

(भारत के राजपत्र, असाधारण, की भाग III धारा 4 में प्रकाशित होनेवाले)
महा पत्तन के लिए दर प्राधिकर्ता

जी. संख्या 8

नई दिल्ली 11 जनवरी, 2011

अधिसूचना

महप पत्तन न्यास अधिनियम 1963(1963 के 38वाँ) की धारा 48,49 तथा 50 के तहत प्रदत्त शक्ति को प्रयोग करते हुए, महा पत्तनों के टारीफ प्राधिकर्ता से एतद्वारा, परिशिष्ट के आदेश के अनुसार दरमान में सामान्य संशोधन हेतु चेन्नै पोर्ट के प्रस्ताव को निपटान किया जाता है ।

(रानी जादव)
अध्यक्ष

महा पत्तनों के टारीफ प्राधिकर्ता
(मामला सं.टी ए एम पी/45/2008-चे.पो.ट्र.)

चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

आदेश

(10 नवम्बर 2010 को पारित)

यह मामला, दरमान में सामान्य संशोधन के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट (चे.पो.ट्र.) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. 31 मार्च 2008 तक विधिमान्य के साथ दिनांक 7 मार्च 2006 का आदेश द्वारा मार्च 2006 में मौजूदा चे.पो.ट्र. के दरमान को अनुमोदित किया गया। अप्रैल 2008 में चे.पो.ट्र. की अनुरोध पर, संदर्भ दिनांक 14 जुलाई 2008 का आदेश, यह प्राधिकर्ता ने चे.पो.ट्र. के दरमान को 30 सितम्बर 2008 तक विस्तार किया तथा सामान्य संशोधन प्रस्ताव को तुरंत फाइल करने हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी गई ।

3.1 चे.पो.ट्र. ने दि. 18 सितम्बर 2008 के पत्र द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव को फाइल किया । चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल की गई प्रस्ताव अपूर्ण था तथा प्रारूप दरमान को शामिल नहीं किया गया था, हम अपने पत्र दिनांक 3 अक्टूबर 2008 में चे.पो.ट्र. को अन्य चीजों के साथ, प्रस्तावित दरमान प्रारूप को प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध किए थे ।

3.2 इसी बीच, चे.पो.ट्र. के अनुरोध पर, यह प्राधिकर्ता ने, समय-समय पर चे.पो.ट्र. के दरमान की विधिमान्यता को विस्तार किया है, और आदेश सं. टी ए एम पी/36/2005-चे.पो.ट्र. दि. 31.03.2010 द्वारा, अद्यतन विस्तार 30 सितम्बर 2010 तक किया गया, बशर्ते कि, अनुपात लागत से ज्यादा अधिशेष तथा दि. 1 अप्रैल 2008 से अवधि के लिए स्वीकार्य प्रोदभूत वापसी को अगली बार निर्धारित होनेवाले टैरिफ में पूर्ण रूप में शामिल किया जाएगा ।

3.3 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट ने अपने पत्र दि. 24 अक्टूबर 2008 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 3 अक्टूबर 2008 द्वारा अन्य मांगे गए विवरण प्रस्तुत किया गया तथा बताया कि दरमान को हाल ही में प्रस्तुत किया जाएगा । अनुस्मारकों के बाद, चे.पो.ट्र. ने दि. 9 जनवरी 2009 के लिफाफे में प्रारूप दरमान को प्रस्तुत किया है ।

3.4 चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत प्रारूप दरमान के प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह अवलोकित किया गया था कि प्रभारों के शुल्क को शासित कुछ शर्तों की जोड़/निकालना/नवीकरण के अलावा, दि. 18 सितम्बर 2008 के प्रस्ताव के आधार पर मौजूदा दर में कोई परिवर्तन प्रभावित नहीं किया । हम, इसलिए प्रस्ताव का पावती देते वक्त, दरमान के संशोधित प्रारूप को प्रस्तुत करने हेतु च.पो.ट्र. से अनुरोध किया ।

4.1 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनी दिनांक 18 सितम्बर 2008, 24 अक्टूबर 2008 तथा 9 जनवरी 2009 के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में किए गए मुख्य पहलुओं को सारांश निम्न प्रकार से है :-

- (i) वर्ष 2006 में चे.पो.ट्र. के दरमान के सामान्य संशोधन के बाद, वेतन, मरम्मत व उपस्करों का अनुरक्षण तथा बर्थ, विद्युत तथा पानी प्रभार, ईंधन मूल्य, ड्रेजर के सूखा डक तथा प्लवनशील क्राफ्ट आदि के कारण व्यय में वृद्धि हुई ।
- (ii) पोर्ट द्वारा प्रचलनात्मक अधिशेष तथा निबल अधिशेष को बनाए जाने पर भी, पोर्ट व्यय का कुल योजना आंतरिक संसाधन से ही वहन किया जाता है । XI प्लान अवधि के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तावित महा परियोजना निम्न प्रकार से है :-

(रुपये करोड़ों में)

क्रम. सं.	परियोजना का नाम	व्यय
1.	एण्णूर-मणली सड़क सुधार परियोजना	309
2.	चेनल बेसिन तथा बर्थ की गहराई	143
3.	चेन्नै पोर्ट का आधुनिकीकरण	200
4.	रो-रो जेट्टी का निर्माण	40
5.	तट रक्षा	50
6.	कन्टेनर स्क्रीनिंग उपस्कर	40
7.	अर्ध-यांत्रिक कोयला कन्वेयर	48
	कुल	830

- (iii) इसके अलावा, नगर सड़कों में संकुलन हेतु कार्गो यातायात में बाधा न आने तथा सार्वजनिक सुविधा के लिए कार्गो प्रचालन पर नियंत्रण के लिए एलिवेटड कारिडर परियोजना की लागत हेतु 50% पोर्ट द्वारा वहन किया जाना है ।
- (iv) दूसरे कंटेनर टर्मिनल विकास हेतु 15.5 मी तक गहराई का प्रावधान हेतु अम्बेडकर डक में ड्रेजिंग के लिए लगभग रु.25 करोड़ भी पोर्ट द्वारा खर्च किया जाना चाहिए ।
- (v) इसके अलावा, दि.01.01.2007 से प्रभावी, पोर्ट कर्मचारियों के वेतन संशोधन के कारण, रु.45 करोड़ से रु.60 करोड़ तक के अतिरिक्त वार्षिक जिम्मेदारी, पोर्ट द्वारा प्राक्कलित किया गया ।
- (vi) वेतन संशोधन प्रभाव को ध्यान में रखते हुए दरमान के सामान्य संशोधन के प्रयोजनार्थ लागत विवरणिका का परिकलन किया गया, व्यय के लिए 4.6% तथा निवेशों पर 16% वापसी के विचार में वृद्धि प्रतिशत के आधार पर कर के भी लेखाकृत किया गया ।
- (vii) वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के तीन वर्षों के प्रत्येक कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप के आधार पर मौजूदा टैरिफ पर प्रस्तावित वृद्धि (क्रास – सबसिडाइजेशन के बाद) निम्न प्रकार से है :-

क्रम. सं.	कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप	संशोधन के प्रस्तावित %
1.	सामान्य कार्गो	20%
2.	क्रेनेज ए एफ एल टी	5%
3.	एफ.सी. तंगम	---
4.	अयस्क लोहा	45%
5.	पी ओ एल	---
6.	वेयर हाऊस	---
7.	पोर्ट देयता	----
8.	टोवेज व पाइलटेज	10%
9.	बर्थिंग व मूरिंग	10%
10.	सालवेज व डाइवर्स	---
11.	रेलवे	110%*

* संशोधन प्रतिशत में टर्मिनल प्रभार वृद्धि शामिल नहीं है ।

- (viii) रु.130.70 करोड़, रु.137.10 करोड़ तथा रु.143.80 करोड़ को क्रमशः वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11 के दौरान प्रस्तावित संशोधन के साथ अतिरिक्त राजस्व के रूप में बनाने का प्रस्ताव है ।
- (ix) संकल्प सं.55 दि. 30 अगस्त 2008 द्वारा न्यासी मंडल ने चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव को अनुमोदित किया । चे.पो.ट्र. ने दि. 30 अगस्त 2008 को संपन्न बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति को प्रस्तुत किया है ।
- (x) पोर्ट द्वारा, निजी टर्मिनल प्रचालन से प्राप्त रायल्टी/राजस्व हिस्से के लिए एक एसक्रो लेखे का पोर्ट द्वारा अनुरक्षण नहीं किया जाता है ।
- (xi) प्रेषित प्रारूप दरमान के शर्तों में कुछ जोड़/नवीकरण/हटाने के लिए चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तावित किया गया है ।

4.2 पोर्ट के संपूर्ण रूप में, चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत संकलित लागत विवरणिका में दर्शाए अनुसार वित्तीय/लागत प्रभाव निम्न प्रकार से सार दिया गया है :-

(रुपए लाखों में)

विवरण	मौजूदा टारिफ़ में प्राक्कलन		
	2008-09	2009-10	2010-11
यातायात (मे.टर्नों में)	64	67.20	70.57
प्रचालन आय (क्रास सबसाइडिज़ेशन रहित)	64649.08	67692.85	70815.04
वापसी के बाद निबल अधिशेष	15381.84	13977.32	12202.01
कर के लिए प्रावधान	(4572.99)	(4318.79)	(3770.42)
कर के बाद निबल अधिशेष	10628.85	9658.33	8431.59
प्रचालन आय के % के रूप में निबल अधिशेष	16.44%	14.27%	11.91%
निबल अधिशेष के औसत %	14.21%		

<p>द्वारा, रेलवे प्रभार के संशोधन हेतु रेलवे के साथ इस मामले पर विचार के लिए सलाह दिया। यह रेलवे कार्यकलाप को क्रॉस सबसिडाइज करने अन्य कार्यकलाप जारी रखना यह उक्त नहीं होगा।</p>													
<p>(ii) यह प्राधिकर्ता, दि. 7 मार्च 2006 आदेश के पैरा 12(vii) (बी) में, पोर्ट सेवा तथा बर्थ भाड़ा के ड्रेजिंग लागत को, प्रत्येक सेवा के लिए ड्रेजर कार्य दिन की संख्या या ड्रेज की गई मात्रा के आधार पर ठीक आबंटन हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी।</p>	<p>पोर्ट के सब जगह अर्थात् जहाजों के प्रचालन को सुविधाजनक बनाने हेतु सभी बर्थों में ड्रेजिंग कार्य चलाया जाता है। स्लडज एवं स्थान के आधार पर प्रत्येक बर्थ में ड्रेज की गई मात्रा में विभिन्नता होगा तथा तदनुसार ड्रेजिंग दिनों की संख्या में भी विभिन्नता होगी। फिरभी, ड्रेजिंग कार्य मुख्यतः पोर्ट तथा डाक कार्यकलाप पर संबंधित होने के कारण वार्षिक लेखा में ड्रेजिंग व मराइन सर्वेक्षण के तहत अलग रूप में दर्शाने पर भी लागत शीट में समरूप अनुपात में पोर्ट देयता, टोवेज व पाइलटेज तथा बर्थिंग व मूरिंग के लिए ड्रेजिंग लागत को परिकल्पित किया गया।</p>												
<p>(iii) यह प्राधिकर्ता अपने दिनांक 7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा 12(xi) (एच) में, प्रापण किए गए नए क्रेन, खासकर 150 टन क्षमता के फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग पर्याप्त नहीं होने के कारण चे.पो.ट्र. को इस पर विचार करके सुधारात्मक उपाय निकालने की सलाह दी गई। पिछले 3 साल के लिए 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन की उपयोगिता को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत किया जाना चाहिए।</p>	<p>पिछले तीन साल के लिए 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग निम्न प्रकार से है :-</p> <table border="1" data-bbox="746 943 1492 1173"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>प्रति दिन औसत मॉंग</th> <th>प्रति दिन औसत आपूर्ति</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>0.28</td> <td>0.28</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>0.21</td> <td>0.21</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>0.41</td> <td>0.41</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	प्रति दिन औसत मॉंग	प्रति दिन औसत आपूर्ति	2005-06	0.28	0.28	2006-07	0.21	0.21	2007-08	0.41	0.41
वर्ष	प्रति दिन औसत मॉंग	प्रति दिन औसत आपूर्ति											
2005-06	0.28	0.28											
2006-07	0.21	0.21											
2007-08	0.41	0.41											
<p>(iv) दि. 7 मार्च 2006 के आदेश की पैरा 12 xxviii(डी) द्वारा, डाक के अंदर निजी उपस्कर के उपयोग के संबंध में एक पारदर्शी प्रक्रिया को बनाने के लिए चे.पो.ट्र. को निर्देश दिया गया तथा व्यापार को ध्यान में रखते हुए संबंधित कार्यकलापों को नियमित किया जाए।</p>	<p>दरमान के मॉजूदा प्रावधानों के अनुसार 10% क्रेनेज भुगतान पर चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा डाक के अन्दर निजी उपस्करों को अनुमति दिया जाता है। टी ए एम पी ने अपने पत्र सं.टी ए एम पी/03/2006-विविध, दि.29.09.2006 में बताया कि निजी क्रेनों के लिए भाड़ा प्रभार, उपस्कर के मालिक द्वारा निर्धारित किया जाता तथा चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट के दरमान या टी ए एम पी अनुमोदन के तहत नहीं आएगा। टी ए एम पी के उपरोक्त पत्र को देखने पर, पोर्ट ने अपने उपयोगकर्ताओं से उनके भाड़ा प्रभारों को टी ए एम पी द्वारा अनुमोति किए जाने के लिए कहा था। उसके बाद टी ए एम पी के अनुमोदन मांगते हुए कई क्रेन उपस्कर मालिकों ने अपने प्रस्ताव प्रेषित किए थे। अब, टी ए एम पी अपने पत्र सं. टी ए एम पी/53-2002-विविध दि.04.06.2009 द्वारा, क्रेन प्रचालकों के प्रस्तावों को संलग्न करते हुए पोर्ट को निर्देश दिया कि, टैरिफ मार्गदर्शन 2005 के अनुसार प्रारंभिक उक्त कार्रवाई लिया जाए तथा आगे बताया कि, चेन्नै पोर्ट अपने पार्टियों को टी ए एम पी को जाने के बदले चे.पो.ट्र. के साथ विचार करने के लिए कहा जाए। इस संबंध में, यह सुझाव दिया गया कि पोर्ट के अन्दर सेवा प्रदान हेतु निजी क्रेन प्रचालक के लिए निर्धारित होनेवाले टैरिफ, समरूप क्रेनों के लिए</p>												

		ट्रस्ट द्वारा प्रभावित दरों के तुल्य हो ।																												
	(v) उपयोगकर्ता से पोर्ट उपस्कर का नुकसान तथा मरम्मत लागत की वसूली के संबंध में, यह प्राधिकर्ता दि.7 मार्च 2006 के आदेश की पैरा 12(xxx) में, परिसंपत्तियों को बीमाकृत करने की संभावनाओं पर विचार करने हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी । इस संबंध में ली गई कार्रवाई उल्लेख किया जाए ।	ट्रस्ट के परिसंपत्तियों को बीमा कंपनियों में बीमाकृत नहीं किया गया । फिरभी, अवसर आने पर, ट्रस्ट द्वारा अनुरक्षित निधि में से वहन किया जाता है ।																												
	(vi) यह प्राधिकर्ता अपने आदेश दिनांक 7 मार्च 2006 {पैरा सं.12 (xxxi)} ने कार्य दिन के दूसरी तथा तीसरी पारि के दौरान तथा इतवार पर कोई पाति के दौरान या पोर्ट छुट्टी में 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्यचालन के लिए प्रति पारि रु.10,000/- शुल्क हेतु अनुमोदन दिया है बशर्ते कि यह दर, अगले समीक्षा के दौरान, बेस रेट में उक्त समायोजन को प्रभावित करने द्वारा हटा दिया जाएगा । यह माना जाता है कि, पोर्ट द्वारा कोई कार्रवाई नहीं ली गई ।	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>जहाज कार्य</th> <th>गैर-जहाज कार्य</th> <th>कुल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>25</td> <td>9</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>19</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>14</td> <td>3</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>66</td> <td>13</td> <td>79</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 व 3 पारि के लिए फ्लोटिंग क्रेन उपयोग की संख्या बहुत कम है । इसलिए, पिछले संशोधन जब उपयोगकर्ता उच्च दर पर शुल्क को यह बताते हुए मना किए कि टन के आधार पर पहले ही व्यापार के लिए एक समस्या है, के लिए उपयोगकर्ताओं के अनुरोध के आधार पर 2 व 3 पारियों के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्यचालन हेतु रु.10,000/- प्रतिपारि को जारी किया गया ।</p>	2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या				वर्ष	जहाज कार्य	गैर-जहाज कार्य	कुल	2006	25	9	34	2007	8	0	8	2008	19	1	20	2009	14	3	17	कुल	66	13	79
2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या																														
वर्ष	जहाज कार्य	गैर-जहाज कार्य	कुल																											
2006	25	9	34																											
2007	8	0	8																											
2008	19	1	20																											
2009	14	3	17																											
कुल	66	13	79																											
	(vii) दि. 7 मार्च 2006 के यह प्राधिकर्ता के बादेश के पैरा 12(xxxvi) (+) द्वारा, लागत विवरण तथा विस्तृत कार्यचालन सहित “प्रोग्रेस”, “मुत्तु” तथा “युटिलिटी” के संबंध में भाड़ा प्रभारों के लिए नए प्रस्तावों को फाइल करने की सलाह दी गई । अब तक, चे.पो.ट्र. से कोई ऐसे प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया गया ।	चे.पो.ट्र. ने सूचित किया कि, दरमान के दर 18 चेपटर vi के तहत पाइलट तथा मूरिंग लांचस के लिए सामान्य दर का प्रस्ताव है । वास्तव में प्रोग्रेस”, “मुत्तु” तथा “युटिलिटी” पाइलट लांचस के लिए अलग-अलग दर निर्धारण के लिए अपेक्षा नहीं पड़ा ।																												
	(viii) मार्च 2005, के संशोधित टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 5.9 व 6.8 के अनुसार, टैरिफ को उत्पादकता स्तर के साथ जोड़ना चाहिए । इस संबंध में, दि. 7 मार्च	उत्पादकता स्तर, वर्ष के दौरान सम्हलाई के यातायात पर निर्भर है । सम्हलाई के यातायात के लिए उपयोग होनेवाले सेवा कार्गो प्रकृति तथा चालन तथा उपयोगकर्ता की आवश्यकताओं पर निर्भर है । इन परिस्थितियों में, विभिन्न प्रचालन/सेवा के लिए उत्पादकता स्तर को सूचित करने की संभावना नहीं है ।																												

	<p>2006 के आदेश के पैरा सं. 12 (xxxix) (ए) में विभिन्न प्रचालन/सेवाएँ के लिए उत्पादकता स्तर निर्धारण कार्य प्रारंभ किया जाए। चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव में, फिरभी, विभिन्न प्रचालन/सेवाएँ के लिए अनुरक्षित किए जानेवाले उत्पादकता स्तरों के बारे में सूचित नहीं किया गया।</p>											
<p>3.</p>	<p>चे.पो.ट्र. ने बताया कि, पोर्ट से राष्ट्रीय राजमार्ग तक कार्गो यातायात के बाधाहीन प्रचालन हेतु एलिवेटड कारिडार परियोजना के पुनरुद्धार तथा पुनरस्थान की 50% लागत को वहन किया जाना है। इस कथन में चे.पो.ट्र. ने यह बताना है कि, प्रस्तावित परियोजना के लिए क्या अलग एस पी वी बनाया गया तथा क्या पोर्ट द्वारा 50% तक लागत के वहन हेतु भारत सरकार द्वारा कोई निर्णय लिया गया है।</p>	<p>निम्नलिखित को माँगते हुए, दि.03.03.2009 को पोत परिवहन मंत्रालय को एक पत्र प्रेषित किया गया है।</p> <p>(i) तमिलनाडु सरकार द्वारा मांगे गए दावे के आधार पर पूर्ण लागत हेतु चेन्नै पोर्ट से मदुरवायल तक एलिवेटड एक्सप्रेसवे के कार्यान्वयन में चेन्नै पोर्ट की भागीदारी तथा राजमार्ग विभाग, तमिलनाडु सरकार के स.आ. एमएस सं.63 के अनुसार भविष्य दिन में तमिलनाडु सरकार से 50% लागत प्राप्त करने हेतु मंत्रालय का सैद्धांतिक अनुमोदन।</p> <p>(ii) चेन्नै पोर्ट को, तमिलनाडु सरकार को भुगतान की गई राशि को, ब्याज-मुफ्त अग्रिम के रूप में वहन करने तथा भविष्य के दिन में तमिलनाडु सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति किए जाने के लिए अनुमति।</p> <p>(iii) आवश्यक स्पष्टीकरण तथा परियोजना के कार्यान्वयन के लिए संबंधित राज्य सरकारी विभाग/एजन्सियों को प्रस्ताव भेजने के लिए एन एच ए आई के साथ काम करने के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट को अनुमति दी गई।</p>										
<p>4.</p>	<p>(ए) चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल किया गया लागत विवरणिका (फार्म-3ए) में यह दर्शाया गया है कि, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए रु.398.81 करोड़ तक नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमतीय वापसी के बाद वास्तविक अधिशेष बनाया गया था।</p>	<p>कर देयता रहित लागत शीटों को संशोधित किया गया तथा संलग्न किया गया। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए संशोधित लागत विवरणिका के अनुसार नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमतीय वापसी निम्न प्रकार से है :-</p> <table border="1" data-bbox="703 1417 1449 1648"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>राशि (रुपए करोड़ों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>22.00</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>90.31</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>241.95</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>354.26</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि (रुपए करोड़ों में)	2005-06	22.00	2006-07	90.31	2007-08	241.95	कुल	354.26
वर्ष	राशि (रुपए करोड़ों में)											
2005-06	22.00											
2006-07	90.31											
2007-08	241.95											
कुल	354.26											
	<p>(बी) वर्ष 2008-09 के लिए चे.पो.ट्र. ने रु.153.82 करोड़ के अतिरिक्त अधिशेष प्राक्कलित किया गया। इसके अलावा, वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए मौजूदा दरमान पर वापसी के बाद रु.261.79 करोड़ अतिरिक्त अधिशेष भी दर्शाया गया है। इसलिए वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अतिरिक्त अधिशेष रु.415.61 करोड़ जो 19.10% तक परिकलित किया</p>	<p>वर्ष 2008-09 के लिए कर से पहले 46.40 अतिरिक्त अधिशेष</p> <p>वर्ष 2009-10 के लिए कर से पहले 227.67 प्राक्कलित अतिरिक्त अधिशेष।</p> <p>वर्ष 2010-11 के लिए कर से पहले प्राक्कलित 150.78 अतिरिक्त अधिशेष</p>										

	<p>गया तथा 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचलनात्मक आय के रूप में दर्शाया गया है। यह स्थिति वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए रु.398.81 करोड़ पूर्व अधिशेष को टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार समायोजन करने पर वृद्धि होगा।</p>	<p>वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए कर से पहले 424.85 अतिरिक्त अधिशेष का कुल</p> <p>यह प्राक्कलित किया गया है कि पोर्ट के कर देयता रु.80 से 100 करोड़ तक प्रतिवर्ष होगा, जिसे उपलब्ध अधिशेष का प्राक्कलन में लेना चाहिए।</p>
	<p>(सी) यह माना जाता है कि मौजूदा टारिफ में प्रस्तावित वृद्धि तर्कसंगत नहीं ठहराया गया तथा चे.पो.ट्र. में मौजूदा टैरिफ में कम संशोधन के मामले हो सकता है बशर्ते कि वर्ष 2005-06 से पोर्ट पर अन्वूनी परियोजना के विकास हेतु बी ओ टी प्रचालको से राजस्व हिस्से के रसीदों के वास्तविक तथा प्राक्कलित इनफ्लो को रिकार्ड करते हुए चे.पो.ट्र. द्वारा एस्करो लेखा के संवीक्षा प्रस्तुत किया जाना है। (इस परिशिष्ट के दूसरे भाग में इस संबंध के अलग पैरा को चे.पो.ट्र. द्वारा संदर्भित किया जा सकता है) इन परिस्थितियों में चे.पो.ट्र. ने सभी कार्यकलापों के लिए मौजूदा दरों को जारी करने का कारण चे.पो.ट्र. द्वारा बताया जा सकता है। इसलिए सभी कार्यकलापों के लिए मौजूदा दर को जारी रखने हेतु कारण चे.पो.ट्र. बताना चाहिए।</p>	<p>बिल्लिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार लेखाकरण के सामान्य फ्रेमवर्क को ही पोर्ट द्वारा पालन करना चाहिए। अलग लेखा कोड आबंटित करके राजस्व हिस्से/रायल्टी जो सी सी टी पी एल से प्राप्त है को अलग रूप में लेखाकृत किया गया है। यह पोर्ट प्रचालन आय का एक भाग होगा। इस विचार में, यह माना जाता है कि, अलग एस्करो लेखा का सृजन पोर्ट के लेखाकरण नीति के विरुद्ध है। बी ओ टी प्रचालक से प्राप्त रायल्टी के लिए कोई अलग लेखा अनुरक्षित किया गया है। संपूर्ण रायल्टी को कन्टेनर टर्मिनल कार्यकलाप के आय माना जाएगा तथा ऐसे शामिल होने पर उत्पन्न अधिशेष को अन्य घाटा कार्यकलाप को क्रॉस सबसिडाइज़ किया जाएगा।</p>
5.	<p>चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल किया गया प्रस्ताव से यह देखा जा सकता है कि, अन्य चीजों के साथ, पोर्ट के आय कर देयता के विचार में पोर्ट ने टैरिफ प्रस्ताव को सृजन किया है। यह अवलोकित किया जा सकता है कि, महा पत्तनों के तथा वहाँ के प्रचलित निजी टर्मिनल टैरिफ निर्धारण/ संशोधन के लिए आय कर को अनुमति नहीं दिया गया।</p>	<p>कर देयता को हटाकर ही लागत शीटों को संशोधित किया गया।</p>
6.	<p>वाणिज्य आधार पर अपने ही विचार पर दरों को कम करने हेतु सभी महा पत्तन न्यासों को</p>	<p>चे.पो.ट्र. ने सूचित किया कि, दरों में कमी को मेसर्स सी पी सी एल द्वारा तेल आयात के लिए विस्तृत किया गया है। रियायती करार की प्रति प्रस्तुत किया गया है।</p>

	<p>सामान्य रियायती इस प्राधिकर्ता से किया गया है, ऐसे घटौती, अगर कुछ चे.पो.ट्र. द्वारा प्रभावित किया गया हो तो उसका सूची दिया जाए तथा यातायात वृद्धि पर प्रदान ऐसे रियायती का प्रभाव को मदवार विश्लेषण किया जाए ।</p>	
<p>7.</p>	<p>उक्त एल ए के आर्टिकल 10 से नोट किए अनुसार चे.पो.ट्र. तथा सी आई टी पी एल के बीच लाइसेंस करार के कारण चे.पो.ट्र. ने 29 अधिशेष कर्मचारियों को पहचाना । अधिशेष मानवशक्ति पर एक संक्षिप्त टिप्पणी तथा ऐसे मानव शक्ति पर व्यय का आबंटन को मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 2.6.1 को ध्यान देते हुए स्पष्ट किया जाए ।</p>	<p>वर्ष 2006 में कार्य बल 306 था जो दि. 01.07.2009 को 292 तक कम हो गया । कार्य बल में 14 कमी को दि.07.03.2007 के बल 29 के अधिशेष कर्मचारी से समायोजित किया गया । बाकि 15 अधिशेष को एस क्यू 3, एस क्यू 4 व ई क्यू तथा एस क्यू 2 पर, II कन्टैनर टर्मिनल आने के बाद एम क्यू 2, क्षेत्र – 5 का एक हिस्से के लिए उपयोग किया गया था तथा भूतपूर्व क्षेत्र - V को क्षेत्र – IV के साथ विलयन किया गया था तथा कर्मचारियों को, क्षेत्र – IV के लिए उपयोग किया गया था ।</p>
<p>8.</p>	<p>मार्च 2005 के मार्गदर्शन के खण्ड 2.6.2 के अनुसार, तकनालजिकल परिवर्तनों के अनुसार मेनिंग स्केल/डाटम को नियमित रूप में समायोजन करने की अपेक्षा है । पोर्ट प्रचालन के लिए मेनिंग स्केल पर राष्ट्रीय औद्योगिक ट्रिबुनल अवार्ड को, दिनांक 23 मई 2006 के राजपत्र की अधिसूचना सं. एल3/011/1/2000-आई आर (एम) में श्रम मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया । स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क के संशोधन कार्यवाही से संबंधित, दि. 20 फरवरी 2008 का पत्र सं.टी 2/14170/ 2005/ए आर द्वारा मेनिंग स्केल/डाॅटम के संशोधन पर संबंधित पार्टियों के साथ चे.पो.ट्र. पहले ही लगा रहा था तथा अंतिम निर्णय के बाद अपने दरमान में संशोधित दरमान को शामिल करने के लिए सहमत हुए । इस विषय चे.पो.ट्र. द्वारा निम्नलिखित को</p>	<p>ट्रिबुनल अवार्ड का कार्यान्वयन नहीं हुआ है । ट्रिबुनल अवार्ड के कार्यान्वयन, मेनिंग स्केल/डाटम आदि के संशोधन पर, स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क पर संशोधन की कार्रवाई को लिया जाएगा ।</p>

	प्रस्तुत किया जाए ।	
	(i) पोर्ट प्रचालन के लिए मेनिंग स्केल/डाटम कब संशोधित किया गया था ।	
	(ii) चे.पो.ट्र. द्वारा यह पुष्टि किया जाए कि क्या संशोधित मेनिंग स्केल के अनुसार प्रस्ताव रखा गया है ।	
	(iii) ट्रिबुनल अवार्ड के अनुसार संशोधित मेनिंग स्केल को प्रारूप दरमान में शामिल किया जाए ।	
	(iv) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए थ्रोपुट प्रोजेक्शन्स के लिए कार्गोवार लागत सहित, ट्रिबुनल अवार्ड के अनुसार मौजूदा मेनिंग स्केल तथा संशोधित मेनिंग स्केल को दर्शाते हुए एक तुलनात्मक विवरणिका चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।	
9.	स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग व फारवर्डिंग शुल्क संशोधन के लिए चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव को निपटान करते हुए यह प्राधिकर्ता दिनांक 3 जुलाई 2008 को आदेश पारित किया है । दि. 3 जुलाई 2008 के उक्त आदेश संबंधित कार्यवाही में, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क संशोधन के विलयन हेतु चे.पो.ट्र. से सहमत हुआ ताकि व्यापक मूल्यांकन किया जाए तथा स्टीवडोरिंग प्रचालन तथा सी व एफ प्रचालन के लिए समीक्षा प्रभारों की विधिमान्यता, आगे की टैरिफ साइकिल के लिए संपूर्ण रूप में चे.पो.ट्र. के दरमान के अनुसार होगा । यह फिरभी, देखा गया है कि, दिनांक 3 जुलाई 2008 के आदेशानुसार, स्टीवडोरिंग शुल्क तथा सी व एफ शुल्क को समीक्षा किए जैसे नहीं माना जाता है ।	ऊपर, पाइन्ट 8 में प्रस्तुत जैसे ।

	चे.पो.ट्र. यह स्पष्ट किया जाए	
10.	वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए चे.पो.ट्र. तथा सरकार के बीच के समझौता ज्ञापन की प्रतियाँ की अवलोकनार्थ प्रस्तुत किया जाए ।	वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट तथा सरकार के बीच के समझौता ज्ञापन की प्रतियाँ प्रस्तुत किया गया है ।
11.	वर्ष 2009-10 पहले ही शुरू होने के कारण तथा निर्धारित टैरिफ़ विधिमान्यता अवधि 3 साल होने के कारण, अनुमोदन होनेवाले संशोधित टैरिफ़, वर्ष 2011-12 तक होगा । इसलिए 2011-12 के लिए लागत प्राक्कलन तथा विवरणिका को भी प्रस्तुत किया जाए । संशोधित विवरणिका को तैयार करते वक्त, वर्ष 2008-09 के लिए ऑखडे को ब.प्रा. 2009-10 के आधार पर संशोधित भविष्य वर्षों के लिए वास्तविक तथा अनुमानित के संदर्भ में तथा मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के अनुसार अद्यतन की अपेक्षा है ।	लागत विवरणिका में वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक ऑखडे को अद्यतन किया गया तथा वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलन के आधार पर, भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित किया गया ।
II	वित्तीय/लागत विवरणिका (संपूर्ण पोर्ट)	
1.	संपदा तथा रेलवे कार्यकलाप रहित सभी कार्यकलापों के लिए निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरणिका चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।	सभी कार्यकलाप/उप कार्यकलाप के लिए लागत विवरणिका, निर्धारित प्रपत्र में, अनुलग्नक 5ए(i) 5बी(i) 5 सी(i), 5 डी (i), 5ए (iii), 5बी (iii) में प्रस्तुत किया गया है ।
2.	क्षमता : संपूर्ण रूप में पोर्ट की क्षमता वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08, 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रमशः 48 मिलियन टन (एम टी), 50.00 एम टी, 51.08 एम टी, 52.61 एम.टी., 55.24 एम.टी., तथा 58.00 एम टी उल्लेखित किया है ।	अपने इनपुट के आधार पर महा पत्तनों के विशिष्ट बर्थ कार्गो के पदार्थ-वार क्षमता को मंत्रालय द्वारा संकलित किया जाता है तथा संबंधित वित्त वर्ष के लिए दि.31 मार्च को प्रत्येक पोर्ट के लिए डिजाइन्ट क्षमता को निर्धारित करता है । दि.31 मार्च 2006, 2007 व 2008 को महा पत्तनों के क्षमता को प्रस्तुत करनेवाली विवरणिका सहित मंत्रालय से प्राप्त पत्र की प्रति प्रस्तुत किया गया है ।

	<p>(i) मंत्रालय के मार्गदर्शन के अनुसार दि. 31 मार्च 2007 को कम्प्यूटर किए जाने वाले बर्थवार डिजाइन क्षमता प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पाया गया ।</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक दि. 31 मार्च के लिए चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत तथा मंत्रालय द्वारा प्रेषित पदार्थवार क्षमता नीचे दर्शाया गया है</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टनों में)</p> <table border="1" data-bbox="703 389 1465 896"> <thead> <tr> <th>पदार्थ</th> <th>05-06</th> <th>06-07</th> <th>07-08</th> <th>08-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पी ओ एल</td> <td>11.25</td> <td>11.25</td> <td>11.80</td> <td>11.39</td> </tr> <tr> <td>अयस्क</td> <td>8.00</td> <td>8.00</td> <td>8.00</td> <td>9.75</td> </tr> <tr> <td>कोयला (थर्मल)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2.49</td> </tr> <tr> <td>ऊर्वरक</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>सामान्य थोक कार्गो</td> <td>17.55</td> <td>15.55</td> <td>16.10</td> <td>9.83</td> </tr> <tr> <td>कन्टेनर (मिलियन टन में)</td> <td>12.00</td> <td>15.20</td> <td>17.45</td> <td>19.15</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>48.80</td> <td>50.00</td> <td>53.35</td> <td>52.61</td> </tr> <tr> <td>कन्टेनर (लाख टी ई यूएस में)</td> <td>10.00</td> <td>12.66</td> <td>14.54</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	पदार्थ	05-06	06-07	07-08	08-09	पी ओ एल	11.25	11.25	11.80	11.39	अयस्क	8.00	8.00	8.00	9.75	कोयला (थर्मल)	0	0	0	2.49	ऊर्वरक	0	0	0	0	सामान्य थोक कार्गो	17.55	15.55	16.10	9.83	कन्टेनर (मिलियन टन में)	12.00	15.20	17.45	19.15	कुल	48.80	50.00	53.35	52.61	कन्टेनर (लाख टी ई यूएस में)	10.00	12.66	14.54	0
पदार्थ	05-06	06-07	07-08	08-09																																											
पी ओ एल	11.25	11.25	11.80	11.39																																											
अयस्क	8.00	8.00	8.00	9.75																																											
कोयला (थर्मल)	0	0	0	2.49																																											
ऊर्वरक	0	0	0	0																																											
सामान्य थोक कार्गो	17.55	15.55	16.10	9.83																																											
कन्टेनर (मिलियन टन में)	12.00	15.20	17.45	19.15																																											
कुल	48.80	50.00	53.35	52.61																																											
कन्टेनर (लाख टी ई यूएस में)	10.00	12.66	14.54	0																																											
<p>3.</p>	<p>यातायात</p> <p>(i) चे.पो.ट्र. ने, वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रमशः 64.00 एम टी, 67.20 एम टी तथा 70.56 एम टी तक यातायात बताया गया । आई पी ए द्वारा प्रकाशित आँखड़े यह बताते हैं कि, चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वर्ष 2008-09 के दौरान 57.49 एम.टी. तक सम्हलाई की गई । इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए यातायात आँखड़े को, अनुगामी वर्षों के लिए वास्तविक तथा यातायात प्राक्कलन के संदर्भ में अद्यतन किया जाए । वर्ष 2008-2009 के अनुगामी वर्षों में, प्राक्कलन को पाँच वर्ष/वार्षिक योजना तथा चालू/संभाव्य वृद्धि के प्राक्कलन के अनुरूप है, इसे चे.पो.ट्र. द्वारा सुनिश्चित किया जाए ।</p>	<p>पंचवर्षीय योजना तथा चालू/संभाव्य वृद्धि में प्राक्कलन के अनुरूप ही यह प्राक्कलन है ।</p> <table border="1" data-bbox="703 1314 1465 1545"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मंत्रालय का लक्ष्य</th> <th>सम्हलाई की गई यातायात (मिलियन टनों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>64.00</td> <td>57.49</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>64.00*</td> <td>1.41 (जून 2009 तक)</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>64.00*</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>* मंत्रालय का निर्देश सं.पीटी/11033/18/2009/पीटी दि.23.04.2009 के अनुसार है ।</p>	वर्ष	मंत्रालय का लक्ष्य	सम्हलाई की गई यातायात (मिलियन टनों में)	2008-09	64.00	57.49	2009-10	64.00*	1.41 (जून 2009 तक)	2010-11	64.00*																																		
वर्ष	मंत्रालय का लक्ष्य	सम्हलाई की गई यातायात (मिलियन टनों में)																																													
2008-09	64.00	57.49																																													
2009-10	64.00*	1.41 (जून 2009 तक)																																													
2010-11	64.00*																																														
	<p>(ii) बजट प्राक्कलन 2009-10 की</p>	<p>बजट प्राक्कलन 2009-10 की प्रति संलग्न है । फिरभी, रेशनलाइज्ड</p>																																													

	<p>प्रति के अभाव में, वर्ष के लिए प्राक्कलित लागत विवरणिका के जाँच नहीं हो पाया। चे.पो.ट्र. द्वारा अवलोकनार्थ, इस दस्तावेज को प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>डिस्ट्रीब्यूशन आफ कार्गो (आर डी सी) बैठक के दौरान प्रस्तुत अनुसार वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलित यातायात 64 एम टी है। उपरोक्त टनेज के आधार पर वर्ष 2009-10 के लिए प्रचालन आय को प्राक्कलित किया गया। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए टनेज में अनुपाततः वृद्धि का लक्ष्य रखा गया।</p>
	<p>(iii) वर्ष 2005-06 से 2010-11 के दौरान सम्हलाई की गई। सम्हलाई होनेवाली जहाजों की संख्या को प्रस्तुत किया गया। प्रत्येक ग्रूप में ऐसे जहाजों के जी आर टी को विदेश जानेवाली तथा तटीय के ब्रेक-अप के रूप में प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान सम्हलाई की गई जहाजों की संख्या, प्रशासनिक प्रतिवेदन की तालिका 7 के तहत उपलब्ध है।</p>
	<p>(iv) चे.पो.ट्र. पर कन्टेनर टर्मिनल चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (सी सी टी एल) द्वारा प्रचलित होने के कारण, सिर्फ चेन्नै पोर्ट द्वारा सम्हलाई होनेवाले कार्गो को ही टैरिफ फोरकास्ट में शामिल किया जाए।</p>	<p>चे.पो.ट्र द्वारा सम्हलाई होनेवाले कार्गो के लिए ही टैरिफ अनुमान को प्रस्तुत किया गया है तथा सी सी टी पी एल का शामिल नहीं है।</p>
4.	<p>प्रचालन आय</p> <p>(i) टैरिफ प्रस्ताव को फाइल करने हेतु निर्धारित प्रपत्र के नोट-3 से फार्म 2 बी में, प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन का प्रावधान महा पत्तन न्यासों द्वारा अपेक्षित है। चे.पो.ट्र. द्वारा ऐसे परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया। मौजूदा दरमान तथा प्रस्तावित दरमान पर वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में प्रचालन आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में आय का परिकलन प्रस्तुत किया गया है।</p>
	<p>(ii) चे.पो.ट्र. ने सी सी टी एल से प्राप्त/प्राप्त होनेवाले राजस्व हिस्से पर विचार किया तथा वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए कन्टेनर सम्हलाई आय के रूप में दर्शाया है। इस विचार में, चे.पो.ट्र. द्वारा</p>	<p>सभी वर्ष के लिए कन्टेनर सम्हलाई आय के तहत विचार किया गया वास्तविक/प्राक्कलित आय का विवरण नीचे दर्शाया गया है।</p>

	निम्नलिखित पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए ।	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="4">वास्तविक</th> <th colspan="3">प्राक्कलन</th> </tr> <tr> <th>05-06</th> <th>06-07</th> <th>07-08</th> <th>09-10</th> <th>09-10</th> <th>10-11</th> <th>11-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्राप्ति हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति</td> <td></td> <td></td> <td>1707.14</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>कन्टैनों पर घाट शुल्क</td> <td>3.85</td> <td>3.38</td> <td>9.68</td> <td>4.32</td> <td>4.67</td> <td>4.67</td> <td>5.67</td> </tr> <tr> <td>कन्टैनों पर भण्डार शुल्क</td> <td>0.96</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>कन्टैनों पर डेमुरेज प्रभार</td> <td>0.13</td> <td>0.20</td> <td>0.35</td> <td>0.94</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>सी सी टी पी एल - रायल्टी आय</td> <td>7196.67</td> <td>8600.07</td> <td>10173.52</td> <td>11570.13</td> <td>11250</td> <td>11815</td> <td>12400</td> </tr> <tr> <td>सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>33.33</td> <td>33.33</td> <td>33.33</td> <td>33.33</td> <td>33.33</td> </tr> <tr> <td>कैल</td> <td>7201.61</td> <td>8603.65</td> <td>11924.02</td> <td>11608.72</td> <td>11288</td> <td>11853</td> <td>12439</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	वास्तविक				प्राक्कलन			05-06	06-07	07-08	09-10	09-10	10-11	11-12	गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्राप्ति हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति			1707.14					कन्टैनों पर घाट शुल्क	3.85	3.38	9.68	4.32	4.67	4.67	5.67	कन्टैनों पर भण्डार शुल्क	0.96	-	-	-	-	-	-	कन्टैनों पर डेमुरेज प्रभार	0.13	0.20	0.35	0.94	-	-	-	सी सी टी पी एल - रायल्टी आय	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	11250	11815	12400	सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम	-	-	33.33	33.33	33.33	33.33	33.33	कैल	7201.61	8603.65	11924.02	11608.72	11288	11853	12439
विवरण	वास्तविक				प्राक्कलन																																																																				
	05-06	06-07	07-08	09-10	09-10	10-11	11-12																																																																		
गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्राप्ति हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति			1707.14																																																																						
कन्टैनों पर घाट शुल्क	3.85	3.38	9.68	4.32	4.67	4.67	5.67																																																																		
कन्टैनों पर भण्डार शुल्क	0.96	-	-	-	-	-	-																																																																		
कन्टैनों पर डेमुरेज प्रभार	0.13	0.20	0.35	0.94	-	-	-																																																																		
सी सी टी पी एल - रायल्टी आय	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	11250	11815	12400																																																																		
सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम	-	-	33.33	33.33	33.33	33.33	33.33																																																																		
कैल	7201.61	8603.65	11924.02	11608.72	11288	11853	12439																																																																		
बी)	<p>चे.पो.ट्र में कन्टैनर टर्मिनल के विकास तथा प्रचालन हेतु चेन्नै अन्तर्राष्ट्रीय कन्टैनर टर्मिनल प्रा.लि.(सी आई टी पी एल) को चे.पा.ट्र ने रियायती प्रदान किया। सी आई टी पी एल अपने टैरिफ प्रस्ताव जो पत्र सं सी आई पी टी एल/टी ए एम पी/2009/002 दिनांक 5 मार्च 2009 (पोर्ट की टिप्पणी हेतु दिनांक 25 मार्च 2009 को पत्र से टी ए एम पी/10/2009-सी आई टी पी एल द्वारा टैरिफ प्रस्ताव की एक प्रति भेजी गई थी) के तहत इस प्राधिकर्ता के सामने फाइल किया गया टैरिफ प्रस्ताव में, बताया कि, सी आई टी पी एल ने मई 2009 से आंशिक रूप में प्रचालन को प्रारंभ करेगा । इसलिए विचाराधीन सभी वर्ष के लिए सी आई टी पी एल से प्राप्य राजस्व हिस्से को भी विचार किया जाना तथा मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 2.8.3 के अनुसार किया जाए ।</p>	<p>लाइसेंस करार के शर्तों के अनुसार, लाइसेंस प्रदान की दिनांक (1.5.07)से 24 माह से पहले निर्माण कार्य समाप्त किया जाएगा । फिर भी, दि.30.4.09 से प्रभावी 161 दिनों तक समय का विस्तार प्रदान किया गया तथा इसलिए निर्माण अवधि 8.10.09 को समाप्त होगा । उसके बाद, प्रचालन के दौरान एम जी टी को प्रभावित किया जाएगा । इसलिए सी आई टी पी एल से पट्टे किराया को तात्कालिक रूप में विचार किया गया है तथा लाइसेंसकर्ता से राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किया गया (चे.पो.ट्र अपनी दि.24 जून 2010 के संशोधित प्रस्ताव में सी आई टी पी एल से राजस्व हिस्से प्राप्ति पर भी विचार किया गया)</p>																																																																							

<p>सी)</p>	<p>यह अवलोकनीय है कि इस प्राधिकर्ता अपनी दि.7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा सं (vi)(सी)द्वारा चे.पो.ट्र पर टैरिफ निर्धारण करते वक्त संबंधित वर्षों के लिए राजस्व हिस्से के 50% तक किया तथा शेष 50% प्राप्ति को चे.पो.ट्र द्वारा एस्करो लेखा पर स्थानांतरण किया जाना है । रायल्टी/राजस्व हिस्से प्राप्ति तथा अन्दरूनी विकास व्यय के लिए वर्षवार एस्करो लेखा अनुरक्षण तथा चे.पो.ट्र के अगले टैरिफ समीक्षा के दौरान इस लेखा को यह प्राधिकर्ता को प्रस्तुत करने हेतु, चे.पो.ट्र सहमत होने पर भी, दि.24 अक्टूबर 2008 के पोर्ट के पत्र के अनुसार चे.पो.ट्र अपेक्षित एस्करो लेखा अब तक नहीं खोला गया । चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणिकाओं में, एस्करो लेखा कोई वापसी नहीं दर्शाया गया है । एस्करो लेखा के लिए ऐसे प्राप्ति के 50% को संबंधित वर्षों में अलग रूप में रखे बिना, संपूर्ण राजस्व हिस्से को आय के रूप में चे.पो.ट्र द्वारा विचार किया गया। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए प्राक्कलित आय तथा वास्तविक आय के बीच समरूप तुलना हेतु, लागत विवरणिका में संबंधित वर्षों के लिए आय के रूप में वास्तविक राजस्व हिस्से प्राप्ति में से सिर्फ 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए ।</p> <p>वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए एस्करो लेखा का विवरण चे.पो.ट्र प्रस्तुत नहीं किया गया । इसलिए वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए चे.पो.ट्र के वार्षिक लेखा में दर्शाए गए प्रोदभूत राजस्व अंश प्राप्ति क्रमशः रु.71.97 करोड तथा रु.86 करोड के 50% को वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के</p>	<p>मद 4 (सी) में सामान्य शीर्ष के तहत प्रस्तुत अनुसार ।</p>
------------	---	---

	<p>लिए प्राक्कलित प्रचालन आय को पोर्ट राजस्व के रूप में जोडा जाए । राजस्व अंश की राशि में से अगर कोई अन्दरूनी परिसंपत्ति सृजित किया गया हो तो उसे एस्करो लेखा में स्थानांतरित किया जाना था, ऐसे परिसंपत्तियों के मूल्य को नियोजित पूँजी में शामिल नहीं किया जाए तथा एस्करो लेखा निधि से सृजित परिसंपत्ति के रूप में आर ओ सी ई के दावा दे प्रयोजन हेतु वापसी के लिए पात्र नहीं होगा</p>	
(iii)	<p>नोट-1 से फार्म 2 में, पोर्ट के दरमान में डेमुरेज वर्ग के अनुसार कार्गो के औसत भण्डार समय विश्लेषण को प्रस्तुत करने हेतु महा पत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तुत किए जाने की अपेक्षा है । ऐसे कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया । मौजूदा भण्डार प्रभार तथा प्रस्तावित प्रभार के भण्डार आय के लेखा पर आय का परिकलन तथा विश्लेषण चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।</p>	<p>उपयोगकर्ता द्वारा भरा हुआ क्षेत्र के आधार पर भण्डार डेमुरेज प्रभार को वसूल किया जाता है । आयातकार निर्यातकार, कार्गो प्रकृति, कार्गो प्रकार आदि तथा स्टीमर एजन्टों जैसे विभिन्न विषयों पर, भण्डार प्रयोजनार्थ क्षेत्र निवास निर्भर है ।</p>
(iv)	<p>ए. प्रारूप दरमान में चे.पो.ट्र ने एंकोरेज शुल्क का प्रस्ताव रखा है । फिर भी, आय विवरणिका में एंकोरेज से कोई आय पर विचार किए जैसे नहीं था ।</p> <p>बी.चे.पो.ट्र ने सूखा डाक प्रचालन से प्राप्त प्राक्कलित आय का प्राक्कलन किया है । फिरभी, प्रारूप दरमान में कोई दर का प्रस्ताव नहीं है ।</p>	<p>लागत विवरणिका में एंकोरेज से आय को, बर्थ भाडा प्रभार शीर्ष के तहत बुक तथा लेखाकृत किया गया है।</p> <p>प्राक्कलित आय सूखा डाकिंग क्षेत्र के लिए है ।</p>
(v)	<p>वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रस सबसिडाइजेशन के रूप में क्रमशः रु.46.49 करोड, रु.47.89 करोड तथा रु.49.13 करोड को प्रचालन आय के तहत चे.पो.ट्र ने विचार किया है सहायक परिकलन के अभाव में अधिशेष जेनरेटिंग</p>	<p>अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रस सबसिडाइजेशन का परिकलन शीट प्रस्तुत किया गया है ।</p>

	<p>कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन को जोड नहीं हो पाया । विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन को चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किया जाए । अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन के लिए अनुपात का आधार भी स्पष्ट किया जाए ।</p>																									
(vi)	<p>ए. वर्ष 2005-06,2006-07 तथा 2007-08 के लिए पूर्वावधि आय के रूप में क्रमशः रु.11.75 करोड रु.16 करोड तथा रु.102 करोड दर्शाया गया है । वर्ष 2007-08 के लिए रु.102 करोड पूर्वावधि आय के संबंध में आय का मदवार विवरण दें । वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए सिर्फ 5 करोड को पूर्वावधि आय के लिए कारण बताए ।</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्वावधि आय का मदवार विवरण प्रस्तुत किया गया है । (चे.पो.ट्र.द्वारा प्रस्तुत सूची में, लाइसेंस शुल्क, घाटशुल्क, जहाज संबंधित आय, कुँए का पानी आपूर्ति, जुर्माना ब्याज, विद्युत प्रभार उपस्कर भाड़ा आदि के प्राप्ति संबंधित पूर्वावधि मदों को दर्शाया गया है)</p> <p>वर्ष 2007-08 के दौरान पूर्वावधि आय के रु.102 करोड के लिए मदवार ब्रेकअप विवरण प्रस्तुत है । उपरोक्त राशि का मुख्य कारण है कि, मेसर्स ए पो लि., प्रदूषण शुल्क, प्रतिपूर्ति राशि तथा गैर-प्राप्ति तथा गैर-यानान्त्रण यातायात हेतु मेसर्स सी सी टी एल द्वारा भुगतान की प्रतिपूर्ति राशि पर ब्याज तथा वित्त वर्ष 2003-04 से संबंधित आय कर विभाग से प्राप्त आय कर वापसी आदि है । चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दी गई सूची से लिए उपरोक्त कथित मदों के लिए आय नीचे दिया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु.लाखों में)</p> <table border="1" data-bbox="703 1355 1536 2047"> <thead> <tr> <th>मदें</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> <th>कुल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आय कर वापसी</td> <td>784.39</td> <td>160.70</td> <td>945.09</td> </tr> <tr> <td>टीएनईबी के साथ जमा पर ब्याज</td> <td>23.53</td> <td>24.85</td> <td>48.38</td> </tr> <tr> <td>भूमि लागत पर दि.31.03.07 तक एण्णूर पोर्ट लि. से प्राप्त ब्याज</td> <td>--</td> <td>1582.04</td> <td>1582.04</td> </tr> <tr> <td>नॉन-ट्रान्सशिपमेंट यातायात की गैर-उपलब्धी के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त प्रतिपूर्ति पर ब्याज तथा प्रतिपूर्ति के लिए वि.व. 2004-05 – 1193.62 वि.व. 2005-06 – 1942.04 वि.व. 2006-07 – 2068.59</td> <td>--</td> <td>5204.25</td> <td>5204.25</td> </tr> <tr> <td>पूर्व अवधि आय की अन्य मदें जैसे लाईसेंस शुल्क की बकाया, बर्थ किराया प्रभारें, प्रदूषण उगाही, ब्याज तथा आय पर जुर्माना, दक्षिण रेलवे</td> <td>792.29</td> <td>3227.48</td> <td>4019.77</td> </tr> </tbody> </table>	मदें	2006-07	2007-08	कुल	आय कर वापसी	784.39	160.70	945.09	टीएनईबी के साथ जमा पर ब्याज	23.53	24.85	48.38	भूमि लागत पर दि.31.03.07 तक एण्णूर पोर्ट लि. से प्राप्त ब्याज	--	1582.04	1582.04	नॉन-ट्रान्सशिपमेंट यातायात की गैर-उपलब्धी के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त प्रतिपूर्ति पर ब्याज तथा प्रतिपूर्ति के लिए वि.व. 2004-05 – 1193.62 वि.व. 2005-06 – 1942.04 वि.व. 2006-07 – 2068.59	--	5204.25	5204.25	पूर्व अवधि आय की अन्य मदें जैसे लाईसेंस शुल्क की बकाया, बर्थ किराया प्रभारें, प्रदूषण उगाही, ब्याज तथा आय पर जुर्माना, दक्षिण रेलवे	792.29	3227.48	4019.77
मदें	2006-07	2007-08	कुल																							
आय कर वापसी	784.39	160.70	945.09																							
टीएनईबी के साथ जमा पर ब्याज	23.53	24.85	48.38																							
भूमि लागत पर दि.31.03.07 तक एण्णूर पोर्ट लि. से प्राप्त ब्याज	--	1582.04	1582.04																							
नॉन-ट्रान्सशिपमेंट यातायात की गैर-उपलब्धी के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त प्रतिपूर्ति पर ब्याज तथा प्रतिपूर्ति के लिए वि.व. 2004-05 – 1193.62 वि.व. 2005-06 – 1942.04 वि.व. 2006-07 – 2068.59	--	5204.25	5204.25																							
पूर्व अवधि आय की अन्य मदें जैसे लाईसेंस शुल्क की बकाया, बर्थ किराया प्रभारें, प्रदूषण उगाही, ब्याज तथा आय पर जुर्माना, दक्षिण रेलवे	792.29	3227.48	4019.77																							

	प्राक्कलित अधिशेष को दिखाया गया। सामान्य अधिशेष स्थिति तथा तदनुसार व्यय के संदर्भ के साथ असमानुपति आय की समीक्षा पर चे.पो.ट्र. को प्रदूषण उगाही की सतत न्यायसंगत करना चाहिए।	(राशि लाखों में)				
		ए.आय	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
	प्रदूषण उगाही से वसूलित आय - कोयला व सूखा थोक	637.55	727.66	680.21	776.84	2,822.26
	प्रदूषण उगाही से आय - लोहा अयस्क *	404.50	266.92	377.28	402.01	1,450.71
	कुल - ए	1,042.05	994.58	1,057.49	1,178.85	4,272.97
	बी. व्यय					
	ठेके कार्य का अनुरक्षण (स्वीपिंग व क्लिनिंग प्रभागों सहित)	189.06	193.62	128.99	156.44	746.87
	स्प्रेस व इक्यूपमेंट की खरीद @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	विन्ड स्क्रीन करटैन / ग्रीन हाउस नेट बैरीयर / विन्ड बैरीयर @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड : कुल व्यय की 20% पर पर्यवेक्षण, ओवरहेड्स #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.37
	जोड : कुल व्यय की 20% पर ओवरहेड्स (जल प्रभागों, पॉवर लागत, कानूनी व्यय, आदि के लिए) #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.37
	कुल - बी	264.68	271.07	180.59	219.02	1,045.62
	निबल अधिशेष (ए - बी)	777.37	723.51	876.90	959.83	3,227.35
		* जबकि पोर्ट वर्ष 2006-07 के लिए लोहा अयस्क के संबंध में प्रदूषण उगाही के खाते पर प्राप्ति की विवरण को प्रस्तुत नहीं किया, उसे पोर्ट ने रु.5 प्रति टन की लागू दर के साथ फार्म 2ए के प्रस्तुत जैसा हस्तन किए लोहा अयस्क की मात्रा को लिया गया। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय को पोर्ट द्वारा प्रास्तुत विवरण जैसा माना गया है। @ स्प्रेस व इक्यूपमेंट की खरीद तथा विन्ड स्क्रीन आदि के लिए पोर्ट द्वारा व्यय माना गया, जिसे मूल्यहास और वापसी के लिए पूंजी व्यय को पहले ही सामान्य संशोधन प्रस्ताव में रखा गया, इन व्यय को इस विवरणिका के खाते में नहीं लिया गया। # चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत जैसा व्यय की प्रत्येक 20% पर्यवेक्षण तथा ओवरहेड्स को तदनुसार संशोधित किया गया।				
(ix)	(ए) वर्ष 2007-08 के लिए रु.24.77 करोड़ की वास्तविक की तुलना में जैसा प्रस्तावित टैरिफ पर तथा वर्तमान टैरिफ पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए रु.19.78 करोड़, रु.21.76 करोड़ तथा रु.23.17 करोड़ पर संपदा क्रियाकलाप से उठे आय को	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए संपदा किराया क्रियाकलाप के लिए अर्जित वास्तविक आय रु.24.71 करोड़ तथा 18.63 करोड़ क्रमशः था। मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय में चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा चलेन्ज किया जो विवाचन अवार्ड के कारण मेसर्स सीसीटीपीएल से वार्षिक भूमि लीस किराया प्राप्त नहीं होने के मुख्य कारण से प्राक्कलित आय में गिरावट आई। आगे, वर्ष 2007-08 के दौरान मेसर्स सीआईटीपीएल से प्राप्त वे झूट्टी प्रभागों तथा भूमि लीस पर अवसूलीय प्रिमियम को लाईसेंस अवधि की प्रारंभ से पहले एक समय के लिए भूगतान किया गया जिसे आगे दो वर्षों में प्रोजेक्टेड नहीं				

	चे.पो.ट्र. ने प्राक्कलित किया। वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक प्राक्कलित संपदा आय में गिरावट के कारण को चे.पो.ट्र. ने उक्त किया।	किया गया।
	(बी) चे.पो.ट्र. को यह पुष्टी करना चाहिए कि क्या सभी वर्षों के लिए प्राक्कलन में सीआईटीपीएल से प्राप्त संपदा आय माना जाएगा।	सभी वर्षों के लिए प्राक्कलन में मेसर्स सीआईटीपीएल से प्राप्त संपदा आय को माना जाएगा।
	(सी) संपदा किराया में अवार्ड संशोधन के लिए दि.18 दिसंबर 2008 की पत्र सं. टैप/47/2008-चे.पो.ट्र. में प्राधिकर्ता के सामने चे.पो.ट्र. ने एक प्रस्ताव अलग से फाइल किया। संपदा किराया की प्रस्तावित अवार्ड संशोधन की स्थिति को लागत विवरणिका में प्रस्तुत किया जाएगा।	लागत विवरणिका में प्रस्तावित अलग संशोधन पर संपदा किराया के आधार पर नए भूमि नीति को नहीं माना गया क्योंकि ज्यादातर उपयोगकर्ताओं ने आपत्ति किया की दर ऊँचे है।
	(x) चे.पो.ट्र. ने उक्त किया की वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए दर-मान में प्रस्तावित संशोधन के कारण रु.130.70 करोड़, रु.136.10 करोड़ तथा रु.143.80 करोड़ की अतिरिक्त राजस्व पोर्ट को मिलेगी। फिरभी, चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत गठित लागत विवरणिका में दर्शाया जैसा वित्तीय / लागत सूचकों को प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर कथित तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु.99.18 करोड़, रु.104.10 करोड़ तथा रु.109.27 करोड़ राजस्व बढ़त दर्शाया गया।	वर्ष 2007-08 के दौरान क्रियाकलाप/उप-क्रियाकलाप पर अर्जित आय पर संशोधन की प्रतिशत को अतिरिक्त राजस्व के मूल प्रस्तावित में लागू होगी, जबकि अब प्रोजेक्टेड राजस्व कार्गो की मात्रा के आधार पर है जो हस्थन किया जा सकता है तथा क्रास-सबसिडाइसेशन देय के बाद संशोधन की प्रतिशत को लागू होगा।
5	<u>प्रचालन व्यय(i)</u> सामान्यतः वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित कुल प्रचालन लागत 40% से अधिक पाया गया। आगे, वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित प्रचालन लागत पिछले वर्षों से लगभग 12% अधिक था। मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशो की खण्ड 2.5.1 के तहत थोक व्यापार मूल्य	वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के आधार पर प्रचालन व्यय की प्राक्कलन की समीक्षा किया गया। तदनुसार वर्ष 2008-09 पर 5.8% की बढ़त को मानकर वर्ष 2009-10 से 2010-12 तक व्यय को प्रोजेक्टेड किया गया।

	<p>सूची की चालू मूवमेंट के संदर्भ के साथ मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए व्यय प्रोजेक्शनस को यातायात समायोजन के साथ लाइन में होना चाहिए। जबकि वर्ष 2008-09, पहले ही समाप्त हो चुका है वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक प्रस्तुत किया जाए। वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के आधार पर आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन की समीक्षा किया जाए।</p>	
	<p>(ii) वास्तविक/प्राक्कलित पॉवर लागत तथा ईंधन लागत के लिए कार्य को प्रस्तुत करने के लिए महा पत्तन न्यास को फार्म-3बी आवश्यक है। इस तरह का कोई भी कार्य को प्रस्तुत नहीं किया गया। विचाराधीन के तहत सभी तीन वर्षों के लिए पॉवर लागत तथा ईंधन लागत की प्राक्कलन के लिए कार्य को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें।</p>	<p>लेखाकरण प्रणाली के तहत विभिन्न उपस्करों के लिए वास्तविक/प्राक्कलित पॉवर लागत तथा ईंधन लागत की आवश्यक विवरण उपलब्ध नहीं है और अतः उसे प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है।</p>
	<p>(iii) फार्म-3बी में वास्तविक / प्राक्कलित ड्रेजिंग लागत को प्रस्तुत नहीं किया गया।</p>	<p>फार्म-3बी में अब वास्तविक/प्राक्कलित ड्रेजिंग लागत प्रस्तुत किया गया है।</p>
	<p>(iv) फार्म-3बी में जैसा अनुबंधित मशीनरी की मरम्मत, भवन की मरम्मत तथा अन्य को वास्तविक / प्राक्कलित मरम्मत व अनुरक्षण लागत की ब्रेक-अप को प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वर्तमान लेखाकरण प्रणाली के तहत मशीनरी, भवन की मरम्मत को मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की ब्रेक-अप उपलब्ध नहीं है।</p>
	<p>(v) (ए) चे.पो.ट्र. को यह पुष्टी करना चाहिए की क्या विचाराधीन के तहत सभी वर्षों के लिए मूल्यहास की गणना मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की खण्ड 2.7.1 के तहत है।</p>	<p>कम्पनी अधिनियम के तहत अपनाए जीवन नार्मस के अनुवर्ति सीधी लाइन तरीखे द्वारा परिसंपत्तियों की मूल्यहास की गणना किया गया। (फिरभी, चे.पो.ट्र. ने जून 2010 के उनके संशोधन प्रस्ताव में कथित किया कि कम्पनी अधिनियम के तहत मूल्यहास तथा पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित नार्मस के अनुसार सीधी लाइन तरीखे पर गणना किए मूल्यहास को लेखे की किताब के साथ तुलना करने में कठिनाई होने की समीक्षा में इसे दृढ़ नहीं किया जा सकता।)</p>
	<p>(बी) चे.पो.ट्र. को सभी क्रियाकलापों के लिए मूल्यहास की गणना तथा पोर्ट के लिए पूरा विस्तृत कार्य प्रणाली करना चाहिए।</p>	<p>सभी कार्यकलापों के लिए मूल्यहास की गणना की संलग्नक किया गया जो वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के आधार पर है। समिति की सिफारिशों की संबंधित उद्धरण प्रस्तुत है। (चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत सूचना परिसंपत्तिवार/क्रियाकलापवार मूल्यहास संदर्भ के साथ प्रस्तुत है। कोई कार्य प्रस्तुत नहीं किया गया।)</p>

<p>(सी) वर्ष 2006-07 से 2010-11 तक प्रत्येक के लिए फार्म-4ए (पूँजी कार्यरत) तथा फार्म-3बी (व्यय की विवरण) में दर्शाए कुल मूल्यहास फार्म-3ए (पूर्ण पोर्ट के लिए समेकित लागत विवरण) में दर्शाए मूल्यहास के साथ मेल नहीं होती। इसी तरह, फार्म-4ए में वर्ष 2010-11 के लिए दर्शाए कुल मूल्यहास को वर्ष 2010-11 के लिए फार्म-3बी में दर्शाए मूल्यहास से मेल नहीं होती। इस अंतर को चे.पो.ट्र. समाधान करें।</p>	<p>फार्म-3बी (व्यय का विवरण) में वर्ष 2010-11 के लिए दर्शाए कुल मूल्यहास को फार्म-4ए में दर्शाए मूल्यहास के तहत ठीक किया गया। फार्म-3ए (कॉलम III) (पूर्ण पोर्ट के लिए समेकित लागत विवरणिका) में दर्शाए मूल्यहास को मुख्य क्रियाकलाप जैसे कार्गो हस्थन, पोर्ट व डॉक, संपदा किराया तथा रेलवे के लिए मूल्यहास को दर्शाता है। प्रबंधन व सामान्य ओवरहेडस क्रियाकलाप से संबंधित मूल्यहास को कॉलम IV में सम्मिलित किया गया तथा सभी क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को प्रभाजन किया गया।</p>
<p>(vi) (ए) विभिन्न क्रियाकलान/उप क्रियाकलाप को प्रबंधन व सामान्य ओवरहेडस की आबंटन के आधार पर चे.पो.ट्र. सूचित करें।</p>	<p>विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप को प्रबंधन व सामान्य ओवरहेडस की आबंटन के आधार को वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के अनुसार है। समिति की सिफारिशों की संबंधित उद्धरण सलग्नक है तथा वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरण वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के अनुसार तैयार किया गया और संदर्भ के लिए भी प्रस्तुत है।</p>
<p>(बी) मार्च 2006 में दर-मान की पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य ओवरहेडस तदनुसार वर्ष की प्राक्कलित प्रचालन लागत की 61%, 59%, तथा 59% था। जबकि उपरोक्त कथित तीन वर्षों के लिए वास्तविक प्रचालन लागत को उसके क्रमशः 68%, 76%, तथा 79% तक क्रमशः वर्षों में गिरा। आगे, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्राक्कलित ओवरहेडस प्राक्कलित प्रचालन लागत की 62%, 58%, तथा 55% तक कार्य हुआ। प्रबंधन व सामान्य ओवरहेडस में गहरी बढ़त के कारण को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करे जबकि चे.पो.ट्र. को यह प्राधिकर्ता ने दि.7 मार्च 2006 की आदेश की पैरा 12(xxx) में ओवरहेडस को कम करने के लिए उपयुक्त कदम उठाने की सलाह दिया ।</p>	<p>प्रबंधन व सामान्य ओवरहेडस में गहरी बढ़त के कारण 1.1.2007 से लागू प्रबंधन विभागों को ट्रस्ट कर्मचारियों को 50% डी.ए. सम्मिलन की कार्यान्वयन की लेखे पर वेतन व भत्ते, के.ओ.सु.ब. को अंशदान से व्यय में बढ़त तथा 6वीं वेतन आयोग की कार्यान्वयन के कारण लेखापरीक्षा शुल्क में प्रावधान, भारतीय पोर्ट प्रबंधन संस्थान, राष्ट्रीय मारीटाइम अकादमी तथा महा पत्तन स्पोर्ट्स कांउंसिल बोर्ड की प्राक्कलित व्यय में बढ़त के खाते पर आई पी ए की अंशदान में बढ़त, रोगियों की संख्या में बढ़त के कारण चिकित्सा व्यय में बढ़त, आक्शन/निविदा नोटिस के लिए विज्ञापन व्यय में बढ़त, आदि बढ़त के कारण है।</p>
<p>(vii) मुख्य क्रियाकलाप और उप</p>	<p>मुख्य क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को वित्त व विविध व्यय की प्रभाजन,</p>

	क्रियाकलाप की वित्त व विविध व्यय तथा वित्त व विविध व्यय की प्रभाजन के आधार को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें।	क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को आबंटित सीधी आय से समानुपात में है। क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को वित्त व विविध आय की प्रभाजन को उस क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप की मूल्यहास सहित सीधी व्यय से समानुपात में है।
	(viii) (ए) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए बुक किए पूर्व अवधि प्रभारों तथा वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्व अवधि आय की प्रकार को लाया जाए।	वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्व अवधि आय व विविध के प्रकार को दर्शाने वाली विवरणिका को प्रस्तुत किया गया। (पूर्व अवधि आय के प्रकार को इस टिप्पणी के पहले भाग में सूचित किया गया है। पूर्व अवधि व्यय में सामान्यतः वेतन व भत्ते, समयोपरी, यात्रा भत्ते दावा, दक्षिण रेलवे को भुगतान प्रभार हाउलेज, वाहन किराया प्रभार, आदि शामिल है। यह रु.147.16 लाख को वर्ष 2006-07 के लिए आयकर की भुगतान के लिए प्रावधान भी शामिल है।)
	(बी) वर्ष 2007-08 के लिए रु.102 करोड़ की वास्तविक के विरुद्ध पूर्व अवधि आय के लिए वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रत्येक रु.5 करोड़ प्राक्कलन के कारण को स्पष्ट करें।	वि.व. 2007-08 के लिए रु.102 करोड़ की पूर्व अवधि आय को 2008-09 से 2011-12 के दौरान प्राप्त नहीं किया गया। अतः रु.5.00 करोड़ की प्राक्कलन को भविष्य वर्षों 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रावधान बनाया गया।
	(ix) विचाराधीन के तहत सभी वर्षों के लिए मूल्य के साथ वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों को सूचित करें।	वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों की सूची को प्रस्तुत किया गया।(वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों की सूची को इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा अलग संलग्नक में प्रस्तुत किया गया। “अन्य” के बारे में यहाँ कोई सूचित नहीं है।)
	(x) (ए) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए वास्तविक से यह सामने आता है कि, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए पेंशन निधि तथा उपदान निधि के लिए प्राक्कलित व्यय पेंशन निधि तथा उपदान निधि में अंशदान है। इस संबंध में, चे.पो.ट्र. को यह स्पष्ट करना है कि क्या पेंशन निधि तथा उपदान निधि को अंशदान से पेंशन भुगतान के लिए वर्तमान पेंशनरों की चालू देयता की मेल के लिए पेंशन/उपदान निधि वार्षिक अंशदान है तथा वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर वर्तमान कर्मचारियों पेंशन तथा उपदान के लिए भविष्य में देयता है।	ट्रस्ट ने माना की मंत्रालय द्वारा अनुमोदित व फ्रेम किया संबंधित विनियम में दिए जैसा निधि में अंशदान बनाया गया तथा जीवन बीमा कारपोरेशन के तहत वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर भविष्य देयता को मेल किया जाए तथा न्यासीयों को नियम के साथ पेंशन की भुगतान के लिए उसे उपयोग करें।
	(बी) वर्ष 2006-07 के लिए वार्षिक लेखे में प्रतिबिंबित रु.905 लाख की वास्तविक के विरुद्ध जैसा लागत विवरण में रु.500 लाख को वर्ष	वर्ष 2006-07 के लिए उपदान निधि से अंशदान रु.905 लाख की वास्तविक के विरुद्ध लागत विवरण में रु.500 लाख लागत दर्शाया है तथा उसे ही संशोधित लागत विवरण में ठीक किया गया।

	2006-07 के लिए उपदान निधि में अंशदान दर्शाया गया है।	
III	लागत विवरणिका (सामान्य कार्गो, भण्डार सहित)	
1.	इस उप-क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका में क्विरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों तथा ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए लागत स्थिति सहित है। चे.पो.ट्र. को ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा क्विरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों के लिए अलग लागत विवरण प्रस्तुत करें।	लेखाकरण निति के तहत ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा क्विरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों पर व्यय को अलग खाते में नहीं रखा गया तथा अतः उक्त क्रियाकलाप के लिए अलग लागत विवरण को प्रस्तुत नहीं किया जा सकता।
2.	चे.पो.ट्र. ने वर्ष 2007-08 में 33.65 मिलियन टन की तुलना में वर्ष 2008-09 में पीओएल तथा लोहा अयस्क को छोड़कर अन्य कार्गो में 39.50 मि.टन हस्थन करने के लिए प्राक्कलित किया। यह वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान यातायात में लगभग 17% की बढ़त का कार्य रहा। फिरभी, वर्ष 2008-09 में ईंधन की प्राक्कलित लागत में बढ़त, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य में क्रमशः 100%, 60% तथा 50% का कार्य रहा। चे.पो.ट्र. प्रोजेक्ट्रेड यातायात को ध्यान में रखकर प्राक्कलन में माना गया बढ़त को तर्कसंगति करें।	टैरिफ के निर्देशानुसार तथा वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को क्रियाकलाप भण्डार सहित सामान्य कार्गो के संबंध में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित प्रचालन व्यय को समीक्षा किया गया। इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को मानकर विचार किया गया। अतः प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को टैंप द्वारा सूचित यातायात प्रोजेक्शन से नहीं जोड़ा गया।
3.	वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 प्रत्येक के लिए कुल प्राक्कलित प्रचालन व्यय को तदनुसार पिछले वर्षों में लगभग 19%, तथा 18% ज्यादा है। वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित प्रचालन व्यय को वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के साथ समीक्षा किया जाए।	
IV	लागत विवरण (लोहा अयस्क)	
1.	वर्ष 2008-09 के दौरान 12.08 मि.टनस की लोहा अयस्क को चे.पो.ट्र. ने हस्थन के लिए	2008-09 के दौरान हस्थन किए लोहा अयस्क की वास्तविक टनेज लोहा अयस्क की 11.50 एम टी है, जिसे टैंप पत्र में 12.08 एम टी जैसा गलत उल्लेखित किया गया। उक्त क्रियाकलाप के लिए लागत पत्र को 2008-09

	<p>प्राक्कलित किया। यह वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक लोहा अयस्क यातायात से लगभग 6.60% ज्यादा था। वर्ष 2008-09 में प्राक्कलित लोहा अयस्क यातायात में कुछ भी बढ़त नहीं होने पर भी, वर्ष 2007-08 के लिए तदनुसार व्यय मदों की वास्तविकता की तुलना में वेतन व भत्ते, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य में क्रमशः 37%, 86% तथा 41% द्वारा अधिक प्राक्कलित किया गया। चे.पो.ट्र. वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को प्रस्तुत तथा प्राक्कलन की समीक्षा करें। अगर आवश्यक हो तो, तदनुसार वर्षों के लिए प्राक्कलित में संशोधन करें।</p>	<p>के वास्तविक के साथ अपडेट किया गया तथा आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन को तदनुसार संशोधित किया गया।</p>
2.	<p>इस उप क्रियाकलाप के लिए प्रभाजन किए प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रत्येक मुख्य क्रियाकलाप की प्राक्कलित प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स 44% हुआ, जिसे तर्कसंगति किया जाए।</p>	<p>लोहा अयस्क क्रियाकलाप के संबंध में वास्तविक प्रचालन व्यय को हर वर्ष बढ़त दर्शाया गया, भविष्य वर्षों के लिए भी प्राक्कलन को तदनुसार प्रोजेक्टेड किया गया। प्राक्कलित बढ़त प्रोजेक्शन के आधार पर इस क्रियाकलाप से संबंधित प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स की प्रभाजन को किया गया। व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 के वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को मानकर इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को माना गया। अतः टैंप द्वारा सूचित जैसा प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को यातायात प्रोजेक्शन को यातायात प्रोजेक्शन में नहीं जोड़ा गया।</p>
3.	<p>इस उप-क्रियाकलाप की वास्तविक प्रभाजन किए प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स को वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए इस उप क्रियाकलाप की कुल प्रचालन लागत की प्रतिशत 103%, 117% तथा 127% रहा। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्राक्कलित में, उक्त तीन वर्षों के लिए प्रत्येक में 93% तक देखा गया। चे.पो.ट्र. को ओवरहेड्स की तथ्य की ऊँची स्तर के लिए कारण को स्पष्ट करें।</p>	
V	लागत विवरणिका (पी ओ एल)	
1.	<p>चे.पो.ट्र. ने वर्ष 2007-08 के लिए 12.72 मिलियन टनय की वास्तविक की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए 13 मिलियन टनस की ऊँची स्तर पर पीओएल यातायात</p>	<p>तदनुसार वर्ष के लिए संशोधित यातायात प्रोजेक्शन के समीक्षा के आधार पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 में प्रचालन आय प्राक्कलित किया गया। टैरिफ निर्देशानुसार के तहत तथा 2008-09 की वास्तविकता पर समीक्षा किए भविष्य वर्षों के लिए प्रचालन व्यय के लिए प्रोजेक्शन किया गया।</p>

	को प्राक्कलित किया। इसी तरह, वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित प्रचालन आय में गिरावट के लिए कारण को स्पष्ट किया जाए।	
2.	वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित किए यातायात में पर्याप्त बढ़त नहीं होने पर भी, वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में क्रमशः 38%, 17%, 28%, 14%, तथा 69% द्वारा प्राक्कलित वेतन व भत्ते, पॉवर, ईंधन, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य के लिए कारण को संबंधित व्यय मदों को स्पष्ट किया जाए।	इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 की वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को माना गया। अतः प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को टैंप द्वारा सूचित जैसा यातायात प्रोजेक्शन को नहीं जोड़ा गया।
VI	लागत विवरणिका (बर्थिंग व मूर्निंग) बर्थिंग क्रियाकलाप में वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में क्रमशः लगभग 25% तथा लगभग 69% द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए मरम्मत व अनुरक्षण लागत तथा ईंधन लागत की प्राक्कलन में गहरी गिरावट के कारण को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	2008-09 वास्तविक के आधार पर बर्थिंग मूर्निंग क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका की समीक्षा की गई तथा फार्म 5 बी (iii) में प्रस्तुत किया गया।
VII	लागत विवरणिका (रेलवे क्रियाकलाप)	
1.	वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन आय की प्राक्कलन में गिरावट के कारणों को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	संशोधित यातायात प्रोजेक्शन के आधार पर रेलवे क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका की समीक्षा किया गया तथा फार्म 5 सी (i) के तहत 2008-09 वास्तविक को प्रस्तुत किया गया।
2.	वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें तथा आवश्यकता होने पर आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन की समीक्षा करें।	
VIII	कार्यरत पूँजी:	
1.	लागत विवरणिका में दर्शाया गया की वर्ष 2008-09 से 2010-11 के	परिसंपत्तियों की सूची ग्रास ब्लॉक में जोड़ा गया तथा परिसंपत्ति की वर्षवार प्रवर्तन को प्रस्तुत किया गया।

	दौरान प्लांट व मशीनरी तथा भवन, रोड तथा अन्य संरचना पर निवेश किए प्रत्येक पर रु.16.39 करोड़ प्रस्तावित है। यह स्पष्ट नहीं है की रु.16.39 करोड़ की उसी राशि को सभी तीन वर्षों के लिए सभी वर्गों के तहत प्राक्कलित किया गया। परिसंपत्तियों की सूची को थोक ब्लॉक में जोड़ा जाए तथा परिसंपत्तियों की प्रारंभ को वर्षवार प्रस्तुत किया जाए।	(इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत एक अलग विवरणिका को वर्ष 2008-09 के दौरान पूँजीकृत किए मदों की विवरण देता है।)
2.	उपरोक्त पैरा 1 पर संदर्भित निवेश पर निर्णय लेने के लिए परियोजना / साध्यता रिपोर्टों के विवरण पर सिफारिशों की सारांश के साथ उन रिपोर्टों को अवलोकन के लिए प्रस्तुत करें।	
3.	वर्ष 2008-09 के दौरान जोड़ा गया परिसंपत्तियों के लिए दस्तावेजी प्रुफ को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें। वर्ष 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन की वर्तमान स्थिति को भी प्रस्तुत करें।	वर्ष 2008-09 के दौरान जोड़ा गया परिसंपत्तियों के लिए दस्तावेजी प्रुफ तथा 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन की वर्तमान स्थिति को प्रस्तुत किया गया।
4.	कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार पर अर्थात विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में से कार्यरत पूँजी तथा कुल निर्धारित परिसंपत्ति को सूचित किया जाए।	विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में से कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार पर दर्शाया कार्य को प्रस्तुत किया गया। (इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत सूचना वर्ष 2008-09 से संबंधित परिसंपत्तियों की क्रियाकलापवार मूल्य में से सूचित किया गया है। यह विभिन्न क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप से कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार को नहीं देता।)
5.	चे.पो.ट्र. को यह सलाह दिया गया की अगर कार्यरत पूँजी निगेटिव अंक दर्शाता है, तो इसे शुन्य माना जाएगा।	कार्यरत पूँजी को निगेटिव अंक दर्शाने पर इसे शुन्य माना गया तथा फार्म 4 ए - पोर्ट के लिए कार्यरत पूँजी में नेट निर्धारित परिसंपत्ति में कोई समायोजन नहीं किया गया।
6.	ग्रास ब्लॉक में जोड़ने के विवरण को प्रस्तुत करने के लिए महा पत्तन न्यास को फार्म-4बी की टैरिफ भरने की फार्म की आवश्यकता पड़ती है। चे.पो.ट्र. द्वारा ऐसा कोई भी विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया।	वर्ष 2008-09 के लिए ग्रास ब्लॉक में संकलन के विवरणों को सलग्नक मूल्यहास किताब में उपलब्ध है। 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन XI प्लान के तहत है तथा इसका विवरण प्रस्तुत है।
7.	यह नोट किया जाए की केवल प्रारंभ किए तथा पूर्ण परिसंपत्ति को	समाप्त और प्रारंभ परिसंपत्तियों ही कार्यरत पूँजी में गिना जाएगा।

	ही कार्यरत पूँजी के लिए गिना जाएगा तथा प्रगति पर कार्य को छोड़कर। इस संबंध में एक पुष्टिकरण प्रस्तुत करें।	
8.	बीओटी प्रचालकों को दिए परिसंपत्तियों तथा उनके नियंत्रण में रहे को लागत विवरणिका में शामिल नहीं किया गया। चे.पो.ट्र. इस स्थिति की पुष्टि करें।	बीओटी प्रचालकों को दिए परिसंपत्तियों को लागत विवरणिका में शामिल नहीं किया गया।
IX	दर-मान	
1.	मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की खण्ड 6.10 में पाइलेटेज शुल्क के लिए तीन स्लेब संरचना की निर्धारण अनुबंधित करती है। आगे, पाइलेटेज शुल्क की यूनिट दर को जी आर टी स्लेब की बढ़त के लिए कम किया जाना है ताकि यह बड़ी जहाजों को आर्कषित करने के लिए रहे। मार्च 2006 में चे.पो.ट्र. की दर-मान की पिछले संशोधन में, लोहा अयस्क जहाजों तथा गैर-लोहा अयस्क जहाजों के लिए वर्तमान छे जी आर टी स्लेब में (तब) के साथ प्राधिकर्ता जब एक बार कदम को बढ़ाने के लिए चे.पो.ट्र. को सलाह दिया की अगले समीक्षा के समय इस टैरिफ मद की उपयुक्त कदम उठाए। इस संबंध में दि.7 मार्च 2006 आदेश की पैराग्राफ सं.12(xxii) को संदर्भित करें। फिरभी, चे.पो.ट्र. ने मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की आवश्यकता के तहत पाइलेटेज शुल्क को प्रस्तावित नहीं किया। संशोधित टैरिफ निर्देशों की अनुबंधित के तहत इस टैरिफ मद को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	पिछले दर-मान की संशोधन के दौरान उपयोगकर्ता के मतैक्य के आधार पर पाइलेटेज के लिए वर्तमान छे स्लेब दर किया गया जबकि एक अलग दर को उपयोगकर्ता द्वारा विरोध किया गया।
2.	आक्शन ब्रिकी द्वारा माल की वापसी के लिए पार्टीयों द्वारा जमा लोडजिग के लिए, शर्तों के साथ, चे.पो.ट्र. ने एक खण्ड को प्रस्तावित किया। पोर्ट ने यह उक्त किया की इसी तरह का एक खण्ड वर्ष 1992 में	ट्रेड जब कार्गो को क्लियर करने के लिए तैयार होता है, जिसे आक्शन सूची में पहले ही शामिल किया गया। दर-मान में संबंधित प्रावधान नहीं होने से, क्लियरेंस की प्रस्तावित तारीख तक क्षतिपूर्ति प्रभारों की जमा के लिए ट्रेड सामने नहीं आते। मगर वे आक्शन सूची से कार्गो को पोर्ट से निकालने के लिए जोर देते हैं या आक्शन से कार्गो को रखने कहते हैं क्योंकि दर-मान में जमा करने के प्रावधान उपलब्ध नहीं है। अतः यह खण्ड दर-मान में

	<p>एसओआर में मौजूद है। वह स्थिति जिसके तहत यह खण्ड मौजूद था, उसकी रद्द करने की स्थिति को विस्तार करें। इस संबंध में वर्तमान व्यवस्था का भी सूचना दें। जबकि आक्शन ब्रिकी वर्तमान एसओएस के तहत एक क्रियाकलाप जैसा कवर नहीं हुआ, इस संबंध में चे.पो.ट्र. इस प्रस्ताव की समीक्षा करें।</p>	<p>समाविष्ट करने की आवश्यकता है।</p>
3.	<p>किसी भी प्रत्येक मद के लिए ग्रास माप की गणना के लिए या मात्रा द्वारा माप या क्षमता को, वर्तमान फ्राक्शन व्यवस्था में 0.5 को 0.5 यूनिट तथा 0.5 और उससे अधिक की फ्राक्शन को एक यूनिट जैसा लिया गया। इस वर्तमान व्यवस्था में आए कठिनाईयों को स्पष्ट करें।</p>	<p>राउडिंग ऑफ से वर्तमान व्यवस्था में कोई कठिनाईयाँ नहीं है और अतः यह वर्तमान प्रणाली जारी रहें।</p>
4.	<p>1 टनस, 5 टनस, 10 टनस तथा 15 टनस तक की पैकेज भार के लिए रु.46.32, रु.79.92, रु.142.80 तथा रु. 210.00 (सभी विदेशों के लिए) के वर्तमान दर के विरुद्ध है।</p> <p>पोर्ट ने फोर्क लिफ्ट ट्रक तथा मोबाइल क्रेनों के लिए भाडा प्रभार के रूप में प्रति हाइस्ट को रु.162 का सिंगल रेट का प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख किया जाता है कि टेरिफ स्ट्रक्चर को कम करने के लिए यह प्रस्ताव किया गया है तथा क्रेनों के प्रयोग और आपूर्ति के संबंध में विभिन्न व्यक्तियों द्वारा दिए गए विभिन्न विचारों को दूर करने के लिए किया गया है और उपयोगकर्ताओं द्वारा विभिन्न अनुमति माँगने की आवश्यकता को दूर करने के लिए किया गया है। उपयोगकर्ताओं द्वारा माँगनेवाली विभिन्न अनुमति तथा मौजूदा स्लेब रेट को प्रयोग करने में आनेवाली कठिनाईयों को अब दूर किया जा</p>	<p>टैरिफ संरचना को सरल बनाने के लिए तथा प्रशासनिक कारणों के लिए भी प्रस्तावित सिंगल दर, टैप के निर्देशानुसार के आधार पर है। उदाहरण के लिए, विभिन्न क्षमता के क्रेनों की उपयोग के लिए प्रत्येक वर्ग के तहत क्रेनों की उपयोग के लिए संबंधित अधिकारियों द्वारा अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए।</p> <p>प्रस्तावित खंड/दर, उपरोक्त मामले की आवश्यकता को स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है।</p> <p>(मौजूदा दरमान तथा पुनरीक्षित दर जैसे रु.60.25, रु.10.90, रु.185.65 तथा रु.23.00 क्रमशः के अनुसार, दि.24 जून 2010 को पुनरीक्षित प्रस्ताव सहित प्रस्तुत किए गए दरमान के मसौदे में चे.पो.ट्र ने स्लेब को बनाया रखा है)</p>

	सकता है	
5.	दि.7 मार्च 2006 के इस प्राधिकरण के आदेश के पैरा 12 (xxiv) (एफ) में चे.पो.ट्र को सूचित किया गया था कि वर्ष 2005 से अधिकतम पाँच साल की अवधि के लिए अडवोलेरम वार्षिक दर पर कदम उठाने की आवश्यकता पडती है । चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किए गए दरमान के मसौदे में वार्षिक अनुसूची अब तक अडवेलोरम दर/गणता पर आधारित / टनेज के रूप में ही दर्शाता है । पुनरीक्षित टेरिफ मार्गदर्शन में उल्लिखित निर्धारित माँग का अनुपालन क्यों नहीं किया जा सकता ? चेन्नै पोटरूट्रस्ट इसको स्पष्ट करें ।	इस वार्षिक प्रभार का कार्यान्वयन तीन विभिन्न यूनिट को एक सिंगल यूनिट में परिवर्तित करते हुए तथा विभिन्न लागत पर विचार करते हुए वार्षिक अनुसूची के अनुसार किया जाता है । वार्षिक अनुसूची को एक यूनिट पर बदलने के लिए कोई आपत्ति नहीं है । जिसके कारण समझने में आसानी और उपयोगकर्ता के साथ मित्रतापूर्ण व्यवहार होगा ।
6.	चे.पो.ट्र ने विभिन्न कार्गों के लिए विभिन्न वार्षिक दर का प्रस्तावित किया है । इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने चे.पो.ट्र को परामर्श किया कि दि.7 मार्च 2006 के आदेश सं 12 (xxiv)(जी) के पैराग्राफ के अनुसार वार्षिक अनुसूची को युक्तिकरण पर कार्रवाई शुरू कर दी जाए । चे.पो.ट्र को वार्षिक अनुसूची के युक्तिकरण के लिए उठानेवाले कदमों के बारे में सूचित किया जाना है ।	जैसाकि वार्षिक का कार्यान्वयन स्वागतीय है फिरभी इन तीनों वर्गों को जैसे भार आधारित, गणता आधारित तथा मूल्य आधारित को एक ही दर में परिवर्तित करने में कठिनाई हो जाती है ।
7.	पोर्ट प्रचालन के लिए यूसर्स की अनुरोध पर प्राइवेट क्रेनों की अनुमति देने में चे.पो.ट्र ने प्रस्तावित भाडे प्रभार के 10% प्रभार पर प्रस्तावित किया है । प्रस्तावित प्रभार को दि.7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा नं 12 (xxviii)(डी) के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए परामर्श के अनुसार पोर्ट उपस्कर के लिए प्रस्तावित भाडे प्रभार से, प्रस्तावित प्रभार का डीलिक किया जाए ।	जैसाकि क्रेनों के निर्धारित वर्ग/क्षमता पर 10% की उगाही की जाती है तो पोर्ट प्रचालन के लिए यूसर्स की अनुरोध पर प्राइवेट क्रेनों के प्रयोग के लिए भाडे प्रभार के 10% की उगाही को डीलिक नहीं किया जा सकता । अब मौजूदा खंड को ही बनाया रखा जाता है ।
8.	चे.पो.ट्र ने लाइसेंस को रद्द करने का	जमीन नीति के अनुसार, सीमाशुल्क क्षेत्र के तहत आनेवाले स्थानों के लिए

	<p>प्रस्ताव किया है और अगर लाइसेंस जगह को उप भाडे पर लिया गया है तो, दंड के रूप में सामान्य लाइसेंस शुल्क पर 10 बार की उगाही देने का भी प्रस्ताव किया गया है। इस संदर्भ में चे.पो.ट्र को इसका जाँच करना है कि दि.8 मार्च 2004 के पत्र से पी टी-17011/55/87-पी टी के तहत सूचित किए गए भारत सरकार के जमीन नीति के अनुसार क्या लाइसेंस जगह को उप भाडे पर लेने की अनुमति दी गई है या नहीं ?</p>	<p>11 महीने की अधिकतम अवधि तक मासिक लाइसेंस के आधार पर आबंटित किया जाता है। उप भाडे की अनुमति नहीं दी जाती।</p>
X	विविध	
1.	<p>पुनरीक्षित टेरिफ मार्गदर्शन के लिए (अन्य प्राधिकृत सेवा करनेवालों द्वारा प्रभार के विनियम) के खंड 7 के संदर्भ में चे.पो.ट्र द्वारा ली गई कार्रवाई को स्पष्ट किया जाए। इस संबंध में दि.29 सितंबर 2006 को श्री ए.एल.बाँगिरवॉर, अध्यक्ष द्वारा चे.पो.ट्र के अध्यक्ष को लिखा गया अ.स.पत्र सं टैंप/3/2006-विविध पर चे.पो.ट्र का ध्यान आकर्षित किया जाता है। आगे हमारे पत्र सं टैंप/52/2002 विविध दि.15 अक्टूबर 2007, 15 जुलाई 2008, 21 जुलाई 2008, 31 जुलाई 2008, 25 अगस्त 2008, 26 नवंबर 2008 तथा 12 मार्च 2009 द्वारा, चे.पो.ट्र में प्रचालन हेतु प्राइवेट पार्टियों द्वारा नियुक्त उपस्कर के लिए, टेरिफ को अनुमोदित करने हेतु, प्राप्त अनुरोध को चे.पो.ट्र को अग्रेषित किया गया था। हमें अब तक या तो टैंप के अध्यक्ष के अ.स. पत्र का या हमारे पत्रों पर कोई उत्तर नहीं आया। चे.पो.ट्र को इस संदर्भ के मामले पर ली गई कार्रवाई का पुनः हमें सूचित किया जाना है।</p>	<p>यह उल्लेख किया जाता है कि पोर्ट के अंदर दी जा रही सेवाओं के लिए प्राइवेट क्रेन प्रचालकों को नियत किए जा रहे टेरिफ, उसी तरह के क्रेनों के लिए ट्रस्ट द्वारा दिए जा रहे दर के समान होगा। अगर ट्रस्ट के मौजूदा टेरिफ दर कम हो तो उपयोगकर्ताओं को प्राइवेट क्रेनों को प्रयुक्त करने में इच्छा होगी। जिसके कारण पोर्ट की परिसंपत्तियों का प्रयोग कम होगा।</p>
2.	<p>इस कार्यालय पत्र दि.13 फरवरी, 17</p>	<p>चे.पो.ट्र ने उपयोगकर्ताओं के विचार पर अपना फीडबैक प्रस्तुत नहीं किया।</p>

<p>फरवरी, 4 मार्च, 12 मार्च तथा 24 मार्च 2009 के संदर्भ में दर पुनरीक्षण प्रस्ताव पर कुछ उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्राप्त की गई टिप्पणी को चे.पो.ट्र को अग्रेषित किया। पोर्ट की टिप्पणी अब तक अपेक्षित है।</p>	
---	--

6.2 चे.पो.ट्र ने हमारे प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करते समय, प्रस्ताव तथा लागत विवरणिका पर संशोधित किया है तथा पुनरीक्षित प्रस्ताव तथा नवीकृत लागत विवरणिका में चे.पो.ट्र द्वारा किए गए मुख्य मर्दे निम्नलिखित हैं।

- (i) वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकता को विचार पर लेते हुए लागत विवरणिका को संशोधित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए यातायात परियोजनाएँ तथा लागत विवरणिका तैयार किया गया है और इसके साथ वर्ष 2008-09 के लिए पहले ही जारी किया गया था। यातायात परियोजना पाँच साल प्लान के अनुसार होता है।
- (ii) वर्ष 2008-09 के बाद उसके अगले तीन सालों के लिए 5.8% की वृद्धि के साथ व्यय को परियोजित किया गया है।
- (iii) जबकि दि. 8 अक्टूबर 2009 के बाद परियोजना के प्रचालन फेस शुरू होने से जब राजस्व का हिस्सा देय बना आय के प्राक्कलन के लिए, सिर्फ द्वितीय कंटेनर टर्मिनल को पट्टे किराए को ही लेखे में लिया गया।
- (iv) कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रस के कम्प्यूटेशन किया जाता है।
- (v) विभिन्न कार्यकलापों तथा उप कार्यकलापों के बीच (एम जी ओ) प्रबंधन तथा सामान्य ओवरहेड की नियुक्ति वी.आर.मेता समिति सिफारिशों के अनुसार किया जाता है। एम जी ओ व्यय में हुई, तीव्र वृद्धि, 50% म.भ के मेर्जर के कारण वेतन में हुई वृद्धि तथा सी आई एस एफ को दिए गए अंशदान के लिए व्यय में हुई वृद्धि, और आई पी ए तथा अन्य को दिए गए अंशदान में हुई वृद्धि आदि के कारण हुई है।
- (vi) वर्ष 2008-09 के दौरान पूरा किए गए पूँजी परिसंपत्तियों का विवरण दिया जाता है और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक प्रस्तावित योजनाएँ दिया जाता है। पूरा किए गए तथा कमीशन की गई परिसंपत्तियों को मात्र ही पूँजी में शामिल करने के लिए लिया जाता है।
- (vii) कर देयताएँ के अलावा लागत विवरणिका प्रस्तुत किया जाता है।
- (viii) तीन सालों के लिए पुनरीक्षित लागत विवरणिका के अनुसार कर तथा आर ओ सी ई से पहले वास्तविक अधिशेष निम्नलिखित हैं।

वर्ष	अधिशेष (रु.करोडो में)
2005-06	22.00
2006-07	90.31
2007-08	241.95
कुल	354.26

वर्ष 2008-09 के लिए अधिशेष रु.46.40 करोड होता है । वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित अतिरिक्त अधिशेष क्रमशः रु.227.67 करोड तथा 150.78 करोड है ।

- (ix) अलग से एकाउंट कोड के आबंटित करके सी सी टी पी एल से प्राप्त राजस्व हिस्से/रायल्टी को अलग से लेखाकृत किया गया है । प्राप्त की गई राशि को पोर्ट प्रचालन आय के रूप में माना गया है तथा पोर्ट के एकाउंटिंग नीति के अनुसार अलग से एक्को एकाउंट नहीं किया जाता ।
- (x) मार्गदर्शनों के अनुसार, उपयोग की क्षमता आर ओ सी ई से संपर्क किया जाता है पूरे आर ओ सी ई के लिए सक्षम बनाने हेतु परिसंपत्तियों के उपयोग की क्षमता कम से कम 60% होना चाहिए । पोर्ट द्वारा दी गई विवरणिका के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए उपयोग की क्षमता 90% से ज्यादा होता है ।

6.3 उपरोक्त परिवर्तन सहित पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए पुनरीक्षित लागत विवरणिका के आधार पर उत्पन्न होनेवाले निबल अधिशेष/कमी निम्नलिखित टेबल में दिया गया है ।

प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण तथा अधिशेष/कमी का विवरणिका (21 अगस्त 2009)

क्र सं	कार्यकलाप/ उपकार्यकलाप	अधिशेष/कमी						कुल अधिशेष/कमी	औसत अधिशेष/कमी आय % के रूप में
		2009-10		2010-11		2011-12			
		रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में		
1	पूरे पोर्ट	24797.73	29.49	21376.82	23.80	14375.30	15.38	60549.85	22.89
11	कार्गो संहलाई	20252.40	37.64	19371.47	34.41	17792.92	30.38	57416.79	34.14333
	ए.सामान्य कार्गो	6503.56	31.16	6258.96	28.85	6759.77	28.97	19522.29	29.66
	बी.क्रनेज	0.00	0.00	-109.08	-6.54	-309.95	-19.62	-419.03	-8.72
	सी.एफ.सी.तंगम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
	डी.लोहा धातु	0.00	0.00	-944.52	-7.54	-2865.75	-24.30	-3810.27	-10.6133
	ई.पी.ओ.एल	0.00	0.00	-131.68	-4.48	-612.54	-18.66	-744.22	-7.71333
	एफ.वेयरहाउस	3096.18	72.85	3122.00	71.61	3137.39	70.19	9355.57	71.55
	जी.कंटेनर संहलाई	10652.67	94.37	11175.79	94.29	11683.99	93.93	33512.45	94.19667
111	जहाज संबंधित	2271.47	11.28	758.22	3.25	-3106.69	-12.37	-77.00	0.72

	ए.पोर्ट देय	2271.46	53.83	1756.43	39.69	1107.24	23.81	5135.13	39.11
	बी.टवेज तथा पाइलटेज	253.67	2.45	-716.31	-6.10	-2785.48	-22.29	-3248.12	-8.64667
	सी.बर्थिंग तथा मूरिंग	-253.67	-4.57	-281.90	-3.94	-1428.46	-17.96	-1964.03	-8.82333
	डी.सालवेज तथा डाइवर्स	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
1V	ई.रेल्वे	2050.00	25.12	1272.74	15.77	-220.36	-2.99	3102.38	12.63333
V	एफ.एस्टेट	223.86	11.17	-25.64	-1.22	-90.57	-3.76	107.65	2.063333

6.4 दि.21 अगस्त 2009 के पुनरीक्षित प्रस्ताव में, सामान्य कार्गो के लिए, प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण मामले को छोड़ दिया गया था पी ओ एल के लिए पुनरीक्षण माँगा गया था तथा अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित पुनरीक्षण की प्रतिशतता संशोधित किया गया था ।

7.1 जैसाकि वित्तीय वर्ष 2009-10 पूरा हुआ था तो चे.पो.ट्र से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकता सहित लागत विवरणिका को अपडेट किया जाए तथा अगर आवश्यकता हो तो वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए प्राक्कलन की समीक्षा की जाए । चे.पो.ट्र से यह भी अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2012-13 के लिए प्राक्कलन को प्रस्तुत किया जाए ताकि पूरे टारिफ साइकिल के तीन वर्षों के लिए संशोधित टेरिफ का निर्धारित किया जा सकता है ।

7.2 चे.पो.ट्र ने वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकता के साथ अपडेटड लागत विवरणिका को तथा वर्ष 2010-11 से 2011-12 तक के लिए पुनरीक्षित प्राक्कलन का भी प्रस्तुत किया है । तीन साल क टेरिफ मान्यता का लाभ उठाते हुए वर्ष 2010-13 के लिए प्रोजेक्ट किया गया । अपडेटड प्रस्ताव में चे.पो.ट्र द्वारा किए गए मुख्य प्रस्तुतीकरण निम्नलिखित है ।

- (i) चे.पो.ट्र ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकता को, वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 लागत विवरणिका के साथ अपडेट किया है तथा 2012-13 के प्राक्कलन को भी प्रस्तुत किया ।
- (ii) वेतन पुनरीक्षण का प्रभाव को भी लिया गया है ।
- (iii) व्यय में वृद्धि 5% तक माना गया है ।
- (iv) नियुक्ति पूँजी पर वापसी 16% तक माना गया है ।
- (v) पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा नियत किए गए लाइफ नॉम के अनुसार स्ट्राइट लाइन मेटड पर मूल्यहास का परिकलन किया गया है । लेखे की पुस्तिका के साथ तुलना करने में हुई कठिनाई के कारण कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का पालन नहीं किया जाता ।
- (vi) वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए परियोजना के आधार पर चे.पो.ट्र ने कुछ मदों पर ही वृद्धि की माँग की है । वित्तीय प्रभाव सहित प्रस्तावित वृद्धि का विवरण नीचे दिया जाता है ।

क्र सं	विवरण	मौजदा दर(रु.में)	प्रस्तावित दर(रु.में)	अधिकृत किए गए दर(रु.में)	पुनरीक्षण के कारण वृद्धि (रु.लाखों में)		
					2010-11	2011-12	2012-13
1.	कोयला	23.00	30.00	7.00	756.00	793.80	833.00
2.	ऊर्वरक	28.60	35.00	6.40	68.48	71.68	75.52
3.	उगाही	-	-	40%*	1839.00	1929.66	2025.10
4.	लोहा धातु	85.00	120.00	35.00	3501.75	3678.50	3861.20
5.	अन्य धातु	16.50	20.00	3.50	52.33	54.95	57.68
6.	क्रनेज	--	--	30%	300.00	330.00	330.00
7.	बर्थ भाडा प्रभार	--	--	10%	470.14	494.22	519.55
8.	टवेज तथा पाइलटेज	--	--	10%	1061.89	1114.78	1169.89
9.	रेल्वे हालेज प्रभार	--	--	35%	441.35	489.30	515.55
10.	रेल्वे विविध प्रभार	--	--	35%	399.42	442.05	462.35
11.	एस्टेट किराए			40%	619.50	689.99	789.68
	कुल				9509.86	10088.92	10639.21

(vii) कुछ वस्तुओं/सेवाओं/उपस्करों के लिए दर उसके निकट रूप्यों में राउंड किया गया है ।

(viii) दि.18 जनवरी 2010 से बोर्ड के अनुमोदन सहित मुख्य लाइन जहाजों को आकर्षित करने हेतु जहाज संबंधित प्रभार में निम्नलिखित रिबेट दिया गया है ।

ए. 50001 टन और उसके ज्यादा जी आर टी जहाजों के लिए 50% की छूट

बी. 35000 टन से 50,000 टन के जी आर टी जहाजों के लिए 30% की छूट

(ix) कार्गो को ट्रक/ट्रेक्टर खासकर कंटेनर द्वारा उठाने हेतु पोर्ट से मदुरवायिल तक (रु.310 करोड) एन एच 4 पर डेडिकेटड एलिवेटड कारिडार तथा एण्णूर मणली एक्सप्रेस वे (रु.250 करोड) जैसे कुछ सडक कनेक्टिविटी परियोजनाओं को अंशदान देने के लिए चे.पो.ट्र ने वादा किया है । इसलिए कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्राप्त रायलटी उक्त व्यय को संभालने के लिए काफी नहीं रहेगा ।

(x) चे.पो.ट्र ने पोर्ट के विकास/नवीकरण के लिए विभिन्न विकास योजना पर विचार किया है जिसके लिए आंतरिक स्रोत से ही व्यय को लिया जाना चाहिए ।

(xi) प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण पर होनेवाले समझौते के कारण तथा दि.1 जनवरी 2007 से अदायगी की जानेवाली पेशगी का बकाया के भगतान के अलावा लगभग रु.7 करोड की अतिरिक्त वार्षिक भार होने की संभावना है ।

7.3 पोर्ट के लिए पूरे और मुख्य उप कार्यकलापों के लिए पुनरीक्षित लागत विवरणिका में बताए गए निबल अधिशेष/कमी की स्थिति निम्नलिखित टेबल में दर्शाई जाती है :

प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण तथा अधिशेष/कमी का विवरणिका (24 जून 2010)									
क्र सं	कार्यकलाप/ उपकार्यकलाप	अधिशेष/कमी						कुल अधिशेष/ कमी	औसत अधिशेष/ कमी आय % के रूप में
		2010-11		2011-12		2012-13			
		रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में		
1	पूरे पोर्ट	-10848.8	-14.46	-13192.8	-16.71	-16071.3	-19.49	-40112.9	-16.8867
11	कार्गो संहलाई	-4469.02	-9.21	-5913.75	-11.62	-7638	-14.35	-18020.8	-11.7267
	ए.सामान्य कार्गो	-3972.29	-24.69	-4803.13	-28.43	-5731.84	-32.35	-14507.3	-28.49
	बी.क्रनेज	-778.56	-77.86	-814.44	-74.04	-965.66	-87.79	-2558.66	-79.8967
	सी.एफ.सी.तंगम	-923.75	-659.82	-1003.62	-669.08	-1096.18	-730.79	-3023.55	-686.563
	डी.लोहा धातु	-2453.25	-23.49	-2915.43	-26.63	-3420.15	-29.82	-8788.83	-26.6467
	ई.पी.ओ.एल	984.56	34.44	977.07	32.52	968.36	30.71	2929.99	32.55667
	एफ.वेयरहाउस	2674.37	62.93	2645.8	60.68	2607.46	58.33	7927.63	60.64667
	जी.कंटेनर संहलाई	13026.89	94.72	13641.17	94.47	14291.99	94.27	40960.05	94.48667
111	जहाज संबंधित	-1969.31	-9.71	-2684.78	-12.6	-3618.18	-16.3	-8272.27	-12.87
	ए.पोर्ट देय	2358.3	47.51	2402.71	46.03	2260.61	42.61	7021.62	45.38333
	बी.टवेज तथा पाइलटेज	-1349.88	-12.71	-1732.35	-15.54	-2131.01	-18.22	-5213.24	-15.49
	सी.बर्थिंग तथा मूरिंग	-2976.04	-63.3	-3353.29	-67.85	-3745.76	-72.14	-10075.1	-67.7633
	डी.सालवेज तथा डाइवर्स	-1.69	0	-1.86	0	-2.03	0	-5.58	0
1V	ई.रेल्वे	-3597.44	-76.8	-3397.64	-76.83	-4139.93	-81.56	-11135	-78.3967
V	एफ.एस्टेट	-813	-52.49	-779.88	-45.21	-675.2	-34.2	-2268.08	-43.9667

7.4 चे.पो.ट्र ने दि.21 अगस्त 2009 तथा 18 सितंबर 2008 के प्रस्ताव के दरमान में पहले मांगी गई पुनरीक्षण राशि को भी संशोधित किया है । चे.पो.ट्र द्वारा उपरोक्त विछले प्रस्तावों में मांगे गए टेरिफ पुनरीक्षण के तुलनात्मक स्थिति तथा दि.24 जून 2010 के पुनरीक्षित प्रस्ताव को निम्नलिखित टेबल में दिया गया है ।

क्र सं	कार्यकलाप/कार्गो	मौजूदा एस ओ आर के ऊपर प्रस्तावित पुनरीक्षण		
		मौजूदा प्रस्ताव (18 सितंबर 2008)	संशोधित प्रस्ताव (21 अगस्त 2009)	अपडेटेड प्रस्ताव (24 जून 2010)
1.	सामान्य कार्गो	20%	--	--
2.	कोयला	--	--	30%
3.	ऊर्वरक	--	--	22%
4.	उगाही	--	--	40%
5.	क्रनेज एण्ड एफ एल टी	5%	30%	30%
6.	एफ सी तंगम	--	--	--
7.	लोहा धातु	45%	40%	41%
8.	अन्य धातु	--	--	21%
9.	पी ओ एल	--	30%	--
10.	वेयरहाउस	--	--	--
11.	पोर्ट देय	--	--	--
12.	टवेज एण्ड पाइलटेज	10%	30%	10%
13.	बर्थिंग तथा मूरिंग	10%	30%	10%
14.	सालवेज तथा डाइवर्स	--	--	--
15.	रेलवे (हालेज तथा विविध प्रभार)	110%	15%	35%

8.1 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट परिसर में 29 जून 2010 को इस मामले पर एक संयुक्त हियरिंग चलाई गई। चे.पो.ट्र ने इस पुनरीक्षित प्रस्ताव पर पॉवर पाइंट प्रस्तुतीकरण किया है। संयुक्त हियरिंग के समय, चे.पो.ट्र तथा संबंधित यूसर संगठन ने अपने प्रस्तुतीकरण प्रस्तुत कर दिया।

8.2 संयुक्त हियरिंग के समय चे.पो.ट से पिछले निष्पादन के विप्लेशन को तथा पिछले अधिशेष को प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया। चे.पो.ट्र ने उसी दिन यूसर को अपने पुनरीक्षित प्रस्ताव को परिचालित करने का सहमति दी। तदनुसार चे.पो.ट्र ने सूचित किया कि चे.पो.ट्र के पुनरीक्षित प्रस्ताव को टिप्पणी हेतु संबंधित यूसर के पास परिचालित किया गया है।

8.3 चे.पो.ट्र के अपडेटेड प्रस्ताव पर यूसर/यूसर संगठन से कोई टिप्पणी हमें प्राप्त नहीं हुआ।

9. तदनुसार, चे.पो.ट्र ने दि.12 अक्टूबर 2010 तथा 11 अक्टूबर 2010 के ई-मेल के संदर्भ में निम्नलिखित विवरण प्रस्तुत किया है।

- (i) भारत के रुपयों के रूप में जहाज संबंधित प्रभार की उगाही के लिए 1 अप्रैल 2009 से 30 सितंबर 2010 तक तारीखवार यू एस \$ खरीदने का दर पोर्ट द्वारा विचार किया गया। विदेश जानेवाली जहाजों से उपाजित जहाज संबंधित आय को भी चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यू एस \$ में दर्शाया गया।

- (ii) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए पूर्व अवधि व्यय तथा वास्तविक पूर्व अवधि आय का विवरण के अनुसार प्रस्तुत किया गया है ।

(रु.करोडो में)

साल	2008-09	2009-10
पूर्व अवधि आय	13.15	5.07
पूर्व अवधि व्यय	76.02	21.97

- (iii) वर्ष 2007-08 से 2009-10 की अवधि के लिए प्रदूषण उगाही के कारण आय तथा उस पर हुई व्यय विवरण प्राप्त हुआ ।

(रु.लाखों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
आय	1109.87	1057.49	1178.85	3346.21
व्यय	710.20	624.86	760.99	2096.05
व्यय के 20% पर पर्यवेक्षण ओवरहेड्स	142.04	124.97	152.20	419.21
पानी प्रभार, पॉवर लागत आदि के लिए 20% आवेरेहेड्स	142.04	124.97	152.20	419.21
कुल व्यय	994.28	874.80	1065.39	2934.47
निबल अधिशेष	115.59	182.69	113.46	411.74

- (iv) प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण के लिए प्रभाव/प्रावधान वर्ष 2009-10 के लिए प्रपत्र 3 बी में दर्शाए गए वास्तविक वेतन में शामिल नहीं होता । अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण का अंतिम रूप जुलाई 2010 के दौरान दिया गया था तथा इस लेखे में वेतन की वार्षिक वृद्धि लगभग रु.10 करोड तक होता है । चे.पो.ट्र ने प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय वर्ष 2010-11 के लिए प्राक्कलन में उस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया ।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में इस मामले में परामर्श संबंधित कार्यविधि उपलब्ध होता है । विशेषज्ञ से टिप्पणी प्राप्त हुआ तथा संबंधित पार्टियों द्वारा किए गए विचार विमर्श अलग से संबंधित पार्टी को भेज दिया जाएगा । हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में इसका विवरण उपलब्ध होता है ।

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

(i). सीएचपीएटी का मौजूदा दरमान (एसओआर) 31 मार्च 2008 तक वैधता के साथ मार्च 2006 में अनुमोदित किया गया था। अप्रैल 2008 में सीएचपीटी के अनुरोध पर, मार्च 2006 में अनुमोदित एसओआर की वैधता पत्तन को यह सलाह देते हुए 30 सितम्बर 2008 तक विस्तारित की गई थी कि वह अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए तत्काल प्रस्ताव दाखिल करें। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के अनुमानों के साथ सितम्बर 2008 और जनवरी 2009 में टुकड़ों में इसके प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर फरवरी 2009 में संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। उपयोक्ताओं ने सीएचपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां पत्तन को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। तथापि, हमें उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों पर सीएचपीटी के मतों का कोई लाभ नहीं हुआ था।

पत्तन ने मई 2009 में इसके प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर प्रतिसाद देते समय, अगस्त 2009 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 समाप्त हो चुका था और हमारे अनुरोध पर सीएचपीटी ने वर्ष 2012-13 के अनुमानों सहित वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन करते हुए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010 दाखिल किया था। पत्तन ने बताया है कि उसने 29 जून 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार जून 2010 का अपना संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं को परिचालित किया था। किसी भी उपयोक्ता ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। संयोगवश, वर्तमान एसओआर की वैधता सीएचपीटी के अनुरोध पर समय-समय पर, 30 सितम्बर 2010 तक, इस शर्त पर विस्तारित की गई थी कि 1 अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के लिए सीएचपीटी को होने वाले स्वीकार्य लागत तथा अनुमत प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त प्रतिलाभ को अगले चक्र के लिए प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा। जून 2010 का संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में विचार के लिए लिया गया है।

(ii). सीएचपीटी के मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए मार्च 2006 में निर्धारित किया गया था। जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा अधिकार प्रदान किया गया है, इस प्राधिकरण को प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, वहां पर महापत्तनों/निजी परिचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करनी होती है। संयोगवश, वर्ष 2005-06 का प्रशुल्क आदेश पारित करते समय वर्ष 2005-06 की लागत स्थिति अनुमान स्तर पर थी। सीएचपीटी ने मार्च 2006 में निर्धारित प्रशुल्क लागू करते हुए वष 2008-09 और 2009-10 के दौरान सुविधाएं परिचालित की हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान सीएचपीटी के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन पर वर्ष 2005-06 की स्थिति के साथ अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(iii). वर्ष 2005-06 से 2009-10 की वास्तविक वित्तीय/लागत स्थिति पर पत्तन के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित विचार किया गया है। कार्यगत पूंजी मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई है। तत्संबंधी वर्षों के लिए व्यापार परिसंपत्तियों और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के संबंध में लागू दरों पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर विचार किया गया है। निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(क). वर्ष 2005-06 के मामले में, वास्तविक स्थिति दर्शाती है कि पत्तन ने 38 मिलियन टन के अनुमानित यातायात की तुना में 35.49 मिलियन टन का कुल यातायात प्रहस्तित किया था। प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष रु0 105 करोड़ के अनुमानित निवल घाटे में सुधार दर्शा रहा है। वास्तविक नियोजित पूंजी स्थिति लगभग रु0 632 करोड़ की अनुमानित स्थिति के विपरीत लगभग रु0 564 करोड़ हुई है। परिणामस्वरूप, नियोजित पूंजी पर मूल्यहास और प्रतिलाभ कम हुआ है और रु0 19 करोड़ की भिन्नता आई है। वित्त और विविध व्ययों (निवल) में रु0 50 करोड़ की भिन्नता और रु0 36 करोड़ बीओटी परिचालक से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति के लिए है। यह रु0 105 करोड़ से रु0 1.22 करोड़ तक घाटे की स्थिति में सुधार के लिए कारण स्पष्ट करता है।

(ख). वर्ष 2006-07 से 2007-08 के मामले में, पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात 0.58 प्रतिशत की मामूली नकारात्मक भिन्नता दर्ज करते हुए 78.81 मिलियन टन के अनुमानित कुल यातायात के विपरीत 78.35 मिलियन टन बताया गया है। उक्त दो वर्षों के लिए प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष लगभग रु0 1 करोड़ की अनुमानित घाटा स्थिति के विपरीत रु0 233.25 करोड़ होता है।

अधिशेष स्थिति में ऐसे भारी सुधार का मुख्य कारण लगभग रु0 102 करोड़ की पूर्ववर्ती अवधि आय को वित्तीय और विविध आय के अधीन वर्ष 2007-08 में लेखांकित किया जाना है। इसके अलावा वर्ष 2007-08 की पूर्ववर्ती अवधि आय की संवीक्षा प्रकट करती है कि इसमें कर वापसी, आदि जैसी आय प्राप्तियों के अलावा निम्नलिखित दो प्रमुख मदें शामिल की गई हैं।

(i). वर्ष 2003-04 से आगे के वर्षों के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त गैर-पोतांतरण यातायात अर्जित नहीं किए जाने के लिए क्षतिपूर्ति रु0 52.04 की ब्याज राशि के साथ है।

(ii). भूमि लागत पर एन्नोर पोर्ट लिमिटेड (ईपीएल) से प्राप्त ब्याज रु0 15.82 करोड़ है।

वर्ष 2003-04 से एरिअर प्राप्तियों से संबंधित सीसीटीपीएल से प्राप्त क्षतिपूर्ति और ब्याज पहले निर्धारित प्रशुल्क से होने वाली आय की नियमित मद के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। भूमि की लागत जो ईपीएल को आबंटित की गई प्रतीत होती है, इस कार्यवाही के अंतर्गत शामिल नहीं की गई है। ऐसी स्थिति में, पूर्ववर्ती अवधि आय की उपर्युक्त दो मदें, कुल राशि रु 67.86 करोड़, वर्ष 2007-08 में सीएचपीटी द्वारा लेखांकित, वर्ष 2006-07 और 2007-08 में रु 9.45 करोड़ की कर वापसी के अलावा असामान्य तथा असाधारण प्राप्तियों के लेखा पर प्रकट होती हैं। इस पर ध्यान दिया जाए कि प्रशुल्क निर्धारित करते समय कर देयता को स्वीकार नहीं किया गया है और, इसलिए, कर वापसी पर भी विचार नहीं किया गया है।

यदि उपर्युक्त असामान्य मदों के अतिरिक्त वित्तीय निष्पादन से संबंधित पैरामीटरों के संबंध में तुलनात्मक स्थिति देखी जाती है तो परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी में सकारात्मक भिन्नता क्रमशः 15.34 प्रतिशत, 4.15 प्रतिशत और 16.70 प्रतिशत परिगणित होती है। पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन दोनों की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, जब प्रत्यक्ष निष्पादन 0.58 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता दर्शाता है, वित्तीय निष्पादन के प्रमुख पैरामीटर जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी 4 प्रतिशत से 16 प्रतिशत के बीच सकारात्मक भिन्नता दर्शाते हैं।

(ग). वर्तमान एसओआर की वैधता 31 मार्च 2008 को समाप्त हो गई थी और इस तारीख के बाद प्रदान किया गया विस्तार पत्तन को होने वाले सम्पूर्ण लाभ, यदि कोई हो, को समायोजित करने के निर्धारण के अधीन था। इस निर्धारण को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान पत्तन के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण किया गया है।

इन दो वर्षों के दौरान, पत्तन ने क्रमशः 36.91 मी0ट0 और 37.59 मी0ट0 का वास्तविक यातायात प्रहस्तित किया है। परिचालन आय, परिचालन व्यय, उपरिव्यय, वित्त और विविध आय और वित्त तथा विविध व्यय, मूल्यहास और निवल अचल परिसंपत्तियों पर दो वर्षों के लिए सीएचपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित विचार किया गया है। वित्त और विविध आय पर वित्त और विविध व्यय उक्त दो वर्षों के दौरान क्रमशः रु 78.09 करोड़ और रु 104 करोड़ है। इस भारी नकारात्मक भिन्नता के लिए मुख्य कारण अरबिटरेशन निर्णय के आधार पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए सीसीटीपीएल को की जाने वाली वापसी वर्ष 2008-09 के दौरान पूर्व अवधि व्यय रूप में राशि रु 70 करोड़ की वजह है पत्तन और सीसीटीपीएल के बीच विवाद है और तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को रु 53 करोड़ की मजदूरी संशोधन बकाया राशि का भुगतान और पिछले वर्ष के दौरान किए गए अंशदानों की तुलना में वर्ष 2009-10 में लगभग रु 33 करोड़ तक पेंशन अंशदान और उपदान अंशदान में वृद्धि करना है। तदनुसार, प्रतिलाभ से पहले निवल अधिशेष/घाटा की स्थिति वर्ष 2008-09 के लिए रु 22.19 करोड़ का अधिशेष और वर्ष 2009-10 के लिए रु 52.76 करोड़ का घाटा दर्शाती है, जिसके परिणामस्वरूप उक्त दो वर्षों के लिए रु 30.57 करोड़ का कुल निवल घाटा हुआ है।

वर्ष 2008-09 के लिए अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित स्थिति के अनुसार परिगणित किया गया है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 विनिर्दिष्ट करता है कि भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए पहले लागू की जानी चाहिए, यदि और शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए एस्करो खाते में बनाए रखा जाना चाहिए। एस्करो खाते में प्रोद्भूत प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए पत्तन के राजस्व के रूप में नहीं माने जाएंगे और इस एस्करो खाते से अवसंरचना विकास के लिए किए गए व्यय आरओसीई के लिए पात्र नहीं होंगे। दिशानिर्देश आगे विनिर्दिष्ट करता है कि सम्पूर्ण प्रोद्भूत प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन के राजस्व के रूप में लिया जाएगा यदि एस्करो खाते में निधियां विनिर्दिष्ट समय के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया पाया जाएगा।

इसके दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, सीएचपीटी अवसंरचना विकास पर व्यय को पूरा करने के लिए निजी परिचालक और बहिर्प्रवाहों से रॉयल्टी प्राप्तियों का अंतरप्रवाह दर्ज करने के लिए एस्करो खाता सृजित करने और बनाए रखने के लिए सहमत था। तदनुसार, अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के 50 प्रतिशत को मार्च 2006 के प्रशुल्क आदेश में पत्तन की आय के रूप में माना गया था और शेष राशि पत्तन द्वारा एस्करो खाते में रखी जानी अपेक्षित थी। इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी

को सलाह दी थी कि वह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तरीके से एस्करो खाते में प्रोद्भूत का उपयोग करे और इसके प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान एस्करो खाते में लेनदेनों के ब्योरे भेजे। तथापि, सीएचपीटी ने एस्करो खाते के ब्योरे नहीं भेजे हैं। विशिष्ट प्रश्न किए जाने पर सीएचपीटी ने बताया है कि पृथक एस्करो खाते का सृजन पत्तन की लेखांकन नीति के अनुसार नहीं है और इसलिए एस्करो खाता व्यवस्थित नहीं किया गया है।

सीएचपीटी ने अवसंरचना विकास पर किए गए वास्तविक व्यय को वष 2005-06 से वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से जोड़ने के लिए ब्योरे नहीं भेजे हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का कम से कम 50 प्रतिशत अवसंरचना विकास के लिए किए गए व्यय से समायोजित किया जाना अपेक्षित है।

अगले प्रशुल्क चक्र के लिए सीएचपीटी हेतु निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क वर्ष 2012-13 तक है। प्रशुल्क दिशानिर्देश एस्करो खाते में अंतरित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के उपयोग के लिए 5 वर्षों की समय सीमा विनिर्दिष्ट करते हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 से संबंधित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कम से कम क्रमशः वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 तक अवसंरचना परिसंपत्तियों के सृजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत जो क्रमशः रु 3598.34 लाख, रु 4300.04 लाख, रु 5086.76 लाख और रु 5785.07 लाख परिगणित होता है, तत्संबंधी 5वें वर्ष अर्थात् 2009-10 से 2012-13 में प्रोद्भूत/प्रोद्भूत किए जाने के अनुमानित पूंजी व्यय के प्रति समायोजित किए गए हैं। वास्तविक और अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां, इसका उपयोग और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए वर्ष के अंत में एस्करो खाता में उपलब्ध शेष निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

(रु लाखों में)

विवरण	वास्तविक					अनुमान		
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	13431.54	14027.06	14923.50	15786.79
घटाएं: 50 प्रतिशत आय रूप में सुविचारित	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	7013.53	7461.75	7893.4
एस्करो खाते में अंतरित जमा शेष	3598.33	4300.03	5086.76	5785.06	6715.77	7013.53	7461.75	7893.39
वर्ष की समाप्ति पर एस्करो खाते का संचयी जमा शेष	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	25485.95	32499.48	39961.23	47854.63
अवसंरचना विकास के लिए सुविचारित	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	4300.03	5086.76	5298.50
उपयोगिता की संचयी स्थिति	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	7898.36	12985.12	18283.62
एस्करो खाते में उपलब्ध जमा शेष	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	21887.62	24601.12	26976.11	29571.01

वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों के अनुसार, वर्ष 2009-10 के लिए सकल प्रखंड में वास्तविक परिवर्धन रु 63.94 करोड़ देखे गए हैं। वर्ष 2005-06 से संबंधित वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत, जो ऊपर उल्लिखित रु 3598.34 लाख है, वर्ष 2009-10 में सकल प्रखंड में रु 6394.00 लाख के वास्तविक परिवर्धन से समायोजित किया गया है और रु 2795.66 लाख की शेष राशि उसपर प्रतिलाभ के लिए पात्र होगी। अनुवर्ती वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, रु 3598.34 लाख का लिखित मूल्य प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए तत्संबंधी वर्षों के लिए नियोजित अनुमानित पूंजी से समायोजित किया गया है। वर्ष 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में परिवर्धन की विशेष मद से रु 3598.34 लाख की राशि विशेष रूप से चिह्नित करने में कठिनाई है। इसलिए, लिखित मूल्य पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, रु 3598.34 लाख पर वार्षिक मूल्यहास वर्ष 2009-10 के दौरान शामिल की गई परिसंपत्तियों की भारित औसत जीवन अवधि जो 38 वर्ष परिगणित होता है, पर विचार करते हुए रु 94.69 लाख परिकलित किया गया है।

यही दृष्टिकोण 2010-11 से 2012-13 में सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों में वर्ष 2006-07 से 2008-09 से संबंधित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के 50 प्रतिशत के समायोजन के लिए अंगीकृत किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एस्करो खाते से उपयोग तत्संबंधी वर्षों के सकल प्रखंड में परिवर्धनों के प्रति समायोजित किया गया है जैसाकि ऊपर तालिका में दर्शाया गया है और परिवर्धनों का समायोजित मूल्य प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों की भांति औसत जीवन अवधि पर विचार करते हुए, तत्संबंधी अनुवर्ती वर्षों के एस्करो खाते से उपयोगिताओं का लिखित मूल्य निर्धारित किया गया है और तत्संबंधी अनुवर्ती वर्षों के लिए नियोजित अनुमानित पूंजी के प्रति समायोजित किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय में अर्ध-अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन संबंधी रु० 414.78 लाख की राशि शामिल है। सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में इस सेवा के लिए दर शामिल नहीं की गई है। संयोगवश, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर 2009 द्वारा अर्ध-अभियंत्रिकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था, जिसके साथ संप्रेषित किया था कि पत्तन इस सेवा के लिए तदर्थ आधार पर रु० 20/- प्रति मी०ट० वसूल कर रहा है। चूंकि सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में नहीं था और दर को लागू करने पर शासित शर्तें शामिल नहीं की गई थीं, इसलिए यह पत्तन को इस सलाह के साथ वापस लौटा दिया गया था कि प्रस्ताव को पूरी तरह तैयार कर पुनः प्रस्तुत करे। पत्तन ने यह अनुरोध करते हुए अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई 2010 द्वारा निर्धारित प्रपत्र में संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था कि यह प्राधिकरण अर्ध-अभियंत्रिकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए रु० 44/- प्रति मी०ट० की दर निर्धारित करे। पत्तन ने बताया है कि रु० 20/- प्रति मी०ट० की दर से इस सुविधा से होने वाली आय दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आय अनुमानों में शामिल किया गया है। तदनुसार, इस प्रस्ताव में सुविचारित वास्तविक और अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति में वर्ष 2009-10 से आगे से अर्ध-अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली से संबंधित आय और व्यय दोनों को शामिल किया गया है। तथापि, नई सुविधा के लिए दर रु० 20/- प्रति मी०ट० की दर से दरमान में शामिल की गई है जोकि आय अनुमान में सुविचारित की गई है।

चूंकि दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रतिलाभ के पश्चात निवल प्रतिलाभ रु० 91.07 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है, इसलिए अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता। इस घाटे को आगे नहीं लिया गया है क्योंकि इसे वर्ष 2006-07 से 2007-08 के प्रखंड के लिए पूर्व अधिशेष द्वारा शामिल किया गया है।

(घ). प्रतिलाभ स्थिति के बाद निवल अधिशेष वर्ष 2005-06 से 2009-10 अधिशेष और घाटे के बीच उतरता-चढ़ता रहा। जब वर्ष 2005-06 रु० 1.22 करोड़ का सीमांतक घाटा दर्शाता है, वर्ष 2006-07 और 2007-08 रु० 45.45 करोड़ और रु० 187.80 करोड़ का अधिशेष दर्शाता है। दोबारा वर्ष 2008-09 और 2009-10 की स्थिति क्रमशः रु० 130 करोड़ और रु० 78 करोड़ का घाटा दर्शाती है। अधिशेष/(घाटा) स्थिति में उतार-चढ़ावों के मद्देनजर, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के दौरान पत्तन के औसत वित्तीय निष्पादन पर विचार किया गया है। पैरामीटरों जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, के आधार पर वित्तीय निष्पादन का मूल्यांकन करने के अलावा, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के दौरान पत्तन के वित्तीय निष्पादन इसके द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ के आधार पर मूल्यांकित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, नियोजित पूंजी स्थिति सिवाय व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां तथा तत्संबंधी वर्षों के लिए व्यापार संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ की कटौती करने के बाद वास्तविक अधिशेष स्थिति पर विचार किया गया है। औसत नियोजित पूंजी और औसत वास्तविक अधिशेष सिवाय कुछ प्राप्ति या जिनपर पहले चर्चा की गई थी, उक्त पांच वर्षों के लिए क्रमशः रु० 55189.53 लाख और रु० 10073.87 लाख परिगणित होता है। प्रतिशत रूप में, सीएचपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ 18.25 प्रतिशत परिगणित होता है जोकि अनुमत और वास्तविक प्रतिलाभ के बीच 17 प्रतिशत का अंतर है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 जब पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय, प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन दोनों की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादन में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है, और, इसलिए, सीएचपीटी के भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है।

तथापि, चूंकि भिन्नता के विश्लेषण में वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित रु0 67.86 करोड़ की असामान्य आय पर विचार नहीं किया गया था, इसलिए सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पत्तन में अवसंरचना सुविधाओं के विकास के लिए रु0 67.86 करोड़ की इस असामान्य आय का उपयोग करे और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान सत्यापन के लिए ब्योरे इस प्राधिकरण को भेजे।

- (iv). 2009-10 के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 37.59 मिलियन टन (मी0ट0) है। अगले तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमान क्रमशः 41.39 मी0ट0, 43.39 मी0ट0 और 45.54 मी0ट0 है। पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान पिछले वर्ष के दौरान प्रहस्तित वास्तविक टनभार की अपेक्षा 9.92 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, 5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन द्वारा एकसमान रूप से परिकल्पित की गई है। पिछले चार वर्षों 2006-07 से 2009-10 के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित यातायात में वार्षिक वृद्धि नीचे दी गई है:-

(यातायात मिलियन टनों में)

यातायात	2006-07		2007-08		2008-09		2009-10	
	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि
यातायात	39.25	10.60	39.10	-0.38	36.91	-5.60	37.59	1.80

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, पूर्व अवधि में, सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो में वृद्धि त्रुटिपूर्ण रही है और वर्ष 2009-10 में वृद्धि 1.8 प्रतिशत थी। इस कारक पर विचार करते हुए, क्रमशः 9.92 प्रतिशत, 5.0 प्रतिशत और 5.0 प्रतिशत के साथ भावी वर्षों के लिए अनुमान उपयुक्त प्रतीत होते हैं और इसलिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (v). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाया है और उनकी गणनाएं भेजी हैं। प्रमुख घटकों जैसे कोयला सहित सामान्य कार्गो, लौह अयस्क, पीओएस आदि के मामले में आयात/निर्घात घाटशुल्क से आय और नौभरण तथा सी एंड एफ गतिविधियों से लेवी वर्ष 2009-10 के तत्संबंधी कार्गो समूहों से वास्तविक आय के आधार पर अनुमानित हैं, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा हेतु समायोजित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि जैसे भंडारण, क्रेनेज, अर्ध-अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन प्रणाली, विलंबशुल्क और विविध प्रभार के अधीन प्रशुल्क मदों से आय पिछले एक से तीन वर्षों की वास्तविक आय के आधार पर तदर्थ आधार पर अनुमानित किए गए हैं। हैवी लिफ्ट और विलंबशुल्क से क्रेनेज से आय के अनुमान वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय की अपेक्षा कम स्तर पर अनुमानित किए गए हैं। सीएचपीटी ने सभी 3 वर्षों के लिए एकसमान रूप से रु0 425.00 लाख की दर से तदर्थ आधार पर लौह अयस्क से प्रदूषण लेवी का अनुमान लगाया है। इसे रु0 5/- प्रति मी0ट0 की मौजूदा दर के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क की अनुमानित मात्रा पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है, जो उक्त तीन वर्षों के दौरान क्रमशः रु0 575.00, रु0 604.00 और रु0 634.00 लाख परिगणित होता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से पत्तन द्वारा अनुमानित परिचालन आय इस संशोधन और कुछ मामूली पूर्णांकन त्रुटियों के शोधन के अधीन सुविचारित की गई है।

सीएचपीटी ने पृथक उप गतिविधि, उदाहरणतः कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के रूप में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन विविध कंटेनरों के प्रहस्तन से पत्तन द्वारा अर्जित आय के साथ बीओटी परिचालकों से प्राप्त होने वाले अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है। चूंकि बीओटी परिचालकों से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों को पत्तन की कंटेनर प्रहस्तन आय के रूप में नहीं माना जा सकता, इसलिए हमने राजस्व हिस्सेदारी को कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से अलग रखा है जिसपर अवसंरचना विकास और घाटे वाली पत्तन गतिविधियों के प्रति-सहायिकीकरण के लिए अलग-से कार्यवाही की गई है।

तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय अनुमान सीएचपीटी के अनुमानों रु0 485.30 करोड़, रु0 508.97 करोड़ और 532.20 करोड़ के विपरीत क्रमशः रु0 349.64 करोड़, रु0 366.74 करोड़ और रु0 383.07 करोड़ पर विचार किया गया है।

- (vi). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर भी पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए चार प्रमुख समूहों अर्थात् पीओएल पोत, लौह अयस्क पोत, कंटेनर पोतों और अन्य पोतों के अधीन का औसत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के दौरान प्राप्त किए गए पोतों के तत्संबंधी समूह के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर अनुमानित किया गया है। प्रमुख पोत संबंधित प्रशुल्क मदों जैसे बर्थिंग और मूरिंग, पत्तन देयताओं और पाइलटेज के अधीन वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय वर्ष 2009-10 के वास्तविक कुल

जीआरटी और आनुपातिक आधार पर अनुवर्ती 3 वर्षों के लिए अनुमानित कुल जीआरटी का प्रयोग करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए एक्स्ट्रापोलेटेड की गई हैं।

चूंकि पत्तन ने वर्ष 2009-10 के दौरान भारतीय रुपयों में अर्जित कुल पोत संबंधित आय पर विचार किया है, वर्ष 2009-10 के दौरान प्रचलित अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और मौजूदा बाजार दर में भिन्नता की वजह से राजस्व प्रभाव वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित आय में नहीं दर्शाया गया है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.1 के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार डॉलरों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे और भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। इसलिए, विनिमय दर भिन्नता को स्वीकार किए बिना पत्तन द्वारा भेजे गए आय अनुमानन को इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित किए जाने की आवश्यकता है।

हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने बाद में वर्ष 2009-10 और वर्ष 2010-11 की प्रथम छमाही (अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010) के दौरान उसके द्वारा सुविचारित विनिमय दरों के ब्योरे भेजे थे। पत्तन ने वर्ष 2009-10 के दौरान विदेशी पोतों से वसूल की गई वास्तविक आय भी भेजी थी। वर्ष 2010-11 की प्रथम छमाही के लिए पोत संबंधित आय अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010 तक की अवधि के लिए पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए सीएचपीटी द्वारा भेजे गए वास्तविक विनिमय दर ब्योरों के आधार पर रु 45.63 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित की गई है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 की दूसरी छमाही से शुरू होने वाली भावी अवधि के लिए पोत संबंधित आय इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित रु 45.05 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है।

उपर्युक्त बदलावों के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित गतिविधियों से आय सीएचपीटी के अनुमानों रु 202.85 करोड़, रु 213.10 और रु 221.97 करोड़ के विपरीत क्रमशः रु 200.56 करोड़, रु 207.48 करोड़ और रु 216.11 करोड़ पर विचार किया है।

(vii). सीएचपीटी ने रेल यातायात की अनुमानित मात्रा पर मौजूदा दरें लागू करते हुए रेलवे गतिविधियों से आय का अनुमान लगाया है। जब कुल लौह अयस्क यातायात रेलवे संचलन के लिए सुविचारित किया जाता है, अनुमानित कोयला यातायात का भाग रेलवे संचलन के लिए सुविचारित किया गया है। पत्तन ने रेलवे आय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रेलवे प्रहस्तन के लिए तदर्थ आधार पर क्रमशः कोयला का 3 मी0ट0, 3.5 मी0ट0 और 3 मी0ट0 परिकल्पित किया है। पत्तन ने अन्य दो वर्षों की तुलना में वर्ष 2011-12 में कोयले के उच्चतर रेलवे संचलन के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। रेलवे गतिविधियों से आय के अनुमानन सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं लागत विवरण में सुविचारित आय से मेल नहीं खाती है। लागत विवरण में सुविचारित आय पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं के अनुसार अद्यतन की गई है।

स्पष्ट रूप से बताया जाता है कि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आते हैं। परन्तु कुछ प्रशुल्क मदें जैसे इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित रेल कार्गो के लिए विशेष सेवाओं को रेलवे गतिविधि में शामिल किए गए हैं। चूंकि रेलवे गतिविधि को कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए समर्थक गतिविधि के रूप में देखा जाना है, रेलवे गतिविधि से प्रकट होने वाली वित्तीय/लागत स्थिति पर भी इस कार्यवाही में विचार किया गया है।

भले ही कुछ भी कहा गया हो, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि रेलवे प्राधिकरण ने बताया है कि प्रत्येक दो वर्षों में टर्मिनल प्रभारों की समीक्षा करने का नीतिगत निर्णय लिया गया है। मार्च 2006 में सीएचपीटी के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान भी, इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि यह मामला रेलवे प्रभारों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए रेलवे के सामने रखा जाए क्योंकि यह गतिविधि घाटे में थी। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न पर, सीएचपीटी ने कोई प्रतिपुष्टि सूचना नहीं भेजी है। सीएचपीटी को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि रेलवे प्रभारों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए रेलवे के समक्ष मामला प्रस्तुत करें।

(viii). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर संपदा किराया आय का अनुमान लगाया है। पत्तन ने आर्बिट्रि क्षेत्र के रूप में इसके अनुमानन और भूमि के प्रत्येक वर्ग के अधीन सुविचारित दर के समर्थन में विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं। सीआईटीपीएल से प्राप्ति-योग्य वार्षिक पट्टा प्रभार सीएचपीटी में इसके कंटेनर टर्मिनल परिचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में पट्टा किराया व्ययों के रूप में सुविचारित राशि के बराबर माना गया है। इसके सिवाय पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। किन्तु संपदा किरायों से आय इस प्रस्ताव में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने और यह देखने के लिए सुविचारित किए गए हैं कि क्या अधिशेष, यदि इस गतिविधि से वसूली होती है तो अन्य घाटे वाली गतिविधियों के लिए उपयोग किया जा सकेगा, प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिए गए अनुसार हैं।

- (ix). वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात पर वर्ष 2009-10 के दौरान प्राप्त वास्तविक प्रति टीईयू राजस्व हिस्सेदारी लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए सीएचपीटी द्वारा सुविचारित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अनुमान गलत प्रतीत होते हैं, विशेषतः जब दो बीओटी कंटेनर परिचालकों द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी भिन्न हों। सीआईटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी अगले तीन वर्षों के लिए हमारे द्वारा सुविचारित अनुमानित राजस्व पर सीआईटीपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी का प्रतिशत लागू करते हुए अनुमानित किया गया है, प्रशुल्क के निर्धारण के इसके प्रस्ताव में जिसका इस प्रस्ताव के साथ समान्तरतः निपटान किया गया है। सीसीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी पत्तन द्वारा अनुमानित कुल कंटेनर यातायात पर विचार करते हुए इसके द्वारा देय प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी घटाव इसके प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सीआईटीपीएल के प्रस्ताव में हमारे द्वारा सुविचारित अगले 3 वर्षों में सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के आधार पर अनुमानित किए गए हैं।
- (x). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वेतनों तथा मजदूरी के लिए 10 प्रतिशत, सभी अन्य व्ययों के लिए 5 प्रतिशत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के लए 8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सीएचपीटी के अनुमान वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

वर्ष 2009-10 के लए वेतन संबंधी वास्तविक व्यय में श्रेणी-1 और 2 अधिकारियों के वेतन के संशोधन को शामिल नहीं किया गया था क्योंकि इस संशोधन को जुलाई 2010 के दौरान अंतिम रूप दिया गया है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, इस संबंध में वार्षिक प्रभाव बकाया राशियों के अलावा लगभग ₹ 10 करोड़ है और पत्तन ने वर्ष 2010-11 के अनुमानों में इस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया है। चूंकि श्रेणी-1 और 2 अधिकारियों के वेतन संशोधन पत्तन में पहले ही कार्यान्वित किए जा चुके हैं, इसलिए ₹ 10 करोड़ का प्रभाव वर्ष 2010-11 के वेतन अनुमान में सुविचारित किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों को 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

- (xi). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि परिसंपत्तियों के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पत्तन न्यासों के मामले में स्वीकृत की जाएगी। पत्तन ने बताया है कि उसने कम्पनी अधिनियम में विनिर्दिष्ट की गई दरों के अनुसार मूल्यहास परिकलित करने में कठिनाईयां अभिव्यक्त करते हुए सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास परिकलित किया है। सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। जब हमारे विश्लेषण में पत्तन द्वारा भेजे गए मूल्यहास के अनुमानों पर विश्वास किया गया है, सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का पालन किया जाए। चूंकि प्रमुख परिसंपत्ति परिवर्धन इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में यथा स्पष्ट संशोधित किया गया है, मूल्यहास अनुमान सकल प्रखंड में किए गए परिवर्धनों में बदलावों के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सीएचपीटी द्वारा सुविचारित वित्त और विविध आय तथा व्यय के अनुमानों में पूर्व अवधि आय के लिए ₹ 5 करोड़ प्रत्येक तथा प्रत्येक वर्ष के लिए पूर्व अवधि व्यय शामिल हैं। सामान्यतः पूर्व अवधि आय तथा व्यय अनुमान स्तर पर सुविचारित नहीं किए जाते हैं। अतः, अनुमानित पूर्व अवधि आय और व्ययों को अलग रखा गया है।
- (xiii). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए सकल प्रखंड में ₹ 8731.00 लाख के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं। वे सिविल कार्य (₹ 5759.00 लाख), संयंत्र तथा मशीनरी (₹ 277.50 लाख), फ्लोटिला और फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स (₹ 60.00 लाख), क्रेन और वाहन (₹ 520.50 लाख), जल, बिजली, टेलीकॉम और अग्नि शामक संस्थापन (₹ 1424.00 लाख), तेल पाइपलाइन संस्थापन (₹ 65.00 लाख) और रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक (₹ 625.00 लाख) कुल ₹ 8731.00 लाख से संबंधित हैं। आईएमयू ने बताया है कि कुछ योजनाएं जिनके लिए ₹ 96 लाख का टोकन प्रावधान किया गया है, वापस लिए जाने की संभावना नहीं है। चेन्नई एन्नोर पोर्ट रोड कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट (₹ 100.00 लाख) और समर्पित एलवेटेड एक्सप्रेस-वे (₹ 2500.00 लाख) प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि वे संयुक्त उद्यम के माध्यम से शुरू किया जाना बताया गया है। आईएमयू ने बताया है कि मेगा कंटेनर टर्मिनल, दूसरे कंटेनर टर्मिनल आदि के विकास के लिए ₹ 353.00 लाख की बीओटी परियोजनाओं के लिए अन्य पूंजी व्यय अलग से निर्धारित किए गए हैं। ₹ 353.00 लाख का अनुमानित व्यय सुविचारित नहीं किया जा सकता क्योंकि वे बीओटी परियोजनाओं के विकास से संबंधित है। इसके अलावा, ₹ 383.50 लाख की अन्य योजनाएं हैं जिन्हें इस आधार पर अलग रखा गया है कि उनके वर्ष 2010-11 में पूरा होने की संभावना नहीं है। समग्र रूप से, वर्ष 2010-11 के दौरान सकल प्रखंड में ₹ 5298.50 लाख की राशि परिवर्धनों के रूप में सुविचारित की गई है।

- (xiv). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पूर्वानुमान पिछले वर्ष पर 5 प्रतिशत प्रत्येक द्वारा वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों में वृद्धि करते हुए पत्तन द्वारा अनुमानित किए गए हैं। तथापि, योजनाओं के ब्योरे इन वर्षों के दौरान पूरे किए जाएंगे उपलब्ध नहीं हैं। ब्योरों के अभाव में, अगले दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए रु0 5298.50 लाख की यही मात्रा तदर्थ आधार पर सुविचारित की गई है परन्तु सीएचपीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन किया जाएगा।
- (xv). जैसाकि पहले बताया गया है, वष 2006-07 से 2008-09 से संबंधित बीओटी परिचालक से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत वर्ष 2011-12 से 2012-13 के सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों के लिए उपयोगिता रूप में सुविचारित किया गया है और प्रस्तावित परिवर्धनों की शेष राशि प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए ही सुविचारित किए गए हैं। इस संबंध में स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10 (वास्तविक)	2010-11 (अनुमान)	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)
क	वर्ष की समाप्ति पर नियोजित पूंजी	62345.72	64453.02	66274.08	67663.37
ख	एस्करो खाते से उपयोगिताएं				
(i)	वर्ष के दौरान एस्करो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियां	3598.34	4300.04	5086.76	5298.50
(ii)	संचयी उपयोगिता	3598.34	7898.38	12985.14	18283.64
	घटाएं: एस्करो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास				
(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यह्रास	0.00	94.69	238.02	407.58
(iv)	संचयी मूल्यह्रास	0.00	94.69	332.71	740.29
(v)	एस्करो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii) - (iv)	3598.34	7803.69	12652.43	17543.35
ग	प्रतिलाभ के लिए पात्र बनाने हेतु नियोजित जमा शेष पूंजी [क-ख(v)]	58747.38	56649.33	53621.65	50120.02

- (xvi). परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का सीएचपीटी द्वारा प्रेषित व्यवसाय-परिसंपत्तियों, व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में वर्गीकरण पर विश्वास किया गया है। सीएचपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि केवल पूरी हुई और शुरु की गई परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गिना गया है। यह भी पुष्टि की गई है कि बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित परिसंपत्तियों पर इस प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है।
- (xvii). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्यगत पूंजी वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के बराबर अनुमानित की है। सीएचपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी परिकलित करने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु आय और व्यय अनुमानों पर विचार नहीं किया है। चालू परिसंपत्तियों के अनुमान विविध देनदारियों, वस्तुसूची और रोकड़ शेष के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं। सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित चालू देयता लेखा में ली गई है।
- (xviii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित संशोधित पूंजी तदनुसारी वर्षों के लिए रु0 678.40 करोड़, रु0 736.37 करोड़ और रु0 789.29 करोड़ पर सीएचपीटी के अनुमानों की तुलना में क्रमशः रु0 566.49, रु0 536.22 करोड़ और रु0 501.20 करोड़ परिगणित होती है।
- (xix). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 71.99 मी0ट0, 75.59 मी0ट0, 79.37 मी0ट0 पर समग्र पत्तन की अभिकल्प क्षमता संप्रेषित की है जिसमें निजी परिचालकों द्वारा परिचालित कंटेनर टर्मिनलों की क्षमता शामिल है। केवल सीएचपीटी द्वारा परिचालित सुविधाओं की क्षमता वर्ष 2010-11 से 2012-2013 के लिए क्रमशः 33.87 मी0ट0, 35.56 मी0ट0 और 37.34 मी0ट0 देखी गई है। तत्संबंधी वर्षों के लिए 41.32 मी0ट0, 43.39 मी0ट0 और 45.54 मी0ट0 की अनुमानित यातायात स्थिति पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से 122 प्रतिशत परिगणित होती है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए स्वीकार्य होगा। चूंकि अनुमानित क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, सीएचपीटी अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए पात्र है। वर्ष 2010-11 के लिए निर्धारित प्रतिलाभ की दर व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.4 प्रतिशत है। व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.40 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ सभी वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (xx). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण और विभिन्न मुख्य गतिविधियां संशोधित की गई हैं। संशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक-1 (क) से (ड)** रूप में संलग्न किए गए हैं।

(क). समग्र पत्तन की मुख्य गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम निम्नवत् हैं:-

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय			निवल अधिशेष/(घाटा)			जोड़	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	समग्र पत्तन	61315.72	64267.34	67100.59	-1262.97	579.79	2407.10	1723.92	-2.06%	0.90%	3.59%	0.89%
2	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	34964.30	36673.95	38307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	-9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
3	पत्तन और गोदी गतिविधि	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
4	रेलवे गतिविधि	4683.35	5013.45	5125.82	-3446.45	-3360.16	-3498.97	-10305.58	-73.59%	-67.02%	-68.26%	-69.53%
5	संपदा गतिविधि	1611.82	1831.70	2056.49	-635.30	-452.02	-259.45	-1346.78	-39.42%	-24.68%	-12.62%	-24.49%

(ख). कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय			निवल अधिशेष/(घाटा)			जोड़	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि समग्र रूप में	34964.30	36673.95	38307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	-9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
(क)	सामान्य कार्गो भंडारण सहित	16085.19	16895.14	17715.51	-3146.56	-2922.71	-2669.22	-8738.49	-19.56%	-17.30%	-15.07%	-17.24%
(ख)	क्रेनेज और एफएलटी	1000.00	1100.00	1100.00	-713.24	-664.50	-721.40	-2099.14	-71.32%	-60.41%	-65.58%	-65.60%
(ग)	एफसी थंगम/वेगइ	140.00	150.00	150.00	-807.63	-798.21	-794.66	-2400.50	-576.88%	-532.14%	-529.77%	-545.57%
(घ)	भांडागार	4250.00	4360.00	4470.00	2782.71	2852.75	2924.64	8560.11	65.48%	65.43%	65.43%	65.44%
(ङ)	पीओएल	2858.83	3004.33	3153.67	1152.26	1275.93	1410.09	3838.29	40.31%	42.47%	44.71%	42.57%
(च)	लौह अयस्क	10592.33	11126.55	11679.20	-1756.28	-1579.70	-1373.84	-4709.82	-16.58%	-14.20%	-11.76%	-14.10%
(छ)	कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि	37.95	37.93	38.71	-1302.02	-1265.48	-1217.95	-3785.45	-3430.89%	-3336.37%	-3146.34%	-3303.48%
2.	पत्तन और गोदी गतिविधि	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
(क)	बर्थिंग एवं मूरिंग	4665.08	4841.40	5089.83	-2354.89	-2245.41	-2036.22	-6636.52	-50.48%	-46.38%	-40.01%	-45.47%
(ख)	पत्तन देयताएं	4903.07	5072.81	5151.61	2613.63	2802.72	2906.19	8322.54	53.31%	55.25%	56.41%	55.02%
(ग)	टोवेज एवं पाइलटेज	10488.09	10834.02	11369.76	-661.18	-523.53	-153.81	-1338.52	-6.30%	-4.83%	-1.35%	-4.09%
(घ)	कबाड़ एवं डाइवर्स	0.00	0.00	0.00	-1.56	-1.64	-1.69	-4.89	--	--	--	--

- (xxi). (क). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति रु0 17.24 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है, जिसमें वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत राशि रु0 223.69 करोड़ है। इसलिए, विभिन्न प्रशुल्क मदों की दरों में वृद्धि करने वाले सीएचपीटी के प्रस्ताव को खारिज किया गया है।
- (ख). कार्गो संबंधित सेवाओं का, भंडारण सहित सामान्य कार्गो रु0 87.38 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; क्रेनेज और एफएलटी रु0 45.00 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; भांडागार रु0 85.60 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; पीओएल रु0 38.38 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; लौह अयस्क रु0 47.10 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है और कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि रु0 37.85 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है। समग्र कार्गो प्रहस्तन रु0 93.35 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है।
- (ग). समग्र पोत संबंधित गतिविधि रु0 3.43 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। पोत संबंधित प्रभारों का, बर्थिंग और मूरिंग गतिविधि रु0 66.37 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है; टोवेज और पाइलटेज गतिविधि रु0 13.39 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है और साल्वेज गतिविधि रु0 4.89 लाख का मामूली घाटा दर्शाती है। पत्तन देयताएं रु0 83.23 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती हैं।
- (घ). रेलवे गतिविधि रु0 103.06 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है और संपदा गतिविधि रु0 13.47 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है।
- (ङ). ऊपर सूचीबद्ध सभी गतिविधियों का कुल निवल घाटा रु0 206.45 करोड़ परिगणित होता है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत रु0 223.69 करोड़ परिगणित होता है। यदि रु0 223.69 करोड़ की यह राशि

प्रति-सहायिकी के लिए उपयोग की जाती है, जैसा पिछली समीक्षा में किया गया था, तो सीएचपीटी के हाथों में उपलब्ध अधिशेष रु० 17.24 करोड़ परिगणित होता है।

जैसाकि पहले बताया गया है, संपदा गतिविधि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए घाटा स्थिति दर्शाती है। इसके संपदा किरायों के संशोधन के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पत्तन द्वारा बाद में वापस ले लिया गया है और यह मामला निपटान के लिए इस प्राधिकरण द्वारा समान्तरतः सुविचारित किया गया है। जब वर्तमान संपदा किराये सीएचपीटी द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) संशोधित प्रस्ताव के आधार संशोधित किए गए हैं, कम से कम वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 7.11 करोड़ का कुल घाटा खत्म किया जाएगा। इसका अर्थ है कि सीएचपीटी के पास इस प्रशुल्क चक्र के अधीन शामिल अवधि के दौरान रु० 24.35 करोड़ का कुल अतिरिक्त अधिशेष है। यह अतिरिक्त अधिशेष वर्तमान प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है।

(च). प्रदूषण लेवी से आय और प्रदूषण के नियंत्रण पर व्ययों को दर्शाते हुए पृथक लेखा भेजने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, मार्च 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश रु० 5/- प्रति टन की प्रदूषण लेवी अनुमोदित करते समय, सीएचपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय और व्यय के ब्योरे भेजे हैं जो पूंजी व्यय तथा आबांटित उपरिव्ययों को पूरा करने के बाद भी अधिशेष दर्शाते हैं। अन्य पत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और एमओपीटी में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) में अनुमोदित प्रदूषण लेवी रु० 1.50 प्रति टन से रु० 2.15 प्रति टन के बीच है। चूंकि इस संबंध में सीएचपीटी की लागत स्थिति अधिशेष दर्शाती है, इसलिए रु० 5/- प्रति मीट्रिक टन की मौजूदा दर को कम करके रु० 3/- प्रति मीट्रिक टन किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रदूषण लेवी से सीएचपीटी द्वारा अनुमानित कुल आय क्रमशः रु० 12.25 करोड़, रु० 12.74 करोड़ और रु० 13.14 करोड़ है। कम की गई दर पर, जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए अनुमानित राजस्व लगभग रु० 11.58 करोड़ तक कम हो जाएगा।

(छ). उपयोक्ताओं की यह सामान्य चिंता रही है कि सीएचपीटी में पोत संबंधित प्रभार ज्यादा हैं। पत्तन में पोत संबंधित गतिविधि के संदर्भ में, यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन में प्रवेश करने वाले ज्यादातर पोत पत्तन देयताओं, पाइलटेज और टोवेज शुल्क तथा बर्थ किराया प्रभारों की अदायगी करते हैं, जिसका असर आयातक/निर्यातकों पर पड़ता है। पोत संबंधित गतिविधि में, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों से प्रति-सहायिकी के लाभ से भी पहले अधिशेष दर्शाने वाली केवल यही उप-गतिविधि 'पत्तन देयताएं' है। अतः समायोजन के लिए उपलब्ध रु० 12.77 करोड़ के अधिशेष का शेष पत्तन देयताओं की मौजूदा दरों में कटौती के लिए सुविचारित किया गया है।

जनवरी 2011 से मार्च 2013 अवधि के लिए पत्तन देयताओं के लेखा पर अनुमानित परिचालन आय रु० 114.50 करोड़ परिगणित होती है। रु० 114.50 करोड़ की पत्तन देयता आय के प्रतिशत रूप में रु० 12.77 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष 11.16 प्रतिशत परिगणित होता है। अतः पत्तन देयताओं की मौजूदा दरें 11 प्रतिशत तक कम की गई हैं।

(xxii). सीएचपीटी ने मार्च 2006 में अपने दरमान की पिछली समीक्षा में विनिर्दिष्ट की गई 12.25 प्रतिशत वार्षिक दर से ब्याज की दंडात्मक दर को बनाए रखा है। चूंकि दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए जैसाकि मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, 12.25 प्रतिशत के प्रचलित पीएलआर के संदर्भ में प्रस्तावित नोट (vi) (ख) उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(xxiii). (क). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पाइलटेज शुल्क के लिए तीन स्लैब ढांचे का निर्धारण विनिर्दिष्ट करते हैं। इसके अलावा, और विनिर्दिष्ट के अनुसार, पाइलटेज शुल्क की इकाई दर जीआरटी स्लैबों को बढ़ाने के लिए कम की जानी चाहिए, ताकि यह बड़े आकार वाले पोतों के लिए आकर्षक रह सके।

(ख). मार्च 2006 से पहले मौजूदा दरमान में, लौह अयस्क पोतों के लिए और लौह अयस्क पोतों से इतर पाइलटेज शुल्क की दरें 6 जीआरटी स्लैबों में अलग-से निर्धारित किए गए थे। पोतों के बढ़ते जीआरटी के अनुरूप पाइलटेज शुल्क की इकाई दर की वृद्धि की वजह से बड़े आकार के पोत छोटे आकार के पोतों की तुलना में अधिक पाइलटेज शुल्क का भुगतान करते हैं। इस प्रावधान के विपरीत, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित युक्तिकरण, यदि किया जाता है, छोटे आकार के पोतों से यह अपेक्षा करेगा कि राजस्व प्रभारों में तीव्र वृद्धि के बोझ को वहन करे। चूंकि सीएचपीटी के प्रशुल्क की मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बाद मार्च 2006 में पहली बार समीक्षा की गई थी और यह स्वीकार करते हुए कि एक ही बार में तत्कालीन पाइलटेज स्लैब ढांचे के युक्तिकरण से सीएचपीटी और उपयोक्ताओं को परेशानी होगी, इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी के अनुरोध पर लौह अयस्क पोतों पर पाइलटेज शुल्क की वसूली के लिए तत्कालीन छह स्लैब ढांचे को जारी रखना अनुमोदित कर दिया था और सीएचपीटी तथा उपयोक्ताओं द्वारा उस समय संयुक्त रूप से प्रस्तावित गैर-लौह अयस्क पोतों पर पाइलटेज शुल्क की वसूली के लिए एकमुश्त उपाय के रूप में छह स्लैब ढांचा इस शर्त के अधीन

अनुमोदित किया था कि सीएचपीटी अगली समीक्षा के समय इस प्रशुल्क मद का उपयुक्त युक्तिकरण अवश्य प्रस्तुत करेगा।

- (ग). 2006 में निर्धारित इसके दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय पत्तन ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों को लागू करने की कोशिश करने के लिए 2006 के प्रशुल्क आदेश द्वारा पत्तन को विशिष्ट सलाह के बावजूद, इस दिशा में कार्य किया प्रतीत नहीं होता है। दूसरी तरफ, पत्तन ने इस समय 2006 के प्रशुल्क आदेश द्वारा यथा अनुमोदित प्रशुल्क ढांचे के साथ जारी रखने का प्रस्ताव भी किया है क्योंकि मौजूदा स्लैब ढांचा 'सहमत ढांचा' था। संयोगवश, किसी भी उपयोक्ता ने मौजूदा स्लैब ढांचे पर कोई शिकायत नहीं की है।
- (xxiv). (क). मार्च 2006 में सीएचपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, 'पत्तन सुविधा' के तत्कालीन प्रावधान को बनाए रखते हुए एक नया प्रावधान शामिल किए जाने की मांग की गई थी। वह नया प्रावधान "किसी अन्य कार्गो पोत" का "विशिष्ट कार्गो पोत" के लिए विनियुक्त बर्थ से से विनियुक्त बर्थ में "विशिष्ट कार्गो पोत" बनाए रखने के लिए किसी अन्य बर्थ में स्थानांतरण से संबंधित है।
- (ख). उक्त प्रावधान अनुमोदित करते समय, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया था, इस प्राधिकरण का मत था कि या तो यह स्थिति पत्तन सुविधा के लिए प्रकट हुई है अथवा यह वादविवाद योग्य बिन्दु नहीं है। किन्तु पत्तन के निर्णय पर विश्वास करते हुए, उस समय प्रस्तावित नया प्रावधान अनुमोदित किया गया था।
- (ग). अब, पत्तन स्वयं ही 'पत्तन सुविधा' के उस समय शामिल किए गए प्रावधान का एक हिस्सा हटाते हुए उस समय शामिल किए गए प्रावधान को सरल बनाना चाहता है। सरलीकृत प्रावधान, इस प्रकार बनाए रखने के लिए प्रस्तावित कि 'विशिष्ट कार्गो पोत के बर्थ के सामान्य घुमाव की स्थिति में, यदि विनियुक्त बर्थ खाली न हो, विनियुक्त बर्थ से अन्य कार्गो पोत का स्थानांतरण विशिष्ट कार्गो पोत व्यवस्थित करने के लिए पत्तन सुविधा रूप में बनाया जाना चाहिए। हालांकि सीएचपीटी ने प्रस्तावित सरलीकरण के लिए कोई कारण नहीं बताया है, परन्तु प्रस्तावित निरूपण अनुमोदित किया गया है।
- (xxv). मौजूदा दरमान कार्गो सृजित प्रदूषण जैसे लौह अयस्क, कोयला तथा कोक शरेडेड स्क्रैप, उर्वरक आदि पर प्रदूषण लेवी, सामान्य घाटशुल्क प्रभारों के अलावा, की वसूली के लिए दिया गया है। जनवरी 2009 में दाखिल किए गए सीएचपीटी के मूल प्रस्ताव में सीएचपीटी ने कार्गो की सूची में खनिजों को शामिल करने का प्रस्ताव किया था जो प्रदूषण लेवी आकर्षित करते हैं। इसने बाद में इस आधार पर पाइप लाइनों अथवा ट्रकों के माध्यम से गुजरने वाले सभी लिक्विड बल्क को शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि लिक्विड बल्क जल क्षेत्र को गन्दा और प्रदूषित करता है। तथापि, पत्तन ने जून 2010 के अपने अद्यतन प्रस्ताव में उपर्युक्त दोनों समावेशों को बिना इसका कोई कारण बताए हटा लिया था। इसलिए, कार्गो की मौजूदा सूची जो प्रदूषण लेवी आकर्षित करेगी अपरिवर्तित रहेगी, परन्तु रु 5/- प्रति टन की मौजूदा दर को कम करके रु 3/- प्रति टन किया गया है।
- (xxvi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार, तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। 150 टन फ्लोटिंग क्रेन द्वारा तटीय पैकेजों के प्रहस्तन के लिए दरें मौजूदा व्यवस्था के अनुसार निर्धारित की गई हैं। तथापि, सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित तटीय दरें सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक है। इसलिए, उन्हें तटीय रियायत नीति के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xxvii). इस प्राधिकरण ने मार्च 2006 के अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में इस शर्त के साथ किसी भी कार्यदिवस और रविवार अथवा पत्तन अवकाश दिवस को किसी पारी के दौरान दूसरी और तीसरी पालियों के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्य के लिए रु 10,000 प्रति पाली की शुल्क वसूल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था कि इस दर को आधार दर में उपयुक्त समायोजन करते हुए अगली समीक्षा के समय हटा दिया जाएगा। इसके बावजूद सीएचपीटी ने आधार दर में बिना कोई उपयुक्त समायोजन किए मूल प्रावधान को बनाए रखा है। सीएचपीटी से प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने बताया था कि कई बार उक्त फ्लोटिंग क्रेन का दूसरी अथवा तीसरी पाली के दौरान सेवा में गुजरना बहुत मामूली है, वर्ष 2006 से 2009 तक पिछले चार वर्षों में केवल 79 बार। सीएचपीटी ने यह भी बताया है कि रु 10,000/- प्रति पाली की वसूली के लिए प्रावधान पिछले संशोधन के दौरान उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श में पत्तन द्वारा की गई पहल है।

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि दूसरी और तीसरी पाली के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन को लगाए जाने की घटनाएं ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं हैं और इसे ध्यान में रखते हुए कि रु 10,000/- के शुल्क हो हटाने के लिए आधार दर में समायोजन से उपयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस निर्णय को मानने के लिए प्रवृत्त है।

- (xxviii). इस प्राधिकरण ने ग्रेनाइट प्रखंडों पर सीएचपीटी द्वारा क्रेनेज प्रभारों की वसूली के संबंध में हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स से प्राप्त हुए संदर्भ का निपटान करते समय अपने आदेश सं. टीएमपी/13/2008-सीएचपीटी, दिनांक 13 अगस्त 2010 द्वारा सीएचपीटी के दरमान में प्रासंगिक प्रावधान संशोधित किए थे। तथापि, सीएचपीटी ने मसौदा दरमान में उक्त संशोधनों को शामिल नहीं किया है। प्रासंगिक प्रावधानों को इस प्राधिकरण द्वारा यथा आदेशित अद्यतन किया जाना चाहिए।

- (xxix). अपना मूल प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद जनवरी 2009 में सीएचपीटी द्वारा हमें उपलब्ध करवाए गए मसौदा दरमान में, पत्तन ने कुछ शर्तें प्रस्तावित की थीं, यदि परेपिती/क्विलयरिंग एजेंट/कार्गो का स्वामी पत्तन द्वारा नीलामी बिक्री से पहले प्रत्यक्त कार्गो/अनिकासित/अदावाकृत कार्गो वापस लेने का अनुरोध करता है। पत्तन ने शर्त का प्रस्ताव करते समय यह कारण दिया था कि यह शर्तों का पुनर्विवरण मात्र है जो 1992 के दरमान में प्रचलित थे। वह परिस्थितियां जिनके अधीन उक्त खंड को 1992 में हटाया गया था, सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया था जबकि हमने इस संबंध में प्रश्न किया था। तथापि, जून 2010 के अपने अद्यतन प्रस्ताव के साथ सीएचपीटी द्वारा बाद में प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान इस संबंध में कुछ नहीं कहा गया है। इसलिए, यह मान लिया गया है कि पत्तन पूर्ववर्ती समावेशन प्रस्तावित नहीं करना चाहता था।
- (xxx). इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 54 के अधीन भारत सरकार द्वारा जारी किए गए आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2009 के अनुपालन में महापत्तन न्यासों में प्रभार्य चीनी और दालों के मामले में विलंबशुल्क प्रभारों/लाइसेंस शुल्क से संबंधी अनुसूची संशोधित करते हुए एक आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 पारित किया था। आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने निर्धारित किया था कि संशोधित दरों की अनुसूची 31 मार्च 2010 तक अथवा अगले आदेशों तक, जैसाकि सरकार द्वारा अपने आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2009 में विनिर्दिष्ट किया गया है, प्रभावी रहेगी।

पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/46/2009-पीटी दिनांक 1 अक्टूबर 2010 द्वारा सलाह दी थी कि चीनी और दालों पर लागू विलंबशुल्क प्रभार 1 अक्टूबर 2010 से हटा लिए जाएं।

वैसे, सीएचपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 द्वारा निर्णय के आधार पर अपने दरमान में शामिल किए गए चीनी और दालों से संबंधित प्रावधान को हटा दिया गया है।

- (xxxi). संयोगवश, सीएचपीटी ने प्रशुल्क ढांचे के सरलीकरण के आधार पर और क्रेनों की आपूर्ति और उपयोग के संबंध में विभिन्न व्यक्तियों द्वारा विभिन्न निवर्तनों को दूर करने और उपयोक्ताओं द्वारा विभिन्न अनुमतियां लेने की जरूरत को दूर करने के लिए भी मोबाइल क्रेनों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभारों को मिलाने के लिए मौजूदा 4 स्लैबों से एकल स्लैब करने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान स्लैब दरों को परिभाषित करने की मुश्किलों को दूर करने और अनुमतियों की संख्या जो वर्तमान स्लैब ढांचे के तहत प्राप्त करनी होंगी के बारे में प्रश्न किए जाने पर, सीएचपीटी ने पहले दिए गए कारणों को दोहरा दिया है। तथापि, जून 2010 में संशोधित प्रस्ताव भेजते समय, सीएचपीटी ने स्लैब ढांचे को मिलाने की अपनी कोशिश को छोड़ दिया है और बिना कोई कारण दिए मौजूदा 4 स्लैब ढांचे को बनाए रखा है।
- (xxxii). वर्तमान व्यवस्था में, विलंबशुल्क प्रभार सीएचपीटी के अंतरण क्षेत्र में पड़े आयात कार्गो के लिए स्लैबों में निःशुल्क दिवसों के बाद की अवधि के लिए निर्धारित हैं। वर्तमान दूसरा स्लैब अर्थात् 10 दिन कम करके 3 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है और 'अगले 30 दिनों के लिए' का वर्तमान तीसरा स्लैब इसके साथ हटाने का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, पत्तन ने तत्संबंधी स्लैबों की मौजूदा दरों में बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव किया है जो रिजिग किया गया है और मौजूदा दरों पर 10 प्रतिशत तक सीएचपीटी द्वारा बनाए रखा गया है और 'तीस दिनों के बाद' के लिए स्लैब की दर में लगभग 36 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, प्रस्तावित संशोधन विराम समय विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं हैं और तदनुसूची वित्तीय विवीक्षाएं पत्तन द्वारा नहीं भेजी गई हैं। उपर्युक्त सूचना के अभाव में, यह प्राधिकरण स्लैब ढांचे में प्रस्तावित प्रभारों पर विचार करने की स्थिति में नहीं है। वर्तमान व्यवस्था जारी रहेगी।
- (xxxiii). बताया गया है कि सीएचपीटी ने लौह अयस्क निर्यात के मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट (एमजीटी) अर्जित नहीं करने के लिए उपयोक्ताओं पर शास्तियां प्रभारित की हैं। हालांकि इस संबंध में एमएमटीसी द्वारा हमें बताए गए मामले को इस मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान सीएचपीटी के सामने रखा गया था, परन्तु सीएचपीटी ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। न तो सीएचपीटी का मौजूदा दरमान लौह अयस्क निर्यातों पर एमजीटी के क्रियान्वयन को शासित करने के लिए कोई शर्तें निर्धारित करता है और न ही पत्तन ने मसौदा दरमान में प्रस्ताव किया है। हालांकि उपर्युक्त कारणों से पत्तन एमजीटी की मांग कर सकता है, परन्तु कमी के लिए शास्ति की वसूली का इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित इकाई प्रशुल्क को विस्तारित करने पर प्रभाव पड़ेगा। अतः पत्तन को इस संबंध में प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए।
- (xxxiv). सीएचपीटी द्वारा टर्मिनल सेवा प्रभारों की वसूली की इकाई के बारे में कॉनकॉर द्वारा उठाए गए मुद्दे स्पष्ट नहीं हैं। इस संबंध में सीएचपीटी के विचारों का हमें कोई लाभ नहीं हुआ। जहां तक वार्षिक वृद्धि के क्रियान्वयन के संबंध में कॉनकॉर द्वारा कही गई दूसरी बात का संबंध है, यह सीएचपीटी और कॉनकॉर के बीच हुए करार पर आधारित लगता है। यह प्राधिकरण सीएचपीटी और सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए अभ्यावेदन के आधार पर इस संबंध में उठाए गए मुद्दों को पहले ही स्पष्ट कर चुका है।
- (xxxv). सीएचपीटी पत्तन उपस्कर के किराये के लिए निर्धारित प्रभारों के 10 प्रतिशत के भुगतान पर पत्तन के भीतर पत्तन परिचालन के लिए, अपने दरमान में उपलब्ध प्रावधानों के अनुसार, निजी उपस्कर की अनुमति प्रदान करता है। यदि निजी परिचालक को ऐसे उपस्कर के लिए किराया प्रभार वसूल करने की अनुमति दी जाती है तो उसे

ऐसा करने के लिए विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाना चाहिए। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड सं. 7.1 और 7.2 विनिर्दिष्ट करता है कि धारा 48 के खंड (क) से (ड) में निर्दिष्ट पत्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारित प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाएगा। यदि धारा 42 (3) के अधीन सेवा प्रदाता के लिए प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत व्यवस्था के तरीके से इतर हो तो अधिकतम दरें ऐसी सेवाओं के लिए पत्तन न्यासों से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित की जाएंगी और वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाएंगी। यह सांविधिक प्रावधान सितम्बर 2006 में सीएचपीटी के ध्यान में लाया गया था और पत्तन को अनुस्मारक भेजकर उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। सीएचपीटी ने इस संबंध में अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। दूसरी तरफ, इसने इस मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान सुझाव दिया था कि पत्तन के भीतर सेवाएं प्रदान करने के लिए निजी उपस्कर परिचालकों के लिए निर्धारित की जाने वाली दरें इसी तरह के उपस्कर के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रभारित दरों के बराबर होनी चाहिए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में उपस्कर के विभिन्न प्रकारों के लिए निर्धारित दरें पूरी तरह से वैयक्तिक सेवाएं प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं हैं, इसलिए सामान्य गतिविधि आधारित दृष्टिकोण अपनाया गया है। एक गतिविधि से दूसरी गतिविधि में प्रति-सहायिकीकरण का प्रवाह भी एक कारक है। इसलिए, यह सुझाव कि निजी उपस्कर के लिए निर्धारित (की जाने वाली) दरें पत्तन उपस्कर के लिए मौजूदा दरमान में उपलब्ध दरों के अनुसार होनी चाहिए, स्वीकार नहीं किया जा सकता। सीएचपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि सीएचपीटी में समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव तत्काल दाखिल करे। इस संबंध में, पत्तन पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मानक आधार पर मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए समान दरें निर्धारित करते हुए हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों का अवलोकन कर सकता है।

- (xxxvi). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, प्रौद्योगिकीय बदलावों के मद्देनजर मैनिंग मानों/डैटम का नियमित समायोजन आवश्यक है। पत्तन परिचालकों के लिए मैनिंग मानों पर राष्ट्रीय औद्योगिक ट्रिब्यूनल का निर्णय मई 2006 में भारत के राजपत्र में श्रम मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया है। हालांकि सीएचपीटी फरवरी 2008 में इसके द्वारा यथा प्रतिवेदित मैनिंग मानों/डैटम के संशोधन पर संबद्ध पक्षों के साथ पहले ही जुड़ा हुआ था जैसाकि नौभरण एवं सी एंड एफ लेवी के संशोधन से संबंधित कार्यवाहियों में हमें संप्रेषित किया गया था और संशोधित मैनिंग मानों को अपने दरमान में शामिल करने के लिए सहमत था, ट्रिब्यूनल के फैसले को पत्तन द्वारा अभी क्रियान्वित नहीं किया गया है। सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि ट्रिब्यूनल के फैसले के अनुसार मैनिंग मानों/डैटम को संशोधित करे और अपने पूर्व दरमान के प्रासंगिक प्रावधान में संशोधन करे।
- (xxxvii). नौभरण और क्लियरिंग एवं फॉरवर्डिंग लेवी की वर्तमान दरें प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/34/2007-सीएचपीटी दिनांक 3 जुलाई 2008 द्वारा जुलाई 2008 में अनुमोदित की गई थी जिसकी वैधता अवधि 31 मार्च 2011 तक थी। सीएचपीटी द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल किए गए जून 2010 के संशोधित प्रस्ताव में, सीएचपीटी ने वास्तव में क्लियरिंग एंड फॉरवर्डिंग परिचालनों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों को ध्यान में रखते हुए नौभरण परिचालनों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों में 62.32 प्रतिशत से 77.84 प्रतिशत के बीच वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि, सीएचपीटी द्वारा इन परिचालनों से संबंधित लागत विवरण नहीं भेजा गया है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित वृद्धि का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सकेगा। चूंकि समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति का बृहत् निर्धारण इस कार्यवाही में किया गया है, इसलिए इन परिचालनों के लिए मौजूदा दरें बिना किसी बदलाव के जारी रहेंगी।
- (xxxviii). जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी द्वारा अपने संपदा किरायों के संशोधन के लिए दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पत्तन द्वारा बाद में वापस ले लिया गया था। उस समय तक संशोधित प्रस्ताव सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया है और संपदा किरायों को संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निपटान किया गया है, सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा दरें जारी रहेंगी। किन्तु दरमान में निर्धारित संपदा किरायों की दरें लागू करते समय, आधार वर्ष और समय-समय पर लागू की जाने वाली वृद्धि की दर के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर सीएचपीटी द्वारा विचार किया जाना चाहिए।
- (xxxix). जैसाकि पहले बताया गया है, मार्च 2006 में निर्धारित मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो चुकी है। चूंकि इस मामले में पारित आदेश की अधिसूचना की कार्यवाही में कुछ और समय लग सकता है, इसलिए सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता को पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाएगा।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में निम्नलिखित बदलाव अनुमोदित करता है:-

- (i). अध्याय-1 की अनुसूची 1.2 (vi) (ख) में निर्धारित मौजूदा खंड निम्नलिखित से बदला गया है:
“(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज सीएचपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ii). अध्याय-II - पोत संबंधित प्रभार में निर्धारित वर्तमान अनुसूची 1.0 पत्तन देयताओं को निम्नलिखित से बदला गया है:

“1.0 पत्तन में आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं की दर:-

विवरण	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता	
	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)	तटीय पोत	विदेशी पोत
प्रभार्य पोत (लैश बाजों सहित सभी प्रकार के समुद्रगामी पोत)	0.2047	5.407	देयता 30 दिनों में एक बार देय है	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है

- (iii). अध्याय- II - पोत संबंधित प्रभार में अनुसूची 4.1 - स्थानांतरण प्रभारों की दर की मौजूदा टिप्पणी 4 (vii) निम्नलिखित से बदला गया है:-
‘विशिष्ट कार्गो पोत की बर्थिंग की सामान्य बारी की स्थिति में, यदि विनियुक्त बर्थ खाली न हो, विनियुक्त बर्थ से अन्य कार्गो पोत का स्थानांतरण इस प्रकार किया जाएगा जैसे पत्तन को विशिष्ट कार्गो पोत व्यवस्थित करने में सुविधा हो।’
- (iv). अध्याय- III - कार्गो संबंधित प्रभार में मान-1 (घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची) के अधीन मौजूदा टिप्पणी 7 को निम्नलिखित से बदला गया है:-
“(7). गुट्टिकाओं सहित लौह अयस्क, अन्य अयस्कों, सभी प्रकार के कोयला तथा कोक, स्क्रैप, सभी प्रकार के उर्वरक और प्रदूषण उत्सर्जित करने वाले किसी अन्य नए शुष्क बल्क, आंतरिक हारबर में बल्क में प्रहस्तित के मामले में, रु0 3/- प्रति मी0ट0 की दर से प्रदूषण लेवी मान-1 के अधीन यथा निर्दिष्ट सामान्य घाटशुल्क प्रभारों के अलावा वसूल की जाएगी। नए शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, प्रदूषण के उत्सर्जन के संबंध में, चेन्नई पत्तन न्यास के बोर्ड का निर्णय अंतिम होगा।”
- (v). अध्याय- III - कार्गो संबंधित प्रभार में मान-4 (अभियंत्रिकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए प्रभार) में मद सं. 3 में निर्धारित प्रदूषण लेवी की दर संशोधित होकर रु0 3/- प्रति टन अथवा उसका भाग हो गई है।
- (vi). निम्नलिखित नई अनुसूची अध्याय-III - कार्गो संबंधित प्रभार में वर्तमान अनुसूची 4 (अभियंत्रिकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए प्रभार) के बाद शामिल की गई है और वर्तमान अनुसूची 4 को 4क रूप में पुनर्संख्यांकित किया गया है:

मान 4ख - जवाहर गोदी में अभियंत्रिकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु0 में)
1	जवाहर गोदी में अभियंत्रिकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रभार	प्रति टन अथवा उसका भाग	20.00

- (vii). अध्याय-IV - दरमानों के विलंबशुल्क प्रभार में मान-1 निःशुल्क दिवस (आयात) के अधीन वर्तमान अनुसूची सं. 7(क) - चीनी एवं दालों को हटा दिया गया है।

12.2. सीएचपीटी की दरों को शासित करने वाले संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी। प्रदान की गई स्वीकृति उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगी सिवाय इसके कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित न किया जाए।

12.3. सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित किए गए आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाएगी।

12.4. सीएचपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

12.5. इस संबंध में, सीएचपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्टें उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएमपी सीएचपीटी को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि सीएचपीटी टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा। इसके अलावा, भिन्नताओं का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

वेनई पत्तन न्यास - दरमार्जों का सामान्य संशोधन

अनुलग्नक-1(क)

समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक					सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	यातायात (मिलियन टन)	47.25	53.41	57.15	57.49	61.06	65.51	68.79	72.21	65.51	68.79	72.21
	घटाए: कटेनर यातायात (बीओटी परिचालक द्वारा)	11.76	14.16	18.05	20.58	23.47	24.19	25.40	26.67	24.19	25.40	26.67
	यातायात - सीएचपीटी (मिलियन टन)	35.49	39.25	39.10	36.91	37.59	41.32	43.39	45.54	41.32	43.39	45.54
II	परिचालन आय											
	कामग्रे प्रहस्तन गतिविधि	19145.75	24603.22	30394.93	31930.53	32866.36	48530.38	50896.88	53219.68	34964.30	36673.95	38307.08
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19597.07	20284.61	21309.50	22196.92	20056.25	20748.24	21611.20
	रेलवे गतिविधि	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4684.40	4943.20	5076.20	4683.35	5013.45	5125.82
	संपदा गतिविधि	1360.15	1201.61	2471.15	1862.85	1668.15	1668.15	1724.97	1974.19	1611.82	1831.70	2056.49
	जोड़ - II	35972.69	44897.12	52635.93	55579.25	58403.51	75048.14	78874.55	82466.99	61315.72	64267.34	67100.59
III	परिचालन लागत											
	कामग्रे प्रहस्तन गतिविधि	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20943.62	22909.54	18615.01	19314.93	20041.17
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7356.94	7981.39	8662.74	7179.49	7449.44	7729.54
	रेलवे गतिविधि	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3931.09	4127.64	3782.52	3924.74	4072.31
	संपदा गतिविधि	392.77	404.85	466.67	526.62	698.79	733.73	770.42	808.94	739.51	767.32	796.17
	जोड़ - III	17298.97	18452.27	21093.01	24282.80	28551.07	30985.35	33626.51	36508.85	30316.53	31456.43	32639.20
IV	न्यून्यहारा											
	कामग्रे प्रहस्तन गतिविधि	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.65	905.89	993.63	1081.61
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.99	1281.83	1405.99	1530.48
	रेलवे गतिविधि	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.25	302.81	235.53	258.34	281.21
	संपदा गतिविधि	41.17	56.08	57.04	37.52	37.52	42.57	47.88	53.45	41.57	45.60	49.64
	जोड़ - IV	2298.94	2337.20	2242.34	2338.70	2224.53	2524.05	2838.62	3168.90	2464.82	2703.56	2942.94
V	प्रबन्धन एवं सामान्य प्रशासन उपरिचय											
	कामग्रे प्रहस्तन गतिविधि	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15418.48	16651.96	13896.85	14419.36	14961.54
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5616.32	5827.50	6046.60
	रेलवे गतिविधि	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.94	3102.81	3219.47	3340.52
	संपदा गतिविधि	531.00	638.72	712.57	795.48	991.25	1070.55	1156.19	1248.69	1042.09	1081.27	1121.93
	जोड़ - V	11696.62	14018.85	16750.14	18929.76	22503.86	24304.18	26248.51	28348.40	23658.07	24547.60	25470.59
VI	परिचालन अधिशेष											
	कामग्रे प्रहस्तन गतिविधि	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.52	12493.53	1546.56	1946.03	2222.76
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	5156.38	5978.60	6065.30	6304.58
	रेलवे गतिविधि	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-3072.19	-2437.51	-2389.10	-2568.22
	संपदा गतिविधि	395.21	101.96	1234.87	503.23	-59.41	-298.10	-249.52	-136.89	-211.35	-62.49	88.75
	जोड़ - VI	4678.16	10088.80	12550.44	10027.99	5124.05	17234.56	16160.91	14440.84	4876.30	5559.74	6047.86
VII	क) निवृत्त एवं विराम आय (व्याज अतिरिक्त)	3875.68	4405.75	15206.31	5097.46	5367.12	4700.00	5050.00	5400.00	4200.00	4550.00	4900.00
	ख) निवृत्त एवं विराम व्यय (व्याज अतिरिक्त)	3899.63	6107.73	5582.96	12906.50	15767.64	8902.05	9007.05	8991.55	8402.05	8507.05	8491.55
VIII	निवृत्त विराम एवं विराम आय VII (A) - VII (B)	-23.95	-1701.98	9623.35	-7809.04	-10400.52	-4202.05	-3957.05	-3591.55	-4202.05	-3957.05	-3591.55
IX	निवृत्त अधिशेष (VI - VIII)	4654.21	8386.82	22173.79	2218.95	-5276.47	13032.51	12203.86	10849.29	674.25	1602.69	2456.31
X	नियोजित पूंजी	56406.54	54783.95	53831.15	58976.94	58747.38	67839.98	73637.13	78928.88	56649.33	53621.65	50120.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	7942.61
XII	समता उपयोगिता	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	121.96%
XIII	आरबोसीई समता उपयोगिता के लिए समायोजित	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	7942.61
XIV	निवृत्त अधिशेष/घाटा प्रतिलाप के बाद (IX - XI)	-3720.27	245.23	13692.77	-7085.84	-14522.23	2178.11	465.12	-1779.33	-8276.50	-6881.96	-5486.30
XV	राजस्व हिस्सेदारी/सौचली (50%)	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	13026.89	13641.17	14291.99	7013.53	7461.75	7893.40
XVI	निवृत्त अधिशेष/घाटा प्रतिलाप तथा राजस्व हिस्सेदारी के बाद (XII + XIII)	-121.93	4545.27	18779.53	-1300.77	-7806.46	-10848.78	-13176.05	-16071.32	-1262.97	579.79	2407.10
XVII	निवृत्त अधिशेष/घाटा प्रतिलाप के बाद परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-0.34%	10.12%	35.68%	-2.34%	-13.37%	-14.46%	-16.71%	-19.49%	-2.06%	0.90%	3.59%
XVIII	कुल अधिशेष/घाटा	-121.93	23324.80		-9107.23		-40096.15				1723.92	
XIX	औसत अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-0.34%	23.91%		-7.99%		-16.96%				0.89%	

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण												
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक					(रु० लाखों में)			अनुमान		
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय											
	(i) सामान्य कार्गो भंडारण सहित	9690.33	10672.09	13749.82	16595.14	17315.85	16085.40	16895.25	17715.75	16085.19	16895.14	17715.51
	(ii) भांडागार	2202.50	3057.60	4272.12	4638.70	4209.30	4250.00	4360.00	4470.00	4250.00	4360.00	4470.00
	(iii) पीओएल कच्चे तेल सहित	2105.16	2258.47	2219.85	2291.55	2635.69	2858.95	3004.35	3153.70	2858.83	3004.33	3153.67
	(iv) लौह अयस्क	3609.57	7012.10	6884.32	6943.23	7396.92	10442.35	10947.55	11470.20	10592.33	11126.55	11679.20
	(v) एफ.सी. थंगम	231.77	81.08	79.66	148.20	138.92	140.00	150.00	150.00	140.00	150.00	150.00
	(vi) क्रेनेज	1301.48	1518.30	1438.66	1275.12	1134.07	1000.00	1100.00	1100.00	1000.00	1100.00	1100.00
	(vii) कंटेनर प्रहस्तन	4.94	3.58	1750.50	38.59	35.61	13753.68	14439.73	15160.03	37.95	37.93	38.71
	जोड़ - I	19145.75	24603.22	30394.93	31930.53	32866.36	48530.38	50896.88	53219.68	34964.30	36673.95	38307.08
II	परिचालन व्यय											
	(i) सामान्य कार्गो भंडारण सहित	5944.00	6331.22	7441.26	8142.87	9877.57	10842.82	11903.40	13068.79	10530.83	10926.79	11337.63
	(ii) अन्य - क्रेनेज	601.45	663.36	645.97	914.43	866.55	946.48	1034.08	1130.07	921.10	955.73	991.66
	(iii) एफ.सी. थंगम	69.91	119.35	114.22	156.60	161.15	176.04	192.35	210.23	171.31	177.75	184.43
	(iv) पीओएल कच्चे तेल सहित	247.80	406.83	449.59	503.75	479.09	519.08	562.68	610.22	506.73	525.78	545.55
	(v) लौह अयस्क	2959.24	3443.88	3633.72	4580.23	5173.68	5613.76	6093.99	6618.18	5477.05	5682.99	5896.67
	(vi) भांडागार	602.09	618.77	702.61	788.28	943.36	1051.72	1156.19	1271.07	1007.13	1045.00	1084.29
	(vii) कंटेनर प्रहस्तन	14.95	13.02	6.86	410.81	0.84	0.88	0.93	0.97	0.87	0.90	0.94
	जोड़ - II	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20943.62	22909.54	18615.01	19314.93	20041.17
III	मूल्यहास	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.65	905.89	993.63	1081.61
IV	प्रबंध और सामान्य उपरिचालन का आर्बिट्रि हिस्सा	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15418.48	16651.96	13896.85	14419.36	14961.54
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.52	12493.53	1546.56	1946.03	2222.76
VI	एफएमआई का आर्बिट्रि हिस्सा	2062.75	2414.32	8780.97	2928.52	3020.31	3025.67	3245.76	3466.31	2394.98	2596.45	2797.37
VII	एफएमआई का आर्बिट्रि हिस्सा	2229.02	3639.50	3277.49	7904.23	9384.50	5334.01	5430.86	5455.54	5003.32	5057.56	5040.88
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-166.27	-1225.18	5503.48	-4975.71	-6364.19	-2308.34	-2185.10	-1989.23	-2608.34	-2461.11	-2243.51
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	1115.27	2396.67	12373.61	-1296.23	-5036.51	11867.23	11306.42	10504.30	-1061.78	-515.08	-20.75
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	18416.00	17888.61	16412.33	17981.21	17911.22	20683.43	22368.56	24064.27	17271.56	16348.46	15280.86
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुमति-योग्य (16% / 8.40%)	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2421.59
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	121.96%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2421.59
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-1618.88	-261.81	9787.88	-4133.13	-7855.40	8557.88	7727.45	6654.02	-3790.75	-3101.92	-2442.34
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	-8.46%	-1.06%	32.20%	-12.94%	-23.90%	17.63%	15.18%	12.50%	-10.84%	-8.46%	-6.38%
XVI	कुल निवल अधिशेष/घाटा	-1618.88	9526.07		-11988.53		22939.35			-9335.01		

क्र.सं.	विवरण	(रु० लाखों में)											अनुलग्नक-1(ख)
		वास्तविक					सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएफपी द्वारा संशोधित अनुमान			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
XVII	जोसत आदेश/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-8.46%	17.32%		-18.50%			15.03%				-8.49%	

पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण (एसी)												
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक					(रु० लाखों में)			अनुलग्नक-1(ग)		
							सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय											
	(i) पल्लन देयताएं	2972.47	3344.26	3438.22	4081.76	4744.12	4964.28	5219.60	5305.60	4903.07	5072.81	5151.61
	(ii) जल आपूर्ति सहित बर्ध किराया	3020.93	3843.08	3721.95	4271.41	4628.88	4701.41	4942.15	5192.46	4665.08	4841.40	5089.83
	(iii) शुष्क गोदीकरण	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(iv) पाइलटेंज एवं टोवेज	5981.67	7138.44	7535.70	8598.10	10224.07	10618.92	11147.75	11698.86	10488.09	10834.02	11369.76
	(v) शिप ब्रेकिंग											
	(vi) लंगर डालना											
	(vii) कबाड़ एवं गोताखोरों का शुल्क	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(viii) अन्य	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	जोड़ - I	11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19597.07	20284.61	21309.50	22196.92	20056.25	20748.24	21611.20
II	परिचालन व्यय											
	(i) पल्लन देयताएं	428.91	432.69	454.35	531.53	629.93	684.15	743.35	808.01	667.25	692.34	718.37
	(ii) बर्धिंग एवं मूरिंग जल आपूर्ति सहित	1312.30	1053.84	1289.88	1414.48	1792.52	1951.78	2125.96	2316.51	1901.70	1973.20	2047.39
	(iii) पाइलटेंज एवं टोवेज	2482.45	2781.08	3334.28	3676.81	4311.57	4668.08	5056.51	5479.86	4558.24	4729.63	4907.47
	(iv) शुष्क गोदीकरण	0.00	0.00	0.00	54.86	50.41	52.93	55.58	58.36	52.31	54.27	56.31
	(v) शिप ब्रेकिंग	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vi) लंगर डालना	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vii) प्रशासन एवं सामान्य व्यय	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(viii) अन्य	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	ख. कबाड़ एवं गोताखोरों का शुल्क	0.72	0.18	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - II	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7356.94	7981.39	8662.74	7179.49	7449.44	7729.54
III	मूल्यहास	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.99	1281.83	1405.99	1530.48
IV	प्रबंध और सामान्य उपपरिचयों का आबंटित हिस्सा	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5616.32	5827.50	6046.60
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	5156.38	5978.60	6065.30	6304.58
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	1290.19	1405.78	4245.58	1554.68	1800.93	1264.65	1358.91	1445.73	1373.81	1468.93	1578.15
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	1104.95	1642.63	1530.34	3380.49	4070.55	2303.14	2336.07	2336.58	2168.68	2205.30	2209.87
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	185.24	-236.85	2715.24	-1825.81	-2269.62	-1038.49	-977.16	-890.85	-794.87	-736.37	-631.72
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	3929.15	5298.48	6891.03	4125.13	4043.84	4806.83	4643.42	4265.53	5183.73	5328.93	5672.86
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	33049.74	33198.16	33605.60	36818.00	36674.69	42350.99	45801.47	49273.55	35364.92	33474.81	31288.82
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुमति-योग्य (16% / 8.40%)	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	5587.73	5296.79	4958.39
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	121.96%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	5587.73	5296.79	4958.39
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-977.64	364.81	1596.52	-1683.65	-1728.09	-1969.33	-2684.82	-3618.23	-404.00	32.14	714.47
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	-8.16%	2.55%	10.86%	-9.93%	-8.82%	-9.71%	-12.60%	-16.30%	-2.01%	0.15%	3.31%
XVI	कुल निवल अधिशेष/घाटा	-977.64	1961.33		-3411.74			-8272.39			342.61	
XVII	शुद्ध अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		6.76%		-9.33%			-12.97%			0.55%	

रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण													
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक					सौरभपीठी द्वारा प्रेषित अनुमान			(₹ लाखों में)			अनुलग्नक-1(ख)
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
I	परिचालन आय												
	(i) होल्डिंग	810.84	1149.74	1154.84	1051.46	901.38	1261.00	1398.00	1473.00	1399.50	1488.00	1578.00	
	(ii) टर्मिनल प्रभार	1929.86	2316.85	2600.53	2577.48	2282.19	2282.20	2282.20	2282.20	2156.15	2316.75	2331.62	
	(iii) अन्य - विविध आय	751.02	1299.92	1318.61	1205.66	1088.36	1141.20	1263.00	1321.00	1127.70	1208.70	1216.20	
	जोड़ - I	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4684.40	4943.20	5076.20	4683.35	5013.45	5125.82	
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय												
	(i) लोकोमोटिव एवं बैगनों का परिचालनात्मक अनुसंधान	709.65	765.02	769.53	868.37	1150.19	1207.70	1268.08	1331.49	1220.16	1266.04	1313.64	
	(ii) स्थाई रास्ते, सिग्नल एवं इंटरलॉकिंग का अनुसंधान	471.18	313.28	388.33	401.84	493.26	517.92	543.82	571.01	523.27	542.94	563.36	
	(iii) चार्ज एवं स्टेशनों का परिचालनात्मक अनुसंधान	1061.55	1104.90	1395.29	1311.32	1922.16	2018.27	2119.18	2225.14	2039.09	2115.76	2195.32	
	जोड़ - II	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3931.09	4127.64	3782.52	3924.74	4072.31	
III	मूल्यहास	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.25	302.81	235.53	258.34	281.21	
IV	प्रबंध और सामान्य उपरिचालन का आबंटित हिस्सा	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.94	3102.81	3219.47	3340.52	
V	परिचालन अक्षिरोध/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-3072.19	-2437.51	-2389.10	-2568.22	
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	376.20	467.74	1465.85	443.41	392.58	313.12	335.33	359.38	320.80	354.94	374.31	
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	479.31	690.18	649.83	1348.28	1935.41	1058.67	1038.00	1004.00	1029.85	1041.74	1038.95	
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-103.11	-222.44	816.02	-904.87	-1542.83	-745.55	-702.67	-644.62	-709.05	-686.80	-664.64	
IX	अक्षिरोध/घाटा (V) + (VIII)	-845.61	607.22	1085.67	-1010.53	-4000.51	-3233.77	-3404.35	-3716.81	-3146.56	-3075.90	-3232.86	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2903.02	1845.85	1803.54	1975.94	1968.25	2272.89	2458.07	2644.40	1897.96	1796.52	1679.20	
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य (16%)	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11	
XII	क्षमता उपयोगिता												
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11	
XIV	निवल अक्षिरोध/घाटा (IX) - (XIII)	-1276.61	332.91	801.52	-1322.27	-4310.28	-3597.43	-3797.64	-4139.91	-3446.45	-3360.16	-3498.97	
XV	निवल अक्षिरोध/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	-36.56%	6.98%	15.80%	-27.35%	-100.90%	-76.80%	-76.83%	-81.56%	-73.59%	-67.02%	-68.26%	
XVI	कुल निवल अक्षिरोध/घाटा	-1276.61	1134.43		-5632.55		-11534.98			-10305.58			
XVII	निवल अक्षिरोध/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-36.56%	11.53%		-61.85%		-78.45%			-69.53%			

