

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग III खंड 4 में प्रकाशित)  
महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या : 348

नई दिल्ली 30 दिसंबर, 2010

**अधिसूचना**

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं, 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, मुर्गाव पत्तन न्यास स्थित बहुविध कार्गो बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के लिए दरमान के सामान्य संशोधन के लिए साऊथ वैस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्ष

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग III खंड 4 में प्रकाशनार्थ)  
महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/12/2010 - एस डब्ल्यूपीएल

मुंबई, दिसंबर 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं, 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, मुर्गाव पत्तन न्यास स्थित बहुविध कार्गो बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के लिए दरमान के सामान्य संशोधन के लिए साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**प्रकरण सं. टीएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल**

साऊथ -वैस्ट पोर्ट लिमिटेड

आवेदक

**आदेश**

(नवंबर 2010 के 3 रे दिन पारित)

1. यह प्रकरण मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं. 5 ए और 6 ए पर बहुविध कार्गो टर्मिनल स्थित इसके प्रचालनों के लिए दरमानों के संशोधन हेतु साऊथ वैस्ट पोर्ट लिमि. फरवरी 2010 से संबंधित है।
2. एस डब्ल्यू पी एल का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 15 जनवरी 2007 के आदेश द्वारा अनुमोदित किया गया था और दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 तक प्रधान की गई थी, जो 31 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से 30 सितंबर 2010 तक विस्तारित की गई थी।
3. आरंभिक प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार है :-
  - (i) एस डब्ल्यू पीएल द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए बताया गया वास्तविक यातायात क्रमशः 4.40 मिलि. मी. ट. और 4.63 मिलि. मी.ट. है और वर्ष 2009-10 के लिए प्रस्तुत किया गया अनुमान 4.10 मि.मि. ट. है। पत्तन ने अर्जित किए गए घंटे यातायात के लिए निम्नलिखित कारण बताए हैं:-
    - (क) चूंकि इसकी सुविधाएं केवल रेल-लदान के लिए है और प्रणालियों को 6 रैक्स प्रति दिन खाली करने के अनुसार तैयार किया गया है, टर्मिनल बिना किसी संकोच के 5 मिलियम मी. ट. आसानी से प्रहस्तन कर सकता है।
    - (ख) आकस्मिक बाहरी अवयवों और लौह अयस्क के निर्यात में गिरावट के कारण भीतर आने वाले रैकों की संख्या घट कर 2-3 रह गई। रेलवे प्राधिकारियों वे और अधिक रैक प्रदान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की और एसडब्ल्यू पीएल को सलाह दी कि वह अपनी कार्यक्षमता में सुधार कर प्रचालन समय घटाए। कोयले के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 7 में प्रस्तावित विकास हो जाने के बाद इसमें और अधिक रूकावटें आएंगी। इसलिए कार्गो की मात्रा अगले वित्तीय वर्ष भी समान रहने की उम्मीद है।
    - (ग) रैकों के उपलब्ध न होने के कारण सीमित भंडारण क्षेत्र पुरी तरह भर गया और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल और अधिक पोतों का प्रहस्तन नहीं कर पा रहा था। असल में, वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान, लगभग 8.45 लाख टन कोयला लाने वाले ग्यारह पैनामैक्स पोत इस कारण से अन्य पत्तनों की ओर मोड़े गए थे।
    - (घ) एसडब्ल्यूपीएल एक "इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम" (चलते-चलते वैगन भरने वाली प्रणाली) और एक सिंगल रेल-लाईन संस्थापित करेगा जो दो घंटे के समय के भीतर एक पूरे रैक की लदाई/लोडिंग का काम पूरा कर सकेगी, एमओपीटी ने इस योजना पर अपनी सहमति दे दी है और एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी है कि वह फाइनल अनुमोदन के लिए और अधिक ब्यौरा प्रदान करे।
  - (ii) वर्तमान यातायात संशोधन अभ्यास क्रम में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यातायात अनुमान क्रमशः 4.15 मि.मीट, 4.45 मि. मीट, 5.15 मिलियम टन है।
  - (iii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रचालन आय वर्तमान यातायात के साथ-साथ प्रस्तावित के संदर्भ से, अनुमानित यातायात के आधार पर निम्नानुसार अनुमानित की गई है:-

वर्ष	वर्तमान यातायात के साथ आय	प्रस्तावित यातायात के साथ आय
2010-11	8037.00	9224.00
2011-12	8581.00	9854.00
2012-13	9906.00	11336.00

- (iv) (क) स्टीवेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली चलाने, भंडारण, वैगनों में कार्गो लादने / चढ़ाने इत्यादि के लिए "प्रत्यक्ष क्षम" विभिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेकेदारों को प्रदान किया जाता है। इसी प्रकार, प्रणाली की साज संभाल, कल पुर्जों की प्रतिस्थापना (खराब की जगह नए पुर्जे लगाना), सभी मशीनों आदि के ल्यूब और तेल आदि बदलने का कार्य आउट - सोर्स किया जाता है ( बाहरी एजेन्सियों से करवाया जाता है)। इन खर्चों को ठेकेदारों की वर्तमान दरों और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर प्रोजेक्ट किया गया है।

- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का अनुमान, सिविल परिसंपत्तियों के लिए उनके 1.5% पर और मशीनी परिसंपत्तियों के लिए उनके 3% पर किया गया है, जैसाकि इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था।
- (ग) अनुरक्षण निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद उठाया है और उसने, विशेष दिशा में केवल 13 मीटर तक और बर्थ - पॉकेट्स में 13.5 मीटर तक निकर्षण करना स्वीकार किया है। जब तक विवाद का निपटारा नहीं हो जाता है तब तक के लिए एस डब्ल्यू पीएल ने, एमओपीटी द्वारा वर्णित स्तर से आगे अतिरिक्त गहराई के लिए प्रोजेक्शन के अन्तर्गत तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु. 76 लाख, रु. 80 लाख और रु. 85 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण करने के लिए प्रावधान किया है। अनुवर्ती वर्षों में प्रति यूनिट 5.8 % वार्षिक वृद्धि के साथ निकर्षण के लिए एमओपीटी द्वारा भुगतान की गई वर्तमान दरों पर से 5.8 % अधिक पर ये अनुमान बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के सामने 90,000 घन मीटर मात्रा के निकर्षण के लिए हैं।
- (घ) 5.8% की वार्षिक वृद्धि व्ययों के अनुमानन के लिए मुद्रास्फीति की मद में विचार की गई है।
- (ङ) संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार अर्थात् दूसरे उच्चतम बोली दाता द्वारा ब्यौली गई दर तक कार्गो प्रहस्तन आय के 13.10 % पर व्यय के रूप में राजस्व भाग।
- V. एस डब्ल्यू पी एल ने संयंत्र और मशीनरी में, रेल लाइनों शैड आदि के निर्माण में वर्ष 2010-11 में रु. 10.77 करोड़, वर्ष 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु. 12.05 करोड़ की पूंजी वृद्धि अनुमानित की है। इसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:-
- |        |  |                     |
|--------|--|---------------------|
| (i)    | रेल लाइन का निर्माण ( 1 कि.मी.)                                    | 2.20                |
| (ii)   | चलते हुए बैगनीं में लदान-प्रणाली और साइलोस                         | 20.50               |
| (iii)  | एक स्टेकर - कम - रिक्लेमर  | 15.00               |
| (iv)   | दो चलते - फिरते अनलोडर्स   | 65.21               |
|        | दो मोबाईल हार्बर क्रेन प्रतिस्थापित करके - 400 टीपीएच उतारने हेतु) |                     |
| (v)    | साइलोज, रेल लाइन और एमएचएस को जोड़ने के लिए                        | 2.90                |
| (vi)   | दो मोबाईल हार्बर क्रेन (खाता मूल्य)                                | (16.15)             |
| (vii)  | उपयुक्त विद्युत एवं धूल-मिट्टी ढकने वाली प्रणाली                   | 0.85                |
| (viii) | कार्यालय उपकरण एवं कम्प्यूटर्स                                     | 0.15                |
|        | <b>कुल योग</b>   | <b><u>90.66</u></b> |
- (vi) प्रचलित प्रशुल्क पर अनुमानित यातायात के लिए वर्ष 2010 -11 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए एस डब्ल्यू पीएल द्वारा अनुमानित राजस्व हानि/कमी की स्थिति निम्नानुसार है :-

वर्ष	निवेश पर अनुमेय प्रतिलाभ और पिछले अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध घाटा	
	लाख रूपये	प्रचालन आय के % के रूप में
2010-11 ( प्रोजेक्शन)	(1473)	(21 %)
2011-12 ( प्रोजेक्शन)	(2252)	(26 %)
2012-13 ( प्रोजेक्शन)	(21.28)	(18 %)

4. दिनांक 10 मार्च 2010 के हमारे पत्र के उत्तर में एसडब्ल्यू पीएल ने दिनांक 19 मार्च 2010 के माध्यम से प्रस्तावित दरमान का मसौदा दाखिल किया और इसके साथ उसने वर्ष 2007-08 और 2008-09 की वार्षिक रिपोर्ट भी प्रस्तुत कीं। प्रचलित दरमान के संदर्भ से प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन नीचे उद्धृत किए गए हैं :-

(i) **बर्थ किराया प्रभार**

प्रचलित एवं प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया गया है :-

बर्थ सं.	पोतों की श्रेणी	प्रचलित प्रभार विदेशगामी तटीय पोत		प्रस्तावित प्रभार	
		अम. डा. में.	रु. में.	विदेशगामी पोत. अम. डा.	तटीय पोत रु. में.
बर्थ सं. 5 ए	सभी पोत	0.0125	0.34	0.0125	0.35
बर्थ सं. 6 ए	1.30,000 जीआरटी तक	0.0275	0.75	-	-
	2.30,001 जीआरटी और अधिक	0.0325	0.87	0.0325	0.90

- बर्थ सं. 5 ए पर बर्थ किराया प्रभार में यथास्थिति प्रस्तावित हैं।
- बर्थ सं. 6 ए पर वर्तमान दो पायदानी दरों के मुकाबले एक ही पायदान (स्लैब) में बर्थ किराया प्रस्तावित है। ऐसा करते समय, 30,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए वर्तमान बर्थ किराया प्रभार पोतों के सभी आकारों के लिए समान रूप से प्रदान किया गया है इसका प्रभाव यह पड़ा है कि 30,000 जी आर टी तक के विदेशगामी पोतों के लिए 18 % वृद्धि हुई है।
- (ii) **पोतघाट शुल्क प्रभार**  
कोयले के मामले को छोड़कर पोत घाटशुल्क प्रभारों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है। तापीय ( थर्मल) कोयला एवं अन्य प्रकार के कोयले के रूप में वर्तमान वर्गीकरण के स्थान पर कोयले के लिए एक ही प्रकार का पोत घाट शुल्क प्रभार प्रस्तावित है, और कोयले के लिए रियायती दरें प्रस्तावित हैं।
- (iii) **कार्गो प्रहस्तन प्रभार**  
बर्थ सं. 5 ए एवं 6 ए पर प्रहस्तन प्रभारों में लगभग 25% से 32% वृद्धि प्रस्तावित है।
- (iv) भूमि किराया/भंडारण प्रभार, धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभार और अन्य सेवा प्रभार वर्तमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव है।
- (v) धूल - मिट्टी दबाने संबंधी सेवा के लिए रु. 2.75 प्रतिटन पर कोक (Coke) के लिए एक नया अलग प्रभार प्रस्तावित किया गया है। अन्य सभी प्रकार के कार्गो के लिए रु. 2.15 प्रति टन का वर्तमान प्रभार जारी रखना प्रस्तावित है।
5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्तावित दरमान के साथ दिनांक 16 फरवरी 2010 का प्रस्ताव एमओपीटी और संबंध उपयोग कर्ताओं/संगठन निकायों को उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए परिपत्रित किया गया था। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन ने अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यू पीएल को प्रति पूरक सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर एसडब्ल्यू पी एल ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।
- 6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, एस डब्ल्यू पीएल एवं एमओपीटी से दिनांक 2 जुलाई 2010 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वे एसडब्ल्यू पीएल के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के बाद, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने-अपने उत्तर प्रस्तुत किए जो अनुवर्ती पैराग्राफों में प्रस्तुत किए गए हैं।
- 6.2 इस बीच, एस डब्ल्यूपीएल ने दिनांक 23 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकों की सहायता से लागत विवरणी को अद्यतन किया है और अनुवर्ती तीन वर्षों 2010 -11 से 2012-13 के लिए अनुमानों को भी संशोधित किया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा दी गई मुख्य प्रस्तुतियां नीचे दी गई हैं:-
- (i) 2009-10 के वास्तविकों में बताए गए 4.32 मि. मी. ट. के वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए संशोधित यातायात प्रोजेक्शन क्रमशः 4.35 मिलि. मी. ट. 4.65 मिलि. मी. ट. और 5.25 मिलि. मी. टन किए गए हैं और साथ ही साथ आय-अनुमानों में भी तदनु रूप संशोधन किया गया है।
- (ii) प्रचालन-व्ययों का अनुमान भी संशोधित किया गया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियां निम्नानुसार हैं:-
- (क) **विद्युत :-** 2009-10 के लिए यूनिट दर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के प्रचलित प्रशुल्क के आधार पर है, अगले तीन वर्षों के लिए प्रोजेक्शनों की परिगणना वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए 5.80% मुद्रा स्फीति अवयव लागू करके और उसके बाद 3.76% लागू करके की गई है। वित्तीय वर्ष 2010-11 में 5.80 % की वृद्धि पर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के पिछले दो संशोधनों के अनुरूप विचार किया गया है।

- (ख) **ईंधन** : पीओएल उत्पादों में मूल्य वृद्धि किसी भी समय घोषित की जा सकती है। इसके और पिछले अनुभव के अनुरूप वि. वर्ष 2010-11 में ईंधन मूल्यों में 10.00% वृद्धि मानी गई है। अगले दो वर्षों, यथा वित्तीय वर्ष 2011-12 और वित्तीय वर्ष 2012-13 में मद्रा स्फीति अवयव 3.76% लिया गया है।
- (ग) **जल** : एमओपीटी ने टर्मिनल को पानी की आपूर्ति कम कर दी है। परिणाम स्वरूप, आधी आवश्यकता बाहरी स्रोतों से पूरी की जा रही है जिसकी वर्तमान दर रु. 135/- प्रति किलो लिटर है (जबकि एमओपीटी द्वारा रि-साइकिल किया गया पानी रु. 9/- प्रति किलो लिटर दिया जाता है) 1 वर्ष 2010-11 के लिए लागत इसके आधार पर प्रोजेक्ट की गई है और अगले 2 वर्षों के लिए 3.76% का मुद्रास्फीति अवयव लागू किया गया है।
- (घ) **अनुरक्षण - निकर्षण** : लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, अनुरक्षण - निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद खड़ा किया है और वह केवल पहुंच-नहर (अप्रोच चैनल) टर्न सर्किल में केवल 13 मीटर तक और बर्थ पॉकेट्स में 13.5 मीटरों तक ही निकर्षण करने को सहमत है। लगभग 70,000 मी. ट. भार वहन करने वाले पूरे लदे हुए पैनामैक्स पोत के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल को चैनल में 14.5 मीटर का ड्राफ्ट/गहराई और बर्थ पॉकेटों में 15 मीटर ड्राफ्ट का अनुरक्षण करना है। विवाद निपटाए जाने तक एसडब्ल्यू पीएल ने एमओपीटी द्वारा बताए गए स्तर से आगे अपेक्षित गहराई बनाए रखने के लिए प्रोजेक्शन के तहत अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु. 146.75 लाख रु. 152.69 लाख और रु. 158.43 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण के प्रावधान (की व्यवस्था) की है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत डिमांड-नोट के अनुसार अनुमान बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के सामने 1.20 लाख घन मीटर निकर्षण के लिए है जिसकी दर रु. 122.63 प्रति घन मीटर है। अगले दो वर्षों के लिए प्रोजेक्शन यूनिट दरों में 3.76% की वार्षिक वृद्धि के साथ होंगे।
- (ङ) **कार्गो प्रहस्तन से आय का 13.1%** (निविदा के लिए दूसरी उच्चतम बोली के रूप में) पर राजस्व हिस्सेदारी पर, प्रशुल्क परिगणना के लिए ग्राह्य व्ययों के रूप में विचार किया गया है।
- (च) **पट्टेदारी किराया ला. एग्री. के प्रावधानों के आधार पर प्रोजेक्ट किया गया है।** बीमा लागत का अनुमान वर्ष के दौरान पूंजी में परिवर्तित परिसंपत्तियों के साथ जोड़ी गई परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 0.5% आधार पर लगाया गया है।
- (छ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए उपरिब्यय, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक व्यय आंकड़ों पर, कर्मचारी -लागत के लिए 10.00 % की मुद्रा-स्फीति-दर लगाते हुए और अन्य व्ययों के लिए 3.76% की मुद्रास्फीति दर लगाकर प्रोजेक्ट किया गया है। पत्तन के क्षेत्र में यह न्यूनतम वृद्धि है।
- (ज) आरंभिक व्यय पर जैसाकि इसके पिछले प्रस्ताव में किया गया था, प्रत्येक वर्ष के आरंभिक खर्चों के दसवे (भाग ) पर विचार किया गया है।
- (iii) वर्ष 2010-11 के सकल खंड में वृद्धि, मूल-प्रस्ताव में अनुमानित रु. 10.77 लाख से बदलकर, संशोधित लागत विवरणी में रु.14.27/- लाख कर दी गई है। परिणामस्वरूप, सकल खंड में कुल वृद्धि मूल प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित रु. 90.66 करोड़ की तुलना में रु. 94.17 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (iv) निष्पादनता में सुधार लाने के लिए विभिन्न वस्तुओं की उतराई और लदान दरों को बढ़ाने की योजना की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	कार्गो	प्रचलित	प्रस्तावित
1.	कोयला	26,100	27,500
2.	कोक	15,000	15,000
3.	लाइम स्टोन/चूना पत्थर	19,100	15700
4.	स्टील उत्पाद	6,200	8000

पोतों को तीव्रतर गति से खाली करने/लादने से उपयोगकर्ताओं को लाभ मिलता है, एसडब्ल्यूपीएल को बर्थ किराये से होने वाली आय में कमी आती है।

- (v) एसडब्ल्यूपीएल ने टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। गणना का संक्षिप्त विवरण नीचे दर्शाया गया है:

क्र. सं.	ब्यौरा	बर्थों का न. /नाम	
		5 ए	6 ए
(i)	<b>इष्टतम क्वेक्षमता</b>		
(क)	पोत आकार का भाग		
	पैनामैक्स पोतों की क्षमता का प्रतिशतता भाग	80.0 %	80.0%
	हैंडीमैक्स पोत का प्रतिशतता भाग	20.0 %	20.0 %
(ख)	शिप -डे आउट -पुट (टन प्रतिदिन में)		
	पैनामैक्स पोत	25,000	30,000
	हैंडीमैक्स पोत	15,000	15,000
(ग)	कार्गो के अनुसार इष्टतम क्वेक्षमता = मिलियन मी. ट. में	3.83	6.9
	कुल इष्टतम क्षमता ( एमएमटी)	10.73	
(ii)	<b>इष्टतम यार्ड क्षमता</b>		
(क)	पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड का क्षेत्रफल (ए)	33000	
(ख)	भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल (%) (यू)	80 %	
(ग)	प्रतिवर्ग मीटर भंडारण मात्रा (टनों में) (क्यू)	15 टन/व. मीटर	
(घ)	भूखंड का वार्षिक टर्न ओवर अनुपात (टी)	18	
	कुल इष्टतम यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	4.99	
(iii)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता-इष्टतम क्वे.क्षमता का निचला मान एवं इष्टतम भंडारण यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	4.99	

- (iv) पिछली अवधि अर्थात् 2007-08 से 2009-2010 तक के लिए एसडब्ल्यू पीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक एवं अनुमानित आंकड़ों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया है:-

वर्ष	अनुमानित शुद्ध अधिशेष/घाटा 20 दिसंबर 2006 के आदेशानुसार	वास्तविक शुद्ध अधिशेष /घाटा
2007-08	(-) 890	738
2008-09	(-) 769	431
2009-10	343	320
<b>योग</b>	<b>(-) 1316</b>	<b>1488</b>

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-2008 से 2009-10 तक की अवधि में वास्तविकों की तुलना में अनुमानों में भिन्नताओं के निम्नलिखित मुख्य कारण गिनाए हैं:-

विवरण	2007-08	2008	2009-10
(i) पोत संबंधी आय	प्रोजेक्शन कार्गो के विशालकाय पार्सल आकार को ध्यान में रखकर बनाए गए थे, किन्तु कार्गो अपेक्षाकृत छोटे आकार के पोतों में आया परिणामस्वरूप पोतों की संख्या बढ़ गई और इस प्रकार पोत संबंधी आय भी।	अपेक्षित संख्या में रैक्स न मिल पाने के कारण पोतों को लंबे समय तक खड़ा रखना पड़ा, इस प्रकार बर्थ किराया से अधिक आय प्राप्त हुई	अनुमानों के संदर्भ से 2009-10 में यातायात में गिरावट रेल रैकों की कम उपलब्धता के साथ-साथ भंडारण बाधाओं के कारण भी थी। इसके परिणामस्वरूप आय में भी गिरावट आयी।

(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	अनुमान मापदंडों के अनुसार था। वास्तव में कम मात्रा में मरम्मत परिसंपत्तियों के अनुसार ही हुई।	अनुमान मापदंडों के अनुसार था। वास्तव में कम मात्रा में मरम्मत परिसंपत्तियों के आधार पर ही हुई।	दो मोबाईल हार्बर क्रेनों एवं स्टेकर्स ने अपने जीवन के पांच वर्ष पहले ही पूर कर लिए हैं और उन्हें नियमित मरम्मत एवं उनके कलपुर्जे बार-बार बदलने की जरूरत है।
(iii) अनुरक्षण निकर्षण	सिल्टेशन अपेक्षाकृत कम मात्रा में हुआ और इस प्रकार मुर्गाव पत्तन को देय समानुपातिक भाग कम हो गया।		
(iv) उपकरण प्रचालन लागत	कोई कारण नहीं बताया गया।	वर्ष 2008-09 में 4 पे-लोडर्स और व्हील लोडर्स प्राप्त किए गए। इस प्रकार, अनुबंध प्रभार +डीजल खपत पर्याप्त में कमी आई।	अपेक्षाकृत कम यातायात कम अनुबंधीय व्यय के साथ बेहतर योजना और श्रमिकों का बेहतर उपयोग लागत में उल्लेखनीय गिरावट लाते हैं।
(v) रायल्टी/राजस्व भाग	कार्गो प्रहस्तन आय से सीधे संबंधित व्यय, जब आय गिरे, रायल्टी गिरे।		
(vi) प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय।	लागत का अनुमान कार्मिकों की बड़ी संख्या के साथ लगाया गया था किन्तु आर्थिक मंदी के कारण कार्मिकों की कम संख्या और बेहतर मशीनीकरण एवं आयोजना से काम चलाया।		

(vii) एसडब्ल्यू पीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 वर्षों के लिए निर्धारित पिछले अधिशेष का 50% अर्थात् रु. 1488 लाख का 50% = रु. 744 लाख अगली तीन वर्षीय अवधि 2010-11 से 2012-13 के दौरान रु. 248 लाख प्रत्येक वर्ष की समान किश्तों में समायोजित करने का प्रस्ताव किया है।

(viii) आरंभिक प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में प्रतिबिम्बित लागत स्थिति का सार-संक्षेप सरल संदर्भ के लिए नीचे सारणी में दिया है:

रु. लाखों में

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव				संशोधित प्रस्ताव			
		2009-10 (वास्तविक)	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10 (वास्तविक)	2010-11	2011-12	2012-13
(i)	यातायात (मिलियन में)	4.10	4.15	4.45	5.15	4.32	4.35	4.65	5.25
(ii)	आय (लाख रु. में)	8.142	8.037	8.581	9.906	9.313	7.971	8.483	9.606
(iii)	कुल व्यय	6.107	6.405	6.925	8.215	8.886	6.537	7.345	8.299
(iv)	नियोजित पूंजी	18.285	17.805	22.822	22269	18.971	19043	24267	23717
(v)	16% आरओसीई	2743	2849	3652	3563	3035	3047	3883	3795
(vi)	शुद्ध अधिशेष/(घाटा)	(-) 708	(-) 1217	(-) 1996	(-) 1872	392	(-) 1613	(-) 2745	(-) 2487
(vii)	2009-10 में समायोजित पिछले चक्र 2004-05 से	(-) 72				(-) 72			

	2006-07 तक के लिए पिछले अधिशेष के 50% की पिछली किरत								
(viii)	2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए निर्धारित पिछली अवधि का अधिशेष	1538				1488			
(ix)	2010-11 से 2012-13 में समायोजित किए जाने के लिए 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए पिछले अधिशेष का 50%	-	2563	256	256	-	248	248	248
(x)	गत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष /घाटा	(-) 636	(-)1473	(-) 2252	(-)2128	320	(-)1365	(-)2449	(-)2239
(xi)	सकल राजस्व के % के रूप में शुद्ध अधिशेष		(-) 18%	(-)26%	(-) 21%		(-)17%	(-) 29%	(-) 23%
(xii)	तीन वर्ष का औसत	5 %		(-) 22 %		5 %		- 23 %	

(\*\*) अपने मूल प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपी एल के अनुमानों में अंकगणितीय त्रुटियां थीं।

- (ix) मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के संदर्भ से संशोधित प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपीएल द्वारा निम्नलिखित संशोधन किए गए थे :-
- (क) मूल प्रस्ताव में पोतघाटशुल्क प्रभार में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई थी। एसडब्ल्यू पीएल ने संशोधित प्रस्ताव में इस प्रशुल्क मद में 32 % वृद्धि प्रस्तावित की है।
- (ख) धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं मांगी गई थी। संशोधित प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद में 32% वृद्धि मांगी।
- (ग) कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 32 % वृद्धि प्रस्तावित है, जैसाकि मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित थी।
- (घ) बर्थ किराया प्रभारों के बारे में, मूल प्रस्ताव की स्थिति ही बरकरार रखी गई है।
- 6.3 एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित प्रस्ताव एमओपीटी को अग्रेषित किया गया था और उपयोग कर्ता/उपयोगकर्ताओं एसोसिएशन से उनकी टिप्पणियों के लिए पहले, परामर्श किया गया था। हमें इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन (इन्सा) के सिवाय एमओपीटी एवं किसी उपयोग कर्ता/उपयोग कर्ता एसोसिएशन से एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर कोई अलग टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। इन्सा से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में एसडब्ल्यूपीएल को भेज दी गई थीं। एसडब्ल्यूपीएल ने की टिप्पणियों पर कोई अभ्युक्ति प्रस्तुत नहीं की है।
- 7.1 इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 22 जुलाई 2010 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने अपने-अपने पक्ष रखे।
- 7.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी को निम्नलिखित को 2 अगस्त 2010 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी:-
- (i) हमारे सम संख्यक पत्र दिनांक : 2 जुलाई 2010 के माध्यम से एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को संबंधित प्रश्नों का उत्तर।

- (ii) मुख्य मुद्दे 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष की न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई प्राप्त न करवाने का है। एक ओर एसडब्ल्यूपीएल ने इसके लिए भंडारण क्षेत्र की कमी और रेलवे नेटवर्क संबंधी बाधाओं को जिम्मेदार ठहराया है। एमओपीटी का मानना है कि टर्मिनल में सड़क मार्ग से आने वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं का अभाव प्रमुख रुकावट है। अतएव, एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वे टर्मिनल की क्षमता में सुधार के लिए अपनाए जाने वाली तरीकों पर परस्पर विचार विमर्श करें और इस पर एक संयुक्त टिप्पणी जारी करें और टर्मिनल को अधिक उपयोगकर्ताओं के लिए उपलब्ध करवाएं।

7.3 एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफ ए/कॉस्ट/112/2010 दिनांक : 7 अक्टूबर 2010 के माध्यम से, 3 सितंबर 2010 को पत्तन और एसडब्ल्यूपीएल के बीच आयोजित संयुक्त बैठक का कार्यवृत्त अग्रेषित किया, कार्यवृत्त में एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संयुक्त बैठक में उठाए गए बिंदु अधिकतर वहीं हैं जो उनके द्वारा पहले उठाए गए थे। उनके द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु, फिर भी, संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) अधिक गहराइयों तक लगातार अनुरक्षण करके टर्मिनल प्रचालक बड़े-बड़े पार्सल आकार ला पा रहा है। इससे टर्मिनल क्षमता में वृद्धि हुई है। फिर भी, यह नोट किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त किया गया 4.32 मिलियन टन का माल दुलाई एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अधिक गहरे ड्राफ्ट उपलब्ध करवाने के बाद ही संभव हो पाया। अतएव, 4.65 मिलियन टन का प्रोजेक्शन उचित जाना पड़ता है। एमओपीटी, प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रोजेक्टेड माल दुलाई को स्वीकार करता है।
- (ii) **सीएचएलडी लेवी का भुगतान:**  
एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल, दोनों, सीएचएलडी लेवी के भुगतान पर अपने पिछलेरूख पर ही जोर दिया है। एमओपीटी ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को सीएचएलडी का भुगतान जारी रखने की अनुमति प्रदान करे क्योंकि यह परस्पर सहमति के आधार पर है। चूंकि दोनों पक्षकार परस्पर सहमत हो चुके हैं, इन्होंने उस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक निवेश लागत के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है और जोर दिया है कि यदि प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के लिए निवेश -लागत के रूप में वास्तविक सीएचएलडी लेवी भुगतान की अनुमति प्रदान करता है तो एसडब्ल्यूपीएल अपना मध्यवस्थता अनुरोध वापिस ले लेगा और एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी का भुगतान जारी रखेगा।
- (iii) **एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से वसूल की जा रही अनुरक्षण निकर्षण लागत**  
यह सुनिश्चित है कि एसडब्ल्यूपीएल वास्तव में एमओपीटी को भुगतान कर रहा है, चाहे विरोध जताते हुए सही, जबतक एसडब्ल्यूपीएल अनुरक्षण निकर्षण लागत का भुगतान करता रहेगा तब तक पत्तन को इस पर कोई आपत्ति नहीं होगी यदि उस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए निवेश लागत (इन्पुट कॉस्ट) के रूप में विचार किया जाता है। तथापि, मध्यस्थता आवेदन के परिणाम पर निर्भर करते हुए प्रशुल्क की वसूलियों में समुचित समायोजन करवाना पड़ेगा और प्रदान किया जाएगा।
- (iv) **सामान्य/साझा उपयोगकर्ता सुविधा : सड़क मार्ग से रिक्तीकरण के लिए कोयला प्रहस्तन सुविधा निर्माण करना ,**  
(क) एमओपीटी अपने उस विचार पर दृढ़ है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) न तो 5/6 बर्थों पर स्थित टर्मिनलों के प्रचालनों के लिए कोई पैरामीटर निर्धारित कर सकता है और न ही ये सड़क मार्गों कार्गो के प्रहस्तन पर कोई पाबंदी लगा सकता है। एमओपीटी की समझ में टर्मिनल प्रचालक से अपेक्षित था कि वह सड़कमार्ग से रिक्तीकरण के लिए सुविधा समेत साझा उपयोगकर्ता सुविधा का निर्माण करें।  
(ख) एसडब्ल्यूपीएल ने आग्रह किया है कि लाइसेंस एग्रीमेंट में केवल रेल मोड द्वारा कार्गो का परिवहन परिकल्पित किया गया है और सड़क मार्ग, रेल मोड का विनिर्देश नहीं किया गया है।  
(ग) गोवा में मुंबई उच्च न्यायालय के निर्देशों के परिणामस्वरूप तत्कालीन माननीय सचिव (पोत परिवहन) ने यह देखा कि एसडब्ल्यूपीएल को, सड़क मार्ग से कार्गो खाली करवाने हेतु प्रदूषण मुक्त और कार्यक्षम सुविधा प्रदान करने के लिए लगभग 10,000 वर्ग मीटर और भूमि की आवश्यकता हो सकती है। एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि जब तक 10,000 वर्गमीटर का कथित क्षेत्रफल उपलब्ध नहीं करवा दिया जाता है, तब तक सड़क -मार्ग से कार्गो प्रहस्तन के लिए सुविधा का सृजन करना मुश्किल होगा।

(घ) एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी उल्लेख किया है कि सड़क -मार्ग से कार्गो की उल्लेखनीय मात्रा खाली करवाने के लिए वर्तमान सड़क नेटवर्क और एमओपीटी से उसका सड़क - संपर्क उपलब्ध नहीं है। विचार विमर्श के बाद एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी की राय बनी है कि यह सुनिश्चित करने के लिए इस नज़रिए से इस मामले पर और अधिक विचार किए जाने की आवश्यकता है कि या सड़क - मार्ग से कार्गो-प्रहस्तन सुविधाएं वास्तव में सृजित/निर्माण की जा सकती है। यह भी नोट किया गया था कि शेष 5.2 कि. मी. लम्बा 4 लेन वाला पत्तन जोड़मार्ग एनएच 17 बी सादा जंक्शन तक पूरा हो जाने के साथ एमओपीटी तक सड़क-संपर्क भविष्य में उल्लेखनीय रूप से सुधर जाने की संभावना है। किन्तु, समय सीमा के बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता क्योंकि गोवा की राज्य सरकार सड़क के पूरा होने का प्रखर विरोध कर रही है।

4 इससे पहले दिनांक 20 जुलाई 2010 के अपने पत्र द्वारा एमओपीटी ने और दिनांक 29 जुलाई 2010 के अपने पत्र द्वारा एसडब्ल्यू पीएल ने, एमओपीटी को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सीएचएलडी लेवी के भुगतान के बारे में निम्नलिखित स्थिति वर्णन की :-

क्र. सं.	एमओपीटी की टिप्पणियां	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(क)	<p>लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल को गीयर्ड पोतों का प्रहस्तन करने की इजाजत नहीं है। इसको ध्यान में रखते हुए एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ऐसे प्रहस्तन पर आपत्ति की थी। किंतु, सीएचएलडी लेवी की भुगतान की शर्त पर एसडब्ल्यूपीएल को बाद में, स्टील की क्वाइल्स निर्यात करने हेतु गीयर्ड पोतों का प्रहस्तन करने की अनुमति दी गई थी क्योंकि इससे इस प्रकार के प्रहस्तन से सीएचएलडी कामगारों को रोजी -रोटी का नुकसान होता था। जैसाकि इस गतिविधि से पत्तन को राजस्व का नुकसान था, एमओपीटी का विश्वास है कि एसडब्ल्यूपीएल उसे नुकसान की भरपाई के रूप में सीएचएलडी लेवी का भुगतान करे। इस मुद्दे, पर एसडब्ल्यूपीएल माध्यस्थन (आर्बिट्रेशन) में चला गया और लेवी का भुगतान विरोध के तहत कर रहा है। किंतु, एसडब्ल्यूपीएल का कहना है कि यदि प्राधिकरण इस लेवी को इन्पुट-कॉस्ट के रूप में अनुमत करता है तो वह अपना माध्यस्थन आवेदन वापिस ले लेगा। जैसाकि लेवी, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान की जा रही है, तो एमओपीटी को कोई आपत्ति नहीं होगी, तो यदि इस वस्तु के लिए इसके प्रशुल्क का संशोधन करते समय सीएचएलडी लेवी को इन्पुट लागत समझा जाता है।</p>	<p>(i) पोत की मशीनरी उपयोग करने के अधिकार से संबंधित, लाइसेंस एग्रीमेंट की धारा 6.1.6 कहती है "लाइसेंसधारी को पोत की मशीनरी का, जब भी आवश्यकता हो उपयोग करने का अधिकार होगा।" लाइसेंस एग्रीमेंट में अनुबंध स्पष्ट रूपसे एसडब्ल्यूपीएल को, जब भी उसे आवश्यक लगे, पोत की मशीनरी का उपयोग करने का मुक्त, संपूर्ण और स्पष्ट अधिकार प्रदान करता है।</p> <p>(ii) लाइसेंस धारक की अनिवार्यता से संबंधित, लाइसेंस एग्रीमेंट की धारा 6.1.1 (जी): लाइसेंसयुक्त परिसर के भीतर वे सभी सेवाएं निष्पादित करना और हाथ में लेना जिन सेवाओं के निष्पादन और हाथ में लिए जाने की, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा के अंतर्गत एक लाइसेंस प्रदाता से अपेक्षा की जाती है।</p> <p>(iii) महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 की उप-धाराओं 3 और 3 ए के साथ पठित धारा 6.1.1 (जी) यह पूरी तरह स्पष्ट करती है कि बोर्ड ने उपधारा। में वर्णित सेवाओं में से निष्पादित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल को अधिकृत किया है। यह नोट किया जाना है कि लाइसेंस एग्रीमेंट को केंद्र सरकार ने अनुमोदन प्रदान किया है और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल को बोर्ड की सेवाएं प्रदान करने की शक्तियां प्राप्त हैं"</p> <p>(iv) हस्तक्षेप न करने के संबंध में लाइसेंस एग्रीमेंट की धारा सं. 9.3 कहती है:- "इस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अधीन लाइसेंस प्रदाता जन स्वास्थ्य की रक्षा और</p>

		<p>सुरक्षा हेतु अथवा सांविधिक कर्तव्यों के निर्वहन के लिए आवश्यक होने के अलावा टर्मिनल के डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत के कार्य में न तो हस्तक्षेप करेगा और न ही किसी प्रकार की बाधा खड़ी करेगा, लाइसेंसधारक के अनुरोध पर लाइसेंस -प्रदाता, टर्मिनल में तीसरे पक्ष द्वारा पैदा किए गए हस्तक्षेप को दूर करने के लिए अपनी ओर से अधिकतम प्रयास करेगा।"</p> <p>(v) लाइसेंस एग्रीमेंट की "निविघ्नता" से संबंधित धारा 9.6 कहती है, "लाइसेंस प्रदाता यह सुनिश्चित करेगा कि पत्तन का निर्माण/विकास और प्रचालन, टर्मिनल निर्माण/विकास और प्रचालन पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं डालेगा अथवा (उनके इस कार्य में) कोई रूकावट नहीं डालेगा।" ये दो धाराएं यथा, 9.3 और 9.6 एमओपीटी को टर्मिनल के प्रचालन में हस्तक्षेप करने की या रूकावट डालने की अनुमति प्रदान नहीं करती। एसडब्ल्यूपीएल, पोत के गीयर्स का उपयोग नहीं कर सकता और यदि ऐसा किया जाता है तो एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी को सीएचएलडी का भुगतान करे अथवा सीएचएलडी श्रमिकों को काम पर लगाए, एमओपीटी ने इस बेबुनियाद कारण से एसडब्ल्यूपीएल को विवश किया कि वह विरोध जताते हुए ही सही, जब कभी स्टील कार्गो के प्रहस्तन के लिए पोत के उपकरणों का उपयोग करे, एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करे एमओपीटी का यह कृत्य लाइसेंस एग्रीमेंट की धाराओं 9.3 और 9.6 के प्रावधानों के अनुसार नहीं था।</p> <p>(vi) एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी सूचित किया कि एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल प्रचालक है और उससे अपेक्षा नहीं की जाती कि वह कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवेडोर अथवा सीएचएलडी श्रमिकों की सेवाएं न ले।</p> <p>(vii) जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल के सभी अनुरोध एमओपीटी द्वारा अस्वीकृत कर दिए गए थे, एसडब्ल्यूपीएल के पास विवाद खड़ा करने और लाइसेंस एग्रीमेंट की प्रासंगिक धारा 14 के अंतर्गत मामले को माध्यस्थन के लिए भेजने के सिवाय कोई विकल्प नहीं बचा था।</p>
--	--	--

		<p>(viii) माध्यस्थन प्रक्रिया के दौरान (जो अभीजारी है), एमओपीटी ने माध्यस्थन प्रक्रियाओं में यूनियनों को भी एक पक्ष बनाने का प्रयास किया। एमओपीटी के इस प्रस्ताव को विद्वान मध्यस्थ ने अस्वीकृत कर दिया।</p> <p>(ix) एसडब्ल्यूपीएल, अभी तक एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी की मद में रु. 59.00 लाख से अधिक का भुगतान, विरोध के अंतर्गत कर चुका है।</p> <p>(x) इस प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि, तब पोट के गियर्स का उपयोग किया जा रहा हो, उस समय प्रशुल्क संशोधित करते सीएचएलडी लेवी को इन्पुट लागत के रूप में शामिल करें।</p> <p>(xi) एसडब्ल्यूपीएल को यह भी बताना है कि एमओपीटी ने यह रूख अपनाया था कि लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों की नजर में एसडब्ल्यूपीएल से न तो सीएचएलडी श्रमिकों को काम पर लगाने की अपेक्षा की जाती है और न ही सीएचएलडी लेवी का भुगतान करने की अपेक्षा की जाती है। इस रूख/दृष्टिकोण को बाद में अज्ञात कारणों से पलट दिया गया।</p>
--	--	--

- 8.1 दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्रों के माध्यम से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के एस डब्ल्यूपीएल और एमओपीटी द्वारा उत्तर प्रस्तुत कर दिए गए हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 20 अगस्त 2010 और तदनन्तर दिनांक 31 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम में अपने जवाब भेजे थे।
- 8.2 हमारे द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से पूछे गए प्रश्न और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उनके उत्तर सारणी रूप में नीचे दिए जा रहे हैं:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उत्तर
क	<b>वित्तीय/लागत विवरणियां</b>	
(1)	<p>चूंकि 2010 का वर्ष समाप्ति की ओर पहुंच चुका है, वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों को एसडब्ल्यूपीएल के चार्टर्ड एकाउन्टेंटों द्वारा प्रमाणित वार्षिक लेखा में वर्णित आंकड़ों से मिलान करते हुए वास्तविकों से अद्यतन किया जाए। वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति भी भेजी जाए। साथ ही, वित्तीय वर्ष 2010-11 के पहले तीन महिनों, यथा अप्रैल 2010 से जून 2010 तक के, चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविकों और जुलाई 2010 से मार्च 2011 तक 9 महिनों के अनुमान प्रस्तुत करें और लागत विवरणी को तदानुसार अद्यतन करें। अनवर्ती वर्षों के अनुमानों की भी समीक्षा की जाए, और यदि आवश्यक हो तो वास्तविकों के संदर्भ से सुधार किया जाए।</p> <p>(वास्तविक प्रस्तुत किए जाने है)</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में आंकड़ों को वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अद्यतन कर दिया गया है जैसाकि 2009-10 के आडिटेड वार्षिक लेखा में सूचित किया गया है।</p> <p>वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की प्रति प्रस्तुत है।</p>

(2)	<p>लागत विवरणी में वर्णित कुल आय, प्रचालन लागतों का कुल योग, मूल्य ह्रास उपरिव्यय वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रदत्त आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल की गई अद्यतन लागत विवरणी में विचार किए गए ब्याज और कर से पहले शुद्ध अधिशेष के साथ वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-2010 के लिए एसडब्ल्यूपीएल की वित्तीय विवरणी में कराधान से पहले लाभ का मेलमिलाप(रिकॉन्सिलिएशन) करते हुए, कृपया एक विवरणी प्रस्तुत करें।</p>	<p>मेल मिलाप (रिकॉन्सिलिएशन) विवरणी प्रस्तुत है।</p>
(3)	<p><b>यातायात</b></p>	
(i)	<p>वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए वार्षिक यातायात 4.40 मिलियन टन और 4.63 टन बताया गया है जो दर्शाता है कि वर्ष 2008-09 में, वैश्विक मंदी के दौर में भी यातायात में लगभग 5 % की बढ़वार अर्जित की गई। इस संदर्भ में उन कारणों का औचित्य बताइए जिनके कारण वर्ष 2008-09 में सूचित किए गए यातायात के संदर्भ में यातायात वर्ष 2010-11 में घटकर 4.15 मिलियन टन (अर्थात् 10% गिरावट) और 2011-12 में 4.45 मिलियन टन (अर्थात् 3.9% गिरावट) रह गया। विभिन्न उद्योगों में अपेक्षित वृद्धि के अनुरूप सामान्यतौर पर यातायात में भी वृद्धि अपेक्षित होती है। भुस्वामी पत्तन-मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने पत्र सं. एफ ए/कास्ट/12/2010/92 दिनांक 29 मार्च 2010 (एसडब्ल्यूपीएल को हमारे पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2010 के द्वारा अग्रेषित) के माध्यम से टिप्पणी की है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजेक्टेड यातायात कम है। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्थ सं. 5 और 6 का प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदलो स्टील लिमिटेड की आवश्यकता शीघ्र ही दोगुनी होने वाली है।</p> <p>उपरोक्त बिंदुओं के प्रकाश में एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजेक्शनों की समीक्षा करे और उन्हें संशोधित करें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 में वास्तविक यातायात, 2008-09 के यातायात 4.63 मिलियन मी. ट. की तुलना में 4.32 मिलियन मीटरिक टन था जो 7% कम था। यातायात में यह कमी पर्याप्त संख्या में रैंक्स न मिल पाने के कारण और इस वजह से कार्गो के धीमीगति और कम मात्रा में बाहर जाने के कारण आई। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के यातायात प्रोजेक्शन बदल दिए गए हैं और ये वर्ष 2010-11 में 4.65 मिलियन मी.ट., 2011-12 में 4.65 मिलि. मी. ट. और 2012-13 में 5.25 मिलियन मी. टन अनुमानित किया गया है। हालांकि जेएसडब्ल्यू स्टील लिमि. आने वाले वर्षों में अपनी क्षमता बढ़ाने वाला है किन्तु इससे एसडब्ल्यूपीएल कार्गो में वृद्धि नहीं होने वाली है।</p> <p>यह रूकावट/बाधा रेलवे द्वारा अपर्याप्त मात्रा में रैंक्स उपलब्ध करवाने के कारण आ रही है। जैसाकि गोवा में रैंक्स की उपलब्धता संदिग्ध है जेएस डब्ल्यू स्टील लिमि. ने 5 मिलियन टन वार्षिक के लिए कृष्णापतनम् पत्तन कम्पनी लिमिटेड से पहले ही एक अनुबंध कर लिया है। 2008-09 में 1392 और 2009-2010 में 1276 रैंक्स उपलब्ध थे। कम रैंक्स होने के बावजूद टर्मिनल पर भंडारण टर्न अराउंड 26 बार से अधिक रहा है। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में यातायात प्रोजेक्शन संशोधित कर दिए गए हैं।</p>

(ii)	चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और सिंगल रेल पर निवेश करके रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहस्तित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त यातायात की मात्रा दर्शाएं यह भी दर्शाएं की क्या इसे यातायात प्रोजेक्शनों में स्वीकार किया गया है।	चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और एक सिंगल लाइन, वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध में प्रचालित किए जाने की उम्मीद है। इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ, वर्ष 2009-10 में प्रहस्तित यातायात से वर्ष 2011-12 में 0.33 मिलि. मी. ट. और वर्ष 2012-13 में 0.92 मिलि. मी. टन. अतिरिक्त यातायात प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद है। इसी पर यातायात प्रोजेक्शनों में भी विचार किए गया है।
(iii)	फार्म 2 ए में प्रस्तुत किए गए यातायात विवरणों की जांच करने पर पाया गया कि यातायात प्रोजेक्शन, मुख्य रूप से कोयला एवं कोक कार्गो के संदर्भ से, वर्ष 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 4.00 मिलियन टन और 4.24 मिलियन टन से वर्ष 2010-11 और वर्ष 2011-12 में अनुमानतः गिरकर क्रमशः 3.55 मिलियन टन और 3.95 मिलियन टन होने वाला है। पिछले वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात की तुलना में कोयले और कोक का यातायात कम प्रोजेक्ट करने का औचित्य किए जाने की आवश्यकता है, विशेष कर पत्तन द्वारा की गई टिप्पणी के प्रकाश में कि प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदल स्टील लिमिटेड द्वारा यातायात की मात्रा दोगुना किए जाने की उम्मीद है।	2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के भीतर कोयला और कोक का यातायात अपेक्षाकृत कम प्रोजेक्ट करने का कारण पर्याप्त संख्या में रैक्स की उपलब्धता न होना है, जैसा ऊपर 3 (i) में बताया गया है। कार्गो को रवाना करने संबंधी बाधाओं के चलते जेएसडब्ल्यू स्टील लिमि. की बढ़ती हुई कार्गो - आवश्यकताओं का एसडब्ल्यूपीएल लाभ नहीं उठा पाएगा और वैसे भी, जेएसडब्ल्यू स्टील लिमि. ने केपीसीएल के साथ एक दीर्घकालिन समझौते पर हस्ताक्षर कर लिए हैं।
(iv)	2010-11 में एचआर क्वाल्स/स्लैब का यातायात अगले 2 वर्षों में 4 लाख टन से 3 लाख टन प्रोजेक्ट करने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	आने वाले वर्षों में स्टील का निर्यात उल्लेखनीय रूप से कम होने की संभावना है और इसकी अधिकतर बिक्री/खपत स्वदेश में ही होगी। इसलिए, टर्मिनल के उपयोगकर्ता द्वारा प्रदत्त आंकड़ों पर आधारित एचआर क्वाइल्स/स्लैब्स के प्रोजेक्शन उपलब्ध करवाए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में यातायात प्रोजेक्शनों में परिवर्तन किया गया है।
(v)	एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आब्जर्वेशन के प्रकाश में, आय अनुमानों में अनुरूप सुधार के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजेक्शनों की समीक्षा कर सकता है।	पहले से प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में आय विवरणियों में अनुरूप परिवर्तनों के साथ यातायात प्रोजेक्शनों में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए हैं।
(vi)	विदेशगामी पोतों की संख्या, 2008-09 में 86 से गिराकर 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजेक्शनों की समीक्षा कर सकता है।	पहले से प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में, आय विवरणियों में अनुरूप परिवर्तनों के साथ यातायात प्रोजेक्शनों में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए हैं।

(vii)	<p>एसडब्ल्यूपीएल बर्थ सं. 5 ए और 6 ए पर वास्तव में प्रहस्तित पोतों का औसत जीआरटी और पिछले 3 वर्षों यथा 2007-08 से 2009-10 तक में प्रहस्तित पोतों की संख्या दो स्लैबों यथा, 30000 जीआरटी से कम और 30,000 जीआरटी में प्रस्तुत करें।</p> <p>अगले 5 वर्षों में यथा 2010-11 से 2012-13 तक बर्थ सं. 5 ए और 6 ए में प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों का औसत जीआरटी और पोतों की संख्या भी दी जाए।</p>	<p>पिछले 3 वर्षों में एसडब्ल्यू पीएल द्वारा वास्तव में प्रहस्तित पोतों का औसत जीआरटी निम्नानुसार है:-</p> <table border="1" data-bbox="1034 367 1442 725"> <thead> <tr> <th colspan="5">6 में पोतों का जीआरटी</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पोतोंकी संख्या</th> <th>औसत 30000 ने कम</th> <th>पोतों की संख्या</th> <th>औसत 30000 से अधिक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>63</td> <td>41084.40</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>4</td> <td>24330.75</td> <td>65</td> <td>39146.26</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>66</td> <td>39099.37</td> </tr> </tbody> </table>	6 में पोतों का जीआरटी					वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक	2009-10	शून्य	शून्य	63	41084.40	2008-09	4	24330.75	65	39146.26	2007-08	शून्य	शून्य	66	39099.37			
6 में पोतों का जीआरटी																														
वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक																										
2009-10	शून्य	शून्य	63	41084.40																										
2008-09	4	24330.75	65	39146.26																										
2007-08	शून्य	शून्य	66	39099.37																										
		<table border="1" data-bbox="1034 734 1442 1095"> <thead> <tr> <th colspan="5">5 में पोतों का जीआरटी</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पोतोंकी संख्या</th> <th>औसत 30000 ने कम</th> <th>पोतों की संख्या</th> <th>औसत 30000 से अधिक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>27</td> <td>8778</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>14</td> <td>21803.21</td> <td>3</td> <td>31322.33</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>9</td> <td>17068.78</td> <td>1</td> <td>3104700</td> </tr> </tbody> </table>	5 में पोतों का जीआरटी					वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक	2009-10	27	8778	शून्य	शून्य	2008-09	14	21803.21	3	31322.33	2007-08	9	17068.78	1	3104700			
5 में पोतों का जीआरटी																														
वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक																										
2009-10	27	8778	शून्य	शून्य																										
2008-09	14	21803.21	3	31322.33																										
2007-08	9	17068.78	1	3104700																										
		<p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान बर्थ सं. 5 ए और बर्थ सं. 6 ए में प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों का औसत जीआरटी निम्नलिखित है :-</p> <table border="1" data-bbox="1034 1317 1410 1823"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>बर्थ सं.</th> <th>30,000 से कम औसत की संख्या</th> <th>30,000 से अधिक औसत पोतों की संख्या</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>5ए</td> <td>14</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>5 ए</td> <td>16</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>5 ए</td> <td>18</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6 ए</td> <td>शून्य</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>6 ए</td> <td>शून्य</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>6 ए</td> <td>शून्य</td> <td>67</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	बर्थ सं.	30,000 से कम औसत की संख्या	30,000 से अधिक औसत पोतों की संख्या	2010-11	5ए	14	शून्य	2011-12	5 ए	16	शून्य	2012-13	5 ए	18	शून्य	2010-11	6 ए	शून्य	56	2011-12	6 ए	शून्य	59	2012-13	6 ए	शून्य	67
वर्ष	बर्थ सं.	30,000 से कम औसत की संख्या	30,000 से अधिक औसत पोतों की संख्या																											
2010-11	5ए	14	शून्य																											
2011-12	5 ए	16	शून्य																											
2012-13	5 ए	18	शून्य																											
2010-11	6 ए	शून्य	56																											
2011-12	6 ए	शून्य	59																											
2012-13	6 ए	शून्य	67																											
4.	<b>क्षमता</b>																													
	(i) फार्म 2 ए कहता है कि लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार टर्मिनल की क्षमता 5 मिलियन टन है। लाइसेंस एग्रीमेंट कहता है कि 5 मिलियन टन तो न्यूनतम गारंटीड माल दुलाई है जो लाइसेंसधारी को	एसडब्ल्यूपीएल ने, इष्टतम स्टेकयार्ड क्षमता के आधार पर न कि इष्टतम बर्थ क्षमता के आधार पर 5 मिलियन टन प्रति वर्ष टर्मिनल क्षमता																												

	<p>अर्जित करनी है। इस संदर्भ में यह उल्लेख करना उचित होगा कि न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई ही टर्मिनल की क्षमता नहीं है। असल में तो क्षमता हमेशा न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई से अधिक ही होती है।</p>	<p>निर्धारित की है। एसडब्ल्यूपीएल के पास भंडारण क्षेत्र के रूप में 30,000 वर्ग मीटर उपलब्ध है। 5 के भंडारण अवयव और 26 के वर्तमान भंडारण टर्नओवर अनुपात के साथ एसडब्ल्यूपीएल लगभग 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष की माल दुलाई प्राप्त कर सकता है। सुधरी हुई रैंक्स आपूर्ति के आधार पर 34 टर्नअराउंड्स की कल्पना के आधार पर 5 मिलियन मीटरिकटन प्रति वर्ष पर टर्मिनल क्षमता निर्धारित की गई है।</p> <p>इसके अलावा, अन्य पत्तनों/टर्मिनलों में बल्क कार्गो के लिए औसत भंडारण टर्न-अराउंड लगभग 12 गुना है।</p>															
	<p>(ii) हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी वर्तमान टर्मिनलों पर लागू नहीं होते हैं, केवल क्षमता के निर्धारण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 की मार्गदर्शियों में प्रदत्त दृष्टिकोण का अनुपालन किया है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत क्षमता के अनुमान के संदर्भ से निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है:</p> <p>(क) प्रस्ताव का पैरा 5.3.5 कहता है कि टर्मिनल 5 ए की इष्टतम क्वे क्षमता 5.62 मिलियन और 6 ए की 2.30 मिलियन टन है। किन्तु, गणना कुछ अलग ही आंकड़े देती है।</p> <p>इसके अलावा, पैनामैक्स एवं हैंडीमैक्सपोत से भाग और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए शिप-डे-आउटपुट के आधार पर टर्मिनल 5 ए की इष्टतम क्वे क्षमता 5.18 मिलियन टन प्रतिवर्ष आती है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यह 3.83 मिलियन टन प्रति वर्ष दिखाई गई है। इसके बारे में क्षमता की गणना में असंगतता दूर की जाए।</p>	<p>(क) यह हमारी ओर से टाइप करते समय हो गई भूल है और संशोधित प्रस्ताव में आवश्यक शुद्धियां लगा ली गई है।</p>															
	<p>(ख) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी पैनामैक्स पोत के जरिए कोयला प्रहस्तन हेतु उतराई-दर 35000 टन प्रतिदिन प्रदान करते हैं जबकि एसडब्ल्यूपीएल ने पैनामैक्स पोत के लिए शिप-डे-आउटपुट बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के लिए क्रमशः 25000 टन और 30,000 टन विचार किया है। उपलब्ध बैंचमार्क से कम उत्पादकता दर पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(ख) एसडब्ल्यूपीएल ने 3 मोबाइल हार्बर क्रेन काम में इस्तेमाल की हैं जबकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी कोयला उतारने के लिए शिप-डे-लोडर्स पर आधारित हैं।</p>															
	<p>(ग) पिछले तीन वर्षों के लिए पैनामैक्स/हैंडीमैक्स पोत द्वारा कार्गो मर्दों में से प्रत्येक के प्रहस्तन के लिए औसत उतराई दर और औसत लदान दर प्रदान करें। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपयोग में लाए जाने हेतु प्रस्तावित दो नए मोबाइल अन्लोडरों पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित उत्पादकता स्तर भी प्रस्तुत किया जाए। कृपया दिखाएं कि बर्थ किराया आय के अनुमान में अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित औसत उत्पादकता पर विचार किया जाता है।</p>	<p>(ग) पिछले 3 वर्षों की औसत उतराई दर और लदान दर निम्नानुसार है:</p> <table border="1" data-bbox="1034 1659 1414 1895"> <thead> <tr> <th colspan="3">औसत उतराई-दर मी.ट.पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पैनामैक्स</th> <th>हैंडीमैक्स</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>28692</td> <td>14233</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>28025</td> <td>22370</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>28723</td> <td>22820</td> </tr> </tbody> </table>	औसत उतराई-दर मी.ट.पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में			वर्ष	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	2009-10	28692	14233	2008-09	28025	22370	2007-08	28723	22820
औसत उतराई-दर मी.ट.पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में																	
वर्ष	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स															
2009-10	28692	14233															
2008-09	28025	22370															
2007-08	28723	22820															

		औसत लदान-दर मी.ट. पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में										
		वर्ष	पैनामेक्स	हैंडीमेक्स								
		2009-10	शून्य	5947								
		2008-09	शून्य	8471								
		2007-08	शून्य	7987								
		मोबाइल अनलोडरों की प्रभावोत्पादकता को तब तक महसूस नहीं किया जा सकता जब तक कि रैक्स की स्थिति में सुधार नहीं आ जाता।										
एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित उत्पादकता सुधार को विशेष रूप से रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार और प्रस्तावित प्रहस्तन उपकरण के बदल जाने से कार्गो की रिक्तीकरण रवानगी प्रक्रिया में अपेक्षित सुधार को ध्यान में रखकर, अलग-अलग दिखाया जाए।		बर्थ किराया आय, बर्थ 6 ए के लिए 27500 मी.ट. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी और बर्थ 5 ए के लिए 8000 मी. टी. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी की औसत उतराई दर पर विचार करते हुए परिगणित की गई है। टर्न अराउंड अनुपात लगभग 8 गुना बढ़ जाएगा और उसी को 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए प्रोजेक्शनो में फैक्टर किया गया है।										
(घ) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्थ संख्या 5 ए एवं 6 ए कोयला/कोक के अलावा कार्गो, जैसे चूना पत्थर, एच आर क्वायल/सिल्लियां इत्यादि भी प्रहस्तित करते हैं। प्रहस्तन दर, प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करते हुए बदलती रहेगी। इष्टतम क्षमता निर्धारण इस बिन्दु पर जोर दे सकता है।		(घ) कोयले से इतर कार्गो की औसत उतराई दर, कोयले की औसत उतराई दर से कम होगी। इसलिए, यदि विभिन्न कार्गो की उतराई दर पर विचार किया जाए तो इष्टतम क्षमता घट जाएगी।										
(ङ) लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि एसडब्ल्यूपीएल को टर्मिनल के निर्माण के लिए 60500 वर्गमीटर का जल क्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर का थल क्षेत्र आबंटित किए गए थे। 33000 वर्गमीटर का कुल स्टेकिंग क्षेत्रफल, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार में लिया गया है, लाइसेंस एग्रीमेंट में अनुबंधित से मेल नहीं खाता। संदर्भित क्षेत्रफलों में भिन्नता के कारण स्पष्ट किए जाएं।		(ङ) लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार उपलब्ध करवाए गए कुल क्षेत्रफल 100700 वर्गमीटर में से 11700 वर्गमीटर बर्थों के निर्माण के लिए इस्तेमाल कर ली गई है। लगभग 57000 वर्गमीटर क्षेत्रफल सामुग्री प्रहस्तन प्रणाली, रैकर रिक्लेमर और बैगन लोडिंग, ट्रैक्स, सड़के, बंद आदि खड़े करने के लिए उपयोग किए गए हैं। शेष बचा 32000 वर्ग मीटर कार्गो को रखने के लिए उपलब्ध है, जिसमें से केवल 30,000 वर्ग मीटर ही मशीनों के द्वारा भंडारण के लिए व्यावहारिक रूप से उपयोग में लाया जा सकता है। इसी के भीतर एसडब्ल्यूपीएल साफ मौसम में 14 मीटर ऊंचा तक भंडारण करता आ रहा है।										
(च) पिछले तीन वर्षों के दौरान एसडब्ल्यूपीएल 2007-08 से 2009-10 द्वारा अर्जित किया गया है दैनिक कार्गो रिक्तीकरण/रवानगी का औसत और, इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम और इसके पूरक उपकरण के साथ सिंगल रेल लाइन के प्रचालित हो जाने के बाद अपेक्षित कार्गो-खानगी प्रस्तुत करें।		(च) पिछले 3 वर्षों में प्राप्त की गई औसत दैनिक कार्गो रवानगी :-										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>औसत दैनिक खानगी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>12488 मी. ट.</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>13210 मी. ट.</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>11722 मी. ट.</td> </tr> </tbody> </table>			वर्ष	औसत दैनिक खानगी	2007-08	12488 मी. ट.	2008-09	13210 मी. ट.	2009-10	11722 मी. ट.
वर्ष	औसत दैनिक खानगी											
2007-08	12488 मी. ट.											
2008-09	13210 मी. ट.											
2009-10	11722 मी. ट.											

		इन - मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम के साथ सिंगल लाइन के प्रचालन में आने के बाद औसतन, 16000 मी. ट. की रवानगी हासिल की जा सकती है वशर्त रेलवे द्वारा औसतन 5 रैंक्स उपलब्ध - करवाए जाएं।									
	(छ) भुर्गाव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 4.7 टन प्रति वर्गमीटर के भंडारण अवयव और 20 के वार्षिक टर्नओवर अनुपात पर एमओपीटी द्वारा सूचित की गई, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित परिमापकों, यथा 5 टन प्रति वर्गमीटर के भंडारण और 25.6 से 26.3 के टर्न ओवर की स्थिति के आधार पर विचार किया गया था। उपरोक्त की तुलना में इष्टतम यार्डक्षमता की गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब विचार किया गया भंडारण अवयव व 5 टन प्रति वर्गमीटर और टर्नओवर अनुपात 18 का है जो एमओपीटी द्वारा पहले बताई गई स्थिति से उल्लेखनीय रूप से भिन्न है।  इष्टतम यार्डक्षमता गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए परिमापकों का औचित्य सिद्ध करने के लिए वास्तविक भंडारण अवयव और पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक प्रमुख कार्गो समूह के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब प्राप्त किए गए टर्नओवर प्रस्तुत किए जाए।	(छ) यह हमारे स्तर पर हो गई टाइपिंग संबंधी एक भूल/गलती है। एसडब्ल्यूपीएल 5 टन प्रति वर्ग मीटर पर भंडारण कर सकता है और लगभग 26 गुना का टर्न ओवर अनुपात अर्जित किया जा सकता है। यह और अधिक बढ़ सकता है बशर्त रेलवे द्वारा पर्याप्त संख्या में रैंक्स उपलब्ध करवाए जाएं।  जो विवरण प्रस्तुत किए बताए गए हैं, वे संलग्न नहीं हैं।									
	(ज) एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आब्जर्वेशन के प्रकाश में और प्रत्येक वर्ष के दौरान तैनात किए गए उपकरण/एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए भी इष्टतम क्वे और यार्ड क्षमताओं की समीक्षा करे और उनमें संशोधन करें।	(ज) यथार्थपरक यार्डक्षमता 4 मिलि. मी. ट. प्रति वर्ष पर विचार की गई है। यदि रैंक्स उपलब्ध हो जाते हैं तो क्षमता और भी सुधर सकती है जैसाकि पिछले वर्षों के प्रदत्त आंकड़ों से देखा जा सकता है:- <table border="1" data-bbox="1034 1211 1417 1451"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>रैंकों की संख्या</th> <th>प्रहस्तित कार्गो</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>1392</td> <td>4.63 मि. मीटर</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1276</td> <td>4.32 मि.मीटर.</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	रैंकों की संख्या	प्रहस्तित कार्गो	2008-09	1392	4.63 मि. मीटर	2009-10	1276	4.32 मि.मीटर.
वर्ष	रैंकों की संख्या	प्रहस्तित कार्गो									
2008-09	1392	4.63 मि. मीटर									
2009-10	1276	4.32 मि.मीटर.									
(5)	<b>आय अनुमान</b>										
	(i) एमओपीटी ने आब्जर्व किया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय कम होती जा रही है जो मुख्यरूप से यातायात प्रोजेक्शनों को कम करते जाने के कारण है। आय अनुमान की समीक्षा की जाए और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात अनुमान की समीक्षा हेतु हमारे आब्जर्वेशन की दृष्टि से उसे संशोधित किया जाए।  (ii) 2009-09 में वास्तव में अर्जित बर्थ किराया आय रु. 2887 लाख से, अनुमानित रूप से वर्ष 2010-11 में रु. 1958 लाख (32 % कम ) और 2011-12 में रु. 2103 लाख (27% कम) होने वाली है। बर्थ किराया आय में अनुमानित गिरावट कार्गो यातायात /पोत यातायात में उत्तार-चढ़ाव के अनुरूप नहीं है। जैसाकि बर्थ किराया पोत के जीआरटीके संदर्भ से लगाया जाता है, अब यदि टर्मिनल पर बड़े	(i) जैसाकि 3 (i) में ऊपर बताया गया है, यातायात प्रोजेक्शन यथार्थ परक है। इसके अलावा जैसाकि बर्थ सं. 7 और 11 कोयला कार्गो के लिए विकसित किए जा रहे हैं, रैंकों की उपलब्धता और ब्रेगान्जा घाट की क्षमता इसमें मुख्य भूमिका निभाएंगे।  (ii) बर्थ किराया आय, वर्ष 2009-10 में रु. 2919 लाख से गिरकर वर्ष 2010 -11 में रु. 2109/- लाख रह जाने की प्रत्याशा/अपेक्षा है। इसका कारण 2010-13 तक की अवधि के लिए प्रस्ताव में विचार की जा रही बढ़ती हुई उत्पादकता है। यद्यपि बर्थ किराया, पोत के									

	आकार को पोतों के पहुंचने की भी संभावना हो तो भी आय उल्लेखनीय रूप से नहीं गिरेगी। इसलिए, बर्थ किराया आय में अनुमानित कमी का औचित्य बताया जाए।	जीआरटी के संदर्भ से लगाया जाता है, बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए उन दिनों की औसत संख्या पर भी विचार किया जाता है जो एक पोत बर्थ पर बिताता है।
	(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु. 46.25 अपनाते हुए पोत से संबंधित आय को रूपये में बदला गया है। प्रस्तुत राजस्व गणना से ऐसा लगता है कि विचार की गई विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु. 47.10 है। एसडब्ल्यूपीएल सत्यापन करे और आवश्यक हो तो प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से बर्थ किराए से राजस्व अनुमान में आवश्यक संशोधन कर दे।	(iii) यहां भी टाइपिंग संबंधी गलती हो गई है और रूपये - डालर के बीच औसत परिवर्तन दर 1 अमरीकी डालर = रु. 46.25 ही पढ़ी जाए।
	(iv) (क) राजस्व अनुमान पर गणना की जांच करने पर देखा गया कि कोक के लिए डस्ट सप्लायर से आय, एसडब्ल्यूपीएल के दरमान में प्रदत्त रु. 2.15 प्रतिटन के मुकाबले रु. 2.75 प्रतिटन अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, बर्थ सं. 5 ए पर एचआरसी/एचआर सिल्लियों पर के लिए कार्गो प्रहस्तन आय दरमान में प्रदत्त रु. 159/- प्रति टन की तुलना में दरमान में प्रदत्त रु. 150/- प्रति टन पर अनुमानित की गई है।	(iv) (क) कोक के लिए धूल दबाने संबंधी प्रभार रु. 2.15 प्रति टन के स्थान पर रु. 2.75 प्रति टन ही दिए हैं। यह कोक के लिए धूल दबाने पर होने वाले अधिक व्यय के कारण है, क्योंकि कोयले के घनत्व 0.8 की तुलना में कोक का घनत्व अपेक्षाकृत कम 0.6 होता है और यह अधिक स्थान घेरता है।
	(iv) (ख) फार्म 5 बी (i) में - कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरणी में पोत पोतघाट शुल्क और डस्टसप्लेशन से आय-अनुमान प्रस्ताविक प्रशुल्क में कम होता हुआ अनुमानित किया गया है जबकि इन प्रशुल्क मदों में कोई कमी/गिरावट प्रस्तावित नहीं है। इसके अलावा, कार्गो प्रहस्तन प्रभार में विचारधीन प्रत्येक वर्ष में 32% वृद्धि प्रस्तावित की गई थी जबकि कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व 27% बढ़ने का अनुमान किया गया है।	(iv) (ख) पिछले वर्षों की तुलना में विचाराधीन वर्षों के दौरान कार्गो - मिश्रण में परिवर्तन होने के कारण पोतघाट शुल्क और डस्ट-सप्लेशन आय में कमी अनुमानित है। स्टील कार्गो में वृद्धि हो रही है और स्टील कार्गो का अधिकांश तटीय है।
	(ग) पायी गई विसंगतियों के संदर्भ से आय अनुमान प्रशुल्क को ठीक किया जाए।	(ग) संशोधित प्रस्ताव में जहां कहीं आवश्यक हुआ है, शुद्धियां लगायी गई है।
	(V) (क) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने यदि उच्चतम दरों पर किसी प्रकार की छूट दी हो तो वह दिखायी जाए, ऐसी छूट से पड़ने वाले राजस्व प्रभाव की मात्रा भी दर्शायी जाए।	(क) वर्ष 2007-08-, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
	(ख) इस बात की पुष्टि की जाए कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखाओं में सूचित की गई वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर राजस्व वसूलियां हैं।	पुष्टि की जाती है कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
(6)	<b>प्रचालन लागत</b>	
	(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के प्रावधानों के अनुसार, व्यय प्रोजेक्शन भारत सरकार द्वारा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संबंध में मूल्यों के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 18 मई 2010 के माध्यम से सभी महापत्तन न्यासों/एसडब्ल्यूपीएल समेत निजी टर्मिनलों को सूचित किया गया	यही संशोधित प्रस्ताव की धारा 3.3 एवं 3.4 में विस्तार से समझाया गया है।

	था कि वर्ष 2009-10 के लिए थो. मू. सू. में औसत हलचल में निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय प्रोजेक्शनों के लिए 3.76% वृद्धि अवयव पर विचार किया जाएगा। इसलिए, लागत अनुमान में वार्षिक वृद्धि को वर्णित स्तर पर संशोधित किया जाए।	
	(ii) (क) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की लागत में, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि अनुमानित रूप से श्रमिकों की संख्या संदर्भित अवधि में 286 से घटकर 126 होने वाली है, वर्ष 2008-09 में कथित रु. 1492 लाख से वर्ष 2010-11 में रु. 1800 लाख तक वृद्धि का औचित्य बताइए।	(क) संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 के लिए श्रमिकों की संख्या 286 ही रखी गई है।
	(ख) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई विस्तृत गणना, वर्ष 2008-09 के लिए घोषित वास्तविक प्रतितन लागत के संदर्भ से वर्ष 2010-11 में स्टेक यार्ड में ऑन बोर्ड स्टीवेडोरिंग लागत की यूनिट दर और अन्य प्रहस्तन व्ययों में 33% से 37% की वृद्धि दर्शाती है। बाद के वर्षों के लिए स्टीवेडोरिंग की लागत और प्रहस्तन खर्चों में और 5% वृद्धि अनुमानित है। इन सेवाओं की यूनिट लागत में अनुमानित वृद्धि 3.76% के अनुमेय थो. मू. सू. से बाहर/आगे की बात है।	(ख) ये दरें वार्षिक संशोधन के अधीन हैं। पिछले 3 वर्षों में उपभोक्ता मूल्य सूचकांक उल्लेखनीय रूप से ऊपर जा चुका है और ठेकेदार उन दरों पर काम करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं हैं जहां उन्हें घाटा उठाना पड़े।
	(ग) एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि प्रत्यक्ष श्रम द्वारा प्रदत्त सेवाओं (स्टीवेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली प्रचालन, भंडारण, कार्गो को वैगनों में लादने के लिए) और अनुरक्षण श्रम (समस्त मशीनरी प्रणाली के अनुरक्षण के लिए) को विभिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेकेदारों को आउट सोर्स कर दिया गया है। कृपया, प्रत्यक्ष श्रम और अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमान के औचित्य के लिए आउटसोर्सिंग एजेन्सियों/एजेन्सी से किए गए करारों की प्रतियां प्रस्तुत करें। साथ ही, इसके साथ पुष्टि करें कि प्रासंगिक सेवा प्रदाताओं को स्पर्धात्मक बोली का अनुपालन करके ही लगाया गया है और संबंधों में पर्याप्त दूरी बनायी रखी गई है।	(ग) सभी प्रासंगिक सेवा प्रदाताओं को स्पर्धात्मक बोली का अनुसरण करके कामपूर लगाया गया है और संबंधों में पर्याप्त दूरी रखी गई है। बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने पत्र दिनांक 31 अगस्त 2010 के माध्यम से, जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमि (जेएमडब्ल्यूआईपीएल) को दिए गए प्रचालन और अनुरक्षण करार की प्रति प्रस्तुत की है। यह अनुबंध/करार 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2013 तक रु. 40/- प्रतितन पर कोयला/चूना पत्थर प्रहस्तन के लिए और रु. 90/- प्रतितन पर स्टील के प्रहस्तन के लिए है। एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य ठेकेदारों से प्राप्त कोटेशन जो जेएमडब्ल्यूआईपीएल द्वारा उद्धृत दर से अधिक थे, भी अग्रेषित किए हैं।
	(iii) वर्ष 2010 -11 में बिजली और ईंधन की यूनिट खपत वर्ष 2008-09 में सूचित वास्तविक खपत से क्रमशः 35% और 25% बढ़ने का अनुमान है। बाद के वर्षों के लिए प्रतितन बिजली और ईंधन की खपत को 2008-09 के स्तर पर बरकरार रखा गया है। केवल वर्ष 2010-11 में ही बिजली और ईंधन की खपत में इतना अधिक अन्तर होने का कारण स्पष्ट किया जाए।	बिजली की खपत के बारे में माना गया है कि वह रैक्स की उपलब्धता के बारे में अनिश्चितता के कारण और मशीनरी के पुराना होने के कारण बढ़ती है। एक बार नया उपकरण प्रचालन में आ जाए तो वर्ष 2011-12 में बिजली और ईंधन की स्वतः खपत कम हो जाएगी।
	(iv) (क) पानी की खपत में 625% वृद्धि (यथा, वर्ष 2008-09 में कार्गो के प्रतितन पर कथित 0.004 लिटर से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों में कार्गो के प्रतितन पर 0.01 लीटर) अनुमानित करने के कारण स्पष्ट किए जाए।	(क) पानी की खपत, संशोधित प्रस्ताव में, कार्गो के प्रतितन पर 0.07 किलो लिटर संशोधित कर दी गई है।
	(ख) पानी की औसत यूनिट लागत वर्ष 2008-09 में रु. 44.22 प्रतिलिटर से बढ़कर 100.80 प्रतिलिटर होने का अनुमान है। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में पानी	(ख) पानी की औसत यूनिट लागत संशोधित प्रस्ताव में 2010-11 की अवधि के लिए रु. 50.40 प्रति कि. लि. पर विचार किया गया है।

	की लागत का अनुमान, वर्ष 2008-09 के लिए बताया गई वास्तविक लागत की तुलना में दोगुना पाया गया है। पानी की खरीद/प्राप्ति के लिए यूनिट दर में इतने अधिक अंतर का औचित्य बताया जाए और दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ उसकी पुष्टि की जाए।	(ग) बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 1 सितंबर 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, निजी पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की जो दर्शाती हैं कि दर लगभग रु. 100/- प्रति टन है।
	(v) (क) वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 में बताया गयी वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 261.55लाख है जबकि लागत विवरणी में रु. 302 लाख पर विचार किया गया है। ऐसा ही अंतर, वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए आंकड़ों में भी देखा गया है। इस अंतर के लिए कारण बताए जाएं।	(क) यह अंतर वार्षिक लेखा में लेखाशीर्षों को विभिन्न समूहों में बांधने के कारण है। कुल मिलाकर लागत वही रहती है।
	(ख) वार्षिक लेखा में वर्ष 2008-09 में सूचित की गई मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 413.02 लाख में ठीक इससे पिछले वर्ष मरम्मत की मद में वास्तव में खर्च किए गए रु. 261.55 लाख की तुलना में आए उछाल का औचित्य बताएं। इसकी पुष्टि करें और दिखाएं कि 2008-09 तथा 2009-10 की पिछली अवधि में खर्च की गई, यदि वास्तव में खर्च की गई है तो एक मुश्त बड़ी मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए इस मद की लागत का अनुमान लगाते समय विचार नहीं किया गया है।	(ख) रु. 413.02 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत है।
	(ग) एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के लिए 1.5% पर और मैकेनिकल परिसंपत्तियों पर 3% पर अनुमानित की गई है, जैसीकि आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित की गई थी। आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान कोई भी वास्तविक उपलब्ध न होने के कारण कथित प्रतिशतताएं अपनायी गई थीं। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन में मरम्मत और अनुरक्षण लागत, ठीक पिछले वर्ष में सूचित की गई वास्तविक के आधार पर विचार की गई थी। वर्ष 2010-11 के पहले 3 माह (अप्रैल से जून) के वास्तविकों के संदर्भ से (इसमें शामिल एक मुश्त व्यय को छोड़कर) औचित्य सिद्ध किया जाए। प्रत्येक वर्ष में सकल खंड के प्रति प्रस्तावित नई अभिवृद्धियों पर अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी दर्शायी जाए। इस बात की भी पुष्टि करें कि नई अभिवृद्धियों पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाते समय यह ध्यान में रखा गया है कि सकल खंड में नई अभिवृद्धियां सामान्यतया, आरंभिक अवधि में वारंटी/गारंटी से कवर होती है।	(ग) जैसे- जैसे परिसंपत्तियां पुरानी होती जाती हैं, यह प्रत्याशित है कि दोनों परिसंपत्ति, सिविल एवं मैकेनिकल की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर्याप्त रूप से बढ़ जाएगी। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल उस पर 1.5% सिविल परिसंपत्ति के लिए और मैकेनिकल परिसंपत्ति के लिए 3% पर विचार कर रहा है। जैसे-जैसे समय बीतता जाता है और उपकरण पुराना पड़ता जाता है, उसका उत्पादकता स्तर बनाए रखने और उसके दीर्घ जीवन के लिए मरम्मत और अनुरक्षण खर्चें तो अवश्यमेव बढ़ने वाले हैं। वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध में संयंत्र और मशीनरी में नई अभिवृद्धियां होने वाली हैं। इसलिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के प्रोजेक्शन उचित ही हैं।
	(घ) वर्ष 2011-12 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 487/- लाख अनुमानित की गई है और वर्ष 2012-13 में यह बढ़कर रु. 722 लाख, अनुमानित की गई है। वर्ष 2012-13 में अनुमानित 48% वृद्धि का औचित्य बताएं। अनुमानों के समर्थन में विस्तृत गणना भी प्रस्तुत करें।	ये प्रोजेक्शन, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आधार मूल्य न्यूनतम, सिविल परिसंपत्ति सकल खंड के 1.5% और मैकेनिकल परिसंपत्ति के 3% पर आधारित है।
	(vi) (क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा को लेकर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। विवाद का निपटारा शेष रहने के कारण अनुरक्षण निकर्षण लागत प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार की गई थी जो उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ	(क) वर्ष 2010-11 में रु. 1.46 करोड़ की अनुरक्षण निकर्षण लागत पर मई 2010 में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक बिल के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया

	एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तुत किए गए बिलों पर आधारित है। इस संदर्भ में, अनुरक्षण निकर्षण लागत का औचित्य बताइए जो वर्ष 2008-09 में बताई गई रू. 36.53 लाख का दो गुना करके वर्ष 2010-11 में रू. 76 लाख, लगभग दो गुना अनुमानित की गई है।	गया है।
	(ख) वर्ष 2010-11 के लिए रू. 190.44 प्रति घन मीटर की यूनिट दर अपनाने के आधार और बाद के वर्षों में 5.8% की वार्षिक वृद्धि अपनाने के आधार का औचित्य सिद्ध करने और निकर्षण कंपनी के साथ किए गए योग्य करार का दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है।	(ख) अनुरक्षण निकर्षण की यूनिट दर, वर्ष 2009-10 में रू. 74/- प्रति घ. मी. की तुलना में वर्ष 2010 -11 के लिए रू. 122.63 प्रति. घ. मी. संशोधित कर दी गई है। यह एमओपीटी के वास्तविक बिल पर आधारित है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 5% की वृद्धि पर विचार किया गया है। सभी निकर्षण खर्चों की प्रतिपूर्ति, बिलों के आधार पर एमओपीटी को की गई है और एसडब्ल्यूपीएल ने किसी भी निकर्षण कंपनी के साथ सीधे-सीधे कोई अनुबंध नहीं किया है।
	(ग) यदि यह व्यय, अनुरक्षण निकर्षण की मद में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए/किए जाने वाले बिलों के संदर्भ में है तो वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए विचार किए गए वास्तविकों को बल प्रदान करने के लिए उन बिलों की प्रतियां/प्रति प्रस्तुत की जाए।	(ग) एमओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों तथा निकर्षण बिल के भुगतान की रसीदों की एक-एक प्रति प्रस्तुत है।
(7)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने कहा था कि न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई का लक्ष्य प्राप्त न कर पाने के कारण देय राजस्व भाग को मान्यता नहीं दी जाएगी और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित यातायात प्रोजेक्शन पर लगने वाला राजस्व भाग 2005 के प्रशुल्क मागदर्शियों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से दूसरी न्यूनतम बोली के रूप में स्वीकृत आधार के रूप में लिया गया था। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए राजस्व भाग के अनुमान को संशोधित कर ले।	प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप रायल्टी पर विचार किया गया है।
(8)	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी के साथ निष्पादित लीगल एग्रीमेंट का अनुच्छेद 7.3.4.2 प्रत्येक वर्ष लाइसेंस शुल्क में 5% की वृद्धि अनुबंधित करता है। इसके मुकाबले, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और वर्ष 2008-09 के किराए 2008-09 के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेदारी प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पट्टा किराये के अनुमोदन के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेदारी किरायों के संदर्भ से लगभग 46% से 54% वृद्धि दर्शाते हैं। जैसाकि मार्च 2004 में मंत्रालय द्वारा घोषित महापत्तनों का भूमि एवं जल प्रबंधन पर मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए एमओपीटीने पट्टे किरायों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है, इस प्राधिकरण ने भुर्गाव पत्तन न्यास के संपदा किरायों में कोई - वृद्धि अनुमोदित नहीं की है। इस संदर्भ में तसदीक करें कि 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए पट्टे किरायों का अनुमान लीज एग्रीमेंट के अनुरूप है।	वर्ष 2009-10 के लिए लाइसेंस शुल्क एमओपीटी के बिल और विभिन्न पत्राचारों के आधार पर अदा किया गया है जिनमें एमओपीटी ने पुष्टि की है कि प्राधिकरण ने रू. 292/- प्रति 10 वर्गमीटर की दर को विधिवत अनुमोदन प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पट्टा किरायों के अनुमोदन के लिए उसी पर विचार किया गया है। प्राधिकरण को संबंधित दिनांक 02.08.2010 के अपने पत्र द्वारा एमओपीटी ने भी इसकी पुष्टि कर दी है।

(9)	(i) वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा में सूचित किया गया बीमा प्रीमियम रु. 132 लाख है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरणी में इस मद में विचार की गई राशि रु. 139/- लाख है। वार्षिक लेखा में सूचित किए तथा, लागत विवरणी में विचार किए गए आंकड़ों में अंतर का कारण स्पष्ट किया जाए।	(i) प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में यह अंतर ठीक कर लिया गया है।
	(ii) लागत विवरणी में विचार किए गए बीमा (प्रीमियम) के आंकड़ों का औचित्य सिद्ध करने के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ली गई बीमा पालिसियों (सुरक्षाओं) की प्रतियां प्रस्तुत करें।	1 जुलाई 2010 से 30 जून 2011 तक की अवधि के लिए बीमा की प्रतियां प्रस्तुत हैं जो दिखाती हैं कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु. 1.44 करोड़ के प्रीमियम का भुगतान किया गया है।
(10)	वर्ष 2010-11 के लिए अन्य व्ययों में 21% की वृद्धि का औचित्य बताया जाए क्योंकि यह 3.76 % थोक मूल्य सूचकांक से बहुत आगे/अधिक है। प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय अनुमानित करने के लिए वार्षिक वृद्धि भी, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनायी गई 5.8% की तुलना में 3.76% विचार की जाए।	वर्ष 2010-11 में अन्य व्ययों पर, 2009-10 की अवधि में किए गए खर्चों के बराबर पर विचार किया गया है। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में वार्षिक वृद्धि वार्षिक कर्मचारी लागत संशोधनों पर आधारित है जो थो मू सू से बहुत अधिक है। इसके अलावा, सभी अन्य सामान्य उपरिव्ययों पर व्यय थो. मू. सू. से बहुत ज्यादा हैं।
(11)	प्रस्ताव कहता है कि मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम 1956 में वर्णित दरों के अनुसार ही, की गई है और लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार की गई है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार मूल्य ह्यास की गणना सरल रेखा विधि के आधार पर, कंपनी अधिनियम अथवा रियायती करार में प्रदत्त जीवन मानकों पर इनमें से जो भी अधिक हो आधारित की जानी है। कृपया पुष्टि करें कि मूल्य ह्यास की गणना प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार की गई है।	मूल्य ह्यास की गणना प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार ही की गई है।
(12)	कुछ साझा खर्चों, जैसे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के बीच प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, पट्टा किराए, बीमा, प्राथमिक व्यय और बड़े खाते डाला गया अपफ्रंटशुल्क इत्यादि के आबंटन का आधार स्पष्ट किया जाए।	कुछ साझा खर्चों का आबंटन कुल आय में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के अलग-अलग अनुपात के आधार पर किया गया है।
(13)	जैसाकि पहले बताया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल को सभी व्यय मदों को 2009-10 के लिए वास्तविकों के संदर्भ से अद्यतन करने और प्रचलित थोक मूल्य सूचकांक लागू करत 'हुए तथा प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार यातायात वृद्धि के लिए समायोजित करते हुए बाद के वर्षों के लिए अनुमानों को समुचित रूप से संशोधित करने की सलाह दी है।	संशोधित प्रस्ताव में 2009-10 के लिए वास्तविकों को अद्यतन कर लिया गया है।
(14)	प्रोजेक्ट अवधि के अंत में एसडब्ल्यूपीएल को मिलने वाली जमानत राशि की धन वापसी खाते में जमा करने की प्रक्रिया को वर्षों में विभाजित करने (वार्षिक किशतों में बांटने के लिए) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किया गया डिस्काउन्टिंग फैक्टर दर्शाया जाए। डिस्काउन्टिंग फैक्टर ऋण की प्रचलित लागत पर विचार किया जाए।	यद्यपि हम प्राधिकरण के आब्जरवेशन से सहमत हैं किंतु एसडब्ल्यूपीएल ने 2% के डिस्काउन्टिंग फैक्टर पर विचार कर लिया है।
(15)	<b>नियोजित पूंजी</b>	
	(i) चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही समाप्त हो चुका है सकल खंड में	वर्ष 2009-10 के लिए सकल खंड में वास्तविक

	<p>प्रस्तावित अभिवृद्धियां, मूल्य ह्रास और अन्य संबंधित मर्दे, वास्तविकों के संदर्भ से संशोधित की जाए। पिछले तीन महिनों (यथा, अप्रैल 2010 से जून 2010 तक ) सकल खंड में अभिवृद्धियां भी प्रस्तुत की जाएं।</p>	<p>अभिवृद्धियां और मूल्य ह्रास संशोधित प्रस्ताव में जहां कहीं आवश्यक हुआ परिवर्तित कर दिए गए हैं। इसके अलावा दिनांक 31 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम से संशोधित नियोजित पूंजी भी प्रस्तुत कर दी गई है जिसमें कहा गया है कि उपरोक्त आंकड़े वार्षिक लेखा के आंकड़ों से मेल खाते हैं।</p>																																																				
	<p>(ii) कृपया 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का विस्तृत ब्यौरा वर्ष वार प्रस्तुत करें।</p>	<p>निम्नलिखित ब्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं:-</p> <p style="text-align: center;"><b>प्रस्तावित कैपेक्स</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">2010-11</th> <th style="text-align: center;">करोड़ों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>भंडार एवं उपकेन्द्र</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.75</td> </tr> <tr> <td>सिलो</td> <td style="text-align: right;">रु. 7.50</td> </tr> <tr> <td>पश्चिमी बंध कोमजबूत करना</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.35</td> </tr> <tr> <td>रेल-लाइन</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.20</td> </tr> <tr> <td>एमएचएस को बीमा स्पेयर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 3.50</td> </tr> <tr> <td>कन्वेयर लिफ्टिंग सिलो</td> <td style="text-align: right;">रु. 1.55</td> </tr> <tr> <td>धूल दबाव प्रणाली</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.375</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.025</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सचर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">रु. 14.27</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>2011-12</b></td> </tr> <tr> <td>रेल लाइन</td> <td style="text-align: right;">रु. 2.00</td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td style="text-align: right;">रु. 3000</td> </tr> <tr> <td>मोबाइल अनलोडर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 48.00</td> </tr> <tr> <td>कन्वेयर लिफ्टिंग सिलों</td> <td style="text-align: right;">रु. 1.35</td> </tr> <tr> <td>बिजली की वस्तुएं</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.47</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सचर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td>सिलो</td> <td style="text-align: right;">रु. 13.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">रु. 67.85</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>2012-13</b></td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td style="text-align: right;">रु. 12.00</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.025</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सचर्स</td> <td style="text-align: right;">रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">रु. 12.04</td> </tr> </tbody> </table>	2010-11	करोड़ों में	भंडार एवं उपकेन्द्र	रु. 0.75	सिलो	रु. 7.50	पश्चिमी बंध कोमजबूत करना	रु. 0.35	रेल-लाइन	रु. 0.20	एमएचएस को बीमा स्पेयर्स	रु. 3.50	कन्वेयर लिफ्टिंग सिलो	रु. 1.55	धूल दबाव प्रणाली	रु. 0.375	कम्प्यूटर्स	रु. 0.025	फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015		रु. 14.27	<b>2011-12</b>		रेल लाइन	रु. 2.00	रिक्लेमर	रु. 3000	मोबाइल अनलोडर्स	रु. 48.00	कन्वेयर लिफ्टिंग सिलों	रु. 1.35	बिजली की वस्तुएं	रु. 0.47	कम्प्यूटर्स	रु. 0.015	फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015	सिलो	रु. 13.00		रु. 67.85	<b>2012-13</b>		रिक्लेमर	रु. 12.00	कम्प्यूटर्स	रु. 0.025	फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015		रु. 12.04
2010-11	करोड़ों में																																																					
भंडार एवं उपकेन्द्र	रु. 0.75																																																					
सिलो	रु. 7.50																																																					
पश्चिमी बंध कोमजबूत करना	रु. 0.35																																																					
रेल-लाइन	रु. 0.20																																																					
एमएचएस को बीमा स्पेयर्स	रु. 3.50																																																					
कन्वेयर लिफ्टिंग सिलो	रु. 1.55																																																					
धूल दबाव प्रणाली	रु. 0.375																																																					
कम्प्यूटर्स	रु. 0.025																																																					
फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015																																																					
	रु. 14.27																																																					
<b>2011-12</b>																																																						
रेल लाइन	रु. 2.00																																																					
रिक्लेमर	रु. 3000																																																					
मोबाइल अनलोडर्स	रु. 48.00																																																					
कन्वेयर लिफ्टिंग सिलों	रु. 1.35																																																					
बिजली की वस्तुएं	रु. 0.47																																																					
कम्प्यूटर्स	रु. 0.015																																																					
फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015																																																					
सिलो	रु. 13.00																																																					
	रु. 67.85																																																					
<b>2012-13</b>																																																						
रिक्लेमर	रु. 12.00																																																					
कम्प्यूटर्स	रु. 0.025																																																					
फर्नीचर एवं फिक्सचर्स	रु. 0.015																																																					
	रु. 12.04																																																					
	<p>(iii) अनुमानित रूप से सकल खंड में वर्ष 2010-11 में रु. 10.77 करोड़ की, 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ की और 2012-13 में रु.</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने की तैयारी</p>																																																				

	12.01 करोड़ की अभिवृद्धियों के समर्थन में जारी किए गए वर्क आर्डर्स/बजटरी कोटेशनों इ. की प्रतियां प्रस्तुत करें। प्रस्ताव के पैरा 2.3 में प्रदर्शित परिसंपत्तियों में से प्रत्येक के लिए वर्ष 2010 -11 से 2012-13 तक में सकलखंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का वर्तमान स्तर/की वर्तमान स्थिति भी प्रस्तुत की जाए।	में है जिसके माध्यम से एमओपीटी इन्मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम संस्थापित करने की अनुमति प्रदान करेगा। इन्मोशन वैगनलोडिंग सिस्टम की संस्थापना के साथ -साथ सिंगल लाइन और कन्टिन्युअस शिप लोडर्स की संस्थापना का कार्य वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध तक पूरा हो जाएगा।
	(iv) दो एचएमसी परिसंपत्तियों की बिक्री से प्राप्त होने वाले बिक्री मूल्य का प्रभाव लागत-विवरणों में स्वीकार किया/दशार्था जाए।	दो एचएमसी परिसंपत्तियों का बिक्री मूल्य, 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय में से कम कर दिया गया है जैसाकि संशोधित प्रस्ताव की धारा 4 में वर्णन किया गया है।
	(v) इस बात की पुष्टि की जाए कि प्रत्येक वर्ष में समस्त प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष की लेखा बहियों में कैपिटलाइज किया जाएगा और इसके साथ ही इतनी राशि या मूल्य की परिसंपत्ति उसी वर्ष प्रचालन के लिए भौतिक रूप से (व्यावहारिक रूप से) उपलब्ध करवायी जाएगी। इस संबंध में यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगतिशील पूंजीगत कार्य को उस पर प्रतिलाभ अनुमत करने के लिए नियोजित पूंजी के रूप में गिना नहीं जाता है।	सभी परिसंपत्तियां उपयोग के लिए एक बार उपलब्ध हो जाने के बाद स्वतः कैपिटलाइज हो जाएंगी। (पूजी में बदल जाएंगी) यह लेखाकरण के मानकों के अनुसार है।
	(vi) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश के संदर्भ से कृपया, क्षमता में अभिवृद्धि, अतिरिक्त यातायात/कारोबार, यूनिट प्रचालन लागत में कमी या प्रचालनीय दक्षता में किसी सुधार के रूप में निवेश का प्रभाव प्रदर्शित करें।	2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश से स्टोरेज स्पेस टर्न अराउंड्स की संख्या बढ़ जाएगी। जिसके वर्तमान 26 से बढ़कर 34 बार हो जाने की संभावना है।
	(vii) सूचना प्रौद्योगिकी, फर्नीचर एंड फिक्सचर्स, भवन, इत्यादि से संबंधित परिसंपत्तियों का सकल खंड, जो टर्मिनल पर सेवाएं प्रदान करने के लिए साझा परिसंपत्ति जान पड़ते हैं, पूरी तरह से, समग्र रूप से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को आबंटित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल की साझा और सामान्य परिसंपत्तियां समुचित आधार पर कार्गो प्रहस्तन और बर्थ किराया सेवा दोनों को आबंटित करने पर विचार करें।	संशोधित प्रस्ताव में इसी प्रकार से आंबटन किया गया है।
	(viii) पिछले प्रशुल्क संशोधन में, उल्लेख किए जाने पर प्राथमिक व्यय परिसंपत्तियों के सकल खंड में से बाहर रखा गया था और प्रोजेक्ट की शेष अवधि में फैला दिया गया था, प्रतिलाभ प्राथमिक खर्च के अन्अमॉर्टाईज्ड भाग पर अनुमत किया गया था। (देखें दिसंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश का पैरा 11 (x), वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कावायद में एसडब्ल्यूपीएल ने प्राथमिक खर्चों को लागत विवरणों में अलग से बड़े खाते डाला दिखाया है उसने परिसंपत्तियों के सकलखंड/शुद्ध खंड और मूल्य ह्रास में आवश्यक समायोजन नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह परिसंपत्तियों के सकल खंड से प्राथमिक खर्चों को बाहर कर दे और इस बारे में एक अलग प्रविष्टि दिखाए। साथ ही, वर्ष 2007-08 से और 2009 - 10 के लिए लेखा बहियों के अनुसार सकलखंड मूल्य ह्रास और	2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए मूल्य ह्रास रु. 69000/- कम किया जा सकता है।

	<p>शुद्ध खंड का लागत विवरणी में तदनुरूप आंकड़ों से मिलान करे। 2007-08 से 2009-10 तक की बीती अवधि के लिए और 2010-11 से 2012-13 तक की भावी अवधि में से प्रत्येक के अलग - अलग वर्ष के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए व्यवहार का अनुसरण करते हुए अन्-अमॉर्टाईज्ड प्राथमिक व्यय पर प्रतिलाभ पर विचार किया जाए।</p>	
	<p>(ix) (क) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 कार्यकारी पूंजी के अनुमानन के लिए दो महिनों की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर विविध ऋणदाताओं के लिए मानदंड अनुबंधित करती है। दो महिनों के कुल राजस्व पर विविध ऋणदाताओं (कर्जदारों) का अनुमानन मार्ग दर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार/अनुरूप नहीं है।</p> <p>चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में लिए गए निर्णय के आधार पर प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 को 2005 के मार्गदर्शियों में संशोधन/सुधार घोषित करते हुए एक आदेश पारित किया है जो अन्य बातों के साथ विविध देनदारों के भाग के रूप में लिए जाने के लिए लाइसेंस एग्रीमेंट की अनुबंधीय अनिवार्यताओं से पैदा होने वाली कुछ मदों पर आउट फ्लो (व्यय) की अनुमति देता है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुच्छेद 7.3.4.2 के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा है कि वह, उसे आबंटित की गई अग्रिम रूप से पट्टेदारी किराये का भुगतान करे। चूंकि अग्रिम भुगतान, अलग-अलग महिने के लिए देय किराए के समक्ष समायोजित हो जाएगा और वर्ष के अंत में समस्त अग्रिम समायोजित हो जाएगा, दिनांक 30 सितंबर 2008 के सीसीटीएल आदेश में अपनाए दृष्टिकोण के अनुरूप कार्यकारी पूंजी की गणना के लिए 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए कार्यकारी पूंजी के भाग के रूप में पूर्व - भुगतान के 50% पर विचार किया जाए।</p>	<p>(क) दो महिने की सकल आय पर देनदारों पर विचार किया गया है।</p>
	<p>(ख) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 अन्य मदों के लिए प्रदत्त मानदंडों के अलावा, कार्यकारी पूंजी की गणना में इन्वेंटरी के अनुमान के लिए मानदंड प्रदान करती है। 2008-09 और 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में सूचित इन्वेंटरी के इतिशेष (क्लोजिंग बैलेंस) के स्तर पर विचार की गई इन्वेंटरी मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार नहीं है।</p>	<p>(ख) संशोधित प्रस्ताव में मार्गदर्शियों के अनुसार ठीक कर दिया गया है। (फार्म 4ए)</p>
	<p>(ग) 2007-08 और 2008-09 के वार्षिक लेखा में क्रमशः : रु. 287.802 लाख और रु. 4.60.43 लाख पर सूचित स्टोर्स और स्पेयर्स की खपत का पूंजीगत स्पेयर्स, अन्य इन्वेंटरी ईंधन तथा, कस्टमाइज्ड स्पेयर्स में दो भागों में विभाजन प्रस्तुत करें और पिछली अवधि के साथ-साथ भावी अवधि के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों का अनुसरण करते हुए कार्यकारी पूंजी में अनुमेय इन्वेंटरी को सुधारिए।</p>	<p>(ग) संशोधित प्रस्ताव में फार्म 4 ए में दिखाया गया है।</p>
	<p>(घ) कार्यकारी पूंजी गणना में विचार किए गए ऋण और अग्रिम मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार नहीं है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए फार्म 4 वी में विचार की गई वर्तमान देनदारी विभिन्न वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में सूचित आंकड़ों से मेल नहीं खाती, वर्तमान देनदारियां 2008-09 में रु. 644 लाख से 2009-10</p>	<p>(घ) संशोधित प्रस्ताव में ऋण और अग्रिम फार्म 4 बी में, विद्युत बोर्ड और पत्तन न्यास के पास जमानत जमा के आधार पर ही दिखाए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में, कार्यकारी पूंजी में अन्तर</p>

	में रू. 332 लाख और 2010-11 में रू. 355 लाख नीचे लाने के कारण बताए जाएं।	ठीक कर दिया गया है।
(16)	फार्म 3 ए में क्रम सं. (xvii) में परिगणित विगत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष/घाटा में अंकगणित संबंधी त्रुटि है। विगत अधिशेष के समायोजन के बाद प्रतिकूल प्रभाव की बजाय घाटा बढ़ा दिया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराये पर देने संबंधी गतिविधि [फार्म 5 (बी) (i) और 5 (सी) (i)] में भी ऐसी ही गलती देखी गई है। लागत विवरणी को ठीक किया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में यह गलती सुधार दी गई है।
(17)	<b>वास्तविकों एवं अनुमानों की तुलना (फार्म 7)</b>	
	(i) इस फार्म में 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय को वास्तविकों के साथ समतुल्यों की तुलना के लिए 29 दिसंबर 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की आवश्यकता है।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल इसे अलग से प्रस्तुत करने के लिए सहमत था, यह सूचना पेश नहीं की गई है।
	(ii) फार्म 7 में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार की गई वास्तविक अन्य आय, वार्षिक लेखा में वर्णित अन्य आय से मेल नहीं खाती। लागत विवरणी को 2009-10 के वास्तविकों से अद्यतन करने के बाद 2007-08 से 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में दिए आंकड़ों और लागत विवरणी के आंकड़ों में अन्तर के लिए कृपया एक समाधान विवरणी प्रस्तुत करें।	समाधान विवरणी प्रस्तुत हैं।
	(iii) वर्ष 2007-08 के लिए उपकरण प्रचालन लागत का अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के अनुसार नहीं है। इसके अलावा, 2007-08 से 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए आंकड़ों से प्राथमिक व्यय बढ़ेखाते डालना मेल नहीं खाता। इन अनुमानों को पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार तैयार कर रखा जाए।	
	(iv) नियोजित पूंजी की गणना और 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए वास्तविकों पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टि कोण का अनुपालन करके विचार किया जाए। कृपया इस बारे में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	
(18)	विधिवत भरा गया फार्म 6 - उत्पादकता सुधार पर दक्षता का विश्लेषण और फॉर्म 8 राजस्व भाग/रायल्टी का ब्यौरा प्रस्तुत किए जाए क्योंकि ये दोनों मूल प्रस्ताव के साथ नहीं भेजे गए थे।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि मांगी गई सूचनाएं प्रदान की जाएंगी किन्तु वे उपलब्ध नहीं करवायी गई है।
(19)	मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 ( जो हमारे सम संख्याक पत्र दिनांक 23 अप्रैल 2010 के द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को भेजा गया था) के द्वारा कहा था कि एसडब्ल्यूपीएल ने पोत की मशीनादि का उपयोग करके कार्गो के प्रहस्तन के लिए वसूल किए गए कार्गो प्रहस्तनक्षम डॉक (सीएचएलडी) लेवी पर विवाद खड़ा किया है और साथ ही एसडब्ल्यूपीएल पोत को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करता है। स्पष्ट करें, एसडब्ल्यूपीएल में शिप के मशीनादि उपयोग करके कार्गो प्रहस्तन के लिए क्या व्यवस्था है।	हमारे पत्र दिनांक 29-07-2010 के माध्यम से इसे विस्तार से समझाया गया है।

	साथ ही स्पष्ट करें कि विवाद का मामला क्या है और इस मद पर 2007-08 से 2009-10 तक की पिछली अवधि तथा भावी अवधि के लिए कैसे विचार किया गया है।	
<b>ख</b>	<b>दरमान</b>	
(1)	इस तथ्य के प्रकाश में कि समूचे टर्मिनल के लिए लागत विवरणी 16% का घाटा दिखाती है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि 19% का घाटा दर्शाती है। अंक गणितीय त्रुटि को दूर करने के बाद कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 32% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताइए।	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अब भी आर ओसीई पर 2% की कमी रह जाती है। जैसाकि संशोधित प्रस्ताव में 32% की प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी देखा जा सकता है।
(2)	पिछले प्रशुल्क निर्धारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन से संबंधित कोई मुद्दा था तथा एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने मुद्दा सुलझाने पर सहमति जताई थी। इस संबंध में कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस धारक कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझा लिया गया है या नहीं और इस विषय में समर्थक दस्तावेज भी दें।	एमओपीटी द्वारा की गई पुष्टि के अनुसार और दिनांक 02.08.2010 के उनके पत्र के द्वारा भी, एमओपीटी के साथ यह मुद्दा बंद माना जाता है।
(3)	पोतघाटशुल्क की एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिभाषा सामान्य सी परिभाषा है कथित और प्रशुल्क मद में समहित सभी सेवाओं को कवर नहीं करती प्रस्तावित परिभाषा को सुधार लिया जाए।	ताजा प्रस्ताव में से इस परिभाषा को निकाला जा सकता है।
<b>4.</b>	<b>खंड 2 सामान्य नियम एवं शर्तें</b>	
	(i) नोट 9 (बी) में 15% पर प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर को प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइमलेंडिंग दर (जो इस समय 11.75% है) से 2% अधिक पर अद्यतन किया जाए।	भा. रि. बैं. के मार्गदर्शियों पर बैंकों द्वारा पीएलआर की अवधारणा त्यागने को ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज को पीएल आर से जोड़ना अब व्यावहारिक नहीं है, इसलिए 15% को अनुमत किया जा सकता है।
	(ii) सेवा कर, शिक्षा उपकर इत्यादि लगाने के बारे में प्रस्तावित नोट सं. 13 अनावश्यक लगता है, क्योंकि इस प्रकार की शर्तें /स्थितियां अन्य निजी टर्मिनलों/महा पत्तन न्यासों के दरमानों में सामान्यतया प्रदान नहीं की जाती है।	प्रस्ताव से निकाली जा सकती है।
<b>5.</b>	<b>(i) भाग-1 पोत संबंधी प्रभार, खंड सी - बर्थ किराया प्रभार</b>	
	(क) यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि बर्थ किराया प्रभारों कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, एक विश्लेषण दिखाता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा/प्रस्तावित सिंगल स्लैब रेट से, वर्तमान दो स्तरीय संरचना से 30,000 जीआरटी तक पोतों के मामले में, 18% की वृद्धि हो जाएगी 30,000 जी आर टी से कम के पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रोदभूत होने वाली अतिरिक्त आय प्रस्तुत करें, पोतों की संख्या, प्रहस्तित पोतों का औसत जीआरटी और बर्थ सं. 6 ए के बारे में प्रचलित प्रशुल्क पर वर्तमान स्लैबों के लिए अर्जित की जाने वाली आय की तुलना में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रस्तावित सिंगल बर्थ किराया दर्शाने वाली विवरणी भी प्रस्तुत करें।	(क) बर्थ किराया प्रभारों के लिए दो स्तरीय संरचना पर विचार किया जाए, जैसाकि पिछले आदेश में विचार किया गया है।
	(ख) हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि बर्थ किराया प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखी जाती है, प्रस्तावित दरमान स्पष्ट करता है कि तटीय पोत के लिए दर को तटीय पोतों के लिए रूपयों में अंकित/निर्धारित रियायती बर्थ किराया प्रदान करने के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अपनायी गई विनिमय दर अमा. व डालर	(ख) प्रस्तावित दरमान में आवश्यक परिवर्तन किए जा सकते हैं।

	= रु. 44.62 के मुकाबले अमा. डालर = 46.25 की विनिमय दर अपनाते हुए, फिर से लिखा गया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.1.2, प्रशुल्क संशोधन कवायद (कार्य) के समय तटीय पोत दरों के पुनर्लेखन की इजाजत नहीं देती। महापत न्यासों/निजी टर्मिनलों के दरमान प्रदान करते समय समानरूप से यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।	
<b>6</b>	<b>भाग - II - कार्गो संबंधी प्रभार</b>	
	<p>(i) आदेश सं. प्राधिकरण /4/2004 सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 और बाद में 15 जनवरी 2005 के संशोधन के अनुसार, तापीय कोयला, कच्चा तेल, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिकाओं समेत पीओएल छोड़कर शेष तटीय कार्गो के पोत से तट और तट से यार्ड तक माल वाहन के लिए लिए रियायती दरें और पोतघाट शुल्क दरें प्रदान की जानी है जो सामान्य कार्गो के लिए लगने वाली सामान्य दरों के 60% से ज्यादा न हो।</p> <p>प्रस्तावित दरमान में एसडब्ल्यूपीएल ने, तापीय, कोयले और अन्य कोयले के लिए दरों में कोई भेद रखे बिना, सभी प्रकार के कोयले के लिए एकल पोतघाट प्रवेश शुल्क प्रस्तावित किया है। चूंकि तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क हेतु तापीय कोयला पात्र नहीं है।</p> <p>तापीय कोयले और तापीय कोयला छोड़कर अन्य सब प्रकार के कोयले के लिए पोतघाट प्रभार तथा प्रहस्तन प्रभार अलग-अलग दिखाए जाएं, जैसेकि प्रचलित दरमान में दिखाए जा रहे हैं। यदि तापीय कोयला बिल्कुल भी अपेक्षित नहीं है तो दरमान में उसे अलग से बताया जाए।</p> <p>लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाटशुल्क दर तथा कार्गो प्रहस्तन दर में भी तटीय रियायत प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>यह सुनिश्चित है कि तापीय कोयले के किसी भी तटीय कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा।</p> <p>लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाट शुल्क दर में कोई तटीय रियायत प्रस्तावित नहीं है।</p>
	(ii) वर्तमान दरमान के कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे वर्तमान नोट (1) कहता है कि बर्थ सं. 5 ए स्थित/के कार्गो प्रहस्तन प्रभार में अन्य बातों के साथ-साथ एसडब्ल्यूपीएल स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो परिवहन और रेलवे वैगन से कार्गो उतराई या इसका उलटा भी शामिल है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के तहत वर्तमान में आनेवाली सेवाओं की सूची में से इन सेवाओं को बाहर रखने की नजर से इस तथ्य के प्रकाश में कि पत्तन ने वर्तमान प्रशुल्क में कोई कटौती /कमी प्रस्तावित नहीं की है ये दो सेवाएं निकाले जाने के कारण स्पष्ट किए जाए।	इन्हे बहाल किया जा सकता है।
<b>7</b>	<b>खंड सी-भूमि किराया /भंडारण प्रभार</b>	
	<p>खंड सी में दिया वर्तमान सामान्य नोट निकालने के कारण दिए जाएं। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह निम्नलिखित शर्त शामिल करे जो एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमान में प्रदान की गई है:</p> <p>कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि के लिए नहीं लगेगा जिस अवधि में एसडब्ल्यूपीएल उपयोगकर्ता द्वारा सुपुर्दगी मांगे जाने पर कार्गो सौंपने/पोत पर चढ़ाने की स्थिति में न हो।</p>	इसे हमारे प्रस्ताव में भी जारी रखा जा सकता है।

8.	<b>खंड डी-धूल दबाने संबंधी प्रभार :</b>											
	<p>एसडब्ल्यूपीएल का वर्तमान दरमान कोयले, कोक और चूने पथर के लिए धूल दबाने की मद में रु. 2.15 प्रति टन की समान दर प्रदान करता है। इसके मुकाबले कोक के लिए धूल दबाने संबंधी प्रभार रु. 2.75 प्रति टन प्रस्तावित है। इसका अर्थ हुआ, वर्तमान प्रशुल्क से 28% वृद्धि, इस प्रशुल्क मद में 28% वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार, और वह भी केवल कोक के लिए, स्पष्ट किया जाए। इसके लिए, अन्य धूल वाले कार्गों की तुलना में कोक की धूल दबाने पर होने वाले खर्च का संदर्भ दिया जा सकता है।</p> <p>जैसाकि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.8 के अन्तर्गत अनुबंधित है उत्पादकता के बैचमार्क स्तर दर्शाए जाएं और टर्मिनल की बेहतर कार्य निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बैचमार्क से कम निष्पादनता के लिए डिस्इन्सेन्टिव्ज प्रस्तावित किए जाए। ऐसे बैचमार्क स्तर प्रस्तावित करने और प्रोत्साहन (ईनाम)/हतोत्साह प्रस्तावित करने के तर्क भी दर्शाए जाएं।</p>	कोयले की तुलना में कोक जिसका घनत्व कम (0.6) होता है, अधिक स्थान घेरता है। इसलिए, धूल दबाने के लिए अधिक खर्च करने पड़ते हैं।										
9.	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 16 सितंबर 2010 और 17 सितंबर 2010 के ई-मेलों द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट किया है:-</p> <p>(i) एसडब्ल्यूपीएल ने, एचएमसी के निष्पादन के बारे में एमओपीटी द्वारा उठाए गए बिन्दु पर स्पष्टीकरण दिया है। कि वह उत्पादकता सुधारना चाहता है और वर्तमान कार्गों प्रहस्तन उपकरणों में सुधार कर टर्मिनल की क्षमता बढ़ाना चाहता है। वर्तमान माल उतराई जो प्रत्येक मोबाइल हार्बर क्रेन की सहायता से अर्जित की जा सकती है, वह 600 मी. ट. प्रति घंटा औसतन है जो शिप अन्लोटर्स के द्वारा औसतन 900 मी. ट. प्रति घंटा तक जाएगी। इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम की संस्थापना के बाद कार्गों की द्रुतगति से रवानगी को पोतों से अधिक तेज गति से माल उतारने की आवश्यकता होगी, दोनों ही प्रणालियां एक दूसरे को सहारा देती है। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल चाहता है कि वर्तमान मोबाइल हार्बर क्रेनों की जगह शिप-लोडर्स लगाए जाएं हालांकि एमएचसी अभी केवल 6 वर्ष ही पुरानी है।</p> <p>(ii) सीएचएलडी के कारण वर्ष-वार खर्च निम्नानुसार है:</p> <table border="1" data-bbox="419 1223 970 1491"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>10,19,277.00</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>15,08,828.00</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>21,34,931.00</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>46,63,036.00</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि	2007-08	10,19,277.00	2008-09	15,08,828.00	2009-10	21,34,931.00	कुल	46,63,036.00	
वर्ष	राशि											
2007-08	10,19,277.00											
2008-09	15,08,828.00											
2009-10	21,34,931.00											
कुल	46,63,036.00											
	10. दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्र के मध्यम से एमओपीटी से पूछे गए प्रश्न और दिनांक 2 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम से एमओपीटी द्वारा दिए गए उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए हैं:-											
<b>क्र.स.</b>	<b>हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न</b>	<b>एमओपीटी द्वारा प्रदत्त उत्तर</b>										
(1)	<p>साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमि. (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 वर्षों के लिए प्रोजेक्टेड यातायात क्रमशः 4.10 मिलि. टन, 4.15 मिलि. टन, 4.45 मिलियन टन और 5.15 मिलि. टन है जबकि एमओपीटी ने इन्ही वर्षों के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में इसे 5.00 मि. ट. प्रोजेक्ट किया है।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल पर टिप्पणी करते समय एमओपीटी ने कहा है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2008-09 में प्रहस्तित 4.63 मि. टन यातायात की तुलना में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया प्रोजेक्शन अपेक्षाकृत कम है।</p>	<p>स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2009-10 से प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात, 2011-12 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा हमारे प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर ही शामिल किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए प्रोजेक्ट किया गया यातायात रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और एचएमसी की प्रतिस्थापना के प्रस्ताव को</p>										

	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात के बारे में, रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और दो मोबाइल अनलोडरों से 2 एचएससी को बदले तथा अन्य सहायक उपकरणों को ध्यान में रखते हुए पत्तन का मूल्यांकन बताएं।</p>	<p>देखते हुए व्यावहारिक है। पत्तन पहले ही कह चुका है कि वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक यातायात को देखते हुए वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक का यातायात प्रोजेक्शन अपेक्षा कृत कम था। किंतु अब मालूम पड़ा है कि बाहरी कारणों से एसडब्ल्यूपीएल आने वाले वर्षों में कमायायातायत प्रहस्तन करने को विवश है।</p>
(ii)	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2008-09 में विदेशगामी पोतों की संख्या 86, वर्ष 2010-11 में गिरकर 64 हो सकती है। यह गिरावट % की भाषा में 25% है। अगले दो वर्षों में विदेशगामी पोतों की संख्या 67 और 78 होने का अनुमान है। बर्थ किराए से वर्ष 2008-09 में आय रु. 2887 लाख बताई गई है, जिसके वर्ष 2009-10 में गिरकर रु. 2182 लाख रह जाने का अनुमान है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित पोतों की संख्या और बर्थ किराया आय के औचित्य पर राय दें।</p>	<p>ऐसा समझाजाता है कि एसडब्ल्यूपीएल में 2010-11 से 2012-13 तक तटीय पोतों का प्रहस्तन अधिक होने वाला है और तदानुसार विदेशगामी पोतों की संख्या में गिरावट आने का अनुमान है। प्रचलित दरमान के अनुसार, तटीय पोतों से विदेशगामी पोतों से वसूल किए जाने वाले प्रभार का अधिकतम 60% ही लिया जाता है।</p>
(iii)	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी से किए गए लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 7.3.4.2 अनुबंध करता है कि लाइसेंस शुल्क प्रतिवर्ष 5% बढ़ेगा। इसके मुकाबले एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित पट्टे किराए लगभग 46% और 54% की वृद्धि दर्शाते हैं। यह वृद्धि वर्ष 2008-09 के लिए बताए गए असल पट्टा किरायों के संदर्भ से है। पुष्टि की जाए कि 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु. 350/- लाख पट्टा किराया का भुगतान किया गया है। इस बात की भी पुष्टि करें कि 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय अनुमानित पट्टा किराए क्रमशः रु. 367 लाख, रु. 386 लाख और रु. 405/- एमओपीटी के दरमाम में प्रदत्त पट्टा किरायों के अनुरूप और लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों और नियमों के अनुसार है।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव में दिखाया गया और एमओपीटी को देय पट्टा किराया तथ्यात्मक है और लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार है। एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का औचित्य बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो हार्बर मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के उपयोग के बाद रु. 16.15 करोड़ के बुक-वैल्यू पर क्यों बेंच दिया। यदि निवेश के कारण स्वीकार्य हो और मार्गदर्शियों के अनुरूप हो तो निवेश पर विचार किया जा सकता है।</p>
(iv)	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने संयंत्र और मशीनरी, रेल लाइन के निर्माण शैड्स इत्या. की मद में वर्ष 2010 -11 में रु. 10.17 करोड़ वर्ष 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु. 12.05 करोड़ की अभिवृद्धि का अनुमान किया है।</p> <p>कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निवेश के प्रस्तावों की न्याय संगतता पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करें। साथ ही परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों की दृष्टि से क्षमता में अभिवृद्धियां भी दर्शाएं।</p>	<p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के सकल खंड में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अभिवृद्धि प्रस्तावित की गई थी और 22 जुलाई 2010 को आयोजित संयुक्त बैठक में रु. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर चर्चा हुई थी।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का औचित्य बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो बाहरी मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के</p>

		उपयोग के बाद रु. 16.15 करोड़ के बुक वैल्यु पर क्यों बेंच दिया। यदि निवेश के कारण स्वीकार्य हों और मार्गदर्शियों के अनुरूप हों तो निवेश पर विचार किया जा सकता है।
(v)	(क) लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि 60,500 वर्ग मीटर जल क्षेत्र और 40,200 वर्ग मीटर भूक्षेत्र टर्मिनल के निर्माण के लिए एसडब्ल्यूपीएल को आबंटित किया गया था। कृपया बताएं कि कार्गो के भंडारण के लिए कितना क्षेत्र उपलब्ध करवाया गया है और कितना एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विकसित किया गया है ?	बर्थ 5 ए और 6 ए की संस्थापित क्षमता 5 एमएमटी प्रतिवर्ष है। टर्मिनल का प्रचालन जून 2004 से आरंभ हुआ था। भारी आधुनिक मशीनरी और उपकरणों की संस्थापना के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल पिछले 5 वर्षों के दौरान 5 एमएमटी का यातायात प्राप्त नहीं कर पाया।
	(ख) कृपया, प्रचालक द्वारा किए गए निवेश और प्रचालनों के लिए तैनात किए गए उपकरणों पर विचार करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मानक क्षमता बताएं। इसके लिए इस अवधि में रु. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर भी, विशेष कर रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में अपग्रेडेशन और दो शिप-अन्लॉडरों से दो हार्बर मोबाइल क्रेने बदले जाने के संदर्भ से विचार किया जाए।	जहां तक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मानक क्षमता की बात है, हमारे पास कुछ और कहने के लिए नहीं हैं क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने 22 जुलाई 2010 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में अपना मामला स्पष्ट कर दिया है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल को 60,500 वर्गमीटर जलक्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर भूमि/थल क्षेत्र उनके टर्मिनल के निर्माण के लिए आबंटित किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल से यह मालूम हुआ है कि कोयले/कोक के भंडारण के लिए 30,000 वर्ग मीटर का क्षेत्र उनके पास उपलब्ध है। उनसे यह भी ज्ञात हुआ है कि प्रस्तावित संयंत्र और मशीनादि की संस्थापना के बाद 5.15 एमएमटी की अतिरिक्त क्षमता वे बढ़ा पाएंगे।
(vi)	पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2007-08 से 2009-10 तक में एसडब्ल्यूपीएल के नामे डाली गई निकर्षण लागत, यदि कोई हो, तो सूचित की जाए। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 में रु. 190.44 प्रति घ. मि. की दर पर बाद के वर्षों में 5.8% प्रति वर्ष की वृद्धि दर के साथ अनुमानित निकर्षण लागत का औचित्य बताइए। चूंकि एमओपीटी भी निकर्षण ठेकेदारों की सेवाएं लेता रहा है, एमओपीटी द्वारा वहन की गई निकर्षण लागत/घन मीटर (दर/घ.मी.) प्रस्तुत करें।	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के नामे डाली गई निकर्षण लागत क्रमशः रु. 21.30 लाख, रु. 30.62 लाख और रु. 146.75 लाख थी। वर्ष 2010-11 में रु. 190.44 प्रति घ. मी. की दर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत के औचित्य के बारे में कहा जाता है कि निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण ठेकेदार आसानी से उपलब्ध नहीं होते क्योंकि निकर्षण यंत्रों की कमी है। फिर भी, यह नोटिस किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत कुछ अधिक ही है। वर्ष 2009 में पत्तन को वास्तव में यह लागत रु. 110/- प्रति घ. मी. आयी थी।

(vii)	<p>कृपया इस बात की पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रायल्टी के भुगतान का अनुमानन, 2010-11 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष रू. 12 करोड़ और वर्ष 2012-13 के लिए रू. 13.44 करोड़ लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार है। यदि नहीं तो एसडब्ल्यूपीएल से वसूले जाने वाली अनुमानित रायल्टी की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पत्तन को देय रायल्टी के भुगतान का अनुमान, उनके प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए 5 एमएमटी प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीड माल ढुलाई पर आधारित है। एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2012-13 में कम से कम 5.15 एमएमटी यातायात प्रहस्तित करने और पत्तन को रू. 13.44 करोड़ रायल्टी के रूप में भुगतान करने की अपेक्षा है। रायल्टी की उनकी गणना लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार है।</p>
(viii)	<p>पिछले प्रशुल्क निर्धारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन को लेकर कोई मुद्दा था और एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल मुद्दे को सुलझाने पर सहमत हो गए थे। इस विषय में कृपया बताएं कि क्या लाइसेंस धारी कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझ गया है। इस विषय में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>कंपनी के नाम में परिवर्तन के संबंध में सूचित किया जाता है कि हमने कंपनी के नाम के बारे में आपत्ति की थी और पत्तन शब्द को हटाने की सलाह दी थी अथवा उसकी जगह कोई अन्य शब्द इस्तेमाल करने के लिए कहा था। बहुत सा पत्राचार हुआ मगर कोई परिणाम नहीं निकला। यह मुद्दा बंद मान लिया जाए।</p>
(ix)	<p>एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 के माध्यम से, पोत की मशीनरी द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर कार्गो प्रहस्तितन श्रम डॉक लेवी (सीएचएलडी) लगाने पर एसडब्ल्यूपीएल के साथ किसी विवाद के बारे में उल्लेख किया था और यह भी बताया था कि मामला माध्यस्थन के लिए भेजा गया है। स्पष्ट करें कि पोत की मशीनरी इस्तेमाल करते हुए कार्गो के प्रहस्तितन के लिए एसडब्ल्यूपीएल में क्या व्यवस्था है और क्या यह लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार है या नहीं। यह भी स्पष्ट करें कि विवाद का मामला क्या है और एसडब्ल्यूपीएल की प्रशुल्क संशोधन कवायद पर इसका क्या प्रभाव पड़ सकता है ?</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल के साथ लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को मशीन युक्त पोतों का प्रहस्तितन करने की इजाजत नहीं है इस पर पत्तन द्वारा आपत्ति की गई थी। उसके बाद एसडब्ल्यूपीएल को स्टील क्वाइल्स निर्यात करने के लिए इजाजत मिली थी। जिसके लिए शर्त थी कि एसडब्ल्यूपीएल सीएचएलडी श्रमिकों को रोजगार की क्षति की मद में सीएचएलडी लेवी का भुगतान करेगा, क्योंकि गीयर युक्त पोत एसडब्ल्यूपीएल में प्रहस्तित किए जा रहे हैं। बर्थ सं. 5 ए/6 ए पर इस गतिविधि से पत्तन को भी राजस्व की क्षति होती है, अन्यथा स्टील कार्गो को एमओपीटी के सामान्य कार्गो बर्थों सं. 10 और 11 पर प्रहस्तित करवाना पड़ता। एमओपीटी ने बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो प्रहस्तितन प्रभार कमाया होता। इसलिए पत्तन का पक्का विश्वास है कि एसडब्ल्यूपीएल सीएचएलडी लेवी की भरपाई करे। बाद में एसडब्ल्यूपीएल माध्यस्थन में चला गया, और विरोध जताने के साथ लेवी का भुगतान कर रहा है। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल बार-बार यह कहता आ रहा है कि यदि प्राधिकरण इसे इन्पुट लागत के रूप में मान्य करे तो एसडब्ल्यूपीएल अपना माध्यस्थन मामला वापिस ले लेगा। चूंकि,</p>

		सीएचएलडी लेवी वास्तव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अदा की जा रही है, पत्तन को सीएचएलडी लेवी का इस जिन्स के लिए प्रशुल्क संशोधित करते समय इन्पुट लागत माने जाने पर कोई एतराज नहीं है।
--	--	---

11.1 एसडब्ल्यूपीएल से दिनांक 24 सितंबर 2010 के हमारे पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 2007-08 से 2009-10 के वर्षों में प्रहस्तित पोत यातायात पर अतिरिक्त सूचना, प्रचालन से हटा देने के लिए प्रस्तावित दो हार्बर मोबाइल क्रेनों का सकल मूल्य और बड़े खाते डाला गया मूल्य, पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के दौरान वास्तविक स्टोर्स खपत और कुछ अन्य बिन्दुओं पर सूचनाएं उपलब्ध करवाए।

11.2 एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 29 सितंबर 2010 के और दिनांक 1 अक्टूबर 2010 के अपने ई-मेल के द्वारा कुछ और सूचनाएं प्रस्तुत की है जो संक्षेप में निम्नानुसार है:-

(i) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पोत यातायात का ब्यौरा नीचे दिया गया :

ब्यौरा	पोतों की संख्या			पोत का औसत पार्सल आकार			पोत का औसत जौआरटी			औसत उत्पादकता (टनों में)		
	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
बर्थ 6 ए												
(i) कोयला (पैनामैक्स)	50	57	53	68200	66692	65283	39822	39177	41661	28726	27966	28843
(ii) कोयला (हैंडीमैक्स)	0	2			41854			27011	0		30471	0
(iii) कोक	12	8	9	46410	44419	41703	37289	35869	37995	22674	19538	14233
(iv) चूना पत्थर	4	2	1	53206	59657	57811	35504	33883	38315	26166	18786	20707
बर्थ 5 ए												
(i) एचआर क्वायल्स/ स्लैब (विदेशी)	10	17	8	18563	17059	16302	20730	23481	12724	7987	8329	6873
(ii) एचआर क्वायल्स/ स्लैब (तटीय)			19			8416			7117			5557

(ii) एमओपीटी के पास रु. 1.54 करोड़ की जमानत राशि ऋण और अग्रिमों की अनुसूचियों में जमाराशि के रूप में दिखाई गई है।

(iii) मोबाइल हार्बर क्रेनें वित्तीय वर्ष 2006-07 में खरीदी गई थीं। दो एचएमसी का सकल खंड में मूल्य रु. 16,29,66,322/- और 31 मार्च 2010 को रिटन डाउन वैल्यू रु. 11,15,83,132/- है और 30.03.2010 को रि. डा. वै. रु. 7,78,81,744/- रह जाने का अनुमान है।

(iv) वर्ष 2008-09 और 2009-10 में वास्तविक स्टोर्स खपत क्रमशः रु. 283.12 लाख और रु. 309.62 लाख की है। स्टोर्स खपत राजस्व स्पेयर से संबंधित है।

12. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही/वृत्तांत इस प्राधिकरण के कार्यालय स्थित रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के सारांश संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड  
दरमान

1. परिभाषाएँ:

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस जब तक कि अन्य उल्लिखित न हो।
- (ii). "एसडब्ल्यूपीएल" अर्थात् साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सहयोगी।
- (iii). "पत्तन" अर्थात् मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) जबकि "टर्मिनल" अर्थात् साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), अब अथवा यहां के बाद साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा परिचालित।
- (iv). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (v). "तटीय कार्गो" अर्थात् कोई कार्गो, जो पोत अन्य भारतीय पत्तन अर्थात् विलोमतः इसके मूल अथवा गंतव्य के बावजूद नौभरण के बाद एक भारतीय पत्तन में उतारा जाता है।
- (vi). "विदेशी कार्गो" अर्थात् तटीय कार्गो से इतर कोई अन्य कार्गो।
- (vii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (viii). "टन" अथवा "मीट्रिक टन" अर्थात् 1,000 किलोग्राम का एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर।

2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी श्रेणी" में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) जहां कहीं पोत संबंधित प्रभारों की दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्णित की गई हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाज़ार क्रय दर, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमेरिकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन में प्रवेश की तारीख ऐसे रूपांतरण के दिन के रूप में गिना जाएगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). (क). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।

- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत्त पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (घ). तटीय कार्गो/पोतों के लिए प्रभार "भारतीय रूप" में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vi). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए, भार द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में द्रवों के लिए क्षमता माप द्वारा इकाई 1000 लिटर होगी।
- (vii). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप गणना करने में, 0.5 तक के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के अंश एक इकाई माने जाएंगे सिवाय इसके कि जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (viii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज दर एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (घ). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (ix). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एसडब्ल्यूपीएल कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख). एसडब्ल्यूपीएल भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) एसडब्ल्यूपीएल को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xi). उपयोक्ताओं को एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## भाग 1 - पोत संबंधित प्रभार

### खंड - क - पत्तन देयताएं और खंड - ख - पाइलटेज शुल्क

ये सेवाएं मुरुगांव पत्तन न्यास द्वारा एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ संख्या 5क और 6क में प्रवेश करने वाले पोतों को उनके अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रदान की जाएंगी। ये प्रभार पोत के मास्टर्स/स्वामियों/एजेंटों द्वारा मुरुगांव पत्तन न्यास को सीधे देय होंगे।

**खंड – ग – बर्थ किराया प्रभार**

बर्थ संख्या 5क और 6क में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टर्स/स्वामियों/एजेंटों द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर देय होंगे।

**बर्थ सं. 5क**

**(बर्थ सं. 6क में एलओए 225 मीटर के दूसरे पोत के साथ 190 मी0 पोत का अधिक एलओए)**

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	सभी पोत	0.0113	0.31

**बर्थ सं. 6क**

**(अभियंत्रिकृत परिचालन प्रणाली के तहत)**

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.0249	0.68
2.	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0294	0.79

**टिप्पणियां:**

- (1). बर्थ किराया प्रभारों में प्रदत्त सेवाओं और बर्थ में उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं, जैसे बर्थ का अभिग्रहण, बर्थ में समयोपरि, पोत द्वारा बोर्ड पर एकत्रित कूड़े को हटाना और घाट पर आपूर्ति, बर्थों की सफाई, फायर वॉच, आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2). उपर्युक्त प्रभार पोत के मास्टर्स, स्वामियों अथवा एजेंटों और बर्थों पर अथवा समीप पहुंचने वाले अथवा पड़े अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रति प्रभार्य होंगे।
- (3). प्रति पोत प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में न्यूनतम अ0डा0 588.25 और तटीय पोत के मामले में रु0 15748.80 के अधीन है।
- (4). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से गिनी जाएगी।
- (5). उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब लदाई/उतराई परिचालन एसडब्ल्यूपीएल की तट क्रेनों/अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली खराबी अथवा एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण की वजह से की अनुपलब्धता के कारण नहीं किए जा सकते।
- (6).
  - (i). नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
  - (ii). बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
  - (iii). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
  - (iv). झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

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

- (7). बर्थ संख्या 5क और 6क में स्वीकृत खाली करने का समय 3 घंटे होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का पांच गुना प्रभार्य होगा, प्रति घंटा अथवा उसका भाग में कम की जा रही स्थिति, जो पोत पर लागू होगी। यह बर्थ में पोत के विराम की सम्पूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा होगी।
- (8). इन बर्थों पर दूसरे पोत के किनारे पर खड़े किए गए पोत, बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभारों का 50 प्रतिशत होगा।
- (9). लाइसेंस करार के प्रावधान वरीयता बर्थिंग और उनपर प्रभार, यदि कोई हों, शासित करेंगे। जब कभी वरीयता बर्थिंग किसी पोत को प्रदान की जाती है, तो एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (10). (i). पोत को ऑस्टिंग वरीयता प्रदान करने के लिए, एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में पोतों के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (ii). इसके अलावा, पोतों को स्थानांतरित कर ले जाना/लाना प्रभार पोतों पर प्रभार्य होगा, जिन्हें ऑस्टिंग वरीयता प्रदान की जाती है।
- (iii). बर्थ सं. 6क में ऑस्टिंग वरीयता केवल तभी स्वीकार की जाएगी जब 25,000 मी0ट0 कार्गो की उतराई/लदाई दर प्रति मौसम कार्य दिवस पोतों द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों की वजह से अर्जित न की जा सके।

#### खंड – घ

#### पोतों को पानी की आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

पोतों को आपूर्ति किए गए पानी के लिए प्रभार पोत के मास्टर्स/स्वामियों/एजेंटों द्वारा निम्नलिखित दरों पर देय होंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 1000 लिटर	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	बर्थ में	3.3069	88.55

#### भाग II – कार्गो संबंधित प्रभार

#### खंड – क

#### बर्थ सं. 5क और 6क में घाटशुल्क प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क पर प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क कार्गो की विनिहित मात्रा पर कार्गो के आयात अथवा निर्यातक द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होगा, जिसे सीमाशुल्क के साथ दाखिल किए गए प्रवेश के बिल में घोषित किया गया है:-

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रु0 में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	मी0ट0	27.15	16.29
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	मी0ट0	40.73	24.44
3.	चूनापत्थर	मी0ट0	9.05	5.43
4.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	मी0ट0	27.15	27.15
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी0ट0	27.15	16.29
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी0ट0	27.15	16.29

खंड – ख

कार्गो प्रहस्तन प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क में कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को सीधे विनिहित कार्गो पर देय होगा:-

बर्थ सं. 5क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रु0 में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	मी0ट0	126.70	126.70
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी0ट0	143.90	86.34
3.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी0ट0	135.75	81.45

बर्थ सं. 6क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रु0 में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	मी0ट0	91.13	54.66
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	मी0ट0	129.51	77.70
3.	चूनापत्थर	मी0ट0	119.91	71.95
4.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	मी0ट0	126.70	126.70
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी0ट0	143.90	86.34
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी0ट0	135.75	81.45

टिप्पणियां:

- (1). बर्थ संख्या 5क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमत: कार्गो की उतराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमत: कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के भीतर संचलन,
  - रेलवे वैगनों से अथवा विलोमत: उतराई।
- (2). बर्थ संख्या 6क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमत: कार्गो की उतराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमत: कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के भीतर संचलन,
  - रेल सुपुर्दगी के लिए रेलवे वैगनों पर लदाई अथवा विलोमत:।
- (3). तरपाल/प्लास्टिक कवर द्वारा वैगनों को कवर करना अनुसूची में निर्धारित उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों में शामिल नहीं है।
- (4). खोलना और बांधना (उपयुक्त लेबर तथा सामग्री सहित) उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से उनकी लागतों पर उपयोक्ताओं द्वारा व्यवस्थित किया जाएगा।
- (5). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रहस्तन के लिए कार्गो के प्राप्त होने से पहले देय होगा। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50 प्रतिशत कार्गो की निकासी/नौभरण से पहले देय होगा।

**खंड – ग**  
**भूमि किराया / भंडारण प्रभार**

एसडब्ल्यूपीएल के स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

**I. आयात/आवक कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार**

(रु0 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए)

क्र.सं.	घटक के विवरण	निःशुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर	छठें दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक (सभी प्रकार)/चारकोल	13.58	36.20	67.88	135.75
3.	चूनापत्थर	9.05	22.63	45.25	90.50
4.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	13.58	36.20	67.88	135.75

**टिप्पणियां:**

- (1). पोत के कार्गो को पूरा उतारने के बाद अथवा जब अंतिम पैकेट उतारा जाता है, तीन निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के विराम के लिए रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिनों के 21 दिनों के बाद, शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, 'दिन' प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।

**II. निर्यात/जावक कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार**

(रु0 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए)

क्र.सं.	घटक के विवरण	निःशुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर	छठें दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	लौह गुट्टिकाएं	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब और अन्य सामान्य बल्क कार्गो	4.53	9.05	22.63	45.25

**टिप्पणियां:**

- (1). निर्यात कार्गो के मामले में, कार्गो/परेषण की प्रथम खेप प्राप्त होने के दिन से सात निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद भूमि किराया/भंडारण प्रभार ऊपर यथा उल्लिखित रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

- (3). निःशुल्क दिनों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, 'दिन' प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।
- (5). यदि सम्पूर्ण संचयित कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं है और शेष कार्गो अगले जलयान को अलग से चिह्नित/जोड़ा जाता है, आगे निःशुल्क अवधि इस दावे के समर्थन में दस्तावेज़ पेश करने की तारीख से स्वीकृत की जाएगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार लागू उपयुक्त दर पर दंडात्मक भूमि किराया देय होगा।

#### खंड ग के लिए सामान्य टिप्पणी:

- (1). कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एसडब्ल्यूपीएल कार्गो सुपुदर्गी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य कारणों की वज़ह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

#### खंड – घ धूल निवारण प्रभार

प्रभावी प्रदूषण नियंत्रण के लिए धूल निवारण हेतु पानी छिड़कने के लिए धूल निवारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर कोयला, कोक तथा चूनापत्थर पर विनिहित मात्रा पर वसूल किए जाएंगे:

कोयला, चूनापत्थर और कोक के लिए: ₹0 1.95 प्रति मी0ट0

यह पोत से उतराई के स्तर से तब तक प्रभार्य होगी जब तक कार्गो एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड में भंडारण सहित रेलवे वैगनों पर नहीं लादा जाता है।

#### भाग – III अन्य सेवाएं

##### 1. आगंतुक प्रवेश पास

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन-पत्र	₹0 181.00	₹0 45.25	₹0 18.10
(ख). प्रति पुर्नस्थापन	₹0 45.25	₹0 45.25	₹0 18.10

##### 2. वाहन प्रवेश पास

प्रति प्रवेश ₹0 67.90

**टिप्पणी:** वाहन प्रवेश शुल्क कार्गो की सुपुदर्गी/परेषण के लिए एसडब्ल्यूपीएल बर्थों में प्रवेश करने वाले/छोड़ने वाले वाहनों पर नहीं होगा।

##### 3. फोटोग्राफी

(क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	₹0 7692.50 प्रतिदिन
(ख). प्रहस्तित सामानों की फोटो लेना	₹0 452.50 प्रतिदिन
(ग). क्रूज़ और अन्यो की फोटो लेना	₹0 226.25 प्रतिदिन
(घ). विडियोग्राफी (परिचालनात्मक गतिविधियों से संबंधित)	₹0 2262.50 प्रतिदिन

##### 4. क्रेन किराया प्रभार

बर्थ सं. 5क और 6क पर संस्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के लिए किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन से इतर प्रयोजनों के लिए उपयोग हेतु एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होंगे:

(क). 110/42 मी0ट0 क्षमता वाली मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए	₹0 22625.00 प्रति घंटा
(ख). अन्य क्रेनों के लिए	₹0 13575.00 प्रति घंटा

## सार्वजनिक वेस्ट पोर्ट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक आंकड़े			वर्तमान प्रयुक्त पर एकरक्यूरी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएफपी द्वारा तथा संशोधित वर्तमान प्रयुक्त पर अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (सी000 में)	4.40	4.63	4.32	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
	क्षमता उपयोगिता	88.0%	92.6%	86.5%	87.0%	93.0%	105.0%	87.0%	93.0%	105.0%
I	<b>कुल परिचालन आय</b>									
	.पद्धत कार्गो प्रहरतन आय	6,838	6,663	6,297	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	.पद्धत पोत संबधित आय	2,498	2,924	2,919	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411
	.पद्धत अन्य आय	3	1	54				1.50	1.50	1.50
	<b>Total (i to iii)</b>	<b>9,339</b>	<b>9,588</b>	<b>9,270</b>	<b>7,971</b>	<b>8,483</b>	<b>9,606</b>	<b>7,990</b>	<b>8,459</b>	<b>9,599</b>
II	<b>परिचालन लागतें</b>									
	.पद्धत परिचालन और प्रचलन लेबर	1,462	1,462	1,382	1,663	1,877	2,188	1,444	1,602	1,876
	.पद्धत मरम्मत और अनुरक्षण	248	471	371	511	692	728	392	408	548
	.पद्धत उपस्कर चालन लागतें	405	433	412	670	636	647	447	504	655
	.पद्धत अनुक्षण निकषण	7	37	26	147	153	158	147	152	158
	.पद्धत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	896	873	825	776	826	936	780	830	941
	.पद्धत पतन को पट्टा क्रिये	226	237	335	352	369	388	352	369	388
	.पद्धत बीमा	98	132	122	140	147	181	143	143	181
	.पद्धत अन्य व्यय	12	21	23	24	25	26	24	25	26
	<b>Total (i to viii)</b>	<b>3,352</b>	<b>3,665</b>	<b>3,496</b>	<b>4,282</b>	<b>4,726</b>	<b>5,252</b>	<b>3,729</b>	<b>4,033</b>	<b>4,773</b>
III	<b>मूल्यवाच</b>	1,448	1,521	1,546	1,585	1,889	2,250	1,583	1,588	2,261
IV	<b>उपरिव्यय</b>									
	.पद्धत प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	344	418	521	573	630	693	541	561	582
	.पद्धत सामान्य उपरिव्यय	50	63	84	87	90	94	87	90	94
	.पद्धत प्राथमिक एवं अपक्रंट भुगतान राइट-ऑफ	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	<b>Total (i to iii)</b>	<b>431</b>	<b>518</b>	<b>642</b>	<b>670</b>	<b>730</b>	<b>797</b>	<b>665</b>	<b>688</b>	<b>713</b>
	<b>कुल व्यय</b>	<b>5,231</b>	<b>5,705</b>	<b>5,684</b>	<b>6,537</b>	<b>7,345</b>	<b>8,299</b>	<b>5,977</b>	<b>6,310</b>	<b>7,747</b>
V	<b>परिचालन अधिशेष/(घाटा) . इ. प. च. ट. द</b>	4,107	3,884	3,586	1,434	1,138	1,308	2,013	2,149	1,852
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)									
	.पद्धत अन्य आय	5	65.53	45.44	-	-	-	-	-	-
	(ii) परियोजना अवधि की समाप्ति पर वापसी-योग्य प्रतिभूति जमा की साख वापसी	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.46	0.51	0.57
	<b>उपरोक्त एफएमआई</b>	<b>5.12</b>	<b>65.93</b>	<b>45.84</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.6</b>
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई ; ट. प. ट. द	5.1	65.9	45.8	0.2	0.2	0.2	(0.5)	(0.5)	(0.6)
IX	<b>अधिशेष/घाटा</b>	<b>4,112</b>	<b>3,949</b>	<b>3,632</b>	<b>1,434</b>	<b>1,138</b>	<b>1,308</b>	<b>2,014</b>	<b>2,150</b>	<b>1,852</b>
X	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	18,639	17,197	15,723	19,043	24,267	23,717	14,457	12,962	21,411
XI	पिछले आदेश के अनुसार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 15 प्रतिशत की दर से पूर्व अवधि हेतु आरओसीई। मौजूदा कार्यवाही में 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई।	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XIII	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) रू.ग.</b>	<b>1,317</b>	<b>1,370</b>	<b>1,273</b>	<b>(1,613)</b>	<b>(2,744)</b>	<b>(2,487)</b>	<b>(299)</b>	<b>76</b>	<b>(1,573)</b>
XV	वास्तविक आंकड़ों की समीक्षा के आधार पर वर्ष 2006-07 के लिए कुल अधिशेष एवं वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 207-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष और पिछले आदेश में सुविचार अनुमान।							7,051		
XVI	वर्ष 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 के अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजन के लिए सुविचारित। (एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित करने पर विचार किया है)				1,488			3,525.4		
XVII	तीन वर्षों में प्रोद्भूत लाभ के 50 प्रतिशत का समायोजन				248	248	248	1,175.12	1,175.12	1,175.12
XVIII	<b>पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)</b>				<b>(1,365)</b>	<b>(2,496)</b>	<b>(2,239)</b>	<b>877</b>	<b>1,251</b>	<b>(398)</b>
XIX	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में</b>				-17%	-29%	-23%	11.0%	14.8%	-4.1%
XX	<b>तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा</b>					<b>-23%</b>			<b>6.6%</b>	

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	कार्गो	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
I	परिचालन आय						
	कार्गो प्रहस्तन आय	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	अन्य आय	-	-	-	1.50	1.50	1.50
	प्रचालन आय	5,925	6,309	7,145	5959	6338	7188
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	1,593	1,770	2,077	1,383	1,534	1,798
	(ii) मरम्मत और अनुक्षण + लेबर	361	542	578	292	308	448
	(iii) उपस्कर चालन लागत	670	636	647	447	504	655
	(iv) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	776	826	936	780	830	941
	(v) रियायत करार के अनुसार पट्टा किराये	140	147	154	140	147	154
	(vi) बीमा	79	99	123	82	95	123
	(vii) अन्य व्यय	24	25	26	24	25	26
	कुल	3,643	4,045	4,541	3,149	3,443	4,145
III	मूल्यहास	1,164	1,468	1,829	1,162	1,167	1,840
IV	उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी						
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	426	469	516	402	417	433
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	65	67	70	65	67	70
	(iii) प्रारंभिक व्यय और अपक्रंट भुगतान राइट-आफ	10	10	10	37	37	37
	कुल	500	545	595	503	521	539
V	परिचालन अधिशेष (I) - (II) - (III) - (IV)	619	250	180	1,145	1,207	663
VI	प्रतिभूति जमा की साख वापसी	-	-	-	0.46	0.51	0.57
VII	अधिशेष/घाटा	619	250	180	1,146	1,207	664
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	10,702	16,325	16,148	6,459	5,384	14,245
IX	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16%)	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
XI	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIII)	(1,094)	(2,362)	(2,404)	113	346	(1,615)
XII	हमारे द्वारा समायोजन के लिए सुविचारित 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष/घाटा लाभ। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष समायोजित करने पर विचार किया है।		628		2,636		
XIII	2010-11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोद्भूत लाभ का समायोजन।	105	105	105	879	879	879
XIV	निवल अधिशेष/घाटा पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद	(989)	(2,257)	(2,299)	992	1,225	(736)
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-16.7%	-35.8%	-32.2%	16.6%	19.3%	-10.2%
XVI	तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा		-28%			7.6%	

बर्थ किराया गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	बर्थ किराया	2046	2174	2462	2031	2121	2411
	<b>कुल राजस्व</b>	<b>2,046</b>	<b>2,174</b>	<b>2,462</b>	<b>2,031</b>	<b>2,121</b>	<b>2,411</b>
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	70	108	111	61	67	79
	(ii) मरम्मत और अनुरक्षण लेबर सहित	150	150	150	100	100	100
	(iii) अनुरक्षण निकर्षण	147	153	158	147	152	158
	(iv) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मी०)	211	222	233	211	222	233
	(v) बीमा	61	48	58	61	48	58
	<b>कुल</b>	<b>640</b>	<b>681</b>	<b>711</b>	<b>580</b>	<b>590</b>	<b>628</b>
III	मूल्यहास	421	421	421	421	421	421
IV	उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा						
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	147	162	178	139	144	149
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	22	23	24	22	23	24
	<b>कुल</b>	<b>169</b>	<b>185</b>	<b>202</b>	<b>161</b>	<b>167</b>	<b>173</b>
	<b>कुल व्यय</b>						
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	<b>816</b>	<b>888</b>	<b>1128</b>	<b>868</b>	<b>943</b>	<b>1188</b>
VI	आबंटित एफएमई घटाव एफएमआई						
VII	<b>अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)</b>	<b>816</b>	<b>888</b>	<b>1128</b>	<b>868</b>	<b>943</b>	<b>1188</b>
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	8339	7940	7567	7998	7579	7166
IX	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16%)	1334	1270	1211	1280	1213	1146
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1334	1270	1211	1280	1213	1146
XI	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIII)</b>	<b>(519)</b>	<b>(383)</b>	<b>(83)</b>	<b>(411)</b>	<b>(270)</b>	<b>42</b>
XII	हमारे द्वारा समायोजन के लिए सुविचारित 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष/घाटा लाभ। एसडब्ल्यूपीएल ने वषर 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष समायोजित करने पर विचार किया है।		<b>860</b>		889		
XIII	2010-11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोद्भूत लाभ का समायोजन।	143	143	143	296	296	296
XIV	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद</b>	<b>(375)</b>	<b>(239)</b>	<b>61</b>	<b>(115)</b>	<b>26</b>	<b>338</b>
XV	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVII/I % में)</b>	<b>-18.3%</b>	<b>-11.0%</b>	<b>2.5%</b>	<b>-5.7%</b>	<b>1.2%</b>	<b>14.0%</b>
XVI	<b>तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा</b>		<b>-9.0%</b>			<b>3.8%</b>	