

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 34

नई दिल्ली

12 मार्च, 2009

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों जोकि अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, के अनुसरण में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश
(फरवरी, 2009 के 25वें दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित महापत्तन न्यासों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 27 अगस्त, 2008 से संबंधित है।

2.1. इस प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नलिखित हैं:

- (i). पत्तन ने गणनाओं के दो सैट परिगणित किए हैं। गणना का एक सैट पूरी तरह से फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर बताया गया है। गणनाओं का दूसरा सैट यह सुनिश्चित करने के लिए थोड़े संशोधित प्रतिमानकों पर आधारित है कि मानक अनुमान भविष्य में विशिष्ट अवधि में प्रासंगिक होंगे और मानक पूंजी लागतों तथा प्रचालन लागतों पर पहुंचने के लिए विश्व स्तरीय टर्मिनलों द्वारा प्रयुक्त तलचिहन स्तरों का नजदीकी से अनुसरण करेंगे। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने थोड़े संशोधित प्रतिमानकों पर आधारित गणनाओं के दूसरे सैट का समर्थन किया है।
- (ii). (क). प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल की घाट लम्बाई 3 नोमिनल बर्थों में विभाजित 1000 मीटर होगी और प्रत्येक बर्थ 9000 टीईयू + जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए अभिकल्पित किया गया है।
(ख). घाट 4 क्रेन प्रति बर्थ की दर से तैनात 12 सुपर पोस्ट पेनामेक्स जलयान से तट क्रेनों से सुसज्जित होगा।
(ग). 100 हैक्टेयर क्षेत्र भंडारण और बैकअप क्षेत्र के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा। स्टेक यार्ड 14000 भूमि स्लॉटों के लिए अभिकल्पित किया जाएगा।
(घ). वहां थोड़ा पोतांतरण होगा और थ्रुपुट का लगभग 30 प्रतिशत रेल द्वारा और शेष सड़क द्वारा प्राप्त अथवा प्रेषित किया जाएगा। टर्मिनल के भीतर भरण/उतराई/बल्क ब्रेकिंग नहीं की जाएगी।
- (iii). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

जेएनपीटी ने बताया है कि फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अन्य विश्व स्तरीय टर्मिनलों की तुलना में कम है। अतः सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता दिशा-निर्देशों के अनुसार और इसके स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार परिगणित की गई है और पत्तन ने स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार परिगणित 23,91,480 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अंगीकृत की है। दिशा-निर्देशों के अनुसार और स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा परिगणित सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता नीचे दी गई है:-

(क). दिशा-निर्देशों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

दिशा-निर्देशों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता निम्नवत् है:-

• सर्वोत्तम घाट क्षमता	:	19,92,900 टीईयू
• सर्वोत्तम यार्ड क्षमता*	:	22,92,949 टीईयू

*(सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2. के अधीन निर्धारित सूत्र में, कुल भूतल स्लॉट के लिए प्रतिमानक 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, जेएनपीटी ने इस आधार पर 100 हैक्टेयर के लिए भूमि स्लॉटों के रूप में 14,000 टीईयू पर विचार किया है कि 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का प्रतिमानक साध्य नहीं है।)

(ख). स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निम्नवत् है:-

- सर्वोत्तम घाट क्षमता@ : 23,91,480 टीईयू
- सर्वोत्तम यार्ड क्षमता* : 27,51,538 टीईयू

@ (सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.1. के अधीन निर्धारित सूत्र में, प्रतिमानक प्रत्येक 100 मीटर घाट लम्बाई के लिए 1 क्रेन निर्धारित करते हैं। इस प्रकार, 1000 मीटर घाट लम्बाई के लिए, घाट क्रेनों की संख्या 10 परिगणित की गई है। तथापि, जेएनपीटी ने 83.33 मीटर प्रति क्रेन पर परिगणित 12 क्रेनों के आधार पर क्षमता पर विचार किया है। यह जेएनपीटी की स्थिति है कि प्रस्तावित घाट लम्बाई प्रति क्रेन इसके (85 मीटर/क्रेन) एनएसआईसीटी द्वारा (75 मीटर/क्रेन) और जीटीआईपीएल द्वारा (89 मीटर/क्रेन) द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल पर तैनात मौजूदा क्रेन के अनुसार है।

* (सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2. के अधीन निर्धारित सूत्र में, औसत स्टेक ऊंचाई के प्रतिमानक को 2.5 पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, जेएनपीटी ने इस आधार पर 3 पर औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है कि अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पत्तन इस स्तर पर प्रचालन कर रहे हैं। द्वितीयतः, जेएनपीटी ने 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के प्रतिमानक के विपरीत 100 हैक्टेयर के लिए भूतल स्लॉटों के रूप में 14,000 टीईयू पर विचार किया है।

(iv). पूंजी लागत:

(क). सिविल लागत: सिविल कार्यों के लिए कुल पूंजी लागत प्रचलित बाजार कीमतों के आधार पर अनुमोदित किया बताया गया है। सिविल कार्यों के लिए कुल पूंजी लागत दो हिस्सों में बांटी गई है; एक कार्गो संबंधित प्रभारों की गणना के लिए और दूसरा बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए। कार्गो संबंधित प्रभारों की गणना के लिए सिविल कार्यों की पूंजी लागत लगभग रु 921.54 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(ख). उपस्कर लागत:

यह बताया गया है कि कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत अमेरिकी डॉलर में गिरावट, एक डोमिनेंट आपूर्तिकर्ता की मौजूदगी और उच्च बाजार माँग सहित कारकों के कारण पिछले 18 महीनों में काफी वृद्धि हुई है।

इसके स्वतंत्र लागत अनुमानों और 23.91 लाख टीईयू के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की संख्या को अंगीकृत करते हुए, पत्तन ने रु 932.60 करोड़ पर उपस्कर लागत का अनुमान लगाया है।

(ग). जेएनपीटी के दो भिन्न सर्वोत्तम क्षमता परिदृश्यों के अधीन पूंजी लागत की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

क्र. सं.	समूह	दिशा-निर्देशों के अनुसार (रु करोड़ों में)			जेएनपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानन (रु करोड़ों में)	
1.	सिविल निर्माण लागत	जेएनपीटी द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार: 921.54			921.54	
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (*) घाट गैन्ट्री क्रेन रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन रीच स्टेकर ट्रैक्टर ट्रेलर	प्रतिमानक	गणना	रु करोड़ों में	गणना	रु करोड़ों में
		100 मी0 की बर्थ लम्बाई के लिए एक (1000 मी0 की बर्थ लम्बाई के लिए 10 क्रेन)	10 X 43 करोड़	430.00	12 सं. x रु 43 करोड़ प्रति क्यूजीसी	516.00
		6 रैंक/दिन प्रहस्तन के लिए एक	4 X 15 करोड़	60.00	4 सं. x रु 15 करोड़ प्रति आरएमजीसी	60.00
		प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए तीन	30 X रु 7.50 करोड़	225.00	36 सं. x रु 7.50 करोड़ प्रति आरटीजीसी	270.00
		नौ आरटीजी के लिए एक	4 X रु 2.15 करोड़	8.60	4 सं. x रु 2.15 करोड़ प्रति रीच स्टेकर	8.60
		प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए छह	60 X रु 0.65 करोड़	39.00	120 सं. x रु 0.65 करोड़ प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर	78.00
		जोड़ (2)		762.60		932.60
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के राशि जोड़ का 2 प्रतिशत		33.68	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	37.08
4.	निर्माण के दौरान ब्याज और वित्तपोषण लागत सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के राशि जोड़ का 10 प्रतिशत		168.41	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	185.41
कुल पूंजी लागत				1886.23		2076.63

(v). प्रचालन लागत:

19,92,900 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता के लिए और जेएनपीटी द्वारा दिए गए 23,91,480 टीईयू के स्वतंत्र क्षमता अनुमानन के लिए अनुमानित प्रचालन लागत नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

घटक	प्रतिमानक	लागत प्रति इकाई रु में	प्रचालन लागत रु में	
			1992900 टीईयू	23,91,480 टीईयू
बिजली	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू	10.3 / KwH	16,42,40,960/-	32,51,45,621 @
ईंधन	4 लिटर/टीईयू	40 / litre	31,88,64,000	3826,36,800
सिविल मरम्मत और अनुरक्षण	सिविल परिसंपत्ति का 1%	-	10,11,88,314	10,11,88,314
अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर मरम्मत और अनुरक्षण	अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर की लागत का 2%	-	17,45,48,866	21,29,49,933
बीमा लागत	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%	-	18,84,62,747/-	207663280

मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा एलए में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, जो अधिक हो	-	124,03,86,604/-	143,89,20,119
लाइसेंस शुल्क	प्रचलित दरमान में निर्धारित दर के अनुसार	-	26,94,00,000	26,94,00,000
अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्तियों का 10%	-	188,46,27,465	207,66,32,798
कुल प्रचालन लागत			434,16,92,955	501,45,36,864

@ जेएनपीटी ने जनवरी 2008 से जून 2008 अवधि के लिए जेएनपीटी में तीन टर्मिनलों पर औसत बिजली उपभोग के आधार पर बिजली उपभोग लागत की गणना के लिए निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के प्रतिमानक के विपरीत 13.2 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर विचार किया है।

(vi). जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दो सर्वोत्तम क्षमता परिदृश्यों के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रशुल्क गणना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

घटक	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमान (राशि रुपयों में)	स्वतंत्र अनुमान (राशि रुपयों में)
पूंजी लागत	18,84,62,74,651#	20,76,63,27,985
नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से अपेक्षित प्रतिलाभ	3,01,54,03,944	3,32,26,12,478
प्रचालन लागत	4,34,16,92,955	5,01,45,36,864
वार्षिक राजस्व अपेक्षा	7,35,70,96,899	8,33,71,49,341
सर्वोत्तम यातायात क्षमता (टीईयू)	19,92,900	23,91,480
स्मेकित प्रशुल्क प्रति टीईयू (रुपया)	3,692	3,486

पूंजी लागत में उपस्करों की अनुमानित पूंजी लागत शामिल है। उपस्करों की अनुमानित पूंजी लागत स्वतंत्र अनुमान के अनुसार ऐसे उपस्करों की लागत द्वारा गुणित प्रतिमानकों के अनुसार संख्या उपस्करों की उत्पाद है।

(vii). जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभारों और कंटेनरों के लिए विविध प्रभारों के लिए मसौदा दरमान भेजे हैं। निम्नलिखित तालिका सर्वोत्तम क्षमता के इसके स्वतंत्र अनुमान के आधार पर तीन प्रमुख प्रशुल्क श्रेणियों में वार्षिक राजस्व अपेक्षा दर्शाती है:

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	सम्पूर्ण वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)	समकक्ष इकाई राजस्व प्रति टीईयू (रुपया)
कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	7,50,34,34,407	3,138
भूमि किराया प्रभार	7%	58,36,00,454	244
विविध प्रभार	3%	25,01,14,480	105
जोड़	100%	8,33,71,49,341	3,486

2.2. इसने बताया है कि जेएनपीटी में अभिकल्प, निर्माण, निधि, प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर परियोजना विकसित करने के लिए चयनित किसी नए टर्मिनल प्रचालक को बर्थ के सामने बेसिन निकर्षण करने के साथ-साथ सुपर ढाँचे का निर्माण भी करना होगा। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त 2008 में बर्थ किराया प्रभारों के रूप में रु0 0.00488 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर प्रस्तावित की थी। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अक्टूबर, 2008 द्वारा बर्थ किराया प्रभारों के रूप में रु0 2.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर दर्शाते हुए संशोधित गणना भेजी है। जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2008 में दिए गए बर्थ किराया प्रभार के लिए परिगणनाएँ नीचे दी गई हैं:

सं.	घटक	राशि रु0 में
1	बर्थ निर्माण लागत	515,71,63,142
2	निकर्षण	48,84,31,386
	कुल पूंजी लागत (1 + 2)	564,55,94,528
3	पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	90,32,95,124
4	प्रचालन लागत	

	- अनुरक्षण	5,15,71,631
	- बीमा	5,64,55,945
	- मूल्यद्वास	18,85,62,857
	(4 का जोड़)	29,65,90,434
5	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (3+4)	119,98,85,558
6	सर्वोत्तम क्षमता में संभावित पोतों का कुल जीआरटी	40,099,995.54
7	प्रत्येक जीआरटी से वसूल किया जाने वाला एआरआर रु0 में	29.92
8	औसत जीआरटी प्रति पोत	24863
9	एक वर्ष में प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं.	1613
10	प्रतिदिन प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं. (प्रचालन के 365 दिन मानते हुए)	4.42
11	प्रतिदिन प्रत्येक बर्थ द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं. (3 बर्थों पर विचार करते हुए)	1.47
12	पोत प्रहस्तन के लिए एक दिन में उपलब्ध कुल बर्थ घंटे (70 प्रतिशत बर्थ अभिग्रहणता पर विचार करते हुए)	16.80
13	एक बर्थ में पोत द्वारा व्यतीत कुल घंटे अर्थात टर्मिनल में प्रत्येक जीआरटी द्वारा व्यतीत कुल घंटे	11.40
14	बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा (5/13) रुपयों में	2.62

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव की प्रति संभावित बोलीदाताओं अथवा जेएनपीटी द्वारा भेजी गई सूची के अनुसार लघु सूचीयित बोलीदाताओं और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। कुछ संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में जेएनपीटी को अग्रेषित की गई थी। जेएनपीटी ने संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

4. जेएनपीटी प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर जेएनपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी के जवाब
I.	सामान्य	
(i).	प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ में पत्तन द्वारा किए गए साध्यता अध्ययन की प्रति भेजी जाए।	जेएनपीटी वर्तमान में अगले 2-3 वर्षों में 2 टर्मिनलों का विकास करने की प्रक्रिया में है। चूंकि ये प्रशुल्क अगले 5 वर्षों में सभी टर्मिनलों पर लागू होंगे, प्रशुल्क गणना के लिए विशिष्ट टर्मिनल की लागतों का इस्तेमाल करने की बजाय, यह प्रस्तावित किया गया था कि जेएनपीटी में प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के लिए विशिष्टताएं और सुविधाएं परिगणित की जाएं। ऐसा कंटेनर टर्मिनल प्रस्ताव में परिमापित किया गया है। चूंकि यह प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल आवश्यक रूप से हाइपोथेटिकल कंटेनर टर्मिनल है, इसलिए इसके लिए साध्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है।
(ii).	अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त 2008 के कवर के अधीन जेएनपीटी द्वारा अग्रेषित परामर्शदाता की रिपोर्ट में जेएनपीटी में नए कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विकल्पों के दो सैट शामिल किए हैं। परामर्शदाता की रिपोर्ट में यथा उल्लिखित, गणना का एक सैट अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित है, जबकि दूसरा सैट प्रतिमानकों में छूट की मांग करता है। रिपोर्ट में प्रस्तावित दरमान गणना के दूसरे सैट के अनुसार निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर आधारित है। यह परिकल्पित किया गया है कि जेएनपीटी परामर्शदाता की रिपोर्ट में शामिल गणना के दूसरे सैट का समर्थन करता है।	परिकल्पना सही है।
(iii).	संदर्भित जेएनपीटी का प्रस्ताव 1000 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। जेएनपीटी में मानक कंटेनर	टीएएमपी विनियम अपेक्षा करते हैं कि आवेदन अनुमोदित किए जाने के पश्चात पांच वर्षों की अवधि में निर्मित होने वाले सभी कंटेनर टर्मिनलों पर यही प्रशुल्क लागू होगा। एक समय में

	टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। जेएनपीटी में मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए विशिष्टता के रूप में 1000 मीटर की घाट लम्बाई पर विचार करने के पीछे का आधार स्पष्ट करें।	लगभग 250-300 मी0 प्रत्येक के 3 उपयुक्ततः आकार वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट लम्बाई 1000 मी0 घाट सुविचारित की गई है। अतः इस घाट लम्बाई पर विचार किया गया है।																																																					
(iv).	इसकी पुष्टि करें कि क्या घाट के 1000 मीटर के विकास की परियोजना पर लागू रियायतों की शर्तें और मूल फीचर्स जेएनपीटी में भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के समान होंगे अथवा नहीं।	परियोजना के मूल फीचर्स के समान रहने की संभावना है। तथापि, घाट लम्बाई पुनःदावा क्षेत्र आदि जैसे विशिष्ट पैरामीटर परियोजना से परियोजना भिन्न हो सकते हैं। रियायत करार की शर्तें मंत्रालय से समय-समय पर प्राप्त दिशा-निर्देशों के आधार पर बदली जा सकती है।																																																					
(v).	इसकी पुष्टि करें कि क्या 1000 मीटर घाट लम्बाई की परियोजना के लिए परिकल्पित भूमि का पुनःदावा भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी एक फीचर होगा।	अगले 5 वर्षों के भीतर जेएनपीटी में परिकल्पित सभी परियोजनाएं भूमि के पुनःदावा की अपेक्षा करेंगे।																																																					
(vi).	संदर्भित जेएनपीटी का प्रस्ताव 1000 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। इस संदर्भ में, यह नोट किया जाए कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा अगले पांच वर्षों के दौरान जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी।	नोट किया गया।																																																					
(vii).	(क). 100 हैक्टेयर भूमि टर्मिनल के लिए भंडारण तथा बैकअप क्षेत्र पर विचार किया गया है। यह स्पष्ट और स्थापित किया जाए कि क्या 100 हैक्टेयर का क्षेत्र 1000 मीटर की घाट लम्बाई वाले टर्मिनल के लिए अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनलों द्वारा अनुसरित मानक है।	<p>प्रस्तावित टर्मिनल के लिए 100 हैक्टेयर का बैकअप क्षेत्र उपयोग किए जाने के लिए निम्नवत् प्रस्तावित किया गया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>क्षेत्र (है0 में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>भंडारण यार्ड</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>रेल टर्मिनल</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>कंक्रीट पेवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>लैंडस्केपिंग</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>जोड़</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>जेएनपीटी में बैकअप क्षेत्र और टर्मिनलों की घाट लम्बाई निम्नलिखित है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> <th>क्षेत्र (है0 में)</th> <th>घाट लम्बाई (मीटरों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>जेएनपीसीटी</td> <td>58</td> <td>680</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>एनएसआईसीटी</td> <td>34</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>जीटीआईपीएल</td> <td>64</td> <td>712</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>156</td> <td>1992</td> </tr> </tbody> </table> <p>ऊपर दिए गए क्षेत्र में पार्किंग के लिए कोई क्षेत्र और पार्किंग क्षेत्र की सड़कें शामिल नहीं हैं। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल को अपने वाले यातायात के पार्किंग के लिए सीमित स्थान उपलब्ध करवाया गया है, यह प्रस्तावित किया गया है कि पुनःदावाकरण क्षेत्र के भीतर प्रस्तावित टर्मिनल द्वारा पृथक पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध करवाया जाएगा जोकि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र से बाहर होगा। अतः मौजूदा सुविधाओं के साथ तुलना करने के लिए प्रस्तावित टर्मिनलों में पार्किंग क्षेत्र अपेक्षाएं अलग रखनी होंगी।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>प्रस्तावित टर्मिनल</th> <th>जेएनपीटी में मौजूदा</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>बैकअप क्षेत्र (है0 में)</td> <td>100-20=80</td> <td>156</td> </tr> <tr> <td>घाट लम्बाई (मीटर)</td> <td>1000</td> <td>1992</td> </tr> <tr> <td>घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र</td> <td>1000/80 = 12.5</td> <td>1992/156= 12.77</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	क्षेत्र (है0 में)	1	भंडारण यार्ड	50	2	पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें	20	3	रेल टर्मिनल	15	4	कंक्रीट पेवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स	6	5	लैंडस्केपिंग	9		जोड़	100	क्र. सं.	विवरण	क्षेत्र (है0 में)	घाट लम्बाई (मीटरों में)	1	जेएनपीसीटी	58	680	2	एनएसआईसीटी	34	600	3	जीटीआईपीएल	64	712		कुल	156	1992		प्रस्तावित टर्मिनल	जेएनपीटी में मौजूदा	बैकअप क्षेत्र (है0 में)	100-20=80	156	घाट लम्बाई (मीटर)	1000	1992	घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77
क्र.सं.	विवरण	क्षेत्र (है0 में)																																																					
1	भंडारण यार्ड	50																																																					
2	पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें	20																																																					
3	रेल टर्मिनल	15																																																					
4	कंक्रीट पेवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स	6																																																					
5	लैंडस्केपिंग	9																																																					
	जोड़	100																																																					
क्र. सं.	विवरण	क्षेत्र (है0 में)	घाट लम्बाई (मीटरों में)																																																				
1	जेएनपीसीटी	58	680																																																				
2	एनएसआईसीटी	34	600																																																				
3	जीटीआईपीएल	64	712																																																				
	कुल	156	1992																																																				
	प्रस्तावित टर्मिनल	जेएनपीटी में मौजूदा																																																					
बैकअप क्षेत्र (है0 में)	100-20=80	156																																																					
घाट लम्बाई (मीटर)	1000	1992																																																					
घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77																																																					

		इस प्रकार, अनुमान परिकल्पना मोटे तौर पर पैरामीटरों के अनुसार है।
(vii).	(ख). जेएनपीटी उपयोग के लिए उपलब्ध भूमि के वास्तविक क्षेत्र और भंडारण सुविधा के रूप में उपलब्ध भूमि के वितरण और इसके कंटेनर टर्मिनल में सहायक सुविधा के ब्योरे भेजें। जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य दो मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों के मामले में इसी प्रकार के ब्योरे भेजें।	एनएसआईसीटी के लिए कुल बैकअप क्षेत्र 58 हैक्टेयर है। बैकअप नीचे दिए गए अनुसार है: भंडारण क्षेत्र – 42 है0 (आरटीजी ट्रकों और क्रॉसओवर्स सहित) रेल टर्मिनल क्षेत्र – 4.6 है0 जेएन पत्तन में निजी टर्मिनलों में उपलब्ध कुल बैकअप क्षेत्र अर्थात् एनएसआईसीटी 34 हैक्टेयर और जीटीआईपीएल 64 हैक्टेयर (पुनःदावा अधीन 18 है0 सहित)। बैकअप क्षेत्र का ब्रेकअप उपलब्ध नहीं है। जेएनपीटी के सभी टर्मिनलों में, बैकअप क्षेत्र में पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध नहीं करवाया गया है। यह विभिन्न स्थानों पर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर उपलब्ध करवाया गया है।
	(ग). जेएनपीटी ने अनुषंगी सुविधाओं के लिए 51 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र उपयोग करने का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी द्वारा और जेएनपीटी में निजी प्रचालकों द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल में अनुषंगी सुविधाओं के लिए भूमि के वास्तविक उपयोग के मद्देनजर अनुषंगी सुविधाओं के लिए 51 प्रतिशत भूमि के इस उपयोग का औचित्य बताएं।	अनुषंगी सेवाओं के अधीन सुविचारित मर्दे जरूरी नहीं है कि प्रकृति में अनुषंगी हों। रेल टर्मिनल के लिए क्षेत्र और आरटीजी ट्रकों तथा क्रॉसओवर्स के लिए सुविचारित क्षेत्र सामान्यतः स्टेकिंग क्षेत्र का हिस्सा माने जाते हैं। बैकअप क्षेत्र के उपयोग को स्पष्ट करने के लिए यहां स्पष्ट दिया गया है। जेएनपीसीटी के लिए, भंडारण क्षेत्र + आरटीजी ट्रकों को कुल 58 है0 में से 42 है0 परिगणित किया गया है। इस जोड़ में पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। यह $16/58 = 27.6$ प्रतिशत का उपयोग कारक देती है। प्रस्तावित टर्मिनल के लिए, तुलनात्मक उपयोगिता कारक (लैंडस्केपिंग + रेल टर्मिनल)/(कुल बैकअप क्षेत्र घटाव पार्किंग क्षेत्र) परिगणित किया गया है। यह $25/80 = 31$ प्रतिशत का उपयोगिता कारक देता है। कंटेनर यातायात में असंभावित बढ़ोतरी को ध्यान में रखे जाने के कारण इसे थोड़ा ज्यादा रखा गया है।
	यार्ड क्षमता:	
(i).	एक भूतल स्लॉट के लिए 17.5 मी02 के क्षेत्र की गणना के लिए सुविचारित पैरामीटर गणना में सुविचारित पैरामीटरों से संबंधित मूल्यों के आधार के साथ सूचित किए जाएं।	एक भूतल स्लॉट एक टीईयू रखता है। एक टीईयू का परिमाण 20 फीट x 8 फीट = 160 मी0 है, जोकि 14.86 वर्ग मी0 के क्षेत्र में परिगणित होता है। प्रचालन के इज़ के लिए, कंटेनरों को नुकसान से बचाने के लिए और सुरक्षा प्रयोजनों से कंसेक्यूटिव स्लॉटों के बीच कुछ स्थान छोड़ा गया है। अतः क्षेत्र 17.5 वर्ग मी0 प्रति स्लॉट परिगणित किया गया है।
(ii).	कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के संचलन के लिए अपेक्षित क्षेत्र के प्रावधान के लिए 17.5 मी02 प्रति प्रत्येक स्लॉट के अतिरिक्त क्षेत्र का औचित्य बताएं।	टीटी, आरटीजीसी के संचलन के इज़ और सुगम प्रचालन के लिए अतिरिक्त क्षेत्र अपेक्षित है। यह अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार है।
(iii).	14000 टीईयू के कुल भूतल स्लॉटों पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजा जाए।	प्रति भूतल स्लॉट क्षेत्र 35 वर्ग मी0 परिगणित किया गया है। 35 वर्ग मी0 पर विचार करते हुए, भूतल स्लॉट की कुल संख्या लगभग 286 स्लॉट प्रति हैक्टेयर परिगणित होती है। 49-50 है0 के स्टेकिंग क्षेत्र पर विचार करते हुए, कुल लगभग 286 x 49 ~ 14,000 स्लॉटों की जरूरत होती है।
(iv).	जेएनपीटी ने इस आधार पर 2.5 के प्रतिमानक के विपरीत 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है कि अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पत्तन 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर प्रचालन कर रहे हैं। इस संदर्भ में, जेएनपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और जेएनपीटी में निजी टर्मिनलों में प्रचालित कंटेनरों की वास्तविक स्टेक ऊंचाई भेजें।	स्टेक ऊंचाई उपयोग किए जाने वाले उपस्कर के प्रकार और इसकी विशिष्टताओं पर निर्भर करती है। 1+5 विशिष्टता वाले किसी आरटीजीसी के लिए, 3 की औसत अति उपयुक्त मानी गई है। इस प्रस्ताव के लिए हमने 1+5 विशिष्टता वाले आरटीजीसी पर विचार किया है, इसलिए हमने 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। जेएनपीटी और जेएनपीटी में निजी टर्मिनलों पर प्रचालित वास्तविक स्टेक ऊंचाई निम्नवत् है:

		टर्मिनल		स्टेक ऊंचाई	
		जेएनपीसीटी यार्ड		4	
		- ग्रवेल बैड और आयात यार्ड		3	
		- आईसीडी और खाली कंटेनर यार्ड		2	
		- प्रशीतन यार्ड		1	
		- ओडीसी यार्ड			
		एनएसआईसीटी		4	
		जीटीआईपीएल		4.5	
(v).	जेएनपीटी सर्वोत्तम क्षमता पर प्रचालन के लिए कंटेनर मिश्रण अर्थात् विदेशी कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर, तटीय कंटेनर और अन्य (अति आयामीय तथा जोखिमपूर्ण) भेजें। लदे हुए कंटेनरों के रूप में ब्रेकअप की तरह कंटेनरों की उपर्युक्त प्रत्येक श्रेणी के अधीन खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों का ब्रेकअप भी भेजें।	जेएनपीटी ने आयात, निर्यात, पोतांतरण, आईसीडी, सामान्य, प्रशीतन, 20', 40' और 40' से अधिक कंटेनरों का ब्रेकअप देते हुए जेएनपीसीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में प्रहस्तित कंटेनरों की संख्याएं और प्रकार भेजे हैं। (कंटेनरों की सं.)			
			जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	जीटीआईपीएल
		कुल	939857	1080424	933275
		20'	65.84%	60.42%	61.68%
		40'	34.01%	39.58%	38.32%
		40' से ऊपर	0.15%	-	-
		आयात	44.89%	49.67%	45.58%
		निर्यात	46.81%	44.77%	45.85%
		सामान्य	96.89%	97.95%	97.89%
III.	पूंजी लागत				
(I).	सिविल लागत				
(i).	(क). जेएनपीटी से अनुरोध है कि सिविल लागत के प्रत्येक घटक का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दरों के समर्थन में बजटीय कोटेशन, जहां कहीं प्राप्त की गई हो, के साथ दर विश्लेषण भेजें।	प्रस्तुत किए गए आंकड़े पिछले कुछ समय में विभिन्न पत्तन टर्मिनलों उदाहरणतः पीपीपाव पत्तन में प्रोद्भूत लागतों पर आधारित अनुमान हैं। इंजीनियरिंग और डिजाइन किए गए जाने पर ही बेहतर अनुमानों पर पहुंचा जा सकता है।			
	(ख). सिविल निर्माण लागत की अन्य मद, नामतः "बिजली कार्य" के मामले में, जेएनपीटी ने एकमुश्त आधार पर रु0 53.655 करोड़ की राशि का अनुमान लगाया है। इसी प्रकार, जेएनपीटी ने "विविध" शीर्ष के अधीन एकमुश्त आधार पर मोबिलाइजेशन और डि-मोबिलाइजेशन के लिए रु0 50 लाख का अनुमान लगाया है। अनुमानित लागत के साथ बजटीय कोटेशन लगाई जाएं।				
(ii).	प्रत्येक सिविल निर्माण लागत अर्थात् बेसिन निकर्षण, घाट का निर्माण, कंटेनर, यार्ड, भवन, बिजली कार्य तथा विविध के लिए, जेएनपीटी ने अनुमानित आधार लागत के प्रतिशत के रूप में विविध मदों सामान्य मदों और अन्य मदों के लिए व्यय का अनुमान लगाया है। ऐसे व्यय में सामान्यतः अनुमानित आधार दर का 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत होता है। तथापि, भवनों और बिजली कार्यों के मामले में, यह अनुमान क्रमशः लगभग 14 प्रतिशत और लगभग 7 प्रतिशत परिगणित होता है। कृपया भवन तथा बिजली कार्यों के लिए सुविचारित अनुमानों के उच्चतर स्तर के कारण स्पष्ट करें।	पूर्वकाल में ऐसी लागतों में देखी गई उच्च भिन्नता और वोलेटिलिटी के कारण भवनों और बिजली कार्यों के लिए विविध, सामान्य तथा अन्य मदों के उच्चतर प्रतिशत पर विचार किया है। उच्चतर प्रतिशतता ऐसी लागतों के साथ जुड़ी अस्थिरता के उच्च स्तर को देखने में मदद करती है।			
(iii).	अनुषंगी सुविधाओं जैसे आंतरिक मुख्य सड़कें, आंतरिक सड़क लाइनें और हरित पट्टी के विकास के लिए पूंजी लागत को पूंजी लागत की "विविध" मदों के अधीन सुविचारित किया गया है। "कंटेनर यार्ड" शीर्ष के अधीन पेवमेंट लागत के अनुमानन में आंतरिक सड़कों पर दोबारा विचार करने के कारण स्पष्ट करें	कंटेनर यार्ड के शीर्ष के अधीन सुविचारित आंतरिक सड़कें कंटेनर यार्ड के भीतर आंतरिक सड़कों से संबंधित हैं। विविध मदों के शीर्ष के अधीन सुविचारित आंतरिक सड़कें अन्य आंतरिक सड़कों से संबंधित हैं जोकि कंटेनर यार्ड के बाहर परंतु टर्मिनल परिसर के भीतर हैं।			

(iv).	“विविध” शीर्ष में ‘अन्य विविध’ व्यय रु0 5 करोड़ के अनुमान भी शामिल हैं। कृपया रु0 5 करोड़ के अनुमान में सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं।	यह अन्य अदृश्य मदों के लेखा के अनुमान हैं जो इस स्थिति में अनुमानित नहीं किए गए हैं।
(2).	उपस्कर लागत:	
(i).	उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित इकाई लागत गाइड मूल्यों के आधार पर अधुनातन किया बताया गया है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि अनुमान में सुविचारित इकाई लागत के समर्थन में बजटीय कोटेशन भेजें। कृपया पुष्टि करें कि क्या लागू कर और शुल्क अनुमानित इकाई लागत में शामिल किए गए हैं।	<p>जेएनपीटी ने आरएमक्यूसी, आरएमजीसी और आरटीजी की लागत के लिए बजटीय कोटेशनों की प्रतियां भेजी हैं। सुविचारित इकाई लागत में ईपीसीजी लाइसेंस के अधीन सीमाशुल्क शुल्क शामिल हैं। (कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरएमक्यूसी के लिए इकाई लागत 92.49 लाख अमेरिकी डॉलर है। यह प्रकट होता है कि जेएनपीटी ने रु0 42.84 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और 3 प्रतिशत के सीमाशुल्क शुल्क पर विचार किया है। तथापि, कोटेशन में जेएनपीटी द्वारा दिए गए ब्योरों के अनुसार यह रु0 40.81 करोड़ परिगणित होती है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरएमक्यूसी की लागत रु0 43 करोड़ है।</p> <p>कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरएमजीसी के लिए इकाई लागत 44.77 लाख अमेरिकी डॉलर है। इससे यह प्रकट होता है कि जेएनपीटी ने रु0 39.39 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और 3 प्रतिशत के सीमाशुल्क शुल्क पर विचार किया है। तथापि, कोटेशन में जेएनपीटी द्वारा परिगणित लागत रु0 18.65 करोड़ है, जबकि जेएनपीटी द्वारा दिए गए ब्योरों के अनुसार यह रु0 18.16 करोड़ परिगणित होता है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरएमजीसी की लागत रु0 15 करोड़ है।</p> <p>कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरटीजी की इकाई लागत 14.98 लाख अमेरिकी डॉलर है। जेएनपीटी ने रुपयों में दर परिगणित की हो ऐसा नहीं लगता। तथापि, रु0 42.84 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु0 39.37 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर अंगीकृत करते हुए और 3 प्रतिशत पर सीमाशुल्क शुल्क पर विचार करते हुए आरटीजी कार्यों की पूंजी लागत क्रमशः रु0 6.61 करोड़ और रु0 6.08 करोड़ परिगणित होती है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरटीजी की लागत रु0 7.50 करोड़ है।</p>
(ii).	घाट क्रनों की पूंजी लागत के अनुमानन में, सुपर पोस्ट पेनामेक्स घाट क्रनों की लागत पर विचार किया गया है। सुपर पोस्ट पेनामेक्स घाट क्रन की तैनाती पर विचार करते हुए और प्रत्येक घाट क्रन के लिए 10 ट्रेक्टर ट्रेलरों को लेखा में लेते हुए, सर्वोत्तम घाट क्षमता अनुमानन में 25 पर सुविचारित प्रति घंटा संचलनों की मदों में घाट क्रन की उत्पादकता की समीक्षा करें।	प्रशुल्क आवेदन का समर्थन करते हुए रिपोर्ट में उत्पादकता पर टिप्पणियां दी गई हैं। सुपर पोस्ट पेनामेक्स क्रनों का प्रयोग बड़े आकार के पोतों के शीघ्र घुमाव में सहायता करता है। तथापि लम्बी अवधि में, पत्तन क्षेत्र में अधिक प्रतिस्पर्धा के साथ, औसत उत्पादकता 25 फेरे प्रति घंटा की सीमा में रहने की संभावना है जोकि टीएमपी द्वारा अपने दिशा-निर्देशों में अनुशंसित की गई है।
(iii).	(क). जेएनपीटी ने आईटी लागत और अन्य पूंजी लागत को आधार सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभाजित किया है और संशोधित सिविल लागत तथा उपस्कर लागत परिगणित की है। जेएनपीटी ऐसे प्रभाजन के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करे।	उधार/वित्तपोषण लागतें परियोजना के लिए अपेक्षित पूंजी व्यय प्रोद्भूत करने के लिए संयोगवश लागते हैं। अतः लेखांकन मानकों के अनुसार, इन लागतों को सभी अन्य शीर्षों में प्रभाजित किया गया है।
(iv).	जेएनपीटी ने संशोधित उपस्कर लागत और संशोधित सिविल लागत पर क्रमशः 10.34 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का अनुमान लगाया है। आईटी प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर 16.21 प्रतिशत है। अनुमानित मूल्यहास की समीक्षा करें।	इसका अनुसमर्थन किया गया है।

IV.	प्रचालन लागत:	
(1).	बिजली और ईंधन:	
(i).	जेएनपीटी ने 8 केडब्ल्यूएच/टीईयू के प्रतिमानक के स्थान पर 13.21 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के बिजली उपभोग पर विचार किया है। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण जेएनपीटी में समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनलों के वास्तविक बिजली उपभोग पर आधारित है। औसत बिजली उपभोग छह महीनों की कम अवधि के लिए मापे गए उपभोग पर आधारित है। यह देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग निर्धारित प्रतिमानक से अधिक लगभग 65 प्रतिशत है जोकि ज्यादा है। इसके अलावा, जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग जीटीआईपीएल द्वारा ज्यादा प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन के कारण है। दीर्घावधि औसत के आधार पर और क्षमता अनुमान के लिए सुविचारित उपस्कर और अभिकल्प के संदर्भ में स्थिति की समीक्षा करें और बिजली उपभोग का अनुमान उपयुक्ततः संशोधित करें।	जीटीआईपीएल द्वारा ज्यादा प्रशीतन कंटेनरों का प्रहस्तन उपभोग की गई औसत बिजली को बढ़ाता है। तथापि, यह नोट किया जाए कि 8 इकाईयां/टीईयू का टीएमपी दिशा-निर्देश केवल आरएमक्यूसी में देखा गया उपभोग है। इसके अतिरिक्त, बिजली आरएमजीसी के प्रचालन में और टर्मिनल के इल्यूमिनेशन के लिए उपभोग की जाती है। जीटीआईपीएल द्वारा उपभोग की गई बिजली पर बिना विचार किए पुनः गणनाएं की गई हैं। अतः उपभोग की गई औसत बिजली एनएसआईसीटी और जेएनपीसीटी में उपभोग की गई बिजली की औसत के रूप में उपभोग की गई औसत बिजली परिगणित की गई है। औसत 12 इकाईयां/टीईयू होती है जिसे लेखा में लिया गया है।
(ii).	(क). प्रस्ताव में कहा गया है कि सम्पूर्ण 100 हैक्टेयर क्षेत्र रिक्लमेशन किया जाए और उसके लिए जेएनपीटी अपने दरमान के अनुसार अविकसित क्षेत्र के लिए लागू पट्टा किराये वसूल करेगा। कृपया पुनःदावाकृत भूमि (उपयोक्ता लागत पर) को अविकसित भूमि के बराबर माने जाने के कारण स्पष्ट करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या पुनःदावाकृत भूमि पर जेएनपीटी के दरमान में अविकसित भूमि के लिए निर्धारित लाइसेंस शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव जेएनपीटी के मौजूदा अधिसूचित दरमान के अधीन स्वीकार्य है।	पुनःदावाकृत भूमि के लिए विशिष्ट दर जीटीआई के लिए परिगणित की गई थी। यह दर वित्ती वर्ष 2009-10 के लिए 178.91/वर्ग मी0/वर्ष है। यह रिपोर्ट नई दरों पर विचार करते हुए संशोधित की गई है। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2008 द्वारा पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए उसके द्वारा सुविचारित पट्टा किराये की दर के लिए गणनाएं भेजी हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है: (i). जेएनपीटी के दरमान के अनुसार वर्ष 2003-04 के लिए रु0 11.13 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह के लाइसेंस शुल्क में 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि की गई है जो वर्ष 2008-09 के लिए रु0 14.20 और वर्ष 2009-10 के लिए रु0 14.91 परिगणित होता है। (ii). वर्ष 2008-09 के 8 माह हेतु रु0 14.20 और वर्ष 2009-10 के 4 माह हेतु रु0 14.91 की दर पर विचार करते हुए, एक वर्ष के लिए जीटीआईपीएल के 199108 वर्ग मी0 के जल क्षेत्र के लिए रु0 34500929 का यार्ड बिल तैयार करने के लिए रु0 14.43 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह की दर $[8 \times \text{रु}0 14.20 + 4 \times \text{रु}0 14.91 = 1173.24$ $\text{-----} = \text{रु}0 14.43]$ <p style="text-align: center;">12</p> पर विचार किया गया था। (iii). जल क्षेत्र बिना विकास लागत के जीटीआईपीएल को हस्तांतरित किया गया था। जेएनपीटी के दरमान के अनुसार, विकसित क्षेत्र के लिए दर 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ रु0 21.30 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह थी। जल क्षेत्र के लिए विकास की लागत रु0 3185.728 लाख थी। (iv). वर्तमान प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क की गणना के लिए वर्ष 2009-10 की दर रु0 14.91 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह अंगीकृत की गई है।
(ii).	(ख). कृपया दरमान के उपबंधों के संदर्भ का उद्धरण करते हुए जेएनपीटी में अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों के मामले में	जीटीआई के लिए पट्टा किराये वसूल करने के लिए एक विशिष्ट सूत्र विपथित किया गया था। जेएनपीटी ने अगस्त

	पुनःदावाकृत भूमि पर लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए अपनाई गई मौजूदा व्यवस्था बताएं और इस संबंध में तैयार किए गए अधुनातन बिलों की प्रति भेजें।	2008 से जुलाई 2009 अवधि के लिए जीटीआईपीएल को पट्टा किराये के रूप में ₹0 31.36 करोड़ की राशि दर्शाते हुए जीटीआईपीएल को दिए गए यार्ड बिल दिनांक 8 अगस्त 2008 की प्रति भेजी है। पट्टा किरायों में सेवा कर और शिक्षा अधिकार आदि शामिल हैं।
V.	बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत:	
(i).	खंड 4.4 बर्थ के समीप बर्थ निर्माण लागत तथा निकर्षण लागत राशि के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक अनुरक्षण लागत के रूप में निर्धारित करता है। तथापि, जेएनपीटी ने अनुरक्षण प्रभारों की गणना के लिए निकर्षण लागत को अलग रखा है। दिशा-निर्देश के आलोक में अनुमानित अनुरक्षण प्रभार संशोधित करें।	अनुरक्षण निकर्षण प्रचालन जेएनपीटी द्वारा किए जाने के लिए प्रस्तावित गया है, इसलिए संबंधित अनुरक्षण निकर्षण लागत निजी प्रचालक द्वारा खर्च नहीं की जा रही है। अतः इस लागत को निजी प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभारों की गणना के प्रयोजन से अलग रखा गया है।
VI.	दरमान	
(i).	मसौदा दरमान क्षमता मिश्रण, प्रशुल्क ढांचे और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के आधार के रूप में मानते हुए तैयार किया जाना चाहिए। अतः राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, भूमि किराया प्रभारों और विविध प्रभारों की वसूली के लिए मसौदा दरमान निम्नलिखित पर विचार करते हुए तैयार किया जाए: (क). प्रस्तावित सर्वोत्तम क्षमता का क्षमता मिश्रण। (ख). जेएनपीटी द्वारा प्रचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल पर ऑफर की गई सेवाओं और सुविधाओं के पैटर्न को आधार रूप में लिया जाए और प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता तक ले जाया जाए। (ग). जेएनपीटी द्वारा अपने मौजूदा टर्मिनल में ऑफर की गई समान सेवाओं के लिए मौजूदा दरमान आधार रूप में लिया जाए। (घ). वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए अपने टर्मिनल में ऑफर की गई समान सेवाओं के मौजूदा दरमान और सेवाओं तथा सुविधाओं के बढ़ाए गए पैटर्न पर विचार करते हुए नया दरमान विपथित किया जाए।	यहां उल्लिखित सभी कारकों पर विचार करते हुए इटरेटिव प्रक्रिया के माध्यम से दरमान विपथित किया गया है। जेएनपीटी ने दरें और शासी शर्तें निर्धारित करते हुए मसौदा दरमान भेजा है।
(ii).	जेएनपीटी द्वारा भेजे गए प्रस्तावित मसौदा दरमान में दरों की वसूली शासित करने वाली शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं। जेएनपीटी से अनुरोध है कि मसौदा दरमान दरों की वसूली शामिल करने वाली शर्तों के साथ भेजा जाए। सामान्य शर्तें और सामान्य निबंधन एवं शर्तें भी मसौदा दरमान में शामिल की जाएं।	जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरमान में शर्तें शामिल की गई हैं।
(iii).	यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए दो वैकल्पिक मसौदा दरमान प्रस्तावित किए हैं। प्रथम विकल्प दूसरे विकल्प की तुलना में स्लैबों की कम संख्या प्रस्तावित करता है जो स्लैबों की उच्चतर संख्या प्रस्तावित करता है। महत्वपूर्ण है कि यह प्रस्ताव दूसरा विकल्प कार्यान्वित करने में मुश्किलों के बारे में उल्लेख करता है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए विशिष्ट स्लैब ढांचा प्रस्तावित करें।	जेएनपीटी दरमान के विचार हेतु 2रें विकल्प की अनुशंसा कर रहा है।
(iv).	जेएनपीटी द्वारा दिए गए व्यापार हिस्से और पोतों के जीआरटी संबंधी पैरामीटरों के आधार पर, पोतों का भारित औसत जीआरटी जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 24,863 के स्थान पर 35,090 पर परिगणित होता है। इसी प्रकार, बर्थ पर पोत द्वारा व्यतीत औसत घंटे 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन तथा जेएनपीटी	(जेएनपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरे दर्शाते हैं कि इसने अपने मूल प्रस्ताव इसके द्वारा पहले उल्लिखित 24864 पर भारित औसत जीआरटी व्यवस्थित किया है। पत्तन ने हमारे द्वारा सुझाए गए पैरामीटरों पर विचार करते हुए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा नहीं की है।)

<p>द्वारा सुविचारित 11.40 घंटों के स्थान पर 70 प्रतिशत के उपयोगिता कारक पर विचार करते हुए 21.18 घंटे परिगणित होते हैं। इस प्रकार, कुल जीआरटी घंटे 1198874760 घंटे परिगणित होते हैं। इस कुल जीआरटी घंटों पर विचार करते हुए, बर्थ किराये की वसूली से रु0 119.99 करोड़ (जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित) की राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा रु0 1.0009 परिगणित होता है। अतः जेएनपीटी से अनुरोध है कि बर्थ किराये की दर की अपनी गणना की समीक्षा करें और निम्नलिखित पैरामीटरों पर विचार करते हुए बर्थ किराये की दर संशोधित करें:</p> <p>(i). पोतों का औसत जीआरटी (ii). औसत पार्सल आकार (iii). जलयान दिवस आउटपुट (iv). बर्थ पर औसत घंटे (24*(ii)/(iii) (v). औसत जीआरटी घंटे प्रति पोत (i*iv) (vi). पोतों की संभावित संख्या (vii). कुल जीआरटी घंटे (v*vi) (viii). राजस्व अपेक्षा (ix). बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (viii/vii)</p>	
---	--

5. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित इकाई राजस्व और वे जेएनपीटी द्वारा भेजी गई संशोधित गणनाओं के अनुसार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र. सं.	मद	(रु0 प्रति टीईयू)	
		प्रारंभिक गणना के अनुसार	संशोधित गणनाओं के अनुसार
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	3138	3098
(ii).	भूमि किराया प्रभार	244	241
(iii).	विविध प्रभार	105	103

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 फरवरी 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा लघु सूचीयित बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthroity.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

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

- (i). यह प्रस्ताव जेएनपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले टर्मिनलों में कंटेनर प्रहस्तन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।

- (ii). जेएनपीटी द्वारा निकट भविष्य में दिए जाने वाले दो कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं को उद्धरित करते हुए और विशेष रूप से, उनके आकार तथा निवेश के आदेश में भिन्नताएं, भावी बोलीदाता और कुछ उपयोक्ता जिनके साथ विचार-विमर्श किया गया है, उनके मत विभाजित हैं कि कौन-सी परियोजनाएं प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार होनी चाहिए। तथापि, जेएनपीटी ने दिशा-निर्देशों द्वारा परिकल्पित स्थिति को ठीक प्रकार व्यवस्थित किया है और अपने प्रस्ताव को 1000 वर्ग मी0 घाट लम्बाई वाले प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के आधार पर निरूपित किया है। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल में सभी जरूरी फीचर्स और पत्तन में विकसित किए जाने वाले किसी कंटेनर

टर्मिनल की अपेक्षाएं हैं और सुविचारित इकाई लागत परियोजनाओं के बीच बहुत ज्यादा भिन्न नहीं होगी। चूंकि प्रारंभिक रूप से निर्धारित की जाने वाली अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में व्यय की विभिन्न मदों की इकाई लागत पर विश्वास किया गया है और प्रशुल्क सैट इकाई प्रहस्तन के लिए है, इसलिए यह प्राधिकरण इस कार्यवाही के लिए प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल का चयन करने में जेएनपीटी के प्रचालनात्मक और तकनीकी निर्णय पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है। दिशा-निर्देश मानक आधार पर समग्र पत्तन के लिए सामान्यतः निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क की अपेक्षा करते हैं न कि परियोजना विशेष के संदर्भ में।

दिशा-निर्देशों में इस निर्धारण के पीछे मूल उद्देश्य शायद यह है कि बोली मूल्य परियोजना विशेष की पेक्यूलिएरिटीज को समायोजित करेंगे। उपयुक्तता के नजरिये से, जैसाकि यह विश्लेषण से देखा जा सकता है, प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के आधार पर निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनलों में मौजूदा प्रशुल्क से तुलनीय हैं।

(iii). जेएनपीटी ने सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विधि दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों का पालन किया है। कुछ पैरामीटरों में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में, साथ-साथ चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). प्रत्येक 83.33 मीटर घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन के आधार पर 12 घाट क्रेनों पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने 23,91,480 टीईयू पर घाट क्षमता निर्धारित की है। डीपीडब्ल्यू और जीटीआईपीएल ने अनुरोध कर मांग की है कि सर्वोत्तम घाट क्षमता फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रत्येक 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन के प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए 19,92,900 की जाए। उनकी टिप्पणी के अनुसार, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के पास जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 12 घाट क्रेनों की बजाय अधिकतम 10 घाट क्रेनें होनी चाहिए। वादिनार ऑयल टर्मिनल (वीओटी) ने कंटेनर बर्थ में 12 क्रेनों को तैनात किए जाने की साध्यता पर शंकाएं ज़ाहिर की हैं। जीटीआईपीएल ने प्रत्येक 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक की दर से 10 घाट क्रेनों तक संख्या को सीमित रखने के अपने तर्क के समर्थन में कुछ चुनिंदा अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनलों का उल्लेख भी किया है। जेएनपीटी देश में प्रीमियर कंटेनर प्रहस्तन पत्तन है जो तीन मौजूदा टर्मिनलों से देश के कंटेनर थ्रुपुट के 50 प्रतिशत से अधिक का प्रहस्तन कर रहा है। प्रख्यात अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों पर प्राप्त स्थिति पर जाने की बजाय, यदि जेएनपीटी में एक को तैनाती पैटर्न के खाते में लिया जाता है, इससे स्पष्ट हो जाएगा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिमानक में संशोधन बेहतर उपयोग के लिए है और साध्य है तथा इसे देश में पहले अर्जित किया गया है। बताया गया है, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में घाट लम्बाई प्रति घाट क्रेन क्रमशः 85 मी0, 75 मी0 और 89 मी0 है जोकि इस कार्यवाही में सुविचारित किए जाने वाले 12 क्रेन प्रति 1000 मीटर के प्रस्तावित स्तर को पूरी तरह तर्कसंगत ठहराता है। संशोधित स्तर जेएनपीटी में मौजूदा टर्मिनलों द्वारा यथा प्रदर्शित केवल साध्य नहीं है अपितु घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच अन्तर को कम करने के लिए क्षमता सुधार हेतु भी अपेक्षित है, यदि इस कार्यवाही में नहीं लिया जाता है, तो प्रशुल्क पर केवल अप्राकृतिक रूप से जोर पड़ेगा जबकि बाद में प्रचालन स्थिति में वास्तविकता भिन्न होगी। अगले 30 वर्षों में बेहतरी की संभावना के लिए संभव विकासों को स्वीकार किए जाने के बारे में जेएनपीटी द्वारा कही गई बात का भी सम्मान किया जाना चाहिए, अवधि जिसके लिए अब प्रशुल्क निर्धारित किए जाने हैं टर्मिनल में वार्षिक वृद्धि के अधीन लागू होंगे। अतः यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा सुझाए गए प्रतिमानकों में संशोधन को स्वीकार करने और जेएनपीटी द्वारा किए गए स्वतंत्र निर्धारण के आधार पर परिगणित क्षमता पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को इज़ाजत देता है कि पत्तन विशेष की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सके।

(ii). 25 फेरे प्रति घंटा पर घाट क्रेन की उत्पादकता के लिए प्रतिमानक लागू करते हुए, टीईयू से बाक्स अनुपात, एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या और दिशा-निर्देशों में निर्धारित घाट क्षमता के अनुमानन के लिए सूत्र, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 23,91,480 टीईयू पर अनुमानित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). भूमि स्लॉट:

टर्मिनल के लिए चिह्नित 100 हैक्टेयर भूमि के कुल क्षेत्र में से, 49 से 50 हैक्टेयर क्षेत्र अनुषंगी सुविधाओं जैसे पार्किंग क्षेत्र तथा आंतरिक सड़क, रेल टर्मिनल, ट्रकों तथा क्रॉस-ओवर्स और हरित पट्टी एवं कंटेनर मात्रा में किसी अप्रत्याशित वृद्धि के लिए भूमि हेतु क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनरों के भंडारण के लिए उपलब्ध करवाए जाने के बारे में बताया गया है।

पत्तन ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के प्रतिमानक के स्थान पर 14000 के कुल भूमि स्लॉटों पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने मानक कंटेनर द्वारा अपेक्षित क्षेत्र, सुरक्षा कारणों से कंसेक्यूटिव कंटेनर स्लॉटों और कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के संचलन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र के बीच कुछ स्थान की आवश्यकता को ध्यान में रखने के पश्चात प्रतिमानकों में संशोधन पर विचार किया है। कंटेनर भूमि स्लॉटों की गणना में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण, विशेष रूप से कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के आसान संचलन के लिए उपलब्ध करवाए जाने वाले अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार बताई गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति और कम किए गए पैरामीटर पर भी विश्वास किया गया है, इसलिए समग्र सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए इस मामले में घाट क्षमता सीमित कारक रूप में रहेगी।

(ii). औसत स्टेक ऊंचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया गया है। तथापि, यह प्रस्ताव सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए 3 की स्टेकिंग ऊंचाई पर विचार करता है। जेएनपीटी में अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में स्टेक ऊंचाई जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित 4 से 4.5 के बीच है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने अपने पूंजी लागत अनुमानों में विचार किया है, प्रहस्तन उपस्कर की लागत प्रस्तावित 3 उच्च स्टेक ऊंचाई अर्जित करने में समर्थ है। अतः जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(iii). औसत विराम समय:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश निर्यात कंटेनरों का औसत विराम समय 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिन, जोकि जेएनपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है, विनिर्दिष्ट करते हैं।

पत्तन ने व्यापार के मौजूदा पैटर्न के आधार पर 50:50 के निर्यात/आयात अनुपात पर विचार किया है और औसत विराम समय 3 दिन परिगणित होता है।

- (v). दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र और सुविचारित संशोधित पैरामीटरों के आधार पर यार्ड क्षमता 27,51,538 टीईयू परिगणित होती है। जैसाकि पहले कहा गया है, निर्धारित सर्वोत्तम घाट क्षमता 23,91,480 टीईयू है। फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3 के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा स्टेक यार्ड क्षमताओं से कम है। अतः कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं के कम होने के नाते 23,91,480 टीईयू की गई है।

(vi). पूंजी लागत:

2.39 मिलियन टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत रु0 2641.19 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से रु0 564.56 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए आबंटनीय है और रु0 2076.63 करोड़ नीचे स्पष्ट की गई कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित की गई है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

कंटेनर टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में बर्थ किराये की गणना के लिए प्रतिमानक विशिष्ट रूप से शामिल नहीं किया गया है। यह प्राधिकरण सरकार को पहले ही अनुशंसा कर चुका है कि दिशा-निर्देशों में लौह अयस्क, कोयला, बहुउद्देशीय कार्गो तथा द्रव बल्क प्रहस्तन बर्थों के लिए निर्धारित कार्यपद्धति इस श्रेणी के लिए भी अपनाई जाए। उपर्युक्त टर्मिनलों के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थिंग गतिविधियों के अधीन पूंजी लागत में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत और बर्थ के निर्माण की लागत शामिल होगी।

बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत में निर्माण की लागत के नाते रु0 515.72 करोड़ और बर्थ के समीप निकर्षण की लागत संबंधी रु0 48.84 करोड़ शामिल होंगे।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए जरूरी सिविल लागत के लिए पत्तन के अनुमानों पर विश्वास करने के लिए विनिर्दिष्ट करते हैं। हालांकि सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए हैं, परंतु जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमान हाल ही में अन्य पत्तनों पर प्रोद्भूत लागतों पर आधारित हैं। सिविल कार्यों के लिए अनुमानित पूंजी लागत में भूमि के रिक्लमेशन के लिए अनुमानित लागत शामिल है। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अगले पांच वर्षों में परिकल्पित सभी परियोजनाओं को भूमि के रिक्लमेशन की आवश्यकता होगी। डीपी वर्ल्ड और जीटीआईपीएल ने सिविल कार्यों के लिए अनुमानित पूंजी लागत की उपयुक्तता पर सवाल उठाए हैं। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमानित सिविल लागतें अधुनातित बाजार दरों पर आधारित और वास्तविक हैं। सिविल लागत अनुमानों में विविध मदों के लिए प्रावधान शामिल हैं और किसी आवश्यकता का ध्यान रखने की आकस्मिकताएँ अनुमानों में परिकल्पित नहीं किए गए हैं। जेएनपीटी द्वारा दिए गए सिविल लागत के अनुमान रु0 921.54 करोड़ पर विश्वास किया गया है।

(ii). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

(क). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी ने 2.39 मिलियन टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल हेतु 12 घाट क्रेशों का प्रस्ताव किया है। 12 घाट क्रेशों की तैनाती पर विचार करते हुए, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेशों तथा रीच स्टेकरों/टॉप लिफ्ट ट्रक की संख्या दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है।

(ख). 6 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन के लिए दिशा-निर्देशों में एक रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेश (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट है। जेएनपीटी ने अनुमान लगाया है कि अनुमानित कुल यातायात का लगभग 30 प्रतिशत रेल द्वारा संचालित किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, प्रतिदिन लगभग 24 रैकों की आवश्यकता होगी जिसके लिए आरएमजीसी की 4 संख्या दी गई है।

(ग). दिशा-निर्देशों का पूरी तरह पालन किया जाए तो ट्रैक्टर ट्रेलरों की आवश्यकता एक आरएमक्यूसी के लिए 6 की दर से 12 घाट क्रेशों के लिए 72 ट्रैक्टर ट्रेलर होगी। जेएनपीटी ने अपने मौजूदा कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित प्रचालन मानकों के आधार पर प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 10 ट्रैक्टर ट्रेलरों का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल में ट्रैक्टर ट्रेलरों की मौजूदा तैनाती (17 प्रति आरएमक्यूसी) और जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित 14 ट्रैक्टर ट्रेलर प्रति आरएमक्यूसी को देखते हुए, 12 आरएमक्यूसी के लिए 120 ट्रैक्टर ट्रेलरों का अनुमान जेएनपीटी में प्रचलित परिस्थितियां दर्शाती है, और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, ट्रैक्टर ट्रेलरों की जरूरत न केवल घाट-साइड प्रचालनों के लिए होगी अपितु रेल-साइड प्रचालनों, यार्ड प्रचालनों और अंतर टर्मिनल संचालनों के लिए भी होगी।

(घ). जेएनपीटी ने उपस्करों की अनुमानित पूंजी लागत को बजटीय कोटेशनों की प्रतियों से प्रमाणित किया है। अमेरिकी डॉलर में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए जेएनपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर आरएमक्यूसी के मामले में रु0 42.84 और आरएमजीसी के लिए रु0 39.39 है। जेएनपीटी द्वारा सुविचारित आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की इकाई दरों पर विश्वास किया गया है परंतु इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर से अधुनातन किया जाएगा। अमेरिकी डॉलर रूप में जेएनपीटी द्वारा भेजी गई बजटीय कोटेशनों को वर्ष 2008 के अंत में परिवर्तित किया गया है। यह दृष्टिकोण इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए अंगीकृत किया गया है कि अन्य लागत अनुमान 2008 के मूल्य स्तर पर हैं और प्रशुल्क की वार्षिक वृद्धि वर्ष 2008 के आधार के संदर्भ में होगी। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत शुल्क दर के अनुसार आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की अनुमानित पूंजी लागत के 3 प्रतिशत पर सीमाशुल्क शुल्क सुविचारित किया गया है। इस विश्लेषण की आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की इकाई लागत क्रमशः रु0 44.61 करोड़ और रु0 22.05 करोड़ ली गई है। यही दृष्टिकोण अपनाते हुए, आरटीजी की अनुमानित इकाई लागत रु0 7.38 करोड़ पर सुविचारित की गई है।

- (ड.). रीच स्टेकरों और ट्रैक्टर ट्रेलरों की अनुमानित लागत के समर्थन में कोई दस्तावेज़ी साक्ष्य पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है जबकि इस संबंध में अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित रीच-स्टेकरों और ट्रैक्टर ट्रेलरों की अनुमानित लागत पर विश्वास किया गया है।
- (च). ऊपर स्पष्ट किए गए अधुनातन अधीन संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु 932.60 करोड़ के स्थान पर रु 975.68 करोड़ परिगणित होती है।

(iii). आईटी प्रणाली लागत तथा अन्य लागत:

आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूंजी लागत, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सिविल लागत और पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत राशि के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(iv). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, समग्र पूंजी लागत जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु 2076.64 करोड़ के स्थान पर रु 2124.89 करोड़ परिगणित होती है।

(vii). रु 2124.89 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु 339.98 करोड़ परिगणित होता है। वीओटीएल ने इस आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को बढ़ाकर 20 प्रतिशत करने की जरूरत पर जोर दिया है कि प्रधार उधार दर (पीएलआर) 10-11 प्रतिशत से बढ़ चुकी है जब 16 प्रतिशत आरओसीई को अंतिम रूप दिया गया था। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा बाजार पैरामीटरों को लागू करने के लिए प्रतिवर्ष आरओसीई की दर की समीक्षा की जाती है और इसे तदनुसार वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है जोकि न केवल सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के मामले में एकसमान रूप से स्वीकार्य है अपितु वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण में भी स्वीकार्य है।

(viii). प्रचालन लागत:

(क). बिजली उपभोग के मानक स्तर से विपथन का प्रस्ताव करते हुए, जेएनपीटी ने 13.2 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू जो बाद में संशोधित कर 12 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू किया गया था, के इकाई बिजली उपभोग के आधार पर इकाई बिजली लागत के आधार पर कुल बिजली लागत पर निर्धारित की है। अंगीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित संशोधित इकाई बिजली उपभोग प्रतिमानक जनवरी 2008 - जून 2008 की छह माह की अवधि के लिए मौजूदा टर्मिनलों में देखे गए पैटर्न पर आधारित है। जेएनपीटी के अनुसार, दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच प्रति इकाई के प्रतिमानक को आरएमक्यूसी की गणनाओं से इतर अपेक्षाओं में नहीं लिया गया है।

जेएनपीटी द्वारा ऑफर किए गए स्पष्टीकरण के आलोक में, यह प्राधिकरण दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच/घंटा के प्रतिमानक से विपथन पर विचार करने का इच्छुक है। हमने जेएनपीटी को सलाह दी थी कि संदर्भित प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल में सुविचारित उपस्कर तथा सुविधाओं के संदर्भ में बिजली उपभोग निर्धारित किया जाए। ऐसा विश्लेषण नहीं भेजा गया है। मौजूदा टर्मिनलों में मापे गए आंकड़े लम्बी समय अवधि और मौसमी तथा चक्रीय उतार-चढ़ावों के लिए नहीं है। इसके अलावा, स्थापित किए जाने वाले किसी नए टर्मिनल से उपयुक्ततः उम्मीद की जाती है कि मौजूदा ट्रेंड से उन्नत प्रौद्योगिकी लाई जाए जिससे ज्यादा ऊर्जा कुशलता आए। इस उपयुक्त उम्मीद को लागू करने के लिए, जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित मापित औसत बिजली उपभोग कम किए जाने की जरूरत की मौजूदा स्थिति पर आधारित है। किसी अन्य संगठित विश्लेषण को उपलब्ध करवाए जाने के अभाव में, प्रतिवेदित औसत उपभोग में 10 प्रतिशत कटौती तदर्थ आधार पर की गई है और कुल बिजली लागत की गणना में सुविचारित की गई है। अपनी गणना में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु 10.34 पर बिजली की इकाई लागत दस्तावेज़ी समर्थन के साथ प्रमाणित की गई है।

(ख). ईंधन का उपभोग दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2008 के बाद वाले हिस्से में प्रचलित रु 38.90 पर अधुनातित की गई है।

(ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत संशोधित सिविल लागत के 1 प्रतिशत और संशोधित उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, जेएनपीटी ने अन्य पूंजी लागत को इस आधार पर सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभाजित किया है कि अन्य लागतें मुख्यतः

जिसमें उधार और वित्तपोषण लागत शामिल हैं और लेखांकन मानकों के अनुसार है, उन्हें पूंजीकृत किया जाना चाहिए।

- (घ). बीमा लागत अचल परिसंपत्तियों के संशोधित सकल मूल्य के 1 प्रतिशत और अन्य व्यय दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अचल परिसंपत्तियों के संशोधित सकल मूल्य के 10 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।
- (ङ). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिगणित किया जाना चाहिए। तदनुसार, संशोधित सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणालियों पर 16.21 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।
- (ix). पट्टा किराया 10,00,000 वर्ग मी० भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है। सम्पूर्ण 10,00,000 वर्ग मी० भूमि पुनःदावा की जाए।

दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, पत्तन निजी टर्मिनल (जीटीआईपीएल) को आबंटित वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए किराये वसूल करता है जिसे दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए रु० 14.20 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के लिए रु० 14.91 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर विपथित की है। पट्टा किराया अनुमानों की गणना के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित दर रु० 14.91 है।

स्वीकार करते हुए कि इस कार्यवाही में सुविचारित प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल वॉटर क्षेत्र के रिक्लमेशन द्वारा 10,00,000 वर्ग मीटर भूमि के उपयोग के लिए है, जोकि संयोगवश अगले 5 वर्षों में जेएनपीटी में आने वाले किन्हीं टर्मिनलों पर लागू होने वाली स्थिति है, जेएनपीटी द्वारा पहले से वसूल की जा रही वॉटर फ्रंट क्षेत्र की इकाई दर को पट्टा किराया भुगतान निर्धारित करने के लिए लिया गया है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दर वर्ष 2009-10 के लिए है। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल के लिए व्यय अनुमान वर्ष 2008 के स्तरों पर आधारित हैं और वृद्धि वर्ष 2008 के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में प्रशुल्क में स्वीकृत की जाती है, इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए दर रु० 14.20 पर विचार करना उपयुक्त है।

यह स्पष्ट कर दिया गया है कि वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए इकाई दर की स्वीकृति इस मामले में पट्टा किराये के निर्धारण के लिए दर के अनुमानन तक सीमित है। इसे जल क्षेत्र के लिए जीटीआईपीएल पर बिल के लिए जेएनपीटी द्वारा लागू की गई दर का संयोगवश अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए जोकि जेएनपीटी के अनुमोदित दरमान में शामिल करते हुए नियमित किए जाने के लिए जरूरी प्रतीत होता है।

- (x). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी और प्रचालन लागत के निर्धारण के लिए प्रतिमानकों को कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में शामिल नहीं किया गया है। यह मामला सरकार को पहले ही भेजा जा चुका है और सरकार के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। इसी बीच, बर्थ किराये की गणना के लिए अन्य टर्मिनलों हेतु निर्धारित दिशा-निर्देश इस मामले में भी लागू होते हैं। उन मामलों में दिशा-निर्देश बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की आवश्यकता है। जेएनपीटी ने बर्थ निर्माण लागत के 1 प्रतिशत पर अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। समीपवर्ती निकर्षण लागत इस आधार पर अनुरक्षण लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित नहीं की गई है कि जेएनपीटी अनुरक्षण निकर्षण करेगा।

हालांकि दिशा-निर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति के मूल्य का मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने के लिए सुविचारित किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत का तत्व 1 प्रतिशत पर और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं।

- (xi). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न की गई है।

- (क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 837.16 करोड़ परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (रु0 339.98 करोड़) और प्रचालन लागत (रु0 497.18 करोड़) का जोड़ है।
- (ख). दिशा-निर्देश एआरआर का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों में, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभारों के लिए और 3 प्रतिशत विविध प्रभार में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। तदनुसार, रु0 837.16 करोड़ के कुल एआरआर की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से रु0 753.44 करोड़, भंडारण प्रभारों से रु0 58.60 करोड़ और विविध प्रभारों से रु0 25.11 करोड़ वसूल किया जाता है।
- (ग). बर्थिंग गतिविधि के लिए कुछ वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 120 करोड़ होती है जोकि पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (रु0 90.33 करोड़) और प्रचालन लागत (रु0 29.67 करोड़) का जोड़ है।
- (xii). (क). दिशा-निर्देश दरमान तैयार किए जाने के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मदों में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। इसके अलावा, कंटेनरों के प्रकार और आकार के आधार पर दरें भिन्न-भिन्न हैं।
- (ख). अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान प्रशुल्क ढाँचे और इसी प्रकार का कार्य करने वाले अन्य टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को आधार रूप में लेते हुए तैयार किया जाए जिससे मानक वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित की जा सके। इसी प्रकार का दृष्टिकोण तूतीकोरिन पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अंगीकृत किया गया था।
- (ग). जेएनपीटी ने एआरआर की पूर्ति के लिए अपने टर्मिनल के मौजूदा दरमान को प्रस्तावित दरमान पर पहुंचने के लिए आधार रूप में लिया है। चार प्रकार की प्रमुख कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों, नामतः, जलयान से कंटेनर यार्ड (सीवाई) तक कंटेनरों का संचलन, यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस), यार्ड से रेलवे फ्लैट और यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी) के संबंध में जेएनपीटी ने अनुमान लगाया है कि पत्तन में वर्तमान कंटेनर यातायात मिश्रण के प्रस्तावित मानक कंटेनर टर्मिनल में रेपलिकेटेड होने की संभावना है।
- (घ). जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल में वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक कंटेनर मिश्रण पर विचार करते हुए, पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता के लिए कंटेनर मिश्रण प्रस्तावित किया है। तदनुसार, उक्त चार गतिविधियों के लिए जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए मौजूदा दरें लागू करते हुए, यह देखा गया है कि वार्षिक राजस्व रु0 753.44 करोड़ पर कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए एआरआर के स्थान पर केवल रु0 559.41 करोड़ परिगणित होता है। यह अपेक्षा करता है कि राजस्व लक्ष्य की पूर्ति के लिए जेएनपीटी में मौजूदा प्रहस्तन दरों में 34.69 प्रतिशत तक वृद्धि की जाए।
- (ङ). विविध प्रभार प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रदत्त सेवाओं, सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए कंटेनर यार्ड में प्रदत्त किन्हीं अतिरिक्त सेवाओं, हैच कवर खोलना और बदलना, अनिकासित सामग्रियों के भंडारण, आदि के माध्यम से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु0 24.69 करोड़ की राजस्व अपेक्षा के आधार पर और रु0 25.11 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए, ऐसी विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों में 1.70 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (xiii). यह उल्लेखनीय है कि विदेशगामी पोतों के लिए कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदें और बर्थ किराया कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित किए जाते हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में यह निर्णय पहले ही लिया जा चुका है कि 30 वर्षों की वैधता वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना उचित नहीं है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी एक को इस स्थिति का सामना करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर फायदा होगा। अतः इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किया है जोकि सामान्यतः रुपया मूल्यवर्ग में डॉलर रूप में निर्धारित किया जाता है। इस निर्णय के अनुसरण में, इस मामले में डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क और बर्थ किराया भी रुपया रूप में निर्धारित किए गए हैं।
- (xiv). पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा रु0 120.00 करोड़ (अर्थात रु0 564.56 करोड़ की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु0 90.33 करोड़ और रु0 29.67 करोड़ की प्रचालन लागत) अनुमानित की गई है।

इस गतिविधि से परिकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से बर्थ किराये की इकाई दर से विपथन करने के प्रयोजन के लिए, जेएनपीटी ने एसओए के आधार पर जलयानों की छह श्रेणियों का अनुमान लगाया है। प्रत्येक श्रेणी के लिए, इस प्रस्ताव में प्रत्येक श्रेणी के अधीन आने वाले जलयानों द्वारा पार्सल आकार, औसत जीआरटी और कंटेनर का हिस्सा वहन किए जाने का अनुमान लगाया गया है। जब इन मूल अनुमानों को इसी रूप में स्वीकार किया जाता है तो इकाई दर विपथन के लिए अंगीकृति कार्यपद्धति में तार्किक चूक दिखाई पड़ती है। चूंकि प्रत्येक श्रेणी के लिए बर्थ अभिग्रहणता मूलतः जलयान आउटपुट कार्य है, इसलिए साधारण औसत के आधार पर दर से विपथन करना सही नहीं होगा। पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए बर्थ अभिग्रहणता को विभिन्न श्रेणियों के बीच पोत आउटपुट और पार्सल

आकार रूप में अलग-से निर्धारित किए जाने की जरूरत है। यदि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई दर वैयक्तिक श्रेणी पर लागू की जाती है और वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलित की जाती है, तो यह रु० 259.48 करोड़ होते हैं जोकि रु० 120.00 करोड़ के अपेक्षित राजस्व से 116 प्रतिशत अधिक है।

जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना को वैयक्तिक श्रेणी के लिए जीआरटी घंटों पर पहुंचने की सीमा तक संशोधित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, तैनाती योग्य आरएमक्यूसी की संख्या जोकि अनिवार्यतः जलयान आउटपुट निर्धारित करती है, सर्वोत्तम साध्य स्तर पर सुविचारित की गई है। गणना पत्रक **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न किया गया है। जैसाकि गणना पत्रक से देखा जा सकता है, बर्थ किराये की इकाई दर विदेशगामी पोत में मामले में रु० 1.232 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए रु० 0.739 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, यह निर्णय पहले ही लिया जा चुका है कि अपफ्रंट प्रशुल्क रुपया रूप में वार्षिक रूप से मूल्यवर्गित किया जाएगा।

- (xv). चूंकि बर्थ किराया प्रभार और कंटेनर संबंधित प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए गए हैं, इसलिए डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया प्रभारों और कंटेनर संबंधित प्रभारों को परिवर्तित करने के लिए प्रस्तावित शर्त व्यर्थ हो गई है और इसलिए हटा दिया गया है। इसी प्रकार, विनिमय दर की नियमित समीक्षा के लिए शर्त को भी हटा दिया गया है।
- (xvi). चूंकि निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए है, इसलिए देयताएँ परिकलित करने के प्रयोजन के लिए 1 टन, 1 घन मीटर और 1000 लिटर जैसी प्रस्तावित इकाईयाँ प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती हैं और इसलिए हटा दिया गया है।
- (xvii). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समय अवधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।
- (xviii). दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान के स्पष्टीकरण अथवा निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरणों को भेजा जाएगा। अतः किसी शंका अथवा असंगतता के मामले में स्पष्टीकरण के लिए जेएनपीटी के दरमान के लिए प्रस्तावित शर्त को हटा दिया गया है।
- (xix). चूंकि सेवा कर की वसूली प्रासंगिक संविधि द्वारा शासित की जाती है, इसलिए सेवा कर की वसूली को शासित करने संबंधी प्रस्तावित शर्त को दरमान में शामिल नहीं किया गया है।
- (xx). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ सामान्य शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित शर्तें और जैसे उपयुक्त स्तर के बाद के विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के पश्चात बर्थ किराये का रूकना, जब प्रचालक द्वारा सुपुर्दगी नहीं दी जाए उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा, जब प्रचालक पर आरोप्य कारणों से पोत बर्थ में निष्क्रिय रहता है और परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली शासित करने संबंधी शर्तें अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं।
- (xxi). बर्थ किराया प्रभारों और दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित शर्तें जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा शर्तों के अनुसार है।
- (xxii). आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशा-निर्देशों और जेएनपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएंगी।
- (xxiii). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के घाट से यार्ड, यार्ड से सीएफएस, यार्ड से रेल और यार्ड से ट्रक तक घाट क्रम परिवहन के लिए सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर से 25 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश लागू प्रहस्तन प्रभारों से जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर पर 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकृत करते हैं। अतः जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित संशोधित प्रहस्तन प्रभार से 25 प्रतिशत अधिक निर्धारित किया गया है।
- (xxiv). जेएनपीटी ने अति-आयामीय कंटेनरों पर 100 प्रतिशत प्रीमियम का भी प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी, न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के कंटेनर टर्मिनल के मामले में अति-आयामीय कंटेनरों पर प्रहस्तन प्रभार पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। जेएनपीटी में मौजूदा टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अति आयामीय कंटेनरों के मामले प्रस्तावित 100 प्रतिशत प्रीमियम दरों में उपयुक्त संशोधन के साथ स्वीकार किया गया है।
- (xxv). (क). जेएनपीटी ने आयात कंटेनर के लिए 2 दिनों का निःशुल्क विराम समय और निर्यात कंटेनरों के लिए 3 दिनों का निःशुल्क विराम समय प्रस्तावित किया है। आईसीडी (आयात अथवा निर्यात) कंटेनरों, पोतांतरण लदे कंटेनरों और पोतांतरण खाली कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क विराम समय क्रमशः 5 दिन, 15 दिन और 7 दिन हैं। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश निःशुल्क भंडारण दिवसों की संख्या का प्रस्ताव करने के लिए वैयक्तिक महापत्तनों को अधिकार प्रदान करते हैं। कंटेनर टर्मिनल का अनुसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है।

(ख). इसने विभिन्न कंटेनरों के विराम समय प्रभारों के माध्यम से रु0 57.62 करोड़ वसूल करने का अनुमान लगाया है। प्रचालक से भूमि किराया प्रभारों के माध्यम से की जाने वाली वसूली केवल गैर-आईसीडी कंटेनरों से किए जाने की मांग की गई है। पत्तन द्वारा यह भी बताया गया है कि विराम समय प्रभार एक दिन के विराम समय प्रभारों से संबंधित सभी और गैर आईसीडी आयात तथा निर्यात मात्रा के लिए किया जा सकता है।

रु0 58.6 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, जेएनपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण प्रभार जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत समान दृष्टिकोण और जेएनपीटी द्वारा अनुसरित स्लैबों के बीच भिन्न दर का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है।

9.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्षों के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।

9.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1. और 2.9.2. में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

9.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5. के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्चन का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम-से-कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन करे।

9.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों को जेएनपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो जेएनपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

9.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची**

अध्याय 1 – परिभाषाएँ एवं सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ 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।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (iii). "एफसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- (iv). "एलसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- (v). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- (vi). "आयात कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया, कंटेनर यार्ड में भंडारित और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहनित कंटेनर।
- (vii). "निर्यात कंटेनर" का अर्थ सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया, कंटेनर यार्ड में भंडारित और विनियुक्त पोत पर लादा गया कंटेनर।
- (viii). "सामान्य कंटेनर" का अर्थ सामान्य प्रकार के कंटेनर जो तत्पश्चात उल्लिखित विशेष श्रेणियों में नहीं आते हैं।
- (ix). "प्रशीतन कंटेनर" का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- (x). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अभिप्राय इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- (xi). "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xii). "अति आयामीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xiii). "शट आउट कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना नम्बर अर्थात् वीआईए नं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). "बैक टू टारुन कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टारुन में ले जाया जाता है।
- (xv). "वीआईएएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i).
 - (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
 - (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।

- (iii). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे।
- (iv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मद-वार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी जैसे ही जैसे कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क।
 (घ). विदेशी पत्तन से कंटेनर, जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहन किया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
 (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
 (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (vi). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्रचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
 (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्तें टर्मिनल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्तें नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय 2 – पोत संबंधित प्रभार

2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ के अभिग्रहण के लिए	1.232	0.739

टिप्पणियाँ:

- (1). पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के कार्गो प्रचालन के पूरा होने के पश्चात 2 घंटों के लिए बर्थ के अभिग्रहण की अनुमति होगी।
- (2). सभी पोतों का कार्गो प्रचालन जलयान को बर्थ के समीप लाए जाने के समय से 1 घंटे के भीतर शुरू हो जाएगा और ऐसा नहीं होने पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (3). कार्य के लिए तैयार नहीं होने के कारण टर्मिनल सुविधाएं निष्क्रिय रखने वाले पोतों पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लागेगा भले ही टर्मिनल अपने प्रचालन के लिए तैयार हो। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों

की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय का अर्थ लगातार 2 घंटों से ज्यादा किसी कारण से कार्गो प्रहस्तन प्रचालन स्थगित/रूका हुआ हो।

- (4). 2 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटों तक	रु0 10
2	6 घंटों से अधिक परंतु 12 घंटों तक	रु0 15
3	12 घंटों से अधिक	रु0 30

- (5). उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोत की निष्क्रियता टर्मिनल अथवा पत्तन अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और बरसात के कारण होती है जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन रूक जाता है।
- (6). (क). एक समय सीमा होगी जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; पोत द्वारा अपने नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों के पश्चात बर्थ किराया रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं उपलब्ध नहीं होने के कारण प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगी।
- (ख). गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष "दंडात्मक बर्थ किराया" होगा।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार देगा।
- (घ). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों के लिए जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगी।
- (7). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने के कारण अथवा बिजली गुल होने के कारण अथवा प्रचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ पर निष्क्रिय रहता है।

अध्याय 3 – कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). कोई कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित हो और बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचलित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होगा।
- (ii). प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) परिगणित किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) परिगणित किए जाएंगे।
- (iii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभार के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). मानक आकार से इतर कंटेनर जिन्हें विशेष डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार:

पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32

3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	457.95	457.95	457.95	457.95
---	---	--------	--------	--------	--------

ख. प्रशीतन कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	457.95	457.95	457.95	457.95

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	3721.48	2233.16
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1860.07	1860.07
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	572.43	572.43

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	1 - 3000 टीईयू	3434.59	2976.65	2060.75	1785.99
2	3001 - 6000 टीईयू	3205.62	2747.68	1923.37	1648.61
3	6001 - 9000 टीईयू	2976.65	2518.70	1785.99	1511.22
4	उसके पश्चात	2747.68	2289.73	1648.61	1373.84

टिप्पणियाँ:

- (1) यह दर वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) कोई कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित हो और बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचलित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होगा।

ड. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	5953.30	4808.43	3571.98	2885.06
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2976.65	2976.65	2976.65	2976.65
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	915.89	915.89	915.89	915.89

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनर के टेर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन तथा रेल अवसंरचना के लिए योगदान शामिल हैं।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – लदा हुआ			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – खाली			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात – लदा हुआ			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - खाली			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
5	सीएफएस आयात लदा हुआ - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
6	सीएफएस आयात खाली - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
7	सीएफएस निर्यात लदा हुआ - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
8	सीएफएस निर्यात खाली – सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदा हुआ अथवा खाली – रेल द्वारा संचलित			
	पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-15 दिन	727	1454	2181
	16-30 दिन	1455	2910	4365
	उसके पश्चात	2910	5820	8730
10	पोतांतरण – लदा हुआ			
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1455	2910	4365
	उसके पश्चात	2910	5820	8730
11	पोतांतरण – खाली			
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	865	1730	2595
	उसके पश्चात	2910	5820	8730

टिप्पणियाँ:

- (1). कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी और रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल होंगे परंतु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). पोतांतरण कंटेनर बाद में भरण/उतराई के लिए प्रेषण का प्रकार स्थानीय अथवा कंटेनर फ्रेट स्टेशन में बदलने वाले उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 और 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (3). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले पोतांतरण कंटेनरों को विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरें प्रभार्य होंगी। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

- (4). भारतीय पत्तन को तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (5). बाद में प्रेषण का प्रकार रेल से आईसीडी में बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनरों को केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।
- (6). शटआरूट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
- (7). अधिक ऊँचे और अति आयातीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
- (9). पत्तन के भीतर कंटेनरों का भरण करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:-
- (i). भरण से पूर्व, खाली कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (ii). भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित करने के दिन के बाद वाले दिन से लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (10). नीलाम कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के पश्चात, उतराई पूरी होने के अगले दिन से खाली कंटेनरों के रूप में खाली कंटेनरों पर विराम समय प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (11). उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- (12). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
- (i). परेषिती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है परंतु इस शर्त के अधीन कि,
- (क). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
- (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु प्रभार:

क. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत (₹0 में)	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	बिजली उपभोग और प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	223.27	223.27	223.27	223.27

टिप्पणी: प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होगा।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लए बजट प्रपुलक का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	जेएनपीटी द्वारा तथा प्रस्तावित		टीएएपीटी द्वारा तथा सुविधागत
			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना	जेएनपीटी द्वारा सुविधागत मूल्य	
I सर्वोत्तम ढांचा					
(i)	सर्वोत्तम षाट ढांचा				
	क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात मैन्ड्री क्रैनों की संख्या	= वर्ष लम्बाई / 100	= 1000 / 83	12	12
	ख = एक वर्ष में मैन्ड्री क्रैनों के कार्य घंटों की संख्या	= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे	8760	8760
	ग = प्रति मैन्ड्री क्रैन फेरी की औसत संख्या	= 25 फेरी प्रति घंटा	= 25 फेरी प्रति घंटा	25	25
	घ = टीईयू अनुपात	= 1.3	= 1.3	1.3	1.3
	ङ = 70%	= 70%	= 70%	70%	70%
	इस प्रकार, सर्वोत्तम षाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ङ. टीईयू			2391480	2391480
(ii)	सर्वोत्तम यार्ड ढांचा				
	च = कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	= 720 टीईयू प्रति हेक्टेयर	= 490000 वर्ग मी / 35 वर्ग मी प्रति भूमि स्लॉट = 14000	14000	14000
	छ = औसत स्टेक ऊंचाई	= 2.50		3.0	3.0
	ज = दिनों की संख्या में अवधि	= 365		365	365
	झ = ढाढ़ोतरी कारक	= 1.3		1.3	1.3
	ञ = औसत विराम समय	= 4 निर्यात के लिए और 2 दिन आयात के लिए	50% निर्यात और 50% आयात पर विचार करते हुए औसत विराम समय	3.00	3.00
	इस प्रकार, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता = 0.7 * च * छ * ज * झ * ञ. टीईयू में			2751538	2751538
(iii)	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम षाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (टीईयू में)			2391480	2391480
II पूंजी लागत					
(i)	कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि			₹ करोड़ों में	₹ करोड़ों में
(क)	सिबिल लागत				
(i)	रिक्वैजिमेंट	पत्तन द्वारा तथा अनुमानित		530.69	530.69
(ii)	कंटेनर यार्ड		267.81	267.81	
(iii)	गवन		22.29	22.29	
(iv)	विजली		53.66	53.66	
(v)	विविध		47.09	47.09	
	उपजोड़ (क)			921.54	921.54
(ख)	कंटेनर प्रहस्तन उपकरण लागत	प्रतिमानक			
(i)	घाट मैन्ड्री क्रैन	1 सं. 100 मीटर वर्ष लम्बाई के लिए	12 सं. * इकाई दर ₹ 43 करोड़ (हमारी गणना में सुविधागत ₹ 44.61 करोड़ प्रत्येक की दर से 12 क्रैनों)	516.00	535.34
(ii)	रेल माऊंटेड मैन्ड्री क्रैन	1 सं. 6 रैक/दिन के प्रहस्तन के लिए	4 सं. * इकाई दर ₹ 15 करोड़ (हमारी गणना में सुविधागत ₹ 22.05 करोड़ प्रत्येक की दर से 4 आरएएमजीसी)	60.00	88.19
(iii)	रबड़ टायर वाली मैन्ड्री क्रैन	3 सं. प्रत्येक घाट मैन्ड्री क्रैन के लिए	36 सं. * इकाई दर ₹ 7.50 करोड़ (हमारी गणना में सुविधागत ₹ 7.38 करोड़ प्रत्येक की दर से 36 आरटीजी)	270.00	265.56
(iv)	रीब स्टेकर / टॉप लिफ्ट ट्रक	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	4 सं. * इकाई दर ₹ 2.15 करोड़ (हमारी गणना में सुविधागत ₹ 2.15 करोड़ प्रत्येक की दर से 4 सं.)	8.60	8.60
(v)	ट्रैक्टर ड्रैजर्स	6 सं. प्रत्येक घाट मैन्ड्री क्रैन के लिए	120 सं. * इकाई दर ₹ 0.65 करोड़ (हमारी गणना में सुविधागत ₹ 0.65 करोड़ प्रत्येक की दर से 120 सं.)	78.00	78.00
	उपजोड़ (ख+क)			932.60	975.68
				1854.14	1897.22
(ग)	आईटी प्रणाली लागत	सिबिल और उपकरण लागत	2% * ₹ 1854.14 करोड़ (टीएएपीटी अनुमानन में ₹ 1897.22 करोड़ पर)	37.08	37.94
(घ)	अन्य लागत	सिबिल और उपकरण लागत	10% * ₹ 1854.14 करोड़ (टीएएपीटी अनुमानन में ₹ 1897.22 करोड़ पर)	185.41	189.72
(ङ)	कुल पूंजी लागत (क + ख + ग + घ)			2076.64	2124.89
(ii)	सिबिल गतिविधि				
(क)	वर्ष निर्माण लागत	पत्तन द्वारा तथा अनुमानित		515.72	515.72
(ख)	निरूपण लागत	पत्तन द्वारा तथा अनुमानित		48.84	48.84
(ग)	कुल लागत (क + ख)			564.56	564.56
(iii)	परियोजना की कुल पूंजी लागत (i + ii)			2641.20	2689.45

क्र.सं.	विवरण	दिना-निर्देशों में निर्धारित प्रमाणनक	जेएनपीटी द्वारा क्या प्रस्तावित		टीएनपीटी द्वारा क्या सुविचारित
			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना	जेएनपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य	
III	प्रचालन लागत अनुमानन				
(i)	कंटेनर प्रहस्तरण गतिविधि				
	(क). विजली लागत	8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू * प्रचलित इकाई दर	12 केडब्ल्यूएच * ₹10.3/केडब्ल्यूएच (10.8 केडब्ल्यूएच * ₹10.3 / केडब्ल्यूएच हमारे द्वारा सुविचारित)	29.56	26.60
	(ख). ईंधन	4 लिटर प्रति टीईयू * प्रचलित इकाई दर	4 लिटर * ₹ 40 प्रति लिटर (4 लिटर * ₹ 38.90 प्रति लिटर हमारे द्वारा सुविचारित)	38.26	37.21
	(घ). मरम्मत और अनुस्थापन - विधित परिसंपत्तियों	विधित परिसंपत्तियों की लागत	₹ 1011.88 करोड़ की संशोधित विधित लागत का 1% (₹ 1013.89 करोड़ की संशोधित विधित लागत का 1% हमारे द्वारा सुविचारित)	10.12	10.14
	- उपस्कर	उपस्करों की लागत का 2%	₹ 1027.67 करोड़ की संशोधित उपस्कर लागत का 2% (₹ 1073.25 करोड़ की संशोधित उपस्कर लागत का 2% हमारे द्वारा सुविचारित)	20.56	21.46
	(ग). बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का	1% * ₹ 2076.64 करोड़ (1% * ₹ 2124.89 करोड़ हमारे द्वारा सुविचारित)	20.77	21.25
	(घ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम अथवा एलए के उपबंधों के अनुसार, जो भी अधिक हो	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	146.07	150.98
	(ङ). लाइसेंस शुल्क	संबद्ध पलन न्यासी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	1000000 वर्ग मी0 * ₹ 14.91 / वर्ग मी0 प्रति माह (1000000 वर्ग मी0 * ₹ 14.20/वर्ग मी0 प्रति माह हमारे द्वारा सुविचारित)	17.89	17.04
	(च). अन्य व्यय (0.5 मिलियन टीईयू से अधिक वाले दर्मिननों के लिए)	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10%	10% * ₹ 2076.64 करोड़ (10% * ₹ 2124.89 करोड़ हमारे द्वारा सुविचारित)	207.66	212.49
	कुल प्रचालन लागत (क से च)			490.89	497.18
(ii)	वर्धन गतिविधि				
	(क). अनुस्थापन प्रभार	वर्धन निर्माण लागत का 1%	वर्धन निर्माण लागत का 1%	5.16	5.16
	(ख). बीमा लागत	सकल अचल परिसंपत्तियों का	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	5.65	5.65
	(ग). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम अथवा एलए के उपबंधों के अनुसार, जो भी अधिक हो	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	18.86	18.86
	कुल प्रचालन लागत (क से ग)			29.67	29.67
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एस्टिमेट)				
(i)	प्रचालन गतिविधि की वार्षिक राजस्व अपेक्षा				
	(क). कुल प्रचालन लागत			490.89	497.18
	(ख). नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिफल			332.26	339.98
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा			823.15	837.16
	राजस्व अपेक्षा का प्रमाणन	कुल पूंजावाह का %			
	(क) कंटेनर प्रहस्तरण प्रभार	90%	90%	740.83	753.44
	(ख) मंडारण प्रभार	7%	7%	57.62	58.60
	(ग) विधित प्रभार	3%	3%	24.69	25.11
	(घ). कुल राजस्व अपेक्षा		100%	823.15	837.16
(ii)	वर्धन गतिविधि की वार्षिक राजस्व अपेक्षा				
	(क). कुल प्रचालन लागत			29.67	29.67
	(ख). नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिफल			90.33	90.33
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा			120.00	120.00

बर्थ किराया प्रभारों की गणना

एलओए (मीटर)	औसत पार्सल आकार (2)	जलयानों की सं. (3)	औसत जीआरटी (4)	तैनात की जाने वाली क्रेनों की सं. (5)	बर्थ पर पोत विराम के घंटों की सं. (6)	जीआरटी घंटे
	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(परिकल्पित)	(2 / (5 * 22.75 फेरे)	(3 * 4 * 6)
0-140	434.16	276	8040	2	9.54	21173908
140-180	631.84	530	15200	3	9.26	74580316
180-220	1432.42	317	28000	3	20.99	186288426
220-260	2500.00	239	36000	4	27.47	236373626
260-300	3500.00	239	48000	4	38.46	441230769
300+	4000.00	12	72000	5	35.16	30382418
		1613				990029463

बर्थ किराया राजस्व आवश्यकता
कुल जीआरटी घंटे
बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग

1199987040 रुपये
990029463 घंटे
1.212

96% विदेशगामी पोतों + 4% तटीय पोतों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा

विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटे (990405600 * 96%)

तटीय पोतों के जीआरटी घंटे (990405600 * 4%)

इस प्रकार, 950789376 x + 0.6 * 39616224 x = 1199987040

950789376 x + 23769734 x = 1199987040

974559110 x = 1199987040

x (विदेशगामी) = ₹ 1.232

0.6 * 1.232 (तटीय) = ₹ 0.739

1199987040
950428284.8
39601179