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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 141 **नई दिल्ली,** 11 जुलाई, 2007

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों में आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/23/2007–जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास —— आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों में आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कंटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए) ने अपने ई–मेल दिनांक 13 फरवरी, 2007 द्वारा जेएनपीटी के टर्मिनलों का एक प्रस्ताव इस प्राधिकरण के ध्यान में लाया था जिसमें मिश्रिम ट्रेनों के प्रहस्तन के लिए टर्मिनलों द्वाा अंगीृत की गई नई प्रक्रिया की प्रतिपूर्ति के लिए प्रत्येक प्रहस्तित अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) कंटेनर पर रू0 400 का प्रभार वसूल किया जाता है। हालांकि सीएसएलए प्रचालनों के लिए प्रस्तावित क्रियाविधि का समर्थन करता है, इसने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण से अनुमोदित होनी चाहिए और इस प्रभार के अनुवीक्षण और तत्पश्चात समीक्षा के लिए आवश्यक सुरक्षा उपाय किए जाने चाहिएं।

2.2. सीएसएलए के उपर्युक्त संप्रेषण के संदर्भ में, हमने जेएनपीटी से अनुरोध किया था कि स्थिति की पुष्टि करें और ऐसी वसूली की अनुमति के लिए जेएनपीटी के अनुमोदित दरमान में उपबंधों को शामिल किया जाए। जेएनपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध भी किया गया था कि इसके टर्मिनल के साथ–साथ जेएनपीटी के लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित अन्य टर्मिनलों में केवल इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें ही वसूल की जाएं।

2.3. इसी बीच, जेएनपीटी ने सीएसएलए के संप्रेषण दिनांक 13 फरवरी, 2007 का उल्लेख करते हुए, निम्नलिखित निवेदन किए थेः

(i). पत्तन टर्मिनलों के भीतर रेल प्रहस्तन प्रचालन पत्तन के प्रचालनों का अभिन्न हिस्सा है जिसने पोतों के घुमाव समय में बहुत कमी कर दी है। मिश्रित ट्रेनों के कंटेनरों के प्रहस्तन की अतिरिक्त गतिविधि के निष्पादन में शामिल अतिरिक्त लागत का मुद्दा दिनांक 19 अगस्त, 2006 को हुई बैठक में गठित समिति के सदस्यों, जिसमें अपर सचिव, वाणिज्य मंत्रालय, भारत सरकार भी उपस्थित थे, द्वारा टर्मिनल प्रचालकों और पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच लाया गया था।

(ii). सीएसएलए पतन प्रयोक्ताओं की ओर से एक हस्ताक्षरकर्ता है जिसने जेएनपीटी में प्रहस्तित प्रत्येक आईसीडी कंटेनर पर रू0 400 की की वसूली के लिए अंतिम सिफारिशें प्रस्तुत की थीं।

(iii). जारी किए गए व्यापार नोटिस के अनुसार, संयुक्त रेल प्रचालक प्रभार 15 फरवरी, 2007 से वसूल किया जाएगा।

(iv). जेएनपीटी दोनों पक्षों के बीच सहमति से ऐसे प्रभार की वसूली क साथ आगे बढ़ने के लिए उपलब्ध उपबंधों के अनुसार निश्चित समयावधि में टीएएमपी के पास जा रहा है।

2.4. जेएनपीटी के ई–मेल दिनांक 14 फरवरी, 2007 के प्रतिसाद में, 21 फरवरी, 2007 को पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह सीआरओ प्रभारों की वसूली के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करें। जेएनपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह प्रस्तावित दरों के लिए प्रयोक्ताओं की सहमति दर्शाने वाले दस्तावेज़ी साक्ष्य और प्रस्तावित दरों का कार्यकरण भेजें।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए रू0 400 प्रति आईसीडी कंटेनर के प्रभार की वसूली के लिए दिनांक 12 अप्रैल, 2007 को एक प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेज़ों में दर्शाए गए प्रासंगिक बिंदु नीचे दिए गए हैंः

(i). आयात और निर्यात कार्गो के बीच असंतुलन और आईसीडी के घुमट में प्रहस्तित किए जा रहे मिश्रित रैकों के प्रतिशत में वृद्धि हुई है।

(ii). मिश्रित रैक का घुमाव समय इन कारकों के कारण विनियुक्त रैक की तुलना में अधिक होता है जैसे– ट्रेन प्रहस्तन किए जाने के दौरान अन्य टर्मिनल के ट्रैलरों के आगमन में विलंब, विनियुक्त ट्रेनों को प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यता, आदि।

(iii). (क). जेएनपीटी के भीतर संयुक्त रेल प्रचालक रखने के लिए कॉनकॉर द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर पत्तन ने पत्तन परिसर के भीतर संयुक्त मिश्रित रेल प्रचालक (सीएमआरओ) के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त गतिविधियों की लागत को पूरा करने के लिए रू0 1300/– प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत का अपनाया थाः

रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन	रू0 500
बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई	रू0 400
उपस्कर का प्रयोग करते हुए बफर यार्ड से सुपुर्दगी	रू0 400
	————
	रू0 1300
	————

(ख). सीएमआरओ विकल्प में, केवल मिश्रित ट्रेन प्रचालन एकमात्र सुविधा पर संयुक्त प्रचालक को हस्तांतरित किया जाएगा और सभी विनियुक्त ट्रेनें तत्संबंधी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित की जाएंगी।

(ग). जेएनपीटी के न्यासी मंडल ने अपनी 5 मई, 2006 की बैठक में प्रस्ताव को अनुमोदित किया था जो टीएएमपी को जेएनपीटी के मिश्रित रैक में आने वाले अन्य टर्मिनलों के कंटेनरों के प्रहस्तन के समय अतिरिक्त गतिविधियों का निष्पादन करने के लिए शामिल अतिरिक्त लागत के लिए रू0 1300 प्रति टीईयू की वसूली के लिए भेजा जाना था।

(iv). चूंकि सीएमआरओ पर कोई सहमति नहीं बन पाई थी, इसलिए जेएनपीटी ने किसी सौहार्दपूर्ण समाधान पर पहुंचने के लिए एक समिति गठित की गई थी जिसमें जेएनपीटी, एमएएनएसए, सीएसएलए, एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल, कॉनकॉर और रेलवे से सदस्य शामिल थे।

(v). अतिरिक्त लागत टर्मिनल प्रचालकों और प्रयोक्ताओं के बीच दावे का मूल था।

(vi). जेएनपीटी में संयुक्त रेल प्रचालक के मुद्दे पर 19 अगस्त, 2006 को अध्यक्ष, जेएनपीटी की अध्यक्षता में हुई बैठक में चर्चा की गई थी जिसमें अपर सचिव, वाणिज्य मंत्रालय भी उपस्थित थे। अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) कार्यान्वित करने के लिए जेएनपीटी को समर्थता प्रदान करने के लिए अन्य टर्मिनल द्वारा किसी टर्मिनल के कंटेनरों का प्रहस्तन करते समय अतिरिक्त गतिविधियों के लिए वसूल किए जाने वाले शुल्क पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी, एमएएनएसए, सीएसएलए, एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और कॉनकॉ के प्रतिनिधियों की एक कोर समिति गठित की गई थी।

(vii). (क). कोर समिति दो विकल्पों पर संकल्पित थी। विकल्प और उसपर समिति के विचार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

विकल्प सं.	विवरण	समिति के विचार
1.	रू0 1300/– प्रति टीईयू की अतिरिक्त वित्तीय विवीक्षा उनकी संबद्ध शिपिंग लाइनों से तत्संबंधी टर्मिनलों द्वारा वसूल किए जाएंगे और ''समाधान'' के माध्यम से निष्पादित गतिविधि के अनुसार अन्य टर्मिनलों को वापस अदा की जाएगी।	एमएएनएसए और सीएसएलए के सदस्यों ने महसूस किया कि रू0 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत न तो परेषितियों से मिश्रित कंटेनर के प्रहस्तन के पश्चात शिपिंग लाइनों द्वारा वसूल की जा सकती है, क्योंकि शिपिंग लाइनों को कंटेनर (मिश्रित अथवा विनियुक्त कंटेनर) की वास्तविक स्थिति के बारे में केवल प्रहस्तन गतिविधि के पूरा होने के पश्चात ही मालूम लगता है और न ही शिपिंग लाइनों द्वारा आमेलित की जा सकती है।
2.	रू0 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि संपूर्ण आईसीडी यातायात में वितरित की जाएगी और यह राशि प्राप्तकर्ता टर्मिनल द्वारा अपने संबद्ध शिपिंग लाइन से वसूल की जाएगी और समाधान के माध्यम से प्रहस्तन टर्मिनल को वापस अदा की जाएगी।	चूंकि किसी एक टर्मिनल द्वारा अन्य टर्मिनल के लिए कंटेनर के प्रहस्तन के समय निष्पादित किए जाने की संभावना वाली अतिरिक्त गतिविधियों के लिए वसूल की जाने वाली अतिरिक्त लागत जेएनपीटी क माध्यम से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा पर वितरित की गई है, इसलिए विकल्प 2 अधिक संगत, व्यवहार्य, व्यावहारिक और निर्बाधित होगा।

(ख). जनवरी, 2005 से दिसम्बर, 2005 अवधि के दौरान आईसीडी मात्रा में से मिश्रित मात्र 12 प्रतिशत थी। जेएनपीसीटी अथवा एनएसआईसीटी अथवा जीटीआईपीएल में मिश्रित रैक के प्रहस्तन के समय संपूर्ण आईसीडी मात्रा पर 12 प्रतिशत, 18 प्रतिशत, 24 प्रतिशत से अधिकतम 30 प्रतिशत के मिश्रित कंटेनर पर विचार करते हुए प्रति टीईयू लागत निम्नवत् होती है:

वर्ष	अनुमानित कुल मात्रा टीईयू में	संभावित आईसीडी मात्रा टीईयू में (क का 30%)	मिश्रित मात्रा का प्रहस्तन टीईयू में (ख के % में)	मिश्रित कार्गो के लिए अतिरिक्त लागत रूपयों में (घ–1300Xग)	अतिरिक्त लागत की वसूली प्रति टीईयू (रूपयों में)
	क	ख	ग	घ	ड.=घ/ख
2006-07	3,330,000	990,000	1,18,800(12%)	154,440,000	156
			1,78,200(18%)	231,660,000	234
			2,37,600(24%)	308,880,000	312
			2,97,000(30%)	386,100,000	390

(viii). समिति ने निम्नलिखित सिफारिशें की थीं:
- (क). आईटीआरएचओ को लागू किया जाए।
- (ख). जेएनपीटी से होकर गुजरने वाली मात्रा के अधिकतम 30 प्रतिशत पर विचार करते हुए, संपूर्ण आईसीडी मात्रा रेल के माध्यम से प्रहस्तित पर शिपिंग लाइनों से वसूल किए जाने वाले अतिरिक्त गतिविधियां निष्पादन प्रभार (पूर्णांकित) रू0 400/– प्रति टीईयू पर वसूल किए जाएंगे।
- (ग). आईटीआरएचओ के कार्यान्वयन और अतिरिक्त लागत की वसूली से पूर्व कम से कम एक माह पहले पत्तन प्रयोक्ताओं को जानकारी देने के लिए व्यापार नोटिस जारी किया जाए।
- (घ). दोनों पक्षों के बीच सहमति से ऐसे प्रभारों की वसूली करने के लिए उपलब्ध उपबंधों के अनुसार टीएएमपी के पास अलग से पहुंचा जाए।
- (ड.). मिश्रित कार्गो के प्रतिशत में भिन्नता के अनुसार छह माह की अवधि के पश्चात रू0 400/– प्रति टीईयू की वसूली की समीक्षा की जाए।

(ix). समिति की सिफारिशों के अनुसार, आईटीआरएचओ को 15 फरवरी, 2007 से शुरू करने और तत्संबंधी टर्मिनलों से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा के लिए वर्तमान दरमान के अलावा रू0 400 प्रति टीईयू (करों के अलावा) वसूल करने के लिए व्यापार नोटिस दिनांक 17 जनवरी, 2007 जारी किया गया था।

(x). आईटीआरएचओ 15 फरवरी, 2007 से एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल की सहमति से शुरू किया गया था। आईटीआरएचओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात, मार्च, 2007 में रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों का औसत विराम समय आईटीआरएचओ से पहले 3.60 दिनों की अपेक्षा केवल 2.45 दिन है।

4. जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि तत्संबंधी टर्मिनल के माध्यम से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा के लिए वर्तमान दरमान के अलावा 15 फरवरी, 2007 से रू0 400 प्रति टीईयू (कर अतिरिक्त) की वसूली अनुमोदित की जाए जिसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध प्रयोक्ता आपस में सहमत है। मिश्रित कंटेनरों के प्रतिशत में भिन्नता के अनुसार छह माह की अवधि के पश्चात रू0 400 प्रति टीईयू की दर की समीक्षा किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

5.1. जेएनपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव की प्रतिलिपि न्हावा–शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और संबद्ध प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

5.2. निजी टर्मिनलों और प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतिलिपि, जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी जिसमें सीएसएलए की टिप्पणियां शमिल नहीं थीं क्योंकि उनकी टिप्पणियां मामले के समापन से पहले समय के भीतर प्राप्त नहीं हुई थीं। तथापि, सीएसएलए द्वारा भेजी गई टिप्पणियों को मामले के विश्लेषण के लिए अभिलेख में लिया गया है।

5.3. जेएनपीटी ने एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था और उल्लेख किया था कि पत्तन एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के विचारों से पूर्णतः सहमत है। पत्तन ने दोहराया है कि जेएनपीटी में मिश्रित ट्रेनों के प्रहस्तन के लिए आईटीआरएचओ एक सहमत प्रस्ताव है।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा में, यह पाया गया था कि जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित थे। तदनुसार, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न</th><th>जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाब</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों (आईटीआरएचओ) के लिए रू0 400/– प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा अपने टर्मिनल पर और एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनलों पर वर्ष 2006–07 के लिए अनुमानित टीईयू के पूर्ण–योग का अनुमान लगाते हुए निर्धारित की गई है। इस संबंध में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:
(क). चूंकि वर्ष 2006–07 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों पर प्रहस्तित वास्तविक कुल कंटेनर यातायात टीईयू में वर्ष 2006–07 के लिए अलग से भेजें।</td><td>जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में वर्ष 2006–07 के दौरान टीईयू में प्रहस्तित वास्तविक कुल कंटेनर यातायात:
जेएनपीटी – 13,05,062 टीईयू
एनएसआईसीटी – 13,59,125 टीईयू
जीटीआईपीएल – 6,34,134 टीईयू
कुल 32,98,321 टीईयू</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख). समान सूचना वर्ष 2003–04 से 2005–06 के लिए भेजी जाए।</td><td>वर्ष 2003–04 से 2005–06 के लिए समान सूचना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:
(सभी आंकड़े टीईयू में)
<table>
<tr><th>वर्ष</th><th>जेएनपीटी</th><th>एनएसआईटीसी</th><th>जीटीआई</th></tr>
<tr><td>2003-04</td><td>1038434</td><td>1230555</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2004-05</td><td>1138868</td><td>1232470</td><td>-</td></tr>
<tr><td>2005-06</td><td>1338982</td><td>1323801</td><td>3920*</td></tr>
</table>
*मार्च, 2006 में प्रारंभ</td></tr>
<tr><td></td><td>(ग). जेएनपीटी ने 15 फरवरी, 2007 से छह माह के पश्चात रू0 400/– प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर की समीक्षा किए जाने का प्रस्ताव किया है। इसका अर्थ है कि प्रस्तावित दर वित्तीय वर्ष 2007–08 में 15 अगस्त, 2007 तक लागू रहेगी। अतः जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल के कंटेनर टर्मिनलों में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टीईयू रूप में कुल कंटेनर यातायात वर्ष 2007–08 के लिए अलग से भेजा जाए।</td><td>जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में अलग–अलग प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टीईयू के रूप में वर्ष 2007–08 के लिए कुल कंटेनर यातायात:
<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>टर्मिनल</th><th>यातायात</th></tr>
<tr><td>1</td><td>जेएनपीटी</td><td>12,00,000</td></tr>
<tr><td>2</td><td>एनएसआईसीटी</td><td>13,00,000</td></tr>
<tr><td>3</td><td>जीटीआई</td><td>10,00,000</td></tr>
<tr><td colspan="2">कुल</td><td>35,00,000</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>(घ). वर्ष 2003–04 से 2006–07 के दौरान टीईयू रूप में प्रहस्तित और वर्ष 2007–08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल कंटेनरों में से आईसीडी कंटेनरों की मात्रा टर्मिनल–वार भेजें।</td><td>वर्ष 2003–04 से 2006–07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007–08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल कंटेनरों में से आईसीडी कंटेनरों की टीईयू में मात्रा, टर्मिनल–वार नीचे दी गई है:
(टीईयू लाखों में)
<table>
<tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="2">जेएनपीटी</th><th colspan="2">एनएसआईसीटी</th><th colspan="2">जीटीआई</th></tr>
<tr><th>कुल</th><th>आई सीडी</th><th>कुल</th><th>आईसी डी</th><th>कुल</th><th>आई सीडी</th></tr>
<tr><td>03-04</td><td>10.38</td><td>2.77</td><td>12.31</td><td>3.37</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>04-05</td><td>11.39</td><td>2.20</td><td>12.32</td><td>3.50</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>05-06</td><td>13.39</td><td>3.16</td><td>13.24</td><td>3.62</td><td>0.04</td><td>.002</td></tr>
<tr><td>06-07</td><td>13.05</td><td>3.04</td><td>13.59</td><td>3.66</td><td>6.34</td><td>1.47</td></tr>
<tr><td>07-08</td><td>12.00</td><td>2.88</td><td>13.00</td><td>3.51</td><td>10.00</td><td>2.30</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

(ड.). वर्ष 2003–04 से 2006–07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007–08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की मात्रा टर्मिनल–वार।

वर्ष 2003–04 से 2006–07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007–08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित कंटेनरों की टीईयू में मात्रा टर्मिनल–वार निम्नलिखित हैः

(टीईयू लाखों में)

वर्ष	जेएनपीटी ट्रैक्स			एनएसआईसीटी ट्रैक्स			जीटीआई ट्रैक्स		
	कुल आईसीडी	मिश्रित	प्रतिशत	कुल आईसीडी	मिश्रित	प्रतिशत	कुल आईसीडी	मिश्रित	प्रतिशत
03-04	3.15	0.52	16.49	2.98	0.14	4.58	-	-	
04-05	2.99	0.47	15.57	3.20	0.17	5.41	-	-	
05-06	3.36	0.49	14.60	3.42	0.29	8.42	-	-	
06-07	3.48	1.06	30.47	3.12	0.57	18.10	1.57	0.67	42.55
07-08	3.25	1.0	31.00	3.18	0.57	18.00	2.30	0.99	43.00

(च). उपर्युक्त (क) से (ड.) में प्रश्नों के आलोक में, रू0 400 प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर की समीक्षा की जाए।

प्रति टीईयू वसूल किए जाने वाली दर के परिकलन के समय, मिश्रित मात्रा के प्रहस्तन का टीईयू में प्रतिशत कुल आईसीडी मात्रा के 24 प्रतिशत के अनुकूल थाः

माह	**कुल आईसीडी प्रहस्तन**	**मिश्रित कार्गो**	**मिश्रित कार्गो का %**
मई 06	65907	13883	21.06
जून 06	64127	16391	25.56
जुलाई 06	68647	18379	26.77
अगस्त 06	65342	15365	23.51
औसत	**66006**	**16005**	**24.23**

सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात मिश्रित कार्गो वाली कंटेनर ट्रेनों के स्थानन की अधिक संख्या परिकल्पित करते हुए, मिश्रित कार्गो का प्रतिशत रू0 400/– प्रति टीईयू निर्धारित करते समय प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित आईसीडी मात्रा के 30 प्रतिशत रूप में लिया गया था। यह टिप्पणी के प्रसंगानुकूल है कि कॉनकॉर ने पत्तन टर्मिनल के भीतर आईसीडी बॉक्सों के प्रहस्तन के लिए सभी प्रयास किए थे जहां ट्रेनों द्वारा आने वाले कंटेनरों का प्रहस्तन पत्तन पोत प्रचालनों का अभिन्न हिस्सा माना जाता है। जब कॉनकॉर द्वारा किए गए प्रयास फलप्रद नहीं हुए तो मिश्रित ट्रेनों की अधिक से अधिक संख्या के सीनन की उम्मीद करना स्वाभाविक था। सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात, जेएनपीटी टर्मिनलों में मिश्रित ट्रेनों का सीनन अधिक होता है जैसाकि नीचे दर्शाया गया हैः

माह	**जेएनपीटी (सभी तीन टर्मिनल)**
फरवरी–07 (15/2/07 से)	76.85%
मार्च–07	83.89%
अप्रैल–07	86.20%

<table>
<tr>
<td>(ii).</td>
<td>कुल मात्रा में से अनुमानित आईसीडी मात्रा और निजी टर्मिनलों सहित टर्मिनलों में प्रहस्तित कुल आईसीडी कंटेनरों में से अनुमानित मिश्रित कंटेनरों के अनुपात के आधार पर मिश्रित आईसीडी कंटेनरों के मामले में अपेक्षित अतिरिक्त गतिविधियों की लागत की पूर्ति के लिए आईसीडी कंटेनर पर प्रभार्य प्रति टीईयू लागत, जेएनपीटी द्वारा भेजे गए परिकलन के अनुसार। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:
(क). कुल मात्रा में से आईसीडी मात्रा के 30 प्रतिशत होने के लिए आधार।</td>
<td>(क). प्रति टीईयू वसूल की जाने वाली दर के परिकलन के समय, टीईयू में मिश्रित के प्रहस्तन का प्रतिशत कुल आईसीडी मात्रा के 24 प्रतिशत के अनुकूल था जैसाकि 'बिंदु (i) (च) के जवाब' में बताया गया है। सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात अधिक से अधिक संख्या में मिश्रित कार्गो वाली कंटेनर ट्रेनों के स्थानन की परिकल्पना करते हुए, मिश्रित कार्गो का प्रहस्तन रू0 400/– प्रति टीईयू पर पहुंचने के समय प्रहस्तित की जाने वाली संभावित आईसीडी मात्रा का 30 प्रतिशत परिकल्पित और स्वीकार किया गया था।</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ख). जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की मात्रा जनवरी, 2005 से दिसम्बर, 2005 अवधि के दौरान 12 प्रतिशत थी। ऐसी स्थिति में, कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की 30 प्रतिशत की उच्चतर मात्रा पर विचार करने का कारण परिकलन में सुविचारित 30 प्रतिशत के आधार के साथ स्पष्ट करें।</td>
<td>(ख). जवाब (i) (च) और (ii) (ख) में दिया गया है।</td>
</tr>
<tr>
<td>(iii).</td>
<td>जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर रू0 1300 प्रति टीईयू से रू0 400 प्रति टीईयू कर दी है। रू0 1300 प्रति टीईयू की यह आधार दर मिश्रित रैक पर पहुंच एक आईसीडी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त गतिविधियों को पूरा करना बताया गया था। रू0 1300 प्रति टीईयू की दर का आधार भेजें। यदि यह जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार है, तो प्रशुल्क मद (मदों) का संदर्भ रू0 1300 प्रति टीईयू की दर की परिगणनाओं के साथ भेजें।</td>
<td>रू0 1300 की दर का आधार हमारे पूर्व पत्र दिनांक 12–4–2007 में दिया गया था। तथापि, वह यहां भी दिया गया है:
<table>
<tr><td>रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन</td><td>रू0 500</td></tr>
<tr><td>बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई</td><td>रू0 400</td></tr>
<tr><td>बफर यार्ड से उपस्कर का प्रयोग करते हुए सुपुर्दगी</td><td>रू0 400</td></tr>
<tr><td></td><td>रू0 1,300</td></tr>
</table>
आईटीआरएचओ के लिए प्रभारों के निर्धारण के समय (अगस्त, 2006) प्रचलित जेएनपीसीटी के दरमान के अनुसार निम्नलिखित प्रशुल्क मदें कृपया देखें:
"कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल) रू0 1300"
उपर्युक्त का ब्रेक–अप इस प्रकार सुविचारित किया गया है:
लिफ्ट–ऑन (रेल उतराई) – रू0 400.00
परिवहन – रू0 500.00
लिफ्ट–ऑफ (कंटेनर यार्ड में) – रू0 400.00</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>(iv).</td>
<td>जेएनपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित दर के लिए मसौदा दरमान दर पर शासित शर्तों के साथ भेजें।</td>
<td>निम्नलिखित दरमान अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया गया है। केवल एक शर्त जा दर पर लागू होती है कुछ नहीं है परंतु जेएनपीटी में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले मिश्रित कार्गो का प्रतिशत। 30 प्रतिशत की परिकल्पना करते हुए, हम वर्तमान में रू0 400 (रू0 390/– पूर्णांकित रू0 400/–) प्रति टीईयू वसूल कर रहे हैं। यदि मिश्रित कार्गो का प्रतिशत 35 प्रतिशत पर पहुंचता है तो दर रू0 455/– प्रति टीईयू हो जाएगी और इसी प्रकार जैसे नीचे दिया गया है:
<table>
<tr><th>मिश्रित कार्गो का %</th><th>अतिरिक्त लागत प्रति टीईयू (रूपयों में)</th></tr>
<tr><td>12</td><td>156</td></tr>
<tr><td>18</td><td>234</td></tr>
<tr><td>24</td><td>312</td></tr>
<tr><td>30</td><td>390</td></tr>
<tr><td>35</td><td>455</td></tr>
<tr><td>40</td><td>520</td></tr>
<tr><td>45</td><td>585</td></tr>
<tr><td>50</td><td>650</td></tr>
</table>
(जेएनपीटी ने उपर्युक्त दरों पर पहुंचने की परिगणना भेजी है।)</td>
</tr>
</table>

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जून, 2007 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन किए थे।

8. (i) संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदनों से, यह प्रकट होता है कि कॉनकॉर का सांविदिक दायित्व है कि वह कंटेनरों को नामांकित टर्मिनल पर पहुंचाए। यदि ऐसा है तो अंतर टर्मिनल स्थानांतरण की लागत को कॉनकॉर द्वारा प्रभार्य ढुलाई प्रभारों में शामिल किया जा सकता है। कॉनकॉर को सलाह दी गई थी कि वह इस संबंध में प्रत्युत्तर 3 जुलाई, 2007 तक भेजें।

(ii). एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल, जेएनपीटी में निजी टर्मिनल प्रचालकों ने अनुरोध किया था कि संदर्भित प्रशुल्क मद की वसूली के लिए एक उपबंध उनके तत्संबंधी दरमान में भी शामिल किया जाए ताकि वे भी उनके टर्मिनलों के साथ लगते रेल यार्ड पर प्रासंगिक सेवाएं प्रदान कर सकें।

(iii). जेएनपीटी और अन्य दो टर्मिनलों को सलाह दी गई थी कि वे यह दर्शाने के लिए लागत विवरण भेजें कि कंटेनर के इसके रेल यार्ड से अन्य टर्मिनल के बफर यार्ड अथवा विलोमतः संचलन में इसके द्वारा व्यय राशि रू0 1300 प्रति टीईयू है। जेएनपीटी को सलाह दी गई थी कि निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रतिवेदित स्थिति सहित बृहत् विश्लेषण 3 जुलाई, 2007 तक भेजें।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। 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 करवाए जाएंगे।

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

(i). महापत्तन न्यास अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था में अपेक्षा की गई है कि महापत्तनों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल में लागू होने से पूर्व सभी प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित होने चाहिएं। ऐसे अवसर हो सकते हैं जहां व्यापार अवसर प्रकट होता है जिसके लिए कोई अनुमोदित प्रशुल्क नहीं हो। ऐसी आकस्मिकता के लिए प्रदान करने हेतु, महापत्तनों और निजी टर्मिनलों को अनुमति दी गई है कि वे प्रस्तावित प्रशुल्क तदर्थ आधार पर वसूल करें और साथ ही साथ इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करें, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।

यह प्रकट होता है कि प्रस्तावित दर जेएनपीटी द्वारा गठित समिति की सिफारिशों के आधार पर लागू की गई है। यद्यपि हम समिति की सिफारिशों की सत्यनिष्ठा पर प्रश्नचिह्न नहीं लगा रहे हैं, ऐसी समिति की सिफारिशें किसी दर की वसूली के लिए जेएनपीटी अथवा वहां पर निजी प्रचालकों को प्राधिकृत नहीं करती हैं।

उक्त समिति जो प्रस्तावित प्रभार के समावेशन के लिए गठित की गई बताई गई थी, की सिफारिशें सितम्बर, 2006 में दी गई थी। जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर का समावेश करने के लिए एक व्यापार नोटिस जनवरी, 2007 में जारी किया था और प्रस्तावित दरें फरवरी, 2007 से वसूल की जा रही हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित, तथापि, इस समय पर कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया गया था। सीएसएलए द्वाा इसका उल्लेख किए जाने और इस प्राधिकरण द्वारा पत्र लिखे जाने के पश्चात ही, जेएनपीटी ने अप्रैल, 2007 में यह प्रस्ताव दाखिल किया था, इस प्रभार के समावेशन की इसकी घोषणा के ठीक तीन माह पश्चात और वास्तविक वसूली की शुरूआत के लगभग दो माह पश्चात।

शायद, जेएनपीटी से संकेत लेते हुए, निजी टर्मिनल प्रचालकों – एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल ने भी इस प्राधिकरण को अनुरोध करने का कष्ट नहीं किया। केवल जब जेएनपीटी का प्रस्ताव उनकी टिप्पणियों के लिए उन्हें अग्रेषित किया गया था और उनके दरमान में वही उपबंध शामिल करने की जरूरत का उल्लेख किया गया था तो उन्होंने अपने दरमान में भी उपयुक्त उपबंध शामिल किए जाने का सुझाव दिया था।

यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि जेएनपीटी केवल दूसरा प्रचालक नहीं है अपितु सांविधिक प्राधिकरण का यह दायित्व है कि वह अपने न्यायाधिकार के भीतर महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों का अनुपालन सुनिश्चित करें। यदि पत्तन न्यास स्वयं ही अवहेलना करता है तो उसे महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों का उल्लंघन करने पर अन्य पक्षों के विरूद्ध उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह देने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

वास्तव में, ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में 15 फरवरी, 2007 से लागू प्रभारों को पूर्वव्यापी अनुमोदन प्रदान करने के इस मामले पर विचार करने से इन्कार कर सकता था। किन्तु, यह मानते हुए कि वर्तमान मामला जेएनपीटी में अदावाकृत प्रशासनिक प्रक्रियागत चूक का परिणाम है, इस प्राधिकरण ने नरम रूख अपनाया है और इस मामले को पूर्वव्यापी अनुमोदन के लिए स्वीकार किया है।

(ii). जेएनपीटी के अधिसूचित दरमान में रेल यार्ड से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभारों की वसूली का उपबंध शामिल है। विभिन्न आईसीडी से जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों पर आईसीडी कंटेनर रेल से कॉनकॉर द्वारा लाए जाते हैं। इससे प्रकट होता है कि कॉनकॉर, विनियुक्त ट्रेनों के प्रचालन से नामांकित कंटेनर टर्मिनल के अलावा, एक कंटेनर टर्मिनल से अधिक के लिए नामांकित कंटेनरों के समानांतर संचलन के लिए मिश्रित ट्रेनों का प्रचालन भी करता है। जब एक आईसीडी कंटेनर, किसी विशेष टर्मिनल के लिए नामांकित, शेष दो टर्मिनलों में से किसी एक टर्मिनल के रेल यार्ड में कॉनकॉर द्वारा सुपुर्दगी की जाती है तो कंटेनर का अंतर टर्मिनल स्थानांतरण आवश्यक अपरिहार्य अतिरिक्त गतिविधि हो जाती है और इसी प्रकार, अतिरिक्त लागत। अतिरिक्त प्रभार वसूली का संदर्भित प्रस्ताव इस कारण से सामने आया है कि कॉनकॉर मिश्रित आईसीडी कंटेनरों के संचलन के लिए ट्रेनों का प्रचालन कर रहा है।

(iii). (क). टर्मिनल प्रचालकों और प्रयोक्ताओं द्वारा यथा समर्थित, जेएनपीटी का प्रस्ताव एक परस्पर सहमत प्रस्ताव है। वास्तव में, यह प्रस्ताव प्रासंगिक शेयरधारकों की एक समिति की सिफारिशों से प्रकट हुआ है। जैसाकि इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाही में प्रयोक्ताओं द्वारा कहा गया था कि वे कॉनकॉर के मिश्रित ट्रेनों के प्रहस्तन करने से उत्पन्न होने वाले गतिरोध को दूर करने का कोई अन्य विकल्प नहीं ढूंढ पाए हैं।

(ख). सीएसएलए द्वारा बाद में उठाई गई आपत्ति, सहमत दर के पक्षकारों में से एक का भिन्न मत है। निस्संदेह, जब मिश्रित ट्रेन की घटना बढती है तो अंतर टर्मिनल संचलन अधिक होंगे जिसस रू0 400 प्रति टीईयू के प्रस्तावित स्तर से अतिरिक्त में क्रमगत वृद्धि होगी। परंतु, संदर्भित प्रसव रू0 400 प्रति टीईयू की दर वसूली का है जोकि सीएसएलए सहित सभी प्रयोक्ताओं द्वारा सहमत दर है।

(iv). इस स्थिति से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि टर्मिनल आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त गतिविधि करता है जोकि अन्य टर्मिनलों को मनोनीत हैं परंतु इसकी सुविधा से मिश्रित ट्रेनों द्वारा उतारा जाता है। स्वाभाविक है कि टर्मिनलों को अतिरिक्त गतिविधि के लिए अतिरिक्त लागत करनी होगी। यह प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ है जिनके कंटेनर किसी ऐसे टर्मिनल पर उतरते हैं जहां वे नहीं होने चाहिएं, जब ऐसी अतिरिक्त लागत उनपर डाली जाती है।

(v). संदर्भित प्रस्ताव पर उनकी सहमति के बावजूद, प्रयोक्ताओं का तर्क है कि यह कॉनकॉर का उत्तरदायित्व है कि वह आईसीडी कंटेनरों की विनियुक्त कंटेनर टर्मिनलों को सुपुर्दगी दे। यदि ऐसा होता है तो कॉनकॉर का यह दायित्व होगा कि वह अपनी लागत पर आईसीडी कंटेनरों को मनोनीत कंटेनर टर्मिनल को सुपुर्दगी दें, जब ऐसे आईसीडी कंटेनर मिश्रित ट्रेनों द्वारा लाए जाते हैं। परंतु, मिश्रित ट्रेनों द्वारा लाए गए आईसीडी कंटेनरों की सुपुर्दगी के बारे में कॉनकॉर के सांविदिक दायित्वों की हमें जानकारी नहीं है। कॉनकॉर से स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था और इसके प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। मिश्रित ट्रेनों को कम करने के लिए गंभीर प्रयासों की कमी के बारे में सीएसएलए द्वारा कही गई बात पर विचार करना प्रासंगिक है। कॉनकॉर जो अब तक अंतर्देशीय ढुलाई में प्रबल स्थिति में रहा है, को इस मुद्दे पर ध्यान केन्द्रित करना होगा। व्यापार पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ बनाये रखा नहीं जा सकता है और प्रत्येक प्रयास इसे वर्तमान स्तर से धीरे–धीरे कम करने का होना चाहिए।

(vi). मिश्रित ट्रेनों में संचलित आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन में रू0 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत का अनुमान लगाया गया था। इसका अर्थ है कि मिश्रित ट्रेन में संचलित उन आईसीडी कंटेनरों को रू0 1300 की संपूर्ण अनुमानित लागत वहन करनी होगी, यदि ऐसे आईसीडी कंटेनर गलत गंतव्य पर उतरते हैं। चूंकि वाहक के निर्णय पर प्रयोक्ताओं का कोई नियंत्रण नहीं होता है कि कंटेनर विनियुक्त ट्रेन द्वारास अथवा मिश्रित ट्रेन द्वारा लाया जाएगा और बाद में आईसीडी कंटेनरों को मनोनीत कंटेनर यार्ड पर ले जाने के लिए अपेक्षित प्रहस्तन गतिविधियां, अतिरिक्त गतिविधि की लागत को आईसीडी कंटेनरों की संपूर्ण मात्रा में बांटना न्यायसंगत है। इस स्थिति के मद्देनज़र, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के इस प्रस्ताव का समर्थन करता है कि अतिरिक्त गतिविधि की लागत संपूर्ण आईसीडी मात्रा में बांटी जाए।

(vii). यह प्रस्ताव शुरू में 15 फरवरी, 2007 से छह माह की अवधि के लिए प्रशुल्क वसूल करने के लिए है। जैसाकि पहले बताया गया था, पत्तन और निजी प्रचालक अतिरिक्त गतिविधि करते हैं और वे ऐसी अतिरिक्त गतिविधि पर आने वाली अतिरिक्त लागत वसूल करने के हकदार हैं। मनोनीत बफर यार्ड से टर्मिनलों के तत्संबंधी रेल यार्ड आईसीडी कंटेनर ले जाने और लाने संबंधी जेएनपीटी द्वारा भेजे जाने वाले लागत ब्योरों के लंबित होने पर, यह प्राधिकरण रू0 400 प्रति टीईयू की सहमत दर को 15 फरवरी, 2007 से 14 अगस्त, 2007 तक की अवधि के लिए प्रभार्य तदर्थ दर के रूप में अनुमोदन प्रदान करता है। जेएनपीटी टर्मिनलों द्वारा भेजे जाने वाले लागत ब्योरों का बाद की अवधि के लिए निर्धारित की जाने वाली दर का निर्धारण करने के लिए विश्लेषण किया जाएगा। यदि रू0 400 प्रति टीईयू की दर में कोई समायोजन किया जाता है तो यह बाद की अवधि के लिए दर निर्धारित करते समय किया जाएगा।

(viii). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी का प्रस्ताव 15 फरवरी, 2007 से छह माह की अवधि के लिए प्रस्तावित दर वसूल करने के लिए है। इसलिए, अनुमोदित दर 14 अगस्त, 2007 तक वैध रहेगी और उसक पश्चात दर की वैधता स्वतः ही समाप्त हो जाएगी। जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वह 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए दर निर्धारित करने हेतु अपने टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल में आईटीआरएचओ के लिए प्रभार्य दर के निर्धारण के लिए सभी प्रासंगिक ब्योरे 20 जुलाई, 2007 तक भेजें। यह उपयोगी होगा यदि वही कोर समिति जिसने मौजूदा दर अनुशंसित की थी, अगले 6 माह की अवधि के लिए वसूल की जाने वाली दरों पर विचार करती है।

(ix). मिश्रित ट्रेन का घुमाव समय विनियुक्त ट्रेन की तुलना में अधिक बताया गया है। आईटीआरएचओ शुरू होने पर, मिश्रित ट्रेन के घुमाव समय में सुधार होने की संभावना है। संयोगवश, जेएनपीटी ने बताया है कि आईटीआरएचओ के शुरू होने के पश्चात आईसीडी कंटेनरों के विराम समय में सुधार आया है। यह उचित होगा कि मिश्रित ट्रेनों के घुमाव सय के लिए पूर्व–निर्धारित तलचिह्न स्तर निर्धारित किया जाए। तलचिह्न स्तर सभी तीन कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा। जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वह ऐसा तलचिह्न स्तर निर्धारित करने के लिए अन्य निजी टर्मिनलों के साथ समन्वय करें और 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए आईटीआरएचओ हेतु दर निर्धारित करने के लिए लागत और अन्य प्रासंगिक ब्योरे भेजते समय इस प्राधिकरण को सूचित करें।

(x). हमारे अनुरोध पर, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल ने रू0 400 प्रति टीईयू की दर को उनके तत्संबंधी दरमान में समावेशन के लिए मसौदा मान प्रस्तावित किया है। अतिरिक्त गतिविधि पर आने वाली लागत के अलावा, प्रति टीईयू दर टर्मिनल द्वारा प्रहस्तित कुल मात्रा में वास्तविक मिश्रित आईसीडी मात्रा और कुल आईसीडी मात्रा में से मिश्रित मात्रा क अनुपात पर निर्भर है। अतः निजी प्रचालकों द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान इस स्थिति को दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:

(i). जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के टर्मिनल में रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए 15 फरवरी, 2007 से 14 अगस्त, 2007 तक तदर्थ आधार पर रू0 400/– प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि वसूल करने के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव।

(ii). जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के तत्संबंधी दरमान में निम्नलिखित शामिल करना:

"अतिरिक्त प्रहस्तन और परिवहन सेवाओं के लिए 15 फरवरी, 2007 से रू0 400/– प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि तत्संबंधी टर्मिनल में प्रहस्तित आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए वसूल की जाएगी। इस दर की 15 फरवरी, 2007 से प्रत्येक छह माह पर समीक्षा की जाएगी"।

(iii). जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल साथ परामर्श से आईटीआरएचओ की दर की छमाही समीक्षा के लिए मिश्रित ट्रेनों के प्रतिशत में परिवर्तनों, यदि कोई हों, सहित लागत और अन्य प्रासंगिक ब्योरे अनुमोदित दर की समाप्ति से कम से कम 3 सप्ताह पहले भेजें।

(iv). जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अन्य निजी टर्मिनलों के साथ समन्वय करे और मिश्रित ट्रेनों के लिए घुमाव समय का तलचिह्न स्तर निर्धारित करे और 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए आईटीआरएचओ हेतु दर के निर्धारण के लिए लागत और अन्य प्रासंगिक ब्योरे भेजते समय इस प्राधिकरण को सूचित करें।

11.2. रू0 400 प्रति टीईयू की अनुमोदित तदर्थ दर की वैधता 15 अगस्त, 2007 को स्वतः ही समाप्त हो जाएगी।

(अ. ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष