

महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकारण

(भारत के राजपत्र , असाधारण के भाग-III धारा 4 में प्रकाशित)

जी. संख्या - 85

नई दिल्ली , 27 अप्रैल 2011

अधिसूचना

महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48,49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण एतद्द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस ओ आर) के सामान्य परिशोधन, जैसा कि इसके अनुलग्न आदेश में है, संबंधी प्रस्ताव का निपटान करता है ।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकारण

केस संख्या. टैम्प//61/2009-केपीटी

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

आदेश

(18 जनवरी 2011 को पारित)

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी)से प्राप्त उनके दरों के मान से संबंधित सामान्य परिशोधनके लिए प्रस्ताव से है ।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस ओ आर)पिछली बार वर्ष 2007 में इस प्राधिकरण के दिनांक 15 मई 2007 के आदेश सं. टैम्प/67/2005-के पी टी द्वारा परिशोधित किए गए थे ।उक्त एस ओ आर की वैधता 31 मार्च, 2010 को समाप्त हो गई है । इसे 31 मार्च ,2010 के आदेश द्वारा 30 सितम्बर 2010 तक बढ़ाया गया है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 18 दिसम्बर 2009 के पत्र द्वारा अपने दरों के मान से संबंधित सामान्य परिशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है । प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताएं नीचे ब्यौरेवार प्रस्तुत है:-

2.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2007 - 08 में 64.92 मिलियन टन (एमटी), 2008 ३० 09, में 72.22 एमटी तथा वर्ष 2009 ३० 10 में 77.90 एमटी संभाला है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2010-11, तथा 2011-2012 के दौरान क्रमश : 79.20 एमटी , 83.70 एमटी 83.70 एमटी संभाला जाना प्राक्कलित किया है ।

2.3. गत दो वर्षों के दौरान परिचालन लागत मुख्यतः मूल्यहास, निकर्षण और ओ तथा एम लागत के प्रावधान में वृद्धि होने के कारण 54.10%, तक बढ़ गई है ।

2.4. वर्ष 2007 - 08 तथा 2008 - 09 की वित्तीय स्थिति निम्नवत् है :

कंडला प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09
परिचालन आय	200.62	233.39
परिचालन व्यय	203.19	271.78
परिचालन घाटा	(-)2.57	(-) 38.39
16% की दर पर आर ओ आई	(-) 102.91	(-) 105.35
कुल घाटा (क)	(-) 105.48	(-) 143.75

वाडीनार प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09

परिचालन आय	78.59	103.29
परिचालन व्यय	19.17	24.20
परिचालन अधिशेष	59.42	79.09
16% की दर पर आर ओ सी ई	(-) 3.58	(-) 3.58
कुल (ख)	55.84	75.51

कुल (क) +(ख) (-) 49.64 (-) 68.24

2.5. संपदा किराये तथा नगरक्षेत्र के टैरिफ परिशोधन को पृथक रूप से लिया गया है । संपदा तथा नगरक्षेत्र क्रियाकलाप को ध्यान में लिए बिना पोर्ट को, संपूर्ण , वित्तीय स्थिति निम्नवत् है:

कंडला प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09
परिचालन आय	185.21	213.29
परिचालन व्यय	186.27	244.45
परिचालन घाटा	(-) 1.06	(-) 31.18
@ 16%की दर पर आर ओ आई	(-) 100.50	(-) 101.04
कुल घाटा (क)	(-) 101.56	(-) 132.22

वाडीनार प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09
परिचालन आय	76.94	101.94
परिचालन व्यय	17.50	22.80
परिचालन अधिशेष	59.44	79.14
@ 16% की दर पर आ ओ सी ई	(-) 3.58	(-) 3.58
कुल अधिशेष (ख)	55.86	75.56
कुल (क) + (ख)	-45.70	-56.66

कुल (क) +(ख) (-) 49.64 (-) 68.24

2.6. दर संबंधी परिशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय पोर्ट ने निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखा है :-

- चूंकि प्रक्षेपित औसत घाटे की राशि 2010-11,2011-12 तथा 2012-13 वर्षों के लिए लगभग रु. 240 करोड़ तक होती है परंतु वाडीनार से लगभग रु.60-70 लाख करोड़ का अधिशेष लेख में लेने के बाद अतिरिक्त राजस्व उत्पादन लगभग रु.158 करोड़ प्रतिवर्ष हो जाएगा ।

- (ii). लागत की वसूली तथा 16% की दर से निवेश पर न्यूनतम प्रतिलाभ सुनिश्चित करने से कंडला प्रचालन संबंधी अपेक्षित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन रु. 132.22 करोड़ हो जाएगा ।
- (iii). गत दो वर्षों के दौरान रु. 144.91 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया है और अगले तीन वर्षों में रु. 150.43 करोड़ किया जाना प्रस्तावित है ।
- (iv). निकर्षण पर प्रति वर्ष वास्तविक व्यय किया जाना अपेक्षित है ।
- (v). वेतन परिशोधन के कारण वेतन लागत 20% - 25% तक बढ़ने की संभावना है ।

3.1. कंडला के पी ओ एल क्रियाकलाप से रु.70.38 करोड़ (लगभग प्रतिवर्ष) तथा वाडीनार से भांडागार क्रियाकलाप, क्रेन भाड़ा, घाट भाड़ा तथा पोर्ट देयों से रु. 70.00 करोड़ के अधिशेष के प्रति सहायता को ध्यान में रखने के बाद पोर्ट ने निम्नलिखित दर परिशोधन प्रस्तावित किए हैं ।

3.2. **कंडला प्रभाग ::-**

प्रस्तावित क्रियाकलाप	घाटा	वृद्धि
नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण क्रियाकलाप	51%	100%
भांडागार	401%	300%
पोर्ट देय	76%	70%
पोत चालन	62%	50%
घाट भाड़ा	165%	90%
शुष्क गोदी	359%	300%
विविध प्रभार	-	50%

3.3. निकर्षण पर लगभग रु.80 करोड़ प्रतिवर्ष खर्च किया जाना अपेक्षित है । निम्नलिखित सेवाओं पर दर वृद्धि प्रस्तावित करते समय इस लागत को पोर्ट देयों पर 50% ,पोतचालन पर 20% तथा घाट भाड़ा पर 30% तक संविभाजित किया गया है ।

3.4. वाडीनार प्रभाग - वाडीनार प्रभाग के लिए कोई दर परिशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है ।

3.5. तूणा पोर्ट का दर- कंडला प्रभाग की दरें तूणा पोर्ट को भी अनुज्ञेय होगी ।

3.6. रेलवे क्रियाकलाप के दर -

रेलवे क्रियाकलाप पर जहाँ भारी पूंजीगत निवेश किया गया है वहाँ आर तथा एम लागत लगाई जा रही है ।
चूँकि उपयोक्ताओं से कोई प्रभार वसूला नहीं जा रहा है अतः पोर्ट रेलवे द्वारा संभाले जानेवाले नौभार से रु. 5.00 प्रति टन की दर से वसूल करने का प्रस्ताव करता है ।

3.7. भरणघाट प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि निम्नवत् है:-

(क)	तरल (थोक में)	:	दरों में कोई परिवर्तन नहीं है
(ख)	शुष्क नौभार		
1.	सल्फर सहित उर्वरक तथा कच्चा माल	:	50%
2.	खाद्यान्न , अनाज, दाले तथा तेलहन	:	200%
3.	सीमेंट तथा खंगर	:	100%
4.	अयस्क तथा खनिज (सभी रुपों में)	:	100%
5.	ग्रेनाईट तथा संगमरमर	:	100%
6.	धातु (धातु/अधातु) पाइप,प्लेट, पिग लौह तथा कोइल शीट सहित	:	50%
7.	धातु स्क्रैप	:	35%
8.	जानवर (छोटे तथा बड़े)	:	200%
9.	जानवर उत्पादन, अस्थि चूर्ण तथा खाल चर्म	:	30%
10.	खली तथा चारा	:	200%
11.	रद्दी कागज तथा अखबारी-कागज	:	100%
12.	निर्माण सामग्री तथा रत	:	100%
13.	कोयला तथा कोक (जलावन लकड़ी सहित)	:	100%
14.	लकड़ी, इमारती लकड़ी तथा बांस	:	50%
15.	जूट तथा जूट उत्पाद , नारियल -जटा उत्पाद	:	50%
16.	कच्चे सूत सहित कपास	:	50%
17.	कृत्रिम राल तथा लकड़ी का गूदा	:	50%
18.	शस्त्र , गोला बारुद, विस्फोटक	:	30%
19.	सोडा राख , एचडीपीई, पीवीसी, एलडी पी ई आदि सहित शुष्क रसायन	:	100%
20.	यात्री (जहाज पर चढ़नेवाले तथा जहाज से उतरनेवाले)	:	25%
21.	खाली तथा भारित कंटेनर (20 फीट तक तथा 20 फीट से अधिक)	:	50%

3.8. निम्नलिखित नौभार के भरण घाट प्रभारों को निम्नवत् प्रस्तावित किया जाता है :

1.	नमक	:रु. 20/- प्रति एम टी
2.	शक्कर	:रु. 20/- प्रति एम टी
3.	अन्य सभी गैर-विनिर्दिष्ट सामग्री	:रु. 50/- प्रति एम टी

3.9. इस प्रस्ताव से रु. 157.68 करोड़ प्रति वर्ष के अतिरिक्त राजस्व का उत्पादन करना प्रत्याशित है ।

क्रियाकलाप के अनुसार राजस्व उत्पादन नीचे दर्शाया गया है :

रु.करोड़ों में

क्रमांक.	क्रियाकलाप	अतिरिक्त आय
1	नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण	68.54
2	भांडागार	7.41
3	पोर्ट देय	19.69
4	घाट भाड़ा	25.52
5	पोतचालन प्रभार	28.00
6	शुष्क गोदीकरण	4.14
7	रेलवे क्रियाकलाप	4.38
	कुल	157.68

3.10. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि उसके बोर्ड ने दिनांक 11 दिसम्बर 2009को आयोजित बैठक में यह प्रस्ताव अनुमोदित किया है ।

4. निर्धारित परामर्शक प्रक्रिया के अनुसरण में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का यह प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ता संगठनों को टिप्पणियां देने के लिए प्रेषित किया गया था । उनकी टिप्पणियाँ, जब कभी प्राप्त हुई, कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अभ्युक्तियों देने के प्रेषित की गई थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के उत्तर दिए हैं ।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने से यह पता चला कि पोर्ट से कुछ अतिरिक्त जानकारी /स्पष्टीकरण अपेक्षित है । इस संबंध में दिनांक 26 फरवरी 2010, के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को लिखा गया था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 29 जून 2010 के अपने पत्र द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया है । उठाए गए प्रश्न तथा पोर्ट से प्राप्त उत्तर पास-पास रखे हैं:

क्रमांक	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत उत्तर
क	<u>सामान्य</u>	
1	1 मई 2007 में दरों के मान के गत सामान्य परिशोधन के समय टैरिफ की समीक्षा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रक्षेपणों पर आधारित थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट के कंडला तथा वाडीनार दोनों प्रभागों में संप्रति प्रचलित दरों को निर्धारित करते समय विश्वस्त प्रक्षेपणों के संदर्भ में पोर्ट के संपूर्ण, वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के परिवर्तन, ऐसे परिवर्तन के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए कृपया उनका विश्लेषण प्रस्तुत करें ।	वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10, के लिए प्रक्षेपणों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के परिवर्तन, ऐसे परिवर्तनों के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए एक विश्लेषण दर्शाता हुआ विवरण प्रस्तुत किया गया है । (हालांकि के कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने ऐसा बताया है परंतु 2009-10 के लिए विवरण नहीं प्राप्त हुए हैं)

2	<p>पोर्ट का प्रस्ताव टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 5.9 तथा 6.8 के अनुसार विविध परिचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं करता है ।</p>	<p>विविध परियोजनाएँ यथा घाटों का सुदृढीकरण ,भूमि का विकास, गोदामों, क्रेनों,सरणि में निकर्षण आदि के संकुलन कोप्रतिसंतुलित हेतु लिया गया है ।</p> <p>पोर्ट द्वारा विविध उपाय किए गए है जैसेकि प्राईवेट लोगों द्वारा उनके खुद के नौभार हेतु तुला सेतु ,थैलाबंद संयंत्र , नौभार प्रहस्तन उपस्कर , भंडारण स्थलों का अधिकतम उपयोग, अवरोधों के बिना नौभार का सरल संचालन, घाट पर लगाने व भंडारण संबंधी नीतियों का निर्माण, रात्रि नौसंचलन आदि ।</p> <p>प्रत्येक विकसित परिसंपत्ति अथवा किए गए प्रत्येक उपाय द्वारा हासिल की गई परिचालन कुशलता को निर्धारित करना कठिन होगा ।</p> <p>तीन वर्षों के दौरान कुशलता पैरामीटरों में सुधार नीचे दिए गए विवरण से आंका जा सकता है:-</p> <table border="1" data-bbox="916 878 1493 1384"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन (टनों में)</td> <td>11079</td> <td>12998</td> <td>13372</td> </tr> <tr> <td>जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)</td> <td>1.36</td> <td>1.17</td> <td>0.95</td> </tr> <tr> <td>जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)</td> <td>3.37</td> <td>3.15</td> <td>2.89</td> </tr> </tbody> </table>		2007-08	2008-09	2009-10	औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन (टनों में)	11079	12998	13372	जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)	1.36	1.17	0.95	जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)	3.37	3.15	2.89
	2007-08	2008-09	2009-10															
औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन (टनों में)	11079	12998	13372															
जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)	1.36	1.17	0.95															
जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)	3.37	3.15	2.89															
3	<p>पोर्ट को ,यदि वे ऐसा चाहें ,तो निम्नतम दरों को प्रभारित करने और /अथवा उच्चतम कटौती /छूट देने की अनुमति दी गई है । कृपया, मदवार यातायात में कमी के ब्यौरे और उच्चतम कटौती / छूट, यदि कोई अनुमत किया हो तो तथा ऐसे उपायों से यातायात वृद्धि पर हुआ असर निर्दिष्ट करें ।</p>	<p>वर्ष 2007-08 से किसी भी पक्षकार को कोई निम्नतम दर और/अथवा उच्चतम कटौती/छूट नहीं दी गई है ।</p>																
4	<p>अतिरिक्त जन- शक्ति यदि कोई हो तो , पर एक संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें और टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए ऐसी जनशक्ति पर व्यय का विनियोजन स्पष्ट करें ।</p>	<p>यहाँ कोई अतिरिक्त जनशक्ति नहीं है ।</p>																
5	<p>टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.6.2 के अनुसार विभिन्न परिचालनों का समय तथा गतिशक्ति संबंधी अध्ययन करना औरविधि की यथोचित प्रक्रिया के बाद तदनुसार नियमित रूप से कार्मिक मापदंड /आंकड़े को समायोजित करना आवश्यक है। इस संबंध में की गई कार्रवाई कृपया सूचित की जाए ।</p>	<p>राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल द्वारा उनके दिनांक 30.6.2009 के आदेश में नौभार के विभिन्न प्रकारों के लिए कार्मिक मापदंड दिए गए है । किन्तु, वे कृत्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ विचार विमर्श के अधीन है । आंकड़ों में परिशोधन के लिए यूनियनों के साथ विचार विमर्श किया जा रहा है । कंडला पोर्ट पर विभिन्न परिचालनों का समय तथा गतिशक्ति संबंधी अध्ययन नहीं किया</p>																

		गया है ।
6	कृपया संसूचित करें कि क्या परिशोधन प्रस्ताव के बारे में व्यापार को विश्वास में रखा गया है ।	पोर्ट उपयोक्ताओं के साथ कोई विस्तृत रूप से परामर्श नहीं किया गया क्योंकि टैम्प उपयोक्ताओं के साथ संयुक्त सुनवाई आयोजित करता है ।
ख	क्षमता	
	पोर्ट द्वारा वर्ष 2007 - 08 से 2012-13 की अवधि के लिए प्रहस्तन क्षमता प्रस्तुत की गई है । कंडला पोर्ट टस्ट को यह संपुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि विवरणों में दर्शाई गई वर्ष वार क्षमता मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता है ।	यह संपुष्टि की जाती है कि वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए दर्शाई गई क्षमता मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता है । 2009-10 वर्षों के लिए 67.10 एम एम टी पी ए के रूप में क्षमता प्रेक्षित की गई थी । किन्तु 2009-10 वर्षों के लिए मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता 78.04 एम एम टी पी ए है । 2010-11 से 2012-13 वर्षों की क्षमता, प्रेक्षित क्षमता है ।
ग	यातायात	
1	पोर्ट के प्रस्ताव के साथ संलग्न प्रपत्र 2-क यातायात प्रक्षेपणों से संबंधित है । यह स्पष्ट नहीं है कि फार्म में दिए गए ब्यौरों का संबंध कंडला प्रभाग, वाड़ीनार प्रभाग अथवा पूर्ण रूप से पोर्ट से है ।	यह विवरण कंडला प्रभाग से संबंधित है ।
2	कंडला प्रभाग का वर्ष 2009-10 का यातायात 32.32 मिलियन टन माना गया । चूंकि, वर्ष अभी तक पूरा नहीं हुआ है , यह माना गया कि यह एक प्राक्कलित यातायात है । पोर्ट के परिशोधित बजट प्राक्कलन के अनुसार कंडला प्रभाग 34.40 एमटी (23.49 एमटी आयात, 10.66 एमटी निर्यात तथा 0.25 एमटी यानांतरण नौभार)। संभालेगा । कृपया आज की तारीख तक वास्तविक यातायात प्रस्तुत किया जाए और उसी के आधार पर अगले तीन वर्षों का प्राक्कलन उचित रूप से परिशोधित किया जाए ।	वर्ष 2009-10 के दौरान कंडला में संभाला गया वास्तविक यातायात दशनिवाला विवरण प्रस्तुत किया गया है । वर्ष 2009-10 के दौरान कंडला प्रभाग में 35.3 एमएमटी नौभार संभाला गया है । परिशोधित बजट प्राक्कलन यातायात के आधार पर वर्ष 2009-10 की आय मानी गई है और परिशोधित बजट प्राक्कलन यातायात के आँकड़ों तथा संभाले गए वास्तविक यातायात के बीच केवल छोटा-सा अंतर है । अतः अगले तीन वर्षों के लिए प्राक्कलन को परिशोधित करने की आवश्यकता नहीं है ।
3	वर्ष 2010-11 का यातायात 31.60 एमटी, प्राक्कलित किया गया है । गत वर्ष के वर्तमान प्राक्कलित संपूर्ण निष्पादन पर 2.23% कमी आई है । यातायात में कमी का मुख्य कारण अन्य पोर्ट के विशिष्ट नौभार (विदेशी) के न्यून प्राक्कलन होना है । कृपया इस प्रवर्ग के नौभार का न्यून निष्पादन के प्राक्कलित करने के कारण विश्लेषित किए जाएं ।	वर्ष 2009-10, के दौरान अन्य तरल नौभार का अभूतपूर्व आयात हुआ जिसमें सभी प्रकार के रसायन समाविष्ट हैं और उसके कारण अपरिष्कृत तेल संबंधी आयात शुल्क में कमी होना है जिसकी वजह से भारी आयात हुआ । वर्ष 2010-11 के निष्पादन प्राक्कलन को संतुलित आधार पर पूरा किया गया ।
4	वर्ष 2010-11 के प्राक्कलित निष्पादन पर वर्ष 2011-12 तथा 2012 -13 का प्रक्षेपण 4.43 % की वृद्धि के साथ 33.00 एमटी प्रतिवर्ष रहा । कृपया, स्पष्ट करें कि किस आधार पर इन सभी समीक्षाधीन वर्षों संबंधी यातायात प्रक्षेपण किए गए ।	वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 संबंधी यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 31.60 एमटी, 33.00 एमटी तथा 33.00 एमटी में कंडला के शुष्क, कंटेनर तथा तरल नौभार समाविष्ट हैं । वर्ष 2009-10 संबंधी शुष्क नौभार यातायात 21.00 एमटी. पर प्रक्षेपित किया गया । चूंकि वर्ष 2010-11, के दौरान कोई क्षमता वृद्धि नहीं हुई है शुष्क नौभार यातायात में कोई पर्याप्त वृद्धि नहीं हुई है अतः वर्ष 2010-11 के लिए सामान्य निष्पादन आँकड़े पर आधारित 21.50 एमटी प्राक्कलित किया गया । दो शुष्क नौभार घाटों के प्रत्याशित प्रारंभ के कारण वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान 23.00 एमटी निष्पादन प्रक्षेपित किया गया । वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 1.11 एमटी. के प्रक्षेपण की तुलना में वर्ष 2010-11 के

		दौरान अन्य तरल प्रवर्ग में 1 एमटी की कमी प्रत्याशित थी। अतः शुष्क नौभार में हल्की सी वृद्धि और तरल नौभार में कमी के परिणामस्वरूप यातायात निष्पादन के वर्ष 2010-11 तथा वर्ष 2012-13 के दौरान 31.60 एमटी के 33.00 एमटी रहा है।
5	वाड़ीनार में संभाला गया यातायात टैरिफ प्रस्ताव में कहीं भी नहीं दर्शाया गया है। तत्संबंधी कारण स्पष्ट नहीं है। पोर्ट के परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009 - 10 तथा बजट प्राक्कलन 2010-11 के अनुसार, वाड़ीनार में वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान 41.60 एमटी तथा 42.90 एमटी नौभार संभालने की संभावना है। पोर्ट से अनुरोध है कि वह वर्ष 2007-08 कंडला तथा वाड़ीनार दोनों ही जगहों पर संभाला गया मदवार यातायात दर्शानेवाले विवरण और बजट प्राक्कलन तथा मंत्रालय द्वारा नियत लक्ष्य के मद्देनजर वर्ष 2009-10 तथा 2012-13 के चार वर्षों के लिए प्रक्षेपण प्रस्तुत करें। ऐसा करते समय यह भी अनुरोध किया गया कि वह आधार स्पष्ट करें जिस पर आगामी वर्षों के लिए यातायात प्रक्षेपण किए गए हैं।	वर्ष 2007-08 में कंडला तथा वाड़ीनार दोनों ही जगहों पर संभाला गया मदवार यातायात और बजट प्राक्कलन तथा मंत्रालय द्वारा नियत लक्ष्य के मद्देनजर वर्ष 2009-10 तथा 2012-13 संबंधी प्रक्षेपण प्रस्तुत किए गए हैं। वाड़ीनार में 2012-13 कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2010 -11, 2011-12 और 2012- 13 के दौरान क्रमशः 47.60 एमटी, 50.70 एमटी तथा 50.70 एमटी संभालना प्रक्षेपित किया है। कंडला तथा वाड़ीनार के लिए कोई पृथक लक्ष्य आँकड़े नहीं रखे गए हैं और वाड़ीनार में कूड तथा पीओएल आँकड़ों का पीओएल शीर्ष के अधीन समाविष्ट किया गया है जिसमें वाड़ीनार तथा कंडला के यातायात समाविष्ट हैं।
6	टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.5.1 में जैसा नियत किया गया है यातायात प्रक्षेपण को 5 वर्ष/वार्षिक योजना और चालू/प्रत्याशित वृद्धि के अनुरूप होना चाहिए। यदि कोई अंतर है तो तत्संबंधी कारण स्पष्ट किए जाने चाहिए।	विभिन्न आगामी परियोजनाओं के कारण, पोर्ट की क्षमता और निष्पादन साल-दर साल बढ़ रही है। हालांकि क्षमता में यह वृद्धि पोर्ट के प्रत्याशित विकास से पूरी तरह अनुरूप नहीं हो सकती है परन्तु पोर्ट का यातायात प्रक्षेपण, विद्यमान क्षमता, नौभार निस्सारण, घाट अधिभोग स्तर, पोर्ट में आनेवाले जलयानों का पार्सल आकार अर्जित अतिरिक्त सुविधाएँ/अवसंरचना, विद्यमान सुविधाएँ/अवसंरचना और अन्य कई घटकों के विकास पर आधारित है। किन्तु, पोर्ट के उत्पादनों के आधार पर नौपरिवहन मंत्रालय अंततः प्रतिवर्ष पोर्ट के लिए यातायात प्रक्षेपण तथा क्षमता निश्चित करता है और मंत्रालय द्वारा पंचवर्षीय प्रक्षेपणों के मद्देनजर इसकी समीक्षा की जाती है। यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट आगामी वित्त वर्ष के लिए यातायात उत्पादन वार्षिक रूप से प्रक्षेपित करता है तथापि मंत्रालय द्वारा उसकी समीक्षा की जाती है तथा अंतिम रूप से निश्चित किया जाता है। पोर्ट का यातायात निष्पादन तथा नौभार मिश्रण भी आयात/निर्यात सीमाशुल्क विशेष योजना आदि से संबंधित सरकारी नीतियों तथा विनिर्णयों के अनुसार परिवर्तन होते रहते हैं।
7	प्रपत्र 2-क में कंटेनर यातायात टीईयू के शब्दों में प्रस्तुत किया गया है। नौभार की महत्वपूर्ण मदों में / अन्य पोर्ट के विशेष नौभारों में कंटेनर यातायात का कुल टनभार समाविष्ट है या नहीं यह स्पष्ट नहीं है।	प्रपत्र 2-क में कंटेनर यातायात टीईयू के शब्दों में प्रस्तुत किया गया है। यह स्पष्ट किया जाता है कि अन्य पोर्ट के विशेष नौभार प्रवर्ग के अधीन कंटेनर यातायात का कुल टनभार समाविष्ट किया गया है।
8	वर्ष 2007-08 तथा 2008- 09 में कंटेनर यातायात क्रमशः 1,65,724 टीईयू तथा 1,37,619 टीईयू रहा है। वर्ष 2009-10 हेतु कंटेनर यातायात 90,000 टीईयू प्राक्कलित है। गत वर्षों की तुलना में यातायात में 35% की कमी के कारण स्पष्ट किए जाएं। आगामी तीन वर्षों से संबंधित संपूर्ण निष्पादन क्रमशः 1,20,000 टीईयू, 1,50,000 टीईयू तथा 1,50,000 टीईयू प्रक्षेपित किए गए हैं। वर्ष 2009-10 से 2012-13 के कंटेनर यातायात के प्राक्कलन का आधार विस्तार दिए जाएं।	वर्ष 2009-10 के दौरान कंटेनर यातायात में कमी मुख्यतः भारतीय अर्थ व्यवस्था में सामान्य कमी को आरोप्य किया जा सकता है। वर्ष 2010-11 का संपूर्ण निष्पादन 1.20 लाख तक प्राक्कलित है। और आगे वर्ष 2011-12 के दौरान 1.50 लाख टीईयू अपेक्षित है और वर्ष 2012-13 के दौरान 1.80 लाख टीईयू तक पहुंचने की आशा है। कंडला पोर्ट तथा एबीजी के मध्य अनुज्ञप्ति करार में प्रति वर्ष 0.25 लाख टीईयू की वृद्धि परिकल्पित है। टर्मिनल की वर्तमान क्षमता 6.00 लाख टीईयू है। किन्तु, कम से कम वर्ष 2010-11 के दूसरे अर्ध भाग में कंटेनर ट्रेड व्यापार में प्रत्याशित विकास को देखते हुए

		में प्रत्याशित विकास को देखते हुए वर्ष 2010-11 में 1.20 यातायात का और आगामी दो वर्षों के लिए कम से कम 30000 टीईयू का पूर्वानुमान था ।
घ.	फार्मेट	
1	वर्ष 2012-13 के लिए पोर्ट द्वारा वर्ष 2007-08 से केवल कंडला प्रभाग से संबंधित लागत विवरण प्रस्तुत किए गए हैं । वर्ष 2007-08, 2008 -09 तथा 2009-10 के लिए विभिन्न क्रियाकलापों, और उप क्रियाकलापों, वार्षिक लेखे / परिशोधित बजट प्राक्कलन से आँकड़ों का विधिवत् समाशोधन के कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के संबंध में पृथक लागत विवरण तथा पोर्ट के संबंध में संपूर्ण रूप से प्रस्तुत किए जाएं । इसी प्रकार वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के विवरण भी प्रस्तुत किए जाएं और जिस आधार पर ऐसे विवरण तैयार किए गए हैं उनका विस्तृत ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएं ।	कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के विभिन्न क्रियाकलापों तथा उप क्रियाकलापों के संबंध में कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के लिए पृथक लागत विवरण पोर्ट के लिए संपूर्ण रूप से प्रस्तुत हैं । वर्ष 2007-08 से 2009-10 संबंधी वार्षिक लेखे/परिशोधित बजट प्राक्कलन से आँकड़ों का परिशोधन दर्शानेवाला विवरण भी प्रस्तुत है ।
2	कंडला में तरल नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप हेतु पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किए जाएं .	दिनांक 18 दिसंबर,2009 हमारे पत्र द्वारा तरल नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप संबंधी पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किया किया गया ।
3	जिस आधार पर कंडला और वाडीनार प्रभागों के लागत विवरण के वे ब्यौरे द्विभाजित किए गए हैं, उन्हें प्रस्तुत करें ।	चूंकि कंडला तथा वाडीनार प्रभाग के लिए पृथक लेखा अनुरक्षित है और कंडला तथा वाडीनार प्रभागों का पृथक कोडीकरण प्रचालित किया जा रहा है अतः आँकड़े कंडला तथा वाडीनार प्रभागों के लिए वास्तव में निर्धारित राशि पर आधारित हैं ।
4	पोर्ट का वर्ष 2009-10 का वास्तविक लेखा और परिशोधित बजट प्राक्कलन ही केवल उसके प्रस्ताव के साथ प्राप्त हुआ है । वर्ष 2007-08 तथा 2008- 09 के संबंध में वार्षिक लेखा तथा बजट प्राक्कलन प्रस्तुत किए जाएं ।	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 का वार्षिक लेखा प्रस्तुत है ।
5	अंतिम सामान्य परिशोधन के समय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्राक्कलित आय, व्यय तथा नियोजित पूंजी में अंतर दर्शानेवाला विवरण प्रस्तुत किए जाएं । इन तीन वर्षों के वास्तविक आँकड़ों की तुलना में उस विवरण में कंडला तथा वाडीनार प्रभागों के ब्यौरे निहित हों । साथ ही अपेक्षित विश्लेषण करने के बाद यदि कोई अन्तर हो तो उसके कारण स्पष्ट किए जाएं ।	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए प्राक्कलित आय-व्यय तथा नियोजित पूंजी में अंतर का विवरण प्रस्तुत करें ।
6	अनुमत व्यय तथा अनुज्ञेय विवरणी हेतु लेखाकरण के पश्चात् अधिशेष/घाटा का परिमाणित करने के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के संबंध में निर्धारित प्रपत्र में एक लागत विवरण (दोनों ही प्रभागों से संबंधित) भी तैयार किया जाए । ये विवरण लागत फॉर्मेट के प्रपत्र-7 में प्रस्तुत किए जाएं ।	दिनांक 18 दिसंबर,2009 के हमारे पत्र द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए कंडला प्रभाग से संबंधित प्रपत्र-7 के निर्धारित फार्मेट में लागत विवरण भेजा गया है । वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वाडीनार प्रभाग के लिए लागत विवरण निर्धारित फार्मेट में प्रस्तुत है । वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखे को अंतिम रूप देने के बाद ही वर्ष 2009-10 के लिए फार्मेट में तैयार किए जा सकते हैं ।
7	वर्ष 2009-10 तथा अनुवर्ता तीन वर्षों के लिए टैरिफ प्रस्ताव की पण्य-वार वार्षिक वित्तीय विविक्षा प्रस्तुत की जाए ।	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान उत्पादित की जानेवाली प्रत्याशित अतिरिक्त आय निम्नवत् है :- 2010 -11 रू. 171.50 करोड़ 2011-12 रू. 156.54 करोड़ 2011-13 रू. 152.65 करोड़
8	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान एम.ओ.यू. की एक प्रति अग्रेषित की जाए ।	वर्ष 2010- 11 के लिए मंत्रालय के साथ किए गए एमओयू की एक प्रति प्रस्तुत की गई है ।

ड.	आय													
1	प्राक्कलन आय का विस्तृत परिकलन विशिष्ट टैरिफ मदों का ध्यान रखते हुए विधिवत् प्रस्तुत किया जाए।	प्राक्कलन आय के विस्तृत परिकलन पर जानकारी प्रस्तुत की गई है।												
2	कृपया गत तीन वर्षों के लिए नौभार तथा कन्टेनरों के ठहराव काल का विश्लेषण प्रस्तुत करें। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय प्राक्कलित करने के लिए ध्यान में रखा गया ऐसा ठहरावकाल भी विनिर्दिष्ट करें।	<p>वर्ष 2007-08 के लिए औसत ठहराव काल नीचे विनिर्दिष्ट किए अनुसार हैं :-</p> <p style="text-align: right;">दिनों में</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>आयात</th> <th>निर्यात</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कंटेनर</td> <td>5.00</td> <td>6.00</td> </tr> <tr> <td>शुष्क बल्क</td> <td>13.1</td> <td>13.8</td> </tr> <tr> <td>ब्रेक - बल्क</td> <td>13.0</td> <td>11.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क हेतु औसत ठहरावकाल के संबंध में यह बताया जाता है कि चूंकि कंडला में नौभार के मिश्रण और उसकी संवृद्धि प्रवृत्ति तथा उसका ठहरावकाल लगभग स्थिर रहता है अतः 2007-08 के लिए किया गया विश्लेषण 2012-13 तक के अनुवर्ती वर्षों के लिए भी वैध माना जा सकता है।</p> <p>विलंब शुल्क तथा भंडारण आय के परिकलनों को पोर्ट पर बल्क तथा ब्रेक बल्क नौभारों के भंडारण से संबंधित कुछ व्यावहारिक संप्रेक्षणों पर आधारित माना गया है। ऐसे नौभारों के लिए औसत ठहरावकाल को उनके विलंब शुल्क तथा भंडारण आय को परिकलित करने के लिए नहीं माना गया है।</p>		आयात	निर्यात	कंटेनर	5.00	6.00	शुष्क बल्क	13.1	13.8	ब्रेक - बल्क	13.0	11.3
	आयात	निर्यात												
कंटेनर	5.00	6.00												
शुष्क बल्क	13.1	13.8												
ब्रेक - बल्क	13.0	11.3												
3	डॉलर मूल्यांकित आय के परिकलन के लिए पोर्ट द्वारा 1 यूएस डॉलर का विदेशी विनिमय=रु.48 माना गया है। आय के प्राक्कलन का टैरिफ मार्गदर्शिकाएँ के खण्ड 2.5.1 में प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया जाए। यदि विदेशी विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय, यदि कोई हो तो, उसका भी प्राक्कलन आय विवरण में किया जाएगा और उसे आय विवरण में शामिल किया जाएगा।	प्रस्ताव तैयार करते समय पर यूएस डॉलर की विनिमय दर रु. 48.00 थी। उसका डॉलर मूल्यांकित आय के लिए विचार किया गया।												
4	फार्म 9 में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कहा है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान रॉयल्टी /राजस्व शेयर के रूप में रु.1819 लाख,रु. 2121 लाख और रु.1591 लाख प्राप्त हुए। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रतिवर्ष रॉयल्टी के रूप में रु.1709 लाख प्राप्त किए जाने का भी पोर्ट का अनुमान है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रदत्त बीओटी संविदाओं से प्राप्त आय का प्रतिपादन स्पष्ट नहीं है। इस प्रकार प्राप्त वसूली योग्य आय का विभिन्न शीर्षों के अधीन (यथारॉयल्टी / राजस्व शेयर पट्टा किराया, अद्यतन आदि) अलग विवरण प्रस्तुत किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि इस खाते में प्राप्त आय को किस शीर्ष के अधीन लागत विवरण में शामिल किया गया है इसे स्पष्ट करें। इस संबंध में कृपया टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.8.3. का संदर्भ ग्रहण करें।	फार्म -9 में दर्शाई गई आय केवल रॉयल्टी/राजस्व शेयर की है और उसे लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है। आगे, पट्टा किराया आय संबंधित आय कोड के अधीन जमा की जा रही है।												

5	चूंकि कंटेनर यातायात को यातायात प्रक्षेपण के अधीन शामिल किया गया है इसलिए फार्म-2-ख में इससे कोई आय प्राक्कलित नहीं की है । यह माना जा रहा है कि कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए बीओटी छूट प्रदान के कारण शून्य आय गिनी जाए ।	हॉ ,कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए बीओटी छूट दिए जाने के कारण शून्य आय मानी जा रही है ।										
6	वर्ष 2009-10 के लिए नौभार पर विलंब /भंडारण प्रभार / अनुज्ञप्ति शुल्क /भूमि किराये जिसमें लौह अयस्क, कोयला पीओएल और उर्वरक को छोड़कर 21.12 करोड़ प्राक्कलित किए गए । वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 21.22 प्रक्षिप्त की गई है । वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 दोनों के लिए रू.16.47 करोड़ वार्षिक आय प्राक्कलित की गई है । कृपया आने वाले दो वर्षों के लिए विलंब आय 23% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं ।	विलंब भंडारण प्रभार और अनुज्ञप्ति शुल्क के पण्यवार ब्यौरे अलग से नहीं रखे गए हैं । यातायात के आधार पर उन्हें संबंधित पण्यों में संविभाजित किया गया है । वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया गया है और तदनुसार इन वर्षों के लिए परिशोधित आय का आकलन किया गया है । विलंब/भंडारण प्रभार /अनुज्ञप्ति शुल्क से कुल आय का वार्षिक प्राक्कलन निम्नवत् है :- <table border="1" data-bbox="911 645 1289 913"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>आय (रू. लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009- 10</td> <td>2537.11</td> </tr> <tr> <td>2010 - 11</td> <td>2559.58</td> </tr> <tr> <td>2011 - 12</td> <td>2614.86</td> </tr> <tr> <td>2012 - 13</td> <td>2683.41</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	आय (रू. लाखों में)	2009- 10	2537.11	2010 - 11	2559.58	2011 - 12	2614.86	2012 - 13	2683.41
वर्ष	आय (रू. लाखों में)											
2009- 10	2537.11											
2010 - 11	2559.58											
2011 - 12	2614.86											
2012 - 13	2683.41											
7	वर्ष 2009-10 के लिए भांडागार संबंधी आय रू.28.53 करोड़ प्राक्कलित की गई है । वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 32.13 करोड़ प्रक्षिप्त की गई है । वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों के लिए यह आय रू. 27.71 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई है । कृपया दो वर्षों के लिए भांडागार संबंधी आय 14% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं ।	चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है. अतः इन दोनों वर्षों के लिए अन्य नौभार से भरणघाट आय क्रमशः 37.16 करोड़ और रू.37.89 करोड़ प्राक्कलित की गई ।										
8	वर्ष 2009-10 के लिए माल गोदाम,आय रू. 3.10 करोड़ प्राक्कलित की गई । वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 3.16 करोड़ प्रक्षिप्त की गई है । वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों वर्षों के लिए यह आय 2.27 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई । अगले दो वर्षों के लिए माल गोदाम आय 28% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण कृपया स्पष्ट किए जाएं ।	चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है । अतः इन दोनों वर्षों के लिए भांडागार संबंधी आय क्रमशः रू.3.29 और 3.43 करोड़ प्राक्कलित की गई है ।										
9	वर्ष 2009-10 के लिए विदेशगामी जलयानों से घाट किराये से आय रू.32.67 करोड़ प्राक्कलित की गई । वर्ष 2010-11 और वर्ष 2012-13 दोनों के लिए यह आय 23.01 करोड़ प्रति वर्ष प्राक्कलित की गई । घाट किराये से आय 34 % कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं ।	चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है । तदनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए जलयान संबंधी प्रभार भी परिशोधित किए गए हैं । वर्ष 2009 -10 के लिए विदेशगामी जलयानों से घाट किराये से आय रू.32.67 करोड़ प्राक्कलित की गई । वर्ष 2010-11 के लिए यह आय रू. 33.94 करोड़ प्रक्षिप्त की गई और अब वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यह आय रू.32.47 करोड़ और रू. 33.31 करोड़ प्राक्कलित की गई है । आगे, बजट प्राक्कलन के समय (अर्थात् परिशोधित प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11) के लिए विनिमय दर 1र = रू. 48/- पर विचार किया गया । तथापि, अब वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए आय का प्राक्कलन वर्तमान विनिमय दर 1र = रू. 46.13/- पर विचार किया गया है । अतः विनिमय दर में गिरावट के कारण विदेशगामी जलयानों से घाट किराया आय में वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 और 2012-13 में कमी हुई										

		<p>है।</p> <p>चूंकि 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण, जो कि परिशोधित यातायात प्रक्षेपण पर आधारित है, परिशोधित किया जा चुका है, विनिर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार लागत विवरण भी परिशोधित किए जा चुके हैं। तदनुसार परिशोधित फार्म 2-क, फार्म 2-ख, फार्म 3-क, फार्म 5-क (i) (ii) (iii) (iv) फार्म 5-ख, (i) (ii) (iii) (iv) फार्म 5-ग, फार्म 5-घ, फार्म 3-क (कंडला + वाडीनार) इसके साथ संलग्न हैं।</p> <p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक भरणाघाट आय का परिकलन किया जा चुका है।</p> <p>जलयान संबंधित आय जैसे घाट किराया, पोर्ट देयताएँ और पोतचालन का वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिकलन किया जा चुका है।</p>								
10	<p>वर्ष 2010-11 के लिए शुष्क गोदीकरण आय रू. 90 लाख प्राक्कलित की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों के लिए यह आय प्रतिवर्ष 108 लाख प्राक्कलित की गई है। दोनों वर्षों में आय में हुई 20% की बढ़ोतरी के कारण सूचित किए जाएं।</p>	<p>लेखाकरण वर्ष 2009-10 और 2010-11 में शुष्क गोदी में विशेष मरम्मत जैसे खोखली पार्श्व भित्ति का इस्पाती नवीकरण और रेत - विस्फोटन तथा खोखली पार्श्व भित्ति पर रंगाई की जा रही है। इस वर्ष विशेष मरम्मत में उपरी-डॉक पट्टिकाओं में इस्पाती नवीकरण और पाइप लाइन/उपरी पट्टियों का नवीकरण अपेक्षित है। अतः वर्ष 2010-11 के लिए राजस्व अर्जन में कमी आई है।</p>								
11	<p>फार्म 3-क में प्रस्तावित टैरिफ के अधीन पोर्ट ने रू. 410.25 लाख, रू. 430.77 लाख और रू. 452.30 लाख रेल आय प्राक्कलित की है। पोर्ट ने आवरण पत्र में यह कहा है कि वह रेल द्वारा संभाले गए नौभार के लिए प्रति टन 5 रू. मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए वसूले जाने का प्रस्ताव कर रहा है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को यह मालूम होना चाहिए कि यह प्राधिकरण पोर्ट ट्रस्टों के द्वारा रेलवे के लिए किए गए क्रियाकलापों के प्रभार नियत नहीं कर सकता और इसलिए दरें रेलवे बोर्ड द्वारा ही नियत की जा सकती हैं। किन्तु, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध है कि रेल द्वारा वहन किए गए नौभार के लिए प्रस्तावित प्रभार लिए जाने के लिए व्यवसायी को जो अतिरिक्त सुविधाएँ दे रहा है उसकी व्याख्या करें। पोर्ट से यह भी अनुरोध किया जाता है कि वह विधिक रूप से यह जाँच करें कि वह यदि रेल द्वारा नौभार वहन किए जाने के लिए कोई ऐसी अतिरिक्त सेवा दे रहा है, जो इस प्रकृति की है जहाँ प्राधिकरण को दरें संस्वीकृत करने का प्राधिकार है।</p>	<p>पोर्ट ने रेल तंत्र-जाल और पोर्ट क्षेत्र से संयोजन में बड़ी राशि निवेश की है। पोर्ट क्षेत्र के अंदर रेल तंत्र-जाल संयोजन के लिए सभी निवेश कंडला पोर्ट द्वारा किया गया है न कि रेलवे द्वारा।</p> <p>पूँजीगत लागत के अतिरिक्त पोर्ट क्षेत्र में रेल तंत्र-जालकी मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भी पोर्ट ही खर्च कर रहा है। निम्नलिखित आँकड़े पिछले तीन वर्षों के दौरान पोर्ट क्षेत्र में रेलवे पटरियों के अनुरक्षण पर हुआ व्यय दर्शाता है :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>रू. लाखों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>91.28</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>28.42</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>218.35</td> </tr> </tbody> </table> <p>चूंकि कंडला पोर्ट के क्षेत्र में विस्तृत रेल तंत्रजाल है इसलिए उस पर अनुरक्षण खर्च भी यथेष्ट रूप से बढ़ने का अनुमान है। इसी लिए रेल द्वारा नौभार निकासी कम है। यद्यपि हाल ही रेल द्वारा निकासी में विशेष नौभार जैसे उर्वरक में यथेष्ट वृद्धि हुई है जिससे की पोर्ट क्षेत्र के अंदर के रेल पटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण पर अतिरिक्त व्यय हुआ है।</p> <p>उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए पोर्ट ने 5 करोड़ रू. वसूलने का प्रस्ताव रखा है ताकि मरम्मत और अनुरक्षण लागत की पूर्ति हो सके।</p>	वर्ष	रू. लाखों में	2007-08	91.28	2008-09	28.42	2009-10	218.35
वर्ष	रू. लाखों में									
2007-08	91.28									
2008-09	28.42									
2009-10	218.35									
12	<p>वर्ष 2009-10 के लिए सम्पदा आय रू. 22.99 करोड़ तथा वर्ष 2010-11 के लिए 22.96 करोड़ प्राक्कलित की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यह आय रू. 23.42 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई है। चूंकि प्रति वर्ष लिए जाने वाले पट्टे किराये में 2% वार्षिक वृद्धि किए जाने का प्रावधान है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि</p>	<p>वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 2% की उपबंधित की गई सम्पदा आय रू. 23.42 करोड़ दर्शाई गई क्योंकि कुछ पट्टेधारकों की पट्टा अवधि समाप्त हो रही है और उनसे पट्टा किराया वसूल किए जाने की संभावना कम है।</p>								

	वह स्पष्ट करें कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दोनों वर्षों के लिए सम्पदा आय निरंतर रू. 23.42 करोड़ के आँकड़ों पर स्थिर रही ।	
13	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन "अन्य विविध आय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत किए जाएँ ।	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन "अन्य विविध आय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं ।
च	व्यय	
1	वर्ष 2008-09 के लिए कंडला प्रभाग का नौभार प्रहस्तन व्यय रू.3893.80 लाख था । वर्ष 2009-10 के लिए व्यय प्राक्कलित रू.4266.65 लाख था अतः इसमें 9.58 % की वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया जाए और सूचित किए जाए । वर्ष 2010-11 के लिए इस कारणवश रू.4779.88 लाख ,12.02 % की वृद्धि प्राक्कलित की गई । वस्तुतः कंडला प्रभाग में गत वर्ष से अधिक वर्ष 2010-11 में संभाले जानेवाले प्राक्कलित यातायात में 2.23 % (32.32 एमटी से 31.60 एमटी तक) की कमी हुई है । इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए साथ ही यह भी जानते हुए कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1. के अनुसार सभी पण्यों से संबंधित थोक मूल्य सूचक जो वर्तमान में 5.80% सूचित किया गया है उसके वर्तमान संचलन के संदर्भ में व्यय प्रक्षेपण में वृद्धि होनी चाहिए, कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नियत स्तर से अधिक ध्यान में रखी गई मूल्य वृद्धि ,खासकर वेतन लागत, ईंधन,भंडार सामग्री और मरम्मत तथा अनुरक्षण के संदर्भ में औचित्य प्रदान करने की आवश्यकता है ।	वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए ध्यान में रखा गया व्यय क्रमशः परिशोधित बजट प्राक्कलन और 2009-10 तथा बजट प्राक्कलन 2010-11 के आँकड़े हैं । वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 संबंधी व्यय क्रमशः 9.58% तथा 12.02% वृद्धि दर्शाता है जो मुख्यतः वेतन परिशोधन तथा ऊर्जा और ईंधन लागत में वृद्धि के कारण है । टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार, वर्ष 2011,12 तथा 2012-13 के व्यय प्रक्षेपण में वृद्धि 5.8% मानी गई है ।
2	वर्ष 2008-09 में पोर्ट एवं गोदी सुविधाओं के लिए कंडला प्रभाग में रू.12591.51 लाख व्यय हुआ । वर्ष 2009-10 के लिए रू.14676.97 लाख व्यय परिकलित किया गया जिसमें 16.56 % की वृद्धि हुई है तत्संबंधी कारणों को विश्लेषित किया जाए । इसकारण, वर्ष 2010-11 के लिए रू.15405.34 लाख के व्यय का प्राक्कलन किया गया इसमें गत वर्ष की अपेक्षा 12.02 % की वृद्धि हुई है । वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रू.17218.15 लाख और 18216.81 लाख प्रक्षेपण किया गया । उपर्युक्त उप पैरा 1 में उल्लिखित कारणों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक सभी तीन वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें ।	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए शामिल किए गए व्यय में क्रमशः बजट प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11 के आँकड़े दिए गए हैं । वर्ष 2009-10 और 2010-11 के व्यय में क्रमशः लगभग 16.56% और 12.02% की वृद्धि मुख्य रूप से वेतन परिशोधन और विद्युत, और निकर्षण में हुई वृद्धि के कारण हुई है । वर्ष 2011-12 के लिए किए गए प्रक्षेपण में भी व्यय में 11.76% की वृद्धि दर्शाई गई है । यह भी निकर्षण लागत में हुई भारी वृद्धि के प्राक्कलन के कारण हुई । वर्ष 2012-13 के लिए व्यय प्रक्षेपण टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार शामिल किया गया ।
3	वर्ष 2008-09 के लिए रेल क्रियाकलापों पर व्यय रू. 28.42 लाख है । वर्ष 2009-10 के लिए व्यय रू. 199.19 लाख प्राक्कलित किया गया, इसमें लगभग 600 % वृद्धि हुई है । छह गुणा वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया जाए और उन्हें सूचित किया जाए । वर्ष 2010-11 के लिए इस शीर्ष में रू.51.55 लाख का व्यय प्राक्कलित किया गया । वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रू. 54.54 लाख और 57.70 लाख प्रक्षेपण किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से	वर्ष 2008-09 में रेल क्रियाकलापों पर वास्तविक व्यय रू.28.42 लाख हुआ ।परिशोधित बजट प्राक्कलन तथा बजट प्राक्कलन के अनुसार वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः रू.199.19 लाख और रू.51.55 लाख व्यय प्राक्कलित किया गया । टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 का व्यय परिकलित किया गया है । वर्ष 2009-10 परिशोधित बजट प्राक्कलन और बजट प्राक्कलन वर्ष 2010-11 के लिए शामिल किए गए व्यय ब्यौरे निम्नवत् हैं :-

	<p>अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक सभी के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।</p>	रु. लाखों में																			
		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">क्र. सं.</th> <th style="width: 65%;">कार्य का नाम</th> <th style="width: 15%;">परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10</th> <th style="width: 15%;">बजट प्राक्कलन वर्ष 2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>नौभार जेटी क्षेत्र में रेलवे पटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण।</td> <td>40.19</td> <td>36.55</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>समुद्री अभारण गोदाम के सामने पटरी सं.10 की रेलवे पार्श्विकाओं की विशेष मरम्मत.</td> <td>157.00</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>नौभार जेटी क्षेत्र के अन्दर 7 से 12 की पार्श्विकाओं में रेलवे पटरी की विशेष मरम्मत.</td> <td>2.00</td> <td>5.00</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10	बजट प्राक्कलन वर्ष 2010-11	1	नौभार जेटी क्षेत्र में रेलवे पटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण।	40.19	36.55	2	समुद्री अभारण गोदाम के सामने पटरी सं.10 की रेलवे पार्श्विकाओं की विशेष मरम्मत.	157.00	10.00	3	नौभार जेटी क्षेत्र के अन्दर 7 से 12 की पार्श्विकाओं में रेलवे पटरी की विशेष मरम्मत.	2.00	5.00			
क्र. सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10	बजट प्राक्कलन वर्ष 2010-11																		
1	नौभार जेटी क्षेत्र में रेलवे पटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण।	40.19	36.55																		
2	समुद्री अभारण गोदाम के सामने पटरी सं.10 की रेलवे पार्श्विकाओं की विशेष मरम्मत.	157.00	10.00																		
3	नौभार जेटी क्षेत्र के अन्दर 7 से 12 की पार्श्विकाओं में रेलवे पटरी की विशेष मरम्मत.	2.00	5.00																		
4	<p>वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रिया कलापों हेतु रु. 2313.56 लाख व्यय सूचित किया गया। यहाँ वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 में व्यय में 65.57 % की वृद्धि हुई है। वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु.1856.73 लाख, रु. 2098.27 लाख, 2219.97 लाख और रु. 2348.73 लाख व्यय के लिए प्रक्षिप्त किए गए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीनों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रियाकलापों हेतु रु. 2313.56 लाख वास्तविक व्यय हुआ। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के परिशोधित बजट प्राक्कलन के अनुरूप वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए प्रक्षेपण किया गया।</p>																			
5	<p>वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रियाकलापों हेतु रु.2313.56 लाख सूचित किया गया। यहाँ वर्ष 2007-8 की तुलना में 2008-09 के दौरान व्यय में लगभग 65.57 % की वृद्धि हुई है। वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए इस शीर्ष में क्रमशः रु. 1856.73 लाख, रु. 2098.27 लाख, 2219.97 लाख प्रक्षिप्त किए गए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीन वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के लिए प्रबंधन और सामान्य प्रशासन पर रु. 5439.06 लाख वास्तविक व्यय हुआ। वर्ष 2009-10 के लिए रु.6671.93 लाख और वर्ष 2010-11 के लिए रु.6623.21 लाख क्रमशः परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11 के लिए व्यय किया गया। यह सही है कि वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 22.67% की वृद्धि हुई है। यह वृद्धि मुख्य रूप से वेतन परिशोधन और पेंशनधारकों के लिए लागू की गई नई चिकित्सा योजना के कारण हुई। वर्ष 2011-12 और 2012-13 का प्रक्षेपण मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार किया गया।</p>																			
6	<p>कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्राक्कलित पेंशन और उपदान वार्षिक पेंशन और उपदान अंशदान को घोषित करता है और वह वर्ष के दौरान वास्तविक प्राक्कलित संवितरण / वास्तविक मूल्यांकन पर आधारित है। यदि वह वार्षिक अंशदान को घोषित करता है तो कृपया वास्तविक मूल्यांकन की प्रति प्रस्तुत करें।</p>	<p>वास्तविक मूल्यांकन प्रति वर्ष किया जाता है और संबंधित पेंशन और उपदान निधि में अंशदान दिया जाता है। पेंशन और उपदान का भुगतान इसी निधि से किया जाता है। वास्तविक मूल्यांकन से संबंधित पेंशन और उपदान निधि संबंधी वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 की प्रति प्रस्तुत है।</p>																			
7	<p>वर्ष 2009-10 के बजट प्राक्कलन में विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के मद्दे रु. 50 लाख का प्रावधान है। कृपया पुष्टि करें कि एक बार खर्च जैसे वेतन / पेंशन बकाया, स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना प्रतिपूर्ति आदि यातायात परिशोधन की लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाएगा।</p>	<p>इस बात की पुष्टि की जाती है कि एकबारगी खर्च जैसे वेतन /पेंशन बकाया, स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना प्रतिपूर्ति, आदि यातायात परिशोधन की लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाएगा।</p>																			
8	<p>वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त और विविध व्यय के अधीन "अन्य विविध व्यय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आँकड़ें प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<p>वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त और विविध व्यय के अधीन "अन्य विविध व्यय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आँकड़ें प्रस्तुत किए गए हैं।</p>																			

9	मुख्य क्रिया-कलापों / उप क्रिया कलापों के वित्त और विविध आय, वित्त और विविध व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्षों के विभाजन के आधार प्रस्तुत करें। साथ ही इस बात की भी पुष्टि करें कि क्या यह परिशोधित लागत फार्मेट के फार्म 5-क में दिए सामान्य अनुदेशों के अनुरूप है। यदि नहीं तो अन्तर के कारण बताएं जाएं।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि परिशोधित लागत फार्मेट के फार्म-5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों का पालन किया गया है।												
10	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 द्वारा पोर्ट ने विविध व्यय के अधीन ₹.610 लाख और ₹. 2112 लाख "सहायता अनुदान" के मद्दे दर्शाया गया है। इस व्यय की प्रकृति स्पष्ट की जाए।	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 और 2010-11 के बजट प्राक्कलन में शामिल सहायता अनुदान निम्नवत् हैं :- रू. लाखों में <table border="1" data-bbox="916 573 1484 824"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>कार्य का नाम</th> <th>परिशोधित बजट प्राक्कलन</th> <th>बजट प्राक्कलन 2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>वीटीएमएस की आपूर्ति</td> <td>400</td> <td>2112</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना</td> <td>210</td> <td>---</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन 2010-11	1	वीटीएमएस की आपूर्ति	400	2112	2	नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना	210	---
क्र.सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन 2010-11											
1	वीटीएमएस की आपूर्ति	400	2112											
2	नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना	210	---											
11	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 के अनुसार ₹.31 लाख अनुषंगी हितलाभ कर के मद्दे उपलब्ध कराए गए हैं। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खण्ड 2.9.1 अनुषंगी हितलाभ कर को अनुभव के रूप में शामिल करने से निषेध करता है।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.9.1 के अनुसार टैरिफ परिशोधन की लागत विवरण में अनुषंगी हित कर लाभ शामिल नहीं किया गया है।												
ज	नियोजित पूंजी													
1	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के अनुसार क्रमशः 4714.41 लाख और ₹.5052.56 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़ी गई है। पोर्ट के वार्षिक लेखे के अनुसार इन दोनों वर्षों के दौरान सकल ब्लॉक में परिवर्धन ₹.4910.53 लाख और ₹. 3572.75 लाख रहा। कृपया समाधान करें।	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार पोर्ट ने कंडला प्रभाग में क्रमशः ₹.4714.41 लाख और ₹.5052.56 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़ी हैं जबकि पोर्ट के वार्षिक लेखे में वाडीनार प्रभाग सहित सकल ब्लॉक में परिवर्धन एक साथ दर्शाया है।												
2	पोर्ट ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹. 3977.77 लाख, ₹.1819.50 लाख और ₹.4194.07 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़ें जाने का प्रस्ताव रखा है। इस प्रकार के निवेश करने के लिए परियोजना/साध्यता रिपोर्ट के ब्यौरे जिनके आधार पर निर्णय लिए गए और उन रिपोर्ट पर की गई संस्तुति का सार अवलोकन हेतु प्रस्तुत किया जाए। कृपया प्रस्तावित परियोजना की वर्तमान कार्य स्थिति बताई जाए, जिन पर नियोजित पूंजीगत के लिए विचार किया शामिल है।	परियोजना के विवरण प्रस्तुत किए गए हैं।												
3	इकाई परिचालन लागत में यदि कोई कमी हो तो अतिरिक्त यातायात / व्यापार प्रक्षेपण टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.6.3 के द्वारा सकल खंड में प्रस्तावित परिवर्धन में से प्रत्येक के मद्दे परिचालनात्मक कुशलता में सुधार सूचित किए जाएं।	विविध परियोजनाएँ जैसे घाटों का निर्माण भूमि, गोदामों, क्रेनों का विकास, सरणी आदि के निकर्षण पर कार्यवाई की गई है। अतः स्थिति से निबटने के लिए कुशलता बढ़ाने के उपाय किए गए हैं न कि प्रतिलोमतः अर्थात् नौभार आकर्षित करने के लिए कुशलता बढ़ाना। पोर्ट द्वारा अवसंरचना के परिवर्धन के अलावा विभिन्न उपाय जैसे प्रायवेट लोगों द्वारा अपने नौभार, भंडारण स्थल का अधिकतम उपयोगिता रूकावट रहित नौभार का सुगम संचलन, घाटों पर लगाने और भंडारण नीतियों, रात्रि संचलन आदि का गठन हेतु तुलासेतु, थैलाबंद संयंत्र और नौभार प्रहस्तन उपस्करों की अनुमति दी गई है।												

		उपरोक्त ध्यान में रखते हुए विकसित प्रत्येक परिसंपत्ति अथवा किए गए प्रत्येक उपाय द्वारा उपार्जित परिचालनात्मक कुशलता को परिमाणित करना कठिन होगा ।
4	कृपया यह संपुष्टि करें कि शुद्ध ब्लॉक में केवल ऐसी ही परिसंपत्तियाँ समाविष्ट की गई हैं जो पूर्णतया प्रारंभ की जा चुकी है और उपयोग में लाई जा रही है और ऐसी परिसंपत्तियाँ जो निपटाई जा चुकी है अथवा बन्द की जा चुकी है उन्हें शुद्ध ब्लॉक से हटा दी गई हैं ।	यह संपुष्टि की जाती है कि शुद्ध खंड में ऐसी ही परिसंपत्तियाँ समाविष्ट की गई हैं जो पूरी तरह प्रारंभ की जा चुकी है और जो परिसंपत्तियाँ निपटाई जा चुकी है अथवा बन्द की जा चुकी है वे शुद्ध खंड से हटा दी गई है ।
5	कृपया संपुष्टि करें कि क्या टैरिफ मार्गदर्शिका के खंड 2.7.1 अर्थात् कंपनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए सुव्यवस्थित क्रम के अनुसार मूल्यहास संगणित किया गया ।	हां, परिसंपत्तियों की जीवनावधि के आधार पर सुव्यवस्थित क्रम में मूल्यहास संगणित किए गए हैं । किन्तु, परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा यथा नियत जीवन मानक अपनाए गए हैं ।
6	यह देखा गया है कि कार्यचालन पूंजी संगणित करते समय टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमा के अनुसार विविध देनदार, भंडार सामग्री तालिका और नकद तथा बैंक में शेष राशि का ध्यान नहीं रखा गया है ।	वर्ष 2008-09 के लिए कार्यचालन पूंजी का परिकलन टैम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुसार और प्रपत्र 4.क विहित फार्मेट के अनुसार किया गया है और कार्यचालन पूंजी के आँकड़े नकारात्मक आए । अतः पूंजीगत आधार के निर्धारण के लिए कार्य चालन को शून्य के रूप में लिया गया है ।
7	प्रपत्र 4-क में ₹.67311 लाख में सकल खंड ध्यान में रखा गया है । इस वर्ष के लिए ₹. 11917 लाख का नकारात्मक कार्यचालन पूंजी प्राप्त की है । बावजूद इसके कि वर्ष 2008-09 के लिए नियोजित पूंजी 68306.48 लाख गिनी गई है । वर्ष 2008-09 से 2012-13, तक के वर्षों के लिए सकल खंड 68392 लाख, 69078 लाख, 67877 लाख और 71385 लाख. लाख माना गया है । यद्यपि इन सभी वर्षों के लिए कार्यचालन पूंजी शून्य दर्शायी गई है, नियोजित पूंजी ₹.70085 लाख, 70720.30 लाख, ₹. 69104.09 लाख और ₹. 69711.64 लाख गिनी गई है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से कार्यचालन पूंजी और नियोजित पूंजी प्राप्त करने में उत्पन्न सुस्पष्ट त्रुटि परिशोधित करने का अनुरोध किया गया है । पोर्ट को एक ऐसा परिशोधित प्रपत्र 4-क प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया है जिसमें विभिन्न क्रियाकलापों तथा उप क्रियाकलापों के लिए प्रति वर्ष ध्यान में रखी जानेवाली नियोजित पूंजी से विशिष्ट नियोजित पूंजी मेल खाती है ।	पूंजीगत आधार के परिनिर्धारण हेतु कार्यचालन पूंजी शून्य के रूप में ली गई है । अतः प्रपत्र 4-क के अनुसार नियोजित पूंजी का परिकलन ठीक है ।
8	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 6.35% पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ध्यान में रखा गया है । वर्ष 2009-10 के लिए लागू दर 7.40 % है ।	टैम्प ने उसके पत्र संख्या टैम्प/27/2005-मिस. दिनांक 15 मई, 2007, 13 जूलाई, 2008 तथा 30 जून, 2009 द्वारा सूचित किया कि क्रमशः वित्त वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 में विनिर्णित किए जाने वाले पत्तनों तथा उसमें कार्यरत प्रायवेट टर्मिनलों के टैरिफ मामले के लिए अधिकतम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16% नियत किया गया है । किन्तु, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूंजी प्रतिलाभ के रूप में ध्यान में रखी गई दरों के संबंध में कुछ भी उल्लेख नहीं है । तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने टैम्प की दिनांक 31 मार्च, 2005 की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35% की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ माना है ।

		व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर रू.6.35%,7.40% के बजाय 6.35 नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रखे जाने का प्रभाव गौण होगा । अतः लागत विश्लेषण में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है ।
9	नियोजित पूंजी का संविभाजन अर्थात् विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में शुद्ध नियत परिसंपत्ति तथा कार्यचालन पूंजी का आधार सूचित किए जाएं ।	नियोजित पूंजी में शुद्ध परिसंपत्ति कार्यचालन पूंजी समाविष्ट है । सुसंगत परिसंपत्तियों को सुसंगत क्रियाकलाप में बांटा गया है । पूंजीगत आधार के परिनिर्धारण हेतु कार्यचालन पूंजी शून्य के रूप में ली गई है ।
10	बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई और उनके नियंत्रणाधीन परिसंपत्तियों को लागत विवरणों में समाविष्ट नहीं किया जाए । कृपया इस स्थिति की पुष्टि की जाए ।	यह संपुष्टि की जाती है कि बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई और उनके नियंत्रणाधीन परिसंपत्तियों को लागत विवरणों में समाविष्ट नहीं किया गया है । हालांकि 11 तथा 12 नौभार घाट बीओटी प्रचालकों को सौंपे गए हैं तथापि लागत विवरण में उन्हें समाविष्ट किया गया है क्योंकि जलयान संबंधी प्रभार की वसूली कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की जाती है ।
11	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8.3 में यथा विहित यह सूचित करने का अनुरोध किया गया कि क्या उसने निलंब लेख-लेखा खोला है और लेख में अब तक प्राप्त समस्त रायल्टी/राजस्व जमा किए हैं । उपार्जित रायल्टी की पोर्ट अवसंरचना निर्मित करने हेतु उपयोग संबंधी ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं ।	एक निलंब लेख-लेखा खोला गया है और निलंब लेख लेखे में रायल्टी/राजस्व शेष जमा किए जा रहे हैं और निलंब लेख लेखे की राशि का सोगल सरणी के 12.8 मीटर से 13.5 मीटर तक डुबाव तक गहरा करने की योजना के लिए उपयोग किया जा रहा है । इस योजना पर वर्ष 2008-09 के दौरान रू. 1310.02 लाख तथा वर्ष 2009-10 के दौरान रू. 950.00 लाख का उपयोग किया गया है ।
12	पोर्ट टैरिफ के सामान्य परिशोधन की अंतिम कार्यवाहियों में नुकसान मरम्मत की लागत की वसूली और प्रतिस्थापन की लागत की वसूली संबंधी सोपाधिकताओं को मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.14 के अनुरूप दूसरे शब्दों में व्यक्त करने का मामला उठा । तब पोर्ट ने बताया कि परिसंपत्तियों का बीमा संबंधी मामला विचाराधीन है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह बताने का अनुरोध किया गया कि मामले की स्थिति कैसी है ।	परिसंपत्तियों का बीमा संबंधी मामला अभी तक विचाराधीन है ।
ज	दरों का मान	
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विद्यमान टैरिफ पर 50% तथा 300 % के मध्य वृद्धि का दायरा मानते हुए अपना प्रस्ताव बनाया है । उपयोक्ताओं को दिए जाने हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएँ/सुविधाएँ और इस उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत होनेवाले उत्पादकता विकास के लाभ को सूचीबद्ध किया जाए ।	वर्ष 2010-11,2011-12 तथा 2012-13 के लिए कंडला प्रभाग संबंधी प्रक्षेपित औसत घाटे की रू. 216 करोड़ है । वाड़ीनार से रू. 58 करोड़ के अधिशेष को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त राजस्व उत्पादन लगभग रू.158 करोड़ होगा । गत दो वर्षों के दौरान रू.144.91 करोड़ की राशि तक पूंजीगत व्यय किया गया है और आगामी तीन वर्षों में रू. 150.43 करोड़ के व्यय करना प्रस्तावित है । निकर्षण के मद्दे पर्याप्त व्यय परिकल्पित है । वेतन परिशोधन के कारण वेतन तथा मजदूरी लागत में 20% - 25% तक वृद्धि होगी । उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए 50% और 300% के मध्य दर की वृद्धि का स्तर प्रस्तावित है ।
2	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से ऐसे प्रभारों की प्रयुक्ति को शासित करनेवाली सोपाधिकताओं सहित प्रारूप दरों का मान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया ।	प्रारूप दरों का मान प्रस्तुत है ।

3	<p>यह बताते हुए कि पोर्ट ने 1 से 6 घाट तक अवसंरचना मजबूत की है और साथ ही चल हार्बर क्रेन की अधिप्राप्ति की है, घाट भाड़ा प्रभारों में 90% तक वृद्धि किया जाना प्रस्तावित है। सभी घाटों के लिए 90% तक प्रभार बढ़ाने को मूलाधार का औचित्य दिए जाएं। यदि कुछ घाटों पर सुविधाएँ विकसित सुधारी गई हैं तो ऐसे घाटों के लिए पृथक दर विहित करना सही होगा।</p>	<p>जहाँ तक कंडला पोर्ट ट्रस्ट का संबंध है सभी घाट 2 किलो मीटर (लगभग) की सीधी रेखा में है और सभी घाटों का उपयोग सभी प्रकार के नौभारों को संभालने के लिए किया जाता है। अतः कंडला पोर्ट के मामले में सभी घाटों के लिए एकरूप घाट भाड़ा प्रभार बनाए गए हैं।</p> <p>इन सभी घाटों को केवल क्रेन घाट और गैर-क्रेन घाट के रूप में वर्गीकृत किया गया है और प्रस्तावित दरों के मान में गैर-क्रेन घाट हेतु छूट की सुविधा सहित ऐसा वर्गीकरण विद्यमान है।</p> <p>चूंकि व्यापार द्वारा वर्तमान पद्धति स्वीकृत है अतः यह महसूस किया जाता है कि वर्तमान पद्धति जारी रखी जाए।</p>
4	<p>टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खंड 6.5.1. सदृश सेवाएं / सुविधाओं से युक्त घाटों के समूह के लिए विशेष घाट भाड़ा प्रभार नियत करता है जिसमें नहीं दी जानेवाली सेवाओं और सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए छूट भी है। प्राधिकरण ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को पहले ही परामर्श दिया था कि दिनांक 15 मई, 2007 के आदेश के पैराग्राफ 11(xxviii) (क) द्वारा इन अनुबंधों का अनुपालन किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करें कि प्रस्तुत किए जानेवाला प्रारूप दरों के मान में इस परामर्श को संबोधित करेगा।</p>	<p>कृपया उक्त (3) का उत्तर देखिए।</p>
5	<p>यदि कोई जलयान निस्सारण अथवा बैलास्ट कार्य पूरा होने के बाद निस्सारण अथवा बैलास्ट कार्य पूरा होने के 4 घंटों के अंदर रवाना होने के लिए पायलट को नहीं बुलाता है तो पोर्ट ने सामान्य दरों से पांच गुना अधिक दर पर अतिरिक्त घाट भाड़ा प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव जलयानों के अधिक ठहराव पर नियंत्रण रखने हेतु किया गया दीखता है। जिस आधार पर सामान्य दर से 5 गुना अधिक ग्रहण का शास्तिक प्रावधान किया गया है, उसे स्पष्ट किया जाए यदि ऐसा शास्तिक खण्ड प्रस्तुत किया जाता है तो अगले तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाला राजस्व परिकलित किया जाए।</p>	<p>महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 115 में एक ऐसा प्रावधान है जो बताता है कि दरों से टालम टोल करने पर उद्धृत प्रभारों की राशि से दस गुना शास्ति लगाई जा सकती है। इस आधार पर कंडला पोर्ट के घाट पर जलयानों के अधिक ठहराव रोकने हेतु 5 गुना घाट भाड़ा समुचित शास्ति है। इससे कोई राजस्व उत्पन्न होना प्रत्याशित नहीं है क्योंकि यह सिर्फ एक निवारक के रूप में कार्य करेगा।</p>
6	<p>कृपया पुष्ट करें कि क्या संशोधित टैरिफ मार्गदर्शिका के खंड 4.2.2. में यथानिर्धारित प्रहस्तन लागत के आधार पर भरणघाट प्रभार प्रस्तावित किया गया है तथा नौभार प्रहस्तन भंडारण के समय अपेक्षित सावधानी बरती जा रही है।</p>	<p>भरणघाट प्रभार प्रहस्तन लागत के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, पोर्ट के लिए यह अनिवार्य है कि वह उच्चतर स्थायी लागत तथा निम्नतर नियंत्रणयोग्य लागत सहित एक ऐसी नीति अपनाए कि पोर्ट के लिए राजस्व उत्पन्न हो पोर्ट, प्रतिस्पद्धा में बना रहे और अत्यधिक throughput मिले। कंडला पोर्ट में लागत संबंधी कारकों पर विचार करते समय तथा भरणघाट प्रभार तैयार करते समय तथा भरणघाट प्रभार तैयार करते समय अन्य कारकों यथा यातायात की वहन-क्षमता, किसी विशेष पण्य के प्रहस्तन में लाभ, भविष्य में नौभार मिश्रण, आसपास के पत्तनों से संभाण्य प्रतिस्पद्धा नौभार प्रहस्तनों में आवश्यक सावधानी को ध्यान में रखा जाना अपेक्षित है।</p>
7	<p>चूंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एस ओ आर का प्रारूप प्रस्तुत नहीं किया है, अतः यह माना जाता है कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के</p>	<p>वर्तमान तथा प्रस्तावित दर-मान विहित प्रपत्र में प्रस्तुत किए गए हैं। मोटर-वाहनों तथा विद्युत आदि सहित परिचालन सामग्रियों, मशीनरी,</p>

	खंड 4.2.2 में यथानिर्धारित सभी मर्दों की भरणघाट दर संबद्ध नौभार प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में वजन अथवा नौभार के आयतन के आधार पर प्रस्तावित किया गया था ।	सी के डी तथा एस के डी सहित परिचालन संबंधी सामग्रिया की कोई समरुपव/मानक इकाई नहीं है । अतः हमने उन पर यथामूल्य आधार पर भरणघाट प्रभार की उगाही का प्रस्ताव किया है ।									
8	पोर्ट ने श्रमिक आपूर्ति हेतु प्रभारों को दुगना करने का प्रस्ताव दिया है (विदेशी नौभार हेतु रु. 15 से रु. 30 प्रति मे.टन तथा तटीय नौभार हेतु रु. 9 से रु. 18 प्रति मे.टन)भरणघाट संबंधी कृपया टिप्पणी सं.1 देखें । इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण द्वारा न्यायसंगत ठहराया जा सकता है । यदि ऐसी धारा लागू की जाती है तो कृपया आगामी तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाले राजस्व का परिकलन किया जाए ।	श्रमिक आपूर्ति हेतु रु. 15 की दर मई 2002 से लागू है । तभी से वेतन तथा मजदूरी लागत 2.5 गुना से अधिक बढ़ गई है । इस लागत की वसूली करने के लिए प्रभारों को दुगना कर देने का प्रस्ताव रखा गया है ।									
9	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कोयला, अयस्क, रॉक फॉस्फेट, गंधक, बेन्टोनीनाइट, क्लिंकर, जिप्सम तथा प्रदूषण फैलानेवाले अन्य शुष्क थोक नौभार हेतु रु. 5 प्रति टन प्रदूषण अधिभार की उगाही करने का प्रस्ताव दिया है । इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण द्वारा न्यायसंगत ठहराया जा सकता है । यदि ऐसी दंडस्वरुप धारा लागू की जाती है तो आगामी तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाले राजस्व का परिकलन किया जाए । पोर्ट ने आगे यह प्रस्ताव रखा है कि इस संबंध में अध्यक्ष, कंडला पोर्ट ट्रस्ट का निर्णय अंतिम माना जाएगा कि नौभार प्रदूषण फैलाने वाला अथवा नहीं । ऐसे subjective clause, धारा/खंड तैयार करने के बदले पोर्ट से अनुरोध किया गया कि विभिन्न नौभार द्वारा उत्पन्न होने वाले प्रदूषण की मात्रा को पारदर्शी ढंग से परिभाषित करने के लिए एक स्पष्ट पैरामीटर निर्धारित करने पर विचार करे तथा इस बारे में पोर्ट तथा व्यवसायी-समुदाय (Trade)दोनों के द्वारा प्रदूषण को रोकने से संबंधित अग्रिम कदम उठाए जाएं ।	अधिकांश थोक नौभार प्रदूषण उत्पन्न करते हैं । अतः पोर्ट द्वारा प्रस्तावित प्रदूषण अधिभार न्यायोचित प्रतीत होता है । तथापि, इस संबंध में बहुत अधिक पैरामीटर निर्धारित करना व्यावहारिक दृष्टि से साध्य तथा व्यवहार्य नहीं होगा ।									
10	भंडारण प्रभार में 300 % तक की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है । इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से औचित्य दिया जा सकता है । कृपया बताएं कि क्या पोर्ट द्वारा भंडारण क्षेत्र के विकास हेतु कोई निवेश किया गया है ।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भांडागार प्रभारों को 300% तक तथा भंडारण प्रभार (खुला) को 100% तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है । विद्यमान दर पर यह क्रियाकलाप 400.65% का औसत घाटा दर्शाता है । पोर्ट द्वारा भंडारण-क्षेत्र (आच्छादित) के विकास हेतु निम्नलिखित निवेश किया गया है/किया जाने वाला है :-									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>परियोजना का नाम</th> <th>लागत (लाख रु.में)</th> <th>वर्तमान प्रास्थिति</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाट सं. 3 के पश्च क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण ।</td> <td>2604.00</td> <td>05/2010 में योजना पूरी हुई ।</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	परियोजना का नाम	लागत (लाख रु.में)	वर्तमान प्रास्थिति	घाट सं. 3 के पश्च क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण ।	2604.00	05/2010 में योजना पूरी हुई ।			
परियोजना का नाम	लागत (लाख रु.में)	वर्तमान प्रास्थिति									
घाट सं. 3 के पश्च क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण ।	2604.00	05/2010 में योजना पूरी हुई ।									
11	जब आयात नौभार का पारवहन भंडारण किया जाता है तथा उसे पुनः निर्यात में बदले जाने की स्थिति में पोर्ट ने निर्यात संबंधी दस्तावेजों को भरने की तारीख से मुक्त अवधि पर विचार करने का प्रस्ताव किया है । आयात नौभार के पुनः निर्यात नौभार में बदले जाने की बारंबरता को स्पष्ट किया जाए । ऐसे खंड को लागू किए जाने पर आने वाले राजस्व	आयात नौभार को निर्यात नौभार में बदलने का मामला बहुत ही विरल है । अतः आयात नौभार के पुनः निर्यात नौभार में बदले जाने की स्थिति में राजस्व संबंधी संघात नगण्य है ।									

	संबंधी वार्षिक संघात भी सूचित किए जाएं ।	
12	पारवहन क्षेत्र में नौभार के पड़े रहने तक विलंब शुल्क की वसूली के लिए पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि पारवहन/पोर्ट क्षेत्र में नौभार के लिए जाने की तारीख से आयात के लिए मुक्त अवधि प्रारंभ की जाए तथा निर्यात संबंधी नौभार की पूरी लदाई होने तक और आयात नौभार की पोर्ट के बाहर ले जाने या किराये पर लिए गए स्थान पर अंतरित करने तक विलंब शुल्क की वसूली की जाए । पोर्ट ने आगे यह प्रस्ताव किया है कि पारवहन क्षेत्र में पड़े हुए शेष नौभार पर विलंब की वसूली की जाए, यदि उसकी आंशिक लदाई/सुपुर्दगी की गई हो कृपया विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी देने से संबंधित पद्धति को सविस्तार प्रतिपादित किया जाए । ऐसे खंड का प्रस्ताव करने का कारण विस्तृत रूप से बताया जाए । ऐसे खंड को लागू किए जाने पर राजस्व संघात प्रति वर्ष परिकलित किया जाए तथा सूचित किया जाए ।	विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी से संबंधित वर्तमान पद्धति वही है जैसा कि प्रस्ताव किया गया है । इस खंड से संबंधित प्रस्ताव देने का कारण और अधिक स्पष्टता तथा पारदर्शिता लाना है ।
13	यद्यपि पोर्ट ने बताया है कि यह प्रशासनिक सुविधा के लिए है तथापि यह स्पष्ट नहीं है कि पोर्ट इस आशय की शर्तें क्यों लागू करना चाहता है कि "नौभार पारवहन क्षेत्र पद से किराया पद में केवल तभी अंतरित होता है जब नौभार का भौतिक अंतरण किया जाता है ।" कृपया इसे स्पष्ट करें । ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आने वाले संघात सूचित करें ।	वर्तमान प्रक्रिया वही है, जैसा कि प्रस्ताव किया गया है । अधिक स्पष्टता तथा पारदर्शिता लाने के आशय से यह प्रस्ताव रखा गया है ।
14	यद्यपि पोर्ट ने बताया कि यह प्रशासनिक सुविधा के लिए है तथापि यह स्पष्ट नहीं है कि पोर्ट इस आशय की टिप्पणी क्यों लागू करना चाहता है कि "नौभार का पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र अथवा प्रतिलोमतः अंतरण किए जाने के मामले में ऐसे नौभार मुक्त अवधि के पात्र नहीं होंगे बशर्त कि पारवहन क्षेत्र संबंधी पद में नौभार के भंडारण हेतु अन्यथा उपबंधित हों ।" कृपया विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी संबंधी पद्धति की विस्तृत जानकारी दी जाए । इस प्रकार के खंड को लागू करने की स्थिति में राजस्व पर आने वाले वार्षिक संघात का परिकलन करें तथा हमें संसूचित करें ।	पोर्ट पारवहन से किराया पद में अंतरण की अनुमति देता है ताकि पोर्ट के भीतर पड़े हुए नौभारों के अपरिहार्य विलंब के मामले में पोर्ट उपयोक्ता वित्तीय भार से बच सकें । तथापि, पोर्ट किराया क्षेत्र से पारवहन क्षेत्र में नौभार का अंतरण करने की अनुमति नहीं देना चाहता । प्रतिलोमतः शब्द का असावधानी वश उल्लेख किया गया है । इसके अलावा पोर्ट ने पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र में नौभार के अंतरण के मामले में भी मुक्त अवधि की अनुमति देने का प्रस्ताव किया है । वस्तुतः उपर्युक्त टिप्पणी केवल पारदर्शिता और स्पष्ट पद्धति के लिए ही है तथा इससे राजस्व पर कोई संघात नहीं आएगा क्योंकि हम कोई नई शर्त /मानदंड लागू नहीं कर रहे हैं । उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह प्रस्ताव किया जाता है कि इस आशय की एक टिप्पणी लागू की जाए "पारवहन क्षेत्र से किराया पद में नौभार के अंतरण के मामले में ऐसे नौभार मुक्त अवधि पाने के पात्र होंगे तथा विलंब शुल्क के भुगतान के बाद अंतरण की तारीख तक पोर्ट क्षेत्र के भीतर किराये की जगह की उपलब्धता के अधीन नौभार का पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र में अंतरित किए जाने की अनुमति दी जाएगी ।
15	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत संबंधी विवरण के अनुसार शुष्क गोदी का क्रियाकलाप पूर्णतया भारी घाटा दर्शाता है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस स्थिति को परिवर्तित करने हेतु उठाए गए/उठाए जाने	मुद्रास्फीति के कारण वेतन तथा चालन एवं अनुरक्षण लागत में दिन -प्रतिदिन वृद्धि हो रही है । शुष्क गोदी किराया प्रभार में उस सीमा तक वृद्धि नहीं हुई है । तदनुसार,लागत की वसूली के लिए शास्ति/अतिरिक्त प्रभार का सुझाव दिया गया है ।

	हेतु प्रस्तावित उपाय , यदि कोई हो तो , को स्पष्ट करें ।	
16	विद्यमान व्यवस्था में अवक्रेता को, प्रथम दिन को छोड़कर शुष्क गोदी की सफाई अपने खर्च पर करनी होता है । अवक्रेता द्वारा शुष्क गोदी की सफाई न किए जाने के मामले में पोर्ट ने रु. 5000 की राशि प्रतिदिन वसूल करने का प्रस्ताव किया है । कृपया ,रु. 5000 प्रतिदिन की दर के निर्धारण का आधार लागत संबंधी विवरण के साथ स्पष्ट करें । ऐसे खंड को लागू करने में आने वाले वार्षिक राजस्व संघात को स्पष्ट किया जाए ।	दर-मान से संबंधित विद्यमान व्यवस्था के अनुसार अवक्रेता को पहला दिन छोड़कर, अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करानी होगी । अनुभव किया गया है कि अवक्रेता सफाई नहीं करते हैं क्योंकि इसका अननुपालन के खिलाफ दर-मान में उनके विरुद्ध कार्रवाई करने के लिए कोई खंड नहीं है । शुष्क गोदी को साफ तथा आग के जोखिम आदि से सुरक्षित रखने के लिए पोर्ट कर्मचारियों को तैनात करना पड़ता है । यदि, 5000/-की प्रस्तावित वसूली को अनुमोदन मिलता है और यदि अवक्रेता गोदी की सफाई नहीं करता तो पोर्ट उपलब्ध जन-शक्ति अथवा निजी श्रमिकों को काम पर लगाकर कोई वित्तीय भार उठाए बिना सफाई-कार्य करवा सकता है । ऐसे खंड लागू करने पर राजस्व में अधिक संघात नहीं आएगा क्योंकि यह विद्यमान व्यवस्था का अननुपालन के अधीन प्रभार योग्य है ।रु. 15500 प्रतिदिन ,रु. 5000 तक पूर्णांकित की दर से तीन कामगारों की श्रम -लागत के आधार पर यह दर परिकलित की गई है ।
17	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने क्रेन किराया प्रभार को रु. 500/- प्रति घंटे से बढ़ाकर रु. 2000 प्रति घंटे करने का प्रस्ताव किया है । कृपया,रु. 2000/- प्रति घंटे की दर लगाने का आधार लागत संबंधी विवरण के साथ प्रस्तुत करें । ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आगामी तीन वर्षों के राजस्व संघात का परिकलन किया जाए ।	क्रेन किराया प्रभार में रु. 5000/- से रु. 2000/- तक की प्रस्तावित वृद्धि हेतु एक दर संबंधी विश्लेषण प्रस्तुत किया है । मजदूरी तथा विद्युत प्रभार में वृद्धि होने के कारण दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है । प्रस्तावित वृद्धि पर आधारित प्रति वर्ष वृद्धि युक्त आय रु. 97,750/- (लगभग)होगी।
18	विद्यमान व्यवस्था में एक से अधिक जलयान के एक साथगोदी पर लगाए तथा गोदी से हटाए जाने पर जलयानों के विस्थापन के आधार पर गोदी का किराया - प्रभार अनुपात में बांटा जाता है । पोर्ट ने यह बताते हुए इस रियायत को छोड़ने का प्रस्ताव किया है कि संबंधित जलयानों द्वारा अधिभोग की गई जगह की लंबाई के अनुरूप , गोदी में जलयानों को लगाए/हटाए जाने दोनों को ध्यान में लिए बिना, किराया प्रभार वसूल किया जाता है । पोर्ट ने यह भी बताया है कि शुष्क गोदी में किए जानेवाले जलयानों की लंबाई के अनुसार दर-मान में किराया प्रभार निर्धारित किया गया है । कृपया बताएं कि विगत तीन वर्षों के दौरान एक से अधिक जलयानों को एक साथ गोदी में लगाने तथा हटाने के कितने अवसर आए । यह स्पष्ट किया जाए कि जब दर-मान में इस तरह की रियायत देने का प्रावधान है तो पोर्ट ने व्यवसायी तक यह सुविधा क्यों नहीं बढ़ाई गई ।विद्यमान रियायती खंड को हटाने की स्थिति में आनेवाले राजस्व संघात का परिकलन कर प्राधिकरण को इससे अवगत कराया जाए ।	विगत तीन वर्षों के दौरान 4 अवसर आए जब एक से अधिक जलयानों को एक साथ गोदी में लगाया तथा गोदी हटाया गया । किराया प्रभार को विस्थापन के आधार पर बांटा जाना संभव नहीं है क्योंकि दर-मान में किराया प्रभार जलयानों की लंबाई के अनुसार दिए गए हैं । अतः यथा प्रस्तावित खंड को छोड़ देने पर पोर्ट को कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी तथा व्यवसायी को भी कोई लाभ नहीं मिलेगा । इससे केवल हमारी शर्तों की स्पष्टता प्राप्त हो सकती है ।
19	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क गोदीकरण अनुसूची की टिप्पणी सं.9 के अधीन निर्धारित प्रभारों का उद्ग्रहण 333% बढ़ाने का प्रस्ताव किया है । यह बताया गया कि वेतन तथा भत्तों में वृद्धि, कर्मचारियों के समयोपरि -दर	गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन रविवार तथा छुट्टी के दिनों में किए जाने पर शुष्क गोदीकरण अनुसूची में निर्धारित की गई दर का 30% अतिरिक्त प्रभार दर-मान की टिप्पणी सं.9 द्वारा लगाया जाता है ।

	<p>में वृद्धि , तथा विद्युत-प्रभारों में वृद्धि होना इसका कारण है । इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से न्यायोचित ठहराया जाए । ऐसे खंड को लागू करने पर आनेवाले राजस्व संघात का परिकलन किया जाए ।</p>	<p>रविवार या छुट्टी के दिनों में शुष्क गोदीकरण प्रचालन कार्य विरले ही किया जाता है ।रविवार या छुट्टी के दिनों में शुष्क गोदीकरण प्रचालन कार्य करने पर कर्मचारियों को 1 1/2 मजदूरी का भुगतान किया जाता है । अतः रविवार तथा छुट्टी के दिनों में अदा किए गए वेतन तथा मजदूरी की तुलना में निर्धारित दर के 30% अतिरिक्त प्रभार बहुत ही कम है । मुंबई पोर्ट में शुष्क गोदीकरण किराया प्रभार के अलावा गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रभार अलग से लिया जाता है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट में प्रथम दिन का किराया प्रभार में गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रभार शामिल है ।</p>
20	<p>शुष्क गोदीकरण प्रचालन अनुसूची की टिप्पणी सं.10 के अधीन निर्धारित प्रभारों से संबंधित उदग्रहण में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है ।पोर्ट ने बताया कि वेतन तथा भत्तों में वृद्धि तथा विद्युत प्रभारों में वृद्धि होना इसका कारण है । इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से औचित्य दिया जाए । ऐसे खंड लागू करने की स्थिति में आने वाले राजस्व -संघात का परिकलन किया जाए ।</p>	<p>टिप्पणी सं. (10) के अनुसार-अवक्रेता द्वारा गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन की मांग निरस्त किए जाने के मामले में शुष्क गोदीकरण प्रभार में निर्धारित किए गए प्रभारों का 50%उद्गृहीत किया जाएगा ।यदि प्रचालन हेतु निर्धारित दिन से कम से कम 1400 घंटे पहले गोदी-प्रभारी को पूर्व सूचना दी जाती है तो प्रचालन को निरस्त करने से संबंधित उक्त प्रभार उद्गृहीत नहीं किया जाएगा ।</p> <p>जलयान के परिमाण के अनुरूप कील लॉक्स की व्यवस्था , दक्ष तथा अदक्ष जन-शक्ति को काम पर लगाना, निमग्न होने तथा निमग्न नहीं होने के प्रचालन में खपत होनेवाली ऊर्जा, शुष्क गोदीकरण प्रचालन हेतु कर्षनौकाएं तैयार रखना ऐसी लागत है जो शुष्क गोदीकरण अनुसूची से पहले से संबंधित लागत है । बिना कोई पूर्वसूचना दिए प्रचालन को निरस्त करने के परिणाम स्वरूप पोर्ट को राजस्व का नुकसान होगा । प्रचालन निरस्त करने से संबंधित पोर्ट उपयोक्ताओं द्वारा देर से आवेदनप्रस्तुत किए जाने की आदत पर अंकुश लगाना ही इसका मुख्य उद्देश्य है ।</p>

21	<p>पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि यदि शुष्क गोदीकृत जलयान पोर्ट जलयानों के आपतकालीन गोदीकरण किए जाने हेतु जगह खाली करने की स्थिति में न हो तो पहले दिन के लिए लागू गोदीकरण प्रभार तिगुने प्रभार के समरूप दंडस्वरूप अतिरिक्त प्रभार की उगाही करने से संबंधित एक खंड लागू किया जाए। इसका कारण यह बताया गया कि निजी जलयानों के निर्धारित अवधि से अधिक ठहरने की आदत पर अंकुश लगाना है। यह स्पष्ट नहीं होता कि प्रायवेट जलयान अपनी आवश्यकता से अधिक समय तक शुष्क गोदी पर क्यों ठहरते हैं। पोर्ट इस तथ्य से अवगत कराए कि विगत तीन वर्षों में अन्य जलयानों के अधिक समय तक शुष्क गोदी में ठहरने के कारण पोर्ट को आपतकालीन गोदीकरण में कितनी बार कठिनाई हुई है। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में प्रतिवर्ष आने वाले राजस्व संघात का परिकलन करें तथा इस प्राधिकरण को इससे अवगत कराएं।</p>	<p>कैलेंडर वर्ष 2008, 2009 तथा 2010 के दौरान निजी पोर्ट उपयोक्ताओं के अधिक ठहराव के लगभग 22 उदाहरण मिले हैं।</p> <p>सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अपेक्षित अवधि से अधिक निजी जलयानों की ठहरने की आदत पर अंकुश लगाना ही ऐसी शास्ति का मुख्य उद्देश्य है। शास्ति संबंधी ऐसे खंड से पोर्ट उपयोक्ताओं/जलयान के मालिकों में शुष्क गोदीकरण हेतु अपेक्षित काल अवधि को समायोजित करने तथा शुष्क गोदी हेतु आवेदन में तत्संबंधी तथ्य को प्रकट करने के प्रति सजगता आएगी। निजी पोर्ट उपयोक्ताओं के साथ-साथ पोर्ट के जलयानों की आवश्यकतानुसार गोदीकरण संबंधी प्रचालन तथा उपलब्ध समयावधि की समुचित व्यवस्था की जा सकती है। इसका उद्देश्य यह है कि ऐसे जलयानों, जिन्हें गोदीकरण हेतु समान अवधि की आवश्यकता हो, को साथ-साथ गोदी में लगा दिया जाएगा ताकि बार-बार अनावश्यक गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन को टाला जा सके।</p> <p>इससे किसी प्रकार का राजस्व उत्पन्न नहीं होगा क्योंकि यह केवल एक निवारक के रूप में कार्य करेगा।</p>
22	<p>पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि पोर्ट के जलयानों को शुष्क गोदीकरण की आवश्यकता न होने पर भी अन्य जलयानों के अधिक समय तक रुकने के मामलों में शुष्क गोदीकरण संबंधी पहले दिन के लिए लागू प्रभार के 100% से 300% के तक अतिरिक्त प्रभार की उगाही की जाए। पोर्ट ने ऐसे खंड को लागू करने से संबंधित कोई कारण नहीं बताया है। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आने-वाले राजस्व-संघात का परिकलन किया जाए तथा संसूचित किया जाए।</p>	<p>कृपया उपरोक्त पैरा (21) देखें</p>
23	<p>आवरण-पत्र में पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि कंडला प्रभाग की दरें तूणा पोर्ट को लागू होगी (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तूणा पोर्ट संबंधी आय, लागत तथा नियोजित पूंजी का विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया) अतः यह तर्काधार तब न्यायसंगत होगा जब प्राधिकरण पोर्ट द्वारा प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु टैरिफ का नियतन के लिए लागत के साथ-साथ नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संबंधी अभिगम अपनाए।</p>	<p>तूणा पोर्ट के पास नौभार प्रहस्तन हेतु संपूर्ण सुविधा नहीं है। अभी हाल ही में एक ठोस जेटी, पश्च-क्षेत्र तथा तूणा को जोड़ने वाली सड़क बनाने के लिए के लिए रु. 85.00 करोड़ का निवेश किया गया है। यह सभी सुविधाएं कंडला पोर्ट का ही भाग हैं। पोर्ट की नौभार प्रहस्तन सुविधा में आय तथा परिचालन लागत का विलय कर दिया गया है। चूंकि तूणा के लिए अलग से कोई दर नियतन नहीं किया गया है, अतः कंडला प्रभाग की विद्यमान दर तूणा प्रभाग पर लागू होगी।</p>
I	विविध	
1	<p>टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 7 (अन्य प्राधिकृत प्रबंधकों द्वारा प्रभार का विनियमन)के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संशोधित मार्गदर्शिका के खंड 7 का सख्ती से पालन किया जा रहा है।</p>

6. कंडला पोर्ट में दिनांक 29 जुलाई 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। कंडला पोर्ट ट्रस्ट तथा संबंधित पोर्ट उपयोक्ताओं ने अपना अपना पक्ष रखा।

7. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 30 अगस्त 2010 के पत्र के अधीन वर्ष 2009-10 के वास्तविक स्थिति से संबंधित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के सारांश को नीचे संक्षेपित तथा सारणीबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	विवरण	परिचालन आय				शुद्ध अधिशेष / (घाटा)				शुद्ध अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में			औसत अधिशेष (घाटा)
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	समग्र पोर्ट	372.92	377.63	386.46	1137.01	-141.49	-167.00	-179.50	487.99	-37.94	-44.22	-46.45	-
2	वाडीनार प्रभाग	107.17	107.17	107.17	321.51	70.44	66.37	68.84	205.65	65.72	61.92	64.24	-
3	कंडला प्रभाग	265.74	270.45	279.29	815.48	-211.95	-234.44	-249.41	-695.80	-79.76	-86.68	-89.30	-
4	नौभार	114.56	118.07	120.15	352.78	-40.59	-43.03	-52.27	-135.89	-35.43	-36.44	-43.50	-
5	पोर्ट तथा गोदी	128.21	128.96	135.72	392.89	-158.52	-177.24	-181.77	-517.53	-123.64	-137.44	-133.93	-
6	संपदा	22.96	23.42	23.42	69.80	-9.08	-9.82	-11.10	-30.00	-39.53	-41.91	-47.40	-
7	रेलवे	0.00	0.00	0.00	0.00	-3.77	-4.35	-4.27	-12.39	0.00	0.00	0.00	-

8. दिनांक 3 अगस्त तथा 8 सितंबर 2010, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों का अनुपालन करने हेतु अनुरोध किया गया। मांगा गया विवरण तथा पोर्ट द्वारा प्रस्तुत दिनांक 30 अगस्त और 4 अक्टूबर 2010 के उत्तर निम्नवत् है :-

क्रम सं.	ट्रैप द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	जैसा कि संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्णय लिया गया है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में लागत विवरण को अद्यतन बनाए तथा तदनुसार आगामी तीन वर्षों के प्राक्कलन की समीक्षा करें।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर वर्ष 2009-10 की वास्तविक स्थिति को ध्यान में रखकर लागत संबंधी विवरण को अद्यतन किया गया है।
2	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह अपेक्षा की जाती है कि वह पी पी पी परियोजना पर हुए पूंजीगत व्यय को अलग रखना सुनिश्चित करे क्योंकि इस व्यय को प्राप्त हुए अद्यतन भुगतान के मद्दे लेखाकृत किया जाना है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से ऐसे व्यय का विवरण प्रस्तुत करने तथा लागत विवरण में उनके निरूपण को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया है।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने घाट सं. 11 तथा 12 का निर्माण किया है और उन्हें कंटेनर टर्मिनल हेतु सौंप दिया है जो एक बी ओ टी परियोजना है। अतः इन घाटों पर किए गए पूंजीगत व्यय पर आर ओ सी ई के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है क्योंकि जलयानों से जुड़े प्रभार की उगाही कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की जाती है।
3	संयुक्त सुनवाई में सभी उपयोक्ता निजी कंटेनर टर्मिनल की अल्प उपयोगिता तथा उच्च निकर्षण -लागत जिससे केवल कुछ ही घाट लाभान्वित होते हैं, के बारे में एकमत होकर अपनी आपत्ति उठाई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से निकर्षण लागत के तथा कथित असंगत आबंटन पर एक	यद्यपि निकर्षण -कार्य 12.5 मीटर डुबाव को बनाए रखने के लिए किया जाता है और जैसा कि उपयोक्ताओं ने बताया है कि सिर्फ नौभार घाट सं. 7 से 12 एरसे घाट हैं जहां 12 तथा 12.5 मीटर डुबाव है। यह उपलब्ध डुबाव का कम उपयोग किए जाने का मामला नहीं है। कंडला पोर्ट पर अपेक्षित ज्वारीय ऊंचाई को

		<p>रु. 818.16 करोड़ (पीपीपी) के साथ रु. 241.84 करोड़ (आईआर)</p> <p>चूंकि तूणा में किए जा रहे निवेश कंडला पोर्ट में किए गए निवेशों के समरूप है, अतः पोर्ट ने तूणा में भी कंडला की दरों को लागू करने का प्रस्ताव रखा है।</p>														
5	<p>शुष्क गोदी प्रारंभिक तौर पर पोर्ट जलयानों के लिए सुविधाएं जुटाती है। उत्कृष्ट उपयोक्ता पोर्ट ट्रस्ट सहित शुष्क गोदी का उपयोग करने वाले सभी जलयानों पर किए गए व्यय को छोड़कर निजी जलयानों से प्राप्त राजस्व लागत विवरण में शामिल हैं।</p>	<p>यह सत्य है कि शुष्क गोदी सुविधाएं मुख्य रूप से पोर्ट के जलयानों के लिए है परंतु शुष्क गोदी पर बची हुई समयावधि का लाभकर उपयोग करने के लिए प्रायवेट अभिकरणों को गोदी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती है। वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार पोर्ट जलयानों द्वारा शुष्क गोदी का 24% तथा निजी जलयानों का 76% उपयोग हुआ है।</p>														
6	<p>पोर्ट आगामी तीन वर्षों में प्रचालन में उपलब्ध किए जाने हेतु अपेक्षित कुशलता तथा सेवा की गुणवत्ता में प्रत्याशित सुधार को सूचीबद्ध नौभार के प्रहस्तन की इकाई लागत कम करने हेतु किए गए/ किए जानेवाले उपाय तत्संबंधी समर्थक आँकड़ों तथा विश्लेषण सहित स्पष्ट करें।</p>	<p>आगामी कुछ वर्षों के दौरान इस पोर्ट से होने हेतु अपेक्षित भारी यातायात के मद्दे कुशलता बढ़ाने के लिए विविध परियोजनाएं जैसे घाटों का सुदृढीकरण, भूमि, गोदामों, क्रेनों का विकास सरणी का निकर्षण आदि किए जा रहे हैं। अवसंरचना में परिवर्धन के अलावा अन्य विविध उपाय जैसे तुलासेतु का प्रबन्ध, थैलाबन्द संयंत्र का संस्थापन और उपयोक्ताओं द्वारा अपने नौभार के लिए नौभार प्रहस्तन उपकरण भंडारण स्थल का अधिकतम उपयोग, नौभार का सुगम संचलन, घाट पर लगाने और भंडारण नीतियों का गठन, रात्रि नौसंचालन आदि किए जा रहे हैं।</p>														
7	<p>कृपया रु.5/- प्रति टन के प्रस्तावित नवीन रेलवे प्रभार के लिए औचित्य पर आधारित लागत प्रस्तुत करें। इस संबंध में, आगामी तीन वर्षों में मुहैया करवाई जानेवाली अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं और उपार्जित किए जानेवाली रेलवे प्रचालनों में सुधार भी प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<p>रेलवे क्रियाकलाप जिस पर भारी पूंजीगत निवेश किया गया है, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत व्यय किया जा रहा है। चूंकि, उपयोक्ताओं से कोई प्रभार नहीं वसूले जानेवाले हैं, अतः पोर्ट ने रेलवे के माध्यम से संभाल जानेवाले नौभार से रु. 5.00 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है।</p> <p>आगामी तीन वर्षों में मुहैया करवाई जानेवाले अतिरिक्त रेलवे सुविधाएं निम्नवत् है :-</p> <table border="0"> <tr> <td>योजना का नाम</td> <td>प्राक्कलित लागत (रु. करोड़ों में)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">-----</td> </tr> <tr> <td>कंडला में घाट संख्या. 11 से 16 पर</td> <td></td> </tr> <tr> <td>पश्च क्षेत्र के पिछवाड़े में सड़क तथा</td> <td></td> </tr> <tr> <td>रेलवे तंत्रजाल का विस्तार</td> <td>रु. Rs.17.39</td> </tr> <tr> <td>गांधीधाम कंडला गेज रुपान्तरण</td> <td>रु.25.00</td> </tr> <tr> <td>गांधीधाम से तूणा टेकरा तक रेलवे लाइन</td> <td>रु.42.50</td> </tr> </table>	योजना का नाम	प्राक्कलित लागत (रु. करोड़ों में)	-----		कंडला में घाट संख्या. 11 से 16 पर		पश्च क्षेत्र के पिछवाड़े में सड़क तथा		रेलवे तंत्रजाल का विस्तार	रु. Rs.17.39	गांधीधाम कंडला गेज रुपान्तरण	रु.25.00	गांधीधाम से तूणा टेकरा तक रेलवे लाइन	रु.42.50
योजना का नाम	प्राक्कलित लागत (रु. करोड़ों में)															

कंडला में घाट संख्या. 11 से 16 पर																
पश्च क्षेत्र के पिछवाड़े में सड़क तथा																
रेलवे तंत्रजाल का विस्तार	रु. Rs.17.39															
गांधीधाम कंडला गेज रुपान्तरण	रु.25.00															
गांधीधाम से तूणा टेकरा तक रेलवे लाइन	रु.42.50															
8	<p>उपयोक्ताओं में से बहुत से उपयोक्ताओं ने दरों के मान में विद्यमान सोपाधिकताओं की समीक्षा करने तथा बुद्धिसंगत व्याख्या करने की आवश्यकता इंगित की। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सभी संबंधित उपयोक्ताओं के साथ बैठक आयोजित करने सोपाधिकताओं में आवश्यक परिवर्तन करने का सुझाव देने की सहमति दी। पोर्ट को</p>	<p>सभी संबंधित उपयोक्ताओं के साथ दिनांक 17 अगस्त 2010को एक बैठक हुई। किए गए विचार-विमर्श का सार प्रस्तुत है।</p>														

	परामर्श दिया कि रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय उसमें मंजूर और नामंजूर मुद्दे, नामंजूरी संबंधी कारको के साथ स्पष्ट रूप दर्शाएं	
9	कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 3 अगस्त 2010 के पत्र में निहित बहुत से ब्यौरे कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 18 दिसंबर 2009 के पूर्ववर्ती पत्र के अधीन प्राप्त ब्यौरों से अलग है। हालांकि वर्ष 2009-10 के आंकड़ों में परिवर्तन शायद आधुनिकीकरण के कारण है वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के भरणघाट प्रभारों में परिशोधन और लौह अयस्क, कोयला, पीओएल उर्वरक आदि से विलंब/भंडारण आय के कारण स्पष्ट नहीं है। विभिन्न नौभार समूह संबंधी आय के आंकड़ों में अंतर के कारण वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 हेतु दर्शाई गई कुल नौभार प्रहस्तन आय में अंतर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि वह वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 से संबंधित आंकड़ों के साथ लागत विवरण को परिशोधित करें।	आबद्ध उपयोक्ता जेटी होने के कारण इफको जेटी से वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 संबंधी भरणघाट प्रभार आय क्रमशः रु. 797.03 लाख तथा रु. 618.37 लाख तक राशि की कटौती कर दी गई है इसलिए पी ओ एल की भरणघाट आय में परिवर्तन हुआ है। अतः दिनांक 07.12.2009 के पत्र द्वारा भेजे गए पूर्ववर्ती आंकड़ों से पी ओ एल की भरणघाट आय में अंतर है।
10	समेकित आय से संबंधित फार्म 3-क में और कंडला और पोर्ट दोनों के लिए संपूर्ण इकाई (कंडला + वाडीनार) संबंधी यातायात आंकड़ें नहीं दर्शाए गए हैं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट में अनुपालन करने का अनुरोध किया गया है।	वर्ष 2009-10 के वास्तविक यातायात से संबंधित परिशोधित यातायात आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।
11	वर्ष 2010-11 की नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप तथा पोर्ट और गोदी क्रियाकलाप पर व्यय का वर्ष 2009-10 के वास्तविक व्यय से 15% अधिक प्रक्षेपित हुआ है। चूंकि थोक मूल्य सूचक जो 3.76 %, है के प्रचलित संचलन के संदर्भ में व्यय प्रक्षेपण होना चाहिए। अतः बताए गए स्तर से अधिक कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ध्यान में रखी गई लागत में वृद्धि के संबंध में औचित्य दिए जाने की आवश्यकता है। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं द्वारा अनुमत स्तर से अधिक वृद्धि पाने के लिए अगले दो वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण का भी औचित्य दिया जाए।	वर्ष 2010-11 के लिए ध्यान में रखा गया व्यय वर्ष 2010-11 के बजट प्राक्कलन के आंकड़ों से है। टैम्प के समक्ष दिसंबर 2009 में परिशोधन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए 5.8% वृद्धि दी गई है। चूंकि निकर्षण, अनुरक्षण लागत तथा ऊर्जा लागत से अधिक व्यय होना प्रत्याशित है अतः उसे वर्ष 2011-12 5.8% से अधिक वर्धित किया गया है, जबकि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार वर्ष 2011-12 में 5.8% वृद्धि देते हुए वर्ष 2012-13 की लागत परिकलित की गई है।
12	कंडला और वाडीनार दोनों ही जगहों पर संप्रति प्रचलित दरों को निश्चित करते समय जिन प्रक्षेपणों पर निर्भर रहा जा सका है उनके संदर्भ में पोर्ट का वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के अंतर का संपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।	वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 के लिए संप्रति प्रचलित दरों को निश्चित करते समय जिन प्रक्षेपणों पर निर्भर रहा जा सका है उनके संदर्भ में पोर्ट का वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के अंतर का संपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है।

9. संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप, कंडला कस्टम हाउस एजेन्ट्स एसोसिएशन, कंडला स्टीमशिप एजेन्ट्स एसोसिएशन और कंडला पोर्ट स्वीवर्डर्स एसोसिएशन ने क्रमशः दिनांक 29 जुलाई, 29 तथा 2 अगस्त

2010 के पत्रों द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर अपनी आगे टिप्पणियाँ प्रस्तुत की है । पोर्ट ने उस पर अपनी अभ्युक्तियाँ प्रस्तुत की है । उपयोक्ताओं की टिप्पणियाँ और पोर्ट द्वारा दी गई अभ्युक्तियाँ ।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ उपलब्ध है । संबंधित पक्षकारों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों को उद्धरण तथा किए गए तर्क वितर्क सुसंगत पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे । ये ब्यौरे हमारी वेबसाईट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है ।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ प्रकट होती है:
- (i). केपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 18 दिसम्बर 2009, 29 जून 2010, 27 जुलाई 2010 और 30 अगस्त 2010 द्वारा विभिन्न समयावधियों पर भिन्न-भिन्न लागत विवरण भेजे हैं। यह विश्लेषण पत्तन के अधुनातन पत्र दिनांक 30 अगस्त 2010 के अधीन प्राप्त हुए अधुनातित लागत विवरणों के आधार पर किया गया है।
- (ii). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर मई 2007 में केपीटी का दरमान अंतिम बार संशोधित किया था। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा का अधिकार देता है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:
- (क). वर्ष 2007-08 और 2009-10 के दौरान 171.10 एमएमटी के अनुमानित यातायात के विपरीत वास्तविक कुल यातायात 216.64 एमएमटी था। 22 नवम्बर 2010 को हुई एक अधिकारी स्तरीय बैठक में केपीटी ने सूचित किया था कि 216.64 एमएमटी के यातायात में उसके एसबीएम पर एस्सार द्वारा प्रहस्तित थ्रुपुट जोकि तदनुरूपी अवधि के दौरान 55.83 एमएमटी था, शामिल था। एस्सार द्वारा वादिनार एसबीएम में परिचालन के बारे में केपीटी ने पिछले संशोधन में नहीं बताया था। 216.64 एमएमटी के कुल यातायात, जिसमें वादिनार में एस्सार द्वारा प्रहस्तित यातायात शामिल था, की जब अनुमानों से तुलना की जाती है तो 26.61 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।
- (ख). रु0 991.66 करोड़ के अनुमान के विपरीत रु0 1085.71 करोड़ की कुल परिचालन आय (जिसमें इफको जेट्टी से घाटशुल्क रूप में एकत्रित रु0 21.02 करोड़ और एस्सार से घाटशुल्क रूप में एकत्रित रु0 73.01 करोड़ शामिल है।) 9.48 प्रतिशत की बढ़ोतरी है। यह तुलना करते समय, पिछले सामान्य संशोधन में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि दर्शाने के लिए 11 जुलाई 2007 से कांडला प्रभाग की अनुमानित पोत संबंधित आय पत्तन देयताओं, पाइलटैज, जल की आपूर्ति और अन्यो के मामले में 15 प्रतिशत और बर्थ किराये के मामले में 50 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (ग). रु0 656.87 करोड़ के अनुमान के विपरीत मूल्यहास और अन्य उपरिव्ययों राशि रु0 845.03 करोड़ सहित कुल परिचालन व्यय में 28.63 प्रतिशत की वृद्धि है। केपीटी के अनुसार वृद्धि वेतन और मजदूरी तथा निकर्षण व्यय में वृद्धि के कारण है।
- (घ). रु0 334.77 करोड़ के अनुमान के विपरीत रु0 240.67 करोड़ का परिचालन अधिशेष, 28.11 प्रतिशत की कमी है।
- (ङ). रु0 2518.91 करोड़ की अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत कुल नियोजित पूंजी रु0 2133.87 करोड़ रही है। पत्तन ने इसके कारण पांच ईएलएल घाट क्रेनों की प्राप्ति और दो कार्गो बर्थों के निर्माण की इसकी योजनाओं को छोड़ना बताया है क्योंकि इन परियोजनाओं को पीपीपी के माध्यम से चलाए जाने का निर्णय लिया गया है।
- (च). रु0 88.08 करोड़ के समायोजित अनुमानित निवल घाटे के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान रु0 138.59 करोड़ का कुल निवल घाटा है।
- (छ). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के विश्लेषण को दर्शाता विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। चूंकि पत्तन ने कोई अधिशेष अर्जित नहीं किया है, इसलिए पिछली अवधि के किसी अधिशेष के समायोजन का मुद्दा ही नहीं उठता है।
- (iii). (क). इसके प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2009 में, केपीटी ने वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 77.90 एमएमटी, 79.20 एमएमटी, 83.70 एमएमटी और 83.70 एमएमटी यातायात प्रहस्तित किए जाने का अनुमान लगाया था। इसे बाद में पत्तन द्वारा क्रमशः 79.50 एमएमटी, 78.00 एमएमटी, 87.40 एमएमटी और 88.45 एमएमटी संशोधित किया गया था। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गो-वार और स्थान-वार यातायात अनुमान निम्नवत् है:

(लाख टनों में)

स्थान के ब्यारे	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
कांडला – लिक्विड कार्गो				
आयात	80.93	67.85	72.61	72.90
निर्यात	26.72	22.15	25.99	26.30

कांडला – शुष्क कार्गो				
आयात	171.83	173.05	177.10	181.10
निर्यात	74.02	85.95	91.30	97.20
वादिनार	439.03	429.00	507.00	507.00
पोतांतरण	2.42	2.00		
जोड़	795.00	780.00	874.00	884.50

- (ख). वर्ष 2009-10 में 79.50 एमटी के वास्तविक यातायात की तुलना में, वर्ष 2010-11 के लिए 78.00 एमटी का अनुमान लगभग 2 प्रतिशत कम है। वर्ष 2011-12 के अनुमान को 87.40 एमटी अर्थात् 2010-11 में 12.05 प्रतिशत तक लिया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान 88.45 एमटी रखा गया है अर्थात् 2011-12 से 1.2 प्रतिशत तक ज्यादा।
- (ग). 2010-11 में कांडला में प्रहस्तित किया जाने वाला कुल द्रव कार्गो (आयात और निर्यात) कमतर (9.00 एमटी) अनुमानित किया गया है जबकि इस कार्गो का 10.76 एमटी 2009-10 में प्रहस्तित किया गया था। तथापि, केपीटी ने बाद के दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 में इस कार्गो का उच्चतर प्रहस्तन अनुमानित किया है अर्थात् तत्संबंधी पिछले वर्षों में 9.55 प्रतिशत और 1.22 प्रतिशत की वृद्धि।
- (घ). कांडला डिवीजन में 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में प्रहस्तित किए जाने वाले कुल शुष्क कार्गो (आयात और निर्यात) तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 5.34 प्रतिशत, 3.63 प्रतिशत और 3.68 प्रतिशत ज्यादा अनुमानित किया गया है।
- (ङ). वादिनार डिवीजन के लिए 2010-11 हेतु अनुमान 2009-10 में 2.28 प्रतिशत की मामूली कमी के साथ लगाया गया है। 2011-12 और 2012-13 के लिए यह अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए लगाए गए अनुमान की तुलना में 18.18 प्रतिशत तक ज्यादा है। पत्तन ने 2010-11 के दौरान वादिनार में थ्रुपुट में कमी के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। आईपीए द्वारा रखे गए आंकड़ों से यह स्पष्ट होता है कि अप्रैल-नवम्बर 2010 के दौरान कांडला पत्तन ने 54.13 एमएमटी कार्गो के थ्रुपुट का प्रहस्तन किया था। इस दर पर, यह उपयुक्ततः निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि पत्तन केपीटी द्वारा लगाए गए 78 एमएमटी के अनुमान के विपरीत 2010-11 के दौरान 82 एमएमटी थ्रुपुट का प्रहस्तन करेगा (वादिनार का थ्रुपुट पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 42.90 एमएमटी के विपरीत 46.90 एमएमटी सुविचारित किया गया है)।
- (च). इस प्राधिकरण की ओर से यह विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर कि द्रव कार्गो अनुमानों को 2009-10 के वास्तविक थ्रुपुट की तुलना में कम क्यों रखे गए हैं, पत्तन ने बताया है कि कुछ घटकों पर आयात शुल्कों में कटौती के कारण 2009-10 के दौरान द्रव कार्गो का अनिर्धारित आयात था। पत्तन के अनुसार, 2010-11 से 2012-13 के अनुमान परंपरागत आधार पर लगाए गए हैं।
- (छ). 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरणों में केपीटी द्वारा प्रेषित यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है सिवाय उपर्युक्त उप-पैरा (ङ) में यथा उल्लिखित बदलाव के। इस विश्लेषण में सुविचारित संशोधित कार्गो-वार और स्थान-वार यातायात पूर्वानुमान नीचे दर्शाया गया है:

(लाख टनों में)

स्थान के ब्योरे	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
कांडला – लिक्विड कार्गो				
आयात	80.93	67.85	72.61	72.90
निर्यात	26.72	22.15	25.99	26.30
कांडला – शुष्क कार्गो				
आयात	171.83	173.05	177.10	181.10

निर्यात	74.02	85.95	91.30	97.20
वादिनार	439.03	469.00	507.00	507.00
पोतांतरण	2.42	2.00		
जोड़	795.00	820.00	874.00	884.50

यह उल्लेखनीय है कि इस कार्यवाही के दौरान जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया उनमें से किसी ने भी यातायात अनुमानों पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है। किन्तु यदि गलत अनुमानन के कारण केपीटी को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (iv). (क). केपीटी ने सूचित किया है कि बीओटी आय और कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से आय को अलग करते हुए, वर्ष 2009-10 के लिए समग्र पत्तन की परिचालन आय रु0 342.51 करोड़ थी। अनुवर्ती वर्षों 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन आय क्रमशः रु0 372.91 करोड़, रु0 377.62 करोड़ और रु0 386.46 करोड़ थी। केपीटी के अधिकारियों के साथी की गई चर्चा में, यह बताया गया था कि हालांकि पत्तन ने इफको से घाटशुल्क आय को शामिल किया है, परन्तु उसने अपने लागत विवरणों में शामिल नहीं किया था, इसने वादिनार में एस्सार द्वारा प्रहस्तित थ्रुपुट पर घाटशुल्क आय का अनुमान लगाया था। 25 नवम्बर 2010 को केपीटी ने औपचारिक रूप से बताया था कि वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए एस्सार से अनुमानित घाटशुल्क आय क्रमशः रु0 26.19 करोड़, रु0 38.29 करोड़ और रु0 38.29 करोड़ होगी। जैसाकि उपर्युक्त उप-पैरा (iii) (ड) में बताया गया है, वर्ष 2010-11 के लिए वादिनार में थ्रुपुट पत्तन द्वारा अनुमानित 42.99 एमएमटी के विपरीत 46.90 एमएमटी पर विचार किया है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा सभी तीन वर्षों के लिए सुविचारित रु0 25.20 करोड़ प्रतिवर्ष के विपरीत वर्ष 2010-11 के लिए रु0 58.25 करोड़ और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु0 63.49 करोड़ प्रत्येक पर विचार किया है।
- (ख). केपीटी ने एस्सार और इफको द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं से सृजित आय को शामिल किए जाने के बारे में अपने पत्र दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा अपना विरोध संप्रेषित किया था। पत्तन के अनुसार, ये सुविधाएं पार्टियों के साथ करार किए जाने के बाद सृजित की गई हैं और इसलिए ऐसी आय को निजी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी के बराबर माना जाना चाहिए और सामान्य दर संशोधन के समय वित्तीय विवीक्षाओं की गणना करने के परिदृश्य में रखा जाना चाहिए। करार दिनांक 8 अक्टूबर 1997 के अनुसार, एस्सार रु0 35 प्रति टन के तत्समय अधिसूचित प्रभार के विपरीत रु0 18 प्रति टन का घाटशुल्क प्रभार पत्तन को अदा करेगा। जहां तक इफको का संबंध है, यह करार दिनांक 8 नवम्बर 1996 के अनुसार प्रचलित केपीटी के दरमान के अनुसार पूरा घाटशुल्क अदा करेगा। चूंकि एस्सार और इफको से पत्तन को प्राप्त आय घाटशुल्क के रूप में है और इस आय को कांडला पत्तन न्यास के बही लेखों में घाटशुल्क रूप में लेखांकित किया गया है, इसलिए इस दर विश्लेषण से अलग किए जाने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता। यह स्वीकार करना होगा कि इफको और एस्सार दोनों सरकार के पूर्वानुमोदन से धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति नहीं हैं परन्तु पत्तन सुविधा के उपयोक्ता हैं। द्विपक्षीय करारों से अन्य पत्तनों जैसे पारादीप पत्तन न्यास और न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास को प्राप्त इस प्रकार की आय को उन पत्तनों का सामान्य दर संशोधन करते समय राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है और, इसलिए, कांडला पत्तन न्यास के मामले में कोई अपवाद नहीं किया जा सकता।
- (ग). वर्ष 2009-10 के दौरान कार्गो प्रहस्तन से परिचालन आय रु0 118.41 करोड़ थी। केपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय क्रमशः रु0 139.76 करोड़, रु0 143.27 करोड़ और रु0 145.34 करोड़ अनुमानित की गई है। उपर्युक्त उप-पैरा (iv) (क) में स्पष्ट किए गए कारणों से (केपीटी द्वारा सुविचारित रु0 25.20 करोड़ के विपरीत वर्ष 2010-11 के लिए रु0 58.25 करोड़ और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु0 63.49 करोड़ प्रत्येक पर वादिनार की परिचालन आय पर विचार करते हुए), अनुमानित परिचालन आय को बढ़ाकर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 33.05 करोड़, रु0 38.29 करोड़ और रु0 38.29 करोड़ किया गया है। इसके अलावा, मौजूदा बीओटी परिचालकों से प्राप्त की जाने वाली अनुमानित रॉयल्टी का 50 प्रतिशत, रु0 8.85 करोड़ प्रति वर्ष, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है जैसाकि अनुवर्ती उप-पैरा

xii (ग) में विस्तार से दिया गया है। अनुमानित परिचालन आय को सम अप करने के लिए क्रमशः ₹ 181.36 करोड़, ₹ 190.11 करोड़ और ₹ 192.18 करोड़ की गणना की गई है।

(घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, पत्तन और गोदी गतिविधि से प्राप्त परिचालन आय केपीटी पत्तन द्वारा क्रमशः ₹ 208.21 करोड़, ₹ 208.96 करोड़ और ₹ 215.72 करोड़ अनुमानित की गई है जिसे सभी तीन वर्षों के लिए ₹ 80.01 करोड़ प्रतिवर्ष पर वादिनार की पोत संबंधित आय में शामिल किया गया है। पत्तन ने सभी तीन वर्षों के लिए वादिनार में आय के इसी स्तर को बनाए रखा है जबकि वहां पर यातायात तीन वर्षों के लिए क्रमशः 42.90 एमएमटी, 50.70 एमएमटी और 50.70 एमएमटी अनुमानित किया है। उपर्युक्त उप-पैरों (iii) (ड) और (च) द्वारा वादिनार में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात में बदलाव से तालमेल के लिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन से और उस प्रभाग की गोदी गतिविधि से आय क्रमशः ₹ 87.47 करोड़, ₹ 94.55 करोड़ और ₹ 94.55 करोड़ परिगणित किया गया है। इसके अलावा, प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय उप-पैरा (ड) के नीचे यथा चर्चा किए गए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता के लिए समायोजित किया गया है।

(ङ). इसके आय अनुमानों में, केपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए 1 अ0डा0 = ₹ 48.00 की विनिमय दर और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 1 अ0डा0 = ₹ 46.13 की विनिमय दर पर विचार किया है। इस विश्लेष को अंतिम रूप देने के समय विनिमय दर लगभग 1 अ0डा0 = ₹ 45.11 है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, आय अनुमानों को डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के विदेशी मुद्रा विनिमय उतार-चढ़ावों के रूप में लिया जाना चाहिए। पत्तन ने दर्शाया है कि वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन और गोदी गतिविधि से आय का लगभग 88 प्रतिशत डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों (विदेशगामी पोतों के लिए दरें) से सृजित किया गया है और शेष तटीय पोतों से सृजित किया गया है। इस अनुपात के आधार पर, वर्ष 2010-11 के प्रथम आठ महीनों (अप्रैल-नवम्बर) के लिए पोत संबंधित आय ₹ 45.33 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है। दिसम्बर 2010 से शुरू होकर भविष्य अवधि मार्च 2013 तक की भविष्य अवधि के लिए पोत संबंधित आय इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ₹ 45.11 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है। हालांकि कार्गो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क भी डॉलर मूल्यवर्गित है, परन्तु इस संबंध में कोई संशोधन नहीं किया गया है क्योंकि केपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के निजीकरण की वजह से इन वर्षों के लिए किसी कंटेनर भंडारण आय का अनुमान नहीं लगाया है।

उपर्युक्त बदलावों के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित गतिविधियों से आय केपीटी के अनुमानों क्रमशः ₹ 208.22 करोड़, ₹ 208.96 करोड़ और ₹ 215.73 करोड़ के विपरीत क्रमशः ₹ 204.84 करोड़, ₹ 219.16 करोड़ और ₹ 225.79 करोड़ पर विचार किया है।

(च). दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्उल्लेख की अनुमति नहीं देते हैं। मई 2007 में अनुमोदित पिछले दर संशोधन में, विनिमय दर 1 अ0डा0 = ₹ 41.20 सुविचारित की गई थी। वर्तमान में प्रचलित विनिमय दर 1 अ0डा0 = ₹ 45.11 है। तटीय पोतों/कंटेनरों की वर्तमान दरों की तत्संबंधी प्रशुल्क श्रेणी में निर्णीत प्रशुल्क, यदि कोई हो, में सामान्य वृद्धि की सीमा तक संशोधन किया जाएगा।

(छ). किराये-योग्य भूमि और बिल्डिंग से संबंधित गतिविधि से परिचालन आय पत्तन द्वारा तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए, लागत विवरण में ₹ 24.93 करोड़, ₹ 25.39 करोड़ और ₹ 25.39 करोड़ अनुमानित की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 17.17 करोड़ की वास्तविक आय की तुलना में, उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए आय अनुमान ज्यादा है। की गई विशेष टिप्पणी पर, पत्तन ने सूचित किया है कि अनुमानित आय में वृद्धि नीलाम की गई भूमि और प्रतीक्षित सीआरजेड क्लियरेंस पर संभावित प्रीमियम की वजह से है।

मौजूदा बीओटी परियोजनाओं से प्राप्ति-योग्य पट्टा किराये राजस्व रूप में स्वीकृत किए गए हैं और इस विश्लेषण में संपदा किराये से आय शीष के अधीन शामिल किया गया है।

संपदा किरायों से आय इस प्रस्ताव में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने के लिए और यह देखने के लिए कि क्या इस गतिविधि से होने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, अन्य घाटे वाली गतिविधियों को प्रति-सहायिकी के लिए उपयोग किया जा सकेगा, जैसाकि प्रशुल्क नीति

दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिया गया है। केपीटी ने कांडला पत्तन भूमि के संपदा किरायों को संशोधित करने के लिए अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। यह संशोधन, केपीटी के अपने अनुमान के अनुसार, ₹ 35.95 करोड़ प्रतिवर्ष के अतिरिक्त राजस्व की उम्मीद से किया गया है। कांडला डिवीजन की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटे को पूरा करने के लिए इस अधिशेष की उपयोगिता पर अनुवर्ती पैरा **xvi** (ख) में चर्चा की गई है।

- (v). केपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 8.54 करोड़, ₹ 9.21 करोड़ और ₹ 9.70 करोड़ की एफ एंड एम आय का अनुमान लगाया है। आंकड़ों पर पहुंचने के समय, केपीटी ने पिछले वर्षों से संबंधित आय को अलग रखा है (जिसका ब्रेकअप पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है), आरक्षित निधियों पर ब्याज, स्टॉफ अग्रिमों पर ब्याज, लाभांश आय और रॉयल्टी से आय।
- (vi). (क). केपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 55.38 करोड़, ₹ 58.60 करोड़ और ₹ 62.00 करोड़ के एफ एंड एम व्यय का अनुमान लगाया है। केपीटी ने सुनिश्चित किया है कि उसके द्वारा सुविचारित एफ एंड एम व्यय पूंजी ऋण पर ब्याज के भुगतान, वीआरएस देयताओं, पेंशन निधि में अंशदान, फ्रिंज बेनिफिट टैक्स और पिछले वर्षों से संबंधित मदों को अलग रखा गया है। लागत विवरणों में, पत्तन ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 3.00 लाख, ₹ 106.67 लाख और ₹ 106.67 लाख के दोगुने एफ एंड एम व्यय पर विचार किया है जिसे हमारे द्वारा दर्शाया गया है।
- (ख). केपीटी ने पुष्टि की है कि उसने पेंशन के भुगतान के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान ₹ 23.96 करोड़ व्यय किए हैं और यह राशि मजदूरी संशोधन/पेंशन भुगतानों के संशोधन की तरह पेंशन बकाया राशियों के भुगतान में शामिल नहीं किया गया था। वर्ष 2009-10 के वास्तविक पेंशन संवितरण के आधार पर, पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 26 करोड़, ₹ 27.50 करोड़ और ₹ 29.10 करोड़ का अनुमान लगाया है।
- (vii). केपीटी ने वर्तमान दर संशोधन प्रस्ताव में रेलवे गतिविधि को स्वतंत्र गतिविधि के रूप में मानते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया है। चूंकि केपीटी ने रेलवे गतिविधि से कोई पृथक आय सृजित नहीं की थी, इसलिए रेलवे गतिविधि पर किए गए व्यय को अंतिम सामान्य संशोधन तक कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के रूप में माना गया था। हालांकि रेलवे से कोई आय सृजित नहीं की गई है, परन्तु पत्तन क्षेत्र के भीतर स्थित रेलवे लाइनों के रखरखाव के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रतिवर्ष ₹ 91 लाख से ₹ 233 लाख के बीच व्यय किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यह व्यय (प्रत्यक्ष परिचालन व्यय + मूल्यह्रास) क्रमशः ₹ 102.38 लाख, ₹ 118.16 लाख और ₹ 121.32 लाख अनुमानित किया गया है। अपनी मरम्मतों और अनुरक्षण लागतों को पूरा करने के लिए, पत्तन ने अपने रेलवे तंत्र के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो से ₹ 5 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। निर्धारित प्रोफार्मा में लागत ब्योरे उपलब्ध करवाए जाने की बजाय, केपीटी ने केवल गोदियों के भीतर रेलबद्ध कार्गो और रेल बंध कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन की लागत का ब्योरा देते हुए विवरण भेजा है। रेल बंध कार्गो से ₹ 5 प्रति टन की वसूली के लिए पत्तन के प्रस्ताव का मुद्दा उप-पैरा (xvi) द्वारा अलग से चर्चा की गई है।
- (viii). (क). वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग पर मूल्यह्रास, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और कार्गो प्रहस्तन पर व्यय के अतिरिक्त कुल परिचालन व्यय ₹ 219.08 करोड़ था। केपीटी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 246.13 करोड़, ₹ 269.60 करोड़ और ₹ 285.24 करोड़ की परिचालन लागत पर अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 के लिए परिचालन व्यय का अनुमान लगाते समय, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के व्यय में 12.34 प्रतिशत की वृद्धि की है। तथापि, वर्ष 2010-11 के लिए परिचालन व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.51 के अनुसार 3.76 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। केपीटी के अधिकारियों के साथ 22 नवम्बर 2010 को हुई चर्चा में, यह सूचित किया गया था कि वर्ष 2010-11 के लिए वेतन संबंधी अनुमानित व्यय में श्रेणी I और II अधिकारियों के वेतन के संशोधन के प्रभाव को शामिल नहीं किया था, जो बकाया राशियों के अलावा लगभग ₹ 7 करोड़ होगा और पत्तन ने वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानों में इस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया है। चूंकि श्रेणी I और II अधिकारियों का वेतन संशोधन पत्तन में पहले ही लागू हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010-11 के वेतन अनुमान में ₹ 7 करोड़ के प्रभाव पर विचार किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों को 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।
- (ख). पत्तन ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 91.50 करोड़, ₹ 106 करोड़ और ₹ 112.14 करोड़ के अनुरक्षण निकर्षण व्यय पर विचार किया है। वर्ष 2009-10 के दौरान उक्त व्यय ₹ 83.99 करोड़ था। 22 नवम्बर 2010 को दर संशोधन प्रस्ताव पर चर्चा करने वाले अधिकारियों ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा यथा परिकल्पित निकर्षण व्यय को लिया जाएगा और वास्तव में उसके

लिए टेका केपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन से पहले ही दिया जा चुका है। अतः पत्तन के निकर्षण व्यय अनुमानों को स्वीकार किया गया है। पत्तन द्वारा 5.8 प्रतिशत पर वर्ष 2012-13 के लिए इस व्यय की वृद्धि इस विश्लेषण में 3.76 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

- (ix). केपीटी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 75.32 करोड़, ₹ 80.97 करोड़ और ₹ 81.04 करोड़ के प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। पत्तन ने तत्संबंधी पिछले वर्षों में इस शीर्ष में 5.72 प्रतिशत, 7.51 प्रतिशत और 0.07 प्रतिशत व्यय अनुमानों में वृद्धि की है। तथापि, दिशानिर्देशों के खंड 2.51 के अनुसार 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए व्यय अनुमानों को संशोधित किया गया है।
- (x). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न सेवाओं के लिए मैनिंग मान/डैटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किया गया है। यह भी बताया गया है कि परिचालन में प्रौद्योगिकीय बदलावों से, पत्तन को समय एवं गति अध्ययन करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और देय कानूनी कार्यवाही के बाद तदनुसार मैनिंग मान/डैटम नियमित रूप से समायोजित किया जाना है। जब इस खंड की ओर ध्यान आकर्षित किया गया था, पत्तन ने सूचित किया था कि नेशनल ट्रिब्यूनल के निर्णय के अनुसार मैनिंग मानों पर कार्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ चर्चा की जा रही है। पत्तन ने भी सूचित किया है कि डैटम में संशोधन पर भी यूनियनों के साथ चर्चा की जा रही है और उसके द्वारा विभिन्न परिचालनों का समय एवं मोशन अध्ययन नहीं किए गए हैं। यह प्राधिकरण दोहराता है कि पत्तन को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 में यथा दिए गए अनुसार आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।
- (xi). (क). केपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अनुमानित नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 733.33 करोड़, ₹ 717.17 करोड़ और ₹ 723.24 करोड़ है। पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष वार नियोजित पूंजी में कोई कार्यगत पूंजी शामिल नहीं की गई है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश कार्यगत पूंजी की विभिन्न मदों जैसे वस्तुसूची, विविध देनदारियां, रोकड़ शेष, आदि के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसलिए, पत्तन से नियोजित पूंजी के कार्यगत पूंजी भाग की गणना करने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने सूचित किया है कि जब प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.99 में विनिर्दिष्ट सीमाओं का पालन करने के बाद कार्यगत पूंजी निर्धारित की जाती है, तो यह नकारात्मक आंकड़ा होगा और इसलिए कार्यगत पूंजी को पूंजी आधार के निर्धारण के लिए शून्य रूप में लिया गया है।
- (ख). केपीटी द्वारा वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान परिकल्पित निवल प्रखंड में परिवर्धन क्रमशः ₹ 44.83 करोड़, ₹ 23.13 करोड़ और ₹ 45.37 करोड़ है। वर्ष 2010-11 में प्रस्तावित परिवर्धन शैड एवं ढांचे (₹ 24.08 करोड़), गोदियां, पियर्स और नेविगेशनल सहायता (₹ 15.69 करोड़) और पानी, बिजली एवं अग्निशनम (₹ 5.06 करोड़) शीर्षों के अधीन हैं। वर्ष 2011-12 में प्रस्तावित परिवर्धन भूमि पर (₹ 15 करोड़), फ्लोटिंग क्रॉफ्ट पर (₹ 4.95 करोड़) और रेलवे पर (₹ 3.20 करोड़) हैं। पत्तन ने फ्लोटिंग क्रॉफ्ट (₹ 3.43 करोड़), क्रेन एवं पोत (₹ 39.64 करोड़) में निवेश के अलावा वर्ष 2012-13 के दौरान ₹ 2.30 करोड़ का केपिटल निकर्षण परिकल्पित किया है। इन अधिकांश निवेश निर्णयों लेने के लिए विश्वास किए गए दस्तावेजों की प्रतियों सहित परियोजना ब्योरे प्रस्तुत किए हैं। यह भी पुष्टि की गई है कि बीओटी परिचालन को हस्तांतरित परिसंपत्तियों को लागत विवरणों में शामिल किया गया है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि परिकल्पित सभी पूंजी परिवर्धन प्रस्ताव में निर्दिष्ट समयावधि में पूरा हो जाएगा। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु लागत विवरणों में केपीटी द्वारा प्रेषित नियोजित पूंजी और निवेश अनुमानों पर विश्वास किया गया है। किन्तु, यदि गलत अनुमानन के कारण केपीटी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (ग). इस प्राधिकरण ने मई 2007 के अपने आदेश में केपीटी को एस्करो खाता खोलने और इस खाते में प्राप्त सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को जमा करवाने और विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए राशि उपयोग करने की सलाह दी गई थी। केपीटी ने सूचित किया है कि वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः ₹ 18.20 करोड़, ₹ 21.21 करोड़ और ₹ 24.17 करोड़ की रॉयल्टी प्राप्त हुई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान, पत्तन ने एस्करो खाते में क्रमशः ₹ 16.78 करोड़ और ₹ 19.59 करोड़ अंतरित किए थे। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि ये राशियां सोगल चैनल में केपिटल निकर्षण और बल्क भंडार शैड के निर्माण के लिए उपयोग की गई थीं। पत्तन ने यह भी अनुमान लगाया है कि वह वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रॉयल्टी रूप में ₹ 17.09 करोड़ प्रतिवर्ष प्राप्त करेगा। इस विश्लेषण के लिए, यह अनुमान लगाया गया है कि मौजूदा बीओटी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी जो वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्राप्त होगी, का 50 प्रतिशत एस्करो खाते में अंतरित किया जाएगा और प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित अवसंरचना

विकास के लिए उपयोग किया जाएगा। शेष राजस्व प्राप्ति तत्संबंधी वर्षों के आय अनुमानों के अधीन लेखांकित की गई है। एस्करो खाते में वास्तविक और अनुमानित वर्ष वार अंतरण, इसका उपयोग और इस विश्लेषण के लिए सुविचारित वर्ष 2008-09 से 2012-13 तक के वर्षों के अंत में एस्करो खाते में उपलब्ध जमा शेष निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

(₹ करोड़ों में)

विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
जमा शेष	---	---	---	---	0.39
एस्करो खाते में अंतरण	16.78	19.59	8.54	8.54	8.54
अवसंरचना विका के लिए उपयोग	16.78	19.59	8.54	8.15	8.93
रोकड़ शेष	---	---	---	0.39	---

(घ).

एस्करो खाते से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान निधियित/निधियित की जाने वाली परिसंपत्तियों के संबंध में केपीटी से कोई ब्योरे नहीं मिलने से, यह संभव नहीं है कि परिणामी नियोजित पूंजी/आरओसीई प्रभाग वार और गतिविधि वार का सही समायोजन किया जा सके। तथापि, अनुवर्ती तीन वर्षों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कैपिटल परियोजनाओं के आधार पर, 2010-11 के दौरान गोदियों, पियरों और नेविगेशनल सहायता से संबंधी पूंजी लागत के हिस्से के रूप में ₹ 8.54 करोड़, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट (₹ 4.95 करोड़) में प्रस्तावित परिवर्धनों की लागत के रूप में ₹ 8.15 करोड़ और 2011-12 के दौरान रेलवे पर (₹ 3.20 करोड़) और 2012-13 में क्रैनें और पोत अभिग्रहीत करने पर पूंजी लाग के हिस्से के रूप में ₹ 8.93 करोड़ एस्करो खाते में उपलब्ध शेष जमा से निधियित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कांडला डिवीजन की पत्तन देयताओं और बर्थ किराये से संबंधित प्रमुख पोत संबंधित गतिविधियों में एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई का समायोजन किया गया है। यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2011-12 के दौरान रेल गतिविधि, कार्गो संबंधित सेवा, पर ₹ 3.20 करोड़ निवेश किए जाएंगे। उसपर आरओसीई ₹ 0.51 करोड़ परिगणित होता है। राशि की लघुता के मद्देनजर, कार्गो संबंधित गतिविधि में आरओसीई का समायोजन नहीं किया गया है परन्तु यथा उल्लिखित पोत संबंधित गतिविधियों में सम्पूर्ण समायोजन किया गया है। एस्करो खाते से उपयोग और एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लेखा पर आरओसीई का समायोजन नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(₹ करोड़ों में)

क्र. सं.	एस्करो खाते से उपयोगिताओं के विवरण	2008-09 (वास्तविक)	2009-10 (वास्तविक)	2010-11 (अनुमान)	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)
(i)	वर्ष के दौरान एस्करो खो से निधियित परिसंपत्तियां	16.78	19.59	8.54	8.15	8.54
(ii)	संचयी उपयोगिता	16.78	36.37	44.91	53.06	61.60
	घटाएं: एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास					
(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यह्रास	0.00	0.56	1.21	1.50	1.77
(iv)	संचयी मूल्यह्रास	0.00	0.56	1.77	3.27	5.04
(v)	एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii) - (iv)	16.78	35.81	43.14	49.79	56.56
(vi)	एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के डब्ल्यू.डी.वी. पर 16 प्रतिशत आरओसीई	2.68	5.73	6.90	7.97	9.05

(ड). विविध व्यय के अधीन, केपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए रु0 6.10 करोड़ और वर्ष 2010-11 के लिए रु0 21.12 करोड़ सहायता अनुदान दर्शाया है। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि रु0 25.12 करोड़ (2009-10 में रु0 4 करोड़ और 2010-11 में रु0 21.12 करोड़) इसकी हिस्सेदारी के 25 प्रतिशत के रूप में वीटीएमएस के संस्थापन के लिए अंशदान किया जाना चाहिए और शेष जीएमबी (25 प्रतिशत) और डायरेक्टरेट जनरल ऑफ लाइटहाऊसेज़ एंड लाइटशिप्स (50 प्रतिशत) द्वारा वहन किया जाना चाहिए। केपीटी ने पुष्टि की है कि केंद्रीय सरकार के अनुमोदान ये नीति निर्णय लिया गया है कि वीटीएमएस के संस्थापन पर इसके द्वारा किया गया योगदान राजस्व व्यय के रूप में माना जाना चाहिए क्योंकि परिसंपत्ति का स्वामित्व पत्तन के पास विहित नहीं है। इसी प्रकार, रु0 2.10 करोड़ का व्यय इंडियन मेरीटाइम यूनिवर्सिटी के तत्वावधान में नेशनल मेरीटाइम कॉम्प्लेक्स स्थापित करने के लिए पत्तन का हिस्सा है और व्यय भी राजस्व रूप में माना गया है। पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, वीटीएमएस और नेशनल मेरीटाइम कॉम्प्लेक्स के लिए योगदान राजस्व व्यय के रूप में स्वीकार किया गया है। यदि बाद में पत्तन को इन सुविधाओं से आय होती है तो इसे तदनुसार समायोजित किया जाएगा।

(xii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि नियोजित पूंजी पर अनुमत प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा जाना चाहिए। केपीटी ने शुरुआत में बताया था कि वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए कांडला और वादिनार की इसकी कुल क्षमता क्रमशः 67.10 एमएमटीपीए, 67.10 एमएमटीपीए, 75.70 एमएमटीपीए और 75.70 एमएमटीपीए है (वादिनार की क्षमता सभी तीन वर्षों के लिए 33.40 एमएमटीपीए अनुमानित की गई है)।

तत्पश्चात, यह सूचित किया गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए मंत्रालय द्वारा स्वीकृत कुल क्षमता 78.04 एमएमटीपीए है। इसलिए, इस विश्लेषण के लिए पत्तन की निर्धारित क्षमता वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए 78.04 एमएमटीपीए (कांडला प्रभाग के लिए 44.64 एमएमटीपीए और वादिनार के लिए 33.40 एमएमटीपीए) परिगणित किया गया है। प्रासंगिक तीन वर्षों के लिए सुविचारित अनुमानित यातायात प्रतिवेदित क्षमता से ज्यादा है और, इसलिए, पूरा आरओसीई स्वीकृत किया गया है।”

(xiii). पत्तन की वर्ष-वार नियोजित पूंजी, केपीटी ने वर्ष 2020-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 44.97 करोड़, रु0 43.35 करोड़ और 41.73 करोड़ की व्यवसाय संबंधि परिसंपत्तियों की पहचान की है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि उसकी कोई सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियां नहीं हैं। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 8.4 प्रतिशत की दर से जोखिम मुक्त प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ दिया गया है।

(xiv). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II (क) से (ध) रूप में संलग्न किए गए हैं।

(क). लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

क्र.सं.	विवरण	अधिशेष (+)/घाटा (-) लागत विवरणों के अनुसार				अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	
	I. कांडला प्रभाग								
(i).	कार्गो प्रहस्तन रेलवे सहित और पीओएल के अलावा	-52.02	-49.37	-58.09	-159.48	-67.71	-61.01	-68.86	-65.86
(ii).	पीओएल	15.87	12.31	13.61	41.79	62.24	53.20	58.54	57.99
(iii).	पत्तन और गोदी सुविधाएं	-154.41	-154.50	-153.19	-462.10	-126.80	-121.14	-115.07	-121.34
(iv).	संपदा	-9.11	-9.32	-10.08	-28.51	-39.68	-39.78	-43.03	-40.83
	कांडला प्रभाग के लिए जोड़	-199.67	-200.88	-207.75	-608.30	-74.55	-72.65	-72.85	-73.35
	II. वादिनार प्रभाग (कार्गो पोत और संपदा गतिविधियों सहित)	106.55	119.32	117.97	343.84	74.36	75.44	75.58	74.79
	III. समग्र पत्तन	-93.12	-81.56	-89.78	-264.46	-22.65	-18.76	-20.25	-20.55

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

क्र.सं.	विवरण	परिचालन आय (रु० करोड़ों में) (वर्तमान प्रशुल्क पर)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (रु० करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष /घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि											
	विलंबशुल्क और घाट क्रेनों सहित शुष्क कार्गो	94.45	100.18	101.96	-29.00	-25.76	-34.67	-89.43	-30.71	-25.72	-34.01	-30.15
	भांडागार	3.17	3.29	3.43	-19.23	-19.27	-19.20	-57.70	-608.04	-585.76	-560.28	-584.69
	पीओएल	25.50	23.15	23.30	15.87	12.31	13.61	41.79	62.24	53.20	58.54	57.99
	रेलवे	--	--	--	-3.77	-4.33	-4.25	-12.35	---	---	---	---
	जोड़	123.12	126.62	128.69	-36.13	-37.05	-44.51	-117.69	-26.31	-25.85	-31.27	-27.81
2	पत्तन और गोदी गतिविधि											
	बर्थिंग	33.94	33.75	34.59	-64.49	-66.50	-66.85	-197.84	-190.03	-197.07	-193.27	-193.45
	पत्तन देयताएं	32.52	33.51	34.12	-49.63	-49.07	-49.55	-148.25	-152.60	-146.43	-145.25	-148.09
	पाइलटेज	54.46	58.13	63.31	-36.48	-35.19	-32.89	-104.54	-66.99	-60.54	-51.94	-59.82
	शुष्क गोदीकरण	0.85	1.06	1.06	-3.80	-3.74	-3.89	-11.43	-445.31	-353.10	-367.93	-388.78
	जोड़	121.77	126.45	133.08	-154.41	-154.50	-153.19	-462.10	-126.80	-122.19	-115.11	-121.37

(ग). केपीटी से पत्र दिनांक 30 अगस्त 2010 के अधीन प्राप्त लागत विवरणों द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से पत्तन द्वारा सृजित किए जाने की मांग वाला गतिविधि-वार राजस्व निम्नवत् है:

(रु० करोड़ों में)

क्र.सं.	गतिविधि/उप-गतिविधि	अतिरिक्त आय (रु० करोड़ों में)			जोड़
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	कार्गो प्रहस्तन	85.66	90.38	92.42	268.46
2.	पत्तन और गोदी गतिविधि	87.50	87.78	91.63	266.91
	जोड़	173.16	178.16	184.05	535.37

(xv) (क). केपीटी में लागत स्थिति प्राप्त करने के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दरों में प्रस्तावित वृद्धि तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है। केपीटी ने कांडला डिवीजन में घाटशुल्कों में 30 प्रतिशत से 100 प्रतिशत तक घटक वार वृद्धि प्रस्तावित की है। इसने द्रव में बल्क में कोई दर संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने वादिनार डिवीजन में प्रदत्त की जा रही सेवाओं के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा विभिन्न उप-गतिविधियों के अनुसार भिन्न-भिन्न है, केपीटी की तत्संबंधी उप-गतिविधियों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए उपर्युक्त अनुच्छेदों (xiv) के (क) एवं (ख) में दिए गए सारबद्ध परिणामों की उपर्युक्त अनुच्छेद (xiv) (ग) में दी गई अनुमानित अतिरिक्त राजस्व स्थिति के साथ गणना करते हुए नीचे समीक्षा की गई है।

(ख). समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 264.46 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है। कांडला डिवीजन का रु० 608.30 करोड़ का घाटा वादिनार डिवीजन के रु० 343.84 करोड़ के अधिशेष से आंशिक रूप से समायोजित किया गया है। रु० 264.46 करोड़ के कुल निवल घाटे में संपदा गतिविधि में रु० 28.51 करोड़ का घाटा शामिल है। कांडला पत्तन भूमि के किरायों के संशोधन के लिए केपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण के विचाराधीन है। केपीटी के अनुमानन के अनुसार, प्रस्तावित किराया संशोधन वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान रु० 35.95 करोड़ प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय सृजित करेगा। यह किराया संशोधन इस गतिविधि में रु० 28.51 करोड़ के अनुमानित कुल घाटे को कम करेगा बल्कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 43.39 करोड़ का कुल अधिशेष रह जाएगा। इसके अलावा, नीचे

उप-पैरा (xvii) में ब्योरा दिया गया है, पत्तन की रेल प्रणाली प्रयोग करते हुए रेल बंध और रेल बद्ध कार्गो से रु 4 प्रति टन की वसूली से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान रु 8.11 करोड़ की अतिरिक्त आय सृजित होने की संभावना है। इसके अलावा, प्रस्तावित शुष्क गोदी अनुसूची की कुछ शर्तों के युक्तिकरण से पत्तन के राजस्व में भी कुछ अतिरिक्त राजस्व आएगा, जोकि पत्तन द्वारा कोई विश्लेषण नहीं भेजे जाने की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकेगा। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रु 184.45 करोड़ से पहले उल्लिखित रु 264.46 करोड़ का कुल घाटा समाहित करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में संशोधन से पूरा किया जाना है।

(ग). समग्र वादिनार डिवीजन अधिशेष में है। हालांकि केपीटी ने इस डिवीजन में प्रचलित दरों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, अगस्त 2010 में उपयोक्ताओं के साथ पत्तन द्वारा की गई बैठक में, केसीएचए ने सुझाव दिया था कि केपीटी को कांडला में उपयोक्ताओं को कुछ राहत प्रदान करने के लिए वादिनार डिवीजन में दरों में कुछ वृद्धि करने पर विचार करना चाहिए। अधिशेष दर्शाने वाली उन गतिविधियों के लिए प्रशुल्कों में कोई वृद्धि प्रदान नहीं किए जाने की इस प्राधिकरण की स्थिति, वादिनार डिवीजन में प्रदत्त सेवाओं में से किसी सेवा में प्रशुल्कों के संशोधन के लिए कोई मामला नहीं है।

(घ). हालांकि कांडला डिवीजन में कई प्रतिशतों तक दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन करते हुए कार्गो प्रहस्तन और पत्तन तथा गोदी गतिविधियों से केपीटी द्वारा सृजित की जाने वाली मांग लगभग रु 535.37 करोड़ की अतिरिक्त आय है, कवर किया जाने वाला निवल घाटा केवल रु 184.45 करोड़ परिगणित होता है जैसाकि उपर्युक्त पैरा (ख) में उल्लिखित किया गया है। चूंकि कांडला डिवीजन में सभी गतिविधियां सिवाय पीओएल गतिविधि घाटा दर्शाती है, इसलिए यह प्राधिकरण रु 184.45 करोड़ के घाटे को कम करने के लिए सिवाय पीओएल गतिविधि के कांडला डिवीजन में प्रदत्त सभी सेवाओं के प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन करने के लिए प्रवृत्त है। कांडला डिवीजन में (i) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि सिवाय पीओएल और (ii) पत्तन और गोदी सुविधाओं का कुल घाटा क्रमशः 159.60 करोड़ और रु 461.98 करोड़ अर्थात् 25.68 प्रतिशत और 74.32 प्रतिशत के अनुपात में परिगणित होता है। इसलिए, यह सही होगा यदि कांडला डिवीजन में इन दो गतिविधियों के अधीन प्रशुल्क वृद्धि द्वारा राजस्व अर्जन 25.68 : 74.32 के अनुपात में किया जाए। इस मामले में (पारित किए जाने वाले) आदेश की अधिसूचना के लिए प्रक्रिया में शामिल समय पर विचार करते हुए, कवर नहीं किया गया घाटा फरवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के दौरान पूरा किया जाना है। कांडला डिवीजन में 2 वर्ष 2 माह की अवधि के लिए कांडला प्रभाग में पीओएल गतिविधि से इतर कार्गो गतिविधि की अनुमानित परिचालन आय रु 225.13 करोड़ को लेखा में लेते हुए, रु 47.37 करोड़ का घाटा (रु 184.45 करोड़ का 25.68 प्रतिशत) 21.04 प्रतिशत है। इसी प्रकार 2 वर्ष और 2 माह की अवधि के लिए कांडला प्रभाग में पोत संबंधित गतिविधि की परिचालन आय रु 279.82 करोड़ पर विचार करते हुए, रु 137.08 करोड़ का घाटा (रु 184.45 करोड़ का 74.32 प्रतिशत) 48.99 प्रतिशत है। यह जरूरी है कि पत्तन लागत कटौती और उत्पादकता में सुधार करे जिससे अनुमानित घाटे को कम करने में सहायता मिलेगी। इस स्थिति को भी ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण कांडला डिवीजन में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (सिवाय पीओएल) से संबंधित दरों में 20 प्रतिशत और कांडला डिवीजन में पोत संबंधित गतिविधियों (शुष्क गोदीकरण सहित) से संबंधित दरों में 48 प्रतिशत की अक्रॉस-द-बोर्ड वृद्धि अनुमोदित करता है।

(ङ). केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा पत्तन भूखंडों के किराय संशोधन द्वारा सृजित किए जाने की उम्मीद वाली अतिरिक्त आय के साथ कांडला घाटा को प्रति-सहायिकी किए जाने पर अपना एतराज व्यक्त किया था। केपीटी का मत है कि कांडला डिवीजन में कार्गो प्रहस्तन दरें कांडला पत्तन भूमि के किराये के संशोधन से संभावित अतिरिक्त आय पर बिना विचार किए निर्धारित की जानी चाहिए क्योंकि इससे ऐसे पट्टाधारकों पर प्रभाव पड़ेगा जो रेजिडेंट हैं और अल्पकालिक व्यवसायी और व्यापारी हैं। पत्तन के इस विचार पर यह स्पष्ट किया गया है कि केपीटी भूमि के किराये में संशोधन सरकार द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशा और प्रति-सहायिकीकरण, यदि कोई हो, के अनुसार सख्ती से किया जाएगा, भले ही कार्गो प्रहस्तन दर निर्धारित करते समय पत्तन भूमि के संशोधित किए जाने वाले किरायों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके अलावा, प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन परिचालन में घाटे, यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए संपदा आय पर विचार करने की अनुमति देते हैं।

(xvi). केपीटी ने रेलवे के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो से उसकी मरम्मतों और अनुरक्षण लागत को पूरा करने के लिए रु 5 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने सूचित किया है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन में रेलवे गतिविधि के लिए प्रभार निर्धारित नहीं किए थे और, प्रस्तावित प्रभार वसूल करने के लिए व्यापार को प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं को व्याख्यायित करने का अनुरोध भी किया गया था। इसके अलावा, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विधिक रूप से जांच करे कि क्या अतिरिक्त सेवाएं, यदि कोई हों, जो वह रेलबद्ध कार्गो को प्रदान करता है, ऐसी प्रकृति की हैं जहां यह प्राधिकरण दरें मंजूर करने के लिए सक्षम है। केपीटी ने सूचित किया है कि उसने पत्तन क्षेत्र में रेलवे नेटवर्क में काफी राशि का निवेश किया है और रेलवे नेटवर्क में सभी ऐसे निवेश केवल पत्तन द्वारा किए जा रहे हैं ना कि रेलवे द्वारा। पूंजी लागत के अलावा, पत्तन क्षेत्र के भीतर रेलवे नेटवर्क पर पत्तन मरम्मत और अनुरक्षण व्यय भी करता रहा है जोकि औसतन प्रतिवर्ष रु 1.13 करोड़ परिगणित होता है। केपीटी ने यह भी बताया है कि पिछले कुछ समय में

रेलवे के माध्यम से उर्वरक जैसे कार्गो की निकासी में काफी बढ़ोतरी हुई है जोकि मरम्मतों और अनुरक्षण पर अतिरिक्त व्यय किए जाने की वजह से हुआ है। केपीएसए ने अगस्त 2010 में हुई बैठक में प्रस्तावित लेवी शुरू किए जाने का विरोध किया था। पत्तन ने वहां निर्णय लिया था कि सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार पृथक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार रेलवे साइडों के उपयोग के लिए वसूल किए जाने हैं और इसका प्रस्ताव अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन के लिए शामिल पूंजी लागत की वसूली के लिए है ना कि उपयोक्ताओं पर बोझ डालने के लिए। यह सही है कि केपीटी वर्तमान में पत्तन क्षेत्र में अपने द्वारा उपलब्ध करवाई गई रेलवे सुविधाओं के लिए कोई राजस्व एकत्रित नहीं करता है। पृथक दर का निर्धारण यह सुनिश्चित करेगा कि वास्तविक उपयोक्ता सभी कार्गो से अप्रत्यक्ष वसूली की बजाया सुविधा के लिए अदा करेगा। औसतन केपीटी लगभग ₹0 1.19 करोड़ प्रतिवर्ष व्यय करता है। इस गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी लगभग ₹0 18.84 करोड़ है। 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर, केपीटी ₹0 3.01 करोड़ के आरओसीई के लिए हकदार है। पत्तन ने अनुमान लगाया है कि लगभग 10.14 मिलियन टन कार्गो इसकी रेल प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित किया जाएगा। स्वीकार्य आरओसीई और प्रतिवर्ष परिचालन व्यय पर विचार करते हुए, यह सेवा प्रदान करने के लिए लागत प्रति टन ₹0 4.05 परिगणित होती है। अतः यह प्राधिकरण गोदियों के भीतर रेलवे प्रणाली इस्तेमाल करने वाले रेल बंध/रेलबद्ध कार्गो से वसूल किए जाने के लए ₹0 4 प्रति टन की दर अनुमोदित करता है। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि चेन्नई और कोलकाता पत्तन न्यासों में रेल बंध और रेलबद्ध कार्गो के मामले में यही प्रभार वसूल किए जा रहे हैं।

(xvii). मौजूदा व्यवस्था में, जब पाइलट की सेवाएं अंतर्मुखी पाइलटज अथवा अभियांत्रिक रूप से पोत के स्थानांतरण के लिए अपेक्षा की जाती है, पोत पर जाने की अपेक्षा के कम से कम 12 घंटे का नोटिस और बर्हिमुखी पाइलटज के मामले में नोटिस 6 घंटे का नोटिस दिया जाना चाहिए। यदि पाइलटों की सेवाएं 12 घंटों से पहले अपेक्षित हो तो अंतर्मुखी पाइलटज के मामले में अथवा अभियांत्रिक रूप से परोपेल्ड पोत के स्थानांतरण के लिए और बर्हिमुखी पाइलटज के मामले में 6 घंटे तो एजेंटों को रद्दीकरण प्रभारों के बराबर पाइलटज अपेक्षा के देरी से जमा प्रभार अदा करने होंगे। तथापि, ऐसे पोतों के मामले में जिनका ईटीए 3 घंटों से कम विलंबित होता है और पाइलट बोर्डिंग समय से कम से कम 3 घंटे पहले संशोधन पत्र दिया जाता है तो इसे रद्दीकरण माना जाएगा। कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट असोसिएशन ने दावा किया है कि अंतर्मुखी और बर्हिमुखी पाइलट रद्दीकरण शुल्क वसूल नहीं किए जाएं यदि कोई बर्थिंग अथवा नौचालन आवाजाही न हो। इसके अनुसार, बाह्य लंगरगाह से पोत संचलन, यदि कोई हो, के लिए तीन घंटों का नोटिस स्वीकार्य है परन्तु यह 1 घंटे तक सीमित होगा, क्योंकि इस कार्यक्रम से इतर 1 घंटे पहले कोई प्रत्यक्ष गतिविधि नहीं हो। उपयोक्ताओं के साथ चर्चा में केपीटी ने दिन के समय के दौरान चार घंटे और रात के दौरान आठ घंटे के स्थानांतरण मेमो के लिए निवेदन हेतु समय में कटौती करने के लिए सहमत है। असोसिएशन के अनुसार, रद्दीकरण के लिए शामिल व्ययों को पोत पर अधिरोपित नहीं किया जाना चाहिए, यदि वास्तव में गतिविधि नहीं की गई थी। केपीटी ने दावा किया है कि रद्दीकरण शुल्क प्रभार्य हैं क्योंकि पत्तन को पोत संचलन के रद्दीकरण की वजह से पाइलटों की तैनाती दोबारा चैक करनी पड़ती है और इसलिए अन्य पोतों के बर्थिंग/अबर्थिंग संचलनों पर विचार करते हुए राजस्व का नुकसान शामिल है। केपीटी ने दोहराया है कि एजेंटों को तीन घंटे की नोटिस अवधि के भीतर रद्दीकरण मेमो दाखिल करना होगा और इसे घटाकर एक घंटे करना साध्य नहीं है। पत्तन द्वारा अग्रेषित बिन्दुओं पर विचार करते हुए, रद्दीकरण प्रभार वसूल करने की वर्तमान पद्धति जारी रहेगी। तथापि, केपीटी द्वारा यथा सुविचारित, स्थानांतरण मेमो जमा करने के लिए दिन के समय चार घंटे और रात के समय आठ घंटे के समय के लिए सहमति प्रदान की जाती है।

(xviii). केपीटी ने यह कहते हुए बर्थ किराया प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है कि पत्तन ने 1 से 6 बर्थों की असंरचना को मजबूत किया है और मोबाइल हारबर क्रेन भी प्राप्त की है। पत्तन को सलाह दी गई थी कि यदि कुछ बर्थों पर सुविधाओं में सुधार किया गया है तो ऐसे बर्थों के लिए अलग दरें निर्धारित करना उपयुक्त होगा। जवाब में केपीटी ने सूचित किया था कि सभी बर्थ 2 कि0मी0 की सीधी लाइन में हैं और उन सभी का इस्तेमाल सभी प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए किया जा रहा है और इसलिए बर्थ किराया प्रभार एकसमान रूप से बनाए रखने होंगे। पत्तन ने यह भी सूचित किया था कि वर्तमान में ये सभी बर्थ क्रेन बर्थ और गैर-क्रेन बर्थ की सुविधा के साथ गैर-क्रेन बर्थ रूप में वर्गीकृत किया गया है। चूंकि वर्तमान पद्धति व्यापार द्वारा स्वीकार की गई है, इसलिए यह प्राधिकरण इस गतिविधि के लिए निर्णीत प्रशुल्क में वृद्धि के स्तर के साथ वर्तमान पद्धति का जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(xix). केपीटी ने सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है, यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद 4 घंटों के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को नहीं बुलाते हैं। चूंकि प्रस्ताव पोतों के अतिविराम को रोकने के लिए है, इसलिए केपीटी से उस आधार पर अल्यूमिनेट करने का अनुरोध किया था जिसपर सामान्य दर की 5 गुना वसूली का प्रावधान निर्धारित किया गया है। पत्तन से वह राजस्व भी भेजने का अनुरोध किया गया था जो सृजित किया जाएगा, यदि ऐसा दंडात्मक खंड शामिल किया जाता है। जवाब में, केपीटी ने बताया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 115 दरों की इवेडिंग के लिए प्रभार्य प्रभारों की राशि के 10 गुना तक दंड के अधिरोपण के लिए है। पत्तन ने यह भी बताया है कि राजस्व सृजित होने की संभावना नहीं है क्योंकि दंडात्मक प्रावधान शामिल करना केवल अवरोधक रूप में है। चूंकि दरों में बढ़ोतरी से अतिविराम को रोका नहीं जा सकता, इसलिए एमपीटी

एक्ट 1963 की धारा 115 उद्धरित करते हुए दंडात्मक खंड शामिल करना सही नहीं है। कांडला पोर्ट स्टीमशिप असोसिएशन ने यह कहते हुए इस लेवी पर आपत्ति उठाई है कि इसके पूरा होने के समय के बावजूद पोत केवल ज्वारभाटीय परिस्थितियों के आधार पर नौचालन कर सकता है। प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ अगस्त 2010 में केपीटी द्वारा बुलाई गई बैठक में इस मामले पर आगे चर्चा की गई थी। वहां पर यह सहमति दी गई थी कि प्रस्तावित खंड इस प्रकार संशोधित किया जाए – “कार्गो की समाप्ति के बाद अनावश्यक रूप से बर्थ अभिगृहीत करने वाले किसी पोत को सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार दंड के रूप में अदा करना होगा”। जेएनपीटी और सीएचपीटी जैसे कुछ महापत्तन न्यासों के दरमानों में अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के बारे में बताया गया है जब पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटे अथवा पत्तन द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को बुलाने में विफल रहता है। अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार (क) ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत (ख) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल (ग) लदाई आर्म डिस्कनेक्शन समस्या और (घ) ऐसा विस्तार प्रदान करने के लिए प्राधिकृत पत्तन कर्मचारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का उपयोग जैसे परिस्थितियों में प्रभार्य नहीं है। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों की अवधि के भीतर अथवा पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को नहीं बुलाता है, यह प्राधिकरण चार घंटों की समाप्ति के समय अथवा पत्तन न्यास द्वारा ऐसी विस्तारित अवधि से पाइलट बुलाए जाने के समय तक सामान्य दर के पांच गुना पर कांडला पत्तन द्वारा अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xx). वर्तमान में, कांडला पत्तन में (i) परियोजना सामग्री, (ii) मोटर वाहन और ऑटो घटकों/बिजली सहित मशीनरी और (iii) फल, गिरियां, टेपिओका, नारियल, कोपरा, इमली बीज आदि, यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क की वसूली के अधीन हैं। पत्तन का ध्यान दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 की ओर आकर्षित किया गया था, जिसके अधीन 5 वर्षों की अधिकतम अवधि में यथामूल्य घाटशुल्क दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किया जाना है। तथापि, केपीटी ने सूचित किया है कि इन कार्गो के लिए माप की कोई एकसमान/मानक इकाई नहीं है सिवाय मूल्य की शर्तों के और वे भिन्न-भिन्न आकारों के हैं और परियोजना सामग्रियों, मशीनरी, मोटरवाहन आदि को ध्यानपूर्वक प्रहस्तित किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन के अनुरोध पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण इन घटकों पर यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क वसूल करने के पत्तन के प्रस्ताव को कुछ समय के लिए जारी रखने के लिए सहमत है जैसाकि कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में स्वीकार किया गया है।
- (xxi). चूंकि एबेस्टोस एक प्रतिबंधित मद है इसलिए केपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची से इस मद को हटाने का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव के लिए सहमति दी गई है।
- (xxii). पत्तन ने लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों को दोगुना करने का प्रस्ताव किया गया है (₹0 15 से ₹0 30 प्रति मी0ट0)। पत्तन से लागत व्ययों के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। यह अनुरोध भी किया गया था कि वह उस अतिरिक्त राजस्व के बारे में सूचित करे जो वह प्रस्तावित संशोधन की वजह से सृजित करेगा। केपीटी ने कोई राजस्व व्यय नहीं भेजे थे। तथापि, इसने बताया था कि लेबर की आपूर्ति के लिए ₹0 15 प्रति मी0ट0 की दर मई 2002 में निर्धारित की गई थी और तब से वेतन और मजदूरी की लागत में 2.5 गुना से ज्यादा वृद्धि की गई है। चूंकि पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करना, जिसमें लेबर की आपूर्ति की लागत शामिल है, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 20 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि स्वीकृत की जानी है, इसलिए यह प्राधिकरण केवल इस आधार पर इन प्रभारों में अलग-से 100 प्रतिशत वृद्धि के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।
- (xxiii). केपीटी ने कोयला, अयस्कों, रॉक फास्फेट, सल्फर, बेन्टोनाइट, क्लिंकर, जिप्सम और प्रदूषण फेलाने वाले अन्य शुष्क बल्क कार्गो पर ₹0 5 प्रति टन का प्रदूषण अधिभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से उसके प्रस्ताव को लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराने और वह अतिरिक्त राजस्व के बारे में बताने का अनुरोध किया गया था जो सृजित किया जाएगा। पत्तन से प्रदूषण की मात्रा के बारे में जानकारी के लिए पारदर्शी तरीका निर्धारित करने के लिए स्पष्ट मानदंड निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था जो विभिन्न कार्गो समूहों की वजह से होगा और मापकों को पत्तन और व्यापार दोनों द्वारा, प्रदूषण के लिए अग्रिम रूप में लिया जाएगा। केपीटी ने लागत व्ययों के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराने की बजाय मात्र यह जवाब दिया था कि ज्यादातर बल्क कार्गो प्रदूषण फेलाते हैं और इसलिए प्रस्तावित अधिभार तर्कसंगत प्रतीत होता है। यह भी बताया गया है कि ज्यादा मानदंड निर्धारित करना साध्य नहीं होगा। उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक में, कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन ने यह कहते हुए इस वसूली पर आपत्ति उठाई थी कि ये कार्गो कोई प्रदूषण नहीं फैलाते हैं। चूंकि पत्तन ने प्रमाणित नहीं किया है कि ये कार्गो प्रदूषण फैलाते हैं और किन्हीं लागत व्ययों के अभाव में, इसलिए प्रदूषण अधिभार वसूल करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करना उपयुक्त नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि समग्र वित्तीय स्थिति प्रशुल्क वृद्धि पर निर्णय लेने के लिए मूल्यांकित की गई है। इसलिए, प्रदूषण नियंत्रण पर किए गए/किए जाने की संभावना वाले व्यय, यदि कोई हों, को लागत विश्लेषण में शामिल किया गया है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित प्रभार को शामिल नहीं किए जाने से पत्तन वित्तीय रूप से नुकसान की स्थिति में नहीं होगा।
- (xxiv). पत्तन ने शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज दाखिल करने की तारीख से निःशुल्क अवधि पर विचार करने का प्रस्ताव किया है, जब आयात कार्गो अंतरण रूपों में भंडारित किया जाता है और तब पुनः-निर्यात में परिवर्तित किया जाता है। केपीटी के अनुसार, आयात कार्गो को निर्यात कार्गो में परिवर्तित किए जाने की घटना बहुत ही कम है। यह प्राधिकरण पत्तन के

प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है क्योंकि आशय निर्यात दस्तावेजों को दाखिल करने की तारीख से निर्यात चक्र में लागू निःशुल्क अवधि उपलब्ध करवाना है।

- (xxv). केपीटी ने उस तारीख से निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि शुरू करने का प्रस्ताव किया है जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है और तब तक विलंबशुल्क वसूल किया जाता है जब तक सम्पूर्ण निर्यात कार्गो लादा जाता है और जब तक आयात कार्गो पत्तन से लिया जाता है अथवा किराये के तल पर स्थानांतरित किय गया है। पत्तन ने अंतरण क्षेत्र में पड़े रहने वाले शेष कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल करने का भी प्रस्ताव किया है, यदि कोई अधूरी लदाई/सुपुर्दर्गी की जाती है। जब पत्तन से विलंबशुल्क वसूल करने की मौजूदा स्थिति स्पष्ट करने और निःशुल्क अवधि प्रदान करने का अनुरोध किया गया था, तब इसने बताया था कि विलंबशुल्क की वसूली और निःशुल्क अवधि प्रदान करने की मौजूदा पद्धति वैसी है जैसी अब प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि यह खंड प्रस्तावित करने का कारण केवल ज्यादा स्पष्टता और पारदर्शिता लाना है। तथापि, दरमान में मौजूदा खंड के अनुसार, विलंबशुल्क पोत के बर्थिंग की तारीख से अगले दिन से समाप्त हो जाता है। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव पोत की बर्थिंग की बाजय वास्तविक लदाई पर जोर देने की सामग्री भिन्नता बनाता है जैसे मौजूदा शर्तों के मामले में और उसके फलस्वरूप ठीक प्रकार स्पष्ट नहीं किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण दरमान में मौजूदा खंडों को बनाए रखने के लिए प्रवृत्त है।
- (xxvi). केपीटी ने ये दो टिप्पणियां शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि (i) अंतरण से किराया अथवा विलोमतः कार्गो स्थानांतरण के मामले में ऐसा कार्गो निःशुल्क अवधि के लिए पात्र नहीं होगा जबतक कि अंतरण रूप पर भंडारित कार्गो के लिए नहीं दिया जाता है और (ii) कार्गो अंतरण रूप से किराया रूप में यथा स्थानांतरित ही माना जाएगा जब कार्गो का प्रत्यक्ष स्थानांतरण किया जाता है। चूंकि इन टिप्पणियों को शामिल करने का प्रयोजन स्पष्ट नहीं था, इसलिए पत्तन से इसे स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से प्रस्तावित शर्तों पर राजस्व भी भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने सूचित किया है कि उसने कोई नए रूप प्रस्तावित नहीं किए हैं, क्योंकि इसके प्रस्ताव ज्यादा स्पष्टता और पारदर्शिता लाने के लिए हैं और इसलिए कोई राजस्व प्रभाव नहीं होगा। अगस्त 2010 को हुई बैठक में, केपीएसएए ने कहा था कि पत्तन ने किराया रूपों के लिए अलग-से विशिष्ट क्षेत्र अभिचिह्नित नहीं किए हैं और अंतरण से किराया रूप में कार्गो स्थिति का बदलवाव बहुत ही कम होता है और किराया रूप पहले दिन से नहीं माना जाएगा क्योंकि उपयोक्ताओं को कार्गो के प्रत्यक्ष स्थानांतरण के लिए अतिरिक्त व्यय करना होगा। चूंकि, पत्तन के अनुसार, प्रस्तावित टिप्पणियों को शामिल किए जाने से कोई बदलाव होने की उम्मीद नहीं है, यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।
- (xxvii). मौजूदा व्यवस्था में, किरायेदार सिवाय पहले दिन के अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी होगी। पत्तन ने किरायेदार द्वारा सफाई नहीं करवाए जाने की स्थिति में रु0 5000/- प्रतिदिन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर रु0 5000 प्रतिदिन की दर निर्धारित की गई है। केपीटी ने सूचित किया है कि हालांकि मौजूदा व्यवस्था के अनुसार, किरायेदार को सिवाय पहले दिन के अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी चाहिए, परन्तु इसका वह अनुभव है, किरायेदार कभी भी शुष्क गोदी की सफाई नहीं करता है क्योंकि अनुपालन नहीं किए जाने पर कार्रवाई शुरू करने के लिए दरमान में कोई खंड नहीं दिया गया है। शुष्क गोदी साफ रखने के लिए, पत्तन को अपने कर्मचारी विनियुक्त करने पड़ते हैं। यदि पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है तो जब कभी किरायेदार शुष्क गोदी की सफाई नहीं करवाता है तो पत्तन पर बिना कोई वित्तीय बोझ डाले सफाई पत्तन लेबर अथवा आउटसोर्सिंग में से किसी के द्वारा करवाई जा सकती है। पत्तन ने शुष्क गोदी के भीतर के क्षेत्र पर विचार करने के बाद इस संबंध में सफाई के लिए विनियुक्त किए जाने वाले जनशक्ति के लिए दर विश्लेषण किया है। पत्तन द्वारा भेजे गए तर्कों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है। उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक में केपीटी द्वारा यथा सहमत, रु0 5000 प्रतिदिन की दर से सफाई प्रभार शुष्क गोदीकरण की आबंटित अवधि के अंतिम दिन से शुरू होगी।
- (xxviii). केपीटी ने शुष्क गोदी क्रेन किराया प्रभार रु0 500/- प्रति घंटा से बढ़ाकर रु0 2000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव भी किया गया है कि दिन स्थानांतरण/रविवार और अवकाश दिवस से आगे की न्यूनतम किराया अवधि इस प्रकार चार घंटे होगी कि क्रेन परिचालक और इलैक्ट्रीशियन को भुगतान किया जाने वाला समयपरि और रविवारों/अवकाश दिवस क्रेन से सृजित होने वाली आय से ज्यादा है जो प्रति घंटा आधार पर बुक की जाती हैं। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर रु0 2000/- प्रति घंटा की दर निर्धारित की गई है। पत्तन के अनुसार, दर वृद्धि मुख्यतः क्रेन परिचालन के लिए विनियुक्त किए जाने के लिए अपेक्षित परिचालक और इलैक्ट्रिकल स्टॉफ की मजदूरी में वृद्धि और बिजली प्रभारों में वृद्धि को पूरा करने के लिए है। पत्तन ने एक गणना पत्रक प्रस्तुत किया है जिसके अनुसार किराया प्रभार बढ़कर रु0 1270 प्रति घंटा हो जाएगा। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण शुष्क गोदी क्रेन किराया प्रभारों को रु0 500/- प्रति घंटा से बढ़ाकर रु0 1270 प्रति घंटा करने और यह शर्त शामिल करने के लिए सहमत है कि दिन पारी/रविवार और अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटे होगी।

- (xxix). मौजूदा शुष्क-गोदी अनुसूची के नीचे टिप्पणी (6) के अनुसार, जब एक से ज्यादा पोत को इकट्ठे गोदी में खड़ा और बाहर निकाला जाता है तो गोदी के किराया प्रभार पोतों के हटाए जाने के आधार पर आनुपातिक आधार पर विभाजित किया जाएगा। पत्तन ने यह कहते हुए इस शर्त को हटाने का प्रस्ताव किया है कि किराया प्रभार दोनों के गोदीकरण/अगोदीकरण पर ध्यान दिए बिना तत्संबंधी पोतों द्वारा अभिग्रहीत प्रति लम्बाई के अनुसार वसूल किए जा रहे हैं। प्रश्न पूछे जाने पर, पत्तन ने सूचित किया है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल 4 ऐसे मौके थे जब एक से ज्यादा पोत एक साथ गोदी में खड़े किए गए और गोदी से निकाले गए। केंपीटी के अनुसार, हटाए जाने के आधार पर किराया प्रभारों को विभाजित करना संभव नहीं है, क्योंकि दरमान में किराया प्रभार पोत की लम्बाई के अनुसार दिए गए हैं। (अर्थात् क्रॉफ्ट 30 मीटर तक, 30 से 60 मीटर के बीच और 60 मीटर से अधिक)। अतः पत्तन का मत है कि मौजूदा खंड को हटाने से पत्तन को कोई अतिरिक्त आय प्राप्त नहीं होगी अथवा व्यापार को लाभ नहीं होगा। पत्तन द्वारा उठाया गया मुद्दा सही है इसलिए शुष्क गोदी अनुसूची में, लेवी की इकाई पोत की लम्बाई है, जबकि अनुसूची के नीचे दी गई टिप्पणी के अनुसार, यह पोत का हटाया जाना है। अनिश्चितता को दूर करने के लिए, यह प्राधिकरण उस शर्त का अनुपालन करते हुए पोतों के गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए मौजूदा शर्त को बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है जोकि एमबीपीटी की शुष्क गोदी अनुसूची में उपलब्ध टिप्पणी है।
“जब दो या अधिक पोत शुष्क गोदी में एक साथ खड़े किए जाते हैं, शुष्क गोदीकरण प्रभार प्रत्येक पोत द्वारा अलग-अलग देय होंगे।”
- (xxx). रविवारों और अवकाश दिवसों को पोतों के गोदीकरण और अगोदीकरण के लिए, शुष्क गोदी अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 30 प्रतिशत के समकक्ष अतिरिक्त प्रभार वर्तमान में वसूल किया जा रहा है। केंपीटी ने इस लेवी में 100 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। उसके लिए दिए गए कारण वेतन और भत्तों में वृद्धि, कर्मचारियों के समयोपरि की दर में वृद्धि और बिजली प्रभारों में वृद्धि हैं। पत्तन से राजस्व प्रभाव के साथ गणना पत्रकों के साथ अपने प्रस्ताव का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। गणना पत्रकों के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराए जाने की बजाय, इसने शुष्क गोदीकरण डिवीजन के साथ जुड़े स्टाफ की वेतन, मजदूरी और अन्य भुगतानों को दर्शाते हुए विवरण ही भेजा है। केंपीटी ने यह भी सूचित किया था कि बहुत ही कम शुष्क गोदीकरण परिचालन रविवारों और अवकाश दिवसों को किए जाते हैं, परन्तु जुलाई 2007 में निर्धारित 30 प्रतिशत का अतिरिक्त प्रभार रविवारों और अवकाश दिवसों को भुगतान किए गए वेतन और मजदूरी की तुलना में बहुत कम है। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए, जिसमें शुष्क गोदीकरण प्रभाग के साथ जुड़े स्टाफ की वेतन लागतें शामिल हैं, शुष्क गोदीकरण प्रभारों सहित पोत संबंधित गतिविधि में 48 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इसलिए, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।
- (xxxi). वर्तमान में यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण परिचालन किरायेदार द्वारा रद्द किया जाता है तो प्रथम दिन के लिए लागू गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाता है। परिचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि लिखित नोटिस परिचालनों के लिए निर्धारित दिन से पिछले दिन को 1400 बजे से पहले गोदी प्रभारी को भेज दिया जाता है। केंपीटी ने लेवी में 100 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बताया है कि पोत के आयाम के अनुसार कील प्रखंडों की व्यवस्था, कुशल और अकुशल जनशक्ति की नियुक्ति, सिंकिंग और डि-सिंकिंग परिचालन में उपभोग हुई बिजली, शुष्क गोदीकरण परिचालन के लिए स्टैंड बाइ टग का प्रावधान शुष्क गोदीकरण अनुसूची से पहले शामिल लागत हैं और बिना पूर्व नोटिस के रद्दीकरण से पत्तन को राजस्व का नुकसान होगा। चूंकि इसका मुख्य उद्देश्य पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा रद्दीकरण आवेदन देर से जमा करवाने की पद्धति को रोकना है और उपयोक्ताओं ने इस मुद्दे पर कोई विरोध व्यक्त नहीं किया है, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित करता है।
- (xxxii). पत्तन ने गोदीकरण के प्रथम दिन के लिए लागू प्रभारों के तीन गुना के समकक्ष दंड वसूल करने का खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है, यदि शुष्क गोदी में खड़ा किया गया पोत पत्तन पोतों की आपातकालिक गोदीकरण को व्यवस्थित करने के लिए उसे खाली करने की स्थिति में नहीं होता है। पत्तन ने पोतों के अतिविराम के मामले में शुष्क गोदीकरण के प्रथम दिन को लागू प्रभारों के 100 प्रतिशत से 300 प्रतिशत तक अतिरिक्त प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव भी किया है, भले ही पत्तन पोतों को शुष्क गोदीकरण की आवश्यकता न हो। केंपीटी ने बताया है कि ऐसी शास्त्र प्रस्तावित करने का मुख्य उद्देश्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रारंभिक रूप में अनुमोदित अपेक्षित अवधि से अधिक निजी क्रॉफ्ट के अतिविराम की पद्धति को रोकने के लिए है। प्रश्न किए जाने पर पत्तन ने सूचित किया था कि ऐसा अतिविराम, औसतन, प्रतिवर्ष सात बार होता है। कांडला पोर्ट स्टीवडोर्स एजेंटों ने इस प्रस्ताव पर अपनी आपत्ति व्यक्त की है। पत्तन ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि निजी क्रॉफ्ट अपनी आवश्यकता से अधिक समय के लिए शुष्क गोदी में क्यों ठहरते थे। इसके अलावा, पत्तन क्रॉफ्ट की मरम्मतों की आपातकालिक आवश्यकता उन पोतों पर जुर्माना वसूल करने से ही पूरी नहीं होगी जो शुष्क गोदी में अतिविराम करते हैं। इस मुद्दे को अन्य पोतों द्वारा शुष्क गोदी को खाली किए जाने को सुनिश्चित करने के लिए पत्तन द्वारा प्रशासनिक ढंग से संबोधित किए जाने की जरूरत है, यदि आपात स्थिति प्रकट होती है। अतः यह प्राधिकरण इस मामले में कोई नया दंडात्मक प्रावधान शामिल किए जाने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

- (xxxiii). संयुक्त सुनवाई में, केपीएसए ने उल्लेख किया था कि शुष्क गोदी मुख्यतः पत्तन क्रॉफ्ट द्वारा उपयोग की जाती है और इसलिए घाटा केवल वाणिज्यिक पोतों पर नहीं लादा जा सकता। चूंकि लागत विवरण में केवल निजी क्रॉफ्ट से प्राप्त राजस्व शामिल है परन्तु व्यय सभी क्रॉफ्टों पर किया जाता है जो शुष्क गोदी का इस्तेमाल करते हैं, इसलिए पत्तन से पत्तन और गैर पत्तन क्रॉफ्ट पर किए गए व्ययों का ब्रेकअप भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने मांगा गया ब्रेकअप नहीं भेजा था परन्तु सूचित किया था कि हालांकि शुष्क गोदी सुविधा केवल पत्तन पोतों के लिए है, उपलब्ध खाली स्लॉट के लाभपूर्ण उपयोग के लिए, यह सुविधा निजी एजेंसियों को उपलब्ध करवाई जाती है। पत्तन के अनुसार, 2009-10 के ब्योरो के अनुसार, पत्तन पोतों द्वारा शुष्क गोदी का उपयोग केवल 24 प्रतिशत है जबकि निजी पोतों द्वारा उपयोग 76 प्रतिशत है। यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि वह शुष्क गोदी इस्तेमाल करने वाले पत्तन और गैर-पत्तन क्रॉफ्ट पर किए गए व्यय को अलग-अलग व्यवस्थित करे और अगले संशोधन के समय नियोजित पूंजी आधार पर लागत जमा प्रतिलाभ पर वाणिज्यिक पोतों के मामले में प्रशुल्क प्रस्तावित करे।
- (xxxiv). केपीटी ने प्रस्ताव किया है कि कांडला डिवीजन की दरें तुन्ना पत्तन पर लागू होंगी जबकि तुन्ना पत्तन की आय, लागत तथा नियोजित पूंजी के ब्योरे नहीं भेजे हैं। पत्तन से इसका आधार मांगा गया था क्योंकि यह प्राधिकरण पत्तनों द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण का अनुसरण करता है। जवाब में केपीटी ने बताया था कि कंक्र्रीट जेट्टी बनाने एवं बैकअप क्षेत्र के लिए तथा तुन्ना से सड़क जोड़ने के लिए हाल ही में ₹0 85 करोड़ का निवेश किया गया है और चूंकि तुन्ना के लिए अलग से निर्धारित दर नहीं है, इसलिए कांडला डिवीजन की प्रचलित दर तुन्ना के लिए भी निर्धारित की गई है। पत्तन का बयान कि तुन्ना के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई है सही नहीं है क्योंकि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 15 मई 2007 द्वारा तुन्ना पत्तन के लिए दर अनुसूची अनुमोदित की थी। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि उसने तुन्ना में बार्जों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन विकसित करने के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान लगभग ₹0 5.70 करोड़ का निवेश किया है। केपीटी ने यह भी बताया है कि उसने बार्ज जेट्टी के विस्तार, भूमि के विकास और तुन्ना चैनल के फेंसिंग और निकर्षण के लिए लगभग ₹0 14 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। पत्तन ने यह भी बताया है कि ₹0 1060 करोड़ की अनुमानित लागत से पीपीपी आधार पर तुन्ना में शुष्क बल्क टर्मिनल बनाए जाने का प्रस्ताव है। शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए, अपफ्रंट प्रशुल्क पहले ही निर्धारित किया जा चुका है। भविष्य में तुन्ना में किया जाने वाला ₹0 14 करोड़ का अन्य व्यय स्वतः ही तुन्ना में कांडला दरों की वसूली की मेरिट नहीं है। मई 2007 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, तुन्ना पत्तन के लिए अनुमोदित दरों की वैधता अब समाप्त हो चुकी है। विचार के शेष पर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि वह तुन्ना पत्तन की मौजूदा दरें संशोधित करने के लिए प्रस्ताव का भली प्रकार विश्लेषण करे। तब तक तुन्ना के लिए अनुमोदित मौजूदा दरें जारी रखी जाएं।
- (xxxv). कांडला पत्तन ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7 (अन्य प्राधिकृत सेवा प्रक्रियाओं द्वारा प्रभारों का विनियमन) वहां पर पूरी तरह अनुसरित किया गया है।
- (xxxvi). वर्तमान में केपीटी गोदियों के भीतर बसों और लॉरियों को चलाने के लिए ₹0 15/- प्रतिदिन/₹0 180/- प्रति माह/₹0 500/- प्रति वर्ष वसूल करता है। केपीएसए ने टिप्पणी की है कि अब पत्तन को गोदियों में चलने वाले वाहनों पर प्रभार वसूल करना रोक देना चाहिए। इसके अनुसार, हालांकि इस शीर्ष के अधीन सृजित राजस्व बहुत कम है, कार्गो लदाई-उतराई परिचालन सामान्यतः गेट-पास तैयार करवाने के लिए प्रवेश द्वार पर ट्रकों की प्रतीक्षा, सड़क-टैक्स अदा करने आदि की वजह से विलंब हो जाता है। केपीएसए ने यह भी उल्लेख किया है कि रोड़-टैक्स का भुगतान करने में सामान्यतः प्रति ट्रक 30 मिनट बेकार हो जाते हैं, जिसे लाभपूर्वक उपयोग किया जा सकता है यदि ट्रकों को एजेंटों द्वारा जारी किए गए प्रासंगिक गेट पासों को एकत्रित करने पर ही प्रवेश की अनुमति दे दी जाए। उपयोक्ताओं के साथ चर्चा में, केपीटी इस लेवी को खत्म करने और घाटशुल्क में उपयुक्ततः ले जाने पर सहमत था। यह प्राधिकरण इस परस्पर सहमत प्रस्ताव को अनुमोदित करता है और अध्याय IV – विविध प्रभार की अनुसूची 8 में प्रविष्टि सं. 1 हटाता है।
- (xxxvii). दिनांक 29 जुलाई 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई में कांडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड और गांधीधाम चेम्बर ऑफ कॉमर्स ने निजी कंटेनर टर्मिनल के कम उपयोग और उच्च निकर्षण लागत जिससे कुछ बर्थों को लाभ होता है के बारे में अपनी आपत्तियां उठाई थीं। केएसएएल का मत था कि केपीटी को कम उपयोग के बोझ से अन्य पोतों को बचाने के लिए बर्थिंग गतिविधि की प्रति सहायिकी के लिए टर्मिनल परिचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी का प्रयोग करना चाहिए। इसलिए, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह पोत संबंधित गतिविधि में कंटेनर टर्मिनल के बीओटी परिचालन से राजस्व हिस्सेदारी के आबंटन पर उसकी टिप्पणियों के साथ निकर्षण लागत के आरोपित असंगत आबंटन पर विस्तृत नोट भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी के अनुसार, करार के अनुसार उसका बर्थ सं. 11 और 12 के उपयोग पर कोई नियंत्रण नहीं है जो कंटेनर टर्मिनल परिचालक को हस्तांतरित किए गए हैं और करार के अनुसार इन बर्थों का प्रयोग अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए नहीं किया जा सकता। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि बर्थ सं. 7 से 12 का डुबाव 12 और 12.5 मीटर हैं। पत्तन के अनुसार हालांकि निकर्षण 12.5 मीटर का डुबाव बनाए रखने के लिए किया जाता है, उपलब्ध डुबावों के उपयोग के अधीन कोई मामला नहीं है। 12.5 मी0 का डुबाव, यदि उपलब्ध है, ज्वारभाटा की उच्चतम ऊंचाई है, और चैनल में गहराईयां ज्वारभाटा की उच्चतम ऊंचाई पर 12.5 मी0 के डुबाव के संबंध में हैं। अन्य सभी समय में, चैनल में

अनुरक्षित गहराईयों से कम डुबाव वाले पोतों को लाभ होता है जो अब बड़ी विंडो अवधि में प्रहस्तित किए जा सकते हैं। यदि चैनल में अनुरक्षित गहराईयां 10 मी0 अथवा अधिक डुबाव वाले पोतों के लिए भी विंडो अवधि से कम हैं, प्रतिबंधित हो जाएंगे और तब केवल पोतों की सीमित संख्या हर समय लाई जा सकेगी। वैसे, उच्चतर डुबावों से न केवल उच्च डुबाव वाले पोतों को लाभ होता है अपितु कम डुबाव वाले पोतों को भी लाभ पहुंचाता है जो हर समय व्यवहारिक रूप से पत्तन के अथवा बाहर नौचालित कर सकते हैं। तथापि, पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत विश्लेषण में विधिवत् सुविचारित किया गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न केपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

11.2. संशोधित दरमान और केपीटी की दरें शासित करने वाली शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

11.3. केपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 से आगे पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाएगा।

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

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

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

कांडला पल्लन न्यास
वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए कांडला + वादिनार के निष्पादन का विश्लेषण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	प्रमुक्त आदेश दिनांक 15 मई 2007 में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमान			वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात (मी.ट. में)	52.02	59.54	59.54	64.92	72.22	79.50
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	12172.00	14135.00	14559.00	13819.32	16215.22	19049.22
	(ii) पोत संबंधित आय *	13494.12	17563.64	18091.21	14309.65	18916.94	20691.91
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	2803.00	3125.00	3224.00	1706.01	2144.68	1717.97
	कुल परिचालन आय (i से iv)	28469.12	34823.64	35874.21	29834.98	37276.84	41459.10
II	परिचालन लागत (मूल्यदास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	2565.10	2604.60	2685.18	2892.97	3949.95	4200.93
	(ii) पल्लन और गोदी सुविधाएं	10631.97	11263.05	11611.46	9667.29	14029.91	14900.07
	(iii) रेलवे गतिविधि	0.00	0.00	0.00	91.28	28.42	218.35
	(iv) संपदा गतिविधि	286.91	291.33	300.35	1543.33	2450.79	2588.99
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	13483.98	14158.98	14596.99	14194.87	20459.07	21908.34
III	मूल्यदास	2703.00	2824.36	2951.64	3130.8	3206.74	3438.57
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	4752.00	4990.00	5228.00	4910.41	6129.73	7124.77
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	7530.14	12850.30	13097.58	7598.90	7481.30	8987.42
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)						
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	---	---	---	---	---	---
	(ii) अन्य विविध आय	591.00	610.00	615.00	632.08	1007.79	1486.59
	कुल	591.00	610.00	615.00	632.08	1007.79	1486.59
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	1274.00	1331.00	1383.00	813.76	3815.92	3689.50
	कुल	1274.00	1331.00	1383.00	813.76	3815.92	3689.50
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-683.00	-721.00	-768.00	-181.68	-2808.13	-2202.91
IX	व्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	6847.14	12129.30	12329.58	7417.22	4673.17	6784.51
X	नियोजित पूंजी	81613.00	84839.00	84839.00	69384.74	70919.77	73082.66
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10886.37	11216.33
	घटाव: एस्को खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित	0.00	0.00	0.00	0.00	268.00	573.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10618.37	10643.33
XII	क्षमता उपयोगिता	88.84%	73.10%	73.10%	204%	174%	169%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10618.37	10643.33
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-6179.86	-1414.70	-1214.42	-3215.20	-6213.20	-4431.82
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-21.71%	-4.06%	-3.39%	-10.78%	-16.67%	-10.69%

* कांडला डिपोजन से संबंधित अनुमानित पोत संबंधित आय में पल्लन देयताओं, पाइलटेंज, जल आपूर्ति और अन्य के मामले में 15 प्रतिशत तक और बर्ध किराये के मामले में 50 प्रतिशत तक 11 जुलाई 2005 से वृद्धि की गई है।

(कांडला + वादिनार)
समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	78.00	87.40	88.45	82.00	87.40	88.45
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो/कटेनर प्रहस्तन आय	13976.53	14327.22	14534.57	18136.53	19011.22	19218.57
	(ii) पोत संबंधित आय	20821.83	20896.37	21572.62	20484.39	21916.14	22579.24
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	2493.34	2539.27	2539.27	2493.34	2539.27	2539.27
	कुल परिचालन आय (i से iv)	37291.70	37762.86	38646.46	41114.26	43466.63	44337.08
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	4828.39	5108.43	5404.72	4854.94	5037.49	5226.90
	(ii) फलन और गोदी सुविधाएं	17124.49	19037.01	20141.16	16765.06	17395.43	18049.50
	(iii) रेलवे गतिविधि	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) संपदा गतिविधि	2609.11	2760.44	2920.55	2609.11	2707.21	2809.00
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	24,613.54	26,960.42	28,524.13	24,280.66	25,193.62	26,140.90
III	मूल्यहास	3307.01	3406.82	3565.60	3307.01	3406.74	3565.60
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	7532.20	8098.00	8104.42	7532.20	7815.41	8109.27
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1838.95	-702.38	-1547.69	5994.39	7050.86	6521.31
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	854.06	921.71	970.05	854.06	921.71	970.05
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	5538.95	5860.20	6200.09	5538.95	5860.20	6200.09
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-4684.89	-4938.49	-5230.04	-4684.89	-4938.49	-5230.04
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-2845.94	-5640.87	-6777.74	1309.50	2112.37	1291.27
X	नियोजित पूंजी	73333.59	71717.38	72324.93	73333.59	71717.38	72324.93
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	11302.97	11059.57	11171.98	11311.72	11065.43	11174.96
	घटाएं: एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	11302.97	11059.57	11171.98	10621.72	10268.43	10269.96
XII	क्षमता उपयोगिता	164	144	139	105	112	113
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	11302.97	11059.57	11171.98	10621.72	10268.43	10269.96
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-14148.91	-16700.45	-17949.72	-9312.22	-8156.06	-8978.69
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-37.94%	-44.22%	-46.45%	-22.65%	-18.76%	-20.25%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-42.87%			-20.55%	

कांडला प्रभाग
सम्बन्धित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	34.90	36.70	37.75	35.10	36.70	37.75
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन आय	11456.53	11807.22	12014.57	12311.53	12662.22	12869.57
	(ii) पोत संबंधित आय	12821.13	12895.67	13571.92	12177.08	12644.75	13307.85
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	2296.34	2342.27	2342.27	2296.34	2342.27	2342.27
	कुल परिचालन आय (i से iv)	26574.00	27045.16	27928.76	26784.95	27649.24	28519.69
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	4776.24	5053.26	5346.35	4802.79	4983.38	5170.75
	(ii) पल्लन और गोदी सुविधाएं	15331.77	17140.31	18134.45	14972.34	15535.30	16119.43
	(iii) रेलवे गतिविधि	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) संपदा गतिविधि	2098.27	2219.97	2348.73	2098.27	2177.16	2259.03
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	22257.83	24468.08	25887.23	21924.95	22749.33	23604.71
III	मूल्यहास	3185.01	3277.74	3429.04	3185.01	3277.74	3429.04
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	6623.21	7007.36	7413.78	6623.21	6872.24	7130.64
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-5492.05	-7708.02	-8801.29	-4948.22	-5250.08	-5644.70
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	787.85	833.55	881.89	787.85	833.55	881.89
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	5538.95	5860.20	6200.09	5535.95	5753.53	6093.42
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-4751.10	-5026.66	-5318.20	-4748.10	-4919.99	-5211.53
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-10243.15	-12734.68	-14119.50	-9696.32	-10170.06	-10856.23
X	नियोजित पूंजी	70720.30	69104.09	69711.64	70720.30	69104.09	69711.64
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10961.15	10714.86	10824.39
	घटाए: एस्क्रो खाते से निधिधित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10271.15	9917.86	9919.39
XII	नियोजित पूंजी	94.00	78.00	78.00	127.18	121.63	118.25
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10271.15	9917.86	9919.39
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-21195.55	-23443.68	-24940.91	-19967.47	-20087.93	-20775.62
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-79.76%	-86.68%	-89.30%	-74.55%	-72.65%	-72.85%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-85.25%			-73.35%	

कांडला प्रभाग
समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	42.90	50.70	50.70	46.90	50.70	50.70
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन आय	2520.00	2520.00	2520.00	5825.00	6349.00	6349.00
	(ii) पोत संबंधित आय	8000.70	8000.70	8000.70	8307.31	9271.39	9271.39
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00
	कुल परिचालन आय (i से iv)	10717.70	10717.70	10717.70	14329.31	15817.39	15817.39
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	52.15	55.17	58.37	52.15	54.11	56.15
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधाएं	1792.72	1896.70	2006.71	1792.72	1860.13	1930.07
	(iii) रेलवे गतिविधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा गतिविधि	510.84	540.47	571.82	510.84	530.05	549.98
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	2355.71	2492.34	2636.90	2355.71	2444.28	2536.19
III	मूल्यहास	122.00	129.08	136.56	122.00	129.00	136.56
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	908.99	1090.64	690.64	908.99	943.17	978.63
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7331.00	7005.64	7253.60	10942.61	12300.94	12166.01
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	66.21	88.16	88.16	66.21	88.16	88.16
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	3.00	106.67	106.67	3.00	106.67	106.67
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	63.21	-18.51	-18.51	63.21	-18.51	-18.51
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	7394.21	6987.13	7235.09	11005.82	12282.43	12147.49906
X	नियोजित पूंजी	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
XII	क्षमता उपयोगिता	70	66	61	140	151	151
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरआसीई	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	7043.64	6636.56	6884.52	10655.25	11931.86	11796.93
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	65.72%	61.92%	64.24%	74.36%	75.44%	74.58%
XVI	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	63.96%			74.79%		

कांडला प्रभाग
संपदा गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) भूमि से किराया	1184.30	1207.986	1207.986	1184.30	1207.99	1207.99
	(ii) अन्य	1112.04	1134.28	1134.28	1112.04	1134.28	1134.28
	कुल	2296.34	2342.27	2342.267	2296.34	2342.27	2342.27
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	संपदा अनुस्क्षण	2098.27	2219.9697	2348.7279	2098.27	2177.16	2259.03
	कुल	2098.27	2219.97	2348.73	2098.27	2177.16	2259.03
III	मूल्यहास	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचर्यों का आबंटित हिस्सा	261.45	276.61	292.66	261.45	271.28	281.48
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	-267.94	-358.88	-503.68	-267.94	-310.74	-402.80
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	55.46	58.68	62.08	55.46	58.68	62.08
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	330.09	349.24	369.49	329.91	342.88	363.13
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-274.63	-290.5585	-307.41	-274.4512	-284.20	-301.05
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-542.57	-649.436	-811.09	-542.39	-594.94	-703.85
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2379.08	2171.55	1958.66	2379.08	2171.55	1958.66
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	क्षमता उपयोगिता के कलए समायोजित आरओसीई	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-907.79	-981.73	-1110.13	-911.13	-931.65	-1007.98
XV	निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-39.53%	-41.91%	-47.40%	-39.68%	-39.78%	-43.03%
XVI	औसत निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-42.95%			-40.83%	

कांडला प्रभाग
रेलवे गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) हॉलेज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) टर्मिनल प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	याइं एवं साइडों का अनुरक्षण	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	कुल	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
III	मूल्यहास	50.83	63.62	63.62	50.83	63.62	63.62
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	-102.38	-118.16	-121.32	-102.38	-117.11	-119.12
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	6.15	6.50	6.88	6.15	6.39	6.77
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-6.15	-6.50	-6.88	-6.15	-6.39	-6.77
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-108.53	-124.66	-128.20	-108.53	-123.50	-125.89
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	1730.46	1998.04	1924.63	1730.46	1998.04	1924.63
XI	आरओसीई – अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-376.82	-434.67	-427.41	-376.74	-433.30	-424.73
XV	प्रहस्तित यातायात लाख टनों में	96.53	101.36	106.42	96.53	101.36	106.42
XVI	लागत प्रति टन	-3.90	-4.29	-4.02	-3.90	-4.28	-3.99

कांडला प्रभाग
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार (विलंबशुल्क सहित)	8589.98	9163.45	9341.35	9444.98	10018.45	10196.35
	(ii) भांडागार	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
	(iii) कच्चे तेल/लौह अयस्क सहित पीओएल	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.40
	कुल	11456.53	11807.22	12014.57	12311.53	12662.22	12869.57
II	परिचालन व्यय						
	(ii) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार (विलंबशुल्क सहित)	4306.44	4556.21	4820.47	4372.91	4537.34	4707.94
	(ii) भांडारगार	228.18	241.41	255.42	230.36	239.02	248.01
	(iv) पीओएल प्रहस्तन	241.62	255.63	270.46	199.52	207.02	214.80
	कुल	4776.24	5053.26	5346.35	4802.79	4983.38	5170.75
III	मूल्यहास	1547.45	1555.48	1687.61	1547.45	1555.48	1687.61
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचयों का आबंटित हिस्सा	3033.02	3208.94	3395.05	3033.02	3147.06	3265.39
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2099.82	1989.55	1585.56	2928.27	2976.30	2745.82
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	356.16	376.82	398.67	356.16	376.82	398.67
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2822.22	2985.91	3159.09	2820.69	2931.55	3104.73
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2466.06	-2609.09	-2760.42	-2464.53	-2554.74	-2706.06
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-366.24	-619.54	-1174.86	463.74	421.57	39.76
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	23888.37	23826.51	26172.95	23888.37	23826.51	26172.95
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3692.67	3683.31	4051.98	3702.53	3694.39	4063.97
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-4058.91	-4302.85	-5226.84	-3238.79	-3272.83	-4024.21
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-35.43%	-36.44%	-43.50%	-26.31%	-25.85%	-31.27%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-31.89%			-27.81%	

कांडला प्रभाग
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि
कार्गो प्रहस्तन, विलंबशुल्क और घाट क्रैनों के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	8589.98	9163.45	9341.35	9444.98	10018.45	10196.35
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2784.27	2945.76	3116.61	2850.75	2957.94	3069.15
	(ii) बिजली	358.46	379.25	401.25	358.46	371.94	385.92
	(iii) ईंधन	4.31	4.56	4.82	4.31	4.47	4.64
	(iv) मरम्मतें और अनुसंधान	794.97	841.08	889.86	794.97	824.86	855.88
	(क) भंडार	87.21	92.27	97.62	87.21	90.49	93.89
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	121.18	128.21	135.64	121.18	125.74	130.46
	(ग) बीमा	0.21	0.22	0.24	0.21	0.22	0.23
	(घ) अन्य विविध व्यय	155.83	164.87	174.43	155.83	161.69	167.77
	कुल	4306.44	4556.21	4820.47	4372.91	4537.34	4707.94
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	1328.75	1328.75	1460.88	1328.75	1328.75	1460.88
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	2022.49	2139.79	2263.90	2022.49	2098.54	2177.44
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	932.30	1138.70	796.10	1720.83	2053.83	1850.09
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	231.03	244.43	258.61	231.03	244.43	258.61
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2608.72	2760.03	2920.11	2784.57	2776.60	3071.86
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2377.69	-2515.60	-2661.50	-2553.54	-2532.17	-2813.25
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-1445.39	-1376.90	-1865.40	-832.71	-478.34	-963.16
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	13428.81	13612.94	16222.36	13428.81	13612.94	16222.36
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	2070.77	2098.9	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2070.77	2098.90	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-3516.16	-3475.80	-4371.56	-2900.63	-2576.51	-3467.66
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-40.93%	-37.93%	-46.80%	-30.71%	-25.72%	-34.01%
XVII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-41.89%			-30.15%	

कांडला प्रभाग
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि
भांडागार के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	16.01	16.94	17.92	18.19	18.88	19.59
	(ii) बिजली	34.88	36.90	39.04	34.88	36.19	37.55
	(iii) ईंधन	5.20	5.50	5.82	5.20	5.40	5.60
	(क) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	62.17	65.78	69.59	62.17	64.51	66.93
	(ख) अन्य विविध व्यय	109.92	116.30	123.04	109.92	114.05	118.34
	कुल	228.18	241.41	255.42	230.36	239.02	248.01
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	87.92	95.95	95.95	87.92	95.95	95.95
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	377.58	399.48	422.65	377.58	391.78	406.51
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-377.05	-407.73	-431.20	-379.23	-397.64	-407.65
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	6.90	7.30	7.72	6.9	7.30	7.72
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	5.63	5.96	6.30	1.97	4.09	3.52
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	1.27	1.34	1.42	4.93	3.21	4.20
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-375.78	-406.39	-429.77	-374.30	-394.43	-403.45
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9924.09	9811.26	9681.61	9924.09	9811.26	9681.61
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1537.31	1520.90	1503.40	1550.93	1533.36	1517.32
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1537.31	1520.9	1503.4	1550.93	1533.36	1517.32
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-1913.09	-1927.2904	-1933.1743	-1925.235	-1927.7831	-1920.76
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-604.20%	-585.61%	-563.90%	-608.04%	-585.76%	-560.28%
XVII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-584.57%			-584.69%	

कांडला प्रभाग
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि
पीओएल के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.4
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	200.47	212.10	224.40	158.37	164.32	170.50
	(ii) बिजली	8.39	8.88	9.39	8.39	8.71	9.04
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	24.36	25.77	27.27	24.36	25.28	26.23
	(क) भंडार	1.05	1.11	1.17	1.05	1.09	1.13
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ग) बीमा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(घ) अन्य विविध व्यय	7.35	7.78	8.23	7.35	7.63	7.91
	कुल	241.62	255.63	270.46	199.52	207.02	214.80
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत						
IV	मूल्यहास	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	632.95	669.66	708.50	632.95	656.75	681.44
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	1544.57	1258.58	1220.66	1586.67	1320.11	1303.38
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	118.23	125.09	132.34	118.23	125.09	132.34
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	207.87	219.93	232.68	34.15	150.86	29.36
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-89.64	-94.84	-100.34	84.08	-25.78	102.98
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	1454.93	1163.75	1120.32	1670.75	1294.34	1406.36
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	535.45	402.30	268.99	535.45	402.30	268.99
XII	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)	1370.34	1100.23	1077.89	1587.07	1231.47	1364.20
XVI	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	53.74%	47.53%	46.25%	62.24%	53.20%	58.54%
XVII	औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		49.18%		57.99%		

कांडला प्रभाग
पोत संबंधित गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) पत्तन देयताएं	3424.18	3417.78	3478.99	3252.17	3351.28	3411.30
	(ii) बर्ध किराया	3573.43	3441.30	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
	(iii) शुष्क गोदीकरण	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
	(iv) पाइलटेंज एवं टोवेज़	5733.52	5928.59	6457.16	5445.51	5813.23	6331.52
	कुल	12821.13	12895.67	13571.92	12177.08	12644.75	13307.85
II	परिचालन व्यय						
	(i) पत्तन संरक्षण	5117.14	5873.59	6214.26	5020.16	5208.92	5404.77
	(ii) बर्धिंग एवं मूरिंग	5248.37	5828.57	6166.62	5008.59	5196.92	5392.32
	(iii) पाइलटेंज एवं टोवेज़	4768.98	5229.44	5532.75	4724.51	4902.15	5086.48
	(iv) शुष्क गोदीकरण	197.28	208.72	220.83	219.08	227.32	235.86
	कुल	15331.77	17140.31	18134.45	14972.34	15535.30	16119.43
III	मूल्यहास	1382.17	1454.08	1473.25	1382.17	1454.08	1473.25
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचालन का आबंटित हिस्सा	3328.74	3521.81	3726.07	3328.74	3453.90	3583.77
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-7221.55	-9220.53	-9761.85	-7506.17	-7798.53	-7868.60
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	376.23	398.05	421.14	376.23	398.05	421.14
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	2380.49	2518.56	2664.63	2379.20	2472.71	2618.79
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-2004.26	-2120.50708	-2243.49649	-2002.97	-2074.66	-2197.65
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-9225.81	-11341.0362	-12005.3485	-9509.14305	-9873.1924	-10066.245
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	42722.41	41108.01	39655.46	42722.41	41108.01	39655.46
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	6626.23	6383.39	6171.19	6621.67	6373.96	6157.45
	घटाएं: एक्को खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	6626.23	6383.39	6171.19	5931.67	5576.96	5252.45
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	6626.23	6383.39	6171.19	5931.67	5576.96	5252.45
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-15852.04	-17724.43	-18176.54	-15440.81	-15450.15	-15318.69
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-123.64%	-137.44%	-133.93%	-126.80%	-122.19%	-115.11%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-131.67%			-121.37%	

कांडला प्रभाग
कार्गो प्रहरतन गतिविधि
पत्तन देयताओं के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	3424.18	3417.78	3478.99	3252.17	3351.28	3411.30
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	433.82	458.98	485.60	336.84	349.50	362.64
	(iii) ईंधन	20.11	21.28	22.51	20.11	20.87	21.65
	(iv) मरम्मतें एवं अनुरक्षण	40.27	42.61	45.08	40.27	41.78	43.36
	(v) निकर्षण	4575.00	5300.00	5607.40	4575.00	4747.02	4925.51
	(क) भंडार	46.90	49.62	52.50	46.90	48.66	50.49
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	-11.81	-12.49	-13.22	-11.81	-12.25	-12.71
	(ग) अन्य विविध व्यय	12.85	13.60	14.38	12.85	13.33	13.83
	कुल	5117.14	5873.59	6214.26	5020.16	5208.92	5404.77
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	841.00	841.00	860.17	841.00	841.00	860.17
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	1242.20	1314.25	1390.474	1242.20	1288.91	1337.37
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-3776.17	-4611.05	-4985.91	-3851.19	-3987.54	-4191.01
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	106.77	112.96	119.51	106.77	112.96	119.51
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	148.80	157.43	166.56	148.72	154.56	163.70
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-42.03	-44.47	-47.05	-41.95	-41.60	-44.18
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-3818.20	-4655.52	-5032.96	-3893.14	-4029.14	-4235.19
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9136.21	8239.63	7553.52	9136.21	8239.63	7553.52
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1414.63	1276.53	1172.18	1414.63	1276.53	1172.18
	घटाव: एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	345.00	398.50	452.50
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	1414.63	1276.53	1172.18	1069.63	878.03	719.68
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1414.63	1276.53	1172.18	1069.63	878.03	719.68
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-5232.83	-5932.05	-6205.14	-4962.77	-4907.17	-4954.87
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-152.82%	-173.56%	-178.36%	-152.60%	-146.43%	-145.25%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-168.25%			-148.09%	

कांडला प्रभाग
पोत संबंधित गतिविधि
बर्थ किराये के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	3573.43	3441.3	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2082.25	2203.02	2330.80	1842.47	1911.75	1983.63
	(ii) बिजली	150.75	159.49	168.74	150.75	156.42	162.30
	(iii) ईंधन	163.85	173.35	183.41	163.85	170.01	176.40
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	37.20	39.36	41.64	37.20	38.60	40.05
	(v) निकर्षण	2745.00	3180.00	3364.44	2745.00	2848.21	2955.30
	(vi) मंडार	68.82	72.81	77.03	68.82	71.41	74.09
	(vii) बीमा	0.50	0.53	0.56	0.50	0.52	0.54
	कुल	5248.37	5828.57	6166.62	5008.59	5196.92	5392.32
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	147.51	219.42	219.42	147.51	219.42	219.42
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	315.08	333.35	352.69	315.08	326.93	339.22
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	-2137.53	-2940.04	-3210.96	-2077.26	-2368.92	-2491.83
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	83.83	88.69	93.84	83.83	88.69	93.84
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	300.82	318.27	336.73	300.66	312.47	330.93
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-216.99	-229.58	-242.89	-216.83	-223.78	-237.10
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-2354.52	-3169.62	-3453.85	-2294.09	-2592.70	-2728.93
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	29026.04	28729.41	28389.77	29026.04	28729.41	28389.77
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ घटाएँ: एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	4505.15 0.00	4465.14 0.00	4422.36 0.00	4500.25 345.00	4455.67 398.50	4408.86 452.50
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	4505.15	4465.14	4422.36	4155.25	4057.17	3956.36
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	4505.15	4465.14	4422.36	4155.25	4057.17	3956.36
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)	-6859.67	-7634.76	-7876.21	-6449.34	-6649.87	-6685.29
XVI	निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-191.96%	-221.86%	-223.26%	-190.03%	-197.07%	-193.27%
XVI	औसत निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-212.36%			-193.45%	

कांडला प्रभाग
पोत संबंधित गतिविधि
पाइलटेज के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	5733.52	5928.59	6457.16	5445.51	5813.23	6331.52
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	1481.72	1567.66	1658.58	1437.25	1491.29	1547.37
	(iii) ईंधन	529.00	559.68	592.14	529.00	548.89	569.53
	(iii) मरम्मतें और अनुरक्षण	746.21	789.49	835.28	746.21	774.27	803.38
	(iv) निकर्षण	1830.00	2120.00	2242.96	1830.00	1898.81	1970.20
	(क) भंडार	175.29	185.46	196.21	175.29	181.88	188.72
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासन व्यय	6.76	7.15	7.57	6.76	7.01	7.28
	कुल	4768.98	5229.44	5532.75	4724.51	4902.15	5086.48
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत						
IV	मूल्यहास	382.97	382.97	382.97	382.97	382.97	382.97
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	1648.15	1743.74	1844.88	1648.15	1710.12	1774.42
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-1066.58	-1427.56	-1303.44	-1310.12	-1182.01	-912.35
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	182.34	192.92	204.10	182.34	192.92	204.10
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1859.85	1967.72	2081.85	1858.84	1931.90	2046.03
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-1677.51	-1774.8056	-1877.7443	-1676.5027	-1738.985	-1841.9233
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-2744.09	-3202.37	-3181.18	-2986.63	-2921.00	-2754.27
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	4267.48	3857.86	3443.09	4267.48	3857.86	3443.09
XII	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)	661.12	598.17	534.87	661.43	598.18	534.62
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	661.12	598.17	534.87	661.43	598.18	534.62
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-3405.21	-3800.54	-3716.05	-3648.05	-3519.18	-3288.89
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-59.39%	-64.11%	-57.55%	-66.99%	-60.54%	-51.94%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-60.35%			-59.82%	

कांडला प्रभाग
पोत संबंधित गतिविधि
जुष्क गोदीकरण के लिए आय एवं लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	50.41	53.33	56.43	72.21	74.93	77.74
	(ii) बिजली	47.64	50.40	53.33	47.64	49.43	51.29
	(iii) मरम्मतें और अनुरक्षण	55.20	58.40	61.79	55.20	57.28	59.43
	(क) भंडार	37.59	39.77	42.08	37.59	39.00	40.47
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासन व्यय	-0.41	-0.44	-0.46	-0.41	-0.43	-0.44
	(ग) अन्य विविध व्यय	6.85	7.25	7.67	6.85	7.11	7.37
	कुल	197.28	208.72	220.83	219.08	227.32	235.86
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	123.31	130.46	138.03	123.31	127.94646	132.75724
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-241.28	-241.87	-261.54	-267.60	-260.05	-273.41
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.29	3.48	3.68	3.29	3.48	3.68
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	71.02	75.14	79.50	70.98	73.77	78.13
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-67.73	-71.66	-75.81	-67.69	-70.29	-74.45
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-309.01	-313.53	-337.36	-335.29	-330.34	-347.86
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	292.68	281.11	269.08	292.68	281.11	269.08
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-354.33	-357.08	-379.11	-380.65	-373.93	-389.64
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-393.70%	-330.63%	-351.03%	-445.31%	-353.10%	-367.93%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-358.45%			-388.78%	

कांडला पत्तन न्यास
दरमान
अध्याय - 1

1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

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

- (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). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से होगा, जो दरमान में विनिर्दिष्ट हैं।
- (iii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iv). "पूर्ण कंटेनर भार" "(एफसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (v). "जोखिमपूर्ण रसायन" अर्थात् पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के तहत बनाए गए जोखिमपूर्ण रसायनों के उत्पादन, भंडारण और आयात नियमावली, 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II, और अनुसूची III और नियम, समय-समय पर यथा लागू के अंतर्गत उल्लिखित रसायन शामिल हैं।
- (vi). "कंटेनर भार से कम" "(एलसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (vii). "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।
- (ii). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (iii). (क). सभी मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहयोगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जो भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर समकक्ष भारतीय रूपयों में डॉलर रूप में प्रभारों के परिवर्तन के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।
(ख). पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा।

- (iv). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रूकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, भार माप इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में द्रवों के लिए क्षमता माप इकाई 1,000 लिटर होगी।
- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी।
- (ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज केपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को केपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii). उपयोक्ता से पत्तन पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों की अदायगी के लिए नहीं कहा जाएगा।
- (viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार एवं माप परिकलित करने के लिए, 0.5 दशमलव को 0.5 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.5 से अधिक दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (x). एक इकाई लदाई रूप में केपीटी के अन्दर आने वाले और बाहर जाने वाला एलसीएल कंटेनर प्रभार वसूल करने के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में होगा।
- (xi) (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है अथवा उच्चतर रियायत एवं छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचना द्वारा सार्वजनिक करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किए जाने वाले किन्हीं बदलावों के बारे में सार्वजनिक सूचना देते रहनी होगी परन्तु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xii) (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनर, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित पीओएल के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण एवं घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगे।
- (घ). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायतें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होंगी।

- (ड) विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती यानांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों को रियायत दी जा सकेगी।
- (च). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और एकत्रित किए जाएंगे।

अध्याय - II

पोत संबंधित प्रभार

1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र. सं.	दर प्रति जीआरटी				समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता
	कांडला		वादिनार		
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	
	8.414	0.3404	1.730	0.07	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

टिप्पणियां:

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी पर निर्धारित किए जाएंगे।
- (2). विक्रेणित ब्लॉस्ट वाले तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभियुक्तियाँ" कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार को लिया जाएगा।
- (3). ब्लॉस्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वाले पोत से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन के भीतर प्रवेश करने वाले परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा लेने वाले (सिवाय कुछ ऐसे अनशिपमेंट और शिपमेंट के जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हों) पोत से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (5). खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग लैश बाजों को उठाने के लिए 'दूसरी कॉल' देने वाले लैश पोत को पत्तन के अन्दर प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्री को उतारता अथवा लेता नहीं है, और कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (6). निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होंगे:
 - (i). अपने उपभोग के लिए कोई सामान, जल बंकर, आदि लेने के लिए प्रवेश करने वाला पोत।
 - (ii). टेलीग्राफ पोत।

- (7). निम्नलिखित मामले में पत्तन देयताएं प्रभाय नहीं होंगी:
- (i). कोई आनंदमयी-नाव; अथवा
- (ii). कोई पोत जो पत्तन छोड़ चुका हो और मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है।
- (8). वादिनार लाइटरैज प्वाइंट और कांडला पत्तन के बीच शटलिंग किए जाने के प्रयोजन के लिए कांडला पत्तन में डुबाव सीमा की वजह से नियोजित समर्पित डॉटर पोतों को 'तटीय पोत' माना जाएगा, यदि उनके पास वैध तटीय लाइसेंस हो। इसके अलावा, कांडला में उनपर कोई पत्तन देयताएं प्रभाय नहीं होंगी यदि पत्तन देयताएं वादिनार में प्रभारित की जाती हैं।

2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र. सं.	जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी			
		कांडला		वादिनार	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	30,000 जीआरटी तक	14.1947	0.5742	6.971	0.282
2.	30,001 - 60000 जीआरटी	रु0 4,25,840 + रु0 11.341 प्रति जीआरटी 30000 से अधिक जीआरटी	U.S.\$ 17,226 + U.S.\$ 0.4588 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु0 2,09,130+ रु0 5.562 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	U.S.\$ 8460 + U.S.\$ 0.225 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
3.	60000 जीआरटी से अधिक	रु0 7,66,070 + रु0 9.9145 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी टी से अधिक	U.S.\$ 30,990 + U.S.\$ 0.401 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु0 3,75,990+ रु0 4.894 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी टी से अधिक	U.S.\$ 15,210 + U.S.\$ 0.198 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

2.2. विविध पाइलटेज शुल्क

क्र.सं.	मर्दे	कांडला डिवीजन में दर		वादिनार डिवीजन में दर	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1	अंतर्मुखी अथवा बर्हिमुखी पाइलटेज रद्दीकरण शुल्क (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	10013.47	405.076	6765.86	273.70
2	आने वाले पोत को पाइलट करने के लिए पाइलट स्टेशन जाने वाला और पोत के नहीं पहुंचने के कारण वापिस आने वाला पाइलट	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61
3	पाइलटेज के लिए मूरिंग अथवा स्ट्रीम में पोत के लिए क्रॉफ्ट में छोड़ने वाले अथवा बाहर जाने	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61

	वाले पोत की बोर्डिंग करने वाला और पोत के तैयार नहीं होने की वजह से वापिस आने वाला पाइलट				
4	पोतों के स्थानांतरण का रद्दीकरण (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	22827.21	936.7512	15,423.79	632.94
5	दोगुनी बैंकिंग, आदि के लिए ओटीबी/पाइलट स्टेशन में पोत पर पाइलट द्वारा प्रदत्त सेवाएं	पाइलटेज शुल्कों का 25%		पाइलटेज शुल्कों का 25%	
6	उपस्थिति शुल्क यदि पाइलट से अपेक्षा की जाती है कि वह पोत के बर्थिंग अथवा अबर्थिंग अथवा स्थानांतरण से इतर अथवा हारबर के अन्दर अथवा बाहर जलयान के पाइलटिंग से इतर कार्य के लिए मास्टर अथवा एजेंट अथवा कैपीटी के अधिकृत कर्मचारी के अनुरोध पर जलयान पर जाए।	1652.57 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	66.8516 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,116.60 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	45.17 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
7	पोत के बोर्डिंग से आधे घंटा पहले पत्तन लॉच में रोका गया पाइलट।	2653.91 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	107.3592 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,793.18 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	72.54 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
8	15 मिनटों से अधिक के लिए अन्दर अथवा बाहर अथवा स्थानांतरित के लिए पाइलट किए जाने वाले पोत के बोर्ड पर पाइलट को रोकना।	8286.27 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	335.2052 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5,598.83 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	226.49 प्रति घंटा अथवा उसका भाग

टिप्पणियां:

- (1). पोत के पाइलटेज शुल्कों को उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूहों के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्कों में पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा।
- (3). पोत के अनुरोध पर हारबर के भीतर स्थानांतरण पर पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्कों का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (4). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
 - (i). "पत्तन सुविधा" को निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
 - (क). यदि बर्थ अथवा/मूरिंग पर कार्यरत कार्गो पोत हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा निकर्षण के लिए बर्थ आबटित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत के लिए, अनुरक्षण और कुछ अन्य समान कार्यों के लिए, जहां स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, स्थानांतरित किया जाता है, तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" रूप में माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को इधर-उधर करने के लिए किया गया स्थानांतरण भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना गया है।

- (ख). यदि कार्यरत कार्गो पोत ऑस्टिंग वरीयता पर व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, तो पोत जो ऐसे स्थानांतरण प्रभारों से छूट प्राप्त हैं, ऐसा स्थानांतरण "पत्तन सुविधा" माना जाता है।
- (ग). जब कभी ऐसे दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है जो डुबाव और एलओए प्रतिबंधों की वजह से अन्य बर्थों पर बर्थ किया जा सकता है, ऐसे पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (घ). जब कभी किसी पोत को वरीयता वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए समीपवर्ती बर्थ में तब तक स्थानांतरित किया जाता है जब तक वह पोत स्थानांतरित नहीं हो जाता है, लम्बाई प्रतिबंधों की वजह से समीपवर्ती बर्थ पर दूसरा पोत बर्थ नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (ङ). जब कभी किसी पोत को ऐसे दूसरे जोखिमपूर्ण कार्गो को ढोने वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है जिसके लिए सुरक्षा कारणों से समीपवर्ती बर्थ को खाली रखे जाने की जरूरत हो, इसे भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (च). जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी अन्य पत्तन पर घटक प्रतिबंध की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाना चाहिए।
- (छ). जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी बर्थ पर प्रहस्तन प्रतिबंधों की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे "पत्तन सुविधा के स्थानांतरण" रूप में माना जाना चाहिए।
- (ज). जब कभी किसी पोत को ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से लंगरगाह को/से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (झ). जब कभी किसी पोत को चैनल/बार में डुबाव प्रतिबंधों की वजह से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ञ). जब कभी किसी पोत को भिन्न बर्थों/मूरिंगों पर डुबाव में भिन्नता की वजह से किसी अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाता है।
- (ट). जब कभी किसी पोत को दिन और रात्रि पाइलटेज के लिए स्वीकार्य डुबाव में भिन्नता की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ठ). जब कभी किसी पोत को आबंटित बर्थ अभिग्रहीत होने की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ड). जब कभी किसी पोत को बर्थ के प्रचलित निष्क्रियकरण की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ढ). पोत के तैयार नहीं होने से इतर के कारणों से तीव्र बॉय मूरिंगों से पहले और बाद में पोत का स्थानांतरण किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

- (ण). नेविगेशनल सुविधा के लिए किसी पोत को लंगरगाह से लंगरगाह में स्थानांतरित किए जाने को पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (त). यदि किसी पोत को पत्तन उपस्कर की खराबी, बर्थ की सफाई, आदि की वजह से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (थ). घटक एवं प्रहस्तन प्रतिबंधों को पत्तन सुविधा रूप में सूचीबद्ध करने के लिए अध्यक्ष, केपीटी को इस प्रयोजन के लिए समय-समय पर गठित समिति की सिफारिश के आधार पर प्राधिकृत किया गया है।
- (ii). जब कभी किसी पोत को ऑस्टिंग वरीयता पर दूसरा पोत व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, स्थानांतरित पोत स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो क्योंकि यह ऑस्टिंग वरीयता प्राप्त करने वाले पोत द्वारा भुगतान किया जाता है अथवा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाता है जब वरीयता पोत ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
- (क). गैर-कार्गो पोत जिसे किसी स्थिति में बर्थ खाली करना पड़ता है जब कार्गो पोत आते हैं।
- (ख). सिर्फ ओवरसाइड लदाई/उतराई के लिए बर्थ का इस्तेमाल करने वाले पोत।
- (ग). पोत जो बिना कोई कार्गो प्रहस्तन परिचालन किए बर्थ में निष्क्रिय रहते हैं।
- (5). बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में स्थानांतरित किए जाने वाले पोतों के लिए अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क प्रभार्य होंगे। यह प्रभारित नहीं किया जाएगा, तथापि, यदि पोत ओटीबी से नौचालित हो जाता है।
- (6). जब पोत को दूसरे पोत की सुविधा/ऑस्टिंग वरीयता के लिए ओटीबी में स्थानांतरित/हटाया जाता है तो पोत जिसकी सुविधा के लिए स्थानांतरण किया जाता है, को पाइलटेज शुल्क, यथा लागू अदा करने होंगे।
- (7). प्रतिबंधित इंजन पावर के साथ किए गए किसी पाइलटेज पर पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के डेढ़ गुना पर प्रभारित किया जाएगा और 'कोल्ड मूव' के अधीन पोत की पाइलटिंग के लिए पाइलटेज शुल्क पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के दोगुने पर प्रभार्य होंगे।
- (8). 200 जीआरटी तक और उससे कम वाले पोतों के मामले में पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा। तथापि, ऐसे पोत पाइलट के लिए कह सकते हैं यदि वे पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट शुल्कों के भुगतान पर ऐसा चाहते हैं।
- (9). कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियम, 1955 के अधीन लाइसेंस प्राप्त पोतों के लिए पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा सिवाय प्रारंभिक प्रवेश और अंतिम बर्हिर्मुखी प्रस्थान के समय।
- (10). जब कभी चक्रवात/बाढ़/प्राकृति आपदाओं की स्थिति के दौरान पोतों को पत्तन से ओटीबी में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरणों के लिए पाइलटेज शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।
- (11). इस अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरें पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) के समुद्रमुखी 3.22 किलोमीटर (दो मील) तक पाइलटेज के लिए हैं।

तथापि, यदि पोत को पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी. बिन्दु से अधिक पोत के बोर्ड पर पाइलट की आवश्यकता हो, इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर पाइलटेज शुल्क वसूल किए जाएंगे। पाइलटों की बोर्डिंग पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक सीमित होगी।

- (12). जब ऐसे पोतों को देखने के लिए पाइलट की आवश्यकता हो जो ग्राउंडिंग, ड्रिफिंग, आदि करते हैं, वादिनार प्रभाग में तटीय पोतों के लिए रु0 1116.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग तथा विदेशगामी पोत के लिए 45.17 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग और कांडला प्रभाग में तटीय पोत के लिए रु0 1652.64 प्रति घंटा अथवा उसका भाग तथा विदेशगामी पोत के लिए 66.85 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग के उपस्थिति शुल्क प्रभार्य होंगे। ऐसे पोतों को देखने/ले जाने के लिए अपेक्षित टग की सेवाओं के लिए, दरमान में निर्धारित दर पर टग किराया प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (13). जब अंतर्मुखी पाइलटेज अथवा अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत के लिए पाइलट की आवश्यकता होती है तो दिन के दौरान कम से कम 4 घंटे पहले और रात्रि के समय कम से कम आठ घंटे पहले नोटिस देना होगा। बहिर्मुखी पाइलटेज के मामले में बोर्ड पर पाइलट अपेक्षित हो तो दिन के समय कम से कम 4 घंटे पहले और रात्रि के समय कम से कम आठ घंटे पहले नोटिस देना होगा। यदि अंतर्मुखी पाइलटेज के लिए अथवा अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत के स्थानांतरण के लिए अथवा बहिर्मुखी पाइलटेज के लिए उपर्युक्त 4 घंटों/8 घंटों से पहले पाइलटों की मांग की जाती है तो एजेंटों को पाइलटेज मांग को देरी से प्रस्तुत करने पर रद्दीकरण प्रभारों के समकक्ष भुगतान करना होगा।
- तथापि, ऐसे पोतों के मामले में जिनका ईटीए 3 घंटों से पहले विलंबित हो जाता है और पाइलट के बोर्डिंग समय से कम से कम 3 घंटे पहले संशोधन पत्र दिया जाता है तो इसे रद्दीकरण नहीं माना जाएगा।
- (14). जहां केपीटी अथवा उसका प्राधिकृत अधिकारी संतुष्ट हो कि आने वाले पोतों के लिए बर्थ की अनुपलब्धता की वजह से अथवा ज्वारभाट समय की वजह से मांग-पत्र में उल्लिखित समय पर पाइलट तैनात नहीं किया जाता है तो पाइलट द्वारा बोर्डिंग के लिए समय एवं तारीख केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- (15). तथापि, कोई मांगपत्र अपेक्षित नहीं होगा यदि पोत के मास्टर के नियंत्रण से बाहर आपातकाल, जैसे बोर्ड पर आग, लंगर का निकर्षण और इस तरह के अन्य, में पोत स्थानांतरण/ध्यान के लिए पाइलट अपेक्षित हो।

3.1. क. कांडला डिवीजन में सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची।

क्र.सं.	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग			
	सामान्य कार्गो बर्थ		द्रव कार्गो बर्थ	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	0.1125	0.0046	0.1125	0.0046

3.1. ख. कांडला डिवीजन में नौचालित पोतों, लॉचों, टगों, छोटे क्रॉफ्टों, बाजों आदि के लिए बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची।

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	बन्दर बेसिन के दक्षिण, उत्तर और पश्चिम घाटों का इस्तेमाल करने वाले नौचालन पोत, लॉच, टग, छोटे क्रॉफ्ट, आदि, अनुरक्षण जेट्टी, फेरी बर्थ और ओओटी में सर्विस जेट्टी (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	10.8915	0.4406
2.	कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियमावली, 1955 के अधीन लाइसेंसशुदा पोत: घाट बर्थ अथवा कोई बर्थ घाट अथवा जेट्टी (प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	0.0292 (न्यूनतम रु0 83. 4152 के अधीन)	0.0012 (न्यूनतम 3.3744 अ.डा. के अधीन)
3.	लैश बाजों के लिए बर्थ किराया तथा मूरिंग शुल्क (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	13.6043	0.5503

4.	मछली पकड़ने वाले ट्रॉलरों के लिए बर्थ किराया/मूरिंग शुल्क/स्ट्रीम देयताएं (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	1.9207	0.0777
----	--	--------	--------

टिप्पणियां:

- (1). पोत के बर्थ किराया प्रभार उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किए जाएंगे।
- (2). गैर-क्रेन सामान्य कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची में निर्धारित दरों के 80 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा।
- (3). यदि किसी पोत को सामान्य कार्गो बर्थ अथवा तेल जेट्टी बर्थ अभिग्रहीत करने वाले दूसरे पोत के साथ खड़ा किया जाता है तो ऐसे दो खड़े किए गए पोतों से ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
- (4). क्रेन और उपस्कर इस शर्त पर आपूर्ति किए जाते हैं कि किसी भी समय उसके किसी नुकसान अथवा जीवन अथवा प्रापर्टी हानि अथवा खराबी के लिए पत्तन की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी और ऐसे नुकसान/हानि/खराबी की देनदारी उपस्कर के उपयोक्ता/किरायेदार की होगी। उपस्कर और पत्तन प्रापर्टी को नुकसानों के लिए जो किसी कारण, जैसे क्रेन की अति-लदाई, कोमिंग के अधीन, कार्गो की अनुचित रिलिंगिंग, की वजह से मांगपत्र के अनुसार उपस्कर के इस्तेमाल के दौरान ऐसा होता है, उपयोक्ता पूरी तरह से जिम्मेदार होंगे। पार्टियों को नुकसानों को (सही टूट-फूट संभावित) सही देखना होगा और पत्तन को नुकसानों की मरम्मत तथा पुर्नस्थापन पर वास्तव में की गई सभी लागतों को अदा करना होगा।
- (5). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय हो जाता है।
- (6). पोत को उतराई अथवा लदाई अथवा बलास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से कांडला पत्तन न्यास द्वारा लिखित में दिए गए ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट की मांग करनी होगी। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा बलास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों के भीतर अथवा उल्लिखित कारणों से कांडला पत्तन न्यास या उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा लिखित में दिए गए ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट की मांग नहीं करते हैं तो पोत को चार घंटों की समाप्ति के समय से अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों विस्तारित अवधि से पाइलट को बुलाए जाने के समय तक की अवधि के लिए सामान्य दर के 5 गुना दर पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने होंगे।
- (7). टिप्पणी 6 में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
 - (क) पोत की सुरक्षा के लिए, नौचालन के लिए ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
 - (ख) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
 - (ग) लदाई आर्म डिस्कनेक्शन समस्या और
 - (घ) कांडला पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का प्रयोग।
 - (ङ) पोत अथवा उसके एजेंट पर अनरोप्य कोई अन्य कारण।

3.2. मूरिंग प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	कांडला में मूरिंग प्रभार	0.0256	0.001

2.	वादिनार में एसबीएम प्रयोग करने वाले पोतों के लिए	0.0103	0.00042
----	--	--------	---------

3.3. लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	समुद्रगामी अभियांत्रिकी रूप से प्रोपेल्ड पोत:		
(क).	कांडला ओटीबी	17.9727	0.7271
(ख).	वादिनार	5.8710	0.2375
2.	आंतरिक लंगरगाह (प्रति जीआरटी)		
(क).	कांडला	0.0182	0.0007
(ख).	वादिनार	0.0123	0.0005
3.	समुद्रगामी पोतों से इतर क्रॉफ्ट		
(क)	कांडला	3.4024	0.1376
(ख)	वादिनार	2.2989	0.093

3.4. उनके अपने लंगरगाहों पर खड़े रहने वाले पोतों के लिए यानांतरण/उतराई शुल्क

Particulars	दर प्रति जीआरटी प्रति 30 दिन अथवा उसका भाग			
	मदर पोत (स्थानांतरण किए जाने के लिए कार्गो के साथ आने वाले पोत)		डॉक्टर पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
स्ट्रीम में उनके लंगरगाहों पर पड़े रहने वाले और यानांतरण/लाइटरैज परिचालन करने वाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क।				
(क) कांडला	2.7439	0.1110	0.6860	0.0277
(ख) वादिनार	1.8540	0.0750	0.4635	0.0187

टिप्पणी: यह दर केवल कांडला के लिए/से अविनिहित कार्गो के मामले में लागू है।

3.5. बीचिंग प्रभारों की अनुसूची

विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
बीच में निष्क्रिय पड़े पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग)		
(क) कांडला	2.0853	0.084
(ख) वादिनार	1.4090	0.057

अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1). 1 (एक) घंटे की अवधि पोत द्वारा समय-समय पर बर्थ/मूरिंग/लंगरगाह अभिग्रहीत किए जाने से परिगणित होगा।
- (2). पोत को 1 घंटे के समय में मूरिंग शुल्क और बर्थ किराया दोनों अदा नहीं करने होंगे यदि मूरिंग बर्थ से घाट बर्थ अथवा विलोमतः स्थानांतरण किया जाता है। घंटे की शुरुआत के समय लागू दर उस घंटे के लिए वसूल की जाएगी और उसके बाद नए स्थान, बर्थ अथवा मूरिंग प्वाइंट पर प्रभार्य दर लागू होगी।
- (3). तस्करी को रोकने की गतिविधियों में विनियुक्त केंद्रीय/राज्य सरकारों से संबंधित लॉच/क्रॉफ्ट बर्थ किराये, मूरिंग शुल्कों और लंगरगाह प्रभारों से छूट प्राप्त होंगे।
- (4). जहां पोतों का एकल टनभार अर्थात् एनआरटी हो, इसे जीआरटी माना जाएगा।
- (5). यदि 1 घंटे की अवधि के दौरान, हारबर क्षेत्र में आउटर तुना बॉय अथवा स्ट्रीम में लंगर डाले पोत को मूरिंग अथवा कार्गो बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, तो मूरिंग अथवा बर्थ, जैसी भी स्थिति हो, में तेजी के समय तक केवल लंगरगाह प्रभार वसूल किए जाएंगे। मूरिंग शुल्कों अथवा बर्थ किराये की वसूली उस समय से शुरू होगी जब पोत मूरिंग अथवा बर्थ में तीव्रता से जाता है, मूरिंग अथवा बर्थ से बाहर आने के समय तक।
- (6). (i). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समयावधि में पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियां अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।
(ii). गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय मौसम स्थिति और ज्वारभाटीय गतिविधियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
- (7). वरीयता बर्थिंग के लिए, एकल दिन के बर्थ किराया प्रभारों अथवा विराम की अवधि के बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (8). ऑस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के बराबर शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।

अध्याय - III
कार्गो संबंधित प्रभार

1. घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	घटकों के विवरण	इकाई	विदेशी दरें (₹0 में)	तटीय दरें (₹0 में)
(क)	द्रव (बल्क में)			
1.	पीओएल और उत्पाद			
(क).	कच्चा तेल	मी.ट.	12.00	12.00
(ख)	पीओएल उत्पाद	मी.ट.	26.25	26.20
(ग).	एलपीजी	घ.मी.	100.00	60.00
2.	खाद्य तेल – कच्चा और रिफाइंड	मी.ट.	30.00	18.00
3.	गैर जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	30.00	18.00
4.	जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	40.00	24.00
(ख)	शुष्क कार्गो	मी.ट.		
1.	सल्फर सहित उर्वरक और कच्चा माल	मी.ट.	24.00	14.40
2.	खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें और तिलहन	मी.ट.	9.00	5.40
3.	सीमेंट और क्लिंकर	मी.ट.	18.00	10.80
4.	अयस्क और खनिज (सभी रूपों में)	मी.ट.	13.50	8.10
5.	ग्रेनाइट और मारबल्स	मी.ट.	18.00	10.80
6.	धातुएं (फेरस/गैर-फेरस) (पाइपों, प्लेटों, कच्चे लौहे और कॉयल शीट सहित)	मी.ट.	30.00	18.00
7.	धातु स्क्रैप	मी.ट.	36.00	21.60
8.	पशु (छोटा)	सं.	6.00	3.60
9.	पशु (बड़ा)	सं.	24.00	14.40
10.	पशु उत्पाद, बोन मील, हाइड्रस और स्किन्स	मी.ट.	9.00	5.40
11.	ऑयल केक्स और फोडर	मी.ट.	9.00	5.40
12.	वेस्ट पेपर और न्यूजप्रिंट	मी.ट.	24.00	14.40
13.	निर्माण सामग्री और रेत	मी.ट.	13.50	8.10
14.	कोयला और कोक (फायरवुड सहित)	मी.ट.	18.00	10.80
15.	लकड़ी, टिम्बर और बॉस	घ.मी.	24.00	14.40
16.	पटसन और पटसन उत्पाद तथा कॉयर उत्पाद	मी.ट.	18.00	10.80
17.	कॉटन वेस्ट सहित कॉटन	मी.ट.	18.00	10.80
18.	नमक	मी.ट.	3.00	1.80
19.	चीनी	मी.ट.	9.00	5.40
20.	सिंथेटिक रेजिन और वुड पल्प	मी.ट.	36.00	21.60
21.	हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा स्टोर	मी.ट.	78.00	46.80
22.	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई, आदि सहित शुष्क रसायन	मी.ट.	18.00	10.80
23.	यात्री (आने वाले और जाने वाले)	प्रति व्यक्ति	192.00	115.20
24.	खाली कंटेनर (20 फीटर तक)	सं.	144.00	86.40
25.	खाली कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	216.00	129.60

26.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट तक)	सं.	720.00	432.00
27.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	1080.00	648.00
28.	परियोजना सामग्री	यथामूल्य	0.24%	0.144%
29.	मोटर वाहनों और ऑटो घटकों/इलैक्ट्रिकल सहित मशीनरी	यथामूल्य	0.24%	0.144%
30.	फल, नट्स, टेपिओका, कोकोनेट, कोपरा, टेमेरिड के बीज आदि	यथामूल्य	0.78%	0.468%
31.	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	मी.ट.	42.00	25.20
(ग)	विविध			
1.	पैकिंग सामग्री, जलयानों के डनेज़, जलयानों की फिटिंग्स, जन्तुओं के साथ खाद्यान्न और कार्गो रूप में अविनिहित			निःशुल्क
2.	डाक सामग्री, राजनयिक डाक, बोनाफाइड क्रूड का बैग और उनके साथ व्यक्तिगत सामान, कार्मिक बैगेज और ड्यूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ मिलिट्री उपस्कर।			निःशुल्क
3.	तस्कर विरोधी गतिविधियों में लगे केंद्रीय और राज्य सरकार के लॉचों के लिए बंकर			निःशुल्क
4.	जलयानों के प्रावधान सहित संबद्ध जलयान के भंडार			रु0 600 प्रति शिपिंग बिल
5.	जलयान के बंकर			सामान्य घाटशुल्क का 50%

टिप्पणियां:

- (1). बल्क से इतर अर्थात ब्रेक बल्क और गैर-कंटेनरबद्ध कार्गो, कार्गो पर लागू ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दरें पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए उपर्युक्त दरों के अलावा विदेशी के लिए रु0 18/- प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए रु0 10.80 प्रति मी.ट. वसूल किया जाएगा।
- (2). ऊपर निर्धारित लिक्विड बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार लिक्विड कार्गो बर्थों में प्रहस्तन के लिए लागू हैं। यदि लिक्विड बल्क कार्गो सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किया जाता है तो 20 प्रतिशत अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
- (3). ऐसे मामलों में घाटशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत यानांतरण प्रभारों के रूप में वसूल किया जाएगा जहां पत्तन सीमाओं के भीतर मदर पोत से डॉटर पोत पर कार्गो उतारा गया कार्गो अन्य पत्तनों को भेजा जाता है। वादिनार में कच्चे तेल के यानांतरण के मामले में, रु0 5/- प्रति मी.ट. के यानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). कार्गो की बल्क मदों सिवाय पीओएल उत्पाद (खनिज तेल) पर घाटशुल्क प्रभार पोतों के विनिहित टनभार पर प्रभार्य होंगे। खनिज तेलों के मामले में, सीमाशुल्क द्वारा विधिवत् प्रमाणित आउट टर्न रिपोर्टों में दर्शाई गई मात्रा घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए आधार होगी।
- (5). आयातों पर 'यथामूल्य' प्रभार सीआईएफ मूल्य; एफओबी मूल्य पर निर्यातों; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिकलित किए जाएंगे। सीमाशुल्क का प्रवेश/शिपिंग बिल/तटीय सामानों का बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो का मूल्य निर्धारित करने के लिए मुख्य दस्तावेज़ होंगे और जहां यह उपलब्ध न हो, वहां मूल्य लदाई/बिलों, आदि के बिल के आधार पर निर्धारित की जाएगी।
- (6). इस अनुसूची में निर्धारित यथामूल्य दरों में तट लेबर की लागत, प्रहस्तन आदि शामिल हैं। सीआईएफ/परेषणों के एफओबी मूल्य, जैसी भी स्थिति हो, पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के लिए उतराई का बिल/शिपिंग बिल जैसे शिपिंग दस्तावेज़ प्रस्तुत करने होंगे।
- (7). घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर प्रभार्य होंगे। सीमाशुल्क विभाग की पूर्व लिखित अनुमति से निर्यात के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो को यदि किसी कारण से हटाया जाता है तो ऐसे कार्गो के लिए

लागू घाटशुल्क प्रभारों के समकक्ष शुल्क अंतरण अथवा किराया शर्तों पर भंडारित कार्गो पर ध्यान दिए बिना देय है।

पन्द्रह दिनों की निःशुल्क अवधि अंतरण शर्तों पर भंडारित निर्यात कार्गो और किसी कारण से पत्तन क्षेत्र से हटाए गए कार्गो के लिए स्वीकार्य होगी।

- (8). यानांतरण कार्गो, यदि एक ही पोत से उतारा और दोबारा लादा जाता है, दोनों गतिविधियों के लिए एकल घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
- (9). घाटशुल्क सामानों की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, सकल न कि प्रत्येक पैकेज का निवल टनभार, संबंधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट, नए चैक के अधीन परिगणित किया जाएगा, यदि परिस्थितियां ऐसी अपेक्षा करती हैं।
- (10). घाटशुल्क, यथा लागू, पोत के एक हैच से उतारे गए कार्गो और ओवर साइड अथवा गोदी घाटों से लाइटर्स में से किसी के द्वारा पोत के कार्गो के ट्रिमिंग अथवा पुनःव्यवस्थापन के लिए दूसरे पोत में दोबारा चढ़ाया जाता है, पर प्रभार्य होगा।
- (11). घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गो उन अनुसूचियों में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (12) घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात् पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।

2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची

2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात
1.	सामान्य कार्गो	5 दिन	15 दिन
2.	टिम्बर लट्ठे	8 दिन	--
3.	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	--	15 दिन
4.	किसी कारण से वापस लिया जाने वाला निर्यात कार्गो	--	15 दिन
5.	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन	3 दिन

टिप्पणियां:

- (1). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). (i). आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से परिगणित की जाएगी।
(ii). जब पोत के कार्गो का कुछ हिस्सा स्ट्रीम और कुछ हिस्सा घाट पर उतारा जाता है तो अंतरण शैडों तथा यार्डों में भंडारण की निःशुल्क अवधि अलग-अलग परिगणित की जाएगी।
(iii). स्ट्रीम में लाइटर्स में उतारे गए कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि लाइटर्स से घाट पर कार्गो की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।
(iv). घाट पर सीधे उतारे गए कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि पोत द्वारा कार्गो की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।

- (v). किसी कारण से बर्थ से पोत को हटाए जाने के मामले में जो विनिहित मात्रा के सम्पूर्ण उतराई से पहले हो, निःशुल्क अवधि बर्थ से पोत को हटाए जाने के समय से ऐसे उतारे गए कार्गो से शुरू होगी।
- (vi). जब आयात कार्गो अंतरण रूप में भंडारित किया जाता है और बाद में पुनःनिर्यात में परिवर्तित किया जाता है तो निःशुल्क अवधि शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेजों को दाखिल करने की तारीख से मानी जाएगी।
- (3). निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क पोत की बर्थिंग की तारीख के अगले दिन से समाप्त हो जाएगा। स्ट्रीम लदाई के मामले में, विलंबशुल्क प्रथम बार्ज की लदाई के दिन से समाप्त हो जाएगा। विलंबशुल्क उसी नौचालन में बार्जों के माध्यम से पोत पर वास्तव में लादे गए कुल कार्गो के लिए समाप्त हो जाएगी।
- (4). कंटेनर में भरे जाने वाले निर्यात कार्गो पर निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क भरण के दिन (दोनों दिनों सहित) से समाप्त हो जाएगा।
- (5). किसी कारण से वापस लिए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन क्षेत्र में निर्यात कार्गो लाए जाने के समय से शुरू होगी।
- (6). आयातों और निर्यातों दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार एवं अवकाश दिवस शामिल किए जाएंगे। जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों की दोगुनी दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (7). सर्वेक्षण सामान
सर्वेक्षण के लिए रखे गए सामानों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि पोतों के कार्गो की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से सात दिन होंगे, परन्तु इस शर्त के अधीन कि:
- (i) केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को संबोधित सर्वेक्षण के लिए आवेदनपत्र लागू सामान्य निःशुल्क अवधि के भीतर प्राप्त हुआ हो।
- (ii) आयातकों को लागू सामान्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 21 दिनों के भीतर सर्वेक्षित कार्गो का पूर्ण विवरण दर्शाते हुए सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा।
- (8). साल्वेज सामान
सात दिनों की निःशुल्क अवधि उस तारीख से गिनती की जाएगी जिस तारीख को सामानों को वास्तव में साल्वेज किया जाता है।
- (9). अदावाकृत सामान
अदावाकृत सामाना जब प्रभावी नियमों के अधीन पत्तन द्वारा बेचा जाता है, सात दिनों की निःशुल्क अवधि केपीटी द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तारीख से स्वीकृत होगी।
- (10) घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।

2.2. विलंबशुल्क प्रभार

विलंबशुल्क प्रभार निःशुल्क दिवसों, रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित, के बाद पत्तन के अंतरण शैडों और यार्डों में छोड़े गए सभी सामानों पर प्रभार्य होगा।

(राशि ₹0 में)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ढका हुआ क्षेत्र	खुला क्षेत्र
1.	पहला सप्ताह	प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	3.00	1.50
2.	दूसरा सप्ताह	- उपरोक्त -	4.50	2.28
3.	तीसरा सप्ताह	- उपरोक्त -	6.00	3.00
4.	चौथा सप्ताह	- उपरोक्त -	12.00	6.00
5.	पांचवां सप्ताह	- उपरोक्त -	24.00	12.00
6.	छठा सप्ताह	- उपरोक्त -	48.00	24.00
7.	सातवां सप्ताह और अधिक	- उपरोक्त -	96.00	48.00

टिप्पणियां:

- (1). विलंबशुल्क प्रभारों के प्रयोजन के लिए दिन की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।
- (2). सीमाशुल्क द्वारा बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:
 - (i). अवधियां जिस दौरान सामानों को मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से इतर विश्लेषीय अथवा तकनीकी टेस्ट वाली विशेष जांच के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी त्रुटि अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है; और
 - (ii). जहां सामान आयात नियंत्रण औपचारिकताओं की वजह से सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी त्रुटि अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है, (i) और (ii) के अधीन बंधन की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किए जाएंगे:

बंधन के प्रथम 30 दिन	:	लागू विलंबशुल्क का 20 प्रतिशत
31वें से 60वें दिन	:	लागू विलंबशुल्क का 50 प्रतिशत
60 दिनों के बाद	:	लागू विलंबशुल्क का 100 प्रतिशत
- (3) आयात और निर्यात कार्गो/कंटेनर दोनों पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब पत्तन जलयान कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया जाए।

2.3. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार की अनुसूची

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग					
	20' कंटेनर तक		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक		40' कंटेनर से अधिक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)
प्रथम 7 दिन	Free	Free	Free	Free	Free	Free
08 से 15 दिन	0.60	24.72	1.20	49.44	1.80	74.16
16 से 30 दिन	1.20	49.44	2.40	98.88	3.60	148.32
31 से 45 दिन	1.80	74.16	3.60	148.32	5.40	222.48
45 दिनों से अधिक	3.60	148.32	7.20	296.64	10.80	444.96

टिप्पणियां:

- (1). खाली करने/भरण के लिए पत्तन क्षेत्र से हटाए गए आयात कंटेनरों से पोत की सम्पूर्ण उतराई के अगले दिन से हटाए जाने की तारीख तक (हटाए जाने की तारीख सहित) विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे। इसी तरह, प्राप्त निर्यात कंटेनरों से प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख से पहले वाले दिन (नौभरण की तारीख के अलावा) तक विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2). यदि किसी विशेष दिन कंटेनर से विराम समय प्रभार पहले ही वसूल लिया जाता है तो उसी दिन वहीं इकाई प्रभारित नहीं की जाएगी भले ही ऊपर उल्लिखित क्षेत्रों के बीच ही क्यों न संचलित किया जाए।
- (3). कंटेनर पर विराम समय प्रभार इस बात को ध्यान में रखे बिना वसूल किए जाएंगे कि कंटेनर को चेसिस पर अथवा भूमि पर अथवा ऊंचा चढ़ाया जाता है।
- (4). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे परन्तु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
 - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का निर्णय लेता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है परन्तु इस शर्त के अधीन कि,
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर को अपनी संरक्षा में लेगा और या तो इसे वापिस लेगा अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगा; और
 - (ख). लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां पूरी करने तक जरूरी रहेगा।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में/बंधक बनाया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लागू होना बन्द हो जाएगा जब सीमाशुल्क उस कार्गो को छोड़ने का आदेश देता है परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होगा।

2.4. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20' कंटेनर तक		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक		40' कंटेनर से अधिक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹0 में)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	3.30	135.96	4.95	203.94	6.60	271.92

टिप्पणियां:

- (1). प्रशीतन बिन्दु प्रति बिन्दु आधार पर आबंटित किए जाएंगे।
- (2). (i). पत्तन के पास यह अधिकार है कि वह प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति करे और किसी भी नुकसान के लिए वह जिम्मेदार नहीं होगा भले ही निम्नलिखित स्थिति में उपयोक्ता खर्च करे:
- (क). केपीटी के नियंत्रण से बाहर के कारणों से बिजली आपूर्ति ठपप होना;
- (ख). समयानुसार बिजली आपूर्ति में केपीटी की असमर्थता; और,
- (ग). बिना कोई कारण बताए बिजली की आपूर्ति बन्द करना, जब गोदियों में सुगम परिचलालन के लिए ऐसा जरूरी हो।
- (ii). केपीटी उपयोक्ताओं को यह अनुमति देगा कि जब बिजली आपूर्ति बाधित हो/बन्द हो उस समय वे अपनी लागत पर जनरेटिंग सैअ अथवा अन्यथा लाकर बिजली की वैकल्पिक आपूर्ति के लिए अपनी व्यवस्था कर सकें।
- (iii). प्रशीतन प्वाइंटों को बिजली की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रभार बिजली की ऐसी गैर आपूर्ति अवधि के दौरान प्रभार्य नहीं होगा।

2.5. सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क

(क). खुले स्थान के लिए

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग		
	कच्चा प्लॉट (बिना सीमेंट/बिना अस्फालटेड) (रु० में)	पक्का प्लॉट (सीमेंट वाले अस्फालटेड) (रु० में)	बिन्स और बढ़ाई गई प्लिंथ (रु० में)
0 – 60 दिन	42.00	72.00	84.00
61 – 90 दिन	84.00	144.00	168.00
91 – 180 दिन	105.00	180.00	210.00
180 दिनों के बाद	126.00	216.00	252.00

(ख). ढके हुए स्थान के लिए

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु० में)	
	0 – 60 दिन	180.00
61 – 90 दिन	360.00	
91 – 180 दिन	450.00	
180 दिनों के बाद	540.00	

टिप्पणियां:

- (1). लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों की गणना के प्रयोजन के लिए अवधि खुले और ढके हुए दोनों क्षेत्रों के लिए कार्गो के विराम की अवधि को ध्यान में रखते हुए गणना की जाएगी।
- (2). भंडारण स्थानों के लिए आवेदनपत्र केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को सामानों के भंडारण से पहले देना होगा। भंडारण स्थानों का कोई अनाधिकृत अधिग्रहण शास्ति के रूप में दोगुने किराये के भुगतान के लिए देय होगा।

- (3). लाइसेंस (भंडारण) शुल्क अग्रिम रूप में अदा किए जाएंगे। दंडात्मक ब्याज, अध्याय 1 में 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों में बिन्दु सं. (vi) (ख) में यथा निर्धारित, देय राशि पर प्रभार्य होगा परन्तु उस तारीख से भुगतान नहीं करना होगा जब राशि देय हो जाती है से भुगतान की वास्तविक तारीख तक जो किसी भी स्थिति में 7 दिनों से अधिक नहीं होगी। यदि, किसी कारण से, भुगतान देय अधिग्रहण किए जाने की तारीख को देय राशि के दिन से 7 दिनों के बाद विलंब से भुगतान किया जाता है तो इसे अनाधिकृत माना जाएगा।
- (4). आबंटित किया गया स्थान केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी से नोटिस प्राप्त होने पर खाली करना होगा ऐसा नहीं करने पर इसे अनाधिकृत अभिग्रहण माना जाएगा; और, पत्तन प्राधिकारी अन्य कार्रवाई, जैसा ठीक समझा जाएगा, की जाएगी।
- (5). केपीटी के पास, किराया आधार पर आबंटित, ऐसे स्थानों को पत्तन परिचालन के हित में बिना पूर्व नोटिस के वापस लेने का अधिकार होगा जो अधिग्रहीत नहीं हों/खाली हों। ऐसे मामलों में, किराये में आनुपातिक कटौती स्वीकार की जाएगी।
- (6). भंडारण प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए दिन की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।
- (7). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

2.6. कार्यालय स्थान के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर)

प्रभार का आधार	दर
प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह	₹ 72.00

अध्याय - IV

विविध प्रभार

1. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों की अनुसूची

विवरण	दर प्रति किलोमीटर अथवा उसका भाग	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
बर्थों के समीप पोतों/क्रॉफ्ट को आपूर्तित पानी		
(क) कांडला	62.671	2.535
(ख) वादिनार	42.345	1.713
	100 कि. के लिए न्यूनतम प्रभार के अधीन	

टिप्पणी:

यथा निर्धारित न्यूनतम प्रभार वसूल किया जाएगा यदि पोत का स्वामी, मास्टर अथवा एजेंट अथवा उसका प्राधिकृत प्रतिनिधि जल, यथा अपेक्षित, की आपूर्ति लेने से इंकार करता है।

2. प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दरें
1.	स्थायी प्रवेश परमिट और टोकन जारी करने के लिए प्रभार	₹ 90.00
2.	यातायात एवं मरीन विभागों द्वारा प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभार	₹ 60.00

टिप्पणियां:

- (1). भारत सरकार, राज्य सरकारों के गैर-व्यावसायिक विभाग, सरकारों द्वारा नियुक्त समितियां, प्रेस में प्रकाशन के लिए आंकड़ों की अपेक्षा करने वाली प्रेस एजेंसियों अथवा उनके प्रतिनिधियों से कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (2). केपीटी के कर्मचारियों को पास/टोकन जारी करने के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्टों, आदि के लिए किराया प्रभारों हेतु अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय		विदेशी	
			दर (₹ में)	न्यूनतम (₹ में)	दर (₹ में)	न्यूनतम (₹ में)
1.	3 टन तक की क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	201.60	403.20	336.00	672.00
2.	3 टन से अधिक 5 टन तक क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	-उपरोक्त-	223.92	447.84	373.20	746.40
3.	पे लोडर (फ्रंट एंड लोडर)	-उपरोक्त-	253.44	506.88	422.40	844.80
4.	ट्रेक्टर (10 टन तक क्षमता)	-उपरोक्त-	200.16	400.32	333.60	667.20

टिप्पणियां:

- (1). (i). किराया प्रभार उपस्कर के परेषण के समय से शुरू होंगे परन्तु अधिकतम 30 मिनट के अंतरण समय तक, बशर्ते ऐसा परेषित उपस्कर कार्य स्थल पर परिचालन के लिए उपलब्ध करवाया गया हो।
- (ii). उपस्कर की खराबी और मांगपत्र की अवधि के दौरान उसके कार्य के लिए पत्तन द्वारा उपस्कर वापस लेने की वजह से 30 मिनट तथा उससे अधिक के प्रत्येक अवसर के बंधन की अवधि किराये की अवधि के परिकलन के लिए अतिरिक्त होगी।
- (2). क्रेनों और अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि वे दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए कार्यदिवसों को 1430 बजे तक मांगपत्र जमा करना होगा। उपस्कर स्टॉफ तथा उपस्कर की उपलब्धता की शर्त पर उपलब्ध करवाया जाएगा।
- (3). पार्टियों को उन्हें आपूर्ति किए जाने से पहले अथवा बाद में उपस्कर के लिए मांगपत्र एक घंटे के नोटिस पर रद्द करवाने की अनुमति होगी।
- (4). 2 और 3 पर विनिर्दिष्ट शर्तें उन कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को घाट क्रेनों की आपूर्ति के लिए भी लागू होंगी जिनके लिए प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल हैं।

4. भारतोलन प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	ट्रकों एवं अन्य छोटे वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग के लिए	प्रति वाहन	30.00
2.	ट्रेलरों और अन्य बड़े वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग के लिए	- उपरोक्त -	60.00
3.	केवल भार किराये पर लेने के लिए	सैट प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए	14.40
4.	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	प्रति परेषण	72.00

टिप्पणियां:

- (1). एटेंडेंट लेबर संबद्ध पक्षों द्वारा आपूर्ति की जाएगी।
- (2). भारतोलन प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि भारतोलन पत्तन प्रभारों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन के हित में किया जाता है।

5. गन्दे बलास्ट टैंक, स्थानांतरण/पीओएल उत्पादों के अंतर-स्थानांतरण के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	4000 टन क्षमता के गन्दे बलास्ट टैंकों के प्रयोग के लिए	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	18,600.00
2.	(i). पुराने कांडला में गन्दे बलास्ट टैंक से पीओएल उत्पादों का एचपीसीएल टर्मिनल खेरिरोहर और विलोमत: केपीटी के 12" पाइपलाइन के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	6634.80
	(ii). 12" पाइप से जुड़े डीजल परिचालित पम्प (600एचपी)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	700.80
	(iii). इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 12" पाइपलाइन के साथ	- उपरोक्त -	405.60
	(iv). इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 16/2" पाइपलाइन के साथ	- उपरोक्त -	404.40
3.	मै0 आईओसी फोर शोर टर्मिनल से पीओएल उत्पादों का खारीरोहर में तेल कम्पिनयों और विलोमत: स्थानांतरण, कांडला पत्तन न्यास पाइपलाइनों के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	12894.00

अनुसूची 1, 2, 4 और 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां

उपकरणों को इस शर्त पर किराये पर दिया जाएगा कि किसी ऐसी हानि अथवा जन हानि अथवा प्रापर्टी को नुकसान के लिए पत्तन की जिम्मेदारी नहीं होगी जो किसी भी समय सीधे या उपकरणों की खराबी की वजह से होगा और कि किरायेदार को उपकरण सही स्थिति में रखने होंगे और सभी नुकसान (सिवाय फेअर टूट-फूट) को ठीक करवाना होगा भले ही ऐसे सभी मामलों में आग अथवा अन्यथा से दुर्घटना हुई हो जहां उपकरण किरायेदार द्वारा स्वयं अथवा अन्यथा द्वारा चलाए जा रहे हों। नुकसान की मरम्मत की लागत इस प्रयोजन के लिए वास्तव में खर्च, सामान्य अप्रत्यक्ष एवं सेंटेज प्रभारों सहित, जब पुर्नस्थापन की लागत मूल बही मूल्य अथवा प्रतिस्थापन की लागत, जो भी ज्यादा हो, होगी।

6. पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	कांडला प्रभाग में दर		वादिनार प्रभाग में दर	
			तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
क	क्रॉफ्ट्स 200 बीएचपी तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	983.04	39.767	983.04	39.767
	201 – 400 बीएचपी		2842.80	115.00	2842.80	115.00
	401 – 1500 बीएचपी		3458.83	139.920	3458.83	139.920
	1501 – 2000 बीएचपी		13503.30	546.25	13503.30	546.25
	1501 – 2000 बीएचपी		14214.00	575.00	14214.00	575.00
	Above 2000 बीएचपी		(न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)	(न्यूनतम 1725.00 अ.डा. के अधीन)	(न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)	(न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)
ख	अग्नि शमन क्रॉफ्ट	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	52340.78	2117.345	52340.78	2117.345
ग	वॉटर बार्ज 'भीमसेन'	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	4614.43	186.668	4614.43	186.668

टिप्पणियां:

- (1). वादिनार में पुल बैंक परिचालनों के लिए 35 टन बीपी का किराया प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन है:
 - (i). किराया प्रभार प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा। दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग तटीय पोत के लिए रु0 16,877.889 और विदेशगामी पोत के मामले में 682.762 अमेरिकी डॉलर होगा।
 - (ii). यदि टग पुल बैंक परिचालनों से पहले अथवा बाद में तेल कम्पिनियों द्वारा अनुवर्तन में किराये पर ली जाती है, तटीय पोत के लिए प्रभार रु0 16877.889 और विदेशगामी पोत के लिए 682.762 अमेरिकी डॉलर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा।
- (2). जहां पोतों के एजेंट, स्वामी/मास्टर अथवा अन्य पत्तन उपयोक्ता लॉचों को पत्तन न्यास के पाइलटों अथवा कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर ड्यूटी पर अन्य कर्मचारियों के साथ बांटा जाता है, उपलब्धता के अधीन, समय की सुविधा, आदि, प्रत्येक पार्टी को दरमान में निर्धारित दर के एक तिहाई पर क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार अदा करेगी।
- (3). मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में कांडला डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परन्तु विदेशगामी पोत के मामले में 12.684 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 313.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।
- (4). मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में वादिनार डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों/स्वामियों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परन्तु विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 211.85 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।
- (5). यदि कांडला डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 12.684 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 313.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।

- (6). यदि वादिनार डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 211.85 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।
- (7). कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर लैश बाजों को ले जाने के लिए पत्तन की टग किराये पर लेने के लिए प्रभार निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत तक कम किया जाएगा।

7. स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति पोत					
		30 मी. तक के क्रॉफ्ट		30 से 60 मीटर के बीच क्रॉफ्ट		60 मीटर से अधिक क्रॉफ्ट	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	पोत का गोदीकरण एवं अगोदीकरण, पहले दिन के किराये सहित, और शुष्क गोदी की सफाई।	61359.90	2481.96	73557.00	2975.61	85817.19	3471.58
2.	2रें से 8वें दिन (दोनों दिनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग	21693.06	877.55	26032.93	1053.11	30372.81	1228.68
3.	9वें से 20वें दिन (दोनों दिनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग	32541.28	1316.39	39048.36	1579.63	45557.11	1842.93
4.	21वें दिन अथवा उसके भाग से शुष्क गोदी किराया	52426.78	2120.83	62912.42	2545.00	73397.11	2969.15

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
5.	मरम्मतों के लिए कील ब्लॉकों को हटाना तथा रिफिटिंग करना। इसके अलावा, विशेष ब्लॉक, यदि किसी पोत के निर्माण में रखा जाना अपेक्षित हो।	3450.03 प्रति प्रखंड	139.56 प्रति प्रखंड

टिप्पणियां:

- (1). (क). शुष्क गोदी के समीप क्रॉफ्टों की बर्थिंग एवं अबर्थिंग दरमान के अनुसार प्रभारित की जाएगी।
(ख). किरायेदार को अधिग्रहीत क्षेत्र की रोज सफाई करनी होगी सिवाय प्रथम दिन के, ऐसा नहीं करने पर किरायेदार से रु0 5000/- प्रतिदिन वसूल किए जाएंगे।
- (2). शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात स्टेगिंग, समुद्री पानी, टॉयलेट-बाथरूम, आदि शुष्क गोदी के भीतर पोतों के विराम के दौरान ही निःशुल्क उपलब्ध करवाई जाएंगी परन्तु इसकी उपलब्धता के अधीन। शुष्क गोदी क्रेनें प्रति घंटा आधार पर प्रभारित की जाएंगी परन्तु उनकी उपलब्धता के अधीन। दिन पाली के दौरान शुष्क गोदी

क्रेनों के प्रावधान के लिए, ₹0 1270/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पाली के बाद अर्थात् 1600 बजे के बाद प्रयोग किया जाता है, तो प्रभार रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित दिन पाली प्रभारों के दोगुना होंगे। दिन पाली/रविवारों एवं अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटों के लिए होगी।

- (3). किराया अवधि कैलेंडर दिवस के 0000 बजे से गिनती की जाएगी जब सिंकिंग परिचालन शुरू होता है और गोदीकरण के लिए कैलेंडर तारीख के 2400 बजे तक जब अगोदीकरण समाप्त होने के बाद पानी निकाला जाता है।
- (4). शुष्क गोदी से कूड़े की सफाई किरायेदार द्वारा करवाई जाएगी।
- (5). देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों की अवधि के लिए होगा और अनुवर्ती दिवस का दशमलव एक दिन गिनती किया जाएगा।
- (6). जब शुष्क गोदी में दो या अधिक पोत एक साथ खड़े किए जाते हैं तो शुष्क गोदीकरण प्रभार प्रत्येक पोत के लिए अलग-अलग देय होंगे।
- (7). गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान और शुष्क गोदी के अन्दर/समीप इसके विराम के दौरान कोई नुकसान होता है तो यह किरायेदार की जिम्मेदारी होगी और क्षति/नुकसान की लागत किरायेदार से वसूल की जाएगी। कंपीटी कोई जिम्मेदारी/देयता स्वीकार नहीं करेगा भले ही किन्हीं कारणों से शुष्क गोदी का इस्तेमाल करते हुए पोत के किसी विराम के लिए।
- (8). पत्तन समीपवर्ती शुष्क गोदी में खड़े किए गए/बर्थ किए गए क्रॉफ्ट/क्रू को किसी क्षति/नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।
- (9). रविवार/अवकाश दिवसों को गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए, इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 30 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य होगा।
- (10). इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण के लिए मांगपत्र किरायेदार द्वारा रद्द करवाया जाता है।

परिचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि परिचालन के लिए निर्धारित दिन से पिछले दिन को 1400 बजे से पहले गोदी प्रभारी को लिखित में पूर्व नोटिस नहीं भेजा जाता है।

50 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण का रद्दीकरण ओटीबी अथवा लंगरगाह से शुष्क गोदी में क्रॉफ्ट के देरी से पहुंचने की वजह से किया जाता है क्योंकि एक बार जब पत्तन में शुष्क गोदीकरण के लिए पोत प्रदान किए गए स्लॉट के अनुसार गोदीकरण के लिए ओटीबी अथवा लंगरगाह में पहुंचता है और गोदीकरण परिचालन के लिए संकेत जारी किया जाता है।

- (11). यदि टग, लॉच, आदि की सेवाएं गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान शुष्क गोदी की आवश्यकता के रूप में कंपीटी द्वारा उपयोग की जाती हैं तो यह प्रभार्य नहीं होंगे।
- (12). शुष्क गोदी के लिए मांगपत्र जमा करते समय, किरायेदार को तारीखें दर्शाते हुए शुष्क गोदी में विराम की संभावित अवधि के साथ पोत के सभी अपेक्षित ब्योरे भेजने होंगे।
- (13). एक परिस्थिति में, यदि कोई पोत विनियमित अवधि की समाप्ति से पहले ऐसे पोत के शुष्क गोदीकरण के लिए अपेक्षित हो तो जो पहले से शुष्क गोदी में हो, तो बाद उन दो दिनों अर्थात् परिचालन का दिन और पिछला दिन के लिए लागू किराया प्रभारों के 25 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।

तथापि, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पूर्ववर्ती पोत से उन दो दिनों के लिए लैटर पोत के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा; उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा अर्थात् यदि दूसरा पोत गोदी में पहले से पोत के विराम के 8वें दिन शुष्क गोदी में खड़ा किया जाता है, 7वां और 8वां दिन लागू

दर के 25 प्रतिशत पर और इस लागू दर का शेष 75 प्रतिशत, उसके परिचालन तथा विराम के लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पोत पर प्रभार्य होगा।

- (14). जब दो अथवा अधिक पोत शुष्क गोदी अभिग्रहीत करते हैं और यदि किसी कारण से, पोतों में से एक पोत उस अवधि की समाप्ति पर अनलॉक के लिए तैयार नहीं हो जिसके लिए अन्य पोत के साथ पोत का विराम विनियमित किया गया था और एतद्वारा अगोदी के लिए शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले पोत या पोतों को रोके जाने के कारण, पत्तन पूर्व पोत से वसूल कर सकता है, प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, विराम की अवधि के दौरान लैटर पोत या पोतों के लिए लागू किराये प्रभार का 75 प्रतिशत। तथापि, पोत या पोतों जिन्हें बंधक बनाया जाता है, विराम की अवधि के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 25 प्रतिशत पत्तन को अदा करना होगा।
- (15). यदि स्थिति अन्यथा गोल हो अर्थात् यदि शुष्क गोदी में पोतों में से एक उस अवधि की समाप्ति से पहले गोदी से बाहर निकालना अपेक्षित होता है जिसके लिए वह विनियमित किया गया था, शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले अन्य पोतों और विनियमित अवधि के भीतर इन दो दिनों अर्थात् परिचालन का दिन और पिछला दिन के लिए लागू दर के 25 प्रतिशत और लागू दर के 75 प्रतिशत की दर से इन दो दिनों के लिए उसकी अनुसूची तारीख से पहले गोदी खाली किए जाने की अपेक्षा वाले पोत पर उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा वसूल की जाएगी।

8. गोदियों में चलने वाले वाहनों के लिए प्रभारों की अनुसूची

मद सं.	वर्गीकरण	दर प्रति दिन (₹0 में)	दर प्रति माह (₹0 में)	दर प्रति वर्ष (₹0 में)
1.	टैक्सियां	9.00	90.00	300.00
2.	ऑटो रिक्शा	7.20	36.00	120.00
3.	छकड़े	1.80	18.00	54.00
4.	मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेनें, फोर्क लिफ्ट, एफईएल, आदि)	24.00	600.00	----

टिप्पणियां:

- (1). केलेंडर दिवस के रूप में एक दिन आधी रात से आधी रात माना जाएगा।
- (2). ओओटी वादिनार में उपर्युक्त प्रभार लागू नहीं होंगे।

9. इलैक्ट्रिक घाट क्रेनों के किराये के लिए प्रभारों की अनुसूची यदि जलयानों/बाजों को और से इतर कार्गो के प्रहस्तन के लिए

प्रति घंटा प्रति क्रेन	विदेशी	₹0 960.00
	तटीय	₹0 576.00

टिप्पणियां:

- (1). मांगपत्रित क्रेन के रद्दीकरण के लिए लिखित में एक घंटे का नोटिस दिया जाएगा अन्यथा आधी पाली के लिए निर्धारित प्रभार अवकाश दिवसों के सिवाय वसूल किए जाएंगे जिसके लिए नोटिस की अवधि 24 घंटे अपेक्षित होती है ऐसा नहीं करने पर दो पालियों के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2). क्रेनें सामान्यतः समय-समय पर यथा निर्धारित पाली घंटों के दौरान कार्य के लिए उपलब्ध करवाई जाएंगी। यदि भोजनावकाश के समय के दौरान क्रेनें अपेक्षित हों तो कंपनी अथवा उसके प्राधिकृत कर्मचारी को अग्रिम नोटिस देना होगा; और, ऐसे मांगपत्रों का अनुपालन कंपनी की एक्सिजेंसीज और विवेकाधीन होगा।
- (3). (i). चिह्नित लिफ्टिंग क्षमताओं से ज्यादा बोझ क्रेनों पर नहीं रखा जाएगा।

- (ii). आयात सामानों का स्लिंग घाटों पर किसी पोत उतराई के खुले हैच रास्ते के अधीन सीधे किया जाएगा और कोमिंग के अधीन सामानों के ब्रेकिंग आउट अथवा हटाने के प्रयोजन के लिए क्रेन विनियुक्त की जाएंगी।
- (iii). सिर्फ क्रेनों का उपयोग नहीं किया जाएगा और कोई अन्य लिफ्टिंग गियर यातायात प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना किसी लिफ्ट पर उनके साथ उपयोग नहीं किया जाएगा।
- (iv). जलयान के अधिकारी को यह अवश्य देखना चाहिए कि पत्तन क्रेन जलयान के गियर तथा उसके अवरोधों को बिल्कुल साफ करे।
- (v). 1,000 कि.ग्रा. से अधिक के भारी लिफ्टस पोत के मास्टर द्वारा घोषित किए जाएंगे जो गलत घोषणा के कारण होने वाली सभी दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार होगी।
- (vi). क्रेनों की आपूर्ति, यदि उपलब्ध हो, केवल इसी शर्त पर की जाएगी कि पत्तन ऐसे किसी नुकसान, क्षति अथवा खराबी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा जो क्रेनों के उपयोग की वजह से हो और ऐसे नुकसान, क्षति अथवा खराबी के लिए देयता उस पोत पर होगी जिसके लिए क्रेन अथवा क्रेन कुछ समय के लिए कार्यरत हों।
- (vii). पोत अथवा उसके स्टीवडोरों के मास्टर अथवा स्वामी के पर्यवेक्षण के अधीन के सिवाय घाट पर किसी क्रेन से कार्गो नहीं उतारा जाएगा। ऐसा मास्टर अथवा स्वामी अथवा स्टीवडोरस ऐसे पोतों के ऑन बोर्ड पर सामानों के आयातक स्लिंगिंग की असावधानी की वजह से होने वाले किसी नुकसान अथवा क्षति के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।
- (viii). घाट अथवा उसके स्टीवडोरों पर पड़े रहने वाले पोतों के मास्टर और स्वामी जलयान के उन हिस्सों में रोशनी की सही व्यवस्था के लिए व्यक्तिगत और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे जहां पत्तन के घाट अथवा अन्य प्रापर्टी से किसी तरह प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष जुड़े रास्ते पर कार्य किया जा रहा हो। वास्तव में, किसी जिंदगी को नुकसान अथवा क्षति के मामले में वे पत्तन के प्रति संयुक्त और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे।
- (ix). किराये की घाट क्रेनों के परिचालनों की शुरुआत के बाद, प्रत्येक अवसर पर लगातार 30 मिनट से कम की अवधि के लिए किरायेदार पर किसी कारण से अनारोप्य अथवा बिजली बन्द होने की वजह से घाट परिचालनों को रोका जाता है तो ऐसे कार्य रोकने की अवधि के लिए तटीय पोतों के मामले में रु0 56.10 प्रति घंटा और विदेशगामी पोत के मामले में रु0 84.14 प्रति घंटा की दर पर कटौती के लिए किरायेदार हकदार होगा। इस प्रयोजन के लिए, 30 मिनट से अधिक रूकावट अवधि को एक घंटे की अगली तिमाही में पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय - V

तुना पत्तन के लिए दरें

अनुसूची I – पत्तन देयताएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी अथवा उसका भाग		लेवी की बारम्बारता
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	
1.	10 जीआरटी एवं अधिक के पोत (मछली पकड़ने वाली नावें अतिरिक्त)	0.075	1.05	प्रत्येक प्रवेश पर देय
2	10 जीआरटी एवं अधिक के नौचालन पोत (मछली पकड़ने वाली नावें अतिरिक्त)	0.045	0.90	

टिप्पणियां:

(i) पत्तन सीमाओं के भीतर इसके प्रवेश के समय पोत की स्थिति के आधार पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।

अनुसूची II – बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	10 जीआरटी तक पोत	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	10 जीआरटी से अधिक के पोत	0.0019	0.03

अनुसूची III – बीचिंग प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति एनआरटी प्रति माह अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	बीचिंग प्रभार	0.015	0.30

अनुसूची IV - घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	तटीय कार्गो से इतर (रु0 में)	तटीय कार्गो (रु0 में)	
क	द्रव कार्गो				
	1	कच्चे तेल से इतर बल्क में पीओएल उत्पाद	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
ख	2	बंकरों सहित अन्य द्रव कार्गो	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	शुष्क कार्गो				
	3	उर्वरक और कच्चा माल, सल्फर सहित	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	4	खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें एवं तिलहन	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
	5	सीमेंट एवं क्लिंकर	मी.ट. अथवा उसका भाग	12.00	7.20
	6	सभी रूपों में अयस्क और खनिज	मी.ट. अथवा उसका भाग	11.25	6.75
	7	ग्रेनाइट तथा मारबल्स	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	8	धातु (फेरस/नॉनफेरस तथा धातु स्क्रैप, पाइपलाइनों, प्लेटों, कच्चे लौहे, कॉयल, शीटों और कोक सहित)	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00

9	पशु मुर्गा, भेड़ और बकरियों सहित	प्रत्येक	5.00	3.00
10	पशु (उपर्युक्त के अलावा)	प्रत्येक	12.00	7.20
11	पशु उत्पाद, बोन मील, हाइड्रस और स्टेम्स	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
12	ऑयल केक्स फोडर	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
13	बेकार पेपर तथा न्यूजप्रिंट	मी.ट. अथवा उसका भाग	13.50	8.10
14	निर्माण सामाग्री तथा रेत	मी.ट. अथवा उसका भाग	11.25	6.75
15	कोयला तथा कोक (फायरवुड सहित)	मी.ट. अथवा उसका भाग	12.00	7.20
16	वुड टिम्बर तथा बांस	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
17	पटसन तथा पटसन उत्पाद और कॉयर उत्पाद	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
18	रूई, खराब रूई सहित	मी.ट. अथवा उसका भाग	9.00	5.40
19	नमक	मी.ट. अथवा उसका भाग	2.50	1.50
20	चीनी	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
21	एसबेस्टोस	मी.ट. अथवा उसका भाग	9.00	5.40
22	सिंथेटिक रेजिन और वुड पल्प	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
23	हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार	मी.ट. अथवा उसका भाग	18.00	10.80
24	सोडा एश, एचडीपीई आदि सहित शुष्क रसायन	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
25	अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00

टिप्पणियां:

- उपर्युक्त दरों के अलावा पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए रु0 15/- प्रति मी.ट. ब्रेक बल्क कार्गो प्रभारित होगा।
- घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर वसूल किए जाएंगे।
- घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गो उन अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

अनुसूची V – किराया शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	खुले स्थान के लिए	7.50
2.	ढके हुए स्थान के लिए	48.00

3.	बोर्ड पर टिम्बर का भंडारण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु0 में)
		1.50

अनुसूची VI – ट्रॉली किराया प्रभार

क्र.सं.	घटक के विवरण	दर प्रति दिन अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	ट्रॉली किराया प्रभार	15.00

सामान्य टिप्पणियां:

- (i). जब कभी विशिष्ट दर उपलब्ध नहीं हो, कांडला में तदनुरूपी मदों के लिए निर्धारित दर लागू होगी बशर्ते तुना पत्तन पर ऑफर की गई प्रासंगिक सेवाएं/प्रदत्त सुविधाएं कांडला पत्तन पर उनके बराबर होगी।
- (ii). तुना में सेवाएं प्रदान करने की निबंधन एवं शर्तें ऑफर की गई सेवाओं/प्रदत्त सुविधाओं के लिए कांडला में तदनुरूपी सेवाओं के लिए यथा निर्धारित के समान होंगी।
- (iii). बिल की कुल राशि अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित की जाएगी।
