टन अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया गया है।

- (vi). सीओपीटी ने सीएफएस गतिविधि के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली विभिन्न शर्तों का प्रस्ताव भी किया है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 22 मई 2009 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 20 जून 2009 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण किया था। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में स्पष्ट किया है कि एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार और विलंबशुल्क की बजाय सभी प्रकार के कार्गो के लिए प्रगामी दरों पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। संयुक्त सुनवाई में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी को कार्यालय पत्र दिनांक 22 मई 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	वर्ष 2006-07 में लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा सुविचारित सीएफएस गतिविधि से आय रु0 197.91 लाख वर्ष 2006-07 के लिए प्रतिवेदित सीएफएस गतिविधि से कुल प्रहस्तन और भंडारण आय रु0	कार्गो प्रबंधन प्रभारों से इतर सीएफएस के लिए कोई पृथक आय संहिता नहीं है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 (वास्तविक) और अवधि 2009-10 के अनुमानों के लिए सीएफएस से सृजित आय नीचे दी गई है:-

<p>481.06 लाख (आरई 2007-08/बीई 2008-09 में दिए गए 2006-07 के लिए ब्रेकअप के अनुसार) से मेल नहीं खाता है। वैयक्तिक सेवाओं अर्थात् भरण/खाली करना, लागत विवरण में सुविचारित कार्गो पर भंडारण प्रभार और कंटेनरों पर भूमि किराया से आय भी वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक आंकड़े भी भेजें।</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">क्र. सं.</th> <th rowspan="2">आय संहिता</th> <th rowspan="2">विवरण</th> <th rowspan="2">अनुपात</th> <th colspan="6">राशि (₹0 लाखों में)</th> </tr> <tr> <th>06-07</th> <th>07-08</th> <th>08-09</th> <th>09-10</th> <th>10-11</th> <th>11-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>203</td> <td>कार्गो प्रबंधन</td> <td>100%</td> <td>97.57</td> <td>7.44</td> <td>83.47</td> <td>105</td> <td>219.37</td> <td>219.37</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>229</td> <td>भूमि किराया</td> <td>75%</td> <td>33.97</td> <td>4.94</td> <td>5.90</td> <td>5.25</td> <td>3.94</td> <td>3.94</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>231</td> <td>विलंबशुल्क</td> <td>75%</td> <td>96.21</td> <td>143.65</td> <td>126.10</td> <td>187.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>236</td> <td>भरण/उत्तराई</td> <td>75%</td> <td>122.22</td> <td>105.72</td> <td>97.85</td> <td>131.25</td> <td>98.44</td> <td>98.44</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	आय संहिता	विवरण	अनुपात	राशि (₹0 लाखों में)						06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	1	203	कार्गो प्रबंधन	100%	97.57	7.44	83.47	105	219.37	219.37	2	229	भूमि किराया	75%	33.97	4.94	5.90	5.25	3.94	3.94	3	231	विलंबशुल्क	75%	96.21	143.65	126.10	187.5			4	236	भरण/उत्तराई	75%	122.22	105.72	97.85	131.25	98.44	98.44
क्र. सं.	आय संहिता					विवरण	अनुपात	राशि (₹0 लाखों में)																																																	
		06-07	07-08	08-09	09-10			10-11	11-12																																																
1	203	कार्गो प्रबंधन	100%	97.57	7.44	83.47	105	219.37	219.37																																																
2	229	भूमि किराया	75%	33.97	4.94	5.90	5.25	3.94	3.94																																																
3	231	विलंबशुल्क	75%	96.21	143.65	126.10	187.5																																																		
4	236	भरण/उत्तराई	75%	122.22	105.72	97.85	131.25	98.44	98.44																																																
(ii).	<p>चूंकि वर्ष 2008-09 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए लागत विवरण अस्थाई वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें।</p>	<p>अब भेजा गया संशोधित लागत विवरण 2008-09 (वास्तविक) आंकड़ों से अद्यतन किया गया है।</p>																																																							
(iii).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि पर विचार करते हुए, सीओपीटी सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात, अगले तीन वर्षों 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के आय और व्यय भेजें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 से 2011-12 के अनुमान संशोधित लागत विवरण में भेजे गए हैं।</p>																																																							
(iv).	<p>(क). पिछले तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के दौरान सीएफएस में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के अनुमान लागत विवरण में भेजें।</p> <p>(ख). यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में, राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) प्रचालनों में इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले कंटेनर और पत्तन द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात जब आरजीसीटी प्रचालन लाइसेंस करार के अनुसार पत्तन को वापस किए जाते हैं, के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष के दौरान सीएफएस सुविधाओं को प्राप्त करने की संभावना वाले कंटेनर यातायात का ब्रेकअप भेजें।</p>	<p>(क) और (ख). अपेक्षित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- (टीईयू में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> </tr> <tr> <th colspan="4">विवरण</th> <th colspan="2">अनुमान</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सीएफएस में यातायात</td> <td>5793</td> <td>5282</td> <td>4761</td> <td>3684</td> <td>2763</td> <td>2763</td> </tr> <tr> <td>आरजीसीटी में यातायात</td> <td>226808</td> <td>253715</td> <td>260473</td> <td>310000</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>आईसीटीटी में यातायात</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>478000</td> <td>588000</td> </tr> <tr> <td>सीएफएस यातायात कुल यातायात के प्रतिशत रूप में</td> <td>2.55</td> <td>2.08</td> <td>1.83</td> <td>1.19</td> <td>0.58</td> <td>0.47</td> </tr> <tr> <td>अनुमानित कटौतियां जब सीएफएस में 2006-07 यातायात से तुलना की जाती है (प्रतिशत में)</td> <td>0</td> <td>9</td> <td>18</td> <td>36</td> <td>52</td> <td>52</td> </tr> </tbody> </table> <p>टिप्पणी: 31 अक्टूबर 2009 तक सीएफएस में यातायात 2149 टीईयू है जो 2009-10 के पूर्वानुमानों पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए, 2009-10 के आंकड़ों का 75 प्रतिशत सुविचारित किया गया है, क्योंकि यातायात में कटौती प्रचालनों के आरजीसीटी से आईसीटीटी स्थानांतरण की वजह से अनुमानित की गई है।</p>	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	विवरण				अनुमान		सीएफएस में यातायात	5793	5282	4761	3684	2763	2763	आरजीसीटी में यातायात	226808	253715	260473	310000	0	0	आईसीटीटी में यातायात	0	0	0	0	478000	588000	सीएफएस यातायात कुल यातायात के प्रतिशत रूप में	2.55	2.08	1.83	1.19	0.58	0.47	अनुमानित कटौतियां जब सीएफएस में 2006-07 यातायात से तुलना की जाती है (प्रतिशत में)	0	9	18	36	52	52							
विवरण	2006-07	2007-08		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																																		
	विवरण				अनुमान																																																				
सीएफएस में यातायात	5793	5282	4761	3684	2763	2763																																																			
आरजीसीटी में यातायात	226808	253715	260473	310000	0	0																																																			
आईसीटीटी में यातायात	0	0	0	0	478000	588000																																																			
सीएफएस यातायात कुल यातायात के प्रतिशत रूप में	2.55	2.08	1.83	1.19	0.58	0.47																																																			
अनुमानित कटौतियां जब सीएफएस में 2006-07 यातायात से तुलना की जाती है (प्रतिशत में)	0	9	18	36	52	52																																																			
(v).	<p>(क). वर्तमान दर एवं वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले थ्रुपुट के लिए प्रस्तावित दर पर आय अनुमानन की विस्तृत गणना भेजें।</p> <p>(ख). विदेशगामी पोत के लिए डॉलर रूप में निर्धारित भंडारण आय का अनुमानन वर्तमान विदेशी मुद्रा विनिमय के आधार पर अद्यतन करें। आय के अनुमानन के लिए अंगीकृत विनिमय दर दर्शाएं।</p>	<p>वर्तमान दर और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले थ्रुपुट के लिए प्रस्तावित दर पर आय अनुमान भेजा गया है।</p> <p>कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के लिए प्रस्तावित दर 28/10/2009 को ₹0 46.71 की वर्तमान डॉलर विनिमय दर के आधार पर अद्यतन की गई है।</p>																																																							
(vi).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय अनुमान प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव भेजने के समय सभी धटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक</p>	<p>आगामी मजदूरी संशोधन निर्धारण और अन्य आर एंड एम व्यय सहित अवधि के लिए सीएफएस के अनुमानित प्रचालन व्यय के आधार पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए लागत विवरण में व्यय अनुमान लगाए गए हैं।</p>																																																							

	के वर्तमान संचलन और यातायात वृद्धि, यदि कोई हो, के लिए समायोजित के संदर्भ में लगाएं।	
(vii).	(क). मैनिंग मान पर 2006 के राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण पुरस्कार पहले ही अधिसूचित किए जा चुके हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.2 भी अपेक्षा करता है कि पत्तन मैनिंग मान की नियमित समीक्षा की जाए। संशोधित मैनिंग मान के अनुसार, कंटेनरों को भरने और खाली करने के लिए एक फोर्कलिफ्ट पर्याप्त है। तथापि, पत्तन ने इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित दो फोर्क लिफ्ट ट्रकों पर विचार किया है। इसके अलावा, संशोधित मैनिंग मान भरने और खाली करने के प्रचालन के लिए एक टेली क्लर्क और 4 मजदूर निर्धारित करता है। तथापि, पत्तन ने गैंगों की लागत का अनुमान लगाने के लिए 15 कर्मचारी प्रति गैंग सुविचारित किया है। सीओपीटी संशोधित मैनिंग मान के संदर्भ में अनुमानों को संशोधित करने पर विचार करें।	विभिन्न प्रचालनों/कार्यों के लिए संशोधित मैनिंग मान हेतु राष्ट्रीय अधिकरण पुरस्कार 2006 फरवरी में कार्यान्वित किया गया था। तत्पश्चात, इसे कई लेबर अनरेस्ट की वजह से वापस लिया गया था। तथापि, संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन के लिए लेबर यूनियनों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया है। इसलिए प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय पुरस्कार पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन में विभिन्न प्रचालनों के लिए समय और चालन अध्ययन करने के लिए जरूरी कार्रवाई की जा रही है। मैनिंग मान के संशोधन के मामले में संशोधन, यदि कोई हो, और कर्मचारी लागत में परिणामी कटौती ऐसे अध्ययनों के परिणाम के बाद ही संभव होगा।
	(ख). सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, सीओपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 के लिए सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के लिए उसपर लागत भेजें।	भरने/खाली करने की गतिविधियों के लिए कार्गो प्रहस्तन लेबर के लिए मौजूदा मैनिंग मान 12 मजदूर जमा एक गैंग के लिए एक लीडर है।
	(ग). पुष्टि करें कि प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डैटम समय-समय पर संशोधित किए जाते हैं। कृपया दर्शाएं जब वर्तमान डैटम निर्धारित किए गए थे।	प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डैटम समय-समय पर संशोधित किया गया है। वर्तमान डैटम 01/12/2004 से निर्धारित किया गया था।
	(घ). फोर्कलिफ्ट की लागत का अनुमान लगाने के लिए 993 गैंगों पर विचार करने की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है। कृपया स्पष्ट करें।	मैनिंग मान के अनुसार, सीएफएस में भरने/खाली करने के प्रचालनों के लिए प्रति गैंग प्रति पारी दो फोर्क लिफ्ट दिए गए हैं।
	(ङ). फोर्कलिफ्ट प्रभार रु0 420 प्रति घंटा अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	रु0 420/- प्रति घंटा का प्रभार विदेशी कार्गो के लिए उपयोक्ताओं को हल्की फोर्क लिफ्ट किराये पर देने के लिए लागू प्रभार है। वर्तमान में केवल विदेशी कार्गो सीएफएस में प्रहस्तित किया जा रहा है।
	(च). गैंग की लागत के निर्धारण के लिए रु0 571 प्रति कामगार प्रतिदिन की मजदूरी लागत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। इस लागत का विस्तृत ब्रेकअप भेजें और यह भी पुष्टि करें कि क्या लागत में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।	मजदूरी लागत प्रति कामगार प्रतिदिन के लिए रु0 571/- का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:- वेतन - रु0 415-00 प्रोत्साहन - रु0 125-00 पीएलआर - रु0 14-38 नकदीकरण - रु0 16.46 कुल रु0 570-84 (रु0 571 में पूर्णांकित) मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया है।
(viii).	कार्यालय स्टॉफ और पर्यवेक्षण स्टाफ की लागत:	
	(क). पर्यवेक्षण कार्य के लिए तैनात 41 सदस्यों के स्टॉफ का ब्रेक भेजें। स्पष्ट करें कि क्या यह पारी अथवा तीन पारियों के लिए है। यह भी पुष्टि करें कि प्रस्तावित तैनाती प्रासंगिक खंड का संदर्भ देते हुए संशोधित मैनिंग मान के अनुसार है।	ब्रेकअप निम्नवत् है:- (क). ब्रेकअप निम्नवत् है:- सहायक यातायात प्रबंधक - 1 डब्ल्यू/ पर्यवेक्षक - 4 उप डब्ल्यूएस - 3 सहा0 डब्ल्यूएस - 3 शैड फोरमैन - 6

		<p>टैली सुपरवाइजर - 4</p> <p>शैड राइटर - 4</p> <p>शैड क्लर्क - 6</p> <p>मिस्ट्री - 5</p> <p>लास्कर - 4</p> <p>पूर्णकालिक सफाई कर्मचारी - 1</p> <p>कुल - 41</p> <p>सीएफएस एक दिन में केवल दो पारियों, 0600 बजे से 2200 बजे तक का प्रचालन करता है। तैनात किया गया स्टाफ दो पारियों के लिए है। उपर्युक्त तैनाती मैनिंग मान के स्कोप के बाहर है।</p>																																				
	(ख). स्टाफ लागत के अनुमानन में रात्रि प्रतीक्षा समय और समयोपरि लागत शामिल है जबकि फोर्कलिफ्ट प्रभारों की लागत और गैंग लागत का अनुमानन 8 घंटों के लिए किया गया है। कृपया देखी गई भिन्नता की जांच करें और अनुमानों को संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	सीएफएस में स्टाफ की लागत गणना में रात्रि प्रतीक्षा भत्ता शामिल नहीं किया गया है। तथापि, समयोपरि व्यय लेजिटिमेट लागत है क्योंकि प्रचालनात्मक आकस्मिकताओं के कारण समयोपरि ड्यूटी के लिए कई बार स्टाफ की जरूरत पड़ती है।																																				
	(ग). उपरिव्यय: (i). प्रचालन लागत के 50 प्रतिशत पर सीएफएस प्रचालन के लिए उपरिव्यय अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें। (ii). सामान्य संशोधन प्रस्ताव के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण दर्शाता है कि अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय कार्गो संबंधित गतिविधि में कुल प्रचालन लागत का लगभग 25 प्रतिशत होता है जिसमें यह गतिविधि भी शामिल है। उपर्युक्त के आलोक में, सीएफएस में सेवाओं के लिए प्रचालन लागत के 50 प्रतिशत पर उपरिव्यय के अनुमान का औचित्य बताएं। (iii). सीएफएस प्रचालन के लिए प्रासंगिक लागत मदों का ब्रेकअप जो उपरिव्ययों के अधीन समूहित किए गए हैं, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों के साथ सूचीबद्ध करें।	(i). संलग्न किया गया संशोधित लागत विवरण वास्तविक उपरिव्यय पर विचार करने के बाद है। (ii). संशोधित लागत विवरण में संशोधन किया गया है। (iii). सीएफएस के उपरिव्ययों के ब्रेकअप में कार्यालय और सामान्य प्रशासन की लागत, और सेवा विभागों जैसे मेडिकल, सुरक्षा, अग्निशमन आदि, लाइटिंग, जल आपूर्ति, बिलिंग, लेखापरीक्षा, लेखांकन आदि की आर्बटित लागत शामिल है।																																				
(ix).	(क). लागत विवरण में सुविचारित रु 4 करोड़ के निवेश का ब्रेकअप भेजें। परिसंपत्तियों को शुरू करने की तारीख दर्शाएं और पुष्टि करें कि क्या व्यय 2006-07 के बही खातों में पूंजीकृत किया गया था। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वार्षिक लेखों में यथा सुविचारित सकल प्रखंड और निवल प्रखंड वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित स्थिति के साथ भेजें।	<p>सीएफएस का पूंजी निवेश</p> <table border="0"> <tr> <td>30/03/1986</td> <td>- निर्माण</td> <td>-</td> <td>रु 19.76 लाख</td> </tr> <tr> <td>03/04/1995</td> <td>- निर्माण</td> <td>-</td> <td>रु 372.76 लाख</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td colspan="3">कुल</td> <td>रु 392.52 लाख</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td colspan="3">वार्षिक मूल्यहास</td> <td>- रु 9.58 लाख</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td colspan="3">31/3/09 को निवल प्रखंड</td> <td>रु 246.41 लाख</td> </tr> <tr> <td colspan="3">31/3/08 को निवल प्रखंड</td> <td>रु 255.99 लाख</td> </tr> </table> <p>वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए निवल प्रखंड क्रमशः रु 236.8 लाख, रु 227.25 लाख और रु 217.65 लाख है।</p>	30/03/1986	- निर्माण	-	रु 19.76 लाख	03/04/1995	- निर्माण	-	रु 372.76 लाख				-----	कुल			रु 392.52 लाख				-----	वार्षिक मूल्यहास			- रु 9.58 लाख				-----	31/3/09 को निवल प्रखंड			रु 246.41 लाख	31/3/08 को निवल प्रखंड			रु 255.99 लाख
30/03/1986	- निर्माण	-	रु 19.76 लाख																																			
03/04/1995	- निर्माण	-	रु 372.76 लाख																																			

कुल			रु 392.52 लाख																																			

वार्षिक मूल्यहास			- रु 9.58 लाख																																			

31/3/09 को निवल प्रखंड			रु 246.41 लाख																																			
31/3/08 को निवल प्रखंड			रु 255.99 लाख																																			
	(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम 1956 में निर्धारित जीवन प्रतिमानकों के आधार पर परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। लागत गणना में	मूल्यहास सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार बही खातों में स्ट्रेट लाइन पद्धति द्वारा परिकलित किया गया है। यह टीएएमपी दिशानिर्देशों से विपथन है जिसे सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में पहले ही संबोधित किया गया है।																																				

	सीओपीटी द्वारा परिकलित मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत नहीं होता है।																													
	(ग). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, महापत्तन न्यास/निजी टर्मिनल दोनों नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए हकदार हैं जोकि वर्तमान में 16 प्रतिशत की दर से स्वीकार्य है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि लागत गणना में प्रतिलाभ 6 प्रतिशत क्यों परिकलित किया गया है। चूंकि 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ प्रतिशत ऋण के लेखा लागत में लिया जाता है, इसलिए निवेश पर ब्याज को परिकलन से अलग किए जाने की जरूरत है।	संलग्न किए गए संशोधित लागत विवरण में, 16 प्रतिशत की दर से आरओआई पर विचार किया गया है और निवेश पर ब्याज अलग रखा गया है।																												
(x).	सीएफएस क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस क्षेत्र के लिए पट्टा किराया अवसर लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। दरें ढके हुए और खाली क्षेत्र के लाइसेंसदार के लिए दरमान में उपलब्ध प्रभारों के अनुसार परिकलित की गई है।																												
(xi).	सीओपीटी ने अपने दरमान की समीक्षा के लिए अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव हाल ही में दाखिल किया है। कृपया सुनिश्चित करें कि इस प्रस्ताव में सुविचारित किए जाने वाले निवल प्रखंड पर व्यय/उपरिव्यय/निवल प्रखंड/प्रतिलाभ का अनुमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किए गए अनुमानों के अनुसार है।	सीएफएस प्रचालन कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की उप-गतिविधि है। लागत विवरण में मुख्य गतिविधि के ब्योरे शामिल हैं।																												
(xii).	वर्तमान दरमान सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए कार्गो के मामले में कार्गो पर लागू दर पर विलंबशुल्क की लेवी निर्धारित करता है। ढके हुए स्थान/खुले क्षेत्र के लिए सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए, आयात/निर्यात कार्गो पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस में भंडारण प्रभार कार्गो प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किए गए हैं। भंडारण प्रभार विलंबशुल्क के प्रावधानों को प्रतिस्थापित करने के लिए टेलीस्कोपिक दरों पर प्रस्तावित किए गए हैं। प्रस्ताव उपयोक्ता की लागत को कम करने और संसाधनों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए कार्गो आकर्षित करने के लिए व्यापार संवर्धन प्रयास है।																												
(xiii).	सीएफएस में कार्गो भरने/खाली करने पर निःशुल्क अवधि आयात कार्गो के लिए 7 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन से कम कर प्रस्तावित दरमान में 3 दिन करने के कारण स्पष्ट करें। पिछले दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 में सीएफएस में रहने वाले कार्गो का औसत विराम समय आयात कार्गो और निर्यात कार्गो दोनों के लिए अलग-अलग दर्शाएं। सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गो पर निःशुल्क अवधि में कटौती के कारण होने वाली संभावित अतिरिक्त आय दर्शाएं।	निःशुल्क अवधि कार्गो प्रबंध कार्गो के रूप में युक्तिसंगत बनाई गई है और सीएफएस में विलंबशुल्क प्रभार टेलीस्कोपिक भंडारण प्रभारों के स्थान पर प्रतिस्थापित किए गए हैं जो उपयोक्ताओं के लिए लागत में कम हैं। सीएफएस में औसत विराम समय निम्नवत् है:- (दिनों में) <table border="1" data-bbox="861 1444 1396 1563"> <thead> <tr> <th>कार्गो का प्रकार</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आयात</td> <td>8.9</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>निर्यात</td> <td>3.5</td> <td>3.2</td> </tr> </tbody> </table> जैसाकि इन वर्षों में यातायात से देखा जा सकता है, पत्तन सीएफएस निर्यात सीएफएस है जहां निर्यात लेखा के लिए भरण प्रचालन कुल प्रहस्तन का लगभग 80 प्रतिशत है और इसलिए 2008-09 में सीएफएस में कार्गो का औसत विराम समय केवल 4.26 दिन रहा है।	कार्गो का प्रकार	2007-08	2008-09	आयात	8.9	8.5	निर्यात	3.5	3.2																			
कार्गो का प्रकार	2007-08	2008-09																												
आयात	8.9	8.5																												
निर्यात	3.5	3.2																												
(xiv).	हालांकि सीओपीटी ने प्रत्येक गतिविधि अर्थात् भरना/खाली करना के लिए लागत गणना, कार्गो पर भंडारण प्रभार, कंटेनरों पर भूमि किराया भेजने का प्रयास किया है, परंतु यह स्पष्ट नहीं है कि प्रत्येक गतिविधि में अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए सीएफएस सुविधा के लिए प्रस्तावित दरें कैसे प्रस्तावित की गई हैं। इस संबंध में, वर्तमान और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की विस्तृत गणना भेजें।	वर्तमान और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय की विस्तृत गणना निम्नवत् है:- <table border="1" data-bbox="758 1814 1484 2116"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>08-09</th> <th>09-10</th> <th>10-11</th> <th>11-12</th> <th>10-11</th> <th>11-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="2">वर्तमान प्रशुल्क पर</td> <td colspan="2">वर्तमान प्रशुल्क पर</td> <td colspan="2">प्रस्तावित प्रशुल्क पर</td> </tr> <tr> <td>सीएफएस में यातायात (टीईयू में)</td> <td>4761</td> <td>3684</td> <td>2763</td> <td>2763</td> <td>2763</td> <td>2763</td> </tr> <tr> <td>भरण/खाली करना (रु0 लाखों में)</td> <td>130.46</td> <td>175</td> <td>175</td> <td>75.71</td> <td>210</td> <td>210</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12		वर्तमान प्रशुल्क पर		वर्तमान प्रशुल्क पर		प्रस्तावित प्रशुल्क पर		सीएफएस में यातायात (टीईयू में)	4761	3684	2763	2763	2763	2763	भरण/खाली करना (रु0 लाखों में)	130.46	175	175	75.71	210	210
विवरण	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12																								
	वर्तमान प्रशुल्क पर		वर्तमान प्रशुल्क पर		प्रस्तावित प्रशुल्क पर																									
सीएफएस में यातायात (टीईयू में)	4761	3684	2763	2763	2763	2763																								
भरण/खाली करना (रु0 लाखों में)	130.46	175	175	75.71	210	210																								

		भूमि किराया	7.87	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57															
		भंडारण	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44															
		टिप्पणी: सीओपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित आंकड़ों के अनुसार आय अनुमानन सही किया गया है।																					
(xv).	कंटेनर से व्यक्तिगत सामानों/बैगों उतारने पर पृथक भंडारण प्रभार प्रस्तावित करने के लिए पत्तन से अपेक्षा करने वाली परिस्थितियां स्पष्ट करें। नई प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोद्भूत होने की संभावना वाली अतिरिक्त आय वर्ष 2009-10 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाएं।	व्यक्तिगत सामान एरणाकूलम घाट में पृथक शैड (क्यू 6) में उतारे और सुपुर्द किए जाते हैं। यात्रियों के बैग उतारने की गतिविधि उसी तरह है जिस तरह सीएफएस में कार्गो। वर्ष 2009-10 से 2011-12 अवधि के लिए नई प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोद्भूत होने की संभावना वाली अतिरिक्त आय बहुत कम है।																					
(xvi).	कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार भी दर्शाएं। प्रति घन मीटर प्रतिदिन अथवा उसका भाग दर आधार पर इस प्रशुल्क मद के लिए लेवी की इकाई प्रस्तावित करने के कारण भी स्पष्ट करें।	<p>प्रचलित दरमान के अनुसार व्यक्तिगत सामानों पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क सीबीएम के अनुसार विनिर्दिष्ट किए गए हैं। टेलीस्कोपिक दरों पर भंडारण प्रभार घाटशुल्क और विलंबशुल्क के स्थान पर प्रस्तावित किए गए थे क्योंकि वे कंटेनरों से उतारे गए ओर सुपुर्द किए गए व्यक्तिगत सामानों के मामले में किए गए हैं। भंडारण प्रभार प्रति सीबीएम प्रस्तावित किए गए थे और चूंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः भारी मात्रा में अन्य कार्गो से हल्का होता है। वर्तमान में, सीएफएस में कार्गो का औसत भार प्रति टीईयू 14 मी0ट0 है जबकि व्यक्तिगत सामान का औसत भार प्रति टीईयू केवल 4 मी0ट0 है। तथापि, व्यक्तिगत सामान की औसत मात्रा प्रति टीईयू लगभग 25 सीबीएम है जो बड़े भंडारण क्षेत्र की अपेक्षा करता है। इसलिए, सीबीएम में व्यक्तिगत सामानों के लिए भंडारण प्रभार प्रस्तावित करना उपयुक्त माना गया था। तथापि, हाल ही में, सभी महापत्तनों के लिए पत्तन समुदाय प्रणाली (पीसीएस) लागू करने के सरकार के निर्णय ने ऑनलाइन लेनदेन और कार्गो निकासी के लिए दस्तावेजों की प्रक्रिया को सरल बनाया है। आयात और निर्यात कार्गो के लिए अपेक्षित दस्तावेज जैसे प्रवेश बिल और शिपिंग बिल क्रमशः ऑनलाइन उपलब्ध हैं। आयातित व्यक्तिगत सामानों की निकासी के लिए अपेक्षित दस्तावेज बैगोज़ घोषणापत्र है, जोकि अभी ऑनलाइन उपलब्ध नहीं है। तथापि, इन दस्तावेजों में केवल भार की इकाई है और सामानों की मात्रा शामिल नहीं है। इसने पत्तन न्यास को बिल ऑफ लैडिंग जैसे अन्य ऑफलाइन दस्तावेजों पर विश्वास करने के लिए जरूरी किया है जहां सीबीएम में सामानों की मात्रा उपलब्ध है। यह ऑनलाइन लेनदेन को क्यूबरकम बनाता है। इसलिए यदि अनुमोदित किया जाता है तो पत्तन को व्यक्तिगत सामानों के लिए भी भंडारण प्रभार मी0ट0 में प्रस्ताव करना होगा जैसा कार्गो के मामले में है परंतु पूर्ववर्ती प्रस्ताव के वित्तीय प्रभाव को बराबर करने के लिए प्रस्तावित प्रति सीबीएम के छह गुना पर।</p> <p>प्रस्तावित संशोधित प्रभार निम्नवत् है:—</p> <p>कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामान/बैगों पर भंडारण प्रभार</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>अभिग्रहण की अवधि</th> <th>दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>प्रथम 3 दिन</td> <td>निःशुल्क</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>4थें से 15वें दिन</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>16वें से 30वें दिन</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>उसके पश्चात</td> <td>600</td> </tr> </tbody> </table>							क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0)	1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	2.	4थें से 15वें दिन	150	3.	16वें से 30वें दिन	300	4.	उसके पश्चात	600
क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0)																					
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क																					
2.	4थें से 15वें दिन	150																					
3.	16वें से 30वें दिन	300																					
4.	उसके पश्चात	600																					
(xvii).	प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 यह कहने के लिए संशोधित करें कि कंटेनर के लिए निःशुल्क दिवस सीएफएस में भरने/खाली करने के लिए कंटेनर के स्थापन की तारीख से गिनती किए जाएंगे।	भूमि किरायों पर शर्त प्रस्तावित अनुसूची में शामिल की गई है।																					
(xviii).	निःशुल्क अवधि की शुरुआत, परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों के लिए लागू भंडारण प्रभार से संबंधित	उक्त शर्त सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में शामिल की गई है।																					

	अनुसूची 4.2 – कंटेनरों पर भूमि किराया के अधीन वर्तमान दरमान में निर्धारित शर्तें 1 से 4 प्रस्तावित अनुसूची में शामिल की गई नहीं पाई गई है। कंटेनरों पर भूमि किराये के लिए लागू ये शर्तें प्रस्तावित अनुसूची में शामिल करें।	
(xix).	सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो ओर आधार स्पष्ट करें।	कंटेनरों में ऐसे कार्गो को भरने की प्रवृत्त गतिविधि किए बिना कार्गो के भंडारण के लिए सीएफएस में स्थान में इस्तेमाल करने के लिए दंड रूप में प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।

8.1. सीओपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा यह कहते हुए सीएफएस के लिए सही लागत विवरण भेजा था कि आंकड़ों का सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रतिवेदित/अनुमोदित प्रासंगिक आंकड़ों से मिलान किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में, पत्तन ने वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष में रु0 27.19 लाख का अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में सीएफएस गतिविधि के 2009-10 में रु0 62.49 लाख, 2010-11 में रु0 202.68 लाख और 2011-12 में रु0 201.15 लाख घाटे में रहने का अनुमान लगाया गया है। तत्पश्चात, पत्तन ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009-10 के लिए सीएफएस गतिविधि हेतु वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे।

8.2. पत्तन ने आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 में अनुमोदित दरमान में शोधन के बारे में बताते समय अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 द्वारा वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्ष को 'पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाएं' के स्थान पर शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं' प्रतिस्थापित करते हुए संशोधित करने का सुझाव दिया था।

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

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

- (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009-10 के वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे। चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही खत्म हो चुका है। इसलिए, सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा पहले भेजे गए वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा दाखिल किए गए कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) गतिविधि का लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर में वर्ष 2009-10 में रु0 143.48 लाख और दो वर्षों 2010-11 और 2011-12 के लिए रु0 457.61 लाख का राजस्व घाटा दर्शाता है। पत्तन का प्रस्ताव वर्तमान भरने और खाली करने के प्रशुल्क में वृद्धि की मांग करते हुए इस गतिविधि को आंशिक रूप से पूरा करने और सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में उतारे/भरे गए कार्गो के लिए विलंबशुल्क प्रभार और एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार के लिए निर्धारित प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए है।
- (ii). सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में किए गए मुख्य संशोधन निम्नलिखित हैं:-
 - (क). पत्तन द्वारा भेजे गए आंकड़ों से, ये देखा गया है कि राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (आरजीसीटी) में प्रहस्ति कंटेनर यातायात का लगभग 1.8 प्रतिशत से 2 प्रतिशत पत्तन सीएफएस की सेवाएं प्राप्त करता है। उद्धरित करते हुए कि इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड द्वारा कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी), वालारपादम में विस्थापन, पत्तन ने पत्तन सीएफएस में कंटेनर यातायात वर्ष 2008-09 में प्रहस्ति 4761 टीईयू से कम कर वर्ष 2009-10 में 3684 टीईयू (प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़े 3880 टीईयू) पूर्वानुमानित किया है और आगे यातायात पूर्वानुमानों को कम करके वर्ष 2010-11 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 2763 टीईयू किया है।

कोचीन पत्तन न्यास में, पूरी तरह से सीएफएस सुविधा विकसित की गई है। जब एक सुविधा सृजित की जाती है तो इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाना चाहिए। पत्तन द्वारा ऑफर की गई सीएफएस सुविधा पत्तन क्षेत्र में केवल एक उपलब्ध बताया गया है परन्तु इसे जहां कहीं विकसित/विकसित किए जाने वाले अन्य निजी सीएफएस से प्रतिस्पर्धा का सामना करना होता है। पत्तन ने स्वीकार किया है कि सीएफएस में कंटेनर यातायात कम हो रहा है। इसलिए, उपयोक्ता संगठनों में से कुछ ने सही कहा है कि सीएफएस प्रशुल्क में वृद्धि से यातायात ओर कम होगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए पत्तन को मात्राओं को आकर्षित करने के लिए अपने सीएफएस का मार्केट करना चाहिए और सीएफएस में ऑफर की गई सेवाओं की उत्पादकता में सुधार करने की संभावनाओं को तलाशना चाहिए ताकि सृजित सुविधाओं के उपयोग में सुधार किया जा सके।

हालांकि सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारण में यातायात में उपयुक्त बढ़ोतरी पर विचार किया जाता है, परन्तु इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2010-11 से 2011-12 के दौरान सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने की संभावना

वाला कंटेनर यातायात वर्ष 2009-10 में सीएफएस में प्रहस्तित किए गए प्रतिवेदित यातायात पर 3880 टीईयू बनाए रखा गया है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, आय का अनुमान वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्तर पर बनाए रखा गया है।

- (ख). थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर अनुमानित व्यय में वार्षिक वृद्धि का स्वीकाय स्तर जो वर्ष 2010-11 में की गई प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में स्वीकृत की गई है, 3.76 प्रतिशत है। प्रासंगिक लागत मदों की वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए उल्लिखित स्तर पर सुविचारित की गई है।
- (ग). वर्ष 2009-10 के लिए हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रक के प्रचाल की लागत पत्तन द्वारा भेजी गई है जोकि सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनर यातायात से संबंधित है। चूंकि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के यातायात अनुमान 2009-10 के समान स्तर पर बनाए रखे गए हैं, इसलिए इस उपस्कर के प्रचालन के लिए लागत अनुमानन पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 के लिए प्रेषित वास्तविक लागत पर सुविचारित किया गया है परंतु वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि।
- (घ). भरने और खाली करने के प्रचालनों के लिए तैनात किए गए लेबर की लागत और सीएफएस गतिविधि के लिए आबंटित कार्यालय और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत में पत्तन कामगारों के लिए हाल ही में समाहित मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया था। पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2009-10 में कुल मजदूरी का 15 प्रतिशत था। हाल ही में, महापत्तन न्यासों के सभी कर्मचारियों और कामगारों के वेतन और मजदूरी में 23 प्रतिशत वृद्धि की गई थी। इसलिए, मजदूरी संशोधन के प्रभाव को शामिल करने के लिए वर्ष 2010-11 के लिए लेबर और कार्यालय तथा पर्यवेक्षण स्टॉफ की मजदूरी लागत का अनुमानन संशोधित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर पर विचार किया गया है।
- (ङ). पत्तन ने वर्ष 2009-10 के लिए इस गतिविधि को आबंटनीय निवल वित्त आय को अलग करने के पश्चात वास्तविक निवल वित्त और विविध व्यय (एफएमई) नहीं भेजा है। प्रशुल्क के हाल ही में समाहित सामान्य संशोधन के हिस्से के रूप में समग्र पत्तन के लिए लागत स्थिति से अवगत करवाते समय वित्त और विविध व्यय (एफएमई) के अनुमान मुख्यतः पेंशन भुगतानों के अनुमानन के संदर्भ में समायोजित किए गए थे। इस गतिविधि में निवल वित्त और विविध व्ययों का आबंटन भी उस सीमा तक संशोधित किया गया है।
- (च). सीओपीटी ने यह उद्धरित करते हुए अपनी गणनाओं में सीएफएस क्षेत्र के लिए अनुमानित पट्टा किराया शामिल किया है कि यह एक अवसर लागत है। यह प्रशुल्क 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए सभी मौजूदा महापत्तन न्यासों के लिए है। अन्य सेवाओं के लिए कोचीन पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों में भी मौजूदा दरमान में दरें निर्धारित करते समय, भूमि के लिए पट्टा किराया पत्तन द्वारा ऑफर की गई प्रत्येक सेवा के लिए नहीं है। भूमि का मूल्य परिसंपत्ति के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है और प्रतिलाभ भूमि के ऐतिहासिक मूल्य पर स्वीकृत किया गया है। इसलिए, लागत गणना में सीओपीटी द्वारा अनुमानित कल्पित पट्टा किराया स्वीकृत नहीं किया गया है।
- (छ). पत्तन द्वारा सीएफएस गतिविधि के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ परिकलित किया गया है। निवेश पर प्रतिलाभ क्षमता उपयोगिता से जुड़ा होना चाहिए और प्रशुल्क दिशानिर्देश पूरा प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए क्षमता उपयोगिता के 60 प्रतिशत का न्यूनतम स्तर निर्धारित करते हैं। यह देखा गया है कि वर्ष 2008-09 में 4761 टीईयू ने सीएफएस सेवा प्राप्त की है (2004-05 में उच्चतम 6234 टीईयू प्रतिवेदित की गई है)। वर्तमान मामले में, पत्तन ने सीएफएस की अभिकल्पित क्षमता निर्धारित नहीं की है और इसलिए क्षमता उपयोग स्तर विपथित नहीं किया जा सकता। निवल प्रखंड पर प्रतिलाभ का परिकलन वर्तमान मामले में केवल सांख्यिकीय कार्यवाही है क्योंकि यह गतिविधि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के पहले भी दो वर्षों 2010-11 और 2011-12 के लिए रु0 272.87 लाख का घाटा होगा। यदि पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत की जाती है तो भी यह घाटा पूर्णतः खत्म नहीं होगा।
- (iii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2009-10 से 2010-11 का लागत विवरण संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत स्थिति का प्रभाव प्रशुल्क समीक्षा पर निर्णय के लिए सुविचारित किया गया है। प्रतिलाभ के बाद इस गतिविधि में कुल घाटा वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए रु0 344.06 लाख है जो प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित प्रचालन आय का 85 प्रतिशत औसत घाटा परिगणित करता है।

23 फरवरी 2010 को पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान के समय, सीएफएस के लिए प्रशुल्क मदों में तब तक यथास्थिति बनाए रखी गई थी जब तक सीएफएस प्रस्ताव का निपटान करते हुए पृथक आदेश पारित नहीं किया जाता है। यह देखा गया है कि सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि भारी घाटे में थी और समग्र पत्तन भी पूर्व-संशोधित प्रशुल्क पर वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए पर्याप्त घाटा भी दर्शाया था। 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित संशोधित दरमान में प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करने के बाद भी वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लए रु0 152.52 करोड़ का घाटा पूरा नहीं होगा। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति और इस गतिविधि में भी प्रदर्शित घाटा भी, कुछ वसूली के साथ सीएफएस प्रशुल्क मदों में संशोधन की मांग करने वाला पत्तन का प्रस्ताव अनुवर्ती विश्लेषण में यथा चर्चा अनुसार विचार की अपेक्षा करता है।

- (क). पत्तन ने सीएफएस में कंटेनरों से कार्गो की उतराई और भराई के लिए वर्तमान प्रभारों में 20 प्रतिशत बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है। कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे कोचीन स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन और केरल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने अन्य निजी सीएफएस की तुलना में भराई/उतराई प्रचालन में कम उत्पादकता का उल्लेख किया है और टिप्पणी की है कि उत्पादकता में वृद्धि की जाती है तो समग्र घाटा कम किया जा सकता है।

कंटेनरों को भरना और खाली करना मुख्यतः लेबर उन्मुख सेवा है। पत्तन द्वारा किए जा रहे मैनिंग मान के अध्ययन की रिपोर्ट के आधार पर पत्तन संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वित करने के लिए सहमत है। यह स्वीकार करना होगा कि यदि संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वित किया जाता है और उत्पादकता स्तरों में सुधार किया जाता है तो इससे प्रत्यक्ष लेबर की लागत कम हो सकती है परंतु पत्तन की समग्र घाटा स्थिति में कोई अल्पावधि परिवर्तन नहीं किया जा सकता क्योंकि अधिशेष लेबर की लागत उपरिव्ययों में गिनी जाएगी। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि पत्तन की समग्र लागत स्थिति और इस गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्तमान प्रभार में पर्याप्त घाट बढ़ोतरी की मांग करते हैं। पत्तन ने स्वयं वर्तमान प्रभार में केवल 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है जो केवल घाटे का एक हिस्सा कवर करेगा। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति और इस गतिविधि में भारी घाटे के मद्देनजर, भरण और उतराई के लिए दरों में 20 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।

- (ख). वर्तमान दरमान के अनुसार, सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गो से एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार अदा करने की अपेक्षा की जाती है जो अंतरण में कार्गो के लिए लागू सामान्य विलंबशुल्क प्रभारों के अलावा ज्यादातर घटकों के लिए रु0 20/- से रु0 50/- प्रति टन के बीच है।

सीओपीटी ने एकल प्रशुल्क मद अर्थात् वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभारों और विलंबशुल्क प्रभारों के स्थान पर सीएफएस यार्ड में प्रभार्य भरे गए/खाली किए गए आयात/निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार के साथ वर्तमान व्यवस्था को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है।

अंतरण भंडारण सुविधा उपलब्ध करवाने वाले घाटों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए यथा उपलब्ध निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन और आयात कार्गो के लिए 7 दिनों की मौजूदा निःशुल्क अवधि के स्थान पर सीएफएस यार्ड और अन्य पत्तन सुविधाओं में खाली किए गए/भरे गए आयात और निर्यात दोनों कार्गो के लिए 3 दिनों की एकसमान निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने सीएफएस में आयात और निर्यात कार्गो के लिए औसत विराम समय के आधार पर प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को तर्कसंगत बताया है जोकि वर्ष 2008-09 के लिए 4.3 दिन है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के लिए निर्धारित वर्तमान भंडारण प्रशुल्क केवल सीएफएस प्रचालन के लिए ही निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन का प्रस्ताव सिर्फ सीएफएस के लिए लागू पृथक भंडारण अनुसूची निर्धारित करने के लिए है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.8.1 पत्तनों को निःशुल्क अवधि निर्धारित करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रस्तावित निःशुल्क अवधि स्वीकार की गई है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे अथवा खाली किए जाने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार 4 से 15 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए ढके हुए स्थान और खुले स्थान के लिए क्रमशः रु0 20 और रु0 12 पर ढके हुए और खुले के लिए पृथकतः प्रस्तावित किया गया है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए, भंडारण प्रभार प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दर के 2 और 3.75 गुना पर प्रस्तावित किया गया है। सीएफएस कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मौजूदा प्रशुल्क से ज्यादा है ताकि यार्ड से कार्गो की तेजी से निकासी की जा सके। इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि भंडारण प्रभार एक संसाधन है जिसका सर्वोत्तम रूप में उपयोग किया जाना चाहिए। 15 दिनों के बाद कार्गो के अतिविराम के लिए प्रस्तावित टेलीस्कोपिक दरें निरोधक के रूप में कार्य करेंगी और पत्तन को संसाधनों तथा सीएफएस क्षेत्र के सर्वोत्तम उपयोग में सहायता भी प्रदान करेगी। इसलिए, प्रस्तावित भंडारण प्रभार अनुमोदित किया गया है। अब अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था के अधीन, घाटशुल्क दर पर प्रभार्य वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार हटा दिया गया है और भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद लागू किया गया है जिससे पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित उपयोक्ताओं को कुछराहत मिलने की संभावना है। अतिरिक्त राजस्व महत्वपूर्ण नहीं होगा क्योंकि प्रमुख कार्गो अर्थात् सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनर यातायात का 80 प्रतिशत निर्यात किया जाना बताया गया है जो औसतन 3.2 दिन रुकता है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे गए और खाली किए गए कार्गो पर भंडारण प्रभार के लिए पृथक प्रशुल्क के निर्धारण के मद्देनजर वर्तमान दरमान की अनुसूची 5.4 के अधीन एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार की वसूली संबंधी वर्तमान टिप्पणी 2 और विलंबशुल्क प्रभार की वसूली के लिए शर्त निर्धारित करने वाली अनुसूची 5.2 के अंतर्गत टिप्पणी 3 हटा दी गई है।

- कोचीन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान की अनुसूची 5.3 परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली के लिए शर्तें विनिर्दिष्ट करती हैं जो सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनरों पर भी लागू होंगी।
- (ग). पत्तन ने दो नई प्रशुल्क मदों अर्थात् कंटेनरों से व्यक्तिगत सामान/बैगों को उतारने पर भंडारण प्रभार और कंटेनरों में बिना भरे सीएफएस तथा शट आउट में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो हेतु रु० 100 प्रति टन पर नवीकरण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए, 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद प्रस्तावित भंडारण प्रभार पत्तन क्षेत्र में ऐसी मदों के और अधिक विराम के लिए दरों में वृद्धि करते हुए 4थें से 15 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए रु० 25 प्रति घन मीटर है। व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मुख्यतः अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण दर से ज्यादा है क्योंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः अधिक मात्रा में होता है और अधिक भंडारण क्षेत्र अभिग्रहण करता है। इस प्रशुल्क मद का वित्तीय प्रभाव पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित कम होगा।

स्वीकार करते हुए कि घाट में प्राप्त होने वाले बैगों के लिए मौजूदा दरमान में घाटशुल्क दर और विलंबशुल्क घन मीटर आधार के संदर्भ में निर्धारित किया गया है, सीएफएस में प्रहस्तित बैगों और व्यक्तिगत सामानों के लिए भंडारण प्रभार मूल प्रस्ताव के अनुसार घन मीटर आधार पर निर्धारित किया गया है।

- कंटेनरों में बिना भरे शट आउट और सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो को हटाने के प्रभार के लिए रु० 100 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए आधार पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है। चूंकि हटाने के प्रभार की वसूली के लिए प्रस्ताव मुख्यतः प्रत्याशित भरण गतिविधि को पूरा किए बिना कार्गो के भंडारण के लिए सीएफएस में स्थान उपयोग के लिए है, प्रस्तावित दर स्वीकार की जाए। इससे कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसी रियायतें बहुत कम होंगी।

- (iv). पत्तन ने बिना किसी संशोधन के सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर वर्तमान भंडारण प्रभार बनाए रखा है।

पत्तन ने 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित दरमान में कुछ शोधनों का उल्लेख करते हुए अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 द्वारा 'पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाएं' द्वारा शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं' प्रतिस्थापित करते हुए वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्षक को संशोधित करने का सुझाव दिया है। प्रासंगिक अनुसूची का शीर्षक पत्तन द्वारा यथा सुझाया गया "सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदा हुआ और खाली) पर भंडारण प्रभार" रूप में संशोधित किया जाए।

- (v). भरण प्रभार में अनुमोदित संशोधित दरों से अतिरिक्त आय दो वर्षों 2010-11 और 2011-12 के लिए रु० 49 लाख रहने का अनुमान है। वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार और विलंबशुल्क प्रभार के स्थान पर कार्गो पर भंडारण प्रभार शामिल करने के संबंध में, पत्तन ने राजस्व में 20 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। पत्तन ने अतिरिक्त राजस्व अनुमान के समर्थन में कोई विस्तृत गणना नहीं भेजी है। सीओपीटी द्वारा दर्शाई गई स्थिति के आधार पर, कार्गो पर भंडारण प्रभार से अतिरिक्त राजस्व विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु० 27 लाख होगा।

नई प्रशुल्क मदों अर्थात् व्यक्तिगत सामानों पर भंडारण प्रभार और हटाने का प्रभार से अतिरिक्त आय पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित महत्वपूर्ण नहीं होगी। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित बढोतरी/युक्तिकरण अनुमोदित करने के बाद भी, यह गतिविधि दो वर्षों के लिए रु० 267.5 लाख तक घाटे में रहेगी। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन ने स्वयं शायद यह स्वीकार करते हुए वर्तमान प्रशुल्क में पूरे घाटे को पूरा करने का प्रस्ताव नहीं किया है कि इससे पत्तन की यातायात मात्रा पर प्रतिकूल प्रभार पड़ेगा। वर्तमान में, सीएफएस गतिविधि पत्तन की कुछ अन्य गतिविधियों द्वारा प्रति-सहायिकी की जा रही है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि सीएफएस सुविध के बिजनेस मॉडल का पुनः निर्धारण करे जिसका इस्तेमाल किया जाना लगता है। पत्तन को सीएफएस अथवा कहीं ओर संसाधनों का सर्वोत्तम उपयोग अर्जित करने के लिए सीएफएस से संबंधित परिसंपत्तियों के पुनःउपयोग और पुनःतैनाती से मात्राओं में सुधार की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।

- (vi). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि यदि सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में पड़े कंटेनरों को भरण/उतराई के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो हाऊसकीपिंग/स्थानांतरण प्रभार आईजीटीपीएल जो उक्त सेवा ऑफर करता है के लिए अनुमोदित दरों पर भुगतान किया जाएगा। जैसाकि सीओपीटी के दरमान का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते हुए 23 फरवरी 2010 को पारित आदेश के पैरा 12 (xxxiii) में पहले ही निर्णय दिया गया है, यह प्रासंगिक नहीं पाया गया है कि पत्तन के दरमान में ऐसी शर्त निर्धारित की जाए। किसी भी स्थिति में, चूंकि आईजीटीपीएल को कंटेनर प्रचालनों के आरजीसीटी से आईसीटीटी, वालारपादम में ले जाए जाने की उम्मीद है, इसलिए प्रस्तावित शर्त प्रासंगिक नहीं पाई गई है।

- (vii). पत्तन ने भरण/उतराई, आयात कार्गो, निर्यात कार्गो और सीएफएस में प्रहस्तित व्यक्तिगत सामानों के लिए रखे गए कंटेनरों पर निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित शर्तें शामिल की गई हैं परंतु कुछ सीमा तक भाषा में कुछ मामूली संशोधन किए गए हैं, वर्तमान दरमान में निर्धारण के साथ स्थिर नहीं है।

- (viii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति मार्च 2012 तक है। यह उपयुक्त पाया गया है कि इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा के साथ इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा की जाए। ऐसी स्थिति में, सीएफएस प्रशुल्क इसके संशोधित दरमान की वैधता के साथ समाप्त करने के लिए 31 मार्च 2012 तक वैध होगा।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वर्तमान अनुसूची 5.2 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करता है और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/11/2009-सीओपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के संशोधित दरमान से वर्तमान अनुसूची 5.4 हटाता है:-

“अध्याय – V

5.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभार

5.2.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण और उतराई प्रभार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधे कंटेनर भार के लिए	1380	2250
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	2760	4500

टिप्पणियाँ:

1. एक कंटेनर जो इसकी सामान्य क्षमता के 50 प्रतिशत अथवा इससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है तो इसे आधार कंटेनर माना जाता है।
2. कंटेनर को ऊपर उठाने के लिए जरूरी कार्गो के भरण/खाली करने की स्थिति में, जाँच, लेखांकन अथवा सही स्टेकिंग, और ऐसा भरण/उतराई जो भरने/खाली किए जाने की वजह से 50 प्रतिशत अथवा कार्गो का 50 प्रतिशत हो जाता है, भरण/उतराई प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत ऐसे मामलों में वसूल किया जाएगा।

5.2.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं पर कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए और खाली) पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
		विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (₹0 में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (₹0 में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (₹0 में)
1.	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	उसके पश्चात	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

टिप्पणी:

परित्यक्त एफसीएल कंटेनर पर भंडारण प्रभार की वसूली से संबंधित अनुसूची 5.3 में निर्धारित वर्तमान शर्तें सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं में प्रहस्तित कंटेनरों पर लागू होगी।

5.2.3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गो ओर सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		ढका हुआ क्षेत्र (₹0)	खुला क्षेत्र (₹0)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	20	12
3.	16वें से 30वें दिन	40	24
4.	उसके पश्चात	75	45

5.2.4. कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	100

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
2. कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस सीएफएस में भरने अथवा खाली करने के लिए कंटेनरों के स्थापन की तारीख से गिने जाएंगे।
3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गो और व्यक्तिगत सामानों के लिए निःशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से शुरू होंगे और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि भरण के लिए सीएफएस में कार्गो के प्रवेश की तारीख से शुरू होगी।
4. निःशुल्क अवधि में कंटेनर को भरने अथवा खाली करने के लिए सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबद्ध अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित पत्तन की ओर से कोई विलंब शामिल नहीं होगा।

5.2.5. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं पर भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो, और कंटेनरों में भरण किए बिना शट आउट के लिए हटाना प्रभार

हटाने के समय रु0 100/— प्रति टन अथवा उसका भाग

टिप्पणी:

हटाना प्रभार भंडारण प्रभारों, जहां कहीं लागू हो, के अलावा होंगे।”

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

कोचीन पत्तन न्यास में सीएफएस गतिविधि का लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.		सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़े	सीओपीटी द्वारा प्रेषित			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			वास्तविक आंकड़े **	अनुमान	अनुमान	वास्तविक आंकड़े	अनुमान	अनुमान
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I.	सीएफएस में यातायात टीईयू में	4761	3880	2763	2763	3880	3880	3880
II.	आय							
	भरना / खाली करना	130.46	123.33	87.50	87.50	123.33	123.33	123.33
	कार्गो के लिए भंडारण प्रभार	83.47	68.02	48.44	48.44	68.02	68.02	68.02
	भूमि किराया	7.87	12.03	4.57	4.57	12.03	12.03	12.03
	जोड़ (I)	221.81	203.38	140.51	140.51	203.38	203.38	203.38
III.	परिवर्तनीय लागत							
	हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रक की सेवाओं की लागत	57.75	47.06	31.77	31.77	47.06	48.83	50.67
	विनियुक्त गैंगों की लागत	76.89	62.66	49.90	49.90	77.07	79.97	82.98
	कार्यालय स्टॉफ और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत	93.82	76.46	104.91	104.91	94.04	97.58	101.25
	उपरिव्यय आबंटन	56.57	46.10	56.89	56.89	46.10	47.84	49.63
	जोड़ (II)	285.03	232.29	243.46	243.47	264.28	274.22	284.53
IV.	निर्धारित लागत							
	मूल्यहास	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58
	भूमि पर पट्टा किराया	31.44	32.04	32.64	33.24	-	-	-
	जोड़ (III)	41.02	41.62	42.22	42.82	9.58	9.58	9.58
V.	प्रचालन अधिशेष (I-II-III-IV)	-104.25	-70.53	-145.17	-145.78	-70.48	-80.42	-90.73
VI.	निवल एफएमआई - एफएमआई	39.24	35.07	47.74	47.74	36.90	50.65	51.07
VII.	अधिशेष/घाटा (V-VI)	-143.49	-105.60	-192.91	-193.52	-107.38	-131.08	-141.80
VIII.	नियोजित पूंजी	246.41	236.83	227.25	217.65	236.830	227.25	217.65
	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	39.43	37.89	36.36	34.82	37.89	36.36	34.82
IX.	निवल अधिशेष/घाटा	-182.91	-143.48	-229.27	-228.34	-145.28	-167.44	-176.62
X.	प्रचालन आय में निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत में		-71%	-163%	-163%	-71%	-82%	-87%
XI.	वर्ष 2010-11 अर्धे 2011-12 के लिए प्रचालन आय में औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत में							-85%

** पत्तन ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वष 2009-10 के लिए वास्तविक प्रहस्तित यातायात, आय, परिवर्तनीय और निश्चित लागत भेजी जो जिसे पत्तन द्वारा दाखिल लागत विवरण दिनांक 4 जनवरी 2010 में अद्यतन किया गया है।