

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 19

नई दिल्ली, 15 जनवरी, 2007

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुरुगांव पत्तन न्यास में बर्थ सं. 5ए और 6ए में साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के बहुउद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के दरमान में संशोधन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएमपी/19/2006-एसडब्ल्यूपीएल

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल)

आवेदक

**आदेश**

(दिसम्बर, 2006 के 29वें दिन पारित)

यह मामला मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं. 5ए और 6ए में साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के बहुउद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के दरमान में संशोधन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमओपीटी ने बीओओटी आधार पर 30 वर्षों के लिए दो उल्लिखित बल्क कार्गो बर्थ सं. 5ए और 6ए के विकास, निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए एसडब्ल्यूपीएल के साथ 11 अप्रैल, 1999 को लाइसेंस करार (एलए) किया था। लाइसेंस करार के अनुसार, बर्थ किराया प्रभार और कार्गो संबंधी प्रभार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वसूल किए जाने हैं।

3. एसडब्ल्यूपीएल का वर्तमान दरमान (एसओआर) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 सितम्बर, 2004 के आदेश द्वारा अनुमोदित किया गया था। यह आदेश 28 मई, 2004 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू हुआ था और 2 वर्ष के लिए वैध है। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल के दरमान की मई, 2006 में समीक्षा की जानी थी।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान की समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। इसने लागत विवरण संशोधित प्रारूपों में प्रस्तावित दरमान के मसौदे के साथ भेजे हैं।

4.2. प्रस्ताव के मुख्य बिंदु निम्नलिखित हैं:

(क) **मुख्य बिंदु:**

- (i) लाइसेंस करार में 5 मिलियन मीट्रिक टन का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट विनिर्दिष्ट करता है।
- (ii) (क) इस टर्मिनल में प्रचालन कार्य 19 जून, 2004 से अर्ध-अभियांत्रिक रूप में शुरू हुए थे। संपूर्ण अभियांत्रिकरण के साथ व्यवसायिक प्रचालन 15 सितम्बर, 2005 से शुरू हुए थे।  
(ख) माल उतराई और वैगन लदाई प्रणालियों के पूर्णतः अभियांत्रिकरण से, यह टर्मिनल एमजीटी की पूर्ति कर सकता है बशर्ते रेल कार्गो उपलब्ध हो।
- (iii) गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) ने एक निर्देश जारी किया है कि स्वचालित प्रणाली व्यवहार में लाने के बाद, टर्मिनल में प्रहस्तित संपूर्ण कोयला केवल रेल से ही परिवहन करना होगा आर किसी भी प्रकार के प्रदूषण से बचने के लिए ट्रकों और सड़क मार्ग से कोयला परिवहन नहीं किया जाएगा।

(ख) **लागत विवरण:**

- (i). यातायात:  
एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में सुविचारित अनुमानित यातायात 2.11 एमएमटी की अपेक्षा वर्ष 2004-05 में 2.14 एमएमटी का यातायात प्रहस्तित किया है। वर्ष 2005-06 में प्रहस्तित यातायात अनुमानित यातायात 4.21 एमएमटी की अपेक्षा 3.11 एमएमटी रहा है। वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात क्रमशः 3.48 एमएमटी, 4.73 एमएमटी और 5.21 एमएमटी यातायात का अनुमान लगाया है।
- (ii) अनुमानित यातायात के लिए अनुमानित आय वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर है।
- (iii) व्यय अनुमान:
  - (क). प्रत्यक्ष/अनुरक्षण श्रम:  
नौभरण, अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली चलाने के लिए, भंडारण, वैगनों में कार्गो की लदाई आदि के लिए जरूरी प्रत्यक्ष श्रम कार्य विभिन्न प्रहस्तन संविदाकारों को सौंपा गया है। इसी प्रकार, मरम्मत, पुर्जों को बदलने, प्रणाली की सभी मशीनों में ल्यूब्स और तेल देने के लिए अनुरक्षण श्रम कार्य भी बाहर से करवाए जा रहे हैं। इन व्ययों का अनुमान संविदाकारों की वर्तमान दरों और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर लगाया गया है।
  - (ख). मरम्मत और अनुरक्षण व्यय सिविल परिसंपत्तियों के लिए 1.5 प्रतिशत और अभियांत्रिक परिसंपत्तियों के लिए 3 प्रतिशत का अनुमान लगाया गया है, जैसाकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था।

- (ग). निकर्षण अनुरक्षण:  
एसडब्ल्यूपीएल की राय है कि निकर्षण अनुरक्षण, लाइसेंस करार के अनुसार, एमओपीटी द्वारा किया जाना चाहिए। तथापि, एमओपीटी इससे सहमत नहीं है और केवल विशेष मार्ग में 13 मीटर और बर्थ पॉकेटों में 13.5 मीटर तक निकर्षण के लिए सहमत है। लंबित विवाद के समाधान के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटी द्वारा उल्लिखित स्तर से ऊपर अधिक गहराई के लिए अनुमान के अंतर्गत तीन वर्षों के लिए क्रमशः ₹0 89 लाख, ₹0 93 लाख और ₹0 98 लाख के निकर्षण अनुरक्षण के लिए प्रावधान किया है। ये अनुमान अनुवर्ती वर्षों की इकाई दर में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2006-07 के लिए 98.35 प्रति घन मीटर की दर से बर्थ सं. 5ए और 6ए के अग्रभाग में 90000 घन मीटर की निकर्षण मात्रा के लिए है।
- (घ). मूल्यह्रास की गणना कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अनुमत्त जीवन मानकों के लिए स्पष्ट पद्धति के आधार पर की गई है।
- (ङ). रॉयल्टी:  
प्रारंभिक प्रशुल्क का निर्धारण करते समय, रॉयल्टी/राजस्व भाग (उस समय) प्रचलित नीति निर्णय के मद्देनजर लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी/राजस्व भाग को केवल उन्हीं मामलों में प्रशुल्क परिकलन के लिए लेखा में लिया जाना चाहिए जिनमें बोली लगाने की प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले इस रूप में पूरी हो चुकी हो कि इस मद पर विचार करने से संभावित नुकसान से बचा जा सके, बशर्ते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बोली गई अधिकतम राशि हो। चूंकि इसके मामले में, लाइसेंस करार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट तारीख से पहले अप्रैल, 1999 में हुआ था, इसलिए इसने एमओपीटी को देय कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से राजस्व के संपूर्ण राजस्व भाग (अर्थात् 18 प्रतिशत) को लागत की मद के रूप में शामिल किया है।
- (iv) बर्थ सं. 5ए के संभावित प्रयोग और स्वच्छ, प्रदूषण मुक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए, इसने उच्चतर लदान घनत्व भंडारण क्षेत्र उपलब्ध कराने के लिए वर्तमान जेट्टी के पीछे कंक्रीट का प्लेटफार्म बनाने का निर्णय लिया है। इससे बर्थ के बिल्कुल पीछे मोबाइल घाट क्रेनों की पहुंच के भीतर एचआर कोइल जैसे भारी कार्गो के भंडारण के लिए महत्वपूर्ण योगदान मिलने की संभावना है। इसके अलावा, इसने घाट मोबाइल क्रेन, छह गैन्ट्री क्रेन की प्राप्ति, संबंधित सिविल और रेल ट्रैकों के रिपेलाइमेंट आदि का प्रस्ताव भी किया है। वर्ष 2006-07 में सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धन ₹0 81.61 करोड़ है जिसमें मुख्यतः निम्नलिखित शामिल हैं:

| क्र.सं. | विवरण                         | रूप करोड़ों में |
|---------|-------------------------------|-----------------|
| (i)     | कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण | 35.00           |
| (ii)    | घाट मोबाइल क्रेन (एक)         | 26.50           |
| (iii)   | गैन्ट्री क्रेन (सं. 6)        | 19.27           |
| (iv)    | अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर   | 0.84            |
|         | <b>कुल</b>                    | <b>81.61</b>    |

- (v) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ के पश्चात वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:

| क्र. सं. | विवरण                         | 2006-07                           |                       | 2007-08                           |                       | 2008-09                           |                       | कुल अधिशेष/घाटा (रूपए लाखों में) (औसत प्रतिशत) |
|----------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|
|          |                               | निवल अधिशेष/घाटा (रूपए लाखों में) | प्रचालन आय का प्रतिशत | निवल अधिशेष/घाटा (रूपए लाखों में) | प्रचालन आय का प्रतिशत | निवल अधिशेष/घाटा (रूपए लाखों में) | प्रचालन आय का प्रतिशत |  |
| 1.       | संपूर्ण एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल | (-) 3120                          | (-) 51.30%            | (-) 2132                          | (-) 25.20%            | (-) 1809                          | (-) 19.10%            | (-) 7061<br>(-) 31.87%                         |
| 2.       | कार्गो प्रहस्तन गतिविधि       | (-) 2780                          | (-) 59.80%            | (-) 2444                          | (-) 37.60%            | (-) 2377                          | (-) 32.71%            | (-) 7601<br>(-) 43.40%                         |
| 3.       | बर्थ किराया गतिविधि           | (-) 340                           | (-) 23.80%            | 313                               | 15.90%                | 567                               | 25.90%                | 540<br>6%                                      |

(ग). प्रस्तावित दरमान:

(i) बर्थ किराया प्रभार:

(क). बर्थ सं. 5ए – कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है (वर्तमान एकल स्लैब दर जारी)।

(ख). बर्थ सं. 6ए – वर्तमान दर में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। तथापि, पोत के जीआरटी के आधार पर चार स्लैबों में वर्तमान दरों के स्थान पर एकसमान बर्थ किराया दर प्रस्तावित की गई है।

(हालांकि इसने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 6ए के लिए बर्थ किराये में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है, जबकि प्रस्तावित युक्तियुक्त एकल बर्थ किराया दर से छोटे आकार के पोतों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है।)

(ii) कार्गो संबंधित प्रभार:

(क). घाटशुल्क और भंडारण प्रभार – कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार –

| क्र.सं. | विवरण  | प्रस्तावित वृद्धि          |
|---------|--|----------------------------|
| 1.      | <b>बर्थ सं. 5ए पर</b>  |                            |
| (i).    | धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब                                       | 20%                        |
| (ii).   | लौह अयस्क गुट्टिकाएं और कोई अन्य बल्क कार्गो                         | कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं |
| 2.      | <b>बर्थ सं. 6ए पर</b>  |                            |
| (i).    | कोयला (सभी प्रकार का), कोक (सभी प्रकार का), धातुकर्मीय कोक और चारकोल | 26%                        |
| (ii).   | चूना पत्थर   | 28%                        |
| (iii).  | धातु उत्पाद, स्टील कोइल और स्लैब                                     | 20%                        |
| (iv).   | लौह अयस्क गुट्टिकाएं और अन्य बल्क कार्गो                             | कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं |

(iii). बर्थ सं. 5ए में कार्गो प्रहस्तन के लिए वर्तमान धूल निवारण प्रभार को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।

4.3. एसडब्ल्यूपीएल प्रपत्र 1 (प्रस्ताव के मुख्य बिंदु), 2क (यातायात अनुमान), 2ख (आय अनुमान), 3क (समेकित आय और लागत विवरण) और 4क (नियोजित पूंजी) के परिचालन से लिए सहमत है। तथापि, इसने अनुरोध किया है कि व्यय ब्योरों, सकल प्रखंड में संवर्धनों, मुख्य गतिविधि के गतिविधि-वार लागत विवरण आदि से संबंधित अन्य प्रपत्रों को इन आधारों पर परिचालित न किया जाए कि इन अन्य प्रपत्रों में दी गई वित्तीय और व्यवसायिक सूचना संवेदनशील प्रकृति की हैं।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.4 के अनुसार, प्रचालक को यह स्पष्ट करना होता है कि यदि प्रचालक के इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जाता है तो किस प्रकार की असंशोध्य हानि होगी। संशोधित लागत प्रारूपों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि सभी समर्थक ब्योरों सहित संपूर्ण प्रस्ताव परामर्शी प्रक्रिया के हिस्से के रूप में परिचालित किया जाएगा। यदि इस प्रकार की किसी सूचना को गोपनीय माना जाना है और परिचालित नहीं किया जाना है तो टर्मिनल प्रचालक को इसका स्पष्ट रूप में उल्लेख करना होगा और इसके कारण स्पष्ट करने होंगे। एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य प्रपत्रों को परिचालित नहीं किए जाने के लिए कोई विशेष कारण स्पष्ट नहीं किए हैं परंतु केवल एक सामान्य बयान दिया है। अतः एसडब्ल्यूपीएल का यह अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया था।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त हुई प्रस्ताव की एक प्रति लागत विवरणों सहित मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। एमओपीटी और विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यूपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के रूप में अग्रेषित की गई थी। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है।

6.1. एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा करने पर कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने अपना जवाब भेजा है। तत्पश्चात, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए जवाब की संवीक्षा करने पर यह पाया गया कि भेजी गई सूचना में अभी भी कुछ भिन्नता है। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल से दोबारा कुछ बिंदुओं को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। प्रत्युत्तर में एसडब्ल्यूपीएल ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेज दिए थे। तत्पश्चात, एमओपीटी से भी स्पष्टीकरण प्राप्त हुए थे। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

| क्र. सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न  | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया जवाब  |
|----------|--|---|
| क.       | <b>वित्तीय/लागत विवरण</b>  |   |
| (1).     | (i) चूंकि वर्ष 2005-06 समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2005-06 के लिए अनुमान अपने सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत मिलान करते हुए वास्तविक आंकड़ों के साथ अधुनातन किया जाए। अनुवर्ती वर्षों के अनुमान भी वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।  | (i) वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों को शामिल कर संशोधित वित्तीय विवरण और वर्ष 2005-06 का लेखापरीक्षित तुलन-पत्र भेजे गए हैं। चूंकि वित्तीय वर्ष 2005-06 के अंतिम परिणाम अनुमानों के बहुत निकट थे, इसलिए इसके पूर्ववर्ती अनुमानों में संशोधन की आवश्यकता नहीं पड़ी।   |
|          | (ii) इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखें और दिनांक 26 जून, 2006 के पत्र, जिसमें लगभग छह माह की अवधि अर्थात् 22 सितम्बर, 2005 से 31 मार्च, 2006 का लाभ और घाटा विवरण दर्शाया गया है पूरे वित्तीय वर्ष 2005-06 का नहीं, का जवाब अग्रेषित करें। यद्यपि, लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक आंकड़े पूरे वित्तीय वर्ष 2005-06 के हैं। कृपया अपने सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित पूरे वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़े भेजें। प्रमाणित लेखों के अनुसार ब्याज और टैक्स पूर्व निवल लाभ/घाटे का लागत विवरण में निवल अधिशेष/घाटे से मिलान करते हुए मिलान विवरण भी भेजें। 1 अप्रैल, 2006 से 31 जुलाई, 2006 अवधि के वास्तविक आंकड़े भी भेजें। | (ii) इसने 1 अप्रैल, 2005 से 21 सितम्बर, 2005 के दौरान जाँच प्रचालन और 22 सितम्बर, 2005 से 31 मार्च, 2006 तक व्यवसायिक प्रचालनों के वास्तविक आंकड़े प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार के प्रमाणपत्र के साथ भेजे हैं।<br>अप्रैल-जुलाई, 2006 अवधि के वास्तविक आंकड़े भी भेजे गए हैं।   |
|          | (iii) चूंकि समीक्षित प्रशुल्क वर्ष 2006-07 के केवल एक हिस्से पर प्रभावी होंगे, इसलिए 3 वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि वर्ष 2009-10 तक विस्तारित की जा सकती है। अतः वर्ष 2009-10 के अनुमान भेजें।  | (iii) वर्ष 2009-10 के अनुमानों को शामिल करते हुए वित्तीय विवरण भेजे गए हैं।   |
| (2).     | लागत विवरण में सुविचारित प्रचालन आय, प्रचालन लागत, मूल्यहास, उपरिव्यय, नियोजित पूंजी वर्ष 2004-05 की वार्षिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। इन भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।  | चूंकि परियोजना पूरी तरह से समाप्त नहीं हुई थी, इसलिए इसने इस परियोजना को जून, 2004 से सितम्बर, 2005 के दौरान जाँच आधार पर चलाया था। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखें जाँच प्रचालनों के परिणामों (2004-05 की अनुसूची 'थ' और अनुसूची 17) को अधिमान देते हुए संकलित किया गया है। वार्षिक लेखों और प्रपत्र 3क और प्रपत्र 7 में उल्लिखित आंकड़ों के बीच मिलान भेजा गया है।   |
| (3).     | एमओपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 का यातायात अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रतिवेदित एसडब्ल्यूपीएल के 4.24 एमएमटी यातायात के विपरीत 3.11 एमएमटी बताया गया है। यह यातायात प्रस्तावित प्रारंभिक प्रशुल्क में तदनुसूची वर्ष के लिए अनुमानित यातायात की अपेक्षा 26 प्रतिशत कम है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी यातायात का अनुमान लगाया गया है जोकि तदनुसूची वर्षों के लिए एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट यातायात स्तर क्रमशः 4.39 एमएमटी और 5 एमएमटी की अपेक्षा भी कम है। यातायात अनुमानों में इतनी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।  | (i) वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3.11 एमएमटी के अनुमान के विपरीत केवल 3.02 एमएमटी है। इसका कारण है कि कोयला और कोक के छोटे आयातक अभी भी इन कार्गो का प्रहस्तन एमओपीटी बर्थों में जारी रखे हुए हैं। वित्तीय वर्ष 2005-06 के दौरान, पत्तन ने 1.21 एमएमटी कोयला/कोक का प्रहस्तन किया।<br>(ii) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यातायात अनुमान भी इसी कारक के कारण से कम हैं। चूंकि वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक यातायात विवरणों में दिए गए अनुमानित यातायात से बहुत भिन्न नहीं है, इसलिए अन्य वर्षों की तरह इसके यातायात अनुमानों में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।<br>(iii) यह ज्ञात नहीं है कि पत्तन ने किस आधार पर वर्ष 2005-06, 2007-08 और 2008-09 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के यातायात आंकड़ों का अनुमान लगाया है।<br>(iv) क्षमता के उपयोग अधीन होने के कारण और अपेक्षित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को पूरा करने के लिए, इसने चरण-3 में रू0 81.62 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। इससे भंडारण क्षमता बढ़ाने और निर्यात उत्पादों के प्रहस्तन में होगी साथ ही न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पूरा होगा। |

| <p>(4).</p>                     | <p>(i) इस तथ्य के बावजूद कि इस वर्ष के लिए यातायात पिछले वर्ष की अपेक्षा 10.6 प्रतिशत अधिक अनुमानित है, पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2006-07 में बर्थ किराया प्रभारों से होने वाली आय में 15 प्रतिशत गिरावट के कारण स्पष्ट करें। पोत की औसत उतराई/लदाई दर, प्रत्येक मौजूदा स्लैबों के लिए पोत की औसत जीआरटी, बर्थ सं. 5ए और 6ए में से प्रत्येक पर औसत विराम पर विचार करते हुए प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बर्थ किराया आय के परिकलन के ब्योरे भेजें।</p>  | <p>(i) इसके निष्पादन में सुधार के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने विभिन्न घटकों की उतराई और लदाई दरों में वृद्धि करने की योजना बनाई है जोकि नीचे दर्शाई गई है:</p> <p style="text-align: right;"><b>(एमएमटी/दिन/जलयान)</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>कार्गो</th> <th>वर्तमान</th> <th>प्रस्तावित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>कोयला<br/>पैनामैक्स</td> <td>25000</td> <td>32000</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>कोयला<br/>हैंडीमैक्स</td> <td>15000</td> <td>20000</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>कोक<br/>पैनामैक्स</td> <td>10000</td> <td>24000</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>चूना पत्थर</td> <td>15000</td> <td>24000</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>लौह<br/>अयस्क<br/>गुट्टिकाएं</td> <td>20000</td> <td>25000</td> </tr> </tbody> </table> <p>जलयानों की तेजी से माल उतराई/लदाई से प्रयोक्ता को लाभ होता है परंतु एसडब्ल्यूपीएल बर्थ किराये से होने वाली आय में कमी आती है। बर्थ किराया आय का विस्तृत परिकलन भी भेजा गया है।</p>  | क्र.सं.   | कार्गो        | वर्तमान  | प्रस्तावित  | 1.                        | कोयला<br>पैनामैक्स | 25000     | 32000 | 2.                              | कोयला<br>हैंडीमैक्स | 15000     | 20000 | 3.      | कोक<br>पैनामैक्स | 10000    | 24000 | 4.         | चूना पत्थर                | 15000            | 24000        | 5. | लौह<br>अयस्क<br>गुट्टिकाएं | 20000 | 25000 |
|---------------------------------|---|---|---|---------------|--|---|---------------------------|--------------------|-----------|-------|---------------------------------|---------------------|-----------|-------|---------|------------------|----------|-------|------------|---------------------------|------------------|--------------|----|----------------------------|-------|-------|
| क्र.सं.                         | कार्गो  | वर्तमान   | प्रस्तावित  |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 1.                              | कोयला<br>पैनामैक्स  | 25000   | 32000   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 2.                              | कोयला<br>हैंडीमैक्स   | 15000   | 20000   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 3.                              | कोक<br>पैनामैक्स  | 10000   | 24000   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 4.                              | चूना पत्थर  | 15000   | 24000   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 5.                              | लौह<br>अयस्क<br>गुट्टिकाएं  | 20000   | 25000   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| <p>(ii)</p>                     | <p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित ₹ 44/- के विपरीत प्रचलित विनिमय दर पर विचार करते हुए आय परिकलन अधुनातन करें।</p>  | <p>(ii) 30 अगस्त, 2006 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों में आय अनुमानन विनिमय दर ₹ 46.50 पर विचार करते हुए किया गया है।</p>   |   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| <p>(iii)</p>                    | <p>वर्ष 2006-07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत पिछले वर्षों के अनुमानों से 259 प्रतिशत अधिक अनुमानित किए गए हैं। वास्तविक आंकड़ों की उपलब्धता के अभाव में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण के लिए सिविल परिसंपत्तियों के 1.5 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर के 3 प्रतिशत की अनुमति दी गई थी। वर्ष 2005-06 की मरम्मत और अनुरक्षण लागत कुल सकल प्रखंड का लगभग 1 प्रतिशत है। तथापि, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमानन वर्ष 2005-06 के दौरान मरम्मतों और अनुरक्षण पर आई लागत के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में न्यायोचित ठहराया जा सकता है।</p> | <p>(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड, वर्ष 2005-06 में मरम्मतों और अनुरक्षण पर आई वास्तविक लागत के ब्योरे भेजे हैं जोकि नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:</p> <p style="text-align: right;"><b>(रूपयों में)</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>उपस्कर/<br/>सुविधा ब्योरा</th> <th>सकल<br/>प्रखंड</th> <th>वास्तविक<br/>मरम्मत और<br/>अनुरक्षण<br/>(वर्ष<br/>2005-06 के<br/>भंडारों<br/>सहित)</th> <th>सकल प्रखंड<br/>के प्रतिशत<br/>के रूप में<br/>वास्तविक<br/>मरम्मत और<br/>अनुरक्षण</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. सिविल<br/>परिसंपत्तियां</td> <td>40,93,46,92<br/>9</td> <td>15,76,599</td> <td>0.39%</td> </tr> <tr> <td>2. अभियांत्रिक<br/>परिसंपत्तियां</td> <td>70,41,91,61<br/>4</td> <td>72,47,881</td> <td>1.03%</td> </tr> <tr> <td>3. अन्य</td> <td>70,86,064</td> <td>1,91,469</td> <td>2.70%</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>112,06,24,6<br/>07</b></td> <td><b>90,15,949</b></td> <td><b>0.80%</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>पूर्णतः अभियंत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली और स्वचालितकरण केवल 15 सितम्बर, 2005 से व्यवसायिक प्रयोग के लिए शुरू की गई थी। इसलिए, वर्ष 2005-06 के मरम्मत और अनुरक्षण व्यय केवल छह माह के लिए हैं और मशीनरी के संस्थापन का प्रारंभिक स्तर है और सामान्य मरम्मतों और अनुरक्षण का वास्तविक संकेतक नहीं है। जैसे-जैसे उपस्कर पुराना होता जाता है मरम्मतों और अनुरक्षण का अनुमानन सकल प्रखंड की औसत प्रतिशतता के आधार पर किया गया है जोकि लागतों का उपयुक्त संकेत और प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस पर विचार किया जा सकता है।</p> | उपस्कर/<br>सुविधा ब्योरा  | सकल<br>प्रखंड | वास्तविक<br>मरम्मत और<br>अनुरक्षण<br>(वर्ष<br>2005-06 के<br>भंडारों<br>सहित) | सकल प्रखंड<br>के प्रतिशत<br>के रूप में<br>वास्तविक<br>मरम्मत और<br>अनुरक्षण | 1. सिविल<br>परिसंपत्तियां | 40,93,46,92<br>9   | 15,76,599 | 0.39% | 2. अभियांत्रिक<br>परिसंपत्तियां | 70,41,91,61<br>4    | 72,47,881 | 1.03% | 3. अन्य | 70,86,064        | 1,91,469 | 2.70% | <b>कुल</b> | <b>112,06,24,6<br/>07</b> | <b>90,15,949</b> | <b>0.80%</b> |    |                            |       |       |
| उपस्कर/<br>सुविधा ब्योरा        | सकल<br>प्रखंड   | वास्तविक<br>मरम्मत और<br>अनुरक्षण<br>(वर्ष<br>2005-06 के<br>भंडारों<br>सहित)  | सकल प्रखंड<br>के प्रतिशत<br>के रूप में<br>वास्तविक<br>मरम्मत और<br>अनुरक्षण |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 1. सिविल<br>परिसंपत्तियां       | 40,93,46,92<br>9  | 15,76,599   | 0.39%   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 2. अभियांत्रिक<br>परिसंपत्तियां | 70,41,91,61<br>4  | 72,47,881   | 1.03%   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| 3. अन्य                         | 70,86,064   | 1,91,469  | 2.70%   |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |
| <b>कुल</b>                      | <b>112,06,24,6<br/>07</b>   | <b>90,15,949</b>  | <b>0.80%</b>  |               |  |   |                           |                    |           |       |                                 |                     |           |       |         |                  |          |       |            |                           |                  |              |    |                            |       |       |

|      |  |   |
|------|--|---|
|      | (iv) मरम्मतों और अनुरक्षण के अनुमानन के समय प्राथमिक और प्रचालन-पूर्व व्ययों को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाना चाहिए क्योंकि मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन के लिए यह प्रासंगिक मद नहीं है।   | (iv) संशोधित लागत विवरणों में, अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के परिकलन के समय प्रचालन-पूर्व व्ययों को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।  |
| (5). | (i) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि व्यय का अनुमानन भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई), जोकि वर्ष 2005-06 के लिए 4.5 प्रतिशत बताया गया है, में मौजूदा गतिविधि के आधार पर ही होना चाहिए। इस संदर्भ में, कर्मचारी लागत में लगभग 8 प्रतिशत से 11 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि और बिजली तथा ईंधन की इकाई लागत में लगभग 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।  | (i) जैसाकि वित्तीय समाचारपत्रों में बताया जा रहा है, वर्तमान में महंगाई दर 5 प्रतिशत से अधिक है और इसलिए हमारे द्वारा सुविचारित 5 प्रतिशत वृद्धि अधिक नहीं है और इसकी अनुमति दी जाए।  |
|      | (ii) (क). वर्ष 2007-08 के लिए प्रत्यक्ष श्रमिकों की संख्या में लगभग 48 प्रतिशत की वृद्धि और वर्ष 2008-09 के लिए दूसरी 19 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के कारण स्पष्ट करें।<br><br>(ख). जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल के तर्कों में कहा गया है कि यह वृद्धि अनुमानित यातायात में वृद्धि के कारण है, उल्लेखनीय है कि अतिरिक्त कर्मचारियों पर लागत वृद्धि बढ़े हुए यातायात पर आएगी और प्रति कर्मचारी लागत अनुमानन में सुविचारित वृद्धि कारक से परे अधिक भिन्न नहीं हो सकती। इस तर्क के आलोक में, कृपया वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिवेदित थोक मूल्य सूचकांक 4.5 प्रतिशत की अनुत्त से परे प्रत्येक वर्ष की औसत कर्मचारी लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें। | (क). कुल कर्मचारी लागत का विस्तृत परिकलन इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में दिया गया है। यह देखा जा सकता है कि केवल 5 प्रतिशत की महंगाई दर प्रति एमटी दर के अनुमानन में अंगीकृत की गई है। कुल लागत में उच्चतर वृद्धि का कारण वर्ष 2007-08 और 2008-09 में अनुमानित यातायात में वृद्धि विशेषतः हस्तचालन द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले इस्पात निर्यातों जैसे एचआर कोइल, स्लैब के प्रहस्तन के कारण है। प्रपत्र 3ख में उल्लिखित कर्मचारियों की संख्या केवल अनुमानित पूर्वानुमान हैं और प्रति कर्मचारी औसत लागत उपर्युक्त से विपथित आंकड़े हैं। निर्यात कार्गो प्रहस्तन के लिए अंगीकृत प्रति एमटी दरें प्रचलित बाजार दरों के आधार पर अनुमान हैं।<br><br>(ख). अनुमानित यातायात में वृद्धि मुख्यतः स्टील स्लैबों और एचआर कोइल के निर्यात के कारण है। इस समय नियोजित कम श्रमिक मूलतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली द्वारा बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। इसलिए, निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए, जिसमें अधिक श्रमिकों की आवश्यकता होती है, अधिक विशेषज्ञ श्रमिक बल का नया समूह नियोजित किया जाना है। ऐसे कर्मचारियों की औसत लागत अधिक है। इसलिए, दरों में वृद्धि की अनुमानित कार्गो थ्रुपुट में वृद्धि से तुलना नहीं की जा सकती। इसने वर्ष 2005-06 के दौरान भुगतान किए गए श्रमिक प्रभारों के विवरण पक्ष-वार/कार्य आदेश-वार और अनुमानित श्रमिक लागत के विस्तृत परिकलन भेजे हैं। |
|      | (iii). चूंकि प्रत्यक्ष और अनुरक्षण श्रमिकों की सेवाएं आउटसोर्सिंग के माध्यम से लिए जाने का प्रस्ताव है, इसलिए कृपया प्रत्यक्ष और अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए ऐसी सेवाएं प्रदान करने वाली एजेंसियों के साथ हुए करार की प्रतियां भेजें।   | (iii). व्यापार जगत की पद्धतियों के अनुसार, करारों को ठीक प्रकार निविदित किया गया था और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित दरों और सेवाओं के आधार पर पक्षों का चयन किया गया था। तत्पश्चात, इसने श्रम सेवा उपलब्ध कराने वाली एजेंसियों के साथ हुए करारों की प्रति और तैनात किए गए कर्मचारियों की संख्या भेजी है।   |

|  |   |
|--|---|
| <p>(iv). (क). पिछले वर्ष की अपेक्षा वर्ष 2006-07 के दौरान बिजली की इकाई लागत 150 प्रतिशत अधिक अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, अनुवर्ती दो वर्षों के लिए भी बिजली की इकाई खपत में लगभग 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। प्रति टन कार्गो के प्रहस्तन पर बिजली की खपत में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). यदि वर्ष 2005-06 के छह माह (अर्थात् अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली के शुरु होने के पश्चात) के वास्तविक आंकड़ों, जोकि वार्षिक लेखों में रु० 57.19 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं, को आधार के रूप में लिया जाए, एसडब्ल्यूपीएल का यह स्पष्टीकरण स्वीकार करते हुए कि यह अवधि पूर्णतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली का प्रतिनिधित्व करती है, बिजली लागत पूरे वर्ष 2005-06 के रु० 114.38 लाख आएगी। यातायात वृद्धि और बिजली की इकाई दर में 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के समायोजन के पश्चात वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान रु० 162 लाख होने चाहिए। इसके विपरीत, वर्ष 2006-07 के लिए रु० 265 लाख की अनुमानित बिजली लागत का औचित्य सिद्ध करें। अनुवर्ती वर्षों के लिए बिजली लागत की समीक्षा भी की जाए और उपर्युक्त तर्क के आलोक में संशोधित करें।</p> | <p>(iv). (क). वर्ष 2005-06 में उल्लिखित बिजली लागत केवल छह माह के लिए है क्योंकि अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली सितम्बर, 2005 में शुरु हुई थी। इसलिए, वर्ष 2006-07 के पूरे वर्ष के अनुमानों के साथ इसकी तुलना नहीं की जा सकती। मशीनरी के चलने, नहीं चलने और निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए गैन्ट्री क्रनों और ओवर हैड क्रनों की प्रस्तावित तैनाती के कारण बिजली खपत में लगभग 3 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।</p> <p>(ख). वर्ष 2006-07 के लिए रु० 265 लाख की बिजली लागत 65 प्रतिशत के लोड कारक वाले अधिग्रहीत बर्थ दिवसों की संख्या के लिए प्रतिदिन 20 घंटों के लिए 2.3 एमडब्ल्यू लोड और रु० 6.50 प्रति इकाई की बिजली दर के आधार पर अनुमानित की गई है। अभियांत्रिकरण की प्रारंभिक स्थिति होने से वर्ष 2005-06 के दौरान, इसे न्यूनतम उपस्कर से प्रहस्तित किया गया। वर्तमान वर्ष से आगे के लिए, इसने विभिन्न उपस्कर के लिए सुविधाओं को बिजली की आपूर्ति करने के लिए 5 एमवीए ट्रांसफार्मर स्थापित करने की योजना बनाई है। चार माह अप्रैल-जून, 2006 के लिए उपस्कर चालन लागतों पर वास्तविक व्यय रु० 191 लाख के आनुपातिक व्यय की अपेक्षा रु० 212 लाख समुचित किया गया है। इसके मद्देनजर, वर्ष 2006-07 और अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित बिजली लागतों में बदलाव करने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p>  |
| <p>(v). (क). प्रति टन प्रहस्तित कार्गो पर जल की खपत (अर्थात् 2005-06 के दौरान प्रति टन कार्गो पर 0.02 लिटर से वर्ष 2006-07 के लिए प्रति टन कार्गो पर 0.08 लिटर) में 300 प्रतिशत वृद्धि के अनुमान के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). एमओपीटी से जल प्राप्त करने की लागत रु० 9/- प्रति केएल अनुमानित है जबकि शेष बाज़ार से पानी प्राप्ति पर लागत रु० 105/- केएल अनुमानित है। पानी की प्राप्ति की इकाई दर में इतनी अधिक भिन्नता के कारण स्पष्ट करें और दस्तावेज़ी समर्थक साक्ष्य प्रस्तुत करें।</p>   | <p>(v). (क). टर्मिनल केवल सितम्बर, 2005 में शुरु किया गया था। सितम्बर, 2005 से पहले जल छिड़काव का कार्य ठेकेदारों के माध्यम से किया जा रहा था जोकि पानी लाने का कार्य भी करते थे। उसके पश्चात, जल एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त किया जा रहा है और अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से छिड़काव किया जाता है। इसलिए, वर्ष 2005-06 की जल की लागत केवल छह माह के लिए थी और इसकी तुलना आगामी वर्षों के अनुमानों से नहीं की जा सकती।</p> <p>(ख). एमओपीटी द्वारा आपूर्तित जल सीवरेज़ शोधित जल है। बाज़ार से प्राप्त किया गया जल सामान्य स्रोतों से होता है। इसलिए जल प्राप्ति की लागत में भिन्नता है। गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा उल्लिखित मानकों के अनुसार प्रदूषण को नियंत्रण में रखने के लिए प्रतिदिन लगभग 900 से 1000 केएल जल की आवश्यकता होती है। औसतन लगभग 300 से 450 केएल जल एमओपीटी से प्राप्त किया जाता है और शेष बाज़ार से प्राप्त किया जाता है। माँग के बढ़ने से बाज़ार लागत बढ़कर रु० 105/- से रु० 130/- हो गई है। तथापि, हमने हमारे प्रस्ताव में केवल रु० 105/- प्रति केएल की दर से लागत परिकलित की गई है। इसने अनुमान को प्रमाणित करने के लिए आपूर्तिकर्ता से प्राप्त बिलों और ऑफरों की प्रतिलिपियां भेजी हैं। इस अनुमान का विस्तृत परिकलन भेजा गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, 5 प्रतिशत की महंगाई कारक पानी की प्रति इकाई लागत पर लागू होता है।</p> |
| <p>(vi). कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2005-06 से 2008-09 के पट्टा किराया अनुमानन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार हैं।</p>  | <p>(vi). पट्टा किराये की गणना केवल पट्टा करार के अनुसार की गई थी। लाइसेंस करार के अनुसार, इसने एमओपीटी को वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए रु० 2.16 करोड़ का भुगतान किया है।</p>   |

|             |   |  |
|-------------|---|--|
|             | <p>(vii). (क). वर्ष 2006-07 के लिए रू0 98.35 प्रति घन मीटर की निकर्षण लागत के अनुमानन का आधार किए गए/प्राप्त ऑफर के दस्तावेज़ी साक्ष्य से प्रमाणित करें।</p> <p>(ख). एमओपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेज़ी साक्ष्य वर्ष 2004-05 के लिए रू0 30/- प्रति घन मीटर निकर्षण दर दर्शाते हैं। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2005-06 के लिए निकर्षण अनुरक्षण के संबंध में हुए व्यय के संदर्भ में बिल भेजें। निकर्षण कम्पनी के साथ वर्ष 2006-07 के लिए किया गया करार भी भेजें।</p>   | <p>(vii). (क). वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए, इसने बर्थ पॉकेटों के निकट 77,370 घन मीटर की निकर्षण व्यवस्था रू0 95/- प्रति घन मीटर ईंधन वृद्धि लागत अतिकरवत की दर से की गई। अनुमान इस दर पर 5 प्रतिशत महंगाई कारक के साथ लगाए गए हैं। इसने बिल की प्रतिलिपि भेजी है।</p> <p>(ख). एमओपीटी द्वारा जारी किए गए पत्रों की प्रतिलिपियां वर्ष 2005-06 के लिए परिकलन के साथ भेजी गई है। इस पत्र के अनुसार, एमओपीटी द्वारा सहमत स्तर से अधिक अतिरिक्त निकर्षण के लिए एमओपीटी को देय वर्ष 2005-06 की निकर्षण लागत है। ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) से प्राप्त बिलों के रूप में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेज़ी साक्ष्य अक्टूबर, 2004 से संबंधित है। इसने डीसीआई के साथ हुए करार की कोई प्रति अथवा वर्ष 2006-07 के दौरान हुए व्यय का कोई बिल नहीं भेजा है।</p>  |
| <p>(6).</p> | <p>(i). स्पष्ट करें कि टर्मिनल द्वारा तदनुसूची वर्ष के दौरान लाइसेंस करार में यथा परिकल्पित 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्रहस्तित नहीं करने से वर्ष 2006-07 और 2007-08 में से प्रत्येक वर्ष के लिए रू0 12 करोड़ की उच्चतम सीमा पर रॉयल्टी भुगतान की वसूली के लिए प्रशुल्क संशोधन का बोझ प्रयोक्ताओं पर क्यों डाला जाए।</p>   | <p>(i). प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के पश्चात भी, तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए रू0 13.11 करोड़ का निवल औसत घाटा होगा। इससे प्रमाणित हो जाता है कि रॉयल्टी का बोझ ग्राहकों पर नहीं डाला जा रहा है, परंतु टर्मिनल को यह घाटा वहन करना होगा।</p>   |
|             | <p>(ii). लागत विवरण में रॉयल्टी अनुमानन लाइसेंस करार की शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार भी नहीं पाया गया है। एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 के अनुसार, व्यवसायिक प्रचालन की तारीख (जोकि 15 सितम्बर, 2005 प्रतिवेदित की गई है) से 36 माह तक लाइसेंसधारी को कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत रॉयल्टी के रूप में लाइसेंसदाता को अदा करना होता है और 37वें माह से आगे के लिए लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंसदाता को देय रॉयल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए विशिष्ट तरीका निर्धारित है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निर्दिष्ट व्यवसायिक प्रचालन शुरू होने की तारीख के आधार पर, व्यवसायिक प्रचालन की तारीख से 37वां माह 16 सितम्बर, 2008 से शुरू होगा। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि एसडब्ल्यूपीएल ने लाइसेंस करार में निर्धारित पद्धति पर आधारित उच्चतम स्तर की रॉयल्टी के भुगतान की शर्त वर्ष 2006-07 से स्वतः क्यों लागू कर दी।</p> | <p>(ii). लाइसेंस करार के खंड 7.3.3 में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त करने के लिए समय सीमा एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंसशुदा परिसरों के हस्तांतरण की तारीख से 66 माह विनिर्दिष्ट है और उसके पश्चात रॉयल्टी खंड 7.3.4.3 के उपबंध के अनुसार देय है। हस्तांतरण की तारीख के बारे में एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल के बीच विवाद है। विवाचन द्वारा इस लंबित विवाद के समाधान के लिए, दिनांक 23 जून, 2003 के अनुपूरक करार द्वारा पत्तन टर्मिनल के निर्माण और विकास के लिए समय-सीमा 8 मार्च, 2004 तक बढ़ाने के लिए सहमत था बशर्ते स्थिति स्पष्ट करने के साथ-साथ लाइसेंसधारी को खंड 7.3.4.3 में यथा निर्धारित रॉयल्टी भुगतान 37वें माह 8 नवम्बर, 2002 से (अर्थात 9 नवंबर, 2005 से) मासिक आधार पर करना होगा। उक्त अनुपूरक करार की प्रतिलिपि प्रस्ताव के साथ भेजी गई है। प्रपत्र 3क में प्रदर्शित रॉयल्टी आंकड़े लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार बताया गया है।</p> |
|             | <p>(iii). लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 के अधीन (घ) में उपबंध रू0 12 करोड़ वार्षिक आय दर्शाते हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि इसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व भाग के रूप में क्यों लिया गया है।</p>   | <p>(iii). यदि खंड 7.3.4.3 की सभी मदें क से घ एक मानी जाती हैं तो मद 'घ' में प्रयुक्त शब्दावली "रू0 12 करोड़ की वार्षिक आय" को रू0 12 करोड़ के देय राजस्व भाग के रूप में लिया जाना चाहिए।</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p>(iv). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पत्तन स्वामी एमओपीटी को देय राजस्व भाग को वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रशुल्क निर्धारण में नहीं लिया जाता है तो इससे होने वाली संभावित हानि दर्शाएं। लाइसेंस करार के अनुसार देय राजस्व भाग और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकृति योग्य रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजें।</p>   | <p>(क). चूंकि, हमारे मामले में, करार पर 29 जून, 2003 से पहले हस्ताक्षर किए गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की यथा स्वीकार्य मद के रूप में लिया जाना चाहिए।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 'मासि रॉयल्टी भुगतान' के अनुसार, रॉयल्टी चार विभिन्न परिगणनाओं के अधिकतम के रूप में निर्धारित की गई है जिसमें से एक राजस्व भाग की मात्रा अथवा प्रतिशत होने के बावजूद रु0 12,00,20,500 है।</p> <p>(ग). यद्यपि दूसरे उच्चतर बोलीदाता द्वारा उल्लिखित दर 13.10 प्रतिशत कम थी, परंतु लाइसेंसधारी को लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम रु0 12 करोड़ अदा करने पड़ते। इसपर विचार करते हुए, इस आंकड़े तक की रॉयल्टी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार किए जाने के लिए पात्र हो जाएगी। यदि इसपर विचार नहीं किया जाता है तो एसडब्ल्यूपीएल को नुकसान उठाना होगा।</p> <p>(घ). जब कम से कम रु0 12 करोड़ और 15 प्रतिशत आरओसीई की रॉयल्टी पर विचार किया जाता है तो वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर 3 वर्षों (2007-08 से 2009-10)/4 वर्षों (2006-07 से 2009-10) के कार्यगत परिणाम 27.67 प्रतिशत/21.36 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। जब रॉयल्टी पर विचार नहीं किया जाता है तो यही तरीका जारी रहेगा और 11.73 प्रतिशत/5.93 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाएगा। इसका अर्थ यह हुआ कि आरओसीई पूरा वसूल नहीं किया गया है। इसके अलावा, किसी भी मामले में रॉयल्टी पत्तन को भुगतान की जानी होगी और इससे एसडब्ल्यूपीएल को कम से कम रु0 12 करोड़ जमा अप्रभार्य आरओसीई का नुकसान उठाना होगा।</p> |
| <p>(7). (i). (क). पिछले तत्संबंधी वर्षों की अपेक्षा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए बीमा लागत में लगभग 96 प्रतिशत और 36 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के कारणों का वर्ष 2004-05 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए वास्तविक बीमा लागत के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें। इसकी पुष्टि भी करें कि यह लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बीमा लागत के अनुमानन में वृद्धि करने के कारण स्पष्ट करें, जब इन वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं है। परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण वास्तव में बीमा लागत कम होनी चाहिए। लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2005-06 और 2006-07 के बीमा लागत अनुमानन को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेज़ भी भेजें।</p> | <p>(i). (क). बीमा लागत वर्ष के दौरान पूंजीकृत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर आधारित है।</p> <p>(ख). यह टर्मिनल व्यवसायिक प्रयोग के लिए केवल सितम्बर, 2005 में शुरू किया गया था। इसलिए, वर्ष 2005-06 के दौरान आई बीमा लागत वर्ष के उस भाग और परिसंपत्तियों, जिन्हें केवल उस वर्ष के दौरान पूंजीकृत किया गया था, के लिए थी। इसलिए, वर्ष 2005-06 की बीमा लागत की तुलना वर्ष 2006-07 के अनुमानों से नहीं की जा सकती। वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत का परिकलन विभिन्न योजनाओं के लिए देय कुल प्रीमियम पर आधारित है।</p> <p>(ग). सभी बीमा योजनाएं लाइसेंस करार के खंड 10.8.1 के अनुसार है।</p> <p>(घ). विभिन्न योजनाओं और शामिल लागत के ब्योरे को दर्शाने वाला विवरण अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए भेजे गए हैं।</p>   |

|              |   |  |
|--------------|---|--|
|              | <p>(ii). समुद्री पोतों को होने वाले नुकसानों के लिए मरीन पोत खोल की योजना स्पष्ट करें जिसके लिए ₹0 8.40 लाख वार्षिक का अनुमान लगाया गया है। लाइसेंस करार से यह स्पष्ट नहीं होता है कि क्या ऐसे नुकसानों से सुरक्षा कवर के लिए कोई प्रावधान है। कृपया इस अनुमान को तर्कसंगत ठहराने के लिए वर्ष 2005-06 के दौरान लिए गए प्रासंगिक बीमा कवर की प्रतिलिपि भेजें।</p>  | <p>(ii). मरीन पोत खोल की योजना मौसमी बदलावों के कारण अथवा भारी हवा/झंझा के कारण, जोकि गोवा में लगातार होते रहते हैं, पोत/फ्लोटिंग क्रॉफ्ट बर्थ से टकराते हैं और इससे बर्थ पर पड़ने वाले प्रभाव से बर्थों और मशीनों की सुरक्षा के लिए है।</p> <p>यह बीमा योजना ऐसे नुकसानों की पूर्ति के लिए है।</p>  |
| <p>(8).</p>  | <p>(i). वर्ष 2005-06 की छह माह की अवधि के इसके लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रशासनिक व्यय (बीमा और लाइसेंस शुल्क के अलावा) ₹0 84.78 लाख प्रतिवेदित हैं। इसके विपरीत, लागत विवरण में वर्ष 2005-06 के लिए प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय तथा सामान्य उपरिव्यय ₹0 565 लाख (वास्तविक आंकड़ा) पर विचार किया गया है। वर्ष 2005-06 के छह माह के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में इस आंकड़े में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।</p>  | <p>(i). पिछले दो वित्तीय वर्षों के दौरान मानव संसाधन और प्रशासन व्ययों का बड़ा हिस्सा पूंजीकृत किया गया था और इसलिए केवल शेष हिस्सा ही राजस्व लेखा नामे किया गया है। वर्ष 2005-06 (जाँच और व्यवसायिक प्रचालन) के लिए कुल व्यय (राजस्व लेखा पर आरोपित) ₹0 190 लाख है जैसाकि अनुबंध-1 (प्रशासन' पत्र) के रूप में संलग्न संशोधित प्रपत्र 3क में दर्शाया गया है। सकल प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों में वर्ष 2005-06 के लए प्रशासनिक लागतों के अधीन ₹0 537 लाख का पूंजीकृत भाग शामिल है। चूंकि अब व्यवसायिक प्रचालन शुरू हो चुके हैं इसलिए अनुवर्ती वर्षों की सभी लागतों को राजस्व से प्रभारित किया जाना चाहिए। ऊपर उल्लिखित वर्ष 2005-06 के सकल आंकड़ों की तुलना में अनुमानित लागतें अधिक नहीं हैं।</p>  |
|              | <p>(ii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उस उपबंध के अनुसार जो वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक के 4.5 प्रतिशत पर व्यय में वृद्धि की अनुमति प्रदान करता है, पिछले वर्ष की अपेक्षा वर्ष 2006-07 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों में 82 प्रतिशत वृद्धि अनुमानन के कारणों का औचित्य सिद्ध करें। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का विस्तृत ब्योरा भी भेजें।</p>  | <p>(ii). वर्ष 2005-06 में दी गई लागतें वर्ष के केवल एक भाग के लिए हैं और इसलिए इनकी तुलना आगामी वर्षों के आंकड़ों से नहीं की जा सकती। इसने अनुमानन में सुविचारित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का विस्तृत ब्योरा भेजा है।</p>  |
| <p>(9).</p>  | <p>पुष्टि करें कि मूल्यहास की गणना कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत मानकों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर आधारित है अथवा रियायती करार में निर्धारित जीवन मानकों पर आधारित है, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार जो भी अधिक हो।</p>  | <p>मूल्यहास की गणना कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची-XIV में उल्लिखित दरों और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p>  |
| <p>(10).</p> | <p>(i). प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में चरण-3 में ₹0 17.50 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया गया था। इसके विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 के दौरान ₹0 81.62 करोड़ की पूंजी निवेश योजना प्रस्तावित की है। इसकी प्रारंभिक परियोजना लागत के संदर्भ में पूंजी निवेश में ऐसी भारी भिन्नता के कारणों और इसके प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव/परियोजना लागत में अपरिकल्पित ₹0 35 करोड़ में कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण प्रस्तावित करने के कारणों का भी इस तथ्य के आलोक में औचित्य सिद्ध करें कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान क्षता स्तर प्राप्त करने का अनुमान नहीं लगाया है और 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट वर्ष 2008-09 तक है।</p> | <p>(i). प्रारंभ में प्रस्तावित चरण-3 में निवेश कार्गो प्रहस्तन और बर्थ सं. 5ए के लिए अन्य समर्थक प्रणाली के लिए था। चरण-3 में अब परिकल्पित निवेश में ₹0 35 करोड़ की लागत से कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण और जलयान का माल उतारने/लदाई वालों की प्राप्ति और रेल से निर्यात कार्गो की उतराई करने वाली छह गैन्ट्री क्रेनों और हमारे प्रशुल्क प्रस्ताव में स्पष्ट कारणों के लिए संबंधित कार्यों को शामिल किया गया है।</p> <p>उद्धारण के लिए प्रारंभिक तकनीकी प्रस्ताव गेबिअन वॉल सोल्यूशन्स इस्तेमाल कर रहा था, बर्थ के पीछे कुछ क्षेत्र खाली छोड़ने से पानी रह जाएगा और जल क्षेत्र स परे कुछ क्षेत्र 2 एमटी प्रति वर्ग मीटर (जल क्षेत्र से 20 से 35 मीटर) के भंडारण योग्य हो जाएगा। इस प्रस्तावित कंक्रीट प्लेटफार्म से संपूर्ण रियायत अवधि के लिए अप्रयुक्त रहने वाला अन्यथा क्षेत्र अब 10 एमटी प्रति वर्ग मीटर की क्षमता से कार्गो के भंडारण के लिए प्रयोग हेतु उपलब्ध होगा। कंक्रीट प्लेटफार्म के निर्माण से कार्गो प्रचालनों के लिए यह क्षेत्र उपलब्ध हो सकेगा और न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को पूरा करने में मदद मिलेगी।</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>(ii). एमओपीटी में बर्थ सं. 5ए और 6ए में इसके प्रचालनों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए पूंजी व्यय के दस्तावेजी प्रमाण भेजें।</p>  | <p>(ii). 31 मार्च, 2006 को तुलन पत्र की अनुसूची उस तारीख को सकल प्रखंड दर्शाती है जोकि प्रपत्र 4क से मेल खाती है।</p>  |
| <p>(iii). (क). वर्ष 2006-07 के दौरान 81.62 करोड़ के प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि इस निवेश का प्रभाव क्षमता में संवर्धन, अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय, इकाई प्रचालन लागत में कमी अथवा प्रचालन दक्षता में किसी सुधार के रूप में पड़ेगा। यदि एसडब्ल्यूपीएल को मात्रा में किसी वृद्धि, इकाई लागत में कमी क्षमता में कमी का अनुमान नहीं है तो कृपया औचित्य सिद्ध करें कि इस प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश का बोझ प्रशुल्क पर क्यों डाला जाए।</p> <p>(ख). वर्ष 2006-07 के दौरान के लिए प्रस्तावित रू0 81.62 करोड़ के पूंजी व्यय के दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें हैं।</p>  | <p>(iii). (क). चरण-3 में रू0 81.62 करोड़ निवेश करने के मुख्य कारण स्थायी रूप से बेकार रहे, बेकार पड़े भंडारण क्षेत्र और न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्राप्ति/अन्य रेल संबंधी और अन्य सुविधाओं के लिए क्षेत्र तैयार करना है। उत्तराई/लदाईं दरें यथा पूर्व उल्लिखित वृद्धि के लिए अनुमानित है। इससे बर्थ किराया प्रीमियों में कमी आएगी और इससे समुद्र यात्रा लागत कम करने में ग्राहकों को मदद मिलेगी।</p> <p>(ख). वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित उपरिव्यय के ब्योरे और उस तारीख को जारी किए गए खरीद आदेशों/कार्य आदेशों के ब्योरे भेजे गए हैं।</p>  |
| <p>(iv). प्रपत्र 2क में कहा गया है कि लाइसेंस करार के अनुसार टर्मिनल की क्षमता 5 एमएमटी है। लाइसेंस करार में कहा गया है कि 5 एमएमटी लाइसेंसधारी द्वारा प्राप्त किया जाने वाला न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट टर्मिनल की क्षमता नहीं है। वास्तव में, क्षमता सदैव न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक होगा। कृपया प्रत्येक वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए टर्मिनल की कल्पित क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रत्याशित उत्पादकता सुधारों को भी अनुमानाधीन प्रत्येक वर्ष की क्षमता का परिकलन करते समय लागू किया जाए।</p>  | <p>(iv). बर्थ की लंबाई, अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और अन्य सुविधाओं, और उपलब्ध सीमित भंडारण क्षेत्र से यह टर्मिनल 5 एमएमटी के इस न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट का प्रहस्तन कर सकता है। सीमा कारक घाट क्षेत्र में बाध्यताओं के कारण रेल द्वारा निष्क्रमण की दर है। आज, वर्तमान निष्क्रमण 58 वैगनों के चार रैकों की दैनिक औसत, प्रत्येक 62 एमटी वहन क्षमता वर्ष में 350 दिनों के लिए है। इससे 5,034 एमएमटी की वार्षिक क्षमता/थ्रुपुट मिलती है। भारतीय रेलवे जिसके साथ इस मामले को आगे बढ़ाया गया था, ने क्षमता को बढ़ाने और रैकों के अधिक परिचालन व्यवस्थित करने के लिए ट्रैकों को डबल कर और स्टेशनों और क्रासिंग में लूप लाइनें बिछाकर शुरुआती कदम उठाए हैं। इन सुधारों के वर्ष 2009 तक पूरा होने की उम्मीद है। टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2009-10 तक लगभग 7.50 एमएमटी वार्षिक तक बढ़ जाएगी।</p> |
| <p>(v). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने विशेष रूप से उल्लेख किया था कि प्रारंभिक व्ययको परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाए और इसे अन्य निजी टर्मिनलों में किए गए व्यवहार के अनुसार संपूर्ण परियोजना अवधि में फैलाते हुए अलग से अवश्य दर्शाएं और एसडब्ल्यूपीएल ने तदनुसार अनुमान संशोधित किए थे। परिशिष्ट-2 के पैरा 2.3 के वर्तमान प्रस्ताव में कहा गया है कि लाइसेंस शुल्क और प्रचालन-पूर्व व्ययों को परिसंपत्तियों की लागत में विभाजित किया जाता है। इस प्राथमिक व्यय पर मूल्यहास का दावा करने के अलावा, एक पृथक प्रविष्टि प्रतिवर्ष बट्टा खाते में डाले गए प्राथमिक व्ययों के बारे में प्रपत्र 3क में डाली जाती है जिससे उसी घटक की दोगुनी गणना की जा सकती है। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि इस प्राथमिक व्यय को परिसंपत्ति के सकल प्रखंड से अलग रखें और इसे परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित करते हुए इस संबंध में पृथक प्रविष्टि दर्शाएं। इस प्राधिकरण द्वारा सुझावित व्यवहार के अनुसार परिगणित किए जाने वाले तदनुरूपी आंकड़ों के साथ वर्ष 2004-05 और 2005-06 की लेखा बहियों के अनुसार सकल प्रखंड, मूल्यहास और निवल प्रखंड का समाधान भी करें।</p> | <p>(v). तुलन-पत्र में विविध व्यय के भाग के रूप में दर्शाए गए प्राथमिक व्यय को कम्पनी के निगमन और पंजीकरण के लिए खर्च किया गया है। लेखांकन मानक के अनुसार, यह लागत एक बार की लागत है और दस वर्षों में परिशोधित की जा सकती है। जसा पहले बताया गया था इसे अचल परिसंपत्तियों पर लादा नहीं गया है। सिविल कार्यों के प्रखंड पर मूल्यहास के भाग के रूप में, प्रभावी प्रचालन-पूर्व व्यय को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथापेक्षित संपूर्ण लाइसेंस अवधि में बांट दिया गया था। तथापि, संशोधित लागत विवरण में, प्रचालन-पूर्व व्यय को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है और संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विभाजित प्राथमिक व्ययों के साथ जोड़ दिया गया है।</p>  |

| (11).     | (i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यगत पूंजी के परिकलन के समय विविध उधारकर्ताओं को दो माह की संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करता है। दो माह के कुल राजस्व पर विविध उधारकर्ताओं का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।  | (1). विविध उधारकर्ताओं संबंधी दिशा-निर्देश केवल महापत्तनों के लिए प्रासंगिक है क्योंकि पोत संबंधित और कार्गो संबंधित प्रभार तत्काल वसूल किए जाते हैं और केवल संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभार बिल आय की मदें हैं। इसके मामले में, सभी प्रभार प्रयोक्ताओं को बिलों में दिए जाते हैं। इसलिए, कार्यगत पूंजी के परिकलन के लिए सुविचारित दो माह की कुल आय उपयुक्त है और स्वीकार किया जा सकता है।   |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
|-----------|---|---|----------------|---------------------------------|----------------------------|---------|--|----------------|-------------|---------|---------|---------|--------|-----|---------|-----|-----|-----|-----|
|           | (ii). कृपया वर्ष 2006-07 के लिए भंडारों की खपत के अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए भंडारों और पुर्जों के लिए अब तक प्रस्तुत किए गए आदेशों का दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।   | (ii). लागत और भंडारों की प्राप्ति के लिए खरीद आदेशों/करारों के ब्योरे प्रदर्शित करने वाला विवरण भेजा गया है। यह दर्शाता है कि वर्ष 2006 के प्रथम चार माह (अप्रैल से जुलाई) के लिए रु0 172 लाख कीमत के भंडार प्राप्त किए गए थे।  |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| (12).     | लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार, परियोजना अवधि की समाप्ति पर एसडब्ल्यूपीएल के पास उपलब्ध प्रतिभूति जमा प्रतिलाभ का लाभ वर्षों बांटा जाए और ऋण को प्रचलित पीएलआर/लागत पर छूट कारक लागत करते हुए लाइसेंस की शेष अवधि में विस्तारित करें, जैसाकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान किया गया था।  | प्रतिभूति जमा प्रतिलाभ का लाभ संशोधित लागत विवरण में सम्मिलित किया गया है।  |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| (13).     | वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते हुए प्रपत्र 7 के साथ-साथ निम्नलिखित टिप्पणी के आलोक में अनुमान संशोधित करें:<br>(i). कॉलम 'वर्तमान प्रशुल्क' में दिए गए आंकड़े विशेषतः प्रचालन लागत, इक्विटी पर प्रतिलाभ आदि सितम्बर, 2004 के हमारे पिछले आदेश में सुविचारित अनुमानों से सही करें।                             | पूरे वर्ष के लिए विस्तारित वित्तीय वर्ष 2004-05 के लेखे प्रपत्र-7 में दिए गए हैं। प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वित्तीय वर्ष 2005-06 के लेखे भी भेजे गए हैं।<br>संशोधित प्रपत्र-7 निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:   |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
|           | (ii). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के विपरीत, वर्ष 2004-05 और 2005-06 की वास्तविक स्थिति तत्संबंधी वार्षिक लेखों से विधिवत् मिलान करते हुए दर्शाएं।   | (रूपए लाखों में)  |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
|           | (iii). चूंकि वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े केवल छह माह की अवधि सितम्बर, 2005 से मार्च, 2006 के लिए हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल जाँच प्रचालन अवधि के साथ-साथ व्यवसायिक प्रचालन के पश्चात की अवधि के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पूरे वित्तीय वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखे भेजें।                             | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">वास्तविक निवल अधिशेष/ निवल घाटा</th> <th rowspan="2">अनुमानित अधिशेष/ निवल घाटा</th> <th colspan="2">भिन्नता</th> </tr> <tr> <th>रूपए लाखों में</th> <th>प्रतिशत में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>(-) 229</td> <td>(-) 182</td> <td>(-) 47</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>588</td> <td>311</td> <td>277</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table> | वर्ष           | वास्तविक निवल अधिशेष/ निवल घाटा | अनुमानित अधिशेष/ निवल घाटा | भिन्नता |  | रूपए लाखों में | प्रतिशत में | 2004-05 | (-) 229 | (-) 182 | (-) 47 | 26% | 2005-06 | 588 | 311 | 277 | 89% |
| वर्ष      | वास्तविक निवल अधिशेष/ निवल घाटा   | अनुमानित अधिशेष/ निवल घाटा  |                |                                 |                            | भिन्नता |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
|           |   |   | रूपए लाखों में | प्रतिशत में                     |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| 2004-05   | (-) 229   | (-) 182   | (-) 47         | 26%                             |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| 2005-06   | 588   | 311   | 277            | 89%                             |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
|           | (iv). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अनुमत्त नहीं था। इसलिए, प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अनुमत्त अनुमानों की वास्तविक स्थिति से तुलना करते समय इसे शामिल नहीं किया जाए।  | (iv). चूंकि एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच बीओओटी करार 11 अप्रैल, 1999 को हुआ था, इसलिए रॉयल्टी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के इस खंड 2.8.1 के अनुसार सुविचारित की जा सकती है।   |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| (14).     | प्रस्ताव के पृष्ठ 21 में बताया गया है कि प्रशुल्क संशोधन लागत पर विचार करते हुए प्रस्तावित किया गया है जिसे बाज़ार वहन कर सके। इस संबंध में, कृपया प्रस्तावित प्रशुल्क के बारे में बाज़ार की वहन क्षमता जानने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया विश्लेषण भेजें।  | प्रशुल्क वृद्धि इसके निर्णय अनुसार बाज़ार की वहन क्षमता पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है।  |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| <b>II</b> | <b>दरमान</b>  |   |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |
| (1).      | प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान कम्पनी का नाम बदलने के संबंध में कुछ मुद्दे थे और एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल इसे कानून के नज़रिये से जाँच करने और इस मुद्दे को हल करने के लिए सहमत थे। इस संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंसधारी कम्पनी का नाम बदलने के मुद्दे पर अंतिम निर्णय हो चुका है और इस संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। | इस मामले पर एमओपीटी से चर्चा की गई थी। कम्पनी का नाम बदलकर एबीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड से साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड करने में उन्हें कोई आपत्ति नहीं थी। उन्होंने सुझाव दिया था कि नए नाम से 'पत्तन' शब्द को हटाया जाए अथवा उसके स्थान पर उपयुक्त शब्द इस्तेमाल किया जाए। एमओपीटी के पत्र की प्रतिलिपि भेजी गई है। कम्पनी के नाम में परिवर्तन के लिए आवेदन करते समय इसे ध्यान में रखा जाएगा।   |                |                                 |                            |         |  |                |             |         |         |         |        |     |         |     |     |     |     |

|      |  |   |
|------|--|---|
| (2). | <p>'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' शब्दावली की परिभाषा किसी अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित नहीं की गई है इसलिए इसे केवल एसडब्ल्यूपीएल के दरमान में निर्धारित नहीं किया जा सकता। हमारे आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 के अनुसार तटीय कार्गो/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क की अनुमति देने के लिए विभिन्न शर्तें सम्मिलित करना पर्याप्त होगा जिस हमारे अनुवर्ती प्रश्न सं. 3 (ii) में विस्तार से दिया गया है।</p>  | <p>इसे तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क की अनुमति देने के लिए विभिन्न शर्तों को सम्मिलित करने में कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, यह महसूस किया गया है कि किसी विवाद से बचने और दरमान में उपयुक्त स्थानों पर उपबंधों को निर्धारित करने के लिए 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' शब्दावली को परिभाषित करना बेहतर होगा।</p>  |
| (3). | <p><b>खंड 2 : सामान्य निबंधन और शर्तें</b><br/>(i). टिप्पणी 5 (ख) में 15 प्रतिशत की दंडात्मक दर निर्धारित करने का आधार इस संबंध में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विशिष्ट उपबंध के आलोक में स्पष्ट करें।</p>   | <p>भारतीय स्टेट बैंक की 7 जून, 2006 से संशोधित पीएलआर 12.75 प्रतिशत है। वर्तमान झुकाव ब्याज दरों में वृद्धि का है। इसलिए, प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज दर को 15 प्रतिशत बनाए रखने की अनुमति प्रदान की जाए।</p>   |
|      | <p>(ii). हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2000-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 को अनुवर्ती संशोधन द्वारा निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी विभिन्न उपबंध शामिल करें।</p>  | <p>(ii). इस संबंध में सामान्य शर्तें शामिल करने में कोई आपत्ति नहीं है।</p>   |
|      | <p>(iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्तें शामिल करें:<br/>"एसडब्ल्यूपीएल की ओर से उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।"</p>   | <p>(iii). इसने अपने संशोधित दरमान में उक्त खंड शामिल कर लिया है।</p>  |
| (4). | <p><b>भाग-I - पोत संबंधित प्रभार</b><br/><b>खंड ग - बर्थ किराया प्रभार</b><br/>(i). (क). बर्थ सं. 6ए के लिए एकल बर्थ किराया प्रस्तावित करने के आधार के रूप में 30001 से 50000 जीआरटी क्षमता के पोतों के लिए लागू वर्तमान बर्थ किराया दर पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।<br/>यद्यपि, एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि बर्थ किराया प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, परंतु विश्लेषण दर्शाता है कि वर्तमान चार टियर अवसंरचना के सीन पर बर्थ सं. 6ए के एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित एकल स्लैब दर से 20,000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में 44 प्रतिशत वृद्धि होगी, 20,000 जीआरटी से अधिक और 30,000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में 18 प्रतिशत वृद्धि होगी। इसके मद्देनजर, कृपया प्रत्येक वर्तमान स्लैब के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से होने वाली संभावित अतिरिक्त आय का ब्योरा भेजें।<br/>एसडब्ल्यूपीएल को प्रभाव को कम करने और राजस्व तटस्थ स्थिति व्यवस्थित करने के लिए उपयुक्त वैकल्पिक प्रशुल्क अवसंरचना प्रस्तावित करने पर विचार करना चाहिए।<br/>(ख). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 6ए में प्रस्तावित एकसमान बर्थ किराये का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि इस बर्थ में वर्तमान में प्रहस्तित में किए सभी पोत लगभग 30000 जीआरटी के हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित चूना पत्थर के लिए औसत जीआरटी 27000 जीआरटी है जिसका मतलब है कि पोतों की इस श्रेणी को 18 प्रतिशत के ऊर्ध्वमुखी संशोधन अर्थात् 0.275 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा से 0.0325 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की एकसमान दर का प्रभाव वहन करना होगा। पोतों की इस श्रेणी के लिए प्रस्तावित अधिक दर से प्राप्त होने वाला अतिरिक्त राजस्व दर्शाया जाए।<br/>(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत राजस्व परिकलन के विश्लेषण पर यह पाया गया है कि बर्थ सं. 6ए में चूना पत्थर पोतों के लिए बर्थ किराया राजस्व 20,000 से 30,000 जीआरटी की क्षमता वाले पोतों के लिए वर्तमान दर 0.0275 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा के स्थान पर 0.0325 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा लागू करते हुए अनुमानित है। एसडब्ल्यूपीएल अपने अनुमान चूना पत्थर ढोने वाले पोतों के लिए लागू प्रचलित दर पर संशोधित करें।</p> | <p>(क). 30000-60000 जीआरटी क्षमता के पोतों के लिए वर्तमान दर को बर्थ सं. 6ए के लिए एकल बर्थ किराया दर के रूप में अंगीकृत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि इस बर्थ पर अपने वाले पोत इसी श्रेणी के होते हैं। बर्थ सं. 6ए में छोटे आकार के पोतों के आने की संभावना नहीं है क्योंकि केवल मुख्य प्रयोक्ता ही बड़े आकार के पोत लाते हैं। यदि जब अन्य प्रयोक्ताओं के छोटे आकार के पोत उनके टर्मिनल पर आते हैं तो उन्हें बर्थ सं. 5ए में बर्थ किया जाएगा और जिसके लिए प्रस्तावित दरमान में कम बर्थ किराया दर निर्धारित है।<br/>प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा और दरमान में प्रस्तावित बर्थ किराया दर अवसंरचना में संशोधन करने की कोई आवश्यकता नहीं है। वास्तव में, संशोधित उत्तराई/लदाई दरों से प्रयोक्ताओं को कम बर्थ किराये के रूप में लाभ होगा।<br/>30000 जीआरटी से कम के पोतों के लिए बर्थ किराया दर संशोधित दरमान में उपलब्ध कराई गई है और संशोधित वित्तीय विवरणों में चूना पत्थर पोतों के राजस्व परिकलन में आवश्यक शोधन किया गया है।</p> |

|             |   |  |
|-------------|---|--|
|             | <p>(ii). वर्तमान दरमान में बर्थ सं. 5ए में अथवा कहीं और पोतों द्वारा अर्जित की जाने वाली विशिष्ट उतराई/लदाई दर निर्धारित है, इसे ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी। इस वर्तमान उपबंध को हटाने के कारण स्पष्ट करें। इस वर्तमान उपबंध को हटाने के प्रस्ताव के मद्देनजर, वह परिस्थितियां जिनमें पोत बर्थ सं. 5ए में बर्थ किया जाता है उसे ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी, यदि ऐसा किया जाता है तो इसे दरमान में स्पष्ट रूप से उल्लिखित करने की आवश्यकता है।</p>   | <p>(ii). पत्तन बर्थ सं. 10 और 11 में अन्य प्रयोक्ताओं का कार्गो (आयात कोयला/कोक) प्रहस्तन अभी भी जारी रखे हुए है। इसके कारण, इसके बर्थ सं. 5ए का कम उपयोग होता है। बर्थ के उपयोग के लिए, निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं की योजना चरण-3 में बनाई गई है। इसने बर्थ सं. 5ए में पोतों को ऑसटिंग वरीयता की किसी आकस्मिकताओं के बारे में परिकल्पना नहीं की है। यदि ऐसा होता है तो किसी प्रावधान के अभाव में यह कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं कर पाएगा।</p>   |
|             | <p>(iii). दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के बारे में प्रस्ताव के पृष्ठ 14 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेदन के संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि ईएलटीएस दोनों प्रकार से कार्य करेगी। यह निर्धारित उत्पादकता मानकों को पूरा करने के लिए प्रचालक/पत्तन को पुरस्कृत करेगी अथवा यदि निर्धारित उत्पादकता स्तर को प्राप्त नहीं किया जाता है तो प्रचालक को दंडित करेगी। ईएलटीएस के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय इन कारकों पर विचार किया जाए।</p>  | <p>(iii). ईएलटीएस तैयार करते समय इस टिप्पणी को ध्यान में रखा जाएगा।</p>  |
| <p>(5).</p> | <p><b>भाग-1 – खंड ग – जल आपूर्ति के लिए प्रभार</b></p> <p>(i). (क). कृपया पोतों को जल आपूर्ति की वर्तमान व्यवस्था स्पष्ट करें। जल की प्राप्ति की लागत और यह सेवा देने में आने वाली लागत विस्तृत परिकलन के साथ दर्शाएं।</p> <p>(ख). यदि जल की आपूर्ति की व्यवस्था एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की जाती है तो कृपया यह सेवा देने के लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित करें और एमओपीटी के दरमान से प्रति-संदर्भ देने के सीन पर प्रदान की गई सेवा की लागत के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें। यदि एमओपीटी यह सेवा प्रदान कर रहा है तो यह उल्लेख करना पर्याप्त होगा कि एमओपीटी यह सेवा देगा और तदनुसार प्रशुल्क वसूल करेगा।</p> | <p>(i). (क). टर्मिनल में खड़े किए गए पोत के मास्टर द्वारा जैसे तथा जब अपेक्षा की जाती है, टर्मिनल उसी तरीके से जल की आपूर्ति की व्यवस्था करता है जैसा एमओपीटी द्वारा किया जा रहा है।</p> <p>पोतों को जल की आपूर्ति की सेवा आय का मुख्य साधन नहीं है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान, जल की आपूर्ति से वसूल की गई राशि केवल क्रमशः रू0 1.49 लाख और रू0 2.58 लाख थी।</p> <p>(ख) इसने पृथक दर के सीन पर, एमओपीटी द्वारा उसके बर्थों पर इसके लिए पोतों से यथा प्रभार्य दर ही वसूल करने का प्रस्ताव किया है क्योंकि ऐसे बहुत कम अवसर होते हैं जब पोत को जल की आपूर्ति की जाती है।</p> |
| <p>(6).</p> | <p><b>भाग-II – कार्गो संबंधित प्रभार</b></p> <p>(i). तटीय कार्गो, ताप कोयला, पीओएल कच्चा तेल सहित, लौह अयस्क को छोड़कर और लौह अयस्क के लिए रियायती घाटशुल्क दर निर्धारित करें जोकि हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 के अनुसार इस अनुसूची में सामान्य कार्गो के लिए लागू घाटशुल्क के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए।</p>  | <p>(i). संशोधित प्रस्तावित दरमान में रियायती दरें निर्धारित की गई हैं।</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>(ii). खंड ख – कार्गो प्रहस्तन प्रभार</b></p> <p>(क). बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तित कोयला, धातुकर्म, कोक (सभी प्रकार के), चारकोल और चूना पत्थर से संबंधित वर्तमान कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने के कारण स्पष्ट करें। कृपया स्पष्ट करें कि बर्थ सं. 5ए में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से इन कार्गो मदों की किस श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जाएगा।</p> <p>(ख). कुछ घटकों के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 20 प्रतिशत से 28 प्रतिशत तक प्रस्तावित वृद्धि का प्रदान की गई सेवाओं की लागत में वृद्धि के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें।</p> <p>(ग). टिप्पणी-1 – बर्थ सं. 5ए की उक्त टिप्पणियों से ए सेवा अर्थात् सड़क मार्ग से सुपुर्दगी के लिए ट्रकों पर लदाई और विलोमतः को हटाने के कारण स्पष्ट करें। यदि समेकित दर में शामिल वर्तमान सेवाओं में से किसी सेवा को हटाए जाने का प्रस्ताव किया जाता है तो समेकित दर में उस सीमा तक तदनुसूची समायोजन किया जाना चाहिए।</p> <p>(घ). वर्तमान टिप्पणी सं. 5 के अनुसार, एचआर कोइलों और स्लैबों के लिए प्रहस्तन दर निभार और बांधना प्रभारों से अलग है। इस टिप्पणी में प्रस्तावित संशोधन यह अंकन देता है कि पोत के मास्टर की लागत पर सभी कार्गो मदों के लिए उपयुक्त श्रम और सामग्री सहित निभार और बांधना की व्यवस्था किए जाने की संभावना है। वर्तमान उपबंधों में इस संशोधन के कारण और प्रत्येक कार्गो मद के लिए प्रयोक्ताओं पर पड़ने वाले उसके प्रभाव दर्शाए जाएं। स्पष्ट करें कि वर्तमान कार्गो प्रहस्तन दर में निभार और बांधना प्रभारों में कौन-सी सभी मदें हैं और उनकी सीमा। जैसाकि पहले बताया गया है, यदि समेकित शुल्क में शामिल सेवाओं में से किसी को हटाने का प्रस्ताव किया जाता है तो समेकित शुल्क कम करते हुए तदनुसूची उपयुक्त समायोजन किया जाए।</p> <p>(ङ). प्रस्तावित टिप्पणी सं. 6 में अपेक्षा की गई है कि प्रयोक्ताओं को सीमाशुल्क से कार्गो की निकासी के लिए अपनी लागत पर सीमाशुल्क हाऊस एजेंट्स की व्यवस्था करनी होगी और प्रस्तावित टिप्पणी सं. 7 प्रक्रियात्मक मुद्दे प्रतीत होते हैं और प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं है और इसलिए इन्हें दरमान में शामिल नहीं किया जा सकता।</p> <p>(च). हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2004 के अनुसार तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए पृथक रियायती दर निर्धारित करें।</p> | <p>(क). कोयला, कोक, धातुकर्म कोयला, चारकोल और चूना पत्थर आयात करने वाले छोटे प्रयोक्ता अभी भी एमओपीटी के बर्थ सं. 10 और 11 पर जाते हैं और इसके द्वारा बर्थ सं. 5ए में प्रदान की गई सेवाएं प्राप्त किए जाने की संभावना नहीं है। इसी के मद्देनजर, यह महसूस किया गया कि बर्थ सं. 5ए में कार्गो की इन मदों के लिए घाटशुल्क दर रखने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधि में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 30.3 प्रतिशत का औसत घाटा दिखाता है। दरमान में प्रस्तावित संशोधित दरों पर आय पर विचार करने के पश्चात भी, इस उप-गतिविधि में 9.1 प्रतिशत का औसत घाटा रह जाएगा। इसलिए, प्रस्तावित संशोधित दरें अधिक नहीं हैं।</p> <p>(ग). गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने निर्देश दिया है कि टर्मिनल में प्रहस्तित संपूर्ण कोयला केवल रेलमार्ग से ही परिवहन किया जाए और ट्रकों द्वारा कोयला का सड़क परिवहन होना चाहिए। इसके कारण, 'सड़क मार्ग से आपूर्ति के लिए ट्रों की लदाई और विलोमतः' को टिप्पणी सं. 1 में सेवा की संभावना से हटा दिया गया था। अब बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित निर्यात कार्गो पर विचार करते हुए इसे पुनः लिखा गया है। प्रस्तावित दर में कोई समायोजन किए जाने की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(घ). निभारण और बांधना की आवश्यकता केवल लौह अयस्क गुडिटकाओं, धातु उत्पादों और स्टील कोइलों/स्लैबों के निर्यात के मामले में पड़ती है। इसकी व्यवस्था कार्गो स्वामियों द्वारा उनकी लागत पर निजी ठेकेदारों से की जाएगी। यदि पोतवणिक द्वारा अनुरोध किया जाएगा तो इस सेवा की व्यवस्था, पारस्परिक रूप में स्वीकार्य ठेकेदार के माध्यम से, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की जाएगी। ग्राहक ठेकेदार को सीधे भुगतान करेगा और एसडब्ल्यूपीएल कार्य के पर्यवेक्षण में मदद करेगा। यही स्थिति प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में भी मौजूद थी। शब्दावली में गलती को खंड की शब्दावली में उपयुक्त परिवर्तन करते हुए दी की जा रही है। इसके मद्देनजर, प्रस्तावित दर में किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(ङ). उक्त उपबंध संशोधित दरमान से हटा दिए गए हैं।</p> <p>(च). तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए रियायती दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।</p> |
| <p>(7). जैसाकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.8 के अधीन विनिर्दिष्ट है, उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित किए जाएं। ऐसे न्यूनतम स्तर और प्रोत्साहन/हतोत्साहन प्रस्तावित करने के लिए औचित्य भी दर्शाया जाए।</p>   | <p>उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ पृथक ईएलटीएस प्रचालनों का पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात बाद में प्रस्तावित की जाएगी।</p>   |

|      |  |   |
|------|--|---|
| (8). | <b>खंड ग – भूमि किराया/भंडारण प्रभार</b><br>(i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांत से आने वाली निम्नलिखित शर्त शामिल करें ताकि प्रयोक्ताओं को पत्तनों के कारण होने वाले विलंबों के लिए भुगतान न करना पड़े:<br>"जब एसडब्ल्यूपीएल प्रयोक्ता के अनुरोध पर कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया नहीं लगाया जाएगा।" | उक्त शर्त संशोधित प्रस्तावित दरमान में शामिल कर दी गई है। |
|------|--|---|

6.2. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित लागत स्थिति प्रदर्शित करता है:

| क्र. सं. | विवरण                                    | प्रचालन आय<br>(रूपए लाखों में) |         |         |       | निवल अधिशेष (+)/घाटा (-)<br>(रूपए लाखों में) |         |         |       | निवल अधिशेष/घाटा<br>प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में |         |         | औसत<br>अधिशेष/<br>घाटा<br>प्रतिशत में |
|----------|--|--------------------------------|---------|---------|-------|--|---------|---------|-------|--|---------|---------|---------------------------------------|
|          |  | 2007-08                        | 2008-09 | 2009-10 | कुल   | 2007-08                                      | 2008-09 | 2009-10 | कुल   | 2007-08  | 2008-09 | 2009-10 |                                       |
| 1.       | संपूर्ण टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरण | 8457                           | 9453    | 11920   | 29830 | -1739  | -1317   | -288    | -3344 | -20.6  | -13.9   | -2.4    | -12.3                                 |
| 2.       | कार्गो प्रहस्तन गतिविधि                  | 6499                           | 7273    | 9199    | 22971 | -1571  | -1399   | -933    | -3903 | -24.2  | -19.2   | -10.1   | -17.8                                 |
| 3.       | बर्थ किराया गतिविधि                      | 1958                           | 2180    | 2721    | 6859  | -168   | 81      | 640     | 553   | -8.6   | 3.7     | 23.5    | 6.2                                   |

7. साथ ही साथ, एमओपीटी से भी सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने अपना जवाब भेज दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न   | एमओपीटी से प्राप्त जवाब   |
|---------|---|---|
| (i).    | वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात क्रमशः 3.11 एमएमटी, 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी हैं, इसके विपरीत एमओपीटी द्वारा तदनुसूची वर्षों के लिए अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दिए गए अनुमान 4.24 एमएमटी 4.39 एमएमटी आर 5 एमएमटी है। यातायात अनुमान लाइसेंस करार के अनुसार 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) की तुलना में कम पाए गए हैं। कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए दिए गए यातायात अनुमानों की उपयुक्तता पर विशेष टिप्पणी भेजें। | एसडब्ल्यूपीएल ने यह कारण उल्लेख करते हुए वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए एमजीटी से कम यातायात अनुमानित किया है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के निर्देशों के बावजूद, एमओपीटी अभी भी बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक रेल/सड़क माध्यम से प्रहस्तन जारी रखे हुए हैं, इसलिए वे एमजीटी प्राप्त करने की स्थिति में नहीं हैं। यह निम्नलिखित आधारों पर स्वीकार्य नहीं हैं:<br>(क). सचिव (ज़हाजरानी) के पत्र दिनांक 15 दिसम्बर, 2005 के पैरा 17 (ii) में कहा गया है कि सड़क मार्ग से कार्गो के प्रहस्तन में एसडब्ल्यूपीएल की असमर्थता के कारण पत्तन को बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक प्रचालनों के प्रहस्तन को जारी रखना ही होगा। ऐसी परिसंपत्तियों में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट आदि के लिए लाइसेंस करार के मूल खंडों को संशोधित करना उपयुक्त नहीं समझा गया।<br>(ख). वर्ष 2005 के दौरान, एमओपीटी में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कुल कोयला/कोक यातायात 4 एमएमटी था। यह विदित तथ्य है कि उनके बर्थों में कोयला/कोक यातायात के सड़क मार्ग से प्रहस्तन के लिए सुविधाओं के सृजन के संबंध में एसडब्ल्यूपीएल के साथ लगातार बातचीत के बावजूद उनके द्वारा ऐसी सुविधाएं विकसित की जानी ह और वे यातायात के विकास में देरी कर जैसे सुविधा के रूप में बर्थों का अधिक अथवा कम प्रयो कर रहे हैं। बर्थ सं. 10 और 11 से संपूर्ण कोयला/कोक यातायात के स्थानांतरण पर विचार करने की स्थिति में भी, वे एमजीटी प्राप्त करने की स्थिति में नहीं हैं और इसलिए, एमजीटी के विपरीत कम यातायात के लिए कारण बताना स्वीकार्य नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात उनकी अपनी मांग और अन्य झुकावों पर आधारित होना चाहिए। |

| <p>(ii).</p>  | <p>एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने निर्देश दिया था कि टर्मिनल में प्रहस्तित किया जाने वाला संपूर्ण कोयला केवल रेल माध्यम से परिवहन की जाए और ट्रकों द्वारा कोयले का सड़क परिवहन न किया जाए। यह ज्ञात हुआ है कि वैकल्पिक सुविधा विकसित किए जाने तक बर्थ सं. 11 में बल्क कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखने के लिए सचिव, जहाजरानी मंत्रालय ने एमओपीटी को निर्देश देते हुए आदेश (सं. पीडी/13011/205-एमओपीटी दिनांक 15 दिसम्बर, 2005) जारी किया था। इस संबंध में, कृपया पत्तन से सड़क आवागमन की अपेक्षा वाले कोयले के लिए परिकल्पित प्रचालन व्यवस्था स्पष्ट करें। केवल एमओपीटी द्वारा सड़क/रेल माध्यम द्वारा संभावित प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित कोयला/कोक अनुमान भी दर्शाएं क्योंकि पत्तन द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव इस सूचना को स्पष्ट रूप से नहीं दिखाता है।</p> | <p>केवल एमओपीटी द्वारा अगले 5 वर्षों के लिए रेल/सड़क माध्यम से प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कोयला/कोक अनुमान नीचे दिया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टन में)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">घटक</th> <th style="width: 50%;">कोयला/कोक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>5.30</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>5.52</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>5.79</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>6.02</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6.20</td> </tr> </tbody> </table>   | घटक | कोयला/कोक | 2006-07 | 5.30 | 2007-08 | 5.52 | 2008-09 | 5.79 | 2009-10 | 6.02 | 2010-11 | 6.20 |
|---------------|---|--|-----|-----------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
| घटक           | कोयला/कोक   |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| 2006-07       | 5.30  |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| 2007-08       | 5.52  |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| 2008-09       | 5.79  |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| 2009-10       | 6.02  |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| 2010-11       | 6.20  |  |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| <p>(iii).</p> | <p>कृपया पुष्टि करें कि 31 मार्च, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया पट्टा किराया ₹0 206 लाख है। यह भी पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 देय पट्टा किरायों का अनुमानन क्रमशः ₹0 216 लाख, ₹0 227 लाख और ₹0 239 लाख एमओपीटी के दरमान में निर्धारित पट्टा किराये और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार भी है।</p>   | <p>पुष्टि की जाती है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए भुगतान किया गया पट्टा किराया ₹0 206 लाख था और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए देय राशि क्रमशः ₹0 216 लाख और ₹0 239 लाख है। लाइसेंस करार के पैरा (7.3.4.2) के अनुसार है। लाइसेंस शुल्क में प्रत्येक वर्ष के अंत में आगामी वर्ष के लिए भुगतान किए गए शुल्कों के 5 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया जाएगा।</p>   |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| <p>(iv).</p>  | <p>एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 के दौरान अपने सकल प्रखंड में अतिरिक्त उपस्कर, अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के लिए शैडों के निर्माण आदि के लिए ₹0 81 करोड़ का अतिरिक्त अनुमान रखा है। कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित निवेशों की उपयुक्तता पर अपनी टिप्पणियां भेजें।</p>   | <p>भंडारण क्षेत्र के निर्माण को छोड़कर इसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित विकास कार्यों की कोई जानकारी नहीं है। डैक स्लैब और पाइलों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 के लिए यथा निर्दिष्ट राशि ₹0 35 करोड़ हो सकती है।</p>   |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| <p>(v).</p>   | <p>प्रचालक द्वारा किए गए निवेशों और प्रचालनों के लिए तैनात उपस्कर पर विचार करते हुए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मौजूदा निर्धारित क्षमता को दर्शाएं। वर्ष 2006-07 के दौरान प्रस्तावित ₹0 81 करोड़ के अतिरिक्त निवेश और विशेषतः उच्चतर सघनता वाले भंडारण क्षेत्र, जोकि इसके प्रारंभिक परियोजना लागत में परिकल्पित नहीं किया गया था, के प्रस्तावित निर्माण के संदर्भ में विचार करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालक की निर्धारित क्षमता भी दर्शाएं।</p>   | <p>वर्तमान क्षमता को 5 एमएमटी वार्षिक के रूप में लिया जा सकता है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने हमें अपनी किसी विकास योजना के बारे में जानकारी नहीं दी है, इसलिए यह वर्ष 2006-07 से 2007-08 के लिए निर्धारित क्षमता पर टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है। चूंकि डैक स्लैब के साथ अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र, मूलतः परिकल्पित के स्थान पर, निर्माणाधीन है, इसलिए इसके कारण क्षमता में कोई सहाय्य वृद्धि नहीं होगी।</p>   |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |
| <p>(vi).</p>  | <p>(क). पुष्टि करें कि रॉयल्टी भुगतान का अनुमानन लाइसेंसकार की शर्तों के अनुसार वर्ष 2006-07 और 2007-08 प्रत्येक के लिए ₹0 12 करोड़ और वर्ष 2008-09 के लिए ₹0 13.09 करोड़ है। यदि नहीं, तो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वसूल की जाने वाली अनुमानित रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजा जाए।</p>  | <p>(क). लाइसेंस करार के खंड सं. 7.3.4.3 के अनुसार, लाइसेंसधारी को इस टर्मिनल के माध्यम से व्यवसायिक प्रचालन की तारीख से 37वें माह से प्रतिवर्ष 5 एमएमटी का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्रहस्तन करना है। तथापि, लाइसेंसधारी के साथ हुए अनुवर्ती अनुपूरक करार के अनुसार, न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट लाइसेंसधारी द्वारा 8 नवंबर, 2002 से (अर्थात् 9 नवंबर, 2005 से) 37वें माह से प्राप्त करना होगा। देय रॉयल्टी निम्नलिखित की उच्चतम है:<br/>(कक). लाइसेंसधारी द्वारा स्वीकृत छूट, यदि कोई हो, के बावजूद कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत।<br/>(कख). न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत।<br/>(कग). 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित कार्गो प्रहस्तन की दर पर कुल आय के 18 प्रतिशत के आधार पर निर्धारित न्यूनतम वार्षिक आय।<br/>(कघ). ₹0 12,00,20,560 की वार्षिक आय।<br/>एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 3.48 एमएमटी, 4.73 एमएमटी और 5.21 एमएमटी यातायात अनुमानित किया था। लाइसेंस करार के अनुसार, टर्मिनल ऑपरटर को वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित यातायात को नजरअंदाज कर प्रतिवर्ष लगभग ₹0 12 करोड़ की न्यूनतम रॉयल्टी अदा करनी होगी। पत्तन को वर्ष 2008-09 के लिए देय रॉयल्टी 5.21 एमएमटी के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए परिकलित करनी होगी।</p> |     |           |         |      |         |      |         |      |         |      |         |      |

|   |   |
|---|---|
| <p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश उन बीओटी मामलों में भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालन द्वारा, यदि इस मद को लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाता है तो निजी प्रचालक को होने वाले संभावित नुकसान से बचने के लिए प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में, देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से, अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि तक, की अनुमति प्रदान करते हैं जिनमें बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी। इस संबंध में, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्से के साथ प्रासंगिक दस्तावेज़ का सार भेजें। वह सही तारीख भी दर्शाएं जब इस मामले में बोली प्रक्रिया पूरी हुई थी।</p> | <p>(ख). दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्सा 13.10 प्रतिशत था। मूल्य बोलियां 20 फरवरी, 1996 को खोली गई थीं और लाइसेंस करार 11 अप्रैल, 1999 को हस्ताक्षर किया गया था।</p>   |
| <p>(vii). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानित निकर्षण की उपयुक्तता दर्शाएं। चूंकि एमाओपीटी भी निकर्षण ठेकेदारों की नियुक्ति करता है, इसलिए एमओपीटी द्वारा दी गई निकर्षण लागत/घन मीटर भेजें।</p>   | <p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण अनुरक्षण वर्ष 2006-07 के लिए ₹0 89 लाख और 2007-08 के लिए ₹0 93 लाख अधिक होगी। पत्तन द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए व्ययित निकर्षण अनुरक्षण पर लगभग ₹0 30 प्रति घन मीटर है जिसके उपयुक्त माना जा सकता है।</p> |

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 जुलाई, 2006 को हुई थी। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्ताव पर स्लाइड प्रस्तुतिकरण दिया गया था। संयुक्त सुनवाई में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने अपने निवेदन रखे थे।

- 9.1. तत्पश्चात, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्से के संबंध में निम्नलिखित सूचना भेजी थी:
- (i). बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रस्तावित परियोजना विकास के लिए निविदा मंगाने की प्रक्रिया टीएएमपी के अस्तित्व में आने से पहले वर्ष 1995-06 के दौरान शुरू हो चुकी थी।
  - (ii). बोलीदाताओं से वह राजस्व प्रतिशत उल्लिखित करने के लिए कहा गया था जिसे वे पत्तन को ऑफर करना चाहते हैं और साथ ही न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट 5 एमएमटी प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया था।
  - (iii). मै0 एबीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड (अब मै0 एसडब्ल्यूपीएल) ने 18 प्रतिशत का अधिकतम राजस्व हिस्सा और ₹0 29.50 करोड़ की न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि ऑफर की थी। उस समय बोलीदाता अपनी कार्गो प्रहस्तन दरें स्वयं निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र थे।
  - (iv). तत्पश्चात, जब लाइसेंस करार को अंतिम रूप दिया जा रहा था, तब टीएएमपी अस्तित्व में आया। मै0 एबीजीकेसीटीएल ने तब दावा किया था कि चूंकि वे अपनी कार्गो प्रहस्तन दरें स्वयं निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र नहीं थे क्योंकि दरें टीएएमपी द्वारा अनुदित की जाती हैं, इसलिए वे 5 एमएमटी के न्यूनतम यातायात थ्रुपुट के लिए केवल कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत अदा करेगा न कि उनके द्वारा पूर्व में उल्लिखित ₹0 29.50 करोड़ की न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि।
  - (v). उनके द्वारा भेजा गया मामला सरकार को भेजा गया था। सरकार ने स्पष्ट किया था कि मै0 एबीजीकेसीटीएल को बदली हुई परिस्थितियों में न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक अदा नहीं करनी होगी।
  - (vi). सरकार से आदेश प्राप्त होने के पश्चात, मै0 एबीजीकेसीटीएल के साथ आगे बातचीत की गई थी और अंततः उनकी सहमति से यह निर्णय लिया गया था कि ₹0 12,00,20,560 की राशि न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि के रूप में लाइसेंस करार में शामिल की जाए।

9.2. इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने भूतल, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) के सामने अपनी पूर्ववर्ती राय दोहराई थी कि सफल बोली की समग्रताओं और सभी भिन्न-भिन्न बोलियों के संदर्भ में समग्रता में दूसरी निम्नतम बोली में रॉयल्टी तुलना को वापस लिया जाना चाहिए था। निजी टर्मिनल प्रचालक को थ्रुपुट के न्यूनतम सहमत स्तर तक भूस्वामी पत्तन को रॉयल्टी अदा करनी होती है, भले ही वास्तव में प्रहस्तित यातायात अथवा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात कम हो। यदि इस रॉयल्टी राशि को प्रशुल्क में लागत के रूप में लिया जाता है तो निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के व्यवसायिक निर्णय के कारण पैदा होने वाले अतिरिक्त बोझ को वर्तमान यातायात को वहन करना होगा।

9.3. बाद में एमएसआरटीएच को यह बताया गया था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानित यातायात अनुमानों पर लागू राजस्व हिस्से पर विचार करना और प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन के लिए दूसरी निम्नतम बोली की सीमा तक इसे स्वीकार किया जाना उपयुक्त होगा। इसका अर्थ है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त नहीं करने के कारण देय अतिरिक्त राजस्व हिस्से को मान्यता नहीं दी जाएगी। मंत्रालय से हमें सुझाव देने का अनुरोध किया गया था और कहा गया था कि वे अंगीकृत किए जाने के लिए कोई अन्य दृष्टिकोण महसूस करते हैं तो कृपया बताएं। इस संबंध में हमें मंत्रालय से कोई सुझाव प्राप्त नहीं हुआ।

10. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

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

(i). सितम्बर, 2004 में लिए गए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल लाइसेंसधारी कम्पनी के नाम को बदलने संबंधी मुद्दे की विधिक नज़रिये से जाँच करने के लिए सहमत थे।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह मामला हल हो चुका है और एमओपीटी को कम्पनी का नाम एबीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड से बदलकर साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड रखने में कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, पत्तन ने 'पत्तन' शब्द हटाने अथवा इसे उपयुक्त शब्द से बदलने का सुझाव दिया था। कम्पनी का नाम बदलने के लिए आवेदन करते समय एमओपीटी के सुझाव को ध्यान में रखने के लिए एसडब्ल्यूपीएल सहमत है।

उपर्युक्त स्पष्ट स्थिति के मद्देनज़र, यह मानते हुए कि कम्पनी का नाम बदलने का मुद्दा शीघ्र ही खत्म हो जाएगा, हमें एमओपीटी में इसके दो बर्थ सं. 5ए और 6ए के प्रचालन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के दरमान निर्धारित करने की कार्यवाही करनी चाहिए। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान पुनर्नामित कम्पनी, जब ऐसा नाम बदलाव सक्षम प्राधिकारियों द्वारा अनुमोदित किया जाता है, के प्रचालनों पर भी स्वतः ही लागू हो जाएगा।

(ii). लाइसेंस करार में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने के लिए 5 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) विनिर्दिष्ट है। तथापि, वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3.02 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है जबकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान 4.21 एमएमटी का अनुमान लगाया गया था। इस कम किए गए यातायात के लिए आरोप्य मुख्य कारणों में से एक है कि कोयला और कोक के छोटे आयातक अपने कार्गो के प्रहस्तन के लिए एमओपीटी के बर्थों का प्रयोग जारी रखे हुए हैं। कम प्रहस्तित हुए यातायात के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उल्लिखित दूसरा कारण है जुलाई, 2005 में गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा जारी किया गया निर्देश है जिसमें एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की गई है कि वह संपूर्ण कोयले का प्रहस्तन केवल रेल माध्यम द्वारा करें और किसी प्रकार के प्रदूषण से बचने के लिए कोयले का परिवहन सड़क आवागमन द्वारा नहीं किया जाए।

इसी प्रकार के कारणों से, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी का अनुमान लगाया गया है जोकि लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट एमजीटी की अपेक्षा दोबारा कम हैं। तथापि, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए यातायात 5.21 एमएमटी और 6.50 एमएमटी अनुमानित किया गया है।

प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान भी, एसडब्ल्यूपीएल ने यातायात के अनुमानन के समय सड़क द्वारा कार्गो के आवागमन को लेखा में नहीं लिया था। तत्पश्चात, हमारी विशिष्ट सलाह के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल ने छोटे प्रयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सड़क मार्ग से आवागमन हेतु प्रचालन योजना तैयार की थी। एमओपीटी ने बताया है कि सड़क मार्ग द्वारा कोयला/कोक प्रहस्तन के लिए टर्मिनल में सुविधाएं सृजित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल से लगातार बातचीत करने के बावजूद इसने छोटे प्रयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सड़क मार्ग से प्रहस्तन हेतु अपेक्षित सुविधाएं अभी तक विकसित/सृजित नहीं की है। जहाज़रानी विभाग ने पत्तन, एसडब्ल्यूपीएल और संबद्ध प्रयोक्ताओं के साथ चर्चाएं करने के पश्चात, 15 दिसम्बर, 2005 को एक आदेश जारी किया था जिसमें एमओपीटी को निर्देश दिया गया था कि वह एसडब्ल्यूपीएल को पट्टे पर दिए गए परिसरों में असंगतता के मद्देनज़र इसके टर्मिनल में कार्गो की इस श्रेणी के प्रहस्तन के लिए तब तक अपने बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक प्रचालनों का प्रहस्तन जारी रखे जब तक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वैकल्पिक सुविधा विकसित नहीं कर ली जाती है।

छोटे प्रयोक्ताओं, जो सड़क मार्ग से कार्गो का आवागमन करते हैं, द्वारा उठाया गया यह मुद्दा कुछ समय के लिए हल हो गया प्रतीत होता है क्योंकि सरकार के निर्देशों के अनुसार एमओपीटी अपने बर्थों पर कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखेगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन सुविधाओं के निजीकरण और प्रचालन व्यवस्थाओं संबंधी निर्णय इस प्राधिकरण के विनियामक संवीक्षा में नहीं आते हैं। चूंकि पिछली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के समय कई प्रयोक्ताओं ने इस संबंध में चिंता व्यक्त की थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल को साथ में लाकर छोटे प्रयोक्ताओं को हो रही दिक्कतों का समाधान निकालने के लिए अपने सदप्रयास किए थे। कुछ प्रयोक्ता संगठनों द्वारा भेजी गई टिप्पणियों में से कुछ में सुझाव दिया गया है कि इस प्राधिकरण ने वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित एकसमान प्रक्रिया और पद्धति का अनुसरण करता है, पूर्व आदेश के ध्यानपूर्वक पाठन से मालूम हो जाएगा कि यही सिद्धांत एसडब्ल्यूपीएल के मामले में भी इसके प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागू किए गए थे।

जो भी हो, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है। वैधता अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रशुल्क का अगले सामान्य संशोधन किए जाने के समय, यदि पाया जाएगा कि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाभ हुआ है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष को उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः लिया जाएगा।

- (iii). वर्ष 2006-07 के बर्थ किराये से होने वाली अनुमानित आय को पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से 22 प्रतिशत कम रखा गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित किए जाने के लिए परिकल्पित विभिन्न सामग्रियों की उतराई और लदाई दरों में वृद्धि के कारण ऐसा किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने निष्पादन स्तर में संभावित सुधार के आधार पर बर्थ किराया आय का विस्तृत परिकलन भेजा है। बर्थ किराया प्रभार से होने वाली अनुमानित आय को यह मानते हुए इस विश्लेषण में लिया गया है कि प्रस्ताव में परिकल्पित उतराई/लदाई दरें एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त कर ली जाएंगी।

एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ किराये से हाने वाली आय का अनुमान विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 46.50 लागू करते हुए लगाया है। तथापि, प्रीडोमिनेंट श्रेणी के कार्गो वाले पेनामैक्स पोतों द्वारा कोयला प्रहस्तित किए जाने की स्थिति में, बर्थ किराया आय का अनुमान ₹0 44/- की विनिमय दर लागू करते हुए लगाया गया है। वर्तमान विनिमय दर लगभग ₹0 44.62 है। बर्थ किराया प्रभार से आय के अनुमानन को विनिमय की प्रचलित दर लागू करते हुए अधुनातन किया गया है जिसके परिणामस्वरूप बर्थ किराये से होने वाली अनुमानित आय में वृद्धि हुई।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक भंडारण आय का ₹0 154 लाख बताई गई है। तथापि, अनुवर्ती दो वर्षों 2006-07 और 2007-08 के आय अनुमानन कम कर ₹0 106 लाख और ₹0 149 लाख किए गए हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने इन वर्षों के लिए भंडारण आय कम करने के कोई विशेष कारण नहीं बताया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों से अनुमानित यातायात वृद्धि की सीमा तक अनुमानित किए गए हैं।

वर्ष 2006-07 के प्रथम छह माह सितम्बर, 2006 तक वास्तविक भंडारण आय ₹0 74 लाख बताई जाती है और यदि यही आंकड़ा पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो वार्षिक आय ₹0 148 लाख हो जाएगी। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए भंडारण आय पिछले छह माह के लिए भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर ₹0 148 लाख पर संशोधित की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, भंडारण प्रभार से होने वाली आय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपने अनुमानन में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार यातायात में अनुमानित वृद्धि की सीमा तक बढ़ाकर अनुमानित की गई है। तदनुसार, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए संशोधित भंडारण आय क्रमशः ₹0 201 लाख, ₹0 221 लाख और ₹0 276 लाख को लागत विश्लेषण में लिया गया है।

उपर्युक्त परिवर्तनों की शर्त पर, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रचालक आय को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए लिया गया है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय भेजे गए अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो होने वाली अतिरिक्त आय को भविष्य में प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

- (iv). वर्ष 2005-06 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत लगभग ₹0 92 लाख है, जोकि इसके सकल प्रखंड का 0.80 प्रतिशत होगा। इसके विपरीत, विचाराधीन अनुवर्ती वर्षों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹0 530 लाख वार्षिक अनुमानित की गई है।

एसडब्ल्यूपीएल सहमत है कि पूर्णतः अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली और स्वचालितकरण वाले व्यवसायिक प्रचालन केवल सितम्बर, 2005 के मध्य से शुरू हुए थे और उपस्कर के पुराने होने से मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में वृद्धि होने की संभावना है। इसलिए, इसने औचित्य दिया गया है कि सकल प्रखंड के औसत प्रतिशत के आधार पर उपस्कर लागत 3 प्रतिशत और सिविल कार्यों पर 1.5 प्रतिशत के इस व्यय का अनुमानन उपयुक्त है।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि उपस्कर धीरे-धीरे पुराना होगा और ऐसी कोई विशेष परिस्थिति नहीं दर्शाई गई है कि ऐसा इस प्रशुल्क वैधता अवधि में तेजी से होगा।

एसडब्ल्यूपीएल का तर्क है कि वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिवेदित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुवर्ती वर्ष के व्यय के लिए सही आधार नहीं है, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए स्वीकार्य है। भले ही वास्तविक मरम्मतें और अनुरक्षण लागत चालू वित्तीय वर्ष अर्थात् 2006-07 से संबंधित पहले चार माह के लिए है, पूर्णतः अभियंत्रित प्रचालन के लिए ₹0 66 लाख होगी। यदि इसी आंकड़े को पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो वर्ष 2006-07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित ₹0 530 लाख के स्थान पर ₹0 200 लाख होगी।

इस वर्ष के अगले छह माह में मरम्मत और अनुरक्षण लागत में ऐसी पर्याप्त वृद्धि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई विशिष्ट कारण स्पष्ट नहीं किए जाने से, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर लागत तत्व की अनुमति दिए जाने का कोई औचित्य नहीं है।

वर्ष 2006–07 के प्रथम चार माह के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों और अन्य निजी टर्मिनलों से प्राप्त की गई स्थिति के आलोक में भी, श्रम सहित मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 2 प्रतिशत पर और अन्य परिसंपत्तियों तथा सिविल कार्यों पर 1 प्रतिशत पर विचार किया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानन के समय प्रचालन-पूर्व व्ययों को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।

वर्ष 2006–07 के सकल प्रखंड में कंक्रीट प्लेटफार्म के निर्माण के लिए रू0 35 करोड़ और अतिरिक्त गैन्ट्री क्रेनों तथा अन्य उपस्कर आदि की तैनाती के लिए रू0 45.77 करोड़ का संवर्धन प्रस्तावित किया गया है, इन्हें अभी शुरू किया जाना है और इनके वित्तीय वर्ष के अंत तक पूरा होने की संभावना है, जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बताया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित इन संवर्धनों संबंधी मरम्मत और अनुरक्षण लागत को वर्ष 2006–07 के दौरान खर्च नहीं किया जा सकता। तथापि, इन संवर्धनों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2007–08 से उल्लिखित स्तर पर अनुमत्त होगी। तदनुसार, वर्ष 2006–07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन रू0 227 लाख होगा जोकि प्रथम चार माह के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर आधारित अनुमानन के लिए निकट है।

अनुवर्ती वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमानन अन्य टर्मिनलों से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत और सिविल कार्यों पर 1 प्रतिशत के समान सिद्धांत पर किया गया है। तदनुसार, मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रू0 530 लाख के स्थान पर रू0 353 लाख वार्षिक होगी।

(v). (क). उपस्कर चालन लागत में तीन लागत तत्व अर्थात बिजली, ईंधन और जल हैं।

जैसाकि मरम्मत और अनुरक्षणा लागत के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया था कि चूंकि प्रचालन सितम्बर, 2005 तक पूर्णतः अभियंत्रित नहीं हुए थे, इसलिए वर्ष 2004–05 के वास्तविक आंकड़े भविष्य अवधि के लिए अनुमानों की उपयुक्तता निर्धारण के लिए उपयुक्त आधार नहीं हो सकते। एसडब्ल्यूपीएल ने, हमारे अनुरोध पर, चालू वित्तीय वर्ष से संबंधित चार महीनों के वास्तविक आंकड़े भेजे हैं। यदि वर्ष 2006–07 के प्रथम चार महीनों की वास्तविक उपस्कर चालन लागत को पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो अब के अनुमान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरण में वर्ष 2006–07 के लिए सुविचारित अनुमानों से अधिक होंगे।

इसने वर्ष 2006–07 के लिए बिजली, ईंधन और जल लागत अनुमान का विस्तृत परिकलन भेजा है।

जैसाकि जल लागत के रूप में एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि धूल पर छिड़काव के लिए प्रतिदिन लगभग 900 केएल की आवश्यकता होती है जिसमें से औसतन लगभग 300 से 450 केएल एमओपीटी से प्राप्त किया जाता है और शेष बाजार से प्राप्त किया जाता है। एमओपीटी से जल प्राप्ति की लागत रू0 9/- प्रति केएल अनुमानित है जबकि शेष बाजार से जल प्राप्ति लागत रू0 105/- प्रति केएल अनुमानित है। इस दर में भिन्नता का कारण है कि एमओपीटी द्वारा आपूर्तित जल सीवरेज शोधित होता है और जबकि बाजार से प्राप्त किया गया जल सामान्य स्रोतों से होता है। इसने इस अनुमान को प्रमाणित करने के लिए आपूर्तिकर्ता द्वारा भेजे गए बिल की प्रतिलिपि भेजी है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006–07 के लिए भेजे गए बिजली और ईंधन लागत के विस्तृत परिकलन और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा जल प्राप्ति लागत के संबंध में भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य पर विश्वास करते हुए वर्ष 2006–07 के अनुमानों को स्वीकार किया गया है।

(ख). एसडब्ल्यूपीएल ने बिजली और ईंधन की खपत में वर्ष 2007–08 से इस आधार पर लगभग 3 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है कि उपस्कर में खराबियां आएंगी और गैन्ट्री क्रेनों और ओवरहैड क्रेनों की तैनाती भी प्रस्तावित है।

चूंकि वित्तीय वर्ष 2006–07 के अंत के दौरान गैन्ट्री क्रेनों सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित है, इसलिए ये उपस्कर अगले वर्ष से पूर्णतः प्रचालन में आएंगे। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के कारण अनुमानित बिजली खपत में वृद्धि को वर्ष 2007–08 के लिए लिया गया है।

उपस्कर में खराबी धीरे-धीरे होगी जिसके लिए मूल्यहास पहले ही उपलब्ध कराया जा चुका है। यह स्पष्ट नहीं है कि इसका प्रत्येक वर्ष की बिजली खपत पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2008–09 और 2009–10 के दौरान उपस्कर में किसी संवर्धन का प्रस्ताव नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई उपयुक्त औचित्य नहीं दिए जाने के कारण, वर्ष 2008–09 और 2009–10 के दौरान बिजली और ईंधन की खपत में प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि को स्वीकार नहीं किया गया है। वर्ष 2008–09 से 2009–10 के लिए बिजली और ईंधन की खपत की इकाई दर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2007–08 के लिए अनुमानित स्तर पर सुविचारित की गई है।

(ग). बिजली, ईंधन और जल की इकाई दर में महंगाई दर में मौजूदा झुकाव के आधार पर अनुवर्ती वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए 5 प्रतिशत अधिक अनुमानित की गई है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा किया जाता है जो अपेक्षा करते हैं कि व्यय मौजूदा डब्ल्यूपीआई (सभी सामग्रियों के लिए) प्रतिवेदित 4.5 प्रतिशत पर अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया जाए। तथापि, अनुमानित बिजली और ईंधन लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानन अधीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित यातायात में वृद्धि से समायोजित किए गए हैं।

(vi). (क). वर्ष 2006-07 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत यातायात में 15 प्रतिशत वृद्धि के बावजूद वर्ष 2005-06 में आई वास्तविक लागत की अपेक्षा कुछ ही कम है। एसडब्ल्यूपीएल ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए ऑन-बोर्ड और प्रहस्तन व्ययों के संदर्भ में प्रत्येक श्रम लागत के प्रचालन का विस्तृत परिकलन भेजा है। वर्ष 2006-07 में श्रम लागत के प्रचालन में कमी मुख्यतः एचआर कोइलों के मामले को छोड़कर इस वर्ष विशेष से अभियांत्रिकी कार्यों प्रहस्तन प्रचालनों का पूरा होना है।

एसडब्ल्यूपीएल ने आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए विभिन्न ठेकेदारों को भुगतान किए गए बिलों और ऐसी सेवाएं प्रदान कर रहे ठेकेदारों के साथ हुए करार की प्रतिलिपियों के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। वर्ष 2006-07 के अनुमानों को स्वीकार किया गया है।

(ख). वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित रू0 1065 लाख के विपरीत क्रमशः रू0 1873 लाख, रू0 2475 लाख आर रू0 3764 लाख अनुमानित की गई है।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2007-08 से प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में वृद्धि एचआर कोइलों के यातायात में महत्वपूर्ण वृद्धि के कारण है। वर्तमान में, यह कार्गो इसके टर्मिनल में प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है। वर्ष 2006-07 के अंत तक के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश मुख्यतः इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए उन्हें सक्षम बनाना है। चूंकि एचआर कोइलों के प्रहस्तन में अधिक श्रमिकों की आवश्यकता होती है, इसलिए इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए बड़ी संख्या में विशेषज्ञ श्रम बल तैनात किए जाने की आवश्यकता है। ऐसे कर्मचारियों की औसत लागत अभियांत्रिकी प्रचालनों द्वारा अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन में शामिल श्रम की तुलना में बहुत अधिक बताई गई है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर, कुल यातायात में एचआर कोइल मिश्रित कार्गो पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित प्रति कर्मचारी लागत की प्रत्यक्ष औसत से इसकी तुलना करना उपयुक्त नहीं है।

वर्तमान में, एचआर कोइलों के प्रहस्तन को आउटसोर्स करने के लिए उनके द्वारा करार नहीं किया गया है इसलिए इसने एमओपीटी के बर्थ में स्टील स्लैब के प्रहस्तन के लिए निजी नौभरक द्वारा दिए गए बिल, जोकि रू0 133/- प्रति टन है, की प्रतिलिपि भेजी है।

एचआर कोइल के प्रहस्तन के लिए नौभरण व्यय वर्ष 2006-07 के लिए रू0 145.75 की इकाई दर पर अनुमानित किया गया है जोकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर निजी नौभरकों द्वारा वर्तमान में प्रभार्य दर से अधिक होगी। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुमानों में आउटसोर्सिंग दरों के उच्चतर स्तर पर विचार किए जाने के लिए कोई औचित्य नहीं दिया है। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इसी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए भेजे गए बिल की प्रतिलिपि में निर्दिष्ट दर से 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देने के पश्चात वर्ष 2007-08 के लिए यह व्यय रू0 138.99 प्रति मीट्रिक टन अनुमानित किया गया है।

(ग). कोयला, कोक, चूना पत्थर, एचआर कोइल आदि के मामले में औसत इकाई प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत 5 प्रतिशत वृद्धि पर अनुमानित की गई है। अन्य प्रशुल्क मदों के लिए अनुमत्त वृद्धि के अनुसार यह डब्ल्यूपीआई के वर्तमान स्तर 4.5 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

(vii). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि उन्हें पट्टे पर दिए गए भूखंडों के लिए एमओपीटी को देय लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार अनुमानित किया गया है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।

(viii). एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा पर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद देखा जा सकता है। विवाद का लंबित समाधान, एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा उल्लिखित स्तर से अधिक अतिरिक्त गहराई के लिए निकर्षण अनुरक्षण हेतु प्रावधान किया है।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक निकर्षण अनुरक्षण लागत एमओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों के आधार पर रू0 36 लाख बताई गई है। इसके विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः रू0 89 लाख, रू0 93 लाख, रू0 98 लाख और रू0 102 लाख की निकर्षण अनुरक्षण लागत प्रतिवेदित की है।

वर्ष 2006-07 के लिए बर्थ सं. 5ए और 6ए के अग्रभाग में 90000 वर्ग मीटर की मात्रा के लिए रू0 98.35 प्रति घन मीटर की दर से अनुवर्ती वर्षों की इकाई लागत में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमानित किए गए हैं। निकर्षण लागत के अनुमानन की उपयुक्तता जानने के लिए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर एमओपीटी ने टिप्पणी की है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण दर वर्ष 2005-06 के दौरान पत्तन द्वारा खर्च किए गए रू0 30/- प्रति घन मीटर की तुलना में अधिक है।

विशेष अनुरोध के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2005-06 अथवा 2006-07 के लिए ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) को निकर्षण अनुरक्षण लागत के लिए भुगतान की गई राशि के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। इसने वर्ष 2004-05 से संबंधित बिल भेजा है और यह प्रासंगिक नहीं होगा।

वर्ष 2005-06 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक निकर्षण लागत एमओपीटी द्वारा दिए गए बिलों के आधारपर रू0 36 लाख है। तदनुसार, रू0 40 प्रति वर्ग मीटर की निकर्षण दर में एमओपीटी द्वारा दावाकृत ईंधन लागत, मोबिलाइजेशन और डि-मोबिलाइजेशन प्रभार आदि शामिल हैं। यह एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट आंकड़ों के निकट हैं।

इकाई दर रू0 98.35 प्रति घन मीटर को हाल ही के वर्षों के लिए सही ठहराने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजने के कारण, और पत्तन द्वारा की गई विशिष्ट टिप्पणी के मद्देनजर भी, वर्ष 2005-06 के लिए निकर्षण हेतु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्यय को आधार के रूप में लिया गया है। तदनुसार, वर्ष 2005-06 के लिए विपथित वास्तविक दर पर 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2006-07 के लिए निकर्षण लागत रू0 41.80 प्रति घन मीटर की दर पर अनुमानित की गई है।

अनुवर्ती वर्षों के लिए, प्रति इकाई दर में वार्षिक वृद्धि 4.5 प्रतिशत पर अनुमत्त की गई है, जैसाकि अन्य मदों के लिए विचार किया गया है।

(ix). (क). इस प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में विचार किए जाने के लिए दूसरा मुख्य बिंदु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा है। यह उल्लेखनीय है कि इस मद को पहले अनुभव के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। वास्तव में, एसडब्ल्यूपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में इस मद को सरकार द्वारा प्रशुल्क निर्देशों के जारी होने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए जा रहे सिद्धांत के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत तत्व के रूप में शामिल करने से सीधे इंकार कर दिया गया था।

(ख). प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, 29 जुलाई, 2003 से पहले बोलियों को अंतिम रूप देने के मामले में, निजी प्रचालकों और भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में प्रशुल्क परिकलन में अवश्य लिया जाना चाहिए ताकि इस मद से होने वाले संभावित नुकसान से बचा जा सके, को ध्यान में नहीं रखा जा रहा है, बशर्ते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिक राशि।

(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर अप्रैल, 1999 में किए गए थे। रॉयल्टी (के हिस्से) को पास-थ्रु के रूप में अनुमति देने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यान्वित करते समय, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में, स्वीकार्य लागत तत्वों और अनुमत्त प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात इस संदर्भ में नुकसान को राजस्व घाटे के रूप में लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम सीमा पर रॉयल्टी की अनुमति नहीं दी जाती है तो संशोधित प्रशुल्क-निर्देशों के अनुसार इसका परिणाम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में 'नुकसान' की सीमा तक कटौती होगी। इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्से के अधिकतम अनुमत्त स्तर को वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए पास-थ्रु के रूप में अनुमति दी गई है।

(घ). लाइसेंसशुदा परिसरों के हस्तांतरण की तारीख के बारे में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। इस लंबित विवाद के समाधान के लिए, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने जून, 2003 में अनुपूरक करार किया था। इस अनुपूरक करार के अनुसार, लाइसेंसधारी को 9 नवंबर, 2005 से राजस्व हिस्सा अदा करना है जोकि लाइसेंस करार में निर्धारित विभिन्न पैरामीटरों पर परिकलित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का अधिकतम 18 प्रतिशत बशर्ते रू0 12 करोड़ का न्यूनतम भुगतान है। इस में यह अपेक्षा भी की गई है कि लाइसेंसधारी नवम्बर, 2005 से 5 मिलियन मीट्रिक टन वार्षिक का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त करे।

(ड.) तथापि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए यातायात लाइसेंस करार में निर्धारित एमजीटी से कम अनुमानित किया गया है। इसके मद्देनजर, प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटीको देय न्यूनतम राजस्व हिस्सा रू0 12 करोड़ प्रतिवर्ष का दावा किया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए भी, एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा लागत विवरण में समान स्तर पर सुविचारित किया गया है।

(च.) एमओपीटी द्वारा किया गया निवेदन कि इस प्राधिकरण के गठन से पहले बोलीदाता अपनी ओर से प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र थे, उस समय लागू सही विधिक स्थिति नहीं है। टीएमपी के गठन से पहले भी, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 में निर्धारित विभिन्न सेवाओं के लिए पत्तन न्यास केवल सरकार के पूर्व अनुमोदन से केवल अपने दरमान अधिसूचित करते थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में, वर्ष 1997 में, संशोधनों द्वारा पत्तन प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए महापत्तन के न्यासी बोर्ड और सरकार के पास पहले विहित शक्ति निरस्त कर दी गई और ऐसी शक्ति टीएमपी को प्रदान कर दी गई।

(छ.) एमओपीटी ने पहले उल्लेख किया था कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्सा 13.10 प्रतिशत और राजस्व हिस्से की न्यूनतम राशि रू0 11.10 करोड़ उल्लिखित की गई थी।

तत्पश्चात, इसने स्पष्ट किया कि एसडब्ल्यूपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा उनके प्रशुल्क के विनियमन की अपेक्षा वाली बदली स्थिति के मद्देनजर न्यूनतम गारंटीशुदा राशि के भुगतान के बारे में सरकार के समक्ष अपना मत व्यक्त कर दिया था। इस संबंध में सरकार ने भी पुष्टि की है कि बदली परिस्थितियों में मे0 एबीजीकेसीटीएल को न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि अदा नहीं करनी है।

तथापि, सरकार से आदेश प्राप्त करने के पश्चात, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने आगे की बातचीत की थी और दोनों पक्षों की सहमति से लाइसेंस करार में राजस्व हिस्से के रूप में देय न्यूनतम राशि रू0 12,00,20,560 शामिल की गई बताया गया है। यह ज्ञात नहीं है कि लाइसेंस करार में राजस्व हिस्से की इस न्यूनतम राशि का निर्धारण सरकार द्वारा अपने पूर्व निर्णय के अधिक्रमण में विशेष रूप से अनुमोदित किया गया है अथवा नहीं।

(ज.) उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लाइसेंस करार के उपबंध के मद्देनजर, एसडब्ल्यूपीएल को राजस्व हिस्से की न्यूनतम राशि अदा करनी है भले ही प्रहस्तित अथवा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात लाइसेंस करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से कम हो। यदि इस रॉयल्टी राशि को प्रशुल्क में लागत के रूप में लिया जाता है तो निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट नहीं प्राप्त करने वाले टर्मिनल के कारण पड़ने वाला अतिरिक्त बोझ मौजूदा यातायात को वहन करना होगा। यह उल्लेखनीय है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सा वर्तमान प्रशुल्क पर रू0 12 करोड़ से अधिक होता है, यदि वे एमजीटी स्तर से अधिक मात्रा में प्रहस्तन करते।

सरकार को सूचित किया गया था कि वर्तमान मामले में चूंकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात लाइसेंस करार में परिकल्पित एमजीटी की अपेक्षा में कम है, इसलिए उपयुक्त होगा कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानित यातायात अनुमानों पर लागू राजस्व हिस्से पर विचार किया जाए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन के लिए दूसरी निम्नतम बोली की सीमा तक इसे स्वीकार किया जाए। इसका अर्थ है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट नहीं प्राप्त करने के कारण देय अतिरिक्त राजस्व हिस्से को मान्यता नहीं दी जाएगी।

चूंकि सरकार द्वारा कोई अन्य वैकल्पिक दृष्टिकोण नहीं सुझाया गया है, इसलिए राजस्व हिस्से का परिकलन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों के लिए कार्गो प्रहस्तन आय पर किया गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सभी वर्षों 2006-07 से 2009-10 के लिए दूसरे बोलीदाता द्वारा उल्लिखित सीमा 13.10 प्रतिशत पर लागत के रूप में स्वीकार किया गया है।

(x). एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का परिकलन कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अनुमत्त जीवन मानकों के लिए स्ट्रेट-लाइन पद्धति के आधार पर किया गया है।

निर्माण अवधि के दौरान हुए रू0 8.70 करोड़ के प्रारंभिक व्यय को पहले सिविल और उपस्कर लागत के अधीन पूंजीकृत और लागू दरों पर मूल्यहासित किया गया था। तत्पश्चात, हमारे द्वारा उल्लेख किए जाने पर, एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित लागत विवरण में इस मद को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा है और व्यय को 25 वर्षों में बांटने के लिए सहमत है। चूंकि लाइसेंसशुदा परिसरों का हस्तांतरण नवम्बर, 2002 में किया गया था, इसलिए वित्तीय वर्ष 2005-06 के पश्चात परियोजना की शेष अवधि 26 वर्ष होगी। तदनुसार, 31 मार्च, 2006 को प्रतिवेदित प्रारंभिक व्यय अन्य निजी टर्मिनलों में अंगीकृत सामान्य सिद्धांत के अनुसार शेष परियोजना अवधि पर बांटा गया है। प्रतिलाभ के परिकलन के लिए बट्टे खाते में नहीं डाले गए प्रारंभिक व्यय को प्रत्येक वर्ष के अंत में नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

- (xi). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2005–06 के लिए बीमा लागत रू0 41 लाख प्रतिवेदित की है। अनुवर्ती वर्षों 2006–07 से 2009–10 के लिए बीमा लागत क्रमशः रू0 91 लाख, रू0 129 लाख और रू0 127 लाख और रू0 129 लाख अनुमानित की गई है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तुलना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2005–06 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि यह अभियंत्रित प्रचालनों के साथ पूरे वर्ष के व्यय का प्रतिनिधित्व नहीं करता है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अगस्त, 2006 तक ली गई बीमा योजनाओं में रू0 78.54 लाख की कुल प्रीमियम राशि शामिल है। इसके अलावा, इसने निर्यात कार्गो आदि के लिए कुछ अतिरिक्त मरीन योजना प्रस्तावित की है और तदनुसार बीमा प्रीमियम वर्ष 2006–07 के लिए रू0 91 लाख अनुमानित किया गया है। लाइसेंस करार में भी अपेक्षा की गई है कि लाइसेंसधारी को पूरी परियोजना अवधि के लिए बीमा करवाना आवश्यक है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित कुल बीमा लागत वर्ष 2006–07 और 2007–08 के लिए अचल परिसंपत्तियों का लगभग 0.5 प्रतिशत से 0.68 प्रतिशत परिगणित की गई है जोकि निजी टर्मिनलों द्वारा अनुमानित बीमा लागत से तुलनात्मक है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

वर्ष 2007–08 के लिए, बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित रू0 81.61 करोड़ के संवर्धनों पर समान दर पर अनुमानित की गई है। तदनुसार, इस वर्ष के लिए अनुमानित बीमा लागत रू0 129 लाख को स्वीकार किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों 2008–09 और 2009–10 के लिए, बीमा लागत वर्ष 2007–08 के लगभग समान स्तर पर अनुमानित की गई है, हालांकि इसने इन वर्षों के दौरान उपस्कर में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं। वास्तव में, बीमा लागत परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण कम होनी चाहिए। इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल से कोई स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं होने पर, बीमा लागत वर्ष 2007–08 के अनुमान के अनुसार अनुवर्ती वर्षों के लिए निवल अचल परिसंपत्तियों के 0.68 प्रतिशत पर अनुमत्त की गई है।

- (xii). वर्ष 2005–06 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय प्रमाणित वार्षिक लेखों के अनुसार रू0 346 लाख प्रतिवेदित की गई है। इसके विपरीत, वर्ष 2006–07 के अनुमान रू0 552 लाख हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2005–06 के वास्तविक प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय रू0 537 लाख थे जिसमें से जाँच चालन अवधि से संबंधित रू0 191 लाख पूंजीकृत किए गए थे।

व्यय की अन्य मदों की भांति, इस अनुमान की उपयुक्तता सिद्ध करने के लिए वर्ष 2006–07 के प्रथम चार माह के लिए प्रतिवेदित वास्तविक प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों को पूरे वर्ष के लिए लिया गया है। यह पाया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय पिछले चार माह के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर विपथित अनुमान के भीतर ही हैं। वर्ष 2006–07 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय को लागत विवरण में लिया गया है।

अनुवर्ती वर्षों के लिए, वार्षिक वृद्धि पिछले तत्संबंधी वर्षों में अन्य मदों के लिए यथा सुविचारित 4.5 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

- (xiii). लाइसेंस करार की अपेक्षानुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को भुगतान की गई प्रतिभूति जमा राशि रू0 1.53 करोड़ परियोजना की समाप्ति पर वापसी-योग्य है। एसडब्ल्यूपीएल ने परियोजना अवधि की समाप्ति पर उपलब्ध होने वाली इस वापसी के लाभ को पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर लाइसेंस की शेष अवधि में बराबर-बराबर बांट दिया है। अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार पीएलआर के वर्तमान स्तर पर 11 प्रतिशत का छूट कारक लागू कर वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य पर विचार करते हुए परिकलन में आंशिक तौर पर संशोधन किया गया है।

- (xiv). (क). वित्तीय वर्ष 2005–06 का सकल प्रखंड, पूंजीकृत प्राथमिक व्ययों के अलावा, रू0 149.39 लाख प्रतिवेदित किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, प्रस्ताव के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित सकल प्रखंड और मूल्यहास और इसके वर्ष 2005–06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों पर विश्वास किया गया है क्योंकि संशोधित लागत विवरण के प्रपत्र 4क में निर्दिष्ट आंकड़े वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।

(ख). वर्ष 2006–07 के दौरान सकल प्रखंड के लिए रू0 81.62 करोड़ की अतिरिक्त राशि प्रस्तावित की गई है। इसमें नए कंक्रीट प्लेटफार्म के निर्माण के लिए रू0 35 करोड़ मोबाइल घाट क्रेन की प्राप्ति के लिए रू0 26.50 करोड़ और छह गैन्ट्री क्रेनों, अन्य उपस्कर, वैद्युतीय संस्थापन, आईटी आदि की खरीद के लिए लगभग रू0 20 करोड़ शामिल हैं।

(ग). लाइसेंस करार में लाइसेंसधारी की विशिष्ट निवेश योजना के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। इसमें लाइसेंसधारी को अनुमति दी गई है कि वह लाइसेंसदाता को सूचित करने के पश्चात अपने विवेकानुसार अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान कर सकता है। एमओपीटी ने कंक्रीट प्लेटफार्म पर किए जा रहे प्रस्तावित निवेश का समर्थन किया है और अनुमानों को उपयुक्त पाया है। अन्य निवेशों के संबंध में, पत्तन ने कोई टिप्पणियां नहीं की हैं क्योंकि उन्हें इसके बारे में जानकारी नहीं है।

(घ). एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि उद्धारण के प्रारंभिक तकनीकी प्रस्ताव में 2 एमटी प्रति वर्ग मीटर का भंडारण क्षेत्र प्रदान किया जाना था, यद्यपि प्रस्तावित कंक्रीट प्लेटफार्म क्षेत्र, जोकि संपूर्ण रियायत अवधि में अप्रयुक्त रह जाएगा, अब 10 एमटी प्रतिवर्ग मीटर की क्षमता के कार्गो के भंडारण के लिए प्रयोग हेतु उपलब्ध होगा। मौजूदा बर्थ के पीछे इस उच्चतर भार क्षमता वाले प्लेटफार्म से अपेक्षा की गई है कि इससे घाट मोबाइल क्रेन की पहुंच के भीतर एचआर काइल जैसे भारी कार्गो के भंडारण के लिए महत्वपूर्ण योगदान देगा। अतिरिक्त उपस्कर के साथ यह निवेश निर्यात कार्गो में वृद्धि को पूरा करने के लिए प्रचालन सुविधाओं के सृजन और बर्थ सं. 5ए के बेहतर उपयोग के लिए प्रस्तावित किया गया है।

(ङ). कंक्रीट प्लेटफार्म, मोबाइल घाट क्रेन, गैन्ट्री क्रेन, रेलवे साइडिंग, अन्य वैधुतीय संस्थापन आदि से संबंधित विसिल कार्यों के रूप में ऐसी अधिकांश परिसंपत्तियों के लिए जारी किए गए खरीद आदेशों की प्रतिलिपियां/ब्योरे प्रस्तुत कर अनुमानित पूंजी लागत प्रतिस्थापित की गई है। इसने कन्वेयर अवसंरचनाओं के लिए ₹0 6.30 करोड़ की प्रस्तावित पूंजी लागत के संबंध में दस्तावेजी समर्थन नहीं भेजा था। इसने स्पष्ट किया है कि जनवरी, 2007 के अंत तक घाट मोबाइल क्रेन के इसके टर्मिनल में आने के पश्चात ही यह व्यय किया जाएगा।

(च). एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तावित संवर्धन के कारण क्षमता में किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं है और प्रति इकाई लागत में कटौती की उम्मीद है।

चूंकि प्रस्तावित पूंजी व्यय समग्र रूप में अवसंरचना सुविधा में सुधार और भंडारण क्षेत्र में वृद्धि के लिए है, जोकि इस टर्मिनल में मुख्य बाध्यता है, और यह स्वीकार करते हुए भी कि एसडब्ल्यूपीएल ने अधिकांश पूंजी लागतों के लिए पूंजी लागत वैधीकृत की है, इसलिए वर्ष 2006-07 के दौरान सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, परिशोधन के पश्चात प्रत्येक वर्ष के अंत में शेष रह गए प्रारंभिक व्यय को प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

(xv). (क). विविध देनदारियां दो माह की कुल आय पर अनुमानित किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश ने विविध देनदारों को दो माह की परिसंपत्ति आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया है। इस संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल का यह तर्क सही नहीं है कि मानक केवल महापत्तनों के मामले में लागू होते हैं। प्रशुल्क दिशा-निर्देश महापत्तनों के साथ-साथ निजी टर्मिनलों पर भी लागू होते हैं।

(ख). कार्यगत पूंजी के परिकलन में रोकड़ और बैंक जमा राशि एक माह के प्रचालन व्यय पर सुविचारित की गई है। इसने इस मानक को प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर लागू नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 रोकड़ जमा को एक माह के रोकड़ व्यय पर सीमित करता है। यह इस मानक का कार्यान्वयन प्रचालन व्यय पर सीमित नहीं करता है। चूंकि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में रोकड़ व्यय भी शामिल है, इसलिए निर्धारित मानक व्यय के इस शीर्ष पर लागू होता है और संशोधित स्थिति पर विचार किया गया है।

(ग). अनुगामी पैरों में स्पष्ट किए गए संशोधनों की शर्त पर, नियोजित पूंजी वर्ष 2006-07 के लिए ₹0 227.59 करोड़, वर्ष 2007-08 के लिए ₹0 214.21 करोड़, वर्ष 2008-09 के लिए ₹0 199.38 करोड़ और वर्ष 2009-10 के लिए ₹0 185.02 करोड़ परिगणित की गई है।

(xvi). एसडब्ल्यूपीएल ने स्वीकार किया है कि टर्मिनल की क्षमता बर्थ की लम्बाई, अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए 5 मिलियन मीट्रिक टन होगी और सीमित भंडारण क्षेत्र उपलब्ध है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।

रेल अवसंरचना में संभावित सुधार के मददेनजर, एसडब्ल्यूपीएल को टर्मिनल की क्षमता बढ़कर वर्ष 2009-10 तक 7.5 मिलियन मीट्रिक टन होने की उम्मीद है।

अनुमानित थ्रुपुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए 60 प्रतिशत से अधिक परिगणित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत की दर से पूरे प्रतिलाभ का हकदार है क्योंकि क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक है।

(xvii). (क). सितम्बर, 2004 में एसडब्ल्यूपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, वर्ष 2004–05 और 2005–06 की अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय अनुमानन और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट पर विचार किया गया था।

(ख). एसडब्ल्यूपीएल ने 19 जून, 2004 से प्रचालन शुरू किए थे। चूंकि यह परियोजना पूरी तरह समाप्त नहीं हुई थी, इसलिए इस जून, 2004 के दौरान सितम्बर, 2005 तक जाँच आधार पर प्रचालित किया गया था। पूर्णतः अभियांत्रिक प्रचालनों के साथ व्यवसायिक प्रचालन 22 सितम्बर, 2005 से शुरू हुए थे।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिदेश देता है कि वह निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वस्त अनुमानों के संदर्भ में समीक्षा करें।

(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2005–06 के वार्षिक लेखों में लाभ और हानि लेखा 22 सितम्बर, 2005 से दर्शाया गया है। जाँच चालन अवधि के लिए, वार्षिक लेखें व्यय की विभिन्न मदों के पूंजीकरण के पश्चात व्यय से अधिक आय स्थिति दर्शाते हैं। इसने व्ययों का विस्तृत ब्योरा नहीं दिया है।

इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, जाँच चालन अवधि के लाभ विवरण के साथ-साथ एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा वर्ष 2005–06 के लिए विधिवत् प्रमाणित व्यवसायिक प्रचालनों पर विचार किया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया वर्ष 2004–05 का विवरण उनके लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित नहीं है। किन्तु, चूंकि 19 जून, 2005 से 31 मार्च, 2005 के जाँच चालन के इस विवरण में समग्र अधिशेष स्थिति वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल खाती है, इसलिए इस विश्लेषण के लिए इस पर विश्वास किया गया है।

(घ). एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में पिछली अवधि वर्ष 2004–05 और 2005–06 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया पिछली अवधि का विश्लेषण निम्नलिखित के संदर्भ में संशोधित किया गया है :

(कक). वर्ष 2004–05 के लिए, इसने 19 जून, 2004 से 31 मार्च, 2005 की जाँच चालन अवधि के लिए प्राप्त हुए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 1 अप्रैल से 18 जून, 2004 अवधि के आंकड़े यथानुपात आधार पर बांटे गए हैं।

चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने प्रचालन केवल 19 जून, 2004 से शुरू किए हैं और यह स्वीकार करते हुए कि हमारे प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वर्ष 2004–05 के अनुमान भी दस माह के लिए हैं जोकि इस वर्ष विशेष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालनों की अवधि से लगभग मेल खाते हैं, अलग-अलग प्रभार से तुलना करने के लिए वास्तविक आंकड़ों में कोई यथानुपात समायोजन करने की आवश्यकता नहीं है।

(कख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्से को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के जारी होने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अपनाए गए सिद्धांतों के अनुसरण में, पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए यह स्थिति बनाए रखी गई है।

(कग). पिछले प्रशुल्क आदेश में, क्षमता उपयोग और ऋण की अनुमानित लागत से संबंधित इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में सुविचारित किया गया था। व्यवसाय में परिनियोजित इक्विटी अंश धारक निधि पर प्रतिलाभ, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार ही, वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सुविचारित किया गया है। यह प्रतिलाभ वास्तविक क्षमता उपयोगिता स्तर से भी संबंधित है।

(कघ). वार्षिक लेखों में प्रदर्शित ऋण की वास्तविक लागत, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार, वर्ष 2004–05 और 2005–06 दोनों के वास्तविक आंकड़ों पर भी सुविचारित की गई है।

(कड). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005–06 के लिए मूल्यहास रु0 1089 लाख सुविचारित किया गया है जबकि वार्षिक लेखे इस रु0 575 लाख प्रतिवेदित करते हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वार्षिक लेखों में प्रदर्शित मूल्यहास केवल छह की अवधि के लिए है, व्यवसायिक प्रचालन इसके पश्चात शुरू हुए और इसलिए वास्तविक आंकड़े पूरे वर्ष के लिए यथा अनुपात आधार पर दिखाए गए हैं। आय और व्यय की अन्य मदों की तरह ही, वार्षिक लेखों में प्रदर्शित मूल्यहास राशि और एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित लागत स्थिति पर इस प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है।

(ड). वर्ष 2004–05 के लिए वास्तविक यातायात, आय और प्रचालन व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से बहुत अलग नहीं है।

मूल्यहास में भिन्नता का कारण मुख्यतः एसडब्ल्यूपीएल का जाँच चालन अवधि में होना था। तैनाती के लिए प्रस्तावित अधिकांश परिसंपत्तियां कार्य प्रगति पर हैं के रूप में थीं। इसलिए, वर्ष 2004-05 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रू0 423 लाख के विपरीत वास्तविक मूल्यहास रू0 5 लाख प्रतिवेदित किया गया है।

दूसरी मुख्य भिन्नता इक्विटी शेयर धारकों की निधियों के अनुमानन के संदर्भ में है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित रू0 72.65 करोड़ की अनुमानित इक्विटी अंशधारक निधि के विपरीत, वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक इक्विटी शेयर पूंजी रू0 46.20 करोड़ है। इसका कारण पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वस्त नियोजित पूंजी के अनुमानन और अब प्रदर्शित वास्तविक स्थिति में भिन्नता का होना है। तथापि, ऋण स्थिति प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानन से तुलना योग्य है।

(च). वर्ष 2005-06 के लिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों की तुलना में यातायात में 28 प्रतिशत की महत्वपूर्ण कमी आई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 4.21 एमएमटी यातायात के विपरीत, वास्तविक प्रहस्तित यातायात 3.02 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है। इसका मुख्य कारण प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमानित लौह अयस्क गुटिटका यातायात, कोक यातायात को पूरा नहीं किया जाना और प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान परिकल्पित सड़क मार्ग से कार्गो, अवसंरचना सुविधाओं की कमी के कारण, प्रहस्तित नहीं किया जाना भी है। परिणामस्वरूप, वास्तविक आय भी अनुमानों की तुलना में 32 प्रतिशत कम प्रतिवेदित की गई है।

उपर्युक्त विश्लेषित इन भिन्नताओं के बावजूद, प्रचालन अधिशेष वर्ष 2005-06 के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रू0 2701 लाख से बढ़कर रू0 3262 लाख हो गई है, इसका मुख्य कारण अधिकांश मदों के लिए वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानन की अपेक्षा लगभग 45 प्रतिशत से 80 प्रतिशत कम थे।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदर्शित 3.6 प्रतिशत अधिशेष के विपरीत स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात 31 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है। वास्तविकताओं की तुलना में पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता 481 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है। वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए अनुमान भी समान स्तर पर हैं।

(छ). एसडब्ल्यूपीएल सितम्बर, 2004 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2006-07 के लिए टर्मिनल प्रचालन जारी रखे हुए हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जब तक यह आदेश लागू किया जाएगा तब क वर्ष 2006-07 में केवल लगभग दो माह शेष रह जाएंगे। इसलिए, अनुवर्ती वर्षों के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु इस पर विचार करने के स्थान पर, पिछली अवधि के साथ इस पर विचार करना और पिछले दो वर्षों के लिए प्रदर्शित निवल अधिशेष के साथ इस वर्ष की निवल घाटा स्थिति के साथ समायोजन करना उपयुक्त होगा।

चूंकि तुलना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2006-07 के अनुमान उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा निर्धारित लागत स्थिति, विश्लेषण में पहले स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधन किए जाने की शर्त पर, पर विचार किया गया है।

चूंकि यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 के अनुमानों के आधार पर किया गया है, इसलिए वास्तविक स्थिति की अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा की जाएगी। यदि भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित स्तर की अपेक्षा अधिक पाई जाएगी इसे अगल प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(ज). तदनुसार, अनुमति-योग्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा, उपर्युक्त चर्चाओं की शर्त पर, निम्नलिखित है:

(रूपए लाखों में)

|            |            |
|------------|------------|
| 2004-05    | 624        |
| 2005-06    | 1809       |
| 2006-07    | (-) 2002   |
| <b>कुल</b> | <b>431</b> |

(झ). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों और वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 में से प्रत्येक की वास्तविकताओं में 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता आएगी। स्वीकार्य लागत और इन दो वर्षों के पश्चात प्रदर्शित अधिशेष वर्ष 2006-07 के घाटे से प्रतितुलन किया गया है। तालिका में प्रदर्शित जमा अधिशेष का 50 प्रतिशत अर्थात रू0 215.50 लाख संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 1.13 के अनुसरण में तीन वर्षों की वर्तमान प्रशुल्क वैधता अवधि में बांट दिया गया है।

- (xviii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I (क) से (ग) के रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों से निकलने वाले परिणामों की सारकृत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

| क्र. सं. | विवरण                                    | प्रचालन आय<br>(रूपए लाखों में) |         |         |       | निवल अधिशेष (+)/घाटा (-)<br>(रूपए लाखों में) |         |         |         | निवल अधिशेष/घाटा<br>प्रचालन आय के प्रतिशत के<br>रूप में |         |         | औसत<br>अधिशेष/<br>घाटा<br>प्रतिशत में |
|----------|--|--------------------------------|---------|---------|-------|--|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------------------------------------|
|          |  | 2007-08                        | 2008-09 | 2009-10 | कुल   | 2007-08                                      | 2008-09 | 2009-10 | कुल     | 2007-08   | 2008-09 | 2009-10 |                                       |
| 1.       | संपूर्ण टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरण | 8514                           | 9510    | 11971   | 29996 | (-)966                                       | (-)524  | 476     | (-)1015 | (-)11.4%  | (-)5.5% | 4.0%    | (-)4.30%                              |
| 2.       | कार्गो प्रहस्तन गतिविधि                  | 1963                           | 2181    | 2711    | 6855  | (-)87  | 173     | 747     | 833     | (-)4.5%   | 7.9%    | 27.6%   | 10.3%                                 |
| 3.       | बर्थ किराया गतिविधि                      | 6551                           | 7330    | 9260    | 23141 | (-)878                                       | (-)697  | (-)272  | (-)1846 | (-)13.4%  | (-)9.5% | (-)2.9% | (-)8.6%                               |

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण टर्मिनल को प्रचलित दरों पर अनुमानित प्रचालन आय पर वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए लगभग 4.30 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है।

पोत संबंधित गतिविधि 10.3 प्रतिशत औसत अधिशेष दर्शाती है। पोत संबंधित गतिविधि में अधिशेष कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटे को कुछ हद तक पूरा करता है शेष 4.30 प्रतिशत का आन्तरिक घाटा प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से पूरा किया जाएगा।

एसडब्ल्यूपीएल ने इस गतिविधि में प्रदर्शित अधिशेष के मद्देनजर बर्थ किराया गतिविधि में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। तथापि, इसने इस प्रशुल्क मद को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है जिसपर इस विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में चर्चा की गई है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत, घाटशुल्क प्रभार, धूल निवारण प्रभार और भंडारण प्रभार में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। तथापि, प्रहस्तन प्रभारों में धातु उत्पादों/स्टील कोइलों के लिए 20 प्रतिशत, कोयला मामले में 26 प्रतिशत और चूना पत्थर के मामले में 28 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

चूंकि समग्र लागत स्थिति केवल 4.30 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क वृद्धि की आवश्यकता नहीं है। प्रशुल्क में वृद्धि केवल विचाराधीन तीन वर्षों में रू0 1015 लाख के घाटे को पूरा करने के लिए आवश्यक है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, प्रशुल्क में वृद्धि कार्गो प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित की जाती है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई सूचना के आधार पर, धातु उत्पादों/स्टील कोइलों/स्लैब कोयला/कोक (सभी प्रकार के) और चूना पत्थर संबंधी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर होने वाली कुल आय विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए रू0 17478 लाख अनुमानित की गई है। लागत विवरण में प्रदर्शित घाटे को पूरा करने के लिए इन मदों के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 6 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अनुसूची में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए अन्य बल्क कार्गो के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कोई प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित इन कार्गो मदों के लिए मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने की अनुमति दी गई है।

- (xix). (क). संशोधित लागत विवरण के अनुसार बर्थ किराया गतिविधि का लागत विवरण वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 10.3 प्रतिशत की अधिशेष स्थिति दर्शाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने लागत विवरण में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मद्देनजर बर्थ किराया प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थ किराया ढाँचे में प्रस्तावित युक्तिकरण पर विचार किया जा सकता है बशर्ते इसका प्रयोक्ताओं और प्रचालक दोनों पर कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं पड़े।

(ख). वर्तमान दरमान बर्थ सं. 5ए में एकसमान बर्थ किराया प्रभार 0.0125 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग निर्धारित करता है। इसने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार बर्थ सं. 5ए में वर्तमान एकसमान दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस बर्थ विशेष में प्रस्तावित बर्थ किराया स्वीकार किया गया है, बशर्ते तटीय पोतों की दर प्रचलित विनिमय दर पर अधुनातन करते रहनी होगी।

(ग). बर्थ सं. 6ए के संबंध में, मौजूदा दरमान चार टियर दरों में बर्थ किराया निर्धारित करता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने एकल बर्थ किराया दर 0.035 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित की है। यह एकसमान दर प्रस्तावित करने के आधार के रूप में इसने 30001 से 50000 सीमा वाले पोतों के लिए लागू वर्तमान बर्थ किराये पर विचार किया है।

विश्लेषण करने पर, यह देखा गया है कि एकसमान बर्थ किराये के निर्धारण से 20000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 44 प्रतिशत की महत्वपूर्ण वृद्धि और 20001 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए 18 प्रतिशत वृद्धि होगी, जबकि 50000 जीआरटी से अधिक के पोतों को प्रचलित बर्थ किराये में कटौती से 7.6 प्रतिशत का लाभ होगा। चूंकि 30000 जीआरटी से कम के पोतों पर पर्याप्त प्रभाव पड़ेगा, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह इस प्रभाव को कम करने और तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए भी समीक्षा करने और वैकल्पिक प्रशुल्क ढाँचा प्रस्तावित करें। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रारंभ में दावा किया था कि बर्थ सं. 6ए छोटे पोतों के आने की संभावना नहीं है, इसलिए उसके दरमान में प्रस्तावित बर्थ किराया ढाँचे में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है। तथापि, बाद में, एसडब्ल्यूपीएल 30000 जीआरटी से कम के पोतों के लिए प्रचलित प्रशुल्क ढाँचे के अनुसार बर्थ किराया निर्धारित करने के लिए सहमत हो गया था।

जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल ने सही बताया गया है, उसके टर्मिनल में आने वाले अधिकांश कोयला पोत और कोयला/कोक पोत 30000 जीआरटी से अधिक के होते हैं और इसलिए प्रस्तावित एकसमान दर से प्रभावित नहीं होंगे। तथापि, 30000 जीआरटी से कम के कुछ पोत चूना पत्थर और कोयला लाते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस गतिविधि के अंतर्गत प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मद्देनजर बर्थ किराया गतिविधि में किसी वृद्धि की आवश्यकता नहीं है।

चूंकि एक ही बार में युक्तिकरण से 30000 जीआरटी से कम के पोतों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है, इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए दो टियर बर्थ किराया ढाँचा निर्धारित करना उपयुक्त होगा कि प्रस्तावित एकसमान दर के कारण छोटे पोतों पर अनावश्यक बोझ न पड़े। समान कारणों से, मुरुगांव पत्तन, विशाखापत्तनम पत्तन आदि जैसे अन्य पत्तनों के मामले में भी, यह प्राधिकरण पोत संबंधित प्रभारों में धीरे-धीरे युक्तिकरण की अनुमति दे चुका है।

बाद में, एसडब्ल्यूपीएल भी 30000 जीआरटी से कम के पोतों के लिए वर्तमान कम बर्थ किराया दर को जारी रखने के लिए सहमत हो गया था। उपर्युक्त विश्लेषण के मद्देनजर, बर्थ सं. 6ए में बर्थ किराया दो टियर प्रशुल्क ढाँचा अर्थात् 30000 जीआरटी तक 0.0275 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 0.0325 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग समान स्लैबों की मौजूदा दरों के साथ निर्धारित किया गया है।

- (xx). एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। 'तटीय कार्गो' का आशय इसके मूल स्थान अथवा पहुंच स्थान पर बिना ध्यान दिए ऐसे कार्गो से जिसे पोत दूसरे भारतीय पत्तन के नौभरण के पश्चात एक भारतीय पत्तन पर खाली अथवा विलोमतः नौभरण करता है। 'विदेशी कार्गो' का आशय 'तटीय कार्गो' से इतर किसी अन्य कार्गो से है। अन्य महापत्तनों अथवा निजी टर्मिनलों के दरमान में इन शब्दावली को परिभाषित नहीं किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान में 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' की प्रस्तावित परिभाषा का उल्लेख करने पर जोर दिया है। चूंकि इन शब्दावली को परिभाषित करने का आशय किसी प्रकार की असंगतता/विवाद से बचना और यह सुनिश्चित करना भी है कि प्रयोक्ता अथवा एमओपीटी प्रस्तावित परिभाषा पर कोई आपत्ति नहीं उठा सकें, इसलिए यह प्राधिकरण इन्हें इसके संशोधित दरमान में शामिल किए जाने को अनुमोदित करता है।
- (xxi). डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभारों का रूप में परिवर्तित किए जाने संबंधी प्रस्तावित उपबंध में बाज़ार खरीद दर अंगीकृत करने के लिए प्रस्तावित बैंक का नाम संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं। प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारण के अनुसार संशोधित किया गया है। तथापि, एसडब्ल्यूपीएल को इस प्रयोजन के लिए अंगीकृत किए गए विशिष्ट बैंक के बारे में व्यापार-जगत को अवश्य सूचित करना चाहिए।
- (xxii). विलंबित भुगतानों के लिए दंडात्मक ब्याज दर इन आधारों पर 15 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है कि भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर (पीएलआर) जून, 2006 को 12.75 प्रतिशत है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्वर्ण आभूषणों, अचल संपत्ति आदि पर ऋण के लिए एसबीआई के पीएलआर पर विचार किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित पीएलआर 11 प्रतिशत है। तदनुसार, प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वापसी अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज दर से संबंधित प्रस्तावित उपबंध भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 13 प्रतिशत की ब्याज दर पर अधुनातित किया गया है।
- (xxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे सुझाव के मद्देनजर इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी अपने प्रस्तावित दरमान में शामिल की है। इसने यह उपबंध भी शामिल किया है कि जब प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर एसडब्ल्यूपीएल कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं होगा तो उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार नहीं लिया जाएगा। ये प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

(xxiv). एसडब्ल्यूपीएल ने, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, तटीय पोतों/कार्गो के लिए सामान्य कार्गो/विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का अधिकतम 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, लौह अयस्क गुट्टिकाओं और ताप कोयले को कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के मामले में इस रियायती प्रशुल्क से अलग रखा गया है।

बर्थ किराया प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में परिवर्तित कराने के प्रयोजन से रू0 44/- की विनिमय दर पर विचार किया है। दरों का पुर्नउल्लेखन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। तथापि, इसे ज्ञात होना चाहिए कि प्रासंगिक दिशा-निर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचयित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ न पड़े। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसडब्ल्यूपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर से अधिक थी। इसलिए, यदि तटीय पोत के लिए बर्थ किराया दरें विनिमय दर के वर्तमान स्तर के संदर्भ में पुर्नउल्लिखित नहीं किया जाता है तो विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क के 60 प्रतिशत के रियायती स्तर पर ऐसा प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा वाले सरकारी दिशा-निर्देश का अनुपालन नहीं होगा। इसलिए, जहां कहीं वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायत नीति के अनुसार नहीं होगा वहां तटीय पोतों/कंटेनरों की दरें रू0 44.62 की मौजूदा विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं।

एसडब्ल्यूपीएल ने, हमारे आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 के अनुसार, तटीय कार्गो/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी विभिन्न उपबंध शामिल किए हैं।

(xxv). एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तित कोयला, धातुकर्म कोक/कोक (सभी प्रकार के), चारकोल और चूना पत्थर के संबंध में उसके दरमान में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है और ऐसा करने का आधार दिया गया है कि एमएसआरटीएच के निर्देशों के अनुसार इन कार्गो का आयात करने के लिए छोटे प्रयोक्ताओं को एमओपीटी के बर्थ सं. 10 और 11 में जाना जारी रखना होगा।

चूंकि एसडब्ल्यूपीएल को इन कार्गो मदों के बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तन की आशा नहीं है, इसलिए बर्थ सं. 5ए में इन कार्गो मदों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और धूल निवारण प्रभार को भी हटाने संबंधी इसका प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(xxvi). वर्तमान दरमान में स्पष्ट किया गया है कि एचआर कोइलों और स्लैबों के प्रहस्तन प्रभार निभारण और बांधना प्रभारों से अलग होंगे। एसडब्ल्यूपीएल ने उक्त टिप्पणी संशोधित कर यह उल्लेख करने का प्रस्ताव किया है कि प्रयोक्ताओं से अपेक्षा की जाती है कि इस सुविधा की व्यवस्था अपनी लागत पर करें। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन केवल वर्तमान दरमान में प्रचलित असंगतता को दूर करने के लिए है। लौह अयस्क गुट्टिकाओं, धातु उत्पादों और स्टील कोइलों/स्लैबों के निर्यात के मामले में निभारण और बांधना की आवश्यकता होती है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन केवल असंगतता को दूर करने के लिए है और वर्तमान दरमान में प्रचलित स्थिति को बदलने की कोशिश नहीं है, इसलिए उक्त प्रस्तावित उपबंध स्वीकार किया गया है।

(xxvii). वर्तमान दरमान के अनुसार, यदि पोत द्वारा स्थापित प्रतिबंध के कारण पोत बर्थ सं. 5ए में निर्धारित स्तर पर उतराई/लदाई दर प्राप्त नहीं करता है तो इसे सामान्य ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी। एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 5ए के मामले में यह मौजूदा शर्त हटाने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान प्रावधान को हटाने जाने के कारण स्पष्ट करने के लिए कहे जाने पर, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. 5 वर्तमान में उपयोग किया जा रहा है और इसलिए इसने बर्थ सं. 5ए में पोतों को ऑसटिंग वरीयता प्रदान करने की ऐसी आकस्मिकताओं की परिकल्पना नहीं की है। यदि ऐसा अवसर आता भी है, इसने स्पष्ट किया है कि इसके लिए कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं होगा। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए भी कि इससे प्रयोक्ताओं को लाभ होगा, यह प्राधिकरण इसके दरमान से उक्त उपबंध को हटाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

(xxviii). एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमान के अनुसार, जल की आपूर्ति के लिए प्रभार मुरुगांव पत्तन न्यास के अनुमोदित दरमान में निर्धारित दरों पर वसूल किए जाते हैं। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी गई थी कि वह, एमओपीटी के दरमान के संदर्भ में प्रति संदर्भ देने के स्थान पर, यदि एसडब्ल्यूपीएल यह सेवा प्रदान करता है तो प्रदान की गई सेवाओं की लागत के संदर्भ में यह सेवा प्रदान करने के लिए विशिष्ट दर का प्रस्ताव करे। इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि ऐसे बहुत कम अवसर होते हैं जब उसके द्वारा जल आपूर्ति की व्यवस्था की जाती है। इसके मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए भी कि पोतों को जल आपूर्ति से होने वाली आय लगभग रू0 2.5 लाख प्रतिवेदित की गई है, एमओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित समान दर ही वसूल करने का एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। तथापि, एमओपीटी के दरमान का प्रति संदर्भ देने पर भी, पोत को जल की आपूर्ति के लिए एमओपीटी के दरमान में निर्धारित दर एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमान में शामिल की गई है।

- (xxix). बर्थ सं. 6ए में प्रहस्तित कोयला/कोक के लिए धूल निवारण प्रभार रू0 2.15 प्रति एमटी निर्धारित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान दर में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने इस प्रभार को बर्थ सं. 6ए में प्रहस्तित चूना पत्थर के लिए भी लागू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह प्रभार कार्गो के प्रहस्तन के समय धूल प्रदूषण को दूर करने के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय की वसूली के लिए है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (xxx). एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं का प्रहस्तन पत्तन विनियम - मुरुगांव पत्तन (एमओएचपी बर्थ सं. 9 से अयस्कों और गुट्टिकाओं का नौभरण और संबंधित मामले) विनियमावली, 1979 में शामिल है और इसलिए लाइसेंसधारी इसकी अनुमति के बिना अपने बर्थों में लौह अयस्क अथवा गुट्टिकाओं का प्रहस्तन नहीं कर सकता। एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं भेजी है। जैसाकि पूर्ववर्ती आदेश में उल्लिखित किया गया था, विनियम और लाइसेंस करार के निवर्चन संबंधी यह मुद्दा प्रशुल्क संबंधित मुद्दा नहीं है।
- (xxxii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि वे टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम स्तर से नीचे निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल सहमत है, यह सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना अगला प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में प्राप्त किए गए अनुभव के आधार पर ऐसी योजना शामिल करे।
- (xxxiii). कुछ प्रस्तावित उपबंध जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध संशोधित किए गए हैं।
- (xxxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2010 तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च, 2010 को समाप्त होगी।
- 12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।
- 12.2. एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान और शर्तें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी और 31 मार्च, 2010 तक लागू रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्ते इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप में विस्तारित नहीं किया गया हो।
- 12.3. एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न कल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत भिन्न है अथवा इसमें स्वीकार किए गए कल्पनाओं से विपथन है तो एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की जाएगी कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण हुए लाभ को पूरी तरह सैट ऑफ करे। अगली समीक्षा के समय भी भिन्नता का विश्लेषण किया जाएगा और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा उपबंधित समायोजन किए जाएंगे।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण   | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत |             |             |              | संशोधित अनुमान |             |             |              |
|---------|---|-----------------------------------|-------------|-------------|--------------|----------------|-------------|-------------|--------------|
|         |   | अनुमान                            |             |             |              | अनुमान         |             |             |              |
|         |   | 2006-07                           | 2007-08     | 2008-09     | 2009-10      | 2006-07        | 2007-08     | 2008-09     | 2009-10      |
| I.      | यातायात (एमटी में)  | 3.48                              | 4.73        | 5.21        | 6.50         | 3.48           | 4.73        | 5.21        | 6.50         |
|         | यातायात उपयोगिता  | 69.6%                             | 94.6%       | 104.2%      | 86.7%        | 69.6%          | 94.6%       | 104.2%      | 86.7%        |
| II.     | <b>कुल प्रचालन आय</b>   |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | (i). कंटेनर प्रहस्तन आय   |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | (ii). कार्गो प्रहस्तन आय  | 4648                              | 6498        | 7273        | 9204         | 4689           | 6551        | 7330        | 9261         |
|         | (iii). पोत संबंधित आय   | 1417                              | 1958        | 2180        | 2721         | 1428           | 1963        | 2181        | 2711         |
|         | (iv). अन्य  |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | <b>कुल (I से IV)</b>  | <b>6065</b>                       | <b>8456</b> | <b>9453</b> | <b>11925</b> | <b>6117</b>    | <b>8514</b> | <b>9510</b> | <b>11971</b> |
| III.    | <b>प्रचालन लागत (मूल्यहास के अलावा)</b>   |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | (i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम  | 1065                              | 1873        | 2475        | 3764         | 1065           | 1807        | 2354        | 3527         |
|         | (ii). मरम्मत और अनुरक्षण + अनुरक्षण के लिए श्रम   | 530                               | 530         | 530         | 530          | 227            | 353         | 353         | 353          |
|         | (iii). उपस्कर चालन लागत   | 573                               | 777         | 901         | 1170         | 573            | 766         | 863         | 1076         |
|         | (iv). निकर्षण अनुरक्षण  | 89                                | 93          | 98          | 102          | 38             | 39          | 41          | 43           |
|         | (v). सैयल्टी/राजस्व हिस्सा  | 1200                              | 1200        | 1200        | 1200         | 614            | 858         | 960         | 1213         |
|         | (vi). उपस्कर किराया   | 0                                 | 0           | 0           | 0            | 0              | 0           | 0           | 0            |
|         | (vii). रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मीटर भूमि + क्षेत्र 40200) | 216                               | 227         | 239         | 251          | 216            | 227         | 239         | 251          |
|         | (viii). बीमा  | 91                                | 129         | 127         | 129          | 91             | 129         | 118         | 111          |
|         | (ix). अन्य व्यय   | 55                                | 58          | 61          | 64           | 55             | 58          | 60          | 63           |
|         | <b>कुल (I से IX)</b>  | <b>3819</b>                       | <b>4887</b> | <b>5631</b> | <b>7209</b>  | <b>2880</b>    | <b>4238</b> | <b>4988</b> | <b>6637</b>  |
|         |   | 3,819                             | 4,887       | 5,631       | 7,210        | 2,880          | 4,238       | 4,989       | 6,638        |
| IV.     | मूल्यहास  | 1237                              | 1489        | 1489        | 1489         | 1237           | 1489        | 1489        | 1489         |
|         |   | 0                                 |             |             |              | 0              |             |             |              |
| V.      | उपरिव्यय  |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | (i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय  | 453                               | 475         | 499         | 524          | 453            | 473         | 494         | 516          |
|         | (ii). सामान्य उपरिव्यय  | 99                                | 104         | 109         | 114          | 99             | 103         | 108         | 113          |
|         | (iii). प्रारंभिक एंड अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता में  | 44                                | 44          | 44          | 44           | 37             | 37          | 37          | 37           |
|         | (iv). अन्य  |                                   |             |             |              |                |             |             |              |
|         | <b>कुल (I से IV)</b>  | <b>596</b>                        | <b>623</b>  | <b>652</b>  | <b>682</b>   | <b>588</b>     | <b>613</b>  | <b>639</b>  | <b>666</b>   |
|         | <b>कुल व्यय</b>   | <b>5651</b>                       | <b>6999</b> | <b>7772</b> | <b>9380</b>  | <b>4705</b>    | <b>6339</b> | <b>7116</b> | <b>8792</b>  |
| VI.     | प्रचालन अधिशेष / (घाटा) [(II) - (III) - (IV) - (V)]   | 414                               | 1457        | 1681        | 2544         | 1412           | 2175        | 2394        | 3179         |
| VII.    | एफएमआई घटाए एफएमई   | 0.0                               | 0.0         | 0.0         | 0.0          | 0.0            | 0.0         | 0.0         | 0.0          |
| VIII.   | परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य प्रतिभूति जमा के वार्षिकीकृत मूल्य की जमा वापसी           | 0                                 | 0.2         | 0.2         | 0.0          | 0.3            | 0.3         | 0.4         | 0.4          |
| IX.     | ब्याज पूर्व अधिशेष  | 414                               | 1457        | 1681        | 2544         | 1413           | 2175        | 2395        | 3180         |
| X.      | नियोजित पूंजी   | 22374                             | 21307       | 19993       | 18879        | 22759          | 21421       | 19938       | 18502        |

| क्र.सं. | विवरण  | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत |         |         |         | संशोधित अनुमान |         |         |         |  |
|---------|--|-----------------------------------|---------|---------|---------|----------------|---------|---------|---------|--|
|         |  | अनुमान                            |         |         |         | अनुमान         |         |         |         |  |
|         |  | 2006-07                           | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2006-07        | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |  |
| XI.     | आरओसीई-अधिकतम अनुमति-योग्य (15%)   | 3356                              | 3196    | 2999    | 2832    | 3414           | 3213    | 2991    | 2775    |  |
| XII.    | क्षमता उपयोगिता  | 70%                               | 95%     | 104%    | 87%     | 70%            | 95%     | 104%    | 87%     |  |
| XIII.   | निवल अधिशेष / (घाटा) (IX - XI)   | -2942                             | -1739   | -1318   | -288    | -2002          | -1038   | -596    | 404     |  |
| XIV.    | पिछली अवधि 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रोद्भूत अधिशेष / घाटा               |                                   |         |         |         |                | 431     |         |         |  |
| XV.     | पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष का 50%            |                                   |         |         |         |                | 72      | 72      | 72      |  |
| XVI.    | पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष / (घाटा)                     |                                   |         |         |         | (2,002)        | (966)   | (524)   | 476     |  |
| XVII.   | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XVI/I प्रतिशत में ) | -48.5%                            | -20.6%  | -13.9%  | -2.4%   | -32.7%         | -11.4%  | -5.5%   | 4.0%    |  |
| XVIII.  | तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष / घाटा                |                                   |         |         |         |                |         |         |         |  |
|         |  |                                   |         | -12.30% |         |                |         |         | -4.30%  |  |

.....  
अनुबंध-I (ख)

### कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण  | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत |             |             |             | हमारे द्वारा संशोधित |             |             |             |
|---------|--|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|
|         |  | अनुमान                        |             |             |             | अनुमान               |             |             |             |
|         |  | 2006-07                       | 2007-08     | 2008-09     | 2009-10     | 2006-07              | 2007-08     | 2008-09     | 2009-10     |
|         | यातायात (मिलियन टर्नो में)   | 3.48                          | 4.73        | 5.21        | 6.50        | 3.48                 | 4.73        | 5.21        | 6.50        |
| I.      | प्रचालन आय   |                               |             |             |             |                      |             |             |             |
|         | (i). प्रहस्तन  | 3470                          | 4889        | 5498        | 7089        | 3470                 | 4889        | 5498        | 7089        |
|         | (ii). घाटशुल्क   | 1005                          | 1376        | 1520        | 1800        | 1005                 | 1376        | 1520        | 1800        |
|         | (iii). विलंब शुल्क सहित घाटशुल्क   | 106                           | 149         | 165         | 220         | 148                  | 201         | 222         | 276         |
|         | (iv). धूल निवारण   | 67                            | 86          | 90          | 95          | 67                   | 86          | 90          | 95          |
|         | (v). ऑन-बोर्ड नौभरण  |                               |             |             |             |                      |             |             |             |
|         | <b>कुल</b>   | <b>4648</b>                   | <b>6499</b> | <b>7273</b> | <b>9203</b> | <b>4689</b>          | <b>6551</b> | <b>7330</b> | <b>9260</b> |
| II.     | प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय   |                               |             |             |             |                      |             |             |             |
|         | (i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम   | 1065                          | 1873        | 2475        | 3764        | 1065                 | 1807        | 2354        | 3527        |
|         | (ii). मरम्मत और अनुरक्षण + श्रम  | 497                           | 497         | 497         | 497         | 213                  | 331         | 331         | 331         |
|         | (iii). उपस्कर चालन लागत  | 573                           | 777         | 901         | 1170        | 573                  | 766         | 863         | 1076        |
|         | (iv). निकर्षण अनुरक्षण   |                               |             |             |             | 0                    | 0           | 0           | 0           |
|         | (v). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा   | 1200                          | 1200        | 1200        | 1200        | 614                  | 858         | 960         | 1213        |
|         | (vi). उपस्कर किराया  | 0                             | 0           | 0           | 0           | 0                    | 0           | 0           | 0           |
|         | (vii). रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (भूमि क्षेत्र 40200 वर्ग मीटर) | 95                            | 100         | 105         | 110         | 95                   | 100         | 105         | 110         |

| क्र.सं. | विवरण   | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत |              |              |             | हमारे द्वारा संशोधित |             |             |             |
|---------|---|-------------------------------|--------------|--------------|-------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|
|         |   | अनुमान                        |              |              |             | अनुमान               |             |             |             |
|         |   | 2006-07                       | 2007-08      | 2008-09      | 2009-10     | 2006-07              | 2007-08     | 2008-09     | 2009-10     |
|         | (viii). बीमा  | 73                            | 110          | 107          | 108         | 73                   | 110         | 99          | 93          |
|         | (ix). अन्य व्यय   | 30                            | 31           | 33           | 34          | 30                   | 31          | 33          | 34          |
|         | (x). तकनीकी सेवा शुल्क  | 0                             | 0            | 0            | 0           | 0                    | 0           | 0           | 0           |
|         | <b>कुल</b>  | <b>3533</b>                   | <b>4588</b>  | <b>5317</b>  | <b>6883</b> | <b>2663</b>          | <b>4003</b> | <b>4746</b> | <b>6385</b> |
| III.    | मूल्यहास  | 894                           | 1146         | 1146         | 1146        | 894                  | 1146        | 1146        | 1146        |
| IV.     | उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा   |                               |              |              |             |                      |             |             |             |
|         | (i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय  | 347                           | 365          | 384          | 404         | 347                  | 363         | 380         | 398         |
|         | (ii). सामान्य उपरिव्यय  | 76                            | 80           | 84           | 88          | 76                   | 79          | 83          | 87          |
|         | (iii). प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता                                    | 44                            | 44           | 44           | 44          | 37                   | 37          | 37          | 37          |
|         | (iv). अन्य  | 0                             | 0            | 0            | 0           | 0                    | 0           | 0           | 0           |
|         | <b>कुल (I से IV)</b>  | <b>467</b>                    | <b>489</b>   | <b>512</b>   | <b>537</b>  | <b>460</b>           | <b>479</b>  | <b>501</b>  | <b>522</b>  |
|         | <b>कुल व्यय</b>   | <b>4894</b>                   | <b>6223</b>  | <b>6977</b>  | <b>8567</b> | <b>4017</b>          | <b>5629</b> | <b>6392</b> | <b>8053</b> |
| V.      | प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)                                     | -246                          | 275          | 296          | 633         | 671                  | 922         | 938         | 1207        |
| VI.     | परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य प्रतिभूति जमा के वार्षिकीकृत मूल्य की जमा वापसी |                               |              |              |             | 0.30                 | 0.34        | 0.38        | 0.42        |
| VII.    | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी  | 13121                         | 12307        | 11298        | 10437       | 13347                | 12372       | 11267       | 10228       |
| VIII.   | आरओसीई-अधिकतम अनुमति-योग्य (15%/6.35%)  | 1968                          | 1846         | 1695         | 1566        | 2002                 | 1856        | 1690        | 1534        |
| IX.     | क्षमता उपयोगिता   | 70%                           | 95%          | 104%         | 87%         | 70%                  | 95%         | 104%        | 87%         |
| X.      | क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई  | 1968                          | 1846         | 1695         | 1566        | 2002                 | 1856        | 1690        | 1534        |
| XI.     | <b>निवल अधिशेष / (घाटा) (V)+(VI)-(X)</b>  | <b>-2214</b>                  | <b>-1571</b> | <b>-1399</b> | <b>-933</b> | <b>-1330</b>         | <b>-933</b> | <b>-752</b> | <b>-327</b> |
| XII.    | प्रचालन आय (XIV/I प्रतिशत में) के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा)             | -47.6%                        | -24.2%       | -19.2%       | -10.1%      | -28.4%               | -14.2%      | -10.3%      | -3.5%       |
| XIII.   | पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष का 50%                       |                               |              |              |             |                      | 55          | 55          | 56          |
| XIV.    | पिछली अवधि के अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष                                 |                               |              |              |             | -1330                | -878        | -697        | -272        |
| XV.     | प्रचालन आय (XIV/I प्रतिशत में) के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा)             |                               |              |              |             | -28.4%               | -13.4%      | -9.5%       | -2.9%       |
| XVI.    | तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष / घाटा                           |                               |              | -17.8%       |             |                      |             | -8.6%       |             |

पोत संबंधित गतिविधि का लागत विवरण

(रूपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण  | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत |              |              |              | हमारे द्वारा संशोधित |              |              |              |
|---------|--|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|
|         |  | अनुमान                        |              |              |              | अनुमान               |              |              |              |
|         |  | 2006-07                       | 2007-08      | 2008-09      | 2009-10      | 2006-07              | 2007-08      | 2008-09      | 2009-10      |
| I.      | <b>प्रचालन आय (कृपया ब्योरा भेजें)</b>                                     |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | बर्थ किराया प्रभार   | 1,417                         | 1,958        | 2,180        | 2,721        | 1,428                | 1,963        | 2,181        | 2,711        |
| II.     | <b>प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय</b>  |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम   |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | मूरिंग प्रभार  | 25                            | 26           | 28           | 29           | 25                   | 26           | 27           | 29           |
|         | (ii). श्रम सहित मरम्मत और अनुरक्षण   | 33                            | 33           | 33           | 33           | 14                   | 22           | 22           | 22           |
|         | (iii). उपस्कर चालन लागत  |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (iv). निकर्षण अनुरक्षण   | 89                            | 93           | 98           | 102          | 38                   | 39           | 41           | 43           |
|         | (v). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा   |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (vi). उपस्कर किराया  |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (vii). रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मीटर) | 121                           | 128          | 134          | 141          | 121                  | 128          | 134          | 141          |
|         | (viii). बीमा   | 18                            | 19           | 20           | 21           | 18                   | 19           | 19           | 18           |
|         | (ix). अन्य व्यय  |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         |  | <b>286.9</b>                  | <b>299.1</b> | <b>312.8</b> | <b>325.9</b> | <b>216.6</b>         | <b>234.4</b> | <b>243.1</b> | <b>252.6</b> |
| III.    | मूल्यहास   | 342                           | 342          | 342          | 342          | 342                  | 342          | 342          | 342          |
| IV.     | <b>उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा</b>   |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय   | 106                           | 110          | 115          | 120          | 106                  | 109          | 114          | 118          |
|         | (ii). सामान्य उपरिव्यय   | 23                            | 24           | 25           | 25           | 23                   | 24           | 24           | 25           |
|         | (iii). प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता                         |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | (iv). अन्य   |                               |              |              |              |                      |              |              |              |
|         | <b>कुल (I से IV)</b>   | <b>129</b>                    | <b>134</b>   | <b>140</b>   | <b>145</b>   | <b>129</b>           | <b>133</b>   | <b>138</b>   | <b>143</b>   |
| V.      | <b>प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>                     | <b>660</b>                    | <b>1182</b>  | <b>1385</b>  | <b>1907</b>  | <b>740</b>           | <b>1253</b>  | <b>1457</b>  | <b>1972</b>  |
| VI.     | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी   | 9253                          | 9001         | 8695         | 8443         | 9412                 | 9048         | 8671         | 8274         |
| VII.    | आरओसीई-अधिकतम अनुमति-योग्य (15%)   | 1388                          | 1350         | 1304         | 1266         | 1412                 | 1357         | 1301         | 1241         |
| VIII.   | क्षमता उपयोगिता  | 69.6%                         | 94.6%        | 104.2%       | 86.7%        | 69.6%                | 94.6%        | 104.2%       | 86.7%        |
| IX.     | क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई                                     | <b>1388</b>                   | <b>1350</b>  | <b>1304</b>  | <b>1266</b>  | <b>1412</b>          | <b>1357</b>  | <b>1301</b>  | <b>1241</b>  |
| X.      | <b>निवल अधिशेष/(घाटा) (V)-(IX)</b>   | <b>-728</b>                   | <b>-168</b>  | <b>81</b>    | <b>640</b>   | <b>-672</b>          | <b>-104</b>  | <b>156</b>   | <b>731</b>   |

| क्र.सं. | विवरण  | एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत |         |         |         | हमारे द्वारा संशोधित |         |         |         |
|---------|--|-------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|---------|---------|
|         |  | अनुमान                        |         |         |         | अनुमान               |         |         |         |
|         |  | 2006-07                       | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2006-07              | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| XI.     | प्रचालन आय के प्रतिशत (XIV/I प्रतिशत में) के रूप में निवल अधिशेष/ (घाटा) | -51.3%                        | -8.6%   | 3.7%    | 23.5%   | -47.1%               | -5.3%   | 7.2%    | 27.0%   |
| XII.    | पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष का 50%          |                               |         |         |         |                      | 17      | 16      | 16      |
| XIII.   | पिछली अवधि के अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष                    |                               |         |         |         | -672                 | -87     | 173     | 747     |
| XIV.    | प्रचालन आय के प्रतिशत (XIII प्रतिशत में) के रूप में निवल अधिशेष/ (घाटा)  |                               |         |         |         | -47.1%               | -4.5%   | 7.9%    | 27.6%   |
| XV.     | तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष/ घाटा               |                               |         | 6.2%    |         |                      |         | 10.3%   |         |

## साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

### दरमान

#### 1. परिभाषाएं – सामान्य

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

- (i) "प्रतिदिन" का अभिप्राय प्रति कैलेंडर दिवस से है।
- (ii) "एसडब्ल्यूपीएल" का अभिप्राय भारत में निगमित कंपनी साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, इसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (iii) "पत्तन" का अभिप्राय मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से है, जहां "टर्मिनल" का अभिप्राय साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से है, जिसे अब अथवा इसके बाद साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा प्रचालित किया जाएगा।
- (iv) "तटीय पोत" का अभिप्राय उस पोत से है, जो केवल भारत में स्थित किसी पत्तन अथवा स्थान से ही भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (v) "तटीय कार्गो" का अभिप्राय उस कार्गो से है जिसे पोत द्वारा इसके वास्तविक मूल स्थान अथवा गंतव्य स्थल पर बिना ध्यान दिए दूसरे भारतीय पत्तन से नौभरण के पश्चात एक भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है अथवा एक भारतीय पत्तन पर नौभरण के पश्चात दूसरे भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है।
- (vi) "विदेशी कार्गो" का अभिप्राय तटीय कार्गो से भिन्न किसी अन्य कार्गो से है।
- (vii) "विदेशगामी पोत" का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (viii) "टन" और "एमटी" का अभिप्राय 1,000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है।

#### 2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत संबंधित प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" और "विदेशगामी" पोत के रूप में वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा प्रदत्त पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की किस्म अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii) (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।  
(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत केवल महानिदेशक, नौवहन भारत सरकार द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।  
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान आरंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा देय होंगी।  
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालनों से पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएंगी। उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी।  
(ङ). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ आवश्यक नहीं होगा।
- (iii) जिन मामलों में पोत संबंधित प्रभार अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं, तब प्रभार समय-समय पर विनिर्दिष्ट के अनुसार भारतीय रिज़र्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक और उसके सहायक बैंक अथवा सरकारी क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाज़ार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के समान भारतीय रूपए में परिवर्तन के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा।
- (iv) किसी पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक ठहरने के मामलों में विनिमय दर की एक नियमित समीक्षा ऐसे पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रभावी उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (v) (क). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयला से भिन्न, कच्चा तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान से घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।
- (ग). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है और अनुवर्ती यानांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'ख' पर पहुंचता है, पर इसके तटीय समुद्री यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय समुद्री यात्रा किए जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोत द्वारा कार्गो भारतीय पत्तनों से/को पहुंचाने पर वह रियायत का पात्र हो जाएगा।
- (घ). तटीय कार्गो/पोतों के प्रभार "भारतीय रूपए" में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज:

- (क). इस दरमान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसकी प्रकार एसडब्ल्यूपीएल विलंबित वापसी अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज दर एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). प्रयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल तैयार करने की तारीख से केवल 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में उल्लेख के अनुसार भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।
- (घ). वापसी अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख, इनमें से जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन बाद से गिना जाएगा।

- (vii) सभी परिकलित प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (viii) एसडब्ल्यूपीएल के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

### भाग 1 – पोत संबंधित प्रभार

#### खंड-क – पत्तन देयताएं और खंड-ख – पाइलटेज शुल्क

ये सेवाएं एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रवेश करने वाले सभी पोतों को मुरुगांव पत्तन न्यास द्वारा उसके अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रदान की जाएगी। पोत के मास्टर/स्वामियों/एजेंटों द्वारा ये प्रभार सीधे मुरुगांव पत्तन न्यास को अदा करने होंगे।

#### खंड-ग – बर्थ किराया प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर अदा किए जाएंगे:

#### बर्थ सं. 5ए

(बर्थ सं. 6ए मं 225 मीटर एलओए के दूसरे पोत के साथ संयुक्त रूप में अधिकतम 190 मीटर एलओए का पोत)

| क्र. सं. | पोत की श्रेणी | दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग |                          |
|----------|---------------|--|--------------------------|
|          |               | विदेशगामी पोत<br>(अमेरिकी डॉलर में)    | तटीय पोत<br>(रूपयों में) |
| 1.       | सभी पोत       | 0.0125                                 | 0.33                     |

#### बर्थ सं. 6ए

(अभियांत्रिक प्रचालन प्रणाली के अधीन)

| क्र. सं. | पोत की श्रेणी         | दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग |                          |
|----------|-----------------------|--|--------------------------|
|          |                       | विदेशगामी पोत<br>(अमेरिकी डॉलर में)    | तटीय पोत<br>(रूपयों में) |
| 1.       | 30,000 जीआरटी तक      | 0.0275                                 | 0.75                     |
| 2.       | 30,001 जीआरटी और अधिक | 0.0325                                 | 0.87                     |



**टिप्पणियां:**

- (1). बर्थ किराया प्रभारों में बर्थ पर प्रदत्त बर्थ का कब्जा, बर्थ पर ओवरटाइम, पोत के नौतल पर एकत्रित कूड़ा-कर्कट हटाना और घाट पर सुपुर्द करना, बर्थों की धुलाई-सफाई, अग्नि-सुरक्षा जैसी सेवाओं के प्रभार शामिल हैं।
- (2). उपर्युक्त प्रभार पोतों, बर्थ पर आने वाले या बर्थ पर या बर्थ के पास पड़े अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर प्रति जीआरटी, प्रति घंटा या उसके भाग के लिए मास्टर, स्वामी या एजेंट पर लगाए जाएंगे।
- (3). प्रति पोत लगाए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोत के मामले में न्यूनतम 650 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में ₹0 17,402 के शर्ताधीन होंगे।
- (4). बर्थ किराया की अवधि पोत द्वारा बर्थ ग्रहण करने के समय से परिकलित की जाएगी।
- (5). तटीय क्रेनों/एसडब्ल्यूपीएल की अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता खराब होने अथवा एसडब्ल्यूपीएल से संबंधित किसी अन्य कारण की वजह से लदान/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे।
  - (i). पोत द्वारा प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया प्रभार बंद हो जाएगा।
  - (ii). बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
  - (iii). पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
  - (iv). गलत संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।  
“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांक कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”
- (6). बर्थ सं. 5ए और 6ए में अनुमत्त डि-ब्लॉस्टिंग समय 3 घंटे होगा और उससे आगे के समय के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार सामान्य बर्थ किराया प्रभार का पांच गुना लगाया जाएगा, पोत पर लागू समयावधि घटाकर प्रति घंटा या उसका भाग कर दी गई है। यह बर्थ में पोत के रूकने की समग्र अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।
- (7). इन बर्थों पर अन्य पोतों के दूसरी ओर खड़े पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभार का 50 प्रतिशत होंगे।
- (8). प्राथमिकता बर्थिंग लाइसेंस करार के प्रावधानों द्वारा शासित होगी। जब भी किसी पोत को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाती है, तब एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में पोत के ठहरने की कुल वास्तविक अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा।
- (9).
  - (i). किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में पोत ठहरने की कुल वास्तविक अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा।
  - (ii). इसके अलावा, पोतों को बाहर/अन्दर स्थानांतरित करने के लिए उन पर प्रभार लगाए जाएंगे, जिन्हें बेदखली प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
  - (iii). बर्थ संख्या 6ए में बेदखली प्राथमिकता तभी प्रदान की जाएगी, जब पोतों द्वारा प्रतिबंध लगाए जाने के कारण 25,000 एमटी प्रति मौसम कार्यदिवस की दर पर माल उतराई/लदान प्राप्त नहीं किया जा सकता।

**खंड - घ**

**पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार**

पोतों को आपूर्ति किए जाने वाले जल के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा देय होंगे:

| क्र. सं. | विवरण    | दर प्रति 1000 लिटर       |                                     |
|----------|----------|--------------------------|-------------------------------------|
|          |          | तटीय पोत<br>(रूपयों में) | विदेशगामी पोत<br>(अमेरिकी डॉलर में) |
| 1.       | बर्थ में | 97.85                    | 3.65402                             |

भाग II – कार्गो संबंधित प्रभार

खंड – क

बर्थ सं. 5ए और 6ए में घाटशुल्क प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क सीमाशुल्क के पास दाखिल प्रवेश के बिल में घोषित कार्गो की अभिव्यक्त मात्रा पर कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर सीधे एसडब्ल्यूपीएल को भुगतान करना होगा:

| क्र.सं. | वस्तु का विवरण                                  | इकाई | दर आयात/निर्यात के लिए<br>(रूपयों में) |             |
|---------|---|------|--|-------------|
|         |   |      | विदेशी कार्गो                          | तटीय कार्गो |
| 1. (क). | कोयला (ताप कोयला को छोड़कर सभी प्रकार के)       | एमटी | 30.00                                  | 18.00       |
| 1. (ख). | ताप कोयला                                       | एमटी | 30.00                                  | 30.00       |
| 2.      | धातुकर्मीय कोक/कोक/चारकोल                       | एमटी | 45.00                                  | 27.00       |
| 3.      | चूना पत्थर                                      | एमटी | 10.00                                  | 6.00        |
| 4.      | लौह अयस्क गुट्टिकाएं                            | एमटी | 30.00                                  | 30.00       |
| 5.      | धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब                  | एमटी | 30.00                                  | 18.00       |
| 6.      | उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो | एमटी | 30.00                                  | 18.00       |

खंड – ख

कार्गो संबंधित प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में अभिव्यक्त कार्गो पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर सीधे भुगतान करने होंगे:

बर्थ सं. 5ए में

| क्र.सं. | वस्तु का विवरण                                  | इकाई | दर आयात/निर्यात के लिए<br>(रूपयों में) |             |
|---------|---|------|--|-------------|
|         |   |      | विदेशी कार्गो                          | तटीय कार्गो |
| 1.      | लौह अयस्क गुट्टिकाएं                            | एमटी | 140.00                                 | 140.0       |
| 2.      | धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब                  | एमटी | 159.00                                 | 95.40       |
| 3.      | उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो | एमटी | 150.00                                 | 90.00       |

बर्थ सं. 6ए में

| क्र.सं. | वस्तु का विवरण                                  | इकाई | दर आयात/निर्यात के लिए<br>(रूपयों में) |             |
|---------|---|------|--|-------------|
|         |   |      | विदेशी कार्गो                          | तटीय कार्गो |
| 1. (क). | कोयला (ताप कोयला को छोड़कर सभी प्रकार के)       | एमटी | 100.70                                 | 60.40       |
| 1. (ख). | ताप कोयला                                       | एमटी | 100.70                                 | 100.70      |
| 2.      | धातुकर्मीय कोक/कोक (सभी प्रकार के)/चारकोल       | एमटी | 143.10                                 | 85.85       |
| 3.      | चूना पत्थर                                      | एमटी | 132.50                                 | 79.50       |
| 4.      | लौह अयस्क गुट्टिकाएं                            | एमटी | 140.00                                 | 140.00      |
| 5.      | धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब                  | एमटी | 159.00                                 | 95.40       |
| 6.      | उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो | एमटी | 150.00                                 | 90.00       |

टिप्पणियां:

- बर्थ सं. 5ए पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:
  - जलयान से बर्थों पर अथवा विलोमत: कार्गो की उतराई।
  - बर्थों से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड अथवा विलोमत: कार्गो डुलाई।
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड के भीतर डुलाई।
  - रेल वैगनों से उतराई अथवा विलोमत:।

- (2). बर्थ सं. 6ए पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:
  - जलयान से बर्थ पर कार्गो की उतराई या विलोमतः।
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड पर कार्गो की दुलाई या विलोमतः।
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड के भीतर दुलाई।
  - रेल मार्ग से सुपुर्दगी हेतु रेल वैगनों पर लदान या विलोमतः।
- (3). अनुसूची में निर्धारित उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों में तिरपाल/प्लॉस्टिक कवर द्वारा वैगनों को ढकना शामिल नहीं है।
- (4). निभार और बांधने की व्यवस्था, पोत के मास्टर की संतुष्टि के लिए, प्रयोक्ताओं द्वारा अपनी लागतों पर करनी होगी।
- (5). प्रहस्तन के लिए कार्गो की प्राप्ति से पहले कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत देय होगा। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50 प्रतिशत कार्गो की निकासी/लदान से पहले देय होगा।

### खंड - ग

#### भूमि किराया/भंडारण प्रभार

एसडब्ल्यूपीएल के स्टैकयार्ड में भंडार किए गए कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:

#### I. आयात/अन्तर्गामी कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(दर रूपयों में प्रति एमटी प्रति दिन)

| क्र. सं. | वस्तु का विवरण                                   | निःशुल्क अवधि के पश्चात शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिनों के लिए दर | शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर | शेष कार्गो हेतु ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर | शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर |
|----------|--|--|---|---|--|
| 1.       | कोयला (सभी प्रकार के)                            | 10.00  | 25.00   | 50.00   | 100.00   |
| 2.       | धातुकर्मीय कोक/कोक (सभी प्रकार के)/चारकोल        | 15.00  | 40.00   | 75.00   | 150.00   |
| 3.       | चूना पत्थर                                       | 10.00  | 25.00   | 50.00   | 100.00   |
| 4.       | उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य शुष्क कार्गो | 15.00  | 40.0  | 75.00   | 150.00   |

#### टिप्पणियां:

- (1). पोत से कार्गो की उतराई पूरी होने अथवा अंतिम पैकेज उतार लिये जाने के बाद तीन निःशुल्क दिवस अनुमत्त होंगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क कार्य-दिवसों के बाद कार्गो के रुके रहने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की पूरी लागत और जिम्मेदारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' प्रातः 7:00 बजे से अगले दिवस प्रातः 7:00 बजे तक माना जाएगा।

#### II. निर्यात/बर्हिगम कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(दर रूपयों में प्रति एमटी प्रति दिन)

| क्र. सं. | वस्तु का विवरण   | निःशुल्क अवधि के पश्चात शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिनों के लिए दर | शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर | शेष कार्गो हेतु ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर | शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर |
|----------|--|--|---|---|--|
| 1.       | लौह गुट्टिकाएं   | 10.00  | 25.00   | 50.00   | 100.00   |
| 2.       | धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लेब और अन्य सामान्य बल्क कार्गो | 5.00   | 10.00   | 25.00   | 50.00  |

**टिप्पणियां:**

- (1). निर्यात कार्गो के मामले में, कार्गो/परेषण की पहली खेप प्राप्त होने के दिवस से सात निःशुल्क दिवस अनुमत्त होंगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद, उपर्युक्त अनुसार भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो निर्यातक की पूरी लागत और जिम्मेदारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' प्रातः 7:00 बजे से अगले दिवस 7:00 बजे तक माना जाएगा।
- (5). यदि संचयित कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं है और शेष कार्गो अगले जलयान के लिए निर्धारित/संबद्ध किया गया है, तब दावे के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से आगे निःशुल्क अवधि अनुमत्त होगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार लागू उचित दर पर दंडात्मक भूमि किराया देय होगा।

**खंड ग के लिए सामान्य टिप्पणी:**

- (1). कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि हेतु नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर एसडब्ल्यूपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

**खंड – घ**

**धूल निवारण प्रभार**

कारगर प्रदूषण नियंत्रण हेतु धूल निवारण के लिए जल छिड़काव से संबंधित धूल निवारण प्रभार कोयले, कोक और चूना पत्थर उल्लिखित मात्रा पर निम्नलिखित दरों पर प्रभार्य होंगे:

- (1). बर्थ सं. 6ए पर प्रहस्तन किए गए जाने वाले कार्गो के लिए, पोत से कार्गो की उतराई के चरण से लेकर कार्गो के एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड में भंडारण सहित रेल वैगनों में लदान तक के लिए ₹0 2.15 प्रति एमटी प्रभार्य होगा।

**भाग III**

**अन्य सेवाएं**

**1. आगंतुक प्रवेश पत्र**

|                        | वार्षिक  | मासिक   | दैनिक   |
|------------------------|----------|---------|---------|
| (क). प्रति आवेदन-पत्र  | ₹0 200/- | ₹0 50/- | ₹0 20/- |
| (ख). प्रति प्रतिस्थापन | ₹0 50/-  | ₹0 50/- | ₹0 20/- |

**2. वाहन प्रवेश पत्र**

प्रति प्रवेश ₹0 75/-

**टिप्पणी:** कार्गो की सुपुर्दगी/निकर्षण के लिए एसडब्ल्यूपीएल बर्थों में प्रवेश/जाने वाले वाहनों पर वाहन प्रवेश शुल्क प्रभार्य नहीं होगा।

**3. फोटोग्राफी**

|  |                      |
|--|----------------------|
| (क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी                        | ₹0 8,500/- प्रति दिन |
| (ख). प्रहस्तित किए गए सामानों की फोटो लेना             | ₹0 500/- प्रति दिन   |
| (ग). क्रूज और अन्य की फोटो लेना                        | ₹0 250/- प्रति दिन   |
| (घ). वीडियोग्राफी (प्रचालनात्मक गतिविधियों से संबंधित) | ₹0 2,500/- प्रति दिन |

**4. क्रेन किराया प्रभार**

बर्थ सं. 5ए और 6ए पर संस्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के किराया प्रभार कार्गो प्रहस्तन को छोड़कर अन्य प्रयोजनों हेतु प्रयोग करने पर निम्नलिखित दरों पर देय होंगे:

|  |                        |
|--|------------------------|
| (क). 110/42 एमटी क्षमता वाली मोबाइल बंदरगाह क्रेनों के लिए | ₹0 25,000/- प्रति घंटा |
| (ख). अन्य क्रेनों के लिए                                   | ₹0 15,000/- प्रति घंटा |

