

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 111

नई दिल्ली, 23 मई 2011

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त उसके दरमान के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएएमपी/62/2009-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

**आदेश**

(मार्च, 2011 के 25वें दिन पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार वर्ष 2007 में आदेश सं. टीएएमपी/60/2005-पीपीटी दिनांक 12 अक्टूबर 2007 द्वारा 31 मार्च 2010 तक वैधता के साथ संशोधित किया गया था। तत्पश्चात, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें अप्रैल 2008 में पीपीटी के दरमान में पुनः शामिल किए गए थे और रेलवे प्रभारों से संबंधित पीपीटी के तत्समय दरमान में अध्याय V को मार्च 2009 में पीपीटी के अनुरोध पर अधिसूचना से अलग किया गया था और उर्वरक बर्थ सं. 2 के लिए 1 अप्रैल 2008 से मार्च 2015 तक इफको पर प्रभारित किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभारों को संशोधित और जुलाई 2009 में अनुमोदित किया गया था। पीपीटी में मौजूदा दरमान की वैधता इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/60/2005-पीपीटी दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित किया गया था।

2.1. पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2009 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु नीचे दिए गए हैं:

(i) 2007-08 से 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित और 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित यातायात नीचे दिया गया है:

वर्ष	यातायात (मी.ट. में)
2007-08 (वास्तविक)	42.44
2008-09 (वास्तविक)	46.41
2009-10 (बजटित)	53.60
2010-11 (अनुमानि)	56.74
2011-12 (अनुमानि)	59.30
2012-13 (अनुमानि)	62.30

(ii) 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः रु0 423 करोड़, रु0 238 करोड़ और रु0 40 करोड़ के परिवर्धनों का प्रस्ताव किया है।

2.2 पीपीटी द्वारा प्रेषित समेकित आय और लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	56.74	59.30	62.30
2.	परिचालन आय	76021.48	79723.09	83197.08
3.	नियोजित पूंजी	149622.84	166465.61	163214.66
4.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	1134.56	(3988.18)	(6105.80)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.49%	(5.00%)	(7.34%)
6.	टौसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	(3.75%)		

2.3. पत्तन ने कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों दोनों में से किसी में भी किसी बदलाव का प्रस्ताव नहीं किया है।

2.4 पीपीटी ने बताया है कि मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले प्रभार अपने लागत विवरणों में शामिल किए हैं।

2.5. नौभरिकों को ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभार मजदूरी पर 100 प्रतिशत की समान दर पर जारी रहेंगे।

2.6. पत्तन ने कुछ दरों को हटाने सहित अपने दरमान की शर्तों में कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं, जैसा नीचे दिया गया है:

- (i) मौजूदा दरमान में निर्धारित सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड 12 (iii) (क) में 'टीटी खरीद दर' के साथ 'बाजार खरीद दर' शब्दावली को संशोधित करें।
- (ii) सभी परिगणित प्रभारों को लागू करने के लिए सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड 12. (x) में संशोधन, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के मूल्य पर पूर्णांकित करने के मौजूदा प्रावधान की बजाय, सेवा-वार अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (iii) सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन एक नया खंड कि 30 दिनों तक जुर्माने के भुगतान में विलंब के लिए कोई ब्याज वसूल नहीं किया जाएगा।
- (iv) पीओएल/कच्चे तेल के लिए लागू मौजूदा पोतांतरण प्रभारों को 'शुष्क बल्क कार्गो' के लिए भी विस्तारित किया जाए।
- (v) यह करने के लिए घाटशुल्क अनुसूची में टिप्पणियों के अधीन नया खंड शामिल किया जाए कि आयात कार्गो के परेषण के समय नमी की वजह से अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क देय नहीं होगा।
- (vi) 'पत्तन देयताओं' के अधीन एक नया खंड शामिल किया जाए कि पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के लिए केवल एक बार ही वसूल की जाती हैं, भले ही पत्तन में विराम के दौरान उसके नाम/एजेंटों/स्वामियों का कोई बदलाव हो।
- (vii) एसबीएम के लिए पोत संबंधित प्रभारों की अनुसूची के बाद नया खंड शामिल करना कि पाइलटेज और टग किराया प्रभारों की वसूली के समय एसबीएम में पोतों के बर्थिंग से अबर्थिंग तक परिगणित किया जाता है।
- (viii) मौजूदा दरमान की अनुसूची 2.15 के अधीन निर्धारित 13.2 टन घाट क्रेन के लिए ग्रैब जुड़नार के लिए किराया प्रभारों को हटाया जाए।
- (ix) 'भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन' के लिए मौजूदा दर को हटाया जाए।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, यह प्रस्ताव संबद्ध पत्तन उपयोक्ता संगठनों को टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। कुछ उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। पीपीटी ने उपयोक्ताओं की कुछ टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं।

3.2. इस मामले की कार्यवाही के दौरान, अध्यक्ष-सह-प्रबंध निदेशक, टीएएनजीईडीसीओ लि० ने पीपीटी के उस पत्र को उद्धरित करते हुए ऐसे विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली पर आपत्ति उठाई है जिसमें यह कहा गया था कि पीपीटी ने 2 घंटे 30 मिनट की निःशुल्क समयावधि की नजरबंदी के लिए बीओबीआर रैंकों के कोयला परेषितियों से विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली को अनुमोदित किया है। चूंकि उपर्युक्त पत्र से यह स्पष्ट नहीं था कि टीएएमजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुद्दा पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त सेवाओं से संबंधित प्रभारों की वसूली से संबंधित है अथवा अन्य सेवाओं से संबंधित है जिनके लिए इस प्राधिकरण ने अपेक्षित अनुमोदन प्रदान किया है, उक्त पत्र की प्रति इस मामले में स्पष्ट करने के अनुरोध के साथ पीपीटी को अग्रेषित किया गया था। पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुद्दा उन सेवाओं के लिए नहीं है जिसके लिए टीएएमपी ने अनुमोदन प्रदान किया है; परन्तु उन सेवाओं के लिए है जो रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचना के अनुसार पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त की जाती हैं।

4.1. चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 पहले ही समाप्त हो चुका है, पीपीटी से वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों से लागत विवरणों को अद्यतन करने और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों की समीक्षा, यदि आवश्यक हो, करने का अनुरोध किया गया था।

4.2. पीपीटी ने, अपने पत्र दिनांक 17 जून 2010 द्वारा, वर्ष के अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और 2009-10 के मसौदा वार्षिक लेखों की प्रतियों के साथ अद्यतन किए गए लागत विवरण भेजे थे। पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अपने अनुमानों की समीक्षा भी की थी और अपना प्रस्ताव संशोधित किया था।

4.3 अद्यतन किए गए लागत विवरणों में पीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.ट. में)	63.00	65.30	67.30
2.	परिचालन आय	76732.52	78615.74	80529.72
3.	नियोजित पूंजी	147564.78	163925.17	160304.55
4.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	5557.24	215.85	(1194.62)
5.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	7.24%	0.27%	(1.48%)
6.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा	1.94%		

4.4. तथापि, पत्तन ने कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों की मौजूदा दरों में किसी/कटौती का प्रस्ताव नहीं किया था।

4.5. पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार दरमान के निबंधन एवं शर्तों में प्रस्तावित परिवर्तनों को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

5.1 प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, पीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पीपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे दर्शाया गया है:

क्र. सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	<p>सामान्य</p> <p>अक्टूबर 2007 में दरमान के बृहत् संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा 2007-08 से 2009-10 के अनुमानों पर आधारित थी। पीपीटी ने प्रचलित प्रशुल्क पर निर्णय लिए जाने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण भेजा है। उससे यह देखा गया है कि भिन्नता निम्नलिखित मामले में + या - 20 प्रतिशत से ज्यादा है:</p> <p>(i) 2008-09 का यातायात,</p> <p>(ii) 2007-08 और 2008-09 की रेलवे आय,</p> <p>(iii) 2007-08 और 2008-09 की संपदा आय,</p> <p>(iv) 2008-09 के मूल्यहास हेतु प्रावधान,</p> <p>(v) 2007-08 और 2008-09 के परिचालन अधिशेष,</p> <p>(vi) 2007-08 की एड एंड एम आय,</p> <p>(vii) 2007-08 और 2008-09 का एफ एंड एम व्यय,</p> <p>(viii) 2007-08 के आरओसीई से पहले अधिशेष,</p> <p>(ix) 2007-08 और 2008-09 की नियोजित पूंजी और 2007-08 और 2008-09 के निवल अधिशेष।</p> <p>पीपीटी 2009-10 से संबंधित भिन्नता के ब्योरे और ऐसे विपथनों के कारण बताए।</p>	<p>(i) अनुमानित यातायात में भिन्नता 11.77 प्रतिशत है। अनुमानित यातायात पूर्वानुमान वैश्विक आर्थिक मंदी की वजह से पूरा नहीं किया जा सका।</p> <p>(ii) रेल बद्ध यातायात में वृद्धि के मद्देनजर, उससे होने वाली आय में 20 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई है।</p> <p>(iii) संपदा आय अतिरिक्त भवन के निर्माण पर विचार करते हुए उच्चतर साइड अनुमानित की गई थी।</p> <p>(iv) अनुमानित नियोजित पूंजी वास्तव में किए गए व्यय से बहुत ज्यादा अनुमानित की गई थी, जिससे मूल्यहास में भिन्नता आई।</p> <p>(v) परिचालन आय में वृद्धि के मद्देनजर, अनुमानों की तुलना में उच्च प्रशुल्क कार्गो में वृद्धि की वजह से परिचालन आय में वृद्धि हुई है।</p> <p>(vi) एफ एंड एम आय में लेखापरीक्षा टिप्पणी के अनुसार 'पिछले वर्ष से संबंधित मदें' के लेखांकन प्रभाव की वजह से कमी आई है।</p> <p>(vii) एफ एंड एम व्यय में भिन्नता पेंशन और उपदान के प्रावधान में अधिक अनुमान की वजह से थी।</p> <p>(viii) ऊपर यथा उल्लिखित परिचालन आय में वृद्धि और व्यय में कटौती के मद्देनजर।</p> <p>(ix) परियोजनाएं, नामतः चैनल को गहरा करना, आईओएचपी का अपग्रेडेशन, लोकोमोटिव एवं फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की प्राप्ति को पूरा नहीं किया जा सका। (अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे गए हैं।)</p>
2.	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 5.9 और 6.8 के अनुसार, प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों</p>	<p>खंड 5.9 कंटेनर प्रहस्तन के संदर्भ में है, जो पीपीटी पर लागू नहीं है क्योंकि पारादीप में प्रहस्तित कंटेनर बहुत अमहत्वपूर्ण है।</p>

	<p>से जुड़ा होना चाहिए। तथापि, पीपीटी के प्रस्ताव में विभिन्न सेवाओं के बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाया गया है।</p>	<p>दिशानिर्देश के खंड 6.8 के संबंध में, निम्नवत् प्रस्तुत किया गया है:</p> <p>पिछले तीन वर्षों के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट निम्नवत् है:</p> <p style="text-align: right;">(टनों में)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>2007-08</td> <td>2008-09</td> <td>2009-10</td> </tr> <tr> <td>11181</td> <td>12635</td> <td>13853</td> </tr> </table> <p>उत्पादकता में कई वर्षों से बढ़ोतरी होती रही है। सरकार ने विभिन्न कार्गो परिचालनों के लिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तर अभी तक निर्धारित नहीं किए हैं। तथापि, राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण ने विभिन्न कार्गो परिचालनों के लिए मैनिंग पैटर्न/मान के तलचिह्न स्तर निर्धारित किए हैं जो मई 2009 से पीपीटी में पूरी तरह से कार्यान्वित किए गए हैं। (तथापि, पीपीटी द्वारा प्रेषित मसौदा दरमान किसी कार्गो के लिए उत्पादकता मानक नहीं दर्शाता है।)</p>	2007-08	2008-09	2009-10	11181	12635	13853
2007-08	2008-09	2009-10						
11181	12635	13853						
<p>3.</p>	<p>इस प्राधिकरण ने अपने विवेक मुख्यतः वाणिज्यिक विचार पर पर दरों को कम करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को सामान्य अधिकार स्वीकृत किया है। पीपीटी अपने द्वारा की गई ऐसी किसी कटौती, यदि कोई हो, और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायतों के परिणाम की मदवार समीक्षा करें।</p>	<p>पीपीटी ने विशिष्ट यातायात को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित क्षेत्र में अधिकतम दरों में कटौती पर विचार किया है:</p> <p>(i) कंटेनर – पोत संबंधित प्रभारों पर 50 प्रतिशत और कार्गो संबंधित प्रभारों पर 50 प्रतिशत</p> <p>एक पोत प्रत्येक माह की दर से पीपीटी कंटेनर यातायात द्वारा प्रदान की गई उपर्युक्त रियायतों की वजह से इसे इस पत्तन में बनाए रखा गया है।</p> <p>(ii) स्टील – स्वीकार किए गए घाटशुल्क पर रु० 10/- प्रति टन की रियायत, परन्तु किसी निर्यातक द्वारा प्राप्त नहीं की गई है।</p>						
<p>4</p>	<p>अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, पर संक्षिप्त टिप्पणी भेजें और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए ऐसी जनशक्ति पर व्यय के आबंटन को स्पष्ट करें।</p>	<p>पारादीप पत्तन ने नियमित कर्मचारियों के रूप में 1250 कार्गो प्रहस्तन करने वाले कामगारों को लिया है परन्तु भारत सरकार के इस निर्धारण के अधीन कि पदस्थों की मृत्यु/अधिवर्षिताके बाद वे पद समाप्त हो जाएंगे। इसलिए, पत्तन के पास वर्तमान में उपलब्ध अधिशेष जनशक्ति का पत्तन के वित्त पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। साथ ही, पत्तन कर्मचारियों के रूप में इन कार्गो प्रहस्तन करने वाले कामगारों को नियमित किए जाने से पहले, वे पत्तन के नियमित कर्मचारियों के बराबर सभी सेवा लाभ प्राप्त करते रहे हैं। इसलिए, उन्हें लेने के बाद पत्तन पर कोई अतिरिक्त वित्तीय बोझ ही पड़ेगा।</p>						
<p>5</p>	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, यह जरूरी है कि विभिन्न परिचालनों का समय और चालन अध्ययन किया जाए और कानूनी कार्यवाही के बाद, तदनुसार, मैनिंग मानों/डैटम का नियमित रूप से समायोजन किया जाए। इस मामले में की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, के बारे में सूचित करें।</p>	<p>राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण ने इस मुद्दे की जांच की है और सभी महापत्तनों के लिए मानक मैनिंग मान की अनुशंसा की है। पीपीटी इसे मई 2009 से इसी रूप में पहले से से कार्यान्वित कर चुका है।</p>						
<p>6</p>	<p>क्या पीपीटी के न्यासी बोर्ड ने पत्तन के पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2009 में शामिल प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया है।</p>	<p>चूंकि हमारे प्रस्ताव में प्रशुल्क के किसी ऊर्ध्वमुखी संशोधन नहीं था, इसलिए इसे अनुमोदन के लिए बोर्ड के समक्ष नहीं रखा गया था।</p>						
<p>7</p>	<p>पत्तन जाँच करे कि क्या महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन पात्र सेवाओं में से कोई सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर की गई है। यदि ऐसा है तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में पीपीटी कार्रवाई शुरू करे।</p>	<p>महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन ऐसी कोई सेवा किसी सेवा प्रदाता को ऑफर नहीं की गई है।</p>						
<p>II</p>	<p>क्षमता उपयोगिता फार्म 4क में, पीपीटी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः 88.73 प्रतिशत, 91.97 प्रतिशत और 94.79 प्रतिशत की</p>	<p>(क). पत्तन द्वारा प्रेषित डिजाइन क्षमता निम्नवत् है:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>वर्ष</td> <td>एमएमटी</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>56.00</td> </tr> </table>	वर्ष	एमएमटी	2007-08	56.00		
वर्ष	एमएमटी							
2007-08	56.00							

<p>दर से क्षमता उपयोगिता आंकड़े भेजे हैं। पीपीटी ने फार्म 3क द्वारा अधिकतम आरओसीई का दावा किया है। तथापि, पीपीटी ने प्रस्ताव में कहीं भी पत्तन की अभिकल्पित क्षमता को नहीं दर्शाया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अनुमत प्रतिलाभ को बर्थ लम्बाई और अन्य प्रदत्त सुविधाओं पर इसके द्वारा विचार करते हुए यथा निर्धारित पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जुड़ा होगा। पीपीटी समग्र पत्तन की क्षमता के लिए विस्तृत वर्ष-वार गणनाएं और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रस्तावित किए जाने वाले पूंजी निवेशों पर विचार करते हुए लौह अयस्क, कोयला, पीओएल, उर्वरक, और अन्य पत्तन विशिष्ट कार्यों जैसे प्रमुख घटक समूहों के लिए सुविधाएं और उससे अर्जि किए जाने वाले संभावित उत्पादकता सुधारों के बारे में बताएं।</p>	<table border="1"> <tr><td>2008-09</td><td>71.00</td></tr> <tr><td>2009-10</td><td>76.00</td></tr> <tr><td>2010-11</td><td>80.00</td></tr> <tr><td>2011-12</td><td>85.00</td></tr> <tr><td>2012-13</td><td>118.00</td></tr> </table>	2008-09	71.00	2009-10	76.00	2010-11	80.00	2011-12	85.00	2012-13	118.00																																									
	2008-09	71.00																																																		
	2009-10	76.00																																																		
	2010-11	80.00																																																		
	2011-12	85.00																																																		
	2012-13	118.00																																																		
	<p>(ख). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए घटकवार अनुमानित क्षमता निम्नवत् है:</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>घटक</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पीओएल</td> <td>21.00</td> <td>23.50</td> <td>55.00 #</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>लौह अयस्क</td> <td>14.00</td> <td>14.00</td> <td>20.00 ##</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>ताप कोयला</td> <td>12.00</td> <td>14.50</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>कोकिंग कोयला</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> <td>10.00 ##</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>तैयार उर्वरक</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>उर्वरक कच्चा माल (शुष्क)</td> <td>7.50</td> <td>7.50</td> <td>7.50</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>कंटेनर – टनभार - टीईयू</td> <td>0.00 0</td> <td>0.00 0</td> <td>0.00 0</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>अन्य विविध/सामान्य कार्यों</td> <td>15.00</td> <td>15.00</td> <td>15.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>जोड़</td> <td>80.00</td> <td>85.00</td> <td>118.00</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	घटक	2010-11	2011-12	2012-13	1.	पीओएल	21.00	23.50	55.00 #	2.	लौह अयस्क	14.00	14.00	20.00 ##	3.	ताप कोयला	12.00	14.50	10.00	4.	कोकिंग कोयला	10.00	10.00	10.00 ##	5.	तैयार उर्वरक	0.50	0.50	0.50	6.	उर्वरक कच्चा माल (शुष्क)	7.50	7.50	7.50	7.	कंटेनर – टनभार - टीईयू	0.00 0	0.00 0	0.00 0	8.	अन्य विविध/सामान्य कार्यों	15.00	15.00	15.00		जोड़	80.00	85.00	118.00
	क्र. सं.	घटक	2010-11	2011-12	2012-13																																															
	1.	पीओएल	21.00	23.50	55.00 #																																															
	2.	लौह अयस्क	14.00	14.00	20.00 ##																																															
3.	ताप कोयला	12.00	14.50	10.00																																																
4.	कोकिंग कोयला	10.00	10.00	10.00 ##																																																
5.	तैयार उर्वरक	0.50	0.50	0.50																																																
6.	उर्वरक कच्चा माल (शुष्क)	7.50	7.50	7.50																																																
7.	कंटेनर – टनभार - टीईयू	0.00 0	0.00 0	0.00 0																																																
8.	अन्य विविध/सामान्य कार्यों	15.00	15.00	15.00																																																
	जोड़	80.00	85.00	118.00																																																
	<p># यह उम्मीद है कि 2 एसपीएम आईओसीएल द्वारा मार्च 2013 तक संस्थापित कर दिए जाएंगे, जो अगले वर्ष 2013-14 से परिचालन में आएंगे।</p>																																																			
	<p>## बीओटी लौह अयस्क एवं बीओटी कोयला बर्थों के एकमात्रता खंड की वजह से, 20 मिलियन टन की अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधा भी जोड़ी जाएगी, यह पत्तन को अभियंत्रित आईओएचपी के सिवाय अन्य बर्थों में लौह अयस्क और कोकिंग कोयला के प्रहस्तन के लिए पत्तन को सीमित करेगा।</p>																																																			
	<p>दर्शाई गई परियोजनाएं 2012-13 में पूरी होंगी, विशेषतः बीओटी परियोजनाओं के पर्यावरणात्मक मंजूरी प्राप्त करने में विलंब की वजह से पूरे होने की संभावना नहीं है। वैसे, अनुमानित क्षमता में 30 प्रतिशत तक कमी आएगी।</p>																																																			
	<p>(पत्तन ने अपने द्वारा दर्शाई गई घटक-वार क्षमता की विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं।)</p>																																																			
III.	यातायात																																																			
<p>पत्र दिनांक 17 जून 2010 के साथ प्राप्त हुए संशोधित विवरण के अनुसार, 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 42.44 मी.ट., 46.44 मी.ट. और 57.01 मी. ट. रहा है (वर्ष 2008-09 से 2007-08 की अपेक्षा 9.35 प्रतिशत और 2009-10 में 2008-09 की अपेक्षा 22.84 प्रतिशत की वृद्धि)। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात क्रमशः 63.00 मी.ट., 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. अनुमानित किया गया है, जो तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 10.50 प्रतिशत, 3.65 प्रतिशत और 3.06 प्रतिशत की वृद्धि है। पीपीटी पूर्ववर्ती तीन वर्षों के लिए यातायात का अनुमान लगाते समय लगाए गए अनुमानों के बारे में बताएं।</p>	<p>अनुमानित यातायात अनुमान (संशोधित) 57.00, 60.00 और 60.00 मिलियन टन है। यदि वर्तमान रुझान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से यातायात में वर्ष 2012-13 तक बहुत कम वृद्धि होगी।</p>																																																			

2	घटकवार ब्रेकअप नहीं भेजा गया है। पीपीटी लौह अयस्क, कोयला, पीओएल, उर्वकरों और अन्य कार्गो का घटकवार यातायात उस आधार के साथ भेजेँ जिसपर ऐसे अनुमान लगाए गए हैं।	घटकवार ब्रेकअप फार्म 2क में भेजा गया है। इसे यातायात प्रहस्तन में वर्तमान अधोगामी रुझान और यूरोप में आर्थिक मंदी को लेखा में लेते हुए परिगणित किया गया है।
3	पीपीटी पुष्टि करे कि क्या यातायात अनुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में अनुमानों के अनुसार हैं और मौजूदा/संभावित वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट के अनुसार है। यदि कोई विपथन है तो उसके कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।	यातायात पूर्वानुमान मौजूदा वित्तीय वर्ष में गिरावट के रुझान की वजह से पंचवर्षीय योजना में अनुमानों के अनुसार नहीं हैं।
4	यह स्पष्ट नहीं है कि अनुमानित यातायात में पारादीप फास्फेट लि0 और इंडियन फामर्स फर्टिलाइजर कॉर्पोरेशन लि0 का यातायात शामिल है।	हाँ, अनुमानित यातायात में पारादीप फास्फेट लि0 और इंडियन फामर्स फर्टिलाइजर कॉर्पोरेशन लि0 का कार्गो शामिल है।
5	पीपीटी ने अनुवर्ती तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनर यातायात के कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। कृपया ब्रेकअप जैसे 20', 40', प्रशीतन, आईसीडी, पोतांतरण आदि के साथ उसके ब्योरे भेजेँ।	पत्तन कंटेनर यातायात की नगण्य मात्रा का प्रहस्तन करता है। पिछले तीन वर्षों की औसत के अनुसार, पत्तन ने केवल 40,000 टन कंटेनर यातायात का प्रहस्तन किया है अर्थात् लगभग 3,300 टीईयू प्रतिवर्ष।
6	पोतों की संख्या और 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों का जीआरटी विदेशगामी और तटीय के ब्रेकअप के साथ भेजे जाने की जरूरत है।	पोतों की संख्या और 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों का जीआरटी विदेशगामी और तटीय के ब्रेकअप फार्म 2क में भेजे गए हैं। (पत्तन ने पोतों की जीआरटी नहीं भेजी है।)
7	पोत यातायात पूर्वानुमान (संख्या और कुल जीआरटी) को भी '30000 जीआरटी से कम', '30000 जीआरटी और 60000 जीआरटी के बीच' और '60000 जीआरटी से अधिक' स्लैबों में भेजेँ।	श्रेणीवार पोत यातायात पूर्वानुमान फार्म 2क में भेजे गए हैं। (पत्तन ने केवल पोतों की संख्या भेजी है और पोतों का कुल जीआरटी नहीं भेजा है।)
8	यदि मंत्रालय के साथ वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए कोई एमओयू किया गया है, तो उसकी प्रतियां अवलोकन के लिए भेजेँ।	63.00 मिलियन टन के उच्चतर यातायात अनुमान के साथ मंत्रालय के साथ एमओयू किया गया है। तथापि, मौजूदा रुझान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से 2012-13 तक यातायात में मामूली वृद्धि होगी। पत्तन मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान यातायात में गिरावट के दौर से गुजर रहा है।
IV.	प्रारूप	
1.	पत्र दिनांक 17 जून 2010 के अधीन प्राप्त संशोधित लागत विवरणों में निम्नलिखित फार्म नहीं हैं:  (क) फार्म 2क में यातायात पूर्वानुमान  (ख) फार्म 2ख में आय पूर्वानुमान  (ग) फार्म 3ख में व्यय के ब्योरे  (घ) फार्म 3ग में निधि स्थिति के ब्योरे  (ङ) फार्म 4ख में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के ब्योरे  (च) फार्म 6 में कुशलता और उत्पादकता सुधार का विश्लेषण।	विभिन्न प्रारूप, यथा अपेक्षित, अब भेजे गए हैं।  भेजा गया है।  नहीं भेजा गया है।  भेजा गया है (वर्ष 2010-11 से 2012-13 के ब्योरे नहीं भेजे गए हैं)।  भेजा गया है।  भेजा गया है। (निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं – सम्पूर्ण ब्योरे नहीं दिए गए हैं)।  भेजा गया है। (कोई कुशलता/सुधार नहीं दर्शाया गया है)।

	(छ) फार्म 8 में अधिशेष जनशक्ति की लागत का समायोजन।  (ज) फार्म 9 में एस्करो खाते से संचयन/आहरण।	'शून्य' ब्योरों के साथ भेजा गया है।  'शून्य' ब्योरों के साथ भेजा गया है।																																			
2 (क)	पीपीटी ने समग्र पत्तन एवं कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पोत संबंधित गतिविधि, रेलवे गतिविधि और संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण अग्रेषित किए हैं। तथापि, केवल समेकित लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि दोनों के लिए भेजे गए हैं। पृथक और चिह्नित उप गतिविधि वार विवरण (i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन, (ii) पीओएल, (iii) लौह अयस्क एवं अन्य अयस्क, (iv) एमसीएचपी गतिविधि (v) उपस्कर के लिए किराया प्रभार, (vi) भंडारण आदि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन भेजें। इसी तरह, (i) पाइलटेज और टोवेज, (ii) बर्थ किराया, (iii) पत्तन देयताएं, (iv) शिपिंग को पानी की आपूर्ति और अन्य उप गतिविधियां जैसे शुष्क गोदीकरण और कबाड़ के लिए पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप-गतिविधि वार विवरण।	समग्र पत्तन और गतिविधि-वार (4 बोर्ड गतिविधियों)के लिए लागत विवरण भेजे गए हैं। उप-गतिविधि के लिए लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है। तथापि, एमसीएचपी पत्तन की प्रमुख गतिविधियों में से एक होने की वजह से, इसे अलग-से व्यवस्थित किया गया है। पीपीटी एमसीएचपी के लिए विशिष्ट लागत विवरण भेजे हैं, जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:  (₹0 लाखों में) <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="3">अनुमान</th> </tr> <tr> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क्षमता (एमएमटी में)</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> </tr> <tr> <td>यातायात (एमएमटी में)</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>परिचालन आय</td> <td>22810.15</td> <td>22978.94</td> <td>23269.88</td> </tr> <tr> <td>नियोजित पूंजी</td> <td>48144.00</td> <td>45000.00</td> <td>41856.00</td> </tr> <tr> <td>निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद</td> <td>2087.01</td> <td>2286.31</td> <td>2344.20</td> </tr> <tr> <td>निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</td> <td>9.15%</td> <td>9.95%</td> <td>10.07%</td> </tr> <tr> <td>औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</td> <td colspan="3">9.73%</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	अनुमान			2010-11	2011-12	2012-13	क्षमता (एमएमटी में)	12.00	12.00	12.00	यातायात (एमएमटी में)	10.00	10.00	10.00	परिचालन आय	22810.15	22978.94	23269.88	नियोजित पूंजी	48144.00	45000.00	41856.00	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	2087.01	2286.31	2344.20	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.15%	9.95%	10.07%	औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.73%		
विवरण	अनुमान																																				
	2010-11	2011-12	2012-13																																		
क्षमता (एमएमटी में)	12.00	12.00	12.00																																		
यातायात (एमएमटी में)	10.00	10.00	10.00																																		
परिचालन आय	22810.15	22978.94	23269.88																																		
नियोजित पूंजी	48144.00	45000.00	41856.00																																		
निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	2087.01	2286.31	2344.20																																		
निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.15%	9.95%	10.07%																																		
औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.73%																																				
(ख)	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण तैयार करते समय, गतिविधिवार और उपगतिविधिवार, कृपया आय के गतिविधिवार आंकड़े और व्यय मुख्य (समग्र पत्तन) विवरण में दर्शाएं। उप-गतिविधिवार आय और व्यय आंकड़े गतिविधि वार विवरणों में प्रकट किए जाएं। इसी प्रकार, उप-शीर्ष वार आय और उप-गतिविधि वार विवरणों में व्यय आंकड़े स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं। यह सुनिश्चित करना होगा कि उप-गतिविधि विवरणों के जोड़ संबंधित गतिविधि विवरणों में आंकड़ों से सहमत हो और गतिविधि विवरणों के जोड़ मुख्य (समग्र पत्तन) विवरण से मेल खाता हो।	चूंकि उप-गतिविधि वार सूचना व्यवस्थित नहीं की गई है, इसलिए इसे नहीं भेजा जा सका।																																			
(ग)	उपर्युक्त समग्र पत्तन और गतिविधि/उप-गतिविधि विवरण भेजते समय, कृपया तत्संबंधित गतिविधि/उप-गतिविधि के अधीन प्रासंगिक मुख्य प्रशुल्क मदों को विधिवत् स्वीकार करते हुए समर्थक कार्य पत्रकों के साथ उसमें अनुमानित आय को प्रमाणित करें।	आय अनुमान निम्नलिखित चार शीर्षों के अधीन बृहत् रूप से श्रेणीबद्ध किए गए हैं: (i) कार्गो प्रहस्तन आय (ii) पोत संबंधित आय (iii) रेलवे आय (iv) संपदा आय  अनुमानित आय समर्थक कार्य पत्रकों के साथ प्रमाणित की गई है। (हालांकि ऐसे उल्लिखित, पत्तन ने केवल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए गणनाएं भेजी हैं)।																																			
3.	पीपीटी रेलवे और संपदा गतिविधि के अलावा पृथक लागत विवरण भेजे। ऐसा अतिरिक्तकरण अलग-अलग गतिविधि-वार विवरणों में भी किया जाना चाहिए।	यथा अपेक्षित, पृथक कार्य, रेलवे और संपदा गतिविधि के अलावा, भेजा गया है।																																			

V.	आय अनुमान	
1.	<p>वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए समग्र पत्तन हेतु अनुमानित परिचालन आय क्रमशः रु 767.32 करोड़, रु 786.15 करोड़ और रु 805.29 करोड़ है। वर्ष 2009-10 के दौरान, परिचालन आय 57.01 मी.ट. के यातायात के साथ रु 743.76 करोड़ है। इस दर पर, 2010-11 में 63.00 मी.ट. के अनुमानित यातायात के लिए परिचालन आय रु 821.92 करोड़ परिगणित होती है। कैसे अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए परिचालन आय को अनुमानित किया गया है, विस्तृत गणना के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>तीन वर्षों, अर्थात् 2010-11 से 2012-13 तक, के लिए परिचालन आय यातायात पूर्वानुमान के अनुसार अनुमानित की गई है। इस संबंध में विस्तृत गणना प्रेषित की गई है। (गणनाएं केवल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय के लिए प्रेषित की गई हैं)।</p>
2.	<p>2009-10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. रहा है और उस वर्ष की कार्गो प्रहस्तन आय रु 441.60 करोड़ थी। हालांकि थ्रुपुट वर्ष 2010-11 के लिए 63.00 मी.ट. अनुमानित किया गया है, परन्तु अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय केवल रु 446.29 करोड़ है। इसी प्रकार, 2011-12 और 2012-13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी. ट. के थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, कार्गो प्रहस्तन आय क्रमशः रु 452.15 करोड़ और 459.28 करोड़ अनुमानित की गई है। यातायात अनुमानों के साथ अनुमानित आय के टेंडम में नहीं होने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>आय अनुमान द्रव कार्गो अर्थात् एसपीएम के माध्यम से प्रहस्तित कच्चा तेल में वृद्धि की वजह से यातायात अनुमान के साथ टेंडम में नहीं है। अनुमानित परिचालन आय की विस्तृत गणना भेजी गई है।</p>
3.	<p>2009-10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. था और उस वर्ष की पोत संबंधित आय रु 186.22 करोड़ थी। हालांकि 2010-11 के लिए थ्रुपुट 63.00 मी.ट. पर अनुमानित किया गया है, परन्तु अनुमानित पोत संबंधित आय केवल रु 202.25 करोड़ है। इसी प्रकार, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी. ट. थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, अनुमानित पोत संबंधित आय क्रमशः रु 209.56 करोड़ और रु 215.91 करोड़ है। अनुमानित आय के यातायात पूर्वानुमानों के साथ टेंडम में नहीं दर्शाए जाने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>पोत संबंधित प्रभार जीआरटी से जुड़े हैं। 2009-10 के दौरान प्रहस्तित पोतों के वास्तविक जीआरटी 57.01 मिलियन टन अर्थात् 44871878 तलचिह्न के रूप में लिया गया है और तदनुसार पोत संबंधित आय अनुमानित विभिन्न यातायात मात्राओं के लिए आनुपातिक रूप से जीआरटी में वृद्धि करते हुए अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानित की गई है।</p>
4 (क)	<p>2009-10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. था और उस वर्ष की रेलवे गतिविधि से आय रु 99.14 करोड़ थी। हालांकि 2010-11 के लिए अनुमानित थ्रुपुट 63.00 मी.ट. रहा है, परन्तु अनुमानित रेलवे आय केवल रु 101.98 करोड़ है। इसी प्रकार, 2011-12 और 2012-13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. के थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, अनुमानित रेलवे आय क्रमशः रु 107.64 करोड़ और रु 113.31 करोड़ है। यातायात अनुमानों के साथ टेंडम में आय अनुमानित नहीं किए जाने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>अनुमानित रेलवे आय यातायात अनुमानों के साथ टेंडम में नहीं है क्योंकि बल्क कार्गो में वृद्धि पीओएल की तुलना में कम है।</p>
(ख)	<p>पीपीटी यह बताए कि रेलवे हॉलेज प्रभार पिछली बार कब संशोधित किए गए थे।</p>	<p>रेलवे हॉलेज प्रभार पिछली बार रेलवे बोर्ड के 01-03-2009 से प्रभावी परिपत्र दिनांक 06-02-2009 के अनुसार संशोधित किए गए थे।</p>

		पीपीटी ने रेलवे बोर्ड के परिपत्र की प्रति भेजी है।																																																																																																																																								
5 (क)	संपदा गतिविधि के लागत विवरण में, सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए, परिचालन आय रु0 16.80 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। सभी तीन वर्षों के लिए स्थिर परिचालन आय का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें विशेषतः जब संपदा किराये सामान्यतः 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन थे। संपदा गतिविधि के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के लिए अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	चूंकि संपदा गतिविधि के अधीन आय निश्चित नहीं है, इसलिए पिछले तीन वर्षों को तलचिह्न रूप में लेते हुए अनुमानित 3 वर्षों के लिए रु0 16.80 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।																																																																																																																																								
(ख)	पीपीटी दर्शाए कि कब मौजूदा संपदा किराये संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव तैयार करने की शुरुआत की है।	पीपीटी ने संपदा किराये पिछली बार नवम्बर 2006 के दौरान संशोधित किए थे। पारादीप पत्तन का टारुनशिप मुख्यतः पत्तन न्यास पर निर्भर है क्योंकि नजदीक में कोई अन्य टारुनशिप नहीं है।																																																																																																																																								
(ग)	संपदा गतिविधि आरओसीई स्वीकृत किए जाने से पहले भी भारी घाटा दर्शाती है। इस गतिविधि को वित्तीय रूप से आत्म निर्भर बनाने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव, यदि कोई हो, स्पष्ट करें।	पीपीटी की संपदा गतिविधि को परिचालनात्मक गतिविधि के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सका था जो अधिशेष सृजित करेगी। इसलिए, इस शीर्ष के अधीन घाटा होना तय है।																																																																																																																																								
6	2008-09 और 209-10 के वार्षिक लेखे (i) ऋणों और अग्रिमों पर ब्याज, (ii) बिना सर्विस योग्य सामानों की बिक्री, (iii) पिछले वर्षों से संबंधित मदें और (iv) विविध आय से पर्याप्त आय दर्शाएं।	अन्य स्रोतों से आय हैं - ट्रेडर्स लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क, विविध उपस्कर का किराया, टेलीफोन प्रभारों की वसूली, टेंडर फार्मों की बिक्री, गोदी परमिट शुल्क, फॉरफिटिंग जमा, ठेकेदारों पर जुर्माने, विविध प्राप्तियां, स्कूल शुल्क, चिकित्सा प्राप्ति, पत्तन वाहनों के किराया प्रभार और पिछले वर्षों से संबंधित मदें। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:  (रु0 लाखों में)																																																																																																																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>बिना सर्विस योग्य सामानों की बिक्री</td> <td>145.31</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>ट्रेडर्स लाइसेंस जारी करने के शुल्क</td> <td>1.75</td> <td>6.79</td> <td>17.60</td> <td>17.60</td> <td>17.60</td> <td>17.60</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>विविध संयंत्र और उपस्कर का किराया</td> <td>11.40</td> <td>.03</td> <td>1.35</td> <td>1.35</td> <td>1.35</td> <td>1.35</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>टेलीफोन प्रभारों की वसूली</td> <td>0.33</td> <td>0.54</td> <td>0.42</td> <td>0.42</td> <td>0.42</td> <td>0.42</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>टेंडर फार्मों की बिक्री</td> <td>30.15</td> <td>14.97</td> <td>35.64</td> <td>35.64</td> <td>35.64</td> <td>35.64</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>गोदी परमिट शुल्क</td> <td>223.15</td> <td>185.41</td> <td>298.60</td> <td>298.60</td> <td>298.60</td> <td>298.60</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>फॉरफिटिंग जमा</td> <td>662.77</td> <td>66.09</td> <td>2033.23</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>ठेकेदारों पर जुर्माने</td> <td>67.68</td> <td>407.94</td> <td>243.43</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>विविध प्राप्तियां</td> <td>1306.67</td> <td>243.01</td> <td>1585.31</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>12.</td> <td>स्कूल शुल्क</td> <td>0.57</td> <td>0.40</td> <td>0.29</td> <td>0.29</td> <td>0.29</td> <td>0.29</td> </tr> <tr> <td>13.</td> <td>चिकित्सा प्राप्ति</td> <td>16.28</td> <td>15.78</td> <td>18.03</td> <td>18.03</td> <td>18.03</td> <td>18.03</td> </tr> <tr> <td>14.</td> <td>किराया प्रभार पत्तन वाहन</td> <td>0.46</td> <td>1.09</td> <td>183.35</td> <td>183.35</td> <td>183.35</td> <td>183.35</td> </tr> <tr> <td>15.</td> <td>एचएमसी रॉयल्टी</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>771.87</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>16.</td> <td>पूर्व अवधि मदें</td> <td>(551.50)</td> <td>43.84</td> <td>638.06</td> <td>445.00</td> <td>445.00</td> <td>445.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>1915.02</td> <td>985.89</td> <td>5827.18</td> <td>1000.28</td> <td>1000.28</td> <td>1000.28</td> </tr> <tr> <td></td> <td>फार्म 3क</td> <td>(122.09)</td> <td>268.86</td> <td>1193.34</td> <td>1000.28</td> <td>1000.28</td> <td>1000.28</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	1.	बिना सर्विस योग्य सामानों की बिक्री	145.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.	ट्रेडर्स लाइसेंस जारी करने के शुल्क	1.75	6.79	17.60	17.60	17.60	17.60	3.	विविध संयंत्र और उपस्कर का किराया	11.40	.03	1.35	1.35	1.35	1.35	4.	टेलीफोन प्रभारों की वसूली	0.33	0.54	0.42	0.42	0.42	0.42	5.	टेंडर फार्मों की बिक्री	30.15	14.97	35.64	35.64	35.64	35.64	6.	गोदी परमिट शुल्क	223.15	185.41	298.60	298.60	298.60	298.60	7.	फॉरफिटिंग जमा	662.77	66.09	2033.23	0.00	0.00	0.00	8.	ठेकेदारों पर जुर्माने	67.68	407.94	243.43	0.00	0.00	0.00	11.	विविध प्राप्तियां	1306.67	243.01	1585.31	0.00	0.00	0.00	12.	स्कूल शुल्क	0.57	0.40	0.29	0.29	0.29	0.29	13.	चिकित्सा प्राप्ति	16.28	15.78	18.03	18.03	18.03	18.03	14.	किराया प्रभार पत्तन वाहन	0.46	1.09	183.35	183.35	183.35	183.35	15.	एचएमसी रॉयल्टी	0.00	0.00	771.87	0.00	0.00	0.00	16.	पूर्व अवधि मदें	(551.50)	43.84	638.06	445.00	445.00	445.00		कुल	1915.02	985.89	5827.18	1000.28	1000.28	1000.28		फार्म 3क	(122.09)	268.86	1193.34	1000.28	1000.28	1000.28
क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																																																																																																																			
1.	बिना सर्विस योग्य सामानों की बिक्री	145.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																																																																																			
2.	ट्रेडर्स लाइसेंस जारी करने के शुल्क	1.75	6.79	17.60	17.60	17.60	17.60																																																																																																																																			
3.	विविध संयंत्र और उपस्कर का किराया	11.40	.03	1.35	1.35	1.35	1.35																																																																																																																																			
4.	टेलीफोन प्रभारों की वसूली	0.33	0.54	0.42	0.42	0.42	0.42																																																																																																																																			
5.	टेंडर फार्मों की बिक्री	30.15	14.97	35.64	35.64	35.64	35.64																																																																																																																																			
6.	गोदी परमिट शुल्क	223.15	185.41	298.60	298.60	298.60	298.60																																																																																																																																			
7.	फॉरफिटिंग जमा	662.77	66.09	2033.23	0.00	0.00	0.00																																																																																																																																			
8.	ठेकेदारों पर जुर्माने	67.68	407.94	243.43	0.00	0.00	0.00																																																																																																																																			
11.	विविध प्राप्तियां	1306.67	243.01	1585.31	0.00	0.00	0.00																																																																																																																																			
12.	स्कूल शुल्क	0.57	0.40	0.29	0.29	0.29	0.29																																																																																																																																			
13.	चिकित्सा प्राप्ति	16.28	15.78	18.03	18.03	18.03	18.03																																																																																																																																			
14.	किराया प्रभार पत्तन वाहन	0.46	1.09	183.35	183.35	183.35	183.35																																																																																																																																			
15.	एचएमसी रॉयल्टी	0.00	0.00	771.87	0.00	0.00	0.00																																																																																																																																			
16.	पूर्व अवधि मदें	(551.50)	43.84	638.06	445.00	445.00	445.00																																																																																																																																			
	कुल	1915.02	985.89	5827.18	1000.28	1000.28	1000.28																																																																																																																																			
	फार्म 3क	(122.09)	268.86	1193.34	1000.28	1000.28	1000.28																																																																																																																																			
		टिप्पणी: फार्म 3क में, फॉरफिटिंग जमा राशियों से आय, लौह अयस्क प्लॉट की नीलामी (विविध प्राप्तियां), ठेकेदार पर जुर्माना और एचएमसी रॉयल्टी इस रूप में सुविचारित नहीं किए गए हैं जैसे एक बार की आय हो और संचयी प्रकृति की नहीं हो।																																																																																																																																								

		<p>(उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया है कि पीपीटी ने लागत विवरण में पीपीटी द्वारा सुविचारित आय और वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित आय के बीच भिन्नता से वर्ष 2008-09 से बिना सर्विस योग्य सामग्रियों की बिक्री से वास्तविक/अनुमानित आय पर विचार नहीं किया है।)। उपर्युक्त के अलावा, पत्तन ने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पिछले वर्षों से संबंधित मदों के ब्योरे भी भेजे हैं जोकि निम्नवत् हैं: (₹0 लाखों में)</p> <table border="1" data-bbox="767 434 1461 719"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पीएमएनआरएफ से अंशदान</td> <td>-</td> <td>177.59</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>-</td> <td>1,046.01</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>-</td> <td>(175.37)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>रेलवे स्क्रैप की बिक्री की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>77.33</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>2007-08 के लिए एआई के गलत प्रावधान पर लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>227.55</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="767 757 1461 1350"> <tbody> <tr> <td>6</td> <td>2007-08 के भूमि किराये पर लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>5.82</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>2007-08 के फिशरी हारबर पर लेखापरीक्षा टिप्पणी</td> <td>1.04</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>पिछले वर्षों के भूमि किराये का अधिक प्रावधान</td> <td>(426.36)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>भूमि प्रीमियम (संपदा देयताओं का जेवी अनुसमर्थन)</td> <td>20.00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>प्लॉट किराया - सीएम पावर (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)</td> <td>32.87</td> <td>59.77</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>टीसी 07-08 का अधिक प्रावधान (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)</td> <td>61.14</td> <td>(500.00)</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>प्रोद्भूत आय (2006-07 से 2008-09 के लिए भूमि किराये पर जेवी अनुसमर्थन)</td> <td>48.40</td> <td>34.34</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>अनुसमर्थन प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)</td> <td>(0.63)</td> <td>(5.69)</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>सुधार प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)</td> <td>(2.28)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>अन्य</td> <td>1.04</td> <td>1.42</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>45.93</td> <td>638.06</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10	1.	पीएमएनआरएफ से अंशदान	-	177.59	2	गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	1,046.01	3	गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	(175.37)	4	रेलवे स्क्रैप की बिक्री की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	77.33	-	5	2007-08 के लिए एआई के गलत प्रावधान पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	227.55	-	6	2007-08 के भूमि किराये पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	5.82	-	7	2007-08 के फिशरी हारबर पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	1.04	-	8	पिछले वर्षों के भूमि किराये का अधिक प्रावधान	(426.36)	-	9	भूमि प्रीमियम (संपदा देयताओं का जेवी अनुसमर्थन)	20.00	-	10	प्लॉट किराया - सीएम पावर (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	32.87	59.77	11	टीसी 07-08 का अधिक प्रावधान (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	61.14	(500.00)	12	प्रोद्भूत आय (2006-07 से 2008-09 के लिए भूमि किराये पर जेवी अनुसमर्थन)	48.40	34.34	13	अनुसमर्थन प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)	(0.63)	(5.69)	14	सुधार प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)	(2.28)	-	15	अन्य	1.04	1.42		कुल	45.93	638.06
क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10																																																																			
1.	पीएमएनआरएफ से अंशदान	-	177.59																																																																			
2	गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	1,046.01																																																																			
3	गलत ब्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	(175.37)																																																																			
4	रेलवे स्क्रैप की बिक्री की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	77.33	-																																																																			
5	2007-08 के लिए एआई के गलत प्रावधान पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	227.55	-																																																																			
6	2007-08 के भूमि किराये पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	5.82	-																																																																			
7	2007-08 के फिशरी हारबर पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	1.04	-																																																																			
8	पिछले वर्षों के भूमि किराये का अधिक प्रावधान	(426.36)	-																																																																			
9	भूमि प्रीमियम (संपदा देयताओं का जेवी अनुसमर्थन)	20.00	-																																																																			
10	प्लॉट किराया - सीएम पावर (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	32.87	59.77																																																																			
11	टीसी 07-08 का अधिक प्रावधान (कोड के गलत वर्गीकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	61.14	(500.00)																																																																			
12	प्रोद्भूत आय (2006-07 से 2008-09 के लिए भूमि किराये पर जेवी अनुसमर्थन)	48.40	34.34																																																																			
13	अनुसमर्थन प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)	(0.63)	(5.69)																																																																			
14	सुधार प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से सुधार)	(2.28)	-																																																																			
15	अन्य	1.04	1.42																																																																			
	कुल	45.93	638.06																																																																			
7	पीपीटी पिछले तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए विभिन्न प्रकार के कार्गों के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें। मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर एवं प्रस्तावित प्रशुल्क पर भी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित औसत विराम समय भी दर्शाया जाए।	2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान विभिन्न प्रकार के कार्गों का औसत विराम समय भेजा गया है। विराम समय विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, इनमें से एक मुख्य रैकों की उपलब्धता है। इसलिए, यह साध्य नहीं होगा कि अनुगामी वर्षों के लिए विराम समय और विलंबशुल्क तथा इससे भंडारण आय का अनुमान लगाया जाए। इसलिए, परियोजित तीन वर्षों के लिए प्लॉट किराया 2009-10 के समान सुविचारित किया गया है।																																																																				
8	पीपीटी यह बताए कि क्या किसी बीओटी परिचालक से कोई राजस्व हिस्सेदारी, अपफ्रंट, और प्राप्त/प्राप्ति-योग्य लाइसेंस शुल्क वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय और अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों में सुविचारित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को इसमें उल्लिखित प्रयोजनों के लिए निजी टर्मिनल परिचालक से एस्करो खाते में प्राप्त योग्य राजस्व हिस्सेदारी का कम	बीओटी परिचालकों से किसी राजस्व हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया गया है। सभी प्रस्तावित बीओटी परियोजनाएं कार्यान्वयन अवस्था के अधीन हैं और 2013 के बाद पूरी हो जाएंगी। इसलिए, इन परिचालकों से राजस्व हिस्सेदारियों के अर्जन की कोई गुंजाइश नहीं है। एस्करो खाता बाद में खोला जाएगा।																																																																				

	से कम 50 प्रतिशत अंतरित करना होगा। इस मामले में पीपीटी द्वारा खोले गए एस्करो खाते, यदि कोई हो, के ब्योरे बताएं।																																																																																																																									
9	रु0 10 करोड़ प्रतिवर्ष सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए वित्त और विविध आय के रूप में अनुमानित किया गया है। उसके कारण बताएं। इस आय का ब्रेकअप भी बताएं।	2009-10 के दौरान, वित्त एवं विविध आय रु0 1193.34 लाख थी। चूंकि वित्त एवं विविध आय के अधीन आय निश्चित नहीं है, इसलिए पिछले तीन वर्षों को तलचिहन रूप में लेते हुए अनुमानित 3 वर्षों के लिए रु0 10 करोड़ प्रतिवर्ष परिकल्पित किया गया है।																																																																																																																								
10	गतिविधि-वार लागत विवरणों में, कुछ परिचालन आय 'अन्य' उप-शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। इस आय का ब्रेकअप भेजा जाए।	<p>ये प्राप्तियां डुबाव सर्वेक्षण शुल्क, पोतों और नावों के किराये, बंकर आपूर्ति के प्रभारों, पत्तन और गोदी प्रभारों पर ब्याज, फेंडर प्रभारों, क्रेनों के किराये, विविध प्राप्तिओं, भारतोलन प्रभारों आदि से हैं।</p> <p>(रु0 लाखों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क.</td> <td>कार्गो प्रहस्तन</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>भारतोलन प्रभार</td> <td>33.29</td> <td>32.72</td> <td>25.14</td> <td>25.14</td> <td>25.14</td> <td>25.14</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>विविध प्रभार कार्गो हॉलिंग</td> <td>3.15</td> <td>0.36</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>विलंबशुल्क</td> <td>0.00</td> <td>317.43</td> <td>173.44</td> <td>173.44</td> <td>173.44</td> <td>173.44</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>कुल क</b></td> <td><b>36.44</b></td> <td><b>350.51</b></td> <td><b>198.58</b></td> <td><b>198.58</b></td> <td><b>198.58</b></td> <td><b>198.58</b></td> </tr> <tr> <td>ख.</td> <td>पत्तन और गोदी</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>डुबाव सर्वेक्षण शुल्क</td> <td>0.00</td> <td>0.88</td> <td>2.14</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>पोतों का किराया</td> <td>9.02</td> <td>33.11</td> <td>10.91</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>बंकर आपूर्ति</td> <td>1.72</td> <td>2.30</td> <td>2.94</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>पत्तन और गोदी प्रभार (ब्याज)</td> <td>0.00</td> <td>0.46</td> <td>0.64</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>फेंडर प्रभार</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>22.38</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>क्रेनों का किराया</td> <td>0.44</td> <td>1.70</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>विविध</td> <td>11.54</td> <td>13.35</td> <td>23.92</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>कुल ख</b></td> <td><b>22.72</b></td> <td><b>51.80</b></td> <td><b>62.93</b></td> <td><b>0.00</b></td> <td><b>0.00</b></td> <td><b>0.00</b></td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	क.	कार्गो प्रहस्तन							1.	भारतोलन प्रभार	33.29	32.72	25.14	25.14	25.14	25.14	2.	विविध प्रभार कार्गो हॉलिंग	3.15	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00	3.	विलंबशुल्क	0.00	317.43	173.44	173.44	173.44	173.44		<b>कुल क</b>	<b>36.44</b>	<b>350.51</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>	ख.	पत्तन और गोदी							1.	डुबाव सर्वेक्षण शुल्क	0.00	0.88	2.14	0.00	0.00	0.00	2.	पोतों का किराया	9.02	33.11	10.91	0.00	0.00	0.00	3.	बंकर आपूर्ति	1.72	2.30	2.94	0.00	0.00	0.00	4.	पत्तन और गोदी प्रभार (ब्याज)	0.00	0.46	0.64	0.00	0.00	0.00	5.	फेंडर प्रभार	0.00	0.00	22.38	0.00	0.00	0.00	6.	क्रेनों का किराया	0.44	1.70	0.00	0.00	0.00	0.00	7.	विविध	11.54	13.35	23.92	0.00	0.00	0.00		<b>कुल ख</b>	<b>22.72</b>	<b>51.80</b>	<b>62.93</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																																																																																																			
क.	कार्गो प्रहस्तन																																																																																																																									
1.	भारतोलन प्रभार	33.29	32.72	25.14	25.14	25.14	25.14																																																																																																																			
2.	विविध प्रभार कार्गो हॉलिंग	3.15	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
3.	विलंबशुल्क	0.00	317.43	173.44	173.44	173.44	173.44																																																																																																																			
	<b>कुल क</b>	<b>36.44</b>	<b>350.51</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>	<b>198.58</b>																																																																																																																			
ख.	पत्तन और गोदी																																																																																																																									
1.	डुबाव सर्वेक्षण शुल्क	0.00	0.88	2.14	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
2.	पोतों का किराया	9.02	33.11	10.91	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
3.	बंकर आपूर्ति	1.72	2.30	2.94	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
4.	पत्तन और गोदी प्रभार (ब्याज)	0.00	0.46	0.64	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
5.	फेंडर प्रभार	0.00	0.00	22.38	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
6.	क्रेनों का किराया	0.44	1.70	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
7.	विविध	11.54	13.35	23.92	0.00	0.00	0.00																																																																																																																			
	<b>कुल ख</b>	<b>22.72</b>	<b>51.80</b>	<b>62.93</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>																																																																																																																			
11	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय मौजूदा विनिमय दर से अद्यतन करें।	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के मामले में परिकलन के लिए सुविचारित आय 1 अमेरिकी डॉलर – रु0 46.94 रूप में ली गई है, जो मौजूदा बाजार दर से लगभग समान है। विनिमय दर उतार-चढ़ाव के मामले में अतिरिक्त आय को परिकलन के लेखा में लेना मुश्किल है क्योंकि यह बाजार स्थिति पर निर्भर है। (पत्तन ने अपने द्वारा यथा उल्लिखित विनिमय दर दर्शाते हुए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से आय के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं)।																																																																																																																								
VI	परिचालन व्यय  2008-09 के लिए परिचालन लागत रु0 235.88 करोड़ दर्शाई गई है और वह 2009-10 के लिए रु0 261.20 करोड़ है, 10.73 प्रतिशत की वृद्धि। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए परिचालन लागत रु0 293.39 करोड़, रु0 315.83 करोड़ और रु0 338.92 करोड़ प्रतिवर्ष पूर्वानुमानित की गई है, तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानित परिचालन व्यय से क्रमशः 12.32 प्रतिशत, 7.65 प्रतिशत और 7.31 प्रतिशत की वृद्धि। पीपीटी उसके कारण स्पष्ट करे। इस संबंध में, पीपीटी को यह नोट करने की सलाह दी जाती है कि व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होने चाहिए। वित्त मंत्रालय, भारत सरकार से प्राप्त संप्रेषण के अनुसार 2010-11 के लिए लागू दर 3.76 प्रतिशत है। कृपया व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।	व्यय समायोजित यातायात के अनुसार और 5.80 प्रतिशत, जो प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय प्रचलित था, के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव को लेते हुए अनुमानित किया गया है। चूंकि वृद्धि कारक कम करके 3.76 प्रतिशत किया गया है, इसलिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं।																																																																																																																								

2 (क)	मजदूरी संशोधन के लिए किया गया प्रावधान, यदि कोई हो, उसका अनुमान लगाने के लिए अनुसरित विस्तृत आधार के साथ तत्संबंधी वित्तीय वर्षों के अधीन स्पष्ट रूप से दर्शाएं।	मजदूरी संशोधन का प्रावधान तत्संबंधी वित्तीय वर्षों में लिया गया है, जिसके ब्योरे निम्नवत् हैं: <table border="1" data-bbox="767 226 1259 293"> <tr> <td>2007-08</td> <td>2008-09</td> <td>2009-10</td> </tr> <tr> <td>1451.78</td> <td>1650.00</td> <td>1060.36</td> </tr> </table>	2007-08	2008-09	2009-10	1451.78	1650.00	1060.36		
2007-08	2008-09	2009-10								
1451.78	1650.00	1060.36								
(ख)	पीपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित वेतनों और मजदूरी लागत को मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया गया है। मजदूरी संशोधन प्रभाव का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित आधार दर्शाया जाए।	यह पुष्टि की गई है कि 2010-11 से 2012-13 तक वेतन और मजदूरी लागत में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।								
(ग)	2008-09 से 2012-13 के लिए औसत कर्मचारी लागत भेजें। यदि औसत कर्मचारी लागत काफी वृद्धि दर्शाती है तो इसे सभी घटकों के मौजूदा थोक मूल्य सूचकांक के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।	औसत कर्मचारी लागत प्रति वर्ष निम्नवत् रहा है:- <table border="1" data-bbox="767 555 1161 719"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>राशि (रु0 लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>2.46</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>2.99</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>3.14</td> </tr> </tbody> </table> <p>(पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अपने द्वारा सुविचारित अनुमानित औसत कर्मचारी लागत प्रतिवर्ष के ब्योरे नहीं भेजे हैं और मौजूदा डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में वृद्धि के लिए औचित्य नहीं भेजा है)।</p>	वर्ष	राशि (रु0 लाखों में)	2007-08	2.46	2008-09	2.99	2009-10	3.14
वर्ष	राशि (रु0 लाखों में)									
2007-08	2.46									
2008-09	2.99									
2009-10	3.14									
(घ)	पीपीटी अपने यहां नियोजित कार्गो प्रहस्तन कामगारों की मौजूदा संख्या और अपनी औसत नियोजन प्रतिमाह भेजे।	विनियुक्त कार्गो प्रहस्तन कामगारों की मौजूदा संख्या 1050 है और औसत विनियोजन प्रति माह 11 दिन (लगभग) है।								
3 (क)	मैनिंग मानों पर 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन से नियमित समीक्षा और मैनिंग मानों/डैटम के समायोजन की अपेक्षा करता है। पीपीटी स्पष्ट करे कि क्या पीपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मानों पर आधारित है। यदि नहीं तो वेतन और मजदूरी लागत का अनुमानन राष्ट्रीय अधिकरण द्वारा दिए गए निर्णय संशोधित मैनिंग मानों के आधार पर संशोधित किया जाए।	हाँ, पीपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मान पर आधारित है।								
(ख)	पीपीटी विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान भेजें, पीपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान लगाए गए यातायात अनुमान के लिए उसपर लागत और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, की लागत भी दर्शाएं।	संशोधित मैनिंग मान भेजे गए हैं। (हालांकि पत्तन ने बताया है कि इसलिए उसने संशोधित मैनिंग मान नहीं भेजे हैं)।								
4	2009-10 के लिए निर्दिष्ट प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय 2008-09 से 9.59 प्रतिशत की वृद्धि प्रकट करते हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित व्यय क्रमशः रु0 92.08 करोड़, रु0 100.97 करोड़ और रु0 110.10 करोड़ हैं, तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 16.92 प्रतिशत, 9.65 प्रतिशत और 9.40 प्रतिशत की वृद्धि। जैसाकि परिचालन लागत के मामले में उपर्युक्त पैरा 1 में उल्लेख किया गया है, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों से संबंधित व्यय अनुमान भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय समायोजित यातायात और 5.80 प्रतिशत, जो प्रस्ताव जमा करने के समय प्रचलित था, के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए अनुमानित किया गया है। चूंकि वृद्धि कारक में 3.76 प्रतिशत तक कटौती की गई है, इसलिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं।								

	के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। पीपीटी इस शीर्ष के अधीन लगाए गए व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।																																																													
5	मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में वित्त एवं विविध आय, वित्त एवं विविध व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार प्रेषित करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या यह संशोधित लागत प्रारूपों के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार है। यदि नहीं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।	यह पुष्टि की गई है कि प्रभाजन फार्म 5 में सामान्य अनुदेशों के अनुसार किया गया है। पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्ययों के आबंटन के लिए गणनाएं दर्शाने वाले विवरण भेजे हैं।																																																												
6 (क)	पीपीटी ने पेंशन भुगतानों के लिए 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 75 करोड़, रु0 80 करोड़ और रु0 85 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया है। पीपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान वास्तविक मूल्यांकन अथवा वास्तविक/अनुमानित संवितरणों के आधार पर पेंशन/ग्रेच्युटी निधि में वार्षिक अंशदानों का प्रतिनिधित्व करता है। कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और प्रोद्भूत मूल्यांकन की प्रति भेजें। 2006-07 से 2009-10 के दौरान पेंशन और अन्य टर्मिनल देयताओं का वास्तविक संवितरण भी भेजें और अगले तीन वर्षों के लिए इस लेखा पर अनुमान लगाएं।	यह स्पष्ट किया गया है कि पेंशन में अनुमानित व्यय वास्तविक मूल्यांकन और पेंशनरों को भुगतान के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। 2007-08 से 2009-10 के दौरान पेंशन निधि और पेंशन का वास्तविक संवितरण और अन्य टर्मिनल देयताएं फार्म 3ग में दिए गए हैं, जिसे नीचे क्र.सं. 6 (घ) के अधीन तालिकाबद्ध किया गया है।																																																												
(ख)	31 मार्च 2010 के अनुसार मौजूदा कर्मचारियों और पेंशनरों के मामले में पेंशन निधि के वास्तविक मूल्यांकन का ब्रेकअप भेजें।	कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन के बाद पेंशन निधि के वास्तविक मूल्यांकन के लिए एलआईसी को सूचना दे दी गई है। वास्तविक मूल्यांकन रिपोर्ट एलआईसी से प्राप्त नहीं हुई है।																																																												
(ग)	पीपीटी पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान का अनुमान लगाने का आधार भेजें।	वर्ष-वार अंशदान वर्ष 2005 के दौरान किए गए वास्तविक मूल्यांकन और आंतरिक मूल्यांकन के आधार पर राजस्व लेखा से पेंशन निधि में लिया गया है।																																																												
(घ)	पीपीटी वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार पेंशन निधि स्थिति और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमान निम्नलिखित प्रारूप में भेजें:	ब्योरे भेजे गए हैं, जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	विवरण	1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा	2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान	3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान	4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज	5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा</td> <td>38439.44</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान</td> <td>2894.53</td> <td>2580.55</td> <td>5067.76</td> <td>7500.00</td> <td>8000.00</td> <td>8500.00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान</td> <td>15253.29</td> <td>560.29</td> <td>3283.31</td> <td>4620.00</td> <td>5650.00</td> <td>7020.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज</td> <td>2222.78</td> <td>1656.87</td> <td>1463.99</td> <td>2390.77</td> <td>2774.94</td> <td>3080.41</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> <td>50195.15</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा	38439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00	3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान	15253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00	4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज	2222.78	1656.87	1463.99	2390.77	2774.94	3080.41	5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15
क्र. सं.	विवरण																																																													
1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा																																																													
2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान																																																													
3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान																																																													
4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज																																																													
5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)																																																													
क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																																							
1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा	38439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74																																																							
2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00																																																							
3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान	15253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00																																																							
4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज	2222.78	1656.87	1463.99	2390.77	2774.94	3080.41																																																							
5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15																																																							

(ड)	पीपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान किए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए गए हैं ना कि राजस्व लेखें से।	यह पुष्टि की गई है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान किए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए गए हैं।
7.	पीपीटी पुष्टि करे कि एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशियां, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशि, वीआरएस क्षतिपूर्ति लागत विवरण में शामिल किए गए हैं।
8.	वित्त और विविध व्यय में, 'अन्य' शीर्ष के अधीन सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए रु0 3 करोड़ दर्शाया गया है। सभी तीन वर्षों के लिए इस व्यय का ब्रेकअप भेजें।	ब्योरे भेजे गए हैं। (हालांकि जैसा बताया गया है, ब्योरे पीपीटी से प्राप्त नहीं हुए हैं)।
9.	पीपीटी बताए कि किस शीर्ष के अधीन बोनस/निष्पादन पुरस्कारों के स्थान पर उपदान भुगतान लेखांकित किया गया है।	बोनस/कार्यनिष्पादन पर व्यय को वेतन और मजदूरी शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है।
VII.	कार्यगत पूंजी	
	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या कार्यगत पूंजी परिकलित करते समय, विविध देनदारियां, भंडार वस्तुसूची, और रोकड़ तथा बैंक जमा राशियां प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार सुविचारित किया गया है। पीपीटी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुरसरण करते हुए फार्म 4क में अनुमानित कार्यगत पूंजी का विस्तृत परिकलन भेजें।	कार्यगत पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.9.9 के अनुसार परिकलित की गई है। इसे फार्म 4क में भेजा गया है।
VIII.	नियोजित पूंजी	
1.	पीपीटी पुष्टि करे कि केवल वही परिसंपत्तियां जो पूरी तरह से शुरू हो चुकी हैं और निवल प्रखंड और परिसंपत्तियों में शामिल की गई हैं जिन्हें निपटान अथवा बन्द निवल प्रखंड से अलग किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि परिसंपत्तियां जो शुरू हो चुकी हैं को निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है, को निवल प्रखंड से हटा दिया गया है।
2	नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार अर्थात विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूंजी दर्शाएं।	वैयक्तिक गतिविधि के आधार पर परिसंपत्तियों की पहचान की गई है।
3 (क)	फार्म 4क में प्रेषित ब्योरों के अनुसार, रु0 701 करोड़ का जोड़ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान भारी निकर्षण (रु0 383 करोड़), संयंत्र और मशीनरी (रु0 60 करोड़), गोदी, समुद्री दीवारें, पियर्स और नेविगेशनल सहायता (रु0 198 करोड़) और रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक (रु0 60 करोड़) में निवेशित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उन रिपोर्टों में शामिल की गई अनुशंसाओं के साथ ऐसे निवेश निर्णयों को लेने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के ब्योरे अवलोकनार्थ भेजें। पीपीटी बताए कि क्या इन प्रस्तावित परिवर्धनों का यातायात के संवर्धन, इकाई लागत में कटौती और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 द्वारा परिचालनात्मक कुशलता में सुधार पर प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, उपर्युक्त	(तत्पश्चात, पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड के लिए अपने अनुमानित पूंजी परिवर्धनों को संशोधित किया है और ब्योरे भेजे हैं, जो अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए हैं)।

	परियोजनाओं के योजनावार ब्योरे निम्नलिखित प्रारूप में भेजें।											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>योजना</th> <th>मूल्य</th> <th>शुरुआत का वर्ष</th> <th>31-03-2010 को स्थिति</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत का वर्ष	31-03-2010 को स्थिति	1.					
क्र. सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत का वर्ष	31-03-2010 को स्थिति								
1.												
(ख)	अचल परिसंपत्तियों पर रु0 701 करोड़ के अनुमानित व्यय के संदर्भ में, पीपीटी पहले से शुरू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। इसी तरह, बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियां प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य भेजें।	नहीं भेजा गया है।										
4.	पीपीटी यह पुष्टि करे कि परिसंपत्तियों का मूल्यह्रास संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है। यदि नहीं तो कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ विधिवत् अनुपालन करते हुए अनुमानन में जरूरी संशोधन करें। निवल अचल परिसंपत्तियों, नियोजित पूंजी और उसपर प्रतिलाभ के अनुमानन में उपयुक्त संशोधन भी करें।	यह पुष्टि की गई है कि परिसंपत्तियों का मूल्यह्रास संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है।										
5.	पीपीटी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची का वर्गीकरण करें और यथा लागू आरओसीई परिकलित करें।	सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित की गई हैं।										
6.	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड को कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण गतिविधि (78 प्रतिशत) के अधीन पर्याप्त रूप से प्रभाजित किया गया है जब केवल लगभग 17 प्रतिशत पोत संबंधित गतिविधि के अधीन प्रभाजित किया गया है और शेष अन्य दो गतिविधियों – रेलवे और संपदा के बीच प्रभाजित किया गया है। प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि साथ चिह्नित परिसंपत्तियों (श्रेणी-वार) की सूची निर्दिष्ट प्रभाजन के समर्थन में भेजें।	प्रत्येक गतिविधि के साथ चिह्नित परिसंपत्तियों की सूची विभिन्न गतिविधियों के नियोजित पूंजी विवरणों में दर्शाई गई है।										
7.	समग्र पत्तन के लिए निर्दिष्ट नियोजित पूंजी विभिन्न गतिविधियों के अधीन निर्दिष्ट नियोजित पूंजी के जोड़ से भिन्न है। उदाहरणार्थ, समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2010-11 हेतु नियोजित पूंजी रु0 1475.65 करोड़ दर्शाया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए विभिन्न गतिविधियों के अधीन निर्दिष्ट नियोजित पूंजी कार्गो प्रहस्तन के लिए रु0 823.88 करोड़, पोत संबंधित गतिविधि के लिए रु0 260.30 करोड़, रेलवे गतिविधि के लिए रु0 94.07 करोड़ और संपदा गतिविधि के लिए रु0 27.65 करोड़ कुल रु0 1205.90 करोड़ और रु0 269.75 करोड़ का अन्तर छोड़ते हुए। इसी तरह के अन्तर अन्य दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए भी देखे गए हैं। यह बताने की जरूरत नहीं है कि समग्र पत्तन के लिए नियोजित पूंजी विभिन्न गतिविधियों के अधीन सुविचारित नियोजित पूंजी से मेल खानी	विभिन्न गतिविधियों के अधीन हुई संख्यात्मक त्रुटि को शोधित किया गया है और 4 गतिविधियों का जोड़ समग्र पत्तन से मेल खाता है।										

	चाहिए। पीपीटी से अनुरोध है कि शोधित विवरण भेजें।	
8 (क)	पीपीटी स्पष्ट करे कि 2007-08 से 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों में किसी बीओटी परिचालक को हस्तांतरित की गई कोई परिसंपत्तियां शामिल नहीं हैं।	यह प्रमाणित किया गया है कि परिसंपत्तियां बीओटी परिचालक को हस्तांतरित नहीं की गई हैं।
(ख)	यदि परिसंपत्तियां किसी बीओटी परिचालक को हस्तांतरित की गई हैं तो ऐसी परिसंपत्तियों के संदर्भ में लागत विवरण में दिए गए लेखांकन संव्यवहार और संव्यवहार को दर्शाएं।	कृपया उपर्युक्त 8 (क) देखें।
9 (क)	टीएमपी ने अपने आदेश सं. टीएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा पारादीप पत्तन में लौह-अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पीपीटी के प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि पीपीटी सामान्य उपयोक्ता पहुँच चैनल का कॅपिटल और अनुरक्षण निकर्षण करे। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट किए जाने की जरूरत है:	
(ख)	चैनलों/बर्थ को गहरा करने के लिए प्रस्तावित पूंजी व्यय की राशि की मंजूरी और पूंजी व्यय की वर्षवार योजनाएं दर्शाएं। उक्त मंजूरी रिपोर्ट की प्रति भेजें।	प्रति संलग्न की गई है।  (हालांकि ऐसा बताया है कि उसने न तो दस्तावेज भेजे हैं और ना ही अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं)।
(ग)	पुष्टि करें यदि कोई कार्य सौंपा गया है और यदि ऐसा है तो दस्तावेजी समर्थन के साथ ब्योरे भेजें। प्रस्तावित भारी निकर्षण परियोजना के पूरा होने की अवधि भी दर्शाएं।	
(घ)	प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्करो खाते (जो निजी परिचालक से राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से सृजित किया गया है) में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। पीपीटी बताए कि क्या कोई एस्करो खाता खोला गया है और क्या प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारी निकर्षण पर प्रस्तावित व्यय को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए कोई शेष राशि जमा है।	लागू नहीं।
VII.	दरमान	
1.	डॉलर को बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष परिवर्तन की मौजूदा शर्त की बजाय, पीपीटी ने टीटी खरीद दर के आधार पर परिवर्तन प्रस्तावित किया है। इसलिए, जरूरत स्पष्ट करें।	बैंकिंग शब्दावली के अनुसार, डॉलर खरीद दर को "टीटी खरीद दर" रूप में परिभाषित किया गया है। इसलिए, बाजार खरीद दर से टीटी खरीद दर में बदलने का प्रस्ताव किया गया है।
2.	वर्तमान में सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए गए हैं। पत्तन ने सभी परिगणित सेवा वार प्रभार अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित करने का प्रस्ताव किया है। इस संशोधन की जरूरत	सेवा-वार पर सभी प्रभार अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाने के लिए प्रस्ताव केवल परिचालनात्मक सुविधा के लिए है। इससे कुछ हजार रुपयों की ही आय होगी और लागत विवरण पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

	स्पष्ट करें। प्रस्तावित संशोधन द्वारा प्रतिवर्ष सृजित की जाने के लिए संभावित अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, के बारे में भी बताएं।	
3.	पत्तन ने एक खंड शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है कि यदि पत्तन द्वारा कोई जुर्माना लगाया जाता है तो उसपर कोई ब्याज नहीं लिया जाएगा यदि जुर्माने के भुगतान में कोई विलंब होता है। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि क्यों ऐसा खंड शामिल किया जाए। पीपीटी स्पष्ट करें। इस संबंध में पत्तन में अनुसरित वर्तमान पद्धति के बारे में सूचित करें।	जुर्माना एक मामूली सजा है और जुर्माने पर कोई अतिरिक्त वित्तीय बोझ नहीं डाला जा सकता। वर्तमान में, जुर्माने पर कोई ब्याज वसूल नहीं किया जाता है।
4.	पत्तन ने घाटशुल्क अनुसूची के क्रम सं. 22 के मौजूदा विवरण को संशोधित कर "मदर से डाटर पोत (कच्चा तेल और पीओएल) पोतांतरण" से "पोतांतरक के माध्यम से मदर से डाटर पोत (कच्चा तेल, पीओएल अथवा शुष्क बल्क कार्गो) करने का प्रस्ताव किया है। ऐसे संशोधन की जरूरत स्पष्ट करें। राजस्व प्रभाव विश्लेषण भी भेजें।	इस खंड में व्याख्यायित कार्गो परिचालन पत्तन लंगरगाह में कार्गो का पोतांतरण है। पत्तन कच्चे तेल, पीओएल और शुष्क बल्क कार्गो का पोतांतरण करता है, इसलिए यह संशोधन प्रस्तावित किया गया है।  तत्पश्चात, पीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा, बताया है कि पत्तन शुष्क बल्क कार्गो के अलावा ब्रेक-बल्क कार्गो के पोतांतरण पर भी विचार कर रहा है और इसलिए नए प्रस्ताव में ब्रेक बल्क कार्गो भी शामिल किया गया है।  तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित अतिरिक्त पोतांतरण परिचालनों के फलस्वरूप राजस्व प्रभाव विश्लेषण नहीं भेजा है।
5.	पीपीटी ने यह टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि निकासी/परेषण के समय नमी या किन्हीं अन्य कारणों से कमी या अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क देय नहीं होगा। ऐसे संशोधन की जरूरत इसकी राजस्व विवीक्षा के साथ सूचित करें।	इस प्रस्ताव में कोई राजस्व विवीक्षा नहीं है। यह प्रस्ताव आयात कार्गो के संबंध में है। पत्तन से परेषित कार्गो प्रवेश बिल मात्रा के अनुसार है। कमी के मामले में, पत्तन ने घाटशुल्क वापस नहीं करता है। वैसे नमी की वजह से अधिक कार्गो के मामले में, पत्तन को अतिरिक्त घाटशुल्क के लिए कहने की जरूरत नहीं है।
6.	पत्तन ने घाट क्रेन 13.2 के किराया प्रभारों और दरमान के मौजूदा खंड 2.15 से ग्रेब अनुलग्नक के किराया प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। उसके कारणों का ब्योरा दें। उसकी राजस्व विवीक्षा, यदि कोई हो, के बारे में भी सूचित करें।	घाट क्रेन ज्यादा नहीं हैं। ग्रेब क्रेन की अनुषंगी हैं। इसलिए इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, पत्तन ने बाद में, अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा, सूचित किया है कि इस प्रस्ताव को हटा लिया गया है और मौजूदा खंड को जारी रखा जाए।
7.	यह नया खंड शामिल किए जाने का प्रयोजन कि पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के लिए केवल एक बार ही वसूल की जाएंगी, उसके नाम/एजेंट/स्वामी के किसी बदलाव पर ध्यान दिए बिना, पत्तन में विराम के दौरान समझ से परे है। यह भी समझ से परे है कि क्यों पत्तन यह खंड शामिल करना चाहता है कि पत्तन सीमाओं के बाहर से पत्तन में प्रवेश करने वाले किसी पोतको नई प्रविष्टि माना जाएगा। पीपीटी उसकी वित्तीय विवीक्षाओं के साथ इन प्रस्तावित संशोधनों को स्पष्ट करें।	कभी-कभी, पत्तन को ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ता है जहां पोत किसी एक एजेंट के खाते में बर्थ करता है और उतराई के बाद किसी दूसरे एजेंट के खाते से लदाई के साथ नौचालन करता है। इसलिए, पत्तन में विराम के दौरान एजेंट, स्वामी, चार्टरकर्ता के किसी बदलाव के बावजूद, पत्तन देयताएं केवल एक बार वसूल की जाएंगी।  कभी-कभी, पोत हैच सफाई के लिए पत्तन सीमाओं को छोड़ते हैं और पुनः प्रवेश करते हैं। ऐसे मामलों में, पत्तन पोत पंजीकरण के लिए नए प्रवेश और बर्थिंग के लिए वरिष्ठता पर विचार करता है।  इसलिए, यह प्रस्ताव है। इसका कोई वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।
8.	बर्थ किराया (विदेशी प्रति घंटा) 0.00060 अमेरिकी डॉलर से 0.0060 अमेरिकी डॉलर करने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया बताएं कि क्या किसी मुद्रण त्रुटि को सही करने के लिए है जो पूर्ववर्ती आदेश को राजपत्र में प्रकाशित करवाए जाने के समय हुआ था।	हाँ, यह मुद्रण त्रुटि को ठीक करने के लिए किया गया है।
9.	पत्तन ने एसबीएम के लिए प्रभारों से संबंधित खंड 3.6 में यह शर्त जोड़ने का प्रस्ताव किया है	वर्तमान दरमान में, एसपीएम में पाइलटेज और टोवेज बोर्डिंग टाइम से वापसी समय तक वसूल किया गया है। टग किराये के लिए, पृथक

	कि पाइलटेज और टग किराया प्रभारों की गणना के लिए समय बर्थिंग से अबर्थिंग तक गिना जाएगा। पत्तन में अनुसरित वर्तमान पद्धति स्पष्ट करें। पत्तन को यह भी स्पष्ट करना होगा कि क्या प्रस्तावित संशोधन का कोई वित्तीय प्रभाव पड़ेगा।	प्रभार वसूल किए गए हैं जिसे पत्तन ने बर्थिंग से अबर्थिंग समय तक प्रस्तावित किया है क्योंकि टग बर्थिंग से अबर्थिंग तक एसपीएम साइड में रखी गई है। पत्तन टग किराया प्रभार तदनुसार वसूल कर रहा है।
10.	पत्तन ने धर्मकांटे/भार मानों के उपयोग के लिए भारतोलन से संबंधित दरमान के मौजूदा खंड 4.2 से भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन के लिए प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। उसके कारणों के बारे में बताएं।	मौजूदा दरमान का खंड 4.2 पैरा 3 रेट हो गया है क्योंकि पत्तन ने भांडागार/अंतरण शैड कोई भारतोलन सुविधा नहीं दी है। तथापि, पत्तन ने बाद में, अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा सूचित किया है कि इस प्रस्ताव को हटा लिया गया है और मौजूदा खंड जारी रहेगा।
11.	चूंकि पीपीटी ने मौजूदा दरमान में कई संशोधनों का प्रस्ताव किया है, इसलिए मसौदा दरमान अग्रेषित करें।	संशोधित मसौदा दरमान संलग्न किया गया है।

5.2. पीपीटी ने हमारे प्रश्नों पर जवाब भेजते समय अपने प्रस्ताव को दोबारा संशोधित किया था और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के संशोधित अनुमानों के साथ लागत विवरण भेजे थे। तथापि, पत्तन ने कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों की मौजूदा दरों में किसी वृद्धि/कटौती का प्रस्ताव नहीं किया है।

5.3 पीपीटी द्वारा अपने आगे के संशोधित लागत विवरणों में यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति नीचे सारबद्ध की गई हैं:

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.ट. में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	नियोजित पूंजी	147,539.10	163,848.10	160,176.11
4.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	1,318.89	(2,944.83)	(3,934.50)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.79%	(3.86%)	(5.12%)
6.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	(2.45%)		

6.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई 3 फरवरी 2011 को आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2 संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय पीपीटी को संप्रेषित किए गए थे। पीपीटी ने, अनुस्मारक के बाद, अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय और पीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र. सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	पीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	यातायात अनुमानों का आधार और व्यवसाय योजना से भिन्नताओं, यदि कोई हों, के कारण।	पत्तन की व्यवसाय योजना उस समय प्रचलित परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए 3 (तीन) वर्ष पहले तैयार किया गया था। यदि मौजूदा रुझान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में स्थिरता की वजह से 2012-13 तक यातायात में मामूली वृद्धि (लगभग 60 मिलियन टन) होगी। पत्तन मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान यातायात में कटौती के रुझान का अनुभव कर रहा है।
(ii)	अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का आधार।	मरम्मत और अनुरक्षण व्यय डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव और यातायात मात्रा के अनुसार अनुमानित किया गया है।
(iii)	पेंशन निधि में अनुमानित पेंशन भुगतान और अंशदान।	पत्तन ने पेंशन देयता के वास्तविक मूल्यांकन के संबंध में एलआईसी से रिपोर्ट दिनांक 1 मार्च 2011 की प्रति भेजी है, जिसके ब्योरे नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

		(रु0 करोड़ों में)			
		एन्युटी का प्रकार	आरओसी के साथ	लाइफ एन्युटी	लाइफ+50% विवाहिती
		पूर्व सेवा लाभों का वर्तमान मूल्य	430.45	379.60	370.00
		प्रारंभिक अंशदान	430.45	379.60	370.00
		वार्षिक अंशदान	एडब्ल्यूबी का 9%	एडब्ल्यूबी का 8.29%	एडब्ल्यूबी का 8.00%
(iv)	योजना वार वर्तमान स्थिति के साथ वर्ष वार प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन	पत्तन ने कार्यों की स्थिति के साथ संशोधित प्रस्तावित पूंजी परिवर्धनों के ब्योरे देने वाला विवरण भेजा है।			
(v)	लागत विवरण यातायात और सीक्यू-3 बर्थ से आय और संशोधित घाटशुल्क तथा पीपीएल से बकाया राशियों, यदि कोई हों, पर विचार करते हुए अद्यतन करें।	सीक्यू-3 बर्थ के अभियंत्रिकरण के बाद आय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ईबीटीपीएल द्वारा ऑफर किया गया रु0 22 करोड़ का गारंटीशुदा राजस्व बर्थ से मौजूदा राजस्व अर्जन से मेल खाता है।			

**6.3** संयुक्त सुनवाई में, कुछ उपयोक्ता संगठनों को अपनी लिखित टिप्पणियां, यदि कोई हों, पीपीटी को एक प्रति के साथ एक सप्ताह के भीतर भेजने की अनुमति दी गई थी और पीपीटी से उसके एक सप्ताह के भीतर उसपर अपनी अभ्युक्तियां भेजने का अनुरोध किया गया था। संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। पीपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपना प्रतिसाद भेजा है।

**6.4.** पीपीटी द्वारा 3 मार्च 2011 के अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा निम्नलिखित मुख्य बातें कही गई हैं:

- (i) घाटशुल्क और बर्थ किराया प्रभारों में कोई बदलाव नहीं।
- (ii) ईक्यू बर्थों को गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार रखने होंगे क्योंकि यह ईएलएल क्रेनों का डिवाइड है।
- (iii) द्रव कार्गो के लिए वर्तमान पोतांतरण प्रभारों को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के पोतांतरण मामले में लागू करना होगा।
- (iv) विदेशी पोतों के लिए एसपीएम बर्थ किराया प्रभार के मामले में दरमान में टाइपलेखन त्रुटि सही करें।
- (v) पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्तावों के अनुसार मौजूदा दरमान के निबंधन एवं शर्तों पर अपने निर्णय को बनाए रखा है, सिवाय मौजूदा दरमान के खंड 2.15 और 4.2 में निर्धारित दरों को हटाने से संबंधित प्रस्तावों को वापस लेने के।
- (vi) प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन के ब्योरे स्थिति के साथ नीचे दिए गए हैं:

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2010-11 अनुमानित	2011-12 अनुमानित	2012-13 अनुमानित	पूरा होने की संभावना *	स्थिति
(1)	भारी निकर्षण	25300.00	--	--	मार्च'11	डीसीआई द्वारा चैनल को गहरा करने का कार्य प्रगति पर है और मार्च 2011 तक पूरा होने की संभावना है।
(2)	भारी निकर्षण	--	4000.00	--	मार्च'13	मौजूदा गोदी प्रणाली में डुबाव को 12.5 मी. से बढ़ाकर 14.0 मी. करने का कार्य टेंडर स्टेज पर है और 2011-12 में किया जाएगा।
(3)	भारी निकर्षण	--	--	5000.00	मार्च'13	चैनल की गहराई को 16.0 मी. डुबाव से 18.5 मी. करने का कार्य 2012-13 के दौरान किया जाएगा।
(4)	संयंत्र और मशीनरी	3060.00	--	--	मार्च'11	आईओएचपी में 2 सं. रिक्लेमर बदलने का कार्य दे दिया गया है और कार्य प्रगतिधीन है।
(5)	संयंत्र और मशीनरी	--	807.00	--	दिसम्बर'11	एक वैगन टिपलर को बदलने के लिए कार्य आदेश और कार्य प्रगतिधीन है।

(6)	बिल्डिंग, शैड और अन्य ढाँचे	1516.00	2198.00	--	मार्च'11 एवं सितम्बर'11	आगामी बीओटी परियोजनाओं के लिए सीआईएसएफ कॉम्प्लेक्स को नई जगह पर ले जाने का कार्य प्रगतिधीन है।
(7)	गोदियां, समुद्री दीवारें, पियर्स और नेविगेशनल सहायताएं	200.00	456.00	--	मार्च'11 एवं दिसम्बर'11	ब्रेकवॉटर का विस्तार प्रगतिधीन है।
(8)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	--	6500.00	2500.00	मार्च'12 एवं अक्टूबर'12	बीओटी बर्थों के लिए रेलवे लूप के निर्माण हेतु टेंडर प्रगतिधीन है और कार्य अगले वर्ष शुरू होगा।
(9)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	--	1000.00	--	मार्च'12	एक लोकोमोटिव 2011-12 के दौरान प्राप्त किया जाएगा।
	कुल	<b>30076.00</b>	<b>14961.00</b>	<b>7500.00</b>		

\* बाद में पत्तन द्वारा अपने फैंक्स दिनांक 14 मार्च 2011 द्वारा प्रेषित।

6.5 पीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2011 के साथ दाखिल किए गए अपने संशोधित लागत विवरणों द्वारा प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.ट. में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	नियोजित पूंजी	136,393.43	145,461.42	146,893.41
4.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	4,180.53	1,595.02	(205.29)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	5.67%	2.09%	(0.27%)
6.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	2.45%		

7. इस प्राधिकरण के कार्यालय में 12 मार्च 2011 को हुई पीपीटी अधिकारियों के साथ अधिकारी स्तरीय बैठक के बाद, पीपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना प्रेषित की थी:

- 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के दौरान प्रहस्तित घटकवार वास्तविक यातायात के ब्योरे। अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 तक पीपीटी द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात 50.64 मिलियन टन बताया गया है।
- 2009-10 और 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के लिए अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर क्रमशः रु0 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु0 45.24 प्रति अमेरिकी डॉलर बताया गया है।
- वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा में मामूली वृद्धि पीओएल कार्गो की वजह से है, जोकि रेलवे आय से संबंधित नहीं है। इसलिए, रेलवे 2010-11 के बराबर के स्तर पर सुविचारित किया गया है।
- प्रबंधन और सामान्य प्रशासन की कुछ मदें फार्म 3ख में वेतन और मजदूरी में शामिल की गई हैं, परिणामस्वरूप फार्म 3ख और फार्म 3क में सुविचारित उपरिव्ययों में अन्तर है।
- मूल्यह्रास भारत सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित किया गया है। यह व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है कि टीएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यह्रास के लिए अलग से खाता व्यवस्थित किया जाए।
- पिछले वर्षों से संबंधित वित्त एवं विविध आय तथा मद के ब्योरे भेजे गए हैं।
- 31-03-2010 को मौजूदा लगभग 2400 पेंशनरों की पेंशन देयता के लिए कुल पेंशन निधि रु0 318.41 करोड़ है। एलआईसी के जीवनांकक मूल्यांकन प्रमाणपत्र के अनुसार, मौजूदा 2612 कर्मचारियों की पेंशन देयता रु0 370 करोड़ परिगणित होती है, जबकि पीपीटी ने 2010-11 से 2012-13 तक 3 वर्षों के दौरान रु0 240 करोड़ पर विचार किया है।
- पूँजी परिवर्धन के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं की स्थिति और इनके पूरा होने का संभावित महीना और वर्ष भेजे गए हैं।
- पिछले संशोधन में निर्दिष्ट संपदा गतिविधि की व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में लिया गया है।

- (x) वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन और गोदी सुविधाओं के अधीन प्रशासनिक और सामान्य व्यय राशि रु0 22.19 करोड़ है जिसमें पोत एम.वी. ब्लैक रोज़ की सिंकिंग की वजह से प्रदूषण से बचने के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च किए गए रु0 16.87 करोड़ शामिल हैं। अगले तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित व्यय 2009-10 के व्यय पर आधारित है क्योंकि यह भविष्य की परिस्थितियों से बचने के लिए समुद्र से पोत को हटाने के लिए अपेक्षित होगा।
- (xi) पीपीटी ने लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के साथ मिलान करते हुए वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण आय के लिए संशोधित गणनाएं भेजी हैं।
- (xii) 2007-08 से 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के दौरान कंटेनर प्रहस्तन पर पोत संबंधित प्रभार और कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रदान की रियायत के ब्योरे। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(रु0 लाखों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11 (फरवरी'11 तक)
पोत संबंधित प्रभार	29.14	18.28	28.24	26.80
कार्गो संबंधित प्रभार	18.18	14.78	20.72	21.04
कुल	47.32	33.06	48.96	47.84

8.1. पत्तन द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 22 दिसम्बर 2009, अधुनातित लागत विवरण दिनांक 17 जून 2010, संशोधित लागत विवरण दिनांक 29 सितम्बर 2010 और दूसरा संशोधित लागत विवरण दिनांक 3 मार्च 2011 में प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समग्र पत्तन के लिए अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु0 करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 22.12.2009			लागत विवरण दिनांक 17.6.2010			लागत विवरण दिनांक 29.9.2010			लागत विवरण दिनांक 3.3.2011		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	56.74	59.30	62.30	63.00	65.30	67.30	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	760.21	797.23	831.97	767.33	786.16	805.30	736.99	763.28	768.95	736.99	763.28	768.95
3.	नियोजित पूंजी	1496.23	1664.66	1632.15	1475.65	1639.25	1603.05	1475.39	1638.48	1601.76	1363.93	1454.61	1468.93
4.	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रतिलाभ के बाद	11.35	(39.88)	(61.06)	55.57	2.16	(11.95)	(13.19)	(29.45)	(39.35)	41.81	15.95	(2.05)
5.	निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.49%	(5.00%)	(7.34%)	7.24%	0.27%	(1.48%)	1.79%	(3.86%)	(5.12%)	5.67%	(2.09%)	(0.27%)
6.	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	(3.75%)			1.94%			(2.45%)			2.45%		

8.2. पत्तन द्वारा अपने संशोधित लागत विवरण दिनांक 3 मार्च 2011 में यथा प्रदर्शित प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मी.ट में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	435.00	446.11	446.11
3.	नियोजित पूंजी	718.84	699.30	655.06
4.	निवल अधिशेष प्रतिलाभ के बाद	79.78	77.25	77.00
5.	निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	18.34%	17.32%	17.26%
6.	औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	17.63%		

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

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

(i). पीपीटी का मौजूदा दरमान 31 मार्च 2010 तक वैधता के साथ अक्टूबर 2007 में अनुमोदित किया गया था। कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमिनियम इनगॉट्स और 23 डिग्री से अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क दरों में तब पत्तन द्वारा की गई वृद्धि की मांग को अनुमोदित नहीं किया गया था क्योंकि समग्र कार्गो प्रहस्त गतिविधि अधिशेष स्थिति दर्शा रही थी। कुछ विशेष घटकों जैसे क्रोम ऑर, मैगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, लौह और स्टील, तैयार उर्वरक, चावल/चीनी, नमक, 23 डिग्री से कम फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पाद, एसबीएम में पीओएल परिचालन, एलपीजी/एलएनजी आदि की घाटशुल्क दरों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कटौती को अनुमोदित किया गया था। नई दरें, पीपीटी के अनुरोध पर, पीओएल/कच्चे तेल, बार्निंग सेवाओं और परियोजना कार्गो के पोतांतरण के लिए अनुमोदित की गई थीं। कुछ शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार और युक्तिकरण के उपाय के रूप में संशोधित की गई थीं। तत्पश्चात, अप्रैल 2008 में, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें पुनः शामिल की गई थीं। रेलवे प्रभारों से संबंधित पीपीटी के तत्समय मौजूदा दरमान में अध्याय V को पीपीटी के अनुरोध पर मार्च 2009 में डि-नोटिफाइड किया गया था। 1 अप्रैल 2008 से 31 मार्च 2015 तक उर्वरक बर्थ सं. 2 के लिए इफको पर प्रभार्य किए जाने वाले संशोधित बर्थ किराया प्रभार जुलाई 2009 में अनुमोदित किए गए थे। इस परिप्रेक्ष्य में, पीपीटी ने दिसम्बर 2009 में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था जिसपर विचार किया गया है।

पीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता इस शर्त के साथ 31 मार्च 2010 के बाद 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई थी कि स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से पीपीटी को 1 अप्रैल 2010 के बाद प्रोद्भूत होने वाले अतिरिक्त अधिशेष को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ii). चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 समाप्त हो चुका है, इसलिए पत्तन ने जून 2010 में वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक आंकड़ों को शामिल करते हुए लागत विवरणों को अद्यतन किया है। ऐसा करते समय, पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अपने अनुमानों की भी समीक्षा की थी। इसके अलावा, अगस्त 2010 में अपने प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर देते समय पत्तन ने सितम्बर 2010 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। संयुक्त सुनवाई के बाद, पत्तन ने मार्च 2011 में अगला संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। मार्च 2011 में पत्तन द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव, पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों/अतिरिक्त सूचना/दस्तावेजों के साथ, इस विश्लेषण में विचार के लिए लिया गया है।

(iii). पीपीटी का मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए अक्टूबर 2007 में निर्धारित किया गया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा दिए गए अधिकार के अनुसार, महापत्तनों/वहां पर निजी परिचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाती है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान पीपीटी के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है:

(iv). (क). 2007-08 से 2009-10 तक पीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात और प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(मिलियन टनों में)

विवरण	वर्ष			कुल
	2007-08	2008-09	2009-10	
अनुमानित यातायात	48.12	52.60	57.70	158.42
वास्तविक यातायात	42.44	46.41	57.01	145.86
भिन्नता (प्रतिशत में)	-11.80%	-11.77%	-1.20%	-7.93%

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, सभी तीन वर्षों के प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता -7.93 प्रतिशत है।

(ख). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिचालन आय पर विचार किया गया है, परन्तु निम्नलिखित समायोजनों के अधीन:

- (i) पत्तनों द्वारा अपने विवेकाधिकार से दी गई प्रशुल्क रियायत पर इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान कंटेनर प्रहस्तन से संबंधित कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में पीपीटी द्वारा प्रदान की रियायत का राजस्व प्रभाव, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित और पहले बताया गया, तत्संबंधी गतिविधियों के अधीन परिचालन आय में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (ii) वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय में, यह देखा गया है कि पत्तन ने निजी एचएमसी परिचालक से प्राप्त वास्तविक 'लाइसेंस शुल्क' रशि रु 509.95 लाख को अलग रखा है। निजी एचएमसी परिचालकों से प्राप्त 'लाइसेंस शुल्क' कुछ भी नहीं है परन्तु निजी परिचालकों द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय 'रॉयल्टी' है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 महापत्तन न्यासों के अवसंरचना विकास व्यय को पूरा करने के लिए एस्करो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के अंतरण के लिए है। खंड 2.8.3 न केवल बीओटी परिचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों पर लागू होता है अपितु प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा देय ऐसी रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन शामिल हैं।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए लागू की जानी चाहिए। कम से कम शेष का 50 प्रतिशत एस्करो खाते में बनाए रखना चाहिए और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।

चूंकि पत्तन ने परिचालन आय के अधीन उपर्युक्त रॉयल्टी प्राप्तियों पर विचार नहीं किया है, इसलिए यह अनुमान लगाया गया है कि पत्तन अवसंरचना विकास संबंधी 100 प्रतिशत रॉयल्टी प्राप्तियों के उपयोग का प्रस्ताव करता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एस्करो खाते में अंतरण के लिए दिशानिर्देशों में कोई अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं है और इस स्थिति को स्वीकार करते हुए कि हमने वर्ष 2009-10 में पत्तन द्वारा प्राप्त वास्तविक 'रॉयल्टी' के 100 प्रतिशत पर, दिशानिर्देशों के अनुसार, एस्करो खाते में अंतरण किया है। पीपीटी को दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार एस्करो खाते को सृजित और व्यवस्थित करने और 'लाइसेंस शुल्क' की पिछली प्राप्तियों को इस खाते में अंतरित करने की सलाह देता है।

- (iii) पीपीटी द्वारा 2007-08 से 2009-10 तक अर्जित वास्तविक परिचालन आय और प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमानों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	परिचालन आय (रु करोड़ों में)			कुल
	2007-08	2008-09	2009-10	
अक्टूबर 2007 में प्रशुल्क के संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमान	568.83	651.59	712.92	1933.34
पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक परिचालन आय	640.46	697.04	744.26	2081.76
भिन्नता (प्रतिशत में)	+12.59%	+6.98%	+4.40%	+7.68%

जैसाकि पहले बताया गया है, अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, कई घटकों की घाटशुल्क दरें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विभिन्न प्रतिशतों पर कम की गई थीं, और कुछ नई मर्दे कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में अनुमोदित की गई थीं। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पिछले संशोधन के दौरान सुविचारित अनुमानित परिचालन आय उपर्युक्त परिवर्तन दर्शाने के लिए समायोजित किए जाने की जरूरत है, ताकि अनुमानों और वास्तविक आंकड़ों का भी तुलना की जा सके। पत्तन द्वारा प्रेषित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलना के विवरण में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमोदित बदलाव दर्शाने के लिए अनुमानित परिचालन आय में कोई समायोजन नहीं किया गया है। इसलिए, पिछले संशोधन की कार्यवाही के दौरान विश्वास किए गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित परिचालन आय को पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश

में अनुमोदित प्रत्येक बदलाव से एकदम सही समायोजित नहीं किया जा सकता। अक्टूबर 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह उल्लिखित किया गया था कि तत्समय मौजूद घाटशुल्क दरों में कटौती की वजह से राजस्व में कटौती रु0 38.47 करोड़ के अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष के भीतर होगी। यदि तत्समय अनुमानित रु0 38.47 करोड़ के राजस्व प्रभाव को तुलना प्रयोजन के लिए अनुमानित परिचालन आय से कम किया जाता है तो कुल भिन्नता उपर्युक्त तालिका में उल्लिखित +7.68 प्रतिशत के विपरीत +10 प्रतिशत (लगभग) परिगणित होती है।

(ग). परिचालन व्यय और प्रबंधन उपरिव्यय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

संयोगवश, वर्ष 2009-10 के लिए 'पोत संबंधित गतिविधि' के मामले में वास्तविक प्रशासन और सामान्य व्यय रु0 2219.10 लाख प्रतिवेदित किया गया है। इन व्ययों की पिछले दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों क्रमशः रु0 525.03 लाख और रु0 651.73 लाख की तुलना में चार गुना वृद्धि देखी गई है। जब स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने बताया कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक व्ययों में संक पोत द्वारा किए गए प्रदूषण से बचने के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च की गई रु0 1687 लाख की राशि शामिल है। पत्तन ने यह भी बताया है कि अगले तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित व्यय 2009-10 के वास्तविक व्यय पर आधारित है क्योंकि इसे भविष्य की आशंकाओं से बचने के लिए पत्तन से पोत को हटाए जाने की जरूरत होगी। 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक व्यय पिछली अवधि में विश्लेषित किया गया है।

(घ). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 पत्तन न्यासों के मामले में कम्पनी एक्ट के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास की गणना के लिए है। तथापि, पत्तन ने इस आधार पर भारत सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास की गणना की है कि यह व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है कि टीएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास के लिए पृथक लेखा व्यवस्थित किया जाए। पीपीटी का प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुसरण करने के लिए कहा गया है। यह संभव नहीं है कि इस स्थिति में पत्तन द्वारा परिकलित मूल्यहास को संशोधित किया जाए। जब बही खातों के अनुसार मूल्यहास इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है, पत्तन को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान इस संबंध में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुपालन की जरूरी कार्यवाई शुरू करे।

(ङ). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए परिचालन व्ययों, मूल्यहास और प्रबंधन उपरिव्ययों के मामले में भिन्नता का जोड़ क्रमशः (-)4.9 प्रतिशत, (-)3.36 प्रतिशत और (-)5.37 प्रतिशत परिगणित होता है।

(च). पीपीटी ने यह कहते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक वित्त एवं विविध आय की कुछ मदों पर विचार नहीं किया है कि वे मदें एकमुश्त आय हैं और संचयी प्रकृति की नहीं हैं। ऐसी मदों, मूल्य के साथ, के वर्षवार ब्योरे नीचे दिए गए हैं:

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
(i)	बिना सर्विस-योग्य सामग्रियों की बिक्री	0.00	302.82	99.36
(ii)	फॉरफिटिड डिपॉसिट	662.77	66.09	2033.23
(iii)	ठेकेदारों पर जुर्माने	67.68	407.94	243.43
(iv)	विविध प्राप्तियां (लौह अयस्क प्लॉट की नीलामी)	1306.67	243.01	1585.31
(v)	एचएमसी निजी परिचालकों से अपफ्रंट प्रीमियम	0.00	0.00	771.87
	कुल	2037.12	1019.86	4733.20

पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों से यह देखा गया है कि उसके द्वारा अलग की गई आय सामान्य परिचालनों से है। इसलिए, पत्तन का यह दावा कि वे एकमुश्त प्राप्तियां हैं, भविष्य अवधि के लिए ऐसी गतिविधियों से आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए प्रासंगिक होगी, परन्तु, पूर्वकाल में पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय को पूर्व अवधि विश्लेषण में सुविचारित किए जाने की जरूरत है। इस स्थिति के मद्देनजर, उपर्युक्त तालिका में दी गई वास्तविक आय हमारे द्वारा तत्संबंधी वर्षों की वित्त एवं विविध आय के अधीन सुविचारित की गई है।

(छ). वास्तविकताओं पर पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 'वित्तीय एवं विविध आय' में पूर्व अवधि मदें शामिल हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्रेकअप से यह देखा गया है कि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्व अवधि मदों में पिछले वर्षों में ब्याज की गलत गणना और प्रोद्भूत ब्याज के गलत प्रावधान से क्रमशः रु0 275.95 लाख और रु0 904.38 लाख की आय शामिल है। चूंकि ब्याज तत्व सरकारी नीति दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण 'नियोजित पूंजी

पर प्रतिलाभ' में लागत की मद नहीं है, इसलिए गलत ब्याज गणना/प्रावधान से पूर्व अवधि में हुई आय भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है। इसलिए, वर्ष 2008-09 और 2009-10 में पूर्व अवधि मदों में ब्याज घटक हमारे द्वारा 'वित्त एवं विविध आय' से अलग रखा गया है।

- (ज). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक वित्तीय एवं विविध व्ययों में क्रमशः ₹ 25.00 करोड़, ₹ 25.00 करोड़ और ₹ 43.12 करोड़ का पेंशन और उपदान निधि में अंशदान शामिल है। अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, पीपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ कुल राशि ₹ 160 करोड़ के अंशदान का यह कहते हुए प्रस्ताव किया है कि अनाच्छादित पेंशन निधि अपेक्षा को पूरा करने के लिए पेंशन निधि को बढ़ाने की जरूरत थी। इस स्थिति पर विचार करते हुए, वर्ष 2000-01 से 2006-07 के दौरान अर्जित निवल अधिशेष राशि ₹ 140.32 करोड़ पेंशन निधि की बढ़ोतरी के लिए अलग से चिह्नित की गई थी। अब यह देखा गया है कि पिछले संशोधन में अभिचिह्नित ₹ 140.32 करोड़ में से, उक्त 3 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किया गया वास्तविक योगदान, ₹ 47.20 करोड़ के शेष को छोड़ते हुए, केवल ₹ 93.12 करोड़ है। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक 3 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा पेंशन निधि में किया गया वास्तविक योगदान, जो पूर्ववर्ती अधिशेषों से पूरा करने का निर्णय पहले ही लिया जा चुका है, व्यय के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है। ₹ 47.20 करोड़ की शेष राशि का संव्यवहार इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में स्पष्ट किया गया है।
- (झ). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों का शेष निवल प्रखंड नियोजित पूंजी के लिए है। पत्तन ने प्रत्येक गतिविधि के अधीन सुविचारित परिसंपत्तियों का मूल्य दर्शाते हुए चार मुख्य गतिविधियों के लिए नियोजित पूंजी विवरण भेजे हैं, प्रत्येक गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों की सूची की पहचान करते हुए निर्धारित किया बताया गया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति इस विश्लेषण में विश्वास की गई है।

इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान उठाए गए एक विशिष्ट प्रश्न पर, पत्तन ने बताया था कि उसने सभी परिसंपत्तियों को "व्यवसाय परिसंपत्तियां" रूप में सुविचारित किया है। अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, पत्तन ने कुछ परिसंपत्तियों को 'संपदा गतिविधि' के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां' रूप में वर्गीकृत किया था और प्रासंगिक वर्षों के लिए ऐसी परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के शेष मूल्य को भी प्रेषित किया था। जब स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने बताया था कि पिछले संशोधन में निर्दिष्ट संपदा गतिविधि की व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में लिया गया है। गतिविधियों के बीच परिसंपत्तियों का पुनःवर्गीकरण स्वीकार किया गया है क्योंकि पत्तन ने बताया है कि उसने प्रत्येक गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों की पहचान की है।

तथापि, पत्तन ने परिसंपत्तियों की स्थिति को अचानक 'व्यवसाय संबंधित' से 'व्यवसाय परिसंपत्तियां' में बदलने का कोई औचित्य नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पिछले संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित समान 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां' का मूल्य तत्संबंधी वर्षों के पिछली अवधि के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। तथापि, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां अब पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित किया गया है।

- (ञ). पत्तन ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए कार्य पूंजी की मदों का मूल्य परिकलित किया है, जो परिकलन में देखी गई कुछ सांख्यिक त्रुटियों के सुधार के बाद हमारे द्वारा सुविचारित की गई है। पत्तन ने सभी तीन वर्षों के लिए मौजूदा देयताओं का मूल्य 'शून्य' रूप में सुविचारित किया है। वर्तमान देयताओं, वर्तमान देयताओं की कुछ मदों जैसे बकाया वेतन और मजदूरी, भंडारों के लिए जमाकर्ता और विविध जमाकर्ता पर विचार करने के लिए, जो सुविचारित वर्तमान परिसंपत्तियों की मदों के लिए प्रासंगिक प्रतीत होती हैं, विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में, तत्संबंधी तीन वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं पर स्वीकार किए गए हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं के स्वीकार्य स्तर पर विचार करते हुए, इन तीन वर्षों के लिए कार्य पूंजी नकारात्मक होगी और इसलिए इसे 'शून्य' सुविचारित किया गया है।

- (त). पीपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता क्रमशः 56 मिलियन टन, 71 मिलियन टन और 76 मिलियन टन बताई है। पत्तन की अभिकल्प क्षमता और तदनुसारी वर्षों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए, उक्त वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए

क्षमता उपयोग क्रमशः 75.79 प्रतिशत, 65.37 प्रतिशत और 75.01 प्रतिशत परिगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर अधिकतम दर और तत्संबंधी वर्षों के लिए यथा लागू व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर जोखिम मुक्त दर पर स्वीकृत किया गया है।

- (थ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रतिलाभ के बाद अतिरिक्त अधिशेष क्रमशः ₹0 169.97 करोड़, ₹0 178.88 करोड़ और ₹0 242.32 करोड़ होता है। संयोगवश, पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण में भी उक्त तीन वर्षों के दौरान लगभग ₹0 370 करोड़ के प्रतिलाभ के बाद पूर्व अधिशेष दर्शाया गया है। हालांकि पत्तन ने अतिरिक्त अधिशेष को परिमाणित किया है, परन्तु इसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित, भविष्य प्रशुल्क में ऐसे अधिशेष का समायोजन नहीं किया है।
- (द). अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पीपीटी के वास्तविक निष्पादन में, प्रमुख पैरामीटरों के मामले में, कुल भिन्नताओं का सार नीचे तालिका में दिया गया है:

(₹0 करोड़ों में)

विवरण	2007-08 to 2009-10 (कुल)		
	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता
यातायात (मिलियन टनों में)	158.42	145.86	<b>(-)7.93%</b>
परिचालन आय	1933.34	2081.76	<b>(+)7.68%</b>
परिचालन व्यय (मूल्यह्रास और उपरिव्ययों सहित)	111.87	1063.82	<b>(-)4.32%</b>
निवल वित्तीय एवं विविध आय/(व्यय)	(11.84)	77.73	<b>(+)756.29%</b>
नियोजित पूंजी	5450.97	3277.15	<b>(-) 39.88%</b>
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर	16.00%	24.81%	<b>(+)58.08%</b>

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + या - 20 प्रतिशत का कार्यनिष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय, प्रत्यक्ष और वित्तीय दोनों कार्यनिष्पादन विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, जब प्रत्यक्ष निष्पादन 7.93 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता दर्शाता है, वित्तीय निष्पादन के सभी प्रमुख पैरामीटर जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय, निवल वित्तीय एवं विविध आय और नियोजित पूंजी, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 4.32 प्रतिशत से 58.08 प्रतिशत के बीच सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है। नियोजित पूंजी में भिन्नता और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर 20 प्रतिशत की निर्धारित सीमा से ज्यादा है। आरओसीई की दर में 58.08 प्रतिशत की भारी भिन्नता पर विचार करते हुए, यह जरूरी है कि दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट पूर्व अधिशेष को समायोजित किया जाए। तथापि, भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष को समायोजित करने से पहले, अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन में अंगीकृत दृष्टि पेंशन और ग्रेच्युटी निधि में कमी को पूरा करने की जरूरत है। पेंशन निधि से संबंधित पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति नीचे दी गई है:

(₹0 करोड़ों में)

विवरण	राशि
पेंशन निधि	
(क) मौजूदा पेंशनरों के लिए 31 मार्च 2010 को शेष	318.41
(ख) मौजूदा कर्मचारियों के लिए अतिरिक्त अपेक्षा (जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार)	370.00
कुल अपेक्षा	688.41

प्रतिवेदित स्थिति से यह प्रतीत होता है कि मौजूदा पेंशनरों और मौजूदा कर्मचारियों को कवर करने के लिए पीपीटी को ₹0 688.41 करोड़ के कॉरपस की जरूरत है। चूंकि ₹0 318.41 करोड़ की शेष मौजूदा पेंशन निधि मौजूदा पेंशनरों को कवर करने के लिए ही पर्याप्त है, इसलिए पत्तन ने ₹0 370 करोड़ की कमी के विपरीत, तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के इस प्रशुल्क चक्र में ₹0 240 करोड़ के योगदान का प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने यह नज़रिया लिया था कि पूर्व अधिशेष के समायोजन और भविष्य प्रशुल्क के सापेक्ष अलग से पेंशन निधि को बढ़ाने की अनुमति देने की बजाय, यह उपयुक्त होगा कि पूर्व अधिशेष को पेंशन निधि में अंतरित किया जाए और भविष्य

प्रशुल्क को इस बोझ से मुक्त किया जाए और, तदनुसार, वर्ष 2006-07 तक वास्तविक पूर्व अधिशेष राशि रु 140.32 करोड़ पेंशन निधि को बढ़ाने के लिए अभिचिह्नित किया गया था। यही दृष्टिकोण इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में भी अनुसरित किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 2006-07 तक की अवधि के लिए अनुपयुक्त पूर्व अधिशेष राशि रु 47.20 करोड़, जिसे रु 370.00 करोड़ की पेंशन निधि में कमी के सापेक्ष पहले समायोजित किया गया है। रु 322.80 करोड़ की शेष कमी को वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वास्तविक पूर्व अधिशेष राशि रु 591.17 करोड़ के सापेक्ष समायोजित किया गया है। रु 134.18 करोड़ के शेष अतिरिक्त अधिशेष का 50 प्रतिशत भविष्य प्रशुल्क के सापेक्ष समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। चूंकि वर्ष 2010-11 पीपीटी के लिए अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के प्रभावी होने से पहले समाप्त हो जाएगा, इसलिए पूर्व अधिशेष के समायोजन केवल वर्ष 2011-12 से प्रभावी होंगे, क्योंकि प्रशुल्क का पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजन परिकल्पित नहीं किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। चूंकि वर्ष 2010-11 पीपीटी के लिए अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के प्रभावी होने से पहले समाप्त हो जाएगा, इसलिए पूर्व अधिशेष के समायोजन केवल वर्ष 2011-12 से ही किए जा सकते हैं, क्योंकि प्रशुल्क के पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजन की परिकल्पना नहीं है। कुछ अन्य मामलों के संबंध में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पूर्व अधिशेष 2011-12 से शुरू पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया है।

- (v). (क). अपने दिसम्बर 2009 के प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 56.74 मिलियन मीट्रिक टन (मी.ट.), 59.30 मी.ट. और 62.30 मी.ट. वार्षिक यातायात का अनुमान लगाया था। पत्तन ने बाद में दो बार अर्थात जून 2010 में ऊर्ध्वमुखी और सितम्बर 2010 में अधोगामी अपना यातायात अनुमान संशोधित किया था। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2009-10 के दौरान प्रहस्तित घटकवार वास्तविक यातायात और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गोवार यातायात अनुमान निम्नवत् है:

(मिलियन मीट्रिक टनों में)

घटक	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
पीओएल	11.60	13.00	15.00	15.00
लौह अयस्क	16.10	15.00	15.00	15.00
ताप कोयला	10.00	10.00	10.00	10.00
कोकिंग कोयला	10.00	10.00	10.00	10.00
अन्य	9.31	9.00	10.00	10.00
कुल	<b>57.01</b>	<b>57.00</b>	<b>60.00</b>	<b>60.00</b>

- (ख). पत्तन से भिन्नताओं, यदि कोई हों, के कारणों के साथ पत्तन की व्यवसाय योजना के संदर्भ में यातायात अनुमानों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने प्रत्युत्तर दिया था कि पत्तन की व्यवसाय योजना तीन वर्षों पहले और वर्तमान रुझान पर विचार करते हुए तैयार की गई थी, आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से 2012-13 तक यातायात में केवल मामूली बढ़ोतरी ही होगी। पत्तन ने यह भी बताया है कि वह वर्ष 2010-11 में यातायात में गिरावट के दौर का अनुभव कर रहा है।
- (ग). पत्तन ने बाद में अपने द्वारा वर्ष 2010-11 फररी 2011 तक के दौरान प्रहस्तित घटकवार वास्तविक यातायात भेजा था। वर्ष 2010-11 फररी 2011 तक में पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल प्रहस्तित यातायात 50.64 मी.ट. बताया गया है, जिसे यदि पूरे वर्ष में बांटा जाए तो यह 57.00 मी.ट. के अनुमान के सापेक्ष 55.24 मी.ट. परिगणित होता है। तथापि, पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अपने यातायात पूर्वानुमानों को संशोधित नहीं किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने पत्तन द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों पर आपत्ति नहीं उठाई थी। पत्तन ने पुष्टि की है कि अनुमानित यातायात पूर्वानुमानों में इफको और पीपीएल द्वारा उन्हें आबंटित किए गए बर्थों में प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात शामिल है। अतः वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित यातायात अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।
- (vi). (क). पीपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाया है। हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय के लिए गणनाएं

भेजी हैं। वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित गणनाओं से यह देखा गया है कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से कुल आय वर्ष के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से सहमत है हालांकि गणनाओं और लेखों के बीच वैयक्तिक कार्गो समूह-वार आय में अन्तर थे। पत्तन ने अनुमानित यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 की गणनाओं के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय निम्नलिखित संशोधनों के अधीन हमारे द्वारा सुविचारित की गई है:

- (i) कंटेनर प्रहस्तन पर कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत को 2010-11 के पूरे वर्ष में इसे विभाजित करते हुए अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 तक पत्तन द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित किया गया है। अगले दो वर्षों के लिए, इस लेखा पर अनुमानित रियायत 2010-11 के समान स्तर पर बनाए रखी गई है क्योंकि पत्तन के यातायात अनुमान अगले दो वर्षों के लिए कंटेनर यातायात में किसी बदलाव को परिकल्पित नहीं करते हैं। अनुमानित रियायत जो ₹ 22.95 लाख परिगणित होती है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो प्रहस्तन आय के अनुमानों में स्वीकार नहीं की गई है।
- (ii) जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन में निजी प्राधिकृत एचएमसी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान लेखांकित ₹ 509.95 लाख की वास्तविक राशि को नजरअंदाज किया है। पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इस लेखा पर किसी आय का अनुमान भी नहीं लगाया है। चूंकि आय की इस मद को 'रॉयल्टी' रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार माना जाना चाहिए, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इस लेखा पर पत्तन को अनुमानित आय, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक आय के आधार पर, ₹ 500 लाख प्रति वर्ष सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, उक्त अनुमानित आय का 100 प्रतिशत एस्करो खाते में यथा प्रोद्भूत सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए एस्करो खाते में वास्तविक/अनुमानित प्रोद्भूत को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
ओपनिंग बैलेंस	0.00	509.95	1009.95	1509.95
जोड़ें: वर्ष के दौरान रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत	509.95	500.00	500.00	500.00
उप-जोड़	509.95	1009.95	1509.95	2009.95
घटाएं: अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए वर्ष के दौरान उपयोगिताएं	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जमा शेष</b>	<b>509.95</b>	<b>1009.95</b>	<b>1509.95</b>	<b>2009.95</b>

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वर्ष विशेष में एस्करो खाते में संचयन पांच वर्षों के भीतर अवसंरचना विकास के लिए उपयोग किए जाने चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2013-14 एस्करो खाते में शेष के उपयोग के लिए डेडलाइन है, जो वर्तमान प्रशुल्क चक्र के बाद आते हैं। इसलिए, 2012-13 तक एस्करो खाते में वास्तविक/अनुमानित प्रोद्भूत इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के प्रयोजन के लिए परिचालन आय के रूप में सुविचारित नहीं किए गए हैं।

विशिष्ट प्रश्न पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि बीओटी परिचालक से किसी राजस्व हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि सभी प्रस्तावित बीओटी परियोजनाएं कार्यान्वयन की स्थिति में हैं और 2013 के बाद पूरी होंगी। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (ख). पीपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोतों का अनुमानित कुल जीआरटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा एवं 2009-10 के दौरान वास्तविक यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के लिए पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर

परिकलित किया गया है। प्रमुख पोत संबंधित प्रशुल्क मदों जैसे पत्तन देयताएं, पाइलटज एवं टोवेज और बर्थ किराया प्रभारों के अधीन वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय 2009-10 के लिए वास्तविक कुल जीआरटी और आनुपातिक आधार पर तदनुसारी वर्षों के लिए अनुमानित कुल जीआरटी प्रयुक्त करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए एक्स्ट्रापोलेटेड किया गया है। पोत संबंधित प्रभारों की प्रमुख मदों के अनुमानन में पत्तन द्वारा अंगीकृत उपर्युक्त दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

चूंकि पत्तन ने भारतीय रूपयों में 2009-10 के दौरान अर्जित कुल पोत संबंधित आय पर विचार किया है, इसलिए वर्ष 2009-10 के दौरान प्रचलित अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर में भिन्नता की वजह से राजस्व प्रभाव और मौजूदा बाजार दर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित आय में प्रदर्शित नहीं की गई है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.1 के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार डॉलरों में मूल्यवर्गित और भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इसलिए, विनिमय दर भिन्नता को स्वीकार किए बिना पत्तन द्वारा प्रेषित आय अनुमानन को इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित किए जाने की जरूरत है।

इसके अलावा, पत्तन ने प्रासंगिक वर्षों के लिए विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के कुल/औसत जीआरटी ब्योरे नहीं भेजे हैं। तथापि, इसने प्रासंगिक वर्षों के लिए विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों की अलग-अलग संख्या भेजी है। इस सूचना के आधार पर, यह देखा गया है कि पोतों की कुल संख्या में विदेशगामी पोतों की हिस्सेदारी लगभग 80 प्रतिशत है। इसलिए, विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय की हिस्सेदारी, विनिमय दर भिन्नता के समायोजन के प्रयोजन के लिए, कुल अनुमानित पोत संबंधित आय का 80 प्रतिशत परिकल्पित की गई है।

हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के दौरान अपने द्वारा सुविचारित विनिमय दरों की औसत और वर्ष 2010-11 फरवरी 2011 तक के दौरान सुविचारित विनिमय दरों की औसत भेजी है, जो क्रमशः रु0 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु0 45.24 प्रति अमेरिकी डॉलर बताया गया है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित अमेरिकी डॉलर के लिए बाजारदर रु0 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर है जो 2010-11 फरवरी 2011 तक की औसत के लगभग बराबर है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उक्त प्रशुल्क मदों से अनुमानित पोत संबंधित आय का 80 प्रतिशत वर्ष 2009-10 के लिए रु0 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत दर को आधार रूप में लेते हुए रु0 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर से समायोजित किया गया है।

पत्तन ने तदर्थ आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित प्रभारों की अन्य मदों जैसे जल आपूर्ति, पोतों का किराया, डुबाव सर्वेक्षण शुल्क, फंडर प्रभार, आदि से आय का अनुमान लगाया है। इन मदों से आय के अनुमानन के लिए किन्हीं गणनाओं के अभाव में, हम इस स्थिति में नहीं हैं कि इस लेखा पर अनुमानित आय का सत्यापन किया जाए। इसलिए, इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

पत्तन ने मौजूदा उच्चतर क्रेन बर्थ किराया प्रभारों की बजाय ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्तावित किया है, क्योंकि इन बर्थों में क्रेन नष्ट कर दी गई थी। तथापि, पत्तन ने भविष्य में निम्नतर दरों पर बर्थ किराया प्रभारों को वसूल करने के प्रस्ताव के फलस्वरूप वित्तीय विवीक्षा नहीं भेजी है। अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, इस संबंध में भिन्न-भिन्न आय को परिमाणित और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों में समायोजित नहीं किया जा सका।

(ग). पीपीटी ने 2009-10 के स्तर पर ही वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रेलवे गतिविधियों से आय का यह कहते हुए अनुमान लगाया है कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात मात्रा में मामूली वृद्धि पीओएल कार्गो की वजह से है जो रेलवे आय से संबंधित नहीं है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

किन्तु, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है ना कि इस प्राधिकरण द्वारा। इसलिए, रेलवे गतिविधियों से आय इस विश्लेषण में केवल समग्र पत्तन की बृहत् वित्तीय/लागत स्थिति के मूल्यांकन के लिए सुविचारित की गई है।

(घ). पीपीटी ने यह कहते हुए 2009-10 के स्तरपर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संपदा संबंधित आय का अनुमान लगाया है कि संपदा गतिविधि से आय निश्चित नहीं है। जैसाकि पहले बताया गया है, भारत सरकार के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, पट्टा किराये 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं। इस प्रावधान के अनुसार, पत्तन द्वारा संपदा गतिविधि, अर्थात् भूमि किराया और भवनों, शैडों एवं गोदामों के किराये के अधीन प्रेषित वर्ष 2010-11 के आय अनुमानों की दो मदों को, वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए, प्रासंगिक मदों के अधीन वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आय में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

दो अन्य मदों अर्थात् वसूली-योग्य सेवा प्रभार और 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के स्तर पर संपदा गतिविधि के अधीन रेत रॉयल्टी/अन्य के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

संपदा किराये के लिए दरें सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की जानी हैं। किन्तु संपदा किरायों से अनुमानित आय इस कार्यवाही में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने और यह देखने के लिए सुविचारित की गई है कि इस गतिविधि से होने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, अन्य घाटे वाली गतिविधियों को प्रति-सहायिकी में उपयोग किया जा सकेगा, जैसाकि प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिया गया है।

(vii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत प्रशुल्क मामलों के लिए 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया जा रहा है। जब पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन और रेलवे गतिविधियों के मामले में 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रत्यक्ष परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया है, इसने वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक परिचालन व्ययों को आधार रूप में लेते हुए पोत संबंधित और संपदा गतिविधियों के मामले में 5.80 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। पोत संबंधित और संपदा गतिविधियों, सिवाय पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन कुछ मदे जिनपर नीचे अलग से चर्चा की गई है, के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन व्ययों को, वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए, 2009-10 के वास्तविक व्ययों में 3.76 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए हमारे द्वारा अधुनातन किया गया है।

(ख). पत्तन ने बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से तदर्थ आधार पर पोत संबंधित गतिविधि के अधीन शुष्क गोदीकरण, निकर्षण और अन्य व्ययों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2009-10 के लिए रु0 4539.29 लाख के वास्तविक व्यय के सापेक्ष तीन वर्षों। 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक निकर्षण लागत रु0 4500 लाख अनुमानित की गई है। शुष्क-गोदीकरण और अन्य व्यय रु0 50.00 लाख प्रतिवर्ष उक्त तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 1.00 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया है, जबकि वर्ष 2009-10 के दौरान क्रमशः रु0 28.11 लाख और रु0 0.84 लाख के वास्तविक व्यय थे। जब वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है तो अगले दो वर्षों। के अनुमान, 2010-11 के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए, 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए संशोधित किया गया है। यही दृष्टिकोण उपर्युक्त व्ययों की दो अन्य मदों के मामले में अनुसरित किया गया है।

(ग). पत्तन ने, सिवाय संपदा गतिविधि, सभी गतिविधियों के मामले में सम्पूर्ण प्रत्यक्ष परिचालन व्ययों पर 2009-10 के वास्तविक यातायात और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात के लिए समायोजित के संदर्भ में 100 प्रतिशत परिवर्तनीय पर विचार किया है। पत्तन ने न तो प्रत्येक उप-गतिविधि के अधीन प्रोद्भूत/अनुमानित प्रकार वार व्ययों को दर्शाते हुए उप-गतिविधि वार लागत विवरण भेजे हैं ना ही, फार्म 3ख में यथा अपेक्षित, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन लागत का ब्रेकअप भेजा है। अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

(घ). पत्तन ने पुष्टि की है कि व्यय के अनुमान मजदूरी संशोधन के प्रभाव को लेखा में लेते हुए लगाए गए हैं।

(ङ). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पोत संबंधित गतिविधि के अधीन वास्तविक प्रशासन और सामान्य व्यय रु0 2219.10 लाख में समुद्र में पोत की सिंकिंग की वजह

से प्रदूषण के बचाव के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च किए गए ₹ 1687 लाख शामिल हैं। पत्तन ने उपर्युक्त व्यय को बिना अलग रखे 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर इस लेखा पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भविष्य व्यय का अनुमान लगाया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 2009-10 के वास्तविक आधार पर लगाया गया है क्योंकि भविष्य की परिस्थितियों से बचाव के लिए समुद्र से पोत को हटाना होगा। पत्तन ने न तो पोत को हटाने के लिए प्रस्तावित व्ययों के लिए कोई अनुमान भेजा है और न ही इसके पूरा होने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की है। पत्तन ने संबद्ध पक्षों या अंडरराइटर्स में से किसी की ओर से इस संबंध में किए जाने वाले दावे के बारे में भी कुछ नहीं कहा है। तथापि, अन्य संबद्ध पक्षों की भूमिका/जिम्मेदारी, बीमा दावा आदि जैसे मुद्दों पर बातचीत किए बिना और इस स्थिति को भी स्वीकार करते हुए कि पोत को नहीं हटाने से पैदा होने वाली कोई स्थिति पत्तन परिचालनों को भी बाधित कर सकती है, इस संबंध में पत्तन द्वारा सुविचारित अनुमानों पर विश्वास किया गया है। तथापि, पत्तन को सलाह दी जाती है कि संबद्ध पक्षों से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य राशि के समायोजन के बाद इस संबंध में हुए वास्तविक व्ययों के बारे में रिपोर्ट करे, जल्द से जल्द कार्य पूरा किया जाए। इस लेखा पर अनुमानित और वास्तविक व्ययों के बीच अन्तर, यदि कोई हो, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (viii). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने भारत सरकार द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियों के जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित मूल्यहास गणनाओं पर विचार किया गया है, सिवाय तत्संबंधी वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में परिवर्धनों पर मूल्यहास। पीपीटी द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों पर इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है। सुविचारित सकल प्रखंड में सभी परिवर्धनों पर मूल्यहास, पत्तन द्वारा प्रेषित तत्संबंधी परिसंपत्तियों के शुरू होने के संभावित माह और वर्ष के आधार पर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, यथानुपात आधार पर, संशोधित किया गया है।
- (ix). पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उपरिव्ययों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए वर्ष 2009-10 के वास्तविक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में, वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए और यातायात परिवर्तन के लिए पूर्णतः समायोजित, 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। पत्तन ने उपरिव्ययों के परिवर्तनीय और अचल घटकों पर कोई विश्लेषण नहीं भेजा है। ऐसे विश्लेषण के अभाव में, पीपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर विचार किया गया है।
- (x). पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 1000 लाख प्रतिवर्ष पर एकसमान रूप से वित्त एवं विविध आय का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों से यह देखा गया है कि इस अनुमान में पूर्व अवधि मदों के लिए आय राशि ₹ 445 लाख प्रतिवर्ष शामिल है। पूर्व अवधि मदें सामान्यतः अनुमान स्तर पर भविष्य वर्षों के लिए सुविचारित नहीं की जाती हैं। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध आय पूर्व अवधि मदों को अलग रखते हुए संशोधित और तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से ₹ 555 लाख पर विचार किया है।
- (xi). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध व्ययों में पेंशन निधि में अंशदान क्रमशः ₹ 75.00 करोड़, ₹ 80 करोड़ और ₹ 85.00 करोड़, सभी तीन वर्षों के लिए कुल ₹ 240.00 करोड़, शामिल है। वित्तीय और विविध व्ययों की अन्य मदें सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से ₹ 3.00 करोड़ पर पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। चूंकि जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि में ₹ 370.00 करोड़ की कमी पूर्व अधिशेष से पूर्णतः समायोजित की गई है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान पेंशन निधि में योगदान के लिए ₹ 240.00 करोड़ पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

तथापि, जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि शेष जमा व्यवस्थित करने के बाद भी, भविष्य पेंशन भुगतानों को संतुलित करने के लिए नियमित वार्षिक अंशदान जरूरी हो जाता है। चूंकि पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित वार्षिक अंशदान के लिए कोई गणना नहीं भेजी है, इसलिए हमने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा पेंशन निधि में किए गए वास्तविक अंशदान की औसत पर ही अनुमान लगाया है, जो ₹ 31.04 करोड़ प्रतिवर्ष परिगणित होता है। अतः वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पेंशन निधि में अनुमानित वार्षिक अंशदान एकसमान रूप से ₹ 30.00 करोड़ प्रतिवर्ष सुविचारित किया गया है।

विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से ₹ 300 लाख पर सुविचारित वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इन ब्योरों के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है, परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों का सत्यापन किया जाएगा।

- (xii). पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, वित्तीय एवं विविध आय और वित्तीय तथा विविध व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत विवरण प्रारूपों में दिए गए अनुदेशों के अनुसार चार मुख्य गतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं। पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मुख्य गतिविधियों के बीच प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के विभिन्न घटकों के प्रभाजन का अनुपात दर्शाते हुए गणना पत्रक भेजे हैं। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अधुनातित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध आय तथा वित्तीय और विविध व्ययों को वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुपात में चार मुख्य गतिविधियों के बीच प्रभाजित किया गया है।
- (xiii). (क). पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः ₹ 300.76 करोड़, ₹ 149.61 करोड़ और ₹ 75.00 करोड़ के अनुमानित परिवर्धनों पर विचार किया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने न तो भारी कार्यों की अनुमानित लागत या वर्तमान स्थिति के बारे में कोई दस्तावेजी प्रमाण भेजा है। तथापि, इसने कार्य के पूरा होने का संभावित महीना और वर्ष भेजा है।

पत्तन ने तीन चरणों में भारी निकर्षण का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, ₹ 253.00 करोड़ की लागत से प्रथम चरण के मार्च 2011 तक पूरा होने की संभावना है और इसलिए वर्ष 2010-11 में हमारे द्वारा विचार किया गया है। तथापि, मूल्यहास अगले वित्तीय वर्ष से स्वीकार किया गया है। ₹ 40.00 करोड़ और ₹ 50.00 करोड़ की लागत से भारी निकर्षण के अधीन प्रस्तावित दूसरा और तीसरा चरण मार्च 2013 तक पूरा होने की संभावना है और तदनुसार हमारे द्वारा वर्ष 2012-13 में विचार किया गया है। तथापि, चूंकि कार्यों के वर्ष के अंत तक पूरा होने की संभावना है, इसलिए उस वर्ष के लिए कोई मूल्यहास स्वीकृत नहीं किया गया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में सभी अन्य परिवर्धन बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं। तथापि, जब कभी परिसंपत्तियों की संभावित शुरुआत मार्च के महीने में परिकल्पित की गई है, ऐसी परिसंपत्तियों के लिए प्रासंगिक अनुमानित पूंजी व्यय को अगले वित्तीय वर्ष में स्थानांतरित किया गया है।

पीपीटी द्वारा प्रस्तावित और हमारे द्वारा सुविचारित सकल प्रखंड में वर्षवार कुल परिवर्धन नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(₹ करोड़ों में)

वर्ष	पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
2010-11	300.76	253.00
2011-12	149.61	82.37
2012-13	75.00	190.00
कुल	525.37	525.37

- (ख). पीपीटी ने इस प्रशुल्क संशोधन चक्र में अपनी सभी परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, कुछ परिसंपत्तियों को पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों के आधार पर संपदा गतिविधि के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में वर्गीकृत किया गया था और इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में भी उन परिसंपत्तियों का मूल्य वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए कार्यनिष्पादन विश्लेषण के प्रयोजन के लिए 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में सुविचारित किया गया है। ₹ 174.44 लाख के वार्षिक मूल्यहास की कटौती के बाद, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के इसी प्रखंड का लिखित मूल्य क्रमशः ₹ 7346.92 लाख, ₹ 7172.48 लाख और ₹ 6998.04 लाख परिगणित किया गया है। पूर्व कार्यनिष्पादन विश्लेषण में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए, इन परिसंपत्तियों को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ग). दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए पीपीटी द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्य पूंजी अनुमानों को इस विश्लेषण में सुविचारित लागत अनुमानों को दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है। विविध देनदारियां दो माह की अनुमानित संपदा किराया आय और रेलवे टर्मिनल प्रभार और वस्तुसूची वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सामग्रियों के उपभोग के एक माह के अनुमानित मूल्य पर सुविचारित किया गया है। स्वीकार्य रोकड़ शेष मूल्यहास के अलावा एक माह के अनुमानित परिचालन व्ययों और उपरिव्ययों के आधार पर सुविचारित किया गया है। मौजूदा देयताओं के लिए अनुमानों के अभाव में, मौजूदा देयताओं का मूल्य वर्ष 2009-10 के लिए सुविचारित राशि के बराबर सुविचारित किया गया है। ऊपर यथा उल्लिखित अनुमानित मौजूदा परिसंपत्तियों और

मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए, उक्त तीन वर्षों के लिए कार्य पूंजी नकारात्मक पाया गया है और, इसलिए, शून्य रूप में लिया गया है।

(ख). पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता क्रमशः 80.00 मी.ट., 85.00 मी.ट. और 118.00 मी.ट. भेजी है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों से यह देखा गया है कि वर्ष 2012-13 के लिए क्षमता में उस वर्ष में पूरा करने के लिए देय बीओटी परियोजनाओं की क्षमता शामिल है। चूंकि पत्तन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बीओटी परिचालकों द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात प्रासंगिक नहीं है, इसलिए बीओटी परिचालकों की क्षमताओं पर भी विचार नहीं किया जा सकता। इसलिए, वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता 2011-12 के स्तर अर्थात् 85.00 मी.ट. पर भी सुविचारित की गई है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्षमता उपयोगिता, अभिकल्प क्षमता और अनुमानित थ्रुपुट पर आधारित, क्रमशः 71.25 प्रतिशत, 70.59 प्रतिशत और 70.59 प्रतिशत परिगणित होता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए, यदि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से ज्यादा हो। व्यवसाय परिसंपत्तियों के मूल्य पर 16 प्रतिशत की अधिकतम स्वीकार्य दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के मूल्य पर 8.40 प्रतिशत की बिना जोखिम दर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए स्वीकृत किए गए हैं।

(xiv). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समग्र पत्तन के लिए पीपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण और चार मुख्य गतिविधियां संशोधित की गई हैं। संशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक-1 (क) से (ड)** रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय (रु करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रु करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total
1.	समग्र पीपीटी	730.79	751.32	751.51	2233.62	103.41	108.33	71.11	282.85	14.15%	14.42%	9.46%	12.66%
2.	कार्गो प्रहस्तन	436.52	447.62	447.62	1331.76	128.72	134.68	134.93	398.33	29.49%	30.09%	30.15%	29.91%
3.	पोत	178.14	187.38	187.38	552.90	(33.95)	(33.50)	(50.21)	(117.66)	(19.06%)	(17.88%)	(26.80%)	(21.28%)
4.	रेलवे	99.14	99.14	99.14	297.42	31.14	31.16	11.57	73.88	31.41%	31.43%	11.67%	24.84%
5.	संपदा	16.99	17.18	17.37	51.54	(22.50)	(24.01)	(25.18)	(71.70)	(132.51%)	(139.77%)	(144.97%)	(139.13%)

(क). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, यदि प्रशुल्क के मौजूदा स्तरपर परिचालन की अनुमति दी जाती है तो पत्तन वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रु 282.85 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित करेगा। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि रु 398.33 करोड़ का भारी अधिशेष दर्शाती है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी ने स्वयं वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, रु 234 करोड़ के लगभग अतिरिक्त अधिशेष (नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के बाद) का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, पीपीटी द्वारा प्रतिवेदित अतिरिक्त अधिशेष स्थिति को पिछले प्रशुल्क चक्र 2007-08 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अधिशेष को बिना लेखा में लिए प्रतिवेदित किया गया है। यह भी नोट किया जाए कि मौजूदा प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए लगभग 48 मिलियन टन के अनुमानित वार्षिक कार्गो थ्रुपुट के आधार पर निर्धारित किया गया है, जबकि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए अनुमानित वार्षिक कार्गो थ्रुपुट, 21 प्रतिशत का वृद्धि दर्शाते हुए, लगभग 58 मिलियन टन है। पूर्व अधिशेष के समायोजन के साथ अनुमानित वार्षिक थ्रुपुट में वृद्धि से कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों में इकाई लागत में तीव्र कमी आएगी।

जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि रु 398.33 करोड़ का अधिशेष दर्शाती है, पोत संबंधित गतिविधि रु 117.66 करोड़ की घाटा स्थिति दर्शाती है। तथापि, चूंकि समग्र पत्तन अधिशेष स्थिति दर्शा रहा है, इसलिए पोत संबंधित गतिविधि में किसी ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार नहीं किया गया है। इसके अलावा, चूंकि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क और संपदा किराये इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं हैं, रेलवे गतिविधि में अधिशेष और संपदा गतिविधि में घाटा, जो लगभग एक दूसरे को समायोजित करता है, अन्य गतिविधियों के लिए प्रशुल्क के समायोजन के लिए वर्तमान में सुविचारित नहीं किया गया है। इसलिए, पोत संबंधित गतिविधि में घाटे को पूरा करने के बाद कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अधिशेष कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में जरूरी कटौती करने के बाद समायोजित किया गया है।

(ख). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने यह कहते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन एमसीएचपी के सिवाय, किसी मुख्य गतिविधि के लिए उप-गतिविधि वार लागत विवरण नहीं भेजे हैं कि ऐसे उप-गतिविधिवार ब्योरे पत्तन द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं।

केवल एमसीएचपी गतिविधि के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित लागत विवरण तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय में लगभग 10 प्रतिशत का औसत अतिरिक्त अधिशेष दर्शाता है। तथापि, समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण से मिलान करते हुए अन्य मदों जैसे पीओएल, लौह अयस्क, सामान्य कार्गो, उपस्करों का किराया, भंडारण आदि के उप-गतिविधिवार लागत विवरणों के अभाव में इस लागत विवरण को विश्लेषण के लिए नहीं लिया जा सकता। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह प्राधिकरण सभी कार्गो संबंधित प्रभारों में कटौती करने के लिए बाध्य है।

- (ग). इस प्रशुल्क चक्र में दो वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 की शेष अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से अनुमानित परिचालन आय राशि रु0 895.24 करोड़, जिसमें रु0 40.00 करोड़ की सीमा तक प्लॉट किराये से अनुमानित आय शामिल है। जैसाकि पत्तन द्वारा स्पष्ट किया गया है, यह प्लॉट किराया आय मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार भूमि के आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली से आया है। चूंकि लाइसेंस शुल्क की दरें सरकार के भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित की गई हैं, इसलिए इस संबंध में अनुमानित आय मौजूदा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित करने के प्रयोजन के लिए अलग रखा गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्लॉट किराये के अलावा कार्गो प्रहस्तन रु0 845.24 करोड़ परिगणित होता है। पोत संबंधित गतिविधि में घाटे को पूरा करने के बाद कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष रु0 280.67 करोड़ होता है। अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय, जैसाकि ऊपर बताया गया है, के प्रतिशत रूप में यह अतिरिक्त अधिशेष 32.82 प्रतिशत परिगणित होता है। अनुमानन त्रुटियों, यदि कोई हों, के लिए मार्जिन स्वीकृत करने के बाद, 32 प्रतिशत की समग्र कटौती पत्तन के मौजूदा दरमान में निर्धारित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर लागू की गई है।
- (घ). तथापि, उपर्युक्त कटौती उर्वरक बर्थ सं. 1 में प्रहस्तित पारादीप फास्फेट लिमिटेड के कार्गो और बर्थ सं. 2 में प्रहस्तित इंडियन फार्मर्स फर्टिलाइजर्स कॉर्पोरेटिव (इफको) के कार्गो के लिए निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में लागू नहीं होगी, क्योंकि इन बर्थों में कार्गो संबंधित प्रभार पीपीटी और संबद्ध पक्षों के बीच हुए पृथक द्विपक्षीय करारों द्वारा शासित होते हैं।
- (ङ). मौजूदा दरमान में निर्धारित सभी अन्य प्रभार बिना किसी बदलाव के जारी रहेंगे।
- (xv). पीपीटी ने बताया है कि पत्तन लंगरगाह में शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क का पोतांतरण करता रहा है और हमसे अनुरोध किया है कि पीओएल और कच्चे तेल के पोतांतरण के लिए मौजूदा लागू दर को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी विस्तारित किया जाए। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने इस संबंध में कोई राजस्व प्रभाव विश्लेषण नहीं भेजा है। इसलिए, पीओएल/कच्चे तेल के लिए निर्धारित दर को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो तक विस्तारित करने में मुश्किल होगी। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो, राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के संबंध में पोतांतरण प्रभारों के निर्धारण के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए।
- (xvi). पीपीटी का मौजूदा दरमान 'क्रेन बर्थों' और 'गैर-क्रेन बर्थों' के लिए भिन्न-भिन्न बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करता है। इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान, उपयोक्ताओं ने ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में क्रेन बर्थों के लिए लागू बर्थ किराया प्रभारों की वसूली पर आपत्ति उठाई थी और मांग की थी कि गैर-क्रेन बर्थों के लिए लागू प्रभार ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में प्रभारित किए जाने चाहिए क्योंकि इन बर्थों में घाट क्रेनों को नष्ट कर दिया गया है। उपयोक्ताओं की मांग को ध्यान में रखते हुए, पत्तन ने गैर-प्रचालन बर्थों में मौजूदा बर्थ किराया प्रभारों की वसूली को ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में बर्थों में वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराये की वसूली के लिए मौजूदा प्रावधान, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, हटा दिया गया है।
- (xvii). पत्तन ने मौजूदा दरमान की अनुसूची 1.2 में निर्धारित सामान्य निबंधन एवं शर्तों में कुछ बदलाव करने का प्रस्ताव किया है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:
- (क). खंड 1.2 (iii) (क) में, पत्तन ने यह कहते हुए 'बाजार खरीद दर' को 'टीटी खरीद दर' से बदलने का प्रस्ताव किया है कि बैंकिंग शब्दावली के अनुसार यह परिवर्तन अपेक्षित है। चूंकि मौजूदा प्रावधान मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है, इसलिए मौजूदा खंड में कोई परिवर्तन किए जाने की जरूरत नहीं है।
- (ख). पत्तन ने सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन मौजूदा खंड 1.2 (x) में यह संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि सभी परिगणित प्रभार सेवावार अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे और इसने ऐसे परिवर्तन के कारण के रूप में परिचालनात्मक सुविधा उद्धरित की है। चूंकि इस संबंध में मौजूदा खंड अन्य महापत्तनों के दरमान में निर्धारित सामान्य निबंधन एवं शर्तों में मौजूदा है, इसलिए मौजूदा खंड बिना किसी बदलाव के जारी रहेगा।
- (ग). पत्तन ने मौजूदा खंड 1.2 (xiii) (घ) के बाद नया खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है, जोकि नीचे दिया गया है:

“1.2 (xiii) (ड). पीपीटी द्वारा अधिरोपित जुर्माने के मामले में, जुर्माने के भुगतान में विलंब के लिए कोई ब्याज वसूल नहीं किया जाएगा।”

पत्तन ने बताया है कि उपर्युक्त नए खंड को शामिल करने का प्रस्ताव पीपीटी में मौजूदा पद्धति के अनुसार है। तथापि, पत्तन के लिए यह सलाह है कि उपयुक्त समय के भीतर जुर्माना वसूल करने के लिए जुर्माने पर ब्याज वसूल करना चाहिए। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित नहीं किया गया है। संयोगवश, मौजूदा दरमान में उपयोक्ताओं से विलंबित भुगतानों के ब्याज पर वसूली के प्रावधान शामिल हैं।

(xviii). मौजूदा व्यवस्था में, कुछ कार्गो मदें ऐसे मामलों में सूचीबद्ध की गई हैं जिन मामलों में घाटशुल्क उपयोक्ताओं द्वारा देय नहीं होगा। पीपीटी ने इस सूची में नया प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि घाटशुल्क कार्गो के परेषण के समय नमी की वजह से अधिशेष मात्रा पर देय नहीं होगा। विचार करते हुए कि पत्तन परिसरों से परेषित कार्गो प्रवेश बिल मात्रा के अनुसार है, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित और कमी के मामले को ध्यान में रखते हुए, पत्तन घाटशुल्क वापस नहीं करता है, इसलिए इसे शामिल करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xix). (क). मौजूदा दरमान के अनुसार, पत्तन देयताओं की वसूली की घटना पोत का 'प्रत्येक प्रवेश' है। पत्तन ने यह नया खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि 'पत्तन देयताएं' पोत के प्रवेश के समय केवल एक बार ही वसूल किए जाते हैं, पत्तन में पोत के विराम के दौरान उसके नाम, एजेंट के परिवर्तन अथवा पोत के स्वामी के परिवर्तन के बावजूद। संयुक्त सुनवाई में पत्तन द्वारा किए गए निवेदन से यह प्रकट होता है कि इस नए खंड को शामिल किए जाने का यह कारण है कि संबद्ध पक्षों के बीच पत्तन देयताओं को प्रभाजित करने में मुश्किलों का सामना करना पड़ता है, यदि एक से अधिक पक्ष पोत से संबद्ध हो। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन देयताएं पोत के लिए प्रवेश शुल्क है और ऐसी स्थिति में, पत्तन पार्टी से संबद्ध है जो पत्तन में पोत को लाता है। पत्तन में पोत के विराम के दौरान एजेंट में परिवर्तन के मामले में, यह संबद्ध पक्षों पर है कि वे इस संबंध में लेवी पत्तन से बांटें। इसलिए, प्रस्तावित नया खंड अनुमोदित नहीं किया गया है।

(ख). ऊपर चर्चा किए गए प्रस्तावित नए खंड में, पत्तन ने यह जोड़ने का भी प्रस्ताव किया है कि पत्तन सीमा के बाहरसे पत्तन में प्रवेश करने वाला कोई पोत इस आधार पर नया प्रवेश माना जाएगा कि कई बार पोत पत्तन को हैच सफाई के लिए छोड़ते हैं और पत्तन सीमा में पुनः प्रवेश करते हैं। चूंकि मौजूदा खंड में कोई विसंगति नहीं है जिससे पत्तन को 'प्रति पार्टी' आधार पर पत्तन देयताओं की वसूली में मदद मिले, इसलिए प्रस्तावित नया खंड जरूरी प्रतीत नहीं होता है।

(xx). (क). मौजूदा व्यवस्था में, एसबीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज पोत के 'प्रत्येक प्रवेश' प्रभार्य है और लेवी की इकाई पोत का जीआरटी है। पत्तन द्वारा परिकल्पित प्रस्तावित नए खंड के अनुसार, पाइलटेज पोत की बर्थिंग से अबर्थिंग तक प्रभार्य है। चूंकि पाइलटेज की वसूली पोतों के जीआरटी पर पोतों के अंतर्मुखी और बर्हिर्मुखी संचलन के लिए है, इसलिए एसबीएम में पोत के विराम के दौरान एसबीएम में पाइलटेज की वसूली की कोई प्रासंगिकता नहीं है।

(ख). वर्तमान व्यवस्था में, एसबीएम में टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए इकाई 8 घंटे और 4 घंटे है। विदेशगामी पोतों के लिए 8 घंटे के लिए 6000 अमेरिकी डॉलर और 4 घंटे के लिए 3000 अमेरिकी डॉलर प्रभार निर्धारित किया गया है। प्रति घंटा दर 1500 अमेरिकी डॉलर परिगणित होती है। टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए बर्थिंग और अबर्थिंग के बीच समय की गणना के लिए पत्तन के प्रस्ताव के संदर्भ में, हमारे द्वारा प्रश्न उठाए जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में पोत के बर्थिंग और अबर्थिंग के बीच समय को टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए अवधि की गणना के लिए लेखा में लिया गया है। चूंकि वर्तमान व्यवस्था टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए पोत के विराम के समय को परिभाषित नहीं करती है और पत्तन का प्रस्ताव वर्तमान कार्यपद्धति को नियमित करने के लिए है और इसे ध्यान में रखते हुए कि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव केवल टग किराया प्रभारों के मामले में अनुमोदित किया गया है।

चूंकि पोत के विराम की अवधि टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए तरीका है, इसलिए यह उपयुक्त होगा कि टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए इकाई को मौजूदा 8 घंटे/4 घंटे से 'प्रति घंटा' आधार में बदल दिया जाए। 8 घंटे/4 घंटे के लिए निर्धारित मौजूदा दर इस प्रयोजन के लिए आनुपातिक आधार पर प्रति घंटा में परिवर्तित की गई है।

(xxi). जैसाकि पत्तन द्वारा स्पष्ट किया गया है, निःशुल्क अवधि के बाद विराम के लिए बीओबीआर रैकों के कोयला परेषितियों से विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के बारे में टीएएनजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुद्दा रेलवे बोर्ड

द्वारा जारी की गई अधिसूचना के अनुसार पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए है और इस प्राधिकरण के विनियामक परिदृश्य में नहीं है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जिसे **अनुलग्नक- II** रूप में संलग्न किया गया है।

11.2. पीपीटी का संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी होगा। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाए।

11.3 पीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाएगी।

11.4 पीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधारपर निर्धारित किया गया है। इस प्राधिकरण को, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, यह दिखाई देता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण पीपीटी से यह अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से होने वाले लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

11.5. इस संबंध में, पीपीटी से अनुरोध है कि वह उसी प्रारूप में वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विपथन के कारण भी होने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता देखी जाती है तो टीएएमपी निर्धारित समीक्षा से पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि पीपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से शुरू करेगा।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

पारदर्शक पत्तन व्यय - दरमान के सामान्य संशोधन

समग्र पत्तन के लिए समेकित आय और लागत विवरण

( ₹ लाखों में )

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			पीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएनपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (मिलियन टनों में)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	<b>कुल परिचालन आय</b>									
	(i) कामें / कंटेनर प्रहस्तन आय	41,295.94	43,726.15	44,181.17	43,500.64	44,610.64	44,610.64	43,651.65	44,761.65	44,761.65
	(ii) पोत संबंधित आय	13,354.28	15,062.65	18,650.18	18,320.93	19,273.35	19,273.35	17,814.12	18,738.31	18,738.31
	(iii) रेलवे आय	8,306.26	9,901.44	9,914.39	10,197.65	10,764.18	11,330.72	9,914.39	9,914.39	9,914.39
	(iv) संपदा आय	1,089.30	1,014.21	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,698.59	1,717.58	1,736.96
	<b>कुल - I</b>	<b>64,045.78</b>	<b>69,704.45</b>	<b>74,425.71</b>	<b>73,699.19</b>	<b>76,328.14</b>	<b>76,894.68</b>	<b>73,078.75</b>	<b>75,131.93</b>	<b>75,151.31</b>
II	<b>परिचालन लागतें (मूल्यवाच अतिरिक्त)</b>									
	(i) कंटेनर प्रहस्तन और मंडारण	8,600.24	9,276.73	9,733.29	10,097.50	11,028.58	11,443.26	10,097.50	11,028.60	11,443.28
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधाएं	5,741.19	7,295.68	10,211.58	10,520.61	11,199.26	11,584.85	10,405.51	11,116.48	11,534.45
	(iii) रेलवे कार्य	3,926.12	3,891.41	3,244.99	3,366.56	3,633.81	3,770.43	3,366.41	3,676.83	3,815.09
	(iv) किराये योग्य मूखंड और भवन	2,023.02	3,124.70	2,930.92	3,100.91	3,280.76	3,471.05	3,041.12	3,155.47	3,274.12
	<b>कुल - II</b>	<b>20,290.57</b>	<b>23,588.52</b>	<b>26,120.78</b>	<b>27,085.58</b>	<b>29,142.41</b>	<b>30,269.59</b>	<b>26,910.54</b>	<b>28,977.38</b>	<b>30,066.94</b>
III	मूल्यहास	4,990.13	4,998.42	5,034.15	5,639.66	6,093.00	6,268.00	5,034.15	6,104.94	6,389.38
IV	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	6,297.81	7,186.18	7,875.76	8,170.48	8,923.88	9,259.42	8,170.47	8,923.87	9,259.41
V	<b>परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>32,467.27</b>	<b>33,931.33</b>	<b>35,395.02</b>	<b>32,803.47</b>	<b>32,168.85</b>	<b>31,097.67</b>	<b>32,963.59</b>	<b>31,125.74</b>	<b>29,435.58</b>
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	1,915.01	1,012.77	5,021.55	1,000.00	1,000.00	1,000.00	555.00	555.00	555.00
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमआई)	263.33	176.92	(264.05)	7,800.00	8,300.00	8,800.00	3,300.00	3,300.00	3,300.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	1,651.68	835.85	5,285.60	(6,800.00)	(7,300.00)	(7,800.00)	(2,745.00)	(2,745.00)	(2,745.00)
IX	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>34,118.95</b>	<b>34,767.18</b>	<b>40,680.62</b>	<b>26,003.47</b>	<b>24,868.85</b>	<b>23,297.67</b>	<b>30,218.59</b>	<b>28,380.74</b>	<b>26,690.58</b>
X	<b>नियोजित पूंजी</b>	110,993.96	109,263.53	107,457.97	136,393.42	145,461.44	146,893.41	127,723.82	129,855.88	142,466.51
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	103,123.72	101,567.73	99,936.61	136,393.42	145,461.44	146,893.41	120,376.90	122,683.40	135,468.47
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	7,870.24	7,695.80	7,521.36	0.00	0.00	0.00	7,346.92	7,172.48	6,998.04
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	<b>आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य</b>	17,121.55	16,879.59	16,448.65	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,877.44	20,231.83	22,262.79
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	16,499.80	16,250.84	15,989.85	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,260.30	19,629.34	21,674.95
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	621.75	628.75	458.80	0.00	0.00	0.00	617.14	602.49	587.84
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	<b>क्षमता उपयोगिता</b>	75.79%	65.37%	75.01%	पत्तन द्वारा प्रेषित नहीं किया गया है			71.25%	70.59%	70.59%
XIII	<b>क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई</b>	<b>17,121.55</b>	<b>16,879.59</b>	<b>16,448.65</b>	<b>21,822.95</b>	<b>23,273.83</b>	<b>23,502.95</b>	<b>19,877.44</b>	<b>20,231.83</b>	<b>22,262.79</b>
XIV	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>16,997.40</b>	<b>17,887.59</b>	<b>24,231.97</b>	<b>4,180.52</b>	<b>1,595.02</b>	<b>(205.28)</b>	<b>10,341.15</b>	<b>8,148.91</b>	<b>4,427.79</b>
XV	<b>इस अवधि के लिए कुल अधिशेष</b>	<b>59,116.96</b>			-	-	-	-	-	-
XVI	घटाव: पिछले आदेश के अनुसार अप्रयुक्त अधिशेष को समायोजित करने के बाद प्रोद्यूट मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि आवश्यकता में कमी	<b>32,280.00</b>			-	-	-	-	-	-
XVII	2011-12 से पांच वर्षों में समायोजित शेष अधिशेष का 50 प्रतिशत	<b>13,418.48</b>			-	-	-	-	2,683.70	2,683.70
XVIII	<b>प्रयुक्त अवधि के लिए निवल अधिशेष/(घाटा)</b>				<b>4,180.52</b>	<b>1,595.02</b>	<b>(205.28)</b>	<b>10,341.15</b>	<b>10,832.61</b>	<b>7,111.49</b>
XIX	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I)</b>				5.67%	2.09%	-0.27%	14.15%	14.42%	9.46%
XX	<b>औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</b>				2.45%			12.66%		

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात (मिलियन टनों में)	42.44	46.41	57.01
<b>I</b>	<b>परिचालन आय</b>			
	(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन	10,818.14	11,496.16	12,336.62
	(ii) भंडारण प्रभार	2,268.14	2,514.51	2,621.70
	(iii) लौह अयस्क – मैनुअल	3,909.73	3,296.91	3,761.56
	(iv) लौह अयस्क – अभियांत्रिक आईओएचपी	3,187.38	3,744.92	3,993.52
	(v) कोयला एमसीएचपी – लदाई	11,698.71	12,291.52	11,186.36
	(vi) कोयला एमसीएचपी – उतराई	8,215.80	8,525.76	7,735.43
	(vii) पीओएल प्रहस्तन	783.46	871.37	1,917.85
	(viii) क्रेनेज	378.14	634.48	429.55
	(ix) अन्य (सामान्य कार्गो पर विलंबशुल्क सहित)	36.44	350.52	198.58
	<b>कुल - I</b>	<b>41,295.94</b>	<b>43,726.15</b>	<b>44,181.17</b>
<b>II</b>	<b>परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>			
	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन और भंडारण	2,746.79	2,782.14	3,203.08
	(ii) भांडागार	148.30	100.52	102.97
	(iii) घाट क्रेनों का परिचालन और अनुरक्षण	117.62	150.91	87.02
	(iv) आईओएचपी का परिचालन और अनुरक्षण	1,605.00	1,637.75	1,689.27
	(v) एमसीएचपी का परिचालन और अनुरक्षण	3,111.04	3,530.23	3,309.26
	(vi) लाइटर्स और बाजों का परिचालन और अनुरक्षण	62.47	79.75	96.65
	(vi) प्रशासन और सामान्य व्यय	809.02	995.43	1,245.04
	<b>कुल - II</b>	<b>8,600.24</b>	<b>9,276.73</b>	<b>9,733.29</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	<b>3,987.32</b>	<b>3,948.25</b>	<b>3,930.31</b>
<b>IV</b>	<b>प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय</b>	<b>3,678.96</b>	<b>4,276.97</b>	<b>4,898.99</b>
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>25,029.42</b>	<b>26,224.20</b>	<b>25,618.58</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>	<b>1,283.06</b>	<b>678.55</b>	<b>3,364.44</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त और विविध व्यय (एफएमई)</b>	<b>179.07</b>	<b>118.54</b>	<b>(176.91)</b>

VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	1,103.99	560.01	3,541.35
IX	अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)	<b>26,133.41</b>	<b>26,784.21</b>	<b>29,159.93</b>
X	नियोजित पूंजी	73,589.70	71,108.48	68,858.32
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	65,719.46	63,412.68	61,336.96
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	7,870.24	7,695.80	7,521.36
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य	11,136.86	10,774.78	10,272.71
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	10,515.11	10,146.03	9,813.91
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	621.75	628.75	458.80
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	75.79%	65.37%	75.01%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	<b>11,136.86</b>	<b>10,774.78</b>	<b>10,272.71</b>
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	<b>14,996.55</b>	<b>16,009.43</b>	<b>18,887.22</b>
XV	पूर्व अधिशेष का समायोजन			
XVI	प्रशुल्क अवधि के लिए निवल अधिशेष/(घाटा)			
XVII	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			
XVIII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			

अनुलग्नक-I (ख)

- दरमान के सामान्य संशोधन

आय और लागत विवरण

( ₹0 लाखों में )

पीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
14,875.00	15,825.00	15,825.00	14,897.95	15,847.95	15,847.95
2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00
3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00
2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00
14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00
4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50
2,060.00	2,220.00	2,220.00	2,060.00	2,220.00	2,220.00
429.35	429.35	429.35	429.35	429.35	429.35
198.79	198.79	198.79	326.85	326.85	326.85
<b>43,500.64</b>	<b>44,610.64</b>	<b>44,610.64</b>	<b>43,651.65</b>	<b>44,761.65</b>	<b>44,761.65</b>
3,322.92	3,629.33	3,765.79	3,322.93	3,629.34	3,765.80
106.82	116.67	121.06	106.82	116.67	121.06
90.28	98.60	102.31	90.28	98.60	102.31
1,752.48	1,914.08	1,986.05	1,752.48	1,914.08	1,986.05
3,433.09	3,749.65	3,890.64	3,433.09	3,749.66	3,890.65
100.28	109.52	113.64	100.27	109.52	113.64
1,291.63	1,410.73	1,463.77	1,291.63	1,410.73	1,463.77
<b>10,097.50</b>	<b>11,028.58</b>	<b>11,443.26</b>	<b>10,097.50</b>	<b>11,028.60</b>	<b>11,443.28</b>
4,281.89	4,314.17	4,314.17	3,930.31	4,139.38	4,139.38
7,729.01	8,441.71	8,759.12	5,082.30	5,550.96	5,759.68
<b>21,392.24</b>	<b>20,826.18</b>	<b>20,094.09</b>	<b>24,541.54</b>	<b>24,042.71</b>	<b>23,419.31</b>
799.54	799.54	799.54	371.85	371.85	371.85
2,712.31	2,712.31	2,712.31	2,211.00	2,211.00	2,211.00

(1,912.77)	(1,912.77)	(1,912.77)	(1,839.15)	(1,839.15)	(1,839.15)
<b>19,479.47</b>	<b>18,913.41</b>	<b>18,181.32</b>	<b>22,702.39</b>	<b>22,203.56</b>	<b>21,580.16</b>
71,883.82	69,930.22	65,506.00	64,928.02	67,998.24	63,858.87
71,883.82	69,930.22	65,506.00	57,581.10	60,825.76	56,860.83
0.00	0.00	0.00	7,346.92	7,172.48	6,998.04
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,830.12	10,334.61	9,685.57
11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,212.98	9,732.12	9,097.73
0.00	0.00	0.00	617.14	602.49	587.84
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
पत्तन द्वारा प्रेषित नहीं किया गया है			71.25%	70.59%	70.59%
<b>11,501.41</b>	<b>11,188.84</b>	<b>10,480.96</b>	<b>9,830.12</b>	<b>10,334.61</b>	<b>9,685.57</b>
<b>7,978.06</b>	<b>7,724.57</b>	<b>7,700.36</b>	<b>12,872.27</b>	<b>11,868.95</b>	<b>11,894.59</b>
-	-	-	-	1,598.88	1,598.88
<b>7,978.06</b>	<b>7,724.57</b>	<b>7,700.36</b>	<b>12,872.27</b>	<b>13,467.83</b>	<b>13,493.47</b>
18.34%	17.32%	17.26%	29.49%	30.09%	30.15%
17.63%			29.91%		

पोत संबंधित गतिविधि के लिए आय और

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात (मिलियन टर्नो में)	42.44	46.41	57.01
	पोतों की सं.	2,098	2,037	1,973
	पोतों का कुल जीआरटी	37810481	39624721	44871878
<b>I</b>	<b>कुल परिचालन आय</b>			
	(i) पत्तन देयताएं	2,940.80	3,637.87	4,098.26
	(ii) बर्थ किराया	2,852.74	3,398.11	4,276.45
	(iii) पाइलटेंज और टोवेज	7,375.86	7,806.08	9,752.63
	(iv) शुष्क गोदीकरण	0.00	0.00	241.28
	(v) पोतों की पानी की आपूर्ति	162.11	168.79	218.63
	(vi) अन्य	22.77	51.80	62.93
	<b>कुल - I</b>	<b>13,354.28</b>	<b>15,062.65</b>	<b>18,650.18</b>
<b>II</b>	<b>परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>			
	(i) बर्thing और मूरिंग	1,834.05	1,828.15	2,198.90
	(iii) पाइलटेंज और टोवेज	114.71	184.33	172.33
	(iv) शुष्क गोदीकरण	0.00	50.84	28.11
	(iv) निकर्षण	2,943.24	4,066.41	4,539.29
	(v) नेविगेशनल सहायकों का परिचालन और अनुरक्षण	186.53	203.10	312.59
	(vi) गोदियों, समुद्र दीवारों, मरीन ढांचों, आदि का अनुरक्षण	137.53	311.12	740.42
	(vi) प्रशासन और सामान्य व्यय	525.03	651.73	2,219.10
	(viii) अन्य	0.10	0.00	0.84
	<b>कुल - II</b>	<b>5,741.19</b>	<b>7,295.68</b>	<b>10,211.58</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	<b>674.35</b>	<b>647.61</b>	<b>651.65</b>
<b>IV</b>	<b>प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय</b>	<b>935.34</b>	<b>1,149.75</b>	<b>1,264.15</b>
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>6,003.40</b>	<b>5,969.61</b>	<b>6,522.80</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>	<b>421.30</b>	<b>222.81</b>	<b>1,104.74</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त और विविध व्यय (एफएमई)</b>	<b>42.13</b>	<b>35.38</b>	<b>(52.81)</b>

VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	379.17	187.43	1,157.55
IX	अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)	<b>6,382.57</b>	<b>6,157.04</b>	<b>7,680.35</b>
X	नियोजित पूंजी	26,502.35	27,584.60	27,241.09
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	26,502.35	27,584.60	27,241.09
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य	4,240.38	4,413.54	4,358.57
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	4,240.38	4,413.54	4,358.57
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	75.79%	65.37%	75.01%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	<b>4,240.38</b>	<b>4,413.54</b>	<b>4,358.57</b>
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	<b>2,142.19</b>	<b>1,743.50</b>	<b>3,321.78</b>
XV	पूर्व अधिशेष का समायोजन			
XVI	प्रशुल्क अवधि के लिए निवल अधिशेष/(घाटा)			
XVIII	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			
XIX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			

अनुलग्नक-I (ग)

दरमान के सामान्य संशोधन

र लागत विवरण

( रु० लाखों में )

पीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
2,000	2,025	2,050	2,000	2,025	2,050
44864007	47225271	47225271	44864007	47225271	47225271
4,097.55	4,313.21	4,313.21	3,976.16	4,185.43	4,185.43
4,275.70	4,500.74	4,500.74	4,149.04	4,367.41	4,367.41
9,722.68	10,234.40	10,234.40	9,463.92	9,960.47	9,960.47
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
170.00	170.00	170.00	170.00	170.00	170.00
55.00	55.00	55.00	55.00	55.00	55.00
<b>18,320.93</b>	<b>19,273.35</b>	<b>19,273.35</b>	<b>17,814.12</b>	<b>18,738.31</b>	<b>18,738.31</b>
2,326.03	2,590.46	2,740.71	2,281.18	2,491.53	2,585.21
182.29	203.02	214.79	178.78	195.27	202.61
50.00	50.00	50.00	50.00	51.88	53.83
4,500.00	4,500.00	4,500.00	4,500.00	4,669.20	4,844.76
330.66	368.25	389.61	324.29	354.19	367.51
783.23	872.27	922.86	768.13	838.96	870.50
2,347.40	2,614.26	2,765.88	2,302.13	2,514.41	2,608.95
1.00	1.00	1.00	1.00	1.04	1.08
<b>10,520.61</b>	<b>11,199.26</b>	<b>11,584.85</b>	<b>10,405.51</b>	<b>11,116.48</b>	<b>11,534.45</b>
905.59	951.65	1,001.65	651.65	1,504.63	1,504.63
1,533.04	1,621.96	1,716.03	1,311.46	1,432.38	1,486.24
<b>5,361.69</b>	<b>5,500.48</b>	<b>4,970.82</b>	<b>5,445.50</b>	<b>4,684.82</b>	<b>4,212.99</b>
262.53	262.53	262.53	122.10	122.10	122.10
890.61	890.61	890.61	660.00	660.00	660.00

(628.08)	(628.08)	(628.08)	(537.90)	(537.90)	(537.90)
<b>4,733.61</b>	<b>4,872.40</b>	<b>4,342.74</b>	<b>4,907.60</b>	<b>4,146.92</b>	<b>3,675.09</b>
52,976.07	57,186.66	61,264.26	51,889.44	51,040.81	58,536.18
52,976.07	57,186.66	61,264.26	51,889.44	51,040.81	58,536.18
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
पल्लन द्वारा प्रेषित नहीं किया गया है			71.25%	70.59%	70.59%
<b>7,946.41</b>	<b>8,578.00</b>	<b>9,189.64</b>	<b>8,302.31</b>	<b>8,166.53</b>	<b>9,365.79</b>
<b>(3,212.80)</b>	<b>(3,705.60)</b>	<b>(4,846.90)</b>	<b>(3,394.71)</b>	<b>(4,019.61)</b>	<b>(5,690.70)</b>
-	-	-	-	669.33	669.33
<b>(3,212.80)</b>	<b>(3,705.60)</b>	<b>(4,846.90)</b>	<b>(3,394.71)</b>	<b>(3,350.28)</b>	<b>(5,021.37)</b>
-17.54%	-19.23%	-25.15%	-19.06%	-17.88%	-26.80%
-20.69%			-21.28%		

रेलवे गतिविधि के लिए आय और लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			पी
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
	प्रहस्तित यातायात (मिलियन टनों में)	42.44	46.41	57.01	57.00
<b>I</b>	<b>कुल परिचालन आय</b>				
	(i) मालभाड़ा और हॉलेज प्रभार	2,880.43	3,323.18	3,743.98	3,743.98
	(ii) साइडिंग प्रभार	638.46	698.81	776.02	776.02
	(iii) टर्मिनल प्रभार	4,693.87	5,727.47	5,394.39	5,394.39
	(iv) घाटशुल्क और विलंबशुल्क	93.50	151.98	0.00	0.00
	<b>कुल - I</b>	<b>8,306.26</b>	<b>9,901.44</b>	<b>9,914.39</b>	<b>9,914.39</b>
<b>II</b>	<b>परिचालन लागत (मूल्यह्रास अतिरिक्त)</b>				
	(i) लोकोमोटिव का परिचालन और अनुरक्षण	1,129.53	1,652.13	1,341.96	1,392.18
	(ii) स्थाई रास्ते, सिग्नलों और इंटरलॉकिंग का परिचालन और अनुरक्षण	1,129.85	699.10	328.96	341.27
	(iii) यार्डों और साइडों का परिचालन और अनुरक्षण	650.68	658.07	811.81	842.20
	(iv) प्रशासन और सामान्य व्यय	1,016.06	882.11	762.26	790.91
	<b>कुल - II</b>	<b>3,926.12</b>	<b>3,891.41</b>	<b>3,244.99</b>	<b>3,366.56</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यह्रास</b>	<b>301.11</b>	<b>375.21</b>	<b>424.84</b>	<b>424.83</b>
<b>IV</b>	<b>प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय</b>	<b>1,233.82</b>	<b>1,104.89</b>	<b>1,153.23</b>	<b>3,180.38</b>
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/ (घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>2,845.21</b>	<b>4,529.93</b>	<b>5,091.33</b>	<b>2,942.62</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>	<b>172.35</b>	<b>91.15</b>	<b>451.94</b>	<b>107.40</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त और विविध व्यय (एफएमई)</b>	<b>39.50</b>	<b>21.23</b>	<b>(31.69)</b>	<b>364.34</b>
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) – (VII)</b>	<b>132.85</b>	<b>69.92</b>	<b>483.63</b>	<b>(256.94)</b>
<b>IX</b>	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>2,978.06</b>	<b>4,599.85</b>	<b>5,574.96</b>	<b>2,685.68</b>
<b>X</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	<b>9,148.92</b>	<b>8,773.71</b>	<b>9,589.17</b>	<b>9,565.83</b>
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	9,148.92	8,773.71	9,589.17	9,565.83

	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	आरओसीई – अधिकतम स्वीकृति-योग्य	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	75.79%	65.37%	75.01%	पत्तन
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	<b>1,463.83</b>	<b>1,403.79</b>	<b>1,534.27</b>	<b>1,434.87</b>
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	<b>1,514.23</b>	<b>3,196.06</b>	<b>4,040.69</b>	<b>1,155.15</b>
XV	पूर्व अधिशेष का समायोजन				-
XVI	प्रशुल्क अवधि के लिए निवल अधिशेष/(घाटा)				<b>1,155.15</b>
XVII	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में				11.65%
XVIII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में				

शोधन

अनुलग्नक-I (घ)

( रु० लाखों में )

पीटी द्वारा प्रेषित अनुमान		टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98
776.02	776.02	776.02	776.02	776.02
5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>9,914.39</b>	<b>9,914.39</b>	<b>9,914.39</b>	<b>9,914.39</b>	<b>9,914.39</b>
1,520.56	1,577.73	1,392.17	1,520.54	1,577.71
372.74	386.75	341.27	372.74	386.76
919.86	954.44	842.19	919.85	954.44
820.65	851.51	790.78	863.70	896.18
<b>3,633.81</b>	<b>3,770.43</b>	<b>3,366.41</b>	<b>3,676.83</b>	<b>3,815.09</b>
799.83	924.83	424.84	424.84	709.28
3,364.84	3,560.00	1,196.39	1,306.70	1,355.83
<b>2,115.91</b>	<b>1,659.13</b>	<b>4,926.75</b>	<b>4,506.02</b>	<b>4,034.19</b>
107.40	107.40	49.95	49.95	49.95
364.34	364.34	396.00	396.00	396.00
(256.94)	(256.94)	(346.05)	(346.05)	(346.05)
<b>1,858.97</b>	<b>1,402.19</b>	<b>4,580.70</b>	<b>4,159.97</b>	<b>3,688.14</b>
16,191.02	17,991.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21
16,191.02	17,991.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21

0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83
2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
द्वारा प्रेषित नहीं किया गया है		71.25%	70.59%	70.59%
<b>2,428.65</b>	<b>2,698.78</b>	<b>1,466.29</b>	<b>1,398.32</b>	<b>2,884.83</b>
<b>(731.59)</b>	<b>(1,476.50)</b>	<b>3,114.41</b>	<b>2,761.65</b>	<b>803.31</b>
-	-	-	354.14	354.14
<b>(731.59)</b>	<b>(1,476.50)</b>	<b>3,114.41</b>	<b>3,115.79</b>	<b>1,157.45</b>
-7.38%	-14.89%	31.41%	31.43%	11.67%
-3.54%		24.84%		

संपदा गतिविधि के लिए आय और ल

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक		
		2007-08	2008-09	2009-10
	प्रहस्तित यातायात (मिलियन टनों में)	42.44	46.41	57.01
I	<b>कुल परिचालन आय</b>			
	(i) भूमि पर किराया	159.82	180.34	325.12
	(ii) भवनों, शौकों और गोदामों पर किराया	251.66	249.05	605.80
	(iii) वसूली-योग्य सेवा प्रभार	642.85	533.52	676.34
	(iv) रेत रॉयल्टी और अन्य	34.97	51.30	72.71
	<b>कुल - I</b>	<b>1,089.30</b>	<b>1,014.21</b>	<b>1,679.97</b>
II	<b>परिचालन लागत (मूल्यह्रास अतिरिक्त)</b>			
	(i) संपदा अनुरक्षण	1,921.08	3,014.05	2,830.70
	(ii) प्रशासन और सामान्य व्यय	101.94	110.65	100.22
	<b>कुल - II</b>	<b>2,023.02</b>	<b>3,124.70</b>	<b>2,930.92</b>
III	मूल्यह्रास	27.35	27.35	27.35
IV	प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	449.69	654.57	559.39
V	<b>परिचालन अधिशेष/घटा (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>(1,410.76)</b>	<b>(2,792.41)</b>	<b>(1,837.69)</b>
VI	विल्ट और विविध आय (एफएमआई)	38.30	20.26	100.43
VII	विल्ट और विविध व्यय (एफएमआई)	2.63	1.77	(2.64)
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	35.67	18.49	103.07
IX	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>(1,375.09)</b>	<b>(2,773.92)</b>	<b>(1,734.62)</b>
X	<b>नियोजित पूंजी</b>			
	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	1,752.99	1,796.74	1,769.39
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XI	<b>आरओसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य</b>	<b>280.48</b>	<b>287.48</b>	<b>283.10</b>

	(i) व्यवसाय परिसंपत्तियां	280.48	287.48	283.10
	(ii) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
	(iii) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	75.79%	65.37%	75.01%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	<b>280.48</b>	<b>287.48</b>	<b>283.10</b>
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) <b>(IX) - (XIII)</b>	<b>(1,655.57)</b>	<b>(3,061.40)</b>	<b>(2,017.72)</b>
XV	पूर्व अधिशेष का समायोजन			
XVI	प्रशुल्क अवधि के लिए निवल अधिशेष/(घाटा)			
XVIII	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			
XIX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			

दरमान के सामान्य संशोधन

आगत विवरण

( रु० लाखों में )

पीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
325.12	325.12	325.12	331.62	338.25	345.02
605.80	605.80	605.80	617.92	630.28	642.89
676.34	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34
72.71	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71
<b>1,679.97</b>	<b>1,679.97</b>	<b>1,679.97</b>	<b>1,698.59</b>	<b>1,717.58</b>	<b>1,736.96</b>
2,994.88	3,168.58	3,352.36	2,937.13	3,047.57	3,162.16
106.03	112.18	118.69	103.99	107.90	111.96
<b>3,100.91</b>	<b>3,280.76</b>	<b>3,471.05</b>	<b>3,041.12</b>	<b>3,155.47</b>	<b>3,274.12</b>
27.35	27.35	27.35	27.35	36.09	36.09
2,439.74	2,581.25	2,730.96	580.32	633.83	657.66
<b>(3,888.03)</b>	<b>(4,209.39)</b>	<b>(4,549.39)</b>	<b>(1,950.20)</b>	<b>(2,107.81)</b>	<b>(2,230.91)</b>
23.87	23.87	23.87	11.10	11.10	11.10
80.96	80.96	80.96	33.00	33.00	33.00
(57.09)	(57.09)	(57.09)	(21.90)	(21.90)	(21.90)
<b>(3,945.12)</b>	<b>(4,266.48)</b>	<b>(4,606.48)</b>	<b>(1,972.10)</b>	<b>(2,129.71)</b>	<b>(2,252.81)</b>
1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60

314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
पत्तन द्वारा प्रेषित नहीं किया गया है			71.25%	70.59%	70.59%
<b>314.83</b>	<b>344.57</b>	<b>341.01</b>	<b>278.72</b>	<b>332.37</b>	<b>326.60</b>
<b>(4,259.95)</b>	<b>(4,611.05)</b>	<b>(4,947.49)</b>	<b>(2,250.82)</b>	<b>(2,462.08)</b>	<b>(2,579.41)</b>
-	-	-	-	61.35	61.35
<b>(4,259.95)</b>	<b>(4,611.05)</b>	<b>(4,947.49)</b>	<b>(2,250.82)</b>	<b>(2,400.73)</b>	<b>(2,518.06)</b>
-253.57%	-274.47%	-294.50%	-132.51%	-139.77%	-144.97%
-274.18%			-139.13%		

## पारादीप पत्तन न्यास

## दरमान

## अध्याय-I

## 1.1. परिभाषाएं – सामान्य

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

- (i). "बोर्ड" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड होगा।
- (ii). "पोत संदर्भ में बोर्ड" का आशय "ऑन-बोर्ड पोत" होगा।
- (iii). "तटीय/तटानुगामी पोतों" का आशय 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 विनियुक्त पोत होगा।
- (iv). "कोल्ड मूव" का आशय प्रचालन में मुख्य इंजनों के बिना पोतों के संचलन होगा।
- (v). "दिवस" का आशय प्रातः 6 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे से है, जब तक कि इस संदर्भ में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं होगा।
- (vi). "विलंबशुल्क" का आशय पत्तन परिसर में निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, से अधिक कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा।
- (vii). "प्रवेश" का आशय पत्तन सीमाओं में प्रवेश होगा।
- (viii). "विदेशी पोत" का आशय तटानुगामी पोत से इतर पोत होगा।
- (ix). "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक परेषिती से संबंधित कंटेनरयुक्त कार्गो होगा।
- (x). "सामान्य पारी" का आशय 8 घंटे की अवधि अर्थात् प्रातः 7 बजे से दोपहर 12 बजे और अपराह्न 2 बजे से सायं 5 बजे होगा।
- (xi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का आशय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनर से होगा।
- (xii). "अवकाश दिवस" का आशय प्रबंधन द्वारा अधिसूचित दिवसों से है जिस पर पत्तन न्यास के कार्यालय बन्द रहेंगे।
- (xiii). "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर होगा।
- (xiv). "पत्तन" का आशय पारादीप पत्तन होगा।
- (xv). "पत्तन प्रबंधन" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष अथवा अध्यक्ष के प्राधिकार के अधीन कार्यरत किसी अन्य अधिकारी से होगा।
- (xvi). "प्रशीतन कंटेनर" का आशय नाशी वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रयुक्त, अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xvii). "पारी" का आशय पांचवे घंटे के पश्चात् 30 मिनट के भोजनावकाश के साथ आठ घंटों की पारी से होगा। पत्तन प्रचालन के लिए प्रथम पारी प्रातः 6 बजे से अपराह्न 2 बजे, दूसरी पारी अपराह्न 2 बजे से रात्रि 10 बजे और तीसरी पारी रात्रि 10 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक है।
- (xviii). "पोतांतरण" का आशय ऐसा कोई कार्गो जो मूल रूप से पारादीप के पत्तन के लिए विनिहित नहीं हो, परंतु पारादीप में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को पुनः नौभरित किया जाता है।
- (xix). "पोतांतरण कंटेनर" का आशय किसी ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क, रेल अथवा किसी अन्य पोत के माध्यम से समुद्र द्वारा परिवहन किया जाता है।
- (xx). "पोत" का आशय एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन यथा परिभाषित के समान अर्थ से होगा।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

- (ड.). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज 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 का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा किसी अन्य सार्वजनिक के बैंकों, जो समय-समय पर विनिर्दिष्ट किए जाते हैं, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अपने भारतीय रूपयों के समकक्ष डॉलर में प्रभारों को परिवर्तित करने के पश्चात भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।  
(ख). पोत के पत्तन सीमाओं में प्रवेश के दिन को परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत का प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के पहुंचने का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iv). पत्तन में लम्बे समय तक रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप में बदल जाएगा।
- (v). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलचिह्न स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।  
(ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे, दरों को लागू करने पर शासी 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 दरों से अधिक नहीं हो सकती हैं।  
(ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार, ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल से इतर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगी।  
(ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।  
(घ). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार प्रभार्य है, घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट, जलयान-तट स्थान स्थानांतरण के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क रूप में प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।  
(ड.). विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, उसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहनित कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।  
(च). तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vii). उपयोक्ताओं को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (viii). सामानों की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं और समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं की जाती है।
- (ix). पोतों को नौचालन के लिए तब तक स्वीकृति प्रदान नहीं की जाएगी जब तक नियमानुसार सभी स्वीकार्य देयताएं/प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।
- (x). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi). प्रभारों के प्रयोजन के लिए, कार्गो का 'सकल' टनभार लिया जाएगा ना कि 'निवल' टनभार।
- (xii). अपेक्षित सेवाओं के मामले में सभी देयताएं मांग अनुसार अग्रिम में अथवा निर्धारित समय के भीतर भुगतान करनी होगी।
- (xiii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और पत्तन को विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से ब्याज अदा करना होगा।  
(ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज पीपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।  
(ग). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में देरी की गणना बिल मांगे जाने की तारीख के 10 दिन पश्चात से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 और/अथवा प्रशुल्क में निर्धारित शर्तों में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त करने से पहले होता है।  
(घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद से गिना जाएगा।

- (xiv). पहले से भुगतान किए गए किसी भी प्रकार के देय/प्रभार के लिए आवेदन-पत्र प्रथम भुगतान/समायोजन की तारीख के पश्चात छह कैलेंडर महीनों के भीतर दावाकर्ता अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा लिखित में आवेदन-पत्र प्रस्तुत करना होगा। कोई वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि ₹0 100/- अथवा अधिक न हो।
- (xv). भुगतान किए जाने वाले प्रभार प्रति टन आधार पर होंगे। टन का दशमलव अगले उच्चतर टनभार पर पूर्णांकित किया जाएगा।

## अध्याय- II पोत संबंधित प्रभार

### 2.1. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग (रूपये)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
1.	(क).	क्रोम अयस्क/क्रोम कंक्रीट	51.00	30.60
	(ख).	मैगनीज़ अयस्क	50.80	30.50
2.		चार्ज क्रोम/फेरो एलोय्स और अन्य प्रसंस्कृत अयस्क/उच्च कार्बन फेरो क्रोम	61.20	36.70
3.		सभी प्रकार के कोयला/कोक		
		5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	43.00	25.80
		5 लाख 7.5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	36.20	21.70
		7.5 लाख टन से अधिक प्रतिवर्ष प्रति पक्ष आयात	29.40	17.65
		3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण – परंपरागत प्रहस्तन	46.90	28.15
	3.5 मिलियन टन से अधिक प्रतिवर्ष सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण – परंपरागत प्रहस्तन	39.10	23.45	
4.		एमसीएचपी@ के माध्यम से कोयला		
	(क).	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगन की उतराई कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला का नौभरण	51.70	51.70
	(ख).	(i) 7.5 मिलियन टन तक	77.50	77.50
		(ii) 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक	71.05	71.05
(iii) 10 मिलियन टन से अधिक		64.60	64.60	

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग (रूपये)	
			विदेशी दरें	विदेशी दरें
5.	(क).	लौह अयस्क (आईओएचपी के माध्यम से)		
		(i). 1.0 एमटीपीए तक नौभरण	23.45	23.45
		(ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौभरण	20.05	20.05
		(iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौभरण	16.65	16.65
	(ख)	टिपलिंग प्रभार	20.40	20.40
	(ग).	लौह अयस्क (मैनुअल)	23.45	23.45
6.		लौह और अयस्क (स्टील कोइल्स, स्लैब्स, स्टील पाइप्स, स्टील रेल्स, पिग आयरन, प्लेट्स, आयरन रोड्स आदि)	51.00	30.60
7.		लौह और स्टील स्क्रैप	27.20	16.30
8.		सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट और अन्य फलक्सिंग सामान		
		2.00 लाख टन तक (प्रति पक्ष)	54.40	32.65
		2.00 लाख टन से अधिक (प्रति पक्ष)	47.60	28.55
9.		अल्यूमीनियम पिण्ड	19.55	11.75
10		तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट	27.20	16.30
11.		खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, खाद्य तेल आदि		
		50,000 मी0ट0 तक (प्रति पक्ष)	68.00	40.80
		50,000 मी0ट0 से अधिक (प्रति पक्ष)	40.80	24.50
12.		चावल/चीनी	20.40	12.25
13.		नमक	6.80	4.10
14.	(क).	पीओएल और उत्पाद		
		कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद		
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए तक	30.60	30.60
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए से अधिक	28.55	28.55
		बैरेल में	40.80	40.80
	(ख)	कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद	68.00	68.00
15.		पल्टन सीमाओं के भीतर प्रचालकों द्वारा निर्मित एसबीएम के माध्यम से पीओएल	5.45	5.45
16.		एलपीजी और एलएनजी	68.00	40.80
17.		अम्ल, फेटी एसिड और अमोनिया सहित लिक्विड बल्क	50.85	30.50
18.		टिम्बर (प्रति घन)	34.00	20.40
19.		ड्रिलिंग सामान और रसायन	54.40	32.65
20		शरिम्प्स सहित सभी प्रकार के फिश	39.10	23.45
21.	i)	अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)		
		स्लिंग्स द्वारा	34.00	20.40
		ग्रेबों द्वारा	23.80	14.30
22		मदर से डॉटर पोत पोतांतरण (कच्चा तेल और पीओएल)	6.80	4.10
23		बार्गिंग (लदाई और उत्तराई)	-	10.20
24		अति आयामीय परेषण (ओडीसी) सहित सभी प्रकार के परियोजना कार्गो	57.80	34.70

**टिप्पणी:** @4ख (ii) और पख (iii) पर दी गई दर लागू होगी यदि एकल उपयोक्ता का यातयात एक वर्ष में स्लैब सीमाओं को पार करता है।

## 2.2 कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)		20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)		40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क (केवल बॉक्स)	68.00	40.80	102.00	61.20	136.00	81.60
2.	प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	544.00	326.40	816.00	489.60	1088.00	652.80
3.	अप्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	442.00	265.20	663.00	397.80	884.00	530.40

### उपर्युक्त खंडों 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियाँ:

- (1). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामानों पर भी घाटशुल्क सामान्य दरों पर देय होगा:
  - (क). परित्यक्त कार्गो पर।
  - (ख). अधिक उतारे गए और ज्यादा लादे गए कार्गो पर।
  - (ग). सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर।
  - (घ). कबाड़ कार्गो पर।
  - (ङ). पत्तन में पोतों द्वारा निपटान किए गए सेवा-योग्य खाली ड्रमों, खाली बोटलों और अन्य जहाजी भंडारों पर।
  - (च). पोतों के बोर्ड पर और उस पत्तन पर उतारे गए जहां संपूर्ण कार्गो पत्तन पर नहीं उतारा जाता है, पर एकत्रित झाड़न पर।
  - (छ). नौभरण के लिए बोर्ड के अंतरण क्षेत्रों में आने वाले सभी कार्गो पर जहां यह नौभरित किया जाता है अथवा बिना नौभरण किए वापस लिया जाता है।
  - (ज). बोर्ड के परिसर में रेल अथवा सड़क द्वारा प्रवेश करने वाले और बिना नौभरण के पत्तन से बाहर आने वाले कार्गो पर।
  - (झ). अन्य पत्तन का कार्गो यदि उतारा अथवा पुनः नौभरित किया जाता है।
  - (ञ). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
- (2). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मदों पर घाटशुल्क देय नहीं होगा:
  - (क). पारादीप पत्तन न्यास के लेखा पर बोर्ड को अथवा द्वारा परेषित सामान।
  - (ख). पोत संबंधी जलयान की फिटिंग्स, जलयान के भंडारों का इस्तेमाल करने वाले जलयानों के मामले में संबंधित यात्री और नाविकों के बैग और वैयक्तिक सामान, लाइव स्टॉक, बंकर के साथ जो कार्गो विनिहित नहीं किया गया था।
  - (ग). बोर्ड के परिसर और सर्वेक्षण खारिजों से एकत्रित स्वीपिंग।
  - (घ). परेषिती द्वारा खारिज हारबर को गलत भेजा गया रेल बद्ध सामान और बंध से निकालित और बोर्ड के परिसर से रेल द्वारा प्रेषित सामान।
  - (ङ). बर्थ के माध्यम से बिना घुमाए एक हैच से अन्य हैच पर स्थानांतरित कार्गो।
  - (च). निकासी/परेषण के समय नमी की वजह से अधिशेष मात्रा पर।
- (3). घाटशुल्क और भीतरी-पत्तन परिवहन:
  - (क). पत्तन क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर उतारे गए अथवा नौभरित सभी सामानों के लिए दरमान में विस्तार से दिए गए घाटशुल्क प्रभार अदा करने होंगे। ये प्रभार पत्तन द्वारा सेवा प्रदान किए जाने से पहले आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय होंगे।
  - (ख). निर्यात अथवा निर्यात सामानों की अनुमति के लिए सभी आवेदन-पत्र पीपीटी द्वारा अनुमोदित निर्धारित प्रारूप में होने चाहिए और ऐसे प्रारूप सभी प्रकार से सही भरे होने चाहिए और सामानों के पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके एजेंटों द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिए। जब कभी अपेक्षित हो, पीपीटी जरूरी कागजातों की जाँच के लिए बुला सकता है, और वे कागजात पोतवणिकों/परेषितियों अथवा उनके एजेंटों को प्रस्तुत करने होंगे। जब कभी कार्गो आवेदन-पत्र में दर्ज पोत से इतर पोत द्वारा कार्गो नौभरित किया जाता है तो नया आवेदन पत्र पीपीटी को प्रस्तुत करना होगा।
  - (ग). आयातकों अथवा निर्यातकों अथवा शिपिंग एजेंटों को कार्गो की उतराई अथवा नौभरण के लिए अपनी व्यवस्था करनी होगी।

- (घ). लैंडिंग बिल अथवा मूल बिल में निर्दिष्ट भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया जाता है, सही टनभार होना चाहिए। तथापि, यदि जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है तो पत्तन द्वारा दर्ज टनभार सही टनभार माना जाएगा।
- (ङ). विविध सामान के आर्टिकल वाले पैकेजों पर शुल्क उस आर्टिकल पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे जिसपर उच्चतम दर प्रभार्य हो।
- (च). पत्तन पोतों से सभी प्रकार के सामान्य कार्गो की उतराई अथवा पोतों पर नौभरण का तट प्रहस्तन करता है और इस सेवा के लिए प्रभार घाटशुल्क दर में शामिल है। घाट/अंतरण क्षेत्र पर बल्क कार्गो को बैगों में भरे जाने के मामले में, व्यापार को घाट पर कार्गो की परिरक्षा करनी होगी और पत्तन की प्रचालन योजना के अनुसार सभी प्रहस्तन प्रचालन करने होंगे। पीपीटी की राय के मामले में, यदि परेषिती/व्यापार बल्क कार्गो को बैगों में भरने के लिए प्रचालन योजना का अनुसरण करने में विफल रहता है, जिसके परिणामस्वरूप पोत से उतराई प्रभावित होगी, तो उतराई प्रचालन प्रभावित रहने की अवधि के लिए परेषिती/व्यापार से रू0 1000/- प्रति घंटा की दर से विराम प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (छ). पोत से उतारे जाने अथवा नौभरण के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र पर लाए जाने वाले सामान्य/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पत्तन परिरक्षा मानी जाएगी केवल जब पत्तन रसीद देता है।
- (ज). पत्तन कार्गो के प्रहस्तन के लिए जरूरी और सुविधाजनक घाट क्रेन, मोबाइल क्रेन अथवा अन्य विशेष उपस्कर का प्रयोग करेगा। ऐसी क्रेनों अथवा विशेषज्ञ उपस्कर के किराये के लिए प्रभार निर्धारित दरों के अलावा वसूल किए जाएंगे।
- (झ). पत्तन इंजीनियरिंग सामानों, स्टील तार राड़ों, कुंडलों और परियोजना सामान के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा वैकल्पिक होगी और पत्तन से विशेष अनुरोध पर बाजार दरों और उन दरों पर 5 प्रतिशत सेवा प्रभार पर ली जा सकती है। तथापि, पत्तन न्यास को किसी कार्गो के मामले में भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा देने से इंकार करने का अधिकार होगा और सेवा के शुरु होने/जलयान के पहुंचने से काफी पहले उपयोक्ता को इस बारे में सूचित करना होगा। भीतरी-पत्तन परिवहन का अर्थ, आयात के मामले में, निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट से प्लॉट/शैडों में कार्गो का परिवहन है जहां निर्यात कार्गो का मामला हो, यही उल्टा हो जाएगा अर्थात् प्लॉट/शैडों से पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट/पोत साइड परिवहन।
- (ञ). पत्तन न्यास बिना अतिरिक्त प्रभारों के बर्थ से अंतरण क्षेत्र और विलोमतः बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का परिवहन करेगा जहां अंतरण क्षेत्र और अंतरण क्षेत्र बर्थ के हिस्से हों। यदि बर्थ, जहां पोत बर्थ किया गया है, ऐसे अंतरण क्षेत्र को सेवा प्रदान नहीं करता है, कार्गो के परिवहन के लिए आयातक/निर्यातक को अपनी व्यवस्था करनी होगी। अंतरण क्षेत्र अथवा अंतरण शैड के संबंध में, कौन-सा बर्थ का हिस्सा है, पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
- (ट). भीतरी पत्तन परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट से बचने के लिए आयातकों और निर्यातकों को स्टॉक यार्ड के साथ-साथ घाट पर लदाई विनियमित करनी होगी। परिवहन के दौरान स्पिलेजिज एन-रूट अथवा रेलवे ट्रैकोंके मामले में, प्रचालनात्मक कारणों से उसे हटाने की व्यवस्था आयातक/निर्यातक की जिम्मेदारी होगी।
- (ठ). "अविनिर्दिष्ट" वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण में यह देखना होगा कि क्या इस कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ण). यदि पत्तन को किसी भी समय अंतरण शैडों अथवा पत्तन के माध्यम से सामानों के त्वरित निपटान के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र में सामानों के लिए आबंटित अन्य स्थानों में गंभीर भीड़ लगती है तो वह किसी विशिष्ट सामानों के स्वामी अथवा परेषिती को ऐसा सामान दिए गए समय के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है। यदि विनिर्दिष्ट समय में सामान नहीं हटाया जाता है तो पत्तन ऐसे सामानों को हटा कर अंतरण शैड अथवा अंतरण सामानों के लिए आबंटित अन्य स्थानों पर स्वामी/परेषिती के जोखिम और खर्च पर चट्टा लगा सकता है। ऐसा हटाए जाने की लागत में उपस्कर किराया प्रभार, समय-समय पर यथा लागू लेवी सहित श्रमिक प्रभार और 20 प्रतिशत श्रमिकों की दरों पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्कर प्रभार शामिल होंगे। ऐसे हटाए गए सामानों पर दूसरे सप्ताह से अधिक सामान रखे जाने के लिए लागू दर पर विलंबशुल्क देयताएं वसूल की जाएंगी और अनुसूची में दी गई किसी रियायत के लिए पात्र नहीं होगा।
- (त). ऐसे स्थानों पर जो अंतरण सामानों द्वारा अभिग्रहीत किए जाने के लिए नहीं थे, रखे गए सामानों पर अंतरण देयताएं अधिकतम विलंबशुल्क दरों पर वसूली की जाएंगी और कोई निःशुल्क समय नहीं दिया जाएगा। पत्तन ऐसे सामानों को स्वामियों/परेषिती के खर्च और जोखिम पर हटाएगा और अंतरण सामानों के लिए उपलब्ध स्थानों में से किसी स्थान पर रखेगा। ऐसा हटाए जाने की लागत उक्त मद (i) में यथा उल्लिखित होगी।

- 2.3. प्रभार यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है (बांधना और डनेज से अतिरिक्त प्रभार)

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	8.30	340.00
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	12.45	510.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	16.60	680.00

- 2.4. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार

क्र.सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)
1.	आयात कंटेनर	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	पहले 3 दिन	0.095	0.190	0.285
	4थें से 30वें दिन	0.204	0.408	0.612
2.	निर्यात कंटेनर	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	पहले 5 दिन	0.095	0.190	0.285
	6वें से 30वें दिन	0.204	0.408	0.612
3.	पोतांतरण कंटेनर	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	पहले 8 दिन	0.095	0.190	0.285
	9वें से 30वें दिन	0.204	0.408	0.612
	31वें दिन से आगे			

- 2.5. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20' तक के कंटेनर		20' से अधिक परंतु 40' तक के कंटेनर		40' से अधिक के कंटेनर	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	102.00	61.20	153.00	91.80	204.00	122.40

- 2.6. कंटेनरों की ओवरसाइड उतराई के लिए प्रभार

विवरण	लदे हुए कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई		खाली कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	340.00	204.00	47.60	28.55
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	510.00	306.00	71.40	42.85
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	680.00	408.00	95.20	57.10

टिप्पणी: यह प्रभार स्टीमर एजेंटों/स्लॉट-किरायेदारों/जलयान स्वामियों पर प्रभार्य होगा।

- 2.7. उर्वरक बर्थ I पर प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभार

- प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक महीने के पहले, 10वें और 20वें दिन को देय 3 समान किस्तों में रु0 30 लाख (तीस लाख) प्रति माह का निश्चित प्रभार।
- समेकित इकाई प्रभार (रुपये प्रति टन) जो वार्षिक थुपट से भिन्न होगा, निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	विवरण	(रुपये) प्रति टन
(क)	5 लाख टन तक	65.00
(ख)	5 से 10 लाख टन	50.00
(ग)	10 से 15 लाख टन	25.00
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	25.00

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड दरमान के अनुसार केवल अन्य प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा और अन्य प्रभार जैसे बर्थ किराया, वार्षिक, मूरिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

## 2.8. उर्वरक बर्थ II पर प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए अग्रिम में रू0 39,11,250/- प्रति माह की दर से प्रति माह आधार पर रू0 4,69,35,000/- (रूपए चार करोड़ उनहत्तर लाख पैंतीस हजार केवल) प्रतिवर्ष के कैपिटिव बर्थ किराया प्रभार देय होंगे। यदि देय तारीख रविवार अथवा अवकाश-दिवस को पड़ती है तो भुगतान अगले कार्यदिवस में किया जाएगा।
- (2). घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लागू होंगे:

क्र.सं.	विवरण	रू0 प्रति टन (1-4-2008 से)
(क)	5 लाख टन तक	86.52
(ख)	5 से 10 लाख टन	73.21
(ग)	10 से 15 लाख टन	53.24
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	33.28

करार में यथा उपबंधित प्रत्येक स्लैब में घाटशुल्क की दरों में प्रत्येक तीन वर्षों के पश्चात 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी। तदनुसार, अगली वृद्धि 01.04.2011 को देय होगी। वर्ष 2011 में बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा और संशोधित किए जाएंगे। न्यूनतम गारंटीशुदा कार्गो 2.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। न्यूनतम गारंटीशुदा में किसी कमी के मामले में, इफको अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम माह के भीतर पूर्ण गारंटीशुदा कार्गो के लिए घाटशुल्क अदा करेगा।

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, इफको प्रचलित दरमान और समय-समय पर यथा संशोधित अन्य सेवा प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा।

## 2.9. पोतांतरित सामानों के लिए प्रभार

वर्ग	दर
घाट पर उतारे गए नौभरण के पोत पर मूलतः विनिहित कार्गो के माध्यम से और पुनः नौभरण अथवा भारत के बाहर पत्तनों के लिए सामान पोतांतरित अथवा स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो और बाद में पोतांतरण के लिए पारादीप पर संशोधित अथवा पोतांतरण के लिए अनिर्दिष्ट अन्य पत्तनों का कार्गो	उपर्युक्त खंड 2.1 के अनुसार घाटशुल्क का 2 गुना

टिप्पणी: भीतरी-पत्तन परिवहन प्रभार, जहां कहीं लागू हो, अतिरिक्त भुगतान करना होगा।

## 2.10. अंतरण स्थान में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात	उतराई के दिन से 3 दिन
2.	क. निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 5 दिन
	ख. चावल निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 30 दिन
3.	पोतांतरण	उतराई की तारीख से 10 दिन

टिप्पणियां:

- (1). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों से अतिरिक्त होगी।
- (2). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन से शुरू होगी।
- (3). कबाड़ सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि कबाड़ होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
- (4). जोखिमपूर्ण सामानों के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है।
- (5). नीलामी द्वारा बेचे गए अदावाकृत/अनिकासित सामानों के लिए, 3 दिन की निःशुल्क अवधि नीलामी के दिन से शुरू होगी।
- (6). सभी धर्मार्थ संगठनों को परेषित उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क समय 30 दिन होगा। यह निःशुल्क अवधि कैरियर की प्रकृति और पैकेजिंग के प्रकार पर ध्यान दिए बिना प्रदान की जाएगी।

- (7). अधिक उतारे गए कार्गो के मामले में, विलंबशुल्क परेषिती को अधिक उतराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (8). भीड़ अथवा अन्य कारण से अंतरण शैड में गुम सामानों के मामले में, विलंबशुल्क मिलने की तारीख से 3 दिनों के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (9). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।
- (10). विराम समय कंटेनर की उतराई के पश्चात दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने की तारीख से शुरू होगी।

**2.11. निःशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण शैड और खुले अंतरण स्थान में पड़े रह गए सामानों पर विलंबशुल्क**

अवधि	दर प्रति मी0ट0 प्रति दिन अथवा उसका भाग (रूपये)	
	आयात	निर्यात
पहले सप्ताह के लिए	3.40	2.05
दूसरे सप्ताह के लिए	10.20	4.75
तीसरे और अनुवर्ती सप्ताहों के लिए	17.00	10.20

**टिप्पणी:** रेल उपयोक्ताओं के लिए रेलवे द्वारा वैगनों की आपूर्ति नहीं किए जाने पर न्यूनतम दर पर विलंबशुल्क लागू होगा बशर्ते इन्डेंट्स बनाए रखी गई हो।

**2.12. कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क**

- (1). जब पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो अथवा कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कंटेनर अथवा निर्यात/आयात कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार्य नहीं होगा।
- (2). अन्य जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क उतराई की तारीख से खंड 2.11 में विनिर्दिष्ट दरों के दोगुना पर प्रभार्य होगा यदि उतराई की तारीख से अगले कार्यदिवस में निकासित नहीं किया जाता है।
- (3). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगी:
  - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
    - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की परिरक्षा करेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
    - (ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक जारी रहेंगे जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयावधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू नहीं होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में रखा जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसा हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

**2.13. लाइसेंस शुल्क:**

क्र.सं.	वर्ग	दर
1.(क).	खुला स्टेक-यार्ड: वर्ग-I (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 1200 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ख).	वर्ग-II (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 900 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ग).	वर्ग-III (बिना फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 600 प्रति माह अथवा उसका भाग

2.	ढका हुआ स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 3600 प्रति माह अथवा उसका भाग
3.	घाट अपरन/कंक्रीट वाला स्टेक-यार्ड/अंतरण शैड (बिना-शैड कार्गो के लिए)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 2000 प्रति माह अथवा उसका भाग

- टिप्पणी: (1). एक वर्ष से कम पट्टों के लिए, उल्लिखित दरों पर 10 प्रतिशत अधिभार प्रभार्य होगा।
- (2). ढके हुए और खुले स्थान के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें
- (i). एक बार में 11 माह तक की अवधियों के लिए भंडारण शैड, शुले स्थानों अथवा अन्य प्रापर्टी के उपयोग के लिए लाइसेंस पत्तन प्रशासन द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों द्वारा आच्छादित होगा। 11 माह अवधि के लिए आबंटन बिना अधिभार के होगा और 11 माह से कम अवधियों के लिए आबंटन पर 10 प्रतिशत अधिभार लगेगा। पिछली लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंस का नवीकरण करवाया जा सकता है। लाइसेंस का प्रत्येक नवीकरण नया लाइसेंस माना जाएगा। खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य प्रापर्टी के प्रयोग के लिए आवेदन-पत्र लिखित में निर्धारित प्रपत्र में पीपीटी को देना होगा और ऐसी अनुमति के अभाव में किसी ऐसे स्थान पर कोई सामान भंडारित नहीं किया जाएगा।
- (ii). आगे की अवधि के लिए इन नियमों के अधीन परमिट के नवीकरण के लिए आवेदन-पत्र परमिट की समाप्ति के एक सप्ताह के भीतर देने होंगे। आगे की अवधि के लिए परमिट प्रदान करना पत्तन के विवेक पर होगा।
- (iii). लाइसेंस अधीन क्षेत्र के लिए पूरा किराया/लाइसेंस शुल्क अग्रिम रूप में देय होगा। नवीकरण के मामले में, लाइसेंस शुल्क पिछले लाइसेंस की समाप्ति के 7 दिनों के भीतर देय होगा। किराये का भुगतान नहीं करने अथवा लाइसेंस की शर्तों का अनुपालन नहीं करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है और पैरा 2.1 (vii) में यथा विनिर्दिष्ट दंडात्मक किराये की वसूली की जा सकती है।
- यदि कार्गो को नियमों के अधीन बिना ढके हुए क्षेत्रों में भंडारित किए जाते हैं तो आबंटिती से भंडारण की तारीख से उस अवधि के लिए विनिर्दिष्ट किराये से दोगुना वसूल किया जाएगा जब तक अनाधिकृत अभिग्रहण खाली नहीं किया जाता है अथवा वैध परमिट के अधीन ऐसा अभिग्रहण विनियमित नहीं किया जाता है।
- (iv). खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य स्थानों में भंडारित माल स्वामी के जोखिम पर रहेगा और पत्तन किसी पिलफिरेज, चोरी, नुकसान अथवा हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
- (v). पक्षों को किराये पर दिए गए शैड के कुछ हिस्से अथवा संपूर्ण की तालाबंदी को पत्तन को तब तक माल के बेली के रूप में नहीं माना जा सकता जब तक पत्तन इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं करता है।
- (vi). आबंटित स्थान पत्तन की अनुमति के बिना आगे किराये पर नहीं दिया जा सकता।
- (vii). आबंटित स्थान एक माह के नोटिस की प्राप्ति पर खाली करना होगा।
- (viii). स्थान का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और यह बिना कोई कारण बताए स्थान आबंटित करने से इंकार कर सकता है।
- (ix). पत्तन को अधिकार होगा कि वह पक्ष को सूचना देने के पचात ऐसे स्थान पर कब्जा कर ले जो अभिग्रहीत नहीं है अथवा खाली पड़ा हो। ऐसे मामले में, किराये की आनुपातिक कटौती स्वीकार्य होगी। यदि पट्टे की समाप्ति से पहले प्लॉट सौंप दिया जाता है तो प्लॉट के लिए आनुपातिक किराया अभिग्रहण की अवधि के लिए वसूल किया जाएगा।
- (x). निषेधित क्षेत्र के भीतर भी शैडों/ढके हुए भंडारण क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण अथवा कार्गो के प्रहस्तन से इतर के प्रयोजन के लिए यातायात विभाग का नियंत्रण होगा।
- (xi). प्लॉटों/स्टेकयार्डों/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क अभिग्रहण/आबंटन के प्रथम और अंतिम माह के मामलों में वास्तविक अभिग्रहण के दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (xii). शैड अथवा गैर-शैड कार्गो रूप में कार्गो के वर्गीकरण के संबंध में पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

#### 2.14. दंडात्मक लाइसेंस शुल्क

यदि आयातित कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक उतराई के 90 दिनों के भीतर निकासित नहीं किए जाते हैं तो आयातकों को नीचे दिए गए ब्योरे अनुसार दंडात्मक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा:

क्र.सं.	अवधि	दर	लेवी की इकाई
1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट किराया	अभिग्रहीत क्षेत्र पर
2.	90 दिनों से अधिक	सामान्य प्लॉट किराये का दोगुना	अभिग्रहीत क्षेत्र पर

टिप्पणी: जहां कहीं किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक माप करना संभव नहीं हो तो अभिग्रहण अधीन कोकिंग कोयला और गैर-कोकिंग कोयला के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से और सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा।

## 2.15. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार:

क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	8 घंटों की एक पारी के लिए (रूपये)
1.	लोकोमोटिव 700-1400 एचपी	पूर्व तट रेलवे दरों के अनुसार
2.	मोबाइल क्रेन -	
	(i) 10 मी0ट0 और 20 मी0ट0 के बीच	1768
	(ii) 35 मी0ट0 तक	3400
	(iii) 35 मी0ट0 से अधिक	10880
	घाट क्रेन:	
3.	(i) 13.2 मी0ट0	4760
	(ii) 20.0 मी0ट0	12240
4.	3 मी0ट0 तक के फोर्कलिफ्ट ट्रक	680
5.	4 घन तक के पे-लोडर्स	5440
6.	350 एचपी से अधिक बुल्डोज़र	11900
7.	(क) 8 घन तक की घाट क्रेन के लिए ग्रैब जुड़नार	408
	(ख) 8 घन से अधिक और 15 घन तक	1020

टिप्पणी:

- (1). एक पारी के दौरान लोकोमोटिव के लिए देय न्यूनतम प्रभार एक तिहाई पारी अर्थात् 2 घंटे और उसके गुणक। 8 घंटों की पूरी पारी के लिए दर ऊपर निर्दिष्ट दर के अनुपात में प्रभार्य होगी।
- (2). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोक्ता के लिए न्यूनतम प्रभार प्रति घंटा आधार पर होंगे। उपस्कर की कुल उपयोगिता अवधि, लॉगबुक में यथा विनिर्दिष्ट, उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभारों की गणना के लिए आधार होगी।
- (3). किराया प्रभारों में पीओएल/बिजली और उपस्कर के प्रहस्तन के लिए स्टाफ की लागत शामिल है, परंतु लदाई/उतराई अथवा स्लिगिंग/अनस्लिगिंग के लिए श्रमिक प्रभारों की लागत शामिल नहीं है, जोकि किरायेदार की जिम्मेदारी होगी।
- (4). ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन किराये पर लेने के लिए पत्तन रियायती दर प्रदान करेगा जहां वैयक्तिक मद 3 मी0ट0 अथवा कम की होगी। घाट क्रेन द्वारा ऐसे प्रहस्तन के मामले में प्रभार रू0 3400 प्रति पारी होंगे। बल्क कार्गो के मामले में यह रियायत लागू नहीं होगी।
- (5). 100 केंडब्ल्यू तक का डीजल जनरेटर उपलब्ध है। इसके लिए किराया प्रभार रू0 1020 प्रति माह अथवा उसका भाग है।
- (6). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
  - (i). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के लिए मांग-पत्र निर्धारित प्रारूप में और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की अपेक्षा करने वाले पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित होना चाहिए। ऐसी मांग 24 घंटे का अग्रिम नोटिस देते हुए प्रस्तुत करना होगा वहां नहीं जहां पक्ष पहले से लगातार क्रेन/उपस्कर के साथ कार्य कर रहा हो।
  - (ii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे अधिक क्षमता के उपस्कर का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
  - (iii). उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और सामान्यतः इनकी आपूर्ति की जाएगी यदि मांग-पत्र प्राप्त होते हैं। पत्तन आबंटन रोक सकता है, यदि परिस्थितियां ऐसी कार्रवाई को तर्कसंगत ठहराती हैं।
  - (iv). लिफ्टों को पोतों अथवा घाट पर ऐसी स्थिति में रखा जाना चाहिए कि जब का शीर्ष उक्त लिफ्टों के ऊपर वर्टिकल स्विंग कर सके, जिससे सभी अन्य कार्गो भी निकासित किए जा सकें।
  - (v). कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में पत्तन पे लोडर्स, हाइड्रेंट्स, मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्टस आदि जैसे निजी उपस्करों के उपयोग की अनुमति देता है।
  - (vi). पत्तन से/पर लिफ्टों की उतराई/लदाई पोतों के सभी अन्य प्रहस्तन यातायात विभाग के पर्यवेक्षक के अधीन निष्पादित किए जाएंगे बशर्ते सभी सुरक्षा उपायों का अनुसरण करना होगा।
  - (vii). किरायेदार किराये पर ली गई क्रेनों का इस्तेमाल केवल उसी प्रयोजन के लिए किया जाएगा जिसके लिए यह किराये पर ली गई है।

- (viii). उपस्कर के किराये की अवधि के दौरान यदि पक्ष को किराये पर दिए गए उपस्कर को कोई नुकसान होता है अथवा पत्तन उपस्कर की संपत्ति को कोई नुकसान होता है तो पत्तन द्वारा यथा निर्धारित नुकसानों की लागत उपस्कर के किरायेदार से वसूल की जाएगी।

**ख. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:**

**(I). शुष्क बल्क कार्गो के लिए**

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹0 में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501-13500	39.12	23.47
13501 – 14500	40.99	24.59
14501 – 15500	42.85	25.71

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत और दूसरे हजार टनों के लिए दर को आधार दर का 110 प्रतिशत किया गया है। तीसरे हजार टनों के लिए दर आधार दर में वृद्धि करते हुए 115 प्रतिशत निर्धारित की गई है। यही कार्यपद्धति 15500 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 9500 टनों से कम के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

**(II). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए:**

**(क). स्टील और बैग कार्गो**

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹0 में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत की गई है। यही कार्यपद्धति 7000 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टनों से कम के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

**(ख). अन्य**

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹0 में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत की गई है। यही कार्यपद्धति 4750 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से कम के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

**टिप्पणियां:**

- (i). औसत बर्थ-दिवस आउट पुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नवत् है:

एचएमसी द्वारा लादी गई/उतलाई की गई कुल मात्रा

----- X 24 घंटे

पोत शुरुआत से पूरा होने तक लिया गया कुल समय

- (ii). कार्गो की लदाई/उतलाई के शुरु होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चुना जाएगा।

- (iii). यदि एक एचएमसी किसी अन्य एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एचएमसी लोडर मीटर द्वारा यथा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (iv). पोत के बर्थ को छोड़ने तक एक घंटे से ज्यादा के लिए क्रेन की खराबी के मामले में, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा क्रेन कार्य घंटों से विभाजित करते हुए और 24 से गुणा करते हुए खराबी से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया जाएगा।
- (v). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के परिचालनों को रोकने के मामले में, पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ता स्वीकृत किया जाएगा। 2 घंटों से कम के लिए एचएमसी के विरामों को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। एचएमसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई परिचालनों में सभी विरामों को दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के नौभरिक द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (vi). यदि एचएमसी की खराबी/अकार्यनिष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु0 1,00,000 (रुपये एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

## 2.16. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार

क्र. सं.	क्रॉफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग		
		विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)	
1.	40 टन बीपी तक टग	नौवहन प्रयोजन से	214.20	5266.75
		अन्य प्रयोजन के लिए	321.30	7900.10
2.	लॉच	200 बीएचपी तक	17.85	438.90
		200 बीएचपी से अधिक	53.55	1316.70
		1600 बीएचपी लॉच	140.10	3444.30
		गैर-चालित बार्ज	17.85	438.90
		फ्लडर बार्ज	7.15	175.55
3.	प्रदूषण नियंत्रण पोत	44.30	44.30	
4.	ऑयल रिस्पेशन बार्ज	35.20	35.20	
5.	सर्वेक्षण लॉच	-	-	
	सर्वेक्षण उपस्कर	-	-	

### टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त हारबर क्रॉफ्टों में से कोई भी किराये पर लेने के लिए 2 घंटों के लिए न्यूनतम प्रभार देय होंगे।
- (2). फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
  - (i). उपस्कर शर्तों के अधीन किराये पर दिया जाएगा और बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित फार्म में करार भी करना होगा।
  - (ii). विशिष्ट प्रचालन के लिए अपेक्षित उपकरण सेवाओं के प्रकार पर पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
  - (iii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का क्रॉफ्ट उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे उच्चतर क्षमता के क्रॉफ्ट का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
  - (iv). पत्तन न्यास द्वारा किराये पर दिए गए फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की मैनिंग उनपर परिवहनित सामानों को हानि अथवा नुकसान के लिए जिम्मेदारी नहीं होगी।
  - (v). फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी नुकसान, यदि कोई हो, और/अथवा फ्लोटिंग क्रॉफ्ट से किसी व्यक्ति को आघात की जिम्मेदारी उपयोक्ता की होगी। कुल नुकसान के कारण ऐसी परिसंपत्तियों को बदलने के मामले में प्रतिलाभ पूंजी लागत घटाव बीमा से वसूल की गई राशि पर सीमित होगा।
  - (vi). माँग के रद्दीकरण के लिए किरायेदार द्वारा 12 घंटे का नोटिस दिया जाएगा ऐसा नहीं करने पर निर्धारित दर के अनुसार किराया प्रभार अदा करने होंगे।

**अध्याय - III**  
**पोत संबंधित प्रभार**

**3.1. गैर-क्रैन बर्थों के लिए बर्थ किराया**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	अमेरिकी डॉलर 0.002375
2.	तटीय	रूपये 0.058

**3.3. बर्थ किराये में रियायत**

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	मूरिंगों/लंगरगाहों पर बर्थ किए गए पोत	50%
2.	बर्थ के साथ में दोगुना बैंकिंग पोत	50%

**टिप्पणियां:**

- सकल टनभार (जीटी) संपूर्ण जलयान (इंजन कक्ष और क्रू स्थान सहित परंतु डैक के ऊपर का स्थान, केबिन, डैक शैलटर्स, चार्ट हाऊस आदि अतिरिक्त) की घन क्षमता है जैसाकि पोत के पंजीकरण प्रमाणपत्र में निर्दिष्ट है। आधा टन और अधिक एक टन गिना जाएगा और आधे टन से कम को छोड़ दिया जाएगा।
- डैक्स कार्गो वाले पोत के लिए, डैक कार्गो जीटी के निर्धारण के लिए पोत के जीटी में जोड़ा जाएगा जिसपर प्रभारों की गणना की जाएगी।
- दो टनभार वाले पोत के लिए, उच्चतर टनभार को पोत संबंधी प्रभारों की गणना के लिए लेखा में लिया जाएगा।
- (i). बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रूक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी।  
(ii). गलत संकेत देने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।  
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट्स नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार होगा।
- पोत जो पत्तन जल सीमाओं के भीतर रोडस्टेड में बर्थ पर हैं, 4.375 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 107.57) प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा। तथापि, बर्थ की प्रतीक्षा में रोडस्टेड पर लंगर डाले पोतों के लिए उपर्युक्त प्रभार अदा नहीं करना होगा। इसके अलावा, कोई रोडस्टेड प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत निम्नलिखित के लिए प्रतीक्षा करता है:  
(i). कार्गो के लिए  
(ii). यदि पोतवणिकों/एजेंटों को जानकारी नहीं हो  
(iii). यदि पोत किसी कारण से पत्तन निकासी के पश्चात सड़कों पर प्रतीक्षा करता है।
- कार्गो की लदाई अथवा उतराई प्रचालनों की प्रक्रिया के दौरान लैश बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभार 0.875 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। पत्तन जल सीमाओं के भीतर पड़े लैश बार्जों के लिए, प्रभार 0.21875 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा/बार्ज की दर से वसूल किए जाएंगे। अवधि की गिनती उसी प्रकार की जाएगी जैसे कि पोतों के बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए ब्योरा दिया गया है।
- 50 फीट एलओए और कम के अभियांत्रिकी ट्रॉलरों के लिए रू0 472.50 प्रति माह अथवा भाग प्रभार्य होगा। केटेमर्नस फिशिंग नावों के लिए संयुक्त प्रभार रू0 5.25 प्रतिदिन अथवा रू0 105 प्रति माह होगा।
- उतराई अथवा लदाई के पूरा होने के पश्चात, यदि पोत कार्य बदला जाता है, उस दिन के लिए पृथक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
- ट्रंक-कॉलों, उपकरणों को नुकसान के लिए प्रभार वास्तविक अनुसार अतिरिक्त देय होगा।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- प्राथमिकता और ऑस्टिंग प्राथमिकता प्रभार:  
(i). प्राथमिकता बर्थिंग:  
किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रू0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रू0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत अर्थात रू0 7500 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।  
(ii). ऑस्टिंग प्राथमिकता:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रू0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रू0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत अर्थात् रू0 10,000 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, किसी भी पोत को 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए यह पत्तन पोत के 'अन्दर स्थानांतरण' और 'बाहर स्थानांतरण' के लिए वसूल करेगा।

(iii). ऊपर यथा विनिर्दिष्ट 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क सभी पोतों से इस तथ्य के होते हुए वसूल किया जाएगा कि 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा पत्तन न्यास द्वारा उनके अपने विनियमन के अधीन प्रदान किया जाता है, निम्नलिखित वर्गों के अलावा:

- (क). रक्षा मंत्रालय के लेखों पर कार्गो ढोने वाले पोत।
- (ख). सौहार्द भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका खोजयात्रा के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

(12) कार्गो कार्य के पूरा होने के दो घंटों के भीतर पोतों को नौचालन के लिए सभी प्रकार से तैयार रहना चाहिए। नौचालन के लिए पोत के तैयार रहने के समय संबंधी सूचना कम से कम एक घंटा पहले वीएचएफ पर और "1जी" पताका को फहराते हुए पोर्ट सिग्नल स्टेशन को संप्रेषित किया जाना चाहिए। पोत जो कार्य कार्य के पूरा होने के दो घंटों के बाद नौचालन के लिए तैयार नहीं होते हैं उन्हें बर्थ किराया अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट दरों के अलावा 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2582/-) प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा।

(13) 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2582/-) की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार उन पोतों पर लागू होगा जो परिचालनात्मक कारणों से बर्थों को खाली करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा दी गई नोटिस अवधि की समाप्ति के दो घंटों से अधिक समय तक बर्थ का अभिग्रहण जारी रखते हैं"।

#### 3.4. पत्तन देयताएँ

1.	विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश)	अमेरिकी डॉलर 0.242
2.	तटीय (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पोत)	रूपये 5.950

#### पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों पर विस्तारित होगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	बिना यात्रियों के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	25%
2.	बिना कार्गो अथवा यात्रियों के पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	50%
3.	पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और अपने स्वयं के उपभोग के लिए जल, बंकर, कोयला अथवा द्रव ईंधन के प्रावधानों के लिए आधी दरों पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।	50%
4.	(1). कोई आनंद नौका (2). कोई पोत, जिसे पत्तन छोड़ना पड़ता है, मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाधित होना पड़ता है। (3). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अथवा सेवा में कोई पोत (4). कोई पोत जिसकी चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन सीमाएं हों और पुनः प्रवेश (5). सफेद पताका और नीली पताका वाले युद्धक पोत अथवा भारत गणतंत्र की सेवा में पोत (6). ब्लास्ट में अथवा कार्गो/यात्रियों के साथ प्रवेश करना वाला परंतु यात्रियों/कार्गो को बिना उतारे अथवा लिए 48 घंटों में पत्तन छोड़ने वाला पोत (7). क्रू को उतारने अथवा लेने और 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाला पोत, खराब मौसम के कारण रोका गया क्रू सदस्य माना जाएगा।	100%

#### टिप्पणियाँ:

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). बिना लंगर डाले और समुद्रयात्रा किए पत्तन पर यात्री को उतारने वाले पोत को पत्तन देयताएं अदा करनी होंगी।
- (3). भारतीय पत्तन (जैसे कलकत्ता) से विदेशी पत्तन और विदेशी पत्तन के लिए कार्गो लेते हुए दूसरे भारतीय पत्तन (जैसे पारादीप) पर आने वाला पोत, पत्तन देयताओं के प्रयोजन से पारादीप पर विदेशी पोता माना जाएगा।
- (4). खाली लैश बार्ज लेने के लिए "दूसरी बार" आने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परंतु महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख में दिए गए अनुसार किसी कार्गो की उतराई अथवा कार्गो अथवा यात्री को नहीं लेता है तो कोई पत्तन देयताएं वसूली नहीं की जाएंगी।

- (5). पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल टैंकर के लए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणी" में निर्दिष्ट कम किया गया सकल टनभार को इसके सकल टनों के रूप में लिया जाएगा।

### 3.5. पाइलटेज़ और नौकर्षण:

क्र.सं.	स्लैब	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रूपये
1.	30,000 जीआरटी तक	0.509	12.52
2.	30,001 से 60,000 जीटी	0.407	10.01
3.	60,000 जीटी से अधिक	0.356	8.76

#### टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त दरें पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बर्हिर्गामी संचलन और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरणों के लिए है।
- (2). पोत के कोल्ड संचलन के लिए, पाइलटेज़ और नौकर्षण प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (3). जब किसी पोत को उसकी स्वयं की सुविधा के लिए स्थानांतरित अथवा हटाया जाता है, अथवा दूसरे पोत की सुविधा के लिए, पोत जिसके लिए स्थानांतरण किया गया है, उपर्युक्त अनुसूची के 50 प्रतिशत पर पाइलटेज़ और नौकर्षण शुल्क अदा करना होगा।
- (4). पाइलट का रद्दकरण/विराम शुल्क:
  - (i). यदि कोई पोत डीटीआर मीटिंग में निर्धारित समयानुसार/पोत को भेजे गए मरीन संकेत के अनुसार नौचालन के लिए तैयार नहीं है तो उसे पाइलट के रद्दकरण के लिए अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले वीएचएफ पर पोत सिग्नल स्टेशन को सूचित करना होगा। यदि कोई पोत अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले पाइलट बुकिंग रद्द नहीं करवाता है तो उसे रद्दकरण प्रभार के रूप में 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2582) अदा करने होंगे।
  - (ii). यदि पोत पाइलट के पहुंचने के 30 मिनटों के भीतर संचलन नहीं करता है तो पाइलटेज़ के प्रयोजन से, उसे 30 मिनट से ऊपर इसके संचलन होने तक के लिए 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2582) प्रति घंटा अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार अदा करना होगा।
  - (iii). यदि पोत संचलन पाइलट के पहुंचने के पश्चात किया जाता है तो 210 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 5164) का रद्दकरण प्रभार अदा करना होगा।
  - (iv). यदि एक बर्हिर्गामी बंध पोत खराब मौसम के कारण पाइलट को पत्तन सीमाओं के बाहर रखता है तो पाइलट के पत्तन पर ड्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट करने तक पोत के मास्टर द्वारा 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 7746) प्रतिदिन अथवा भाग की दर से क्षतिपूर्ति करनी होगी। इसके अलावा, जलयान पर पाइलट के रहने और खाने का व्यय और उसे पत्तन पर वापस भेजने की लागत भी पोत के स्वामी द्वारा देय होगी।
  - (v). यदि किसी पाइलट को पोत की बोर्डिंग से पहले आधे घंटे से अधिक समय के लिए पाइलट को पाइलट लॉच में रोककर रखा जाता है तो पाइलट के पोत पर पहुंचने तक 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2582) की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (5). लैश बार्जों को ले जाने के लिए, 157.5 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा प्रति टग की दर से टग किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (6). उनकी सुविधा के लिए पोत के वार्षिक हेतु 525 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 12,910) वसूल किया जाएगा, यदि वार्षिक दूसरे पोत की सुविधा के लिए अपेक्षित हो, प्रभार उस पोत द्वारा देय होगा जिसकी सुविधा के लिए वार्षिक किया जाता है। यदि वार्षिक पत्तन सुविधा के लिए की जाती है तो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (7). यदि किसी बर्थ से योकोहामा फेंडर के निर्धारण/हटाने के लिए अनुरोध किया जाता है, 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 7746) प्रभार तत्संबंधी पोतों अथवा आयातकों/निर्यातकों अर्थात् जो अनुरोध करता है, से वसूल किया जाएगा। यह प्रभार दोगुना बैंकिंग प्रचालनों के लिए योकोहामा फेंडर उपलब्ध करवाने के लिए लागू होगा।
- (8). उस पोत से 420 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 10,328) प्रभार वसूल किया जाएगा जिसका संचलन रविवार/अवकाश दिवस के लिए सुनियोजित था परंतु पोत के नहीं पहुंचने/देरी से पहुंचने, कार्गो/कार्य के पूरा नहीं होने आदि जैसे पोत पर आरोग्य विभिन्न कारणों से संचलन नहीं कर पाया था।
- (9). जब पोत स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
  - (i). यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित करना अपेक्षित हो ताकि उसी बर्थ में अथवा एलओए, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर गोदी में किसी अन्य बर्थ में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माने जाएंगे।

- (ii). आयात के भंडारण स्थान की अनुपलब्धता अथवा ढके हुए स्थान की अपेक्षा वाले निर्यात कार्गो के कारण से यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (iii). जब कभी कंटेनर लदाई/उतराई की सुविधा के लिए किसी पोत को कार्गो बर्थ से गैन्ट्री बर्थ पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा बशर्ते पोत के एजेंटों को इसके लिए अपने बर्थिंग आवेदन में इसके लिए विशिष्ट अनुरोध करना होगा।
- (iv). जब कभी किसी पोत को स्ट्रीम के रास्ते से एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो ताकि दूसरे पोत अथवा उसी पोत को एलओए, बीमा, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर व्यवस्थित किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माने जाएंगे।
- (v). जब कभी किसी पोत को दूसरे आस्टिंग प्राथमिकता बर्थ को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (vi). जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए डीप ड्राफ्ट लंगरगाह से कम ड्राफ्ट लंगरगाह पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (vii). जब कभी पोतों को बर्थों/मूरिंग/जेट्टी पर कार्यगत कार्गो को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, निकर्षण, बर्थों की मरम्मतों अथवा अनुरक्षण और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (viii). यदि कोई पोत पत्तन उपस्कर की गलत-कार्य, बर्थ को साफ करने आदि के कारण से स्थानांतरित किया जाता है तो यह पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

### 3.6. सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
क	बर्थ किराया: (प्रति घंटा)	0.00060	0.20
ख	पाइलटेज (प्रति प्रवेश बशर्ते न्यूनतम 5775 अमेरिकी डॉलर/रु0 2.5 लाख)	0.260	8.00
ग	टग किराया प्रभार (प्रति घंटा)	1500	24,375
घ	पत्तन देयताएं प्रति प्रवेश	0.242	7.85
ड.	पाइलट उपस्थिति प्रति घंटा	40	1350

**टिप्पणी:** टग किराया प्रभारों की गणना के लिए, समय बर्थिंग से अबर्थिंग तक गिना जाता है।

### अध्याय- IV विविध प्रभार

#### 4.1. शिपिंग को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

मद	दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग	
	विदेशी	तटीय
1. बर्थ पर प्रत्यक्ष जल आपूर्ति	4 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 60 अमेरिकी डॉलर	रु0 98.35 परंतु न्यूनतम रु0 1475.00
2. बार्जों द्वारा जल आपूर्ति:		
(i) मूरिंग घाट/जेट्टी पर	8 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 320 अमेरिकी डॉलर	रु0 196.70 परंतु न्यूनतम रु0 7868.00
(ii) लंगरगाह (सड़कों) पर	18.90 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 1575 अमेरिकी डॉलर	रु0 464.71 परंतु न्यूनतम रु0 38726.00

#### टिप्पणियां:

- (1). जब जल बार्ज का आदेश दिया जाता है परंतु बार्ज पहुंचने से पहले रद्द किया जाता है तो 21 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 516.05) का रद्दकरण शुल्क वसूल किया जाएगा। बार्ज के पहुंचने के पश्चात, रद्दकरण शुल्क 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) वसूल किया जाएगा।
- (2). एक बार में एक मॉग पर वैयक्तिक पोतों को आपूर्ति जल की संपूर्ण मात्रा न्यूनतम प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, के प्रयोजन से एक आपूर्ति मानी जाएगी। आपूर्ति में पत्तन न्यास के विफल रहने पर अथवा खराबी आदि के कारण से निलंबित आपूर्ति की स्थिति में, प्रभारों की वसूली के लिए वास्तविक आपूर्ति क्षमता को लिया जाएगा।

#### 4.2. धर्मकाँटा/भार मानकों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	लौह-अयस्क/क्रोम अयस्क/अन्य अयस्कों के लिए धर्मकाँटा प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 20 प्रति परेषण
2.	अन्य घटकों के लिए धर्म काँटा प्रभार	रु0 3.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 30 प्रति परेषण
3.	भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन के लिए प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 10 प्रति परेषण

टिप्पणी: संबद्ध पक्ष परिचर श्रमिक की आपूर्ति करेगा।

#### 4.3. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटे पर तोले गए कार्गो के लिए भारतोलन प्रभार

निजी धर्म काँटा परिचालक उपर्युक्त खंड 4.2 में निर्धारित दरों के अनुसार भारतोलन प्रभार वसूल करेंगे और पीपीटी के साथ निम्नलिखित हिस्सा बाँटेंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	संस्थापकों के अपने कार्गो का भारतोलन	रु0 0.30 प्रति मी0ट0
2.	अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो का भारतोलन	रु0 1.00 प्रति मी0ट0

#### टिप्पणियां:

- (1). परेषण अर्थात् पोत के संबंध में नौभरण/प्रेषण लिए भारतोलित की जाने वाली कुल मात्रा।
- (2). अपूर्ण टन को अगले उच्चतर टनभार में पूर्णांकित किया जाएगा।

#### 4.4. दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतिलिपियों/प्रमाणित लेखा बही आंकड़ों की आपूर्ति के लिए शुल्क

रु0 20 प्रति पृष्ठ यूनिवर्सल आकार।

#### 4.5. मरीन प्रचालनों के लिए कुशल कार्मिक की आपूर्ति:

किसी भी प्रकार के मूरिंग और अमूरिंग अथवा किसी मरीन प्रचालन के लिए कुशल व्यक्ति की आपूर्ति हेतु 2 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोत के लिए रु0 49.18) प्रति व्यक्ति प्रति घंटा अथवा उसका भाग, परंतु न्यूनतम 2 घंटे, शुल्क वसूल किया जाएगा।

#### 4.6 कबाड़ प्रभार:

कबाड़ प्रभार कबाड़ हुए सामानों के मूल्य पर 20 प्रतिशत यथामूल्य की दर से वसूल किया जाएगा। यदि सामान जल द्वारा खराब हो जाता है तो ग्राहकों द्वारा यथा स्वीकार्य सामानों के मूल मूल्य पर उपर्युक्त प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

#### 4.7. हेलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार

रु0 4,000 प्रति एक लैंडिंग और उड़ान। राज्य सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी उपयोक्ताओं से संबंधित हेलिकॉप्टरों के लैंडिंग के लिए हैलीपैड के उपयोग के उपयोग के मामले में यह दर प्रभार्य है। तथापि, पत्तन के अतिथि रूप में घोषित यात्रियों को लिए हुए हेलिकॉप्टरों को ऐसे प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

#### 4.8. नौभरिकों को ऑन बोर्ड श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार

सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी का 100 प्रतिशत।