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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या -12 नई दिल्ली 22 जनवरी 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, उर्वरक बर्थ सं. 1 में पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/28ए/2009–पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास ------ आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 29वें दिन पारित)

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने केपटिव बर्थ के निर्माण और परिचालन के लिए तब पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड (पीपीएल) के साथ अगस्त 1985 में क़रार किया था जब पीपीएल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम था। पीपीटी ने पत्र दिनांक 28 सितम्बर 2005 द्वारा इस प्राधिकरण को (i) उक्त क़रार में संशोधन के लिए (ii) कार्गो तथा बर्थ किराया प्रभारों के संशोधन और न्यूनतम गारंटियों की शुरूआत आदि के लिए यह कहते हुए प्रस्ताव दाखिल किया था कि पीपीएल फरवरी 2000 में पीएसयू नहीं था। इसने यह भी बताया था कि पीपीटी और पीपीएल के बीच का विवाद अक्तूबर 1993 में कार्गो संबंधित प्रभारों के संशोधन से जुड़ा था जो मध्यस्थ को भेजा गया था और दिसम्बर 2002 में निर्णय दिया गया था। मध्यस्थ ने अक्तूबर 1993 से दरों की बढ़ोतरी को खत्म कर दिया था और निर्णय दिया था कि टीएएमपी द्वारा संशोधित दरें 1 अप्रैल 1999 और उसके बाद प्रभावी होंगी। बाद में पीपीटी ने सचिव, विधि एवं न्याय मंत्रालय, भारत सरकार के समक्ष एक संशोधन याचिका दायर की थी।

2. सितम्बर 2005 में प्रस्तुत किए गए सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव में, पीपीटी ने पीपीएल और इफको को आबंटित क्रमशः उर्वरक बर्थ I और II के लिए प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया था। पीपीटी को सूचित किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च 2005 की अधिसूचना के बाद, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत करने के मामले के सिवाय, यह प्राधिकरण बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ पत्तनों द्वारा किए गए द्विपक्षीय करारों के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण दरमानों में विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को ही अनुमोदन प्रदान करेगा और पत्तनों को यह अधिकार होगा कि वे ऐसी निर्धारित की गई अधिकतम दरों के भीतर परिचालन करे।

3. पत्तन के प्रस्ताव दिनांक 28 सितम्बर 2005 पर संयुक्त सुनवाई 4 जून 2007 को आयोजित की गई थी जब यह आलोक में आया था कि मुकदमेबाजी माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित था और न्यायालय ने मध्यस्थ के निर्णय पर रोक लगाते हुए अंतरिम आदेश पारित किया था। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि वह पीपीएल के साथ जरूरी विचार–विमर्श के बाद अलग–से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। इसपर यह निर्णय लिया गया था कि जब तक सहमत प्रस्ताव दाखिल नहीं किया जाता है और इस प्राधिकरण द्वारा निपटान नहीं किया जाता है, तब तक मौजूदा क़रार, पक्षों के बीच मुकद्मेबाजी में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा आदेशों के अधीन, लागू रहेगा।

4.1. अपने पत्र दिनांक 26 मई 2009 द्वारा इस प्राधिकरण से दोबारा अनुरोध किया गया था कि पीपीएल के केपटिव बर्थ की दरों को संशोधित और सम्यक् बनाया जाए जिससे इफको के साथ क़रार का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट खंड 01.03.2002 से लागू हो सके।

4.2. पत्र दिनांक 4 जून 2009 द्वारा, पीपीटी को निम्नवत् कहा गया था:

(i). अगस्त 1985 में पीपीटी और पीपीएल के बीच हुए क़रार में यह खंड था कि समेकित कार्गो प्रभार केवल पारस्परिक सहमति से ही संशोधित किए जा सकते हैं। इसके अलावा, कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट विनिर्दिष्ट करने के लिए क़रार में कोई प्रावधान नहीं है।

(ii). चूंकि पीपीएल प्रभारों में किसी संशोधन के लिए सहमति नहीं दे रहा है, इसलिए परस्पर सहमति से प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जा सकेगा।

(iii). प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नियोजित पूंजी पर पत्तन–वार लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन करता है। पीपीटी ने उर्वरक बर्थ सं. II के साथ उर्वरक बर्थ सं. I की दरों को सम्यक् बनाने और संशोधित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करते समय दोनों उर्वरक बर्थों के लिए वसूल किए जाने हेतु प्रस्तावित प्रभारों के लिए कोई लागत औचित्य नहीं भेजे थे।

4.3. पत्र दिनांक 5 जून 2009 द्वारा इस प्राधिकरण को यह सूचित किया गया था कि उसने क़रार 3 अगस्त 1985 के खंड 21 को इनवोक करते हुए पीपीएल को प्रदान किए गए अधिकारों को वापस ले लिया था। पीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि पीपीएल के लिए निर्धारित पृथक दरों को पीपीटी एसओआर से हटाया जाए और पीपीएल से सभी प्रभारों – कार्गो प्रहस्तन प्रभार, पोत संबंधित प्रभार और कन्वेयर गैलेरी के लिए मार्गाधिकार प्रभार, पाइपलाइन आदि – सामान्य पब्लिक के लिए यथा लागू – वसूल करने दिया जाए।

4.4. पीपीटी को पत्र दिनांक 27 जुलाई 2009 द्वारा यह सूचित किया गया था कि पत्तन सुविधाएं प्राप्त करने वाले किन्हीं अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के बराबर पीपीएल पर पोत संबंधित प्रभारों, कार्गो संबंधित प्रभारों और लाइसेंस शुल्कों की वसूली के राजस्व विवीक्षा का ब्योरा दें। पीपीएल से बाद में यह अनुरोध किया गया था कि वह यह बताए कि क्या पीपीटी–पीपीएल करार दिनांक 3 अगस्त 1985 को इनवोक करते हुए अधिकारों को वापस लिए जाने के लिए भारत सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया गया है।

4.5. सुविधा अधिकारों को वापस लिए जाने की पीपीटी की कार्रवाई से असंतुष्ट होते हुए, पीपीएल ने माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय का रूख किया था जिसने इस मामले में अंतरिम स्टे दिया था। पत्र दिनांक 17 जुलाई 2009 द्वारा, माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की गई थी। यह भी बताया गया था कि पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 26 मई 2009 में लागत आधारित दरें नहीं दी गई हैं और पत्तन ने प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने से पहले पीपीएल से विचार–विमर्श नहीं किया है।

4.6. माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 के अनुसार, इस प्राधिकरण को उक्त आदेश की प्रमाणित प्रति प्रस्तुत किए जाने की तारीख से अधिमानतः छह महीनों की अवधि के भीतर पारादीप पत्तन में पीपीएल के केपटिव बर्थ के लिए दरें अनुमोदित करनी हैं।

5.1. पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 के अधीन उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 की प्रति प्रस्तुत की थी और अनुरोध किया था कि पीपीएल के केपटिव बर्थ की दर को संशोधित किया जाए और इफको के सम्यक् बनाया जाए ताकि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट खंड 1 मार्च 2002 से प्रभावी हो सके।

5.2. पीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 27 जुलाई 2009 द्वारा यह सूचित किया गया था कि इफको के केपटिव बर्थ के लिए पीपीटी द्वारा प्रभारित दरें लागत आधारित नहीं थीं परन्तु पीपीटी और इफको के बीच परस्पर सहमति से निर्णीत दर थी। इसलिए, पीपीएल के केपटिव बर्थ के लिए उपयुक्त दर निर्धारित करने में इस प्राधिकरण की सहायता के लिए लागत औचित्य सहित सभी अपेक्षित ब्योरों के साथ भली प्रकार से विश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

5.3. पीपीटी ने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 द्वारा सभी अपेक्षित दस्तावेज़ों के बिना अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। पीपीटी के पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 द्वारा कई समर्थक दस्तावेज़ बाद में प्राप्त हुए थे। प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नवत् हैं:–

(i). उर्वरक बर्थ सं. I (एफबी–1) के लिए प्रशुल्क 1 अप्रैल 1999 से संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(ii). प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाभ आधार पर है।

(iii). एफबी–1 के लिए निर्धारित बर्थ किराया प्रभार इंडियन फारमर्स कॉपरेटिव (इफको) द्वारा प्रयुक्त केपटिव बर्थ सं. II के बराबर रु0 39.20 लाख प्रति माह प्रस्तावित किया गया है।

(iv). लागतों की गणना के लिए, प्रत्यक्ष व्ययों पर विचार नहीं किया गया है। सभी अप्रत्यक्ष व्यय पत्तन की प्रधान गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर एफबी–1 में प्रभाजित किए गए हैं।

(v). लागतों की गणना के लिए, एफबी–1 में प्रहस्तित कार्गो को 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष अथवा वास्तव में प्रहस्तित कार्गो, जो भी कम हो, लिया गया है।

(vi). एफबी–1 के घाटशुल्क की गणना के लिए, समान प्रयोजन बाह्य हारबर क्षेत्र के लिए नियोजित पूंजी पर विचार किया गया है।

(vii). चूंकि पीपीएल रेलवे सुविधाओं और कार्गो को अभियांत्रिक तरीके से अपने संयंत्र में स्थानांतरित करने के लिए कन्वेयरों का इस्तेमाल नहीं कर रहा है, इसलिए इन सुविधाओं का उपयोग नहीं किए जाने से होने वाले नुकसानों पर लागत पत्रक में विचार किया गया है।

(viii). संपदा प्रबंधन के लेखा पर राजस्व का नुकसान भी लागत पत्रक में जोड़ा गया है।

(ix). एफबी–1 में पीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क निम्नवत् है:–

कार्गो की मात्रा	अवधि के लिए घाटशुल्क दरें (रु0 में)			
	1.4.1999 to 31.03.2002	**1.4.2002 to 31.03.2005**	**1.4.2005 to 31.3.2008**	**1.4.2008 से आगे**
5 लाख तक	65.00	71.50	78.61	86.52
5-10 लाख	55.00	60.50	48.40	53.24
10-15 लाख	40.00	44.00	48.40	53.24
15 लाख से अधिक	25.00	27.50	30.25	33.28

(x). उपर्युक्त दरें एफको एफबी–II में प्रभारित दरों के बराबर हैं।

(xi). एफबी–1 में प्रहस्तित कार्गो के लिए वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया है। तथापि, पत्तन ने टीएएमपी से अनुरोध किया है कि बर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता पर विचार करते हुए वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करने पर विचार किया जाए।

(xii). जब कभी एफबी–1 खाली अथवा अप्रयुक्त रहता है तो पीपीटी को यह अनुमति दी जानी चाहिए कि वह इस बर्थ का इस्तेमाल अन्य पोतों के कार्गो के प्रहस्तन के लिए कर सके, ऐसी स्थिति में सामान्य दरमानों पर कार्गो प्रभार पत्तन को प्रोद्‌भूत होगा और सामान्य दरमानों पर बर्थ किराया प्रभार पीपीएल को जाएंगे।

5.4. पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 को 4 सितम्बर 2009 को प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था। पीपीटी के पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 और 25 अगस्त 2009 एवं उनके संलग्नक पीपीएल को अभ्युक्तियों के लिए अग्रेषित किए गए थे।

6. पीपीएल ने पत्र दिनांक 16 अक्तूबर 2009 द्वारा पीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां दी हैं। उक्त टिप्पणियां अभ्युक्तियों के लिए 19 अक्तूबर 2009को पीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। पीपीएल की टिप्पणियां और उनपर पीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा दी गई अभ्युक्तियां निम्नवत् हैः–

क्र.सं.	पीपीएल की टिप्पणियां	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1.	पीपीएल का पीपीटी के दावे से विवाद है कि प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क संशोधित टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाभ आधार पर है।	प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रस्ताव नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाभ पर आधारित है जोकि टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।
2.	पीपीटी को अनुलग्नकों में दिए गए विभिन्न अप्रत्यक्ष लागतों के ब्योरों को स्पष्ट करना होगा और प्रयुक्त संख्याओं का उपयुक्त प्रमाण भी देना होगा। अप्रत्यक्ष लागतों को प्रभाजित करने की कार्यपद्धति औचित्यपरक और वैज्ञानिक होनी चाहिए। लागत के एकमान वितरण का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। (उदाहरणतः अन्य 13 बर्थों के पर्यवेक्षण में पीपीटी के प्रयास इस तथ्य के मद्‌देनजर पीपीएल बर्थ की अपेक्षा ज्यादा हैं कि पीपीएल स्वयं ही अपने बर्थ पर सभी परिचालन कर रहा है।	अनुलग्नकों में दिए गए अप्रत्यक्ष लागतों के ब्योरे पूरी तरह से लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से लिए गए आंकड़ों पर आधारित हैं। अप्रत्यक्ष लागत सम्पूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए है और इसे कुछ नहीं करना है कि बर्थ का परिचालन पत्तन द्वारा अथवा केपटिव बर्थ के उपयोक्ता द्वारा प्रबंधित किया जाता है। चूंकि पीपीटी के पास 13 बर्थ थे, इसलिए अप्रत्यक्ष लागत को समान रूप से प्रभाजित किया गया है।
3.	पीपीटी पीपीएल की ओर से भारत सरकार द्वारा सीधे तौर पर निधियित प्रारंभिक लागत और पीपीएल के केपटिव बर्थ से पहले की गई वसूलियों पर विचार करने में भी विफल रहा है।	पीपीएल की ओर से भारत सरकार द्वारा निधियित प्रारंभिक लागत का प्रशुल्क के निर्धारण से कोई लेनादेना नहीं है क्योंकि प्रारंभिक तौर पर सहायिकी–प्राप्त दर इसके लिए ऑफर की गई थी।
4.	पीपीटी ने अपने परिकलनों में कई लागतों उदाहरणतः 'टाऊनशिप का रखरखाव, संपदा प्रबंधन, और रेलवे का उपयोग नहीं करना' पर विचार किया है जो पीपीएल बर्थ के लिए प्रासंगिक नहीं हैं और पीपीएल में प्रभाजित नहीं किया जा सकता।	टाऊनशिप के रखरखाव, संपदा प्रबंधन, रेलवे का उपयोग नहीं करने से संबंधि लागत संपूर्ण पत्तन के परिचालन के संबंध में सुविचारित की गई है और इसे सभी बर्थों के लिए समान रूप से प्रभाजित किया गया है।
5.	पीपीटी ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की 18 प्रतिशत और 16 प्रतिशत दर पर विचार किया है जोकि बहुत ज्यादा लगता है। सामान्य तौर पर 12 प्रतिशत की दर काफी उपयुक्त है और भारत सरकार द्वारा कई मामलों में अनुसरित की गई है जब लागत आधारित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।	2007 तक 18 प्रतिशत उसके बाद 16 प्रतिशत की प्रतिलाभ दर टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसपर विवाद नहीं होना चाहिए।
6.	पीपीटी की पीपीएल को इफको के बराबर दरें किए जाने की इच्छा का मजबूत आधार नहीं है। यह तथ्य बना रहेगा कि क़रार दिनांक 3.8.1985 दो चिह्नित हक़दारों अर्थात पीपीटी और पीपीएल के बीच कानून के दायरे में परस्पर सहमत शर्तों पर लागू किया गया था और लगभग पिछले 25 वर्षों से प्रचलन में है। क़रारों के लागू होने की तारीखों के बीच काफी समय बीत जाने के साथ इफको जैसी दूसरी कम्पनी से तुलना, शामिल लागत और प्रत्येक क़रार में उपर्युक्त सभी शर्तें विचार के लिए महत्वपूर्ण कारक हैं।	अप्रत्यक्ष लागत संपूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए है और इसे इससे कोई लेनादेना नहीं है कि बर्थ का परिचालन पत्तन अथवा केपटिव बर्थ द्वारा प्रबंधित किया जाता है। हालांकि पीपीएल और इफको अलग–अलग समय में स्थापित किए गए थे, परन्तु दोनों इकाईयां प्रकृति में एकसमान हैं और पीपीटी ने दोनों उर्वरक उत्पादकों के लिए लागू दरों के बीच समानता लाने की कोशिश की है।

	इसलिए, इफको से तुलना करना पूरी तरह से गलत और अस्वीकार्य है। विस्तृत और अधिकृत डाटा के अभाव में, 31.3.1999 को नियोजित पूंजी के लिखित मूल्य को विशेष रूप से भारत सरकार द्वारा पीपीएल परियोजना के लिए सीधे निधियित किए जाने को ध्यान में रखते हुए सत्यापित किए जाने की जरूरत है। निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों की गणना में, निकर्षण परिचालन की लागत शामिल है। निकर्षण लागत, नेविगेशन लागत के हिस्से के रूप में हमारे द्वारा विश्वस्त, जलयानों से अलग–से वसूल किया जाता है। पीपीएल ने आगे यह अनुरोध भी किया है कि चूंकि सभी निर्धारित लागतें पीपीटी द्वारा पर्याप्त रूप से की गई वसूली (पीपीएल क़रार के अनुसार निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों के लिए रु0 8566.00 लाख का पहले ही भुगतान कर चुका है) से ज्यादा है, इसलिए पीपीएल पर बर्थ किराया प्रभार की वसूली के लिए कोई और आधार नहीं है। आखिरी तारीख अर्थात 02.08.2015 रखे जाने का कारण और आधार समझ नहीं आया है क्योंकि पीपीटी से कोई स्पष्टीकरण नहीं आया है।	31.03.1999 को नियोजित पूंजी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आंकड़ों पर आधारित है। निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों की गणना में, निकर्षण परिचालन की लागत शामिल की गई है और हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि जलयानों से अलग–से वसूल की गई नेविगेशन लागत में समुद्री परिचालनों में शामिल सभी लागत शामिल हैं और निकर्षण लागत शामिल नहीं है। कोई बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं करने के पीपीएल के निवेदन के संबंध में, क्योंकि वे पीपीटी को बर्थ किराया प्रभारों के लिए रु0 85.66 करोड़ का पहले ही भुगतान कर चुके हैं, औचित्यपरक है। बर्थ पीपीएल के लिए केपटिव नहीं रहा है, पीपीटी अन्य उपयोक्ताओं से बर्थ किराये की वसूली करना जारी रखेगा।
7.	पीपीटी ने 'कोई प्रत्यक्ष लागत' पर विचार नहीं करने के बारे में कहा है। परन्तु बाद में यथा स्पष्ट, चूंकि पीपीएल जेट्टी से संबंधित सभी प्रत्यक्ष लागतों की देखरेख करता है तो यह प्रस्ताव में कैसे होगा, इसलिए पत्तन की 'प्रधान गतिविधियां' परिभाषित नहीं की गई हैं। इसलिए, प्रधान गतिविधियों से सृजित प्रभाजन के आधार पर दावे पर तभी विचार किया जा सकता है जब पत्तन की संपूर्ण गतिविधियों को लिया जाए। उदाहरणार्थ, पीपीटी भी इस क्षेत्र में सबसे बड़ा संपदा स्वामी है और इसलिए इसकी अप्रत्यक्ष लागतों के बहुत महत्वपूर्ण हिस्से को उस गतिविधि में प्रभाजित किए जाने की जरूरत है।	लागत की गणना के लिए, पीपीटी ने पत्तन की प्रधान गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर एफबी–1 में प्रभाजित सभी अप्रत्यक्ष व्ययों को लिया है। पत्तन की प्रधान गतिविधियां हैं: कार्गो प्रहस्तन पोत संबंधित रेलवे परिचालन संपदा प्रबंधन उपर्युक्त गतिविधियों में पत्तन की सभी गतिविधियां शामिल हैं। इसलिए, सभी अप्रत्यक्ष लागतों को संदर्भित वर्षों के लिए उपर्युक्त गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर प्रभाजित किया गया है।
8.	लागत की गणना के लिए कार्गो का प्रहस्तन 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष लिया गया है। प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए दस्तावेज़ों में ऐसे निष्कर्ष पर पहुंचने का कोई आधार नहीं दिया गया है। कार्गो का प्रहस्तन बर्थ की दक्षताओं, उत्पादकता और संयंत्र परिचालन तथा अबाधित आपूर्ति पर निर्भर करता है। हम प्रस्ताव करते हैं कि यह आंकड़ा 2 मिलियन टन निर्धारित किया जाए।	पारादीप पत्तन ने निम्नलिखित कारकों पर उर्वरक बर्थ सं. 1 के लिए 1.5 एमटीपीए के न्यूनतम थ्रुपुट पर विचार किया है: (क). पीपीएल की संयंत्र क्षमता – 1.0 एमटीपीए (ख). सामग्री प्रहस्तन अपेक्षा – 2.0 एमटीपीए न्यूनतम थ्रुपुटः उपर्युक्त (क) और (ख) की औसतः 1.5 एमटीपीए
9.	घाटशुल्क की गणना के लिए, समान प्रयोजन वाले बाह्य हारबर क्षेत्रों के लिए नियोजित पूंजी पर विचार किया गया है। इसपर पीपीएल द्वारा विवाद किया गया है। संपदा प्रबंधन और टाऊनशिप के रखरखाव के मामले में कोई ''क्विड प्रो क्वो'' नहीं है। पीपीएल केपटिव बर्थ के लेखा पर प्रोद्भूत लागतों के ब्योरे भी प्रस्ताव के साथ नहीं भेजे गए हैं।	पारादीप पत्न के लिए ''नियोजित पूंजी'' में शामिल हैं: बर्थों के लिए नियोजित पूंजी बर्थ के बाहर अन्य परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूंजी इस पैरा – घाटशुल्क/कार्गो संबंधित प्रभार में पीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित के बावजूद पीपीएल द्वारा विवाद को सभी गतिविधियों के लिए नियोजित पूंजी को ध्यान में रखे जाने की

		जरूरत है।
10.	इस प्रस्ताव में पत्तन की रेलवे गतिविधियों का उपयोग नहीं करने से होने वाले आरोपित अवसर नुकसान पर विचार किया गया है। खंड 4 में पीपीएल और पीपीटी के बीच क़रार दिनांक 3.8.1985 इसे स्पष्ट करता है कि जलयानों की उतराई और किसी भी तरह, अभियांत्रिक रूप से अथवा हाथों से, कार्गो के परिवहन के लिए उनके द्वारा निर्मित सुविधाओं के प्रबंध की पूरी जिम्मेदारी पीपीएल पर है और पारादीप पत्तन न्यास किसी भी तरह से जिम्मेदार नहीं होगा।	क़रार दिनांक 03.08.1985 द्वारा, पारादीप पत्तन ने पीपीएल को स्पष्ट रूप से अनुमति दी है कि सभी रेलवे सुविधाओं का उपयोग किए बिना कन्वेयर/पाइप लाइनों के माध्यम से कार्गो स्थानांतरित किया जाए। इसकी वज़ह से पत्तन द्वारा सृजित रेलवे सुविधाओं का उपयोग नहीं हो रहा है। इसलिए, अवसर लागत को ध्यान में रखा गया है।
11.	संपदा प्रबंधन के लेखा पर राजस्व का नुकसान लागतों में जोड़ा गया है। पीपीएल का प्रस्ताव की इस मद से विवाद है। पीपीएल का पीपीटी की संपदा प्रबंधन गतिविधियों के लेखा पर नुकसान अथवा लाभ से कोई लेनादेना नहीं है।	चूंकि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है, इसलिए इसे पीपीएल बर्थ के लिए भी प्रभाजित किया गया है।
12.	पीपीएल का अपने केपटिव बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों में संशोधन के मामले में दावे की मद पर विवाद है। घाटशुल्क प्रभार जो अभी भुगतान किए जा रहे हैं वास्तविक लागतों से पहले ही ज्यादा हैं और आगे कोई ऊध्वर्मुखी संशोधन औचित्यपूर्ण नहीं है। इसके विपरीत, पीपीएल इस स्कोर पर दावा कटौती के लिए हक़दार है। इफको के साथ दरों की समानता के लिए दावा भी टेनेबल नहीं है क्योंकि इफको उनके क़रार की शर्तों के अधीन शासित है और पीपीएल अपने स्वयं के क़रार के अधीन शासित है। इफको का दोहराया गया संदर्भ हानिकर है और हमारे क़रार में बदलाव लाने के लिए लगभग पिछले दरवाजे से प्रवेश का प्रयास है।	पीपीटी द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई हैं।
13.	हमारे क़रार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए कोई प्रावधान नहीं है और इसलिए हमने इस सुझाव का विरोध किया है। निष्पादन आंकड़े को देखते हुए भी, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि यह मुद्दा नहीं होगा। हमारे बर्थ के उपयोग के लिए पीपीटी के अनुरोध को सभी अन्य मुद्दों के समाधान के बाद आगे व्याख्यायित करने और चर्चा किए जाने की जरूरत है। उपर्युक्त के अलावा, पीपीएल इस मुख्य तौर से ध्यान दिलाना चाहेगा। निष्क्रिय गैंगों को नियुक्त करने का अभ्यास और निष्क्रिय मजदूरियों का भुगतान पीपीटी द्वारा रोक दिया गया है।	हमारे पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 में अनुलग्नकों की इकाईयों के संबंध में पीपीएल के संदेह के संबंध में, हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि अनुलग्नक–2 और अनुलग्नक–6 के आंकड़े करोड़ रुपयों में हैं, अनुलग्नक–1, 3, 4, 5 एवं 7 के आंकड़े लाख रुपयों में हैं और अनुलग्नक–8 के आंकड़े रुपयों में हैं।
14.	संक्षेप में, पीपीएल के विचार हैंः (1). जैसाकि पीपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है, भुगतान की जाने वाली सभी जरूरतें सही हैं और उनकी अप्रत्यक्ष लागतों/अथवा उपरिव्ययों जमा नियोजित पूंजी पर उपयुक्त प्रतिलाभ का तार्किक हिस्सा है। (2). इसलिए पीपीटी को पहले अपनी विभिन्न अप्रत्यक्ष लागतें स्पष्ट करने और आंकड़ों (अर्थात लेखापरीक्षित शेष पत्रक, लागत लेखापरीक्षक की रिपोर्ट) को तर्कसंगत ठहराने की जरूरत है। सनदी लेखाकार प्रमाणपत्र वैध नहीं है क्योंकि सनदी लेखाकारों का दायरा और नियुक्त करने की शर्तों के बारे में नहीं बताया गया है और आपूर्ति नहीं की गई है। पीपीएल के पास सनदी लेखाकार के साथ बातचीत करने का कोई मौका नहीं था।	पीपीटी द्वारा अलग–से कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

	सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित लागत पत्रक सही इकाईयों का भी प्रतिनिधित्व नहीं करता है। उदाहरणार्थ, 2007–08 में प्रोद्भूत कुल लागत रु0 10,016.33 करोड़ प्रमाणित किया गया है जो प्रथम दृष्टया अवास्तविक लगता है। (3). पहले से प्रभाजित और पत्तन के पीपीएल बर्थ परिचालन से इतर गतिविधियों से वसूल की गई लागतों में कटौती किए जाने की जरूरत है। (4). लागतें जो पीपीएल बर्थ (अर्थात रेलवे सुविधाएं, संपदा गतिविधि नुकसान) के लिए अप्रासंगिक हैं, को पूरी तरह से हटाए जाने की जरूरत है। (5). गतिविधि विशेष में पीपीटी प्रबंधन द्वारा अपेक्षित प्रयासों के आधार पर प्रभाजित करने के लिए सही नियम स्थापित और लागू किए जाने की जरूरत है।	

7. हमारे पत्र दिनांक 27 अक्तूबर 2009 द्वारा, पीपीटी से कुछ स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2009 द्वारा, पीपीटी ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। पत्तन से मांगे गए और प्राप्त हुए ब्योरे नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1(क).	पत्र दिनांक 26 मई 2009 में, पीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि पीपीएल के केपटिव बर्थ (एफबी–1) के लिए (i) 1 मार्च 2002 से 31 मार्च 2002 तक (ii) 1 अप्रैल 2002 से 31 मार्च 2005 तक (iii) 1 अप्रैल 2005 से 31 मार्च 2008 तक और (iv) 1 अप्रैल 2008 से आगे के लिए दरें अनुमोदित करे।	तीन पत्रों में से, पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 को अंतिम माना जाए। हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि 1 अप्रैल 1999 से शुरू 3 वर्षों की प्रखंड अवधियों के लिए एफबी–1 की दरें संशोधित करें। प्रत्येक तीन वर्षों में एक बार संशोधन करने की मांग टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है। मध्यस्थ के निर्णय दिनांक 27–12–2002 के अनुसार, संयुक्त विद्वान मध्यस्थ ने भी पीपीएल की दरों को 1 अप्रैल 1999 से संशोधित करने की सिफारिश की है।
1(ख).	पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 में इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि एफबी–1 की दर को 1 मार्च 2002 से संशोधित करे और इफको (एफबी–2) के सम्यक् बनाए। उसमें पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसे कोई आपत्ति नहीं है यदि अक्तूबर 1993 से प्रचलित पुरानी दरें 28 फरवरी 2002 तक जारी रखने की अनुमति दी गई है।	कृपया उपर्युक्त देखें।
1(ग).	पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 द्वारा, पीपीटी ने (i) 1 अप्रैल 1999 से 31 मार्च 2002 तक (ii) 1 अप्रैल 2002 से 31 मार्च 2005 तक (iii) 1 अप्रैल 2005 से 31 मार्च 2008 तक और (iv) 1 अप्रैल 2008 से आगे अवधियों के लिए एफबी–1 की दरें संशोधित करने का प्रस्ताव किया है।	कृपया उपर्युक्त देखें।
1(घ).	चूंकि तीन भिन्न–भिन्न पत्रों में भिन्न–भिन्न अवधियां दर्शाई गई हैं, इसलिए पीपीटी से अनुरोध है कि वह उस तारीख की पुष्टि करे जिससे इस प्राधिकरण से केपटिव बर्थ (एफबी–1) की दरों को संशोधित किए जाने की अपेक्षा की गई है और स्पष्ट करें कि भिन्न–भिन्न अवधि स्लॉटों के अधीन दरों को संशोधित करना क्यों जरूरी है।	कृपया उपर्युक्त देखें।
2(क).	पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 के अधीन परिकल्पित अतिरिक्त वार्षिक आय गणना पत्रकों के साथ परिमाणित की जाए।	हमारे प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 में परिकल्पित अतिरिक्त वार्षिक आय निम्नवत् परिमाणित की गई है: रु0 लाखों में वर्ष — अतिरिक्त आय 1999-2000 — 46.09 2000-2001 — 13.70 2001-2002 — 00.00 2002-2003 — 130.06

		2003-2004 — 161.96 2004-2005 — 182.41 2005-2006 — 299.95 2006-2007 — 307.25 2007-2008 — 305.53 2008-2009 — 395.71 जोड़ — 1842.66
2(ख).	प्रशुल्कों के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित वित्तीय माडल के संदर्भ में राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए, पीपीटी से अनुरोध है कि वह इसकी जाँच करें कि क्या कोई समायोजन उस अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, की वजह से उसके दरमान में अन्य घटकों/सेवाओं के लिए प्रशुल्क पर कोई समायोजन किए जाएंगे जो पीपीएल पर प्रस्तावित दरों की वसूली द्वारा सृजित किए जाएंगे।	यदि पीपीएल बर्थ के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है तो यह जरूरी हो जाएगा कि टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार राजस्व तटस्थ स्थिति को बनाए रखने के लिए अन्य घटकों हेतु प्रशुल्क पर समयोजन करने आवश्यक हो जाएंगे। तथापि, ऐसा केवल एफबी–1 बर्थ की दरों के बाद ही निर्धारित किया जा सकता है, टीएएमपी द्वारा संशोधित किया गया है। एफबी–1 बर्थ के प्रशुल्क के संशोधन के बाद लेखा पर राजस्व में वृद्धि का प्रभाव पीपीटी के लिए प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के साथ 01–04–2010 से भावी प्रभाव से तटस्थ किया जा सकता है। तदनुसार, पत्तन न्यास 01–04–2010 से देय दरमान के अगले संशोधन में प्रस्ताव दाखिल करेगा।
3(क).	पीपीएल ने इस प्राधिकरण को संबोधित अपने पत्र दिनांक 4 जुलाई 2009 में (जिसकी प्रति इस कार्यालय पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 द्वारा अभ्युक्तियों के लिए पीपीटी को अग्रेषित की गई थी) उल्लेख किया था कि मध्यस्थ के निर्णय दिनांक 27 दिसम्बर 2002 को चुनौती देते हुए अपीलीय प्राधिकारी के समक्ष पीपीटी का आवेदन अधिनिर्णय के लिए लंबित है। कृपया बताएं कि यह मामला कैसे आया।	अक्तूबर 1993 से 31 मार्च 1999 तक की अवधि के लिए पीपीएल और पीपीटी के बीच प्रशुल्क विवाद का समाधान संयुक्त मध्यस्थ स्व0 श्री एन.सी. जैन, और तत्कालीन संयुक्त सचिव (विधि), न्याय एवं कम्पनी कार्य मंत्रालय द्वारा किया गया था और 27–12–2002 को फैसला सुनाया गया था। स्व0 श्री जैन के फैसले से असंतुष्ट पीपीटी ने अपीलीय प्राधिकारी, अपर सचिव, विधि एवं न्याय मंत्रालय, नई दिल्ली के समक्ष अपील दाखिल की थी जिसने संयुक्त मध्यस्थ, स्व. श्री जैन के निर्णय को बरक़रार रखते हुए आदेश पारित किए हैं, पीपीटी अब अपीलीय प्राधिकारी के उक्त निग्रय के विरूद्ध माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय में रिट याचिका दाखिल करने की योजना बना रहा है।
3(ख).	पीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 4 जुलाई 2009 में भी कहा है कि फैसले को लागू करने के मामले में माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेश भारत के सुप्रीम कोर्ट में विशेष लीव याचिका के माध्यम से चुनौती दी गई है और यह लंबित है। कृपया स्पष्ट करें और वर्तमान स्थिति बताएं।	निष्पादन मामला सं. 3/2003 जिला न्यायधीश, उड़ीसा के आदेशों को बरकरार रखते हुए डब्ल्यूए सं. 109/2005 में आदेश दिनांक 17–3–2009 द्वारा और रिट याचिका सं. 8673/2004 में माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेशों दिनांक 1–8–2005 के विरूद्ध भारत के उच्चतम न्यायालय के समक्ष पीपीएल द्वारा विशेष लीव याचिका सं. 14001/2009 दाखिल की गई है।
4.	पीपीटी के पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 के अधीन प्राप्त सभी आठ अनुलग्नकों पर सनदी लेखाकार के हस्ताक्षर थे। पीपीटी को सी.ए. के समक्ष वार्षिक लेखों, लेखापरीक्षित रिपोर्टों के रूप में विभिन्न दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिएं जिससे वह विवरणों को प्रमाणित कर सके। आठ अनुलग्नकों में दिए गए ब्योरों को सत्यापित करने के लिए इस प्राधिकरण की सहायतार्थ अपेक्षित समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत करें।	पत्तन के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से संबंधित अपेक्षित समर्थक दस्तावेज भेजे गए हैं।
5(क).	कृपया पुष्टि करें कि एफबी–1 में प्रहस्तित वर्ष वार यातायात अलग–से व्यवस्थित किया जा रहा है और इसे पीपीएल द्वारा स्वीकृत किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि एफबी–1 में प्रहस्तित वर्ष वार यातायात अलग–से व्यवस्थित किया गया है और इसपर पीपीएल द्वारा विवाद नहीं रहा है जैसाकि उन्होंने टीएएमपी अनुमोदित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रासंगिक प्रभारों का भुगतान किया है।
5(ख).	2001–02 के दौरान एफबी–1 में प्रहस्तित यातायात केवल 2.96 लाख टन था जबकि यह अन्य तीन वर्षों में 11.52	2001–02 के दौरान, पीपीएल संयंत्र आंतरिक समस्याओं के कारण ज्यादातर बन्द रहा था; इसलिए, 2001–02 के दौरान

<table>
<tr><td></td><td>लाख टन और 22.14 लाख टन था। वर्ष 2001–02 में एफबी–1 में यातायात में बेहद कमी के कारण स्पष्ट करें।</td><td>एफबी–1 बर्थ में प्रहस्तित मात्रा केवल 2.96 लाख टन थी।</td></tr>
<tr><td>5(ग).</td><td>पीपीटी से अनुरोध है कि वर्षवार निर्धारित क्षमता और समग्र पत्तन की उपयोगिता क्षमता दर्शाएं जो 1998–99 से 2008–09 एफबी–1 है। क्षमता आंकड़े विस्तृत परिकलन द्वारा समर्थित किए जाएं।</td><td>सामान्य पत्तन की वर्ष वार निर्धारित क्षमता और 1998–99 से 2008–09 तक उनकी क्षमता उपयोगिता के साथ विवरण नीचे दिए गए हैंः–
मात्रा मिलियन टनों में
<table>
<tr><th>वर्ष</th><th>क्षमता</th><th>क्षमता उपयोगिता</th></tr>
<tr><td>1997-98</td><td>10.90</td><td>13.30</td></tr>
<tr><td>1998-99</td><td>11.34</td><td>13.11</td></tr>
<tr><td>1999-00</td><td>12.85</td><td>13.64</td></tr>
<tr><td>2000-01</td><td>26.20</td><td>19.90</td></tr>
<tr><td>2001-02</td><td>37.45</td><td>21.13</td></tr>
<tr><td>2002-03</td><td>38.10</td><td>23.90</td></tr>
<tr><td>2003-04</td><td>39.00</td><td>25.31</td></tr>
<tr><td>2004-05</td><td>39.00</td><td>30.10</td></tr>
<tr><td>2005-06</td><td>51.40</td><td>33.11</td></tr>
<tr><td>2006-07</td><td>56.00</td><td>38.52</td></tr>
<tr><td>2007-08</td><td>56.00</td><td>42.44</td></tr>
<tr><td>2008-09</td><td>71.00</td><td>46.41</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>5(घ).</td><td>प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप भेजें।</td><td>प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।</td></tr>
<tr><td>5(ङ).</td><td>वित्त और विविध व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजें।</td><td>वित्त और विविध व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।</td></tr>
<tr><td>5(च).</td><td>कृपया स्पष्ट करें कि संपदा गतिविधि से नुकसान को एफबी–1 में पीपीएल के कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय व्यय की मद के रूप में क्यों माना जाए। यदि पीपीएल के साथ करार दिनांक 3 अगस्त 1985 इस मामले में कुछ विनिर्दिष्ट करता है तो कृपया उसके ब्योरे प्रस्तुत करें।</td><td>चूंकि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है, इसलिए इस संबंध में व्यय को पीपीएल बर्थ में भी प्रभाजित किया गया है।</td></tr>
<tr><td>5(छ).</td><td>यह भी स्पष्ट करें कि उपयोग नहीं की गई रेलवे सुविधाओं पर व्यय को पीपीएल द्वारा बांटा जाए। यदि क़रार दिनांक 3 अगस्त 1985 इस मामले में कुछ विनिर्दिष्ट करता है, तो कृपया उसके ब्योरे भी प्रस्तुत करें।</td><td>पीपीएल पतन में उपलब्ध रेलवे सुविधाओं का उपयोग किए बिना कन्वेयर/पाइप लाइनों के माध्यम से एफबी–1 बर्थ में प्रहस्तित कार्गो स्थानांतरित करता है। पत्तन के सभी व्ययों को पीपीएल सहित सभी पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आनुपातिक रूप से बांटा जाना चाहिए। इसलिए, अवसर लागत को लेखा में लिया गया है।</td></tr>
<tr><td>5(ज).</td><td>प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय सिवाय मूल्यह्रास, वित्त और विविध व्यय सिवाय ब्याज और संपदा गतिविधि से नुकसान को प्रति बर्थ लागत पर पहुंचने के लिए बर्थों की संख्या में समान रूप से वितरित किया गया है। यदि केपटिव बर्थ में संपूर्ण परिचालन अपनी स्वयं की लागतों पर पीपीएल द्वारा किया जाता है तो इस तरीके से बर्थ की लागत पर पहुंचने में स्वामित्व का औचित्य बताएं।</td><td>अप्रत्यक्ष लागतें/व्यय, जैसे प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय सिवाय मूल्यह्रास, वित्त और विविध व्यय सिवाय ब्याज तथा संपदा गतिविधि से नुकसान संपूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए है और एफबी–1 बर्थ सहित बर्थों के सभी उपयोक्ताओं के लिए हैं और इसलिए इसे एफबी–1 बर्थ सहित सभी बर्थों में प्रभाजित किया गया है।</td></tr>
<tr><td>5(झ).</td><td>1998–99, 2001–02, 2004–05 और 2007–08 के दौरान एफबी–1 में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 11.52 लाख टन, 2. 96 लाख टन, 15.96 लाख टन और 22.14 लाख टन था। प्रति टन दर पर पहुंचने के समय, विचारार्थ ली गई यातायात की मात्रा क्रमशः 11.52 लाख टन, 2.96 लाख टन, 15.00 लाखटन और 15.00 लाख टन है। कृपया स्पष्ट करें कि दर से विपथित होने के लिए प्रशुल्क की मात्रा वास्तविक आंकड़ों पर नहीं बनाए रखी गई है।</td><td>इफको दरें भेजी गई हैं क्योंकि पीपीएल और इफको बर्थ के परिचालन एक और समान हैं। एफबी–1 बर्थ की दर पर पहुंचने के लिए, 1998–99 से 2006–07 तक संदर्भित सभी वर्षों में, पत्तन ने वास्तविक यातायात अथवा 15 लाख टन, जो भी कम हो, लिया है, यातायात 15.0 लाख टन अथवा कम रहा है सिवाय जहां यह 22.14 लाख टन था। 2007–08 के वास्तविक यातायात को अगले तीन वर्षों के लिए दरों के निर्धारण के रूप में नहीं लिया जा सकता क्योंकि केवल इस वर्ष पीपीएल ने सबसे अच्छा किया था।</td></tr>
<tr><td>5(ञ).</td><td>पीपीएल के लिए विपथित दरें चार भिन्न समय स्लॉटों के लिए रु0 63.88 प्रति टन, रु0 315.09 प्रति टन, रु0 31.24</td><td>एफबी–1 बर्थ की दर पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने वास्तविक यातायात अथवा 15 लाख टन, जो भी कम हो, 1998–99 से</td></tr>
</table>

	प्रति टन और रु0 73.91 प्रति टन रही हैं; जबकि इफको के साथ उन्हें मिलाने के लिए प्रस्तावित दरें रु0 65 प्रति टन, रु0 71.50 प्रति टन, रु0 78.65 प्रति टन और रु0 86. 52 प्रति टन हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों सभी लागत विवरणों को तैयार किया जाना है यदि पूरा आशय इफको बर्थ के बराबर एफबी–1 के लिए दर निर्धारित की जानी है। कृपया नोट करें कि इस तरीके से प्रस्तावित दरें पीपीटी के विवरण के समान नहीं है कि अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 के पैरा 2 द्वारा 'प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत जमा प्रतिलाभ और नियोजित पूंजी आधार पर है।'	2006–07 तक संदर्भित सभी वर्षों के लिए लिया है, यातायात 15.0 लाख टन अथवा कम के स्तर पर रहा है सिवाय 2007–08 के जहां यह 22.14 लाख टन था। इफको की दर तुलना के लिए दर्शाई गई है और इसे पीपीएल बर्थ के लिए दर निर्धारण हेतु प्रस्तावित किया गया है क्योंकि दोनों बर्थों के परिचालन की प्रकृति एक और समान है।
6.	संपदा आय और संपदा व्यय के अधीन सुविचारित वर्ष वार घटक दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ भेजें।	संपदा आय और संपदा व्यय के अधीन सुविचारित वर्ष वार घटक भेजे गए हैं।
7(क).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन पर व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
7(ख).	वित्त तथा विविध व्यय पर व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
7(ग).	कृपया स्पष्ट करें कि प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय, सेवानिवृत्ति लाभ तथा पिछले वर्षों से संबंधित मदें (आईआरपीवाई) कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण, पत्तन तथा गोदी प्रभारों एवं रेलवे अर्जनों में कैसे प्रभाजित किया गया है।	ये अप्रत्यक्ष लागतें पत्तन की चार प्रमुख गतिविधियों अर्थात कार्गो प्रहस्तन, पत्तन एवं गोदी प्रभार, रेलवे अर्जन और संपदा किरायों से अर्जित आय के आधार पर प्रभाजित की गई हैं।
8(क).	प्रत्यक्ष व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	रेलवे गतिविधि से संबंधित प्रत्यक्ष व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
8(ख).	अप्रत्यक्ष व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	रेलवे गतिविधि से संबंधित अप्रत्यक्ष व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप चार प्रमुख गतिविधियों से अर्जि आय के आधार और प्रभाजन के आधार पर प्रभाजित किया गया है, कुल अप्रत्यक्ष लागत एवं दस्तावेजी साक्ष्य के ब्योरे भेजे गए हैं।
8(ग).	कृपया यह प्रमाणित करते हुए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें कि 1998–99, 2001–02, 2004–05 तथा 2007–08 के दौरान रेलवे यातायात क्रमशः 15.00 मिलियन टन, 15.00 मिलियन टन, 15.00 मिलियन टन और 20.00 मिलियन टन था।	1998–99, 2001–02, 2004–05 और 2007–08 के दौरान प्रहस्तित रेलवे यातायात का दस्तावेजी साक्ष्य भेजा गया है।
8(घ).	कृपया आधार स्पष्ट करें जिसपर पीपीएल यातायात 1998–99, 2001–02, 2004–05 और 2007–08 के दौरान एकसमान रूप से 1.5 मिलियन टन अनुमानित किया गया है।	एफबी–1 के लिए 1.5 एमटीपीए का थ्रुपुट निम्नलिखित कारकों पर विचार करते हुए हैः (क). पीपीएल की संयंत्र क्षमता – 1.0 एमटीपीए (ख). सामग्री प्रहस्तन अपेक्षा – 2.0 एमटीपीए न्यूनतम थ्रुपुटः उपर्युक्त (क) और (ख) का औसतः 1.5 एमटीपीए
8(ङ).	कृपया आधार स्पष्ट करें जिसपर पीपीएल द्वारा उपयोग नहीं की गई रेलवे सुविधा की लागत निर्धारित की गई है।	अप्रयुक्त रेलवे सुविधा की लागत पत्तन की रेलवे गतिविधि पर कुल व्यय को लेखा में लेते हुए और पत्तन के कुल रेलवे यातायात के साथ पीपीएल थ्रुपुट के प्रतिशत को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया गया है। बेहतर समझदारी के लिए इसे निम्नवत् स्पष्ट किया गया हैः अप्रयुक्त की लागत – पत्तन की रेलवे गतिविधि पर कुल व्यय X पीपीएल यातायात रेलवे सुविधा कुल रेलवे यातायात
9(क).	यह अनुमान लगाया गया है कि परिसंपत्ति वार ब्योरों में शामिल "निवल प्रखंड" अर्थात् सकल प्रखंड घटाव मूल्यह्रास हैं। कृपया पुष्टि करें।	यह पुष्टि की गई है कि अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड अर्थात् सकल प्रखंड घटाव मूल्यह्रास विवरण में दर्शाया गया है।
9(ख).	काफी राशियां कार्य प्रगतिधीन है दर्शाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार, कार्य	कार्य प्रगतिधीन है को नियोजित पूंजी से अलग किया गया है और संशोधित लागत विवरण संलग्न किया गया है।

	प्रगतिधीन है नियोजित पूंजी का भाग नहीं होगा।	
9(ग).	यह अनुमान लगाया गया है कि भेजे गए परिसंपत्ति वार ब्योरे समग्र पत्तन के लिए हैं। पीपीटी ने पत्तन में बर्थों की संख्या द्वारा कुल नियोजित पूंजी को विभाजित करते हुए प्रति बर्थ नियोजित पूंजी निर्धारित की है। चूंकि कार्यवाही एफबी–1 में पीपीएल द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना है, इसलिए पीपीटी से अनुरोध है कि वह तरीका तर्कसंगत ठहराए जिसमें एफबी–1 के लिए नियोजित पूंजी निर्धारित की गई है।	चूंकि बर्थ वार नियोजित पूंजी स्थिति चिह्नित करना संभव नहीं है, इसलिए एक ही विकल्प उपलब्ध है कि कुल नियोजित पूंजी को बर्थों की संख्या से विभाजित कर दिया जाए।
9(घ).	एफबी–1 के प्रतिलाभ की दर पर पहुंचने के लिए, वर्ष 1998–99, 2001–02, 2004–05 और 2007–08 के लिए क्रमशः रु0 1223.89 लाख, रु0 1309.62 लाख, रु0 1373. 43 लाख और रु0 1385.57 लाख की नियोजित पूंजी सुविचारित की गई है। एजेंडा मद सं. 15 (02)/2009–10 के पैरा 1 के अनुसार, केपटिव बर्थ स्थापित करने की अनुमानित लागत रु0 15.50 करोड़ थी। एफबी–1 की पूंजी लागत यहां संदर्भित दस्तावेज़ों के आधार पर प्रमाणित करें।	मंत्रालय का पत्र दर्शाते हुए पीपीएल बर्थ के लिए भारत सरकार से प्राप्त रु0 15.60 करोड़ के ऋण के समर्थन में कैश वाउचर संलग्न किया गया है। मंत्रालय से प्राप्त पत्र सहित अन्य दस्तावेज़ अक्तूबर 1999 के महाचक्रवात में गुम हो गए थे।
9(ङ).	2004–05 तक 18 प्रतिशत और वर्ष 2007–08 के लिए 16 प्रतिशत प्रतिलाभ की दर लागू करने का आधार कृपया स्पष्ट करें।	2004–05 तक 18 प्रतिशत और उसके बाद 16 प्रतिशत की प्रतिलाभ दर को टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार लेखा में लिया गया है।
10(क).	कृपया पुष्टि करें कि इन अनुलग्नकों में दिए गए ब्योरे सिर्फ एफबी–1 से संबंधित हैं।	अनुलग्नकों में दिए गए ब्योरे सिर्फ एफबी–1 के लिए हैं।
10(ख).	पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 के साथ पीपीटी ने इस प्राधिकरण को दो अनुलग्नक भेजे थे। अनुलग्नक 1 इससे और अनुलग्नक 7 एफबी–1 के बर्थ किराया प्रभारों से संबंधित पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 से संबंधित है। 1998–99 के लिए निकर्षण अनुरक्षण पर व्यय पूर्व अनुलग्नक में रु0 92.30 लाख दर्शाया गया था जबकि बाद वाले अनुलग्नक में उक्त व्यय रु0 133.58 लाख दर्शाया गया है। 1998–99 के दौरान निकर्षण अनुरक्षण पर किए गए सही व्यय को दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ पुष्टि करें।	यह पुष्टि की गई है कि वर्ष 1998–99 के लिए निकर्षण अनुरक्षण पर किया गया सही व्यय रु0 133.58 लाख था। लेखापरीक्षित लेखों के प्रासंगिक हिस्सों के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य संलग्न किया गया है।
10(ग).	अनुलग्नक 8 के अनुसार, 31 मार्च 1986 को बर्थ की पूंजी लागत रु0 2296.37 लाख थी। एजेंडा मद सं. 15 (02)/2009–10 के अनुसार, बर्थ की अनुमानित लागत रु0 1550 लाख थी। कृपया इसके शुरूआत किए जाने की तारीख को उर्वरक बर्थ सं. 1 की पूंजी लागत को दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ पुष्टि करें।	एफबी–1 के निर्माणकी वास्तविक पूंजी लागत रु0 2296.37 लाख है। इसे प्रमाणित करते हुए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची संलग्न की गई है।
10(घ).	31 मार्च 1986 को बर्थ की पूंजी लागत पूंजी निकर्षण के लिए रु0 107.27 लाख जोड़ने के बाद निर्धारित की गई है। ऐसा लगता है कि भारी निकर्षण बर्थों की कुल संख्या के आधार पर प्रभाजित किया गया है। वर्ष जिसमें भारी निकर्षण किया गया था और एफबी–1 के भारी निकर्षण लागत के प्रभाजन को प्रमाणित करते हुए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	वित्तीय वर्ष जिसमें एफबी–1 शुरू किया गया था अर्थात वित्तीय वर्ष 1985–86, के अंत में भारी निकर्षण का डब्ल्यूडीवी को लेखा में लिया गया है और बर्थों की कुल संख्या से प्रभाजित किया गया है। भारी निकर्षण लागत के डब्ल्यूडीवी से संबंधित लेखापरीक्षित लेखों के प्रासंगिक हिस्से संलग्न किए गए हैं।
10(ङ).	रु0 107.27 लाख की प्रभाजित भारी निकर्षण लागत रु0 85817522 को आठ से विभाजित करते हुए निर्धारित की गई है। कृपया इन आंकड़ों की पवित्रता स्पष्ट करें।	31–03–1986, वर्ष जिसमें एफबी–1 शुरू किया गया था, को भारी निकर्षण लागत का डब्ल्यूडीवी रु0 85817522 है। 31–03–1986 को पत्तन के पास 8 बर्थ थे और एफबी–1 के लिए निकर्षण की लागत पर पहुंचने के लए इस व्यय को 8 बर्थों में प्रभाजित किया गया है।
10(च).	मूल्यह्रास को परिकलित करने के लिए, बर्थ के जीवनकाल को पिचहत्तर वर्ष लिया गया है। कृपया इसका आधार	मूल्यह्रास की गणना के लिए, बर्थ का जीवनकाल 75 वर्ष लिया गया है, जोकि मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार हे और इसे

	भेजें।	भेजा गया है।
11(क).	पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 में कहा है कि हालांकि उसने कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट तो प्रस्तावित नहीं किया है, परन्तु यह प्राधिकरण बर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता के मद्‌देनजर इस निर्धारित करने पर विचार कर सकता है। तथापि, पीपीटी ने बर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता नहीं भेजी गई है। कृपया पत्तन के अनुरोध पर विचार करने के लिए अपेक्षित ब्योरे भेजें।	पीपीटी का मत है कि टीएएमपी पीपीएल से अनुरोध करे कि वह अपने संयंत्र की क्षमता के समर्थन में दस्तावेज़ प्रस्तुत करे। अभियांत्रिक उतराई प्रणालियों वाला एफबी–1 बर्थ की कम से कम 1.5 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तन क्षमता होनी चाहिए और तदनुसार वार्षिक अधिकतम गारंटीशुदा कार्गो निर्धारित किया जा सकता है।
11(ख).	पीपीएल द्वारा अब तक प्रहस्तित वार्षिक यातायात पर विचार करने के बाद, पीपीटी से अनुरोध है कि वह इसपर पुनर्विचार करे कि क्या कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करना आवश्यक है।	हाँ, एफबी–1 बर्थ के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करना आवश्यक है। यदि नहीं, तो यह सही नहीं होगा क्योंकि इसी प्रकार के परिचालनों के साथ समीपवर्ती बर्थ से इफको परिचालन कर रहा है जिसका वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट 2.50 मिलियन टन है।
11(ग).	पीपीटी ने बताया है कि जैसे और जब एफबी–1 खाली/अप्रयुक्त होता है, पत्तन न्यास को यह अनुमति दी जानी चाहिए कि वह इसका इस्तेमाल सामान्य दरमानों पर कार्गो प्रहस्तन/पोत बर्थिंग के लिए बर्थ का उपयोग कर सके। कृपया बताएं कि क्या पूर्वकाल में बर्थ का इस प्रकार से उपयोग किया गया है और यदि हाँ तो पीपीएल और पीपीटी के बीच कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और बर्थ किराया प्रभारों को कैसे बांटा गया था। कृपया यह भी बताएं कि क्या क़रार दिनांक 3 अगस्त 1985 में ऐसी व्यवस्था के लिए प्रावधान किया गया है।	जैसे और जब यह खाली हो पत्तन द्वारा एफबी–1 बर्थ के उपयोग पर क़रार में कुछ नहीं कहा गया है। कुछ अवसरों पर पूर्वकाल में पत्तन द्वारा एफबी–1 बर्थ का उपयोग किया गया था, जहां सभी कार्गो संबंधित प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किए गए थे और बर्थ किराया प्रभार पीपीएल को भुगतान किए गए थे। यह माडल अनुमोदन के लिए सुविचारित किया जा सकता है।

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 9 दिसम्बर 2009 को आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। पारादीप पत्तन न्यास और पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड ने अपने–अपने निवेदन रखे थे। संयुक्त सुनवाई का सार निम्नवत् है:

<u>पीपीटी</u>

(i). हमने 3 वर्षीय प्रशुल्क प्रखंड के प्रत्येक प्रथम वर्ष के आंकड़ों पर विचार किया था।

(ii). पत्तन ने विभिन्न अवसंरचनाएं सृजित की हैं और उनमें से कई सभी सुविधाओं के लिए समान हैं। समान लागत को पत्तन के भीतर चलाई जा रही सभी गतिविधियों द्वारा वहन करना चाहिए।

(iii). पीपीएल ने आरटीआई एक्ट के तहत बहुत–सी सूचना मांगी थी और हमने उसे भेजी थीं। यदि कुछ और उनके द्वारा अपेक्षित है तो हमें उसे उनके साथ बांटने में खुशी होगी।

(iv). कई क्षेत्रों पर पीपीटी और पीपीएल के बीच मतभेद हैं। टीएएमपी के सामने केवल अप्रैल 1999 के बाद की अवधि के लिए प्रशुल्क है।

(v). मूल क़रार में न तो उसमें दी गई विशिष्ट दरों का ब्रेकअप दिया गया है और न ही यह क़रार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत की जाने वाली कोई विशेष कार्यपद्धति विनिर्दिष्ट की गई है। हम विभिन्न लागत तत्वों के बारे में नहीं जानते हैं जो प्रारंभिक प्रशुल्क में लिए गए थे।

<u>पीपीएल</u>

(i). हम सहमत हैं कि टीएएमपी अप्रैल 1999 से देय प्रशुल्क पर न्यायनिर्णय करे।

(ii). हम करार में उल्लिखित प्रारंभिक प्रशुल्क का लागत ब्रेक अप भेजने में असमर्थ हैं।

(iii). पीपीटी और इफको के बीच क़रार हमारे बहुत बाद में हुआ था। पीपीटी द्वारा बाद वाले क़रार को हम पर थोपने की कोशिश करना तर्कसंगत नहीं है।

(iv). पीपीटी का प्रस्ताव टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। कई लागत मदें जैसे संपदा गतिविधि का घाटा, रेलवे परिचालनों की अवसर लागत, पत्तन अस्पताल, टाऊनशिप आदि हमारे परिचालन के लिए प्रासंगिक नहीं हैं।

(v). निकर्षण की लागत संरक्षणता और पाइलटेज़ के पोत परिचालनों के लिए प्रासंगिक व्यय है। निर्धारित बर्थ किराया निर्धारित करने के लिए दोबारा लदाई निकर्षण लागत पत्तन के लिए दोहरा बोझ है।

(vi). विभिन्न लागतों के आबंटन पर हमारे कोई विशिष्ट सुझाव नहीं हैं। परन्तु, हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि दिशानिर्देशों के अनुसार केवल प्रासंगिक लागतों और ऐसी लागतों के परिहार्य प्रभाजन पर विचार करें।

9.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, पीपीएल से उर्वरक बर्थ सं. 1 की कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता भेजने और पिछले तीन वर्षों के लिए अपने लेखापरीक्षित लेखों को प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। पत्र दिनांक 5 जनवरी 2010 के अधीन, पीपीएल ने वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के लिए अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखें और तुलन पत्रक भेजे हैं। इसने एफबी–1 की कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता भी भेजी है जोकि निम्नवत् हैं:–

(i). द्रव कार्गो (मी0ट0 / घंटा)

अमोनिया	:	500
फॉस्फोरिक एसिड	:	750
सल्फरिक एसिड	:	300

(ii). ठोस कार्गो (मी0ट0 / घंटा)

क्र.सं.	कार्गो	अनलोडर सं.1		अनलोडर सं.2	
		पीक लोड	औसत लोड	पीक लोड	औसत लोड
1.	रॉक फॉस्फेट	1300	715	900	600
2.	सल्फर	1500	870	शून्य	शून्य
3.	पोटाश का म्यूरिएट	1000	485	__	__

(अनलोडर सं. 2 सल्फर और पोटाश के म्यूरिएट की उतराई के लिए प्रयोग नहीं किए जाते हैं)

9.2. पीपीएल ने पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2009 द्वारा यह भी सूचित किया है कि अगले तीन वर्षों के लिए कम से कम 2 मिलियन मी0ट0 कार्गो प्रहस्तित किए जाने की संभावना है जो परिवर्धित परिचालन के साथ लगभग 4 से 5 मिलियन मी0ट0 हो जाएगा।

10.1. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 द्वारा, पीपीटी से विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त स्थिति के आधार पर क्षमता और समग्र पत्तन एवं एफबी–1 की क्षमता उपयोगिता से संबंधित अलग–अलग ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रमुख गतिविधियों हेतु प्रशुल्क प्रस्ताव (अंगीकृत आधार के लिए स्पष्टीकरण के साथ उपरिव्ययों के आबंटन की अनुमोदित पद्धति का अनुसरण करते हुए) प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित प्रोफार्मा में लागत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

10.2. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 के अधीन पीपीटी ने निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं:–

विवरण	**1998-99**	**2001-02**	**2004-05**	**2007-08**
पूंजी लागत का डब्ल्यूडीवी – रु0 लाखों में	1987.02	1922.92	1794.73	1698.58
आरओसीई सहित कुल वार्षिक लागत – रु0 लाखों में	710.29	924.69	1210.14	1102.93
क्षमता – (मिलियन टन प्रतिवर्ष) मंत्रालय के अनुसार	0.84	1.05	1.30	3.47
घाटशुल्क दर – रु0 प्रति टन (क्षमता पर आधारित)	84.56	88.07	93.09	31.78
घाटशुल्क दर – 1.5 मिलियन टन क्षमता प्रतिवर्ष	47.35	61.64	80.67	73.53

10.3. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 के अधीन, पीपीटी ने इस प्राधिकरण को यह भी सूचित किया था कि इफको द्वारा परिचालित एफबी–2 से एफबी–1 की दरों की तुलना करते हुए संयुक्त सुनवाई के दौरान पीपीएल द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनज़र, पीपीटी के पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 में प्रस्तावित रु0 65.00, रु0 71.50, रु0 78.61 और रु0 86.52 की घाटशुल्क दरों को वापस लिया गया माना जाए।

10.4. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 में, पीपीटी ने अपना निर्णय दोहराया था कि संपदा विकास के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय को सभी चौदह बर्थों के उपयोक्ताओं द्वारा वहन किए जाने की जरूरत है। इसपर भी जोर दिया गया है कि चूंकि पत्तन ने सभी पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा उपयोग के लिए विस्तृत रेलवे अवसंरचना विकसित की है, इसलिए सभी उपयोक्ताओं को रेलवे अवसंरचना के विकास की लागत का हिस्सा बांटना होगा भले ही वे इसका वास्तव में उपयोग करते हैं अथवा नहीं।

10.5. चूंकि पीपीएल की संयंत्र क्षमता, पीपीटी के अनुसार, 720000 मी0ट0 है, इसलिए संयंत्र की सामग्री प्रहस्तन आवश्यकता इसकी क्षमता की दोगुना होगी और इसलिए एफबी–1 के लिए 1.5 मिलियन टन क्षमता का पत्तन का अनुमान औचित्यपरक है।

10.6. पीपीटी ने पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 में भी दोहराया है कि एफबी–1 का अधिकतम उपयोग वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को पेश करते हुए ही अर्जित किया जा सकता है।

11.1. पत्र दिनांक 13 जनवरी 2010 द्वारा, पीपीटी ने पत्तन और एफबी–1 की क्षमता और क्षमता उपयोगिता दर्शाते हुए विवरण प्रस्तुत किया है जोकि निम्नवत् हैः–

आंकड़े मिलियन टनों में

क्र.सं.	वर्ष	समग्र पत्तन			एफबी–1		
		क्षमता	प्रहस्तित मात्रा	% उपयोगिता	क्षमता	प्रहस्तित मात्रा	% उपयोगिता
1	1998-99	11.34	13.11	115.61	0.84	1.15	136.90
2	1999-00	12.85	13.64	106.15	0.85	1.14	134.12
3	2000-01	26.20	19.90	75.95	0.85	0.77	90.59
4	2001-02	37.45	21.13	56.42	1.05	0.30	28.57
5	2002-03	38.10	23.90	62.73	1.30	1.24	95.38
6	2003-04	39.00	25.31	64.90	1.30	1.41	108.46
7	2004-05	39.00	30.10	77.18	1.30	1.60	123.08
8	2005-06	51.40	33.11	64.42	3.00	2.11	70.33
9	2006-07	56.00	38.52	68.79	3.47	2.25	64.84
10	2007-08	56.00	42.44	75.79	3.47	2.21	63.69
11	2008-09	71.00	46.41	65.37	3.47	1.87	53.89
जोड़			307.57			16.05	

11.2. पीपीटी ने प्रमुख गतिविधियों के लिए वर्ष 1998–99 से 2008–09 के लिए लागत विवरण भी प्रस्तुत किए हैं।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित मुख्य बिन्दु विचारार्थ प्रकट होते हैंः

(i). पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड (पीपीएल) के बीच दिनांक 3 अगस्त 1985 को एक क़रार हुआ था जिसमें पीपीएल को उसमें विनिर्दिष्ट दरों के अधीन पीपीटी में बर्थ (एफबी–1) के उपयोग की अनुमति दी गई है। उक्त क़रार का खंड 1 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रारंभिक रूप से विनिर्दिष्ट दरें ऐसे अन्तरालों पर उपयुक्त ढंग से बढ़ाई जा सकती हैं जिसपर दोनों पक्ष समय–समय पर परस्पर रूप से सहमत हों। माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय द्वारा जारी किए गए निदेशों के मद्देनजर दरें निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण के पास पहुंचने से पहले मध्यस्थों एवं विभिन्न मुकद्मेबाजियों के माध्यम से विवाद के प्रमुख कारणों में से एक परस्पर सहमति नहीं होना है।

(ii). सामान्यतः, यह प्राधिकरण पत्तन न्यास के दरमानों में अधिकतम दरें निर्धारित करता है जो उस पत्तन की विभिन्न सेवाओं के प्रावधान और विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार्य होते हैं। यह प्राधिकरण साधारणतः पृथक दरें निर्धारित करने के लिए द्विपक्षीय करारों से आने वाले किसी वैयक्तिक मामले पर कार्यवाही नहीं करता है, जब तक कि आपवादिक स्थिति प्रकट न हो। मौजूदा मामले में, मध्यस्थ ने दिसम्बर 2002 में अपने फेसले में निर्णय दिया था कि टीएएमपी को 1 अप्रैल 1999 से दरें संशोधित करनी चाहिएं। माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय ने भी इस प्राधिकरण को पीपीएल के केपटिव बर्थ के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मामले पर न्यायनिर्णय देने का निदेश दिया है। यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी और पीपीएल सहमत हैं कि केपटिव बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल 1999 से प्रशुल्क निर्धारित किए जाने चाहिएं।

(iii). इस प्राधिकरण ने न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कुछ अनन्य बर्थों के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए हैं जो कुद्रेमुख ऑयरन ऑर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) और मेंगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा प्रयुक्त किए जा रहे हैं। दोनों मामलों में, पत्तन और संबद्ध पक्षों के बीच प्रासंगिक क़रारों में बृहत् कार्यपद्धति दी गई है जिसे पत्तन न्यास को पक्षों द्वारा देय दरें निर्धारित करने के लिए अनुसरित की जानी चाहिए। पीपीटी और पीपीएल के बीच क़रार में इस पहलू पर कुछ नहीं कहा गया है। जब संयुक्त सुनवाई में विशेष रूप से पूछा गया तो दोनों पक्षों ने पुष्टि की है कि वे विभिन्न लागत तत्वों के बारे में नहीं जानते हैं जिनपर

प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित किया गया था जो क़रार में ही विनिर्दिष्ट हो। इसलिए, हमें यह जानने का कोई लाभ नहीं है कि प्रारंभिक प्रशुल्क कैसे निर्धारित किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश मौजूदा पत्तनों और वहां पर निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पत्तन–वार लागत जमा प्रतिलाभ निर्धारित करते हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की घोषणा से पहले भी, पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए यही लागत जमा दृष्टिकोण अनुसरित किया जाता था। पक्षों के बीच कोई सहमत विशिष्ट कार्यपद्धति नहीं होने पर, सामान्य लागत जमा पद्धति इस मामले में भी अनुसरित किए जाने की जरूरत है। हालांकि पीपीएल ने अपना प्रस्ताव तैयार करने के लिए पीपीटी द्वारा अनुसरित लागत जमा दृष्टिकोण को एक जगह विवादित बना दिया है, परन्तु वह सहमत है कि पीपीटी अप्रत्यक्ष लागत के तार्किक हिस्से की वसूली और प्रासंगिक पूंजी पर उपरिव्यय जमा स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए हक़दार है।

इसे देखते हुए, पीपीएल द्वारा प्रहस्तित उर्वरकों के लिए दरें इफको के लिए निर्धारित दरों के बराबर निर्धारित करने के लिए पीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव पर सहमत नहीं हुआ जा सकता। इफको द्वारा देय दरें पीपीटी द्वारा एसके साथ किए गए पृथक क़रार द्वारा शासित हैं। इफको मामले में प्रभार्य दरें मानक प्रशुल्क निर्धारित करने की पद्धति लागू करते हुए तीसरे पक्ष द्वारा निर्धारित नहीं किए जा सकते परन्तु क़रार द्वारा पक्षों के बीच निर्णय लिया जा सकता है। हम किसी ऐसे अन्य पक्ष को बाध्य नहीं कर सकते जो इफको के क़रार से अनजान है परन्तु पूर्व क़रार से बाध्य किए जाने के लिए पीपीटी के साथ पृथक क़रार भी किया गया हो।

(iv). यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सिद्धांत और दृष्टिकोण बृहत् रूप से निर्धारित करते हैं परन्तु प्रासंगिक लागत मदें और विभिन्न गतिविधियों के लिए लागत के आबंटन का आधार निर्धारित करने के लिए अनुसरित की जाने वाली कार्यपद्धति बताते हुए लागत विश्लेषण के सूक्ष्म स्तर के बारे में बताया गया है। विभिन्न पत्तन न्यासों की विभिन्न गतिविधियों के बीच लागत का आबंटन का तरीका इजाद किया गया जो उनके दरमान निर्धारित करते समय सभी महापत्तनों में अनुसरित किया गया है।

(v). जैसाकि पहले बताया गया है, केआईओसीएल और एमआरपीएल के साथ एनएमपीटी द्वारा हस्ताक्षरित तत्संबंधी क़रारों में विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था निर्धारित की गई है। मौजूदा मामले की एमआरपीएल से तुलना करना इसलिए प्रासंगिक प्रतीत नहीं होता है क्योंकि उस मामले में विशेष वित्तपोषण व्यवस्था है और विशिष्ट एस्क्रो खाते का परिणामी परिचालन है जो पीपीएल के मामले में दिखाई नहीं देता है। यह मामला कुछ हद तक लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी और केआईओसीएल के बीच मौजूद व्यवस्था के समान है। उस मामले में निर्धारित कार्यपद्धति भी इस मामले में विशिष्ट है और 1992 में अंतर–मंत्रालयीय बैठक में तैयार की गई थी। तथापि, सुविधाएं और सेवाएं उपलब्ध करवाने की शर्तें पीपीएल से तुलनीय नहीं हैं। किन्तु पीपीएल के मामले में जिस हद तक सिद्धांत प्रासंगिक पाया गया उसे इस मामले पर निर्णय लेने के लिए उधार लिया गया है।

(vi). विचार के लिए प्रकट हुए मुख्य मुद्दों में से एक यह है कि प्रशुल्क वास्तविक यातायात अथवा सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता पर विश्वास करते हुए निर्धारित किया जाए। पीपीटी ने 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष के यातायात के संदर्भ में अपना प्रस्ताव प्रारंभिक रूप से तैयार किया था। बाद में, यह प्रस्ताव क्षमता पर विचार करते हुए संशोधित किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश याताया के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करना निस्संदेह रूप से अच्छी पद्धति है। 2008 में जारी किए गए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अद्यतन प्रशुल्क दिशानिर्देश ऐसी कार्यपद्धति अंगीकृत करते हैं। परन्तु, क्षमता आधारित प्रशुल्क निर्धारण भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु ज्यादा उपयुक्त हो सकता है। मौजूदा मामले में, प्रशुल्क अप्रैल 1999 से पूर्वव्यापी प्रभाव से निर्धारित किया जाना है। यदि इस अवधि के दौरान क्षमता और क्षमता से कम प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है तो क्षमता गणना के आधार पर आबंटित लागत वास्तविक यातायात और क्षमता के बीच अन्तर की सीमा तक वसूली किए जाने के अधीन रहेगी। क़रार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) के अभाव भी क्षमता आधारित पद्धति अंगीकृत करने में रूकावट है।

(vii). पीपीटी ने इस प्राधिकरण से मौजूदा मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करने का अनुरोध किया है। जैसाकि पीपीएल द्वारा देखा गया है, प्रासंगिक क़रार न तो कोई एमजीटी निर्धारित करता है और न ही ऐसा विनिर्दिष्ट शामिल करने के लिए कोई प्रावधान किया गया है। किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण को यह अधिकार नहीं है कि वह पत्तन न्यास की विभिन्न सुविधाओं के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करे जिसपर निर्णय लाइसेंसिंग क़रार के हिस्से के रूप में दोनों पक्षों के बीच लिया जाना है और यदि आवश्यक हो तो भारत सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया जाए।

(viii). पीपीटी ने बर्थ सं. एफबी–1 में पीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए बर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क में संशोधन प्रस्तावित किया है। पीपीटी ने निवेदन किया है कि केपटिव जेट्टी में सम्पूर्ण कार्गो प्रहसतन परिचालन पीपीएल द्वारा क़रार के अनुसार किया गया है, इसलिए इस संबंध में पत्तन द्वारा कोई प्रत्यक्ष व्यय नहीं किया गया है। इसलिए, पत्तन संशोधित घाटशुल्क दर पर पहुंचने के समय प्रबंधन और प्रशासन तथा वित्त व्यय एवं नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ से संबंधित अप्रत्यक्ष व्यय को ही वसूल करने का प्रस्ताव किया है। उसके अलावा, संपदा

गतिविधि से नुकसान और अप्रयुक्त रेलवे सुविधा पर व्यय भी दर पर पहुंचने के समय लागू होते हैं। पीपीएल सैद्धांतिक रूप से सहमत है कि पीपीटी को समान परिसंपत्तियों एवं सुविधाओं के लिए अप्रत्यक्ष व्यय/उपरिव्ययों के लिए क्षतिपूर्ति की जानी चाहिए परन्तु पीपीटी द्वारा परिगणित कुछ मदों पर विवाद है और पीपीटी द्वारा अनुसरित आबंटन की पद्धति से असहमत है।

(ix). यह उद्धरित करते हुए कि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है, पीपीटी ने पीपीएल बर्थ को संपदा गतिविधि से हुए नुकसान को पीपीएल से प्रशुल्क के हिस्से के रूप में इसे वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पीपीएल का इन कारणों से इस मद के समावेश पर विवाद है कि यह पीपीटी की संपदा प्रबंधन गतिविधियों पर नुकसान अथवा लाभ से संबद्ध नहीं है।

इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम रूप से और वाणिज्यिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व से पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली को सहयोग कर सके। सरकारी निर्देशों के अनुसार, संपदा किराये बाज़ार दरों के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं और पांच वर्षों में एक बार संशोधित किए जाते हैं। ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि इस गतिविधि से राजस्व घाटे में कमी आएगी, यदि दरें दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की जाती हैं। तथ्यात्मक रूप से, यह प्राधिकरण पिछले 13 वर्षों से अस्तित्व में आया है, पीपीटी ने संपदा किरायों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। यह अपेक्षा करना उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है कि पीपीएल उस गतिविधि में घाटे का हिस्सेदार बने, जब निम्नतर दरों का लाभ किसी अन्य व्यक्ति द्वारा उठाया जाता है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह संपदा गतिविधि को स्व–समर्थित बनाने के लिए तत्काल उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करे। संपदा गतिविधि में घाटे का हिस्सा पीपीएल को आबंटित किए जाने का पीपीटी का प्रस्ताव खारिज़ किया गया है।

स्टॉफ क्वाटरों का व्यय सामान्यतः प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों का भाग होता है। पीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि स्टॉफ क्वाटरों के व्यय को प्रबंधन तथा सामान्य व्यय के हिस्से के रूप में लिया गया है अथवा संपदा गतिविधि के तहत शामिल किया गया है। यदि स्टॉफ क्वाटरों पर व्यय प्रबंधन तथा सामान्य व्यय का हिस्सा नहीं होता है तो स्टॉफ क्वाटरों पर निवल व्यय को परिमाणित किया जाना चाहिए और प्रबंधन तथा सामान्य व्ययों के अधीन लिया जाना चाहिए। एफबी–1 को आबंटित किया जाने वाला हिस्सा अन्य प्रबंधन एवं सामान्य व्यय के लिए निर्धारित आधार का अनुसरण करेगा।

(x). पीपीटी ने यह कहते हुए पीपीएल द्वारा उपयोग नहीं की गई रेलवे गतिविधि पर हुए व्ययों को प्रभाजित किया है कि रेलवे अवसंरचना के विकास की लागत को सभी उपयोक्ताओं को बांटना चाहिए भले ही वे वास्तव में इसका उपयोग करते हैं अथवा नहीं।

पीपीटी और पीपीएल के बीच हुए क़रार के अनुसार, पीपीएल किसी भी तरीके, अभियांत्रिक रूप से अथवा मैनुअल रूप से कार्गो की जलयानों से उतराई/लदाई, भंडारण, प्रहस्तन तथा परिवहन के लिए उनके द्वारा निर्मित सुविधाओं के प्रबंधन के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार है। पीपीटी ने स्वयं स्वीकार किया है कि पीपीएल रेलवे सुविधाओं और अभियांत्रिक रूप से कार्गो को अपने संयंत्र में स्थानांतरित करने में कन्वेयरों का उपयोग नहीं करता है। इसके अलावा, रेलवे गतिविधि अपने आप में एक प्रमुख गतिविधि है और इस गतिविधि से जुड़े व्यय को आबंटनीय उपरिव्यय मद के रूप में नहीं माना जा सकता। इसलिए, पीपीटी का यह दावा उपयुक्त नहीं पाया गया है कि पीपीएल अपने द्वारा उपयोग नहीं की गई सेवाओं के लिए कल्पित अवसर लागत को बांटे और इसे खारिज़ किया जाना चाहिए।

(xi). पत्तन न्यास की सभी परिसंपत्तियां सामान्यतः प्रधान राजस्व अर्जन गतिविधियों में एक गतिविधि के रूप में चिह्नित की जाती हैं। इसके अलावा, कुछ समान परिसंपत्तियां (जैसे प्रशासन कार्यालय, भवन आदि) जिनके लिए मूल्यह्रास प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों के अधीन प्रभारित किया जाता है। ये परिसंपत्तियां भी प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए हक़दार हैं। सभी राजस्व अर्जन वाली गतिविधियों को सृजित समान परिसंपत्तियों के लिए, जो प्रत्यक्ष तौर पर राजस्व अर्जित नहीं करती हैं, योगदान करना चाहिए। ऐसी समान परिसंपत्तियों को चिह्नित किया जाना चाहिए और समान परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) पत्तन के कुल सकल परिसंपत्ति मूल्य और उसपर प्रतिलाभ के लिए प्रधान गतिविधियों द्वारा सीधे तौर पर वहन किए गए परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के अनुपात से प्रधान गतिविधियों में प्रभाजित किया जाना चाहिए और लागू दरों के रूप में स्वीकृत किया जाना चाहिए। उप गतिविधि में आबंटनीय समान परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ को बाद में चर्चा किए गए आधार का भी अनुसरण करना चाहिए।

(xii). ऊपर स्पष्ट किए गए सामान्य सिद्धांतों के साथ, लागत के आबंटन के मुद्दे पर नीचे चर्चा की गई है।

(xiii). प्रहस्तन प्रभारः

(क). पीपीटी ने प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय और स्वीकार्य वित्त एवं विविध व्ययों को आय के आधार पर सभी प्रमुख गतिविधियों और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित आबंटनीय व्ययों को बर्थों की संख्या के आधार पर पीपीएल द्वारा कार्गो गतिविधि में प्रभाजित किया गया है। हालांकि पीपीटी द्वारा अनुसरित

समग्र दृष्टिकोण सहमति–योग्य लगता है, परन्तु आबंटन का आधार वैज्ञानिक नहीं पाया गया है। पीपीएल ने भी बर्थों की संख्या के आधार पर अप्रत्यक्ष व्ययों के आबंटन की पद्धति पर आपत्ति की है।

प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप का फार्म 5 में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और वित्त एवं विविध व्ययों को प्रमुख गतिविधियों के बीच आबंटित करने की पद्धति बृहत् रूप से निर्धारित की गई है जिसे पीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के स्थान पर अनुसरित किया जा सकता है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे आबंटित प्रबंधन और प्रशासन व्यय और एफएमई को एफबी–1 में प्रहस्तित वास्तविक टनभार के अनुपात के आधार पर प्रत्येक वर्ष में पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो में पीपीएल सुविधा में प्रभाजित किया जाए। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केआईओसीएल के मामले में और एमआरपीएल के मामले में भी, प्रबंधन व्यय का हिस्सा पत्तन की कुल घाट लम्बाई के लिए तत्संबंधी सुविधा की घाट लम्बाई के हिस्से के आधार पर आबंटित किया गया है। परन्तु ऐसा आबंटन मुख्यतः कार्गो के प्रकार और प्रहस्तन कार्यपद्धति की वज़ह से विभिन्न बर्थों के आउटपुट में भिन्नता को मान्यता नहीं देता है। परिणामस्वरूप, इसका कार्गो के क्षेत्र विशेष पर बोझ पड़ता है और अभियांत्रिक साधनों द्वारा प्रहस्तित बल्क घटकों के पक्ष में टिल्ट्स है। समान लागतों और उपरिव्यय के पर्याप्त आबंटन को अर्जित करने के लिए, टनभार अनुपात को अंगीकृत करना ज्यादा उपयुक्त है।

(ख). बाह्य हारबर क्षेत्र की समान परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूंजी प्रहस्तन दर निर्धारित करने के समय प्रतिलाभ परिकलित करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई हैं। पीपीटी सामान्य तौर पर नियोजित पूंजी के परिकलन में कार्य पूंजी पर विचार नहीं करता है क्योंकि कोई कार्यपूंजी शामिल नहीं होती है क्योंकि केपटिव बर्थ में सम्पूर्ण परिचालन पीपीएल द्वारा किए जाते हैं।

पीपीटी इस गतिविधि में आबंटनीय समान परिसंपत्तियों पर लिखित मूल्य पर प्रतिलाभ का दावा करने का हक़दार है। ऐसा करते समय, पीपीटी को ऐसी किसी अन्य परिसंपत्तियों को शामिल नहीं करना चाहिए जो कुछ अन्य राजस्व अर्जन वाली गतिविधियों से सीधे तौर पर प्रासंगिक हों। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, परिसंपत्तियों से संबंधित संपदा और रेलवे से संबंधित परिसंपत्तियां जो पीपीएल गतिविधि के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य पर प्रतिलाभ स्वीकार्य नहीं है।

(ग). यह उद्धरित करते हुए कि नियोजित पूंजी को बर्थ–वार चिह्नित नहीं किया जा सकता, पीपीटी ने बर्थों की संख्या के आधार पर बर्थ सं. एफबी–1 के लिए समान प्रयोजनों हेतु नियोजित पूंजी आबंटित की है।

बर्थ की संख्या के आधार पर समान परिसंपत्ति मूल्य (लिखित) के आबंटन की पद्धति पहले उल्लिखित की तरह उपयुक्त नहीं है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी प्रबंधन और प्रशासन व्यय की वसूली के लिए दिए गए सुझाव के अनुसार टनभार के अनुपात के आधार पर एफबी–1 में आबंटित किया गया है।

(घ). पत्तन ने 18 प्रतिशत की एकसमान दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ सुविचारित किया है। पीपीएल ने बताया है कि प्रतिलाभ 12 प्रतिशत से 18 प्रतिशत के बीच परिकलित किया जाना चाहिए। यह प्राधिकारण महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारित करते समय 1998–99 से प्रत्येक वर्ष में भिन्न–भिन्न प्रतिशत पर आरओसीई स्वीकृत करता रहा है। इसलिए, आरओसीई अनुवर्ती विश्लेषण में दी गई तालिका में प्रत्येक वर्ष के लिए निर्दिष्ट प्रतिशतों पर परिकलित किया जाना है।

(xiv). बर्थ किरायाः

(क). पीपीएल ने टिप्पणी की है कि एफबी–1 के निर्माण के लिए भारत सरकार से पीपीटी द्वारा लिया गया रु0 15.60 करोड़ का ऋण पत्तन द्वारा अभी पूर्ण भुगतान किया जाना है। चूंकि पीपीएल क़रार के अनुसार पीपीटी के निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों के लिए रु0 30 लाख प्रति माह का भुगतान किया जा रहा है, इसलिए पीपीएल का मत है कि ब्याज सहित बर्थ की सम्पूर्ण पूंजी लागत (31 मार्च 1986 को रु0 24.03 करोड़) 31 मार्च 1997 तक पीपीएल से वसूल की जानी है और इसलिए इसमें कोई औचित्य नहीं है कि पीपीटी पीपीएल से और ज्यादा बर्थ किराया प्रभार वसूल करता रहे। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए, निधियों के स्रोत प्रासंगिक नहीं हैं और पीपीटी को पीपीएल द्वारा भुगतान किए गए प्रतिवर्ष निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों को किसी ऋण की प्रतिपूर्ति के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। पीपीएल का दावा कि निर्धारित बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाना चाहिए, खारिज़ की अपेक्षा करता है। पीपीटी की बहियों के अनुसार सुविधा के लिखित मूल्य पर लागू दर पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाना है।

(ख). निर्धारित बर्थ किराया प्रभार के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, पीपीटी ने निकर्षण अनुरक्षण की लागत को शामिल किया है। पीपीएल ने बताया है कि चूंकि निकर्षण लागत नेविगेशन लागत का हिस्सा होता है और पत्तन देयताओं एवं पाइलटेज़ के रूप में जलयानों से अलग–से वसूल किया जाता है, इसलिए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए इसपर विचार नहीं किया जाना चाहिए।

चैनल निकर्षण की लागत पत्तन देयताओं एवं पाइलटेज़ के रूप में वसूल की जाती है जबकि बर्थ के समीप निकर्षण इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में दिए गए निर्देशों के अनुसार बर्थ किराये में आबंटनीय है। बर्थ सं. एफबी–1 के समीप निकर्षण के लिए किए गए व्यय की सीमा तक, पीपीटी इसके लिए क्षतिपूर्ति किए जाने की अपेक्षा करता है। निकर्षण लागत निर्धारित प्रारूप के अनुसार प्रत्येक बर्थ में निकर्षित सिल्ट की मात्रा के आधार पर बर्थों के बीच आबंटित की जानी चाहिए।

(ग). नियोजित पूंजी में भारी निकर्षण का मूल्य भी शामिल है। निकर्षण अनुरक्षण के मामले में दिए गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर, नियोजित पूंजी में एफबी–1 के समीप किए गए भारी निकर्षण के डब्ल्यूडीवी मूल्य को ही शामिल किया जाए।

(घ). हालांकि पत्तन ने एफबी–1 में कार्गो प्रहस्तन के लिए दर निर्धारित करने हेतु कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों एवं वित्त तथा विविध व्ययों को आबंटित करने का प्रस्ताव किया है, इसने एफबी–1 में कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिगणित करने के लिए अप्रत्यक्ष व्यय आबंटित नहीं किए हैं। पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित आबंटनीय प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय और स्वीकार्य एफएमई व्यय को सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किया जाना चाहिए। बर्थिंग गतिविधि के उपरिव्ययों का हिस्सा एफबी–1 में प्रहस्तित पोतों के जीआरटी से एक वर्ष में पत्तन में प्रहस्तित कुल जीआरटी के आधारपर एफबी–1 में आबंटित किया जाना चाहिए। यही दृष्टिकोण पोत संबंधित गतिविधि से बर्थिंग की उप–गतिविधि से संबंधित समान परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ के आबंटन और बाद में एफबी–1 के मामले में अंगीकृत किया जाना चाहिए।

(ङ). सामान्यतः बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा आधार पर वसूल किया जाता है। क़रार मासिक आधार पर दर विनिर्दिष्ट करता है। इसलिए, निर्धारित बर्थ किराये को निर्धारित किए जाने की अनुमति दी गई है।

(च). पीपीटी ने तत्संबंधी प्रशुल्क चक्र के प्रथम वर्ष के लिए प्राप्त की गई स्थिति पर विश्वास करते हुए अलग–अलग चक्रों के लिए 1 अप्रैल 1999 से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं और 2005 के दिशानिर्देशों से पहले की अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दो वर्षों के प्रशुल्क चक्र का अनुसरण किया जाता था। अंतिम प्रशुल्क प्रशुल्क चक्र के प्रत्येक वर्ष की औसत स्थिति के आधार पर निर्धारित किया जाता है। प्रत्येक प्रशुल्क चक्र के केवल प्रथम वर्ष पर विचार करने के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है।

मौजूदा मामला वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अप्रैल 1999 से आगे के लिए पूर्ववर्ती अवधि हेतु प्रशुल्क निर्धारित करना है। तीन वर्षों के प्रखंड के लिए प्राप्त की गई औसत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क चक्र के प्रखंड के लिए दर निर्धारित करना कोई उपयोगी प्रयोजन पूरा नहीं करता है। ऐसी स्थिति में, लेखा बहियों से आंकड़ों के सत्यापन के लिए सम्पूर्ण प्रक्रिया को आसान बनाने के लिए भी, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह जरूरी गणनाओं एवं समर्थक दस्तावेज़ों के साथ पूर्ववर्ती अवधि के लिए वर्ष–वार दर प्रस्तावित करे।

(xv). उपर्युक्त चर्चा को एफबी–1 में पीपीएल द्वारा परिचालनों के लिए 1 अप्रैल 1999 से वार्षिक दरों के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव पुनः तैयार करने के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत किए जाने के लिए नीचे तालिका में सारबद्ध किया गया है।

क. बर्थ किराये का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	आबंटन का आधार, यदि कोई हो / स्पष्टीकरण नोट
(i).	बर्थ सं. एफबी–1 की पूंजी लागत का मूल्यह्रास और बर्थ सं. एफबी–1 के समीप निकर्षण की पूंजी लागत।	लेखा बहियों में पत्तन द्वारा अंगीकृत मूल्यह्रास की दर।
(ii).	अनुरक्षण निकर्षण लागत (बर्थ के समीप यदि बर्थ एफबी–1 के लिए प्रोद्भूत किया जाता है)	निकर्षित सिल्ट की मात्रा पर।
(iii).	समान व्ययों पर प्रबंधन तथा	(क). प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए

	प्रशासन व्यय	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के फार्म 5 में निर्धारित आधार का अनुसरण करते हुए प्रभाजित की जाने वाली पोत संबंधित गतिविधि के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े। (ख). पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित आबंटनीय प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय को फार्म 5 में निर्धारित पद्धति का अनुसरण करते हुए सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किया जाना चाहिए। ऐसे प्रभाजित प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों के हिस्से का जीआरटी अनुपात में बर्थ सं. एफबी–1 में सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजन।
(iv).	वित्त व्यय का आबंटन (बर्थ किराये में आबंटित ऋण पर ब्याज, एकमुश्त व्यय, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि अतिरिक्त)	उपयुक्त (iii) पर प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय के लिए यथा निर्धारित।
(v).	नियोजित पूंजी	
	(क). एफबी–1 की बर्थ लागत और बर्थ एफबी–1 के समीप भारी निकर्षण लागत	प्रत्येक वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर बर्थ सं. एफबी–1 की बर्थ लागत का लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) जमा बर्थ सं. एफबी–1 के समीप भारी निकर्षण लागत।
	(ख). समान परिसंपत्तियां	(क). पत्तन की परिसंपत्तियों के कुल सकल मूल्य में पोत गतिविधि के अधीन परिसंपत्ति के सकल मूल्य के अनुपात पर पोत संबंधित गतिविधि में पत्तन की समान परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी का प्रभाजन। (ख). पोत संबंधित गतिविधि के सकल मूल्य में बर्थिंग गतिविधि के सकल परिसंपत्ति मूल्य के अनुपात में सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किए जाने वाली पोत संबंधित गतिविधि में ऐसी प्रभाजित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी। सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी जीआरटी अनुपात पर बर्थ एफबी–1 में प्रभाजित किया जाना है।
	कुल निवल अचल परिसंपत्तियां [v(क) + (ख)]	
(vi).	लागू दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्थात् 1999-2000 — 20% 2000-01 — 19.5% 2001-02 — 19.5% 2002-03 — 18.5% 2003-04 — 18.5% 2004-05 — 17.5% 2005-06 — 15% 2006-07 — 15% 2007-08 — 16% 2008-09 — 16% 2009-10 — 16%	
(vii).	कुल लागत जमा प्रतिलाभ (i+ii+iii+iv+vi)	
(viii).	प्रस्तावित निर्धारित बर्थ किराया प्रभार (रु0 प्रति माह) [क्र.सं.vii/12]	

(*)जीआरटी अनुपात = बर्थ सं. एफबी–1 में प्रहस्तित पोतों का वास्तविक जीआरटी

पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों का कुल वास्तविक जीआरटी

ख. प्रहस्तन प्रभार का परिकलनः

क्र.सं.	मद का विवरण	आबंटन का आधार, यदि कोई हो/स्पष्टीकरण नोट
क.	पत्तन में प्रहस्तित यातायात (लाख टनों में)	वास्तविक
ख.	एफबी–1 में प्रहस्तित यातायात (लाख टनों में)	वास्तविक
ग.	एफबी–1 में आबंटित किए जाने वाली कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण गतिविधियों में आबंटित अप्रत्यक्ष व्ययों की हिस्सेदारी	
(i).	प्रबंधन और सामान्य व्यय	(क). प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के फार्म 5 में निर्धारित आधार का अनुसरण करते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों का प्रभाजन। (ख). टनभार अनुपात में बर्थ सं. एफबी–1 में प्रभाजित की जाने वाली कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे प्रभाजित प्रबंधन और प्रशासन व्ययों की हिस्सेदारी (**)
(ii).	वित्त और विविध व्यय (ऋण पर ब्याज, एकमुश्त व्यय, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि अतिरिक्त)	उपर्युक्त ग (i) में प्रबंधन और प्रशासन व्यय के लिए यथा निर्धारित।
(iii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	
	(क). समान परिसंपत्तियों पर लिखित मूल्य	(क). पत्तन के सकल परिसंपत्ति मूल्य में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की प्रत्यक्ष परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में पत्तन की समान परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी का प्रभाजन। (ख). टनभार अनुपात पर एफबी–1 गतिविधि में प्रभाजित की जाने वाली कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे प्रभाजित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी।
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (प्रथम तालिका में दिए गए प्रतिलाभ का प्रतिशत)	
(iv).	कुल लागत जमा प्रतिलाभ [i+ii+iii(ख)]	
(v).	प्रस्तावित घाटशुल्क दर रु0 प्रति टन [क्र.सं.iv / ख]	

(**) टनभार अनुपात = बर्थ सं. एफबी–1 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात लाख टनों में

पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात लाख टनों में

(xvi). पीपीटी वास्तविक लेखापरीक्षित आंकड़ों के आधार पर 1 अप्रैल 1999 से वित्तीय वर्ष 2009–10 तक की अवधि के लिए प्रतिवर्ष बर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।

केआईओसीएल एवं एमआरपीएल के मामले में, पत्तन द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर प्रतिवर्ष दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर वास्तविक आंकड़ों पर पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर उस वर्ष के लिए निर्धारित नहीं की जाती तब तक तत्काल अनुवर्ती वर्ष के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर लागू है। अंतिम दर के निर्धारण के परिणामस्वरूप, पत्तन और संबद्ध पक्षों के बीच कम/अधिक वसूली की सीमा तक समायोजन किया गया है। वर्तमान मामले में भी, नीचे यथा स्पष्ट किया गया दृष्टिकोण अनुसरित किया जा सकता है:

(क). तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष अर्थात 2009–10 के लिए निर्धारित वार्षिक अंतिम दर तब तक अनुवर्ती वर्ष अर्थात 2010–11 के लिए तदर्थ दर के रूप में कार्य करेगी जब तक वर्ष 2010–11 के लिए वास्तविक आंकड़ों को अंतिम रूप नहीं दिया जाता है।

(ख). पीपीटी को पीपीएल गतिविधि से संबंधित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और ऊपर निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए वित्तीय वर्ष के अंत में दरों के निर्धारण हेतु प्रतिवर्ष प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए।

(ग). तदर्थ आधार पर की गई बिलिंग इस प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष निर्धारित अंतिम दर के आधार पर समायोजित की जानी चाहिए और कम वसूली अथवा वापसी को पक्षों के बीच समायोजित किया जाए।

13. ऊपर किए गए विश्लेषण के मद्देनज़र, पीपीटी को ऊपर दी गई कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए बर्थ सं. एफबी–1 में आबंटनीय व्ययों पर दोबारा कार्य करने की जरूरत है। ऐसी स्थिति में, पीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो मौजूदा प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित नहीं किया जा सकता। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और ऊपर स्पष्ट की गई कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए वर्ष 1999–2000 से 2009–10 तक पीपीएल द्वारा परिचालित बर्थ पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्धारित बर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क प्रभार के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव शीघ्र दाखिल करें। इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव अग्रेषित करने से पहले, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह आंकड़ों का सत्यापन करने के लिए पीपीएल को 15 दिनों का समय प्रदान करे।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा