

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 258

नई दिल्ली, 12 अक्टूबर 2010

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतत् द्वारा, जेएनपीटी के लिक्विड कार्गो बर्थ के इसके प्रचालन हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड के प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

(अरविंद कुमार)

सदस्य

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/10/2010-बीपीसीएल

भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड

-----

आवेदक

## आ दे श

(सितंबर 2010 के 3 रे दिन पारित )

यह प्रकरण, जेएनपीटी के लीक्विड कार्गो जैटी के प्रचालन के लिए जो इसके द्वारा बीओटी आधार पर प्रचालित किया जाता है, दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1 इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी / 26 / 2006-बीपीसीएल (जेएनपीटी) दिनांक 7 अगस्त 2007 के माध्यम से भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा बीओटी आधार पर प्रचालित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास की लीक्विड कार्गो जैटी स्थित प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान अधिसूचित किया था । दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त हो गई जिसे बाद में 31 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से 30 सितंबर 2010 तक बढ़ा दिया गया है ।

2.2 पत्र सं. बीपीसी / जेएनपीटी / टीएमपी / दिनांक 21 जनवरी 2010, के द्वारा बीपीसीएल ने पोतघाट एवं विभिन्न अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क में संशोधन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था ।

3.1 बीपीसीएल द्वारा दिनांक 21 जनवरी 2010 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किया गया वर्षवार वास्तविक एवं अनुमानित यातायात निम्नानुसार है :-

वर्ष	यातायात (मी.ट.में)
2006-07	3243288
2007-08	3072880
2008-09	5702836
2009-10 (अनुमान)	5483234
2010-11(अनुमान)	5363500
2011-12(अनुमान)	5460500
2012-13(अनुमान)	5555500

3.2 प्रशुल्क की वर्तमान और प्रस्तावित स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति जैसी कि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में प्रदर्शित की गई है, निम्नानुसार है :-

वर्ष	आय (लाख रु पर्यो में)		आरओसीई से पहले शुद्ध अधिशेष / घाटा (लाख रु . में)		आरओसीई के बाद प्रचालन आय के % के रूप में शुद्ध अधिशेष / घाटा	
	वर्तमान	प्रस्तावित	वर्तमान	प्रस्तावित	वर्तमान	प्रस्तावित
2010-11	2941.12	4571.31	89.87	1257.38	-57.90	-11.71
2011-12	3077.71	4783.62	56.13	1271.60	-56.04	-10.64
2012-13	3159.91	4910.78	24.69	1270.29	-51.15	-7.55

3.3 ऊपर पैरा 3.2 में दर्शाई गई वित्तीय स्थिति पास थ्रू के रूप में रायल्टी भुगतान लेखा में शामिल करने के बाद है। अनुमानित रायल्टी वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर क्रमशः रू . 1188.41 लाख, रू .1256.25 लाख और रू .1301.43 लाख तथा प्रस्तावित प्रशुल्क पर क्रमशः रू . 1651.09 लाख, रू .1746.70 लाख और 1806.70 लाख मानी गई है।

3.4 बीपीसीएल ने वर्तमान दरों पर आद्यांत 55.03% की वृद्धि मांगी है इसने तीन नई प्रशुल्क मर्दे, यथा, पोत द्वारा समय खराब करने संबंधी प्रभार, निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड और जैट्टी में रिसाव के लिए अर्थदंड, आरंभ करने का प्रस्ताव किया है।

4. बीपीसीएल का प्रस्ताव 29 जनवरी 2010 को एक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था। प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव को अभिमत टिप्पणी के लिए जेएनपीटी एवं विभिन्न उपयोगकर्ता संगठनों में परिपत्रित किया गया था। उपयोगकर्ता निकायों की टिप्पणियां, जैसे-जैसे से प्राप्त होती गई, प्रतिपूरक सूचना के रूप में बीपीसीएल को भेज दी गई थीं। बीपीसीएल ने, प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं पर प्रदत्त टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल के आधार पर, बीपीसीएल से हमारे पत्र, दिनांक 24 फरवरी 2010 के द्वारा निम्नलिखित सूचनाएं / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। उन पर बीपीसीएल के जवाब 6 मई 2010 को प्राप्त हो गए। मांगे गए ब्यौरे और बीपीसीएल से प्राप्त उनके उत्तर, एक दूसरे के सामने सारणीबद्ध रूप में दिए गए हैं।

क्रम सं.	टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1	<b>सामान्य</b>	
(i)	अगस्त 2007 में दरमान के पिछले संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा 2007-08, 2008-09 एवं 2009-10 के लिए प्रोजेक्शनों पर आधारित थी। निर्भर किए गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ से वास्तविक पदार्थ मूलक और वित्तीय निष्पादनता की भिन्नता का, इन भिन्नताओं के लिए कारणों की विधिवत व्याख्या करते हुए विश्लेषण प्रस्तुत करें।	<p>वर्ष 2007-08 के पूरे वर्ष कूड-लोडिंग आर्म और पाइप लाइनों की संस्थापना का कार्य जारी रहा। लोडिंग आर्म्स के खड़ा करने और पाइपलाइन बिछाने-जोड़ने के लिए लीक्विड बर्थ पर कई बार काम बंद किया गया। कच्चा तेल चढ़ाने की सुविधा को इसी वर्ष प्रचालित किया गया। जैटी में फैब्रीकेशन कार्यों में विभिन्न रू कावटों और सुरक्षा संबंधी सावधानियों के कारण प्रचालन कार्य में विलंब हो गया था। एसकेओ को जामनगर, वार्डनार से लाने की भावी योजनाओं को ध्यान में रखते हुए एसकेओ की तटीय हलचल का अनुमान लगाया गया था। तथापि, मूल्य निर्धारण भेद जैसे सब्सिडी मुद्दों के कारण इसे क्रियान्वित नहीं किया जा सका। इसलिए, एसकेओ हलचल, प्रोजेक्टेड की तुलना में बहुत कम थी।</p> <p>वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान कच्चा तेल लादने (कूड लोडिंग) के कारण प्रहस्तित माल दुलाई में वृद्धि हुई। कच्चा तेल तीव्रतर प्रवाह दर पर लादा गया था। इस लिए कम समय में बड़ी-बड़ी मात्रा लादी गई थी।</p>

		इसी प्रकार, बढ़ी हुई बाजार-आवश्यकता के कारण एचएसडी माल दुलाई बढ़ गई है।
(ii)	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में उत्पादकता वृद्धि के उपायों के बारे में कुछ नहीं है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.8 का संदर्भ लें और उत्पादकता के बैचमार्क स्तर दर्शाएं एवं लीक्विड कार्गो बर्थ में बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन पुरस्कार और बैचमार्क से कम निष्पादनता के लिए दंड / जुर्माना घोषित किया जाए। उत्पादकता बैचमार्क्स और पैरामीटर्स प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली सशर्तताओं के रूप में शामिल किए जाएं।	<p>बीपीसीएल बर्थ में निम्नलिखित सुविधाएं हैं :-</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. बर्थ-सभी कार्गो मालिकों द्वारा उपयोग किए जाने वाली।</li> <li>2. कच्चा-तेल (कूड आयल) तथा बेस आयल छोड़ कर पैट्रोलियम उत्पादों द्वारा प्रयुक्त लोडिंग आर्म.</li> <li>3. पाइप लाइन उपयोगकर्ता, पीओएल उपयोगकर्ताओं (अधिकतर बीपीसीएल एवं आईओसी) के 5% से भी कम हैं। अन्य सभी उपयोगकर्ताओं की अपनी-अपनी पाइप लाइनें हैं जो बर्थ में वाटर-फ्रंट तक जा रही हैं। बीपीसीएल कार्गो के लिए प्रवाह दरों को जो पोत उदंचन दर, पाइपलाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर करता है, प्रभावित नहीं करता। बीपीसीएल कार्गो के लिए लदान दर को भी प्रभावित नहीं करता चूंकि तटीय पंप भिन्न-भिन्न टैंक मालिकों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं।</li> </ol> <p>बर्थ की उपलब्धता बर्थ पर प्रतीक्षारत पंक्ति और प्रवाह दरों से शासित होती है और ये दोनों बीपीसीएल के नियंत्रण में नहीं हैं। चूंकि बीपीसीएल का बर्थ दखल के लिए मूल्य निर्धारण पर कोई नियंत्रण नहीं है, यह बर्थ उपलब्धता की गारन्टी नहीं दे सकता।</p> <p>इन परिस्थितियों में, दक्षता का सर्वोत्तम उपाय क्षमता का (अधिकतम) उपयोग करना है। पिछले 3 वर्षों की अवधि में हमने 97% से 103% प्राप्त किया है।</p>
(iii)	प्रशुल्क मार्गदर्शी, प्रचालक की इच्छा पर मुख्य रूप से व्यापारिक दृष्टिकोण से, दरें कम करने हेतु सामान्य लचीलेपन की अनुमति प्रदान करते हैं। बीपीसीएल ने अपने-अपने प्रचालन के पिछले तीन वर्षों में यदि इस प्रकार की कमी की हो और वैसी ही कमी वे भविष्य में भी लागू करने का विचार रखते हों तो वे उसकी सूची / वर्णन प्रदान करें और इस प्रकार प्रदत्त / प्रदान किए जाने वाली ऐसी रियायत के परिणामस्वरूप, यातायात में वृद्धि पर पड़ने वाले प्रभाव का मद्दवार विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।	बीपीसीएल की यादृच्छिक मूल्य निर्धारण नीतियां नहीं हैं और वह सभी प्रकार के कार्गो के लिए उसके स्वामित्व का विचार किए बिना, लागू होने वाले सांविधिक मार्गदर्शियों के अधीन प्रकाशित प्रशुल्क का पालन करता है।
(iv)	कृपया बताएं कि क्या बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के साथ निष्पादित रियायत करार से न्यूनतम निवेश अनिवार्यता की मात्रा स्पष्ट हुई है और क्या लागत विवरणियों में माना गया वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है।	रियायत करार में कोई न्यूनतम निवेश अनिवार्यता विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। किन्तु जेएनपीटी द्वारा बीपीसीएल को जारी किए गए दिनांक 11 मई 1998 अधिनिर्णय (अवार्ड) पत्र में बीपीसीएल से अपेक्षा की गई है कि वह इस सुविधा का डिजाइन, "एक निष्प

	यदि वास्तविक निवेश, न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है तो उसका कारण बताएं।	तेल बर्थ के रूप में न करते हुए, एक सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में करें ताकि इसे कंटेनर / सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में उपयोग करने हेतु संशोधित किया जा सके। तदनुसार, बर्थ के लिए डिजाइन भार बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत को प्रभावित करते हुए परिवर्तित की गई थी। इसके प्रभाव का औचित्य नहीं दिया जा सकता।
(v)	जैसाकि पिछली कार्यवाही में उभरकर आया है, कंटेनर ढोने वाले वृहत्तर पोतों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जेएनपीटी द्वारा बीओटी करार में शामिल की गई शर्तों के अनुसार बीपीसीएल द्वारा लीक्विड कार्गो बर्थ बहुत बड़ी लागत से निर्मित की गई है। बीपीसीएल से इस बात की पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि नियोजित पूंजी के केवल एक तर्कसंगत भाग पर ही जो 5.5 मिलियन (55 लाख) टन लीक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक होता, इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में विचार किया गया है।	लीक्विड कार्गो जैटी जेएनपीटी द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुसार बीपीसीएल द्वारा निर्माण की गई है। हमने प्रशुल्क प्रस्ताव में नियोजित पूंजी के केवल एक तर्कसंगत भार पर ही विचार किया है।
(vi)	बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह, जैसाकि निजी टर्मिनलों द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए दस्तावेजों की चैकलिस्ट में प्रदत्त है, लीक्विड कार्गो बर्थ से संबंधित पिछले तीन वर्षों के वार्षिक लेखा प्रस्तुत करें।	बीपीसीएल में लीक्विड कार्गो जैटी के लिए कोई अलग वार्षिक लेखा नहीं तैयार किए जाते। जैटी से संबंधित सभी राजस्व और पूंजी लेन-देन लेखाकरण प्रणाली में एक अलग लागत केंद्र में रिकार्ड किए जाते हैं। इसलिए, उस लागत केंद्र से संबंधित सभी मदों को बाहर निकाला गया है और विधिवत विवरणियां तैयार की गई हैं। इन विवरणियों को एक व्यावसायी चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया है। कथित प्रमाण पत्र प्रस्तुत है।
2	<b>क्षमता</b> फार्म 2ए में जैटी की निर्धारित क्षमता वर्ष 2007-08 से 2012-13 तक के सभी वर्षों के लिए 55,00,000 टन दिखाई गई है। कृपया बताएं कि क्या "निर्धारित क्षमता" ही "डिजाइंड क्षमता" हैं। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह लीक्विड कार्गो बर्थ की डिजाइंड क्षमता निर्धारण की विस्तृत गणना प्रदान करे। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि क्षमता की गणना सृजित/सृजन की जाने वाली सुविधा के डिजाइंड परिमाणकों के संदर्भ से की जानी चाहिए। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह परिकल्पित परिमाणकों में से प्रत्येक के लिए औचित्य प्रस्तुत करे। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए कार्यविधि प्रदान करते हैं	डिजाइंड क्षमता एफओ, एसकेओ, एचएसडी एवं नापथा के प्रहस्तन के लिए टैंकर रचना से संबंधित परिकल्पनाओं पर पूर्ण उतराई और कमी (उल्लेज) के साथ निम्नलिखित ढंग से आधारित की गई है :- <ul style="list-style-type: none"> <li>● एफओ और एसकेओ के 22,500 मी.ट. ले जाने वाले 25000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में प्रहस्तित किए जाने की योजना की गई</li> <li>● एचएसडी और नापथा को 36000 मी.ट. ले जाने वाले 40000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में प्रहस्तित किए जाने की योजना की गई।</li> </ul> 2001-02 में निर्माण कार्य पूरा होने पर जैटी की डिजाइंड माल दुलाई इंजीनियर्स इंडिया लिमि. के अनुमान के अनुसार प्रत्येक पोत का सेवाकाल 34 घंटे मानते हुए 5.5 मिलि. टन है।

वर्ष	माल दुलाई टीएमटी			टैकर काल्स	
	प्रोजे. कुल	40000 डीडब्ल्यू टी टैकर में	25000 डीडब्ल्यू टी टैकर में	40000 डीडब्ल्यू टी	25000 डीडब्ल्यू टी
1999-00	3469	2306	1163	64	51
2001-02	3069	1895	1174	53	52
2006-07	6582	4349	2233	120	99

जैसा कि देखा जा सकता है, पोतों की संख्या के रूप में यातायात से संबंधित अनुमानों पर आधारित माल दुलाई गणनाएं प्रमाणित हुई हैं। वास्तविक पोत यातायात विशेषताओं की तुलना में अनुमानों में परिवर्तन, (जो एक वास्तविकाता है), सुविधा की माल दुलाई को प्रभावित करता है।

3. (i)	<p><b>यातायात</b></p> <p>वर्ष 2008-09 के लिए 5.702 मि.ट. माल दुलाई की तुलना में वर्ष 2009-10 के लिए 5.483 मिलि.ट. माल दुलाई अनुमानित की गई है। बीपीसीएल स्पष्ट करे कि पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 की माल दुलाई 3.84% कम क्यों है। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए माल दुलाई क्रमशः 5.363 मि.ट., 5.460 मि.ट. और 5.555 मि.ट. अनुमानित की गई है। यद्यपि बीपीसीएल ने यह आधार प्रस्तुत किया है जिसकी सहायता से यातायात का अनुमान लगाया गया है तथापि यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि वर्ष 2010-11 की माल दुलाई 2009-10 की माल दुलाई की तुलना में 2.18 % क्यों घट गई और उसके बाद 2011-12 में तथा 2012-13 में पिछले वर्षों की तुलना में क्रमशः 1.8% और 1.74% कैसे बढ़ गई ?</p>	<p>नापथा की तटीय हलचल के बारे में अनुमान किया गया है कि एचपीसी / आरसीएफ के बीच करार समाप्त हो जाने के कारण वह कम हो सकता है।</p> <p>परिशोधन / प्रसंस्करण सुविधाओं की उपलब्धता गुजरात में होने के कारण खाद्य तेलों का आयात कांडला में अधिक प्रहस्तित किए जाने की संभावना है।</p> <p>जैटी का निर्माण 1998-2002 के बीच हुआ थार, अतः यह अब जीर्ण होती जा रही है। नियमित दैनिक निवारक अनुरक्षण के बावजूद सुविधाएं टूट-फूट गई हैं, घिस गई हैं और बार-बार खराब हो रही हैं। वर्ष 2010-11 के दौरान हमने मुख्य सुविधाओं व्यापक ओवर हाल करने की योजना बनाई है। हमने अग्निशामक सुविधाओं को चुस्त दुरस्त करने की योजना बनाई है इन सभी कार्यों के लिए सुविधाओं / जैट्टी को आंशिक / पूर्ण रूप से बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी। इंजीनियरिंग के इन कामों से पोतों के बर्थ पर लगने में रूकावट आएगी और इसलिए पहले वर्ष अर्थात 2010-11 में माल दुलाई में गिरावट आ सकती है।</p> <p>इस समय जैटी का 97 से 100% तक उपयोग किया जा रहा है और माल दुलाई में बढ़ोत्तरी की कोई गुंजाइश नहीं है।</p>
(ii)	<p>वर्ष 2009-10 के दौरान लीक्विड टर्मिनल पर प्रहस्तित की जाने वाली अनुमानित माल दुलाई प्रस्तुत कर दी गई है। चूंकि यह वर्ष समाप्ति पर है, कृपया कार्गो ब्यौरे के साथ वर्ष 2009-10 में आज दिन तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात बताएं।</p>	<p>मार्च 2010 तक अर्जित माल दुलाई 6.49 मिलि.मी.ट. है। उत्पादवार ब्यौरे प्रस्तुत किए जा रहे हैं।</p>

(iii)	वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 में विदेशगामी पोतों द्वारा क्रमशः 116821 टन एवं 1,58,712 टन बेस आयल प्रहस्तित किया गया था। वर्ष 2009-10 में बेस-आयल की प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा 70,000 टन अनुमानित की गई है और अगले तीन वर्षों में इसके 80,000 टन प्रतिवर्ष रहने का अनुमान है। इस वस्तु में माल दुलाई कम अनुमानित करने का कारण बताया जाए।	गुजरात में अधिक रिफायनरीज़ प्रचालन में आ जाने तथा वर्तमान रिफायनरियों में प्रसंस्कारित किए जा रहे कच्चे तेल के स्वरूप के कारण देशीय बेस-ऑयल की उपलब्धता बढ़ गई है। देशीय बेस-आयल बड़ी-बड़ी लॉरियों के जरिए देश के भीतर ही भेजा मंगवाया जा रहा है। इसके कारण बेस-ऑयल का आयात बहुत ज्यादा घट गया है।
(iv)	वर्ष 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 5,62,051 टन और 5,61,559 टन नाफ्था तटीय पोतों द्वारा प्रहस्तित किया गया था। 2009-10 में तटीय रूप से प्रहस्तित किए जाने के लिए नाफ्था की अनुमानित मात्रा केवल 1,00,000 टन ही है। अगले तीन वर्षों में यह 50,000 टन प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। कम माल दुलाई अनुमानित करने के कारण बताएं जाएं।	अंतर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्यों में वृद्धि नाफ्था की तटीय आवाजाही में गिरावट का कारण है।
(v)	बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 और 2012-13 के दौरान एचएफएचएसडी, जाइलीन और पीएक्स (सभी तटीय) और एचएसडी, मोटर स्पिरिट एवं कॉस्टिक सोडा (सभी विदेश गामी) को प्रहस्तित किया जाना प्रोजेक्ट नहीं किया गया है। कृपया इसके कारण बताएं।	भारत में रिफायनिंग क्षमता में वृद्धि के कारण आजकल पेट्रोलियम उत्पादों का आयात बमुश्किल किया जाता है। एचएसडी और मोटर स्पिरिट की देशीय उपलब्धता भी बढ़ी है। इसलिए तटीय कार्गो प्रहस्तन प्रोजेक्ट नहीं किया गया है। जाइलीन एवं पीएक्स सामान्यतः आयात किए जाते हैं, इसलिए केवल इनकी विदेशी हलचल प्रोजेक्ट की गई है।
4.	<b>प्रचालन आय</b>	
(i)	पोत संबंधी समय खराब करने संबंधी प्रभार, निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड और जैटी में रिसाव के लिए अर्थदंड जैसी तीन नयी दरें आरंभ किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह नहीं बताया गया है कि ये प्रभार किससे वसूल किए जाने का प्रस्ताव है। इसके अलावा इन दरों को आरंभ करने के लिए, लागत विवरणी के साथ, पूरा औचित्य प्रस्तुत किया जाए। यदि पिछले तीन वर्षों का प्रदर्शन भविष्य में भी अपरिवर्तित रहकर जारी रहता है तो इन शीर्षों के अन्तर्गत उत्पन्न होने वाली वार्षिक आय भी प्रस्तुत की जाए।	हम इन प्रभारों को प्रेषिति पर लगाने का प्रस्ताव करते हैं।  निम्न प्रवाह दर और रिसाव पर अर्थदंड प्रतिवारक उपाय हैं, नकि आय के और इसलिए इन शीर्षों के अन्तर्गत प्रत्याशित वार्षिक आय का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। पोतों का निम्न प्रवाह दर हमारे व्यापार को प्रभावित करता है क्योंकि इससे मात्रा घट जाती है। हमने कार्गो के विभिन्न वर्गों और अनुमानित प्रवाह दरों से निम्न प्रवाह दर की गणना की है। पोत जैटी पर विभिन्न कारणों से बेकार खड़े रहते हैं जिनके कारण हमारी जैटी निष्क्रिय रहती हैं और इससे माल दुलाई प्रचालनों में रूकावट आती है। पोत संबंधी समय खराब करने संबंधी प्रभार (वैसल आइड्लिंग चार्ज) की प्रस्तावित दरों की परिगणना निम्नानुसार की गई है :- अनेक बार देखने में आया है कि टैंकफार्म से संबंधित विभिन्न कारणों से प्रचालन रोका गया है जिससे बीपीसीएल को राजस्व और समय दोनों की हानि

होती है।

पोत जैटी पर आकर खड़ा होने के बाद, आरंभ में, प्रचालन आरंभ करने में चार घंटे लगते हैं और (इसी प्रकार) टैंकर प्रचालन पूरा होने के बाद 4 घंटे लगते हैं। अनेक बार पोत 4 घंटे में भी तैयार नहीं हो पाते या यदि ये तैयार भी हो जाएं तो उन्हें समुद्र में जाने के लिए पायलट नहीं मिलता जिसके कारण बीपीसीएल को समय / राजस्व की हानि होती है।

बर्थ पर आने / समुद्र में जाने के लिए ज्वार-भाटे की प्रतीक्षा करने वाले टैंकरों पोतों पर उपरोक्त मामले के अंतर्गत विचार किया जाएगा। प्रस्ताव है कि वैसल आइड्लिंग प्रभार, बर्थों पर टैंकरों के बेकार खड़े रहने के समय को न्यूनतम करेगा और पोत का वापसी समय घटाने हेतु टैंकर टैंक फार्म दक्षता बढ़ाएगा।

(क) वर्ष 2008-09 में कुल राजस्व उत्पत्ति -  
रु .333867497/-

(ख) वर्ष 2008-09 में कुल बर्थ व्यस्तता - 74.03% -  
12985 घंटे।

(ग) वर्ष 2008-09 में कुल प्रचालन समय-10220 घंटे

(घ) राजस्व उत्पत्ति / घंटे - रु . 32668/-

प्रचालन में किसी भी रु कावट से बीपीसीएल को रु .  
30,000/- प्रति घंटे की कमायी की हानि होगी।

निम्न प्रवाह दर के लिए प्रस्तावित जुर्माना (अर्थदंड)  
निम्नानुसार परिगणित किया गया है :-

अनेक बार यह देखा गया है कि टैंकों में गुंजाइश न होने, पाइपलाइन की दयनीय स्थिति, पोत की ओर से पाबन्दियों / सीमाओं जैसे कारणों से टैंकर की ओर से अथवा टैंक फार्म की ओर से प्रवाह-दर पर सीमाएं रहती हैं।

विभिन्न कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रवाह दर निम्नानुसार है :-

क्र.सं.	उत्पाद	न्यूनतम प्रवाह दर कि.लि / घं.
1.	पैट्रोलियम क्लास ए/बी कार्गो	800
2.	पैट्रोलियम क्लास सी एवं ब्लाक्शाक तेल	500
3.	क्लास ए/बी/सी/रसायन/अम्ल	250
4.	खाद्य तेल	300
5.	बेस आयल / शीरा	150

प्रस्तावित अर्थदंड निम्नानुसार है :-

		<table border="1"> <tr> <td>पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन</td> <td>दरें</td> </tr> <tr> <td>प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक</td> <td>100% पोतघाट दर</td> </tr> <tr> <td>प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%</td> <td>पोतघाट दर का 105%</td> </tr> <tr> <td>प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%</td> <td>पोतघाट दर का 110%</td> </tr> <tr> <td>प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम</td> <td>प्रस्तावित दर का 125%</td> </tr> </table> <p>रिसाव के लिए अर्थ दंड के बारे में हम दरें टीएमपी के निर्णय के अनुसार स्वीकार करेंगे।</p>	पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन	दरें	प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक	100% पोतघाट दर	प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%	पोतघाट दर का 105%	प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%	पोतघाट दर का 110%	प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम	प्रस्तावित दर का 125%
पाइपलाइनों के जरिए कार्गो प्रहस्तन	दरें											
प्रवाह दर न्यूनतम या अधिक	100% पोतघाट दर											
प्रवाह दर = न्यूनतम का 90%	पोतघाट दर का 105%											
प्रवाह दर = न्यूनतम का 80%	पोतघाट दर का 110%											
प्रवाह दर, न्यूनतम का 60% या उससे कम	प्रस्तावित दर का 125%											
(ii)	बीपीसीएल ने प्रदान की जा रही सभी सेवाओं के बारे में प्रचलित दरों में 55% की वृद्धि प्रस्तावित की है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह प्रत्येक सेवा के बारे में लागत ब्यौरे के साथ प्रस्तावित है।	बीपीसीएल ने सभी प्रहस्तित कार्गो, पोतघाट प्रबंधन सेवाओं और लोडिंग आर्म सेवाओं के संबंध में प्रचलित दरों में 55% वृद्धि प्रस्तावित की है। यह स्पष्ट करेगा कि पाइप लाइन प्रभार, कम्प्रेसर प्रभार नाइट्रोजन प्रभार, हार्ड एवं सॉफ्ट पिगिंग, वैपोराइजर प्रभार और बैंकरिंग प्रभार जैसी अन्य सेवाओं के बारे में यह केवल सामग्री के लागत मूल्य और नाममात्र के प्रभार पर ही विचार करता है। वास्तव में, प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के बाद भी इस टर्मिनल सुविधा को आरओसीई में अच्छा खासा घाटा (हानि) होता रहेगा।										
(iii)	बीपीसीएल के स्वयं के पोतों और तेल उद्योग के पोतों में से बर्थ पर स्थान देने के मामले में, लाइसेंस करार के अंतर्गत अनुमत वरीय व्यवहार, यदि कोई हो का ब्यौरा और उसके लिए लगाए गए अतिरिक्त प्रभार यदि कोई हो, तो वे प्रस्तुत किए जाएं।	वरीयता आधार पर बर्थ पर स्थान देना अर्थात् प्राइोरिटी बर्थिंग, जेएनपीटी द्वारा पीएसयू पोतों को प्रदान की जाती है। जेएनपीटी, ओएनजीसी को छोड़कर (शेष) पीएसयू पोतों पर बर्थ किराए का 75% प्राइोरिटी चार्ज के रूप में लगाता है। हाल ही में जेएनपीटी ने अपने वरीयता संबंधी मानक संशोधित मानक संशोधित कर दिए हैं जिसके परिणाम स्वरूप स्वयं हमारे पोतों को विलंब होता है।										
(iv)	प्रस्तावित प्रशुल्क के अन्तर्गत बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के वर्षों में एचएसडी के प्रहस्तन के लिए क्रमशः रु.284.63 लाख, रु.142.31 लाख और रु.106.74 लाख की आय अनुमानित की है। वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत इस वस्तु के प्रहस्तन के लिए कोई आय अनुमानित नहीं की गई है।	वर्तमान प्रशुल्क के अंतर्गत एचएसडी कार्गो आय एचएफएचएसडी / एएफएस शीर्ष के अंतर्गत जोड़ दी गई है जो वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक क्रमशः रु.183.60 लाख, रु.91.80 लाख और रु.68.85 लाख होती है।										
(v)	बीपीसीएल ने पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2010-11 की माल दुलाई में 2.18% की गिरावट प्रोजेक्ट की है। किन्तु उससे संबंधित अवधि में प्रचालन आय में यह गिरावट 11.84% प्रोजेक्ट की गई है। (रु.3336.21 लाख से रु.2941.12 लाख) कृपया स्पष्ट करें।	हालांकि मात्रा में गिरावट केवल 2.18 % है आय में गिरावट, विभिन्न उत्पादों के लिए दरों में उतार-चढ़ाव के कारण 11.84% है।										

(5)	<b>प्रचालन लागत</b>	
(i)	लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंस की अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा करवाई जानी है। प्रस्तुत किए गए लागत पत्रक में, टर्मिनल की मरम्मत पर किया गया व्यय अलग से नहीं दिखाया गया है। पिछले तीन वर्षों में मरम्मत पर यदि कोई राशि व्यय की गई हो और अगले तीन वर्षों में व्यय किए जाने का अनुमान हो तो वह दर्शायी जाए।	ये व्यय प्रचालन लागत के अंतर्गत और उपशीर्षक "उपकरण प्रचालन व्यय" के अन्तर्गत सभी तीन वर्षों के लिए दिखाए गए हैं। अगले 3 वर्षों के लिए (अर्थात 2010-11 से 2012-13 तक), अनुमानित लागत क्रमशः रु .273.66 लाख, रु .295.55 लाख और रु .319.20 लाख है।
(II)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय बीपीसीएल ने पाइपलाइन वे लीव चार्जेज पर और पर्यावरण प्रबंधन पर किया गया व्यय दर्शाता था। ये लागते इस समय प्रस्तुत की गई लागत विवरणियों में अलग से नहीं दर्शायी गई हैं। बीपीसीएल यह स्पष्ट करे कि क्या ये लागते भविष्य में व्यय नहीं की जाएंगी। यदि इन्हें किसी अन्य शीर्षक के अन्तर्गत शामिल किया गया है तो उनका विवरण दिया जाए।	वेलीव चार्जेज का इस बार अलग से उल्लेख नहीं किया गया है। ये प्रभार जेएनपीटी को किराए के रूप में नियमित रूप से भुगतान किए जा रहे हैं और खर्चों को प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय शीर्षक के अन्तर्गत दिखाया गया है। इस मद में प्रतिवर्ष रु . 27लाख व्यय होता है और इसमें प्रतिवर्ष 4% की वृद्धि होती है। पर्यावरणीय प्रबंधन प्रभार प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय के अंतर्गत डाले गए हैं। इस मद में प्रतिवर्ष रु . 6 लाख व्यय होता है।
(III)	बीपीसीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक व्यय के रूप में क्रमशः रु .629.76 लाख, रु .1264.46 लाख और रु .1425.87लाख रायल्टी के रूप में जेएनपीटी को भुगतान किया दिखाया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक जेएनपीटी को रायल्टी को भुगतान के रूप में, वर्तमान प्रशुल्क स्तर के अंतर्गत क्रमशः रु .1188.41 लाख, रु .1256.25 लाख और रु .1301.43लाख का अनुमान किया गया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार जहां नीलामी / बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल हो गई, वहां प्रशुल्क गणना में रायल्टी भुगतान, अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्घृत राशि के अधिकतम की शर्त पर प्रशुल्क निर्धारण में इस प्रकार शामिल किया जाएगा कि प्रचालक को लेखा में नहीं लिए जा रहे रायल्टी भुगतान की मद में संभावित हानि से बचाया जा सके। पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह ध्यान में आया है कि बीपीसीएल ने 29 जुलाई 2003 से पहले जेएनपीटी से जो करार संपादित किया था, वह नामांकन आधार पर था। इस संबंध में बीपीसीएल से इस कार्यालय का पत्र सं. टीएमपी / 26 / 2006-(बीपीसीएल) जेएनपीटी दिनांक 10 मई 2007 देखने का अनुरोध किया जाता है जिसमें यह स्पष्ट किया	टर्मिनल के लिए लाइसेंस करार जुलाई 2003 से पहले ही निष्पादित हो गया है। टर्मिनल प्रचालक के रूप में बीपीसीएल वर्तमान प्रशुल्क स्तरों पर टर्मिनल प्रचालनों से पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न नहीं कर पा रहा है। यहां तक कि संशोधित प्रशुल्क स्तरों पर अधिशेष अनुमत आरओसीई से कम होगा। यह मानते हुए कि राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत माना गया है। यदि इस प्रकार के राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में अनुमत नहीं किया जाता है तो ऐसे राजस्व भाग की मद में हानि रायल्टी की समतुल्य वे राशियां होंगी जो उस अवधि के लिए देय होगी जिनमें राजस्व भाग अनुमत नहीं किया जाता है और इसके परिणाम स्वरूप अनुमत आरओसीई के संबंध में घाटा बढ़ जाएगा। धारा 2.8.1 स्पष्ट रूप से यह कहती है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस प्रकार शामिल किया जाना चाहिए कि प्रचालक को रायल्टी की मद में संभावित हानि न हो। इस सिद्धांत के आधार पर रायल्टी पर व्यय की गई लागत के रूप में विचार किया जाना चाहिए और प्रशुल्क निर्धारण में शामिल किया जाना चाहिए। हम एक बार पुनः निवेदन करते हैं कि पोत परिवहन, सड़क यातायात एवं राजमार्ग मंत्रालय से स्पष्टीकरण यथा शीघ्र प्राप्त किया जाना चाहिए। अन्यथा रायल्टी पर विचार न करने से टर्मिनल के निजी

	<p>गया है कि पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के स्पष्टीकरण के बिना इस प्राधिकरण के लिए रायल्टी भुगतान को पास-थ्रू के रूप में शामिल करना संभव नहीं होगा।</p>	<p>उपयोगकर्ताओं को अनावश्यक लाभ मिलेगा। यहां यह नोट करना उपयुक्त होगा कि निजी उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित राजस्व कुल राजस्व का 38.65% होगा। उस समय तक, जब तक कि यह प्रस्ताव पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के विचाराधीन है, रायल्टी को लागत का एक भाग समझा जाना चाहिए।</p>																																								
(iv)	<p>प्रबंधन और प्रशासन व्यय का विवरण दिया जाए। इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय, पिछले वर्ष रु. 145.28 लाख से वर्ष 2009-10 में बढ़कर रु. 286.97 लाख हो गया है। वर्ष 2010-11 से 2010-13 तक के वर्षों के लिए यह व्यय रु. 314.94 लाख, (पिछले वर्ष की तुलना में 9.75% की वृद्धि) रु. 340.13 लाख (पिछले वर्ष की तुलना में 8% की वृद्धि) और रु. 367.34 लाख (पिछले वर्ष की तुलना में 8% वृद्धि) प्रोजेक्ट किया गया है। अगले तीन वर्षों के लिए व्यय का अनुमान लगाने हेतु अपनाया गया आधार स्पष्ट किया जाए। बीपीसीएल को सूचित किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के माध्यम से थोक मूल्य सूचकांक के प्रचलित उतार चढ़ाव के संदर्भ से मूल्यों में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। वर्ष 2009-10 के लिए लागू दर 5.8% है। कृपया व्यय प्रोजेक्शनों में अपेक्षित परिवर्तन क्रियान्वित करें।</p>	<p>प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में कर्मचारी लागत, यात्रा, किराया, विद्युत, संचार लागतों इत्यादि जैसे प्रशासनिक व्यय शामिल होते हैं। ये जैटी के समग्र प्रबंधन के लिए व्यय किए जाते हैं और इसलिए प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय के रूप में शामिल किए गए हैं। इन व्ययों के लिए 8% वार्षिक की दर से प्रोजेक्शनों की कल्पना की गई है। व्यय के अनुमानन का अपनपाया गया आधार निम्नानुसार है :-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(क) कर्मचारियों का वेतन संशोधन</li> <li>(ख) कार्य-स्थल कार्यालय में कर्मचारी संख्या बढ़ाना</li> <li>(ग) मुद्रास्फीति अवयव में वृद्धि</li> <li>(घ) सार्व.क्षे.उप. के वेतनमानों में संशोधन के कारण आर्थिक परिदृश्य में वृद्धि</li> </ul> <p>अन्य लाभ जो मूल वेतन पर आधारित हैं, भी संशोधित हो रहे हैं। इन संशोधनों से प्रबंधन उपरिव्यय बढ़ जाते हैं। थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) स्तर पर मुद्रा स्फीति इस समय 8.56% है।</p>																																								
(v)	<p>अन्य खर्चों का ब्यौरा भी प्रस्तुत किया जाए। इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय वर्ष 2009-10 के दौरान रु. 48.35 लाख से रु. 50.91 लाख हो गया है। वर्ष 2010-11 से वर्ष 2010-13 तक के वर्षों के लिए इस व्यय का अनुमान क्रमशः रु. 56.99 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 11.94% से अधिक), रु. 61.38 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 7.7% अधिक) और रु. 66.14 लाख (पिछले वर्ष के व्यय से 7.75% अधिक) लगाया गया है। ऊपर पैरा (iv) में दर्शाए अनुसार व्यय के प्रोजेक्शन 5.8% तक सीमित रखे जाए।</p>	<p>अन्य प्रचालन व्ययों का विवरण निम्नानुसार है :- रु.लाखों में</p> <table border="1" data-bbox="847 1297 1385 1711"> <thead> <tr> <th></th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सीआईएसएफ सुरक्षा</td> <td>47.93</td> <td>51.76</td> <td>55.90</td> <td>60.37</td> </tr> <tr> <td>अग्निशमन व्यय</td> <td>0.33</td> <td>0.35</td> <td>0.38</td> <td>0.41</td> </tr> <tr> <td>संरक्षा व्यय</td> <td>1.73</td> <td>1.87</td> <td>2.02</td> <td>2.18</td> </tr> <tr> <td>सर्वे / एजेन्सी शुल्क</td> <td>0.30</td> <td>0.32</td> <td>0.35</td> <td>0.38</td> </tr> <tr> <td>संरक्षात्मक वस्त्रावरण</td> <td>0.63</td> <td>0.68</td> <td>0.73</td> <td>0.79</td> </tr> <tr> <td>प्रचालन व्यय</td> <td>-</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>कुल व्यय</td> <td>50.91</td> <td>56.99</td> <td>61.38</td> <td>66.14</td> </tr> </tbody> </table> <p>ये व्यय मुख्य रूप से जैटी की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित हैं। यहां तक कि हमारे द्वारा प्रदत्त, डीजीआर प्रायोजित सुरक्षा सांविधिक मार्गदर्शियों के अनुसार प्रति छमाही दरों में 10% से अधिक संशोधन कर देती</p>		2009-10	2010-11	2011-12	2012-12	सीआईएसएफ सुरक्षा	47.93	51.76	55.90	60.37	अग्निशमन व्यय	0.33	0.35	0.38	0.41	संरक्षा व्यय	1.73	1.87	2.02	2.18	सर्वे / एजेन्सी शुल्क	0.30	0.32	0.35	0.38	संरक्षात्मक वस्त्रावरण	0.63	0.68	0.73	0.79	प्रचालन व्यय	-	2.00	2.00	2.00	कुल व्यय	50.91	56.99	61.38	66.14
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-12																																						
सीआईएसएफ सुरक्षा	47.93	51.76	55.90	60.37																																						
अग्निशमन व्यय	0.33	0.35	0.38	0.41																																						
संरक्षा व्यय	1.73	1.87	2.02	2.18																																						
सर्वे / एजेन्सी शुल्क	0.30	0.32	0.35	0.38																																						
संरक्षात्मक वस्त्रावरण	0.63	0.68	0.73	0.79																																						
प्रचालन व्यय	-	2.00	2.00	2.00																																						
कुल व्यय	50.91	56.99	61.38	66.14																																						

		है। अग्निशमन खर्चों को, जैटी को आग से सुरक्षा प्रदान करने के लिए केवल 8% तक सीमित नहीं रखा जा सकता।
(vi)	वर्ष 2009-10 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम व्यय रू . 143.49 लाख माना गया है। अगले 3 वर्षों के लिए यह व्यय क्रमशः रू .161.57 लाख, रू .173.53 लाख और रू .186.45 लाख प्रोजेक्ट किया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों वर्ष 2010-11 के लिए व्यय, पिछले वर्ष के व्यय की तुलना में 12.60% अधिक प्रोजेक्ट किया गया है, विशेषकर जबकि प्रोजेक्ट किया गया यातायात 2.18% कम दिखाया गया है। कृपया सभी तीनों वर्षों के लिए अपेक्षित शुद्धिगां लगा लें जैसा कि मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अंतर्गत प्रदत्त है।	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत में पर्यावरण प्रबोधन प्रभंर, डीज़ल जैनरेटर सैटों और फायर वाटर पंपों के स्वयं उपयोग संबंधी व्यय और थर्ड पार्टी भुगतान शामिल हैं। इन प्रभारों में हॉजेज और इन हॉजेज को जोड़ने के लिए श्रमिक प्रदान करने के लिए नए-नए प्रस्तावित प्रभार भी शामिल हैं। यह एक अतिरिक्त लागत है जो हमने प्रस्तावित की है मेरिन हॉजेज प्रदान करने के लिए हमने पूंजी-व्यय (कैपेक्स) पहले ही प्राप्त कर लिया है।
(vii)	वर्ष 2009-10 में उपकरण प्रचालन लागत रू .252.68 लाख पर विचार किया गया है। अगले तीन वर्ष के लिए यह व्यय क्रमशः रू .273.66 लाख, रू .295.55 लाख एवं रू .319.20 लाख प्रोजेक्ट किया गया है। कृपया बताएं कि क्यों वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए इस खर्च को पिछले वर्ष के खर्च की तुलना में लगभग 8% से अधिक प्रोजेक्ट किया गया है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह व्यय-प्रोजेक्शनों को मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार सीमित रखे।	जैसाकि इस उत्तर में पहले बताया गया है, जैटी की सुविधाएं जीर्ण-शीर्ण होती जा रही हैं। उनमें बार-बार खराबी आ जाती है या वे आंशिक रूप से बंद हो जाती हैं। वायुमंडल क्षरण / छीजन प्रकृति का होने के कारण पुर्जा की टूट-फूट और धातुओं के कमजोर पड़ने से रखरखाव आवश्यकताएं बढ़ जाती हैं। हमने लोडिंग आर्म्स, कंट्रोल पैनल्स इत्यादि जैसी सुविधाओं पर बड़े-बड़े अनुरक्षण कार्यों की योजना बनायी है। इससे, "उपकरण प्रचालन लागत" के अंतर्गत दिखाई गई मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में वृद्धि होगी।
(viii)	पट्टादारी करार कहता है कि बीपीसीएल को टैंकफार्म एरिया निर्धारण (साइटिंग) और पाइप-लाइन मार्ग निर्धारण के लिए अपेक्षित 20 हैक्टेयर क्षेत्रफल के लिए पट्टा किराया का भुगतान करना होगा। किन्तु बीपीसीएल द्वारा पट्टा किराया की मद में किया गया कोई व्यय नहीं दिखाया गया है। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करे कि अगले तीन वर्षों में जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया भुगतान नहीं किया जाना है।	हमने जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए भूखंड का अधिग्रहण नहीं किया है। इसलिए, जेएनपीटी ने हाल ही में पट्टा किराया देयताओं का दावा छोड़ दिया है। हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया प्रभार देय नहीं है।
(ix)	वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान बीमा-व्यय की मद में क्रमशः रू .16.05 लाख, रू .10.08 लाख और रू .13.49 लाख व्यय किए गए थे। इस व्यय में व्यापक उतार-चढ़ाव का कारण स्पष्ट किया जाए। अगले तीन वर्षों के लिए व्यय-प्रोजेक्शन रू .11.89 लाख से रू .12.36 लाख के बीच है। बीमा कंपनियों के साथ किए गए करार की प्रतियां प्रस्तुत की	हम इसके साथ बीमा पालिसी कवर नोट की एक प्रति संलग्न कर रहे हैं। पालिसी को सभी स्थानों / लोकेशनों के लिए एकीकृत किया गया है। बीमा प्रीमियम अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 0.1% लिया गया है। जैसाकि अचल परिसंपत्तियों की लागत बढ़ रही है, प्रीमियम राशि भी बढ़ रही है।

	जाएँ।	
(x)	लाइसेंस करार बीपीसीएल के लिए इस बात को अनिवार्य बनाता है कि वह टर्मिनल में सभी सम्बद्ध सुविधाओं और कार्गो प्रहस्तन उपकरणों का प्रचालन करें और साथ ही वह श्रेणी-ए, श्रेणी-बी और श्रेणी-सी तरलों के प्रहस्तन और भंडारण समेत टैंक फार्म एरिया स्थित सुविधाओं एवं उपकरणों का भी प्रचालन करे। बीपीसीएल द्वारा टैंक फार्म एरिया के इन्फ्रास्ट्रक्चर विकास में यदि कोई व्यय किया गया हो और इन पर समय-समय पर यदि कोई खर्च किया गया हो तो वह प्रस्तुत किया जाए। टैंक फार्म एरिया में बीपीसीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं से प्राप्त / प्राप्य आय भी प्रस्तुत की जाए।	बीपीसीएल ने अभी तक कोई टैंक फार्म विकसित नहीं किया है और इसीलिए उससे कोई आय प्राप्त नहीं हुई है।
(xi)	क्या बीपीसीएल ने किसी सेवा के लिए कोई आउटसोर्सिंग व्यवस्था की है। कृपया, की गई ऐसी व्यवस्था के करार की प्रतियों के साथ उनका ब्यौरा भी प्रस्तुत करें। यह भी प्रमाणित किया जाए ऐसे सेवा प्रदाताओं का चयन स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रिया के आधार पर किया गया था।	हमने जैटी के प्रचालनों और अनुरक्षण के लिए आईओटी इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड एनर्जी लिमिटेड के साथ एक करार निष्पादित किया है क्योंकि यह आईओसी का एक संयुक्त उपक्रम है। अन्य सभी गतिविधियां बीपीसीएल द्वारा शासित और नियंत्रित हैं। करार की एक प्रति प्रस्तुत है।
(xii)	लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल को सीआईएसएफ स्टाफ की तैनाती पर, जेएनपीटी के साथ, पूर्व निर्धारित अनुपात में खर्च में भागीदारी करनी है और यदि आवश्यक लगे तो अतिरिक्त सुरक्षा व्यवस्था बीपीसीएल द्वारा अपनी लागत पर की जा सकती है। बीपीसीएल ने लागत विवरणों में इस मद में अलग से कोई व्यय प्रस्तुत नहीं किया है। यदि कोई व्यय किया गया हो तो उसका ब्यौरा, सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती के विवरण के साथ प्रस्तुत किया जाए। पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय पता चला था कि बीपीसीएल द्वारा वहन किए जाने वाली इस व्यय की मात्रा को लेकर बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच विवाद चल रहा था। बीपीसीएल कृपया बताएं कि क्या वह मुद्दा सुलझ गया है।	द्वारों, जैटी और सी-फ्रंट पर सुरक्षा व्यवस्था (रक्षक) प्रदान करने के लिए जेएनपीटी द्वारा वार्षिक सीआईएसएफ व्यय वहन किया जाता है। जेएनपीटी वर्तमान में इन खर्चों को जैटी प्रचालकों के बीच, वाटर-फ्रंट आधार पर बांट रहा है। इस फार्मूले पर विवाद है क्योंकि लाइसेंस करार में आधार के रूप में वाटर-फ्रंट का उल्लेख नहीं है। सीआईएसएफ प्रभार, सुरक्षा रक्षकों की वास्तविक तैनाती के आधार पर लगाए जाने चाहिए। हमने प्रभारों की समीक्षा किए जाने का अनुरोध किया है। जेएनपीटी अपनी मांग नियमित रूप से प्रतिवर्ष प्रस्तुत कर देता है। विवाद अभी तक सुलझा नहीं है।
6.	<b>नियोजित पूंजी</b>	
(i)	अचल परिसम्पत्तियां 4 श्रेणियों के अन्तर्गत, यथा, (i) संयंत्र एवं मशीनरी (ii) भवन, शैड्स एवं अन्य संरचनाएं (iii) सूचना प्रौद्योगिकी और (iv) फर्नीचर और फिक्सचर्स के अंतर्गत दिखाई गई हैं। लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल से अपेक्षा है कि वह अपेक्षित आरंभिक पूंजीगत	बीपीसीएल द्वारा आरंभिक पूंजीगत निकर्षण रु .28 करोड़ की लागत से करवाया गया है। इसे "भवन" श्रेणी के अन्तर्गत जैटी एंड अप्रोच ट्रेसल उपवर्ग के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।

	निकर्षण (ड्रेजिंग) करवाए। बीपीसीएल कृपया यह बताए कि क्या उसने कोई आरंभिक पूंजीगत निकर्षण करवाया था, और यदि हां, तो उस पर कितनी लागत आई थी और उस व्यय लागत को किस श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया था।	
(ii)	कृपया पुष्टि करें कि केवल वही परिसंपत्तियां, जो पूरी तरह प्रचालन में आ चुकी हैं और उपयोग में हैं, नेट ब्लॉक में शामिल की गई हैं और निर्माणाधीन कार्य तथा जो परिसंपत्तियां निपटा दी गई अथवा प्रचालन से बाहर कर दी गई हैं, नेट-ब्लॉक के बाहर रखी गई हैं।	बीपीसीएल इस बात की पुष्टि करता है कि केवल वही परिसंपत्तियां जो पूरी तरह प्रचालन में शामिल हैं अथवा प्रचालन में शामिल की ही जानी हैं, उपयोग में हैं और नेट ब्लॉक में शामिल की गई हैं।
(iii)	बीपीसीएल द्वारा लागत विवरणियों में किसी भी कार्य पूंजी की कल्पना नहीं की है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का धारा 2.9.9 वह सीमा विनिर्दिष्ट करती है जिस सीमा तक विविध कर्जदारों / देनदारों की शेष / बकाया राशियों, इन्वेंटरी एवं नकद जमाशेष पर कार्यपूंजी की गणना और उसपर प्रतिलाभ के लिए विचार किया जा सकता है। बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह अपनी समस्याओं की नए सिरे से समीक्षा करें यदि वह चाहे तो।	जैटी के प्रचालनों की समीक्षा से पता चलता है कि सुविधा (फेसिलिटी) को किसी कार्य-पूंजी की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि सभी कार्य-व्यापार बिना किसी जमा / उधार अवधि के किया जा रहा है। तदनुसार हमने सुविधा के लिए कार्य-पूंजी आवश्यकताएं शून्य मानी हैं।
(iv)	लाइसेंस करार के अनुपालन में जैटी के प्रचालन में आने के समय बीपीसीएल ने जेएनपीटी को रु .5/- करोड़ का आरंभिक भुगतान किया है। मार्गदर्शियों के अनुसार अपफ्रंट भुगतान को 30 वर्ष की रियायत अवधि के दौरान किस्तों में चुकाया जाना चाहिए। इस संबंध में बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह प्रकरण सं. टीएमपी / 26 / 2006 -बीपीसीएल (जेएनपीटी) में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 7 अगस्त 2007 के पैरा 11(vii) का संदर्भ लेने के बाद लागत विवरणियों में आवश्यक शुद्धियां लगा लें।	बीपीसीएल ने जेएनपीटी को कोई अपफ्रंट भुगतान नहीं किया है। किन्तु, बीपीसीएल ने जेएनपीटी को पांच करोड़ रुपये की बैंक गारंटी दे दी है जिसको किस्तों में चुकाए जाने की आवश्यकता नहीं है।
(v)	बीपीसीएल ने 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान क्रमशः रु .14लाख, रु .30.73 लाख और 800 लाख की परिसंपत्तियां जोड़ने का प्रस्ताव किया था। कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित अभिवृद्धियां, जेएनपीटी के साथ निष्पादित लाइसेंस करार के अनुसार हैं। बीपीसीएल, कृपया, इस बात की भी पुष्टि करें कि किए गए निवेश का स्तर लाइसेंस करार के अनुसार है। इसके अलावा इन परिसंपत्तियों को प्राप्त करने के लिए उठाए गए कदमों के प्रमाण	जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार में निवेश का कोई स्तर निर्धारित नहीं हुआ है। प्रस्तावित निवेश जैटी सुविधाओं के साथ सम्बद्ध सामान्य पूंजी व्यय हैं। रु .14/- लाख की परिसंपत्तियों की अभिवृद्धि के लिए हमने वित्तीय मंजूरी पहले ही प्राप्त कर ली है और विक्रेताओं को क्रय आदेश जारी किए / भेजे जा रहे हैं। यहां हम अपनी प्रणाली से कुछ रिपोर्टों की प्रतियां संलग्न कर रहे हैं जो वित्तीय मंजूरी के संदर्भ प्रदर्शित करती हैं। अन्य प्रस्तावों के लिए हमने अनुमोदन की प्रक्रिया

	भी प्रस्तुत किए जाए। इन प्रस्तावित अभिवृद्धियों से क्षमता में क्या वृद्धि होगी और / अथवा प्रहस्तन की यूनिट लागत कितनी कम होगी, इस पर एक विस्तृत नोट भी प्रस्तुत किया जाए।	आरंभ कर दी है। वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्ताव अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किए गए हैं। अनुमानों और तैयार की गई संभाव्यता रिपोर्टों की प्रतियाँ प्रस्तुत हैं।
(vi)	<p>फार्म 4-ए में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए क्रमशः रू .11204.38 लाख, रू .11129.57 लाख और रू .10255.43 लाख प्रचलित और प्रस्तावित दरों के अंतर्गत नियोजित पूंजी दिखाई गई है।</p> <p>इन वर्षों में (i)पोत घाट शुल्क एवं सुविधा प्रबंधन, (ii) लोडिंग आर्म एवं पोतघाट प्रबंधन (iii) पाइप लाइन कम्प्रेसर वेपोराइज़र पिगिंग तथा (iv) जल, बंकरिंग एवं अन्य को वर्तमान प्रशुल्क संरचना के अंतर्गत आबंटित कुल नियोजित पूंजी क्रमशः रू .11065.00 लाख, रू .10990.19 लाख और रू .10728.89 लाख होती है। प्रस्तावित प्रशुल्क संरचना के अंतर्गत इन्हीं वर्षों के लिए दिखाई गई नियोजित पूंजी का योग क्रमशः रू . 11204.39 लाख, रू .10423.49 लाख और रू . 10868.27 लाख होता है। अतएव, बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह गतिविधि वार विवरणियां प्रस्तुत करे जिनमें कुल योग मुख्य विवरणी में प्रदत्त नियोजित पूंजी से मेल खाए।</p>	नियोजित पूंजी प्रत्येक गतिविधि को आबंटित कर दी गई है। हम प्रस्तावित नियोजित पूंजी का ब्यौरा औचित्य एवं संभाव्यता के साथ संलग्न कर रहे हैं।
(vii)	बीपीसीएल ने समस्त नियोजित पूंजी पर 16% की दर से आरओसीई पर विचार किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार टर्मिनल प्रचालक व्यापारिक परिसंपत्तियों पर 16% वार्षिक, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 7.40% वार्षिक एवं सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर शून्य % प्रतिलाभ पाने का हकदार है। बीपीसीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि समस्त नियोजित पूंजी व्यापारिक परिसंपत्तियों के अन्तर्गत आती है। यदि उसमें व्यापारिक परिसंपत्तियों से इतर भी कुछ है तो बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह इसमें वर्णित मार्गदर्शियों का दृढ़ता से अनुपालन करते हुए नई लागत विवरणियां तैयार करे।	हम पुष्टि करते हैं कि ये सभी प्रस्तावित पूंजी निवेश वर्तमान व्यापारिक परिसंपत्तियों के केवल विकास अथवा प्रतिस्थापन के लिए ही हैं।
(viii)	फार्म 4बी के अनुसार 2010-11 में रू .2891लाख के कुल निवेशवाले छः प्रोजेक्ट आरंभ किए जाने हैं और वर्ष 2011-12 में कुल रू .740 लाख निवेश के और तीन प्रोजेक्ट आरंभ किए जाने हैं। कृपया बताएं कि क्या आवश्यक निवेश के बारे में	हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि ये सुविधाएं 2010-11 और 2011-12 में, जैसाकि प्रोजेक्ट किया गया है, प्रचालन में आ जाएंगी। चूंकि नियोजित पूंजी का अधिकांश भाग वर्तमान सुविधाओं / उपकरणों को बदलने पर ही लगाया गया है, क्षमता में शायद ही

	निर्णय पहले ही लिए जा चुके हैं और क्या इन सभी प्रोजेक्टों में काम प्रगति पर है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि ये सुविधाएं जैसाकि प्रोजेक्ट किया गया है, 2010-11 और 2011-12 में प्रचालित हो जाएंगी। सकल प्रखंड (ग्रॉस ब्लाक) में प्रस्तावित अभिवृद्धि से यूनिट प्रचालन लागत में कोई गिरावट तथा प्रचालनीय दक्षता में कोई सुधार हुआ हो तो वह भी बताया जाए।	कोई अभिवृद्धि हो। एलपीजी सुविधा जोड़ देने से क्षमता नहीं बढ़ेगी क्योंकि एलपीजी पोत, अन्य पोतों के बदले जैटी में स्थान लेंगे।
(ix)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.6 में व्यवस्था की गई है कि सरकार वित्तीय संस्थानों द्वारा जिस प्रोजेक्ट /संभाव्यता रिपोर्ट पर भरोसा किया गया, क्षमता के सृजन के लिए किए गए / प्रस्तावित ताजा निवेशों की तर्क संगतता के निर्धारण / आंकलन के लिए भी उसी पर भरोसा किया जाएगा। कृपया इन प्रोजेक्टों / संभाव्यता रिपोर्टों की प्रतियाँ प्रस्तुत करें।	निवेश का निर्णय ले लिया गया है। किन्तु इन खर्चों को अगले तीन वर्षों में थोड़ा-थोड़ा प्रस्तावित किया गया है। संभाव्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत कर दी गई है।
7.	<b>विविध</b>	
(i)	फार्म 7 में, बीपीसीएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानों की तुलना में वास्तविकों से संबंधित ब्यौरे प्रस्तुत किए हैं। उनमें सन्निहित ब्यौरों, यथा प्रहस्तिता यातायात, कार्गो प्रहस्तिता आय, प्रचालन एवं अन्य उपरिव्यय व्यय, मूल्योस, नियोजित पूंजी इत्यादि का सत्यापन करने हेतु बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह लीक्विड कार्गो जैटी से संबंधित, आनुषंगिक वर्षों के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा और निष्पादन रिपोर्टें प्रस्तुत करें।	भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमि. सार्वजनिक क्षेत्र की उपक्रम कंपनी स्थानवार वार्षिक लेखा और निष्पानता रिपोर्टें तैयार नहीं करता। हमारी आंतरिक एसएपी प्रणाली उत्पादित रिपोर्टों के आधार पर, जिन्हें चार्टर्ड एकाउन्टेन्टों द्वारा संकलित और प्रमाणित किया गया है, हमने लागत निष्पादनता विवरणियाँ तैयार की हैं। वह कथित प्रमाण पत्र प्रस्तुत है।
(ii)	फार्म 7 के अनुसार 2007-08 का यातायात, 2006-07 और 2008-09 का प्रचालन अधिशेष, वर्ष 2008-09 के प्रचालन आय और प्रचालन लागत तथा, 2006-07 एवं 2008-09 के शुद्ध अधिशेष में 20% से अधिक वृद्धि हो गई है। इस विचलन / भिन्नता का कारण बताया जाए।	2006-07 में प्रचालन अधिशेष 260% बढ़ गया। इसके लिए मुख्यतया निम्नलिखित अवयवों का योगदान रहा:- <ul style="list-style-type: none"> <li>● इस वर्ष अपेक्षित वेतन संशोधन नहीं हुआ।</li> <li>● कच्चे तेल के लदान (क्रूड लोडिंग) आरम्भ हो जाने के कारण माल दुलाई और आय निष्पादनता अनुमानित से बेहतर हुई।</li> <li>● विभिन्न अडचनों के कारण अधिक खर्च नहीं किए जा सके।</li> </ul> क्रूड लोडिंग आर्म तथा पाइप लाइन का संस्थापना कार्य पूरे 2007-08 वर्ष चलता रहा। लोडिंग आर्म खड़ा करने और पाइप लाइन के फैब्रिकेशन के लिए लीक्विड बर्थ पर काम बंद करने पड़े थे। जैटी में फैब्रिकेशन कार्यों में विभिन्न पाबन्दियों और सुरक्षा सावधानियों के कारण प्रचालन में लाने के कार्य में

		विलंब हो गया । जामनगर वाडीनार से एस्केओ को लाने की भावी योजना को ध्यान में रखते हुए एस्केओ की तटीय हलचल का अनुमान किया गया था। सब्सिडी के मुद्दे और मूल्य-निर्धारण मतभेदों के कारण इसे लागू नहीं किया जा सका । इसलिए प्रोजेक्ट की तुलना में एस्केओ हलचल बहुत कम थी । 2008-09 में प्रचालन अधिशेष (हानि) 56.87% घट गया । इसमें कूड लोडिंग आरम्भ हो जाने के कारण माल ढुलाई और आय निष्पादनता अनुमानित से बेहतर हो जाना मुख्य योगदानी अवयव रहा ।
8.	<u>दरमान</u>	
(i)	अपने वर्तमान प्रशुल्क में आद्यांत 55% की वृद्धि पर विचार करते हुए बीपीसीएल ने अपना प्रस्ताव तैयार किया है । इस वृद्धि का औचित्य सिद्ध करते हुए उपयोगकर्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं / सुविधाओं और उपयोगकर्ताओं के प्रति बढ़ते जा रहे उत्पादकता सुधारों के लाभों की सूची बनाई जाए ।	प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान की जा रही सेवाओं का स्तर सतत बनाए रखने के साथ-साथ सुरक्षा और पर्यावरणीय उपाय सुधारने के लिए भी है ।
(ii)	बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह दरमान का मसौदा, इसके प्रभारों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं के साथ प्रस्तुत करे ।	अभी प्रदान / प्रस्तुत किया जाना है ।

6. जैसे कि वर्ष 2009-10 पहले ही पूरा हो चुका था, दिनांक 25 मई 2010 के पत्र के माध्यम से बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2009-10 के वास्तविकों के आधार पर, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकों के साथ लागत विवरणियों को अद्यतन करे और वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों की समीक्षा करे । यह भी अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2008-09 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति और वर्ष 2009-10 के लिए मसौदा वार्षिक लेखा प्रस्तुत करे ।

7.1 इस प्रकरण में 2 जून 2010 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया जाना सुनिश्चित हुआ था । उस दिन जेएनपीटी का भी एक प्रस्ताव सुना जाना सुनिश्चित किया गया था । किन्तु, जेएनपीटी के अनुरोध पर 2 जून 2010 को सुनिश्चित की गई सुनवाई रद्द कर दी गई । बाद में संयुक्त सुनवाई 15 जून 2010 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई । बीपीसीएल, जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने वहाँ / उसमें अपने-अपने पक्ष रखे ।

7.2 संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी को सलाह दी गई कि वह बीपीसीएल के प्रस्ताव पर एक सप्ताह के भीतर अपनी राय / टिप्पणी दे । जेएनपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि वह लीक्विड जैटी की निर्धारित क्षमता पर जैटी में वर्तमान रूप से उपलब्ध सुविधाओं, बीपीसीएल द्वारा हाथ में लिए जाने के लिए प्रस्तावित मरम्मत के कारण सीमित क्षमता, यातायात पूर्वानुमान और बीपीसीएल के तर्क के संदर्भ से अपनी विशिष्ट टिप्पणियाँ प्रस्तुत करे ताकि यातायात परिगणना में राजस्व भाग पर लागत की एक मद के रूप में विचार किया जा सके । दिनांक 17 जून 2010 के द्वारा पत्तन को ये ब्यौरे 22 जून 2010 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई ।

7.3 17 जून 2010 के पत्र के द्वारा मुंबई और न्हावा शेवा शिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (मानसा) को, बीपीसीएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने की सलाह दी गई । मानसा ने दिनांक 21 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की । मानसा की टिप्पणियों की एक प्रति बीपीसीएल को उसकी अभ्युक्ति के लिए भेजी गई थी और बीपीसीएल ने दिनांक 23 जून 2010 के पत्र द्वारा उसका उत्तर दिया था ।

7.4 दिनांक 17 जून 2010 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को एक बार पुनः सलाह दी गई कि वह वर्ष 2008-09 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति और वर्ष 2009-10 के मसौदा वार्षिक लेखा के साथ अद्यतन लागत विवरणियाँ 30 जून 2010 तक प्रस्तुत कर दे । बीपीसीएल से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह अगले तीन वर्षों में हाथ में लिए जाने वाले विभिन्न पूंजीगत व्यय प्रोजेक्टों के ब्यौरे उनकी प्रगति के साथ और अलग-अलग कार्यों की वर्तमान स्थिति बताए । दिनांक 13 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा बीपीसीएल ने संशोधित प्रस्ताव पेश किया जिसमें वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान हाथ में, लिए जाने वाले पूंजीगत व्यय के ब्यौरे सन्निहित थे । इसने चार्टर्ड एकाउन्टेंटों की एक फर्म द्वारा प्रमाणित, 31 मार्च 2010 को आय एवं व्यय और अचल परिसंपत्तियों की विवरणी भी प्रस्तुत की ।

7.5 बीपीसीएल के 21 जनवरी 2010 के मूल प्रस्ताव और 13 जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्तावों के बीच तुलना नीचे संक्षेप में दी गई है:-

क्र.	विवरण	जैसा बीपीसीएल द्वारा जनवरी 2010 में दाखिल मूल प्रस्ताव में दिया गया			जैसा बीपीसीएल द्वारा जुलाई 2010 में दाखिल अपने संशोधित प्रस्ताव में दिया गया ।		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.टन) में	5363500	5460500	5555500	5485000	5600000	6000000
2.	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रचालन आय (लाख रू .)	2941.12	3077.71	3159.91	2917.34	3009.04	3295.87
3.	शुद्ध हानि (लाख रू . में)	-1702.83	-1724.60	-1616.18	-1637.07	-1626.66	-1347.71
6.	शुद्ध हानि (-) प्रचालन आय का % के रूप में	-57.90%	-56.04%	-51.15%	-56.12%	-54.06%	-40.89%
7.	औसत शुद्ध अधिशेष / घाटा प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में	-55.03%			-50.36%		

8.1 जेएनपीटी ने दिनांक 1 जुलाई 2010 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्ताव पर अपनी राय व्यक्त की । यद्यपि अभ्युक्ति (प्रतिक्रिया) के लिए इसकी एक प्रति बीपीसीएल को भेजी गई थी, बीपीसीएल ने इसका कोई उत्तर नहीं दिया है । बीपीसीएल के प्रस्ताव पर जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त टिप्पणी निम्नानुसार है:-

(1) **प्रोजेक्शनों के लिए विचार की गयी यातायात माल दुलाई :**

प्रोजेक्टेड वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए विचार किया गया यातायात निम्नानुसार है:

वर्ष यातायात (मिलि.मी.ट. में)

2010-11.1 5363500

2011-12.1 5460500

2012-13.1 5555500

वर्ष 2009-10 के दौरान 649000 मिलि.मी.ट. की माल दुलाई प्राप्त की गई है जो 118% प्रतिशत क्षमता उपयोगिता का द्योतक है ।

(2) **बीपीसीएल की निर्धारित क्षमता:**

बीपीसीएल के प्रस्ताव में किए गए प्रोजेक्शनों से दिखाई देता है कि 2010-11 से 2012-13 तक की पूरी अवधि में निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन ली गई है । बोली (नीलामी)

दस्तावेजों और निष्पादित एग्रीमेंट के अनुसार बीपीसीएल जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीटरिक टन है । आज दिन तक निर्धारित क्षमता में कोई परिवर्तन अभिकल्पित नहीं है ।

(3) **प्रचलित दरों में वृद्धि:**

बीपीसीएल ने सेवाओं में वर्तमान दरों में 55.02% की वृद्धि की मांग की है । तथापि, पाइप लाइन प्रभार, कंप्रेसर प्रभार, हाई एंड सॉफ्ट पिगिंग, बेपोराइज़र प्रभार तथा बंकरिंग सेवाओं जैसी अन्य सेवाओं के संबंध में सामग्री के केवल लागत मूल्य के साथ नाम मात्र के प्रभार ही वसूल किए जा रहे हैं ।

(4) **ऑडिट किए लेखा:**

बीपीसीएल से प्राप्त सूचना के अनुसार, जेएनपीटी स्थित लीक्विड कार्गो जैटी के लिए कोई स्थानवार वार्षिक लेखा तैयार नहीं किए जाते हैं । सभी जैटी से संबंधित राजस्व एवं पूंजीगत लेन-देन एक अलग लागत केन्द्र में लेखाकरण प्रणाली में रिकार्ड किए जाते हैं । लागत केन्द्र से संबंधित मदों को निकाल लिया गया है और उनसे निर्मित विवरणियों को व्यावसायी चार्टर्ड एकाउन्टेंटों द्वारा प्रमाणित करवाया गया है । लागत विवरणियाँ आंतरिक सैप प्रणाली जनित रिपोर्टों पर आधारित है ।

(5) **प्रत्यक्ष प्रचालन लागत:**

2011-12 और 2012-13 के लिए प्रोजेक्शनों के संबंध में निम्नलिखित प्रेक्साँ की गई हैं:

- (क) प्रत्यक्ष श्रम एवं प्रचालन लागत 7.44% बढ़ाई गई है ।
- (ख) उपकरण प्रचालन लागत 8% बढ़ाई गई है ।
- (ग) अन्य खर्च वर्ष 2011-12 में 7.70% और 2012-13 में 7.75% बढ़ाए गए हैं । इन खर्चों (राशियों) में सीआईएसएफ सुरक्षा , अग्निशमन व्यय, सुरक्षा व्यय, सुरक्षात्मक (बचाव) वस्त्र (व्यय) शामिल हैं और ये मुख्य रूप से जैटी की सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित हैं ।
- (घ) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय 8% बढ़ाए गए हैं ।
- (ड.) प्रत्येक प्रोजेक्टेड वर्ष के लिए बीमा लागत, बीमा की जाने वाली परिसंपत्ति के आधार पर भिन्न-भिन्न रखी गई है ।
- (च) रायल्टी / राजस्व भाग को प्रत्यक्ष प्रचालन लागत के भाग के रूप में दिखाया गया है । प्रोजेक्शनों के लिए ली गई प्रचालन लागत में वृद्धि प्राधिकरण के मार्गदर्शी सं. 2.9.2 के अनुसार नहीं है ।

(6) **प्रचालन लागत के रूप में प्रदर्शित रायल्टी**

बीपीसीएल से प्राप्त रायल्टी, जेएनपीटी के ऑडिट किए गए लेखा के अनुसार, नीचे वर्णित हैं:

	(रू . करोड़ों में)		
	<u>2007-08</u>	<u>2008-09</u>	<u>2009-10</u>
जैसी कि बीपीसीएल के प्रस्ताव में प्रदर्शित जेएनपीटी को भुगतान की गई रायल्टी	6.29	12.64	14.25
लेखा के अनुसार प्राप्त रायल्टी	6.29	9.22	10.98

(7) **पूँजीगत लागत:**

बीपीसीएल के प्रस्ताव के फार्म-4 (बी) से निम्नलिखित प्रेक्षाएँ ली गई हैं:-

(रु . लाखों में)

	2010-11	2011-12	2012-13
फायर वाटर पंप बदलना	625	--	--
एलपीजी लोडिंग आर्म	400	--	--
अग्नि संरक्षा सुविधा वृद्धि	1000	--	--
तेल छलकाव प्रतिसाद सुविधा	500	--	--
एलपीजी पाइपलाइन संस्थापना लागत	216	--	--
एलपीजी प्रोजेक्ट प्रबंधन व्यय	150	--	--
फैंडर, क्यूआरएमएच, हाई मास्ट			
टावर और यार्ड लाइट बदलना	--	240	--
लोडिंग आर्म्स कंट्रोल पैनल	--	100	--
जैटी संरचना का सुदृढीकरण	--	400	--
<b>कुल</b>	<b>2891</b>	<b>740</b>	<b>शून्य</b>

ये आँकड़े, फार्म-4 ए में प्रदत्त पूँजीगत व्यय के ब्यौरे से मेल नहीं खाते हैं ।

(8) **आय (संबंधी) प्रोजेक्शन:**

आय (संबंधी) प्रोजेक्शन जैसे बीपीसीएल के प्रस्ताव के फार्म-2 बी में प्रदर्शित हैं, नीचे दिए गए हैं:

	2010-11	2011-12	2012-13
यातायात (मीटरिक टन में)	5363500	5460500	5555500
पोतघाट शुल्क और प्रहस्तन प्रभार (लाख रु पये में)	2941.12	3077.71	3159.91

(9) **अर्थ दंड:**

बीपीसीएल ने जैसाकि नीचे वर्णन किया गया है, प्रेषिति पर तीन प्रकार के अर्थ दंड लगाने की मांग की है:

(क) निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड (जुर्माना) - पोतों का निम्न प्रवाह दर कारोबार को प्रभावित करता है, क्योंकि इससे मात्रा घट जाती है ।

(ख) पोत के निरर्थक खड़े रहने संबंधी प्रभार - माल दुलाई प्रचालनों में रु कावट आती है ।

(ग) जैटी में रिसावों के लिए अर्थ दंड

यह बताया गया है कि ये अर्थदंड, आय बढ़ाने वाले उपायों की बजाय निवारक उपायों के रूप में लगाए जाने हैं । इसलिए, इन शीर्षों के अंतर्गत आय का अनुमान नहीं लगाया गया है ।

(10) **वे लीव चार्जेज**

जेएनपीटी को भुगतान किए गए “वे लीव प्रभार” “प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय ” के अंतर्गत दिखाये गए हैं । प्रस्ताव से यह पता चलता है कि इस मद में व्यय, 4% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ रु . 27 लाख प्रति वर्ष दर्शाया गया है । वे लीव चार्जेज से संबंधित ब्यौरे, जेएनपीटी की लेखा बहियों के अनुसार नीचे वर्णित हैं:

(रू . लाखों में)

	<u>2007-08</u>	<u>2008-09</u>	<u>2009-10</u>
बिल की राशि	22.53	23.66	24.84
प्राप्त राशि	3.26	4.90	--

दिनांक 31.03.2010 को वे लीव किराये की मद में संचयी बकाया शेष रू . 486.64 लाख हैं ।

**(11) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत:**

टर्मिनल की मरम्मत, लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, बीपीसीएल को ही करवानी है । मरम्मत और अनुरक्षण लागत, 2010-11 से 2012-13 तक के प्रोजेक्टिड वर्षों में उपकरण प्रचालन लागत के अंतर्गत दिखाई गई है । तीन वर्षों की अनुमानित लागत क्रमशः रू . 273.66 लाख, रू . 295.55 लाख और रू . 319.20 लाख है ।

**(12) बीपीसीएल लीक्विड जैटी की निर्धारित क्षमता पर जेएनपीटी की विशिष्ट टिप्पणी**

बोली (नीलामी) दस्तावेज एवं बीपीसीएल के साथ निष्पादित एग्रीमेंट के अनुसार बीपीसीएल लीक्विड जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन बतायी गई है । निर्धारित क्षमता में आज दिन तक कोई परिवर्तन शामिल नहीं है । इसी जैटी में वर्ष 2008-09 में 5.70 मिलियन मी. टन और वर्ष 2009-10 में 6.49 मिलियन मी.टन की माल ढुलाई अर्जित की गई थी जो लीक्विड जैटी के लिए निर्धारित क्षमता से बहुत अधिक था । बीपीसीएल से इस अधिक क्षमता के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था । बीपीसीएल ने अपने स्पष्टीकरण में कहा है कि पिछले दो वर्षों के दौरान बीपीसीएल द्वारा जो उत्पाद - मिश्रण प्रहस्तित किया गया था, उसमें, वर्ष 2009-10 में, एचएसडी, नापथा, फर्नेस ऑयल काफी बड़े अनुपात में था जिसके कारण प्रहस्तित उत्पादों की प्रवाह-दर बढ़ गई । इसलिए, कम समय में बड़ी मात्रा का लदान किया जा सका । बीपीसीएल कार्गो के लिए उतराई दरों को प्रभावित नहीं करता है । यह शिप पंपिंग दरों, पाइप लाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर है । बीपीसीएल ने आगे स्पष्ट किया कि इस बात की कोई गारंटी नहीं है कि प्रोजेक्टिड वर्षों में वही उत्पाद मिश्रण जारी रहेगा । पिछले तीन वर्षों की अवधि के दौरान, बर्थ पहले ही से 97% से 103% पर प्रचालित की जा रही है । इसलिए ऐसा लगता है कि प्रोजेक्टिड वर्षों के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रदर्शित निर्धारित क्षमता न्याय संगत है ।

**(13) बीपीसीएल द्वारा हाथ में लिए जाने के लिए प्रस्तावित सीमित क्षमता मरम्मत**

बीपीसीएल से प्राप्त स्पष्टीकरणों के अनुसार :

(क) **अग्निशमन सुविधाओं के अनुसार-** इसमें उच्चतर क्षमता के 5 पंपों के साथ तीन फायर वाटर पंप्स का प्रतिस्थापन, फायर वाटर हाइड्रैंट पाइप लाइन का प्रतिस्थापन, टावर मानीटर्स एवं हाइड्रैंट पाइप लाइन का प्रतिस्थापन, टावर मानीटर्स एवं हाइड्रैंट प्वाइंट सम्मिलित हैं । ये सभी अग्निशामक सुविधाएँ, जयपुर आईओसी अग्निकांड की पृष्ठ भूमि में पेट्रोलियम मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार हाथ में ली जा रही हैं । चूंकि जैटी को अग्निशामक प्रणाली के बिना प्रचालित नहीं की जा सकती, कम से कम एक माह के लिए काम बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी ।

(ख) **ढांचागत मरम्मत :-** जैटी में आरसीसी संरचनाएं 12 वर्ष से भी अधिक पुरानी हैं और कुछ समय से क्षतिग्रस्त हैं जिनके भीतर से स्टील / इस्पात का जाल / सरिए आदि, ऊपरी परत छीजने के कारण उजागर हो गए हैं। इसके कारण बीपीसीएल को प्रोजैक्टेड वर्षों में जैटी में बड़ी-बड़ी मरम्मत करवाने, रक्षा-दीवारों के प्रतिस्थापन इत्यादि की आवश्यकता पड़ेगी। इसके लिए लीक्विड कार्गो जैटी को कम से कम दो माह के लिए आंशिक रूप से बंद करने की आवश्यकता पड़ेगी।  
ऊपर (क) एवं (ख) में वर्णित तथ्यों के कारण प्रोजैक्टेड वर्षों में माल ढुलाई 5.3 मिलियन मीट्रिक टन, 5.4 मिलियन मीट्रिक टन एवं 5.5 मिलियन मीट्रिक टन अनुमानित की गई है।

(14) **रायल्टी को लागत की एक मद मानने के लिए बीपीसीएल का प्रस्ताव :**  
प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार, रायल्टी / राजस्व भाग प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस तरह लेखा में लिया जाएगा कि प्रचालक को रायल्टी / राजस्व भाग की मद में, अगले निम्नतम बोली दाता द्वारा उद्घृत राशि के अधिकतम के अधीन, घाटे से बचाया जा सके। इसके अलावा बीओटी एग्रीमेंट जुलाई 2003 से पहले होना चाहिए और एग्रीमेंट में (इसके लिए) प्रावधान होना चाहिए। बीपीसीएल के साथ एग्रीमेंट 17 अगस्त 1999 को निष्पादित किया गया है और इसमें रायल्टी के भुगतान के लिए प्रावधान है। बीपीसीएल को लीक्विड कार्गो टर्मिनल नामांकन आधार पर प्रदान किया गया था। इस मामले में, उच्चतम बोलीदाता और अगला निम्नतम बोलीदाता दोनों ही बराबर के पायदान पर थे। बीपीसीएल एग्रीमेंट, रायल्टी को पास-थ्रू के रूप में अनुमत किए जाने पर मौन है। इस प्रकार, रायल्टी को प्राधिकरण मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार ही विनियमित किया जा सकेगा।

8.2 जेएनपीटी के दिनांक 1 जुलाई 2010 के पत्र की एक प्रति 6 जुलाई 2010 को टिप्पणी के लिए बीपीसीएल को भेजी गयी थी। किन्तु बीपीसीएल ने उस पर कोई टिप्पणी नहीं दी है।

9. इस प्रकरण में परामर्श के संबंध में कार्यवाही-विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय निर्भर किए गए प्रोजैक्शनों के संदर्भ से प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा को अनिवार्य बनाती है। 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों से संबंधित अवधि के संदर्भ में स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है :-

(क) 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के दौरान कुल अनुमानित 14.28 मिलियन मीट्रिक टन यातायात की तुलना में वास्तविक कुल यातायात 15.27 मिलि. मीट्रिक टन उभर कर सामने आया। जब अनुमानों से तुलना की गई तो बीपीसीएल ने वास्तव में 6.93% अतिरिक्त यातायात प्रहस्तित किया है।

- (ख) कुल अनुमानित प्रचालन आय रू . 76.69 करोड़ की तुलना में कुल वास्तविक प्रचालन आय रू . 87.78 करोड़ आयी, अनुमानित से वास्तविक 12.63% अधिक रही ।
- (ग) मूल्य हास समेत कुल प्रचालन व्यय, कुल अनुमानित प्रचालन व्यय रू . 30.45 करोड़ की तुलना में रू .34.41 करोड़ था, अनुमानित से 13.00% अधिक ।
- (घ) कुल अनुमानित प्रचालन अधिशेष रू .46.23 करोड़ की तुलना में कुल वास्तविक प्रचालन अधिशेष रू .53.36 करोड़ है, जो अनुमानित से 15.42% अधिक है ।
- (ङ) रू .297.57 करोड़ की कुल अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलना में वास्तविक सकल नियोजित पूंजी रू .289.65 करोड़ रही है ।
- (च) 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि में अनुमानित रूप से 1.41 करोड़ के शुद्ध घाटे की तुलना में इस अवधि में रू . 14.34 करोड़ के शुद्ध अधिशेष में बदल गया ।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए विश्लेषण दर्शाने वाली विवरणी **संलग्नक-1** के रूप में संलग्न है । 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानित एवं वास्तविक के बीच निष्पादनता भिन्नता (अंतर) 20% से अधिक नहीं है । इस प्रकार, अगले प्रशुल्क साइकिल में पिछली अवधि के लिए किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है ।

- (ii) (क) बीपीसीएल द्वारा 2007-08, 2008-09 और 2009-10 तक वास्तव में प्रहस्तित माल दुलाई क्रमशः 3.07 मिलि.मी.ट. (एमएमटी), 5.70 मिलि.मी.ट. (एमएमटी), 6.49 मिलि.मी.ट. (एमएमटी) प्राप्त हुई । बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक क्रमशः 5.48 मिलि.मी.ट., 5.60 मिलि.मी.ट. और 6.00 मिलि.मी.ट. माल दुलाई अनुमानित की है, 2009-10 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के यातायात प्रोजेक्शन क्रमशः 15.56%, 13.71% और 7.55% कम हैं । अगले तीन वर्षों में यातायात प्रोजेक्शनों में कमी आने के बारे में जब स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया तो बीपीसीएल ने निम्नानुसार उत्तर दिया :-
- एचपीसी और आरसीएफ के बीच एग्रीमेंट समाप्त हो जाने के कारण नापथा की तटीय हलचल (नापथा कोस्टल मूवमेंट) कम करके आंकना पड़ा था ।
  - अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्यों में बढ़ोतरी के कारण नापथा की तटीय हलचल अत्यधिक कम हो गई है ।
  - गुजरात में अधिक रिफायनरियां प्रचालन में आ जाने के कारण देशीय बेस-ऑयल की उपलब्धता बढ़ गई है । देशीय बेस-आयल बड़ी-बड़ी लॉरियों के जरिए भूतल पर भेजा जा रहा है । इसलिए, बेस-ऑयल का आयात अत्यधिक मात्रा में घट गया है ।
  - गुजरात में परिशोधन / प्रसंस्करण सुविधाएं प्रचुरता से उपलब्ध होने के कारण खाद्य तेलों का आयात कांडला में अधिक प्रहस्तित किए जाने की संभावना है ।
  - भारत में परिशोधन क्षमता बढ़ने के कारण एचएसडी, मोटर स्पिरिट इत्यादि पेट्रोलियम उत्पाद आजकल शायद ही आयात किए जाते हो ।

- 1998 से 2002 के बीच निर्मित जैटी जीर्ण-शीर्ण हो रही है और बार-बार टूट-फूट रही है और 2010-11 में मुख्य सुविधाओं के व्यापक ओवर हाल की योजना बनायी गई है जिनके लिए सुविधाओं को आंशिक / पूर्ण रूप से बंद करने की आवश्यकता होगी। चूंकि इन अभियांत्रिकी कार्यों से पोतों के बर्थ पर आने में रुकावट आएगी, माल ढुलाई कम हो जाएगी।
- इस समय जैटी का उसकी क्षमता के 97 से 100% तक उपयोग किया जा रहा है और इस तरह माल ढुलाई में और अधिक वृद्धि करने की कोई गुंजाइश नहीं है।

- (ख) 2009-10 में लगभग 8.53 लाख टन नाफ्था प्रहस्तित किया गया था। बीपीसीएल, 2010-11, से 2012-13 के बीच लगभग 4.50 लाख टन, 4.50 लाख टन और 5.00 लाख टन नाफ्था प्रहस्तित करने की उम्मीद करता है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक अनुमान है कि क्रमशः 7.00 लाख टन, 7.00 लाख टन और 7.50 लाख टन खाद्य तेल का प्रहस्तन हुआ था। वर्ष 2009-10 में 27.78 लाख टन कच्चे तेल के वास्तविक प्रहस्तन की तुलना में इसके बाद के तीन वर्षों में प्रतिवर्ष 27.50 लाख टन कच्चे तेल के प्रहस्तन का प्रोजेक्शन है जो 2009-10 की तुलना में थोड़ा सा कम है। बीपीसीएल, वर्ष 2009-10 में प्रहस्तित 3.40 लाख टन बेस-ऑयल की तुलना में वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक क्रमशः 3.00 लाख टन, 3.00 लाख टन और 3.50 लाख टन बेस-ऑयल प्रहस्तित करने की अपेक्षा करता है। बीपीसीएल ने बताया है कि वह वर्ष 2010-11 में एलपीजी लोडिंग आर्म प्रचालित करने तथा एलपीजी पाइपलाइन बिछाने पर रु. 7.66 करोड़ और वर्ष 2011-12 में लोडिंग आर्म कंट्रोल पैनल संस्थापित करने पर रु. 1/- करोड़ निवेश करेगा। बीपीसीएल का अनुमान है कि वह 2011-12 और 2012-13 में प्रतिवर्ष 1,00,000 टन एलपीजी का प्रहस्तन करेगा।
- (ग) जयपुर में आईओसी डिपो में अग्निकांड की पृष्ठभूमि में, पेट्रोलियम मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार बीपीसीएल का प्रोजेक्टेड वर्षों में जैटी स्थित अग्निशामक सुविधा को प्रतिस्थापित (बदलने) का प्रस्ताव है। बीपीसीएल ने आने वाले दो वर्षों में बड़े-बड़े मरम्मत कार्य करवाने और सुरक्षा दीवार (फैन्डर्स) को बदलने का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल के अनुसार, अग्निशामक सुविधा के प्रतिस्थापन कार्य के लिए जैटी को कम से कम एक माह के लिए बंद करने की आवश्यकता होगी और संरचनात्मक मरम्मत कार्य जैटी को कम से कम दो माह के लिए आंशिक रूप से बंद करवा देंगे।
- (घ) जेएनपीटी ने यह कहते हुए कि अग्निशामक सुविधाओं के प्रतिस्थापन के परिणामस्वरूप जैटी को कम से कम एक माह के लिए बंद करना पड़ेगा और संरचनात्मक मरम्मतों के कारण कम से कम दो माह के लिए, जैटी को आंशिक रूप से बंद करना पड़ेगा, अगले तीन वर्षों के लिए बीपीसीएल के माल ढुलाई अनुमान पर अपनी मोहर लगा दी है।
- (ङ) प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से, बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कार्गो वार यातायात प्रोजेक्शन निम्नानुसार है :-

मीटरिक टन में

क्रम सं.	ब्यौरे	2009-10 वास्तविक	2010-11	2011-12	2012-13
1.	नापथा	853745	450000	450000	500000
2.	बेस-ऑयल	340165	300000	300000	350000
3.	खाद्य तेल	862630	700000	700000	750000
4.	एचएसडी	514072	500000	500000	500000
5.	कच्चा तेल	2778956	2750000	2750000	2750000
6.	एलपीजी	-	-	100000	100000
7.	अन्य	1146432	785000	800000	1050000
	कुल योग	6496000	5485000	5600000	6000000

- (च) बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के साथ निष्पादित रियायत करार के अनुसार, प्रचालन आरंभ होने के पांचवे वर्ष से न्यूनतम गारंटीड यातायात 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। चूंकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजेक्टेड, यातायात न्यूनतम गारंटीड यातायात से अधिक हो जाता है, और व्यापक जीर्णोद्धार के लिए जैटी को पूरी तरह या आंशिक रूप से बंद किया जाएगा और माल दुलाई में गिरावट के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कारणों पर, जैसा कि ऊपर उप-पैरा ii(क) में दिया गया है, विचार करते हुए इस विश्लेषण के प्रयोजन से बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रोजेक्शनों पर विश्वास किया गया है। तथापि, गलत अनुमानन के कारण बीपीसीएल को कोई अदेय (अनावश्यक) लाभ पाया जाता है तो मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (iii) (क) वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए लीक्विड कार्गो टर्मिनल से समेकित प्रचालन आय क्रमशः रु . 18.56 करोड़, रु . 38.29 करोड़ और रु . 36.92 करोड़ हुईं। प्रचलित प्रशुल्क और अनुमानित प्रशुल्क के आधार पर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रोजेक्टेड प्रचालन आय क्रमशः रु .29.17 करोड़, रु .30.09 करोड़ और रु .32.95 करोड़ है। बीपीसीएल ने 2009-10 की मालदुलाई की तुलना में 2010-11 की माल दुलाई में 15.56% की गिरावट प्रोजेक्ट की है। उस अवधि में, प्रचालन आय में 21% की गिरावट प्रोजेक्ट की गई है। जब इसका औचित्य बताने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया गया तो बीपीसीएल ने बताया कि हालांकि मात्रा में केवल 15.56% की गिरावट आई है आय में यह गिरावट 21% है क्योंकि वर्ष 2010-11 में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो मिक्स भिन्न रहने की संभावना है।
- (ख) बीपीसीएल ने एक नई प्रशुल्क मद यथा, वैसल आइडलिंग चार्ज (पोत व्यर्थ खड़ा रहने संबंधी प्रभार) प्रस्तावित किया है जिसके विवरण पर परवर्ती पैरा (xvii) (ख) में विचार किया गया है। इस आधार पर कि वैसल आइडलिंग चार्ज एक निवारक उपाय के रूप में लगाए जाने हैं, बीपीसीएल द्वारा इस शीर्ष के अंतर्गत कोई आय अनुमानित नहीं की गई है। किन्तु हमारे द्वारा यह मानते हुए रु . 600,000/- प्रति वर्ष की अनुमानित आय पर विचार किया गया है कि इस तरह की लेवी, एक अनुमानित आधार पर वर्ष में 20 (बीस) आवसरो पर तो लगायी जायेगी।

- (ग) जैसा कि ऊपर उप-पैरा (iii) (क) में पहले ही बताया गया है, अगले दिन वर्षों के लिए प्रोजेक्ट्रेड आय पूरी तरह से यातायात प्रोजेक्शनों के अनुरूप नहीं है। बीपीसीएल ने बताया है कि जरूरी नहीं विभिन्न उत्पादों के मध्य दर-अंतर के चलते हुए मात्रा की गिरावट भिन्नता और आय में गिरावट, जरूरी नहीं कि समानुपाती है। इस व्याख्या को मान्य करते हुए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत आय के प्रोजेक्शन इस विश्लेषण के प्रयोजन से भरोसा किया गया है। तथापि, यदि यह पाया गया कि गलत अनुमानन के कारण बीपीसीएल को अनावश्यक (अदेय) लाभ पहुँचा है तो प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में अपेक्षित समायोजन किया जाएगा।
- (iv) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार जैटी की समेकित प्रचालन लागत 2007-08, 2008-09 और 2009-10 वर्षों के लिए क्रमशः रु. 8.22 करोड़, रु. 14.83 करोड़ और रु. 10.03 करोड़ परिगणित हुई। अगले तीन वर्षों के लिए प्रोजेक्ट्रेड प्रचालन लागत क्रमशः रु. 16.83 करोड़ रु. 17.20 करोड़ और रु. 18.68 करोड़ है। इसमें सम्मिलित मदें हैं प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, उपकरण प्रचालन लागत, जेएनपीटी को रायल्टी का भुगतान और इतर खर्च। इसमें मूल्यहास और प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय शामिल नहीं है।
- (ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रोजेक्ट्रेड प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम व्यय क्रमशः रु. 2.05 करोड़, रु. 2.13 करोड़ और रु. 2.21 करोड़ है। इस व्यय में पर्यावरण प्रबोधन प्रभार, डीजल जेनरेटर सैट और फायर वाटर पंपों पर खर्च तथा थर्ड-पार्टी पेमेन्ट्स भी शामिल हैं। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iv) बंकर एवं जल आपूर्ति के बीच 80:10:5:5 के अनुपात में आबंटित किया गया है।
- (ग) जैसाकि बीपीसीएल से सुनिश्चित किया गया है, उपकरण प्रचालन लागत में (i) मरम्मत एवं अनुरक्षण (ii) अतिरिक्त पुर्जों की लागत (iii) ब्रेक डाउन संबंधी मरम्मत और (iv) सभी उपकरणों के निवारक अनुरक्षण के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा संबंधी व्यय सम्मिलित हैं। इन उपकरणों में मैरिन लोडिंग आर्म्स, उनके विभिन्न वाल्व, अग्निशामक पंप्स, जैटी पंप्स और एयर कंप्रेसर भी शामिल हैं। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यह खर्च क्रमशः रु. 1.38 करोड़, रु. 1.49 करोड़ और रु. 1.61 करोड़ प्रोजेक्ट किया गया है। इसे तीन गतिविधियों यथा, (i) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (ii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iii) बंकर एवं जल आपूर्ति के मध्य, 50:30:20 के अनुपात में आबंटित किया गया है।
- (घ) अन्य खर्चों में अग्निशामक व्यय, सुरक्षा / संरक्षा व्यय, सर्वेक्षण एजेन्सी शुल्क, सीआईएसएफ व्यय एवं निवारक / बचाव वाले वस्त्रों इत्यादि पर व्यय सम्मिलित हैं। 2010-11 से 2012-13 तक के लिए यह व्यय क्रमशः रु. 1.43 करोड़, रु. 1.48 करोड़ और रु. 1.54 करोड़ प्रोजेक्ट किया गया है। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii) पोत घाट शुल्क प्रबंधन, (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि एवं (iv) बंकर एवं जलापूर्ति के मध्य 60:20:10:10 के अनुपात में आबंटित किया गया है।
- (ड.) बीमा पर तीन वर्षों के लिए प्रोजेक्ट्रेड व्यय क्रमशः रु. 11.89 लाख, रु. 12.36 लाख और रु. 12.36 लाख है। यह व्यय चार गतिविधियों, यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन, (ii)

पोत घाट शुल्क प्रबंधन (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि और (iv) बंकर एवं जलापूर्ति के मध्य 60:20:10:10 के अनुपात में आबंटित किया गया है ।

- (च) प्रबंधन एवं प्रशासन तथा सामान्य उपरिव्यय खर्चों में कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कूरियर, डाक, मुद्रण एवं स्टेशनरी, निरीक्षण शुल्क विधिक एवं विविध व्यय, वाहन किराए पर लेना, बैंक गारंटी प्रभार शामिल हैं । यह व्यय पूरी तरह पोत घाट गतिविधि को आबंटित किया गया है ।
- (छ) जैसाकि पहले बताया गया है, बीपीसीएल ने लागत विवरणी में प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, उपकरण प्रचालन लागत, इतर व्यय एवं बीमा को (i) कार्गो प्रहस्तन (ii) पोत घाट प्रबंधन (iii) पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि और (iv) बंकर एवं जलापूर्ति, इन चार गतिविधियों के बीच भिन्न प्रतिशतों में आबंटित किया है । बीपीसीएल इसके द्वारा अनुसरण किए जा रहे आबंटन के आधार पर किसी प्रभावशाली व्याख्या / स्पष्टीकरण के साथ आगे नहीं आया है । सामान्य लागतें विभिन्न गतिविधियों को आबंटित कर दिया जाना, उस गतिविधि के वित्तीय परिणाम निर्धारित करने में प्रमुख भूमिका निबाहता है । विभिन्न गतिविधियों के अंतर्गत व्यय के आबंटन का आधार अब प्रस्तावित, पिछले आदेश के समय अपनाए गए आधार से भिन्न है । 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित कुल प्रचालन व्यय (मूल्य हास को छोड़कर) ऊपर वर्णित चार गतिविधियों के अंतर्गत 73:8:16:4 के अनुपात में आबंटित किया गया है जो अगस्त 2007 में आदेश के निर्गम के समय अपनाया गया आधार था ।
- (ज) प्रचालन लागत के गतिविधि वार ब्यौरों की बात करें तो बीपीसीएल ने आगामी तीन वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत क्रमशः रू .14.42 करोड़, रू .14.73 करोड़ और रू . 15.96 करोड़ का व्यय प्रोजैक्ट किया है । इस व्यय में प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम, जेएनपीटी की रायल्टी का भुगतान, बीमा और मूल्य हास छोड़कर इतर व्यय शामिल हैं ।
- (झ) (i) प्रचालन एवं श्रम, (ii) इतर (अन्य) व्यय (iii) प्रबंधन एवं प्रशासन तथा (iv) सामान्य उपरिव्यय के बारे में बीपीसीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड व्यय, सभी वस्तुओं (जिन्सों) के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्यों के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप है । अतएव, ये व्यय प्रोजैक्शन किसी फेर-बदल के बिना स्वीकार किए जाते हैं । वर्ष 2008-09 में बीमा पर रू .17.17 लाख व्यय किया गया था । बीपीसीएल ने 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यह व्यय क्रमशः रू . 11.89 लाख, रू . 12.36 लाख और रू . 12.36 लाख प्रस्तावित किया है जिसे किसी फेरबदल बिना स्वीकार कर लिया गया है । बीपीसीएल द्वारा उपकरण प्रचालन लागत, 2009-10 के व्यय पर 8% वृद्धि करके प्रोजैक्ट की गई है । वर्ष 2009-10 में यह व्यय रू . 1.28 करोड़ था । वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए यह व्यय क्रमशः रू . 1.38 करोड़, रू . 1.49 करोड़ और रू . 1.61 करोड़ पर प्रोजैक्ट किया गया है । जब व्यय को प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के माध्यम से, थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान चाल / गति के संदर्भ से सीमित करने की सलाह दी गई तो बीपीसीएल ने सूचित किया कि उसने लोडिंग आर्म्स, कन्ट्रोल पैनल्स इत्यादि सुविधाओं पर प्रमुख अनुरक्षण कार्य की योजना बनाई है । इससे उपकरण प्रचालन लागत शीर्ष के अन्तर्गत प्रदर्शित मरम्मत एवं

अनुरक्षण की लागत बढ़ जाएगी। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत तथ्यों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण, इस संबंध में अगले तीन वर्षों के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रोजेक्टेड व्यय पर, किसी फेरबदल के बिना विश्वास करता है। इस संबंध में यह नोट किया जाए कि हमारे द्वारा विचारित अनुमानित मरम्मत लागत वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के अलग-अलग सकल खंडों की क्रमशः 1.95%, 1.89% और 2.04% परिगणित होती है, जो न्यायोचित / तार्किक जान पड़ती है।

- (ज) प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर, बीपीसीएल द्वारा देय रायल्टी का वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमान क्रमशः रू . 11.84 करोड़, रू . 12.06 करोड़ और रू . 13.19 करोड़ लगाया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों के अनुसार 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल की गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क परिगणना में, निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रायल्टी / राजस्व भाग को अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम शर्त पर हिसाब-किताब में शामिल करना चाहिए ताकि इस मद को हिसाब-किताब में न लेने के कारण संभावित घाटे से बचा जा सके।

बीपीसीएल द्वारा लाइसेंस एग्रीमेंट अगस्त 1999 में निष्पादित किया गया था। लाइसेंस नामांकन आधार पर प्रदान किया गया था और पेट्रोलियम मंत्रालय के निदेशों के अनुसार कोई स्पर्धात्मक बोलियां आमंत्रित नहीं की गई थीं। चूंकि तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, बीपीसीएल ने 2007 में पिछले संशोधन के समय जेएनपीटी को देय समस्त रायल्टी का पासथ्रू मांग लिया था। प्रशुल्क मार्गदर्शियों में वह स्थिति समाहित नहीं है जिसमें केवल एक ही तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त बोलीदाता होता हो और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं हो। अतएव, दिनांक 22 मार्च 2007 के पत्र के अंतर्गत सरकार से अनुरोध किया गया था कि वह ऐसे मामलों में राजस्व भाग / रायल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत मामले पर परामर्श प्रदान करे। मई 2007 में बीपीसीएल ने इस प्राधिकरण से, सरकार को संबोधित दिनांक 22 मार्च 2007 के पत्र की प्रति प्रदान करने का अनुरोध किया ताकि वह इस संबंध में शीघ्र स्पष्टीकरण के लिए मामला मंत्रालय के सामने ठीक तरह से रख सके। कथित पत्र की एक प्रति बीपीसीएल को प्रदान की गई। चूंकि सरकार ने इस संबंध में कोई निर्णय सूचित नहीं किया, बीपीसीएल द्वारा देय रायल्टी, पिछले संशोधन के समय पास-थ्रू के रूप में अनुमत नहीं की गई। रायल्टी को किस रूप में व्यवहृत किया जाए, सरकार से इस विषय में अब तक किसी विशेष निदेश के अभाव में, बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी की देय रायल्टी को, वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण कवायद में भी पास-थ्रू के रूप में नहीं लिया गया है। इस स्थिति के विपरीत, सरकार से यदि कोई निर्णय प्राप्त होता है तो सरकार के निर्णय को सही तरह से प्रतिबिम्बित करने के लिए, यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने को तैयार है।

- (व) वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रदत्त मूल्य हास क्रमशः रू . 6.81 करोड़, रू . 6.77 करोड़ और रू . 6.87 करोड़ आंका गया। 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रदत्त मूल्य हास क्रमशः रू .8.36 करोड़, रू .8.74 करोड़ और रू .8.74 करोड़ है। अगस्त 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह समझाया गया था / भरोसा दिलाया गया था कि लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुपालन करने में बीपीसीएल ने जेएनपीटी को रू . 5/- करोड़ का अपफ्रंट भुगतान किया है और इस राशि को पूंजी बना दिया गया है और इसका 20

वर्ष की अवधि से, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों की श्रेणी को लागू दर पर मूल्य हास किया जा रहा है। चूंकि प्रशुल्क मार्गदर्शी यह व्यवस्था करते हैं कि अपफ्रंट भुगतान को रियायती अवधि में किस्तों में चुकता किया जाना है 2007 में लागत विश्लेषण करते समय रू . 16.68 लाख प्रतिवर्ष पर किस्ती करण व्यय (एमोर्टाइजेशन एक्सपेंडिचर) के रूप में विचार किया गया था और इस मद में आर्कस्तीकृत व्यय के रूप में रू .8.33 लाख प्रतिवर्ष की वृद्धि की गई थी। बीपीसीएल ने दिनांक 6 मई 2010 के अपने पत्र में सूचित किया है कि इसने जेएनपीटी को कोई अपफ्रंट भुगतान नहीं किया है बल्कि जेएनपीटी को रू . 5 करोड़ की केवल बैंक गारंटी दी है, इसलिए इस भुगतान को किस्तों में चुकता करने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि कोई अपफ्रंट भुगतान नहीं किया गया है, बल्कि केवल एक बैंक गारंटी निष्पादित की गई है, "अमोर्टाइजेशन" शीर्ष के अन्तर्गत वर्तमान लागत विश्लेषण में किसी व्यय पर विचार नहीं किया गया है। तथापि नियोजित पूंजी में की गई गलत वृद्धि और पिछले आदेश में अमोर्टाइजेशन के अन्तर्गत अनुमत अतिरिक्त व्यय को वर्तमान प्रशुल्क वृत्त में उपयुक्तता से समायोजित कर लिया गया है।

- (vi) बीपीसीएल ने बताया है कि इसने जैटी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए कोई कार्यकारी पूंजी परिकल्पित नहीं की है क्योंकि सभी व्यवहार किसी जमा-अवधि के बिना किया गया है।
- (vii) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए शुद्ध खंड निर्माता नियोजित पूंजी क्रमशः रू .103.64 करोड़, रू . 96.40 करोड़ और रू .89.60 करोड़ ठहरती है। बीपीसीएल ने प्रत्येक गतिविधि, यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन (ii) पोतघाट प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म (iii) पाइपलाइन कंप्रेसर, पिपिंग, वैपोराइजर एवं नाइट्रोजन के लिए प्रावधान, (iv) बंकर एवं जलापूर्ति से संबंधित शुद्ध खंड की पहचान कर ली है और उसे प्रस्तुत कर दिया है। बीपीसीएल ने अपने शुद्ध खंड को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है जो अगले दो वर्षों में रू . 38.76 करोड़ हो जाता है (वर्ष 2010-11 में रू .30.76 करोड़ और वर्ष 2011-12 में रू . 8 करोड़)। वर्ष 2010-11 में अपनी सूचना प्रौद्योगिकी के सुधार में रू . 3 लाख के छोटे से व्यय को छोड़कर प्रस्तावित पूंजी व्यय संयंत्र एवं मशीनरी शीर्ष के अंतर्गत है। इसने इस बात की भी पुष्टि की है कि निवेश संबंधी निर्णय पहले ही ले लिए गए हैं और खर्च (व्यय) चरणबद्ध रूप से किए जाएंगे और सुविधाएं 2010-11 और 2011-12 में प्रचालित की जाएंगी। अपने इस दावे के समर्थन में कि निवेश अगले दो वर्षों में किया जाएगा। बीपीसीएल ने, जेएनपीटी में एलपीजी आयात सुविधा स्थापित करने और जेएनपीटी से उरणएलपी जी बॉटलिंग प्लांट तक पाइप लाइन बिछाने के बारे में इसकी फंक्शनल डायरेक्टर्स की समिति के स्तर पर लिए गए निर्णय की प्रति प्रस्तुत की है। बीपीसीएल ने फार्म 4 बी में उन नौ प्रोजेक्टों का ब्यौरा दिया है जिनमें अलग-अलग प्रोजेक्ट में निवेश एक करोड़ रू पये से अधिक है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 में कुल मिलाकर इन प्रोजेक्टों पर रू . 36.31 करोड़ खर्च किया जाना है। ये नौ प्रोजेक्ट और इन पर प्रोजेक्टेड निवेश निम्नानुसार है:- (i) फायर वाटर पंप प्रतिस्थापन (रू . 625 लाख), (ii) एलपीजी लोडिंग आर्म (रू . 400 लाख), (iii) अग्नि निवारक सुविधा बढ़ाया जाना (रू . 1000 लाख), (iv) फैंडर , क्यूएमआरएच, हाईमास्ट टावर और यार्ड लाइट (रू . 240 लाख), (v) तेल छलकाव उपचार सुविधा (रू . 500 लाख), (vi) एलपीजी पाइपलाइन संस्थापना लागत (रू . 216 लाख), (vii) एलपीजी प्रोजेक्ट प्रबंधन (रू . 150 लाख), (viii) लोडिंग आर्म्स कंट्रोल पैनल (रू . 100 लाख) और (ix) जैटी संरचनाओं को मजबूती प्रदान करना (सुदृढीकरण) (रू . 400 लाख)। बीपीसीएल ने

बताया है कि इसमें से क्रम सं. (iv), (vii) और (ix) पर वर्णित प्रोजैक्ट 2011-12 में प्रचालन में लिए जाएंगे और शेष अन्य प्रोजैक्ट 2010-11 में प्रचालन रत किए जाएंगे। बीपीसीएल ने, पूंजीगत व्यय का औचित्य देते हुए अपने आंतरिक दस्तावेजों के सारांश भी प्रस्तुत किए हैं। इन दस्तावेजों पर भरोसा करते हुए वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए पूंजी में क्रमशः रू. 30.79 करोड़, रू. 8.00 करोड़ और रू. शून्य की अनुमानित वृद्धि पर विचार किया गया है। किन्तु, यदि पूंजीगत व्यय के अधिक अनुमानन के कारण बीपीसीएल को कोई अनपेक्षित / अदेय लाभ होता पाया गया तो प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय समायोजन किया जाएगा।

- (ख) जेएनपीटी लीक्विड बल्क यूजर्स एसोसिएशन ने कहा है कि यद्यपि बीपीसीएल ने 5-5 किलोमीटर लंबी अनेक पाइप लाइनें बिछा रखी हैं, यह किसी जरूरत मंद को इन लाइनों का उपयोग नहीं करने देता है। बीपीसीएल ने यह कहते हुए इस आरोप का खंडन किया है कि यदि इनका उपयोग करने के लिए इच्छुक पक्ष विनिर्दिष्ट शर्तें पूरा करते हैं तो वह उन्हें इन पाइप लाइनों का उपयोग करने की अनुमति प्रदान करेगा। बीपीसीएल ने इस बात की भी पुष्टि की है कि इसकी लागत संरचना में इन पाइप लाइनों की लागत शामिल नहीं की गई है।
- (ग) बीपीसीएल ने अपनी सभी परिसम्पत्तियों पर कारोबारी परिसंपत्तियों के रूप में विचार किया है और इसके पास ऐसी कोई परिसम्पत्ति नहीं है जिसे सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जाये।
- (घ) हालांकि लागत विवरणी में 31 मार्च 2010 को नियोजित पूंजी, बीपीसीएल द्वारा रू. 89.60 करोड़ दिखाई गई है, इसके चार्टर्ड एकाउंटेंट के प्रमाण पत्र के अनुसार उस तारीख को परिसंपत्तियों का कुल अर्जन केवल रू. 72.66 करोड़ ही है। नियोजित पूंजी में अंतर / भेद का यह मामला अगस्त 2007 में पिछले संशोधन के इस प्राधिकरण के ध्यान समय आया था। उस समय यह रिकार्ड में आ चुका था कि जैटी का निर्माण बीपीसीएल एवं आईओसीएल द्वारा संयुक्त रूप से, उसकी लागत समान रूप से परस्पर बांटकर किया गया था और चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा जारी किया गया प्रमाण पत्र परिसंपत्तियों का अर्जन मूल्य बीपीसीएल की बहियों में वर्णित बताता है क्योंकि अर्जन मूल्य का 50% आईओसी को अंतरित कर दिया गया है। तब एक संदेह उभरा कि क्या बीपीसीएल की लेखा बहियों में प्रदर्शित परिसंपत्तियों के मूल्य का केवल 50% पर ही आरओसीई निर्धारित करने के लिए विचार किया जाना चाहिए। बीपीसीएल ने उस अवसर पर सूचित किया कि रियायत करार में प्रतिपूर्ति के परिगणना से संबंधित धारा के अनुसार मूल्यहासित लागतों के संदर्भ से समाप्ति भुगतानों को स्वतंत्र चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा लागतों की विवरणी का संदर्भ चाहिए न कि लाइसेंस की बहियाँ। इसके अलावा, आईओसी के साथ करार की अपेक्षा है कि मूल्यहास, अन्य लागतें और राजस्व बराबर-बराबर बांटे जाएं। जेएनपीटी ने भी अपना यही विचार व्यक्त किया कि आरओसीई की गणना के प्रयोजन से परिसंपत्ति के समस्त मूल्य पर विचार किया जा सकता है। इन व्याख्याओं के नज़रिये से, आईओसीएल और बीपीसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सृजित परिसम्पत्तियों के कुल मूल्य पर, अगस्त 2007 में प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में विचार किया गया था। वर्तमान दर संशोधन प्रक्रिया में, इस विषय में, ऐसा ही व्यवहार किया गया है।

- (ड.) 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह देखा गया था कि जेएनपीटी द्वारा बीओटी करार में में डाली गई शर्तों के अनुसार, कन्टेनर्स ले जाने वाले अपेक्षाकृत बड़े पोतों की भी आवश्यकता पूरी करने के लिए बीपीसीएल द्वारा बहुत बड़ी लागत से जैटी का निर्माण किया गया है। अतएव तब बीपीसीएल को सलाह दी गई थी कि वह एक न्यायोचित राशि पर नियोजित पूंजी के रूप में विचार करे जो 5.5 मिलियन टन लीक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए आनुषंगिक (वाजिब) हो। उत्तर में बीपीसीएल ने कहा कि उसने जैटी का निर्माण जेएनपीटी द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुसार ही किया है और उसने प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए नियोजित पूंजी के केवल एक न्यायोचित भाग पर ही विचार किया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.11 के अनुसार, निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में यदि निवेश रियायत करार (कन्सेशन एग्रीमेंट) के अंतर्गत दी गई अनिवार्यताओं के अनुसार ही किया गया है तो, यदि पूर्ण क्षमता में उपयोग (का लक्ष्य) अर्जित नहीं किया गया हो तो भी इस पर आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा। यद्यपि यह धारा प्रत्यक्षतः क्षमता उपयोगिता से संबंधित है, इसका कंसेशन एग्रीमेंट में अनुबंधित शर्तों को पूरा करने में निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा किए गए निवेश के प्रति भी दायित्व है और इसलिए इस प्राधिकरण ने दिनांक 7 अगस्त 2007 के अपने आदेश में, समस्त निवेश पर प्रतिलाभ (रिटर्न) को अनुमत किया। इस अवसर पर भी ऐसी ही शंका उठायी गई और बीपीसीएल द्वारा वैसा ही उत्तर दिया गया। पिछली बार लिए गए निर्णय का अनुपालन करते हुए, अब चलाई जा रही प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में, आरओसीई की गणना बीपीसीएल द्वारा किए गए पूरे निवेश पर की गई है।
- (viii) चूंकि संयुक्त सुनवाई में, मानसा ने अपने विचार व्यक्त किए थे कि क्षमता का पुनर्निर्धारण करने की आवश्यकता है, जेएनपीटी से विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि वह जैटी की निर्धारित क्षमता पर अपनी टिप्पणी (राय) व्यक्त करे। जेएनपीटी ने सूचित किया है बोली दस्तावेज और बीपीसीएल के साथ निष्पादित करार के अनुसार जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलियन मी.टन है। जेएनपीटी ने बीपीसीएल से और आगे स्पष्टीकरण मांगा है कि उसने 2008-09 में 5.70 मिलि. मी.ट. और 2009-10 में 6.49 मिलि.मी.ट. की माल ढुलाई, जो जैटी की निर्धारित क्षमता 5.5 मिलि.मी.ट. से कहीं अधिक है, कैसे प्राप्त की जा सकी। बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को दिया गया स्पष्टीकरण है कि 2001-2002 में निर्माण कार्य पूरा होने पर जैटी की अभिकल्पित माल ढुलाई इंजीनियर्स इंडिया लिमि. के अनुमानों के अनुसार जिन्होंने संभाव्यतः अध्ययन (फीजिबिलिटी स्टडी) किया था, 5.5 एम टी निर्धारित की गई थी। बीपीसीएल ने आगे बताया है कि पिछले दो वर्षों के दौरान प्रहस्तित उत्पाद मिश्रण में एचएसडी, नाफ्था और फर्नेस ऑयल का अनुपात अधिक होने के कारण प्रवाह दर बढ़ गया जिसके परिणामस्वरूप कम समय में विशाल मात्रा में लदान संभव हो सका। बीपीसीएल ने जेएनपीटी को यह भी बताया है कि वह कार्गो की प्रवाह दरों (डिस्चार्ज रेट्स) को प्रभावित नहीं करता है जो पोत की पंपिंग दरों, पाइप लाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर है। जेएनपीटी के अनुसार इस बात की कोई गारन्टी नहीं है कि प्रोजेक्टेड वर्षों में वही उत्पाद मिश्रण जारी रहेगा। चूंकि बर्थ पिछले 3 वर्षों से पहले ही 97% से 103% पर प्रचालन कर रहा है, जेएनपीटी का यह विचार है कि अगले तीन वर्षों के लिए, बीपीसीएल द्वारा सूचित, 5.5 मिलियन मीटरिक टन की निर्धारित क्षमता तार्किक है। जैटी की अभिकल्पित क्षमता की पुष्टि करने वाली किसी वैज्ञानिक गणना के अभाव में यह प्राधिकरण जैटी की क्षमता 5.5 मिलियन टन स्वीकार करने पर विविश है, जैसाकि बीपीसीएल द्वारा बताया गया और जेएनपीटी द्वारा पुष्टि की गई है।

- (ix) चूंकि 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में क्षमता का उपयोग 60% से अधिक अनुमानित किया गया है, नियोजित पूंजी पर 16% का अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ अनुमत किया जाता है ।
- (x) ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, सकल जैटी के लिए और उसकी विभिन्न गतिविधियों के लिए लागत विवरणियों में परिवर्तन किया गया है । परिवर्तित लागत विवरणियाँ संलग्नक II के रूप में और संलग्नक -II (क) से (घ) तक संलग्न हैं ।
- (क) मुख्य गतिविधियों और सकल रूप में जैटी के संक्षिप्त परिणाम निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	विवरण	(प्रचालन आय) (लाख रु.में) (वर्तमान प्रशुल्क पर)			(शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-))				शुद्ध अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % के रूप में			औसत अधिशेष / घाटा%
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	
1	कार्गो प्रहस्तन	2677.32	2763.99	3033.32	-35.96	-29.11	325.40	260.33	-1.34	-1.05	10.73	2.78
	पोतघाट प्रबंधन	154.10	157.33	168.57	-72.30	-61.00	-41.76	-175.06	-46.92	-38.77	-24.78	-36.82
	पाइप लाइन पिगिंग इत्या.	30.59	31.24	33.47	-333.89	-321.83	-308.32	-964.04	-1091.33	-1030.30	-921.25	-1014.30
	बंकर एवं जलापूर्ति	55.32	56.48	60.52	7.94	9.59	14.09	31.62	14.35	16.98	23.27	18.20
	टर्मिनल सकल रूप से	2917.34	3009.04	3295.87	-434.22	-402.35	-10.60	-847.17	-14.88	-13.37	-0.23	-9.53

- (ख) बीपीसीएल की अपेक्षा है कि प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के जरिए विभिन्न गतिविधियों से निम्नानुसार अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होना चाहिए:

लाख रु . में

क्र.	गतिविधि	अतिरिक्त आय			कुल
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	कार्गो प्रहस्तन	1348.17	1391.81	1527.43	4267.41
2.	पोतघाट प्रबंधन	139.92	142.85	153.06	435.83
3.	पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि	48.28	49.29	52.81	150.38
4.	बंकर एवं जलापूर्ति	6.68	6.82	7.31	20.81
	कुल योग:	1543.05	1590.77	1740.61	4874.43

यद्यपि, बीपीसीएल ने वर्तमान दरों में आघांत 50.36% की वृद्धि की मांग की है, उसमें पाइप लाइन, पिगिंग इत्यादि और बंकर एवं जलापूर्ति गतिविधियों के अन्तर्गत अतिरिक्त आय की गणना करते हुए कथित वृद्धि दर का सख्ती से पालन नहीं किया है ।

- (xi) टर्मिनल के लिए सकल रूप से घाटे की लागत स्थिति के संदर्भ से, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित दरों में वृद्धि का औचित्य बताने की आवश्यकता है । ऊपर पैरा (x) (क) पर प्रकाशित संक्षिप्त परिणामों का विभिन्न गतिविधियों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए, ऊपर पैरा (x) (ख) में प्रकाशित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व स्थिति के साथ जोड़ते हुए , विश्लेषण किया गया है ।

- (xii) सकल जैटी के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के जरिए रू . 48.74 करोड़ के लक्षित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन की तुलना में प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति कुल रू . 8.47 करोड़ का घाटा दर्शाती है । जैसा कि पैरा xvii (ख) में जो आगे आ रहा है, बताया गया है, 2010-11 से 2012-13 तक वर्षों में वैसल आइडलिंग चार्ज (पोत बेकार खड़े रहने संबंधी प्रभार) की प्रस्तावित लेवी के तहत रू . 18 लाख के अतिरिक्त राजस्व की अभिकल्पना की गई है । इस प्रकार, प्रशुल्क में वृद्धि द्वारा पूरा किया जाने वाला घाटा रू . 8.29 करोड़ परिगणित होता है ।
- (xiii) पोतघाट प्रबंधन गतिविधि रू . 1.75 करोड़ का कुल घाटा दिखाती है जो प्रचालन आय का 36.82% है । बीपीसीएल द्वारा मांगी गई 50.36% की कुल वृद्धि की तुलना में यह प्राधिकरण इस सेवा पर 36.82% की दर से वृद्धि अनुमोदित करता है ताकि शून्य राजस्व (हानि-लाभ रहित) स्थिति प्राप्त की जा सके ।
- (xiv) पाइप लाइन सेवाएं प्रदान करने की गतिविधि अगले 3 वर्षों में कम्प्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, तरल नाइट्रोजन और बेपोराइजिंग सेवाएँ कुल रू . 9.64 करोड़ का घाटा दर्शाती है जो प्रचालन आय का 1014.30% है । बीपीसीएल द्वारा इन गतिविधियों पर 50.36% वृद्धि मांगी गई है । लागत विश्लेषण में प्रतिबिम्बित घाटे की स्थिति के मद्दे नज़र, यह प्राधिकरण इन गतिविधियों में बीपीसीएल द्वारा मांगा गया दर संशोधन अनुमोदित करने को तैयार है । इस दर वृद्धि से अगले तीन वर्षों में रू . 0.48 करोड़ की अतिरिक्त आय उत्पन्न होगी ।
- (xv) बंकरिंग सेवाएं और पोतों को ताजे पानी की आपूर्ति नामक गतिविधि 2007-08 से 2009-10 तक के 3 वर्षों के दौरान रू . 0.31 करोड़ का अधिशेष दिखाती है । जो प्रचालन आय का 18.2% है । अधिशेष स्थिति को देखते हुए वास्तव में, मामला तो, गतिविधिवार हानि-लाभ रहित / शून्य राजस्व की स्थिति बनाए रखने के लिए इस गतिविधि की दरों को 18.20% कम करने का बनता है । किंतु चूंकि सकल अथवा अखंडित रूप में जैटी रू . 8.29 करोड़ रूपये का घाटा दिखा रही है । यह प्राधिकरण इन गतिविधियों पर वर्तमान (प्रचलित) दरों को बनाए रखता है ।
- (xvi) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि 2.60 करोड़ रूपये का अधिशेष दिखाती है । बीपीसीएल ने पोतघाट शुल्क की दरों में आद्यांत 50.36% की वृद्धि मांगी है । यद्यपि इस प्राधिकरण की कथित (घोषित) स्थिति उन गतिविधियों के लिए प्रशुल्क में किसी वृद्धि को अनुमत करने की नहीं है जो अधिशेष दिखा रही हो, तथापि तथ्य यह है कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 इन तीन वर्षों में सकल अथवा अखंड रूप में टर्मिनल प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर रू . 8.29 करोड़ का घाटा दिखा रहा है । पोत घाट प्रबंधन में 36.82% की दर वृद्धि (रू . 1.75 करोड़ की अतिरिक्त आय), पाइप लाइन पिगिंग इत्यादि में 50.36% की दर वृद्धि (रू . 0.48 करोड़ की अतिरिक्त आय), और बंकर एवं जलापूर्ति में प्रचलित दर की यथास्थिति (रू . 0.31 करोड़ की अतिरिक्त आय) स्वीकारने पर भी रू . 5.75 करोड़ का शुद्ध घाटा रह जाएगा । चूंकि जैटी में प्रदत्त सुविधाओं का लाभ उठाने वाले उपयोगकर्ताओं का समूह तो एक ही है, यह प्राधिकरण पोत घाट शुल्क की दरों में उतनी मात्रा / सीमा में वृद्धि करने को अनुमोदन प्रदान करता है कि रू . 5.75 करोड़ का शेष घाटा पूरा हो जाए । प्रचलित पोतघाट शुल्क दरों में आद्यांत 6.78% की वृद्धि इस घाटे की भरपाई कर देगी और इसलिए यह प्राधिकरण उसको अनुमोदन प्रदान करता है । यहाँ यह उल्लेख करना है कि अगस्त 2007 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय दर वृद्धि निर्धारित करने में इस नजरिये / कार्यविधि का अनुसरण किया गया था ।

- (xvii) (क) बीपीसीएल ने (i) वैसल आइडलिंग चार्ज (पोत व्यर्थ में खड़े रहने संबंधी प्रभार (ii) पैनल्टी फॉर लो फ्लो रेट (निम्न प्रवाह दर के लिए जुर्माना / अर्थ दंड) और (iii) पैनल्टी फॉर लीकेज एट जैटी (जैटी में तेल रिसाव के लिए जुर्माना), ये तीन नई प्रशुल्क मदें आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है। इस पर आगामी उपपैराओं में चर्चा की गई है।
- (ख) पोत व्यर्थ में खड़े रहने संबंधी प्रभार - बीपीसीएल के अनुसार अनेक बार पोतों का प्रचालन ऐसे विभिन्न कारणों से रोकना पड़ता है जिसके लिए टैंक फार्म टैंकर्स को जिम्मेदार ठहराया जाता है। पोत के जैटी पर बर्थ करने के बाद प्रचालन आरम्भ करने के लिए आरम्भ में 4 घंटे दिए जाते हैं और प्रचालन पूरा होने के बाद 4 घंटे दिए जाते हैं। अक्सर पोत, समुद्री यात्रा पर निकलने के लिए, अनुमेय समय के भीतर तैयार नहीं होते हैं जिसके कारण, बीपीसीएल को समय और राजस्व का नुकसान होता है। जैटी पर पोतों के बेकार खड़े रहने से कतार में खड़े अन्य पोतों की बारी में विलम्ब होता है और जैटी भी खाली (बेकार) रहती है। बीपीसीएल ने प्रेषितियों पर लगाने के लिए पोत व्यर्थ में खड़े रखने संबंधी प्रभार, निवारक उपाय के रूप में प्रस्तावित किया है। इसने प्रस्तावित दर की गणना कमाई के अवसरों की प्रति घंटा हानि के संदर्भ से की है। एक वर्ष में कुल 17520 बर्थ घंटे (365 दिन X 24 घंटे X 2 बर्थ), वर्ष 2008-09 में बीपीसीएल के पास कुल 12985 घंटों की बर्थ ऑक्यूपेंसी (74.11%) थी और कुल 10220 घंटों का प्रचालन समय था। वर्ष 2008-09 में कुल राजस्व उत्पादन रु. 32.30 करोड़ रहा। प्रति घंटा रु. 31604/- राजस्व उत्पादन के आधार पर (रु. 32.08 करोड़ 10220 घंटों से विभाजित) बीपीसीएल ने पोत के अनावश्यक ठहरने के लिए रु. 30,000/- प्रति घंटा का जुर्माना अर्थदंड प्रस्तावित किया है। इस संबंध में मानसा द्वारा उठाई गई आपत्ति कुछ वस्तुओं / जिन्सों के लिए न्यूनतम प्रवाह दर अर्जित न करने और बीपीसीएल द्वारा प्रचलित जैटी पर बर्थ किए पोतों के व्यर्थ खड़े रहने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने हेतु जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट प्रावधानों के संदर्भ से है। जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट प्रावधान के अनुसार बर्थ किराया प्रभार के अलावा, प्रदत्त दरों पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार तब लगाया जाएगा जब कंटेनर / कार संवाहक पोतों से इतर कोई पोत प्रचालनों की समाप्ति के बाद 6 घंटे से भी ज्यादा बर्थ पर खड़ा रहेगा। इसके अलावा, जेएनपीटी के दरमान के अनुसार फर्नेस आइल, कार्बन ब्लैक, फीड स्टॉक, ब्राइट स्टॉक इत्यादि लीक्विड कार्गो ले जाने वाले पोतों के पास, 20 घंटे प्रतिदिन प्रभावी रूप से काम करने के लिए औसत प्रवाह दर बनाये रखने हेतु पर्याप्त तापक व्यवस्था होनी चाहिए यदि ऐसे पोतों की प्रवाह दर विनिर्दिष्ट दरों से नीचे गिरती है तो जेएनपीटी को यह अधिकार है कि वह दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करे। मानसा की नज़र में एक ही दोष / अपराध के लिए यह दोहरा दंड है कि यदि बीपीसीएल (ऊपर जेएनपीटी वसूले जा रहे दंडात्मक बर्थ किराए के साथ-साथ) अपनी जैटी में पोत के अधिक ठहरने के लिए प्रभार वसूलता है। इस बात को स्वीकार किया जाना है कि जब कोई पोत बर्थ पर जरूरत से ज्यादा ठहरता है तो वह प्रचालन समाप्त होने के बाद भी न केवल बर्थ पर बना रहता है (काबिज रहता है) बल्कि बीपीसीएल की भूमि की ओर की सुविधाएँ बाधित हो जाती हैं, और बीपीसीएल का राजस्व कमाने का समय व्यर्थ हो जाता है। इस प्रकार, जेएनपीटी के दरमान में समाविष्ट दंडात्मक बर्थ किराया, पोत के जरूरत से ज्यादा ठहरने के कारण जेएनपीटी के प्रचालनों पर आए दबावों की भरपाई के रूप में जबकि अपनी जैटी में पोत के जरूरत से ज्यादा ठहरने के लिए दंड लगाने का प्रस्ताव इसके राजस्व कमाने वाले समय की हानि की भरपाई के रूप में है। इस स्थिति के विचार से दंड लगाने हेतु बीपीसीएल का प्रस्ताव दोहरी प्रभार वसूली नहीं है।

यद्यपि, जेएनपीटी और बीपीसीएल के बीच निष्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट बीपीसीएल को पोत संबंधी प्रभार वसूलने का अधिकार तो नहीं देता, फिर भी यह ध्यान रखा जाना है कि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित प्रभार किसी पोत के उसके टर्मिनल में जरूरत से ज्यादा ठहरने के लिए दंड / जुर्माना है। प्रचालन पूरा होने के बाद उपयोगकर्ता की चूक के कारण पत्तन का टर्मिनल में जरूरत से ज्यादा ठहरने के लिए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/40/2008/ जीटीआईपीएल दिनांक 3 मार्च 2010 और आदेश सं. टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी दिनांक 19 सितम्बर 2008 के अधीन रु. 1,00,000/- प्रति घंटा का अर्थदंड अनुमोदित किया है। इस सादृश्यता पर, यह प्राधिकरण प्रचालन पूरा होने के 2 घंटे से आगे, उपयोगकर्ता की कमी / चूक के कारण पोत के बीपीसीएल की जैटी में ज्यादा ठहरने के लिए रु. 30,000/- प्रति घंटा अर्थ दंड को अनुमोदन प्रदान करता है।

जैसाकि पहले बताया गया है, बीपीसीएल ने पोत बेकार खड़ा रहने संबंधी प्रभार प्रेषिति पर प्रस्तावित किया है। चूंकि इस लेवी को जैटी में पोत के जरूरत से ज्यादा ठहरने के विरुद्ध निवारक उपाय के रूप में काम करना है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित पोत बेकार खड़े रखने संबंधी प्रभार को (इस रूप में) अनुमोदन प्रदान करता है कि यह प्रभार संबंधित पोतों से वसूला जायेगा, न कि प्रेषितियों से।

- (ग) कम / निम्न प्रवाह दर के लिए अर्थदंड:- बीपीसीएल ने बताया है कि अक्सर प्रवाह दर पर टैंकर की ओर से अथवा टैंक फार्म साइड से, टैंकों में पर्याप्त खाली जगह न बचने, टैंकों के टॉपिंग अप, पाइप लाइनों की खराब हालत, पोत टैंकों के अलग हट जाने के कारण, इत्यादि कारणों से प्रवाह दर में रुकावटें आ जाती हैं। कुछ पोत तो 50 घन मीटर प्रति घंटे के जितना कम प्रवाह दर देते हैं। कम प्रभाव दर से पोतों के प्रचालन का समय बढ़ जाता है और जैटी कार्गो की कम मात्रा के लिए अधिक समय तक व्यस्त हो जाती है। बीपीसीएल के अनुसार 62% मात्रा पीओएल पोतों से आती है जो 33% समय तक जैटी में बने रहते हैं जबकि 38% मात्रा रसायन वाही पोतों द्वारा दी जाती है जो जैटी में 67% समय बने रहते हैं। कार्यक्षमता में सुधार और पोतों के वापिस लौटने हेतु बीपीसीएल ने, उत्पादों की विभिन्न श्रेणियों के लिए न्यूनतम प्रवाह दर के अनुबंध के साथ उससे कम प्रवाह दर के लिए अर्थदंड प्रस्तावित किया है।

बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था कि वह प्रत्येक उत्पाद के संदर्भ में प्राप्त करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम प्रवाह दर की गणना का आधार स्पष्ट करे। इस खास प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत करने की बजाय, बीपीसीएल ने दिनांक 17 अगस्त 2010 के अपने पत्र में विभिन्न श्रेणियों के पोतों द्वारा अर्जित औसत प्रवाह दर प्रस्तुत किया है।

बीपीसीएल ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित न्यूनतम प्रवाह दर पिछले 7 वर्षों में अर्जित औसत पर आधारित हैं। चूंकि न्यूनतम प्रवाह दर, जैसाकि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित है, परिगणित करने का आधार स्पष्ट नहीं है। बीपीसीएल को सलाह है कि यदि उसे आवश्यक लगे तो वह पूरे ब्यौरे और अपेक्षित लागत विवरणी के साथ एक अलग प्रस्ताव लेकर आये। यह स्थापित किया जाना है कि अभिकल्पित क्षमता परिगणित करने के लिए मानी गई प्रवाह दरें प्रस्तावित न्यूनतम प्रवाह दरों के साथ तुलनीय हैं।

(घ) जैटी में तेल रिसाव / छलकाव: बीपीसीएल के अनुसार टैंक फार्म प्रचालन से जैटी में तेल छलक जाता है जो सुरक्षा के लिए खतरा बन जाता है। उस क्षेत्र को साफ करने के लिए भरपूर जनबल और उपकरणों की जरूरत होती है। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बीपीसीएल की अर्थदंड लगाने की मनशा है। मुख्य रूप से टैंक फार्म प्रतिनिधियों को जैटी में बरती जाने वाली सुरक्षा सावधानियों से अवगत करवाने के लिए, इस बारे में कोई दर प्रस्तावित करने की बजाए, बीपीसीएल ने यह इस प्राधिकरण पर छोड़ दिया है। किसी भी लागत ब्यौरे के अभाव में, जैटी पर रिसाव / छलकाव के लिए अर्थदंड लगाने हेतु किसी दर का निर्णय करना संभव नहीं है। अतएव, बीपीसीएल को सलाह है कि वह, आवश्यक समझे तो अपेक्षित लागत ब्यौरों के साथ एक अलग प्रस्ताव लेकर आए।

(xviii) मार्गदर्शियों में यह व्यवस्था है कि विलंबित भुगतानों पर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट (पीएलआर) से 2% अधिक दर पर ब्याज लिया जाएगा। यह सुनिश्चित है कि वर्तमान पीएलआर 12.25% है। इस प्रकार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज की दर 14.25% पर प्रदान की जा सकती है।

11.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण, **संलग्नक-III** पर संलग्न बीपीसीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदन प्रदान करता है।

11.2 बीपीसीएल का संशोधित दरमान और सशर्तताएँ, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बिताने के बाद प्रभाव में आएंगे और 31 मार्च 2013 तक लागू रहेंगे। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद अपने आप निष्प्रभावी हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से विस्तार प्रदान नहीं किया जाता है।

11.3 इस संबंध में बीपीसीएल विभिन्न लेखा वर्षों की समाप्ति के बाद 60 दिन के भीतर इस प्राधिकरण को, जेएनपीटी के जरिए, अपने वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। यदि बीपीसीएल प्रदत्त समय सीमा के भीतर इस प्राधिकरण को, जेएनपीटी के जरिए, अपने वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। यदि बीपीसीएल प्रदत्त समय सीमा के भीतर इस प्रकार की सूचना प्रदान करने में असफल रहता है तो जेएनपीटी, बीपीसीएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरम्भ कर सकता है।

11.4 बीपीसीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर भरोसा करके और की गई परिकल्पनाओं के आधार पर, जैसा कि विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है।

11.5 इस संबंध में बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूर्ण होने पर अर्थात् 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त तिमाही अवधियों के लिए, 15 दिन के भीतर वास्तविक मौलिक एवं वित्तीय निष्पादनता की रिपोर्ट उसी फार्मेट में प्रस्तुत करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरणियाँ दाखिल की गई हैं। रिपोर्टों के साथ, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जिन अनुमानों पर भरोसा किया गया, उनसे भिन्न जाने के कारण भी संलग्न किए जाने चाहिए। यदि दो सतत् तिमाहियों में वास्तविकों और अनुमानों के बीच अन्तर / भिन्नत (+) / (-) 20% पाया जाए तो टीएएमपी, बीपीसीएल से, समय पूर्व समीक्षा के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु आह्वान करेगा। यदि बीपीसीएल टीएएमपी द्वारा अनुबंधित की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्रवाई आरम्भ कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में की जाने वाली अगली

सामान्य समीक्षा के समय भिन्नताओं का विश्लेषण भी किया जा सकता है और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन, यदि कोई हो, प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार किया जायेगा ।

(अरविंद कुमार)  
सदस्य

भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमि.  
2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल की निष्पादनता का विश्लेषण

(लाख रु पयों में)

क्रम सं.	विवरण	दिनांक 7 अगस्त 2007 के प्रशुल्क आदेश में भरोसा किए गए अनुमान			वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात मी.ट. में	4,009,700	4,791,700	5,481,700	3,072,880	5,702,836	6,496,001
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>						
	(i) पोतघाट शुल्क	1957.57	2322.67	2611.57	1707.53	2917.26	3332.13
	(ii) पोतघाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	141.31	198.54	201.24	97.20	178.41	182.50
	(iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिपिंग, वेपोराइज़र इत्या.	40.30	47.68	48.26	27.11	89.84	36.23
	(iv) बंकर एवं जलापूर्ति	31.37	34.21	34.21	24.56	44.34	141.49
	<b>कुल (i) से (iv)</b>	<b>2170.55</b>	<b>2603.10</b>	<b>2895.28</b>	<b>1856.41</b>	<b>3229.85</b>	<b>3692.36</b>
II	प्रचालन लागत (मूल्य हास के बिना)						
	(i) पोतघाट शुल्क	261.64	218.36	228.00	94.33	126.21	251.37
	(ii) पोतघाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	27.92	23.28	24.28	49.05	46.57	114.80
	(iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिपिंग, वेपोराइज़र इत्या.	56.95	47.04	48.63	27.45	25.63	63.80
	(iv) बंकर एवं जलापूर्ति	12.59	10.50	10.97	21.60	20.94	51.38
	<b>कुल (i) से (iv)</b>	<b>359.10</b>	<b>299.18</b>	<b>311.88</b>	<b>192.43</b>	<b>219.35</b>	<b>481.35</b>
III	अमॉर्टाइज़ेशन	16.67	16.67	16.67	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्य हास	667.11	678.89	678.64	681.07	677.79	687.76
V	उपरिव्यय						
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन	0.00	0.00	0.00	107.01	145.28	203.06
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00	5.76	9.98	30.28
	<b>कुल (i) से (ii)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>112.77</b>	<b>155.27</b>	<b>233.34</b>
VI	<b>कुल व्यय (II+III+IV+V)</b>	<b>1042.88</b>	<b>994.74</b>	<b>1007.19</b>	<b>986.27</b>	<b>1052.41</b>	<b>1402.45</b>
VII	प्रचालन अधिशेष (I)-(VI)	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2177.45	2289.91
VIII	ब्याज एवं कर से पहले अधिशेष	1127.67	1608.36	1888.09	870.14	2177.45	2289.91
IX	नियोजित पूंजी	10631.53	9927.73	9224.23	10,364.57	9,640.61	8960.76
X	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1701.04	1588.44	1475.88	1,658.33	1,542.50	1,433.72
XI	क्षमता उपयोग	72.90%	87.12%	99.67%	55.87%	103.69%	118.11%
XII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	1701.04	1588.44	1475.88	926.52	1,542.50	1,433.72
XIII	शुद्ध अधिशेष / घाटा (VIII)-(XII)	-573.37	19.92	412.21	(56.38)	634.95	856.19
XVI	शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XVI / I % में)	-26.42%	0.77%	14.24%	-3.04%	19.66%	23.19%
XVII	औसत शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XVI / I % में)		-3.80%			13.27%	

संलग्नक -II

भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड  
समेकित आय और व्यय विवरण

(रु पये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	वास्तविक यातायात (मी. ट. में)	3072880	5702836	6496001	5485000	5600000	6000000	5485000	5600000	6000000
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>									
	(i) पोतघाट शुल्क	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32
	(ii) पोतघाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57
	(iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिपिंग, वेपोराइजर इत्या.	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	33.47	30.59	31.24	33.47
	(iv) बंकर एवं जलापूर्ति	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52
	<b>कुल (i) से (iv)</b>	<b>1,856.41</b>	<b>3,229.85</b>	<b>3,692.36</b>	<b>2,917.34</b>	<b>3,009.04</b>	<b>3,295.87</b>	<b>2,917.34</b>	<b>3,009.04</b>	<b>3,295.87</b>
II	<b>प्रचालन लागत मूल्य हास के बिना</b>									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	69.67	113.94	198.41	205.87	213.61	221.64	205.87	213.61	221.64
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	58.44	46.98	127.92	138.15	149.21	161.14	138.15	149.21	161.14
	(iii) रायल्टी / राजस्व भाग	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00
	(iv) बीमा	16.05	10.08	17.17	11.89	12.36	12.36	11.89	12.36	12.36
	(v) अन्य व्यय	48.27	48.35	137.85	143.03	148.41	153.99	143.03	148.41	153.99
	<b>कुल योग (i) से (v)</b>	<b>192.43</b>	<b>219.35</b>	<b>481.35</b>	<b>1,683.79</b>	<b>1,729.90</b>	<b>1,868.24</b>	<b>498.94</b>	<b>523.58</b>	<b>549.13</b>
III	मूल्य हास	681.07	677.79	687.76	836.45	874.45	874.45	836.45	874.45	874.45
IV	उपरिव्यय									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.84	210.70	218.62	226.84
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	5.76	9.98	30.28	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83
	<b>कुल योग (i) से (ii)</b>	<b>112.77</b>	<b>155.27</b>	<b>233.34</b>	<b>242.12</b>	<b>251.22</b>	<b>260.67</b>	<b>242.12</b>	<b>251.22</b>	<b>260.67</b>
	<b>कुल व्यय</b>	<b>986.27</b>	<b>1,052.41</b>	<b>1,402.45</b>	<b>2,762.36</b>	<b>2,855.57</b>	<b>3,003.35</b>	<b>1,577.51</b>	<b>1,649.26</b>	<b>1,684.25</b>
V	प्रचालन अधिशेष (I)-(II)-(III)-(IV)	870.14	2,177.45	2,289.92	154.98	153.47	292.51	1,339.83	1,359.78	1,611.62
VI	<b>ब्याज एवं कर से पहले अधिशेष</b>	<b>870.14</b>	<b>2,177.45</b>	<b>2,289.92</b>	<b>154.98</b>	<b>153.47</b>	<b>292.51</b>	<b>1,339.83</b>	<b>1,359.78</b>	<b>1,611.62</b>
VII	नियोजित पूंजी	10,364.57	9,640.61	8,960.76	11,200.31	11,125.85	10,251.40	11,191.98	11,117.52	10,243.07
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1,658.33	1,542.50	1,433.72	1,792.05	1,780.14	1,640.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89
IX	क्षमता उपयोग	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	926.52	1,542.50	1,433.72	1,792.05	1,780.14	1,640.22	1,790.72	1,778.80	1,638.89
XI	<b>शुद्ध अधिशेष / घाटा (VI)-(X)</b>	<b>(56.38)</b>	<b>634.95</b>	<b>856.20</b>	<b>(1,637.07)</b>	<b>(1,626.66)</b>	<b>(1,347.71)</b>	<b>(450.89)</b>	<b>(419.02)</b>	<b>(27.27)</b>
XII	पिछले आदेश में गलत ढंग से मानी गई अमॉर्टाइजेशन राशि प्रचलित प्रशुल्क वृत्त में अब वापिस जोड़ी गई है	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67
XIII	<b>कुल सामायोजित अधिशेष/घाटा(XI +XII)</b>	<b>(56.38)</b>	<b>634.95</b>	<b>856.20</b>	<b>(1,637.07)</b>	<b>(1,626.66)</b>	<b>(1,347.71)</b>	<b>(434.22)</b>	<b>(402.35)</b>	<b>(10.60)</b>

XIV	शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIII / I %में)	-3.04%	19.66%	23.19%	-56.12%	-54.06%	-40.89%	-14.88%	-13.37%	-0.32%
XV	औसत शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I % में)	13.27%			-50.36%			-9.53%		

संलग्नक II(क)

पोतघाट शुल्क के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1,707.53	2,917.26	3,332.13	2,677.32	2,763.99	3,033.32	2,677.32	2,763.99	3,033.32
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	55.74	91.15	158.36	164.70	170.89	177.31	148.23	153.80	159.58
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.47	107.43	116.02
	(iii) रायल्टी / राजस्व भाग	0.00	0.00	0.00	1,184.85	1,206.31	1,319.10	0.00	0.00	0.00
	(iv) बीमा	9.63	6.05	10.30	7.13	7.41	7.41	8.56	8.90	8.90
	(v) अन्य व्यय	28.96	29.01	82.71	85.82	89.05	92.39	102.98	106.85	110.87
	<b>कुल योग</b>	<b>94.33</b>	<b>126.21</b>	<b>251.37</b>	<b>1,442.49</b>	<b>1,473.66</b>	<b>1,596.23</b>	<b>359.24</b>	<b>376.98</b>	<b>395.38</b>
III	मूल्य हास	516.66	513.40	522.29	668.40	706.40	706.40	668.40	706.40	706.40
IV	उपरिव्ययों का आबंटित भाग									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	107.01	145.28	203.06	210.70	218.62	226.84	210.70	218.62	226.84
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	5.76	9.98	30.28	31.42	32.60	33.83	31.42	32.60	33.83
	<b>कुल (i) से (ii)</b>	<b>112.77</b>	<b>155.27</b>	<b>233.34</b>	<b>242.12</b>	<b>251.22</b>	<b>260.67</b>	<b>242.12</b>	<b>251.22</b>	<b>260.67</b>
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.56	1,429.39	1,670.87
VI	अधिशेष / घाटा	983.77	2,122.37	2,325.13	324.31	332.71	470.02	1,407.56	1,429.39	1,670.87
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	8,089.18	7,555.69	6,726.94	9,134.53	9,228.13	8,521.73	9,126.20	9,219.80	8,513.40
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1,294.27	1,208.91	1,076.31	1,461.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,362.14
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	आरओसीई क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	723.12	1,208.91	1,076.31	1,461.53	1,476.50	1,363.48	1,460.19	1,475.17	1,362.14
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (VI)-(X)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(893.46)	(52.63)	(45.78)	308.7
XII	पिछले आदेश में गलत ढंग से मानी गई अमॉर्टाइजेशन राशि प्रचलित प्रशुल्क वृत्त में अब जोड़ी गई है	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	16.67	16.67
XIII	कुल समायोजित अधिशेष / (घाटा) (X-XII)	(310.50)	913.46	1,248.82	(1,137.22)	(1,143.79)	(893.46)	(35.96)	(29.11)	(325.4)
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIII / I, % में)	-18.18%	31.31%	37.48%	-42.48%	-41.38%	-29.45%	-1.34%	-1.05%	10.73%
XV	औसत शुद्ध (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I, % में)		16.87%			-37.77%			2.78%	

संलग्नक II(ख)

फार्म 5 बी (i) लोडिंग आर्म, पोतघाट शुल्क प्रबंधन के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	97.20	178.41	182.50	154.10	157.33	168.57	154.10	157.33	168.57
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	6.97	11.39	19.84	20.59	21.36	22.16	16.47	17.09	17.73
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	29.22	23.49	63.96	69.08	74.60	80.57	11.05	11.94	12.89
	(iii) बीमा	3.21	2.02	3.43	2.38	2.47	2.47	0.95	0.99	0.99
	(iv) अन्य व्यय	9.65	9.67	27.57	28.61	29.68	30.80	11.44	11.87	12.32
	<b>कुल योग</b>	<b>49.05</b>	<b>46.57</b>	<b>114.80</b>	<b>120.65</b>	<b>128.12</b>	<b>136.00</b>	<b>39.92</b>	<b>41.89</b>	<b>43.93</b>
III	मूल्य हास	61.42	61.40	60.19	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77	62.77
IV	उपरिव्ययों का आबंटित भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	(13.27)	70.45	7.51	(29.32)	(33.56)	(30.21)	51.41	52.67	61.87
VI	<b>अधिशेष / घाटा</b>	<b>(13.27)</b>	<b>70.45</b>	<b>7.51</b>	<b>(29.32)</b>	<b>(33.56)</b>	<b>(30.21)</b>	<b>51.41</b>	<b>52.67</b>	<b>61.87</b>
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	950.70	887.03	836.00	773.23	710.46	647.69	773.23	710.46	647.69
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	152.11	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	84.99	141.92	133.76	123.72	113.67	103.63	123.72	113.67	103.63
XI	<b>शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XIII)</b>	(165.38)	(71.48)	(126.25)	(153.04)	(147.23)	(133.84)	(72.30)	(61.00)	(41.76)
XII	<b>शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XI / I, % में)</b>	-170.14%	-40.06%	-69.18%	-99.31%	-93.58%	-79.40%	-46.92%	-38.77%	-24.78%
XIII	<b>औसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII / I, % में)</b>		<b>-93.13%</b>			<b>-90.76%</b>			<b>-36.82%</b>	

फार्म 5 बी (i) पाइप लाइन, कंप्रेसर, वेपोराइज़र पिपिंग के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	27.11	89.84	36.23	30.59	31.24	33.47	30.59	31.24	33.47
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	3.48	5.70	9.92	10.29	10.68	11.08	32.94	34.18	35.46
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	17.53	14.09	38.38	41.45	44.76	48.34	22.10	23.87	25.78
	(iii) बीमा	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	1.90	1.98	1.98
	(iv) अन्य व्यय	4.83	4.83	13.78	14.30	14.84	15.40	22.88	23.75	24.64
	<b>कुल योग</b>	<b>27.45</b>	<b>25.63</b>	<b>63.80</b>	<b>67.23</b>	<b>71.52</b>	<b>76.06</b>	<b>79.83</b>	<b>83.77</b>	<b>87.86</b>
III	मूल्य हास	93.94	93.93	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03	96.03
IV	उपरिख्यो का आबटित भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	<b>(13.27)</b>	<b>70.45</b>	<b>7.51</b>	<b>(29.32)</b>	<b>(33.56)</b>	<b>(30.21)</b>	<b>51.41</b>	<b>52.67</b>	<b>61.87</b>
VI	अधिशेष / घाटा	(94.27)	(29.72)	(123.59)	(132.66)	(136.31)	(138.62)	(145.26)	(148.56)	(150.42)
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	1,452.09	1,354.78	1,274.97	1,178.94	1,082.91	986.89	1,178.94	1,082.91	986.89
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	232.33	216.76	203.99	188.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	129.81	216.76	203.99	188.63	173.27	157.90	188.63	173.27	157.90
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XIII)	(326.61)	(246.48)	(327.58)	(321.29)	(309.57)	(296.52)	(333.89)	(321.83)	(308.32)
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I, % में)	-1204.63%	-274.35%	-904.07%	-1050.15%	-991.07%	-885.99%	-1091.33%	-1030.30%	-921.25%
XIII	औसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII / I, % में)		<b>-794.35%</b>			<b>-975.74%</b>			<b>-1014.30%</b>	

संलग्नक II(घ)

जलापूर्ति, बंकरिंग एवं अन्यो के लिए लागत विवरणी

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान जैसे बीपीसीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर हमारे द्वारा सुधारे गए अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	24.56	44.34	141.49	55.32	56.48	60.52	55.32	56.48	60.52
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	3.48	5.70	10.29	10.29	10.68	11.08	8.23	8.54	8.87
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	11.69	9.40	25.58	27.63	29.84	32.23	5.53	5.97	6.45
	(iii) बीमा	1.61	1.01	1.72	1.19	1.24	1.24	0.48	0.49	0.49
	(iv) अन्य व्यय	4.83	4.83	13.78	14.30	14.84	15.40	5.72	5.94	6.16
	<b>कुल योग</b>	<b>21.60</b>	<b>20.94</b>	<b>51.38</b>	<b>53.42</b>	<b>56.60</b>	<b>59.95</b>	<b>19.96</b>	<b>20.94</b>	<b>21.97</b>
III	मूल्य हास	9.05	9.06	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25	9.25
IV	उपरिव्ययों का आबंटित भाग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	<b>(6.09)</b>	<b>14.34</b>	<b>80.86</b>	<b>(7.35)</b>	<b>(9.37)</b>	<b>(8.68)</b>	<b>26.11</b>	<b>26.29</b>	<b>29.30</b>
VI	<b>अधिशेष / घाटा</b>	<b>(6.09)</b>	<b>14.34</b>	<b>80.86</b>	<b>(7.35)</b>	<b>(9.37)</b>	<b>(8.68)</b>	<b>26.11</b>	<b>26.29</b>	<b>29.30</b>
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	139.56	130.23	122.85	113.60	104.34	95.09	113.60	104.34	95.09
VIII	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय	23.33	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
IX	क्षमता उपयोगिता	55.87%	103.69%	118.11%	99.73%	101.82%	109.09%	99.73%	101.82%	109.09%
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	12.48	20.84	19.66	18.18	16.69	15.21	18.18	16.69	15.21
XI	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (X)-(XIII)	(28.42)	(6.49)	61.21	(25.52)	(26.06)	(23.89)	7.94	9.59	14.09
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV / I, % में)	-115.69%	-14.64%	43.26%	-46.13%	-46.14%	-39.48%	-14.35%	-16.98%	-23.27%
XIII	औसत शुद्ध अधिशेष (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII / I, % में)	<b>-29.02%</b>			<b>-43.92%</b>			<b>-18.20%</b>		

**बीपीसीएल -आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी**  
**जवाहर लाल नेहरू पत्तन, शेवा, नवी मुंबई**

**दरमान**  
**अध्याय-1**

**1.1 परिभाषाएं**

इस दरमान में, जब तक कि प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ होगा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस धारी कोई भी ऐसा पोत जो केवल मात्र भारत में किसी पत्तन या स्थान और भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में लगाया गया हो।
- (ii) “विदेशगामी पोत” से अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई भी पोत होगा।
- (iii) “खतरनाक रसायन” पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम 1986 और समय-समय पर लागू नियमों के अंतर्गत खतरनाक रसायनों के उत्पादन, भंडारण और आयात नियम, 1989 की अनुसूची 1, अनुसूची 2 और अनुसूची 3 के अंतर्गत संदर्भित रसायन खतरनाक रसायन होंगे और ऐसे सभी रसायन इस वर्ग में शामिल होंगे।
- (iv) “मैरिन लोडिंग आर्म” का अर्थ है ऐसा उपकरण जिसके द्वारा तरल कार्गो पेट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त पोत पर से चढ़ाया / उतारा जाता है।
- (v) “वेपोराइज़र” से आशय उस उपकरण से है जिसके द्वारा खतरनाक रसायन के रूप में वर्गीकृत कार्गो के प्रचालन पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के उपयोग के लिए तरल नाइट्रोजन को वाष्पीकृत (वेपोराइज़्ड) किया जाता है।
- (vi) “पोत घाट प्रबंधन” का अर्थ है, जैटी में पोत के कार्गो प्रचालन के दौरान बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाएं।
- (vii) “कंप्रेसर” से अभिप्राय उस उपकरण से है, कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद जिस उपकरण से डॉक लाइनों की पिगिंग के लिए कंप्रेस्ड हवा आपूर्ति की जाती है।
- (viii) “पिगिंग” से अर्थ है कार्गो प्रचालन पूरा होने से पहले के बाद कंप्रेस्ड हवा नाइट्रोजन / पानी का प्रयोग करते हुए डॉक लाइनों को साफ करना / खाली करना / क्लीयर करना।

**1.2 सामान्य शर्तें और नियम / निबंधन**

- (i) (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय पताका का कोई विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश (कस्टम्स कन्वर्शन ऑर्डर) के आधार पर तटीय यात्रा पर जाने वाले पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशगामी पताका वाला विदेशगामी कोई पोत, नौवहन / पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा पर जाने वाले पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लदान करने वाले पत्तन द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय समान का लदान आरंभ करता है।

- (घ) ऐसे परिवर्तनों के मामलों में तटीय दरें उतराई पत्तन द्वारा उसी समय तक प्रभार्य होंगी जिस समय तक पोत तटीय कार्गो उतारने संबंध प्रचालन पूरा करता है; उसके तुरंत बाद से उतराई पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ङ) समर्पित भारतीय तटीय पोत को, लिसके पास पोत परिवहन माहनिदेशक जारी किया गया तटीय लाइसेंस है, तटीय दरों की पात्रता जताने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं है।
- (ii) पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन माहनिदेशक द्वारा जारी प्रमाणन में पोत को जो दर्जा दिया गया होगा वही उसे तटीय अथवा विदेशगामी वर्गीकृत करने में निर्णायक अवयव होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा उसका उद्गम (मूलस्थान) को इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (iii) (क) सभी डॉलर में अंकित प्रशुल्क, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगियों अथवा किसी सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा जैसा समय-समय पर अधिसूचित किया जा सकता है, अधिसूचित बाजार-क्रय दर पर अम.मुद्रा को समतुल्य भारतीय रूपयों में परिवर्तित करने के बाद ही वसूल / प्राप्त करेगी।
- (ख) पोत जिस तिथि को पत्तन सीमा में प्रवेश करेगा; वह तिथि / दिन ऐसे (मुद्रा) परिवर्तन का दिन / तिथि गिने जाएंगे।
- (ग) यदि कोई पोत पत्तन में तीस दिन से अधिक ठहरता है तो ऐसे पोतों के पत्तन में पहुंचने की तिथि से 30 दिन के भीतर एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार, समीक्षा के समय प्रचलित समुचित विनिमय दर के संदर्भ से भावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (iv) देयताओं की गणना के प्रयोजन से वजन की ईकाई (यूनिट) 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होंगे, आयतन की ईकाई (यूनिट) घन मीटर (क्यूबिक मीटर = मी<sup>3</sup>) और बड़ी मात्रा में तरल पदार्थों के लिए क्षमता मापने की ईकाई (यूनिट) 1000 लिटर्स होगा।
- (v) (क) समस्त तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनुसार रूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटीय कार्गो के लिए, कच्चा तेल समेत पीओएल से इतर, कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट अन्तरण और क्वे तथा भंडारण क्षेत्र के बीच (क्वे से भंडारण क्षेत्र तथा भंडारण क्षेत्र से क्वे के बीच) अंतरण के लिए पोत घाट शुल्क समेत सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें लगायी जानी चाहिए।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन से किसी विदेशी पत्तन से चला कोई कार्गो बाद में भारतीय पत्तन "ख" को पोतान्तरण के लिए जब भारतीय पोत "क" पर पहुंचता है तो वह तटीय यात्रा से संबंधित प्रभारों के लिए भी पात्र होगा। दूसरे शब्दों में भारतीय पत्तनों से / को तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा संवाहित कार्गो इस रियायत का पात्र होगा।
- (ङ) तटीय कार्गो के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में अंकित किए एवं वसूले जाएंगे।
- (vi) विलम्बित भुगतानों / धन वापसियों पर ब्याज

- (क) इस दरमान के अधीन उपयोगकर्ता विलंबित भुगतानों पर दंड-ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, बीपीसीएल-आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी विलंबित धनवापसियों पर दंडब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंड ब्याज की दर 14.25% होगी। दंड ब्याज की दर बीपीसीएल-आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी और पत्तन उपयोगकर्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धन वापसियों के मामले में विलंब सेवाएं पूरी होने की तिथि से अथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तिथि से केवल 20 दिन बाद ही गिना जाएगा।
- (घ) भुगतानों में विलंब बीपीसीएल-आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के केवल 10 दिन बाद ही गिना जाएगा। किन्तु यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी की संपत्तियों का उपयोग करने से पहले किया जाना हो, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित है, और / या इस दरमान में एक शर्त के रूप में जहां प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप से करना प्रदत्त है।
- (vii) सभी परिगणित प्रभार, प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर रूप पर राउंड-ऑफ किया जाएगा।
- (viii) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, सकल वजन अथवा आयतन का माप अथवा किसी अलग वस्तु की क्षमता की गणना करने में 0.5 तक के भिन्न (अंश) 0.5 यूनिट और 0.5 तथा उच्चतर अंश(भिन्न) एक यूनिट माने जाएंगे।
- (ix) उपयोगकर्ताओं से एक तार्किक स्तर से आगे विलंब के लिए, जिसके लिए बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी को उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, किसी भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (x) यदि कोई पोत, बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी की तट आधारित सुविधाएं खराब हो जाने या उपलब्ध न होने के कारण या किसी ऐसे कारण से जिसके लिए बीपीसीएल - आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी को जिम्मेदार ठहराया जा सके बेकार खड़ा रहता है तो पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि में प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के बराबर छूट बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी द्वारा अनुमत की जाएगी।
- (xi) (क) अधिसूचित दरमान में जहां कहीं किसी सेवा / कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, उसके लिए बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी प्राधिकरण को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकती है।
- (ख) उपर्युक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ प्रस्तावित तदर्थ आधार तब तक लगायी जा सकती है जब तक कि दर फाइनली अधिसूचित की जाए।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली दर समतुल्य सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर परिगणित की जानी चाहिए और इस (अंतरिम दर पर बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए।
- (घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारण रूप से भावी रूप से प्रभावी होगी। तदर्थ रूप से अंगीकार की गई अंतरिम दर उसी रूप तब तक मान्य होगी जब तक कि उसे अत्यधिक न पाया गया हो और उसमें पिछले प्रभाव (बीते समय से) कुछ संशोधन की जरूरत न महसूस की गई हो।

**अध्याय-II**  
**पोतघाट शुल्क प्रभार**

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	विदेशी दर प्रति मीटरिक टन (रु. में)	तटीय दर प्रति मीटरिक टन (रु. में)
<b>2.1 पेट्रोलियम उत्पाद</b>			
(1)	एसकेओ, एलडीओ	31.71	31.71
(2)	एचएसडी, एफओ, बेस ऑयल, सीबीएसएफ, एएचई	49.01	49.01
(3)	नाफथा एमएस	77.84	77.84
(4)	एएफएस	98.02	98.02
(5)	कच्चा तेल	43.25	43.25
<b>2.2 रसायन</b>			
(1)	एमईजी, स्टाइरीन, ब्यूटाइल एकीलेट, कच्चा ग्लाइकोल, एलएबी, जाइलीन	98.02	98.02
(2)	असंख्य रसायन	121.09	121.09
<b>2.3 अन्य तरल कार्गो</b>			
(1)	खाद्य तेल	51.90	51.90
(2)	अम्ल / तेजाब	98.02	98.02
(3)	शीरा	40.36	40.36

**नोट:**

- (क) बीपीसीएल -आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी केवल पोतघाट सुविधाएँ प्रदान करेगी, पाइप लाइनों के जरिए पंपिंग इन / आउट का कार्य आयातकों / निर्यातकों द्वारा, जेएनपीटी के साथ पंजीकृत टैंक फार्म प्रचालकों के जरिए करवाया जाएगा ।
- (ख) लीक्विड बल्क कार्गो का प्रहस्तन सामान्य रूप से पाइप लाइनों के जरिए अनुमत किया जाएगा ।
- (ग) आयात कार्गो के मामले में बिल ऑफ एंट्री / कोस्टल बिल ऑफ लेडिंग तथा निर्यात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल में प्रदत्त कार्गो विवरण, जो अनुसूची के अंतर्गत समाहित वस्तु विवरण के सबसे ज्यादा उपयुक्त हो, के आधार पर कार्गो का निर्धारण किया जाएगा ।
- (घ) पोतघाट शुल्क अनुसूची में अविशिष्ट / सामान्य श्रेणी के अंतर्गत किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह जानने के लिए कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में वर्णित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी एक के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है अथवा नहीं, आनुषंगिक सीमा शुल्क वर्गीकरण को देखा जाएगा ।
- (ङ.) आयात कार्गो के मामले में बिल ऑफ एंट्री / बिल ऑफ लेडिंग / कोस्टल बिल ऑफ लेडिंग में तथा निर्यात कार्गो के मामले में शिपिंग बिल / बिल ऑफ कोस्टल गुड्स में प्रदत्त घोषित टनेज / कार्गो के आयतन के माप के आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर पोतघाट शुल्क देयताएँ वसूल की जाएंगी ।
- (च) सकल टनेज / माप केन्द्रीय उत्पाद शुल्क विभाग द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित आउट-टर्न रिपोर्ट / इन्टेक सर्टिफिकेट अथवा पोत-सर्वेक्षक द्वारा जारी उल्लेख सर्टिफिकेट जैसे संबंधित दस्तावेज में विनिर्दिष्ट के अनुसार गिना / माना जाएगा । इन विवरणों के अभाव में, बीपीसीएल -आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी प्रशासन द्वारा वास्तविक जाँच परीक्षण द्वारा परिगणित टनेज / माप को ही सकल टनेज / माप माना जाएगा ।
- (छ) आयात अथवा निर्यात आवेदन अथवा सामान्य आयात घोषणा (इम्पोर्ट जनरल मेनिफेस्ट), अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन हेतु अनुरोध केन्द्रीय उत्पाद शुल्क / सीमा शुल्क विभाग द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित प्रमाण पत्र के साथ आना चाहिए ।

**अध्याय -III**  
**विविध प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	विदेशी दर	तटीय दर
3.1	पोतघाट शुल्क प्रबंधन प्रभार-लोडिंग आर्म / मध्यवर्ती पाइप लाइन के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु . 6.16	रु . 3.65
3.2	लोडिंग आर्म प्रभार जैटी में पेट्रोलियम कार्गो के प्रहस्तन के समय लोडिंग आर्म के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु . 6.84	रु . 4.10
3.3	पाइप लाइन प्रभार -बीपीसीएल -आईओसीएल - लीक्विड कार्गो जैटी की क्रॉस कंट्री पाइप लाइन के उपयोग के लिए	प्रति मी.ट.	रु . 37.59	रु . 22.55
3.4	कंप्रेसर प्रभार: बीपीसीएल -आईओसीएल कार्गो जैटी के कंप्रेसर का पाइप लाइन ब्लोइंग /पिगिंग आपरेशन के लिए उपयोग हेतु	प्रति घंटा	रु . 3759.00	रु . 2255.40
3.5	हार्ड पिगिंग प्रभार- पिगिंग आपरेशन के लिए हार्ड पिग के उपयोग के लिए - यदि बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी की पाइप लाइन उपयोग की गई है ।	प्रति आपरेशन	रु . 27064.80	रु . 16238.88
3.6	फोम (झाग) पिगिंग प्रभार- पिगिंग आपरेशन के लिए फोम पिग के उपयोग के लिए - यदि बीपीसीएल आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी की पाइप लाइन उपयोग की गई है ।	प्रति प्रचालन	रु . 18043.20	रु . 10825.92
3.7	तरल नाइट्रोजन प्रभार- श्रेणी "ए" उत्पादों के आयात / निर्यात के मामले में पिगिंग प्रचालन के लिए नाइट्रोजन खरीदने के लिए	प्रति मी.ट.	रु . 30072.00	रु . 18043.20
3.8	बीपीसी वेपोराइज़र प्रभार-बीपीसीएल -आईओसीएल लीक्विड कार्गो जैटी के नाइट्रोजन वेपोराइज़र के उपयोग के लिए	प्रति प्रचालन	रु . 11277.00	रु . 6766.20
3.9	बंकरिंग प्रभार: जैटी में बंकर ईंधन के प्रहस्तन के लिए	प्रति मी.ट.	रु . 30.00	रु . 18.00
3.10	जल प्रभार: पोतों को ताजे पानी की आपूर्ति के लिए	प्रति मी.ट.	अम. डा. 3.60	रु . 87.13
3.11	पोत के अधिक ठहरने के लिए प्रभार: प्रचालन पूरा होने के बाद, उपयोगकर्ता की गलती से 2 घंटे से ज्यादा ठहरने के लिए	प्रति घंटा	रु . 30000.00	रु . 18000.00