

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 219

-ई दिल्ली

9 नवंबर 2011

अधिसूचना

प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 (1963 का 38) के अनुच्छेद 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 की समीक्षा के लिए टी एम इंटरनेशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल आवदेन को एतद्द्वारा निपटाता है, जैसाकि इसके साथ जुड़े आदेश में है।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं.टीएमपी/ 27/2011-टीएमआईआईएलएल)

मेसर्स टी एम इंटरनेशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड

...

आवेदक

आदेश

(अक्टूबर 2011 के 11वां दिन को पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 25 मार्च 2011 को पारित आदेश की समीक्षा के लिए टी एम इंटरनेशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)द्वारा दाखिल एक आवेदन से संबंधित है।

2. टीएमआईएलएल से दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण ने एक आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 को पारित किया था। कथित आदेश के मार्फत उस समय टीएमआईएलएल के अभिभावी दरों में इस प्राधिकरण ने 32.29% की कमी कर दिया। यह आदेश भारत के राजपत्र में 25 मार्च 2011 को अधिसूचित हो गया था और संशोधित दरमान 30 दिनों की समाप्ति पर 25 जून 2011 से लागू होना था।

3.1. इस पृष्ठपट में टीएमआईएलएल ने 25 मार्च 2011 के आदेश की समीक्षा के लिए दिनांक 13 जून 2011 को एक आवेदन दाखिल किया जो मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 3.3.1 के अनुसार था। कथित आदेश की समीक्षा के लिए टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए मुद्दे संक्षिप्त में नीचे दिए जा रहे हैं:

(i). वित्तीय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए समायोजन के संदर्भ में:

- (क). प्राधिकरण ने कथित वर्ष के लिए अप्रयोगमूलक आधार पर राजस्व में ₹ 2246.40 लाख की वृद्धि कर दी है जो वास्तव में एसओआर के अनुमोदन के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित राजस्व तथा टीएमआईएलएल द्वारा वास्तव में अर्जित राजस्व के बीच अन्तर का है।
- (ख). यद्यपि प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए चलती पूँजी की गणना करते समय सुरक्षा जमा पर विचार किया है, लेकिन वह वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए चलती पूँजी पर विचार करने में सफल नहीं हो पाया है।
- (ग). प्राधिकरण प्राप्त कुल चालू आस्तियों के आधार पर बर्थ सं 12 के लिए एक औसत के रूप में वर्ष 2007-08 से 2009-10 हेतु वर्तमान देयताओं की गणना कर चुका है। तथापि, पिछली अवधि के लिए वर्तमान देयताओं की गणना नहीं की जा सकी है।

(घ). टीएमआईएलएल को ₹ 23.59 करोड़ वापस करने का निर्देश जो विगत में टीएमआईएलएल द्वारा ज्यादा जुटाने की बात थी।

(ii). हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में:

(क). प्रति शिफ्ट के आधार पर आधारित दर आवश्यक है तथा प्रति एमटी पर आधारित दर केवल कार्गो तक ही सीमित होना चाहिए जो लोडिंग / अनलोडिंग के लिए एक रूप दर है।

(ख). भविष्य के लिए एचएमसी का प्रयोग करते हुए संचालित होने वाले कार्गो का प्रतिशत (दर निर्धारण पर आधारित) विगत में एचएमसी का प्रयोग करते हुए संचालित कार्गो के वास्तविक हिस्से पर आधारित होना चाहिए।

(ग). प्राधिकरण ने लघु प्रचालन घण्टों पर विचार किया है जिससे कम से कम ईंधन की लागत आती है।

(घ). गणना में कम से कम मरम्मत लागत पर विचार।

(ङ). “अन्य खर्च” शीर्ष के अन्तर्गत ऊँचे वेतन तथा मजदूरी पर विचार किया जाना चाहिए। केओपीटी को भुगतान की जाने वाली रायल्टी पर भी लागत के रूप में विचार किया जाना चाहिए।

(च). प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 में एचएमसी के प्रयोग के लिए भुगतान की जाने वाली रायल्टी पर विचार नहीं किया है।

(iii). वित्तीय वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए किए गए समायोजन के संदर्भ में:

(क). प्राधिकरण ने भविष्य के वर्षों के लिए उच्च राशि का ध्यान रखा है।

(ख). अतिरिक्त 32.29% का परिणाम निकालने में भूल हुई है जैसाकि प्राधिकरण लागत अवयवों जैसे व्यवस्थापन एवं सामान्य ऊपरी खर्च तथा वित्त एवं अन्य फुटकर आय एवं वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए खर्च पर विचार करने में असफल रहा है।

(ग). प्राधिकरण ने 8.6% के वास्तविक महंगाई कारक के समक्ष व्यय प्रायोजना के लिए 3.76% की वृद्धि कारक पर विचार किया है।

(घ). प्राधिकरण ने आच्छादित शेड़ पर निवेश की जाने वाली राशि के संबंध में ₹ 210 लाख के बदले ₹ 200 लाख पर विचार किया है।

(ङ). वर्तमान परिसम्पत्तियों की तुलना में वर्तमान देयताओं की तुलना करते हुए प्राधिकरण ने चालू पूँजी पर शून्य के रूप में विचार किया है।

3.2. उपरोक्त प्रस्तुति के आधार पर टीएमआईएलएल ने कहा है कि मार्च 2011 के आदेश में अनेकों गलतियां हैं जो रेकार्ड तथा प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 3.3.1 के प्रावधानों के अनुसार देखी जा सकती है। मार्च 2011 का प्रशुल्क आदेश इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा किए जाने की अपेक्षा करता है। टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण से यह भी अनुरोध किया है कि वह ऐसे अंतरिम निर्देश / आदेश जारी करे कि यदि समीक्षा आदेश में कुछ देरी होती है तो टीएमआईएलएल अपने ग्राहकों से निम्नतर राजस्व एकत्र करता रहे जिससे टीएमआईएलएल को अपूरणीय क्षति न हो।

4. प्रशुल्क दिशानिर्देशों का मार्च 2005 का खण्ड 3.3.1 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह संबंधित कार्यवाहियों में ध्यान दिए गए रेकार्ड के अनुसार भूलों की सीमित सीमा तक किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदनों पर विचार करे तब, जब कि ऐसे आवेदन आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिनों के अंदर दाखिल किए गए हों। 25 मार्च, 2011 को पारित आदेश 25 मई 2011 को अधिसूचित हो चुका है। इसलिए, वर्तमान मामले में टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल आवेदन दिनांक 13 जून, 2011, 30 दिन की अनुबद्ध समय सीमा के अंतर्गत है।

5.1. यहाँ यह भी बताना प्रासंगिक होगा कि टीएमआईएलएल ने मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के विरुद्ध कोलकत्ता उच्च न्यायालय में 20 जून 2011 को एक समादेश याचिका भी दाखिल किया है।

5.2. माननीय उच्च न्यायालय ने पक्षों की तरफ से प्रस्तुत की गई प्रस्तुति को सुनने के बाद 5 जुलाई 2011 को टीएमआईएलएल की समादेश याचिका का निपटारा कर दिया। इस प्राधिकरण को निर्देश देते हुए कि वह अपनी अनुकूलता और कानून के अनुसार समीक्षा आवेदन दिनांक 13 जून 2011 का निपटारा करे। माननीय उच्च न्यायालय आगे यह भी निर्देश दिया है कि समीक्षा की विचाराधीनता के दौरान याचिका कर्ता (टीएमआईएलएल) अपने ग्राहकों से पुराने दर पर शुल्क लगाने के लिए स्वतंत्र होगा परन्तु पुराने और नए दरों के बीच के अन्तर को उन्हें प्रति माह एक राष्ट्रीयकृत बैंक में शार्ट टर्म फिक्स्ड डिपॉजिट में जमा करना होगा जो किसी भी ग्रहणाधिकार से मुक्त हो और इस प्राधिकरण को इसकी नियमित जानकारी दी जाए। समादेश याचिकाकर्ता (टीएमआईएलएल) समय समय पर तब तक उस फिक्स्ड डिपॉजिट को नवीन करते रहेगा जब तक कि लम्बित समीक्षा आवेदन में इस प्राधिकरण द्वारा अगला आदेश पारित नहीं हो जाता है।

6. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुरूप टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन की प्रति 24 जून 2011 को कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) तथा संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को परिचालित कर दी गई थी जो टीएमआईएलएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान परामर्श दिए थे, उनकी टिप्पणी के लिए। उपयोक्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पुनर्निवेशन सूचना के रूप में टीएमआईएलएल के पास भेज दी गई थीं। टीएमआईएलएल ने उपयोक्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत नहीं किया है। कुछ उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है:

द बंगाल चैंबर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई):

- (i). बर्थ सं 12 के लिए टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित अधिसूचित प्रशुल्क में कमी एक स्वागतयोग्य कदम है और इससे निश्चय ही उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा किन्तु इसका महत्व समझना चाहिए कि प्रचालक यानि टीएमआईएलएल को एक न्यायसंगत और निष्पक्ष फायदा मिलना चाहिए।
- (ii). पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान टीएमपी द्वारा टीएमआईएलएल को यद्यपि 18% की बढ़ोतरी की अनुमति दी गई थी जो 31 मार्च 2010 तक वैध थी और टीएमपी द्वारा समय-समय पर बढ़ाई जाती रही, एक निकाय के रूप में जो टीएमआईएलएल की सुविधा के अनेकों उपयोगकर्ताओं का प्रतिनिधित्व करता है, यह प्रशंसनीय है कि टीएमआईएलएल अनुमोदित दरों की तुलना में कम दर लगाते हुए पिछले प्रशुल्क आदेश की वैधता की अवधि के दौरान स्वेच्छा से उपयोगकर्ताओं के लाभ के लिए पारित किया था। टीएमआईएलएल के समीक्षा आवेदन से यह प्रकट होता है कि इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल को उन लाभों के लिए दण्डित किया है जो स्वैच्छिक उपयोगकर्ताओं के लिए टीएमआईएलएल द्वारा पारित किए गए हैं जिसे हम समझते हैं कि टीएमआईएलएल के लिए अनुचित है।
- (iii). चालू पूँजी तथा वर्तमान देयताओं के संबंध में प्राधिकरण इस विषय पर एक विचार रखना चाहेगा जैसाकि यह एक अच्छी स्थिति में है कि मामले का विश्लेषण किया जाए तथा उचित तरीके से उस पर विचार किया जाए।
- (iv). उपयोगकर्ता के विचार से हार्बर मोबाईल क्रेन के लिए प्रति एमटी तथा प्रति शिफ्ट के आधार पर दर लगाना टीएमपी द्वारा एक अच्छा संकेत है जैसाकि यह उन्हें दोनों ही विकल्प देगा और उन्हें जो अच्छा लगे उसका लाभ उठा सकेंगे। प्रोजेक्ट कार्गो तथा स्टील कार्गो जैसे सीआरसी के लिए प्राधिकृत संचालन की आवश्यकता होती है इसलिए उत्पादकता कम होती है। यदि एक प्रति एमटी का दर दिया जाता है तो शायद प्रचालक तीव्र उतराई का आश्रय ले सकता है जिससे संचालन की गुणवत्ता प्रभावित होगी और उससे कार्गो की क्षति होने की संभावना बढ़ेगी। किसी भी मामले में प्रति एमटी दर का आधार अधिकांश सामग्री संचालन के लिए वैसा ही नहीं होना चाहिए जैसाकि स्टील सामग्री की तुलना में, जिससे स्लिंगिंग तथा अनस्लिंगिंग आपरेशन की आवश्यकता होती है जिससे उत्पादकता में कमी आती है। आयात तथा निर्यात कार्गो के संबंध में, आयात कार्गो क्रेन पर उपलब्ध निचले बाइट के कारण उतराई के समय कम उत्पादकता देगा। उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए और उपयोगकर्ता के विकल्प से एचएमसी का उपयोग, टीएमआईएलएल के विवाद सही लगते हैं।
- (v). विगत में यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने उपयोगकर्ताओं के लिए सुधारित यातायात के लाभ हेतु उपयोकर्ताओं पर कम शुल्क लगाते हुए स्वेच्छा से आदेश पारित किया था और टीएमपी ने अधिकतम दर के कारण दरों को अनुमोदित किया था, टीएमआईएलएल की सुविधा की क्षमता के बाहर एक स्तर पर यातायात का विचार सभी 3 वर्षों के लिए अनुचित होगा। किसी भी मामले में, यदि वास्तविक दर जो टीएमआईएलएल लगाता है किसी अन्य के पास उपलब्ध प्रतिस्पर्धात्मक

सुविधा से ज्यादा है तो टीएमआईएलएल की सुविधा की मात्रा गिर जाएगी। लौह आयस्क एक अनिश्चित कार्गो है जिसकी दुरारोह चोटी और द्रोणिका अवधि होती है तथा पूरे 3 वर्ष की अवधि के लिए बहुत उच्च स्तर पर विचार नहीं किया जान चाहिए।

- (vi). मुद्रास्फीति पर प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुसार विचार किया जाना चाहिए तथा डब्ल्यूपीआई में हाल ही की वृद्धि तथा 3.76% की लागत मुद्रास्फीति पर ध्यान देने से यह एक निचले स्तर का लगता है।

इंग्लिडयन चैंबर ऑफ कामर्स (आईसीसी):

- (i). आईसीसी पोर्ट प्रयोक्ताओं के हित की रक्षा तथा पोर्ट आपरेटरों के न्यायोचित तथा निष्पक्ष लाभ के बीच संतुलन बनाए रखने के लिए किए गए अच्छे कार्य हेतु टीएमपी की प्रशंसा करता है।
- (ii). टीएमआईएलएल के समीक्षा आवेदन के विश्लेषण के बाद तथा उसे प्रशुल्क आदेश से संबंधित करने के बाद यह लगता है कि कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ गणना में गलतियाँ हुई हैं जिन्हें वास्तविक स्थिति के आधार पर ठीक करने की आवश्यकता है।
- (iii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान उच्चतम दर के बदले टीएमआईएलएल द्वारा निम्नतम दर लगाने का कार्य और एतद्वारा उच्च मात्रा में लाभ पहुँचाना एवं आयातकों तथा निर्यातकों को लागत में अधिकतम लाभ पहुँचाना प्रशंसा योग्य है। अप्रयोगमूलक आय पर आधारित लाभों की गणना जिसे टीएमआईएलएल ने वास्तविक रूप से अर्जित नहीं किया है करना ठीक नहीं होगा जैसाकि यह आधार मुक्त बाजार की धारणा को हतोत्साहित करेगा। टीएमपी द्वारा अनुमोदित उच्चतर स्तर में टीएमआईएलएल को अनुमति दी जानी चाहिए कि वह दिशानिर्देशों के अनुसार कोई भी दर लगा सके।
- (iv). निम्नतर दर लगाने से निर्यात / आयात की मात्रा बढ़ेगी जो टीएमआईएलएल तथा निर्यातक / आयातक दोनों के लिए अच्छी स्थिति है।
- (v). क्या टीएमआईएलएल ने बिना कमी किए उच्चतर दर लगाया था, पत्यक्ष कारणों से टीएमआईएलएल टर्मिनल की मात्रा कम हो सकती है जो न केवल टीएमआईएलएल के वास्तविक भौतिक कार्य पर प्रभाव डालेगी बल्कि उच्च लागत के कारण व्यापार में भी हानि उठानी पड़ेगी। वास्तविक मात्रा का विचार (जो निम्नतम दर से प्राप्त है) और पिछले कार्य का विश्लेषण करने के लिए उच्चतम दर न्यायोचित नहीं हो सकते और व्यापारहित, पेशा तथा वाणिज्य को नुकसान पहुँचा सकते हैं।
- (vi). टीएमआईएलएल द्वारा इंगित की गई भूलों की गणना ऐसा क्षेत्र है जिसपर आईसीसी ब्यौरे के अभाव में टिप्पणी करने में सक्षम नहीं है।

- (vii). जहाँ तक एचएमसी के प्रयोग का मामला है, उपयोगकर्ता को विकल्प मिलना चाहिए और एचएमसी का प्रयोग करते हुए संचालित होने वाले ऐसे कार्गो की मात्रा को एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले 100% के आधार पर नहीं लिया जाना चाहिए।
- (viii). भविष्य के सभी वर्षों के लिए अधिकतम दरों की मात्रा का वही स्तर बनाए रखने की कल्पना सही नहीं हो सकती है जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा इंगित किया गया है, वित्तीय वर्ष 2011 में निम्नतर दर लगाते हुए उच्च मात्रा प्राप्त की गई है। कार्गो थ्रूपुट की वही मात्रा संभव नहीं हो सकती है, यदि टीएमआईएलएल द्वारा कोई छूट दिए बिना उच्चतम स्तर पर राजस्व की उगाही की जाती है। यदि टीएमआईएलएल का दर दूसरे की सुविधा दरों से अर्थपूर्ण रूप में ज्यादा है तो टीएमआईएलएल की मात्रा काफी कम हो सकती है।

7.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 7 जुलाई 2011 को कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट परिसर में हुई थी। टीएमआईएलएल ने एक पॉवर प्वाइंट प्रजेन्टेशन रखा था जिसमें विभिन्न बिन्दुओं पर प्रकाश डाला गया था जिसपर दिनांक 25 मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा की गई थी. संयुक्त सुनवाई में टीएमआईएलएल तथा केओपीटी ने निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किया:

टीएम इंटरनेशन लाजिस्टिक्स लिमिटेड:

- (i). टीएमपी द्वारा 2008 में दी गई अनुमति के अनुसार हमने अपने ग्राहकों से 18% की वृद्धि नहीं वसूला है। इसलिए, टीएमपी द्वारा पिछली अवधि के लिए की गई गणना केवल काल्पनिक है।
- (ii). हमने वर्तमान परिसम्पत्तियों तथा वर्तमान देयताओं की गणना में हुई भूल को दर्शाया है।
- (iii). प्रशुल्क में कमी की मात्रा का निर्णय ऊपरी व्यय पर विचार किए बिना किया गया है।
- (iv). मोबाईल हार्बर क्रेन दरों की विभिन्न गणना पर समीक्षा करने की आवश्यकता है।

कोलकाता पत्तन न्यास:

- (i). टीएमआईएलएल के पास अतिरिक्त भूमि है। यदि वे 60000 वर्ग मी क्षेत्र की ली हुई अतिरिक्त भूमि नहीं चाहते हैं तो इसे वापस कर दें।
- (ii). हमें टीएमआईएलएल के उपयोगकर्ताओं से शिकायतें मिलती हैं कि उनके ऊपर एमएचसी थोप दिया गया है।

7.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, हमने अपने पत्र दिनांक 12 जुलाई 2011 द्वारा टीएमआईएलएल से 25 जुलाई 2011 तक अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण मांगी थी। तदनुसार,

टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 25 जुलाई 2011 द्वारा अपेक्षित जानकारी भेजी है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और टीएमआईएलएल द्वारा उस पर दिए गए उत्तर का सारांश नीचे की तालिका में दिया गया है:

क्रम सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना	टीएमआईएलएल का उत्तर																					
(i).	<p>टीएमआईएलएल ने अपने समीक्षा आवेदन दिनांक 13 जून 2011 में बताया है कि चालू देयताएं और प्रावधान जो वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अलग-अलग वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किए गए हैं उसमें रायल्टी के विवादित भाग के लिए रखे गए प्रावधान भी शामिल हैं जिसकी राशि की सीमा क्रमशः ₹ 297 लाख, ₹ 558 लाख, तथा ₹ 623 लाख है। तथापि, चालू देयताओं से संबंधित अनुसूची तथा संबंधित वर्षों के लिए वार्षिक लेखा के प्रावधान स्पष्ट तौर पर विवादित रायल्टी राशि को प्रतिबिम्बित नहीं करते हैं। टीएमआईएलएल चार्टर्ड एकाउन्टेन्ट से प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करे वर्तमान देयताओं तथा प्रावधानों के हिस्से की विवादित रायल्टी राशि को प्रमाणित करने के लिए।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने अपने चार्टर्ड एकाउन्टेन्ट से एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया है यह प्रमाणित करते हुए कि टीएमआईएलएल ने रायल्टी का पूरा प्रावधान किया है जैसाकि नीचे की तालिका में दिया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="727 541 1398 1291"> <thead> <tr> <th>अवधि</th> <th>(₹)</th> <th>टिप्पणी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.4.2007 से 31.3.2008</td> <td>29768630</td> <td>29.01.02 से 28.1.05 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा यथा गणना की गई।</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">1.4.2008 से 31.3.2009</td> <td>19589478</td> <td>29.01.05 से 28.1.07 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना</td> </tr> <tr> <td>8070659</td> <td>29.01.07 से 31.3.09 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">1.4.2009 से 31.3.2010</td> <td>3170753</td> <td>29.01.07 से 28.1.08 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना</td> </tr> <tr> <td>3312338</td> <td>1.4.09 से 31.3.10 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>63911858</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>प्रमाण-पत्र में बताया गया है कि लेखा परीक्षित तुलन-पत्र दिनांक 31 मार्च 2010 में ₹ 63911857/- की राशि शामिल की गई है, 31 मार्च 2008 को समाप्त वर्ष के लिए लाभ एवं हानि लेखा दर पर लगाए गए ₹ 29768630/- की राशि शामिल है, 31 मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के लिए लाभ एवं हानि पर लगाए गए ₹ 27660137/- की राशि तथा 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए लाभ एवं हानि पर लगाए गए ₹ 6483091/- की राशि शामिल है।</p>			अवधि	(₹)	टिप्पणी	1.4.2007 से 31.3.2008	29768630	29.01.02 से 28.1.05 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा यथा गणना की गई।	1.4.2008 से 31.3.2009	19589478	29.01.05 से 28.1.07 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना	8070659	29.01.07 से 31.3.09 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना	1.4.2009 से 31.3.2010	3170753	29.01.07 से 28.1.08 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना	3312338	1.4.09 से 31.3.10 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना	कुल	63911858	
अवधि	(₹)	टिप्पणी																					
1.4.2007 से 31.3.2008	29768630	29.01.02 से 28.1.05 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा यथा गणना की गई।																					
1.4.2008 से 31.3.2009	19589478	29.01.05 से 28.1.07 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना																					
	8070659	29.01.07 से 31.3.09 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना																					
1.4.2009 से 31.3.2010	3170753	29.01.07 से 28.1.08 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना																					
	3312338	1.4.09 से 31.3.10 की अवधि के लिए स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा की गई यथा गणना																					
कुल	63911858																						
(ii).	<p>टीएमआईएलएल ने अब अपने समीक्षा आवेदन में कहा है कि हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के आपरेशन के लिए वर्तमान श्रम लागत प्रति वर्ष लगभग ₹ 20/- लाख है। टीएमआईएलएल एचएमसी आपरेशन के लिए श्रम लागत ₹ 20/-</p>	<p>टीएमआईएलएल द्वारा दी गई जानकारी निम्नानुसार है:</p> <table border="1" data-bbox="727 1669 1287 1892"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>25.7.2011 को वार्षिक सीटीसी (₹ लाख में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>प्रचालक - 1</td> <td>9.85</td> </tr> <tr> <td>प्रचालक - 2</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>प्रचालक - 3</td> <td>9.44</td> </tr> <tr> <td>प्रचालक - 4</td> <td>5.00</td> </tr> </tbody> </table>			विवरण	25.7.2011 को वार्षिक सीटीसी (₹ लाख में)	प्रचालक - 1	9.85	प्रचालक - 2	10.00	प्रचालक - 3	9.44	प्रचालक - 4	5.00									
विवरण	25.7.2011 को वार्षिक सीटीसी (₹ लाख में)																						
प्रचालक - 1	9.85																						
प्रचालक - 2	10.00																						
प्रचालक - 3	9.44																						
प्रचालक - 4	5.00																						

	लाख के समर्थन में डाकुमेंटरी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	कुल वार्षिक लागत	34.29	टीएमआईएलएल ने ऊपर दिए गए आंकड़ों के समर्थन में उपरोक्त कर्मचारियों को जारी किए गए हालही के वेतन संशोधन पत्र की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।
--	---	------------------	-------	--

7.3. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था हमारे पत्र दिनांक 12 जुलाई 2011 द्वारा केओपीटी से अनुरोध किया था कि वह टीएमआईएलएल द्वारा ली गई अतिरिक्त भूमि तथा उपयोगकर्ताओं द्वारा प्राप्त शिकायतों कि उनके ऊपर एमएचसी थोप दिया गया है, के विषय में एक विस्तृत ब्यौरा पेश करें। अनुस्मारक के बाद केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर, 2011 द्वारा अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। केओपीटी द्वारा दी गई टिप्पणी का सारांश नीचे दिया गया है:

- (i). टीएमआईएलएल के अनुरोध पर अतिरिक्त भूमि 54,000 वर्ग मीटर (11-01-2007 से) तथा 9,000 वर्ग मीटर (03-10-2007 से) डॉक सीमा के अंतर्गत टीएमआईएलएल को आबंटित की गई हैं। भूमि का आबंटन कार्गो स्टोरेज की सुविधाओं के निर्माण के लिए किया गया है (जिसमें दो वेयरहाउस शामिल हैं) जो एचडीसी पर बर्थ 12 के मार्फत कार्गो व्यापार को प्रोन्नत करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा रेलवे ट्रैक का निर्माण कर कार्गो निकास की व्यवस्था के लिए है।

यद्यपि कुछ खुले भण्डार क्षेत्र विकसित किए गए हैं, टीएमआईएलएल अपने प्रस्ताव के अनुसार अपेक्षित रेलवे साइडिंग तथा वेयरहाउस बनाने में असफल रहा है।

कार्गो स्टोरेज के लिए एचडीसी पर डॉक एरिया के अंदर की भूमि की भारी मांग को ध्यान में रखते हुए टीएमआईएलएल को आबंटित कथित 63,000 वर्ग मीटर की भूमि का उपयोग संतोषप्रद नहीं है जो इस तथ्य से प्रकट होता है कि वित्तीय वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के दौरान उपलब्ध भूमि का उपयोग क्रमशः 12.69% तथा 52.42% रहा है। यद्यपि, वर्ष 2010-11 में भूमि का उपयोग 80.12% के स्तर तक बढ़ गया किन्तु वर्तमान राजस्व में उपयोग कम हो गया है और अप्रैल, 2011 तक भूमि का उपयोग केवल 39.69% पाया गया है।

अनुभव किया गया है कि डॉक एरिया में ऐसी उत्कृष्ट भूमि का उपयोग बर्थ नं. 12 के प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत लाभ विश्लेषण के दौरान लागत में वृद्धि करता है, परिणामस्वरूप बर्थ नं. 12 के लिए अनावश्यक प्रशुल्क वृद्धि होती है।

- (ii). टीएमआईएलएल बर्थ नं. 12 पर ड्राईबल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का संचालन करता है और उसने ही अनुरोध किया था ऐसे कार्गो के लिए एचएमसी के प्रति मीट्रिक टन के आधार पर दर को सीमित करने के लिए। इसलिए, प्रति मीट्रिक टन के आधार पर तथा टीएमआईएलएल द्वारा आवेदित प्रति पोत के आधार पर दर की अपेक्षा में बदलाव उनके प्रारंभिक प्रस्ताव से भिन्न लगता है। तथापि, टीएमपी मामले पर उचित विचार करना चाहेगा।

टीएमआईएलएल द्वारा एमएचसी की अनुपयोगिता के लिए बताए गए कारण सामान्यतः कार्गो संचालन प्रचालनों में तैनात सभी स्रोतों के लिए सब जगह लागू होते हैं। एमएचसी तथा पोत क्रेन के साथ-साथ कार्य के लिए टीएमआईएलएल का विवाद कि मात्रा का निर्धारण संभव नहीं है गलत है। ब्रेक बल्क के मामले में पृथक भार सम्मिलित टन प्रदान करेगा और ड्राईबल्क के मामले में क्रेन प्रणाली संचालित टन प्रदान करेगी।

(iii). टीएमपी द्वारा निर्धारित व्यापार के विषय में केओपीटी की कोई टिप्पणी नहीं है।

(iv). केओपीटी को बर्थ नं. 12 के कुछ उपयोग कर्ताओं से मौखिक शिकायतें मिली हैं कि टीएमआईएलएल एमएचसी के उपयोग पर जोर डालता है, केओपीटी ने टीएमआईएलएल से शिकायत की और टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि वह पोतों पर उपयुक्त उपकरणों के उपलब्ध होने की अवस्था में एमएचसी के उपयोग के लिए जोर नहीं डालेगा।

टीएमआईएलएल क्रेन द्वारा संचालित टनेज के होते हुए शिफ्ट के आधार पर एमएचसी की तैनाती के लिए शुल्कों पर विचार कर रहा है जो एमएचसी के निष्क्रिय/अप्रयुक्त होने की स्थिति में आयातकों / निर्यातकों के लिए अनावश्यक लागत जोड़ता है।

25 मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में, टीएमपी ने प्रति टन के आधार पर एचएमसी शुल्क निर्धारित किया था और पोर्ट प्राधिकरण महसूस करता है कि उपयोगकर्ताओं के हित के लिए टीएमआईएल की वर्तमान याचिका की समीक्षा के बाद भी वही शुल्क चालू रहे।

(v). स्वतंत्र लेखा परीक्षक ने 29-01-2009 से 28-01-2010 की अवधि के लिए अपने रिपोर्ट में वास्तविक शिफ्टों या बीजक की संख्या जो भी ज्यादा हो के तैनाती पर दरों के संशोधित मान के खण्ड 16.1.12(ए) के अनुसार बर्थ नं. 12 में एमएचसी के उपयोग पर रॉयल्टी के विषय में विचार किया है।

मोबाइल हार्बर क्रेन के भाड़े से हुई आय की रॉयल्टी का निश्चय करने हेतु कथित कार्य से टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व की मान्यता आवश्यक है, जैसाकि स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा मोबाइल हार्बर क्रेन से अर्जित आय से राजस्व अंश प्राप्त करने के लिए केओपीटी पूरी तरह पात्र है।

टीएमआईएलएल ने स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा की गई कथित रॉयल्टी की गणना के कुछ खास पहलुओं पर प्रारंभ में विवाद उठाया था. केओपीटी का विवाद है कि समीक्षा याचिका में टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण के अनुसार टीएमआईएलएल मानता है कि मोबाइल हार्बर क्रेन के उपयोग के लिए दरों के स्वीकार तक ऐसे आधार पर रॉयल्टी भुगतान करने को तैयार है।

टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को मोबाईल हार्बर क्रेन के भाग के समक्ष टीएमआईएलएल द्वारा चुकाई गई वास्तविक रॉयल्टी को टीएमपी द्वारा मान्यता दी जाए।

- (vi). कार्गो प्रोजेक्शन के विषय में, केओपीटी ने टीएमआईएलएल के प्रशुल्क प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी भेज दी थी। तथापि, लौह अयस्क अस्थिर कार्गो है और अब टीएमआईएलएल के पहले प्रोजेक्शन के अनुसार उनके लिए आबंटित अतिरिक्त भूमि हेतु बर्थ नं. 12 पर संचालित होने वाली लौह अयस्क की वार्षिक मात्रा 1.50 लाख टन तक सीमित की जानी चाहिए।
- (vii). प्रशुल्क प्राधिकरण दिनांक 17-03-2008 के आदेश में टीएमआईएलएल को निर्देश दिया गया था कि वह संबंधित पक्षों को ₹ 17.75 करोड़ की राशि वापस करे जिनसे कथित तौर पर अतिरिक्त राशि के रूप में एकत्र किया था। तथापि, दिनांक 25-03-2001 के आदेश में प्रशुल्क प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल को निर्देश दिया कि वह इस संबंध में ₹ 23.59 करोड़ वापस कर दे।

इस संदर्भ में केओपीटी ने माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय द्वारा पारित दिनांक 15-05-2009 के फैसले के तरफ प्राधिकरण का ध्यान आकर्षित कराया है जिसमें प्रशुल्क प्राधिकरण को निर्देश दिया गया था कि वह टीएमआईएलएल द्वारा उसके ग्राहकों से प्राप्त अतिरिक्त शुल्कों की पुनर्गणना करे और बताए कि पुनर्गणित अतिरिक्त शुल्क पहले से निर्धारित प्रशुल्क में कैसे समायोजित किया जाए या याचिकाकर्ता कंपनी के लिए निर्धारित होने वाले भविष्य के प्रशुल्क के लिए समायोजित किया जाए।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क प्राधिकरण पूरे मामले पर पुनः विचार कर सकता है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल के विवाद को स्वीकार नहीं किया है कि पोर्ट के प्रमुख उपयोगकर्ता स्वैच्छिक रूप से टीएमआईएलएल को लिखे है कि वे प्राधिकरण द्वारा गिने गए किसी पिछले अतिरिक्त के समक्ष किसी वापसी शुल्क का दावा नहीं करेंगे। केओपीटी ने कहा है कि टीएमआईएलएल द्वारा उनके समीक्षा याचिका में संलग्न सभी पाँच पत्र उनके समूह कंपनी या जुड़े कंपनी से हैं।

इसलिए, केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे कि पूर्वोक्त वापसी योग्य अतिरिक्त राशि के बाद ये कंपनियां भविष्य में टीएमआईएलएल से किसी अन्य रूप में उस राशि का दावा / समायोजन कर सकती हैं।

टीएमआईएलएल के पास अन्य ग्राहक हैं जो उसको समूह कंपनी या जुड़ी कंपनी नहीं हैं और उसने ऐसे उपयोगकर्ताओं से कोई पत्र संलग्न नहीं किया है।

8. टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण के कार्यालय में 26 जुलाई, 2011 को एक संक्षिप्त प्रस्तुतिकरण दिया।

9. हमारे अनुरोध पर, टीएमआईएलएल ने दिनांक 9 सितंबर 2011 को ई-मेल द्वारा पिछले वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए एचएमसी के प्रयोग के विषय में कार्गो के अनुसार ब्यौरा प्रदान किया जो नीचे दिए गए है:

वर्ष	कार्गो	बी 12 पर संचालित वास्तविक मात्रा	एचएमसी द्वारा संचालित कुल मात्रा	एचएमसी द्वारा संचालित कार्गो %	कुल घण्टे	निर्गत/घण्टे एमटी/घण्टे
2007-08	लौह अयस्क	-	-	N.A.	0	0
	स्टील	569,111	148,548	26%	1,017	146
	प्रोजेक्ट कार्गो	-	13,322	एन.ए.	363	37
	अन्य परिमाण	372,747	122,468	33%	508	241
	कुल	941,858	284,338	30%	1,888	151
2008-09	लौह अयस्क	328,124	308,383	94%	545	566
	स्टील	300,783	32,536	11%	274	119
	प्रोजेक्ट कार्गो	-	20,016	एन.ए.	408	49
	अन्य परिमाण	205,418	171,371	83%	386	444
	कुल	834,325	532,306	64%	1,612	330
2009-10	लौह अयस्क	729,969	679,227	93%	1,131	601
	स्टील	238,133	44,604	19%	299	149
	प्रोजेक्ट कार्गो	29,612	29,526	100%	578	51
	अन्य परिमाण	207,389	98,843	48%	308	321
	कुल	1,205,103	852,200	71%	2,315	368
2010-11	लौह अयस्क	920,121	699,729	76%	1,065	657
	स्टील	118,812	11,067	9%	79	140
	प्रोजेक्ट कार्गो	52,315	20,942	40%	654	32
	अन्य परिमाण	102,527	76,713	75%	288	267
	कुल	1,193,775	808,451	68%	2,086	388

10. टीएमआईएलएल द्वारा उनके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे, प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 से संबंधित तथ्य तथा उन पर हमारे विश्लेषण का सारांश नीचे दिया गया है:

क. वित्तीय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए किए गए समायोजन के संदर्भ में:

(1). अप्रयोगमूलक आधार पर ₹ 2246.40 लाख की अतिरिक्त आय:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

टीएमआईएलएल ने पिछले 3 वर्षों के दौरान लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों में बर्थ क्रं 12 पर किए गए आपरेशन से लगभग ₹ 6679.46 लाख का कुल राजस्व अर्जित किया जिसे अलग-अलग लेखा परीक्षण में भी वैध करार दिया गया है। कथित लेखा परीक्षित लेखा

केओपीटी की मांग पर पुनः स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा प्रमाणित कराये गए। तथापि, पिछले 3 वर्षों के लिए टीएमआईएलएल के कार्य का विश्लेषण करने पर जो कि दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 की शर्तों में अपेक्षित है, प्राधिकरण ने पैरा 15 (v)(क) से (ग) में बताया है कि टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राशि ₹ 8925.75 लाख है न कि टीएमआईएलएल के पृथक लेखा के अनुसार ₹ 6679.46 और मीमांसात्मक आधार पर ₹ 2246.40 लाख की राजस्व वृद्धि हुई है जो वास्तविक अन्तर है।

- (i). मार्च 2008 के आदेश द्वारा टीएमआईएलएल के अनुमोदित एसओआर के अनुसार अधिकतम राजस्व जो टीएमआईएलएल अर्जित कर सकता था, और
- (ii). राजस्व जो टीएमआईएलएल ने ग्राहकों से वास्तव में अर्जित किया।

इस संबंध में, दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 के प्रावधानों के अनुसार, यह स्पष्ट है कि वास्तविक आधार पर प्राधिकरण द्वारा वित्तीय कार्य की समीक्षा की जानी चाहिए और मीमांसात्मक आधार पर किसी अतिरिक्त राजस्व के विषय में दिशानिर्देशों में विचार नहीं किया गया है। यह पेश है कि टीएमआईएलएल ने बढ़े हुए मात्रा में सुधारे हुए कार्य के लाभ को वास्तव में आगे बढ़ा दिया था और उसी अवधि के दौरान वास्तविक उपयोगकर्ताओं के लिए लागत आशावादिता भी बढ़ गई थी जब लाभ वास्तव में प्राप्त किए गए थे (टीएमपी द्वारा अनुमोदित दर से कम दर लगाने पर) पिछले ग्राहकों से प्राप्त होने वाले लाभ जो प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए प्रणाली-विज्ञान के अनुसार था।

यह दिमाग में रखना चाहिए कि टर्मिनल से वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 में टीएमआईएलएल की होल्डिंग कंपनी से अर्जित राजस्व का अंश क्रमशः लगभग 41%, 12%, तथा 4% था। कथित वर्षों के दौरान टर्मिनल पर संचालित टाटा स्टील के अंश की मात्रा क्रमशः 27%, 6%, तथा 2% रही।

दिशानिर्देशों के खण्ड 2.16.1 के अनुसार दरों के मान में निर्धारित दर अधिकतम स्तर के हैं और यदि पोर्ट चाहे तो कम दर लगा सकते हैं। इसलिए टीएमआईएलएल के लिए आवश्यक या बाध्य नहीं है कि वह प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उच्चतम स्तर का दर लागू करे जैसाकि कथित विगत अवधि के दौरान वास्तविक अर्जित राजस्व की गणना के लिए टीएमपी द्वारा पूर्वानुमान लगाया गया है। दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अन्तर्गत यदि आपरेटर चाहे तो कम दर लगा सकते हैं।

टीएमआईएलएल के वैधानिक लेखा परीक्षकों द्वारा किए गए लेखा परीक्षण तथा पुनः केओपीटी द्वारा नियुक्त किए गए स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा की गई जाँच पर टीएमआईएलएल द्वारा अलग-अलग किए गए लेखा से अर्जित वास्तविक राजस्व पर विचार न करते हुए यह प्राधिकरण कथित लेखा परीक्षण को चुनौती दिया है जो भ्रान्तिपूर्ण तथा अननुज्ञेय है।

मीमांसात्मक आधार पर राजस्व संकलन के साथ (जो टीएमआईएलएल द्वारा वास्तविक तौर पर अर्जित नहीं किया गया था) 2007-08 से 2009-10 की अवधि के लिए ₹ 2246.40 लाख की राशि और भविष्य की अवधि के लिए तदनुसार गणना की गई अतिरिक्त राशि का समायोजन होना है, गलत तरीके से उपयोगकर्ताओं को दो बार लाभ पहुँचाई है, पहली बार टीएमआईएलएल द्वारा स्वेच्छा से तथा पुनः लागत विवरण में अर्जित राजस्व शामिल करते हुए प्राधिकरण द्वारा और इस प्रकार टीएमआईएलएल के लिए मीमांसात्मक लाभ की गणना भविष्य के प्रशुल्क के समक्ष समायोजित होना चाहिए।

उपरोक्त की पूर्वधारणा के बिना प्राधिकरण ने गलती से इस तथ्य पर विचार नहीं किया कि टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क में 18% की वृद्धि का आदेश मार्च, 2008 में जारी हुआ था जो वर्ष 2008-09 में अप्रैल, 2008 से प्रभावी हुआ और टीएमआईएलएल के पास कोई अवसर नहीं था 2007-08 के दौरान सेवा दिए ग्राहकों से बढ़ा हुआ प्रशुल्क एकत्र करने का। इस तथ्य के बावजूद, प्राधिकरण ने प्रशुल्क में 18% की वृद्धि पर विचार करते हुए 2007-08 के लिए राजस्व की गणना की है जो टीएमआईएलएल के 2007-08 के पूरे वर्ष के लिए उपलब्ध नहीं था।

प्राधिकरण द्वारा गणना की, यह प्रणाली टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय एक भूल की तरफ ले जाती है, इसलिए प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह भूल का सुधार करे और टीएमआईएलएल के लिए एक ताजा आदेश पारित करे।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(v)(क) से (ग))

(क) जिसाकि पहले सूचित किया गया था, मार्च 2008 के अपने एक आदेश में इस प्राधिकरण ने उस समय प्रस्तुत प्रशुल्क के ऊपर 18% आद्यांत वृद्धि की अनुमति प्रदान की थी जिसे दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से प्रभावी / लागू होनी थी। जिसके प्रशुल्क में वृद्धि का प्रभाव वास्तविक आय से दर्शाया जाता है, दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से 31 मार्च 2010 तक की अवधि के लिए अनुमानित आय को, प्रदत्त वृद्धि को दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है, ताकि वास्तविकों और अनुमानों के बीच सही-सही तुलना की जा सके।

(ख) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः 900,000 मी.ट., 950,000 मी.ट. और 10,00,000 मी.ट. अनुमानित कार्गो-यातायात की तुलना में वास्तव में, क्रमशः 941838 मी.ट., 924992 मी.ट. और 1209077 मी.ट. कार्गो यातायात प्रहस्तित किया है।

संयोगवश, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में 500 टीईयू कंटेनर यातायात अनुमानित किया था। किन्तु टीएमआईएलएल ने कथित अवधि में कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किया है। इस प्रकार, 2850000 मी.ट. के कुल अनुमानित कार्गो यातायात के मुकाबले टीएमआईएलएल ने वास्तव में 3075908 मी.ट. कार्गो ही प्रहस्तित किया है। प्रहस्तित कार्गो में अंतर लगभग 8% परिगणित होता है।

(ग) जिसके प्रशुल्क निर्धारण कवायद, अपनी इच्छा से निजी प्रकृतिक द्वारा अनुमत की गई छूट / कटौती को मान्य नहीं कर सकती, टीएमआईएलएल से अनुरोध किया गया था कि वह, स्वयं इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर और दरमान में अनुमोदित दरें लागू करते हुए 2007-08

से 2009-10 तक के वर्षों के लिए विस्तृत आय परिकलन प्रस्तुत करे। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं के आधार पर देखा गया है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए, दरमान में अनुमोदित दरों के आधार पर आय क्रमशः रु.2784.29 लाख, रु. 2600.57 लाख और रु .3540.890 लाख है। इसे, पिछले विश्लेषण के प्रयोजन से वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए वास्तविक प्रकलन आय माना गया है।

(ग). विश्लेषण:

(i). व्यवसाय प्रोन्नतिकारक उपाय जैसे छूट देना या परिमाण छूट देना पूरी तरह आपरेटर के व्यवस्थापन का निर्णय है। नियामक के निर्णयों को आपरेटरों के व्यवस्थापन निर्णयों से प्रभावित नहीं किया जा सकता है कि वे अपने ग्राहकों को छूट की अनुमति दें।

(ii). प्राधिकरण ने विचार किया है कि पहले के प्रशुल्क चक्र के लिए पिछले कार्य की समीक्षा हेतु आय को संबंधित पोर्ट / प्राइवेट टर्मिनल के अनुमोदित दर मान के अनुसार कठोरता से पालन किया जाए। इस विचार के अनुसार, यह प्राधिकरण अन्य मामलों में प्रशुल्क निर्धारण में एक समान रूप से इसका पालन किया है जैसाकि नीचे सूचीबद्ध है:

क्रम सं.	पोर्ट / प्राइवेट टर्मिनल आपरेटर का नाम	आदेश का संदर्भ
1.	गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल)	आदेश सं. टीएमपी/49/2008-जीटीआईपीएल, दिनांक 3 मार्च 2010
2.	मोर्मूगांव पोर्ट ट्रस्ट (एमओपीटी)	आदेश सं. टीएमपी/57/2008-एमओपीटी, दिनांक 14 मई 2010
3.	इंडियन सीपोर्ट्स हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल)	आदेश सं. टीएमपी/8/2009-आईएसएचपीएल, दिनांक 19 जनवरी 2011
4.	विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी)	आदेश सं. टीएमपी/13/2009-वीपीटी, दिनांक 18 फरवरी 2011
5.	चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल)	आदेश सं. टीएमपी/55/2009-सीसीटीपीएल, दिनांक 25 मार्च 2011
6.	विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल)	आदेश सं. टीएमपी/10/2011-वीसीटीपीएल दिनांक 11 अक्टूबर, 2011

(iii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खण्ड 2.16.1 के शर्त के अनुसार और टीएमआईएलएल द्वारा सही दावा पेश करने पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए दर उच्चतम स्तर के हैं और आपरेटर को अपनी इच्छा से छूट देने की अनुमति है। खण्ड बड़े पोर्ट / आपरेटरों को केवल स्वतंत्रता देता है कि वे इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित दरों से कम दर लगाएं यदि वे ऐसा चाहते हैं, अपने वाणिज्यिक हित में। लेकिन कहीं भी कथित दिशानिर्देश नहीं कहता है कि

पोर्ट / टर्मिनल आपरेटरों द्वारा दी गई छूट प्रशुल्क निर्धारण करते समय मान्यता प्राप्त हो।

- (iv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का खण्ड 2.13 जो सरकार की नीति निर्देश है और इस प्राधिकरण के लिए बाध्य है, इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करता है कि वह आपरेटर के भौतिक तथा वित्तीय कार्य की समीक्षा करे। इस प्रक्रिया में, टीएमआईएलएल द्वारा दी गई छूट पृथक लेखा में रिपोर्ट की गई आय में केवल जोड़ दी गई है। इसका मतलब यह नहीं है कि परीक्षित लेखा को चुनौती दी गई है जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा तर्क दिया गया है।
- (v). पिछले अतिरिक्त का समायोजन (छूटों को जोड़ने के बाद) भविष्य प्रशुल्क में प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खण्ड 2.13 में निहित है और अपरिहार्य है।
- (vi). उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 2246.40 की वास्तविक आय ठीक है। अतः इस संबंध में किसी समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।
- (vii). इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए अक्टूबर 2007 में पारित आदेश की समीक्षा करते हुए मार्च, 2008 में एक आदेश पारित किया। मार्च, 2008 के समीक्षा आदेश में इस प्राधिकरण ने पूर्वप्रभावी प्रभाव से 18% की वृद्धि की अनुमति दी थी यानी अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि से। प्रशुल्क की वृद्धि का मामला इसलिए उठा कि कुछ निश्चित राशि संबंधित पक्षों को लौटाने का निर्देश दिया गया था जो टीएमआईएलएल के भविष्य प्रशुल्क में कथित राशि के समायोजन के बदले में था। टीएमआईएलएल के पास एकविकल्प था राशि के समायोजन के पश्चात राशि को वापस लौटाने का जो संबंधित पक्षों को वापस की गई राशि से बढ़े हुए प्रशुल्क के कारण हुई थी। इसके अतिरिक्त, टीएमआईएलएल के पास उपयोगकर्ताओं से बकाया वसूलने के लिए अन्य प्रशासनिक तथा वैधानिक उपाय मौजूद थे।

वर्ष 2007-08 के दौरान संबंधित अवधि के लिए 18% की वृद्धि का आय अनुमान उचित है तथा इसमें कोई गलती नहीं हुई है जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा कहा गया है।

(2). पिछले वर्षों के लिए चलती पूँजी की गणना में सुरक्षा जमा पर विचार नहीं किया गया है:

- (क). टीएमआईएलएल के समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

टीएमआईएलएल ने कहा है कि उसने वर्थ सं. 12 पर प्लॉट लेने के लिए तथा बर्थ नं. 12 पर बिजली की आपूर्ति के लिए 31 मार्च 2008 को एचडीसी एवं डब्ल्यूबीएसई बी को क्रमशः ₹ 145 लाख और ₹ 144 लाख, 31 मार्च 2009 एवं 31 मार्च 2010 को सुरक्षा जमा की राशि का भुगतान किया है। सुरक्षा जमा का ब्यौरा निम्नासुर है:

तिथि को	31 मार्च 2008	31 मार्च 2009	31 मार्च 2010
14000 एसक्यूएम बैंक-उप लैण्ड - एचडीसी	₹36 लाख	₹36 लाख	₹36 लाख
63000 एसक्यूएम प्लॉट एलएल 6 पर - एचडीसी	₹ 106 लाख	₹ 106 लाख	₹106 लाख
बर्थ नं. 12 पर बिजली की आपूर्ति - डब्ल्यूबीएसईबी	₹3 लाख	₹2 लाख	₹2 लाख
कुल	₹145 लाख	₹144 लाख	₹144 लाख

तथापि, टीएमआईएलएल पिछले वास्तविक कार्य की समीक्षा करते समय टीएमपी ने चलती पूँजी की गणना के लिए किसी सुरक्षा जमा पर विचार नहीं किया है। ध्यान दिया जाना चाहिए कि पैरा 15(xxvii)(iv) में प्राधिकरण ने चलती पूँजी की गणना करते समय सुरक्षा जमा पर विचार किया है जो आरओसीई की गणना के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए है।

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्राधिकरण मानता है कि सुरक्षा जमा दिशा निर्देशों के अधिकार क्षेत्र में चलती पूँजी के अंतर्गत आता है, यह प्रकट होता है कि वर्ष 2007-08, 2008-09, तथा 2009-10 के लिए चलती पूँजी की गणना करते समय प्राधिकरण इस पर विचार करने में असफल रहा।

टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करते समय इसमें भूल हुई है और इसलिए प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह भूल का सुधार करे और टीएमआईएलएल के लिए एक ताजा आदेश पारित करें।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxvii)(b)(iv))

टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर ली गई भूमि के लिए केओपीटी को भुगतान की गई निम्न राशि को वर्तमान परिसंपत्ति की एक मद माने। टीएमआईएलएल ने बताया है कि बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस के एक भाग के रूप में और प्रकृति निम्न के लिए गए भूखंडों के भाग के रूप में टीएमआईएलएल को लाइसेंस एग्रीमेंट/भूखंड आबंटन शर्तों के रूप में, निम्न राशि के रूप में पूँजी राशि का निवेश करने की आवश्यकता है।

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों में शामिल करने के लिए रू . 155.75 लाख िमानत राशि का दावा किया है । रू . 155.75 लाख की राशि कैसे आयी, इसके लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत विवरणों से देखा गया है, इसने रू . 141.92 लाख इसे आबंटित भूमि की िमानत राशि की मद में और 13.83 लाख बर्थ सं. 12 को बििली की आपूर्ति की मद में िमानती राशि के रूप में माना है ।

टीएमआईएलएल को आबंटित भूमियों के लिए िमानत राशि का भुगतान लाइसेंसर पत्तन, केओपीटी के दरमान द्वारा शासित है । उक्त समय पर हल्दिया स्थित केओपीटी के लिए तब प्रिलित किराया अनुसूि के नोट 9 के अनुसार किराये / लाइसेंस शुल्क के भुगतान के ले िमानत राशि सभी प्रकार के आबंटनों के लिए 12 माह के किराये / लाइसेंस शुल्क पर वसूल की िएगी । भूमि के 14000 वर्ग मीटर के आरम्भिक आबंटन के समय लागू और बाद में भूमि के 54000 वर्ग मीटर तथा 9000 वर्ग मीटर के अनुवर्ती आबंटन के समय लाइसेंस शुल्क की दर के आधार पर 12 महिने के लिए िमानत राशि रू . 141.61 लाख परिगणित होती है । संयोगवश, यह राशि केओपीटी द्वारा इसको आबंटित भूखंडों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मानी गई िमानत राशि रू . 141.92 लाख के बहुत करीब है ।

टीएमआईएलएल द्वारा विद्युत आपूर्ति केलिए विार की गई िमानत राशि के संदर्भ से टीएमआईएलएल ने उसके लिए कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया है । अतः वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए वर्तमान परिसंपत्ति का भाग बनाने के लिए िमानत राशि के रूप में रू . 141.61 लाख की राशि पर ही विार किया गया है ।

(ग). विश्लेषण:

(i). चलती पूँजी की वर्तमान परिसम्पत्तियों के लिए मानदण्ड जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खण्ड 2.9.9. में सूचीबद्ध है, में विशेषरूप से सुरक्षा जमा शामिल नहीं है। तथापि, यह प्राधिकरण 30 सितंबर 2008 को एक आदेश पारित किया जो वर्तमान मार्ग/व्यवहार के कुछ खास क्षेत्रों के परिष्करण के लिए था जिसमें प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट तथा प्राइवेट टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण भी था। सितंबर 2008 का परिष्करण आदेश बताता है कि लाइसेंस समझौते के अनुसार संबंधित लाइसेंसधारक पोर्ट को प्राइवेट आपरेटरों द्वारा किया गया पूर्वभुगतान व अग्रिम भुगतान मान्यताप्राप्त होगा ।

(ii). यहाँ यह बताना आवश्यक होगा कि सितंबर 2008 के परिष्करण आदेश के पारित होने के बाद लाइसेंस समझौते के अनुसार प्राइवेट आपरेटरों द्वारा किए गए पूर्व भुगतान और अग्रिम विगत अवधि विश्लेषण में प्रकीर्ण श्रेणी के लिए सीमा के रूप में मान्यता प्राप्त है, ऐसे मामलों में जहाँ भी लागू हो इस स्थिति के होते हुए भी कि कथित अवधिके लिए अनुमान उस पर निर्भर है जिसमें पूर्वभुगतान या सुरक्षा जमा वर्तमान सम्पत्तियों के एक भाग के रूप में

है या नहीं। तदनुसार पूर्वभुगतान या सुरक्षा जमा को प्राइवेट टर्मिनल के कुछ अन्य मामले में वर्तमान आस्तियों के भाग के रूप में माना गया है। इस प्रकार टीएमआईएलएल द्वारा जमा की गई सुरक्षा जमा को वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए चलती पूँजी के अंश के रूप में मानना चाहिए।

- (iii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा जमा की गई सुरक्षा जमा राशि ₹ 142 लाख हमारी गणना की राशि ₹ 141.62 लाख के समीप ही है। (जैसाकि भविष्य वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मार्च 2011 के आदेश में उल्लेख किया गया है)। ₹ 141.62 लाख की राशि को पिछले वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए चालू आस्तियों के अंश के रूप में सुरक्षा जमा तथा चलती पूँजी के अंश के रूप में मानी गई है।
- (iv). मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में बताए गए कारणों के लिए बिजली आपूर्ति के लिए सुरक्षा जमा को पिछले वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए चलती पूँजी के अंश के रूप में नहीं माना गया है।
- (v). वर्तमान विश्लेषण में संशोधित चालू आस्तियों की तुलना में मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित वर्तमान आस्तियों पर विचार किया गया जो नीचे दी गई है:

(₹.लाखों में)

चालू आस्तियों के मद	मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित			यथा अब संशोधित		
	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
ऋणी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
मालसूची	27.46	40.92	45.06	27.46	40.92	45.06
सुरक्षाजमा	0.00	0.00	0.00	141.61	141.61	141.61
शेष रोकड़ा	117.30	121.48	158.84	117.30	121.48	158.84
	144.76	162.40	203.90	286.37	304.01	345.51

(3). वर्तमान देयताएं:

- (क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण ने प्राप्त कुल चालू आस्तियों के आधार पर बर्थ नं. 12 के लिए एक औसत लगाते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए वर्तमान देयताओं की गणना की है।

इस संबंध में, टीएमआईएलएल स्वीकार करता है कि अक्टूबर 2007 के आदेश तथा मार्च 2008 के समीक्षा आदेश द्वारा कथित वर्षों के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करते समय प्राधिकरण द्वारा विचारित वर्तमान देयताएं शून्य थी तथा दिशानिर्देश उसकी गणना के लिए कोई मानदण्ड प्रदान नहीं करता है। इस बात को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त की किसी पूर्वधारणा के बिना पिछले कार्य के विश्लेषण में वर्तमान देयताओं पर विचार नहीं किया गया है। यह विचार इसलिए भी प्रासंगिक है क्योंकि प्राधिकरण द्वारा प्रकीर्ण ऋणी के लिए शून्य के रूप में विचार किया गया है।

उपरोक्त की पूर्वधारणा के बिना एक औसत आधार पर वर्तमान देयताओं की गणना करते समय प्राधिकरण ने पृथक लेखा के अनुसार “वर्तमान देयताएं” तथा “प्रावधान” को बाहर नहीं किया है, “लीज होल्ड लैण्ड के लिए देयता” के शीर्ष के अन्तर्गत दिखाई गई राशि तथा विवादित रायल्टी राशि से संबंधित राशि के लिए।

लीजहोल्ड लैण्ड के लिए देयता 31 मार्च, 2008 को ₹ 4764.07 लाख, 31 मार्च 2009 को ₹ 4655.64 लाख तथा 31 मार्च 2010 को ₹ 4541.62 लाख लेखा पुस्तक में पारित सारव प्रविष्टि में उत्पन्न हुई है जो प्राधिकरण के आदेश के पैरा 15(v)(h) द्वारा संभव है तथा पट्टा भाड़ा के लाभ के अनुकूल है। जबकि, पट्टा भाड़ा के ऐसे लाभ पर प्राधिकरण द्वारा परिसम्पत्तियों की शुद्ध गणना करते समय विचार नहीं किया गया है, वर्तमान देयताओं में शामिल सदृश्य देयता को भी अस्वीकार करने की आवश्यकता है।

उसी तरह, लेखा की पृथक पुस्तकों में उद्धृत वर्तमान देयताएं तथा प्रावधान रायल्टी राशि के विवादित अंश के लिए रखे गए प्रावधान को भी शामिल करती हैं जो केओपीटी को चुकाई नहीं गई हैं और आदेश के पैरा 15(v)(e) के अनुसार प्राधिकरण ने वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 297 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए ₹ 261 लाख, तथा वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 65 लाख की रायल्टी पर खर्च राशि के विवादित हिस्से को बाहर रखा है। तदनुसार, वर्तमान देयता जैसाकि प्राधिकरण द्वारा लिया गया है, 31 मार्च 2008 को ₹ 297 लाख, 31 मार्च 2009 को ₹ 558 लाख तथा 31 मार्च 2010 को ₹ 623 लाख के अनुसार कम की जाए।

वर्तमान देयताओं से प्राधिकरण द्वारा कटौती न की गई शेष राशि तथा पूर्वोक्त दो लेखा की गणना के प्रावधान नीचे की तालिका में दिए गए हैं:

(₹ लाख में)

वित्तीय वर्ष	लीज होल्ड लैण्ड के लिए देयता	विवादित रायल्टी	कुल
2007-08	4674	297	4971
2008-09	4656	558	5214
2009-10	4542	623	5165

ऐसा लगता है कि चलती पूँजी की गणना करते समय गलती से छोड़ा गया उपरोक्त उत्पन्न हुआ है और तदनुसार प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह गलती में सुधार करें और एक ताजा आदेश पारित करें।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(v)(इ)(iv))

टीएमआईएलएल ने, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वर्तमान देनदारियां प्रस्तुत नहीं की हैं। ऑडिट किए गए वर्गीकृत लेखा में प्रदर्शित वर्तमान देनदारियां पूरे हाल्दिया संभाग के लिए हैं न कि केवल बर्थ सं.12 से संदर्भित हैं। इसलिए, हाल्दिया प्रभाग की वर्तमान परिसंपत्तियों के प्रति हाल्दिया प्रभाग की वर्तमान देनदारियों के भाग को आधार लिया गया है और पिछले पैराग्राफों में वर्णित दृष्टिकोण के आधार पर, विश्लेषण में, 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए परिकल्पित के रूप में वर्तमान परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया है।

(ग). विश्लेषण:

- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खण्ड 2.9.3. के अनुसार लगाई गई पूँजी में “शुद्ध निर्धारित आस्तियां तथा चलती पूँजी” शामिल है, खण्ड 2.9.4. चलती पूँजी को “चलती पूँजी ऋण वर्तमान देयताएं” के रूप में परिभाषित करता है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 चालू आस्तियों के निर्धारण हेतु मानक प्रदान करता है। इससे यह अर्थ नहीं निकलता है कि चलती पूँजी का निर्धारण करने में वर्तमान देयताओं की उपेक्षा कर दी जाए। वर्तमान देयताएं सभी प्रशुल्क मामलों में चलती पूँजी का निर्धारण करते समय वास्तविक पर मान्य की गई है।
- (ii). मार्च 2011 के आदेश के पैराग्राफ सं.15(v)(g) में जैसा बताया गया है टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि उसके आधार पर वह केओपीटी भूमि का उपयोग करने का हक प्राप्त किया है, इसने समस्त पट्टा भाड़ा को पूँजीकृत कर दिया है और अलग-अलग लेखा में इसे एक परिसम्पत्ति दिखाया है। फिरभी, परिसम्पत्तियों का शुद्ध खण्ड (पूँजीकृत पट्टा भाड़ा को छोड़कर) जैसाकि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया है, हमारे विश्लेषण में आधार के रूप में लिया गया था।
- (iii). जबकि, विश्लेषण में पूँजीकृत पट्टा भाड़े को परिसम्पत्ति के रूप में नहीं लिया गया है, पृथक लेखा में “लीजहोल्ड लैण्ड के लिए देयता” के शीर्ष के अन्तर्गत दर्शाई गई राशि वर्तमान देयताओं की गणना करते समय निकाल दी जानी चाहिए। इसलिए, लीजहोल्ड लैण्ड के लिए देयता की राशि अलग-अलग वार्षिक लेखा में दर्शाई गई वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 4764.07 लाख, ₹ 4655.54 लाख तथा ₹ 4541.62 लाख पृथक लेखा में दर्शाई गई वर्तमान देयताओं के आँकड़ों से निकाल दी गई है।

- (iv). मार्च 2011 के आदेश के पैराग्राफ नं. 15(v)(e) में बताया जा चुका है कि टीएमआईएलएल तथा केओपीटी के बीच केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा दिए जाने वाले राजस्व की मात्रा को लेकर कुछ विवाद है। टीएमआईएलएल के बताने के अनुसार विवादित राशि ₹ 297 लाख ₹ 261 लाख तथा ₹ 65 लाख कथित तीन वर्षों के लिए है। टीएमआईएलएल ने संबंधित वर्षों के लिए अपने पृथक लेखा में विवादित राशि के लिए प्रावधान किया है और टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को अभी तक राशि का भुगतान नहीं किया गया है। यह विचारणीय है कि केओपीटी ने भी इस स्थिति को स्वीकृति दी है।
- (v). लागत विवरण में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए ही जब स्वीकार्य निर्धारण के लिए अविवादित राजस्व हिस्से पर विचार किया गया है तो वर्तमान देयताओं की गणना करते समय टीएमआईएलएल के पृथक लेखा में दिए गए विवादित रॉयल्टी की राशि जो क्रमशः वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक 297.69 लाख 276.60 लाख तथा 64.83 लाख है, पृथक लेखा में दर्शाए गए वर्तमान देयताओं के आंकड़े से कम कर दी गई है।
- (vi). तदनुसार, लीजहोल्ड लैण्ड और विवादित रॉयल्टी की राशि की देयता क्रमशः वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए दर्शाए गए वार्षिक लेखा में वर्तमान देयताओं के आंकड़ों से कम कर दी गई है और कम की गई राशि को हल्दिया डिविजन की वर्तमान आस्तियों से हल्दिया डिविजन की वर्तमान देयताओं की मात्रा का निर्धारण करने के आधार के रूप में विचारित की गई है और वर्तमान आस्तियों के आंकड़े को लागू है जैसाकि मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में निर्णय लिया गया है, अब निर्धारित सुरक्षा जमा के साथ जो वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए है।
- (vii). विचार की गयी संशोधित चलती पूँजी के सामने मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में मानी गई चलती पूँजी नीचे दी गई है:

(₹. लाख में)

विवरण	मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित			अब यथा संशोधित		
	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
प्रारंभिक पैराग्राफ में यथा उल्लिखित वर्तमान आस्तियां	144.76	162.40	203.90	286.37	304.01	345.51
कम करें: वर्तमान देयताएं	350.58	392.86	572.73	197.42	279.54	369.80
चलती पूँजी	0.00	0.00	0.00	88.95	24.47	0.00

लगाई गई पूँजी	2884.99	3823.50	3946.30	2973.94	3847.97	3946.30
---------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

(viii). इस प्रकार वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए संशोधित चलती पूँजी क्रमशः ₹ 88.95 लाख तथा ₹ 24.47 लाख है। वर्ष 2009-10 के लिए चलती पूँजी नकारात्मक आंकड़े में बनी हुई है इसलिए इसे रोके रखा गया है शून्य के रूप में।

इस प्रकार लगाई गई संशोधित पूँजी वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए ₹ 2973.94 लाख ₹ 3847.97 लाख तथा ₹ 3946.30 लाख लगाई गई पूँजी के आंकड़ों के समक्ष कथित वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 2884.99 लाख, ₹ 3823.50 लाख तथा ₹ 3946.30 लाख है जैसाकि मार्च 2011 के आदेश में माना गया है।

16% की लगाई गई संशोधित पूँजी पर वापसी के विषय में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

(4). **पिछली अवधि के लिए 23.59 करोड़ वापस करने का निर्देश:**

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

पैरा 15 (ix) में प्राधिकरण ने निष्कर्ष निकाला है कि प्राधिकरण का आदेश दिनांक 17 मार्च 2008 टीएमआईएलएल को निर्देश हेतु हुए कि वह टीएमआईएलएल द्वारा एकत्र किए गए कथित पिछले अतिरिक्त / ज्यादा राशि ₹ 1775.13 लाख संबंधित पक्षों को वापस कर दे, लागू है। इस संबंध में, प्राधिकरण को ध्यान में रखना चाहिए कि माननीय उच्च न्यायालय ने दिनांक 15 मई 2009 को एक आदेश जारी किया जो प्राधिकरण के आदेश दिनांक 17 मार्च 2008 को निरस्त करता है जो 31 मार्च 2005 तक की अवधि के लिए सॉयल्टी को एक स्वीकार्य खर्च मानने के बाद टीएमआईएलएल को अतिरिक्त शुल्क की पुनर्गणना करने का अधिकार देता है। जबकि, समादेश याचिका सं.10094(डब्ल्यू) 2009 में माननीय अकेले जज का आदेश स्थगन नहीं पाया है, माननीय अकेले जज का कथित आदेश लागू है। तदनुसार, अब तक वैधानिक स्थिति यह है कि जब तक मामला माननीय उच्च न्यायालय के विचाराधीन है तब तक किसी पिछले अतिरिक्त की वापसी का प्रश्न ही नहीं उठता। प्राधिकरण का यह कार्य कि सितंबर, 2007 तक की अवधि के लिए एकत्र किए गए पिछले अतिरिक्त / ज्यादा की पुनः गणना करना तथा टीएमआईएलएल को निर्देश देना कि वह उसे पिछले उपयोगकर्ताओं को वापस कर दे गलत और अवैधानिक है।

इसलिए, प्राधिकरण ने एक गलती की है टीएमआईएलएल को निर्देश देकर कि भूतकाल में टीएमआईएलएल द्वारा एकत्र की गई कथित अतिरिक्त राशि ₹ 23.39 करोड़ वापस कर दे।

प्राधिकरण को यह भी ध्यान देना चाहिए कि विगत में बड़े संबंधित उपयोगकर्ताओं ने स्वेच्छा से टीएमआईएलएल को लिखा है कि वे प्राधिकरण द्वारा हिसाब किए गए पिछले अतिरिक्त के समक्ष किसी वापसी का दावा करना नहीं चाहते हैं और सभी पत्रों की प्रतियाँ कोलकाता के मननीय उच्च न्यायालय में समादेश याचिका के निपटारे के दौरान पेश कर दी गई थीं। इन पत्रों की प्रतियाँ पुनः एक बार प्राधिकरण के पास समीक्षा आवेदन के साथ संलग्न करके प्रस्तुत की गई है।

इसके अतिरिक्त, उपरोक्त की पूर्वधारणा के बिना प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा जुटाए गए कथित अतिरिक्त की पुनः गणना की है जो न केवल मनमाना है बल्कि 2007-08 की अवधि के लिए 655.29 लाख के काल्पनिक राजस्व पर विचार करते हुए गलत तरीके से किया भी गया है जिसकी गणना अन्तर के रूप में की गई है, बीच:

- (i). अधिकतम राजस्व जो टीएमआईएलएल अनुमोदित एसओआर के अनुसार मार्च 2008 के आदेश द्वारा अर्जित कर सकता था, और
- (ii). राजस्व जो टीएमआईएलएल ने ग्राहकों से वास्तव में अर्जित किया।

यह ध्यान देने की बात है कि पूरे वर्ष 2007-08 के लिए टर्मिनल पर सेवा प्रदान करने हेतु टीएमआईएलएल ने वह प्रशुल्क स्तर लागू नहीं किया था क्योंकि दरों में 18% की वृद्धि के आदेश को टीएमपी द्वारा मार्च 2008 में अधिसूचित किया गया था और टीएमआईएलएल के पास अवसर नहीं था पूरे वर्ष 2007-08 के लिए ग्राहकों से यह दर वसूल करने का। यह भी प्रशुल्क आदेश में एक भूल है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

[पैराग्राफ सं. 15(viii)& (ix)]

(viii) यह याद रहे कि मा[] 2008 में टीएमआईएलएल के समीक्षा आदेश में 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए अनुमेय प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक रू.1775.13 लाख की राशि अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) के रूप में आकलित / निर्धारित की गई थी। कथित अतिरिक्त अधिशेष, वर्ष 2007-08 की पहली छमाही के लिए रू.204.36 लाख के अनुमानित घाटे को लेखा में शामिल करने के बाद था। रू.1773.13 लाख के इस अतिरिक्त अधिशेष के लिये आदेश किया गया था कि इसकी संबद्ध पक्षों को ब्या[] सहित धन वापसी की जाए। वर्ष 2007-08 के दौरान वास्तविक निष्पादनता के विश्लेषण पर यह उभर कर सामने आया कि प्र[]लक ने

वास्तव में, पूरे 2007-08 के वर्ष में रू .760.08 लाख का अतिरिक्त अधिशेष कमाया था । वर्ष 2007-08 के पहले 6 महिनों के लिये अतिरिक्त अधिशेष रू .380.04 लाख परिगणित होता है कि इसी अवधि के लिए अनुमानित घाटा रू .204.36 लाख परिगणित होता है । इस प्रकार 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए संबद्ध पक्षों को धन वापसी किया जाने वाला संशोधित वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, इससे पहले आंकी गई राशि रू .1775.13 लाख के मुकाबले रू .2359.54 लाख परिगणित होता है ।

(ix) वास्तविक कुल प्रॉलन आय के प्रतिशतता के रूप में संशोधित धन वापसी योग्य अतिरिक्त वसूली नीचे दिखाई गई है :-

(रू .लाखों में)

क्र.सं.	ब्योरा	राशि
(i)	2002-03 से 2007-08 की पहली छमाही तक की अवधि के लिए कुल वास्तविक प्रॉलन आय	10694.47
(ii)	अब निर्धारित वास्तविकों के अनुसार धन वापसी योग्य अतिरिक्त वसूली	2359.54
(iii)	वास्तविक कुल प्रॉलन आय के % के रूप में धन वापसी योग्य वास्तविक वसूली	22.06%

इस प्राधिकरण के माई 2008 के पिछले समीक्षा आदेश में टीएमआईएलएल को, इसके प्रॉलनों के आरंभ होने से 23 नवंबर 2007 तक (अर्थात उस तिथि तक जिस पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संशोधित दरमान लागू होना था)इसके द्वारा की गई रू .1775.14 लाख की अतिरिक्त वसूली की बिल राशि के 16.36% पर धन वापसी संबद्ध पक्षों को करने का निदेश दिया गया था । कलकत्ता उच्च न्यायालय में टीएमआईएलएल द्वारा दायर रिट-याचिका में टीएमआईएलएल की याचिकाओं में से एक अतिरिक्त वसूली की धनवापसी हेतु इस प्राधिकरण के आदेश को निष्प्रभावी बनाना था । कलकत्ता उच्च न्यायालय के माननीय एकमात्र न्यायाधीश ने टीएमआईएलएल की इस याचिका का स्वीकार नहीं किया है । टीएमआईएलएल ने विभिन्न आधारों पर कलकत्ता उच्च न्यायालय की खंडपीठ के समक्ष एक याचिका (अपील) दाखिल की है । उन आधारों में से एक था कि इस प्राधिकरण को, किसी उपयोगकर्ता को धन वापसी किये जाने का निदेश देने की कोई शक्ति / का कोई अधिकार प्राप्त नहीं है । हालांकि उस अपील को माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा निपटाया जाना अभी बाकी है, माननीय उच्च न्यायालय ने न तो 17 माई 2008 के प्रशुल्क आदेश के प्रॉलन को न तो स्थागित किया और न ही रिट.पैटी.सं.10094(डब्ल्यू) में माननीय एकल न्यायाधीश द्वारा परित निर्णय और आदेश को ही । इसलिए, अतिरिक्त वसूली की धन वापसी करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा दिये गए निदेश उचित ठहराये जाते हैं । किन्तु, संबद्ध पक्षों को धनवापसी की जाने वाली राशि पहले निर्धारित रू .1775.13 लाख की बजाय संशोधित कर रू .2339.54 लाख है ।

(ग). विश्लेषण:

(i). यह स्मरण करना चाहिए कि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा इस प्राधिकरण को निर्देश दिया था कि वह 31 मार्च 2005 की अवधि के पहले के लिए रॉयल्टी / राजस्व हिस्सा भुगतान हेतु लेखा द्वारा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क को ठीक करे और पहले से निर्धारित प्रशुल्क में पुनः गणना किए गए अतिरिक्त शुल्कों को समायोजित करते हुए तथा टीएमआईएलएल के लिए निर्धारित होने वाले भविष्य के प्रशुल्क को ठीक करे।

टीएमआईएलएल ने माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 15 मई 2009 के विरुद्ध जुलाई 2009 में अपील दायर किया है अनुरोध करते हुए यह घोषित करने के लिए कि खण्ड 2.13 इस प्राधिकरण को पहले की अवधि के लिए अतिरिक्त का समायोजन करने का अधिकार नहीं देता है, इस प्राधिकरण को निर्देश दिया जाए यह आदेश रद्द करने के लिए तथा माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 15 मई 2009 को स्थगित किया जाए।

इस प्राधिकरण ने माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय के समक्ष 11 नवंबर 2009 को एक अपील दायर किया आदेश दिनांक 15 मई 2009 के विरुद्ध जो रॉयल्टी / राजस्व शेयर पर एकल जज द्वारा दिया गया था। प्राधिकरण ने अपने प्रति अपील में 31 मार्च 2005 के पूर्व की अवधि के लिए किसी भी रॉयल्टी / राजस्व शेयर की अनुमति प्रदान न करने के अपने रुख पर कायम है। दोनों ही अपीलों पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा फैसला आना बाकी है।

(ii). फिरभी, यह स्पष्ट है कि टीएमआईएलएल द्वारा राशि को वापस करने की बात तभी उठेगी जब इस प्राधिकरण के 31 मार्च 2005 के पूर्व की अवधि के लिए राजस्व शेयर की अस्वीकार्यता माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्थगित रखी जाती है। इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा वापसी की बात इस प्राधिकरण द्वारा दायर अपील के निर्णय पर आधारित है। इस विशेष बिन्दु को मार्च 2011 के आदेश में स्पष्ट नहीं किया गया था।

(iii). यह प्राधिकरण मार्च 2011 के अपने आदेश द्वारा टीएमआईएलएल को कोई ताजा निर्देश जारी नहीं किया है 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए अतिरिक्त राशि की वापसी हेतु। जबकि, वापसी के लिए पहले की योग्य राशि में अप्रैल 2007 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए अनुमान भी शामिल हैं, वापसी की राशि अप्रैल 2007 से सितंबर 2007 की अवधि के लिए वास्तविक के आधार पर अद्यतन की गई थी।

- (iv). प्रारंभिक पैराग्राफ में स्पष्ट किए गए के अनुसार समायोजन पर आधारित 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए संशोधित वास्तविक अतिरिक्त राशि जो संबंधित पक्षों को वापस करनी थी वह ₹ 2352.43 लाख होती है जो मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में पहले की योग्य राशि ₹ 2359.54 के समक्ष है। यह पुनः स्पष्ट किया जाता है कि यथा निर्धारित वापसी योग्य राशि तथा ऊपर निर्दिष्ट की गई राशि माननीय उच्च न्यायालय, कोलकाता के समक्ष लंबित समादेश याचिका का फैसला आने पर निर्भर है।
- (vi). केओपीटी द्वारा बताई गई स्थिति कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत पत्र जिसमें वापसी का दावा नहीं किया गया है, जुड़ी कंपनियों से है, प्रासंगिक नहीं है जैसाकि इस प्राधिकरण का पहला निर्णय कि वह टीएमआईएलएल को निर्देश दे कि वह उपयोगकर्ताओं से एकत्र की गई अतिरिक्त राशि वापस करे में कोई बदलाव नहीं हुआ है जो कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित समादेश याचिका के फैसला आने पर निर्भर है।
- (vi). वास्तविक आय में उपयोगकर्ताओं के टीएमआईएलएल द्वारा अनुमति दी गई छूट/ कटौती पर विचार की स्थिति प्रारंभिक पैराग्राफ में पहले ही विस्तार से दी जा चुकी है।

(ख). हार्वर मोबाईल क्रेन (एचएमसी) के लिए प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में:

(1). प्रति शिफ्ट के आधार पर दर का अनिर्धारण:

- (क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण ने बताया है कि उपयोगकर्ताओं के विचार से लोडिंग / अनलोडिंग आपरेशन के लिए क्रेन की तैनाती का समय अधिक प्रासंगिक नहीं हो सकता है और तदनुसार प्रति एमटी के आधार पर दर का निर्धारण किया है। प्राधिकरण को तथ्यों का महत्व समझना चाहिए कि टर्मिनल आपरेटरों के विचार से यदि टर्मिनल तथा संपत्तियां उपयोगकर्ता पर आरोप्य के कारण खाली रहती हैं यानी लोडिंग या बुरे नौभरण योजना के लिए कार्गो के प्रावधान के बिना है, उसके परिणामस्वरूप धीमी उतराई दर या प्रोजेक्ट कार्गो जिन्हें कृत्रिम लोडिंग/ अनलोडिंग की आवश्यकता है जो कि बहुत ही समय उपभोगी हैं, आपरेटर के लिए प्रति शिफ्ट के आधार पर भी दर महत्वपूर्ण होता है। बहुत से मामलों में भी कार्गो संचालन प्रचालन साथ-साथ किए जाते हैं। पोत क्रेन तथा पोत गियर का इस्तेमाल करके। ऐसे मामलों में, यह असंभव हो जाता है एचएमसी का प्रयोग करते हुए लदे/ अनलदे कार्गो की राशि का परिमाण लगाना। ऐसे दृश्यविधान का पता लगाने के लिए प्रति शिफ्ट का दर अपरिहार्य होता है।

तदनुसार, प्राधिकरण से पुनः अनुरोध है कि वह हार्बर मोबाईल क्रेन के लिए प्रति शिफ्ट के आधार पर प्रशुल्क अधिसूचित करे और प्रति एमटी आधारित प्रशुल्क सामान्य परिमाण तक सीमित रखे और केवल अंबार कार्गो जैसे लौह अयस्क, लाईमस्टोन, फर्टिलाइजर तथा अन्य अंबार कार्गो एवं एचआरसी/सीआरसी आयात तक ही सीमित रखे जिनका लोडिंग / अनलोडिंग का उचित एकरूप दर है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

[पैराग्राफ सं. 15(xiii)(ख)(ii)].

बर्थ सं. 12 पर एलएमसी के उपयोग से टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय के संदर्भ से यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीएमआईएलएल ने, बर्थ सं. 12 पर एलएमसी के उपयोग के लिए प्रभार निर्धारित करने हेतु अक्टूबर 2008 में एक अलग प्रस्ताव दाखिल किया है। इस प्रकरण से संबंधित कार्यवाही से, एलएमसी इस आदेश के पिछले भाग में प्रदर्शित किया गया है, यह दिखाई देता है कि टीएमआईएलएल कथित दर लगाता आ रहा है।

जिसका कि गणनाओं से देखा गया है, टीएमआईएलएल द्वारा एलएमसी का उपयोग लौह अयस्क, स्टील-आयात, उर्वरक का काला माल, एमिनी और प्रोजेक्ट कार्गो जैसे कार्गो के संबंध में प्रस्तावित है। टीएमआईएलएल ने विभिन्न कार्गो के लिए प्रतिदिन उत्पादकता के विभिन्न स्तर परिकल्पित किये हैं और विभिन्न कार्गो के यातायात पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल ने पालियों की संख्या निकाली है। टीएमआईएलएल द्वारा इसकी गणनाओं में की गई परिकल्पनाओं के आधार पर और रू. 125000/- प्रति पाली की दर पर विचार करते हुए, एलएमसी के उपयोग से अनुमानित आय, लौह अयस्क, स्टील आयात, उर्वरक काला माल, एमिनी और प्रोजेक्ट कार्गो के कार्गो यातायात के संशोधित अनुमान को प्रतिबिम्बित करने हेतु संशोधित किया गया है। एलएमसी के उपयोग से संशोधित आय वर्ष 2010-11 के लिए रू. 582.44 लाख परिगणित होती है।

एलएमसी के वास्तविक उपयोग पर आधारित बिलिंग की कठिनाइयों से बर्मे के लिये टीएमआईएलएल ने टन-संख्या (टने) आधार पर एलएमसी के उपयोग के लिये प्रभार लगाने की परिकल्पना की है हालांकि प्रकलक ने पाली आधार पर भी प्रभार लगाना प्रस्तावित किया है। उपयोगकर्ता के नजरिये से लादने / उतारने संबंधी प्रकलनों के लिये क्रेन को लगाये जाने की अवधि का हो सकता है, अधिक महत्व न हो। उपयोगकर्ता के लिये प्रशुल्क व्यवहार्य आउटपुट अर्थात् प्रहस्तित कार्गो से परस्पर संबंधित होना चाहिये। इस प्रकार, पाली आधार की बर्मेय टने) आधार पर प्रशुल्क प्रदान करना अधिक उपयुक्त होगा। परिशोधित परिकलनों के परिणामस्वरूप बर्थ सं. 12 पर एलएमसी के उपयोग के लिये रू. 24/- प्रति मी. ट. की दर परिकल्पित होती है। इस पर, इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में प्रकल की गई है। एलएमसी टने) आधार पर, टीएमआईएलएल पर एलएमसी के उपयोग के लिये अनुमोदित दर वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के

लिये लागू होगी, एचएमसी के उपयोग से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिये आय रू .24/- प्रतिमी.ट. पर, संशोधित यातायात अनुमानों पर अनुमानित है। इस तरह से परिगणित आय वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 में से प्रत्येक के लिए रू .245.31 लाख परिगणित होती है।

(ग). विश्लेषण:

- (i). स्मरण किया जा सकता है कि न केवल टीएमआईएलएल बल्कि वीओ चिदम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्तावों में भी जहाँ पोर्ट ने एचएमसी के उपयोग के लिए एक शिफ्ट आधारित दर का प्रस्ताव किया था, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश नं. पीएमपी/22/2007-टीपीटी एवं. टीएमपी/54/2007-पीपीटी दिनांक 20 दिसंबर 2009 से बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अलग टन आधारित दर अनुमोदित किया था और अन्य कार्गो के मामले में कार्गो के प्रत्येक प्रकार के संचालन दर को अनुमोदन दिया था।
- (ii). तथापि, टीएमआईएलएल के मामले में मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के सभी प्रकार के कार्गो के लिए एक समान दर निर्धारित किया गया है। समान दर की गणना उस समय सभी प्रकार के कार्गो के समान संचलन दर के आधार पर की गई थी। उस सीमा में, एचएमसी के लिए दर की गणना में एक त्रुटि हुई है। जैसाकि परवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए अलग संचलन दर पर वर्तमान विश्लेषण में विचार किया गया है और इस प्रकार एचएमसी के प्रयोग के लिए दर अब संशोधित की गई है।
- (iii). भिन्न प्रकार के कार्गो के लिए भिन्न प्रकार के संचलन दर एचएमसी के लिए उच्च प्रचालन घण्टे द्वारा लागत के कारण हैं। इस प्रकार एक समान दर रखते हुए, निम्न संचालन दर के साथ कार्गो की एक श्रेणी कार्गो की दूसरी श्रेणी के प्रतिकूल होगी जो उच्च संचालन दर रखती है। सामान्य दर के निर्धारण द्वारा निम्न संचालन दर के साथ कार्गो प्रकार का उपयोगकर्ता दुःखी पक्ष होगा। इसलिए, सामान्य दर के निर्धारण से टीएमआईएलएल को किसी अलाभकर स्थिति में नहीं डाला गया है कार्गो की सभी श्रेणी के लिए जो एचएमसी के प्रयोग हेतु है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि केओपीटी में भी एचएमसी के उपयोग के लिए एचडीसी के बर्थ सं.2 एवं 8 पर सामान्य दर निर्धारित किया गया है।
- (iv). टीएमआईएलएल ने प्रोजेक्ट कार्गो की उतराई के लिए शिफ्ट आधारित दर के लिए बल दिया है जो कृत्रिम लोडिंग / अनलोडिंग की अपेक्षा रखता है तथा समय का व्यय करता है। इस संबंध में, यह देखा जा सकता है कि प्रोजेक्ट कार्गो सिर्फ एक छोटे शेयर का गठन करता है यानी टीएमआईएलएल पर पूरे कुल

प्रशुल्क का लगभग 2% और एक शिफ्ट आधारित दर का अधिकार नहीं देता है। प्रति शिफ्ट के आधार पर एमएचसी के उपयोग के लिए दरों के निर्धारण हेतु टीएमआईएलएल की अपील पर इसलिए उचित विचार नहीं किया जा सकता है। वास्तव में केओपीटी ने भी प्रति टन के आधार पर एचएमसी के उपयोग के लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण की अनुमति दी है और वही स्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया है।

(2). एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले प्रस्तावित अनुमानित प्रशुल्क:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

यह प्रकट है कि प्राधिकरण ने प्रति एमटी दरों की गणना के लिए एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले 12.22 लाख एमटी के खण्ड पर विचार किया है। हम समझते हैं कि कार्गो के खण्ड की गणना पर जो विचार किया गया है वह है 100% लौह अयस्क, 100% स्टील आयात, 100% प्रोजेक्ट कार्गो, 100% अन्य परिमाण कार्गो जैसे फर्टिलाइजर, सूगर एवं सीमेंट खंगर जो टर्मिनल के लिए 12.51 लाख एमटी के कथित प्रति वर्ष खण्ड के बाहर है। यह गलत है, जैसाकि लौह अयस्क से अलग, टीएमआईएलएल द्वारा पेश प्रस्ताव एचएमसी का प्रयोग करने वाले किसी अन्य कार्गो के संचलन पर 100% का विचार नहीं किया है। यह बताना उपयुक्त होगा कि प्रस्ताव के अनुसार 100% लौह अयस्क, 5% स्टील आयात, 20% फर्टिलाइजर, 25% सूगर और प्रोजेक्ट कार्गो के 50% एक अनुमान के आधार पर एचएमसी द्वारा संचालित होने के लिए माने गए थे। तथापि, शायद प्राधिकरण ने इस तथ्य को अनदेखा कर दिया है और तदनुसार ऐसे कार्गो के 100% एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले हैं। अनुलग्नक -1 तथा लागत विवरण की तुलना से यह स्पष्ट हो गया है। अनुलग्नक 1 में एक स्थान पर प्राधिकरण ने एचएमसी से अर्जित होने वाली ₹ 2.90 करोड़ की राशि को वार्षिक राजस्व मान लिया है जबकि लागत विवरण में इसे ₹ 2.45 करोड़ माना गया है।

यह तथ्य कि पोत संचालन के उपयोग में आने के लिए एचएमसी अनिवार्य नहीं है और यह उपयोगकर्ता के विकल्प पर है कि वह एचएमसी को तौनात करे और उसके लिए भुगतान करे, हाल की स्थिति यह है कि लौह अयस्क के सभी निर्यातक भी 100% के लौह अयस्क निर्यात के लिए एचएमसी के उपयोग को स्वीकार नहीं कर रहे हैं और तदनुसार टीएमआईएलएल एचएमसी के लिए कथित कार्गो से राजस्व उगाही नहीं कर पा रहा है। बर्थ नं 12 पर संचालित कुल खण्ड के संदर्भ में एचएमसी के उपयोग का वास्तविक ब्यौरा तथा वर्ष 2010-11 के लिए प्रति घण्टे के आधार पर प्राप्त उत्पादकता नीचे दी गई है:

कार्गो	बर्थ नं 12 पर संचालित वास्तविक मात्रा	एचएमसी द्वारा संचालित कुल मात्रा	एचएमसी द्वारा संचालित कार्गो मात्रा	चालू घण्टे	निर्गत/घण्टा (एमटी / घण्टा)
--------	---------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------	------------	-----------------------------

लौह अयस्क	9,20,121	6,99,729	76३	1065.2	657
स्टील	1,18,812	11,067	9.3३	79.3	140
पी कार्गो	52,315	20,942	40३	654	32
अन्य परिमाण	1,02,527	76,713	75३	287.5	267
कुल	11,93,775	8,08,451	68३	2086	388

जबकि, एचएमसी का उपयोग करते हुए संचालित कार्गो का वास्तविक शेयर अधिक निर्णायक साक्ष्य है, भविष्य के लिए एचएमसी का उपयोग करते हुए संचालित होने वाले कार्गो का % कथित वास्तविक स्थिति पर आधारित होना चाहिए, न कि, प्रस्ताव के आधार पर या किसी अन्य आधार पर। इस प्रकार लौह अयस्क के लिए एचएमसी की तैनाती पर लौह अयस्क की मात्रा के 76% हेतु विचार किया जाना चाहिए।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि एचएमसी के लिए प्रशुल्क का निर्धारण निम्न स्तर पर हुआ है (उच्च टन के संचालन पर विचार करते हुए) जो भूल सुधार के लिए प्रशुल्क आदेश की समीक्षा चाहता है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxx)(घ))

पहले वर्णन किये गए कारणों से, एचएमसी के उपयोग के लिये किराया प्रभार प्रतिटन आधार पर प्रदान किये जाने हैं। चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये अपने प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा विचार किये गए प्रचलन लागत के अनुमानों के साथ गणनाओं का समर्थन नहीं है, हमने टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई अनुमानित प्रचलन लागतों की तर्क संगतता, अन्य महापत्तनों पर एचएमसी के लिये किराया प्रभार निर्धारित करते समय विचार किये गए कुछ स्थापित मानदंडों के संदर्भ से जांच की कोशिश की है। इस प्रक्रिया में हमने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रचलन लागतों के कुछ अनुमानों को परिवर्तित किया है। इस तरह परिकल्पित दर रु .24.00 प्रति मी.ट. परिगणित होती है। टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग के लिये प्रतिटन दर निर्धारित करने के लिए एक विवरणी संलग्नक-1 पर संलग्न है।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के मानक स्तर से जाँड़ने प्रोत्साहन प्रदान करने और मानक स्तर से कम निष्पादनता के लिए दंड देने की मांग करती है। बेहतर निष्पादनता के लिये स्तर से नीचे निष्पादनता के लिये छूट प्रदान करने हेतु निष्पादनता नापने के लिये लौह अयस्क, स्टील कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों का आधार अभी तक अस्पष्ट ही है। इसके अलावा प्रस्तावित नोट बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन नहीं दिखाता है। इसलिये, टीएमआईएलएल को, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तिथि से छः माह के भीतर, बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन और घटिया /

स्तर से कम निष्पादनता के लिये दंड को शासित करने हेतु भली भांति विश्लेषित सशर्तताएं लेकर आने की सलाह दी जाती है।

(ग). विश्लेषण:

(i). यह सच है कि टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव में एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए अनुमानित प्रतिशत का उल्लेख किया था, इसने यह भी इंगित किया था कि इसने एचएमसी द्वारा लाईमस्टोन तथा टाटा स्टील के अनुमानित मात्रा के संचालन पर विचार नहीं किया है। तथापि, मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में 1221956 टन के कार्गो की कुल मात्रा (लाईमस्टोन तथा टाटा स्टील के अलावा) एचएमसी के लिए प्रति टन के दर पर पहुँचने के लिए गलत तरीके से विचारित की गई थी। इसलिए, एचएमसी की सेवा का उपयोग करने के लिए अनुमानित कार्गो के 1022145 टन के प्रशुल्क पर विचार करते हुए गलती को सुधारा गया है जो टीएमआईएलएल द्वारा सितंबर 2010 के उसके प्रस्ताव में दिए गए प्रत्येक प्रकार के कार्गो के संचालन के प्रतिशत पर आधारित है।

(ii). जैसा ऊपर बताया गया है, टीएमआईएलएल ने एमएचसी के उपयोग द्वारा लौह अयस्क प्रशुल्क के 100% संचालन का प्रस्ताव रखा था। तो भी, टीएमआईएलएल ने अपने समीक्षा आवेदन में, जो वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक स्थिति पर आधारित है हमसे अनुरोध किया है कि एचएमसी के उपयोग द्वारा लौह अयस्क के 76% संचालन पर विचार किया जाए। गत वर्षों 2008-09 एवं 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए विवरण से यह देखा गया है कि कुल लौह अयस्क का 93% से 94% एचएमसी द्वारा संचालित होता है, जो 100% के अनुमान के बिलकुल निकट है, जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में भरोसा किया गया था। 100% व्यापार पर मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया था जो उस समय टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रोजेक्शन पर आधारित था। इस प्राधिकरण से समीक्षा की अपेक्षा कि नए तथ्यों के आधार पर पहले ही लिए जाचुके अपने निर्णय में संशोधन करे, अब टीएमआईएलएल ने अपने समीक्षा आवेदन में यह बात उठाया है। इसलिए, हम प्राधिकरण द्वारा पहले ही ध्यान दिए गए एमएचसी के उपयोग द्वारा लौह अयस्क के संचालन के प्रतिशत में संशोधन का अधिकार नहीं दे सकते।

(3). (क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

(i). प्रचालन घण्टे:

प्राधिकरण ने प्रति वर्ष कार्गो के 12.21 लाख मी.ट के कथित संचालन के लिए ईंधन लागत की गणना हेतु प्रचालन के 1642 घण्टों पर विचार किया है। इससे यह परिणाम निकलता है कि 744 एमटी प्रति घण्टा के लगभग की उत्पादकता स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा सभी कार्गो के लिए विचार किया गया है। इस संबंध में, प्राधिकरण को मूल्यांकन करना चाहिए कि यद्यपि बॉल्क कार्गो के लिए उत्पादकता स्तर उँचा हो सकता है लेकिन स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो के लिए वह बहुत कम होगा। एचएमसी द्वारा प्राप्त वास्तविक उत्पादकता स्तर पहले ही दिया जा चुका है।

वास्तविक उत्पादकता स्तर के समक्ष सभी कार्गो के लिए 744 एमटी प्रति घण्टे के उच्च उत्पादकता स्तर पर विचार करते हुए जो लौहअयस्क के लिए 6.57 एमटी/ घण्टा, स्टील के लिए 140 एमटी / घण्टा, प्रोजेक्ट कार्गो के लिए 32 एमटी प्रति घण्टा तथा अन्य बॉल्क कार्गो के लिए 267 एमटी / घण्टा है, प्राधिकरण ने गलती से कम प्रचालन घण्टों पर विचार किया है जो कम ईंधन लागत की तरफ ले जाते हैं। जिससे एचएमसी के लिए प्रशुल्क की गलत गणना हुई है।

(ii). मरम्मत:

प्राधिकरण ने एचएमसी के लिए प्रति वर्ष ₹ 25.25 लाख के लगभग वार्षिक लागत पर विचार किया है जो टीएमआईएलएल द्वारा 2008 में प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर है। टीएमआईएलएल द्वारा 2008 में विचारित मरम्मत की अनुमानित लागत वर्ष 2006-07 के दौरान आए वास्तविक लागत तथा प्रति वर्ष लगभग ₹ 6.25 लाख एमटी संचालन की वास्तविक मात्रा के आधार पर था यानी जब एचएमसीका वास्तविक उपयोग बहुत ही निचले स्तर पर था। लेकिन अब, एचएमसी द्वारा संचालित होने वाली बढ़ी हुई मात्रा तथा पुराने हो रहे मशीन के कारण मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वृद्धि अवश्यभावी है। प्रशुल्क के सामान्य संशोधन हेतु प्राधिकरण को टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक मरम्मत लागत लगभग ₹ 41 लाख दिया गया था जिसमें केवल स्पेयर की लागत शामिल है। भविष्य के वर्षों के लिए यथा लागू मुद्रास्फीति पर विचार करते हुए वास्तविक मरम्मत लागत दुगुनी हो सकती है उस राशि की तुलना में जो प्राधिकरण द्वारा एचएमसी के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करते समय मानी गई थी। इससे एचएमसी के लिए दरों की गणना में त्रुटि होती है। यद्यपि, कुल लागत विवरण माना गया है 2010-11 के लिए ₹ 42.57 लाख, 2011-12 के लिए ₹ 44.17 लाख तथा 2012-13 के लिए ₹ 45.83 लाख मरम्मत के रूप में तथा अनुरक्षण लागत में जो

अनुलग्नक-11 में है, परन्तु अनुलग्नक-1 के अनुसार एचएमसी के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने हेतु लागत ब्यौरे की गणना करते समय प्राधिकरण ने भूलवश ₹ 25.25 लाख को एचएमसी के मरम्मत के लिए रखकर विचार किया है जिसे ठीक किया जाना चाहिए।

(iii). अन्य खर्च:

एचएमसी के अन्य खर्चों के लिए प्राधिकरण द्वारा मानी गई ₹ 8 लाख की राशि टीएमआईएलएल द्वारा 2008 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर है जिसमें 4 आपरेटरों के वेतन और मजदूरी को शामिल किया गया है यानी 2008 के वेतन स्तर के अनुसार प्रति 2 लाख । प्राधिकरण को मालूम है कि 2010 के दौरान सामान्य वेतनवृद्धि के अलावा वेतन स्तर लगभग ₹ 5 लाख प्रति वर्ष है और वे कंपनी के डाइरेक्ट रोल में हैं।

इसके अतिरिक्त, एचएमसी के लिए भाव की गणना करते समय प्राधिकरण ने अनुलग्नक 1 में केओपीटी को भुगतान की जाने वाली रॉयल्टी राशि के लिए किसी बात का विचार नहीं किया है तो भी इसे संपूर्ण लागत गणना में अनुलग्नक-11 में शामिल किया गया है। तदनुसार, अन्य खर्च में सुधार करने की आवश्यकता है। प्राधिकरण इस त्रुटि का सुधार अन्य लागत खर्च पर विचार करते हुए करे जिसमें 20 लाख का श्रम लागत भी शामिल है तथा अनुलग्नक -1 में अन्य खर्चों के शीर्ष के अन्तर्गत रॉयल्टी खर्च की लागत शामिल है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxx)(घ))

पहले वर्णन किये गए कारणों से, एचएमसी के उपयोग के लिये किराया प्रभार प्रतिटन आधार पर प्रदान किये जाने हैं। टीएमआईएलएल द्वारा किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये अपने प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा विचार किये गए प्रचलन लागत के अनुमानों के साथ गणनाओं का समर्थन नहीं है, हमने टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई अनुमानित प्रचलन लागतों की तर्क संगतता, अन्य महापत्तनों पर एचएमसी के लिये किराया प्रभार निर्धारित करते समय विचार किये गए कुछ स्थापित मानदंडों के संदर्भ से जांच की कोशिश की है। इस प्रक्रिया में हमने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रचलन लागतों के कुछ अनुमानों को परिवर्तित किया है। इस तरह परिकलित दर रु .24.00 प्रति मी. ट. परिगणित होती है। टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग के लिये प्रतिटन दर निर्धारित करने के लिए एक विवरणी संलग्नक-1 पर संलग्न है।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के मानक स्तर से जांचने प्रोत्साहन प्रदान करने और मानक स्तर से कम निष्पादनता के लिए दंड देने की मांग करती है। बेहतर निष्पादनता के लिये स्तर से नीचे निष्पादनता के लिये छूट प्रदान

करने हेतु निष्पादनता नापने के लिये लौह अयस्क, स्टील कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों का आधार अभी तक अस्पष्ट ही है। इसके अलावा प्रस्तावित नोट बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन नहीं दिखाता है। इसलिये, टीएमआईएलएल को, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तिथि से छः माह के भीतर, बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन और घटिया / स्तर से कम निष्पादनता के लिये दंड को शासित करने हेतु भली भांति विश्लेषित सशर्तताएं लेकर आने की सलाह दी जाती है।

(ग). विश्लेषण:

(i). ईंधन उपभोग:

(क). मार्च 2011 के आदेश में स्वीकृत प्रति घण्टे 744 टन का संचालन दर वही है जिस पर कुछ प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट पर संचालन के लिए पहले विचार किया गया था।

(ख). टीएमआईएलएल का कार्गो प्रोफाइल जो इसके सितंबर 2010 के प्रस्ताव में निहित है, उसमें बल्क कार्गो से अलग ब्रेक बल्क कार्गो, स्टील एवं प्रोजेक्ट कार्गो भी शामिल हैं। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा उचित तौर पर इंगित किया गया है, ब्रेक बल्क कार्गो, स्टील एवं प्रोजेक्ट कार्गो के संचालन दर वैसे ही नहीं हो सकते हैं जैसे बल्क कार्गो। मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में एचएमसी के प्रचालन घण्टों पर पहुँचने हेतु सभी प्रकार के कार्गो के लिए 744 टन प्रति घण्टे के एकरूप संचालन दर पर विचार करना ठीक नहीं है।

(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 का दिशानिर्देश समर्पित सुविधाओं के लिए प्रचालन मानक / दिशानिर्देश प्रदान करता है जैसे कोयला, लौह अयस्क एवं कंटेनर संचालन। इसके अलावा, दिशानिर्देश / प्रचालन मानक बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल कवरिंग, डाई बल्क कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निर्धारित हैं जो टीएमआईएलएल की प्रस्तुति के आधार पर प्रासंगिक पाए गए हैं कि तैनात क्रेन बल्क, ब्रेक बल्क, स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो को संचालित करेगा।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 डाई बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन प्रति दिन के दर पर बहुउद्देशीय बर्थ पर कार्गो संचालन के लिए एक मानक निर्धारित करते हैं जिसमें फूड ग्रेन एवं फार्टिलेराइजर तथा कोयला, लाइटस्टोन, खनिज आदि शामिल है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित 10,000 टन प्रति दिन का निर्गत मानक 20 टन की प्रत्येक की क्षमता के 3 घाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ के साथ है। एचएमसी की उच्च संचालन क्षमता पर विचार करते हुए घाट क्रेन की कुल क्षमता की तुलना 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित की गई है और किसी अन्य मानक के आभाव में यह तार्किक माना गया कि 20 टन ईएलएल के 3 नम्बर के प्रचालन हेतु 10,000 टन प्रति दिन के प्रचालन दर पर

25% की वृद्धि की गणना की जाए, अन्य पोर्ट के भाड़ा शुल्क के निर्धारण से संबंधित मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए अभिगम का अनुसरण करते हुए। स्वीकार्य रूप से उपरोक्त स्थिति मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में नहीं लाई गई थी।

(घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 ब्रेक बॉल्क कार्गो के दर निर्धारण हेतु मान निर्धारित करते हैं जैसे “स्टील एवं बैग्ड कार्गो” तथा “अन्य कार्गो” भी। यह स्टील एवं बैग्ड कार्गो के लिए प्रति दिन 4000 टन के दर तथा अन्य के लिए प्रति दिन 2500 टन जो 20 टन ईएलएल क्रेन के 3 नम्बर तैनाती से है संचालन निर्धारित करता है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, दिशानिर्देश में निर्धारित निर्गत मानक 20 टन प्रत्येक की क्षमता के 3 नम्बर के घाट क्रेनों के प्रचालन संदर्भ के साथ हैं जबकि, टीएमआईएलएल पर 100 टन एचएमसी के लिए भाड़ा शुल्क का निर्धारण करने के लिए है। यह बताना प्रासंगिक होगा कि एमएचसी बिना ग्रैब के अन्य कार्गो का संचालन कर सकता है जो क्रेन पर फिट नहीं हो रहे हैं।

इसलिए, दिशानिर्देश में निर्धारित संचालन दर अद्यतन करने की आवश्यकता है जिससे उपरोक्त घटक को मान्यता मिल सके। अन्य पोर्ट के भाड़ा शुल्क निर्धारण से संबंधित मामले में जैसा निर्णय लिया गया है, स्टील एवं बैग्ड कार्गो तथा अन्य बॉल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित संचालन दर पर 50% के वृद्धि की गिनती की गई है।

तदनुसार, स्टील और बैग्ड कार्गो के लिए 6000 टन प्रति दिन तथा अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रति दिन के संचालन दर के अद्यतन किए गए नियामक पर इस विश्लेषण में ध्यान दिया गया है जबकि टीएमआईएलएल पर एचएमसी संचालन ब्रेक बॉल्क तथा प्रोजेक्ट कार्गो के आमने सामने है।

ब्रेक बॉल्क कार्गो के लिए संचालन दर 357 टन प्रति घण्टा (6000 टन प्रति दिन (24 घण्टे * 70% उपभोग) होता है तथा अन्य कार्गो के लिए संचालन दर 223 टन प्रति घण्टा (3750 टन प्रति दिन (24 घण्टे * 70% उपभोग) होता है। उपरोक्त संचालन दर पर आधारित एचएमसी के प्रचालन घण्टों की संख्या 1457 घण्टे होती है जो निम्नलिखित तालिका में दिखाई गई है:

कार्गो मद	टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए एचएमसी के उपयोग	अपक्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार कार्गो का वर्गीकरण	एक वर्ष का व्यापार	टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त एचएमसी के उपयोग पर आधारित व्यापार	दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के ऊपर उत्पादकता प्रतिदिन 25%	संचालन दर प्रति घण्टे	संचालन कार्गो के लिए घण्टों की संख्या
1	2	3	4	5 = 4 * 2	6	7 = 6 / (24 * 0.7)	8 = 5 / 7
लोह अयस्क	100%	बॉल्क	972441	972441	12500	744	1307

स्टील आयात	5%	ब्रेक बॉल्क	113901	5695	6000	357	16
फर्टिलाइज़र	20%	बॉल्क	36109	7222	12500	744	10
चीनी	25%	बॉल्क	51862	12965	12500	744	17
प्रोजेक्ट कार्गो	50%	अन्य	47643	23822	3750	223	107
			1221956	1022145			1457

प्रति घण्टे लागू संचालन दरों पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल पर एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले प्रस्तावित अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए कुल प्रचालन घण्टे प्रति वर्ष 1457 होते हैं जैसाकि ऊपर की तालिका में दिखाया गया है। इसलिए, ईंधन का उपभोग 1457 प्रचालन घण्टों के लिए माना गया है।

(ii). मरम्मत और अनुरक्षण:

जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा उचित तरह से उठाया गया है, एचएमसी का अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत ₹ 25.25 लाख जिसपर मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया था, वह टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त अनुमान पर आधारित था जो उसके द्वारा एचएमसी के प्रयोग हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए वर्ष 2008 में अलग प्रस्ताव में पेश किया गया था। सितंबर 2010 के अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के लिए एचएमसी का वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत ₹ 41.03 लाख बताया था। 3.76% की वृद्धि पर विचार करते हुए एचएमसी के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2010-11 हेतु ₹ 42.57 लाख विचारित था टीएमआईएलएल के लागत विवरण में संपूर्ण के रूप में। पूरी लागत स्थिति में अद्यतन स्थिति पर विचार करते हुए एचएमसी का प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए भी यह उचित होगा कि अद्यतन स्थिति पर विचार किया जाए। तदनुसार, एचएमसी के प्रति टन दर तक पहुँचने के लिए 42.57 की राशि पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत के रूप में विचार किया गया है।

(iii). अन्य लागत:

जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा ठीक तरह से इंगित किया गया है एचएमसी के प्रचालन के लिए अनुमानित वेतन लागत 4 आपरेटरों हेतु ₹ 8 लाख जिस पर मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया था, वह एचएमसी के उपभोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु वर्ष 2008 में टीएमआईएलएल द्वारा दायर किए गए अलग प्रस्ताव के अनुमान पर आधारित था। टीएमआईएलएल ने अपने समीक्षा आवेदन में एचएमसी के आपरेटरों के वेतन लागत में ₹ 20 लाख की वृद्धि बताई है। तदुपरान्त, हमारे अनुरोध पर वेतन लागत वृद्धि के समर्थन में टीएमआईएलएल ने दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किया है। ₹ 20 लाख के बढ़े हुए

वेतन लागत को एचएमसी के प्रचालन के लिए प्रति टन दर की गणना में माना गया है।

(iv). रॉयल्टी / रॉयल्टी शेयर:

(क). लाईसेंस करार के खण्ड 5.1 (क). खण्ड 4.1 (5) के साथ पढ़ा जाए, के अनुसार टीएमआईएलएल को केओपीटी के दर के अभिभावी मान के अनुसार सभी कार्गो से संबंधित शुल्कों के लिए राजस्व शेयर का भुगतान करना है। यद्यपि, एचएमसी के उपयोग से कार्यान्वयन योग्य राजस्व के लिए राजस्व शेयर एचएमसी के प्रति टन दर की गणना में एक लागत घटक के रूप में नहीं माना गया था, इसे टीएमआईएलएल की कुल लागत स्थिति के संपूर्ण निर्धारण में माना गया था जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में स्वीकार किया गया है। इस प्रकार टीएमआईएलएल को किसी नुकसान की स्थिति में नहीं रखा गया था।

(ख). टीएमआईएलएल ने अब अनुरोध किया है कि एचएमसी के प्रति टन दर पर पहुँचने के लिए राजस्व शेयर पर विचार किया जाए। लाईसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, टीएमआईएलएल के लिए आवश्यक होगा कि वह केओपीटी को रॉयल्टी / राजस्व शेयर का भुगतान करे जो केओपीटी के दर मान पर आधारित है। एचएमसी के उपयोग के लिए केओपीटी के दर मान में ₹ 52/- प्रति एमटी का दर अनुमोदित किया जा चुका है। तदनुसार, ₹ 52 प्रति टन का 8.126% (स्वीकृत होने वाले राजस्व शेयर और टीएमआईएलएल के प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए) टीएमआईएलएल पर एचएमसी के लिए दर की गणना में कारक है।

(v). प्रारंभिक पैराग्राफ में स्पष्ट किए गए समायोजन पर आधारित एचएमसी के उपभोग के लिए दर को संशोधित किया गया है। संशोधित दर ₹ 35.30 प्रति टन है जो मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित ₹ 24.00 प्रति टन के बदले है। संशोधित गणना पत्रक अनुलग्नक से जुड़ा है। संक्षिप्त ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

(राशि ₹ में)

विवरण	मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार	जैसा कि अब समीक्षा की गई है
एचएमसी की पूँजी लागत	138700000	138700000
एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले प्रस्तावित अनुमानित व्यापार	1221956	1022145

(एमटी में)		
प्रचालन लागत		
ईंधन लागत	4850468	4303840
मरम्मत	2525000	4257273
रॉयल्टी	0	4319093
बीमा	1387000	1387000
ह्रास	6600000	6600000
अन्य खर्च	800000	2000000
कुल	16162468	22867206
16% के दर से लगाई गई पूँजी से लाभ	13216000	13216000
प्रचालन लागत धन लाभ	29378468	36083206
प्रति टन दर (कुल लागत धन लाभ / व्यापार)	24.04	35.30

(vi). रु 35.30 प्रति एमटी के संशोधित दर के आधार पर तथा 10.22 लाख पर एचएमसी द्वारा संचालित होने वाले एक प्रस्तावित व्यापार पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान अर्जित की जाने वाली अनुमानित राशि रु 721.66 लाख (यानी रु. 360.83 लाख प्रति वर्ष) होगी। इस प्रकार एचएमसी के लिए दर के संशोधन पर वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के लिए अतिरिक्त आय रु. 231.04 लाख (यानी रु 115.52 लाख प्रति वर्ष) होगी।

(4). एचएमसी के उपयोग के लिए वर्ष 2010-11 हेतु रॉयल्टी भुगतान:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

पैरा 15(xviii) में प्राधिकरण ने एक तरफ टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को रॉयल्टी के अविवादित राशि के भुगतान पर विचार किया है लेकिन दूसरी तरफ हार्बर मोबाईल क्रेन के लिए किसी राशि पर विचार नहीं किया है इस तथ्य का जिक्र करते हुए कि एचएमसी के दर को 2011 के अन्त में केओपीटी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस विषय में, प्राधिकरण को ध्यान देना चाहिए कि जब मोबाईल क्रेन और शोर क्रेन के लिए दर केओपीटी के एसओआर में शामिल था, टीएमआईएलएल ने यह विचार किया था कि एचएमसी के लिए रॉयल्टी का भुगतान केओपीटी को किया जाना चाहिए, और टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान योग्य वार्षिक रॉयल्टी का प्रमाण-पत्र देते समय स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा भी वही विचार ध्यान में रखा गया था। इसके अतिरिक्त, रॉयल्टी भुगतान की राशि टीएमआईएलएल द्वारा एकत्र की गई वास्तविक राशि पर आधारित थी

और टीएमआईएलएल तथा केओपीटी दोनों ने इस सच को विवादित नहीं किया है। यह वर्ष 2004-05 से एचएमसी के उपयोग के प्रारंभ से किया जा रहा है और प्राधिकरण ने लागत विवरण में उसके लिए पिछली अवधि हेतु रॉयल्टी पर ध्यान दिया है। वर्ष 2011-11 में एचएमसी द्वारा भुगतान योग्य रॉयल्टी पर विचार न करते हुए टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क की गणना करते समय एक भूल की है जिसे सुधारने की आवश्यकता है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xviii))

इस प्राधिकरण ने हाल ही में, नवंबर 2010 में केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाया है। संशोधित कार्गो संबंधी प्रभार मा. 2011 के उत्तरार्ध से केओपीटी में प्रभाव में आया है। किंसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंस एग्रीमेंट की धारा 4.1 (ए) के साथ पठित धारा 5.1 (ए) के अनुसार टीएमआईएलएलको केओपीटी के प्रकृतित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों रा. 2011-भाग का भुगतान करना है। टीएमआईएलएल द्वारा, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13के लिये प्रस्तुत रा. 2011-भाग भुगतान की परिगणना, लादना (2011) / उतारना / पुनः 2011 लगाना इत्यादि 2011 केओपीटी के संशोधित कार्गो संबंधी प्रभारों पर रा. 2011-भाग और इनके साथ-साथ संशोधित कार्गो के अनुसार यातायात को प्रतिबिम्बित कर सके। हमारे प्रश्न के 2011 में टीएमआईएलएल ने बताया कि इसने, दूसरे उ. 2011 बोलोदाता द्वारा उद्धृत रा. 2011-भाग के स्तर पर, इसके द्वारा केओपीटी को देय रा. 2011-भाग का अनुमान लगा लिया है। किन्तु टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दिखाती हैं कि रा. 2011-भाग वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिये 10.565% पर और वर्ष 2012-13 के लिये 10.585% पर परिकलित किया गया है। अनुमानित रा. 2011-भाग वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये 8.126% पर परिशुद्ध किया गया है।

नोटिस किया गया है कि टीएमआईएलएल ने अपने अलग प्रस्ताव में भूखंड किरायों से रा. 2011-भाग निर्धारित करने के प्रयोजन से भूखंड किरायों के लिये उसके दरमान में प्रदत्त दर पर तथा ए. 2011-भाग के उपयोग के लिये इसके द्वारा प्रस्तावित रु. 125000/- प्रतिपाली की दर पर वि. 2011 किया है। किंसाकि यह लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है, हमने केओपीटी स्थित ए. 2011-भाग के लिये हाल ही में अधिसूचित दरों के आधार पर भूखंड किरायों पर रा. 2011-भाग की स्वीकार्य राशि परिकलित कर ली है। टीएमआईएलएल में ए. 2011-भाग के उपयोग से आय के लिये रा. 2011-भाग के संबंध में, केओपीटी के दरमान में हाल ही में अनुमोदित रु. 52/- प्रति मी. ट. की दर और संशोधित कार्गो को, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिये ध्यान में लिया गया है। वर्ष 2010-11 के लिये ए. 2011-भाग के उपयोग के लिये किसी रा. 2011-भाग पर वि. 2011 नहीं किया गया है क्योंकि केओपीटी के पूर्व-संशोधित दरमान में कथित सेवा के लिये कोई दर प्रकृतित नहीं थी।

टीएमआईएलएल ने अपने परिकलन में लौह अयस्क के मामले में ऑन-बोर्ड उपकरण सहायता के लिये, इसके दरमान में प्रदत्त दर पर रा. 2011-भाग पर वि. 2011 किया है। किंसाकि यह नजरिया लाइ. एग्री. के प्रावधान के अनुरूप नहीं है, हमने रा. 2011-भाग के परिकलन में इस अवयव पर वि. 2011 नहीं किया है। संयोगवश, रायल्टी / रा. 2011-भाग की अपनी गणना में टीएमआईएलएल ने ऑनबोर्ड सुपरविजन प्रभारों का अवयव शामिल किया है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि केओपीटी के दरमान में "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" के लिये दरें प्रदान नहीं की गई हैं। किंसाकि टीएमआईएलएल को सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों केओपीटी के प्रकृतित दरमान के अनुसार पर रा. 2011-भाग का भुगतान करना है। इसने ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभारों पर रा. 2011-भाग लागू होने से इकार किया है। किन्तु, केओपीटी टीएमआईएलएल से उसी का दावा करता है। टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि यह मामला माध्यस्थन समाधान (अदालती निर्णय) के लिए 2011 मुक्रा है। इस पृष्ठ भूमि में इसने अपने परिकलनों में ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभारों पर वि. 2011 करते हुए रा. 2011-भाग की गणना / परिकलन किया है।

केओपीटी का मानना है कि लाइसेंस एग्रीमेंट (अनुच्छेद 5.1(ए)) के अनुसार टीएमआईएलएल का यह दायित्व है कि वह लाइसेंस धारी द्वारा अ. 2011 वास्तविक भुगतान करे। तदनुसार, बर्थ सं. 12 पर कार्गो ग्रहस्तन के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा संकृतित गतिविधि से अ. 2011 समस्त आय टीएमआईएलएल द्वारा देय रायल्टी के परिकलन के प्रयोजन से वि. 2011 की 2011 है। किंसाकि टीएमआईएलएल के दरमान में "ऑन-बोर्ड सुपरविजन

प्रभार" के लिये दर शामिल है, ऐसी सेवाओं से टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित आय, रायल्टी / राजस्व-भाग के निर्धारण के प्रयोजन से, टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व का भाग बनेगी।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि अक्टूबर 2007 के अपने प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने, केओपीटी के तब प्रचलित दरमान के अनुसार कार्गो संबंधी प्रभारों पर राजस्व-भाग पर विचार किया है। राजस्व भाग के संबंध में अक्टूबर 2007 के आदेश में अपनाये गए नजरिये के अनुरूप, राजस्व भाग का परिकलन, इस विश्लेषण के प्रयोजन से केओपीटी के दरमान में प्रदत्त कार्गो संबंधी प्रभारों पर किया गया है।

अत्यधिक सावधानीपूर्वक उल्लेख किया गया है कि इस कवायद में विचार किये गए राजस्व भाग आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से हैं और उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भित भुगतान पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विचार के निपटारे के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(ग). विश्लेषण:

- (i). मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में जैसा बताया गया है, केओपीटी के अभिभावी दर मान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो से संबंधित शुल्कों पर टीएमआईएलएल को राजस्व शेयर का भुगतान करना है। केओपीटी पर एचएमसी के उपयोग के लिए दर केवल वर्ष 2011-12 के बाद से ही प्रभाव में आया है। इस प्रकार, मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में, टीएमआईएलएल पर एचएमसी के उपयोग हेतु रॉयल्टी / राजस्व शेयर का विचार वर्ष 2011-12 से बाद के लिए किया गया है।
- (ii). इस आधार पर कि एचएमसी के उपयोग से प्राप्त आय पर रॉयल्टी / राजस्व शेयर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए स्वीकार्य दर पर अनुमोदित किया गया है, टीएमआईएलएल ने अपने समीक्षा आवेदन में वर्ष 2010-11 के लिए एचएमसी के उपयोग से प्राप्त आय पर रॉयल्टी राजस्व शेयर का दावा किया है।
- (iii). जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उल्लेख किया गया है, पिछले वर्षों के लिए एचएमसी पर रॉयल्टी भुगतान की राशि टीएमआईएलएल द्वारा एकत्र वास्तविक राशि पर आधारित की गई है और टीएमआईएलएल तथा केओपीटी दोनों ने ही इस तथ्य को विवादित नहीं किया है। लाइसेंसर पोर्ट, केओपीटी के एसओआर में यह कारण कि कोई दर सर्वाधिक नहीं हुआ, केओपीटी को एचएमसी के उपयोग पर राजस्व एकत्र करने से रोक नहीं पाया है। जबकि, केओपीटी ने एचएमसी से आय पर राजस्व शेयर एकत्र किया है स्वीकार्य स्तर तक राजस्व शेयर टीएमआईएलएल को लागत के रूप में अनुमति दिए जाने योग्य है।
- (iv). जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा कहा गया है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए रॉयल्टी / राजस्व शेयर एचएमसी के उपयोग से संबंधित रॉयल्टी / राजस्व के घटक को पहले से ही शामिल करता है। इसलिए, वर्ष 2010-11 के लिए एचएमसी आय पर राजस्व शेयर की अनुमति दी जाती है। तदनुसार

टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत एचएमसी के आय पर 8.126% के स्वीकार्य स्तर पर रॉयल्टी / राजस्व शेयर वर्ष 2010-11 के लिए रु 30.43 लाख हेतु विचार किया गया है।

(ग). वित्तीय वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए किए गए समायोजन के संदर्भ में:

(1). वर्ष 2010-11 के लिए मात्रा प्रयोजन तथा वित्त:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

पैरा 15(xii) में प्राधिकरण ने 2010 -11 से 2012-13 के लिए 12.52 लाख एमटी प्रति वर्ष की मात्रा पर विचार किया है जो टीएमआईएलएल द्वारा 2010-11 के पहले 11 महीनों के दौरान संचालित वास्तविक मात्रा के आधार पर है जो पूरे वर्ष के लिए समानुपात में है। टीएमआईएलएल से पेश संशोधित प्रस्ताव के दौरान प्राधिकरण ने अगस्त, 2010 तक संचालित वास्तविक टनेज पर विचार किया था जो हमारे द्वारा प्रस्तुत था और 2009-10 के पहले 5 महीनों के दौरान संचालित कुल मात्रा 3.88 लाख एमटी था। ऐसे कदम पर 12 महीनों के लिए मात्रा लगभग 9.31 लाख एमटी होगी। इसके समक्ष टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिए 9.42 लाख एमटी, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए 9.51 लाख एमटी प्रति वर्ष का अनुमान लगाया था। लौह अयस्क की मांग में अचानक प्रवाह और वर्ष 2010-11 के अंतिम हिस्से के दौरान लौह अयस्क में वृद्धि के कारण वर्ष 2010-11 माह फरवरी तक वास्तविक मात्रा 11.47 लाख एमटी थी। प्राधिकरण को समझना चाहिए कि चीन में लौह अयस्क की मांग में गिरावट, लौह अयस्क निर्यात पर सीमा शुल्क में बढ़ोत्तरी और लौह अयस्क रवानों में अन्य नई प्रगति के कारण ऐसे उच्च स्तर पर लौह अयस्क का निर्यात एक लम्बे समय तक बनाए नहीं रखा जा सकता है। वर्ष 2010-11 में प्राप्त मासिक मात्रा नीचे दी गई है:

माह	लौह अयस्क	कुल मात्रा	लौह अयस्क का %
अप्रैल - 10	106442	116376	91
मई - 10	26154	84669	31
जून 10	33713	52079	65
जुलाई - 10	-	63679	0
अगस्त - 10	58680	70739	83
सितंबर - 10	73349	98661	74
अक्टूबर - 10	58861	73412	80
नवंबर - 10	113353	133979	85
दिसंबर - 10	137341	153075	90
जनवरी - 11	153276	165577	93
फरवरी - 11	130235	134965	96
मार्च - 11	28717	46565	62

2010-11 के लिए कुल	920121	1193775	77
--------------------	--------	---------	----

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि लौह अयस्क की मात्रा प्रति माह शून्य से प्रति माह 1.53 लाख एमटी की बहुत ही अस्वीकार श्रेणी की है। प्राधिकरण देख सकता है कि यूनियन बजट 2011 में लौह अयस्क निर्यात पर सीमा शुल्क में 20% की वृद्धि से मार्च माह के लिए लौह अयस्क की मात्रा केवल 28717 एमटी तक नीचे आ गई है। इसके अतिरिक्त, हाल्लिया में नदी ड्राफ्ट के गिरने तथा धामरा में डीप-ड्राफ्ट पोस्ट के प्रवर्तीकरण से जो कि हाल्लिया का समीपस्थ पोर्ट है, से यह संभव लगता है कि लौह अयस्क का महत्वपूर्ण खण्ड टीएमआईएलएल बर्थ नं. 12 टर्मिनल से धामरा पोर्ट को चला जाएगा और ऐसा होने से बर्थ नं. 12 पर लौह अयस्क की मात्रा कम हो सकती है। यहाँ तक कि वर्ष 2008-09 में संचालित 12.09 लाख एमटी पहले लौह अयस्क की मात्रा से ही संभव हुआ था। बर्थ नं. 12 का इतिहास 0.9 लाख एमटी के एक औसत थ्रोपुट की सलाह देता है जैसाकि नीचे दिया गया है:

वित्तीय वर्ष	वास्तविक मात्रा (लाख एमटी)
2002-03	6.99
2003-04	6.10
2004-05	7.04
2005-06	11.70
2006-07	8.87
2007-08	9.41
2008-09	9.24
2009-10	12.09
2010-11	11.94
प्रति वर्ष औसत	9.26

केओपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान भी प्राधिकरण ने इस तथ्य को माना था कि चीन से लौह अयस्क की सुस्त मांग तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजार में लौह अयस्क की अस्थिर कीमतें केओपीटी को लौह अयस्क व्यापार में अवनति के पूर्वानुमान की तरफ ले जाती है। और तदनुसार भविष्य के लिए कम लौह अयस्क मात्रा पर विचार किया गया था।

ध्यान दिया जाना चाहिए कि केओपीटी ने पहले ही टिप्पणी दी थी कि टीएमआईएलएल द्वारा उसके प्रस्ताव में अनुमानित लगभग 9.51 लाख एमटी का व्यापार अनुमान न्यायसंगत था। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा माने गए 12.52 लाख एमटी की मात्रा दीर्घकालिक आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ नं 12 पर असंभावित रूप से संचालित होने वाली है। वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के लिए मात्रा वास्तविक बाजार पर निर्भर

करेगा। जहाँ तक लौह अयस्क का संबंध है, वर्ष 2010-11 के अनुसार उस पर विचार करना बहुत ही जोखिम भरा होगा। वर्ष 2010-11 के दौरान टीएमआईएलएल ने वास्तविक तौर पर 11.94 लाख एमटी का संचालन किया था जिसमें से 9.20 लाख एमटी (77%) लौह अयस्क था जो टीएमपी द्वारा विचारित 12.52 लाख के समक्ष था। इसमें सुधार की आवश्यकता है, जहाँ तक वर्ष 2011-12 और 2012-13 का संबंध है, पहले बताए गए कारणों के वजह से हम कम मात्रा का सामना कर रहे हैं न कि 12.52 लाख एमटी का।

पैरा 15(xxix) के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा विचार की गई क्षमता का विश्लेषण और टर्मिनल पर इस प्राधिकरण द्वारा 12.52 लाख एमटी की मात्रा अनुमान पर किए गए विचार से यह स्पष्ट है कि प्राधिकरण ने टर्मिनल की क्षमता का ध्यान किए बिना उच्च मात्रा का अनुमान कर लिया है जो हमेशा प्राप्त करना असंभव है।

उच्च मात्रा के अनुमान का विचार निम्न दर तथा प्रतिकूल अनुमोदन की तरफ ले गया है। इस मामले में प्राधिकरण उच्च मात्रा पर विचार करते हुए निम्न दर का अनुमोदन करता है जो वास्तव में प्राप्त करना असंभव है। टीएमआईएलएल प्रशुल्क चक्र के दौरान निम्न राजस्व अर्जित करना समाप्त कर सकता है। यदि प्राधिकरण अगले प्रशुल्क चक्र के अवधि के दौरान 50% के कम राजस्व पर विचार करते हुए भी टीएमआईएलएल को लाभ प्रदान करता है तो भी व्यापार बल और प्रतिस्पर्धा टीएमआईएलएल को भविष्य में ऐसे उच्च दरों को एकत्र करने की अनुमति नहीं देंगे परिणामस्वरूप टीएमआईएलएल को स्थायी तथा अपूरणीय क्षति होगी जो असंगत और अनुचित होगा।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 12.52 लाख एमटी का विचार टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारण में गलती करता है और तदनुसार प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्य पर विचार करते हुए गलती में सुधार करे और टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्ताव में माने गए अनुमानों के अनुसार वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए मात्रा पर विचार करते हुए सुधार करे। वर्ष 2010-11 के दौरान टीएमआईएलएल के भौतिक एवं वित्तीय कार्य का वास्तविक ब्यौरा तैयार किया जा रहा है और उसे बाद में दिया जाएगा।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण:

(पैराग्राफ सं 15(xii))

बर्थ सं. 12 पर कार्गो के विवरण में लौह अयस्क, लूमा पत्थर, स्टील, लकड़ी के शहतीर, उर्वरक, प्रोसिस्ट कार्गो और मिट्टी हटाने / फैलाने वाले उपकरण शामिल हैं। वर्ष 2009-10 के दौरान 1209077 मी.ट. वास्तविक यातायात के मुकाबले प्रोसिस्ट ने अपनी संशोधित लागत विवरणी में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 941887 मी.ट. 951500 मी.ट. और 951000 मी.ट. माल लूमाई अनुमानित की है। टीएमआईएलएल ने, अपने यातायात में किसी वृद्धि पर विचार किये बिना 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए यातायात लगभग यही स्तर अनुमानित किया है। टीएमआईएलएल द्वारा अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 महिनों की अवधि में प्रहस्तित 11.47 लाख मी.ट. के वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक

यातायात 12.52 लाख मी.ट. परिगणित होता है [] वर्ष 2009-10 के लिए 12.09 लाख मी.ट. के वास्तविक यातायात के समतुल्य है।

वर्ष 2010-11 के लिए अपने संशोधित प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित 941887मी.ट. के कार्गो यातायात की तुलना में देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने फरवरी 2011 तक वास्तव में पहले ही 1147210 मी.ट. प्रहस्तित कर लिया है। ऐसे परिदृश्य में []हां लगभग पूरे वर्ष के लिए वास्तविक पहले ही उपलब्ध है। कोई कारण नहीं है कि यह प्राधिकरण वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविकों के आधार पर यथानुपातिक यातायात पर वि[]र न करे। परिणामस्वरु प, वर्ष 2010-11 के लिए 1251502 मी.ट. कार्गो यातायात पर वि[]र किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए बयान पर विश्वास करते हुए कि वह इस आधार पर कि बा[]र की स्थिति अनुकूल नहीं होने वाली है और कि केओपीटी की बर्थ सं. 2 और 8 पर ए[]मसी के अपेक्षित प्र[]लन के साथ वह वर्ष 2011-12 और 2012-13 में यातायात की किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं करता और []के केओपीटी ने वि[]राधीन सभी वर्षों के लिये यातायात में कोई वृद्धि न होने की स्थिति को सत्यापित कर दिया है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में से प्रत्येक वर्ष के लिए यातायात, वर्ष 2010-11 के लिये अनुमानित यातायात के स्तर 1251502 मी.ट. पर अनुमानित किया गया है।

टीएमआईएलएल ने अपने भावी यातायात अनुमानों में कोई कंटेनर यातायात प्रो[]क्त नहीं किया है। याद होगा कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन में टीएमआईएलएल ने अपने यातायात अनुमानों में कंटेनर यातायात को शामिल किया था। किन्तु []साकि पहले []की [] सुक्री है, टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ सं.12 पर कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किया गया था। केओपीटी ने तर्क दिया है कि टीएमआईएलएल को कोई कंटेनर प्रहस्तित करने की अनुमति नहीं है और इसके परिणामस्वरु प उसने अनुरोध किया है कि टीएमआईएलएल के दरमान में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये कोई दर न प्रदान करे। किन्तु []साकि अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क 30 देश में रिकार्ड किया गया है, बर्थ सं. 12 पर अनुमेय (अनुमति प्राप्त) कार्गो में, []साकि लाइसेंस एग्रीमेंट में दिया है, कंटेनराइ[] कार्गो शामिल है और इस लिए अब यह लाइसेंस प्रदाता और लाइसेंस धारक पर है कि वे मुद्दों को आपस में सुल[]एं।

यदि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रहस्तित कार्गो यातायात में हमारे द्वारा इस समय वि[]र किये गये यातायात अनुमान की तुलना में उल्लेखनीय कमी आयी है तो टीएमआईएलएल []हे तो अनुसू[]/ कार्यक्रम से पहले अपने प्रशुल्क की समीक्षा मांग ले।

(ग). विश्लेषण:

- (i). वर्ष 2010-11 के लिए व्यापार अनुमान फरवरी, 2011 तक के वास्तविक व्यापार आंकड़ों पर आधारित हैं जैसा टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है। वर्ष 2010-11 का व्यापार स्तर आगामी वर्षों 2011-12 एवं 2012-13 के लिए भी बनाए रखा गया था।
- (ii). इस संबंध में, यह मान्य करना चाहिए कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उच्च व्यापार स्तर पर विचार करते समय उन कथित वर्षों के लिए आय एवं व्यय का अनुमान भी बढ़े हुए व्यापार अनुमान के साथ आगे-पीछे बहिर्वेशित किया गया है।
- (iii). यदि वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक व्यापार पर ध्यान दिया जाए और टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में जैसा अनुरोध किया गया है उस

तरह यदि वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए अनुमानित व्यापार को संशोधित किया जाए तो वर्ष 2010-11 को आधार मानकर प्रशुल्क निर्धारण की पूरी प्रक्रिया पुनः करनी पड़ सकती है। यह व्यापार आँकड़ों में परिवर्तन तक ही सीमित नहीं रखेगा। वर्तमान प्रक्रिया प्रशुल्क निर्धारण को पूरी तरह फिर से करने की नहीं है। यह केवल मार्च 2011 के आदेश की समीक्षा तक सीमित है जिससे प्रशुल्क दिशानिर्देश की स्थिति के अनुसार यदि कोई त्रुटि हो तो उसे दुरुस्त किया जाए।

- (iv). टीएमआईएलएल का कहना है कि इस प्राधिकरण ने टर्मिनल की क्षमता के बाहर प्रशुल्क पर विचार किया है. इस संबंध में, यह प्रस्तुत है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.10 के अनुसार आपरेटर को दिया जाने वाला रिटर्न क्षमता उपभोग से जुड़ा है। टीएमआईएलएल के मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में क्षमता पर विचार केवल टीएमआईएलएल को दिए जाने वाले रिटर्न के दर निर्धारण के लिए है। जबकि, प्रत्याशित क्षमता का उपभोग 60% से ज्यादा होने वाला है, टीएमआईएलएल को 16% के अधिकतम रिटर्न की अनुमति दी गई है। इस प्रकार मार्च, 2011 के आदेश में क्षमता पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल को किसी अलाभकर स्थिति में नहीं रखा गया है जैसाकि इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल को लगाई गई पूँजी पर अधिकतम रिटर्न प्राप्त करने की अनुमति प्रदान किया था।
- (iv). किसी भी मामले में, टीएमआईएलएल की अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भौतिक और वित्तीय कार्य का विश्लेषण मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार वास्तविक के आधार पर होना चाहिए।
- (v). फिरभी, यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि 2005 के दिशानिर्देशों का खण्ड 3.1.8. पोर्ट को अनुमति देता है (जिसमें टर्मिनल आपरेटर जैसे कि टीएमआईएलएल शामिल हैं) अच्छे और वैध कारणों के लिए अनुसूची संशोधन का पता लगाने के लिए जो समाप्त होने वाली निर्धारित तीन वर्ष की अवधि के लिए इन्तजार किए बिना हो। इस प्रावधान के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण के अपने मार्च 2011 के आदेश में टीएमआईएलएल को एक विकल्प दिया है कि वह समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव लाए कि भविष्य में होने वाला वास्तविक व्यापार कथित प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमान से कम है। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा के लिए एक वैकल्पिक उपाय टीएमआईएलएल को दिया गया है जो भविष्य में अनुमानित व्यापार मात्रा के अवास्तविकता की हालत में होंगे।

(2). अनुलग्नक III में गणना की भूल:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

अनुलग्नक - III में 32.29% का अतिरिक्त प्राप्त करते समय प्राधिकरण ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए लागत के निम्नलिखित अवयवों पर विचार करना भूलवश छोड़ दिया है यानी व्यवस्थापन और सामान्य ऊपरी खर्च तथा वित्त एवं अन्य फुटकर आय तथा खर्च।

पूर्वोक्त खर्च ₹ 8.92 करोड़ की अनदेखी से अधिक अतिरिक्त का निर्धारण होता है और तदनुसार प्रशुल्क में कमी हाती है। इससे टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क की गलत गणना हुई है जिसे ठीक करने की आवश्यकता है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxxi)(क)&(ग))

(क) कि टीएमआईएलएल के उपयोग के लिये एक अलग दर प्रदान की गई है, टीएमआईएलएल में टीएमआईएलएल के उपयोग से इतर सेवाओं के लिये लागत स्थिति का आकलन करने हेतु, टीएमआईएलएल के प्रभिलन के लिए लागत स्थिति को छोड़ते हुए लागत स्थिति पर विचार करना ठीक ही हो जाता है। इसलिए, संपूर्ण टीएमआईएलएल की लागत विवरणी में से प्रभिलन आय, प्रभिलन व्यय नियोजित पूर्ण और टीएमआईएलएल से संबंधित प्रतिलाभ बाहर रखे जाते हैं। टीएमआईएलएल की स्थिति के बिना एक लागत विवरणी संलग्नक-III पर संलग्न है। टीएमआईएलएल की स्थिति के बिना लागत विवरणी द्वारा स्पष्ट किया गया परिणाम, संक्षेप में नीचे दिया गया है :-

क्रम सं.	विवरण	रुपये लाखों में
1.	वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिये अनुमानित प्रभिलन आय टीएमआईएलएल से आय के बिना	563.79
2.	प्रतिलाभ के बाद अधिशेष-टीएमआईएलएल की स्थिति के बिना	966.45
3.	वर्ष 2010-11 के लिये अधिशेष	543.54
4.	पिछले अधिशेष की 2 किश्तों का समायोजन	308.62
5.	कुल अनुमानित अधिशेष स्थिति टीएमआईएलएल की स्थिति के बिना (2+3+4)	1818.61

(ख) अनुमानित प्रभिलन आय के प्रतिशत (%) के रूप में अनुमानित अधिशेष 32.29% परिगणित होता है। इसलिये, टीएमआईएलएल के प्रभिलित प्रशुल्क में आघात 32.29% की कटौती लागू की जाती है।

(ग). विश्लेषण:

यह स्वीकार्य है कि प्रभावित कमी के प्रतिशत की गणना में गलती हुई है। व्यवस्थापन तथा सामान्य ऊपरी खर्च एवं वित्त का वास्तविक और फुटकर आय तथा खर्च कमी के प्रतिशत का निर्धारण करते समय गलती से छूट गए हैं। संशोधित गणना का स्पष्टीकरण विश्लेषण के अगले हिस्से में दिया गया है।

(3) मुद्रास्फीति कारक-थोक मूल्य सूचकांक में वर्तमान गति:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण ने पैरा 15(XIV) में बताया है कि चूँकि प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट तथा प्राईवेट टर्मिनल आपरेटरों के प्रशुल्क मामले 2010-11 के दौरान निश्चित किए गए थे, वह लागत अनुमान के लिए 3.76% की वृद्धि कारक पर आधारित है, वही कारक टीएमआईएलएल के लिए भी प्रयुक्त हुआ है क्योंकि केवल टीएमआईएलएल के लिए परिवर्तन संभव नहीं है। दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार खर्च अनुमान वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी चीजों के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान गति के संदर्भ में मूल्य के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित व्यापार के अनुसार होना चाहिए। “सभी उपयोगी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान” गति शब्द वित्तीय वर्ष के अन्त के रूप में डब्ल्यू पी आई में % परिवर्तन को संदर्भित करेगा जो वर्ष के प्रारंभ में डब्ल्यू पी आई की तुलना के रूप में होगा। वित्त मंत्रालय का वार्षिक रिपोर्ट, जीओएल, डब्ल्यू पीआई के विषय में निम्नलिखित विवरण रखता है।

“थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में उतार-चढ़ाव द्वारा मापी गई मुद्रास्फीति प्रति वर्ष के आधार पर जरवरी 2010 में 8.6. प्रतिशत थी जो जनवरी 2009 में 5.0 प्रतिशत के समक्ष थी”। वहाँ सामान्यतः डब्ल्यू पी आई में विंदुदर विंदु तथा वर्ष के दौरान औसत के बीच एक महत्वपूर्ण अन्तर है।

यह तथ्य प्राधिकरण के सामने सितंबर 2010 में प्रस्ताव पेश करने के दौरान पहले ही लाया गया था। जबकि, दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार विचार की जाने वाली वास्तविक मुद्रास्फीति 8.6% है, प्राधिकरण ने केवल 3.76% मुद्रास्फीति पर विचार करते हुए गलती किया है। इसे ठीक करने की आवश्यकता है, जैसाकि टीएमआईएलएल निम्न मुद्रास्फीति कारक लागू करते हुए प्राधिकरण द्वारा अनुमानित राशि की अपेक्षा वास्तविक रूप में उच्च लागत खर्च करने जा रहा है।

इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए प्राधिकरण संबंधित पिछले वित्तीय वर्षों के दौरान डब्ल्यू पी आई में परिवर्तन के औसत के रूप में प्रशुल्क आदेशों के निपटान हेतु बड़े हुए दर लागू करने का विचार कर रहा था। वर्ष 2009-10 के लिए डब्ल्यू पी आई में औसत बदलाव 8.43% था लेकिन प्राधिकरण ने पिछले 3 वर्षों के लिए प्रयुक्त सिद्धांतों को लागू करने की सुसंगति को बदल दिया और पिछले 4 वर्षों के लिए औसत के आधार पर 5.80% का दर अधिसूचित किया इस तथ्य का उल्लेख करते हुए कि यह वर्ष 2008-09 के दौरान मुद्रास्फीति दर में उच्च अस्थिरता के कारण हुआ है। पुनः 2010-11 में, प्राधिकरण प्रारंभिक वर्ष के औसत पर

लौट आया और वृद्धिदर 3.76% अधिसूचित किया जबकि पिछले वर्ष के दौरान जैसाकि जीओएल द्वारा घोषित किया गया वृद्धि दर विंदु से विंदु के आधार पर जनवरी 2010 में 8.60% थी। यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि वर्ष 2008-09 के दौरान भी कुछ हफ्तों तक मुद्रास्फीति दर बड़ी मात्रा में अस्थिर रही नकारात्मक मुद्रास्फीति दर्शाते हुए प्राधिकरण ने नियमित आधार पर लागू होने वाले मुद्रास्फीति दर को अधिसूचित करते समय एक सुसंगत सोच का अनुकरण नहीं किया है। यदि पिछले 5 वर्षों के औसत पर विचार किया गया होता जैसाकि वित्तीय वर्ष 10 के लिए किया गया था, तो दर निश्चित तौर पर 3.76% से ज्यादा होता।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xiv))

वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये सभी व्यय अनुमानों के बारे में टीएमआईएलएल ने इस आधार पर 8.60% के वृद्धि अवयव पर विचार किया है कि जनवरी 2010 में वर्षानुवर्ष मुद्रास्फीति, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार की वर्ष 2009-10 की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार लगभग 8.60% थी। टीएमआईएलएल ने आगे यह दावा किया है कि वर्ष 2010-11 में निपटायें जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिये इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित 3.76% का वृद्धि अवयव महसूस की गई वास्तविक लागत वृद्धि की तुलना में बहुत कम है।

लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि पर संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार विचार किया गया है। सं.प्रशु.मा. में अपेक्षा की गई है कि महापत्तनों और टर्मिनल प्रणालियों के व्यय-प्रोविसन, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिये थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान हलफेस के संदर्भ से मूल्य उतार-चढ़ाव के लिये समायोजित यातायात के अनुरूप होगी। यह नोट किया जाना है कि वर्ष 2010-11 में निर्णित महापत्तन न्यासों और निम्नी टर्मिनल प्रणालियों के प्रशुल्क मामलों में 3.76% के वृद्धि अवयव को लगाकर व्यय-अनुमानों में (आवश्यक) फेरबदल किया गया है। इसलिये, अन्य मामलों के बारे में अब तक अनुसरित प्रक्रिया से केवल टीएमआईएलएल के मामले में अलग जाना, हो सकता है, संभव न हो। इसलिये, विभिन्न पिछले वर्षों को आधार लेते हुए, 3.76% वार्षिक का वृद्धि अवयव लागू करते हुए टीएमआईएलएल का व्यय प्रोविसन बदला गया है।

(ग). विश्लेषण:

(i). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 चालू डब्ल्यू पीआई (सभी उपयोगी वस्तुओं के लिए) के आधार पर अनुमानित खर्च की अपेक्षा करता है और व्यापार की वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है। डब्ल्यू पी आई पहचान किए गए समूहों के मूल्य की एक तुलित औसत गति है। ऐसा नहीं है कि डब्ल्यू पी आई की टोकरी के सभी समूह वृद्धि की उसी मात्रा से प्रभावित रहे हैं। इस प्रकार निश्चित डब्ल्यू पी आई भविष्य की अवधि के लिए खर्च अनुमानों को बढ़ाने के लिए लागू किया गया है जो प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट तथा प्राइवेट टर्मिनल द्वारा पेश किया गया है जो उस पर प्रचालन करते हैं। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के दौरान प्रशुल्क प्रस्तावों का निपटारा करते हुए खर्च प्रयोजनाओं पर एकरूपता से वही वृद्धि कारक लागू किया है।

- (ii). टीएमआईएलएल ने आरोप लगाया है कि यह प्राधिकरण लागू होने वाले मुद्रास्फीति दरों को अधिसूचित करने में असंगत सोच रखता है। यह ध्यान में रखना चाहिए कि जब वृद्धि कारक को अपनाया जाता है, तो यह भविष्य की अवधि के तीन वर्षों के लिए खर्च प्रयोजना के अनुमान के लिए लागू होता है। यह प्राधिकरण वृद्धि घटक की समीक्षा करेगा उस स्थिति में जब डब्ल्यू पी आई आधारित मुद्रास्फीति अगले तीन वर्षों की अवधि के दौरान उस कथित स्तर पर बनी रहेगी। इस प्रकार यह प्राधिकरण डब्ल्यू पी आई आधारित मुद्रास्फीति घटक के आधार पर कुछ अन्य विश्वसनीय स्रोतों द्वारा यथाप्रत्याशित मुद्रास्फीति दरों की समीक्षा करता है। ऐसा करने के पीछे इस प्राधिकरण की सोच केवल यह है कि उच्च वृद्धि कारक के विचार पर आधारित अनुमानित उच्च प्रचालन लागत उपयोगकर्ताओं के लिए प्रशुल्क में नहीं बनाए गए हैं इसे सुनिश्चित किया जा सके।
- (iii). किसी भी मामले में, टी एमआईएलएल की प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भौतिक तथा वित्तीय कार्य का विश्लेषण होगा जो मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार वास्तविक पर आधारित होगा।
- (iv). 3.76% की वृद्धि कारक का विचार ठीक है। टीएमआईएलएल का उच्च वृद्धि कारक पर विचार के लिए दावा विचार के योग्य नहीं है।

(4). स्थिर परिसम्पत्तियों का योग:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ नं. 12 पर किए जाने वाले परियोजना के अतिरिक्त निवेशों को संतुलित करते समय प्राधिकरण ने एक भूल की है, 2012-13 में ढके हुए शेड पर ₹ 200 लाख का विचार करके जो टीएमआईएलएल द्वारा प्रोजेक्ट किए गए ₹ 210 लाख के समक्ष है। इसमें वर्ष 2012-13 के लिए लगाई गई निम्नतम पूंजी पर विचार करना पड़ा और तदनुसार कथित वर्ष के लिए उच्च अधिक / निम्न घाटा की गणना की गई। इसमें टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारण में भी भूल हुई है।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxvii)(क)(ii)&(iii))

- (ii) वर्ष 2011-12
निम्नलिखित मदों के लिए टीएमआईएलएल ने रु . 2.30 करोड़ की अभिवृद्धियाँ प्रस्तावित की हैं :-

क्र.सं.	ब्यौरा	रु .लाखों में

1.	बर्थ सं. 12 पर कार्यालय का निर्माण	30.00
2.	लुका हुआ शैड	200.00
	कुल योग	230.00

कार्यालय के निर्माण के संबंध में टीएमआईएलएल ने बताया है कि इसकी योजना एक कंटेनर में 2002 में निर्मित इसके वर्तमान कार्यालय की तरह एक स्थायी भवन निर्माण करने की है। अनुमान के समर्थन में कोई दस्तावेज साक्ष्य नहीं लगाया गया है। कि निवेश किसी संगठन की बुनियादी आवश्यकता से संबंधित है, प्रस्तावित अनुमान पर भरोसा किया जाता है और उस पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

टीएमआईएलएल ने बताया है कि लुका हुआ शैड के निर्माण के लिए निवेश पिछले प्रशुल्क चक्र में प्रस्तावित था, किन्तु रेलवे संपर्क के प्रावधान में देरी के कारण इसे आस्थगित कर दिया गया है। यह याद रहे कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के समय इसने लुका हुआ शैड के निर्माण के लिए वर्ष 2007-08 में ₹ 244 लाख का निवेश प्रस्तावित किया था किन्तु टीएमआईएलएल ने, इसा इसने प्रस्तावित किया था, वह निवेश नहीं किया है। यह पिछले वर्ष के वास्तविकों से देखा जा सकता है। इस स्थिति की केओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है।

प्रस्तावित निवेश टीएमआईएलएल को आबंटित 54000 वर्ग मी. के क्षेत्रफल में रेल वे साइडिंग के लिए निवेश वर्ष 2012-13 के लिए आगे बढ़ा दिया गया है, लुका हुआ शैड के लिए प्रस्तावित निवेश, 11 भूमि के 54000 वर्ग मी. क्षेत्रफल के लिए भी परिकल्पित है, भी वर्ष 2012-13 के लिए आगे बढ़ाया जाता है।

(iii) वर्ष 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा कोई अभिवृद्धि प्रस्तावित नहीं है।

(ग). विश्लेषण:

- (i). यद्यपि टीएमआईएलएल ने फार्म - 4ए में ढके हुए शैड की अनुमानित पूँजी लागत ₹ 210 लाख बताई थी और फार्म - 4 बी की साफ्ट कॉपी में ढके हुए शैड की पूँजी लागत ₹ 200 लाख बताई। फार्म - 4 बी में बताई गई ₹ 200 लाख की पूँजी लागत पर मार्च 2011 के आदेश में विचार किया गया था।
- (ii). जबकि ढके हुए शैड के लिए किया गया निवेश एक अनुमान है और जब इसका अनुमान प्रशुल्क चक्र के उघड़े सिरे में होने वाला है, वर्तमान विश्लेषण में भी अनुमान ₹ 200 लाख पर रखा जा सकता है।

(5). चलती पूँजी - चालू देयताएं:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

जैसाकि पहले ही समीक्षा आवेदन में बताया गया है, प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल की चालू देयताओं की गलत गणना द्वारा पिछली अवधियों 2007-08 से 2009-10 के लिए लेखा पुस्तकों के अनुसार गलत तरीके से नकारात्मक चालू पूँजी की गणना की है जो

वर्तमान आस्तियों से ज्यादा है और भविष्य के वर्षों के लिए इस सिद्धांत को बढ़ाते हुए प्राधिकरण ने गलत तरीके से शून्य चलती पूँजी का विचार किया है।

इसके अतिरिक्त, यह भी देखा जाना चाहिए कि प्राधिकरण जब चालू परिसंपत्तियों की गणना के उद्देश्य के लिए किसी प्रकीर्ण ऋणी पर विचार नहीं करता है तो प्रकीर्ण सारव जो वर्तमान देयताओं का मूल घटक है पर भी शून्य के रूप में विचार किया जाना चाहिए, यदि नहीं किया गया है तो उससे चलती पूँजी की गणना में गलती होगी। यह एक कारण था कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में वर्तमान देयताएं नहीं ली गई थी।

इसलिए, प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह लगाई गई पूँजी गणना के उद्देश्य के लिए शून्य चलती पूँजी की गलती का सुधार करे और दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2. (ii) के अनुसार टर्मिनल आपरेटर के लिए उचित रिटर्न सुनिश्चित करे।

(ख). दिनांक 25 मार्च 2001 के प्रशुल्क आदेश से संदर्भित उद्धरण

(पैराग्राफ सं. 15(xxvii)(ख)(v))

टीएमआईएलएल ने विवराधीन वर्षों के लिए अनुमानित वर्तमान देनदारियों के आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए हैं। इसका पहला बताया गया है, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक वर्तमान देनदारियाँ पिछली अवधि के लिए परिकल्पित की गई है। पिछली अवधि के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देनदारियों के बीच अनुपात के आधार पर वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए वर्तमान देनदारियों का अनुमान लगाया गया है। प्रत्येक वर्ष के लिए इस प्रकार परिगणित वर्तमान देनदारियाँ, वर्तमान परिसंपत्तियों से अधिक दिखायी दे रही है; परिणाम स्वरूप कार्यकारी पूँजी नकारात्मक है। इसलिए, इस विश्लेषण में कार्यकारी पूँजी शून्य मानी गई है।

(ग). विश्लेषण:

(i). इस विश्लेषण के प्रारंभिक भाग में स्पष्ट किए गए कारणों के लिए वर्तमान परिसम्पत्तियों की मात्रा और पिछले वर्ष के लिए विचार किए गए वर्तमान देयताओं में परिवर्तन है। इसलिए वर्तमान देयताओं की मात्रा संशोधित मात्रा के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संशोधित की गई है।

(ii). संशोधित चलती पूँजी जिसपर इस वर्तमान विश्लेषण में विचार किया गया है के विरुद्ध मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित चलती पूँजी नीचे दी गई है:

(₹. लाखों में)

विवरण	मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित			टीएमपी द्वारा यथा संशोधित		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
कुल चालू आस्तियाँ	357.81	372.85	382.73	360.35	372.85	382.73

घटाएं: वर्तमान देयताएं	894.54	932.12	956.82	311.32	322.12	330.65
चलती पूँजी	0.00	0.00	0.00	49.03	50.73	52.08
लगाई गई पूँजी	3736.43	3643.38	3919.99	3785.47	3694.11	3972.06

इस प्रकार संशोधित चलती पूँजी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 49.03 लाख, ₹ 50.73 लाख, तथा ₹ 52.08 लाख है।

इस प्रकार लगाई गई संशोधित पूँजी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 3972.06 लाख ₹ 3694.11 लाख तथा ₹ 3972.06 लाख है जो कथित वर्षों के लिए लगाई गई पूँजी के आँकड़े के समक्ष क्रमशः ₹ 3736.43 ट लाख ₹ 3643.38 लाख तथा ₹ 3919.99 लाख था जिस पर मार्च, 2011 के आदेश में विचार किया गया था।

लगाई गई संशोधित पूँजी पर 16% के रिटर्न की वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

11.1. उपरोक्त विश्लेषण के प्रकाश में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक पिछली अतिरिक्त मात्रा निम्नलिखित के आधार पर संशोधित कि गई है:

	मर्दे	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
(i).	लगाई गई संशोधित पूँजी के विचार से लेखा पर संशोधित रिटर्न (देखें पैराग्राफ नं. ए. 2सी एवं 3सी)	7.12 *	3.91	-	11.03
	कुल	7.12 *	3.91	-	11.03

* अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 तक 6 माह की अवधि के लिए।

11.2. इस प्रकार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पिछली अवधि का संशोधित अतिरिक्त नीचे दर्शाए के अनुसार निर्धारित किया गया है:

	₹ लाखों में
अक्टूबर, 2007 से मार्च 2010 की अवधि के लिए अतिरिक्त मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित (मार्च 2011 के आदेश का पैराग्राफ नं 15(X) देखें)	1543.10
घटाएं: उपरोक्त तालिका में स्पष्ट किए गए समायोजन का प्रभाव	11.03
अक्टूबर, 2007 से मार्च 2010 की अवधि के लिए संशोधित अतिरिक्त	1532.07
5 वर्षों की अवधि पर सेट ऑफ के लिए संशोधित पिछले अतिरिक्त का 50%	766.03

11.3. इस प्रकार ₹ 766.03 लाख की राशि पांच वर्ष की अवधि पर सेट ऑफ की जानी है जो वर्ष 2011-12 से शुरू होती है ₹ 771.65 लाख के बदले जैसाकि मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में निश्चित किया गया है। वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 में समायोजित किए गए दो किश्तों के बाद ₹ 459.61 लाख की शेष राशि वर्ष 2013-14 से प्रारंभ होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र के सेट ऑफ के लिए उपलब्ध होगी जो मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में निश्चित की गई ₹ 462.93 लाख की राशि के बदले है।

12. जैसाकि, पहले बताया जा चुका है, एचएमसी के उपयोग के लिए ₹ 35.30 प्रति टन के दर से संशोधित की गई है ₹ 24.00 प्रति टन के बदले जो मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित किया गया है।

13.1. अनुमानित अतिरिक्त परिमाण (पिछले अतिरिक्त के समायोजन के पूर्व) मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए निम्नलिखित रूप में संशोधित हुआ है:

(₹ लाखों में)

क्र. सं.	मर्दे	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
1.	मार्च, 2011 के आदेश में पिछले अतिरिक्त के समायोजन के पूर्व निर्धारित शुद्ध अतिरिक्त	543.54	61.07	- 86.91	517.70
2.	जोड़ो: संशोधित दर के कारण एचएमसी से अतिरिक्त आय (देखें पैराग्राफ नं. बी3सी3 (vi))	-	115.52	115.52	231.04
3.	घटाएं: एचएमसी से अर्जित आय पर केओपीटी को भुगतान किया गया राजस्व शेयर (पैराग्राफ नं.बी4सी).	- 30.43	-	-	- 30.43
4.	घटाएं: लगाई गई संशोधित पूँजी पर विचार करते हुए संशोधित रिटर्न	- 7.85	- 8.12	- 8.33	- 24.30
5.	पिछले अधिशेष (2+3+4) के समायोजन के पूर्व निर्धारित शुद्ध अधिशेष में विचलन	- 38.28	107.40	107.19	176.31
6.	पिछले अधिशेष (1+5) के समायोजन के पूर्व संशोधित शुद्ध अधिशेष	505.27	168.46	20.26	694.01

13.2. टीएमआईएलएल का संशोधित लागत विवरण पूरी तरह **अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न है।

14.1 एचएमसी की स्थिति को छोड़कर लागत विवरण **अनुलग्नक - III** के रूप में संलग्न है। लागत विवरण को छोड़कर एचएमसी की स्थिति का प्रकट परिणाम सारांश रूप में नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	विवरण	₹ लाखों में
1.	वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए एचएमसी से प्राप्त आय को छोड़कर अनुमानित प्रचालन आय	5631.79

2.	वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए एचएमसी की स्थिति को छोड़कर रिटर्न के बाद अधिशेष	194.85
3.	वर्ष 2010-11 के लिए संशोधित अधिशेष	505.27
4.	संशोधित पिछले अधिशेष की 2 किश्तों का समायोजन	306.41
5.	एचएमसी की स्थिति को छोड़कर कुल अनुमानित अधिशेष की स्थिति (2 + 3 + 4)	1006.54
6.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में शुद्ध अधिशेष (6 / 1)	17.87%

14.2. इसलिए, बोर्ड के पार 17.87% की कमी 17 मार्च के प्रशुल्क आदेश द्वारा मार्च, 2008 में निश्चित टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में प्रभाव डालती है जो 32.29% पर आदेशित पहले की कमी की तुलना में है।

15. सारांश में, मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा का परिणाम निम्नलिखित प्रभाव पर दिखाई देता है:

- (i). मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में ₹ 2359.54 लाख की वापसी योग्य परिमाणित राशि ₹ 2352.43 लाख के रूप में संशोधित की गई जो माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित समादेश याचिका का फैसला आने के अनुसार है।
- (ii). अक्टूबर, 2007 से मार्च 2010 की अवधि के लिए मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में निश्चित की गई ₹ 771.55 लाख की राशि अधिशेष के रूप में थी। तथापि, समीक्षाकृत स्थिति उसी अवधि के लिए ₹ 766.03 लाख के निम्नतम स्तर की तरफ इशारा करती है।
- (iii). वर्ष 2013-14 से शुरू होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र में ₹ 459.62 लाख की राशि लगानी है जो मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में निश्चित ₹ 462.93 लाख के बदले है।
- (iv). ₹ 35.30 प्रतिटन पर एचएमसी के उपयोग के लिए दर का उर्ध्वगामी संशोधन ₹ 24 प्रति टन के पहले के दर से तथा 32.29% की कमी के समक्ष अन्य प्रशुल्क में 17.87% तक की कमी का आदेश पहले ही दिया जा चुका था।

16. परिणामस्वरूप, तथा उपरोक्त कारणों के लिए एवं सामूहिक मनोनियोग के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के संशोधन दर मान को अनुमोदित करता है, अनुलग्नक - IV के रूप में संलग्न है। टीएमआईएलएल का संशोधित दरमान उस प्रभावी तिथि से प्रभाव में आएगा जबसे मार्च, 2011 का प्रशुल्क आदेश लागू होने योग्य है तथा 31 मार्च, 2013 तक जारी रहेगा।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग के लिए प्रतिटन दर प्राप्त करने के लिए गणना

(राशि रु में)

व्योरा	मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार	जैसाकि प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की गई	
एचएमसी की पूंजी लागत	138700000		138700000
एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किये जाने के लिए अनुमानित यातायात	वर्ष 2011-12 के लिए विचार किए गए संशोधित यातायात अनुमानों के अनुसार	1221956	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित यातायात वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए माने गए संशोधित यातायात अनुमानों के अनुसार संशोधित किया गया है।
			1022145
प्रचालन लागत			
ईंधन लागत	70 लीटर प्रति घंटा @ रु. 42.20 पराति लीटर 1642 घंटों के लिए	4850468	70 लीटर प्रति घंटा @ रु. 42.20 पराति लीटर 1457 घंटों के लिए
मरम्मत	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा	2525000	वर्ष 2010-11 के लिए
राखट्टी		0	1022145 एमटी @ रु 52 प्रति एमटी * 8.126%
बीमा	एचएमसी के मूल्य रु 1387 लाख के 1% लागत पर	1387000	एचएमसी के मूल्य रु 1387 लाख के 1% लागत पर
मूल्य ह्रास	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया	6600000	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया
अन्य व्यय	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया	800000	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया
कुल		16162468	22867206
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @16%	82600000*16%	13216000	82600000*16%
प्रचालन लागत + प्रतिलाभ		29378468	36083206
दर प्रतिटन (कुल लागत + प्रतिलाभ / यातायात)		24.04	35.30

उद्देश्य	138700000								
	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
वर्ष के आरंभ में एचएमसी का मूल्य	138700000	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000
मूल्य ह्रास	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000
वर्ष के अंत में लिखित मूल्य	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000	79300000
औसत लिखित मूल्य		125500000							
इस प्रकार, प्रतिलाभ अनुमत करने के लिए औसत नियोजित पूंजी								82600000	

क्रम सं.	व्योरा	वास्तविक			माघ 2011 के आदेश में गणना में लिए गए अनुमान			टीएमपी द्वारा यथा संशोधित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमटी में)	941838	924992	1209077	1251502	1251502	1251502	1251502	1251502	1251502
I	कुल प्रचालन आय									
	कार्गो प्रहस्तन आय	2503.29	2101.57	2709.58	2594.23	2598.12	2600.31	2594.23	2598.12	2600.31
	अन्य	281.00	499.00	831.31	799.12	462.00	462.00	799.12	577.51	577.51
	कुल	2784.29	2600.57	3540.89	3393.35	3060.11	3062.31	3393.35	3175.63	3177.83
II	प्रचालन लागत(मूल्यहास को छोड़कर)									
	प्रचालन एरा प्रत्यक्ष श्रामिक	393.22	368.32	502.40	536.78	556.96	577.91	536.78	556.96	577.91
	अनुरक्षण श्रामिक	13.62	12.98	13.18	15.76	16.35	16.97	15.76	16.35	16.97
	उपकरण प्रचालनलागत	105.01	147.94	193.93	251.13	260.30	269.82	251.13	260.30	269.82
	रॉयल्टी / राजस्व भाग	150.57	147.51	216.76	156.71	210.60	211.18	187.14	210.60	211.18
	उपकरण किराया	0.85	11.01	43.38	3.79	3.79	3.93	3.79	3.79	3.93
	पट्टेदारी किराया	206.89	214.63	184.40	207.90	247.07	259.42	207.90	247.07	259.42
	बीमा	39.09	29.25	38.82	38.82	40.03	45.03	38.82	40.03	45.03
	अन्य व्यय	245.16	258.08	313.00	409.30	428.91	460.30	409.30	428.91	460.30
	कुल	1154.41	1189.72	1505.87	1620.24	1764.02	1844.56	1650.67	1764.02	1844.56
III	मूल्यहास	151.52	174.53	209.87	209.87	214.39	223.39	209.87	214.39	223.39
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंधन एरा प्रशासन उपरिव्यय	236.66	254.33	386.80	401.34	416.43	432.09	401.34	416.43	432.09
	सामान्य उपरिव्यय	16.48	13.66	13.46	13.97	14.49	15.04	13.97	14.49	15.04
	कुल	253.14	267.99	400.26	415.31	430.92	447.13	415.31	430.92	447.13
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1225.22	968.33	1424.89	1,147.93	650.77	547.23	1,117.50	766.29	662.75
VI	वित्तीय एरा विविध आय									
	कटौती के बाद प्राप्य टर्मिनल वेल्सु रियायत करार के अनुसार	0.38	0.43	0.49	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	पूर्वअवधि आय	0.00	15.00	8.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	0.38	15.43	8.88	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
VII	वित्तीय एरा विविध व्यय (एफएमई)									
	भविष्य निधि में अंशदान	3.92	4.45	6.85	7.11	7.37	7.65	7.11	7.37	7.65
	कुल	3.92	4.45	6.85	7.11	7.37	7.65	7.11	7.37	7.65
VIII	एफएमआई - एफएमई (VI) - (VII)	(3.54)	10.98	2.03	(6.56)	(6.76)	(6.96)	(6.56)	(6.76)	(6.96)
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	1221.68	979.31	1426.91	1141.37	644.01	540.28	1110.94	759.53	655.79
X	नियोजित पूँजी	2973.94	3847.97	3946.30	3736.43	3643.38	3919.99	3785.47	3694.11	3972.06
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	475.83	615.67	631.41	597.83	582.94	627.20	605.67	591.06	635.53
XII	अनुमेय आरओसीई के बाद शुद्ध अधिशेष/(घाटा) (IX - XI)	745.85	363.63	795.51	543.54	61.07	(86.91)	505.27	168.46	20.26
XIII	गिछले अधिशेष का 50% 5वर्ष की अवधि में समायोजित		766.04		0.00	154.31	154.31	0.00	153.21	153.21
XIV	कुल अधिशेष				543.54	215.38	67.40	505.27	321.67	173.47
XV	प्रचालन अअय के इ के रूप में (XIV/II % में)				16.02%	7.04%	2.20%	14.89%	10.13%	5.46%
XVI	औसत शुद्ध अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में					8.42%			10.16%	

मोबाईल हार्वर क्रेन को छोड़कर लागत विवरण

i	विवरण	मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार			टीएमपी द्वारा यथा संशोधित		
		2011-12	2012-13	कुल	2011-12	2012-13	कुल
I	लागत विवरण में दी गई प्रचालन आय	3060.11	3062.31		3175.63	3177.83	
	घटाएं: एचएमसी से आय	-245.31	-245.31		-360.83	-360.83	
	अनुमानित अवशिष्ट प्रचालन आय	2814.80	2817.00	5631.79	2814.80	2817.00	5631.79
		0.00	0.00				
II	लागत विवरण में दी गई प्रचालन व्यय	1764.02	1844.56		1764.02	1844.56	
	घटाएं: एचएमसी से संबंधित व्यय	-95.62	-99.22		-162.67	-168.79	
	अनुमानित अवशिष्ट प्रचालन व्यय	1668.40	1745.34	3413.73	1601.35	1675.77	3277.12
		0.00	0.00				
III	लागत विवरण में दी गई मूल्यहास	214.39	223.39		214.39	223.39	
	घटाएं: एचएमसी से संबंधित मूल्यहास	-66.00	-66.00		-66.00	-66.00	
	अवशिष्ट मूल्यहास	148.39	157.39	305.79	148.39	157.39	305.79
IV	उपरेली व्यय	0.00	0.00	0.00	430.92	447.13	878.05
V	वित्तीय तथा विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.62	0.70	1.31
VI	वित्तीय तथा विविध व्यय	0.00	0.00	0.00	7.37	7.65	15.03
VII	लागत विवरण में दी गई नियोजित पूँजी	3643.38	3919.99		3694.11	3972.06	
	घटाएं: एचएमसी के डब्ल्यूडीवी	-859.00	-793.00		-859.00	-793.00	
	अवशिष्ट नियोजित पूँजी	2784.38	3126.99	5911.37	2835.11	3179.06	6014.18
VIII	लागत विवरण में दी गई नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	582.94	627.20		591.06	635.53	
	घटाएं: एचएमसी पर प्रति लाभ	-137.44	-126.88		-137.44	-126.88	
	नियोजित पूँजी पर अवशिष्ट प्रतिलाभ	445.50	500.32	945.82	453.62	508.65	962.27
IX	प्रतिलाभोत्तर अवशिष्ट अधिशेष (I-II-III-IV+V-VI-VIII)			966.45			194.85
X	वर्ष 2010-11 के लिए लागत विवरण में दी गई प्रतिलाभोत्तर अधिशेष			543.54			505.27
XI	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल अधिशेष			1509.99			700.12
XII	विगत अधिशेष के 2 किश्तों की समायोजन			308.62			306.41
XIII	कुल अधिशेष			1818.61			1006.54
XIV	अवशिष्ट प्रचालन आय में एक प्रतिशत के रूप में कुल अधिशेष (XIII/I)			32.29%			17.87%

टी.एम.इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

1. प्रारंभ का संक्षिप्त नाम:

इसमें प्रारंभ किये गये दरमान, टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, हाल्दिया डॉक, कोलकाता पत्तन न्यास का दरमान कहलाएगा।

2. परिभाषा:

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:-

- (i) टीएमइन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड का अभिप्राय, 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 स्थित अपने पंजीकृत कार्यालय वाली, कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत पंजीकृत, कंपनी होगा।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा, लाईसेंस एग्रीमेंट के अंतर्गत आर्बिट्रि बैक-अप क्षेत्रफल समेत, टीएमआईएलएल को लाईसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (iii) दिन का अर्थ होगा, किसी एक दिन, सुबह 6 बजे आरंभ होने वाली और अगले दिन सुबह 6 बजे तक की अवधि।
- (iv) विलम्बशुल्क का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर निःशुल्क अवधि के आगे, जैसा इस दरमान में विनिर्दिष्ट है, कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और, इसमें लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिये लाईसेंस आधार पर पत्तन उपयोगकर्ता को आर्बिट्रि क्षेत्र में भंडारितकार्गो शामिल नहीं होगा।
- (v) खतरनाक - 1 का अर्थ होगा वह कार्गो जो कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अपनायी गई खतरनाक कार्गो सूची में खतरनाक - 1 के रूप में वर्गीकृत है।
- (vi) माह का अर्थ होगा 30 लगातार कैलेडर दिन जिसमें अवकाश दिवस भी शामिल है, जबतक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाये।
- (vii) ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार का अर्थ होगा पोत लदान/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति मजदूरों की आपूर्ति के रूप में, टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/जिन्स/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (viii) ऑन-बोर्ड सुपरविजन का अर्थ होगा पोत से तट/तट से पोत तक कार्गो के स्थानान्तरण प्रचालन के दौरान पोत प्रचालन में बेहतर उत्पादकता/दक्षता प्राप्त करने हेतु टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त पोत पर तथा तट दोनों पर कुछ सेवाएं।
- (ix) ओवरसाइड डिस्चार्ज/शिपमेंट का अर्थ, डिस्चार्ज/शिपमेंट प्रचालन के समय क्वे से गुजरे बिना पोत से बाहर/के भीतर कार्गो की उतराई/लदान का प्रचालन।

- (x) शट-आउट कार्गो का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परसर में छूटा वह निर्यात कार्गो जो पोत पर पोतान्तरित नहीं किया गया जिसके लिए इसे टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त किया गया था।
- (xi) स्टॉक कार्गो का अर्थ होगा निर्यात दस्तावेजों के बिना पोतान्तरण के लिए पत्तनपर प्राप्त किया गया कार्गो।
- (xii) टीईयू का अर्थ होगा कंटेनर बीस फीट के समकक्ष यूनिट।
- (xiii) पोतान्तरण का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों को जाने वाले कार्गो के कंटेनर का समुद्र में जाने वाले एक पोत/बार्ज से समुद्र में जाने वाले एक अन्य पोत/बार्ज पर स्थानान्तरण।

3. निर्धारण के सामान्य सिद्धान्त

- (i) न्यूनतम प्रभार्य वजन/माप/एक टन अथवा सीबीएम होगा यद्यपि सकल वजन/माप/एक टन/एक सीबीएम से कम ही क्यों न हो, उन मामलों में जहां प्रभार वजन के आधार पर है और सकल वजन 100 किग्राम के ठीक-ठीक गुणज में नहीं है, उसे 100 किग्राम के अगले उच्चतर गुणज में परिवर्तित कर दिया जाएगा। जहां सकल सीबीएम में दशमलव भी शामिल हैं, उसे सीबीएम की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में बदल दिया जाएगा।
- (ii) वजन से इतर किसी अवधि/इकाई के लिए लागू होने वाली दर उसकी अवधि/इकाई के अंश को भी लागू होगी।
- (iii) जबतक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हों, यदि टीएमआईएलएल का उपकरण पोत से / पोत में कार्गो / कंटेनर के उतारे जाने / पोत-लदान किया जाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन से पोत द्वारा बुक किया गया है तो खंड 10.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार उपकरण किराया प्रभार लगाये जाएंगे।
- (iv) कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों पर अथवा उनके क्लिरिंग एवं फार्वर्डिंग एजेंटों / प्रहस्तन एजेंटों पर लगाए जाएंगे, सिवाय इसके कि जहां कहीं अन्यथा विनिर्दिष्ट हो अथवा ऐसे मामलों में जहां पोत स्वामियों / स्टीमर एजेंटों ने ऐसे प्रभार का भुगतान करना स्वीकार किया हो।
- (v) सैम्पल्स, कैंटलॉग और ऐसी अन्य वस्तुएं जिनके लिए शिपिंग कंपनियां कोई किराया भाड़ा नहीं लगाती हैं और जिन पर कोई सीमा शुल्क ड्यूटी देय नहीं होती है, राजनायिक डाक थैले, चालक दर के सामान और बर्थ सं 12, एचडीसी पर टीएमआईएलएल के उपयोग हेतु सभी सामान को समस्त कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगी।
- (vi) उन दिनों के लिए कोई विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा जिन दिनों कोलकाता पत्तन न्यास/टीएमआईएलएल कर्मचारियों की हड़ताल के कारण सुपुर्दगी/डिलिवरी नहीं दी जा सकती, बशर्ते संबंधित निर्यातक या उसका प्राधिकृत एजेंट, हड़ताल आरंभ होने से पहले, सभी प्रभारों के भुगतान पर समस्त डिलिवरी दस्तावेज दाखिल कर दे।
- (vii) विलंबित भुगतानों / धन वापसियों पर ब्याज:-
 - (क). उपयोगकर्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अन्तर्गत दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित धन वापसियों पर दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

- (ख). दण्डात्मक ब्याज की दर 14.75% होगी, दण्डात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोगकर्ता दोनों पर समान रूप से, लागू होगी।
- (ग). धन वापसी में विलंब सेवाएं पूर्ण होने की तिथि से केवल 20 दिन से अथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति से इसमें से जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।
- (घ). उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टीएमआईएलएल द्वारा बिल प्रस्तुत किया जाने की तिथि से 10 दिन के बाद गिने जाएंगे। किन्तु, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान, सेवाएं प्राप्त करने / टीएमआईएलएल सुविधाओं का उपयोग करने से पहले करना अपेक्षित हो, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित हो और / या जहां प्रभारों का भुगतान, इस दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त न हो।
- (viii) किसी भी कार्गो को अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत कर्गीकृत करने से पहले अथवा अन्यथा, यदि आवश्यक हो, कार्गो प्रहस्तन प्रभार लगाने के लिए कार्गो की प्रकृति जानने हेतु कि क्या कार्गो को, अनुसूचियों में वर्णित विनिर्दिष्ट श्रेणियों में से किसी एक के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है, उचित / प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का संदर्भ लिया जाएगा।
- (ix) उपयोगकर्ताओं से एक तर्कसंगत स्तर से आगे, विलंब के लिया, जिसके लिये टीएमआईएलएल जिम्मेदार हो, प्रभार नहीं लाय जायेगा।
- (x) (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिये कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, टीएमआईएलएल प्राधिकरण के समक्ष एक उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ, तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर, ऐसी दर लगाये जाने के बारे में कोलकाता पत्तन न्यास को उचित नोटिस देते हुए, इस दर के अंतिमरूप से अधिसूचित होने तक लगायी जा सकती है।
- (ग). अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर, समान सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर परिगणित होनी चाहिये और इस पर टीएमआईएलएल और संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिये।
- (घ). प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतया केवल भावी प्रभाव होगी। तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दर इस प्रकार केवल तब ही मान्य की जाएगी जब तक उसे अधिक न पाया गया हो जिसमें पिछले प्रभाव से कुछ फेरबदल की आवश्यकता हो।
- (xi) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर हैं और इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम स्तर हैं। टीएमआईएलएल, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरे प्रभावित कर सकता है और उच्चतर छूट और कटौतियां अनुमत कर सकता है।
- (xii) टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 पर निम्नलिखित कार्गो प्रहस्तित नहीं करता है:-
- (क). बल्क में थर्मल कोल
- (ख). विभिन्न में कोकिंग कोल
- (ग). बल्क प्रकार के कोक और बल्क में अन्य काला कार्गो
- (घ). पाइपलाइनों के जरिये प्रहस्तित तरल बल्क कार्गो की अनेक किस्मों

- (xiii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रदत्त दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 टोट से ऊपर और 20 फीट तक के कंटेनरों के लिये दर प्रदत्त दर का 150% होगी। 40 फीट से बड़े कंटेनरों के लिए दर प्रदत्त दर का 200% होगी।
- (xiv) तटीय कार्गो / कंटेनरों के मामले में, थर्मल कोल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं को छोड़कर, प्रदत्त दर का 60% लागू होगा।

4. पोतघाटशुल्क प्रभार:

- 4.1. विदेशी कार्गो पर पोतघाटशुल्क नीचे तालिका में वर्णित दरों पर लगाए जाएंगे:-

क्रम सं.	विवरण	दर, प्रति मी.ट. ₹ में
1.	लौह अयस्क एवं रेती	17.44
2.	चूना पत्थर, पिग आयरन और अन्य लौह धातुएं तथा लौह अयस्क के अलावा अन्य सभी प्रकार के अयस्क	34.88
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, गंधक, सी.आई. गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो, और अन्य शुष्क बल्क अविनिर्दिष्ट	61.04
4.	ट्यूब्स और पाइप्स, लौह एवं स्टील अखबारी कागज	52.32
5.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मसीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल यूनिट)	61.06
6.	कन्टेनर्स	1918.62 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई भी रबड़ टायर वाला वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	3488.39 प्रति टीईयू
8.	कड़ी के शहतीर/ इमारती लकड़ी/ विनीयर	91.57 प्रति सीबीएम
9.	खंड 3(xii) पर विनिर्दिष्ट कार्गो को छोड़कर अन्य सभी कार्गो जो उपर विनिर्दिष्ट नहीं है।	236%

- 4.2. ओवरसाइड उतारे गए/पोत लदान किये कार्गो पर, ऊपर लिखी दरों का 70% ही लगाया जाएगा।
- 4.3. कार्गो के पोतान्तरण के लिए अथवा कार्गो के ऑन-बोर्ड (पोत पर) स्थानान्तरित करने के लिए प्रभार, ऊपर 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना (डेढ़गुना) वसूल किया जायेगा।
- 4.4. **शट आउट/स्टॉक** कार्गो पर जिसे टीएमआईएलएल परिसर से वापिस लिया गया है, 50% पोतघाटशुल्क वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मजदूर और /या उपकरण प्रदान किये जाते / किया जाता है तो ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार एवं तटीय प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, लगाया जाएगा।

यदि उसी शट-आउट कार्गो को पत्तन परिसर से हटाए बिना बाद में पोत पर चढ़ाया जाता है तो उस पर कोई अतिरिक्त पोत घाटशुल्क नहीं लगाया जायेगा।

5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गो पर नीचे दी गई तालिका में विर्णित दरों पर लगाया जाएगा:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट (₹ में)
----------	-------	-----------------------

1.	चूना पत्थर, पिग आयरन, अन्य लौह धातुएं तथा सभी प्रकार के अयस्क	26.16
2.	तैयार उर्वरक सोडा, गंधक, सी.आई. गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार के थैलाबंद कार्गो, अन्य शुष्क बल्क अविनिर्दिष्ट, अयस्क	26.16
3.	ट्यूबों और पाइप्स, लाग्स, लोहा एवं स्टील, अखबारी कागज	69.77
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल इकाई)	34.88
5.	कंटेनर्स (टीईयू)	239.83 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई भी अन्य रबडटायरवाला वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	43.60 प्रति यूनिट

5.2. ओवर साइड उतारे गए/पोत लदान किये गए कार्गो पर, ऊपर वर्णित दरों का 70% लगाया जाएगा।

5.3. कार्गो के पोतान्तरण अथवा ऑन-बोर्ड स्थानान्तरित करने के लिए प्रभार ऊपर 5.1. में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना वसूल किया जाएगा।

6. ऑन-बोर्ड सुपरविजन:

6.1. ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार, बर्थ सं.12 टर्मिनल पर टीएमआइएलएल द्वारा आयात/निर्यात कार्गो के संबंध में, प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर लगाए जाएंगे:-

- क. आयात कार्गो के बंध खोलना
ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षित करना, डुनेजिंग
ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए इस्लिंग एवं गीयर्स प्रदान करना
घ. उतारे जाने के दौरान कार्गो का टैली सर्वेक्षण
ङ. उतारे गए/पोत लदान किये गए कार्गो का गुणवत्ता सर्वेक्षण
च. कार्गो उतारे जाने के दौरान पोत घाट पर
छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो का ऊंचा ढेर लगाना.
ज. भूखंड से पोत घाट और व्युत्क्रम में पोत प्रचालन के दौरान बेहतर उतराई / लदान (मात्रा) प्राप्त करने के लिये और उसके द्वारा पोत की समुद्र में वापसी का समय घटाने के लिये ट्रेलरों / डंपरों की लाइन लगवाने समेत समस्त कार्गो प्रहस्तन कार्य को सुपरवाइज करना/मानीटर करना / निर्देशन करना।

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी. ट (₹ में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन तथा अन्य लौह धातु, सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	12.70
2.	ट्यूबों एवं पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील, अखबारी कागज-पोत से उतारा गया	78.49
3.	ट्यूबों एवं पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील अखबारी कागज-पोत पर चढ़ाए गए	125.96
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल इकाई)	145.35
5.	कंटेनर्स	242.25 प्रति टीईयू
6.	कार, रबडटायरवालाल कोई भी वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	2906.99 प्रति यूनिट

7. लदान करना / उतारना/पुनः ढेर लगाना:

- 7.1. विदेशी कार्गो को लादने (चढ़ाने / उतारने / उसका पुन ढेर लगाने हेतु मजदूरों एवं उपकरणों की आपूर्ती के लिए, नीचे प्रदत्त तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर निम्नलिखित प्रभार लगाये जाएंगे:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट (₹ में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन तथा अन्य लौह धातु और सभी प्रकार के अयस्क	17.44
2.	सोडा, गंधक सी.आई.गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो और अन्य शुष्क बल्क अ विनिर्दिष्ट	38.76
3.	ट्यूबों और पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील, अकबारी कागज	43.61
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जे-उनके पैकेजों समेत 20 टन से कम वजन वाले	43.61
5.	कंटेनर्स	156.97 प्रति टीईयू

नोट: संदेहों को दूर करे हेतु स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपकरण की सहायता दी गई है और प्रभार धारा 10 विविध प्रभार के अंतर्गत लगाये गए हैं, तो इस खंड के अंतर्गत कोई अलग प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

- 7.2. जहां कार्गो उतारे जाने के साथ-साथ, उसके उतारे जाने के स्थान पर ढेर भी लगाया जाता है, तो उसे एक ही प्रचालन माना जाएगा।
- 7.3. जहां पोत से कार्गो उतारने के लिए होपर्स का उपयोग किया जाता है और डंपरों को होपर का उपयोग करके भरा जाता है, तो उसे लदान गतिविधि का एक प्रचालन माना जाएगा।

8. परिवहन:

- 8.1. उस कार्गो पर, जिस के लिये टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर किसी परिवहन सेवा की जिम्मेदारी लेता है, निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे:

क्रम सं	विवरण	दर प्रति मी.ट (₹ में)
1.	चूना पत्थर, पिग अयरन, अन्य लौह धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	30.51
2.	सोडा, गंधक, सी.आई.गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो और अन्य शुष्क बल्क, अ-विनिर्दिष्ट	30.51
3.	ट्यूबों और पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील अखबारी कागज 20 टन से कम वजन का	30.51
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जे उनके पैकेजों समेत - 20 टन से कम वजन के	30.51
5.	कंटेनर्स (टीईयू)	261.62 प्रति टीईयू

9. विलम्ब शुल्क:

- 9.1. विलम्ब शुल्क-मुक्त अवधि अनुमत करने के बाद आयात-कार्गो पर (कंटेनर में भरे कार्गो के अलावा) नीचे दिये गए के अनुसार विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा

क्रम सं.	विवरण	विलम्ब शुल्क - मुक्त अवधि
1.	खतरनाक - 1 कार्गो	उतरने की वास्तविक तिथि
2.	क्रम सं. 1,3 और 4 पर विर्णित कार्गो के सिवाय अन्य सभी कार्गो	जिस पोत पर कार्गो आयात किया गया है उसके उतरने की अंतिम तिथि के बाद 3 दिन
3.	डिलिवरी के लिये पत्तन का उपकरण उपयोग करने वाला गैर-खतरनाक कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-खतरनाक कार्गो, लकड़ी के शहतीर, इमारती लकड़ी और विनीयर	जिस पोत से कार्गो आयात किया गया है, उससे उतरने की अंतिम तिथि के बाद 6 दिन
4.	मशिनरीज ऑफ चैरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफ पी, और जैसे स्वयंसेवी/राहतकार्य/संगठनों द्वारा आयातीत कार्गो जो, केन्द्र सरकार/राज्य सरकार, नेपाल/भूटान की सरकार के समुचित सरकारी प्राधिकरण अथवा उनके स्थानीय महावाणिज्य दूतावास के प्रमाणन पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकार किया जाए।	जिस पोत से कार्गो आयात किया गया है, उससे उतरने की अंतिम तिथि के बाद 30 दिन

- नोट: i). उतरने की अंतिम तिथि (एलएलडी) वह तिथि है जिस पर कोई पोत अपने आयात (माल) उतारा जाना पूरा करता है, किन्तु, किसी ऐसे दोष/कारण के कारण जिसके लिये टीएमआईएलएल उत्तरदायी न हो, जब पोत किसी कार्यरत बर्थ में 24 घंटे से अधिक से कोई कार्गो प्रचालन न कर रहा हो, टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिये एलएलडी के रूप में कोई अन्य तिथि घोषित कर सकता है, ऐसे मामलों में पोत की एक से अधिक एलएलडी हो सकती है।
- ii). निःशुल्क अवधि की गणना के लिये सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और के ओपीटी/टीएमआईएलएल के प्रचालन विहीन दिन गिने नहीं जाएंगे। इस गणना के प्रयोजन से रविवार के दिन तब तक बाहर नहीं रखे जाएं जब तक कि सीमाशुल्क अवधि सूचित अवकाश दिवस और केओपीटी /टीएमआईएलएल के प्रचालन विहीन दिन भी रविवार को न पड़े।
विलम्ब शुल्क लगाया जाना आरंभ होने के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश अथवा केओपीटी /टीएमआईएलएल के प्रचालन विहीन दिवसों पर कोई छूट नहीं दी जाएगी।

- 9.2. आयात कार्गो पर (लकड़ी के शहतीर, इमारत लकड़ी, विनीयर के अलावा) विलम्ब शुल्क, विलम्ब शुल्क मुक्त / विहीन अवधि समाप्त होने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

क्रम सं.	कार्गो की किस्म	दर ₹ में प्रति दिन या उसका	
		अंश पहले 15 दिन	16वें दिन और उसके बाद
1.	खतरनाक - 1	125.65 प्रति टन	147.82 प्रति टन
2.	अन्य समस्त कार्गो	29.57 प्रति टन	44.34 प्रति टन

- 9.3. लकड़ी के शहतीरों, इमारत लकड़ी, विनीयर के आयात पर विलंब शुल्क, विलंब शुल्क-मुक्त अवधिबीत जाने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

क्रम सं.	कार्गो की किस्म	प्रति सीबीएम प्रति दिन या उसका अंश के लिए दर ₹ में.		
		पहले सात दिन के लिये	8 वें से 15 वे दिन	15 वां दिन और उसके बाद
1.	लकड़ी का शहतीर, इमारती लकड़ी, विनीयर	4.44	8.87	13.29

- 9.4. खतरनाक - 1 श्रेणी के कार्गो के अलावा, अन्य किसी निर्यात / स्टॉक कार्गो पर यदि ऐसा कार्गो प्राप्त किये जाने की तिथि से 30 दिन के भीतर पोत पर चढ़ा/लाद दिया जाता है तो कोई विलंब शुल्क नहीं लगेगा। किन्तु 31 वें दिन के बाद ऐसे कार्गो पर विलंब शुल्क, इसके प्राप्ति की तिथि से पोत लदान की तिथि तक, ₹ 24.38 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर पर लगाया जाएगा।
- 9.5. खतरनाक - 1 श्रेणी का निर्यात कार्गो केवल सीधे पोत-लदान के लिये ही प्राप्त किया जायेगा, यदि ऐसा कार्गो प्राप्त किये जाने की तिथि को ही पोत पर नहीं लादा/चढ़ाया जाता है तो विलम्ब शुल्क ₹ 103.60 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके अंश की दर पर, प्राप्त किये जाने की तिथि के अगले दिन से पोत लदान की तिथि अथवा पत्तन परिसर से हटाने की तिथि तक लगाया जाएगा।
- 9.6. खतरनाक - 1 कार्गो के अलावा अन्य अट आउट/स्टॉक कार्गो पर विलम्ब शुल्क कार्गो प्राप्त किये जाने की तिथि से कार्गो को पोत लदान किया बिना पत्तन परिसर से हटाये जाने की तिथि तक, ₹ 6.90 प्रतिटन प्रतिदिन या उसका अंश की दर पर लगाया जाएगा। यदि शट आउट कार्गो अन्य किसी बाद वाले पोत पर लाद दिया जाता है तो 9.4 धारा के प्रावधान लागू होंगे।
- 9.7. ऐसे कार्गो / वस्तु पर, जो न तो आयात और न ही निर्यात और न ही पोत लदान के लिये स्टॉक के रूप में प्राप्त हुआ है, विलंब शुल्क, कार्गो प्राप्त किये जाने की तिथि से उसके पत्तन परिसर से हटाये जाने की तिथि तक रु. 24.38 प्रति टन प्रतिदिन या उसके अंश की दर पर लगाया जाएगा।
- 9.8. नीलामी द्वारा अथवा निविदा द्वारा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य प्रकार से बेजे गए अन्क्लीयर्ड / सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर विलम्ब शुल्क, कार्गो को डिलिवरी के लिये उपलब्ध करवाने की तिथि के बाद 10 दिन निःशुल्क समय अनुमत करने के बाद, धारा 9.2. अथवा 9.3. में विनिर्दिष्ट, जैसा भी मामला हो, दरों पर लगाया जाएगा।
- 9.9. कार्गो पर विलम्ब शुल्क उस अवधि के लिये जमा नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल कार्गो कि डिलिवरी उपयोगकर्ता द्वारा मांगे जाने पर उन कारणों से देने की स्थिति में नहीं है जिनके लिये टीएमआईएलएल जिम्मेदार है।

10. भंडारण एवं विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं / सुविधाओं के लिये प्रभार नीचे दी गई सारणी के अनुसार लगाए जाएंगे:

क्रम सं.	विवरण	दर (₹ में)
1.	वैगनों के खोलने, साफ करने और बंद करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	5.81 प्रति एमटी
2.	हार्ड स्टैंड लैंड के अल्पकालिक आबंटन के लिए पट्टेदारी किराये	39.33 प्रति वर्ग मी प्रति माह
3.	हर्ड स्टैंड ढके हुए सैड के अल्पकालिक आबंटन के लिए पट्टेदारी किराये	62.01 प्रति वर्ग मी प्रति माह
4.	बेयरलैंड के अल्पकालिक आबंटन के लिए पट्टेदारी किराया	25.29 प्रति वर्ग मी प्रति माह
5.	अकुशल मजदूरों की आपूर्ति के लिए प्रभार	123.18 प्रति श्रामिक शिफ्ट
6.	3.5 सीबीएम से अधिक की क्षमता वाली बकट/बाल्टी के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपकरण किराया प्रभार	9854.21 प्रति शिफ्ट
7.	3.5. सीबीएम तककी क्षमता वाली बकट/बाल्टी के फ्रंट एंड	4927.10 प्रति शिफ्ट

	लोडर्स के लिए उपकरण किराया प्रभार	
8.	10 मी.ट से कम क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट के लिए उपकरण किराया प्रभार	2052.96 प्रति शिफ्ट
9.	10 मी.ट से 20 मी. ट के बीच की क्षमता वाले फोर्कलिफ्ट के लिए उपकरण किराया	9854.21 प्रति शिफ्ट
10.	भूखंड में स्टील कार्गो के लिए ड्रुनेज लगाना और हटाना - जहां कहीं ग्राहक मांगे	9.69 प्रति एमटी
11.	क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग	4.36 प्रति एमटी
12.	भूखंड पर बल्क कार्गो का ऊंचा ढेर लगाना	19.90 प्रति एमटी
13.	104 मी.ट की हार्बर मोबाइल क्रन के लिए उपकरण सहायता प्रभार	35.30 प्रति एमटी
14.	पोतघाट / डैक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पानी छिड़कना, बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जहां कहीं आवश्यक हो	4.00 प्रति एमटी

- 10.2. जहां कहीं उपकरण की तैनाती किसी पाली में 4 घंटे से कम के लिए अथवा 4 घंटों के बराबर है, वहां उपकरण किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50% पर लगाया जाएगा।
- 10.3. टीएमआईएलएल द्वारा, इसके आर्बटिड क्षेत्रफल के भीतर आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए मासिक किराया आधार पर ग्यारह (11) माह की अवधि के लिए खुले/ढके हुए स्थान का लाइसेंस निविदा प्रक्रिया का सहारा लिए बिना दिया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा:-
- लाइसेंस की अवधि ग्यारह (11) माह से अधिक नहीं होगी।
 - आर्बटिड जगह आर्बटियों द्वारा किराये पर नहीं दी जाएगी/समानुदेशित नहीं की जाएगी/ हस्तान्तरित नहीं की जाएगी / साझा नहीं की जाएगी।
 - लाइसेंसी / लाइसेंसधारी द्वारा भूमि एवं रेलवे लाइन/मार्ग इत्यादि के अतिक्रमण अथवा अनधिकृत कब्जे के कारण (उसे) टीएमआईएलएल संपदाओं को पहुंची क्षति को ठीक करने की लागत के साथ-साथ अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के दर गुना की दर पर अर्थदंड/जुर्माने का भुगतान करना होगा, यदि लाइसेंसी, नोटिस दिये जाने के बाद भी, अतिक्रमण वाले स्थान से कार्गो हटाने में असफल रहता है तो कार्गो, लाइसेंसी के जोखिम एवं लागत पर टीएमआईएलएल के आर्बटिड क्षेत्र में कहीं और टीएमआईएलएल द्वारा हटवा दिया जाएगा और इस प्रकार हटाये गए कार्गो द्वारा घेरे गए स्थान पर उसकी सामान्य दर के दस गुना की दर पर दंडात्मक लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा।
 - किसी लाइसेंस के अंतर्गत भंडारित कार्गो लाइसेंसी के संपूर्ण जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा। आर्बटिड स्थान पर भंडारित कार्गो की सुरक्षा के लिए ओर ऐसे स्थान का अन्यो द्वारा अनधिकृत कब्जा रोकने के लिए लाइसेंसी अपना स्वयं का चौकीदार तैनात करेगा।
 - लाइसेंसी, लाइसेंस के अंतर्गत कब्जा किए स्थान पर कोई भवन (इमारत), ढांचा अथवा सुविधा न तो निर्माण करेगा और न ही लाकर रखेगा।
 - लाइसेंस की समाप्ति की तिथि पर यदि लाइसेंसी (उसे आर्बटिड) स्थान का खाली कब्जा सौंपने में असमर्थ रहता है तो टीएमआईएलएल उस अवधि के लिए जिसके दौरान लाइसेंसी का कार्गो, प्रदत्त लाइसेंस की अवधि से आगे टीएमआईएलएल के परिसर में रह जाता है, समय-समय पर लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसार सामान्य विलंब शुल्क प्रभार लगाएगा।
 - लाइसेंसी, टीएमआईएलएल द्वारा समय-समय पर जारी किए गए सभी नियमों और निर्देशों का पालन करेगा। यदि लाइसेंसी ऐसे नियमों अतड़ा निर्देशों के अनुपालन की अनदेखी करता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस समाप्त कर सकता है।

- (viii). किसी भी पक्ष द्वारा 15 दिन के जोटिस पर लाइसेंस समाप्त किया जा सकता है। लाइसेंस के निरस्तन के लिए किसी भी प्रतिपूर्ति के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (ix). लाइसेंसी इस बात से सहमत होगा कि लाइसेंस के विषय में सभी प्रकार के भुगतान और खर्च जो टीएमआईएलएल द्वारा देय हो, समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान में प्रदत्त दरों पर वसूल किये जाएं।
- (x). लाइसेंसी उन सभी अनुदेशों, नियमों अथवा निनियमों का अनुपालन करेगा जो कार्गों के भंपारण के संबंध में समय-समय पर केओपीटी, नगरनिगम/नगरपालिका प्राधिकरण, विस्फोटकों के मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गों के भंडारण के संबंध में संबंधित (प्राधिकारी) द्वारा जारी किये जाएं।
- (xi). लाइसेंस शुल्क भूमि का कब्जा सौंपे जाने की तिथि से, सीमांकन पर पाए गए वास्तविक क्षेत्रफल पर प्रभारित (वसूल) किया जाएगा।
- (xii). जब भंडारण क्षेत्र आयात /निर्यात कार्गों के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आबंटित किया जाता है तो लाइसेंस वाले परिसर में भंडारित कार्गों पर विलंब शुल्क पुनः नहीं लगाया जाएगा।
- (xiii). लाइसेंसी से आबंटित भूमि उसी काम के लिये उपयोग में लाने की अपेक्षा की जाती है जिसके लिए उसे लाइसेंस पर दिया गया है, टीएमआईएलएल से लिखित विशिष्ट अनुमति के बिना, उपयोग के प्रयोजन में कोई परिवर्तन अनुमत नहीं किया जाएगा।
- (xiv). लाइसेंसी, टीएमआईएलएल की सम्मति को कोई नुकसान/क्षति नहीं पहुंचाएगा, किन्तु, यदि कोई नुकसान हो भी जाता है तो लाइसेंसी उस क्षति को अपनी लागत (खर्च) और व्यवस्था पर टीएमआईएलएल की संतुष्टि से वह क्षति दूर करके देगा।
- (xv). आबंटित भूमि और उसके आस-पड़ोस को सफ सुथरा और उचित स्वच्छ स्थिति में बनाए रखने के लिए लाइसेंसी अपनी स्वयं की व्यवस्था करेगा।

11. छूट/धन वापसियां:

यदि कोई पोत बर्थ सं. 12 पर अन-उपलब्धता के कारण अथवा पत्तन के उपकरण खराब हो जाने अथवा टीएमआईएलएल में बिजली गुल हो जाने अथवा किसी ऐसे कारण से बेकार खड़ा रहता है जिसके लिए टीएमआईएलएल उत्तरदायी हो तो पोत के बर्थ में बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान इकट्टा हुए बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट अनुमत की जाएगी।

@ @ @ @