

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या -16

नई दिल्ली, 2 फरवरी 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, चेन्नई पत्तन न्यास में उसके कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी / 10 / 2009-सीआईटीपीएल

चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 3रें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में अपने प्रशुल्क के निर्धारण हेतु चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्रा० लि०, (सीआईटीपीएल) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीआईटीपीएल विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) है जिसने 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी पर चेन्नई पत्तन में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 7 मार्च 2007 को सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार (एलए) किया था। निर्माण अवधि 7 मार्च 2007 से 24 महीने है।

3. सीआईटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में विवरणित परियोजना के मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). 15.5 मी० की बेसन गहराई के साथ 832 मी० की कुल घाट लम्बाई के साथ समान उपयोक्ता सुविधा के रूप में तीन बर्थों का निर्माण।
- (ii). 3,50,000 वर्ग मी० के खुले क्षेत्र में कंटेनर यार्ड का विकास।
- (iii). टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर उपलब्ध करवाना जिसमें 3 घाट क्रेन, 10 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन और 6 रीच स्टेकर।
- (iv). अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) से सीधे जुड़ाव उपलब्ध करवाने के लिए और कार्गो के स्थानीय आवागमन के लिए टर्मिनल में रेल साइडिंग सुविधा।
- (v). टर्मिनल की क्षमता एलए के अनुसार 8,00,000 टीईयू निर्धारित की गई है।
(तथापि, लागत विवरण (प्रपत्र-2क) में, निर्धारित क्षमता 4,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष दी गई है)।
- (vi). लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम सुविधाएं और कुछ अतिरिक्त उपस्कर उपलब्ध करवाने के लिए अगले तीन वर्षों (2010 से 2012) के दौरान खर्च की जाने वाली कुल परियोजना लागत रु० 600 करोड़ अनुमानित की गई है। परियोजना लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:

विवरण	(रु० लाखों में)
संयंत्र एवं मशीनरी लागत	17,788
सिविल निर्माण लागत	39,257
आईटी सॉफ्टवेयर एवं कार्यालय उपकरण	840
कुल परियोजना लागत	57,885

(vii). परियोजना कार्यान्वयन अनुसूची नीचे दी गई है:-

ब्यौरे	संभावित तारीखें
400 मीटर घाट लाइन के साथ वाणिज्यिक परिचालनों का सुलभ लॉच	30 अप्रैल 2009
रेल परिचालनों की शुरुआत	1 मई 2009
832 मीटर घाट लाइन के साथ पूरी तरह से परिचालनों की शुरुआत	31 जुलाई 2009

(viii). वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) निम्नवत् होगा:

पहला परिचालन वर्ष	1,50,000 टीईयू
दूसरा परिचालन वर्ष	2,75,000 टीईयू
तीसरा परिचालन वर्ष	5,00,000 टीईयू
चौथा परिचालन वर्ष	5,00,000 टीईयू की लाइसेंस अवधि के अंत तक

(ix). लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा की जाती है कि वह रु० 10 करोड़ का एकमुश्त अपफ्रंट शुल्क अदा करे।

- (x). राजस्व हिस्सेदारी 45.801 प्रतिशत है। सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए एलए का खंड 12.13 विनिर्दिष्ट करता है कि सरकारी नीति के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी इस प्राधिकरण द्वारा उसके प्रशुल्क के निर्धारण/संशोधन के लिए सीआईटीपीएल के व्यय के रूप में नहीं की गई है।

4. सीआईटीपीएल द्वारा प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः 3,37,517 टीईयू, 4,50,023 टीईयू और 4,50,023 टीईयू के थ्रुपुट का अनुमान लगाया है। मौजूदा वैश्विक मंदी ने स्थिति को पूरी तरह से अस्थिर बना दिया है। विदेशी मुद्रा विनिमय दर, व्ययों, थ्रुपुट और आय के बारे में बहुत अस्थिरता है। सीआईटीपीएल ने थ्रुपुट की बढ़ोतरी के पूर्व रूझानों को देखा है और परिचालनों के लिए अनुमान लगाए हैं क्योंकि भविष्य को राहत प्रदान करने के लिए कोई अन्य माडल नहीं है।

सभी मानदंडों पर वास्तविक निष्पादन काफी भिन्न हो सकता है और उपदेय किया गया है। क्या ऐसी स्थिति है, यह उम्मीद जताई गई है कि टीएएमपी सीआईटीपीएल को इजाजत देगा कि वह व्यवसाय कम होने के रूझानों के बारे में बताए जाने से पहले प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा भले ही इसका अर्थ यह हो कि समय से पहले संशोधन है।

- (ii). रॉयल्टी/राजस्व के बारे में सीआईटीपीएल द्वारा कही गई बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(क). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वित्तीय विवरणों में लागत के रूप में सुविचारित नहीं की गई है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सीएचपीटी को देय है, इसलिए घाटे में और वृद्धि होगी। व्यय से आय के किसी घाटे और अनुमत्त आरओसीई का अर्थ है कि परिचालक को उसकी पूंजी पर प्रतिलाभ के रूप में अनुमत्त आरओसीई पत्तन को रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए आंशिक रूप से उपयोग किया जाता है। ऋण पर ब्याज भी आरओसीई से पूरा करना होगा।

(ख). सीआईटीपीएल के मामले में, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सरकार के नीति निर्णय के अनुसार लागत की मद के रूप में स्वीकार्य नहीं होगी। परन्तु तूतीकोरिन में प्रतिस्पर्धी पत्तन अथवा एनएसआईसीटी अथवा सीसीटीएल को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी के पास-थ्रू का लाभ हुआ था। सिर्फ यही तथ्य कि इन पत्तनों के लाइसेंस करार जुलाई 2003 से पहले लागू हुए थे इस स्थिति को नहीं बदल देते हैं कि सीआईटीपीएल और अन्य प्रतिस्पर्धी पत्तनों में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विचारों के दो सैट लागू हैं। जब तक लागत की स्वीकार्य मद के रूप में राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता, बीओटी परिचालक को काफी नुकसान होगा। प्राकृतिक न्याय एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख के बावजूद सभी पत्तनों में नियम को एकसमान रूप से लागू करने की मांग करता है। सीआईटीपीएल को भी कम से कम घाटे की सीमा तक राजस्व हिस्सेदारी को लागत की मद के रूप में पास-थ्रू करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

(ग). सीआईटीपीएल को अगले चार वर्षों के लिए नुकसान होता रहा है और आगे ले जाए ग नुकसानों को व्यावसायिक उत्पादन के केवल 7वें वर्ष (लाइसेंस अवधि के एक-तिहाई की समाप्ति के बाद) में रखा गया है। जब तक यह उच्चतर प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं करता है। सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन औचित्यपूर्ण प्रशुल्क का प्रस्ताव भी नहीं किया है क्योंकि प्रतिस्पर्धी टर्मिनल में प्रशुल्क कम है, क्योंकि इसे राजस्व हिस्सेदारी के हिस्से के पास-थ्रू का लाभ है जो सीआईटीपीएल को नहीं है। यह कम से कम 16 प्रतिशत आरओसीई पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के पास-थ्रू पर विचार करने के लिए कम से कम 16 प्रतिशत आरओसीई को पयुक्त मामला है।

- (iii). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित आय, व्ययों (सीएचपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के बिना) और अधिकतम स्वीकार्य आरओसीई के आधार पर अनुमानित वित्तीय स्थिति नीचे दी गई है:

(रु० लाखों में)

वर्ष समाप्ति	मार्च 2010	मार्च 2011	मार्च 2012
अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	337517	450023	450023
आय (प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय)	12,737	17,052	17,083
परिचालन व्यय (राजस्व हिस्सेदारी अतिरिक्त)	4,911	5,851	6,602
राजस्व हिस्सेदारी	5,834	7,810	7,824
मूल्यहास	3,245	3,540	3,432
उपरिव्यय	877	893	923
आरओसीई	9,849	9,837	9,271
अधिशेष/घाटा*	(11,979)	(10,880)	(10,969)
अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप में	-94%	-64%	-64%
3 वर्षों के लिए औसत		-74%	

[सीआईटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित उपर्युक्त स्थिति में पास-थ्रू रूप में राजस्व हिस्सेदारी शामिल है।]

- (iv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, टीएएमपी द्वारा प्रारंभ में एक वर्ष की अवधि के लिए अनुमत किया जाने वाला प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन अथवा निकटवर्ती पत्तन में मौजूदा प्रशुल्क स्तर से तब तक ज्यादा नहीं होगा जब तक यह स्थापित नहीं होता है कि मौजूदा प्रशुल्क को अंगीकृत करने से परिचालक को किए गए निवेशों के उच्चतर स्तर के मद्देनजर परिचालक को मुश्किल होगी।

सीआईटीपीएल के मामले में, अंतिम दर के रूप में सीसीटीएल के लिए निर्धारित मौजूदा दर के अंगीकरण से सीआईटीपीएल को बहुत मुश्किल होगी जोकि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है। अनुमानित आय, व्यय (राजस्व हिस्सेदारी के बिना) और अधिकतम आरओसीई के आधार पर, तीन वर्षों की अवधि के परिचालनों से सभी सेवाओं के लिए सीसीटीपीएल प्रशुल्क पर घाटा होगा सिवाय सीएचपीटी परिसर के भीतर किसी अन्य रेल-हेड अथवा कंटेनर टर्मिनल को कंटेनरों का परिवहन:

वर्ष समाप्ति	मार्च 2010	मार्च 2011	मार्च 2012
अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	337517	450023	450023
आय (सीसीटीएल प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए अनुमानित)	10914	14706	19407
परिचालन व्यय	4653	5517	6263
मूल्यहास	3,245	3588	3545
उपरिव्यय	878	892	919
आरओसीई	10031	10246	10008
अधिशेष/घाटा *	(7893)	(5538)	(1328)
अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप में	-72%	-38%	-7%
औसत 3 वर्षों के लिए		(-) 39%	

सीआईटीपीएल ने बताया है कि यह टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर उपयुक्त प्रशुल्क के विचार और निर्णय के लिए उपयुक्त मामला है।

- (v). रेलवे साइडिंग गतिविधि के लिए दर निकटवर्ती पत्तन (विजाग) पर लागू दर ली गई है क्योंकि प्रस्तावित सेवाएं वहां उपलब्ध सेवाओं से संबंधित हैं।
- (vi). टीएएमपी दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि नई सुविधा के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव सुविधा की शुरुआत की संभावित तारीख से कम-से-कम 3 महीने पहले टीएएमपी को अग्रेषित किया जाएगा। चूंकि सुविधाओं को 1 मई 2009 को आंशिक रूप से शुरू करने की संभावना है, इसलिए प्रस्ताव विलंब से प्रस्तुत किया गया है। सीआईटीपीएल

ने उल्लेख किया है कि यदि टीएमपी को लगता है कि सीसीटीएल में लागू दर ही स्वीकृत करना संभव है तो कृपया इसकी अनुमति दी जाए। तथापि, सीआईटीपीएल ने अनुरोध किया है कि प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर अंतिम प्रशुल्क स्वीकृत किया जाना चाहिए।

(vii). सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्ताव तैयार किया है।

5. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव निम्नलिखित था:

- (i). सीसीटीएल में प्रचलित वर्तमान प्रशुल्क सीआईटीपीएल को 1 मई 2009 से परिचालनों को शुरू करने के लिए अंतरिम प्रशुल्क के रूप में दिया जाए।
- (ii). उसके पश्चात, सीआईटीपीएल के अनुमानों के आधार पर अंतिम प्रशुल्क टीएमपी की प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया के बाद प्रदान किया जाएगा।

6.1. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीआईटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

6.2. उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों के प्रत्येक की प्रति सीआईटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर सीआईटीपीएल का प्रतिसाद इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्राप्त नहीं हुआ था।

7.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीआईटीपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीआईटीपीएल ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्न और सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीआईटीपीएल का जवाब
1.	हमारा पत्र दिनांक 9-4-2009	सीआईटीपीएल जवाब दिनांक 17-4-2009
(क).	सामान्य:	
(i).	सीआईटीपीएल से यह अपेक्षा की गई है कि वह एलए के अनुच्छेद 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 24 महीनों के भीतर (6 मार्च 2009 तक) परियोजना का निर्माण पूरा करे और व्यावसायिक परिचालन शुरू करे। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 द्वारा यह बताया था कि परियोजना के 1 मई 2009 से आंशिक रूप से शुरू होने की उम्मीद है। कृपया विस्तार पत्र की प्रति के साथ यह बताएं कि क्या लाइसेंसदाता ने परियोजना को पूरा करने के लिए और सुविधाओं को पूरी तरह से शुरू करने के लिए समय विस्तार किया है।	चेन्नई पत्तन न्यास के साथ लाइसेंस करार (एलए) अपेक्षा करता है कि सीआईटीपीएल 24 महीनों (अर्थात् 30 अप्रैल 2009 – हस्तांतरण तारीख) के भीतर परियोजना का निर्माण पूरा करे और व्यावसायिक परिचालन शुरू करे। सीआईटीपीएल को परियोजना पूरी करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से 161 दिनों का विस्तार मिला है। कार्य को पूरा करने की तारीख अब 30 अप्रैल 2009 की बजाय 8 अक्टूबर 2009 निर्धारित की गई है। तथापि, ट्रायल परिचालन आंशिक रूप से पूरे किए गए निर्माण के साथ 1 मई 2009 से शुरू हो चुका है। (सीआईटीपीएल ने इस संबंध में सीएचपीटी से प्राप्त पत्र दिनांक 17-4-2009 की प्रति भेजी है)।
(ii).	सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए परिचालनों की इसकी अनुमानित लागत और निवेश स्तर के आधार पर प्रशुल्क अनुमोदन के लिए प्रतीत होता है। तथापि, अर्थव्यवस्था में प्रतिवेदित मंदी के मद्देनजर अंतरिम उपाय के रूप में सीसीटीएल में प्रचलित स्तर पर इसका प्रशुल्क निर्धारित करने का अपना निर्णय दर्शाते समय, सीआईटीपीएल ने भी बताया है कि अंतिम प्रशुल्क के रूप में सीसीटीएल के मौजूदा प्रशुल्क को अंगीकृत करने से सीआईटीपीएल को मुश्किल होगी और उल्लिखित स्थिति स्थापित करने के लिए वित्तीय आंकड़े भेजे हैं। किसी अन्य स्थान पर, यह उल्लिखित किया गया है कि यदि टीएमपी को महसूस होता है कि केवल	सीआईटीपीएल ने सीसीटीएल दरों के आधार पर अंतरिम प्रशुल्क और परिचालन के एक वर्ष के बाद टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले परिचालनों और निवेशों की अनुमानित लागत के आधार पर अंतिम प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस तथ्य के बावजूद कि सीसीटीएल में यथा लागू अंतरिम प्रशुल्क से नुकसान हुआ है, सीआईटीपीएल का प्रस्ताव सीसीटीएल के लिए यथा स्वीकृत अंतरिम दरों के लिए है। सीआईटीपीएल ने नोट किया है कि खंड 2.12 में अंतरिम प्रशुल्क के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। खंड 2.12 का संदर्भ उसी पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क स्वीकृत करने के लिए माना जाए।

	सीसीटीएल दर की अनुमति देना संभव है तो ऐसी अनुमति दी जा सकती है। सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करें और स्पष्ट रूप से बताएं कि क्या उसका प्रस्ताव क्या है। यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में अंतरिम प्रशुल्क के बारे में कुछ नहीं कहा गया है।	
(iii). (क).	मार्च 2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबंधित होना चाहिए। एलए में परिचालनात्मक रणनीतियों और कार्ययोजना के बारे में बताया गया है कि सीआईटीपीएल का लक्ष्य उच्च उत्पादकता स्तरों को प्राप्त करना है। तथापि, सीआईटीपीएल ने विभिन्न परिचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं बताया गया है। उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। उत्पादकता मानदंडों को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।	उत्पादकता के स्तर के लिए तलचिह्न रूप में क्र.सं. (xi) पर दरमानों की सामान्य शर्तों के अधीन निम्नलिखित को शामिल किया जाए: 2. सामान्य (xi) “खंड 4.1.1, 4.2.1 और 4.3.1 में यथा उल्लिखित घाट क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल और आईसीडी आयात तथा निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए वर्ष 2010 में उत्पादकता के स्तर का तलचिह्न 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन होगा।”
(ख).	यदि सीआईटीपीएल अंतरिम में सीसीटीएल के लिए अनुमोदित मौजूदा दरमानों को अंगीकृत करता है तो यह पुष्टि की जाए कि क्या उत्पादकता स्तर सीसीटीएल के बराबर होगा। समान उत्पादकता स्तरों को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाए।	विनिर्दिष्ट उत्पादकता स्तर सीसीटीएल के बराबर है। परन्तु केवल एक वर्ष का उत्पादकता स्तर वर्तमान में विनिर्दिष्ट किया गया है क्योंकि अंतरिम प्रशुल्क केवल एक वर्ष के लिए निर्धारित करने का अनुरोध किया गया है।
(iv).	एलए का अनुच्छेद 9.74 सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर उसके द्वारा अवसंरचना अधिभार की वसूली और अवसंरचना विकास के लिए सीएचपीटी को भेजना परिकल्पित करता है। उक्त अनुच्छेद में अधिभार की राशि के बराबर सीआईटीपीएल के दरमानों की स्वचालित वृद्धि भी विनिर्दिष्ट करता है। यह नोट किया जाए कि ऐसी व्यवस्था, यदि कोई हो, इसके वर्तमान प्रारूप और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं होगी।	सीआईटीपीएल इस बारे में सीएचपीटी को सलाह देगा।
(v).	सीआईटीपीएल ने अपने आंशिक परिचालन 1 मई 2009 से शुरू करने का प्रस्ताव किया है। यह स्पष्ट नहीं है कि वित्तीय वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में दिए गए लागत अनुमान 11 महीनों की अवधि के लिए हैं।	लागत अनुमान 12 महीनों की अवधि के लिए हैं। इसी प्रकार, आय भी 12 महीनों के लिए है। सीआईटीपीएल को नुकसान होता रहेगा भले ही 11 या 12 महीनों का परिचालन लिया जाए, इसलिए, सीआईटीपीएल अपने मौजूदा प्रारूप में प्रस्ताव के विचार का अनुरोध करता है।
ख.	वित्तीय/लागत विवरण:	
1.	क्षमता: सीआईटीपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ संलग्न परियोजना सूचना ज्ञापन (पीआईएम) में बताया गया है कि कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8,00,000 टीईयू है। लाइसेंस करार का परिशिष्ट-1 भी इस	

	स्थिति की पुष्टि करता है। परिशिष्ट-11 के पैरा 11.3 में यथा विनिर्दिष्ट, सीआईटीपीएल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के क्रमिक निर्माण के माध्यम से चरणों में कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्मित करेगा। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करे:	
(i).	(क). 8,00,000 टीईयू पर निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता की गणनाएं भेजें।	फरवरी 2008 में टीएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के आधार पर कंटेनर टर्मिनल की क्षमता भेजी गई है। ऐसा करते समय क्षमता का महत्वपूर्ण घटक क्यूसी पाया गया है और 200,000 टीईयू प्रति क्यूसी की क्षमता का अनुमान लगाया गया है।
	(ख). सीएचपीटी में सीआईटीपीएल द्वारा परिचालित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल की क्षमता फरवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में दिए गए कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने की पद्धति पर निर्धारित की जा सकती है।	सीआईटीपीएल ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला के अनुसार टर्मिनल क्षमता परिकलित की है। घाट क्षमता कल्पित आधार पर 8 क्यूसी पर विचार करते हुए 9,40,000 टीईयू और 30 हैक्टेयर के यार्ड क्षेत्र पर विचार करते हुए 35,40,000 टीईयू यार्ड क्षमता परिकलित की गई है।
(ii).	भेजे गए नियोजित पूंजी आंकड़े दर्शाते हैं कि पूर्ण निवेश विचाराधीन वर्षों में किया जाएगा। यह चरणों में क्षमता निर्मित करने के लिए एलए के प्रावधानों के अधीन बाध्यताओं के अनुसार प्रतीत नहीं होता है।	निवेशों का प्रमुख हिस्सा सिविल निर्माण में जाता है और परियोजना को शुरू किए जाने से पहले खर्च किए जाने की जरूरत होगी। इसी तरह लाइसेंस करार के अधीन अपेक्षित अधिकांश उपस्कर भी परिचालन की शुरुआत में जरूरत होगी। लाइसेंस करार के प्रावधानों के परे उपस्कर कंटेनर यातायात की भावी बढ़ोतरी के प्रहस्तन के लिए जरूरी है, किराये पर अभिग्रहीत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 8,00,000 टीईयू की निर्धारित क्षमता के विपरीत प्रतिलाभ की गणना के प्रयोजन के लिए 4,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	प्रपत्र 2क क्रमांक IV में, क्षमता 600,000 टीईयू निर्धारित किया गया है और यही आंकड़ा प्रपत्र 2क क्रमांक V में क्षमता उपयोगिता की गणना के लिए प्रयोग किया गया है। यही आंकड़ा प्रपत्र 3क में लगातार दोहराया गया है। क्षमता को 600,000 टीईयू बनाए रखा गया है क्योंकि केवल तीन घाट क्रेनें उस अवधि के दौरान परिचालन में होंगी। (तथापि 9 अप्रैल 2009 को प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, यह क्षमता केवल 4,50,000 टीईयू प्रतिवेदित की गई है)।
2.	यातायात: यातायात अनुमानों के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजें: (i). सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने यातायात में बढ़ोतरी के पूर्व रूझानों को देखा है और भविष्य के लिए अनुमान लगाए हैं। इस संदर्भ में और 8,00,000 टीईयू वार्षिक की टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने के संदर्भ में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए निम्नतर स्तरों पर यातायात के अनुमानों का औचित्य बताएं।	800,000 टीईयू की निर्धारित क्षमता दक्षिण भारत में यातायात वृद्धि के पूर्व रूझान के आधार पर वर्ष 2012-13 में पहुंच जाएगी। अनुमानित स्तरों पर यातायात वृद्धि के लिए अनुमान लगाते समय, सीआईटीपीएल को उम्मीद है कि यातायात वृद्धि जारी रहेगी। परन्तु अर्थव्यवस्था की मौजूदा मंदी और बाज़ार की घटती मांग ने सीएचपीटी में कंटेनर यातायात में लगभग 18 प्रतिशत की कमी और जेएनपीटी में लगभग 30 प्रतिशत की कमी पहले ही आ चुकी है और इसलिए मौजूदा अनुमान भी अधिक आशावादी लगते हैं और यदि व्यापार परिदृश्य बेहतरी के लिए तेजी से नहीं बदलता है तो सीआईटीपीएल अनुमानित यातायात को भी अर्जित नहीं कर पाएगा।
	(ii). सीआईटीपीएल ने विदेश कंटेनरों, पोतांतरण	विदेशी, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के मामले में लदे

	कंटेनरों और तटीय कंटेनरों के मामले में लदे हुए कंटेनरों, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों के यातायात अनुमान भेजे हैं। कृपया तत्संबंधी कंटेनरों की श्रेणी के कुल कंटेनर थ्रुपुट में अनुमानित कंटेनर मिश्रण के लिए आधार स्पष्ट करें।	हुए कंटेनरों, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों का अनुपात केलेंडर वर्ष 2008 में चेन्नई पत्तन में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनरों पर आधारित हैं, जैसाकि चेन्नई पत्तन और अन्य आंकड़ेबाजों द्वारा यथा प्रकाशित किया गया है।
3.	परिचालन आय:	
(i).	प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख की टिप्पणी-3 यह अपेक्षा करती है कि परिचालक अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। सीआईटीपीएल ने ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा है। कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमानों पर और सीसीटीएल प्रशुल्क के स्तर पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	[सीआईटीपीएल ने पत्र दिनांक 9 अप्रैल 2009 द्वारा भेजे हैं।]
(ii).	सीआईटीपीएल ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों और अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। तथापि, न तो यातायात और न ही कंटेनरों की इन श्रेणियों के प्रहस्तन से होने वाली आय का अनुमान लगाया गया है।	सीआईटीपीएल को ऐसे कंटेनरों के किसी महत्वपूर्ण यातायात की उम्मीद नहीं है और राजस्व पर उसका प्रभाव नगण्य होगा। जोखिमपूर्ण और अति-आयामीय कंटेनरों के लिए प्रशुल्कों को प्रभारों की वसूली के लिए जरूरी सावधानी के मामले के रूप में शामिल किया गया है यदि ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कहा जाता है।
(iii).	सीआईटीपीएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भंडारण आय का अनुमान लगाया है। प्रपत्र 2 की टिप्पणी-1 परिचालक कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण भेजे। ऐसा कोई विश्लेषण नहीं भेजा गया है। सीआईटीपीएल विराम समय विश्लेषण और प्रस्तावित भंडारण प्रभारों के लेखा पर अनुमानित आय का परिकलन भेजे।	टर्मिनल में कंटेनरों के विराम समय का विश्लेषण भेजा गया है। यह विश्लेषण केलेंडर वर्ष 2008 में प्रहस्तित कंटेनरों के लिए चेन्नई पत्तन में प्रकाशित वास्तविक आंकड़े के अनुसार विराम समय आय के रुझानों पर आधारित है। (सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित विराम समय का विश्लेषण सीओपीटी, सीसीटीएल, एनएसआईसीटी, वीसीटीपीएल और कराची में कंटेनर टर्मिनलों पर वर्ष 2008 में कंटेनरों के विराम समय से संबंधित है। यह विश्लेषण सीआईटीपीएल से संबंधित नहीं था।)
(iv).	आय के अनुमानन के लिए विचाराधीन वर्षों के लिए विभिन्न विनिमय दरें अंगीकृत करने का कारण स्पष्ट करें। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली अनुमानित आय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन करें।	विनिमय दर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचाराधीन वर्षों में ₹0 46.34 और ₹0 47.07 प्रति अमेरिकी डॉलर के बीच भिन्न-भिन्न परिकल्पित की गई है। प्रचलित विनिमय दर ₹0 48 और ₹0 50 के बीच है। अनुमान अमेरिकी डॉलर के दीर्घकालिक आउटलुक के साथ-साथ भारतीय रूपए तथा संरक्षणवाद के सिद्धांत पर आधारित हैं और आपसे अनुरोध है कि इनपर विचार किया जाए। भिन्नताओं का महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि डॉलर में मूल्यवर्गित केपेक्स की भारी राशि इस अवधि के दौरान खर्च की जाएगी।
4. (क).	परिचालन लागत:	
(i).	परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत: (क). यह प्रतीत होता है कि परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत 2009-10 में पूरे वर्ष के लिए सुविचारित की गई है। चूंकि परिचालन 1 मई 2009 से शुरू किया जाना है, इसलिए अनुमानित परिचालन लागत और प्रत्यक्ष लेबर लागत को वर्ष	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत पूर्ण वर्ष 2009-10 के लिए लिया गया है। आय भी पूरे वर्ष के लिए ली गई है। यह नोट किया जाए कि जब राजस्व वर्ष में 11 महीनों के लिए अर्जित किया जाएगा और परिवर्तनीय परिचालन व्यय 11 महीनों के लिए प्रोद्भूत किए जाएंगे तो प्रत्यक्ष लेबर वर्ष 2008-09 में पहले ही भर्ती की जा चुकी है और नौकरी की ट्रेनिंग पर रख लिया गया है। चूंकि परिणामी

	2009-10 के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।	परिवर्तन से केवल नुकसान ही होंगे, इसलिए यह अनुरोध किया गया है कि इन्हीं आंकड़ों को जारी रखा जाए।
	(ख). परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत के परिकलन के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी रूप में रु0 3 लाख पर विचार करने का आधार और औचित्य बताएं।	रु0 3 लाख प्रतिवर्ष पर प्रति कर्मचारी का आधार और औसत लागत का औचित्य विस्तार से भेजा गया है। (सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए ब्योरे उसके द्वारा पहले भेजे गए विवरणों से मेल नहीं खाते हैं। तत्पश्चात, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा संशोधित ब्योरे भेजे हैं।)
	(ग). परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर की श्रेणी के अधीन कर्मचारियों की संख्या पर और अनुरक्षण लेबर की श्रेणी के अधीन कर्मचारियों की संख्या पर रु0 3 लाख प्रति कर्मचारी की औसत लागत लागू करते हुए, परिणामी आंकड़े अनुमानित परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत से मेल नहीं खाते हैं।	वित्तीय माडल के मजदूरी पत्रक में दिए गए परिचालन, प्रत्यक्ष एवं अनुरक्षण स्टाफ पर व्ययों की विस्तृत गणना भेजी गई है।
	(घ). एलए का अनुच्छेद 10 सीएचपीटी द्वारा अधिशेष कर्मचारियों के रूप में चिह्नित 29 कर्मचारियों को सीआईटीपीएल द्वारा आमेलित किए जाने से संबंधित है। सीआईटीपीएल द्वारा लिए गए सीएचपीटी कर्मचारियों की संख्या और सीआईटीपीएल पर उनकी लागत, अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत में सुविचारित, भेजी जाए।	सीआईटीपीएल को एलए के अनुच्छेद 10 के अधीन अधिक माने जाने वाले 29 कर्मचारियों से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है। इसके अलावा, कर्मचारियों के पास विकल्प है कि या तो वह सीआईटीपीएल में चले जाएं या चेन्नई पत्तन न्यास के साथ बने रहें। चेन्नई पत्तन न्यास से किसी वित्तीय सूचना के अभाव में, 29 कर्मचारियों की लागत को परिचालन लागत में शामिल नहीं किया गया है। यह अनुरोध किया गया है कि अंतरिम प्रशुल्क आदेश इसे शामिल किए बिना पारित किया जाए।
(ii).	उपस्कर चालन लागत: (क). सीआईटीपीएल परिकल्पित प्रति टीईयू बिजली उपभोग के औचित्य के साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए बिजली लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणना भेजे। यह प्रतीत होता है कि अनुमानित बिजली लागत में निर्धारित प्रभार शामिल हैं। निर्धारित प्रभारों का तत्व निर्धारित प्रभारों के लिए औचित्य के साथ गणनाओं में दिया जाए।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में निर्धारित और परिवर्तनीय इकाईयों के ब्रेकअप के साथ बिजली उपभोग की विस्तृत गणना दी गई है। इसने परिचालन लागतों में प्रति टीईयू बिजली उपभोग पर अनुमान भी भेजे हैं।
	(ख). इसी प्रकार, गणनाओं में सुविचारित प्रति टीईयू ईंधन उपभोग के लिए औचित्य के साथ ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे।	सीआईटीपीएल ने प्रस्ताव के साथ जमा किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। सीआईटीपीएल ने परिचालन लागतों में प्रति टीईयू ईंधन उपभोग पर अनुमान भी भेजे हैं।
	(ग). अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत तत्संबंधी विचाराधीन वर्षों की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का क्रमशः 1.55 प्रतिशत, 1.55 प्रतिशत और 1.57 प्रतिशत परिगणित होता है। सीआईटीपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा सिविल कार्य अलग-अलग भेजे। नए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को इस तथ्य के आलोक में वैध ठहराया जाए कि ऐसे उपकरण प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी के अधीन शामिल किए	सीआईटीपीएल ने प्रस्ताव के साथ जमा किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में मरम्मतों और अनुरक्षणलागत के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। मरम्मतों और अनुरक्षण लागत पर अनुमान भी उपलब्ध करवाए गए ब्योरो में शामिल किया गया है। मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अभियांत्रिक/बिजली उपस्कर तथा सिविल ढांचे की पूंजी लागत का क्रमशः 2 प्रतिशत और 1 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

	जाएंगे।	
(iii).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, सीआईटीपीएल के मामले में भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में स्वीकृत नहीं की जाएगी। सीएचपीटी के साथ सीआईटीपीएल द्वारा हस्ताक्षरित एलए में भी प्रशुल्क के परिकलन में राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता के संबंध में अनुच्छेद 12.13 में विशिष्ट उपबंध दिया गया है।	टीएमपी की टिप्पणियां नोट की गई हैं। तथापि, सीसीटीएल अथवा एनएसआईसीटी के मामले में प्रचलित दिशानिर्देशों के अधीन पास-थ्रू रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की आंशिक स्वीकार्यता को लागू करने के कारण सीआईटीपीएल के मामले में भी मौजूद हैं। इसलिए, यह अनुरोध किया गया है कि उपयुक्तता के आधार पर न कि दिशानिर्देशों के आधार पर, टीएमपी 16 प्रतिशत आरओसीई अथवा दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक अपनी स्वीकार्यता प्रदान कर सकता है। प्रशुल्क की गणना में व्यय की स्वीकार्य मद के रूप में राजस्व हिस्सेदारी शामिल नहीं की गई थी।
(iv).	<u>उपस्कर किराया प्रभार:</u> उपस्कर किराया प्रभारों के लेखा पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे:	
	(क). प्रपत्र 3(ख) का क्रमांक VI परिचालक से यह अपेक्षा करता है कि वह उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमानों के समर्थन में प्रासंगिक दस्तावेज प्रेषित करे। ऐसे कोई दस्तावेज नहीं भेजे गए हैं। किराये पर लिए गए/किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की सूची विचाराधीन सभी वर्षों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित लागत व्ययों के साथ भेजे।	एलए सीआईटीपीएल को अनुमति प्रदान करता है कि वह रीच स्टेकर, प्राइम मूवर्स (अंतर-टर्मिनल वाहन) जैसे उपस्करों को किराये पर ले सकता है। किराया प्रभारों के लेखा पर अनुमानित व्यय निकाले गए टेंडरों और इन उपस्करों को किराये पर लेने के लिए न्यूनतम बोलीदाता के साथ किए गए करार पर आधारित हैं। 6 सं. रीच स्टेकर किराये पर लिए जाने की वजह से व्यावसायिक परिचालनों को शुरू करने के लिए रखे जाने वाले प्रारंभिक न्यूनतम उपस्कर के भाग हैं। प्राइम मूवर्स को वर्ष 2011-11 से आगे के वर्षों के लिए यातायात की मात्रा के अनुपात में किराये पर लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (सीआईटीपीएल ने रीचस्टेकरों और प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने के लिए संविदाकारों को जारी किए गए स्वीकृति-पत्र की प्रतियां बिना हस्ताक्षर के भेजी हैं।)
	(ख). वर्ष 21009-10 के लिए अनुमानित किराया प्रभारों की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान में लगभग 57.50 प्रतिशत वृद्धि के कारण बताएं।	वर्ष 2010-11 में 57.50 प्रतिशत की सीमा तक किराया प्रभारों में वृद्धि का कारण टर्मिनल से माल को निकालने/टर्मिनल में माल को पहुंचाने के कार्य को सुगम बनाने के लिए 24 सं. प्राइम मूवर्स को किराये पर लिए जाने की वजह से है।
	(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, भेजे गए नियोजित पूंजी आंकड़े यह दर्शाते हैं कि एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं और अनुमानित यातायात के साथ तालमेल बिठाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर उपलब्ध करवाने के लिए विचाराधीन वर्षों के भीतर लगभग पूरा निवेश किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, उपस्कर किराये पर लिए जाने की जरूरत का औचित्य बताएं।	लाइसेंस करार रीच स्टेकरों और प्राइम मूवर्स आदि जैसे उपस्कर को किराये पर लिए जाने की अनुमति प्रदान करता है और इसलिए इन्हें किराये पर लिया गया है। इन उपस्कर की लागत केपेक्स में शामिल नहीं की गई है।
(v).	<u>पट्टा किराये:</u> (क). सीआईटीपीएल पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमान एलए की शर्तों के अनुसार हैं।	पट्टा किरायों के अनुमान एलए के अनुसार हैं और मापों पर चेन्नई पत्तन न्यास के साथ सहमति है। एलए के परिशिष्ट-3 के अनुसार (वर्ग मी0 में) 1. कुल विकसित क्षेत्र 43,200 2. (i). अविकसित क्षेत्र 1,64,300

		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">(ii). पुनःदावाकृत क्षेत्र</td> <td style="text-align: right;">78,000</td> </tr> <tr> <td>कुल अविकसित क्षेत्र</td> <td style="text-align: right;">2,42,300</td> </tr> <tr> <td>3. सीआईटीपीएल द्वारा विकसित किया जाने वाला अतिरिक्त क्षेत्र</td> <td style="text-align: right;">72,500</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">.....</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">3,58,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">.....</td> </tr> </table> <p>सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए सीएचपीटी के पत्र सं.एमपीआई/3820/05/ई दिनांक 15-4-2009 की प्रति के अनुसार, 60428.116 वर्ग मी0 विकसित क्षेत्र और 1,46,721.263 वर्ग मी0 अविकसित क्षेत्र सीआईटीपीएल को 01-05-2007 को हस्तांतरित किए गए हैं।</p>	(ii). पुनःदावाकृत क्षेत्र	78,000	कुल अविकसित क्षेत्र	2,42,300	3. सीआईटीपीएल द्वारा विकसित किया जाने वाला अतिरिक्त क्षेत्र	72,500			3,58,000	
(ii). पुनःदावाकृत क्षेत्र	78,000													
कुल अविकसित क्षेत्र	2,42,300													
3. सीआईटीपीएल द्वारा विकसित किया जाने वाला अतिरिक्त क्षेत्र	72,500													
													
	3,58,000													
													
	(ख). पट्टे पर किए गए क्षेत्र का विस्तृत परिकलन और दर प्रति वर्ग मीटर भेजें।	<p>सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए गणना के आधार के साथ पट्टे किराये के विस्तृत परिकलन को वित्तीय माडल में दर्शाया गया है। लागत के परिकलन की गणना और पट्टे पर दिया गए क्षेत्र भेजा गया है। वर्ष 2009-10 के लिए पट्टा किराया प्रभारों के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से माँग भी भेजी गई है।</p> <p>(सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15-04-2009 द्वारा विकसित और अविकसित दोनों क्षेत्रों के लिए वर्ष 2009-10 हेतु रु0 842.11 लाख के वार्षिक भूमि पट्टा प्रभारों की माँग की है।)</p>												
	(ग). वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित लगभग 2,80,000 वर्ग मीटर पट्टा क्षेत्र में 72,500 वर्ग मीटर का अतिरिक्त क्षेत्र शामिल किया गया है। यह अतिरिक्त क्षेत्र एलए के परिशिष्ट-3 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंसधारी (सीआईटीपीएल) द्वारा विकसित किए जाना अपेक्षित है। अतिरिक्त क्षेत्र के विकास की लागत के संबंध में लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित गणनाओं के साथ सूचित करें।	<p>78,000 वर्ग मी0 क्षेत्र (पुनःदावाकृत क्षेत्र) अनुसूचित समाप्ति तारीख से छह महीनों की अवधि के भीतर चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा सीआईटीपीएल को हस्तांतरित की जाने वाली है। इसलिए, भविष्य अवधियों में इस पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए भूमि पट्टा प्रभारों पर लागत अनुमानों के लिए दिए गए हैं। पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास पर खर्च होने वाली सिविल लागत को भी 2010-11 अवधि के लिए पूंजी व्यय में शामिल किया गया है।</p>												
(vi).	बीमा लागत: (क). परिसंपत्तियों के लिए बीमा लागत का अनुमान बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में न्यायोचित ठहराया जाए। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजें।	<p>टर्मिनल अभी परिचालन में नहीं है और इसलिए वास्तविक के साथ अनुमान की कोई तुलना इसके शुरू होने के बाद ही संभव है। बीमा प्रशुल्क के अपफ्रंट निर्धारण के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित मानक आधार के अनुसार सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। एलए की शर्तों के अनुपालन में टर्मिनल के लिए बीमा कवर के लिए उपयुक्त टेलर पर बातचीत की जा रही है। लागत पत्रक में निर्दिष्ट राशियों का अनुमान लगाया गया है और वास्तविक लागत उन लाइनों पर विपथित की जाएगी जैसे और जब पॉलिसी कवर लिया जाता है। वर्तमान पॉलिसियां कम मूल्य वाली परिसंपत्तियों के मामले में हैं और बीमा पर खर्च किए जाने वाले वास्तविक लागत का संकेत नहीं है। (सीआईटीपीएल ने रु0 16717.49 लाख के लिए 23-4-2008 से 22-4-2009 अवधि के लिए रु0 14,70,849 का निवल प्रीमियम दर्शाने वाली बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी है।)</p>												
	(ख). सीआईटीपीएल ने लाभ के नुकसान के लिए अतिरिक्त बीमा लागत का अनुमान लगाया	<p>लाभ के नुकसान संबंधी पॉलिसी पर भुगतान किए गए प्रीमियम को अलग करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु</p>												

	है। यह नोट किया जाए कि महत्वपूर्ण परिसंपत्तियों का बीमा करवाने की लागत प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में ही सुविचारित की जाएगी।	निर्धारित दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है और इसलिए इसे परिचालन लागत में सुविचारित किया गया है। चूंकि लाभ का नुकसान मशीनरी और परिचालनों की खराबी से है, इसलिए सीआईटीपीएल का मत है कि लाभ पॉलिसियों के नुकसान पर भुगतान किया जाने वालो अनुमानित प्रीमियम को परिचालन लागत के रूप में स्वीकृत किया जाए और प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार्य बनाया जाए।
(vii).	अन्य व्यय: कृपया "अन्य व्यय" के अधीन उसकी लागत के साथ सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं। अनुमानों का आधार सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजे जाएं।	सीआईटीपीएल ने अन्य व्ययों का ब्रेकअप भेजा है। अन्य व्यय बांधना/खोलना प्रभारों, स्थानांतरण स्टॉफ के परिवहन व्यय और प्रशीतन सफाई व्ययों से संबंधित हैं।
4. (ख)	उपरिव्यय:	
(i).	सीआईटीपीएल विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रत्येक घटक हेतु अनुमानित व्यय के ब्योरो के साथ प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों एवं सामान्य उपरिव्ययों के घटकों की सूची तैयार करें।	सीआईटीपीएल ने प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्ययों का ब्रेकअप भेजा है।
(ii).	परियोजना अवधि में प्रभाजन के लिए सुविचारित रु0 36.61 करोड़ के अपफ्रंट भुगतान और प्रारंभिक व्ययों के ब्योरे भेजें। यह प्रतीत होता है कि रु0 36.61 करोड़ की राशि में संयंत्र एवं मशीनरी (रु0 14.79 करोड़), आईटी संस्थापन (रु0 0.70 करोड़) और सिविल कार्यों (रु0 21.13 करोड़) से संबंधित परिचालन-पूर्व व्यय शामिल हैं। ऐसी स्थिति में, रु0 10 करोड़ के अपफ्रंट भुगतान संबंधी लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।	एलए के अनुसार चेन्नई पत्तन न्यास को किया गया रु0 10 करोड़ का अपफ्रंट भुगतान लाइसेंस की शेष अवधि में प्रभाजित किया गया है।
4. (ग)	मूल्यहास	
	सीआईटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए सभी विचाराधीन वर्षों के लिए गणना पत्रक में दर्शाए गए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे। यह प्रतीत होता है कि आईटी संस्थापनों के मूल्यहास की गणना में त्रुटि है। गणना-पत्रक से यह देखा गया है कि संयंत्र एवं मशीनरी, आईटी संस्थापनों और सिविल कार्यों संबंधी रु0 36.61 करोड़ के परिचालन-पूर्व व्ययों का जोड़ पूंजीकृत किया गया है और मूल्यहास के लिए सुविचारित किया गया है। जब परिचालन-पूर्व व्ययों को सम्पूर्ण परियोजना अवधि में अलग-से प्रभाजित किया गया है तो उस राशि पर मूल्यहास का दावा करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।	सीआईटीपीएल ने 9 अप्रैल 2009 के निवेदन के हिस्से के रूप में अचल परिसंपत्तियों और वित्तीय माडल के मूल्यहास पत्रक में मूल्यहास की विस्तृत गणना भेजी है। परिचालन-पूर्व लागतों को प्रोद्भूत की गई लागत के अनुपात में अचल परिसंपत्ति में पूंजीकृत किया गया है और इसे कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची ग्ट के अधीन यथा निर्धारित परिसंपत्ति के अनुमानित उपयोगी जीवनकाल और एलए के अधीन दिए गए सिद्धांतों के अनुसार मूल्यहासित किया गया है। यह सत्य है कि यदि परिचालन-पूर्व व्ययों को सम्पूर्ण परियोजना अवधि में अलग-अलग प्रभाजित किया जाता है तो उस राशि पर मूल्यहास का दावा नहीं किया जा सकता। यह अनुरोध किया गया है कि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान क्रमशः रु0 172 लाख, रु0 166 लाख और रु0 160 लाख की सीमा तक प्रारंभिक व्ययों का प्रभाजन लागत विवरण से अलग किया जाए। (सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरो में परिसंपत्तियों के तीन समूह, अर्थात् संयंत्र एवं मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी और बर्थ एवं सिविल लागत के अधीन समेकित गणनाएं शामिल हैं। तथापि, इसने विस्तृत परिसंपत्तिवार मूल्यहास गणनाएं नहीं भेजी हैं।)

4. (घ).	नियोजित पूंजी																																																																																																					
(i).	<p>अचल परिसंपत्तियां:</p> <p>(क). सीआईटीपीएल वर्ष 2009-10 की शुरुआत में अचल परिसंपत्तियों के ब्योरों को स्पष्ट रूप से देते हुए परिसंपत्तियों की निम्नलिखित प्रत्येक श्रेणी के मामले में नियोजित पूंजी के अधीन सुविचारित वैयक्तिक परिसंपत्तियों (चल एवं अचल उसकी लागत के साथ) की सूची बनाएं।</p> <p>(i). संयंत्र और मशीनरी</p> <p>(ii). भवन, शैड और अन्य ढाँचे</p> <p>(iii). सूचना प्रौद्योगिकी</p> <p>(iv). अन्य</p>	<p>सीआईटीपीएल ने निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं:- रु0 लाखों में</p> <table border="1" data-bbox="831 331 1337 633"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>संयंत्र एवं मशीनरी</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>सकल प्रखंड</td> <td>17066</td> <td>17066</td> <td>17066</td> </tr> <tr> <td>परिवर्धन</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>वर्ष के लिए मूल्यह्रास (10.34%)</td> <td>1765</td> <td>1765</td> <td>1765</td> </tr> <tr> <td>संचयी मूल्यह्रास</td> <td>1765</td> <td>3529</td> <td>5294</td> </tr> <tr> <td>निवल प्रखंड</td> <td>15301</td> <td>13536</td> <td>11772</td> </tr> <tr> <td>आईटी संस्थापन</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>सकल प्रखंड</td> <td>708</td> <td>708</td> <td>708</td> </tr> <tr> <td>परिवर्धन</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="831 667 1337 1111"> <tbody> <tr> <td>वर्ष के लिए मूल्यह्रास (25%)</td> <td>158</td> <td>158</td> <td>158</td> </tr> <tr> <td>संचयी मूल्यह्रास</td> <td>158</td> <td>317</td> <td>475</td> </tr> <tr> <td>निवल प्रखंड</td> <td>550</td> <td>392</td> <td>233</td> </tr> <tr> <td>बिल्डिंग एवं सिविल कार्य</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>सकल प्रखंड</td> <td>26062</td> <td>41592</td> <td>44592</td> </tr> <tr> <td>परिवर्धन</td> <td>15530</td> <td>3000</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>वर्ष के लिए मूल्यह्रास (3.70%)</td> <td>1253</td> <td>1596</td> <td>1652</td> </tr> <tr> <td>संचयी मूल्यह्रास</td> <td>1253</td> <td>2849</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>निवल प्रखंड</td> <td>40339</td> <td>41473</td> <td>40091</td> </tr> <tr> <td>कुल परिसंपत्तियां</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>सकल प्रखंड</td> <td>43836</td> <td>59365</td> <td>62365</td> </tr> <tr> <td>परिवर्धन</td> <td>15530</td> <td>3000</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>वर्ष के लिए मूल्यह्रास</td> <td>3176</td> <td>3519</td> <td>3574</td> </tr> <tr> <td>संचयी मूल्यह्रास</td> <td>3176</td> <td>6695</td> <td>10269</td> </tr> <tr> <td>निवल प्रखंड</td> <td>56190</td> <td>55671</td> <td>52097</td> </tr> </tbody> </table> <p>इसने उल्लेख किया है कि वर्ष 2010 में परिकल्पित रु0 12.75 करोड़ का अतिरिक्त निवेश 4 (क) अद्ध (ग) में टीएमपी के प्रश्न के जवाब में यथा उल्लिखित पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास के लिए है।</p>	विवरण	2010	2011	2012	संयंत्र एवं मशीनरी				सकल प्रखंड	17066	17066	17066	परिवर्धन	0	0	0	वर्ष के लिए मूल्यह्रास (10.34%)	1765	1765	1765	संचयी मूल्यह्रास	1765	3529	5294	निवल प्रखंड	15301	13536	11772	आईटी संस्थापन				सकल प्रखंड	708	708	708	परिवर्धन	0	0	0	वर्ष के लिए मूल्यह्रास (25%)	158	158	158	संचयी मूल्यह्रास	158	317	475	निवल प्रखंड	550	392	233	बिल्डिंग एवं सिविल कार्य				सकल प्रखंड	26062	41592	44592	परिवर्धन	15530	3000	0	वर्ष के लिए मूल्यह्रास (3.70%)	1253	1596	1652	संचयी मूल्यह्रास	1253	2849	4500	निवल प्रखंड	40339	41473	40091	कुल परिसंपत्तियां				सकल प्रखंड	43836	59365	62365	परिवर्धन	15530	3000	0	वर्ष के लिए मूल्यह्रास	3176	3519	3574	संचयी मूल्यह्रास	3176	6695	10269	निवल प्रखंड	56190	55671	52097
विवरण	2010	2011	2012																																																																																																			
संयंत्र एवं मशीनरी																																																																																																						
सकल प्रखंड	17066	17066	17066																																																																																																			
परिवर्धन	0	0	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यह्रास (10.34%)	1765	1765	1765																																																																																																			
संचयी मूल्यह्रास	1765	3529	5294																																																																																																			
निवल प्रखंड	15301	13536	11772																																																																																																			
आईटी संस्थापन																																																																																																						
सकल प्रखंड	708	708	708																																																																																																			
परिवर्धन	0	0	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यह्रास (25%)	158	158	158																																																																																																			
संचयी मूल्यह्रास	158	317	475																																																																																																			
निवल प्रखंड	550	392	233																																																																																																			
बिल्डिंग एवं सिविल कार्य																																																																																																						
सकल प्रखंड	26062	41592	44592																																																																																																			
परिवर्धन	15530	3000	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यह्रास (3.70%)	1253	1596	1652																																																																																																			
संचयी मूल्यह्रास	1253	2849	4500																																																																																																			
निवल प्रखंड	40339	41473	40091																																																																																																			
कुल परिसंपत्तियां																																																																																																						
सकल प्रखंड	43836	59365	62365																																																																																																			
परिवर्धन	15530	3000	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यह्रास	3176	3519	3574																																																																																																			
संचयी मूल्यह्रास	3176	6695	10269																																																																																																			
निवल प्रखंड	56190	55671	52097																																																																																																			
	(ख). (i). यह प्रकट होता है कि कुल परिचालन-पूर्व व्ययों का भाग परिसंपत्तियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए पूंजीकृत किया गया है। यदि ऐसा है तो कुल परिचालन-पूर्व व्ययों के ब्योरे और अचल परिसंपत्तियों के मूल्य में परिचालन-पूर्व व्ययों के हिस्से पर ही विचार करने के कारण स्पष्ट करें। लागत विवरण में शेष परिचालन-पूर्व व्ययों, यदि कोई हों, के लिए दिया गया संव्यवहार बताएं।	रु0 4655 लाख के सम्पूर्ण परिचालन-पूर्व व्ययों को कुल परिसंपत्तियों की परिसंपत्ति की श्रेणी के मूल्य के अनुपत में परिसंपत्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए पूंजीकृत किया गया है।																																																																																																				
	(ii). परिचालन-पूर्व व्ययों को परियोजना की सम्पूर्ण रियायत अवधि/शेष अवधि में प्रभाजित किया जाना चाहिए। अनुमानित नियोजित पूंजी आंकड़ों और अनुमानित मूल्यह्रास की समीक्षा की जाए और तदनुसार सभी विचाराधीन वर्षों के लिए संशोधित की जाए।	प्रभाजन के बाद परिचालन-पूर्व व्ययों को आपकी टिप्पणी के अनुसार शेष लाइसेंस अवधि में प्रभाजित किया गया है।																																																																																																				
	(ग). सीआईटीपीएल यह नोट करे कि केवल पूरे किए गए और शुरु किए गए परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गिना जाएगा और प्रगतिधीन कार्य को अलग रखा जाएगा। इस	सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि केवल पूरे किए गए और शुरु किए गए परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए परिगणित किया गया है।																																																																																																				

	संबंध में पुष्टि भेजे।	
	(घ). अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, कृपया पहले से शुरू किए गए विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में सिविल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु0 12.75 करोड़ के परिवर्धन परिकल्पित किए हैं। की गई कार्रवाई और वर्ष 2010-11 के दौरान जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों की स्थिति भेजी जाए।	वर्ष 2010-2011 में परिकल्पित रु0 12.75 का अतिरिक्त निवेश 72,500 वर्ग मी0 के पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास के लिए है।
	(ङ). एलए के परिशिष्ट-13 में दिए गए वर्षवार निवेश योजना के अनुसार वर्ष 2012-13 तक प्रथम छह वर्षों में एलए के अनुसार न्यूनतम निवेश दायित्व रु0 300.80 करोड़ है। जबकि नियोजित पूंजी आंकड़े दर्शाते हैं कि न्यूनतम निवेश दायित्व का लगभग दोगुना विचाराधीन वर्षों में किया जाएगा। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:	सीआईटीपीएल इस तथ्य की वजह से एलए में परिकल्पित राशियों की अपेक्षा ज्यादा राशि का निवेश कर रहा है कि चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2005 में लगाए गए अनुमान पुराने हो चुके हैं और मौजूदा माहौल में अप्रासंगिक हैं। कारण जो उच्चतर पूंजी परिव्यय के लिए आरोपित किए जा सकते हैं, नीचे दिए गए हैं: लाइसेंस करार में परिकल्पित रु0 481 करोड़ का निवेश 2005 में अनुमानों पर आधारित था जिसकी वर्ष 2009 में कोई प्रासंगिकता नहीं रह गई है। टर्मिनल के भीतर रेल लाइन बिछाने के मामले में अतिरिक्त लागत को सीएचपीटी के प्रारंभिक लागत अनुमानों में शामिल नहीं किया गया था। डिजाइन, रेल लाइन बिछाना, पर्यवेक्षण, लेबर की लागत, पूरा करने की लागत सहित इसके लिए अतिरिक्त लागत रु0 10 करोड़ के अतिरिक्त लागत पर अनुमानित की गई है। सीएचपीटी द्वारा रु0 481 करोड़ के अनुमान में उस परिचालन-पूर्व व्यय को शामिल नहीं किया गया था जिसके व्यावसायिक परिचालनों के शुरू होने तक रु0 50 करोड़ होने की उम्मीद है। रु0 600 करोड़ का प्रस्तावित पूंजी व्यय एलए के अनुसार आवश्यकताओं के ध्यानपूर्वक मूल्यांकन और प्रचलित आर्थिक परिदृश्य के बाद है। सीआईटीपीएल ने पूंजी व्यय के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।
	(i). प्रस्ताव में यह बताया गया है कि सीआईटीपीएल ने एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं सृजित करने और अनुमानित यातायात के साथ तालमेल बिटाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर सृजित करने के लिए रु0 600 करोड़ के निवेश का अनुमान लगाया है। एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं और परिकल्पित अतिरिक्त उपस्कर उनकी लागत के साथ सूचीबद्ध करें।	एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं नीचे दी गई हैं: 1. 832 मी0 लम्बी जेट्टी का निर्माण 2. 358,000 वर्ग मी0 का यार्ड क्षेत्र 3. उपस्कर: आरएमव्यूसी : 3 आरटीजीसी : 10 आरएस : 6 और कंटेनर टर्मिनल को चलाने के लिए अन्य बैंक अप उपस्कर। संयोगवश, प्रारंभ में उपर्युक्त सभी उपस्कर उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है सिवाय रीचस्टेकरों के जिन्हें किराये पर लेने का प्रस्ताव किया गया है।
	(ii). एलए परिचालन से यह अपेक्षा करता है कि वह तीसरे परिचालन वर्ष के भीतर 5,00,000	सीआईटीपीएल ने प्रथम तीन परिचालन वर्षों के दौरान निम्नलिखित थ्रुपुट का अनुमान लगाया है जोकि निम्नवत्

	<p>टीईयू के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) का अधिकतम अर्जित करे। यह उल्लेखनीय है कि सीआईटीपीएल ने तीसरे परिचालन वर्ष (2011-12) तक 4,50,000 प्रतिवर्ष थ्रुपुट का अनुमान लगाया है। परिशिष्ट-12 में यथा सूचीबद्ध उपस्कर प्राप्ति योजना की पुष्टि करते हुए ओर एलए के परिशिष्ट-13 में दी गई वर्षवार निवेश योजना का पालन करते हुए, परिचालक से अपेक्षा की जाती है कि वह वर्ष 2011-12 तक सुविधाओं में रु0 299.90 करोड़ की राशि का निवेश किया जाए जबकि उस अवधि तक रु0 600 करोड़ की राशि निवेशित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जिससे उपयोक्ताओं पर परिहार्य बोझ पड़े। उपर्युक्त टिप्पणियों के आलोक में, नियोजित पूंजी आंकड़ों की समीक्षा की जाए।</p>	<p>है: 2009-10: 337,517 टीईयू 2010-11: 455,623 टीईयू 2011-12: 600,030 टीईयू</p> <p>नियोजित पूंजी एलए के प्रावधानों के अधीन अपेक्षित न्यूनतम है। केपेक्स में भिन्नता विभिन्न परियोजना आवश्यकताओं की मूल्य वृद्धि की वजह से है। एलए में रु0 481 करोड़ के मूल लागत अनुमान में रु0 46.55 करोड़ के परिचालन-पूर्व व्ययों और रेल संपर्क पर लगभग रु0 10 करोड़ को शामिल नहीं किया गया है।</p>
(ii).	<p>कार्यगत पूंजी: (क). अनुमानित कार्यगत पूंजी की गणनाओं को मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए भेजे जाने की जरूरत है।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने दोहराया है कि उसका प्रस्ताव टीएमपी के मार्च 2005 के दिशानिर्देशों का पूर्णतः अनुपालन करता है।</p>
	<p>(ख). यह प्रतीत होता है कि सीआईटीपीएल ने एलए के अनुच्छेद 5 के अनुसार निष्पादन गारंटी/निष्पादन प्रतिभूति के रूप में प्रेषित की जाने वाली बैंक गारंटी के लिए मार्जिन राशि के रूप में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विविध देनदारों की मद के रूप में क्रमशः रु0 3.54 करोड़, रु0 4.74 करोड़ और रु0 4.75 करोड़ पर विचार किया है। विविध देनदारों की यह मद दस्तावेजी प्रमाण द्वारा साक्षित की जाए।</p>	<p>विविध देनदारी 10 दिनों की बिक्री की दर से परिकलित की गई है परन्तु कार्यगत पूंजी में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि टीएमपी ने इसे शामिल करने के लिए नहीं कहा था।</p>
	<p>(ग). कार्यगत पूंजी की मदों के रूप में सुविचारित तत्संबंधी राशियों का जोड़ वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित कुल कार्यगत पूंजी आंकड़े से मेल नहीं खाता है। इस स्थिति को सत्यापित करें।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने कोई जवाब नहीं भेजा है।</p>
	<p>(घ). कार्यगत पूंजी की मद के रूप में सुविचारित वस्तुसूची के संदर्भ में, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए "केपिटल पुर्जा" और "अन्य वस्तुसूची" की गणना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2009-10 से संबंधित संयंत्र एवं मशीनरी के प्रारंभिक प्रखंड के मूल्य के 1 प्रतिशत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>परिचालन-पूर्व अवस्था में, यह संभव नहीं है कि आंकड़ों की सीमित उपलब्धता के साथ केपिटल पुर्जा के वस्तुसूची स्तरों और अन्य को ठीक प्रकार से देखा जा सके। इसलिए, सीआईटीपीएल ने प्रपत्र 4क में दर्शाए गए टीएमपी दिशानिर्देशों को देखा है।</p>
	<p>(ङ). यह देखा गया है कि स्वीकार्य रोकड़ शेष की गणना के लिए निष्पादन गारंटी और पट्टा किराये पर सीआईटीपीएल द्वारा विचार किया गया है।</p> <p>एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रु0 30 करोड़ के समकक्ष निष्पादन गारंटी सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को बैंक गारंटी के रूप में देय है। यह प्रतीत होता है कि सीआईटीपीएल कार्यगत पूंजी गणना के प्रयोजन के लिए विविध देनदारों की</p>	<p>बैंक गारंटी के लिए मार्जिन को विविध देनदारियों में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि विविध देनदारी 10 दिनों की बिक्री की दर से परिकलित किया गया है परन्तु कार्यगत पूंजी में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि टीएमपी ने इसे शामिल करने के लिए नहीं कहा था।</p> <p>हमें पट्टा किरायों को विविध देनदारियों के रूप में रखना होगा परन्तु तब भी जब यह कार्यगत पूंजी का भाग होगा और प्रशुल्क परिकलन में कोई अन्तर नहीं होगा।</p>

	<p>मद के रूप में बैंक गारंटी के लिए मार्जिन राशि पर पहले ही विचार कर चुका है। कार्यगत पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए "रोकड़ शेष" के अधीन निष्पादन गारंटी के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु0 58.34 करोड़, रु0 78.10 करोड़ और रु0 78.24 करोड़ पर विचार करने का कारण स्पष्ट नहीं है।</p> <p>सीआईटीपीएल ने कार्यगत पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष के अधीन मद के रूप में पट्टा किराये के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 हेतु रु0 7.29 करोड़, रु0 9.40 करोड़ और रु0 9.50 करोड़ राशि पर विचार किया है। इस राशि को विविध देनदारियों की मद के रूप में सुविचारित करना होगा, यदि पट्टा किराया एलए के अनुसार सीएचपीटी को अग्रिम में देय है।</p> <p>कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार परिकल्पित करें।</p>	कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुपालन में है।
ग.	दरमान:	
(i).	इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान सीआईटीपीएल द्वारा कार्यान्वयन-योग्य दस्तावेज होगा। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित मसौदा दरमानों में मसौदा दरमानों में प्रयुक्त विभिन्न मदों के लिए परिभाषाएं और प्रस्तावित दरों पर शासित शर्तें शामिल नहीं की गई हैं। कृपया बृहत् दरमान भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क और अंतिम प्रशुल्क दोनों के लिए 9 अप्रैल 2009 को दरमान दोबारा प्रस्तुत किए गए हैं जो आपकी टिप्पणियों और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में है।
(ii).	(क). सीआईटीपीएल सामान्य, प्रशीतन, पोतांतरण, जोखिमपूर्ण तथा अति आयामित कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों की विस्तृत गणना भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क के लिए, ये सीसीटीएल हेतु टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर आधारित हैं। (सीआईटीपीएल ने उसके द्वारा प्रस्तावि अंतिम प्रशुल्क के लिए अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं।)
	(ख). विविध तथा सीमाशुल्क निरीक्षण सेवाओं में निर्दिष्ट पोतों के हैच कवरों, रेस्टोज, शट-आऊटों, प्रशीतन सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में सुविचारित किए जाने वाले लागत तत्वों की गणना भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क के लिए, ये सीसीटीएल हेतु टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर आधारित हैं। (सीआईटीपीएल ने उसके द्वारा प्रस्तावि अंतिम प्रशुल्क के लिए अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं।)
(iii).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.1.1 मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए समेकित बॉक्स दरों को प्रोत्साहित करता है। जलयान/तट स्थानांतरण, बर्थ से यार्ड के बीच परिवहन, यार्ड में प्रहस्तन जैसी मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं और कंटेनर तथा कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों के लिए मदवार दरें प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें।	ये सीसीटीएल में अनुसरित पद्धति पर आधारित है।
(iv).	20' से अधिक परन्तु 40' तक की लम्बाई वाले कंटेनरों और 40' से अधिक लम्बाई वाले कंटेनरों के लिए प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.4 में निर्धारित अनुपात का अनुसरण	इनमें दिशानिर्देशों का अनुपालन किया गया है।

	करते हुए निर्धारित करें।	
(v).	प्रत्येक प्रशुल्क मद के अधीन प्रभारों की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं विनिर्दिष्ट की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान आवश्यकता का अनुपालन करते हैं।
(vi).	सामान्य कंटेनरों और आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्पष्ट करें: (क). क्यूसी से कंटेनर और विलोमतः परिवहन की गतिविधि के लिए एफसीएल सामान्य कंटेनरों की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के लिए निम्नतर दरें प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया था (सीआईटीपीएल ने एफसीएल सामान्य और एफसीएल आईसीडी कंटेनरों दोनों के लिए समान दरें प्रस्तावित की हैं)।
	(ख). इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में उनके प्रहस्तन के लिए एफसीएल सामान्य कंटेनरों की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के लिए उच्चतर दरें प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया था। (सीआईटीपीएल ने एफसीएल सामान्य और आईसीडी कंटेनरों के लिए समान दरें प्रस्तावित की हैं)।
	(ग). एफसीएल सामान्य कंटेनरों के कार्गो पर घाटशुल्क की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के कार्गो पर उच्चतर घाटशुल्क प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए हैं। (सीआईटीपीएल ने कंटेनरों की दोनों श्रेणियों के लिए समान घाटशुल्क प्रस्तावित किया है)।
(vii).	सीआईटीपीएल ने सामान्य, आईसीडी, जोखिमपूर्ण, अति-आयामीय कंटेनरों के मामले में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ग्राहकों को सुपुर्दगी/ग्राहकों से प्राप्ति सहित कंटेनर यार्ड में कंटेनरों के प्रहस्तन की गतिविधि के लिए समेकित तटीय दरों का प्रस्ताव किया है। यह प्रतीत होता है कि इस सेवा में कंटेनर को ग्राहक के वाहन पर लादने अथवा ग्राहक के वाहन से कंटेनर की उतराई के लिए सेवा शामिल है जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं है। प्रस्तावित समेकित प्रशुल्क मदों को रियायती प्रशुल्क के लिए पात्रता की गतिविधि को अलग करने के लिए उपयुक्ततः अलग करें और एक रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र नहीं है।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (सीआईटीपीएल संशोधित दरमान में दरों को अलग-अलग किया है)
(viii).	सीआईटीपीएल ने क्यूसी से यार्ड तक परिवहन और यार्ड में प्रहस्तन की गतिविधियों के लिए जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु प्रीमियम की विभिन्न दरों पर विचार किया है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 में यथा विनिर्दिष्ट 25 प्रतिशत की एकसमान दर पर प्रीमियम पर विचार करते हुए प्रस्तावित करें।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (यह कहते हुए दरमान में एक सामान्य टिप्पणी शामिल की गई है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम लागू है)।
(ix).	क्यूसी से यार्ड तक परिवहन और यार्ड में प्रहस्तन गतिविधि के लिए अतिआयामित कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के लिए प्रीमियम की विभिन्न दरों पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (सीआईटीपीएल ने सभी गतिविधियों के लिए एकसमान रूप से सामान्य प्रभारों का 3 गुना प्रस्तावित किया है)।
(x).	पोतांतरण कंटेनरों के लिए घाट में प्रस्तावित प्रहस्तन दरों को घाट में सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों के दोगुना का प्रस्ताव	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान में, सीआईटीपीएल ने सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुना पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरें प्रस्तावित की हैं।

	<p>किया है। इसी प्रकार, प्रस्तावित कंटेनर घाटशुल्क और कार्गो घाटशुल्क सामान्य कंटेनरों के घाटशुल्क और सामान्य कंटेनरों के कार्गो घाटशुल्क के लिए प्रस्तावित तदनुसूची दरों से 67 प्रतिशत और लगभग 74 प्रतिशत ज्यादा देखा गया है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाए। सामान्य कंटेनरों के मामले में तदनुसूची प्रभारों की तुलना में भिन्न-भिन्न कंटेनर घाटशुल्क और कार्गो घाटशुल्क निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	
(xi).	<p>(क). विभिन्न कंटेनरों के लिए प्रस्तावित विराम समय प्रभारों का आधार औचित्य के साथ बताएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (सीआईटीपीएल ने कोई औचित्य नहीं दिया है)।</p>
	<p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.15 विनिर्दिष्ट करता है कि उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत से देखते हुए, कृपया यह प्रावधान शामिल करें कि भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जब सीआईटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।</p>	<p>9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया संशोधित दरमान इस अपेक्षा का अनुपालन करता है।</p>
	<p>(ग). प्रस्तावित विराम समय प्रभारों में आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रभार शामिल हैं। अतः पृथक तालिका में प्रस्तावित आईसीडी कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभारों को हटाएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है।</p>
(xii).	<p>सीआईटीपीएल ने लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित रेल फ्लैट से सीआईटीपीएल रेल यार्ड अथवा विलोमतः परिवहन की गतिविधि के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लि0 (वीसीटीपीएल) में लागू दर अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p>	
	<p>(क). तथ्य दिया गया है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त सेवाएं और सीआईटीपीएल द्वारा प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं (परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ) समान हैं, वीसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित रु0 1250/- और रु0 1150/- की तदनुसूची दरों के विपरीत क्रमशः लदे हुए कंटेनर के लिए रु0 1800/- और खाली कंटेनर के लिए रु0 1700 प्रति टीईयू की प्रस्तावित उच्चतर दर का औचित्य बताएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (कोई औचित्य नहीं दिया गया है। तथापि, लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए दरें क्रमशः रु0 1400/- और रु0 1120/- में संशोधित की गई हैं)।</p>
	<p>(ख). 20' से अधिक परन्तु 40' तक लम्बाई वाले कंटेनरों और 40' से अधिक लम्बाई वाले कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.4 में निर्धारित अनुपात के अनुसार नहीं पाए गए हैं। प्रस्तावित दरें</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (सीआईटीपीएल ने दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार दरें संशोधित की हैं)।</p>

	दिशानिर्देशों के उक्त खंड के अनुसार संशोधित करें।	
घ.	अन्य बिन्दु:	
(i).	सीआईटीपीएल पुष्टि करे कि वह स्टोवेज योजनाकरण और ऑन-बोर्ड नौकर्षण सहित टर्मिनल में बृहत् सेवा प्रदान करेगा।	सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि वह स्टोवेज योजनाकरण एवं ऑन-बोर्ड नौकर्षण सहित टर्मिनल में बृहत् सेवा उपलब्ध करवाएगा।
(ii).	इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 7 जनवरी 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क की वसूली शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तों को प्रस्तावित दरमान में शामिल किया जाए।	टीएमपी के आदेश दिनांक 7 जनवरी 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क की वसूली शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तों को प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।
(iii).	तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन पर अथवा विलोमतः अनुवर्ती पोतांतरण के लिए सीआईटीपीएल में आने वाले विदेशी पत्तन के कंटेनर के मामले में यह शर्त शामिल की जाए कि ऐसे मामले में मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाए।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान में अनुपालन किया गया है।
(iv).	एलए के अनुच्छेद 12.3 के अनुसार, सीआईटीपीएल टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराये सहित पोत संबंधित प्रभार सीएचपीटी द्वारा एकत्रित किए जाएंगे। सीआईटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं के विफल/खराबी की वजह से परिचालन नहीं किए जाते हैं तब सीआईटीपीएल में पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभारों की वापसी के संबंध में दरमान में शर्त शामिल करने पर सीआईटीपीएल विचार करें।	दरमान में शामिल करने के लिए नोट किया गया: “सीआईटीपीएल उस अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभार वापिस करेगा जब पोत सीआईटीपीएल में निष्क्रिय रहते हैं जब सीआईटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की निष्फल/खराब होने की वजह से परिचालन नहीं किए जाते हैं अथवा सीआईटीपीएल पर आरोप्य कोई अन्य कारण।”
(v).	यह विनिर्दिष्ट करने के लिए सामान्य शर्त शामिल की जाए कि उपयोक्ताओं को सीआईटीपीएल पर सीधे आरोप्य कारणों से होने वाले विलंबों के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(vi).	विलंबित भुगतानों पर उपयोक्ताओं द्वारा ब्याज के भुगतान और विलंबित वापसियों पर सीआईटीपीएल द्वारा ब्याज के भुगतान के लिए शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित करें।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(vii).	भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली और डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को उसके समकक्ष भारतीय रुपयों में परिवर्तित किए जाने संबंधी शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(viii).	परित्यक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें इस संबंध में निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए प्रस्तावित की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।

7.2. सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों की संवीक्षा पर, सीआईटीपीएल के प्रतिसाद में कुछ अन्तर और गणनाओं में विसंगतियां थीं। इसलिए, सीआईटीपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था।

सीआईटीपीएल ने प्रतिसाद दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीआईटीपीएल का जवाब
क.	सीआईटीपीएलके पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/03 दिनांक 9 अप्रैल 2009 पर (पूँजी व्यय के लिए ब्रेकअप)	
(i).	सीआईटीपीएल ने निकर्षण के माध्यम से रेत की लागत के संबंध में सीएचपीटी को रु0 3.432 करोड़ के प्रतिवेदित भुगतान के समर्थन दस्तावेज नहीं भेजे हैं।	सीआईटीपीएल ने भुगतान के प्रमाण के साथ सीएचपीटी से प्राप्त मांग-पत्र की प्रति प्रेषित की है।
(ii).	भूमि मृदा जाँच के लिए करार मूल्य रु0 707850 अनुमानित किया गया है। तथापि, प्रेषित समर्थक दस्तावेज केवल रु0 518822 लागत दर्शाते हैं।	भूमि मृदा की जाँच पर हुआ वास्तविक व्यय केवल 518822 है। निम्नतर राशि कार्य आदेश की तुलना में कार्य के दायरे में कमी करने के स्थान पर व्यय किया गया था। भूमि मृदा जाँच करने पर कुल लागत केवल रु0 518822 पढ़ी जाएगी।
(iii).	रेलों की लागत (ए8 का अवलोकन करें) के संदर्भ में, 31 मार्च 2009 को भुगतान की गई प्रतिवेदित राशि करार मूल्य की अपेक्षा रु0 2.00 लाख तक ज्यादा है।	रु0 2 लाख की राशि सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान की गई थी। आज की तारीख तक सीआईटीपीएल ने प्रतिभूमि जमा की वापसी प्राप्त नहीं की है। (भुगतान के प्रमाण की प्रति भेजी गई है)।
(iv).	इंजीनियरिंग परामर्श (ए11 का अवलोकन करें) के संबंध में, करार मूल्य रु0 17.28 लाख दर्शाई गई है जबकि 31 मार्च 2009 को भुगतान किए जाने के लिए प्रतिवेदित राशि रु0 3.09 करोड़ दर्शाई गई है। इसके अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य (ए-11) के साथ संलग्न अनुसूची 15,000 अमेरिकी डॉलर शुल्क दर्शाती है। 1 अमेरिकी डॉलर – रु0 48 विनिमय दर लागू करते हुए, अन्य करारों के लिए अमेरिकी डॉलर दरों के परिवर्तन के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित, शुल्क केवल रु0 720000 परिगणित किए गए हैं। दस्तावेजी साक्ष्य में निर्दिष्ट करार मूल्य, वास्तविक भुगतान और लागत के बीच अन्तर का मिलान करें।	परामर्श सेवा करार 36000 अमेरिकी डॉलर की राशि के लिए है और रु0 48 प्रति एक अमेरिकी डॉलर पर परिवर्तन केवल रु0 17.28 लाख है। यह टाइपलेखन त्रुटि है और समग्र सिविल निर्माण लागत में शामिल नहीं किया गया था ; टर्मिनल के पूँजी व्यय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। (सीआईटीपीएल ने मैकपोटर्स लि0, हांगकांग के साथ 36,000 अमेरिकी डॉलर में किए गए करार की प्रति भेजी है।)
(v).	अमेरिकी डॉलर रूप में दिए गए तीन आरएमक्यूसी (बी-1 देखें) के करार मूल्य पर विचार करते हुए और 1 अमेरिकी डॉलर – रु0 48 की विनिमय दर लागू करते हुए, आरएमक्यूसी की पूँजी लागत सीआईटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट रु0 83.77 करोड़ के विपरीत रु0 80.84 करोड़ परिगणित होती है।	सीआईटीपीएल ने बीमा पुर्जों के साथ आरएमक्यूसी के लिए प्रोफार्मा बिल भेजा है। आरएमक्यूसी – 3 सं. – अ0डा0 16,841,074.00 आरएमक्यूसी के लिए कलपुर्जे – अ0डा0 450,110.00 आरएमक्यूसी के लिए वारंटी पुर्जे – अ0डा0 208,080.00 आरएमक्यूसी की कुल लागत – अ0डा0 17,499,264.00 इसका रूपया मूल्य उसके रु0 83.77 करोड़ के प्रारंभिक जमा के विपरीत रु0 83.99 करोड़ परिगणित होता है।
(vi).	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज (बी-3) में यह दर्शाया गया है कि अमेरिकी डॉलर रूप में दिया गया मुख्य करार मूल्य टेस्टिंग सहित रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रनों (आरटीजीसी) की दस इकाइयों की आपूर्ति के लिए है। उक्त दस्तावेज भी तीसरे पक्ष के निरीक्षण के लिए अमेरिकी डॉलर में पृथक लागत दर्शाता है। तथापि, इंजीनियरिंग निरीक्षण के लिए लागत व्यय की पूर्णिक मद (बी-4 देखें) रूप में दर्शाई गई है जैसाकि दस्तावेजी साक्ष्य से देखा जा सकता है। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	बी-3 और बी-4 द्वारा दस्तावेजी निवेदनों में यथा उपलब्ध, आपूर्तिकर्ता द्वारा ऑफर किए गए तृतीय पक्ष निरीक्षण की लागत 130,000 अमेरिकी डॉलर है। सीआईटीपीएल ने बाहरी तीसरे पक्ष के निरीक्षण का विकल्प चुना है जो कम्पनी के लिए निम्नतर लागत पर है। आरटीजीसी की लागत, जब यह पहुंचती है, में 55,000 अमेरिकी डॉलर तक कमी आएगी।

	(क). क्या भारतीय रुपया रूप में निर्दिष्ट अनुमानित करार मूल्य में तीसरे पक्ष द्वारा निरीक्षण की लागत शामिल है?	नहीं, आरटीजीसी की लागत में आपूर्तिकर्ता द्वारा ऑफर किए गए तीसरे पक्ष के निरीक्षण की लागत शामिल नहीं की गई है।
	(ख). जब आरटीजीसी की आपूर्ति के मुख्य करार में टेस्टिंग शामिल है और करार (बी3) में तीसरे पक्ष द्वारा निरीक्षण के लिए खंड दिया गया है तो आरटीजीसी के लिए अलग-से अनुमानित रु0 62.40 लाख पर अनुमानित इंजीनियरिंग निरीक्षक लागत (बी4) का औचित्य बताएं।	निरीक्षण के लिए सस्ते वेंडर की पहचान करने के बाद मुख्य करार में तृतीय पक्ष निरीक्षण का विकल्प चुना गया था। आरटीजीसी की लागत केवल उपस्कर की लागत के लिए है।
ख.	सीआईटीपीएल के पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/04 दिनांक 17 अप्रैल 2009 पर:	
(i).	सीआईटीपीएल वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु0 554 लाख, रु0 580 लाख और रु0 606 लाख की अनुमानित परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत के लिए विस्तृत गणना भेजते हुए स्थिति स्पष्ट करें।	सीआईटीपीएल ने खेद व्यक्त किया है कि पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 में आंकड़ों में गलती थी। कुछ प्रविष्टियां कॉपी करते समय गलत दर्शाई गई थीं और कुछ आंकड़े नहीं दिए गए थे। सीआईटीपीएल ने प्रत्यक्ष लेबर और उपरिव्ययों की विस्तृत गणना भेजी है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के आंकड़े भी भेजे गए हैं।
(ii).	सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करे और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए क्रमशः रु0 77 लाख, रु0 81 लाख और रु0 84 लाख की अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत की विस्तृत गणनाएं भेजें।	सीआईटीपीएल ने खेद व्यक्त किया है कि पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 में आंकड़ों में गलती थी। कुछ प्रविष्टियां कॉपी करते समय गलत दर्शाई गई थीं और कुछ आंकड़े नहीं दिए गए थे। सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रपत्र 3ख में अनुरक्षण लेबर लागत सही प्रकार से उल्लिखित की गई है। (सीआईटीपीएल ने संशोधित ब्रेकअप ब्योरे भेजे हैं।)
(iii).	उपस्करों के प्रहस्तन के किराया प्रभारों के समर्थन में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज (अनुलग्नक-8 देखें) अहस्ताक्षरित प्रतियों के रूप में मिले हैं। हस्ताक्षरित प्रतियां भेजी जाएं।	सीआईटीपीएल ने रीच स्टेकरों के मामले में उपस्कर को किराये पर लेने के लिए संविदाकार को जारी किए गए स्वीकृति-पत्र (एलओए) की हस्ताक्षरित प्रति भेजी है।
(iv).	अनुलग्नक-9 के संदर्भ में, भूमि पट्टा प्रभारों का परिकलन दर्शाते हुए सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे: (क). जैसाकि सीआईटीपीएल को संबोधित सीएचपीटी के पत्र सं. एमपी1/3820/05/ई, दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति, सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित, से देखा जा सकता है, सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए भूमि पट्टा प्रभारों का दावा नहीं किया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए रु0 124 लाख की राशि शामिल की है।	एलए की शर्तों के अनुसार, लाइसेंसधारी को उसके हस्तांतरण की तारीख से पुनःदावाकृत क्षेत्र पर सीएचपीटी भूमि पट्टा प्रभार वसूल किया जाएगा। सीएचपीटी को मूलतः उक्त क्षेत्र 2009-10 में हस्तांतरित किया जाना था। तथापि, ऐसा आज की तारीख तक नहीं किया गया है। परंपरागत आधार पर, सीआईटीपीएल ने इसका अनुमान लगाया है जो कम से कम 2010-11 में कब्जे में दिया जाएगा और उसके लिए दिया जाएगा।
	(ख). सीआईटीपीएल ने रु0 369.82 लाख और रु0 472.28 लाख के लिए सीएचपीटी के दावे के साथ-साथ वर्ष 2009-10 के लिए विकसित क्षेत्र और अविकसित क्षेत्र के लिए क्रमशः रु0 308 लाख और रु0 260 लाख का अनुमान लगाया है।	भूमि पट्टा प्रभारों पर सीएचपीटी से उच्चतर माँग आधार वर्ष 2004 होने की वजह से पट्टा प्रभारों के साथ भारत सरकार की भूमि नीति पर आधारित है और दरमान तदनुसार संशोधित किए गए थे। हालांकि दरमान में यह संशोधन टीएमपी अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हैं, परन्तु सीआईटीपीएल को ऐसे उच्चतर प्रभार अदा करने के लिए कहा गया था। और सीएचपीटीएल ने विरोध करते हुए ऐसी उच्चतर माँग का भुगतान किया है।
(v).	सीआईटीपीएल ने अपने पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/002, दिनांक 5 मार्च 2009 के कवर में भेजे गए प्रपत्र-3ख में विचाराधीन तीन वर्षों के लिए रु0 366 लाख, रु0 383 लाख और रु0 400	पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 के माध्यम से दी गई सलाह में राशि को नजरअंदाज करें। अन्य व्ययों में भी इसे गलती से शामिल किया गया था। (सीआईटीपीएल ने संशोधित ब्रेकअप ब्योरे भेजे हैं।)

	लाख के सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। इस स्थिति के विपरीत, सीआईटीपीएल ने अपने अनुमानों को संशोधित किया है और व्यय रु0 137 लाख, रु0 3195 लाख और रु0 3962 लाख पर अनुमानित किए गए हैं जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा उसके पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा प्रेषित अनुलग्नक-13 से देखा जा सकता है। वर्ष 2009-10 से संबंधित संशोधित अनुमान की तुलना में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के संशोधित अनुमान में तीव्र वृद्धि का औचित्य बताएं।	
(vi).	सीआईटीपीएल द्वारा उसके पत्र दिनांक 9 अप्रैल 2009 के कवर के भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य (डी-4) दर्शाता है कि परिचालन-पूर्व व्यय रु0 3523.41 लाख है। सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा यह उल्लेख किया है कि उसने शेष लाइसेंस अवधि में अपफ्रंट भुगतान के रु0 1000 लाख सहित परिचालन-पूर्व व्ययों को प्रभाजित किया है। ऐसी स्थिति में, परिचालन-पूर्व व्ययों और अपफ्रंट भुगतान का जोड़ रु0 4523.41 लाख परिगणित होता है। यदि इस राशि को शेष लाइसेंस अवधि में प्रभाजित किया जाता है तो वर्ष 2009-10 से आगे प्रत्येक वर्ष प्रभाजित की जाने वाली परिगणित राशि रु0 161.55 लाख है। तथापि, सीआईटीपीएल ने विचाराधीन तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु0 126 लाख, रु0 131 लाख और रु0 126 लाख पर विचार किया है। बट्टे खाते डाले गए परिचालन-पूर्व व्ययों और अपफ्रंट भुगतान की समीक्षा की जाए।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि परिचालन-पूर्व व्ययों की विस्तृत गणना अनुलग्नक रूप में भेजी गई है। परिचालन-पूर्व व्ययों का बट्टा खाता 27 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि को लेते हुए रु0 172.40 लाख प्रतिवर्ष होगा। (उक्त अनुलग्नक पत्र के साथ संलग्न नहीं पाया गया था)।

7.3. सीएचपीटी से सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणियां/सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का जवाब
1.	हमारे पत्र दिनांक 9-4-2009 पर:	
(i)	सीएचपीटी में सीआईटीपीएल के कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर सीएचपीटी अपनी टिप्पणियां प्रेषित करे। अर्थव्यवस्था में प्रतिवेदित मंदी के मद्देनजर अंतरिम उपाय के रूप में सीसीटीएल में प्रचलित प्रशुल्क अंगीकृत करने के सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणियां भेजें।	यह सुझाव दिया गया है कि सीआईटीपीएल प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने तक प्रारंभिक तौर पर मै0 सीसीटीपीएल के समान प्रशुल्क का अनुसरण कर सकता है। मै0 सीसीटीपीएल ने भी अपना प्रशुल्क ढांचा तैयार करने से पहले सीएचपीटी के दरमान को प्रारंभिक तौर पर अंगीकृत किया था। तथापि, टीएमपी इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय ले।
(ii).	सीआईटीपीएल ने 7 मार्च 2007 को सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार (एलए) किया था। सीआईटीपीएल को एलए के अनुच्छेद 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 24 महीनों के भीतर (6 मार्च 2009 तक) परियोजना का निर्माण कार्य पूरा करना था और व्यावसायिक परिचालन शुरू करने थे। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 द्वारा बताया है कि परियोजना आंशिक रूप से 1 मई 2009 को शुरू होने की संभावना है। सीएचपीटी यह बताए कि क्या सीएचपीटी ने सीआईटीपीएल को परियोजना पूरी करने और सुविधाओं को पूरी तरह से शुरू करने के लिए समय विस्तार प्रदान किया है और यदि हां तो विस्तार पत्र की प्रति भेजें।	दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 7 मार्च 2007 को सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच लाइसेंस करार हुआ था और लाइसेंसशुदा परिसर 1 अप्रैल 2007 को हस्तांतरित किया गया था। बाद में, हस्तांतरण की तारीख बोर्ड के अनुमोदन से 1 मई 2007 कर दी गई थी। बर्थ के विस्तार के लिए पर्यावरणीय मंजूरी 1 नवम्बर 2006 को प्राप्त की गई थी। करार की परिभाषाओं के अनुसार, हस्तांतरण की तारीख अर्थात् करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख अथवा बर्थ के विस्तार के लिए पर्यावरणीय मंजूरी उपलब्ध करवाने और/अथवा रिक्लेम किए गए क्षेत्र के अलावा लाइसेंसदाता की परिसंपत्तियों का हस्तांतरण, जो भी बाद में हो, है। खंड 8.1 के अनुसार, लाइसेंसधारी को लाइसेंस दिए जाने की तारीख अर्थात् 30 अप्रैल 2009 से 24 महीनों की अवधि के

		<p>भीतर परियोजना सुविधाओं के निर्माण को पूरा करना था। व्यावसायिक परिचालन करार की शर्तों के खंड 8.11 के अनुसार निर्माण चरण के समाप्त होने से 180 दिनों के भीतर शुरू करना था।</p> <p>लाइसेंसशुदा परिसर में मुश्किलों की वजह से, लाइसेंसि द्वारा अनुरोध किए जाने पर, न्यास ने बोर्ड के अनुमोदन (प्रति प्रेषित) से अनुसूचित परियोजना पूरी करने की तारीख 30 अप्रैल 2009 से 8 अक्टूबर 2009 कर दी थी। इस प्रकार, व्यावसायिक परिचालन 8 अक्टूबर 2009 की तारीख से 180 दिनों के भीतर शुरू किया जाना चाहिए।</p>
(iii).	चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और चेन्नई इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लिमिटेड (सीआईटीपीएल) के बीच हुए लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 (परियोजना विवरण) में बताया गया है कि कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 800000 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है। सीएचपीटी से अनुरोध है कि 8,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने की गणना भेजे।	प्रस्तावित घाट लम्बाई 832 मीटर है और कंटेनर टर्मिनल की थ्रुपुट गणना के लिए अंतर्राष्ट्रीय तलचिह्न अर्थात 1000 टीईयू प्रति चालित मीटर के अनुसार लिया गया है और कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8.00 लाख टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई थी।
(iv).	(क). परिशिष्ट-13 के साथ पठित अनुच्छेद 9.1 (vi) के अनुसार न्यूनतम निवेश बाध्यता वर्ष 2011-12 के भीतर लगभग रु0 300.00 करोड़ है। तथापि, सीआईटीपीएल ने एलए के प्रावधानों और परिचालक द्वारा यथा प्रतिवेदित अनुमानित यातायात से तालमेल बिटाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर के अनुसार न्यूनतम सुविधाएं सृजित करने के लिए वर्ष 2011-12 में लगभग रु0 600 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। सीएचपीटी प्रस्तावित निवेशों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजे।	करार प्रावधानों के अनुसार, लाइसेंसधारी लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 6वें वर्ष से पहले 300 करोड़ से कम का निवेश नहीं कर सकता। लाइसेंसधारी ने जून 2009 तक रु0 377,29,72,419 का निवेश किया था (सीएचपीटी ने प्रमाणस्वरूप सीआईटीपीएल से प्राप्त अहस्ताक्षरित पत्र दिनांक 30 जून 2009 की प्रति प्रेषित की है)।
	(ख). एलए में सीएचपीटी द्वारा स्वतंत्र इंजीनियर की नियुक्ति के लिए कहा गया है। सीएचपीटी परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा अब तक निवेशित राशि को प्रमाणित करते हुए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजे।	अतिरिक्त लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र के अनुसार, लाइसेंसधारी ने 31 मार्च 2009 तक रु0 2937 मिलियन का निवेश किया है (लेखापरीक्षक की रिपोर्ट के प्रासंगिक भाग की प्रति भेजी गई है। तथापि, स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र नहीं भेजा गया है।)
(v).	सीएचपीटी 8,00,000 टीईयू की टर्मिनल क्षमता के संदर्भ में सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर विशिष्ट टिप्पणी भेजे।	प्रस्तावित घाट लम्बाई 832 मीटर है और कंटेनर टर्मिनल की थ्रुपुट गणना के लिए अंतर्राष्ट्रीय तलचिह्न अर्थात 1000 टीईयू प्रतिवर्ष को लिया गया है और कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8.00 लाख टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई थी। (सीएचपीटी द्वारा यातायात पूर्वानुमान पर कोई टिप्पणी नहीं भेजी गई है।)
(vi).	(क). सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए पट्टा किरायों के अनुमान को सत्यापित करें और पुष्टि करें कि सुविचारित क्षेत्र एलए के अनुसार है और सुविचारित पट्टा दरें सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार हैं।	जहां तक पट्टे पर दिए गए क्षेत्र का संबंध है, 2,07,149.379 वर्ग मी0 क्षेत्र (विकसित क्षेत्र - 60,428.116 वर्ग मी0 और अविकसित क्षेत्र - 1,46,721.263 वर्ग मी0) सीआईटीपीएल को हस्तांतरित की गई थी और पुनःदावे के लिए कार्रवाई की गई है और करार प्रावधान के अनुसार 78,000 वर्ग मी0 का पुनःदावाकरण क्षेत्र हस्तांतरित किया गया है। (सीएचपीटी ने पट्टा दरों के बारे में पुष्टि नहीं की है)
	(ख). वर्ष 2010-11 के लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित पट्टा अधीन क्षेत्र लगभग 3,58,000 वर्ग मी0 में रिक्लेम किया जाने वाला 78,000 वर्ग मी0 क्षेत्र शामिल है। एलए का अनुच्छेद 6.4 विनिर्दिष्ट करता है कि	करार के प्रावधानों के अनुसार, 2,07,149.79 वर्ग मी0 क्षेत्र सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है। इसके अलावा, 78,000 वर्ग मी0 क्षेत्र रिक्लेम किया जाना है और लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 30 महीनों के भीतर अर्थात 8

	सीएचपीटी सीआईटीपीएल को व्यावसायिक परिचालनों की तारीख से पहले रिक्लेम किया गया क्षेत्र हस्तांतरित करेगा। सीएचपीटी बताए कि भूमि के रिक्लेमेशन का कार्य कब पूरा होगा। रिक्लेम की गई भूमि के इस अतिरिक्त क्षेत्र के हस्तांतरण की स्थिति के बारे में सूचित करें।	अक्टूबर 2009 से 6 महीने लाइसेंसधारी को हस्तांतरित किया जाना है। रिक्लेमेशन कार्य प्रगतिधीन है। (क्षेत्र 8 अप्रैल 2010 तक रिक्लेम किया जाना है)।
(vii).	अधिशेष कर्मचारियों के रूप में सीएचपीटी द्वारा चिह्नित सीआईटीपीएल द्वारा 29 कर्मचारियों के आमेलन के लिए एलए के अनुच्छेद 10 में कहा गया है। सीएचपीटी के कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने वास्तव में सीआईटीपीएल में कार्यग्रहण किया है और ऐसे कर्मचारियों की वार्षिक मजदूरी लागत भेजें।	सीएचपीटी ने कोई जवाब नहीं भेजा है।
(viii).	एलए का अनुच्छेद 9.74 सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर उसके द्वारा अवसंरचना अधिभार की वसूली और अवसंरचना के विकास के लिए सीएचपीटी को प्रेषित किए जाने की परिकल्पना करता है। उक्त अनुच्छेद में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि सीआईटीपीएल के दरमान का स्वचालित परिवर्धन अधिभार की राशि के बराबर है। यह नोट किया जाए कि ऐसी व्यवस्था, यदि कोई हो, इसके वर्तमान प्रारूप में और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं होगी।	सीएचपीटी ने कोई जवाब नहीं भेजा है।
2.	हमारा पत्र दिनांक 1-5-2009	
(i).	जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, सीआईटीपीएल को संबोधित सीएचपीटी के पत्र सं. एमपी1/3820/05/ई, दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति से देखा जा जा सकता है, सीएचपीटी ने आधार दर में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद वर्ष 2009-10 के लिए विकसित और अविकसित क्षेत्र के लिए पट्टा किराया प्रभार परिगणित किए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी/मार्च 2004 में भारत सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि भूमि पट्टा दरें 2 प्रतिशत वार्षिक दर से बढ़ाई जाएंगी। उल्लेखनीय है कि सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बारे में 30 मार्च 2006 को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सीएचपीटी के दरमान के अध्याय-6 में सामान्य टिप्पणी शामिल की गई है। इसके अलावा, सीएचपीटी के दरमान में दीर्घकालिक पट्टे के लिए सामान्य शर्तों के अधीन निर्धारित टिप्पणी-ख विनिर्दिष्ट करती है कि पट्टा किराये में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जाएगी। ऐसी स्थिति में, सीएचपीटी परिचालक को आबंटित भूमि के लिए सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किरायों की गणना करने के लिए 5 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	उन्हें आबंटित भूमि के लिए सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किरायों की गणना के लिए 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.14 के अनुसार है (एलए के प्रासंगिक हिस्से की प्रति भेजी गई है)।
(ii).	जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से देखा जा सकता है, वर्ष 2009-10 का पूंजी व्यय रु0 578.85 करोड़ अनुमानित किया गया है। अनुमानित पूंजी व्यय के लिए विस्तृत ब्रेकअप दर्शाते हुए विवरण की प्रति, जैसी सीआईटीपीएल द्वारा दी गई है, अनुलग्नक रूप में संलग्न की गई है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह 31 मार्च	अतिरिक्त लेखापरीक्षक प्रमाणपत्र के अनुसार, लाइसेंसधारी ने 31 मार्च 2009 तक रु0 2937 मिलियन का निवेश किया है (लेखापरीक्षक की रिपोर्ट का प्रासंगिक हिस्सा प्रेषित किया गया है)।

	2009 को रु0 332.79 करोड़ का पूंजी व्यय पहले ही कर चुका है। परिचालक द्वारा यह भी बताया गया है कि अप्रैल 2009 में लगभग रु0 2.04 करोड़ का भुगतान किया जाएगा। इस प्रकार, कुल पूंजी व्यय जो अप्रैल 2009 तक सीआईटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत किया गया है, रु0 334.82 करोड़ परिगणित होता है। जैसाकि हमारे द्वारा पहले भी अनुरोध किया गया है, सीएचपीटी अभी तक परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा निवेशित राशि प्रमाणित करते हुए अपने द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र प्रेषित करे।	
(iii).	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानित पूंजी व्यय के लिए विस्तृत ब्रेकअप दर्शाते हुए विवरण में रेलों और रेलवे लाइनों बिछाने की लागत संबंधी लगभग रु0 9.64 करोड़ का पूंजी व्यय शामिल है। सीएचपीटी लाइसेंस करार के प्रासंगिक अनुच्छेद का संदर्भ देते हुए इस संबंध में सीएचपीटी और सीआईटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के अधीन सीआईटीपीएल की बाध्यता के बारे में बताएं।	प्रासंगिक करार प्रावधान नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है: परिशिष्ट 4 : लाइसेंस करार की परियोजना सुविधाएं और सेवाएं रेल निकासी: रेल सेवा एक विकल्प है जो व्यावसायिक साध्यता पर निर्भर करते हुए, मेनलाइन परिचालकों को आकर्षित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल के अन्दर और बाहर कंटेनरों की प्रभावी निकासी के लिए अतिरिक्त सेवा के रूप में मूल्यांकित किया गया है।

7.4. सीएचपीटी से उसके प्रतिसाद दिनांक 20 अगस्त 2009 पर और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का जवाब												
(i)	सीएचपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज की प्रति सीआईटीपीएल द्वारा किए गए निवेश के संबंध में सीआईटीपीएल के लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट से संबंधित है। सीएचपीटी परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा निवेशित राशि को प्रमाणित करते हुए सीएचपीटी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियरों से प्राप्त प्रमाणपत्र प्रेषित करे।	निवेशों का प्रमाणीकरण स्वतंत्र इंजीनियर के कार्यक्षेत्र के दायरे में नहीं आता है।												
(ii).	सीएचपीटी सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर विशिष्ट टिप्पणी प्रेषित करे, जैसाकि हमारे द्वारा पहले भी अनुरोध किया गया था। इस संबंध में सीएचपीटी का प्रतिसाद कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित क्षमता से संबंधित है।	टर्मिनल की निर्धारित क्षमता 8,00,000 टीईयू है और एलए के अनुच्छेद 9.11 के अनुसार, मै0 सीआईटीपीएल ने न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात अर्जित किए हैं जोकि निम्नवत् हैं: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>पहला परिचालन वर्ष</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: right;">1,50,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>दूसरा परिचालन वर्ष</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: right;">2,75,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>तीसरा परिचालन वर्ष</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: right;">5,00,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>चौथे परिचालन वर्ष से</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: right;">5,00,000 टीईयू</td> </tr> </table> लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक जहां तक सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान का संबंध है, इस कार्यालय ने इस ऑफर पर कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं की हैं क्योंकि यह मै0 सीआईटीपीएल द्वारा निर्णीत किए जाने वाला परिचालनात्मक मुद्दे हैं और यातायात पूर्वानुमान पर कोई और टिप्पणियां मै0 सीआईटीपीएल से प्राप्त की जाएं, हालांकि सीएचपीटी ने भी इस मुद्दे पर सीआईटीपीएल का ध्यान आकर्षित किया था।	पहला परिचालन वर्ष	—	1,50,000 टीईयू	दूसरा परिचालन वर्ष	—	2,75,000 टीईयू	तीसरा परिचालन वर्ष	—	5,00,000 टीईयू	चौथे परिचालन वर्ष से	—	5,00,000 टीईयू
पहला परिचालन वर्ष	—	1,50,000 टीईयू												
दूसरा परिचालन वर्ष	—	2,75,000 टीईयू												
तीसरा परिचालन वर्ष	—	5,00,000 टीईयू												
चौथे परिचालन वर्ष से	—	5,00,000 टीईयू												
(iii)	सीएचपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमानन के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित दरें सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार	सीएचपीटी ने सूचित किया है कि टीएएमपी द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/10/2009-सीआईटीपीएल दिनांक 19 मई 2009 द्वारा यथा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क (दरमान) से यथा प्रक्षेपित												

	हैं। सीएचपीटी का प्रतिसाद इस स्थिति की पुष्टि नहीं करता है।	पट्टा किराये के संबंध में सीआईटीपीएल द्वारा दरें प्रस्तावित नहीं की गई हैं। (सीएचपीटी द्वारा प्रेषित जवाब प्रासंगिक नहीं पाया गया है।)
(iv)	सीएचपीटी ने उन चिह्नित अधिशेष कर्मचारियों की संख्या के बारे में हमारे अनुरोध पर जवाब नहीं दिया है जिन्होंने वास्तव में सीआईटीपीएल में कार्यग्रहण कर लिया है और ऐसे कर्मचारियों की वार्षिक अनुमानित मजदूरी लागत कितनी है। सीएचपीटी ब्योरे प्रेषित करें।	वर्ष 2006 में कार्य करने वालों की संख्या 306 थी जो 1-7-2009 को कम होकर 292 रह गई थी। 14 कार्य करने वालों में यह कटौती 7-3-2007 को 29 की अधिशेष स्टाफ संख्या से समायोजित की गई है। शेष 15 अधिशेष स्टाफ का एसक्यू-2 के कार्य के लिए उपयोग किया गया है जो एसक्यू-3, एसक्यू-4 में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के एमरजेंस के बाद क्षेत्र-V का हिस्सा था और शेष क्षेत्र- V का यह एसक्यू-2 हिस्सा क्षेत्र-IV में आमेलित किया गया है और स्टाफ क्षेत्र-V के कार्य के लिए उपयोग किए जाते हैं।

8. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव था कि समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित वर्तमान प्रशुल्क 1 मई 2009 से परिचालनों को शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में सीआईटीपीएल को दिया जाए। उसके बाद, इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण की देय प्रक्रिया के बाद दिए जाने वाले सीआईटीपीएल के अनुमानों पर आधारित है। चूंकि सीआईटीपीएल ने मई 2009 के तीसरे सप्ताह में परिचालनों को आंशिक रूप से शुरू करने का प्रस्ताव किया है और यह स्वीकार करते हुए कि सीएचपीटी को प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल के मौजूदा दरमान को अंगीकृत करने के लिए सीआईटीपीएल को अनुमति देने पर कोई आपत्ति नहीं थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा 30 जून 2009 तक की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में समीपवर्ती टर्मिनल में प्रचलित स्तर पर प्रशुल्क वसूल करने के लिए सीआईटीपीएल के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का निर्णय लिया था। समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क वसूल करने की सीआईटीपीएल को अनुमति देना सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के पास-थू के संयोगिक अनुमोदन के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता सीआईटीपीएल के अनुरोध पर, आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा, 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई थी, परन्तु इस शर्त के अधीन कि परिचालनों की शुरुआत की तारीख से सीआईटीपीएल द्वारा अर्जित स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

9.1. सीआईटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 14 जून 2010 द्वारा अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन किया जाए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमानों की समीक्षा की जाए और वर्ष 2012-13 के अनुमान भी प्रेषित किए जाएं। सीआईटीपीएल से सनदी लेखाकारों द्वारा विधिवत् प्रमाणित अब तक प्रोद्भूत वास्तविक पूंजी व्यय का विस्तृत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

9.2. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 द्वारा अप्रैल 2010 तक और वर्ष 2010 के लिए पूर्वानुमान के अनुसार वर्ष 2011 और 2012 के अनुमानों की समीक्षा करने के बाद और वर्ष के शेष भाग (केलेंडर वर्ष आधार पर) के लिए अनुमानित वास्तविक के आधार पर प्रतिवेदित लागत विवरण भेजे हैं। 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय स्थितियों के संबंध में, सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह केलेंडर वर्ष आधारित लेखांकन का अनुसरण करता है और उसे भेजने के लिए कुछ समय देने का अनुरोध किया है।

9.3. तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2009 के वास्तविक आंकड़ों और प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानों को शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर के संदर्भ में था।

9.4. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 के कवर में अपनी रिपोर्ट दिनांक 21 दिसम्बर 2009 द्वारा सनदी लेखाकार फर्म द्वारा प्रमाणित 21 सितम्बर 2009 को सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास और निर्माण के लिए प्रोद्भूत कुल लागत दर्शाते हुए लागत विवरण भी भेजा था। वास्तविक पूंजी व्यय रु0 565.78 करोड़ दर्शाया गया है। सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित पूंजी व्यय का सार नीचे दिया गया है:

(रु० करोड़ों में)

विवरण	उतराई लागत	टन्य व्यय	उधार लागत	कुल लागत
भवन	316.83	32.15	15.33	364.31
संयंत्र और मशीनरी	149.85	0.87	12.76	163.48
बिजली संस्थापन	11.77	1.19	0.57	13.53
कम्प्यूटर	1.85			1.85
सॉफ्टवेयर	4.47			4.47
फर्नीचर और जुड़नार	1.27			1.27
लीजहोल्ड सुधार	0.18			0.18
कार्यालय उपस्कर	0.38			0.38
वाहन	0.14			0.14
इंटेनजिबल्स (सीएचपीटी को भुगतान किया गया अपफ्रंट शुल्क और लीजहोल्ड प्रीमियम)	16.17			16.17
जोड़	502.91	34.21	28.66	565.78

10.1. चूंकि सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2010 से 2012 के लिए अनुमान नहीं भेजे थे, इसलिए परिचालक से, हमारे पत्र दिनांक 3 अगस्त 2010 द्वारा, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान और लेखापरीक्षित लेखों द्वारा समर्थित वर्ष 2009 के वास्तविक आंकड़े 16 अगस्त 2010 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। सीआईटीपीएल के अनुरोध पर 25 अगस्त 2010 तक समय-विस्तार प्रदान किया गया था, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2010 द्वारा वर्ष 2009 के लिए वास्तविक आंकड़े और प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2010-2012 के अनुमान देते हुए अद्यतन प्रस्ताव भेजा था। वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेख भी भेजे गए थे। लागत विवरण भेजने के अलावा, सीआईटीपीएल ने सामान्य आर्थिक मंदी और विशेष रूप से उसकी घाट क्रेन को नुकसान होने की वजह से, उसका टर्मिनल केवल अप्रैल 2010 के बाद ही अधिक मात्राएं सृजित करेगी। वैसे, इसने इन घटनाओं पर प्रभाव के निर्धारण के लिए कुछ और समय मांगा था, जो उसके नियंत्रण से बाहर बताया गया है और आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए अनुमानित मात्राओं का मूल्यांकन करने में समर्थ होगा। इसलिए, सीआईटीपीएल ने और एक वर्ष की अवधि के लिए मौजूदा प्रशुल्क के विस्तार की मांग की है।

10.2. तत्पश्चात, सीआईटीपीएल ने प्राइम मूवर्स की आउटसोर्सिंग के लिए निजी पक्ष के साथ उसके द्वारा किए गए करार की प्रति भेजते समय जनवरी 2010 से अगस्त 2010 तक की अवधि के लिए उसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के ब्योरे अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2010 के कवर में, प्रेषित किए थे जोकि नीचे दिए गए हैं:

माह	टीईयू
जनवरी 2010	15,603
फरवरी 2010	15,799
मार्च 2010	19,330
अप्रैल 2010	25,602
मई 2010	25,747
जून 2010	24,025
जुलाई 2010	26,925
अगस्त	30,220
जोड़	1,83,251

10.3. सीआईटीपीएल के प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010 और अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 24 अगस्त 2010 की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010			अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 24 अगस्त 2010			
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2009 (वास्तविक आंकड़ें)	2010	2011	2012
1.	अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	3,37,517	4,50,023	4,50,023	2,70,014	3,64,518	5,00,025	20,100	3,37,500	4,50,000	4,50,000
2.	आय अंतरिम प्रशुल्क स्तर पर	10,853 *	14,446 *	14,475*	8,625@	11,697@	16,077@	476	10,266	13,898	14,111
3.	परिचालन व्यय**	4,911	5,851	6,603	4,706	5,553	6,404	512	5,021	5,967	6,721
4.	मूल्यहास	3,245	3,540	3,432	3,461	3,445	3,347	713	3,431	3,765	3,679
5.	उपरिव्य	877	893	923	878	894	924	225	879	895	925
6.	वित्त एवं विविध आय (निवल)							(597)	0	0	0
6.	नियोजित पूंजी	61,556	61,480	57,941	58,034	56,292	54,897	53,807	64,627	65,649	61,862
7.	आरओसीई	9,849	9,837	9,271	9,286	9,007	8,783	8,609	10,340	10,504	9,898
8.	अधिशेष/घाटा	(8,029)	(5,675)	(5,754)	(9,706)	(7,202)	(3,381)	(10180)	(9,406)	(7,233)	(7,112)
9.	प्रतिलाम/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-74%	-39%	-40%	-113%	-62%	-21%	-2139%	-91.62%	-52.04%	-50.40%
10.	औसत अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-51%			-65%			-62.05%			

* सीआईटीपीएल द्वारा बाद में ई-मेल के माध्यम से प्रेषित अंतरिम प्रशुल्क पर आय अनुमानों पर विचार किया गया है क्योंकि सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए मूल प्रस्ताव में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय अनुमानन शामिल था।

@ सीआईटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय।

** सीआईटीपीएल ने स्वीकार्य व्यय के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है, जिसे अलग रखा गया है।

11.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई चेन्नई में चेन्नई परिसर में 29 जून 2010 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीआईटीपीएल और सीएचपीटी ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

11.2. संयुक्त सुनवाई में, सीआईटीपीएल को मौजूदा दरें एक और वर्ष के लिए जारी रखने के उसके प्रस्ताव के कारणों का उल्लेख करते हुए विस्तृत नोट भेजने की सलाह दी गई थी।

11.3. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था जोकि निम्नवत् है:

- सीआईटीपीएल टर्मिनल ने अपना निर्माण चरण पूरा कर लिया है और 22 सितम्बर 2009 को समय पर व्यावसायिक परिचालन शुरू कर दिए हैं।
- इस तारीख से पहले, 5 जून 2009 पर दुर्भाग्यवश दुर्घटना के कारण, इसकी घाट क्रेनों में से एक आरओआरओ कैरियर द्वारा नष्ट हो गई थी, जो पाइलटेज के अधीन पश्चिमी घाट 1 में इसके बर्थ पर जा रही थी। चूंकि घाट क्रेन (52 मी0 पहुँच के साथ दोहरे उठाव क्षमता वाला उपस्कर है) बिल्कुल नई थी, सीआईटीपीएल ने पोत के विरुद्ध बीमा दावे की शुरुआत की थी। इसके अलावा, क्रेन की मरम्मतें विशेषज्ञों, जो सभी विदेश में रहते थे, द्वारा की जानी थीं।
- क्रेन की मरम्मतें 14 दिसम्बर 2009 तक पूरी की जानी थीं और यह केवल उस तारीख के बाद था जब सीआईटीपीएल के पास 3 घाट क्रेनों की अपेक्षा वाले पोतों का प्रहस्तन करने की क्षमता थी। सीआईटीपीएल अपनी ओर से 20 दिसम्बर 2009 प्रारंभ में एक मेन लाइन सेवा के लिए सक्षम था। ग्राहक टर्मिनल के वास्तविक ट्रेक रिकॉर्ड के लिए प्रतीक्षा कर रहे थे और विशेषतः उनके द्वारा किए जाने से पहले मरम्मत की गई क्रेन। इस घटना का निवल प्रभाव वह था जो केवल अप्रैल 2010 माह में था सीआईटीपीएल उन्हें अपने टर्मिनल में मेन लाइन सेवा शामिल करने के लिए समर्थ था।

- (iv). 2008 में शुरू हुई वैश्विक मंदी का अंतर्राष्ट्रीय व्यापार पर असर अब कम होता दिखाई दे रहा है। अभी भी कोई विश्वास दिखाना जल्दबाजी होगी जब सीआईटीपीएल मात्राओं और समुद्री मालभाड़ा दरों में स्थिरता अथवा वृद्धि का अनुमान लगा सकता है।
- (v). ग्राहकों और शिपिंग लाइनों से प्रतिपुष्टि मिलनी तब भी जारी है जब भारत में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में सुधार के कुछ संकेत मिल रहे हैं, विशेष रूप से चेन्नई खाली कंटेनरों को इधर-उधर करने से होने वाले भारी असंतुलन से प्रभावित होता है। शिपिंग लाइनों ने टिप्पणी की है कि मात्राओं विशेषतः निर्यात मात्राओं की स्थिरता से पहले उसे कुछ समय लगेगा।
- (vi). इन सभी अप्रत्याशित घटनाओं का निवल प्रभाव यह है कि सीआईटीपीएल को अभी भी इस प्राधिकरण द्वारा यथा अपेक्षित प्रशुल्क चक्र के अगले 3 वर्षों के लिए मात्रा का विश्वासपूर्वक पूर्वानुमान लगाना है। सीआईटीपीएल केवल अप्रैल 2010 के बाद उपयुक्त क्षमता पर परिचालन करता रहा है, मार्च 2009 में दिए गए अपने मूल प्रशुल्क प्रस्ताव में इसके द्वारा इसके द्वारा लागत ढाँचों का पूरा करते हुए अथवा समर्थन करने के मद्देनजर परिवर्धित सुधार उपायों के लिए दिया गया है।
- (vii). सीआईटीपीएल ने मौजूदा अंतरिम दर की वैधता एक और वर्ष की अवधि के लिए विस्तारित करने का अनुरोध किया है। इस समय के दौरान, सीआईटीपीएल समग्र बाजार रुझान और अपने आंतरिक लागत सुधार उपायों दोनों के बारे में जान लेगा और जब वह प्रशुल्क कार्यान्वयन में निर्दिष्ट मात्रा पूर्वानुमानों और लागत के परिचालन का विश्वासपूर्वक समर्थन करने की स्थिति में होगा; वह अंतिम प्रशुल्क के औपचारिक अवार्ड के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा। बाजार परिस्थितियों की मांग की स्थिति में, सीआईटीपीएल भी अपने प्रशुल्क अनुप्रयोग, यदि ऐसा अपेक्षित हो, को मौजूदा रुझान के आधार पर संशोधित करेगा।

11.4. सीआईटीपीएल के पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 की प्रति सीएचपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। सीएचपीटी ने यह कहते हुए अपने पत्र दिनांक 11 अगस्त 2010 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था कि यह प्राधिकरण उसके पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 में सीआईटीपीएल द्वारा उल्लिखित कारणों से और एक वर्ष के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत मौजूदा प्रशुल्क की वैधता विस्तारित करे।

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

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

- (i). चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लि0 (सीआईटीपीएल) के बीच 7 मार्च 2007 को हुए लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार, सीआईटीपीएल को परियोजना का निर्माण कार्य 30 अप्रैल 2009, लाइसेंस प्रदान किए जाने की तारीख से 24 महीने, तक पूरा करना था। सीएचपीटी ने बताया है कि उसने परियोजना के निर्माण को पूरा करने के लिए सीआईटीपीएल को 161 दिनों का समय विस्तार दिया था और, इसलिए, पूरा करने की संशोधित तारीख 8 अक्टूबर 2009 थी।

एलए के अनुसार, सीआईटीपीएल से अपेक्षा की गई है कि वह निर्माण चरण की समाप्ति से 180 दिनों के भीतर व्यावसायिक परिचालन शुरू करे और तदनुसार सीआईटीपीएल को 6 अप्रैल 2010 से पहले व्यावसायिक परिचालन शुरू करने की अपेक्षा की गई थी। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा बताया था कि उसने शुरूआत की अनुसूचित तारीख से पहले 22 सितम्बर 2009 से व्यावसायिक परिचालन शुरू कर दिए हैं।

- (ii). सीआईटीपीएल के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क मई 2009 में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 के प्रावधानों के आधार पर स्वीकृत किया था। यहां यह गलतफहमी प्रतीत होती है कि समीपवर्ती टर्मिनल के बराबर प्रारंभिक प्रशुल्क पर सुविधाओं का परिचालन करने के लिए अनुमति देने से सीआईटीपीएल के मामले में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का आंशिक पास-थ्रू स्वीकृत किया गया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.12 यह कहता है कि जब किसी पत्तन न्यास द्वारा नई सुविधा शुरू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है तो स्वीकृत किया जाने वाला प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए समान पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। यदि ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तो तुलनीय निकटवर्ती पत्तन पर प्रचलित प्रशुल्क संदर्भ स्तर के रूप में माना जाएगा। मार्च 2009 में प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय, सीआईटीपीएल ने प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में निकटवर्ती टर्मिनल में प्रचलित प्रशुल्क स्वीकार करने के लिए सीआईटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में अनुरोध किया था क्योंकि परिचालन आंशिक रूप से पूरी की गई सुविधाओं के साथ 1 मई 2009 से परिचालन शुरू करना चाहता था। दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार और सीआईटीपीएल के

अनुरोध के अनुसार, निकटवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में दिया गया था।

यह तथ्य है कि निकटवर्ती प्राइवेट कंटेनर टर्मिनल में प्रशुल्क में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का तत्व शामिल है जो उस निजी कंटेनर टर्मिनल परिचालन के मामले में पास-थ्रू रूप में स्वीकार्य है। सीआईटीपीएल के प्रशुल्क को स्वीकार्य लागतों और अपने स्वयं के निवेश के आलोक में निर्धारित किए जाने की जरूरत है। लाइसेंस करार में सीआईटीपीएल के प्रशुल्क परिकलन में लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान दिया गया है। आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क स्वीकृत करते समय इस मुद्दे को स्पष्ट किया गया था। जैसाकि हम आगे विश्लेषण करेंगे, तो यह देखा जा सकता है कि सीआईटीपीएल को दिया जाने वाला प्रशुल्क परिचालनों की अनुमानित स्वीकार्य लागत और सुविधाओं में परिचालक द्वारा किए गए निवेश के स्तर पर आधारित है।

(iii). मार्च 2009 में दाखिल किया गया सीआईटीपीएल का मूल प्रस्ताव सीआईटीपीएल में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात और टर्मिनल की परिचालनों की अनुमानित लागत पर आधारित था। तथापि, सीआईटीपीएल अपने अनुरोध पर मई 2009 में उसे दिए गए प्रशुल्क को लागू करते हुए सितम्बर 2009 के आखिर से पिछले एक वर्ष से कंटेनर टर्मिनल का परिचालन कर रहा है। मुख्यतः अगले तीन वर्षों के लिए मात्राओं का अनुमान लगाने में कठिनाईयां उद्धरित करते हुए और मार्च 2009 के इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में उसके द्वारा प्रेषित अनुमानों का समर्थन करने का विश्वास नहीं होने की वजह से परिचालक ने एक और वर्ष के लिए मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने सितम्बर 2009 के आखिर से व्यावसायिक परिचालन शुरू किया था, इसलिए हमें उपलब्ध करवाए गए वास्तविक वित्तीय/लागत आंकड़े कैलेंडर वर्ष 2009 में लगभग 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए है। संयोगवश, परिचालक लेखांकन अवधि के रूप में कैलेंडर वर्ष का अनुसरण करता है। 3 महीनों की सीमित अवधि से संबंधित आंकड़े सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010 से 2012 तक अगले 3 वर्षों के अनुमानों को वैध ठहराने के लिए पर्याप्त नहीं हैं। इसके अलावा, सीएचपीटी को मौजूदा दरें और एक वर्ष के लिए जारी रखे जाने के सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है। उल्लेखनीय है कि इस मामले में जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उन्होंने ने भी सामान्य विचार व्यक्त किया है कि सीआईटीपीएल के लिए यह उपयुक्त होगा कि वह अपना विश्वास स्थापित करे और उसके बाद प्रशुल्क की मांग करे। हालांकि अनुरोध मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने के लिए है, हमने यह सुनिश्चित करने के लिए वित्तीय और लागत स्थिति का विश्लेषण किया है कि ऐसी व्यवस्था से प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित लागत जमा माडल से परे, प्रथम दृष्टया, कोई लाभ नहीं होगा। चूंकि सीआईटीपीएल को दिए गए प्रशुल्क की वैधता 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो चुकी है और मौजूदा प्रशुल्क को और एक वर्ष की अवधि के लिए जारी रखने की अनुमति दिए जाने के सीआईटीपीएल के अनुरोध के मद्देनजर, वर्ष 2012 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वित्तीय/लागत आंकड़ों के अनुमान इस कार्यवाही में प्रासंगिक प्रतीत नहीं होते हैं। अतः वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों को केवल इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iv). सीआईटीपीएल ने 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 अवधि के लिए वास्तविक वित्तीय/लागत ब्योरे भेजे हैं। वर्ष 2010 और 2011 के लिए उसके द्वारा प्रेषित अनुमानों से, यह देखा गया है कि उसने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः लगभग 92 प्रतिशत और 52 प्रतिशत पर परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में घाटे और उक्त वर्षों के लिए 72 प्रतिशत के औसत घाटे का अनुमान लगाया है, यदि यह मौजूदा प्रशुल्क के स्तर पर सुविधाओं का परिचालन करता है। सीआईटीपीएल के अनुमानों का यातायात पूर्वानुमान, सुविधाओं में किए गए निवेश और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों का अनुसरण करते हुए लागत मदों की उपयुक्तता को ध्यान में रखते हुए विश्लेषण किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव, उसके पत्र दिनांक 24 अगस्त 2010 के कवर में भेजे गए अद्यतन लागत विवरणों के आधार पर सुविचारित किया गया है।

(v). (क). सीआईटीपीएल द्वारा 22 सितम्बर 2009 तक किए गए निवेश का लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र रु0 565.78 करोड़ की कुल राशि दर्शाता है। रु0 565.78 करोड़ के निवेश में सिविल कार्यों के लिए रु0 316.83 करोड़, संयंत्र एवं मशीनरी के लिए रु0 149.85 करोड़, बिजली संस्थापनों के लिए रु0 11.77 करोड़, कंप्यूटरों एवं सॉफ्टवेयर, फर्नीचर एवं जुड़नारों, लीजहोल्ड सुधारों, कार्यालय उपस्कर तथा वाहनों के लिए रु0 8.29 करोड़ और अपफ्रंट शुल्क के लिए रु0 10 करोड़ और वार्षिक भूमि पट्टा प्रभारों तथा वार्षिक मार्गाधिकार प्रभारों पर प्रीमियम के लिए रु0 6.17 करोड़ शामिल हैं। इसके अलावा, रु0 565.78 करोड़ के निवेश में रु0 34.21 करोड़ की सीमा तक पूंजीकृत परिचालन-पूर्व व्यय और रु0 28.66 करोड़ की पूंजीकृत उधारी लागत भी शामिल है।

- (ख). एलए तीन रेल माउंटेड घाट क्रैनें (आरएमक्यूसी) और 10 सं. रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रैनें (आरटीजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करता है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य से यह देखा जा सकता है कि उसने 3 सं. आरएमक्यूसी और 10 सं. आरटीजीसी तैनात किए हैं। 22 सितम्बर 2009 को लेखापरीक्षित स्थिति के अनुसार संयंत्र और मशीनरी में घाट क्रैनें के लिए स्प्रेडर, रेडिया डाटा टर्मिनल, घाट क्रैनें के लिए वारंटी पुर्जे और रेल नेटवर्क जैसे संयंत्र एवं मशीनरी की अन्य मदों के अलावा इन आरएमक्यूसी और आरटीजीसी का मूल्य शामिल है।
- (ग). यह देखा गया है कि ₹ 565.78 करोड़ का वास्तविक निवेश एलए में निर्दिष्ट ₹ 300.80 करोड़ के अनुमानित निवेश से अधिक है। एलए में परिकल्पित निवेश न्यूनतम स्तर है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2005 से लागत वृद्धि के बारे में बताया है जब ₹ 300.80 करोड़ के अनुमान निर्धारित किए गए थे। इसके अलावा, सीआईटीपीएल ने बताया है कि टर्मिनल के अन्दर रेलवे लाइन बिछाने के मामले में अतिरिक्त लागत प्रारंभिक लागत अनुमानों में शामिल नहीं थी, हालांकि एलए टर्मिनल परिचालक को यह विकल्प देता है कि वह निकासी बढ़ाने के लिए टर्मिनल परिसर को रेल से जोड़े और टर्मिनल के लिए सीधी रेल सुविधा उपलब्ध करवाए। इस संबंध में पूंजी लागत सीआईटीपीएल द्वारा ₹ 9.89 करोड़ बताई गई है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि व्यावसायिक परिचालनों की शुरुआत तक परिचालन-पूर्व व्ययों को भी प्रारंभिक अनुमानों में शामिल नहीं किया गया था। जब टर्मिनल में सीआईटीपीएल के निवेशों पर विशिष्ट टिप्पणी प्रेषित करने के लिए कहा गया था तो सीएचपीटी ने एलए में परिकल्पित स्थिति के बारे में ही बताया था लेकिन टेंडर किए जाने के समय उसके द्वारा तैयार किए गए वास्तविक आंकड़ों और अनुमानित पूंजी लागत के बीच की भिन्नताओं को स्पष्ट नहीं किया था। इसके अलावा, पत्तन ने स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा दिया गया निवेश प्रमाणपत्र भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी क्योंकि इंजीनियर के कार्य के दायरे में यह पहलू शामिल नहीं था। कंटेनर टर्मिनल के निर्माण और विकास के लिए किए गए व्यय के लिए लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र पर आधारित ₹ 565.78 करोड़ का वास्तविक निवेश लाइसेंस करार के अनुसार विकसित सुविधाओं के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (घ). एलए लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा करता है कि वह ₹ 10 करोड़ का वापिस नहीं किया जाने वाला अपफ्रंट शुल्क और वार्षिक भूमि पट्टा प्रभारों एवं वार्षिक मार्गाधिकार प्रभारों पर प्रीमियम का भुगतान करे। 22 सितम्बर 2009 को लेखापरीक्षित स्थिति ₹ 10 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क और उपर्युक्त लेखों पर ₹ 6.17 करोड़ तक प्रीमियम दर्शाती है। सीआईटीपीएल ने ₹ 16.17 करोड़ की कुल राशि को 30 वर्षों की परियोजना अवधि में प्रभाजित किया है, जोकि अन्य निजी परिचालकों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में तत्संबंधी वर्षों के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में अप्रभाजित राशि पर विचार नहीं किया है। इस प्राधिकरण ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी के रूप में अप्रभाजित भाग पर विचार किया है।
- (vi). 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 अवधि के वास्तविक वित्तीय/लागत व्ययों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:
- (क). 20,100 टीईयू वास्तविक यातायात 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक परिचालनों की अवधि के लिए बताया गया है। प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने और राजस्व हिस्से को अलग किए जाने से पहले वास्तविक राजस्व घाटा उक्त अवधि के लिए ₹ 1052.00 लाख बताया गया है जोकि वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेखों के साथ करार में है।
- (ख). सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे सीआईटीपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित 22 सितम्बर 2009 को ₹ 565.78 करोड़ के सकल निवेश के विपरीत 31 दिसम्बर 2009 को ₹ 561.55 करोड़ के परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का मूल्य बताते हैं। अन्तर स्पष्ट नहीं किए गए हैं। चूंकि 31 दिसम्बर 2009 की स्थिति प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए प्रासंगिक है, इसलिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 दिसम्बर 2009 की स्थिति पर विचार किया गया है। अपफ्रंट शुल्क के अप्रभाजित भाग और लीजहोल्ड प्रीमियम सहित 31 दिसम्बर 2009 को परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड ₹ 55205.24 लाख परिगणित होता है, जो लागू दर पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ग). लागत विवरण में दर्शाए गए ₹ 223 लाख की विविध देनदारियां, ₹ 192 लाख की वस्तुसूची और ₹ 487 लाख का रोकड़ शेष वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेखों में दर्शाई गई स्थिति के अनुसार पाए गए हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित विविध ऋणदाताओं की राशि ₹ 834 लाख है। सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में ₹ 67 लाख की निवल कार्यगत पूंजी दर्शाई है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्यगत पूंजी की स्वीकार्यता के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। मार्च 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीनों की संपदा आय और दो महीनों के टर्मिनल प्रभार स्वीकार्य विविध देनदारियों के लिए सीमा हैं। इस प्राधिकरण ने 30 सितम्बर 2008 को आदेश पारित किया था जो विविध देनदारों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के सांविदिक दायित्वों से प्रकट होने वाली कुछ मदों पर आउटफलो की अनुमति देता है। सीआईटीपीएल ने विविध देनदारों के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इसलिए, लागत विवरण में दावाकृत वर्ष 2009 के अंत में विविध देनदारों को कार्यगत पूंजी की स्वीकार्य राशि परिकलित करने के प्रयोजन के लिए अलग रखा गया है। तथापि, वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित विविध देनदारियों के मामले में इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में जांच की गई है भले ही एलए के प्रावधानों से होने वाले परिहार्य और अनिवार्य संव्यवहारों के कारण कोई देनदारी प्रकट हो।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कैपिटल पुर्जों के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग है। चूंकि कैपिटल पुर्जों के उपभोग के ब्योरे नहीं भेजे गए हैं और, इसलिए, वर्ष 2009 के लिए किसी राशि पर विचार नहीं किया गया है।

अन्य वस्तुओं की वस्तुसूची पर सीमा मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट ईंधन के अलावा भंडारों का छह माह का औसत उपभोग होगा। सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में कार्यगत पूंजी की इस मद पर विचार नहीं किया है। तथापि, विचाराधीन अवधि के वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि ईंधन के अलावा ₹0 26.62 लाख के भंडारों और पुर्जों का उपभोग किया गया है। प्रतिमानकों के अनुसार, ₹0 13.31 लाख (₹0 26.62 लाख का 50 प्रतिशत) को निर्धारित प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए कार्यगत पूंजी की इस मद संबंधी लेखे में लिया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित रोकड़ शेष पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय हैं। लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित ₹0 487 लाख की राशि लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 दिसम्बर 2009 को वास्तविक रोकड़ शेष पाया गया था। रॉयल्टी/राजस्व के अलावा विचाराधीन अवधि के लिए वास्तविक रोकड़ व्ययों हेतु रोकड़ शेष यथानुपात आधार पर ₹0 56.92 लाख स्वीकृत किया गया है क्योंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सीआईटीपीएल के मामले में व्यय की स्वीकार्य मद नहीं है जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में देखा जा सकता है।

जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है स्वीकार्य स्तर पर मौजूदा परिसंपत्तियों की मदों का जोड़ ₹0 70.23 लाख परिगणित होता है। सीआईटीपीएल ने मौजूदा देयताओं का मूल्य ₹0 834 लाख प्रेषित किया है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित मौजूदा देयताओं का मूल्य कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए लेखा में लिया गया है। मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं का निवल नकारात्मक मूल्य परिगणित होता है। अतः इस अवधि के लिए कार्यगत पूंजी 'शून्य' सुविचारित की गई है।

(घ). एलए में यथा विनिर्दिष्ट 8 लाख टीईयू की वार्षिक क्षमता पर विचार करते हुए, यथानुपात आधार पर 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की अवधि की क्षमता 2.21 लाख टीईयू परिगणित होती है। उक्त अवधि में सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा 20,100 टीईयू है। तदनुसार, विचाराधीन अवधि के लिए क्षमता उपयोगिता 9.08 प्रतिशत परिगणित होती है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनल परिचालक द्वारा किया गया निवेश एलए के अधीन दायित्वों के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही यदि पूरी क्षमता उपयोगिता अर्जित नहीं की गई हो।

वर्ष 2009-10 के लिए निर्धारित प्रतिलाभ की दर 16 प्रतिशत है। नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की अवधि के लिए यथानुपात आधार पर सुविचारित की गई है, जोकि ₹0 2444 लाख परिगणित होती है। 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की उक्त अवधि के लिए कुल निवल घाटा ₹0 3496 होता है जोकि उक्त अवधि के लिए परिचालन आय का 734 प्रतिशत है।

(vii). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 337,500 टीईयू और 450,000 टीईयू यातायात का अनुमान लगाया है। अगस्त 2010 तक वर्ष 2010 के प्रथम 8 महीनों के लिए वास्तविक यातायात 183,251 टीईयू बताया गया है। प्रथम आठ महीनों के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक यातायात लगभग 10.60 प्रतिशत की महीना-दर-महीना बढ़ोतरी दर्शाता है। यदि इसी रुझान को आगे जारी रहने का अनुमान लगाया

जाता है तो समग्र वर्ष 2010 के लिए अर्जित-योग्य कुल मात्रा 339,742 टीईयू परिगणित होती है। सीआईटीपीएल का 337,500 टीईयू का अनुमान इस स्थिति के लगभग तुलनीय है और, इसलिए, बिना किसी बदलाव के सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित 450,000 टीईयू यातायात अनुमान वर्ष 2010 के लिए अनुमानित यातायात में 33 प्रतिशत वृद्धि के साथ है। वर्ष 2011 के लिए अनुमानित यातायात परिचालन के दूसरे वर्ष के लिए 275,000 टीईयू पर एएए में निर्धारित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) से ज्यादा है। वर्ष 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात की मात्रा पर विश्वास किया गया है।

हालांकि अनुमानित यातायात एमजीटी स्तरों से पक्षीय तुलना करता है, परन्तु क्षमता बढ़ाने के लिए उपलब्ध क्षमता और स्कोप का कम उपयोग विचारणीय है। यदि यातायात में वास्तविक निष्पादन में भिन्नताएँ होने पर सीआईटीपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो स्वीकार्य लागत और अनुमत्त प्रतिलाभ, यदि कोई हो, से अधिक सम्पूर्ण अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा यदि अनुमानित और वास्तविक यातायात के बीच भिन्नता मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा विनिर्दिष्ट से 20 प्रतिशत अधिक हो।

- (viii). सीआईटीपीएल ने कंटेनर मिश्रण का कुछ अनुपात अंगीकृत किया है जिसमें सामान्य एवं प्रशीतन कंटेनर (97 प्रतिशत), पोतांतरण कंटेनर (2 प्रतिशत) और तटीय कंटेनर (1 प्रतिशत) शामिल है। अनुमानित कंटेनर मिश्रण सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2008 में समीपवर्ती टर्मिनल में प्रचलित वास्तविक कंटेनर मिश्रण पर आधारित है। वर्ष 2008-09 (15 महीने) के लिए समीपवर्ती टर्मिनल (सीसीटीपीएल) में प्रहस्तित वास्तविक यातायात के अनुसार, कुल प्रहस्तित मात्रा में विदेशी, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों का अनुपात क्रमशः 97 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 2 प्रतिशत है। चूंकि सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण अनुपात और सीसीटीपीएल में प्राप्त की गई स्थिति के बीच भिन्नता केवल पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के मामले में है जो ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं है, इसलिए सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण पर विचार किया गया है।
- (ix). (क). विदेशी कंटेनरों, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन से आय क अनुमान के अलावा, सीआईटीपीएल ने भंडारण प्रभारों, प्रशीतन बिजली प्रभारों, रेल टर्मिनल गतिविधि और हैच-कवर परिचालन की वसूली से आय अनुमान प्रेषित किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के मामले में, वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 49.69 और ₹ 50.46 की विनिमय दर पर विचार किया है।
- (ख). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से आय कुछ समेकित दरों को अंगीकृत करते हुए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित की गई है। मौजूदा दरमान में निर्धारित मदवार दरों के आधार पर आय अनुमान के लिए विस्तृत गणनाएँ नहीं भेजी गई हैं। तथापि, मौजूदा प्रशुल्क में निर्धारित मदवार दरों पर विचार करते हुए और डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए विनिमय दर लागू करते हुए, अनुमानित यातायात के लिए इस मामले के विश्लेषण का समाहार करने के समय प्रचलित, वर्ष 2010 और 2011 के लिए आय अनुमान सत्यापित किए गए हैं और सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानों से करीब पाए गए हैं। अतः इस विश्लेषण में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है।
- (ग). कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण भेजने के लिए सीआईटीपीएल से अनुरोध पर किए जाने पर, सीआईटीपीएल ने सीओपीटी, सीसीटीएल, एमआईसीटी जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में प्रचलित कंटेनरों के विराम समय का बार चार्ट भेजा है। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित भंडारण आय इस विश्लेषण से संबंधित नहीं है। सीआईटीपीएल ने निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद एक दिन के औसत विराम पर सम्पूर्ण मात्रा के लिए अनुमानित भंडारण आय पर विचार किया है। वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित भंडारण आय गणनाओं में पाई गई त्रुटि को ठीक करने के बाद सुविचारित किए गए हैं।
- (x). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 556 लाख और ₹ 582 लाख की परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाया है। इसने उक्त 2 वर्षों के लिए अनौपचारिक रूप से 178 कर्मचारियों की जनशक्ति पर विचार किया है। ₹ 3.13 लाख की औसत वार्षिक कर्मचारी लागत पर विचार करते हुए, इसने वर्ष 2010 के लिए ₹ 556 लाख की लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010 के लिए सुविचारित ₹ 3.13 लाख की यूनिट कर्मचारी लागत में वर्ष 2011 के लिए 4.60 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है।

अनुरक्षण लेबर के मामले में, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 27 कर्मचारियों और वर्ष 2011 के लिए 30 कर्मचारियों पर विचार किया है। ₹ 2.59 लाख प्रति कर्मचारी के औसत वार्षिक वेतन पर विचार करते हुए, वर्ष

2010 के लिए अनुमान रु0 70 लाख परिगणित किया गया है। वर्ष 2010 के लिए रु0 2.59 लाख के औसत वार्षिक वेतन में वर्ष 2011 के लिए 3.38 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है।

सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित कर्मचारी लागत की उपयुक्तता की जाँच की गई है और अन्य टर्मिनलों में प्रचलित प्रति टीईयू औसत कर्मचारी लागत से तुलनीय पाया गया है। इसलिए, वर्ष 2010 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित प्रति कर्मचारी वार्षिक औसत लागत को लेखा में लिया गया है और वर्ष 2011 के अनुमानों को वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

(xi). अनुमानित उपस्कर चालन लागत जिसमें बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय शामिल है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:

(क). बिजली लागत:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए रु0 568 लाख और रु0 684 लाख की बिजली लागत का अनुमान लगाया है जिसमें तुलनीय और निर्धारित लागत शामिल है। जब दो वर्षों के लिए एकसमान रूप से 9.45 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर बिजली आवश्यकता का अनुमान लगाया गया था, 4.60 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाते हुए वर्ष 2010 के लिए रु0 6.35 और वर्ष 2011 के लिए रु0 6.64 पर विचार किया है। तदनुसार, वर्ष 2010 और 2011 के लिए परिवर्तनीय बिजली लागत क्रमशः रु0 202.53 लाख और रु0 282.37 लाख परिगणित होता है। परिवर्तनीय लागत के अलावा, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 365.53 लाख और रु0 401.63 लाख पर निर्धारित प्रभारों पर विचार किया है। तथापि, निर्धारित प्रभारों के ब्योरे अगस्त 2010 के अधुनातित प्रस्ताव में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित नहीं किए गए हैं। चूंकि इस संबंध में वास्तविक आंकड़े, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, वर्ष 2009 में 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों के वैधीकरण के लिए वास्तविक आंकड़ों पर पूरी तरह विश्वास नहीं किया जा सकता।

यदि पूर्व दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के दौरान समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित वास्तविक स्थिति को देखा जाए तो बिजली उपभोग लगभग 6.25 इकाई प्रति टीईयू है। निर्धारित लागत रु0 167 लाख प्रतिवर्ष होगा। लगभग 12.93 लाख टीईयू के वार्षिक थ्रुपुट के लिए कुल बिजली लागत लगभग रु0 6 करोड़ प्रतिवर्ष होगी। 3.37 लाख टीईयू के थ्रुपुट के लिए सीआईटीपीएल का रु0 5.68 करोड़ का अनुमान ज्यादा पाया गया है।

इसलिए, 6.25 इकाई प्रति टीईयू के वास्तविक उपभोग पर विचार किया गया है और वर्ष 2009 के लिए सीआईटीपीएल पर रु0 5.80 की वास्तविक इकाई लागत में 3.76 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है। रु0 167 लाख प्रतिवर्ष की निर्धारित लागत तदर्थ आधार पर सुविचारित की गई है और इस संबंध में वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के अनुमान 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). ईंधन लागत:

4.60 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ ईंधन लागत 5.66 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन आवश्यकता और रु0 37.66 प्रति लिटर की इकाई लागत के आधार पर अनुमानित की गई है (हालांकि लागत विवरण में 4.96 लिटर प्रति टीईयू उल्लिखित किया गया है)। चूंकि सीआईटीपीएल द्वारा इस संबंध में प्रेषित वास्तविक आंकड़े वर्ष 2009 में 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए हैं, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों के वैधीकरण के लिए इनपर विश्वास नहीं किया जा सकता।

समीपवर्ती टर्मिनल में 2.50 लिटर प्रति टीईयू को लेते हुए वास्तविक ईंधन उपभोग वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल में ईंधन लागत के अनुमानन के लिए आधार रूप में लिया गया है। ईंधन की इकाई दर वर्ष 2010 के लिए रु0 40.16 प्रति लिटर की प्रचलित बाजार दर और वर्ष 2011 के लिए 3.76 प्रतिशत वृद्धि के साथ परिवर्धित पर विचार किया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित ईंधन लागतों के अनुमानों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित मात्रा के लिए ऊपर यथा स्पष्ट किए गए पर संशोधित किया गया है। इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक है कि सीआईटीपीएल ने परिचालनों के लिए ट्रैक्टर-ट्रॉलरों और रीच स्टेकरों को किराये पर लेने का प्रस्ताव किया है और प्रासंगिक लागत विभिन्न शीर्ष के अधीन सुविचारित की गई है।

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण:

सीआईटीपीएल ने अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर की पूंजी लागत के 2 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत और सिविल परिसंपत्तियों की पूंजी लागत के 1 प्रतिशत का अनुमान लगाया है। यह व्यय सामान्यतः नए परिवर्धनों के मामले में केवल परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत के रूप में अनुमानित किया गया है और पुरानी परिसंपत्तियों के मामले में वार्षिक वृद्धि के साथ पूर्व वास्तविक आंकड़ों पर विचार करने की सामान्य पद्धति अपनाई गई है। चूंकि सीआईटीपीएल एक नया टर्मिनल है, इसलिए अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्तियों की लागत के 2 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा सिविल परिसंपत्तियों की लागत के 1 प्रतिशत पर इसके अनुमान अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाए गए हैं। तथापि, सकल प्रखंड में किए गए संशोधनों पर विश्वास करते हुए अनुमानों को संशोधित किया गया है।

(xii). सीआईटीपीएल ने विभिन्न आधारों पर पास-थ्रू रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हुए लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को लिया है।

पोत परिवहन मंत्रालय ने यह स्पष्ट करते हुए 29 जुलाई 2003 को नीति विवरण जारी किया था कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भुगतान इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन के लिए लागत के रूप में नहीं लिया जाएगा। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सरकार द्वारा अपने नीति विवरण दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा यथा निर्णीत प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा। मार्च 2007 में सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हस्ताक्षरित एलए में प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान शामिल है। सीआईटीपीएल के मामले में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को पास-थ्रू के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।

(xiii). 6 सं. रीच-स्टेकर, 24 सं. प्राइम मूवर्स, 3 सं. फोर्क-लिफ्ट, वर्कशाप औजार, ईओ ट्रॉली, 2 सं. एअर कम्प्रेसर और यूएचएफ किराये पर लेने से संबंधित उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है।

एलए में उन्हें किराये पर लेने के लिए परिचालक को विकल्प के साथ 6 सं. रीच-स्टेकरों की तैनाती के बारे में कहा गया है। एलए परिचालक को यह निर्णय करने का विकल्प देता है कि वह परिचालनात्मक आवश्यकताओं के आधार पर प्राइम मूवर्स की संख्या का निर्णय करे। सीआईटीपीएल ने रीच-स्टेकरों और प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने का विकल्प चुना है। संयोगवश, अचल परिसंपत्तियों की वास्तविक लागत में सीआईटीपीएल द्वारा यथा अभिप्रेषित रीच-स्टेकरों और प्राइम मूवर्स की लागत शामिल नहीं की गई थी और जैसाकि अचल परिसंपत्तियों की लेखापरीक्षित स्थिति से देखा गया है। उपस्करों जिनके लिए सीआईटीपीएल ने किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है, की अन्य मदों के संबंध में, एलए में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है। वे अनुपंगी उपस्कर प्रतीत होते हैं।

सीआईटीपीएल ने रीच-स्टेकरों और प्राइम-मूवर्स को किराये पर लेने के मामले में ही दस्तावेजी समर्थन प्रेषित किया है। ये उपस्कर प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया आधार पर किराये पर लिए बताए गए हैं।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 6 सं. रीच-स्टेकरों को किराये पर लेने के लिए रु0 489.88 लाख की राशि का अनुमान लगाया है और वर्ष 2011 के लिए 4.60 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है। तथापि, सीआईटीपीएल ने रु0 489.88 लाख के अनुमान के लिए गणनाएं प्रेषित नहीं की हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश दिनांक 15 दिसम्बर 2008 की प्रति अगले दो वर्षों के लिए नवीकरण के विकल्प के साथ दो वर्षों के लिए वैध है। दरें दिसम्बर 2010 तक वैध और दिसम्बर 2012 तक विस्तार-योग्य परिकल्पित की गई हैं। कार्य आदेश में एक वर्ष से कम पुराने रीच-स्टेकर के लिए रु0 5,67,000/- प्रति माह की दर और 3 वर्ष से कम पुराने रीच-स्टेकर के लिए रु0 5,47,200/- प्रति माह प्रति रीच-स्टेकर की दर दर्शाई गई है। तथापि, वृद्धि खंड के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। गणनाओं और किसी अन्य स्पष्टीकरण के अभाव में, रु0 5,47,200/- प्रति रीच-स्टेकर प्रति माह की निम्नतर दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए रीच-स्टेकरों को किराये पर लेने पर अनुमानित व्ययों को तदनुसार संशोधित किया गया है।

तथापि, इस वृद्धि खंड के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। गणनाओं और किसी स्पष्टीकरण के अभाव में, रु0 5,47,200/- प्रति रीच-स्टेकर प्रति माह की निम्नतर दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए रीच-स्टेकर के किराये पर अनुमानित व्ययों को तदनुसार संशोधित किया गया है। चूंकि कार्य आदेश में वृद्धि के

लिए के लिए कोई प्रावधान नहीं पाया गया है, इसलिए वर्ष 2011 के लिए अनुमान भी 2010 के समान स्तर पर ही सुविचारित किया गया है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए प्राइम मूवर्स हेतु किराया प्रभारों का अनुमान नहीं लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति यह देखा गया है कि यह व्यवस्था दूसरे वर्ष के लिए जारी रखे जाने के विकल्प के साथ एक वर्ष के लिए 1 जून 2010 से प्रभावी है और सीआईटीपीएल ने 27,000 टीईयू प्रतिमाह तक रु0 90/- प्रति टीईयू और 27,000 टीईयू से अधिक पर रु0 80/- प्रति टीईयू अदा करने का करार किया है। चूंकि यह करार 1 जून 2010 से प्रभावी है, इस लेखा पर सीआईटीपीएल द्वारा देय राशि सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित जून 2010 से अगस्त 2010 तक के महीनों के लिए वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए जून 2010 से परिकलित किया गया है। सितम्बर 2010 से दिसम्बर 2010 तक शेष अवधि के लिए, किराया प्रभारों का अनुमान इस अवधि के दौरान करार दरों और प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात को लेते हुए सुविचारित किया गया है।

सीआईटीपीएल ने प्राइम मूवर्स के लिए किराया प्रभारों के लिए वर्ष 2011 हेतु रु0 274 लाख का अनुमान सुविचारित किया है। हालांकि प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने के लिए सीआईटीपीएल के बीच हुए करार में डीजल की कीमत में वृद्धि/कटौती के लिए दर समायोजन हेतु प्रावधान नहीं किया गया है, परन्तु डीजल की कीमत को जोड़ने के लिए कोई विशिष्ट सूत्र और आधार दर नहीं दर्शाई गई है। तदनुसार, वर्ष 2011 के लिए अनुमानों को अनुमानित थ्रुपुट के लिए करार में दरों पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। वर्ष 2011 के लिए संशोधित अनुमान सीआईटीपीएल के रु0 274 लाख के अनुमान के विपरीत रु0 392.40 लाख परिगणित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, हमें उपलब्ध नहीं करवाई जा रही गणनों के मद्देनजर सीआईटीपीएल के अनुमान के निम्नतर स्तर का कारण स्पष्ट नहीं है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए फोर्क लिफ्टों, वर्कशाप औजारों, ट्रॉली, एअर कम्प्रेसर और यूएचएफ के किराया प्रभारों के लिए रु0 91 लाख की राशि और वर्ष 2011 के लिए इसमें 4.60 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है। अपने अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के लिए कहने के बावजूद, सीआईटीपीएल ने इन्हें नहीं भेजा है। किराया प्रभारों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में, यह प्राधिकरण इस संबंध में अनुमानों की गणना करने की स्थिति में नहीं है।

(xiv). पट्टा किराया:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 210 के लिए 279,617 वर्ग मी0 क्षेत्र और वर्ष 2011 के लिए 357,919 वर्ग मी. क्षेत्र पर विचार किया है और वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 692 लाख और रु0 727 लाख राशि का अनुमान लगाया है।

एलए 43,200 वर्ग मी0 के विकसित क्षेत्र और 242,300 वर्ग मी0 के अविकसित क्षेत्र के आबंटन के लिए दिया गया है। अविकसित क्षेत्र में 78,000 वर्ग मी0 रिक्लमेशन एरिया भी शामिल है। विकसित और अविकसित क्षेत्र के अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा विकसित किए जाने वाले 72,500 वर्ग मी. के अतिरिक्त जल क्षेत्र के आबंटन के लिए दिया गया है। जहां तक आबंटित क्षेत्र के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रभारित की जाने वाली दरों का संबंध है, एलए निर्धारित करता है कि सीएचपीटी के दरमान में शामिल लाइसेंस शुल्क लागू हैं। चूंकि एलए विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि के प्रथम 10 वर्षों के लिए जल क्षेत्र हेतु कोई शुल्क प्रभार्य नहीं है, इसलिए इस स्थिति में सीआईटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए 72,500 वर्ग मी0 जल क्षेत्र प्रासंगिक नहीं है।

सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति के अनुसार, 60,428.116 वर्ग मी0 विकसित क्षेत्र और 146,721.236 वर्ग मी0 अविकसित क्षेत्र 1 मई 2007 को सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है। जहां तक 78,000 वर्ग मी0 के रिक्लमेशन क्षेत्र के हस्तांतरण की स्थिति का संबंध है, इस संबंध में प्रश्न उठाए जाने पर प्रतिसाद में, सीएचपीटी ने कहा है कि उक्त क्षेत्र रिक्लेम किया जाना है और अप्रैल 2010 तक सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया जाना है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीआईटीपीएल ने सीएचपीटी द्वारा प्रभार्य लाइसेंस शुल्क को ध्यान में रखते हुए दरमान पर जनवरी 2010 में कुछ स्पष्टीकरण मांगे गए थे। इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट किया है:

- “(i) सीएचपीटी भूखंडों को लाइसेंस पर देने के लिए प्रभार्य प्रभारों की गणना के लिए लाइसेंस शुल्क की आधार तारीख प्रशुल्क आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख है।
- (ii). स्थान के आबंटन के लिए आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 द्वारा सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित आधार दर में सरकार द्वारा भूमि नीति दिशानिर्देशों की घोषणा पर फरवरी/मार्च 2004 के बाद पड़ने वाली ऐसी वार्षिक वृद्धि की देय तारीख से से 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जानी चाहिए। इससे पहले की अवधि के लिए, प्रशुल्क आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 में यथा विनिर्दिष्ट 5 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया जाना चाहिए।
- (iii). भूमि की श्रेणी जिसमें वैयक्तिक पट्टा लाइसेंस आएगा, पत्तन द्वारा शासित किया जाने वाला तथ्यात्मक मामला है। दरमान को स्पष्ट करने के लिए इस प्राधिकरण को कुछ स्पष्ट नहीं करना है, क्योंकि उसमें कोई विसंगति नहीं पाई गई है।

उपर्युक्त स्थिति का अनुसरण करते हुए और सीएचपीटी के दरमान पर विश्वास करते हुए, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित पट्टा किराया के अनुमानों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए संशोधित किया गया है। संशोधित अनुमान वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 692 लाख और ₹ 727 लाख पर सीआईटीपीएल के अनुमानों के विपरीत ₹ 911.52 लाख और ₹ 986.13 लाख परिगणित होते हैं।

सावधानी के उपाय के रूप में, यह देखना होगा कि सीआईटीपीएल और सीएचपीटी दोनों ने लाइसेंस शुल्क पर उनके बीच हुए विवाद को अरबिट्रेशन को रेफर करने की प्रक्रिया के बारे में बताया है। इस कार्यवाही में सुविचारित संपदा किराये के अनुमानों को अरबिट्रेशन कार्यवाहियों में निर्णीत किए जाने वाले मुद्दों को निर्णय-पूर्व के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। यह स्पष्ट किय गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमान अरबिट्रेशन कार्यवाहियों के परिणाम के अधीन हैं और अगले चक्र के दौरान वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय, यदि वास्तविक आंकड़े इस कार्यवाही में सुविचारित अनुमानों की अपेक्षा कम पाए जाते हैं तो अन्तर को समायोजित करने के लिए प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(xv). **बीमा**

बीमा लागत परिसंपत्तियों के कवरेज के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत और लाभ के नुकसान के लिए अनुमानित आय के 0.3 प्रतिशत पर सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित की गई है।

एलए सीआईटीपीएल से यह अपेक्षा करता है कि वह परियोजना सुविधाओं को नुकसान, टूटफूट अथवा नष्ट के लिए और प्रतिस्थापन मूल्य पर सीआईटीपीएल को सीएचपीटी द्वारा हस्तांतरित परिसंपत्तियों सहित सेवाओं के लिए बीमा करवाए और कोई अन्य बीमा करवाया जाए जो सीआईटीपीएल और इसके कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए जरूरी हो। परिसंपत्तियों की मूल्यहासित प्रतिस्थापन लागत के संदर्भ में अनुमानित बीमा लागत का औचित्य नहीं बताया गया है।

अनुमानित बीमा लागत के संबंध प्रश्न किए जाने पर, सीआईटीपीएल ने अप्रैल 2009 में स्पष्ट करने की मांग की थी कि एलए में शामिल किए गए प्रावधानों के अनुसार टर्मिनल के लिए बीमा करवाए गए उपयुक्त टेलर के लिए बातचीत कर रहा है और अनुमान अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक आधार के अनुसार परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर है। एक वर्ष से ज्यादा समय बीत जाने के बाद भी, सीआईटीपीएल ने वास्तविक परिणाम नहीं भेजा है।

सीसीटीपीएल, जीटीआईपीएल और वीसीटीपीएल जैसे कंटेनर टर्मिनलों में, बीमा लागत सकल प्रखंड के 0.36 प्रतिशत से 0.60 प्रतिशत के बीच है। सीआईटीपीएल के मामले में, वर्ष 2010 और 2011 के लिए शुरुआती सकल प्रखंड के 0.5 प्रतिशत पर विचार करते हुए अनुमान को संशोधित किया गया है परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ के अधीन।

लाभ के नुकसान के लिए अनुमानित बीमा लागत को ऐसी व्यवस्था के रूप में सुविचारित नहीं किय गया है जो मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में स्पष्ट रूप से नहीं दिया गया है।

(xvi). अन्य व्यय

- (क) सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्यय रु0 42/- प्रति बॉक्स की दर से बांधना/खोलना व्ययों, रु0 33/- प्रति बॉक्स की दर से प्रशीतन अनुसंधान व्ययों और वर्ष 2010 के लिए रु0 13.73 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित कर्मचारियों के लिए परिवहन व्ययों से संबंधित हैं। इन दरों में वर्ष 2011 के लिए व्ययों का अनुमान लगाने के लिए 4.60 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए सीआईटीपीएल द्वारा वृद्धि की गई है। सीआईटीपीएल ने अनुमानों के लिए आधार प्रेषित नहीं किए हैं।
- (ख) वर्ष 2010 के लिए बांधना/खोलना के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित रु0 42/- प्रति बॉक्स की दर पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2011 के लिए अनुमान को 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है, परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ के अधीन।
- (ग) सीआईटीपीएल ने रु0 33/- प्रति बॉक्स पर यातायात की सम्पूर्ण मात्रा के लिए प्रशीतन सफाई और अनुवीक्षण व्ययों पर विचार किया है। इस दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए 2734 टीईयू की अनुमानित प्रशीतन मात्रा के लिए सुविचारित वर्ष 2011 के लिए अनुमान वर्ष 2011 के लिए 3645 टीईयू की अनुमानित प्रशीतन मात्रा पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है और दर पर 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए, अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन है।
- (घ) अन्य व्ययों पिछली मद पारी कर्मचारियों के लिए परिवहन व्ययों से संबंधित है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए रु0 13.73 लाख प्रति वर्ष की एकमुश्त राशि का अनुमान लगाया है और अनुवर्ती वर्ष के लिए 4.60 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए इसमें वृद्धि की गई है। प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन के अधीन रु0 13.73 लाख के अनुमान पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2011 के अनुमानों को 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

(xvii). मूल्यहास:

2009 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार मूल्यहास की दरें और वर्ष 2010 एवं 2011 के लिए अनुमानों हेतु सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित दरें भिन्न-भिन्न पाई गई हैं। लेखापरीक्षित लेखों में, कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, सीआईटीपीएल ने मदकृत परिसंपत्तियों पर मूल्यहास दरें लागू की हैं। हालांकि सीआईटीपीएल ने अनुमानों में परिसंपत्तियों को 3 श्रेणियों, अर्थात् बर्थ एवं सिविल परिसंपत्तियां, संयंत्र एवं मशीनरी और आईटी संस्थापन में समूहित किया है, सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास दरें कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार हैं। 2010 और 2011 के लिए मूल्यहास अचल परिसंपत्तियों के संशोधित मूल्य पर सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत मूल्यहास की दरें लागू करते हुए पुनः गणना की गई है।

(xviii). उपरिव्यय:

- (क) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन स्टॉफ वेतन के लिए सीआईटीपीएल लेखे। इसने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 375 लाख और रु0 380 लाख का अनुमान लगाया है।
- (ख) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 18 सं. प्रशासन एवं वित्त स्टाफ और 10 सं. प्रबंधन स्टाफ पर विचार किया है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित औसत वार्षिक वेतन प्रति स्टाफ प्रशासन एवं वित्त स्टाफ के लिए रु0 3.50 लाख और प्रबंधकीय स्टाफ के लिए रु0 31.20 लाख है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित कर्मचारियों की संख्या और वेतन की दर पर इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन हैं। जहां तक वर्ष 2011 के लिए अनुमानों का संबंध है, इसने 20 प्रशासन एवं वित्त स्टाफ और 11 प्रबंधकीय स्टाफ और क्रमशः रु0 3.60 लाख एवं रु0 28.00 लाख प्रतिवर्ष प्रति स्टाफ पर विचार किया है। सीआईटीपीएल ने 2010 की तुलना में कमतर स्तर पर प्रबंधकीय स्टाफ के लिए औसत वेतन पर विचार किया है। वर्ष 2011 के लिए अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।
- (ग) सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित सामान्य उपरिव्ययों में संचार, ट्रेवलिंग, वाहन अनुसंधान, विज्ञापन, सुरक्षा, आदि जैसे विभिन्न प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2010 के लिए अनुमानों पर इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन विश्वास किया गया है और 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2011 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(xix). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रारंभिक व्ययों और अपफ्रंट भुगतान के कौणन के अधीन सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित राशि परियोजना अवधि रु 10 करोड़ के अपफ्रंट प्रशुल्क और रु 6.17 करोड़ के लीज़होल्ड प्रीमियम के प्रभाजन से संबंधित है। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वार्षिकीकृत प्रभाजन आंकड़े की गणना में त्रुटि प्रतीत होती है। रु 16.17 करोड़ की राशि को 30 वर्षों की परियोजना अवधि में प्रभाजित किया गया है जो रु 53.90 लाख प्रतिवर्ष परिगणित होता है, जो वर्ष 2010 और 2011 के लिए सुविचारित किया गया है।

(xx). नियोजित पूंजी:

(क). जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2010 के लिए समायोजित ओपनिंग सकल प्रखंड रु 55205.24 लाख है। सीआईटीपीएल ने, अगस्त 2010 के अपने अधुनातित प्रस्ताव में, सकल प्रखंड के प्रस्तावित संवर्धनों में संयंत्र एवं मशीनरी के लिए रु 2373 लाख, आईटी संस्थापना के लिए रु 236 लाख और वर्ष 2010 के लिए सिविल कार्यों हेतु रु 4816 लाख और वर्ष 2011 के लिए सिविल कार्यों हेतु रु 2505 लाख शामिल किए हैं। सीआईटीपीएल ने अपने अधुनातित प्रस्ताव में प्रस्तावित संवर्धनों के ब्योरे प्रेषित नहीं किए हैं। तथापि, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, सीआईटीपीएल ने उल्लेख किया है कि उसके मूल प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009 में उसके द्वारा प्रस्तावित रु 1275 लाख का अतिरिक्त निवेश रिक्लेम किए गए क्षेत्र के विकास से संबंधित है। जैसाकि पहले बताया गया है, रिक्लेम किया गया क्षेत्र सीआईटीपीएल को अप्रैल 2010 में हस्तांतरित कर दिया जाना चाहिए। यह विचार करते हुए कि रिक्लेमेशन क्षेत्र के विकास के लिए कुछ समय लगेगा, यह उम्मीद करना उपयुक्त होगा कि विकसित क्षेत्र का वास्तविक उपयोग वर्ष 2011 में ही होगा। तदनुसार, वर्ष 2010 में प्रस्तावित रु 1275 लाख का निवेश वर्ष 2011 में स्थानांतरित किया गया है। अधुनातित प्रस्ताव में प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों की अन्य मदों के लिए ब्योरों और औचित्य के अभाव में, वे इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2010 और 2011 के लिए निवल प्रखंड, तदनुसार, रु 57724 लाख और रु 56474 लाख के विपरीत क्रमशः रु 51829.77 लाख और रु 49682.07 लाख परिगणित किया है।

(ख). कार्यगत पूंजी:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु 6893 लाख और रु 9175 लाख की अनुमानित कार्यगत पूंजी का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित कार्यगत पूंजी की प्रत्येक मद निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित की गई है:

(i) सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में विचाराधीन वर्षों में से किसी वर्ष के लिए विविध देनदारियों पर विचार नहीं किया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने अनुमानित रोकड़ शेष के अधीन 'भूमि किराया' के लिए वर्ष 2010 एवं 2011 हेतु क्रमशः रु 729 लाख और रु 940 लाख की राशि पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंस करार के अनुसार प्राइवेट परिचालकों द्वारा किए जाने वाले पूर्वभुगतानों और अग्रिम को उस सीमा तक विविध देनदारियों के लिए एक सीमा के रूप में स्वीकार किया जाएगा जिसमें वे पास-थ्रू के रूप में अन्यथा स्वीकार्य होंगे। इस मामले में, एलए एक वर्ष के पट्टा प्रभारों के भुगतान और अग्रिम मार्गाधिकार प्रभारों के लिए दिया गया है। तदनुसार, वर्ष 2011 और 2012 से संबंधित भूमि पट्टा प्रभारों और मार्गाधिकार प्रभारों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः विविध देनदारियों के रूप में स्वीकार किया गया है।

(ii) सीआईटीपीएल ने केपिटल पुर्जों के लिए वर्ष 2010 और 2011 हेतु रु 24 लाख प्रत्येक पर विचार किया है। इसने वर्ष 2010 और 2011 की वस्तुसूची की अन्य मदों के लिए समान राशि पर भी विचार किया है जो तत्संबंधी वर्षों के लिए कुल रु 48 लाख है। इस मद पर विचार करने का आधार नहीं बताया गया है। हालांकि सीआईटीपीएल सितम्बर 2009 से परिचालन में है, परन्तु केपिटल पुर्जों और अन्य भंडारों पर विचार करने का आधार अधुनातित प्रस्ताव में प्रेषित नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रेषित लगभग 3 माह के लिए वर्ष 2009 के हिस्से के लिए भंडारों का वास्तविक उपभोग रु 26.62 लाख बताया गया है। आनुपातिक आधार पर, भंडारों का वार्षिक उपभोग रु 106.48 लाख परिगणित होता है और 6 महीनों का औसत भंडार उपभोग, प्रतिमानकों के अनुसा, रु 53.24 लाख परिगणित होता है। चूंकि केपिटल

पुर्जों और भंडारों की अन्य मदों के लिए सीआईटीपीएल का अनुमान रु0 53.24 लाख की सीमा के भीतर है, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल का अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

- (iii) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 6846 लाख और रु0 9128 लाख के रोकड़ शेष का अनुमान लगाया है जिसमें अनुवर्ती वर्षों के लिए रु0 729 लाख और रु0 940 लाख का भूमि किराया शामिल है। रोकड़ शेष में भूमि किराये का भाग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए विविध देनदारियों के अधीन हमारे द्वारा सुविचारित किया गया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए इसके द्वारा सुविचारित क्रमशः रु0 6117 लाख और रु0 8188 लाख के रोकड़ शेष के शेष भाग के अनुमानन के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। लागत विवरण में दिए गए संकेत से यह प्रकट होता है कि राशियां निष्पादन गारंटी से संबंधित हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 रोकड़ शेष को एक महीने के रोकड़ व्ययों तक सीमित करता है। जब रोकड़ शेष के अनुमानन में निष्पादन गारंटी पर विचार करने के कारण भेजने के लिए कहा गया था तब प्रतिसाद में सीआईटीपीएल ने स्थिति स्पष्ट नहीं की थी। सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित रोकड़ शेष प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है।

- (iv) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए मौजूदा देयताओं हेतु किसी राशि का अनुमान नहीं लगाया है। व्यवसाय परिचालन में शून्य मौजूदा देयता का परिदृश्य वास्तविकता से परे प्रतीत होता है, विशेष रूप से जब परिचालक ने लागत विवरण में वर्ष 2009 के अंत में रु0 834 लाख की सीमा तक वास्तविक मौजूदा देयताएं दर्शाई थीं। इसलिए, रु0 834 लाख की राशि वर्ष 2010 और 2011 के लिए एकसमान रूप से सुविचारित की गई है।

- (v) इस प्रकार, वर्ष 2010 और 2011 के लिए संशोधित निवल कार्यगत पूंजी वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के रु0 6893 लाख और रु0 9175 लाख के अनुमानों के विपरीत क्रमशः रु0 586.73 लाख और रु0 638.67 लाख परिगणित होता है।

- (ग). वर्ष 2010 और 2011 के लिए नियोजित पूंजी की स्थिति वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के अनुमानों क्रमशः रु0 64627 लाख और रु0 65649 लाख के विपरीत रु0 52416.50 लाख और रु0 50320.74 लाख परिगणित होती

- (xxi). जैसाकि पहले बताया गया है, एलए में यथा परिकल्पित टर्मिनल की क्षमता 8 लाख टीईयू प्रतिवर्ष है। क्षमता मूल्यांकित करने के लिए अंगीकृत पद्धति स्पष्ट नहीं है और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपलब्ध सूत्र के आलोक में कम दिखाया गया प्रतीत होता है।

सीआईटीपीएल ने 3 सं. घाट क्रेने उपलब्ध करवाई हैं जोकि एलए के अनुसार न्यूनतम आवश्यकता है। इसने 2 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर प्रत्येक घाट क्रेन की क्षमता पर विचार करते हुए 6 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर टर्मिनल की क्षमता पर विचार किया है। प्रत्येक घाट क्रेन की क्षमता, 70 प्रतिशत उपयोगिता का सूत्र लागू करते हुए, 199,290 टीईयू प्रति घाट क्रेन परिगणित होती है। इस क्षमता को लेखा में लेते हुए और वर्ष 2010 के लिए 337,500 और वर्ष 2011 के लिए 450,000 टीईयू की अनुमानित यातायात मात्रा पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 56 प्रतिशत और 75 प्रतिशत परिगणित होता है। अन्यथा भी, जैसाकि पूर्ववर्ती विश्लेषण में उल्लिखित किया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी परिचालक पूरे आरओसीई के लिए पात्र है यदि उसके द्वारा किया गया निवेश एलए के अनुसार है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के आलोक में, वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 16 प्रतिशत का पूरा आरओसीई इस मामले में स्वीकृत किया गया है। संशोधित नियोजित पूंजी पर आरओसीई वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 8386.64 लाख और रु0 8051.32 लाख परिगणित होता है।

- (xxii). चर्चा के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-I रूप में संशोधित किया गया है। इस विवरण में प्रदर्शित निवल अधिशेष/घाटा स्थिति नीचे दी गई तालिका में सारबद्ध की गई है:

(रु० लाखों में)

विवरण	2010	2011	Total
परिचालन आय	10,265.80	13,897.70	24,163.50
निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ से पहले	2251.13	5448.76	7699.89
नियोजित पूंजी	52,416.50	50,320.74	-
नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	8,386.64	8051.32	16437.96
निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	(6,135.51)	(2,602.56)	(8,738.07)
निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-59.77%	-18.73%	-
औसत अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-36.16%		-

(xxiii). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, परिचालक को कोई अनावश्यक लाभ नहीं होगा यदि मौजूदा प्रशुल्क को 2011 तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। दूसरी तरफ, ऐसी व्यवस्था से परिचालक को ज्यादा मेहनत नहीं करनी होगी। हालांकि परिणाम उच्च घाटा दर्शाते हैं, परन्तु परिचालक को कोई परिचालनात्मक घाटा नहीं होगा। 16 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ की बजाय, परिचालक वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 4.29 प्रतिशत और 10.83 प्रतिशत की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करेगा।

मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का सीआईटीपीएल का प्रस्ताव इस एहसास के कारण है कि इसके व्यवसाय परिचालन को परिचालन विशेषतः मात्रा निर्माण के चरण में के प्रारंभिक वर्षों में प्रतिलाभ की पूरी दर अर्जित करने की जरूरत नहीं होगी। इसके अलावा, वर्ष 2011 में उन्नत क्षमता उपयोगिता की स्थिति में, यदि कोई हो, परिचालक इस स्थिति में होगा कि वह 16 प्रतिशत के स्वीकार्य स्तर के करीब प्रतिलाभ अर्जित करने की स्थिति में होगा।

जैसाकि पहले बताया गया है, सीआईटीपीएल ने इस प्राधिकरण से मौजूदा प्रशुल्क को एक और वर्ष के लिए जारी रखने का अनुरोध किया है। लाइसेंसदाता पत्तन सीएचपीटी को मौजूदा प्रशुल्क एक और वर्ष के लिए जारी रखने पर कोई आपत्ति नहीं है। इस मामले में परामर्श किए गए उपयोक्ताओं द्वारा अभिव्यक्त सामान्य विचार भी इस स्थिति का समर्थन करता है। चूंकि समग्र वर्ष 2011 के लिए वित्तीय/लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल को मौजूदा प्रशुल्क को 31 दिसम्बर 2011 तक जारी रखने की अनुमति देने के लिए प्रवृत्त है। 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो रही मौजूदा प्रशुल्क की वैधता संदर्भित मामले पर पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया माना गया है।

(xxiv). मार्च 2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से जुड़ा होगा। शर्तों के रूप में दरमान में उत्पादकता पैरामीटर शामिल करने के लिए सीआईटीपीएल को सुझाव दिए जाने पर, सीआईटीपीएल 20 फेरे प्रति घंटा की दर से घाट क्रेन की तलचिह्न उत्पादकता दर्शाने की शर्त शामिल करने के लिए सहमत है। इस संबंध में शर्त सीआईटीपीएल के दरमान में उपयुक्ततः समावेशित की गई है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा आदेशित मौजूदा प्रशुल्क को 31 दिसम्बर 2011 तक की अवधि के लिए जारी रखे जाने के लिए अनुमति प्रदान करता है। उसके पश्चात, दरमान की वैधता स्वतः समाप्त हो जाएगी जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से अन्यथा विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.2. सीआईटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना गया है।

14.3. निम्नलिखित शर्त सीआईटीपीएल के मौजूदा दरमान के अध्याय-2 (सामान्य) में क्रमांक सं. 2.11 के बाद क्रमांक 2.12 में निर्धारित की गई है:

“2.12. उत्पादकता के स्तर का तलचिह्न खंड 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1 में यथा उल्लिखित घाट क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल और आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन होगा।”

14.4. सीआईटीपीएल को तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर सीएचपीटी अपने वार्षिक लेखों और निष्पादन रिपोर्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रेषित करना होगा। यदि सीआईटीपीएल विनिर्दिष्ट समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में विफल रहता है तो सीएचपीटी सीआईटीपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है।

14.5. सीआईटीपीएल को उसके द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने की अनुमति दी गई है। यदि इस प्राधिकरण को प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न हो अथवा इसमें स्वीकृत अनुमानों से विपथन है, तो यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल से अपेक्षा करता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ को पूरी तरह समायोजित करे।

14.6. इस संबंध में, सीआईटीपीएल 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 सीआईटीपीएल को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि सीआईटीपीएल 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।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

अनुलग्नक-1

बैंगनई इन्टरनेशनल प्राइम लिमिटेड (सीआईटीपीएल) के लिए समेकित लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक बिक्रेते 2009 (22.9.09 to 31.12.09)	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान 24 अगस्त 2010		टीएफएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	
			2010	2011	2010	2011
	यातायात (टीईयू में)	20100	337500	450000	337,500	450,000
I	कुल परिचालन आय					
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	476	10266	13898	10,265.80	13,897.70
	(ii) कार्गो प्रहस्तन आय					
	(iii) पोत संबंधित आय					
	(iv) अन्य					
	जोड़ (i से iv)	476	10,266	13,898	10,265.80	13,897.70
II	परिचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)					
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	61	556	582	556.00	576.72
	(ii) अनुसंधान लेबर	7	70	81	70.00	80.70
	(iii) उपकरण चालन लागतें	98	2266	2697	1,365.75	1,563.76
	(iv) अनुसंधान विकसंग	0	0	0	-	-
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	0	6117	8188	-	-
	(vi) उपकरण किराया	77	581	915	600.91	623.51
	(vii) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये	232	692	727	911.52	986.13
	(viii) बीमा	16	652	689	272.69	272.69
	(ix) अन्य व्यय	27	203	276	120.99	162.63
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	0	0	0	-	-
	जोड़ (i से x)	512	11,138	14,155	3,897.86	4,266.14
III	मूल्यहास	713	3431	3765	3,321.58	3,368.81
IV	उपपरिव्यय					
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपपरिव्यय	62	375	380	375.00	380.00
	(ii) सामान्य उपपरिव्यय	109	367	384	366.33	380.10
	(iii) प्राथमिक व्यय और अपक्रेंट मुगतान बढ़ा खाता	54	136	131	53.90	53.90
	(iv) अन्य	0	0	0	-	-
	जोड़ (i से iv)	225	879	895	795.23	814.00
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	(974)	(5,183)	(4,918)	2,251.13	5,448.76
VI	फिन्ड और विविध आय (एफएमआई)					
	(i) परिसंपत्तियों की विक्री पर लाभ	0	0	0	-	-
	(ii) रियायत करार के अनुसार प्राप्ति-योग्य छूट-प्राप्त टर्मिनल मूल्य (... पर छूटा प्राप्त)	0	0	0	-	-
	(iii) ब्योरो के साथ अन्य	1	0	0	-	-
	जोड़	1	-	-	-	-
VII	फिन्ड और विविध व्यय (एफएमवई)					
	(i) भविष्य निधि का अंशदान	0	0	0	-	-
	(ii) विदेशी मुद्रा ऋणों के मुगतान पर नुकसान, यदि कोई हो	0	0	0	-	-
	(iii) परिसंपत्तियों की विक्री पर नुकसान	0	0	0	-	-
	(iv) ब्योरो के साथ अन्य	79	0	0	-	-
	जोड़	79	-	-	-	-
VIII	एफएमआई घटाव एफएमवई (VI) - (VII)	(78)	-	-	-	-
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	(1,052)	(5,183)	(4,918)	2,251.13	5,448.76
X	नियोजित पूंजी	55205	64627	65649	52,416.50	50,320.74
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य (15% / 6.35% / 0%)	2,444	10,340	10,504	8,386.64	8,051.32
XII	क्षमता उपयोगिता	9.08%	75.00%	100.00%	42.19%	56.25%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2444	10,340	10,504	8,386.64	8,051.32
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	(3,496)	(15,523)	(15,421)	(6,135.51)	(2,602.56)
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV) / I % में	-734%	-151%	-111%	-59.77%	-18.73%
	औसत अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-734%	-131%		-36.16%	