

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी संख्या 148

नई दिल्ली

23 जुलाई, 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, जेएनपीटी के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और बफर यार्ड (बीवाई) के प्रचालनों के लिए दरों के संशोधन हेतु स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला सं. टीएमपी/27/2006-जेएनपीटी**

स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड

आवेदक

**आदेश**  
**(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)**

यह मामला जेएनपीटी के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और बफर यार्ड (बीवाई) के प्रचालनों के लिए दरों के संशोधन हेतु स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 फरवरी, 2006 के अधीन इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि इसके सीएफएस के प्रबंधन, अनुरक्षण और प्रचालन के लिए केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) के साथ लाइसेंस की समाप्ति के मद्देनजर, अनुज्ञात भूखंड मै0 स्पीडी ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एसटीपीएल) को 1 जनवरी, 2006 से 20 वर्षों की अवधि के लिए प्रदान किया गया था और संविदा शर्तों के अनुसार, टीएमपी द्वारा सीडब्ल्यूसी के लिए अनुमोदित मौजूदा प्रशुल्क एसटीपीएल पर तब तक लागू होगा जब तक टीएमपी द्वारा नया प्रशुल्क अनुमोदित नहीं किया जाता है।

2.2. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4), पूर्वोक्त धारा 48 के साथ पठित, के अनुसार, धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें केवल इस प्राधिकरण द्वारा निवेशों और उसमें शामिल प्रचालनों की लागत के संदर्भ में प्रशुल्क प्रस्तावों के पूर्णतः जाँच करने के पश्चात अधिसूचित की जानी अपेक्षित है। यदि एसटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी – सीएफएस के लिए निर्धारित मौजूदा दरमान अंगीकृत करने का प्रस्ताव करता है तो भी इस प्राधिकरण द्वारा सभी प्रासंगिक कारकों पर विचार करने के पश्चात एसटीपीएल को विशिष्ट प्राधिकार दिए जानेकी आवश्यकता होगी। हमारे पत्र दिनांक 3 मार्च, 2006 द्वारा जेएनपीटी से सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रचालन के लिए निर्धारित प्रशुल्क की वसूली के लिए एसटीपीएल को प्राधिकृत किए जाने के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि एमपीटी अधिनियम, 1963 की, पूर्वोक्त धारा 48 के साथ पठित, धारा 42 (4) के अनुसार, पूर्वोक्त धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध कराई गई चिह्नित सेवाओं की दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी अपेक्षित होती हैं। साथ ही साथ, पत्र दिनांक 3 मार्च, 2006 द्वारा जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने भी इस संबंध में सांविधिक स्थिति को मूल्यांकित किया था।

3.1. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2006 द्वारा जवाब दिया था कि टीएमपी ने अपने आदेश सं. टीएमपी/2/98-जेएनपीटी दिनांक 22 अप्रैल, 1999 में जेएनपीटी सीएफएस और बफर यार्ड के लिए दरें अनुमोदित की थीं न कि किसी विशेष एजेंसी के लिए और जब तक टीएमपी द्वारा नई दरें अनुमोदित और अधिसूचित नहीं की जाती हैं तब तक टीएमपी द्वारा जेएनपीटी सीएफएस और बफर यार्ड के विधिवत् अनुमोदित, मौजूदा प्रशुल्क, संविदा शर्तों के अनुसार शासित होगा।

3.2. मंत्रालय ने अपने पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2006 द्वारा सूचित किया था कि जेएनपीटी से मांगे गए स्पष्टीकरण की प्राप्ति पर, इसने जेएनपीटी को उपयुक्ततः सलाह दी थी। चूंकि हमें इस बात की जानकारी नहीं थी कि मंत्रालय ने जेएनपीटी को क्या सलाह दी थी, इसलिए हमारे पत्र दिनांक 1 जून, 2006 द्वारा जेएनपीटी से स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था। पत्र दिनांक 13 अप्रैल, 2006 द्वारा जेएनपीटी ने निम्नवत् सूचित किया था:

- (i). जेएनपीटी ने एसटीपीएल को कार्य सौंपे जाने के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन केन्द्रीय सरकार का पूर्वानुमोदन प्राप्त किया था। कार्य आदेश के खंड 15 के अनुसार, एसटीपीएल सीएफएस और बीवाई में प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए प्रभार टीएमपी द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/1/97-जेएनपीटी दिनांक 28 जून, 1999 और टीएमपी/2/98-जेएनपीटी दिनांक 28 मई, 1999 द्वारा अनुमोदित दरों के लिए वसूल किए जाने के लिए बाध्य है। वर्तमान दरें तब तक शासित रहेंगी जब तक नई दरें टीएमपी द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित नहीं की जाती हैं।
- (ii). मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/6/2006-पीजी दिनांक 5 अप्रैल, 2006 द्वारा जेएनपीटी को सूचित किया था कि उसके द्वारा पहले से की गई कार्रवाई के औपचारिक अनुमोदन के लिए वह टीएमपी का रुख करे और एसटीपीएल को भी उपयुक्ततः सूचित करे।
- (iii). एसटीपीएल प्रशुल्क संशोधन के लिए पहले ही टीएमपी का रुख कर चुका है।
- (iv). उपर्युक्त के मद्देनजर, टीएमपी नई दरें अनुमोदित और अधिसूचित किए जाने तक सीएफएस और बीवाई में मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने के लिए जेएनपीटी द्वारा की गई कार्रवाई के लिए औपचारिक अनुमोदन प्रदान कर सकता है।

3.3. जेएनपीटी द्वारा पहले से की गई कार्रवाई के अनुमोदन के लिए टीएएमपी का रूख करने के लिए मंत्रालय द्वारा जेएनपीटी को दी गई सलाह पर, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि जेएनपीटी द्वारा की गई कार्रवाई का अनुसमर्थन एमपीटी अधिनियम में टीएएमपी को दिए गए अधिकार क्षेत्र से परे है।

4.1. एसटीपीएल ने जेएनपीटी के सीएफएस और बीवाई के प्रचालन के लिए दरों के संशोधन हेतु अपने पत्र दिनांक 6 मई, 2006 के अधीन अपना प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किया था। प्राथमिक संवीक्षा से प्रकट हुआ था कि यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अपेक्षित प्रारूपों के अनुसार प्रस्तुत नहीं किया गया था। अनुपालन के लिए निर्धारित प्रारूपों का एक सैट एसटीपीएल को 1 जून, 2006 को उपलब्ध करवाया गया था।

4.2. पत्र दिनांक 28 अगस्त, 2006 द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह निर्धारित प्रारूपों में अपना प्रस्ताव, सभी सार्थक ब्योरों के साथ, दाखिल करने के लिए एसटीपीएल को सलाह दे।

4.3. हमारे पत्र दिनांक 28 अगस्त, 2006 द्वारा एसटीपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह जेएनपीटी और एसटीपीएल के बीच हुए करार की प्रतिलिपि और अन्य प्रासंगिक समर्थक दस्तावेजों के साथ निर्धारित प्रारूपों में 30 दिनों के भीतर अपना बृहत् प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करे। एसटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 5 सितम्बर, 2006 के अधीन पुष्टि की थी कि वह प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित निर्दिष्ट सीमा के अनुसार कार्य करेगा। तथापि, इसने अपने पत्र दिनांक 4 अक्टूबर, 2006 द्वारा दो सप्ताह का और समय मांगा था। अनुरोध स्वीकार किया गया था और एसटीपीएल को बृहत् प्रशुल्क प्रस्ताव 20 अक्टूबर, 2006 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

4.4. एसटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 27 अक्टूबर, 2006 में उल्लेख किया गया था कि नाम में परिवर्तन के लिए आवेदन-पत्र के प्रतिसाद में रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज़, महाराष्ट्र ने स्पीडी ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड का नाम बदलकर स्पीडी मल्टीमोड्स प्राइवेट लिमिटेड कर दिया था। पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 द्वारा इस प्राधिकरण को सूचित किया गया था कि रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज़, महाराष्ट्र के अनुमोदन से दोबारा यह नाम बदलकर स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड कर दिया गया था।

4.5. एसएमएल ने 27 अक्टूबर, 2006 को अपना प्रस्ताव निर्धारित प्रारूपों में दाखिल किया था। तथापि, बाद में यह प्रस्ताव यह कहते हुए वापस ले लिया था कि उसमें कुछ विसंगतियां रह गई थीं। एसएमएल ने पत्र दिनांक 6 नवम्बर, 2006 के अधीन अपना नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

5.1. एसएमएल द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 6 नवम्बर, 2006 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). एसएमएल को जेएनपीटी में सीएफएस और बीवाई के रखरखाव, प्रबंधन और प्रचालन का ठेका 20 वर्षों की अवधि के लिए, 1 जनवरी, 2006 से प्रारंभ, दिया गया था।
- (ii). केवल सीएफएस की अभिकल्पित क्षमता ही 120000 टीईयू है।
- (iii). यातायात अनुमान नीचे दिए गए हैं:

वर्ष	वर्तमान दरों पर यातायात			प्रस्तावित दरों पर यातायात		
	सीएफएस	बीवाई	जोड़	सीएफएस	बीवाई	जोड़
2006 (वाई)	54000	62400	116400	54000	62400	116400
2007 (वाई+1)	68400	62400	130800	75600	62400	138000
2008(वाई+2)	61200	54000	115200	90720	54000	144720
2009 (वाई+3)	54000	48000	102000	105840	48000	153840

(iv). अनुमानित नियोजित पूंजी/नियोजित की जाने वाली:

वर्ष	रूपये करोड़ों में
2006	55.75
2007	85.13
2008	93.40
2009	101.71

(v). एसएमएल के लागत विवरणों के अनुसार वित्तीय स्थिति:

क्र. सं.	वर्ष	प्रचालन आय (रूपये लाखों में)		(निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रूपये लाखों में)		निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में	
		वर्तमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर	वर्तमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर	वर्तमान दरों पर	प्रस्तावित दरों पर
1.	2006	4091.33	4091.33	-2105.00	-2105.00	-51.45%	-51.45%
2.	2007	4856.05	9135.03	-4836.66	-685.38	-99.60%	-7.50%
3.	2008	4756.17	10428.02	-5023.34	74.09	-105.62%	0.71%
4.	2009	4744.60	11875.94	-5086.92	945.86	-107.21	7.96%

5.2. लाइसेंस करार की मुख्य विशेषताएँ

- लाइसेंस 20 वर्ष की अवधि के लिए जिसे स्पीडी के निष्पादन की समीक्षा कर यह अवधि आगे और 10 वर्ष के लिए बढ़ाई जा सकती है।
- एसएमएल वर्ष 1999 में टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरें तब तक वसूल करेगा जब तक टीएमपी द्वारा नई दरें अनुमोदित नहीं की जाती हैं।
- पट्टा किराया  
प्रथम वर्ष के लिए ₹ 11.60 करोड़। अनुवर्ती वर्षों में 5 प्रतिशत की (संयोजनीय) वार्षिक वृद्धि।
- न्यूनतम प्रहस्तन उपस्कर संचालित/अधिग्रहण और तैनात करने की शर्त।
- प्रथम वर्ष में न्यूनतम गारंटी थ्रुपुट 1,55,000 टीईयू (सीएसएस में 75,000 और बीवाई में 80,000) से प्रचालन के समाप्ति वर्ष में 2,32,000 टीईयू (सीएसएस में 1,30,000 और बीवाई में 1,02,000)।
- रॉयल्टी प्रथम वर्ष में ₹ 351 प्रति टीईयू जो बढ़कर प्रचालनों के अंतिम वर्ष में ₹ 501 प्रति टीईयू होगी।

5.3. प्रस्ताव:

- वर्तमान प्रशुल्क में 88 प्रतिशत से 151 प्रतिशत की वृद्धि की जाए।
- कई सेवाओं के लिए नए प्रशुल्क का समावेशन।
- अगले तीन वर्षों के दौरान अतिरिक्त आय सृजित करना जोकि नीचे दी गई है:

2007	2008	2009
42.79 करोड़	56.73 करोड़	71.31 करोड़

5.4. एसएमएल द्वारा प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान में दरमान पर शासी शर्तें शामिल नहीं की गई थीं। पत्र दिनांक 22 नवम्बर, 2006 द्वारा एसएमएल को सलाह दी गई थी कि बृहत् मसौदा दरमान भेजा जाए। एसएमएल ने 22 नवम्बर, 2006 को मसौदा दरमान भेजा था।

6.1. एसएमएल का प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2006 को 'प्रशुल्क मामला' रूप में पंजीकृत किया गया था।

6.2. एसएमएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि कार्यचालन टिप्पणियां, अनुमान और आंतरिक व्यवसाय मानक उसके प्रतिस्पर्धियों के साथ इसी प्रकार का कार्य करने वाले प्रयोक्ताओं के हित में नहीं बांटे जाएं क्योंकि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में क्षेत्र में वह ही अकेला सीएसएस प्रचालक है जो टीएमपी के न्यायाधिकार में आता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क प्रस्ताव परिचालित किया जाएगा, व्यावसायिक रूप से संवेदनशील/गोपनीय प्रकृति के होने के कारणों से परिचालित नहीं किए जाने के लिए प्रचालकों द्वारा अनुरोध करने पर ऐसे ब्योरे/दस्तावेजों को छोड़कर। एसएमएल का अनुरोध स्वीकार कर लिया गया था और यह निर्णय लिया गया था कि लागत पत्र कार्यचालन प्रयोक्ताओं में परिचालित नहीं किया जाएगा।

6.3. एसएमएल के प्रस्ताव की प्रतिलिपि इस कार्यालय के पत्र दिनांक 20 नवम्बर, 2006 द्वारा जेएनपीटी को टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

6.4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एसएमएल के प्रस्ताव की प्रतिलिपियां प्रासंगिक संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं।

6.5. प्रयोक्ता संगठनों से जैसे ही टिप्पणियां प्राप्त हुई वे एसएमएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एसएमएल ने अपने प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

647 प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 द्वारा एसएमएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए अनुरोध किया गया था। एसएमएल ने अपना जवाब 12 फरवरी, 2007 को भेजा था। एसएमएल का जवाब टिप्पणियों के लिए, यदि कोई हों, जेएनपीटी को अग्रेषित किया गया था। जेएनपीटी ने पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना, एसएमएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों और जेएनपीटी की उसपर टिप्पणियों को नीचे साथ-साथ दर्शाया गया है:

टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एसएमएल द्वारा दिया गया जवाब	जेएनपीटी की टिप्पणियां
<p>(i). जेएनपीटी के संविदा खंड के अनुसार, एसएमएल को विशेष सेवा स्तरों को प्राप्त करना होगा और प्रहस्तित कार्गो को बढ़ाने के लिए भी प्रयास करने होंगे ताकि सीएफएस और बफर यार्ड में उपलब्ध सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके। सीएफएस और बफर यार्ड के प्रबंधन में एक वर्ष के अनुभव के आधार पर, एसएमएल को उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों को दर्शाना होगा और बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करना होगा। उत्पादकता तलचिह्न और पैरामीटरों को दरमान में प्रशुल्क मदों पर शासी शर्तों के रूप में शामिल करना होगा।</p>	<p>(i). निष्पादन संकेतक जेएनपीटी द्वारा टेंडर ऑल निष्पादन संकेतक के खंड 4.31 में निर्धारित किए गए हैं तथापि निष्पादन संकेतक जेएनपीटी द्वारा प्रबंधित टर्मिनल के संदर्भ में निर्धारित किए गए हैं। तथापि, एनएसआईसीटी के साथ और गेटवे टर्मिनलों के हाल ही में उद्घाटन के पश्चात, तीन टर्मिनल प्रचालन में हैं।</p> <p>स्पीडी को सभी तीन टर्मिनलों से कंटेनर प्राप्त होते हैं। संविदा के प्रथम 12 माह में, हमें जेएनपीटी टर्मिनल की अपेक्षा एनएसआईसीटी से अधिक टर्मिनल प्राप्त हुए थे। जेएनपीटी ने अपने सीएफएस को आगे बढ़ाने के लिए कोई प्रयास नहीं किए, वे सीएफएस के बेहतर निष्पादन से फायदा भी नहीं ले सका। स्पीडी को जेएनपीटी से 647 कामगार संविदा के हिस्से के रूप में मिले थे। पिछले कुछ वर्षों में सीडब्ल्यूसी के साथ श्रमिकों के संबंध संतोषजनक नहीं रहे थे जैसाकि वर्ष 2002-2005 के बीच पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी के गिरते निष्पादन मानकों से देखा गया है।</p> <p>एक ही दिन में कंटेनर के रिकॉर्ड संचलन की उपलब्धि के लिए स्पीडी को एनएसआईसीटी द्वारा मान्यता दी गई है।</p>	<p>(i). प्रासंगिक लाइसेंस के संविदा दस्तावेज में, खंड 3.16.1 में, यह दर्शाया गया है कि सीएफएस और बीवाई में वर्तमान प्रहस्तित यातायात की मात्रा को ध्यान में रखते हुए, जेएनपी सीटी में मौजूदा प्रचालन पद्धतियों, सड़क नेटवर्क, कंटेनर यातायात का प्रवाह और स्थिति लाभ आदि को ध्यान में रखते हुए आधार एमजीटी प्रथम पांच वर्षों के लिए निर्धारित किया गया था और संविदाकारों से अपेक्षा की गई थी कि वे इसी के अनुसार उल्लेख करें।</p> <p>संविदा के खंड 3.16.4 में यह भी निर्दिष्ट किया गया है कि अवसंरचना का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए जेएनपी सीटी से/को संचालित किए जाने वाले कंटेनरों/कार्गो के लिए लाइसेंसधारी द्वारा वरीयता दी जाएगी।</p> <p>प्रासंगिक संविदा के लिए एमजीटी का उल्लेख करने से पहले, मै0 एसटीपीएल को स्थिति, बाज़ार माँग और उनके ऑफर की पूरी जानकारी थी, उन्होंने "व्यापार विकास और धारण योजनाएँ" अनुसूची के अधीन एमजीटी प्राप्त करने के लिए पुष्टि भी की थी। संविदा में यह भी निर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात में किसी प्रकार की गारंटी/आश्वासन नहीं देता है और संविदाकारों को पत्तन के पड़ोस में विभिन्न पक्षों द्वारा विकसित की जा रही समान सुविधाओं को सम्मान देते हुए जेएनपी सीटी और बफर यार्ड के माध्यम से लाइसेंस अवधि के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले संभावित यातायात का अपना निर्धारण अवश्य करना चाहिए।</p> <p>647 कामगार, जिनके विवाद सीजीआईटी के समक्ष लंबित हैं, नए लाइसेंस में जारी रखे गए थे जिसके लिए, मै0 एसटीपीएल को संविदा शर्तों के अनुसार पूरी जानकारी थी।</p>

<p>(ii). नए प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रचालक के विवेक पर, मुख्यतः व्यावसायिक विचार पर, दरों में कमी करने की सामान्य अनुनेयता प्रदान करते हैं। अपने एक वर्ष के प्रचालन के दौरान एसएमएल द्वारा की गई ऐसी कमी, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जाए और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायत का प्रभाव वस्तु-वार विश्लेषित किया जाए।</p>	<p>(ii). स्पीडी के प्रबंधन के अधीन वर्तमान सीएफएस के लिए निर्धारित प्रशुल्क अंतिम बार वर्ष 1999 में निर्धारित किए गए थे। ये दरें क्षेत्र में प्रचालन कर रहे अन्य सीएफएस – सरकारी और निजी दोनों – द्वारा वसूल की जा रही दरों से काफी कम हैं। ये दरें स्वतः ही किसी भी सीएफएस प्रचालक के लिए अव्यवहार्य हैं।</p> <p>लागत के सभी तत्व वर्ष 1999 से काफी बढ़ गए हैं। डीजल की कीमत 250 प्रतिशत तक बढ़ गई है। ट्रकों की अधिक लदाई पर पूर्णतः प्रतिबंध का अर्थ है कि जहां एक ट्रक दो कंटेनर वहन कर सकता था, वहीं एक ट्रक केवल एक कंटेनर वहन कर सकता है। इसके परिणामस्वरूप, एक कंटेनर के परिवहन पर डीजल उपभोग दोगुना हो गया है। डीजल के प्रति लिटर मूल्य में वृद्धि और दोगुना उपभोग दोनों का निवल प्रभाव है कि डीजल लागत वर्ष 1999 से अब तक 5 गुना बढ़ गई है।</p> <p>इसलिए स्पीडी रियायतें देने की स्थिति में नहीं है और इसलिए पिछले 12 महीनों में मूल्य में कभी कोई भी नहीं की गई क्योंकि प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर रियायत की गुंजाइश नहीं थी और नहीं है। इनक लागत सिद्धांत के अधीन यदि कोई रियायत दी जाती तो अधिक मात्रा का परिणाम अधिक घाटा होता।</p>	<p>(ii). सीएफएस और बीवाई, जेएनपी में विभिन्न सेवाओं के लिए लागू प्रशुल्क कार्य सौंपे जाने पर नए लाइसेंसधारी द्वारा अनुपालन के लिए संविदा में पहले ही निर्दिष्ट किया गया था। अतः मै0 एसटीपीएल को सौंपे गए कार्य पर वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क की पूरी जानकारी है।</p>
<p>(iii). एसएमएल द्वारा अपने प्रचालन की शुरुआत से पहले सीएफएस और बफर यार्ड सेवाओं के लिए प्रभार्य दरों का साथ-साथ विवरण, इसके साथ-साथ एसएमएल द्वारा अब प्रस्तावित दरें तुलना करने के प्रयोजन से भेजी जाएं।</p>	<p>(iii). सीएफएस में नियोजित श्रमिकों का रिकार्ड बहुत ही खराब रहा है और परिणामस्वरूप सीडब्ल्यूसी का निष्पादन वर्ष 2005-2005 में कम हुआ है।</p> <p>स्पीडी ने इसे एक सीमा तक संभाला है, अनुशासन दिखाई दिया है और कर्मचारियों में सम्यता आई है। कामगार 5 विभिन्न यूनियनों में निष्ठा रखते हैं। स्पीडी प्रबंधन की मुख्य उपलब्धि यह है कि प्रचालनों के इसके प्रथम वर्ष के दौरान हड़ताल के कारण एक भी दिन व्यर्थ नहीं गया है।</p> <p>उत्पादकता सुधार तकनीकों को लागू करके सुधार प्राप्त करना, कुछ समय में अर्जित किया जा सकता है। स्पीडी का प्रबंधन यूनियनों के साथ श्रमिक उत्पादकता में सुधार लाने के लिए उनके सहयोग हेतु चर्चा कर रहा है। हालांकि यह बहुत मुश्किल कार्य है। जैसाकि व्यापार, शिपिंग लाइन्स और जेएनपीटी जानते हैं; कामगार उन यूनियन नेताओं को त्याग देते हैं जो उनके अनुरोधों को स्वीकार नहीं करते हैं। वे गुप्त रूप से पारितोषिक के लिए हमारे ग्राहकों के प्रतिनिधियों पर दबाव बनाते हैं, जिसने पूर्वकाल में जेएनपी-सीएफएस बाजार के लिए अवरोधक के रूप में कार्य किया था। स्पीडी द्वारा इसे सावधानी और यथा संभव बातचीत से सही करने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं।</p> <p>वर्तमान और प्रस्तावित दरमान अलग-अलग प्रस्तुत किया गया है क्योंकि दोनों एकदम से तुलना योग्य नहीं हैं। कुछ ऐसी सेवाएं हैं जो पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी द्वारा प्रदान नहीं की जा रही थीं और इसलिए वर्तमान दरमान का हिस्सा है। हम अन्य अग्रणी सीएफएस प्रचालकों द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की तरह सभी सेवाएं प्रदान करना चाहते हैं क्योंकि हम जेएनपी-सीएफएस को आदर्श सीएफएस बनाना चाहते हैं।</p>	<p>(iii). पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी द्वारा जेएनपी एसएफएस और बीवाई में वर्ष 1999 से जून, 2005 तक की अवधि के दौरान प्रहस्तित यातायात संविदा के पृष्ठ 78 पर पहले ही भेजा जा चुका है जिससे यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2002 से 2004 में सीएफएस और बीवाई का निष्पादन कम नहीं हुआ था और वर्ष 2003 से 2004 के दौरान प्रहस्तित थ्रुपुट (1,39,220 टीईयू) वर्ष 2002-03 के दौरान प्रहस्तित यातायात (1,30,790 टीईयू) की अपेक्षा अधिक था।</p>

<p>(iv). कृपया जेएनपीटी में और आसपास अन्य सीएफएस सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभार्य दरों के साथ-साथ एसएमएल द्वारा प्रस्तावित दरों को दर्शाने वाला समेकित विवरण तुलना के प्रयोजन के लिए भेजें।</p>	<p>(iv). हम जेएनपीटी क्षेत्र में सीएसएस प्रचालकों का तुलनात्मक प्रशुल्क विवरण तैयार कर रहे हैं।</p>	<p>(iv). संविदा शर्तों के अनुसार, कोई नया प्रशुल्क केवल टीएमपी के अनुमोदन से ही लागू किया जा सकता है। वर्ष 1999 में विभिन्न सेवाओं के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क नए लाइसेंसधारी द्वारा अनुपालन के लिए संविदा दस्तावेज़ में पहले ही भेज दिया गया था।</p>
<p>(v). एसएमएल ने कुछ आउटसोर्सिंग व्यवस्थाएं की हैं। कृपया उनके ब्योरे किए गए करारों की प्रतिलिपियों के साथ भेजें।</p>	<p>(v). स्पीडी ने किसी बाह्य एजेंसी के साथ कोई आउटसोर्सिंग व्यवस्थाएं नहीं की हैं। स्पीडी द्वारा लिए गए 647 कामगारों में से, उपर्युक्त कार्य कर रहे श्रमिकों में कुछ को ही शामिल किया गया था।</p>	<p>(v). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(vi). क्या एसएमएल ने इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत की गई दरों के बारे में बाज़ार का प्रतिसाद जान लिया है और संबद्ध व्यापार का विश्वास में ले लिया था।</p>	<p>(vi). वर्ष 1998, जब प्रशुल्क अंतिम बार टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया था, से सभी लागत तत्वों में बहुत बढ़ोतरी हुई है। जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे अन्य सीएफएस द्वारा प्रभार्य दरें स्पीडी द्वारा वसूल की जा रही दरों से बहुत अधिक हैं। जेएनपीटी क्षेत्र में 18 सीएफएस प्रचालन कर रहे हैं। ये सीएफएस प्रचालक स्वतंत्र और सही तरीके से कार्गो और कंटेनरों के लिए खुले बाज़ार में प्रतिस्पर्धा करते हैं। यह उत्साहयुक्त प्रतिस्पर्धा व्यापार और लॉजिस्टिक्स व्यवसाय के सभी शेरधारकों के सामान्य लाभ के लिए प्रचालन हेतु सही मूल्य अन्वेषण क्रियाविधि सुनिश्चित करता है। चूंकि स्पीडी टीएमपी द्वारा शासित है, इसलिए हमने दरों के संशोधन के लिए आवेदन भेजा है। टीएमपी को हमारे प्रस्ताव के संबंध में हमने व्यापार से सम्पर्क नहीं किया था, न ही उन्हें विश्वास में लिया गया था अथवा हमारी दरों में वृद्धि की आवश्यकता के लिए उन्हें सप्रमाण समझाया नहीं गया है, क्योंकि हमने सोचा था कि किसी को समझाना हमारी ओर से गलत और अनुचित होगा, जब इस प्रयोजन के लिए भारत सरकार ने विनियामक निकाय अर्थात् टीएमपी का गठन किया है।</p>	<p>(vi). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(vii). ईपीसीजी और ईओयू के अधीन एसएमएल द्वारा अर्जित/अर्जित किए जाने के लिए प्रस्तावित लाभ, यदि कोई हो।</p>	<p>(vii). स्पीडी ने ईपीसीजी योजना के अधीन उपस्कर अधिग्रहीत किया है। स्पीडी ने ईपीसीजी योजना के अधीन मार्च, 2005 को समाप्त वित्त वर्ष में दो रीच स्टेकर्स और 1 दिसम्बर, 2006 को समाप्त वित्त वर्ष में तीन रीच स्टेकर्स अधिग्रहीत किए थे।  परियोजना के लिए निवेश दर्शाते समय, वित्तीय लाभों को अधिग्रहण की कुल लागत से मूल्यांकित किया गया था।</p>	<p>(vii). जेएन पत्तन में और आसपास प्रचालन कर रहे विभिन्न सीएफएस संबंधी सूचना संविदा दस्तावेज़ के खंड 5.5 के अधीन भेजी गई थी और संविदाकारों से कहा गया था कि वे अपने स्रोतों से सूचना प्राप्त करें।</p>
<p>(viii). कृपया 31 दिसम्बर, 2006 को समाप्त वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भेजें।</p>	<p>(viii). हमें उम्मीद है कि कम्पनी के लेखापरीक्षित लेखे जून, 2007 तक तैयार हो जाएंगे।</p>	<p>(viii). प्रासंगिक संविदा के लिए, मै0 एसटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई ऑफर में, लेखापरीक्षित वित्तीय रिपोर्टों, तीन वित्तीय वर्षों (2002-03, 2003-04 और 2004-05) की संविदा शर्तों के अनुसार, 31 मार्च को समाप्त वर्ष के लिए प्रस्तुत की गई थी। लेखांकन वर्ष में परिवर्तन के बारे में हमें सूचित नहीं किया गया था।</p>



ख. वित्तीय/लागत विवरण		
<p><b>1. क्षमता</b></p> <p>(i). अग्रेषित नियोजित पूंजी आकड़े दर्शाते हैं कि पूरा निवेश 2006 और 2007 में किया जाएगा। तथापि, यह स्पष्ट नहीं है कि क्षमता परिकलन इस स्थिति को दर्शाता है अथवा नहीं।</p>	<p>(i). क्षमता परिकलन हमारे निवेश पर निर्भर नहीं है। सीएफएस की क्षमता जेएनपीटी द्वारा हमें दी गई थी और हमें इसे ही स्वीकार किया था।</p> <p>हमारे द्वारा अपेक्षित निवेश भूखंड और शैड सुधार से संबंधित है। पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी की ओर से निवेश नहीं किए जाने से अनुरक्षण में कमी से भूखंड और शैड को नुकसान उठाना पड़ा था।</p> <p>हमने जेएनपीटी के साथ 20 वर्षों के लिए करार किया है। संविदा की अवधि हमसे अपेक्षा करती है कि सीएफएस को अच्छी स्थिति में बनाए रखा जाए। भूखंड की स्थिति ऐसी है कि यदि हम भूखंड/शैड सुधार पर निवेश नहीं करते हैं तो सुविधाओं में क्रमिक अवहास हो जाएगा जिससे क्षमता में कमी आएगी।</p>	<p>(i). संविदा में, सीएफएस और बीवाई की क्षमता पहले ही निर्दिष्ट की गई है जो जेएनपीटी द्वारा टीएमपी को भी प्रस्तुत की गई थी। संविदा के खंड 4.10.3 के अनुसार, सीएफएस और बीवाई में सभी सुविधाएं और परिसंपत्तियां "जैसी हैं, जहां हैं" आधार पर लाइसेंसधारी को हस्तांतरित की जाएंगी आर लाइसेंसधारी इन्हें अच्छी कार्यगत स्थिति में बनाए रखेगा और यह लाइसेंसधारी की जिम्मेदारी होगी कि वह लाइसेंस अवधि के दौरान अपनी लागत पर उन्हें बनाए रखे।</p> <p>ऑफर प्रस्तुत करने से पहले, यह उम्मीद की गई थी कि लाइसेंसधारी ने संपूर्ण सुविधा का सर्वेक्षण किया होगा ताकि प्रचलित स्थिति की जानकारी हो सके और संविदा के खंड 3.2.3 के अनुसार शामिल कार्य की परिचित-सूची प्राप्त कर सके।</p>
<p>(ii). क्षमता प्रासंगिक वर्ष में सृजित/सृजित की जाने वाली सुविधाओं के अभिकल्पित पैरामीटरों के संदर्भ में परिकलित किया जाना चाहिए, एसएमएल द्वारा प्रत्याशित प्रत्यक्ष निष्पादन के आधार पर नहीं। क्षमता परिकलन की समीक्षा की जाए और प्रत्येक अनुानित पैरीटर का औचित्य भेजा जाए।</p>	<p>(ii). क्षमता परिकलन स्पीडी द्वारा नहीं किया गया है। क्षमता परिकलन जेएनपीटी द्वारा किया गया है जिसे संविदा में उल्लिखित किया गया है। इसे ही हमारे द्वारा स्वीकार किया गया है। जेएनपीटी भी इस तथ्य से परिचित है।</p>	<p>(ii). सीएफएस और बीवाई की क्षमता संविदा में पहले ही दी जा चुकी है और जेएनपीटी द्वारा टीएमपी को भी भेजी गई है।</p>
<p>(iii). सीएफएस की परिगणित क्षमता 1,20,000 टीईयू प्रतिवर्ष दिखाई गई है। बफर यार्ड की परिगणित क्षमता विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। कृपया टर्मिनल और बफर यार्ड की परिगणित क्षमता भेजें।</p>	<p>(iii). संविदा दस्तावेज से सीएफएस की क्षमता के बारे में पता चलता है। संविदा दस्तावेज में बफर यार्ड क्षमता के बारे में नहीं बताया गया है जोकि पूरी तरह से सीएचए पर निर्भर करता है जो फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों को बफर यार्ड में लाता है, जेएनपीटी क्षेत्र के आसपास 4 बफर यार्ड प्रचालन में हैं। ज्यादातर, सभी फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों के लिए यह अनिवार्य नहीं है कि उन्हें बफर यार्डों के माध्यम से ही ले जाया जाएगा। स्पीडी क्षमता का कोई स्वतंत्र निर्धारण नहीं कर सकता।</p> <p>बफर यार्ड के अन्दर और बाहर कंटेनरों का प्रवाह टर्मिनलों में भीड़ का एक कार्य है। विपणन प्रयासों अथवा सेवा मानकों का बफर यार्ड की ओर कंटेनरों के प्रवाह से कोई संबंध नहीं है। शायद, यही वह कारण है कि जेएनपीटी ने बफर यार्ड की क्षमता की कोई परिगणना नहीं की थी।</p>	<p>(iii). बीवाई की क्षमता संविदा में पहले ही भेजी जा चुकी है और जेएनपीटी के आसपास के बफर यार्डों के क्षेत्र जेएनपीटी द्वारा टीएमपी को पहले ही भेजे जा चुके हैं। यह उल्लेखनीय है कि बीवाई की क्षमता 8500 टीईयू प्रति माह अर्थात् 1,02,000 टीईयू प्रतिवर्ष निर्दिष्ट की गई है। वर्ष 2000-01 के दौरान, बीवाई में प्रहस्तित थ्रुपुट 1,00,241 टीईयू था। उक्त सूचना संविदा में भी दर्शाई गई थी।</p>

<p>(iv). कृपया अभिकल्पित क्षमता परिगणना का विस्तृत ब्योरा उपलब्ध करवाएं।</p>	<p>(iv). सीएफएस का निर्माण 20 वर्ष पहले जेएनपीटी द्वारा करवाया गया था। वैसे भी सीएफएस के अभिकल्प और विकास में स्पीडी शामिल नहीं था। आपको अग्रेषित किया गया संविदा दस्तावेज़ अभिकल्पित क्षमता के बारे में बताता है और हमने उसी पर ही विश्वास किया है।</p>	<p>(iv). पत्तन द्वारा पहले ही जवाब दिया जा चुका है।</p>																														
<p>(v). कृपया कार्य पत्रक भेजें जिसमें यह ब्योरा दिया गया हो कि वर्ष 2006 से 2009 के लिए क्षमता उपयोगिता वर्तमान प्रशुल्क स्तर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर दोनों पर किस प्रकार पहुंचा गया।</p>	<p>(v). व्यापार और वास्तविक प्रयोक्ताओं के साथ विस्तृत चर्चा के पश्चात विपणन लक्ष्यों पर पहुंचा गया। जब अनुमानों का वास्तविकता में बदलने का प्रयास किया जाए, तो यह मालूम होना चाहिए कि जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे 18 सीएफएस की संयुक्त क्षमता सभी तीन टर्मिनलों जिनका आशय आईसीडी और खाली से है, द्वारा प्रहस्तित कुल टीईयू से बहुत अधिक है।</p>	<p>(v). सीएफएस के लिए एसटीपीएल द्वारा संविदा में निर्धारित किए गए आंकड़ों से अधिक उल्लिखित एमजीटी मै0 एसटीपीएल की अपनी परिगणना पर आधारित है।</p>																														
<p>(vi). मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर, क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 45 प्रतिशत, 57 प्रतिशत, 51 प्रतिशत और 45 प्रतिशत दर्शाई गई है। कृपया स्पष्ट करें कि क्षमता उपयोगिता का 60 प्रतिशत का स्तर क्यों अर्जित नहीं किया जा सकता। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार, यदि किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है तो क्षमता उपयोगिता पूर्णतः अर्जित नहीं किए जाने पर भी आरओसीई पर विचार किया जाएगा। इसलिए, एसएमएल को सलाह दी जाती है कि वह रियायत करार के संदर्भ में दायित्वों के अपने अनुपालन की समीक्षा करे और सुनिश्चित करे कि वह नियोजित पूंजी पर 100 प्रतिशत प्रतिलाभ के लिए पात्र होगा अथवा नहीं।</p>	<p>(vi). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया था कि वर्ष 1998 में निर्धारित की गई मौजूदा प्रशुल्क दरें सीएफएस चलाने की वर्तमान लागतों को पूरा करने के लिए पूरी तरह से अपर्याप्त हैं, वर्ष 2006-2009 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तरों पर क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से कम होगी।</p>	<p>(vi). सभी प्रचलित शर्तों को ध्यान में रखते हुए एसटीपीएल द्वारा एमजीटी उल्लिखित किया गया है।</p>																														
<p>(vii). वर्ष 2006 और 2007 के लिए वास्तविक निवेश सांविदिक दायित्व के अनुपालन में क्रमशः रू0 44.89 करोड़ और रू0 36.11 करोड़ बताया गया है। कृपया किए गए निवेश/किए जाने वाले निवेश का वर्ष-वार और मद-वार सभी ब्योरे भेजें।</p>	<p><b>अचल परिसंपत्तियां –</b></p> <table border="1" data-bbox="651 1368 1070 1827"> <thead> <tr> <th>उपस्कर</th> <th>संख्या</th> <th>रूपये</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ट्रेक्टर ट्रेलर</td> <td>100</td> <td>189392700</td> </tr> <tr> <td>फोर्क लिफ्ट्स-10 टन</td> <td>1</td> <td>7500000</td> </tr> <tr> <td>फोर्क लिफ्ट्स-3 टन</td> <td>24</td> <td>23711832</td> </tr> <tr> <td>रीच स्टेकर्स</td> <td>12</td> <td>218136000</td> </tr> <tr> <td>भार-तोलन मानक</td> <td>3</td> <td>142500</td> </tr> <tr> <td>एअर कंडीशनर</td> <td>25</td> <td>700000</td> </tr> <tr> <td>मोटर कार</td> <td>6</td> <td>2600000</td> </tr> <tr> <td>सूचना तकनीक</td> <td>विभिन्न</td> <td>6750000</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>----</b></td> <td><b>448933032</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>शेड विकास प्रशुल्क संशोधन के पश्चात वर्ष 2007 के दौरान किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। हम किए जाने वाले कार्यों के विशिष्ट विवरणों को अंतिम रूप देने के कार्य में लगे हुए हैं और विभिन्न विक्रेताओं से प्राप्त निवेदित दरों का मूल्यांकन किया जा रहा है।</p>	उपस्कर	संख्या	रूपये	ट्रेक्टर ट्रेलर	100	189392700	फोर्क लिफ्ट्स-10 टन	1	7500000	फोर्क लिफ्ट्स-3 टन	24	23711832	रीच स्टेकर्स	12	218136000	भार-तोलन मानक	3	142500	एअर कंडीशनर	25	700000	मोटर कार	6	2600000	सूचना तकनीक	विभिन्न	6750000	<b>कुल</b>	<b>----</b>	<b>448933032</b>	<p>(vii). उपस्कर और अन्य मुद्दों पर निवेश के संबंध में, मै0 एसटीपीएल ने उनके द्वारा खर्च लागत प्रस्तुत नहीं किया गया था जिसे जेएनपीटी द्वारा टीएमपी को संप्रेषित किया गया है। शेड के विकास के संबंध में, मै0 एसटीपीएल द्वारा जेएनपीटी को अभी तक कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया है।</p>
उपस्कर	संख्या	रूपये																														
ट्रेक्टर ट्रेलर	100	189392700																														
फोर्क लिफ्ट्स-10 टन	1	7500000																														
फोर्क लिफ्ट्स-3 टन	24	23711832																														
रीच स्टेकर्स	12	218136000																														
भार-तोलन मानक	3	142500																														
एअर कंडीशनर	25	700000																														
मोटर कार	6	2600000																														
सूचना तकनीक	विभिन्न	6750000																														
<b>कुल</b>	<b>----</b>	<b>448933032</b>																														



<p>(viii). कृपया बताएं कि क्या रियायत करार में न्यूनतम निवेश बाध्यता की मात्रा बताई गई है और क्या लागत विवरणों में सुविचारित वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश बाध्यता से अधिक है। यदि वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश बाध्यता से अधिक है तो कृपया उसके कारण बताएं।</p>	<p>(viii). रियायत करार किए जाने वाले निवेश की मात्रा नहीं बताता है। तथापि, यह उपस्कर की तैनाती निर्धारित करता है। करार में भी रियायत प्राप्तकर्ता पर जिम्मेदारी डाली गई है कि वे सुविधाओं का अच्छी स्थिति में बनाए रखे।</p> <p>हालांकि करार स्पीडी से 76 ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती की अपेक्षा करता है, पंतु स्पीडी ने 100 ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात किए हैं। ट्रैक्टर ट्रेलरों की उच्चतर संख्या ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध के परिणामस्वरूप तैनात की गई है।</p> <p>सीएफएस को अच्छी स्थिति में बनाए रखने के लिए भूखंड विकास और शैड विकास पर खर्च करना होगा। सीएफएस के रखरखाव के लिए पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी ने पिछले 15 वर्षों में कोई निवेश नहीं किया था। स्वयं के हित को ध्यान में रखते हुए अनुसंधान संबंधी व्यय स्पीडी को करना होगा।</p>	<p>(viii). यह अन्वित है कि मै0 एसटीपीएल ने परिसंपत्तियों और अन्य अपेक्षाओं की प्रचलित स्थिति को ध्यान में रखने के पश्चात ही प्रासंगिक संविदा के लिए उल्लेख किया है।</p>
<p>(ix). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.6 में विनिर्दिष्ट है कि सरकार द्वारा विश्वास की गई परियोजना/सहायता रिपोर्ट क्षमता के सृजन के लिए किए गए/प्रस्तावित नए निवेशों की उपयुक्तता के निर्धारण के लिए वित्तीय संस्थानों और एसएमएल पर विश्वास किया जाएगा। कृपया ऐसी परियोजना/साध्यता रिपोर्ट की प्रतिलिपि भेजें।</p>	<p>(ix). चूंकि सीएफएस पहले से निर्मित और प्रचालन में था, इसलिए स्पीडी को सुविधा के निर्माण में किसी पूंजी व्यय किए जाने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, यह परियोजना किसी वित्तीय संस्थान द्वारा मूल्यनिरूपित नहीं करवाई गई है।</p>	<p>(ix). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p><b>2. यातायात</b></p>		
<p>(i). वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर कुल कंटेनर यातायात वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 1,15,20 टीईयू और 1,02,000 टीईयू अनुमानित किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 1,44,720 और 1,53,840 टीईयू है। कृपया स्पष्ट करें कि थ्रुपुट अधिक अनुमानित कैसे किया गया है विशेष रूप से जब प्रशुल्क में 88 प्रतिशत, 121 प्रतिशत और 151 प्रतिशत के स्तर पर वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>(i). सरकारी और निजी क्षेत्र की कम्पनियों दोनों के 18 सीएफएस हैं। उनके द्वारा वसूल की जाने वाली दरें स्पीडी पर वर्तमान में लागू प्रशुल्क दरों की अपेक्षा काफी अधिक हैं।</p> <p>ये सीएफएस प्रचालक स्वतंत्र और सही तरीके से कार्गो और कंटेनरों के लिए खुले बाज़ार में प्रतिस्पर्धा करते हैं। यह उत्साहयुक्त प्रतिस्पर्धा व्यापार और लॉजिस्टिक्स व्यवसाय के सभी शेरधारकों के सामान्य लाभ के लिए प्रचालन हेतु सही मूल्य अन्वेषण क्रियाविधि सुनिश्चित करता है।</p> <p>स्पीडी को वर्तमान प्रशुल्क दरों से नुकसान हो रहे हैं। सकारात्मक योगदान के अभाव में, व्यापार के अवनत होने की संभावना है।</p> <p>लाभ प्रोत्साहन कम्पनी को समर्थ बनाएगा कि वह बाजार के अपने हिस्से को बढ़ाए।</p>	<p>(i). मै0 एसटीपीएल द्वारा वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क संविदा-पूर्व शर्त थी और संविदाकारों को इसकी पूरी जानकारी थी। केवल इसी को ध्यान में रखते हुए उन्होंने संविदा के लिए उल्लेख किया था और इसलिए स्पीडी का यह कहना कि वर्तमान प्रशुल्क पर उसे नुकसान हो रहे हैं, सही प्रतीत नहीं होता है।</p>
<p>(ii). कृपया स्पष्ट करें कि कंटेनर फ्रेट स्टेशन और बफर यार्ड में खाली कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों के प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद क्यों नहीं है।</p>	<p>(ii). पत्तन टर्मिनलों की तरह नहीं, सीएफएस प्रचालक होने के नाते, स्पीडी खाली कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। इसलिए प्रपत्रों में प्रासंगिक सीनों पर एनए चिह्नित किया गया है जिसका अर्थ लागू नहीं है।</p>	<p>(ii). वर्तमान प्रशुल्क खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें उपलब्ध कराता है और मै0 एसटीपीएल ने खाली प्रहस्तन के लिए भी दरें प्रस्तावित की है।</p>

<p>(iii). सीएफएस और बफर यार्ड में वर्ष 2006 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित कंटेनरों की संख्या भेजी गई है। चूंकि वर्ष समाप्त होने वाला है, इसलिए वर्ष 2006 के दौरान वास्तविक प्रहस्तित यातायात 20 फीट कंटेनरों, 40 फीट कंटेनरों, लदे हुए कंटेनरों, विदेशी, टीपी, तटीय, खाली, प्रशीतन आदि रूप में ब्योरे के साथ भेजे।</p>	<p>(iii). वर्ष 2006 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 20 फीट कंटेनरों, 40 फीट कंटेनरों, लदे हुए कंटेनरों के रूप में ब्योरे के साथ भेजे गए हैं। सीएफएस कोई विदेशी, टीपी, तटीय अथवा खाली कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करता है।</p>	<p>(iii). लाइसेंस के प्रथम वर्ष के दौरान, मै0 एसटीपीएल ने सीएफएस में 48,701 टीईयू और बफर यार्ड में 61,067 टीईयू प्रहस्तित किया था।</p>
<p>(iv). वर्तमान प्रशुल्क पर, वर्ष 2007 के लिए अनुमानित यातायात 1,30,800 टीईयू है। तथापि, वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान क्रमशः 1,15,200 और 1,02,000 टीईयू रखे गए हैं। कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2008 और 2009 के लिए थ्रुपुट कम क्यों रखा गया है।</p>	<p>(iv). सरकारी और निजी क्षेत्र की कम्पनियों दोनों के 18 सीएफएस हैं। उनके द्वारा वसूल की जाने वाली दरें स्पीडी पर वर्तमान में लागू प्रशुल्क दरों की अपेक्षा काफी अधिक हैं।  ये सीएफएस प्रचालक स्वतंत्र और सही तरीके से कार्गो और कंटेनरों के लिए खुले बाज़ार में प्रतिस्पर्धा करते हैं। यह उत्साहयुक्त प्रतिस्पर्धा व्यापार और लॉजिस्टिक्स व्यवसाय के सभी शेरधारकों के सामान्य लाभ के लिए प्रचालन हेतु सही मूल्य अन्वेषण क्रियाविधि सुनिश्चित करता है।  स्पीडी को वर्तमान प्रशुल्क स्तरों पर नुकसान हो रहे हैं। सकारात्मक योगदान के अभाव में, व्यापार के अवनत होने की संभावना है।</p>	<p>(iv). मै0 एसटीपीएल द्वारा उल्लिखित एजीटी के अनुसार, वर्ष 2008 के लिए थ्रुपुट 1,80,000 टीईयू (अर्थात् सीएफएस के लिए 80,000 और बफर यार्ड के लिए 1,00,000) है। वर्ष 2009 के लिए उल्लिखित एमजीटी 1,87,000 टीईयू (सीएफएस के लिए 85,000 और बफर यार्ड के लिए 1,02,000) है।</p>
<p>(v). इसी प्रकार, वर्ष 2007 के लिए अनुमानित प्रशीतन कंटेनर यातायात 684 टीईयू है। तथापि, वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान क्रमशः 612 और 540 टीईयू रखे गए हैं। कृपया स्पष्ट करें कि थ्रुपुट वर्ष 2008 और 2009 के लिए कम क्यों रखा गया है।</p>	<p>(v). लागत पत्रकों के साथ उपलब्ध करवाए गए अनुमान विवरण आनुभाविक साक्ष्य से लिए गए हैं। यह देखा गया है कि प्रशीतन कंटेनर सीएफएस में प्रहस्तित कुल कंटेनरों का लगभग 1 प्रतिशत है।  इसलिए वर्तमान प्रशुल्क दरों पर कम अनुमानित थ्रुपुट को ध्यान में रखते हुए, प्रशीतन कंटेनर अनुपाततः कम अनुमानित किए गए हैं।</p>	<p>(v). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(vi). वर्तमान प्रशुल्क पर, बफर यार्ड में वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित थ्रुपुट क्रमशः 54000 टीईयू और 48000 टीईयू है। कृपया स्पष्ट करें कि इन दो वर्षों के लिए थ्रुपुट कम क्यों रखा गया है जब वर्ष 2007 के लिए अनुमानित थ्रुपुट 62,400 टीईयू पर अनुमानित किया गया है, बफर यार्ड में अनुमानित थ्रुपुट वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 54000 और 48000 टीईयू रखा गया है। कृपया स्पष्ट करें कि इन दो वर्षों के लिए अनुमानित थ्रुपुट 13.46 प्रतिशत और 23 प्रतिशत तक कम क्यों रखा गया है जब वर्ष 2007 के लिए 62400 टीईयू थ्रुपुट से तुलना की जाती है।</p>	<p>(vi). बफर यार्ड में यातायात पत्तन टर्मिनलों में भीड़ का कार्य है। वर्ष 2004 की संकट स्थिति के पश्चात, दो टर्मिनलों - जेएनपीटी और एनएसआईसीटी - ने घुमाव समय में नाटकीय सुधार किए थे। इसलिए बफर यार्ड पर कंटेनर यातायात में क्रमिक कमी आती रही है।  दो टर्मिनलों की सुधरती उत्पादकता को हाल ही में तीसरे टर्मिनल द्वारा प्रचालनों के शुरुआत के साथ जोड़ने से पत्तन टर्मिनलों में आगे भीड़ कम होगी। परिणामस्वरूप, हमें उम्मीद है कि बफर यार्ड कुछ कंटेनरों का प्रहस्तन करेगा। इस पहलू पर जेएनपीटी के साथ हुई बोली-पूर्व बैठक के दौरान लम्बी चर्चा की गई थी। जेएनपीटी ने आश्वासन दिया था कि वह उचित समय पर इसपर पुनर्विचार करेंगे।</p>	<p>(vi). एमजीटी के अनुसार, वर्ष 2008 के लिए बीवाई थ्रुपुट 1,00,000 है और वह वर्ष 2009 के लिए 1,02,000 है।</p>

<p>(vii). प्रस्तावित प्रशुल्क पर, बफर यार्ड पर अनुमानित थ्रुपुट वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 54000 और 48000 टीईयू रखा गया है। कृपया स्पष्ट करें कि इन दो वर्षों के लिए अनुमानित यातायात 13.46 प्रतिशत और 23 प्रतिशत तक कम क्यों रखा गया है जब वर्ष 2007 के लिए 624000 टीईयू के अनुमानित थ्रुपुट से तुलना की जाती है।</p>	<p>(vii). बफर यार्ड में यातायात पूरी तरह से पत्तन टर्मिनलों में भीड़ पर निर्भर करता है। वर्ष 2004 की संकट स्थिति के पश्चात, दो टर्मिनलों - जेएनपीटी और एनएसआईसीटी - ने घुमाव समय में नाटकीय सुधार किए थे। इसलिए बफर यार्ड पर कंटेनर यातायात में क्रमिक कमी आती रही है।</p> <p>दो टर्मिनलों की सुधरती उत्पादकता को हाल ही में तीसरे टर्मिनल द्वारा प्रचालनों के शुरुआत के साथ जोड़ने से पत्तन टर्मिनलों में आगे भीड़ कम होगी। परिणामस्वरूप, हमें उम्मीद है कि बफर यार्ड कुछ कंटेनरों का प्रहस्तन करेगा। हम दोहराना चाहते हैं कि जेएनपीटी को इस मुद्दे की पूरी जानकारी है।</p>	<p>(vii). जेएनपीटी का जवाब टीएएमपी को पहले ही अग्रेषित किया जा चुका है।</p>
<p>(viii). कृपया यातायात अनुमानों का आधार यातायात विश्लेषण के विस्तृत परिकलन के साथ भेजें।</p>	<p>(viii). स्पीडी ने सीएफएस के प्रबंधन, अनुरक्षण और प्रचालन के लिए करार 1 जनवरी, 2006 को शुरू किया था। इसके द्वारा करार किए जाने के समय, स्पीडी का दो अनुरिक्थ मुद्दों से सामना हुआ था; एक, पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी और कामगारों के बीच खराब औद्योगिक संबंध और दूसरा, जेएनपी-सीएफएस की दक्षता में खराब स्थिति।</p> <p>औद्योगिक संबंधों में परिवर्तन लान के लिए इसने 3-4 माह की अवधि ली थी। उस अवधि में उत्पादकता भिन्न नहीं थी।</p> <p>इसके अलावा, ज्यादातर शिपिंग लाइन्स सीएफएस के साथ नवम्बर और दिसम्बर माह में अपनी वार्षिक व्यवस्थाएं कर चुके थे। इसलिए, वर्ष की पहली तिमाही में, शिपिंग लाइन्स और विभिन्न सीएफएस के बीच मौजूदा व्यवस्थाओं में मौका मिलना बहुत मुश्किल था।</p> <p>धीरे-धीरे, स्पीडी अपना निष्पादन में सुधार करने योग्य हो गया था और अप्रैल और नवम्बर के बीच प्रत्येक अनुवर्ती माह में अधिक कंटेनरों के प्रहस्तन में समर्थ होता गया।</p> <p>हमारे विपणन प्रयास सितम्बर में चरम पर थे और हमारी विपणन टीम की राय है कि वर्तमान प्रशुल्क स्तरों पर वे 6000 कंटेनर प्रति माह से अधिक प्रहस्तन नहीं कर सकते हैं</p> <p>प्रशुल्क के संशोधन के लिए टीएएमपी के पास हमारे आवेदन को ध्यान में रखते हुए और टीएएमपी से सकारात्मक प्रतिसाद की बहुत सुप्रत्याशा होने पर, हमने वर्ष 2007 में प्रति माह 6500 कंटेनरों का प्रहस्तन प्रक्षिप्त किया है, सितम्बर 2006 में अर्जित चरम से लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि।</p> <p>कंपनी को उम्मीद है कि वह पिछले वर्षों की अपेक्षा वर्ष 2008 और 2009 में 20 प्रतिशत अधिक कंटेनर प्रहस्तित करेगा।</p>	<p>(viii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p><b>3. प्रचालन आय</b></p>		
<p>(i). प्रारूप में यथा विनिर्दिष्ट विदेशी के अधीन 20 फीट/20-40 फीट/40 फीट से अधिक के कंटेनर, टीपी, तटीय, लदे हुए, खाली, प्रशीतन आदि से हुई आय का ब्योरा भेजें।</p>	<p>(i). पत्तन टर्मिनलों की तरह नहीं, सीएफएस प्रचालक होने के नाते, स्पीडी खाली कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। इसलिए प्रपत्रों में प्रासंगिक सीनों पर एनए चिह्नित किया गया है जिसका अर्थ लागू नहीं है।</p>	<p>(i). कोई टिप्पणी नहीं।</p>

<p>(ii). उपर्युक्त (i) के अधीन मांगे गए आय ब्योरे बफर यार्ड में प्रहस्तित/प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कंटेनरों के मामले में भी उपलब्ध करवाएं।</p>	<p>(ii). पत्तन टर्मिनलों की तरह नहीं, सीएफएस प्रचालक होने के नाते, स्पीडी खाली कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। इसलिए प्रपत्रों में प्रासंगिक स्थानों पर एनए चिह्नित किया गया है जिसका अर्थ लागू नहीं है।</p>	<p>(i). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(iii). कृपया प्रपत्र 2 ख के क्र.सं. V में दर्शाई गई आय की प्रकृति विनिर्दिष्ट करें (क्या उसमें दर्शाई गई आय में विलंबशुल्क अथवा कार्गो भंडारण प्रभार अथवा विराम समय प्रभार अथवा उन सभी का समायोजन, जैसा भी मामला हो, शामिल है)।</p>	<p>(iii). प्रपत्र-2ख के क्रम सं. V में दर्शाई गई आय में निम्नलिखित आय शामिल हैं: आयात कार्गो भूखंड किराया, आयात कंटेनर भूखंड किराया, निर्यात कार्गो भंडारण प्रभार, खाली कंटेनरों के लिए भूखंड किराया।</p>	<p>(iii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(iv). कुल आय पर पहुंचने के समय, सीएफएस और बफर यार्ड में मौजूदा प्रशुल्क पर प्रहस्तित की जाने वाली कुल वार्षिक इकाईयां वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 1,16,400 टीईयू, 1,15,200 टीईयू और 1,02,000 टीईयू माने गए हैं। प्रस्तावित दरमान के अधीन, प्रहस्तित किए जाने वाली टीईयू क्रमशः 1,38,000 टीईयू, 1,44,720 टीईयू और 1,53,840 टीईयू अनुमानित किए गए हैं। रियायत करार के अधीन एसएमएल द्वारा यथा वचनबद्ध इन तीन वर्षों के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) 1,69,000 टीईयू, 1,80,000 टीईयू और 1,87,000 टीईयू है। एसएमएल से अनुरोध है कि वह स्पष्ट करे कि रियायत करार के अधीन इकाईयों की उच्चतर संख्या के प्रहस्तन की अपने वचन की तुलना में इन तीन वर्षों के लिए आय अनुमानन, निम्नतर थ्रुपुट क्यों प्रक्षिप्त किया गया है। कृपया भविष्य थ्रुपुट के अनुमान लगाने का आधार भेजें और, यदि आवश्यक समझा जाए, नया लागत विवरण तैयार किया जाए।</p>	<p>(iv). इसकी बोली लगाने के समय, स्पीडी को इसकी जानकारी थी कि सीएफएस टीएमपी के मूल्य विनियमन के अधीन था। इस बात की जानकारी भी थी कि प्रशुल्क का पिछला संशोधन वर्ष 1998 में किया गया था। बोली-पूर्व बैठकों में जेएनपीटी से इसके प्रश्नों के प्रतिसाद में, स्पीडी को सूचित किया गया था कि रियायत प्राप्तकर्ता प्रशुल्क में संशोधन के लिए टीएमपी का रुख करने के लिए स्वतंत्र होगा। अपनी बोली के प्रयोजनों के लिए स्पीडी द्वारा तैयार प्रक्षिप्त में माना गया है कि प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन होगा। न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट परिगणनाएं विपक्षी बोलीदाताओं से संभावित निवेदित दरों पर एकत्र की गई व्यावसायिक आसूचना पर आधारित थीं।</p>	<p>(iv). संविदा में यह पर्याप्त रूप में स्पष्ट किया गया था कि टीएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित मौजूदा प्रशुल्क तब तक प्रचलन में रहेगा जब तक टीएमपी द्वारा सीएफएस और बीवाई-जेएनपी के लिए नया प्रशुल्क, यदि कोई हो, अनुमोदित और अधिसूचित नहीं किया जाता है।</p>
<p>(v). बफर यार्ड फ़ैक्टरी में भरे गए कंटेनरों के विराम समय का आवृत्ति वितरण मौजूदा दरमान के अधीन प्रथम पांच कार्य दिवसों के लिए 90 प्रतिशत लिया गया है जबकि प्रस्तावित दरमान के अधीन प्रथम 3 कार्य दिवसों के लिए 60 प्रतिशत लिया गया है। कृपया उसके कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(v). प्रथम 5 कार्य दिवसों में प्रत्येक दिवस औसतन 18-20 प्रतिशत कंटेनर संचलित किए जाते हैं। इसलिए, हमें उम्मीद है कि प्रथम 3 कार्यदिवसों के भीतर कम से कम 60 प्रतिशत कंटेनर संचलित किए जाएंगे।</p>	<p>(v). वर्तमान प्रशुल्क के अनुसार बफर यार्ड कंटेनरों के मामले में प्रथम पांच निःशुल्क कार्य दिवसों की अनुमति दी गई है।</p>
<p>(vi). आय पर पहुंचने के समय, वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दोनों दोनों के अधीन, कई अनुमान लगाए गए थे जैसे - (i) आयात/निर्यात इकाईयों का ब्योरा (ii) सीएफएस में खाली करना/फ़ैक्टरी में खाली करना (iii) 20 फीट/40 फीट के अधीन कंटेनरों के आकार का ब्योरा (iv) नियमित/ओडीसी/जोखिमपूर्ण/प्रशीतन के अधीन कार्गो के प्रकार द्वारा ब्योरा (v) भार सीमा अर्थात् 23 टन तक/23-27 टन/27 टन से अधिक द्वारा ब्योरा (vi) एफसीएल/एलसीएल के अधीन ब्योरा (vii) विराम समय का आवृत्ति वितरण आदि। कृपया इन अनुमानों का आधार विस्तार से बताएं।</p>	<p>(vi). जब स्पीडी को करार सौंपा गया था तब हमने जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य अग्रणी सीएफएस प्रचालकों जैसे - गेटवे डिस्ट्रीपार्कस, मेरस्क, ट्रांस इंडिया और सीडब्ल्यूसी से बातचीत की थी। हमने अपने अनुमान इन सीएफएस प्रचालकों के अनुभव के आधार पर लगाए थे।</p>	<p>(vi). वर्तमान प्रशुल्क में नियमित/ओडीसी/जोखिमपूर्ण के लिए कोई पृथक दरें नहीं दी गई हैं।</p>

<p>(vii). कंटेनरों को सीएफएस में खाली करने संबंधी आय की परिगणना के लिए वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दरमान के अधीन रू0 300 प्रति टीईयू की संयुक्त दर पर विचार किया गया है। कृपया वर्ष 1999 में टीएएमपी द्वारा मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में तदनुरूपी क्रम सं. और कार्य का विवरण भेजें।</p>	<p>(vii). खाली करने के प्रभारों में रू0 300 की कोई मद नहीं है।</p>	<p>(vii). खाली करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क में रू0 300 की कोई मद नहीं दी गई है।</p>
---	--	--

<p>(viii). वर्तमान दरमान के अधीन आय परिगणनाओं के लिए तीन भार श्रेणियों 23 टन तक, 23-27 टन और 27 टन से अधिक के अधीन नियमित/ओडीसी/जोखिमपूर्ण के लिए समूह 2 द्वारा तीन दरों अर्थात् रू0 2250, रू0 3375 और रू0 5063 को लिया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि वर्तमान दरमान के अधीन आय पर पहुंचने के लिए बिना अस्तित्व की दरों पर विचार क्यों किया गया। प्रस्तावित दरमान में सुविचारित दरें हैं - रू0 4085/-, रू0 5035/-, रू0 7885/-, रू0 6128/-, रू0 7553/-, रू0 11,828/-, रू0 9191/-, रू0 11,329/- और रू0 17,741/-। वह आधार जिसपर ये दरें निश्चित की गई हैं लागत विवरणों के साथ कृपया स्पष्ट करें।</p>	<p>(viii). वर्तमान दरमान प्रस्तुत करते समय, यह हमारी कोशिश रही है कि इसे प्रस्तावित दरमान के साथ यथासंभव यथा निकट तुलनीय बनाया जाए। इसलिए, हमने कंटेनरों को विभिन्न भार वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया है, हमने सभी भार वर्गों के लिए समान दर भी रखी है। जनवरी-फरवरी, 2006 से ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध से, जेएनपीटी क्षेत्र में सीएफएस द्वारा उल्लिखित दरें कंटेनर के भार के आधार पर हैं। इसलिए प्रस्तावित दरमान दरों के उल्लेख के लिए बाजार प्रतिरूप का अनुसरण करता है। सीएसएस को प्रभावित करने वाली लागतों के संबंध में गुणात्मक और मात्रात्मक पहलुओं की एक सूची नीचे परिगणित की गई है: वर्ष 1998 में टाटा और अशोक लैलेंड - 3516 माडल ट्रैक्टर ट्रेलर कंटेनरों के परिवहन के लिए संयुक्त रूप से उपयोग किए जाते थे। वर्ष 1998 में ट्रैक्टर ट्रेलर माडल 3516 की कीमत 12.5 लाख थी। इसी वाहन की कीमत अब रू0 17.06 लाख है। व्यावसायिक वाहनों के ओवरलोडिंग के संबंध में नवम्बर, 2005 में उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप, महाराष्ट्र के आरटीओ प्राधिकारियों को नियमों को सख्ती से लागू करने के लिए कहा गया है। परिणामस्वरूप, जहां एक वाहन एक समय में दो कंटेनर वहन करता था, वहीं अब यह केवल एक कंटेनर वहन कर सकता है। ट्रैक्टर ट्रेलर 3516 की निर्धारित क्षमता 23 टन है। चूंकि इन दिनों कंटेनरों में 27 टन भार का कार्गो लादा जाना सामान्य बात है, इसलिए अधिकांश 3516 ट्रैक्टर ट्रेलरों को 4018 ट्रैक्टर ट्रेलरों में बदल दिया गया है। 4018 ट्रैक्टर ट्रेलर की कीमत रू0 19.25 लाख है जबकि 3516 की कीमत अब रू0 17.06 लाख है और वर्ष 1998 में रू0 12.5 लाख में उपलब्ध था। उच्चतम न्यायालय के निर्णय का पूंजी निवेश पर निवल प्रभाव लगभग दोगुना रहा है। वर्ष 1998 और 2006 के बीच की अवधि में ईंधन की कीमतें कई गुना बढ़ चुकी हैं। जहां वर्ष 1998 में डीजल रू0 10.95 प्रति लिटर में उपलब्ध था, वहीं 250 प्रतिशत बढ़कर अब इसकी कीमत रू0 38.40 प्रति लिटर है। इसके अलावा, चूंकि एक ट्रैक्टर ट्रेलर दो कंटेनरों के सीन पर एक कंटेनर वहन करता है, इसलिए डीजल का उपभोग दोगुना हो गया है। कीमत में 250 प्रतिशत की वृद्धि के साथ उपभोग का दोगुना होने का अर्थ है कि प्रति कंटेनर डीजल लागत 5 गुना से अधिक बढ़ गई है। रीच स्टेकर्स वर्ष 1998 में रू0 1.50 करोड़ में उपलब्ध थे, अब इनकी कीमत रू0 2 करोड़ से थोड़ी अधिक है। वर्ष 1998 और 2006 के बीच अवधि में कामगारों की लागत में भी काफी वृद्धि हुई है। जेएनपीटी के साथ हुए करार की शर्तों के अनुसार, कम्पनी को 647 कामगार लेने थे जो जेएनपीटी और पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी के नियोजन में थे। इन कामगारों ने परियोजना प्रभावित व्यक्ति होने का दावा किया है। वे लेबर कोर्ट गए थे और मामला अब 15 वर्षों से लंबित है। हालांकि ये कामगार जेएनपीटी के विरुद्ध अदालत में गए हैं परंतु निर्णय का व्यावसायिक और विधिक विवीक्षाएं हम पर बाध्यकर होंगी। इस प्रकार लंबित निर्णय से भारी आकस्मिक देयता का बोझ हम पर पड़ेगा।</p>	<p>(viii). वर्तमान प्रशुल्क में, कंटेनरों के प्रहस्तन के भार-वार वर्ग के लिए कोई पृथक दरें नहीं हैं। 647 कामगारों का मुद्दा संविदा-पूर्व शर्त है जिसके बारे में मै0 एसटीपीएल को पूरी जानकारी थी।</p>
---	--	--

<p>(ix). टीएएमपी द्वारा वर्ष 1999 में अनुमोदित प्रहस्तन दर रू0 250/- प्रति टीईयू (और 2 टीईयू के लिए 1.5 गुना) है। वर्तमान दरमान के अधीन आय परिगणित करने के लिए रू0 2400, रू0 3600 और रू0 5400/- पर एसएमएल द्वारा समूह 3 द्वारा सुविचारित क्यों किया गया यह ज्ञात नहीं है। प्रस्तावित दरमान में, उपर्युक्त संदर्भ में कंटेनर के प्रकार (अर्थात् ओडीसी/जोखिमपूर्ण/प्रशीतन आदि) और भार सीमा के आधार पर रू0 3040/- से रू0 15390/- तक की दरें आय परिगणना के लिए सुविचारित किए गए हैं। कृपया वह आधार जिसपर दरें परिगणित की गईं, लागत ब्योरों के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>(ix). सीएफएस में खाली किए गए कंटेनरों के लिए टीएएमपी द्वारा दरमान में अनुमोदित दर रू0 2250 प्रति टीईयू है और हम इस दर को वसूल करते आ रहे हैं।</p> <p>तथापि फैक्टरी में खाली किए जाने वाले कंटेनरों के लिए हमारी दरों का उल्लेख करते समय, दरमान रू0 2400 की एकमुश्त दर दर्शाता है, जिसमें कंटेनरों को चढ़ाने और उतारने के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर रू0 150 शामिल है।</p>	<p>(ix). वर्तमान प्रशुल्क में,ओडीसी/जोखिम पूर्ण/प्रशीतन के लिए पृथक दरें अधिसूचित नहीं की गई हैं। सीएफएस में खाली किए गए कंटेनर के लिए रू0 2250 प्रति टीईयू की एकमुश्त दर और चढ़ाने-उतारने के लिए रू0 150/- स्वीकृत हैं।</p>
<p>(x). सीमाशुल्क जाँच की परिगणना/आय पुनर्निर्धारण के लिए 20'/40' कंटेनरों की दरों पर कैसे वर्तमान दरमान के अधीन समूह 4 द्वारा रू0 900/रू0 1350 पर विचार किया गया और प्रस्तावित दरमान के अधीन रू0 1000/रू0 1500 की दरों को कृपया लागत ब्योरों के साथ विस्तार से बताएं।</p>	<p>(x). वर्तमान दरमान में दर्शाया गया सीमाशुल्क जाँच/दरों का पुनर्निर्धारण टीएएमपी द्वारा अनुमोदित है और हमारे द्वारा स्वीकार किया गया है जब हमने करार शुरू किया था।</p> <p>प्रस्तावित दरें वर्ष 1998 और 2006 के बीच की अवधि में लागत तत्वों में वृद्धि दर्शाती हैं। मांगी गई वृद्धि लागत के विभिन्न तत्वों में काफी वृद्धि के बावजूद बहुत ही कम है क्योंकि हमें प्रतिस्पर्धा में बने रहना है और हमारी सेवाएं आकर्षक दरों पर दी जाती हैं।</p>	<p>(x). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xi). टीएएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में कार्गो के भंडारण के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि दी गई है। वर्तमान दरमान के अधीन आय का परिकलन करने पर, एसएमएल द्वारा आवेदित दरें वर्तमान में मंजूर की गई दरों से भिन्न होंगी। इसके अलावा, प्रस्तावित दरमान में कोई निःशुल्क अवधि नहीं दी गई है। प्रस्तावित दरें आय-लागत ब्योरों के साथ औचित्य सिद्ध करें। निःशुल्क अवधि को शामिल नहीं किए जाने के भी स्पष्टीकरण भेजें।</p>	<p>(xi). कार्गो भंडारण प्रभारों के लिए वर्तमान दरमान में स्पीडी द्वारा परिगणित दरें टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरों के अनुरूप हैं।</p> <p>स्पीडी कार्गो के तजी से घुमाव के हित में निःशुल्क दिवसों को नहीं रखे जान प्रस्ताव कर रहा है। यह जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य सीएफएस द्वारा अनुसरित वर्तमान पद्धति को ध्यान में रखकर किया गया है।</p>	<p>(xi). जेएनपीटी पहल ही स्पष्ट कर चुका है कि कार्गो की निकासी के लिए आयातक के सामर्थ्य के लिए आयात कंटेनर के लिए कुछ निःशुल्क अवधि होनी चाहिए। तथापि, टीएएमपी इसकी जाँच करे और इस मुद्दे पर अपना निर्णय दे।</p>
<p>(xii). हालांकि टीएएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए दरमान में 3 दिनों की किराया निःशुल्क अवधि दी गई है, एसएमएल ने वर्तमान दरमान के अधीन भूखंड किराया प्रभारों से आय किसी निःशुल्क अवधि को बिना बढ़ाए परिकलित की है। कृपया स्पष्ट करें। वर्तमान दरमान के अधीन आय परिकलन के लिए रू0 113 से रू0 675/- की दरों पर विचार किया गया है। प्रस्तावित दरमान के अधीन रू0 150:- से रू0 1350/- की दरों पर विचार किया गया है। कृपया प्रस्तावित दरों के लिए लागत ब्योरों के साथ तर्क-संगतता भेजें।</p>	<p>(xii). हम पुष्टि करते हैं कि वर्तमान दरों पर भूखंड किराया प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित नियमों पर परिकलित किए गए हैं।</p> <p>प्रस्तावित भूखंड किराया दरें जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य सीएफएस प्रचालकों द्वारा ऑफर की गई वर्तमान बाजार दरों को दर्शाती हैं। हमारी दरें भी भारी पट्टा किराया और जेएनपीटी को देय रॉयल्टी को पूरा करने के लिए हमारी इच्छा को दर्शाती हैं।</p>	<p>(xii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>

<p>(xiii). रू0 40/- प्रति कंटेनर की दर सफाई प्रभारों के रूप में प्रस्तावित की गई है। इस प्रकार की वसूली टीएमपी द्वारा मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में नहीं दी गई है। कृपया प्रदान की जाने वाली सेवा की प्रकृति स्पष्ट करें और प्रस्तावित रू0 40/- की दर को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं। यह भी स्पष्ट करें कि प्रस्तावित दर कंटेनर के आकार पर ध्यान दिए बिना लागू की जाएगी।</p>	<p>(xiii). स्पीडी को उस प्रयुक्ति की जानकारी नहीं है जिसके आधार पर दरमान निर्धारित किया गया था। वर्तमान दरमान में सफाई प्रभारों की वसूली के लिए कोई प्रावधान नहीं है।</p> <p>तथापि, स्पीडी ने सुपुर्दगी लेते समय और निर्यात कंटेनरों के भरण से पहले कंटेनर की साफ-सफाई के लिए ग्राहकों के अनुरोध को पूरा करने के लिए सफाई कर्मचारी तैनात किए हैं।</p> <p>जेएनपीटी क्षेत्र में प्रत्येक सीएफएस सफाई प्रभार लेता है। हमारे सफाई प्रभार अन्य सीएफएस द्वारा उद्धरित दरों के अनुसार हैं। रू0 40/- प्रति कंटेनर की मामूली दर सफाई कर्मचारियों को नियोजित करने पर आने वाली लागत को पूरा करने के लिए ही है। पूरे वर्ष में सफाई प्रभारों से कुल परिकल्पित आय लगभग रू0 7.35 लाख है जबकि सफाई कर्मचारियों संबंधी लागत रू0 25 लाख प्रतिवर्ष से अधिक होगी।</p>	<p>(xiii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xiv). खाली कंटेनरों को धुलाई के लिए सीनांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित दर टीएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर की गई वर्तमान दर से तुलना करने पर रू0 15 प्रति टीईयू तक कम है। कृपया प्रस्तावित दर को तर्कसंगत ठहराने के लिए लागत ब्योरे भेजें।</p>	<p>(xiv). जैसाकि हमने हमारे जवाब में ही कहीं कहा है कि प्रस्तावित दरें किसी व्यवसाय की बाजार वास्तविकता दिखाती हैं जो बहुत प्रतिस्पर्धी माहौल में प्रचालन करते हैं।</p>	<p>(xiv). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xv). टीएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में प्रशीतन रोधन, अनुवीक्षण और दबाव तापमान जाँच नहीं दिए गए हैं। प्रस्तावित दरमान में, इन सेवाओं की दरें समूह 9 द्वारा प्रति इकाई प्रति दिन आधार पर प्रस्तावित की गई हैं। कृपया प्रस्तावित दरों को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रस्तावित प्रभार 20 फीट/40 फीट तक अथवा 40 फीट से अधिक के लिए हैं। कृपया नोट करें कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार, बिजली आपूर्ति और प्रशीतन इकाईयों के अनुवीक्षण के लिए प्रभार 4-घंटे इकाई दर पर वसूल किए जाने चाहिए। कृपया इस दिशा-निर्देशों का अनुपालन करें।</p>	<p>(xv). यद्यपि सीएफएस का विकास करते समय जेएनपीटी ने प्रशीतन प्वाइंट्स उपलब्ध करवाए थे, सीएफएस के पूर्ववर्ती प्रबंधक, केन्द्रीय भंडारण निगम प्रशीतन सेवाएं नहीं देता था। इसलिए, वर्तमान दरमान में प्रशीतन रोधन, अनुवीक्षण और दबाव तापमान अनुवीक्षण नहीं दिए गए हैं।</p> <p>यद्यपि हमने निर्धाति लागत पत्रक प्रारूपों और टीएमपी के दिशा-निर्देशों के पालन का हरसंभव प्रयास किया है, परंतु हम आदर सहित यह निवेदन करना चाहते हैं कि उन्हें पत्तन टर्मिनलों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है। सीएफएस गतिविधियां उस प्रकार के टर्मिनलों से बहुत भिन्न हैं।</p> <p>जेएनपीटी हमें निर्धारित दर पर बिजली आपूर्ति करता है। उद्धरित क्षेत्र में सीएफएस के प्रशीतन प्वाइंट्स, रोधन, निरीक्षण और अनुवीक्षण संबंधी प्रभार पारी आधार पर हैं। हमने उसकी का अनुसरण किया है।</p>	<p>(xv). कोई टिप्पणी नहीं। जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई बिजली प्रभार्य आधार पर है।</p>

<p>(xvi). टीएएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में नीचे उद्धरित की गई सेवाएं नहीं दी गई हैं:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. सर्वेक्षण प्रभार</li> <li>2. क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण</li> <li>3. क्रेन प्रभार</li> <li>4. भार तोलन प्रभार</li> <li>5. बंध बीमा प्रभार</li> <li>6. बंधित कार्गो भंडारण प्रभार</li> <li>7. दुलाई प्रभार</li> <li>8. कार्गो स्थानांतरण प्रभार</li> <li>9. परिमाण प्रभार</li> </ol> <p>कृपया प्रदान की जा रही सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करें और प्रस्तावित दरें लागत व्यौरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>(xvi). सीएफएस में प्रवेश/निकासी के समय कंटेनर का निरीक्षण लाइसेंसशुदा सर्वेक्षकों द्वारा किया जाता है और आवश्यक सर्वेक्षण रिपोर्ट फोटो के साथ, जहां कहीं अपेक्षित हो, प्रस्तुत की जाती है।</p> <p>₹0 45/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर अन्य सीएफएस प्रचालकों के साथ बातचीत से प्राप्त अनुभव के अनुसार है।</p> <p><b>क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण:</b></p> <p>प्रायः सीएफएस को आयात कंटेनर पत्तन से क्षतिग्रस्त स्थिति में प्राप्त होते हैं। प्राप्ति के समय गेट पर परिमयीय सर्वेक्षण के अलावा खाली किए जाने के समय कंटेनर का सर्वेक्षण किए जाने की आवश्यकता होती है।</p> <p><b>क्रेन प्रभार</b></p> <p>विशेष प्रकार के कार्गो रीच स्टेकर्स और फोर्क लिफ्टों द्वारा प्रहस्तित नहीं किए जा सकते। इसलिए, ग्राहकों के अनुरोध पर सीएफएस में लगाए गए उपस्करों के अलावा क्रेन तैनात करने की आवश्यकता पड़ती है (जेएनपीटी के साथ हुए करार के अनुसार) क्रेनों की व्यवस्था बाजार से करनी पड़ती है। प्रस्तावित दरें प्रचलित दरों पर हैं।</p> <p><b>भार तोलन प्रभार:</b></p> <p>कई बार ग्राहकों को कंटेनर और कार्गो तोलने की आवश्यकता पड़ती है। भार तोलन प्रभार भार-तोलन मशीनों में निवेश की प्रतिपूर्ति और कामगारों की लागत को पूरा करने के लिए अपेक्षित हैं।</p> <p>कंटेनर इलेक्ट्रॉनिक भार-तोलन मशीनों पर तोले जाते हैं और भार प्रमाणपत्र भी जारी किए जाते हैं</p> <p>प्रस्तावित दरें प्रचलित बाजार दरों पर हैं।</p> <p><b>बंध बीमा प्रभार:</b></p> <p>बंधित भांडागार के लिए सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार, बंधित कार्गो (आयात) का अभिरक्षक द्वारा मूल्य वर्धित शुल्क के लिए बीमा करवाया जाना अपेक्षित है।</p> <p>प्रस्तावित दरें प्रचलित बाजार दरों पर हैं।</p> <p><b>बंधित कार्गो भंडारण प्रभार:</b></p> <p>ग्राहकों से कार्गो भंडारण के लिए किराया वसूल किया जाता है। बंधित भांडागार के मामले में, कार्गो अधिक ध्यानपूर्वक भंडारित और रखा जाता है क्योंकि इसके लिए अतिरिक्त अभिरक्षा उत्तरदायित्व शामिल होता है।</p> <p>प्रस्तावित दरें बाजार दरों पर रखी गई हैं।</p> <p><b>दुलाई प्रभार:</b></p> <p>निर्यात शैड में निर्यात वाहनों से निर्यात कार्गो को उतारने, इसका चट्टा लगाने और कामगारों के साथ-साथ अभियांत्रिक उपस्कर जैसे फोर्क लिफ्टों, क्रेनों आदि का इस्तेमाल कर विवरण-सूची तैयार करने के लिए देय प्रभार।</p> <p>प्रस्तावित दरें बाजार दरों पर रखी गई हैं।</p> <p><b>कार्गो स्थानांतरण प्रभार:</b></p> <p>सीएफएस के भीतर एलसीएल समेकन और भरण के लिए ट्रालियों और फोर्क लिफ्टों का इस्तेमाल कर कार्गो को एक शैड से दूसरे शैड में स्थानांतरित करना।</p> <p>प्रस्तावित दरें बाजार दरों पर रखी गई हैं।</p> <p><b>परिमाण प्रभार:</b></p> <p>एलसीएल कंटेनरों के लिए लदाई योजना तैयार करने हेतु कंटेनर में लादे जाने वाले कार्गो के आयामों को ठीक प्रकार से परिमाणित किया जाना अपेक्षित होता है। लाइसेंसशुदा सर्वेक्षकों की सेवाएं कार्य निष्पादन के लिए अपेक्षित हैं।</p> <p>प्रस्तावित दरें बाजार दरों पर रखी गई हैं।</p>	<p>(xvi). वर्तमान प्रशुल्क में, इस प्रश्न के अधीन उद्धरित सेवाओं के लिए दरें नहीं दी गई हैं। तथापि, मै0 एसटीपीएल ने ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जो सीएफएस प्रचालनों के लिए, ग्राहक की अपेक्षा पर निर्भर, अपेक्षित हैं।</p>
--	---	--



<p>(xvii). कृपया विस्तृत परिगणना सामान्य, प्रशीतन, पोतांतरण, जोखिमपूर्ण और अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ भेजें।</p>	<p>(xvii). स्पीडी पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करता है। सामान्य कंटेनरों, प्रशीतन कंटेनरों, अति आयाम कार्गो कंटेनरों और जोखिमपूर्ण कंटेनरों को क्रमशः 97 प्रतिशत, 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 1 प्रतिशत लेखा में लिया गया है। लागत पत्रकों को शामिल करते हुए कार्य पत्रक विस्तृत अनुमान और विभिन्न लागत तत्वों की कार्यविधि देता है।</p>	<p>(xvii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xviii). सुविचारित लागत तत्वों के साथ समान परिगणना ऐसी सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में भेजें, जो हैं— सुपुर्दगी प्रभार, खाली करना प्रभार, सीमाशुल्क जाँच प्रभार, भूखंड किराया प्रभार, सफाई प्रभार, धुलाई प्रभार, प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन प्रभार तथा मसौदा दरमान में निर्दिष्ट विभिन्न अन्य सेवाएं।</p>	<p>(xviii). सीएफएस सेवाओं को तीन मुख्य वर्गों में वर्गीकृत किया जा सकता है: 1. आयात कंटेनरों का प्रहस्तन, निर्यात कंटेनरों का प्रहस्तन और संयुक्त हाऊसकीपिंग सेवाएं। इसके अलावा बंधित भांडागार जैसी सहायक सेवाएं हैं।  इस तरह, निर्यात ग्राहक के लिए सीएफएस सामान्यतः हाऊसकीपिंग सहित उपर्युक्त सभी सेवाएं देता है। इसी प्रकार, आयात ग्राहकों के लिए सीएफएस सामान्यतः हाऊसकीपिंग सहित उपर्युक्त सभी सेवाएं देता है।  इन सेवाओं को देने में भूखंड, कामगार और उपस्कर संसाधनों का पूर्णतः इस्तेमाल किया जाता है। इसलिए, प्रत्येक गतिविधि के लिए पृथक लागत दर्शाना हमारे लिए वस्तुतः संभव नहीं है।  भूखंड के लिए पट्टा किराया निर्धारित है, इसी प्रकार कामगार व्यय निर्धारित है। उपस्कर चालन व्यय कुछ निर्धारित हैं और कुछ भिन्न हैं। हमारी प्रस्तावित दरों से नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ 60 प्रतिशत से अधिक क्षमता उपयोग पर ही अर्जित किया है।</p>	<p>(xviii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xix). कृपया बताएं कि प्रस्तावित दर संशोधन से अगले 3 वर्षों में प्रतिवर्ष कितना अतिरिक्त राजस्व अर्जित होने की संभावना है। कृपया विभिन्न गतिविधियों/उप गतिविधियों के अधीन अनुमानित अतिरिक्त राजस्व का ब्योरा भी भेजें।</p>	<p>(xix). यह लागत पत्रकों और साथ में कार्य पत्रकों में विस्तार से दिया गया है।</p>	<p>(xix). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xx). इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में 'जूर किए गए दरमान में सीएफएस और बफर यार्ड में आयात/निर्यात प्रचालनों के लिए, मूल दरें 20 समकक्ष इकाईयों में सभी प्रयोजनों के लिए निर्धारित की गई हैं।, 20' लम्बाई से अधिक के कंटेनरों को 2 टीईयू माना जाता है और टीईयू पर लागू सामान्य प्रभारों के 1.5 गुणा पर वसूल किए जाते हैं। एसएमएल द्वारा प्रस्तावित दरमान में, भिन्न-भिन्न दरें 4 वर्गों (i) सामान्य (ii) ओडीसी (iii) जोखिमपूर्ण और (iv) प्रशीतन के अधीन 20 फीट कंटेनरों और 40 फीट कंटेनरों दोनों के लिए प्रस्तावित की गई हैं। प्रत्येक समूह के अधीन, 20 फीट कंटेनरों और 40 फीट कंटेनरों की दरें तीन स्लैबों अर्थात् (i) 23 टन तक (ii) 23 टन और 27 टन के बीच और (iii) 27 टन से अधिक में प्रस्तावित की गई है। कृपया वह परिस्थितियां जिसके अधीन उपर्युक्त दरें प्रस्तावित की गई, समर्थक दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।</p>	<p>(xx). नवम्बर, 2005 में उच्चतम न्यायालय ने ट्रकों की ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध को सख्ती से लागू करने पर जोर दिया था। महाराष्ट्र में प्राधिकारियों ने सख्त नीति बनाते हुए और सीमाशुल्क तथा पत्तन प्राधिकारियों की मदद से ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध को लागू किया है।  इस प्रकार जहां एक ट्रैक्टर ट्रेलर 48 टन से अधिक कार्गो वाले दो कंटेनर वहन कर सकता था अब 23 टन से कम कार्गो का केवल एक कंटेनर वहन कर सकता है।  इसलिए सभी सीएफएस द्वारा दरें संशोधित की गई हैं। अतः जेएनपीटी क्षेत्र में – निजी और सरकारी दोनों – सभी प्रचालकों द्वारा अब उद्धरित दरें तीन स्लैबों में अर्थात् 23 टन से कम, 23 टन परंतु 27 टन से कम के बीच और 27 टन से अधिक।</p>	<p>(xx). मौजूदा प्रशुल्क के अनुसार, भार-वार वर्ग के लिए पृथक दरें स्वीकार्य नहीं हैं। तथापि, माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा नवम्बर, 2005 में पारित आदेश को ध्यान में रखते हुए, मै0 एसटीपीएल भार-वार वर्ग पर आधारित पृथक दरें टीएमपी के अनुमोदन के लिए अवश्य प्रस्तावित कर सकता है।</p>



<p>(xxi). वह आधार जिसपर दरें 23 टन तक, 23 टन और 27 टन के बीच और 27 टन और 27 टन से अधिक के लिए प्रस्तावित की गई हैं, कृपया लागत ब्योरो के साथ प्रमाणित करें।</p>	<p>(xxi). उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप, जेएनपीटी क्षेत्र में ओवरलोडिंग पर पूरी तरह से प्रतिबंध लगा दिया गया है। जहां एक ट्रक - मानक 3516 माडल - 23 टन की निर्धारित क्षमता - 48 टन वहन कर सकता था, यह अब 23 टन तक, 23 टन अथवा कम भार का कार्गो ही वहन कर सकता है। इसलिए दरें - 23 टन तक, 23 टन और 27 टन के बीच और 27 टन से अधिक के लिए उद्धरित की गई हैं। यदि कार्गो 23 टन से कम है तो ही एक ट्रैक्टर ट्रेलर कार्गो का वहन करेगा। यदि कार्गो का भार 23 टन से अधिक होता है तो इसे 2 अथवा अधिक कंटेनरों में ले जाया जाएगा।</p>	<p>(xxi). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(xxii). सामान्य 20' कंटेनर प्रहस्तन के लिए, एसएमएल ने 23 टन तक, 23 टन से 27 टन के बीच और 27 टन और अधिक के लिए दरें क्रमशः रू0 4085/-, रू0 5035/- और रू0 7885/- प्रभार रूप में प्रस्तावित किए हैं। सामान्य 40' कंटेनर प्रहस्तन के लिए, 23 टन तक, 23 टन से 27 टन के बीच और 27 टन और अधिक के लिए दरें क्रमशः रू0 6128/-, रू0 7553/- और रू0 11828/- प्रस्तावित की गई हैं। (इसी प्रकार विभिन्न खंडों के अधीन भिन्न-भिन्न दरें एसएमएल द्वारा ओडीसी/जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रस्तावित की गई हैं)। जब प्रभार उठाए जाने अथवा परिवहन किए जाने वाले भार के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं तो 40' कंटेनरों के लिए 1.5 गुणा भिन्न दर की आवश्यकता क्यों है, यह समझ से परे है। वास्तव में एसएमएल द्वारा प्रस्तुत किए गए व्यापार नोटिस में केवल यह कहा गया है कि यदि भार 23 टन से अधिक होता है तो परिवहन के लिए रू0 1000/- का अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।</p>	<p>(xxii). हमने अपना प्रस्तावित दरमान टीएएपी के दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए तैयार किया था, जो 40 फीट कंटेनर के लिए 20 फीट कंटेनर के 1.5 गुणा की वसूली की अनुमति देते हैं। तथापि, जेएनपीटी क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियों सहित सभी अन्य सीएफएस प्रचालक 40 फीट कंटेनर के लिए 20 फीट कंटेनर दर का दोगुना वसूल करते हैं।</p>	<p>(xxii). जेएनपीटी को मै0 एसटीपीएल द्वारा 23 टन से अधिक के कंटेनरों के परिवहन के लिए रू0 1000 के अतिरिक्त प्रभारों के लिए जारी किए गए व्यापार नोटिस की जानकारी नहीं है, और यह वर्तमान प्रशुल्क के अनुसार नहीं है।</p>
<p>(xxiii). कृपया 'पुर्नकार्य' शब्दावली स्पष्ट करें जिसके लिए रू0 1000/-, रू0 1500/- क्रमशः 20 फीट कंटेनरों और 40 फीट कंटेनरों के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।</p>	<p>(xxiii). आयात कंटेनरों के मामले में, कई बार ग्राहक कार्गो के साथ कंटेनर को वापस भेजना चाहता होता है। इसके लिए हमें कंटेनर को पुनः भरना पड़ता है। इसी प्रकार निर्यात कंटेनरों के मामले में, कई बार ग्राहक कार्गो को वापस फैंक्टरी ले जाना चाहता होता है। इसमें भी हमें कंटेनर को खाली करना होता है। इस प्रकार की सेवाएं 'पुर्नकार्य' कहलाती हैं जोकि बहुत ही कम होती हैं। इन सेवाओं के लिए हमारी दरें सामान्य भरण/खाली करना प्रचालनों के लिए दरमान के अधीन प्रभार्य दरों से कम हैं। इसके अलावा, पुर्नकार्य के लिए हमारी प्रस्तावित दरें अन्य अग्रणी सीएफएस प्रचालकों द्वारा उद्धरित दरों के अनुसार हैं।</p>	<p>(xxiii). मौजूदा प्रशुल्क में आयात कंटेनरों के लिए पुर्नकार्य प्रभार अधिसूचित नहीं किए गए हैं। तथापि, निर्यात प्रशुल्क में, पुर्नकार्य प्रभार अधिसूचित किए गए हैं।</p>
<p>(xxiv). एसएमएल ने भंडारण प्रभारों के अनुमानन के लिए टीएएमपी द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर की गई वर्तमान दरों पर कंटेनरों के विभिन्न वर्गों का औसत विराम समय सुविचारित किया है। कृपया एसएमएल द्वारा अपने एक वर्ष के प्रचालन के दौरान अर्जित अनुभव के आधार पर अनुमानित आय का विराम समय विश्लेषण और परिकलन भेजें।</p>	<p>(xxiv). कंटेनरों का विराम समय क्रियात्मक है और समय-समय पर होने वाल बदलाव व्यापार स्थितियों पर निर्भर होते हैं जिसपर सीएफएस का नियंत्रण नहीं होता है। भावी आधार पर विराम समय का निश्चित निर्धारण करना बहुत मुश्किल है। हमारे अनुमान अन्य सीएफएस प्रचालकों के साथ विचार-विमर्श से आए हैं।</p>	<p>(xxiv). कोई टिप्पणी नहीं।</p>



<p><b>4. प्रचालन लागत</b></p>		
<p><b>4.1. प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक</b></p> <p>(i). वर्ष 2006 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत रू0 5.68 करोड़ बताई गई है और अनुवर्ती 3 वर्षों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत रू0 8.79 करोड़ के स्थिर आंकड़े पर रखी गई है। अनुमानित श्रमिक लागत कर्मचारियों संख्या, विभिन्न वर्गों के लिए कुल मजदूरी, श्रमिकों की तैनाती का प्रतिरूप, प्रचालन के लिए कामगार मान आदि के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। सीएफएस और बीवाई की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत भी दर्शाएं। वर्ष 2006 के लिए प्रति कर्मचारी औसत प्रचालन लागत रू0 85, रू0 826 प्रति वर्ष दर्शाई गई है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत रू0 1,32,911/- प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है। वर्ष 2007 से 2009 के दौरान यह व्यय 54.86 प्रतिशत तक कैसे बढ़ जाएगा, एसएमएल द्वारा समर्थक दस्तावेजों के साथ स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>(i). श्रमिकों को वर्तमान में भुगतान की जा रही मजदूरी वर्ष 2006 के लिए ली गई है। किसी समाधान पर पहुंचने के लिए मजदूर यूनियनों के साथ बातचीत की जा रही है जिसे तब लिखित में करार के रूप में कम किया जा सकेगा।</p> <p>श्रमिकों के साथ करार 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा। इसलिए श्रमिक प्रभार वर्ष 2007 से 2009 के लिए स्थिर रखे गए हैं।</p> <p>तालिकाएं हार्ड कॉपी के साथ-साथ एक्सल कार्यपत्रकों की सॉफ्ट कॉपी दोनों में स्पष्ट रूप से श्रमिक व्यय परिगणनाओं पर विश्वास करते हुए अनुमान स्पष्ट रूप से निर्धारित किए गए हैं।</p> <p>यह दरें यूनियनों द्वारा रखी गई मांगों का अध्ययन करने के पश्चात और संभावित स्तरों जिसपर समाधान होगा, श्रमिकों द्वारा की गई सेवा के वर्षों के लिए देय महत्व के साथ बाजार स्तरों के अनुसार अनुमानित की गई है।</p>	<p>(i). लाइसेंस शर्त/शर्तों के अनुसार, एसटीपीएल को उन 647 कामगारों का बनाए रखना होगा जिनके विवाद सीजीआईटी में लंबित हैं। मै0 एसटीपीएल द्वारा इन श्रमिकों को भुगतान की जा रही मजदूरी के बारे में जेएनपीटी को कोई सूचना नहीं है।</p>
<p><b>4.2. अनुरक्षण श्रमिक</b></p> <p>वर्ष 2006 के लिए अनुरक्षण श्रमिक लागत रू0 1.39 करोड़ और अगले तीन वर्षों के लिए रू0 2.25 करोड़ प्रतिवर्ष बताई गई है। वर्ष 2006 के लिए प्रति कर्मचारी औसत अनुरक्षण लागत रू0 1,84,866/- प्रतिवर्ष दर्शाई गई है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत रू0 2,98,438/- प्रति वर्ष अनुमानित की गई है। चूंकि कर्मचारियों की संख्या वही रहेगी, इसलिए एसएमएल से अपेक्षा की जाती है कि वह स्पष्ट करे कि वर्ष 2007 से 2009 का व्यय वर्ष 2006 से 61.43 प्रतिशत अधिक कैसे परिकल्पित किया गया है।</p>	<p>श्रमिकों को वर्तमान में भुगतान की जा रही मजदूरी वर्ष 2006 के लिए ली गई है। किसी समाधान पर पहुंचने के लिए मजदूर यूनियनों के साथ बातचीत की जा रही है जिसे तब लिखित में करार के रूप में कम किया जा सकेगा।</p> <p>श्रमिकों के साथ करार 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा। इसलिए श्रमिक प्रभार वर्ष 2007 से 2009 के लिए स्थिर रखे गए हैं।</p> <p>तालिकाएं हार्ड कॉपी के साथ-साथ एक्सल कार्यपत्रकों की सॉफ्ट कॉपी दोनों में स्पष्ट रूप से श्रमिक व्यय परिगणनाओं पर विश्वास करते हुए अनुमान स्पष्ट रूप से निर्धारित किए गए हैं।</p> <p>यह दरें यूनियनों द्वारा रखी गई मांगों का अध्ययन करने के पश्चात और संभावित स्तरों जिसपर समाधान होगा, श्रमिकों द्वारा की गई सेवा के वर्षों के लिए देय महत्व के साथ बाजार स्तरों के अनुसार अनुमानित की गई है।</p>	<p>मै0 एसटीपीएल ने पत्तन को इसपर ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए थे। दर्शाया गया अनुरक्षण श्रमिकों का उन 647 श्रमिकों से कोई संबंध नहीं है जिन्हें संविदा शर्त के अनुसार, एसटीपीएल द्वारा लिया जाना है।</p>

4.3. उपस्कर चालन लागत		
<p>(i). वर्ष 2006 के लिए उपस्कर चालन लागत ₹0 11.34 करोड़ रखी गई है। अगले तीन वर्षों के लिए उपस्कर चालन लागत ₹0 23.95 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। कृपया स्पष्ट करें कि उपस्कर लागत अगले 3 वर्षों के लिए वर्ष 2006 के लिए प्रचलित लागत से 111.19 प्रतिशत अधिक कैसे अनुमानित की गई।</p>	<p>(i). स्पीडी ने 1 जनवरी, 2006 को सांविदिक उत्तरदायित्व कल्पित किए थे। सीडब्ल्यूसी, पूर्ववर्ती संविदाकार द्वारा सीएफएस का स्पीडी को औपचारिक हस्तांतरण 27 जनवरी, 2006 को किया गया था।</p> <p>कुछ समय संविदा के अधीन अपेक्षित उपस्कर जुटाने में व्यर्थ चला गया था।</p> <p>इसके अलावा, श्रमिकों संबंधी मुद्दों पर चर्चा की गई थी जिन्हें प्रबंधन द्वारा यूनियनों का विश्वास प्राप्त करने के पश्चात हल करने में कुछ समय लग गया था।</p> <p>उपस्कर संबंधी व्ययों की परिगणना मानकों का समान सैट इस्तेमाल करते हुए तैयार की गई थी। इसे टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए लागत पत्रकों के साथ कार्य पत्रकों से देखा जा सकता है।</p> <p>प्रस्तावित और वर्तमान वर्ष के उपस्कर चालन व्ययों के बीच तीन अन्तर हैं:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. वर्ष 2007 से 2009 के लिए 12 माह के विपरीत वर्ष 2006 में 9 माह प्रयोग के अधीन उपस्कर की औसत अवधि।</li> <li>2. उपस्कर के पूर्णतः प्रचालन में आने से पहले लिया गया समय दर्शाना, मानक स्तरों का 70 प्रतिशत वर्ष 2006 के लिए लिया गया है।</li> <li>3. लागतों में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित दरमान के रूप में परिकल्पित की गई है, यदि अनुमोदित किया जाता है तो 3 वर्ष के लिए वैधता होगी।</li> </ol>	<p>(i). सीएफएस और बफर यार्ड जेएनपीटी द्वारा मै0 एसटीपीएल को 1 जनवरी, 2006 को हस्तांतरित किया गया था। एसटीपीएल द्वारा दिया गया बयान कि इसे सीडब्ल्यूसी द्वारा 27 जनवरी, 2006 को औपचारिक रूप से हस्तांतरित किया गया था, सही नहीं है। यह लाइसेंस है जो पत्तन द्वारा एसटीपीएल को दिया गया था जहां सीडब्ल्यूसी कहीं भी तस्वीर में नहीं आता है।</p> <p>लाइसेंस (खंड 4.21) की शर्त के अनुसार, 1 जनवरी, 2006 से कार्य शुरू करने के लिए 30 दिनों की तैयारी अवधि देते हुए पत्तन ने एसटीपीएल को एलओए 1 दिसम्बर, 2005 को दे दिया था। इसलिए एसटीपीएल द्वारा किया गया यह दावा कि उपस्कर जुटाने में समय व्यर्थ हुआ, सही नहीं है।</p>
<p>(ii). अनुमानित बिजली लागत के संदर्भ में, कृपया प्रति टीईयू बिजली उपभोग दर्शाते हुए आर बिजली की इकाई लागत पिछले 12 माह के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित परिगणना भेजें।</p>	<p>(ii). सीएफएस प्रचालनों में, बिजली लागत एक उपरिव्यय है। सीएफएस के किसी प्रचालन में बिजली एक प्रत्यक्ष इनपुट नहीं है, प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्लग प्वाइंट्स के अलावा। सीएफएस को प्राप्त होने वाले प्रशीतन कंटेनर सीएफएस द्वारा प्रहस्तित सभी कंटेनरों के 1 प्रतिशत से कम है। इसलिए प्रशीतन कंटेनरों पर खर्च होने वाली बिजली कोई महत्वपूर्ण लागत नहीं है।</p>	<p>(ii). पहले वर्ष के दौरान, मै0 एसटीपीएल ने पत्तन को सीएफएस और बफर यार्ड के लिए बिजली और पानी के लिए क्रमशः ₹0 38,01,798 और ₹0 1,84,916 की राशि का भुगतान किया था। वर्ष के दौरान सीएफएस और बफर यार्ड में प्रहस्तित मात्रा क्रमशः 48,701 टीईयू और 61,067 टीईयू थी।</p>

<p>(iii). अनुमानित ईंधन लागत के संदर्भ में, कृपया प्रति टीईयू ईंधन उपभोग दर्शाते हुए और ईंधन की इकाई लागत पिछले 12 माह के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित परिगणना भेजें।</p>	<p>(iii). उतराई के पश्चात खाली कंटेनरों को अवस्थित करने का कार्य सीएफएस प्रचालक को करना पड़ता है। हालांकि सीएफएस प्रचालक ऐसा करने के लिए बाध्य नहीं है, परंतु यह लम्बे समय से बाजार पद्धति रही है और ऐसे ही स्पीडी को आयात कंटेनरों का प्रवाह आकर्षित करने के लिए अन्य सीएफएस प्रचालकों – निजी और सार्वजनिक क्षेत्र दोनों – के अनुसार चलना पड़ रहा है। स्पीडी सीएफएस से खाली यार्डों की दूरी 10 से 35 कि०मी० के बीच है। इसमें अन्य लागतों के अलावा ईंधन भारी मात्रा में खर्च होता है जिसे स्पीडी द्वारा पूरा नहीं किया जा सकता। इसलिए, प्रति टीईयू ईंधन लागत लागत की वास्तविक तस्वीर पेश नहीं करता है।</p>	<p>(iii). सीएफएस-जेएनपी पत्तन प्रचालन क्षेत्र से 7 कि०मी० की दूरी पर स्थित है। मै० एसटीपीएल द्वारा निकटवर्ती क्षेत्र में खाली चट्टा यार्डों के संबंध में की गई व्यवस्थाओं के बारे में हमें कोई सूचना नहीं है।</p> <p>यह भी देखा गया है कि यह निर्दिष्ट किया गया है कि 'स्पीडी सीएफएस' के लिए दरें जिसे बदलकर 'सीएफएस-जेएनपी' किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि सीएफएस पत्तन से संबंधित है और मै० एसटीपीएल सीएफएस और बफर यार्ड के प्रबंधन, अनुरक्षण और प्रचालनों के लिए केवल एक लाइसेंसधारी है।</p>
<p>(iv). अनुमानित उपस्कर चालन लागत विचाराधीन तत्संबंधी वर्षों के अंत में सकल प्रखंड का क्रमशः लगभग 43 प्रतिशत, 26 प्रतिशत और 26 प्रतिशत पकिलित किया गया है। कृपया उपस्करों के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत और सिविल कार्य प्रत्येक वर्ष के लिए अलग-अलग भेजें। नए उपस्कर की अनुमानित मरम्मत तथा अनुवीक्षण लागत इस तथ्य के आलोक में वैध सिद्ध करें कि ऐसे उपस्कर प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी अधीन होंगे।</p>	<p>(iv). उपस्कर चालन लागत तीन समूहों में वर्गीकृत की गई है। 1. परिवर्ती लागत 2. अर्ध-परिवर्ती लागत 3. निर्धारित लागत।</p> <p>परिवर्ती लागत ईंधनों, उपभोज्य वस्तुओं, पुर्जों आर घटकों जिन्हें 12 माह की अवधि में एक अथवा अधिक बार बदलने की आवश्यकता होती है, से संबंधित है।</p> <p>अर्ध-परिवर्ती लागत पुर्जों, संयोजनीय और उप-संयोजनीय जिनका जीवनकाल 12 माह से अधिक होता है, से संबंधित है।</p> <p>बीमा प्रीमियम और पथ कर को निर्धारित व्ययों के अधीन वर्गीकृत किया गया है।</p> <p>ईंधनों और निर्धारित व्ययों से इतर जैसे पथ कर और बीमा अनुरक्षण व्ययों से संबंधित है। चालन व्ययों के विभिन्न शीर्षों की परिगणना करते हुए, प्रतिस्थापन मानकों के अनुसार परिकल्पित किया गया है। तदनुसार, चालन व्ययों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए केवल निवारक अनुरक्षण पर विचार किया गया है।</p> <p>यदि कोई पुर्जा बदला जाना होगा भले ही वह उत्पादन त्रुटि अथवा दुर्घटना के कारण हो, वारंटी लागू होगी। पूर्व के मामलों में, प्रतिस्थापन व्यय उत्पादक अथवा डीलर के खाते से होगा और बाद में बी० कम्पनी बिल ले लेगी।</p>	<p>(iv). मै० एसटीपीएल ने पत्तन को इस पर कोई ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए थे।</p>
<p>(v). कृपया पुष्टि करें कि पट्टा किरायों का अनुमानन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p>	<p>(v). पट्टा किराये लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार हैं। पट्टा किरायों के ब्योरे टीएएमपी को लागत पत्रकों के साथ प्रस्तुत किए गए कार्य पत्रकों के साथ हार्ड और सॉफ्ट कॉपी दोनों में उपलब्ध करवाए गए हैं।</p>	<p>(v). पट्टा किराये संविदा में पहले से ही निर्दिष्ट किए गए हैं और पत्तन द्वारा टीएएमपी को जवाब दिया गया है।</p>

4.4. रॉयल्टी/राजस्व		
<p>रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा वर्ष 2006 से 2009 तक सभी वर्षों के लिए व्यय मद के रूप में दर्शाया गया है। संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, एसएमएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी क्योंकि बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 के बाद पूर्ण की गई है। इसलिए, एसएमएल को सलाह दी जाती है कि इस व्यय मद को लागत विवरणों से हटा लिया जाए।</p>	<p>जब हम निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए निर्धारित प्रारूपों पर दृढ़ हैं, हम सम्मानपूर्वक यह निवेदन करना चाहते हैं कि ये प्रारूप निर्माण प्रचालन स्थानांतरण आधार पर टर्मिनल प्रचालकों के लिए प्रकल्पित और निर्धारित किए गए हैं।</p> <p>हम ससम्मान यह निवेदन भी करना चाहते हैं कि ये प्रारूप निजी कंटेनर फ्रेट स्टेशन प्रचालनों की विशेष प्रकृति को ध्यान में रखकर प्रकल्पित और विकास नहीं किए गए थे। प्रारूपों में कई जगह मांगी गई सूचना का अभिप्राय नहीं है और सीएसएस व्यवसाय के लिए प्रासंगिक नहीं है।</p> <p>इसके अलावा, हमारी संविदा उस सीएफएस के अनुवीक्षण, प्रबंधन और प्रचालन के लिए है जो पहले से अस्तित्व में है। दिशा-निर्देशों में परिकल्पित बीओटी माडल उस सुविधा के निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है जिसके प्रबंधन के लिए लाइसेंस दिया जा चुका है।</p> <p>जेएनपी-सीएफएस के लिए संविदा में, जेएनपीटी ने बोलीदाताओं से वह रॉयल्टी उद्धरित करने के लिए कहा था जिसे बोलीदाता द्वारा सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनरों के रूप में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुटी के साथ दिए जाएंगे। कंटेनरों के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के उत्पाद से आने वाले प्रवाह और रॉयल्टी पर 11.5 प्रतिशत की छूट दी जाएगी और संविदा उस बोलीदाता को दिया जाएगा जो उच्चतम निवल वर्तमान मूल्य पर बोली लगाएगा।</p> <p>'रॉयल्टी' जेएनपीटी से संबंधित भूखंड के प्रयोग के लिए देय है। 'रॉयल्टी' रूप में देय राशि पूरी है और स्पीडी पर बाध्यकारी है। स्पीडी से जेएनपीटी को देय 'रॉयल्टी' की राशि प्रहस्तित किए गए कंटेनरों और उससे अर्जित आय पर निर्भर नहीं है।</p> <p>जेएनपीटी क्षेत्र में 18 अन्य सीएफएस हैं जो टीएमपी के मूल्य विनियमन के अधीन नहीं आते हैं। ये सीएफएस निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियों दोनों के हैं। जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे 18 सीएफएस की संयुक्त क्षमता 3 टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित कुल कंटेनरों से अधिक है, आईसीडी और खाली आशय वाले छोड़कर। इसलिए वहां कंटेनरों और कार्गो के लिए बहुत प्रतिस्पर्धा है।</p> <p>जब कम्पनियों को टर्मिनल प्रचालनों के लिए लाइसेंस दिए जाते हैं वे अस्थायी एकाधिकार-संबंधी और स्थायी अल्पाधिकार वैशिष्ट्य वाले व्यवसाय में प्रवेश के लिए बदले में 'रॉयल्टी' वसूल करते हैं।</p> <p>यद्यपि, जब जेएनपीटी की ओर से सीएफएस प्रबंधक के रूप में स्पीडी से रॉयल्टी वसूली की जाती है तो इससे स्पीडी पर कोई तुलनीय विशेषाधिकार नहीं दिए गए हैं। इसके विपरीत स्पीडी को जेएनपीटी क्षेत्र में कई सीएसएफ प्रचालकों - निजी और सकारी दोनों - से प्रतिस्पर्धा करनी पड़ती है। इसके अलावा, नए सीएफएस प्रचालकों के आगे और प्रवेश पर कोई रोक नहीं है।</p>	<p>संविदा में, बोलियां एमजीटी और पहले वर्ष से 20वें वर्ष तक रॉयल्टी पर आमंत्रित की गई थीं और बोली पर निर्णय एमजीटी के आधार पर एनपीवी और 20 वर्षों की लाइसेंस अवधि के लिए उद्धरित रॉयल्टी, संविदा के खंड 3.17.3 के अनुसार 11.5 प्रतिशत की छूट दर को लेखा में लेते हुए, की परिगणना करते हुए लिया गया था।</p> <p>रॉयल्टी लाइसेंस करार की एमजीटी के अनुसार, सीएफएस और बफर यार्ड में प्रहस्तित कंटेनरों के लिए देय है जबकि पट्टा किराये संविदा के खंड 3.19 के अनुसार लाइसेंसधारी को हस्तांतरित किए गए सीएफएस और बफर यार्ड में विभिन्न सुविधाओं के लिए देय है।</p> <p>अन्दर और आसपास सीएफएस प्रचालन करने वालों की संख्या और अन्य प्रचालन गतिविधियों के बारे में संविदाकार को संविदा के लिए बोली लगाने से पहले बहुत अच्छी जानकारी थी। प्रासंगिक लाइसेंस के लिए दिए गए संविदा में ऐसा कोई खंड नहीं दिया गया है कि जिससे पत्तन द्वारा नए सीएफएस के प्रवेश पर रोक लगती हो।</p> <p>टीएमपी प्रशुल्क परिकलन में रॉयल्टी की स्वीकार्यता पर विचार करें।</p>

<p><b>4.5. बीमा</b></p>		
<p>(i). बीमा लागत का अनुमान बीमा कम्पनी को किए गए भुगतान के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। बीमा कम्पनी (कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रतिलिपि भेजी जाए।</p>	<p>(i). संविदा की शर्तों के अनुसार, जेएनपीटी सीएफएस का बीमा करवाता रहगा और लाइसेंसधारी प्रीमियम की राशि की जेएनपीटी को प्रतिपूर्ति करेगा।</p>	<p>(i). मै0 एसटीपीएल द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण संविदा शर्तों के अनुसार है।</p>
<p>(ii). संविदा दस्तावेज़ में कहा गया है कि जेएनपीटी के स्वामित्व वाले सीएफएस और बफर यार्ड में परिसरों और सुविधाओं का बीमा जेएनपीटी द्वारा करवाया जाएगा और एसएमएल पत्तन द्वारा भुगतान किए गए बीमा प्रीमियम की प्रतिपूर्ति करेगा। एसएमएल द्वारा इस लेखा में किए गए भुगतान के ब्योरे भेजे। संविदा के अनुसार, एसएमएल को सुविधाओं, उपस्कर और उसके द्वारा तैनात कार्मिकों और सीएफएस के भीतर के कार्गो आदि का बीमा करवाना होगा। एसएमएल द्वारा अपनी परिसंपत्तियों आदि का बीमा करवाने पर भुगतान किए गए बीमा प्रीमियम के ब्योरे भेजें।</p>	<p>(ii). सीएफएस-जेएनपीटी की परिसंपत्तियों के लिए बीमा कवर हेतु वर्ष 2006 में जेएनपीटी को बीमा प्रीमियम के रूप में रू0 7,03,016/- की राशि दी गई थी।</p>	<p>(ii). मै0 एसटीपीएल द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण संविदा शर्तों के अनुसार है।</p>
<p><b>4.6. अन्य व्यय</b></p>		
<p>(i). रू0 78.03 लाख वर्ष 2006 के लिए अन्य व्यय के रूप में दिखाए गए हैं और इसे बढ़ाकर वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए रू0 80.51 लाख कर दिया गया है। यह उल्लेखनीय है कि अन्य व्ययों में सीएफएस और बीडब्ल्यूएच में सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति, बिजली, पानी और दूरसंचार शामिल है। सभी व्ययों को वर्तमान स्तर और प्रस्तावित स्तर दोनों के अधीन वर्ष 2006 से 2009 के लिए एकसमान स्तर पर रखा गया है, बीडब्ल्यूएच में सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति को छोड़कर, जिसके अधीन वर्तमान प्रशुल्क स्तर रू0 82,500 लिया गया है जबकि प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर इसे बढ़ाकर रू0 3,30,000 कर दिया गया है। कृपया अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन अनुमानन बढ़ाए जाने के कारण भेजें।</p>	<p>(i). सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति हमारे द्वारा वर्तमान भुगतान की जाने वाली राशि के अनुसार स्थिर रखी गई है। चूंकि सीमाशुल्क प्रस्तावित किसी वृद्धि के बारे में हमें जानकारी नहीं है, इसलिए हमने परिकल्पित अवधि के लिए सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति को स्थिर रखा है।  बंधित भांडागार परिगणनाएं दिसम्बर, 2006 को समाप्त वर्ष की अंतिम तिमाही से संबंधित है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, इसे ही संपूर्ण वर्ष के लिए लिया गया है।</p>	<p>(i). संविदा शर्त/शर्तों के अनुसार, एसटीपीएल से अपक्षा की जाती है कि वह सभी सीमाशुल्क औपचारिकताओं को सीएफएस तथा बफर यार्ड प्रचालनों संबंधी अपनी लागत आर जोखिम पर पूरा करे।  मै0 एसटीपीएल द्वारा सीएफएस-जेएनपी में बंधित भांडागार प्रचालन के लिए पत्तन से कोई सहति प्राप्त नहीं की गई है।</p>
<p>(ii). कृपया 'सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति' शीर्ष के अधीन किए जाने वाले व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें।</p>	<p>(ii). सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार, परिरक्षक को सीएफएस में तैनात किए गए सीमाशुल्क स्टाफ को देय सकल वेतन के 1.85 गुणा की प्रतिपूर्ति करनी होती है।</p>	<p>(ii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>

<p><b>4.7. प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय</b></p>		
<p>(i). एसएमएल ने कहा है कि उसने भविष्य निधि में 12 प्रतिशत की दर से कर्मचारी अंशदान के अलावा 1 प्रतिशत भविष्य निधि जाँच प्रभार और 1 प्रतिशत भविष्य निधि प्रशासनिक प्रभार व्यय किए हैं। कृपया कर्मचारियों के वेतनों के 1 प्रतिशत पर इस व्यय के किए जाने को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। सेवा प्रतिपूर्ति के संबंध में, एसएमएल ने कर्मचारियों के वेतनों का 4.67 प्रतिशत अनुमानित किया है। कृपया इसके अधीन परिकल्पित व्यय समर्थक दस्तावेजों के साथ स्पष्ट करें। कृपया इसकी पुष्टि भी करें कि सभी कर्मचारियों को 22.14 प्रतिशत वार्षिक की दर से बोनस और अनुग्रह दिया गया है।</p>	<p>(i). कर्मचारी लाभों की परिगणनाएं विधिक उपबंधों के अनुसार लिए गए हैं जोकि नीचे दिए गए हैं:</p> <p>पीएफ में नियोक्ता का अंशदान – 12 प्रतिशत (कर्मचारी भविष्य निधि और विविध उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 6 के अधीन)</p> <p>प्रशासनिक प्रभार – 1.10 प्रतिशत (कर्मचारी भविष्य निधि और विविध उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 6 के अधीन)</p> <p>निरीक्षण प्रभार – 0.39 प्रतिशत (कर्मचारी भविष्य निधि और विविध उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 6 के अधीन)</p> <p>कर्मचारियों के जमा संबंधित बीमा के अधीन नियोक्ता का अंशदान – 0.50 प्रतिशत (कर्मचारी भविष्य निधि और विविध उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 6 (ग) के अधीन)</p> <p>प्रशासनिक प्रभार – 0.01 प्रतिशत (कर्मचारी भविष्य निधि और विविध उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 6 के अधीन)</p>	<p>(i). लाइसेंस की शर्तों (खंड 4.5) के अनुसार, मै0 एसटीपीएल से सभी श्रम नियमों और विनियमों के अनुपालन की अपेक्षा की जाती है।</p>
<p>(ii). संविदा दस्तावेज में उल्लेख किया गया है कि न्हावा शेवा पत्तन और सामान्य कामगार यूनियन द्वारा प्रतिनिहित कामगारों द्वारा उत्पन्न किया गया एक विवाद केन्द्रीय सकार औद्योगिक अधिकरण के समक्ष मौजूद है और जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करना होगा कि लगभग 647 कामगारों को सफल संविदाकार द्वारा नियोजन में बनाए रखा जाए। कृपया बताएं कि क्या यह मुद्दा हल किया जा चुका है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या 647 कामगार एसएमएल के नियोजन में हैं और यदि हाँ, तो क्या उसपर व्यय को लागत विवरणों में शामिल किया गया है।</p>	<p>(ii). उक्त मामला अभी भी श्रम अदालत में लंबित है। स्पीडी ने उक्त 647 कामगारों का नौकरी पर लिया था। 647 कामगारों की मजदूरी से संबंधित व्यय लागत पत्रकों में दर्शाए गए हैं।</p>	<p>(ii). इसे संविदा में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया गया था और इस मुद्दे पर सीजीआईटी का निर्णय प्रतीक्षित है।</p>
<p><b>4.8. सामान्य उपरिव्यय</b></p>		
<p>अनुमानित ब्याज भुगतान वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः रू0 3.98 करोड़, रू0 5.86 करोड़, रू0 3.83 करोड़ और रू0 2.35 करोड़ सामान्य व्यय के रूप में दर्शाए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, उधारियों पर भुगतान किए गए ब्याज को वित्त और विविध व्ययों से अलग रखा जाएगा। तथापि, यह देखा गया है कि यद्यपि ब्याज व्यय को लागत विवरणों में से किसी एक में लिया गया है, परंतु इस व्यय को समेकित आय और लागत विवरण में ठीक प्रकार से अलग रखा गया है।</p>	<p>ब्याज लागत जेएनपीटी के साथ संविदा की शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारी द्वारा लगाए जाने के लिए अपेक्षित उपस्कर से संबंधित है। संविदा की शर्तों के अनुसार, संविदा में जरूरी समझे गए उपस्कर का 50 प्रतिशत तैनात किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, उपस्कर का संपूर्ण सैट अधिग्रहीत और तैनात किया गया है।</p> <p>स्पीडी ने उपस्कर का 50 प्रतिशत किराये पर लिया था, संपूर्ण किराया प्रभार व्यय के रूप में स्वीकार्य होंगे।</p> <p>ओवरलॉडिंग पर पूर्ण प्रतिबंध के प्रतिसाद में स्पीडी ने संविदा में परिकल्पित से अधिक उच्चतर प्रौद्योगिकी लागत और क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलर अधिग्रहीत किए हैं।</p>	<p>मै0 एसटीपीएल द्वारा सीएफएस और बफर यार्ड में तनात किए गए उपस्कर के ब्योरे टीएएमपी को पहले ही संप्रेषित किए जा चुके हैं। मै0 एसटीपीएल द्वारा उपस्कर पर किया गया व्यय उनके द्वारा जेएनपीटी को नहीं भेजा गया है।</p>



5. नियोजित पूंजी																																
<p>(i). नियोजित पूंजी वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः ₹0 55.76 करोड़, ₹0 85.13 करोड़, ₹0 93.40 करोड़ और ₹0 101.72 करोड़ परिगणित की गई है। उसपर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ क्रमशः ₹0 8.36 करोड़, ₹0 12.77 करोड़, ₹0 14.01 करोड़ और ₹0 15.26 करोड़ पर 15 प्रतिशत दर्शाया गया है। वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए क्षमता उपयोग क्रमशः 45 प्रतिशत, 63 प्रतिशत, 75.6 प्रतिशत और 88.20 प्रतिशत परिगणित किया गया है। क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई वर्ष 2006 से 2009 के लिए क्रमशः ₹0 6.27 करोड़, ₹0 13.41 करोड़, ₹0 17.65 करोड़ और ₹0 22.42 करोड़ दर्शाया गया है। क्षमता उपयोग के समायोजन के पश्चात आरओसीई पर पहुंचने के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति स्पष्ट करें। हम समझने में असमर्थ हैं कि पूर्ण क्षमता उपयोग पर पहुंचे बिना समायोजन के पश्चात, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2007 से 2009 के लिए कैसे बढ़ जाएगा।</p>	<p>(i). नियोजित पूंजी प्रतिवर्ष बदलती है। इसलिए, 60 प्रतिशत पर समायोजित आरओसीई नियोजित पूंजी के पूर्ण मूल्य का कारक होने के नाते तदनुसार बदल जाएगा।</p>	<p>(i). समायोजित आरओसीई पर पहुंचने के लिए आरओसीई को 60 प्रतिशत से बांट कर क्षमता उपयोग से गुणा किया गया है।</p>																														
<p>(ii). ₹0 10.39 करोड़, ₹0 55.28 करोड़, ₹0 91.39 करोड़ और ₹0 91.39 करोड़ को क्रमशः 1-1-2006, 1-1-2007, 1-1-2008 और 1-1-2009 को सकल प्रखंड रूप में दर्शाया गया है। सकल प्रखंड का मद-वार ब्योरा जैसे फर्नीचर और जुड़नार, एअरकंडीशनर्स, मोटर कार, ट्रक और ट्रेलर, उपस्कर आदि भेजे गए हैं। एसएमएल से अनुरोध है कि वर्ष 2006 के दौरान लिए गए ₹0 44.89 करोड़ के निवेश की राशि को पूर्ण ब्योरों जैसे प्राप्त की गई मदों की वर्ग-वार संख्या, प्रति इकाई अनुमानित लागत, प्रारंभ की तारीख आदि भेजें। वर्ष 2007 के दौरान भूखंड और शैड के विकास पर ₹0 36.11 करोड़ निवेश किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। परिकल्पित प्रस्तावित निवेश के पूर्ण ब्योरे भेजें।</p>	<p>(ii). ब्योरे निम्नवत् हैं:</p> <p>अचल परिसंपत्तियां –</p> <table border="1" data-bbox="676 1077 1098 1536"> <thead> <tr> <th>उपस्कर</th> <th>संख्या</th> <th>राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ट्रैक्टर ट्रेलर</td> <td>100</td> <td>189392700</td> </tr> <tr> <td>फोर्क लिफ्टस-10 टन</td> <td>1</td> <td>7500000</td> </tr> <tr> <td>फोर्क लिफ्टस-3 टन</td> <td>24</td> <td>23711832</td> </tr> <tr> <td>रीच स्टेकर्स</td> <td>12</td> <td>218136000</td> </tr> <tr> <td>भार-तोलन मानक</td> <td>3</td> <td>142500</td> </tr> <tr> <td>एअर कंडीशनर</td> <td>25</td> <td>700000</td> </tr> <tr> <td>मोटर कार</td> <td>6</td> <td>2600000</td> </tr> <tr> <td>सूचना तकनीक</td> <td>विभिन्न</td> <td>6750000</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>---</b></td> <td><b>448933032</b></td> </tr> </tbody> </table>	उपस्कर	संख्या	राशि	ट्रैक्टर ट्रेलर	100	189392700	फोर्क लिफ्टस-10 टन	1	7500000	फोर्क लिफ्टस-3 टन	24	23711832	रीच स्टेकर्स	12	218136000	भार-तोलन मानक	3	142500	एअर कंडीशनर	25	700000	मोटर कार	6	2600000	सूचना तकनीक	विभिन्न	6750000	<b>कुल</b>	<b>---</b>	<b>448933032</b>	<p>(ii). जेएनपीटी की टिप्पणियां पत्र दिनांक 13 मार्च, 2007 के अधीन अग्रेषित की गई हैं।</p>
उपस्कर	संख्या	राशि																														
ट्रैक्टर ट्रेलर	100	189392700																														
फोर्क लिफ्टस-10 टन	1	7500000																														
फोर्क लिफ्टस-3 टन	24	23711832																														
रीच स्टेकर्स	12	218136000																														
भार-तोलन मानक	3	142500																														
एअर कंडीशनर	25	700000																														
मोटर कार	6	2600000																														
सूचना तकनीक	विभिन्न	6750000																														
<b>कुल</b>	<b>---</b>	<b>448933032</b>																														
<p>(iii). मद-वार न्यूनतम उपस्कर प्रहस्तन की एसएमएल प्रचालन के प्रारंभ से पहले स्वामित्व में लेना होगा जो संविदा दस्तावेज में निर्धारित किया गया है। जब एसएमएल प्रचालन के प्रारंभ के समय कब्जे में था, उस समय के उपस्कर के मद-वार ब्योरे (उनकी लागत सहित) कृपया भेजें।</p>	<p>(iii). ब्योरे निम्नवत् हैं:</p> <table border="1" data-bbox="676 1588 1098 1816"> <thead> <tr> <th>उपस्कर</th> <th>राशि (रुपये)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>रीच स्टेकर – 9 सं.</td> <td>58670188</td> </tr> <tr> <td>फोर्कलिफ्ट 10 टन – 1 सं.</td> <td>2000000</td> </tr> <tr> <td>ट्रेलर – 50 सं.</td> <td>36550000</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>97220188</b></td> </tr> </tbody> </table>	उपस्कर	राशि (रुपये)	रीच स्टेकर – 9 सं.	58670188	फोर्कलिफ्ट 10 टन – 1 सं.	2000000	ट्रेलर – 50 सं.	36550000	<b>कुल</b>	<b>97220188</b>	<p>(iii). जेएनपीटी की टिप्पणियां पत्र दिनांक 13 मार्च, 2007 के अधीन टीएएमपी को अग्रेषित की गई हैं।</p>																				
उपस्कर	राशि (रुपये)																															
रीच स्टेकर – 9 सं.	58670188																															
फोर्कलिफ्ट 10 टन – 1 सं.	2000000																															
ट्रेलर – 50 सं.	36550000																															
<b>कुल</b>	<b>97220188</b>																															
<p>(iv). संविदा दस्तावेज के अनुसार, एसएमएल के पास बेहद जरूरी प्रहस्तन उपस्कर के न्यूनतम 50 प्रतिशत अपने होने चाहिए और शेष पट्टे पर हो सकते हैं। कृपया पट्टे पर लिए गए उपस्कर, यदि कोई हों, के ब्योरे भेजें।</p>	<p>(iv). संविदा की शर्तों के अधीन वचनबद्ध उपस्कर का संपूर्ण 100 प्रतिशत स्पीडी के अपने हैं और तैनात किए गए हैं।</p>	<p>(iv). इस मुद्दे पर जेएनपीटी की टिप्पणियां टीएएमपी को पहले ही अग्रेषित की जा चुकी हैं।</p>																														

<p>(v). कृपया एसएमएल द्वारा प्रचालन के प्रारंभ के पश्चात अपनी लागत पर लाइसेंस परिसरों में किए गए सुधार, यदि कोई हों, संप्रेषित करें।</p>	<p>(v). स्पीडी के पास सीएफएस में सुधार की योजनाएं हैं। वर्तमान सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधित करने वाला टीएमपी का आदेश हमें प्राप्त होने पश्चात इन सेवाओं को लिया जाएगा।</p>	<p>(v). जेएनपीटी की टिप्पणियां टीएमपी को पहले ही भेजी जा चुकी हैं।</p>
<p>(vi). कृपया पुष्टि करें कि केवल वे परिसंपत्तियां जो पूर्णतः प्रारंभ हो चुकी हैं और प्रयोग में हैं, को निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और कार्य प्रगति पर है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा बंद कर दिया गया है, को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है।</p>	<p>(vi). हम पुष्टि करते हैं कि केवल वे परिसंपत्तियां निवल प्रखंड में ली गई हैं जो पूर्णतः शुरू की गई हैं। दिसम्बर, 2006 के दौरान परिसंपत्तियों को बंद नहीं किया गया था। सभी परिसंपत्तियां नई अथवा अनुमत आयु समूह के अधीन हैं।</p>	<p>(vi). अभिलेखों के अनुसार, मै0 एसटीपीएल द्वारा वर्ष 2006 के दौरान परिसंपत्तियां बंद नहीं की गईं।</p>
<p>(vii). कार्य पूंजी पर पहुंचने के समय, कुछ राशियां अनुमत फुटकर ऋणदाताओं, अनुमत वस्तु-सूची, अनुमत रोकड़ जमा और वर्तमान देयताओं के रूप में दर्शाई गई हैं। इन राशियों पर कैसे पहुंचा गया, कृपया दस्तावेजी साक्ष्य के साथ ब्योरे दें। कार्य पूंजी पर पहुंचने के लिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 ध्यान में रखा जाए।</p>	<p>(vii). फुटकर ऋणदाता 10 दिनों की औसत आय पर परिकल्पित किए गए हैं।</p>	<p>(vii). मै0 एसटीपीएल को अग्रिम किराये और वर्तमान देयताओं की परिगणनाएं टीएमपी को उपलब्ध करवानी चाहिए।</p>
<p>(viii). अनुमानित व्यय के संदर्भ में, कृपया पहले से शुरू विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। इसी प्रकार, बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों को प्राप्त किए जाने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य भेजें।</p>	<p>(viii). बिलों की प्रतिलिपियां संलग्न की गई हैं।</p>	<p>(viii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(ix). कृपया पुष्टि करें कि क्या 1-1-2006 को और वर्ष 2006 के दौरान किए गए परिवर्धन और वर्ष 2007 के दौरान प्रस्तावित अचल परिसंपत्तियां लाइसेंस करार के अनुसार हैं। कृपया इसकी पुष्टि भी करें कि अनुमानित निवेश का स्तर लाइसेंस करार के अनुसार है।</p>	<p>(ix). हम पुष्टि करते हैं कि वर्ष 2006 और 2007 में प्रस्तावित सभी निवेश उनके द्वारा जेएनपीटी के साथ किए गए करार के अनुसार हैं।</p>	<p>(ix). मै0 एसटीपीएल द्वारा किए गए/प्रस्तावित निवेशों पर लागत के ब्योरे जेएनपीटी को नहीं दिए गए हैं। इसलिए, सूचना के अभाव में, टिप्पणी नहीं की जा सकती है।</p>
<p>(x). इकाई प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, परिकल्पित अतिरिक्त यातायात अथवा अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के कारण प्रचालन दक्षता में सुधार दर्शाएं।</p>	<p>(x). सकल प्रखंड में परिवर्धन जेएनपीटी के साथ उपस्कर और सीएफएस के अनुरक्षण के लिए संविदा की शर्तों में निवेश अपेक्षाओं के अनुपालन में अथवा विनियामक परिवर्तनों के प्रतिसाद में विचारित किया गया है।</p> <p>प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव उत्पादकता को सुधारने अथवा लागत में कमी को मद्देनजर रखते हुए सकल प्रखंड में कोई निवेश परिकल्पित नहीं करता है।</p>	<p>(x). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p><b>ग. विविध</b></p>		
<p>(i). कुल प्राथमिक व्यय और अपफंड भुगतान, यदि कोई हो, ब्योरे के साथ भेजें और लागत विवरण में इस तत्व को दिया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।</p>	<p>(i). परियोजना को लागू करने में कोई प्राथमिक व्यय अथवा उपफंड शुल्क नहीं है।</p>	<p>(i). मै0 एसटीपीएल द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण सही प्रतीत होता है।</p>
<p>(ii). कृपया सुरक्षा कर्मियों की तैनाती और उनपर एसएमएल द्वारा किए गए/किए जाने वाले व्यय के ब्योरे भेजें।</p>	<p>(ii). संविदा के अनुसार सुरक्षा कर्मी 647 कामगारों का हिस्सा हैं और उन्हें स्पीडी द्वारा आमेलित किया गया है।</p>	<p>(ii). मै0 एसटीपीएल द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण संविदा शर्त के अनुसार है।</p>

<p>(iii). संविदा उपबंध के अनुसार, एसएमएल को जेएनपीटी द्वारा मासिक आधार पर दिए जाने वाले बिजली और पानी बिलों का निपटान करना होता है। कृपया वर्ष 2006 के दौरान इस पर किए गए व्यय भेजें।</p>	<p>(iii). बिजली उपभोग और पानी उपभोग के ब्योरे रु0 38.01 लाख और 1.84 लाख दिए गए हैं।</p>	<p>(iii). बिजली और पानी प्रभार सत्यापित किए गए हैं।</p>
<p>(iv). संविदा दस्तावेज में कहा गया है कि हालांकि बोली आमंत्रण के समय सीएफएस में निर्यात बॉक्सों के लिए भरण की अनुमति नहीं थी, परंतु पतन निर्यात भरण की अनुमति दे सकता है, यदि सफल संविदाकार चाहता है। कृपया बताएं कि क्या निर्यात भरण गतिविधि एसएमएल द्वारा चलाई जा रही है, और यदि हाँ, तो उसपर आय लागत ब्योरे भेजें।</p>	<p>(iv). जेएनपीटी ने सीएफएस में निर्यात प्रचालनों के लिए सदैव अनुमति दी है। टीएएमपी ने भी सीएफएस में निर्यात प्रचालनों के लिए दरमान अनुमोदित किया है। तथापि, पूर्ववर्ती लाइसेंसधारी सीएफएस में कोई निर्यात गतिविधि नहीं चलाता था। स्पीडी ने निर्यात प्रचालन शुरू किए हैं।</p>	<p>(iv). मै0 एसटीपीएल न निर्यात प्रचालन मई, 2006 से शुरू किए हैं।</p>
<p>(v). संविदा दस्तावेज के अनुसार, सीएफएस और बफर यार्ड में रखे कार्गो/कंटेनरों के मामले में पूर्व लाइसेंसधारी (सीडब्ल्यूसी) से परिरक्षता के स्थानांतरण के लिए सभी आवश्यक सीमाशुल्क औपचारिकताएं पूरी करने पर आने वाली संपूर्ण लागत एसएमएल को वहन करनी होगी। इस पर एसएमएल द्वारा की गई लागत, यदि कोई हो, भेजें।</p>	<p>(v). कृपया सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा जारी की गई अधिसूचना दिनांक 30 दिसम्बर, 2005 का अवलोकन करें।</p>	<p>(v). मै0 एसटीपीएल को संविदा शर्तों के अनुसार सभी सीमाशुल्क औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी।</p>
<p>(vi). कृपया पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट रूप में परिकलित किया गया है।</p>	<p>(vi). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV में निर्धारित दरों में किया गया है।</p>	<p>(vi). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(vii). वर्ष 2007 से 2009 के लिए परिकल्पित प्रचालन लागत, मूल्यहास को छोड़कर, वर्ष 2006 से लगभग 52 प्रतिशत अधिक है जब प्रासंगिक वर्षों के लिए यातायात में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं बताई गई है और अधिकांश व्यय निर्धारित प्रकृति के हैं कृपया उसके कारण भेजें। व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार डब्ल्यूपीआई के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2006-07 के लिए लागू दर 45 प्रतिशत है। कृपया व्यय अनुमानों में अपक्षित संशोधन करें।</p>	<p>(vii). वर्ष 2006 में प्रहस्तित कुल कंटेनर लगभग 46000 है जोकि लागत पत्रकों के तैयार किए जाने और आपको प्रस्तुत किए जाने के समय अनुमानित से कुछ कम हैं। वर्ष 2007 के लिए अनुमान 75600 कंटेनर है जोकि वर्ष 2006 में अर्जित से काफी अधिक है। इसके अलावा, इस दस्तावेज में ही कहीं हमने उल्लेख किया था कि पूर्णतः प्रचालन के सभी उपस्कर के लिए औसत अवधि वर्ष 2007 और उससे आगे के लिए 12 माह के विपरीत 9 माह थी। अतः प्रचालन लागतों में वृद्धि उचित है और यातायात में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए है।</p>	<p>(vii). पिछले वर्ष के दौरान सीएफएस में प्रहस्तित थ्रुपुट मै0 एसटीपीएल द्वारा उद्धरित एमजीटी 75,000 टीईयू के विपरीत 48,701 टीईयू था। वर्ष 2007 के लिए सीएफएस के लिए उद्धरित एमजीटी 77,000 टीईयू है।</p>
<p>(viii). प्रचालन श्रमिक लागत, अनुरक्षण श्रमिक लागत, उपस्कर चालन लागत, बीमा और अन्य उपरिव्यय सभी तीन वर्षों 2007, 2008 और 2009 के लिए स्थिर आंकड़े पर रखे गए हैं। कृपया पुष्टि करें कि अनुवर्ती 3 वर्षों के लिए स्थिर आंकड़े पर अनुमानित व्यय वास्तविक है।</p>	<p>(viii). हमें ज्ञात है कि टीएएमपी द्वारा निर्धारित दरें तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होंगी। इसलिए, हमने उपर्युक्त लागतों में संभावित वृद्धि अनुमानित की है और इन वर्षों के लिए औसत लागत उपलब्ध कराई है। इसलिए वे वर्ष 2007 और 2009 के बीच की अवधि के लिए स्थिर है।</p>	<p>(viii). कोई टिप्पणी नहीं।</p>
<p>(ix). वर्ष 2007 से 2009 के लिए प्रत्यक्ष प्रचालन लागत, मूल्यहास को छोड़कर, के लगभग 3.47 प्रतिशत, 3.41 प्रतिशत और 3.37 प्रतिशत पर परिगणित अनुमानित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय। अनुमानित उपरिव्यय तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>(ix). प्रबंधन और प्रशासनिक व्ययों की विस्तृत परिगणनाएं आपको प्रस्तुत किए गए लागत पत्रकों के साथ कार्य पत्रकों में दी गई हैं।</p>	<p>(ix). कोई टिप्पणी नहीं।</p>



<b>घ. दरमान</b>		
(i). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाने वाला दरमान एसएमएल द्वारा कार्यान्वयन योग्य दस्तावेज होगा। एसएमएल द्वारा भेजे गए मसौदा दरमान में मसौदा में प्रयुक्त विभिन्न शब्दावली की परिभाषाएं शामिल नहीं हैं।	(i). हम दरमान में परिभाषाएं शामिल करेंगे।	(i). मै0 एसटीपीएल अनुपालन करे।
(ii). कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंडों, (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv) 2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi) 5.8.1 से 5.8.2 में शामिल मानक उपबंध प्रस्तावित दरान में 'सामान्य शर्तें और निबंधन' शीर्षक वाले अध्याय के अधीन शामिल करें।	(ii). हम उपर्युक्त सुझाव को दरमान में शामिल करेंगे। हालांकि ये पुनरावर्ती शर्तें स्पष्टता के हित में प्रासंगिक सेवाओं के साथ उल्लिखित की गई हैं।	(ii). मै0 एसटीपीएल अनुपालन करे।
(iii). एसएमएल ने इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए वर्तमान प्रशुल्क से 88 प्रतिशत से 157 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। प्रयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और प्रयोक्ताओं को उत्पादकता सुधारों का होने वाला लाभ इस वृद्धि को तर्कसंगत ठहराते हुए सूचीबद्ध करें।	(iii). सीएफएस के पूर्ववर्ती प्रबंधक सीडब्ल्यूसी, जो पिछले 15 वर्षों से सीएफएस का प्रबंधन कर रहे थे, सीएफएस में बहुत सीमित सेवाएं दे रहे थे। स्पीडी द्वारा सीएफएस में निम्नलिखित अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की गई हैं: निर्यात कंटेनर प्रहस्तन सामान्य भांडागार बंधित भांडागार प्रशीतन रोधन और अनुवीक्षण नीलामियाँ	(iii). सीडब्ल्यूसी भी नीलामी गतिविधि चला रहा था।
(iv). दरमान में एक सामान्य शर्त यह विनिर्दिष्ट करने के लिए शामिल की जाए कि एसएमएल पर प्रत्यक्षतः आरोप्य कारणों द्वारा होने वाले किसी विलंब के लिए प्रयोक्ताओं को भुगतान नहीं करना होगा।	(iv). हम ऊपर दिए गए सुझाव को दरमान में शामिल करेंगे।	(iv). मै0 एसटीपीएल अनुपालन करे।

8.1. एसएमएल ने इस प्राधिकरण के कार्यालय में 13 फरवरी, 2007 को एक पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण भी दिया था जब जेएनपीटी के प्रतिनिधि भी मौजूद थे। इस मामले में आगे की कार्यवाही करने के लिए इस प्राधिकरण को एसएमएल और जेएनपीटी द्वारा भेजे जाने वाले अतिरिक्त स्पष्टीकरण उन्हें संप्रेषित किए गए थे।

8.2. पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2007 द्वारा जेएनपीटी से अपेक्षित स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने पत्र दिनांक 1 मार्च, 2007 द्वारा कुछ ब्योरे भेजे थे जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि शेष मदों पर स्पष्टीकरण बाद में भेजे जाएंगे। मांगे गए ब्योरे और जेएनपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाब																																				
<p>1. एसएमएल द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण की एक हार्ड कॉपी जेएनपीटी के प्रतिनिधियों को हस्तांतरित की गई थी। जेएनपीटी से अनुरोध है कि एसएमएल द्वारा भेजे गए तथ्यों और आंकड़ों पर अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजें।</p>	<p>1. <b>आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि</b></p> <p>आयात कंटेनरों के लिए, परेषिती द्वारा कार्गो की निकासी के लिए कुछ निःशुल्क समय दिया जाना चाहिए। इससे व्यापार को लागत कम करने में मदद मिलेगी। यह भी विदित है कि जेएनपीटी में और आसपास प्रचालन कर रहे सीएफएस आयात कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि नहीं दे रहे हैं। पत्तन भी सीवाई में आयात कंटेनरों के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि दे रहे हैं। इन बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए, टीएमपी इस मुद्दे पर उपयुक्त निर्णय दे सकता है।</p> <p><b>एमजीटी:</b></p> <p>यह निवेदन है कि संविदा में, जेएनपीटी ने सीएफएस और बीवाई के लिए प्रथम पांच वर्षों हेतु एमजीटी निम्नवत् निर्धारित की गई है:</p> <table border="1" data-bbox="831 790 1474 1055"> <thead> <tr> <th>पट्टा अवधि</th> <th>सीएफएस के लिए एमजीटी</th> <th>बीवाई के लिए एमजीटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पहला वर्ष</td> <td>40,000 टीईयू</td> <td>80,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>दूसरा वर्ष</td> <td>50,000 टीईयू</td> <td>92,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>तीसरा वर्ष</td> <td>55,000 टीईयू</td> <td>1,00,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>चौथा वर्ष</td> <td>60,500 टीईयू</td> <td>1,02,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>पांचवा वर्ष</td> <td>64,000 टीईयू</td> <td>1,02,000 टीईयू</td> </tr> </tbody> </table> <p>जबकि, एसटीपीएल द्वारा प्रथम पांच वर्षों के लिए उद्धरित एमजीटी निम्नवत् था:</p> <table border="1" data-bbox="831 1162 1474 1426"> <thead> <tr> <th>पट्टा अवधि</th> <th>सीएफएस के लिए एमजीटी</th> <th>बीवाई के लिए एमजीटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पहला वर्ष</td> <td>75,000 टीईयू</td> <td>80,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>दूसरा वर्ष</td> <td>77,000 टीईयू</td> <td>92,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>तीसरा वर्ष</td> <td>80,000 टीईयू</td> <td>1,00,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>चौथा वर्ष</td> <td>85,000 टीईयू</td> <td>1,02,000 टीईयू</td> </tr> <tr> <td>पांचवा वर्ष</td> <td>87,000 टीईयू</td> <td>1,02,000 टीईयू</td> </tr> </tbody> </table> <p>उपर्युक्त से, यह स्पष्ट है कि सीएफएस के लिए एसपीएल द्वारा उद्धरित किया गया एमजीटी उसके अपने निर्धारण पर है।</p> <p><b>रॉयल्टी:</b></p> <p>एसटीपीएल द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण में, यह निर्दिष्ट किया गया है कि रॉयल्टी जेएनपीटी से संबंधित भूखंड के प्रयोग के लिए देय है। यह स्पष्ट किया जाता है कि रॉयल्टी प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनरों और भूखंड निर्धारित पट्टा किरायों के लिए उनके द्वारा उद्धरित एमजीटी के अनुसार, संविदा शर्तों के अनुसार देय है।</p>	पट्टा अवधि	सीएफएस के लिए एमजीटी	बीवाई के लिए एमजीटी	पहला वर्ष	40,000 टीईयू	80,000 टीईयू	दूसरा वर्ष	50,000 टीईयू	92,000 टीईयू	तीसरा वर्ष	55,000 टीईयू	1,00,000 टीईयू	चौथा वर्ष	60,500 टीईयू	1,02,000 टीईयू	पांचवा वर्ष	64,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू	पट्टा अवधि	सीएफएस के लिए एमजीटी	बीवाई के लिए एमजीटी	पहला वर्ष	75,000 टीईयू	80,000 टीईयू	दूसरा वर्ष	77,000 टीईयू	92,000 टीईयू	तीसरा वर्ष	80,000 टीईयू	1,00,000 टीईयू	चौथा वर्ष	85,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू	पांचवा वर्ष	87,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू
पट्टा अवधि	सीएफएस के लिए एमजीटी	बीवाई के लिए एमजीटी																																			
पहला वर्ष	40,000 टीईयू	80,000 टीईयू																																			
दूसरा वर्ष	50,000 टीईयू	92,000 टीईयू																																			
तीसरा वर्ष	55,000 टीईयू	1,00,000 टीईयू																																			
चौथा वर्ष	60,500 टीईयू	1,02,000 टीईयू																																			
पांचवा वर्ष	64,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू																																			
पट्टा अवधि	सीएफएस के लिए एमजीटी	बीवाई के लिए एमजीटी																																			
पहला वर्ष	75,000 टीईयू	80,000 टीईयू																																			
दूसरा वर्ष	77,000 टीईयू	92,000 टीईयू																																			
तीसरा वर्ष	80,000 टीईयू	1,00,000 टीईयू																																			
चौथा वर्ष	85,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू																																			
पांचवा वर्ष	87,000 टीईयू	1,02,000 टीईयू																																			
<p>2. जेएनपीटी से अनुरोध है कि सीएफएस और बीवाई की अभिकल्पित क्षमता को एसएमएल द्वारा किए गए/परिकल्पित निवेश में लिए जाने की अलग-अलग पुष्टि करें।</p>	<p>2. पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा जवाब भेजा गया था।</p>																																				

<p>3. एसएमएल द्वारा भजे गए तीन जेएनपीटी टर्मिनलों के यातायात पूर्वानुमान को सत्यापित करने में इस प्राधिकरण की सुलभता के लिए, जेएनपीटी से अनुरोध है कि वहां पर आज की तारीख तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए पूर्वानुमान भेजें।</p>	<p>3. <u>बीवाई जेएनपी में यातायात:</u></p> <p>मै0 एसटीपीएल को सीएफएस और बीवाई के लिए प्रदान किए गए संविदा, खंड 7.2 में, यह उल्लेख किया गया था कि जेएनपी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटी आदि में प्रहस्तित निर्यात कंटेनरों के लगभग 22-25 प्रतिशत के बफर यार्ड से गुजरने की संभावना है।</p> <p>इसके अलावा, संविदा दस्तावेज़ में यह उल्लेख किया गया था कि ऊपर दिया गया यातायात केवल सूचना के लिए दर्शाया गया है और पत्तन इस संबंध में किसी प्रकार की गारंटी/आश्वासन नहीं देता है। संविदाकारों को पत्तन के पड़ोस में विभिन्न पक्षों द्वारा विकसित की जा रही इसी प्रकार की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए जेएनपी सीएफएस और बफर यार्ड के माध्यम से लाइसेंस अवधि के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले संभावित यातायात का मूल्यांकन स्वयं करना चाहिए। मै0 एसटीपीएल ने इस शर्त को ध्यान में रखते हुए अपनी ऑफर उद्धरित की थी।</p>																		
<p>4. यह एसएमएल के ध्यान में लाया गया था कि बफर यार्ड निष्पादन को आय परिकलन में पूरी तरह से नहीं लिया गया है क्योंकि जेएनपीटी ने संविदा दस्तावेज़ में स्पष्ट रूप से कहा है कि तीन टर्मिनलों में प्रहस्तित निर्यात इकाईयों का 22 प्रतिशत से 25 प्रतिशत बफर यार्ड से होकर गुजरेगा। एसएमएल ने बताया था कि शायद उल्लिखित इकाईयों के 22 प्रतिशत से 25 प्रतिशत के जेएनपीटी क्षेत्र में और आसपास उपलब्ध सभी पांच बफर यार्डों से होकर गुजरने की संभावना व्यक्त की गई है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह संबंध में सही स्थिति की पुष्टि करें। जेएनपीटी से यह भी अनुरोध है कि एसएमएल को आर्बिट्रि बीवाई से होने वाली आय के हमारे द्वारा उपयुक्ततः निर्धारण के लिए एसएमएल के प्रबंधन वाले एक बफर यार्ड सहित जेएनपीटी क्षेत्र में सभी 5 बफर यार्डों के अलग-अलग क्षेत्र भेजें।</p>	<p>4. टीएमपी द्वारा यथा अपेक्षित, जेएनपी में और आसपास सीएफएस द्वारा प्रचालित किए जा रहे बफर यार्ड संबंधी सूचना एकत्र की गई और नीचे दी गई है:</p> <table border="1" data-bbox="826 898 1481 1122"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>एजेंसी</th> <th>क्षेत्र (लगभग)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पंजाब कोनवेअर</td> <td>15,000 वर्ग मीटर</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क</td> <td>10,000 वर्ग मीटर</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>सीडब्ल्यूसी कालमबोली</td> <td>2,000 वर्ग मीटर</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>सीडब्ल्यूसी लोजिस्टिक पार्क</td> <td>40,000 वर्ग मीटर</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>मेरस्क सीएफएस</td> <td>4,000 वर्ग मीटर</td> </tr> </tbody> </table> <p>वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए, जेएनपी सीटी में कुल यातायात 1338982 टीईयू था, जिसमें से निर्यात प्रहस्तन 685635 टीईयू था। निर्यात यातायात में से, फ़ैक्टरी में भरा गया 181713 टीईयू था।</p>	क्र. सं.	एजेंसी	क्षेत्र (लगभग)	1.	पंजाब कोनवेअर	15,000 वर्ग मीटर	2.	सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क	10,000 वर्ग मीटर	3.	सीडब्ल्यूसी कालमबोली	2,000 वर्ग मीटर	4.	सीडब्ल्यूसी लोजिस्टिक पार्क	40,000 वर्ग मीटर	5.	मेरस्क सीएफएस	4,000 वर्ग मीटर
क्र. सं.	एजेंसी	क्षेत्र (लगभग)																	
1.	पंजाब कोनवेअर	15,000 वर्ग मीटर																	
2.	सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क	10,000 वर्ग मीटर																	
3.	सीडब्ल्यूसी कालमबोली	2,000 वर्ग मीटर																	
4.	सीडब्ल्यूसी लोजिस्टिक पार्क	40,000 वर्ग मीटर																	
5.	मेरस्क सीएफएस	4,000 वर्ग मीटर																	
<p>5. एसएमएल ने उल्लेख किया है कि जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीपीएल के टर्मिनलों में उत्पादकता में सुधारों और भीड़ में कमी के परिणामस्वरूप बीवाई में कंटेनरों का प्रहस्तन कम रहेगा। एसएमएल ने यह उल्लेख भी किया है कि जेएनपीटी ने बोली-पूर्व बैठक के समय आश्वासन दिया था कि वह उचित समय पर बफर यार्ड प्रचालनों पर पुनर्विचार करेगा। जेएनपीटी से यह स्पष्ट करने के लिए अनुरोध है कि क्या एसएमएल के साथ सांविदिक करार के अनुसार, वहां पर थ्रुपुट कम रहने की स्थिति में भविष्य में बीवाई के एमजीटी में कमी की जाएगी।</p>	<p>5. पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा बाद में जवाब भेजा गया था।</p>																		
<p>6. एसएमएल ने उल्लेख किया है कि वह वर्ष 2006 में ₹0 44.89 करोड़ का निवेश पहले ही कर चुका है और वर्ष 2007 में ₹0 36.11 करोड़ का निवेश करेगा। जेएनपीटी से यह स्पष्ट करने के लिए अनुरोध है कि क्या इन दो इकाईयों को एसएमएल के साथ किए गए करार से पहले प्राप्त किया गया था। प्रस्तुतिकरण में, जेएनपीटी प्रतिनिधि ने एक बयान दिया था कि एसएमएल का यह दावा कि उसने ₹0 44.89 करोड़ के उपस्कर प्राप्त किए हैं अधिक प्रतीत होता है और जेएनपीटी के मूल्यांकन के अनुसार, एसएमएल द्वारा किया गया निवेश ₹0 20 करोड़ से अधिक नहीं हो सकता है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि सीएफएस और बीवाई में तैनात किए गए उपस्कर का प्रत्यक्ष सत्यापन करने के पश्चात एसएमएल द्वारा किए गए निवेश की मात्रा सत्यापित और पुष्टि करें।</p>	<p>6. पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा बाद में जवाब भेजा गया था।</p>																		



<p>7. एसएमएल ने वर्ष 2007 में किए जाने वाले रू0 36.11 करोड़ के निवेश के कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं, इसके अलावा कि यह शैड विकास के लिए है। तथापि, इसने यह जोड़ा है कि वे सीएफएस में शीत कक्ष और भांडागार सुविधाओं जैसे मूल्य वर्धित सेवाएं प्रदान करेगा और ऐसी सेवाओं को शुरू करने के लिए जेएनपीटी से अनुमति मांगी गई है। जेएनपीटी से अनुमति प्राप्त करने के पश्चात, एसएमएल ऐसी सेवाओं के लिए दरों के निर्धारण हेतु टीएमपी का रुख करेगा। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2007 के लिए एसएमएल की निवेश योजना के संबंध में एसएमएल के दावा के बारे में इस प्राधिकरण को सूचित करें।</p>	<p>7. पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा बाद में जवाब भेजा गया था।</p>
<p>8. इसके पत्र सं. जेएनपी/वित्त/2007 दिनांक 17 जनवरी, 2007 द्वारा अग्रेषित किए गए प्रस्ताव पर जेएनपीटी के तर्कों की एक प्रतिलिपि एसएमएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। पत्र दिनांक 8 फरवरी, 2007 द्वारा उनसे प्राप्त की गई टिप्पणियों की प्रतिलिपि टीएमपी की टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए संलग्न की गई है।</p>	<p>8. पत्र दिनांक 30 अप्रैल, 2007 द्वारा बाद में जवाब भेजा गया था।</p>

8.3. हमारे पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2007 द्वारा, एसएमएल द्वारा भेजे जाने वाले ब्योरे उन्हें इस अनुरोध के साथ अग्रेषित किए गए थे कि स्पष्टीकरण एक सप्ताह के भीतर भेजे। उन्हें यह भी सूचित किया गया था कि उन्हें ब्योरे भेजने होंगे और उसमें स्पष्टीकरण इस प्राधिकरण के सचिव के साथ 26 फरवरी, 2007 को होने वाली बैठक में देने होंगे। एसएमएल 26 फरवरी, 2007 को होने वाली बैठक के लिए टर्नप नहीं कर सका था। एसएमएल ने फोन द्वारा सूचित किया था कि वे 28 फरवरी, 2007 को ब्योरों के साथ बैठक के लिए आएंगे। न तो मांगे गए स्पष्टीकरण 28 फरवरी, 2007 को प्राप्त हुए और न एसएमएल उस तारीख को इस प्राधिकरण के अधिकारियों से मिला था। 12 मार्च, 2007 को, इस मामले में संयुक्त सुनवाई के शुरू होने से कुछ समय पहले ही, एसएमएल ने हमारे पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2007 में पूछे गए प्रश्नों का जवाब भेजा था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और एसएमएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण निम्नवत् हैं:

टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एसएमएल द्वारा दिया गया जवाब
<p>1. एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि बेहतर निष्पादन प्राप्त करने के लिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तर निर्दिष्ट किए जाएं। एसएमएल ने अपने पत्र दिनांक 8 फरवरी, 2007 में इस मुद्दे पर बहुत सामान्य जवाब ही भेजा है। एसएमएल से अनुरोध है कि स्पष्ट रूप से बताएं कि सीएफएस और बीवाई में अपने निष्पादन को बेहतर बनाने से क्या आशय है।</p>	<p>1. स्पीडी उपस्कर के चयन और तैनात किए गए की संख्या में दो कारकों से प्रभावित रहा है; एक, जेएनपीटी के साथ सांविदिक बाध्यताएं और दो, न्यायिक निर्देश।</p> <p>उपस्कर की क्षमता जेएनपीटी द्वारा अपने संविदा दस्तावेज़ में यथा उल्लिखित कम से कम 10000 कंटेनरों का प्रति माह प्रहस्तन करना है। हम वर्तमान में औसतन 6000 कंटेनर प्रति माह प्रहस्तन कर रहे हैं। हम सभी उपस्कर का उनकी तलचिह्न क्षमता से कम प्रचालन कर रहे हैं।</p> <p>किराये पर लेने के स्थान पर स्वयं का लेना भी बाज़ार में सही प्रकार के वाहन की उपलब्धता से प्रभावित था। व्यावसायिक वाहनों की ओवरलोडिंग पर उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप, नए प्रकार के ट्रैक्टर ट्रेलर जैसे टाटा मोटर्स का 4018 इस क्षेत्र में प्रचालन कर रहे अन्य ट्रांसपोर्टर्स के पास उपलब्ध नहीं थे।</p> <p>ट्रकों की खरीद के हमारे निर्णय को प्रभावित करने वाला दूसरा कारक मुम्बई क्षेत्र में 8 वर्ष पुराने व्यावसायिक वाहनों के प्रवेश पर प्रतिबंध लगाते हुए वर्ष 2003 में बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर आधारित है। इस निर्णय से मुम्बई क्षेत्र से बहुत से ट्रक बाहर हो गए हैं।</p> <p>जेएनपीटी क्षेत्र में 17 अन्य सीएफएस प्रचालक हैं जो तीन जेएनपीटी टर्मिनलों से आने वाले कंटेनरों के लिए प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं। सृजित प्रतिसक्ष अवसंरचना पद्धति पर आधारित 18 सीएफएस (जेएनपी-सीएफएस सहित) की क्षमता, जेएनपीटी क्षेत्र में कंटेनर प्रहस्तन के लिए माँग से कहीं ज्यादा है। स्पीडी ने बाज़ार का मात्र 5 प्रतिशत हिस्सा प्रबंधित किया है। यद्यपि, स्पीडी टीएमपी द्वारा विनियमित किया जाता है, एकाधिकार की स्थिति नहीं है और यातायात को प्रभावित नहीं कर सकता है। सीएफएस ही केवल टीएमपी के न्यायाधिकार के अधीन है क्योंकि सीएफएस जेएनपीटी से संबद्ध है। तथापि, दिलचस्प है कि जेएनपीटी ने प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया पर सीएफएस को लाइसेंस पर देने के पश्चात अपने सीएफएस के संबंध में दूरी बनाए रखने का दृष्टिकोण अपना लिया है। हालांकि स्पीडी की सफलता में जेएनपीटी का भी व्यावसायिक हित है, परंतु जेएनपीटी से हमें कोई लाभ नहीं हुआ है जिससे हम एनएसआईसीटी में उतारे जाने वाले अधिकतम आयात कंटेनरों का प्रहस्तन कर सकें। इसके विपरीत, जेएनपीटी ने जेएनपीटी क्षेत्र में सीएफएस प्रचालन शुरू करने के लिए आवेदन-पत्रों की प्रायोजित किए जाने के प्रतिसाद में नरम नीति अपनाई हुई है।</p> <p>उपर्युक्त के आलोक में, निष्पादन के लिए तलचिह्न स्तरों के निर्धारण का प्रश्न और इसमें सुधार किए जाने के प्रयास एक प्रश्न है जिसे 10000 कंटेनर प्रति माह की उल्लिखित क्षमता हमारे द्वारा प्राप्त करने के पश्चात लिया जा सकता है।</p>
<p>2. एसएमएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि, तुलना के प्रयोजन के लिए, एसएमएल द्वारा प्रचालन से पहले सीएफएस और बीवाई सेवाओं के लिए प्रभार्य टीएमपी अनुमोदित दरों के साथ-साथ एसएमएल द्वारा अब प्रस्तावित दरें साथ-साथ रखते हुए विवरण भेजें।</p>	<p>2. वर्तमान दरों की प्रस्तावित दरों से तुलना प्रस्तुत की गई है।</p>

<p>3. एसएमएल ने उस विशिष्ट प्रश्न पर अपना जवाब नहीं भेजा है कि जब प्रशुल्क में 88 प्रतिशत से 151 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है तो थ्रुपुट अधिक अनुमानित कैसे किया गया है।</p>	<p>3. जेएनपीटी क्षेत्र में 17 अन्य सीएफएस - सरकारी और निजी क्षेत्र दोनों से संबंधित - प्रचालन कर रहे हैं। उनकी दरें जेएनपी-सीएफएस के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरों से कम से कम दोगुना ज्यादा है। स्पीडी जेएनपीटी क्षेत्र में सभी सीएफएस द्वारा प्रहस्तित कुल कंटेनरों का 5 प्रतिशत से अधिक प्रहस्तन नहीं कर रहा है।</p> <p>जब 17 अन्य सीएफएस जो मिलकर जेएनपीटी क्षेत्र में सभी कंटेनरों का 95 प्रतिशत प्रहस्तन करते हैं, जेएनपी-सीएफएस पर लागू वर्तमान दरों का 2 गुना वसूल करने में समर्थ हैं तो यह बहुत स्पष्ट है कि बाजार प्रचलित दरों को सही और प्रतिस्पर्धी रूप में स्वीकार करता है। इसके अलावा, जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे सभी सीएफएस की कुल प्रत्यक्ष क्षमता कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए माँग से बहुत ज्यादा है, इसलिए यह स्वाभाविक है कि प्रचलित दरें अधिक नहीं हैं।</p> <p>अतः बाजार के 5 प्रतिशत हिस्से वाले स्पीडी का यातायात वृद्धि करने में कोई सस्या दिखाई नहीं देती है। यातायात में वृद्धि करना विपणन प्रयासों, प्रदान की जा रही सेवाओं, संबंधों, सीएफएस प्रचालक द्वारा बनाए गए संबंधों का ही परिणाम है और अंत में सीएफएस के नांकन को प्रभावित करने के लिए शिपिंग लाइनों, जहां कार्गो की सुपुर्दगी दी जाएगी, को रियायतें देने की समर्थता मात्र ही नहीं है।</p> <p>स्पीडी के कई बड़े शिपिंग लाइनों से उत्कृष्ट संबंध हैं और उनकी सेवा की गुणवत्ता पर आधारित है जो प्रचालनों के प्रथम वर्ष 2006 में देखी गई, इसलिए स्पीडी यातायात में वृद्धि होने के बारे में आश्वस्त है। इसके अलावा, टीएमपी को हमारे आवेदन के माध्यम से हमारे द्वारा मांगी गई दरों के बारे में शिपिंग लाइनों को जानकारी है। हमने प्रस्तावित दरों शिपिंग लाइनों से किसी प्रयास का विरोध नहीं किया है।</p>
<p>4. एसएमएल ने वार्षिक गतिविधि-वार/उप-गतिविधि-वार अतिरिक्त राजस्व प्रस्तुत नहीं किया है, प्रस्तावित दर संशोधन अगले 3 वर्षों में सृजित किए जाने की संभावना है।</p>	<p>4. प्रस्तावित दर संशोधन के लिए वार्षिक गतिविधि-वार अतिरिक्त राजस्व प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>5. एसएमएल ने सीएफएस और बीवाई में कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण और वर्ष 2006 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानित आय का परिकलन अभी भी भेजना है।</p>	<p>5. विराम समय विलेखन प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>6. एसएमएल से अनुरोध है कि ट्रकों की ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध पर वर्ष 2005 के उच्चतम न्यायालय के निर्णय की एक प्रतिलिपि भेजें।</p>	<p>6. उच्चतम न्यायालय के आदेश की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>7. प्रस्तुतीकरण के समय अध्यक्ष, टीएमपी द्वारा पूछे गए विशिष्ट प्रश्न पर, एसएमएल के प्रबंध निदेशक ने पुष्टि की थी कि उनका वित्तीय वर्ष 31 दिसम्बर को समाप्त होता है। एसएमएल ने उल्लेख किया था कि वार्षिक लेखें इसके बोर्ड को केवल 15 मार्च, 2006 तक ही प्रस्तुत किए जा सकेंगे। इसलिए एसएमएल को निर्देश दिया गया था कि एक सप्ताह के भीतर बिना लेखापरीक्षित लेखे भेजें जो बाद में लेखापरीक्षित तुलन पत्र द्वारा अनुसरित की जाएगी। एसएमएल इससे सहमत था। एसएमएल को सलाह दी जाती है कि तुलन पत्र और आय तथा व्यय और केवल सीएफएस और बीवाई से संबंधित अन्य ब्योरे, आपके लेखापरीक्षकों द्वारा यथा प्रमाणित, भेजें।</p>	<p>7. 31 दिसम्बर, 2006 को समाप्त वर्ष के बिना-लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत किए गए हैं।</p>



<p>8. एसएमएल ने वर्ष 2005-06 से 2024-25 के लिए जेएनपीटी टर्मिनलों के यातायात पूर्वानुमान तीन परिदृश्यों; कम, वास्तविक और उच्च के अधीन प्रस्तुत किए गए थे। एसएमएल ने आगे बताया था कि ये ब्योरे जेएनपीटी द्वारा विभिन्न मंचों पर उपलब्ध कराए गए विभिन्न ब्योरों से लिए गए हैं अध्यक्ष ने 31 दिसंबर, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़ों के बारे में पूछा था। जेएनपीटी प्रतिनिधि, जो उपस्थित था, ने बताया था कि वर्ष 2005-06 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक टीईयू 26.60 लाख है। चूंकि एसएमएल द्वारा वर्ष 2006 के लिए भेजे गए आंकड़े किसी भी परिदृश्य के अधीन जेएनपीटी द्वारा उल्लिखित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं, इसलिए अध्यक्ष ने एसएमएल से अनुरोध किया था कि वर्ष 2006 के दौरान जेएनपीटी टर्मिनलों में प्रहस्तित वास्तविक यातायात भेजें। एसएमएल इसके अनुपालन के लिए सहमत था।</p>	<p>8. ऊपर संदर्भित तालिका जेएनपीटी द्वारा शुरू किए गए जाने के लिए प्रस्तावित चौथे टर्मिनल के लिए और परामर्शी इंजीनियरिंग सेवा (सीईएस) द्वारा तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट से ली गई थी। सीईएस रिपोर्ट वर्ष 2005 की थी, इसलिए उन्होंने वर्ष 2005-06 के लिए अपने अनुमान दिए थे। इसके अलावा, तीन जीडीपी दर परिदृश्य 20 वर्षों की अवधि के लिए प्रस्तुत किए गए थे। तथापि, अध्यक्ष द्वारा यथा प्रार्थित, तीन जेएनपीटी टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित कंटेनर प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
<p>9. अध्यक्ष द्वारा एसएमएल को सूचित किया गया था कि इसके द्वारा लिया गया यह निर्णय कि सीएफएस की मूल्यांकित क्षमता जेएनपीटी द्वारा निर्धारित और संविदा दस्तावेज़ में निर्दिष्ट के अनुरूप है, टीएमपी को स्वीकार्य नहीं होगा। क्षमता दक्षता स्तर और किए गए निवेश का कार्य है। उसके बाद, एसएमएल ने जेएनपीटी क्षेत्र के भीतर और आसपास 18 सीएफएस को भेजी जाने वाली जेएनपीटी के तीनों टर्मिनलों की आयात इकाईयों के यथानुपात आबंटन के आधार पर क्षमता को तर्कसंगत ठहराने का प्रयास किया था। एसएमएल से कहा गया था कि सीएफएस की क्षमता वहां पर सृजित प्रत्यक्ष अवसंरचना के आधार पर मूल्यांकित की जानी चाहिए। एसएमएल उपर्युक्त आधार पर सीएफएस और बीवाई की मूल्यांकित क्षमता भेजने के लिए सहमत था।</p>	<p>9. यद्यपि टीएमपी के दिशा-निर्देशों के संदर्भ में, हम सहमत हैं कि सृजित प्रत्यक्ष अवसंरचना के आधार पर क्षमता मूल्यांकन करना उचित है। टीएमपी दिशा-निर्देश टर्मिनल प्रचालनों को केन्द्र में रखकर तैयार किए गए हैं। टर्मिनल प्रचालनों के लिए लाइसेंस पत्तन न्यासों द्वारा दिए जाते हैं जोकि केन्द्रीय सरकार की सहायक हैं। ये लाइसेंस इस रूप में प्रतिबंधी प्रकृति के हैं कि टर्मिनल प्रचालन निर्मित और शुरू करने की स्वतंत्रता सीमित है। केवल भारत सरकार के पास यह निर्णय लेने की शक्ति है कि क्या, कहां और कब पत्तन अथवा टर्मिनल निर्मित किया जा सकता है।</p> <p>यद्यपि, सीएफएस प्रचालनों के मामले में, उनकी सोच पत्तनों के विस्तारण की रही है जिसमें वे पत्तनों की भीड़ को खत्म करने में मदद करें, सरकार द्वारा सीएफएस प्रचालनों के लिए कोई रोक अथवा लाइसेंस देने पर प्रतिबंध नहीं है। कोई भी सीएफएस निर्मित करने और प्रचालन शुरू करने के लिए पत्तन न्यास की भांति स्वतंत्र है जोकि सीएफएस का सेवा का आशय सीएफएस के प्रयोजन के लिए योग्य है।</p> <p>जेएनपीटी ने सीएफएस के प्रायोजन की एक नरम नीति का अनुसरण किया है। जेएनपीटी क्षेत्र में अब 18 सीएफएस (जेएनपी-सीएफएस सहित) हैं जिनकी प्रत्यक्ष अवसंरचना आधार पर कुल क्षमता जेएनपीटी के तीन प्रचालन टर्मिनलों द्वारा सृजित की जा रही कंटेनर प्रहस्तन की मांग से बहुत अधिक है।</p> <p>जेएनपीटी द्वारा सीएफएस के अनुरक्षण, प्रबंधन और प्रचालन के लिए जारी किया गया संविदा दस्तावेज़ एक व्यावसायिक दस्तावेज़ था। यह मानना सुरक्षित रहेगा कि जेएनपीटी का मार्गदर्शन प्रचलित बाजार स्थितियों के आधार पर व्यावसायिक विचार द्वारा किया जाता रहा है। जब जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि सीएफएस 10000 कंटेनर प्रतिमाह प्रहस्तन कर सकता है, यह उसपर आधारित था कि भावी बोलीदाता अपनी बोलियों पर पहुंचने के लिए किस पर विचार करेंगे।</p> <p>हमने हमारी परिगणनाओं के लिए संविदा दस्तावेज़ पर पूरी तरह से विश्वास किया है। हमारा निवेदन है कि सीएफएस के मामले में, प्रत्यक्ष अवसंरचना पद्धति इस्तेमाल करना उचित नहीं है।</p>

<p>10. एसएमएल को यह बात बताई गई थी कि बफर यार्ड निष्पादन को आय परिकलन में पूर्णतः लेखा में नहीं लिया गया है। जेएनपीटी ने अपने संविदा दस्तावेज में स्पष्ट रूप से कहा है कि तीन टर्मिनलों में प्रहस्तित निर्यात इकाईयों का 22 प्रतिशत से 25 प्रतिशत बफर यार्ड के माध्यम से गुजरेगा। एसएमएल ने कहा था कि शायद ऊपर उल्लिखित इकाईयों के 22 प्रतिशत से 25 प्रतिशत के जेएनपीटी क्षेत्र में और आसपास उपलब्ध 5 बफर यार्डों के माध्यम से गुजरने की संभावना है। अध्यक्ष, टीएमपी ने एसएमएल से इस स्थिति की पुनः पुष्टि करने और बीवाई में संभावित यातायात तथा आय, जो अगले तीन वर्षों में उससे सृजित की जाएगी, को पुनः संकलित करने का अनुरोध किया गया था।</p>	<p>10. जेएनपीटी ने बफर यार्ड के निष्पादन के बारे में पूछा था जा स्पीडी द्वारा वचनबद्ध न्यूनतम गारंटी थ्रुपुट से काफी कम था। ह उक्त प्रश्न के प्रतिसाद में हमारे द्वारा जेएनपीटी को लिखे गए पत्र की प्रतिलिपि संलग्न कर रहे हैं। इस पत्र में यातायात की प्रकृति और यातायात के निर्धारक स्पष्ट रूप से दिए गए हैं जो बफर यार्ड में आते हैं। पत्र प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>11. एसएमएल को यह स्पष्ट किया गया था कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीएमपी दिशा-निर्देश केवल कंटेनरों के आयामों पर आधारित हैं न कि कार्गो के कुल भार और कंटेनर के भार पर। एसएमएल ने दरें एक बार कंटेनरों के आयामों के आधार पर और दोबारा भार सीमा अर्थात् 23 टन तक, 23-27 टन के बीच और 27 टन से अधिक आधार पर प्रस्तावित की है। एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अपना प्रस्ताव संशोधित करें।</p>	<p>11. टीएमपी दिशा-निर्देश टर्मिनल प्रचालनों को केन्द्र में रखकर तैयार किए गए थे। इसके अलावा, चूंकि टीएमपी दिशा-निर्देश जारी किए गए थे, इसलिए परिवहन में बहुत परिवर्तन हुआ है। नवम्बर, 2005 में दिए गए एक महत्वपूर्ण निर्णय में, उच्चतम न्यायालय ने कहा था कि राज्य सरकार किसी अपराध के अनुवर्तन को माफ नहीं कर सकती है, जिसकी शुरुआत के लिए इसे दंड वसूल कर माफ किया गया था। दूसरे शब्दों में, उच्चतम न्यायालय का कहना था कि राज्य सरकारें वाहन की ओवरलोडिंग के विरुद्ध मोटर वाहन अधिनियम के उपबंधों को लागू करें।</p> <p>तब से व्यापार ने निर्णय की व्यावसायिक विवीक्षा को स्वीकार किया है और परिवहन में दर वृद्धि स्वीकार की है।</p> <p>आयाम और भार दोनों के आधार पर परिवहन की दरें उद्धरित करना अब स्वीकृत व्यापार पद्धति बन गई है। केन्द्रीय सरकार की कम्पनियां जैसे केन्द्रीय भंडारण निगम और बॉमर लॉरी भी आयाम और भार पर आधारित अपनी दरें उद्धरित करती हैं।</p> <p>यह अनिवार्य है कि विनियमों और वास्तविकता के बीच अन्तराल होगा। विनियम हमेशा वास्तविकता को लेने के लिए हरकत करता है। हमारा टीएमपी से अनुरोध है कि अपने दिशा-निर्देशों की समीक्षा करें, जोकि तब तैयार किए गए थे जब भिन्न प्रकार की परिस्थितियां प्रचलित थीं। वर्तमान अधिनियम के उपबंधों के आलोक में, टीएमपी जोकि कार्यपालिका का हिस्सा है, को भी इसे न्यायिक निर्णयों के साथ इसे समरेखन में लाते हुए अपने दिशा-निर्देशों की अवश्य समीक्षा करनी चाहिए।</p>
<p>12. एसएमएल ने कई नए सेवाएं शामिल की हैं (टीएमपी पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 के पैरा 3 (xvi) द्वारा) जिसके लिए दरें प्रस्तावित की गई हैं। यद्यपि एसएमएल ने सेवाओं की प्रकृति को विस्तार से बताया है, परंतु इसने उसके लिए प्रस्तावित दरों को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत नहीं ठहराया है। अस्पष्टतः यह उल्लेख करने के बावजूद कि प्रस्तावित दरें 'बाजार दर' अथवा 'प्रचलित दर' पर आधारित हैं, एसएमएल से अनुरोध है कि प्रस्तावित दरों को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं और दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>12. ऊपर उल्लिखित सेवाओं की प्रकृति ऐसी है कि उनकी लागत को अलग-अलग दर्शाना बहुत मुश्किल है। ये सेवाएं माँग पर उपलब्ध करवाई गई हैं।</p>

<p>13. एसएमएल कार्गो भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि प्रदान किए जाने की अपेक्षा से प्रभावित था। एसएमएल ने बताया था कि अन्य सीएफएस प्रचालक कोई निःशुल्क अवधि प्रदान नहीं कर रहे हैं। यदि एसएमएल इसके लिए उपलब्ध नहीं करता है तो इसपर टीएमपी द्वारा स्वतः निर्णय लिया जाएगा।</p>	<p>13. कंटेनर फ्रेट स्टेशनों को पत्तनों के विस्तार के रूप में लिया जाता है, उसमें ईपीसीजी योजना के अधीन निर्यात वचनबद्धताओं के अनुपालन के प्रयोजनों के लिए, कंटेनर प्रहस्तन आय निर्यात आय के रूप में मानी गई है। सीएफएस में आयात कंटेनरों के निष्क्रिय पड़े रहने से अंतर्राष्ट्रीय व्यापार को आगे बढ़ाने के कार्य को कोई लाभ नहीं होगा। आयातकों को उनके कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवस दिए जाने से कोई प्रयोजन पूरा नहीं होगा। हमारा टीएमपी से अनुरोध है कि निःशुल्क दिवस अपेक्षा को समाप्त कर दिया जाए।</p>
<p>14. जब प्रति पारी आधार पर न कि प्रति घंटा आधार पर क्रेन-भाड़ा प्रस्तावित करने की अनिवार्यता के बारे में पूछा गया था तो एसएमएल ने उल्लेख किया था कि क्रेने केवल पारी आधार पर किराये पर उपलब्ध हैं। एसएमएल से अनुरोध है कि प्रस्तावित क्रेन-भाड़ा लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं और दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>14. स्पीडी के पास स्वयं की क्रेनें नहीं हैं। जेएनपीटी के साथ संविदा की शर्तों के अनुसार, स्पीडी से यह अपेक्षा नहीं की गई है कि उसकी स्वयं की क्रेनें हों। ग्राहकों की माँग पर, स्पीडी बाजार से क्रेने किराये पर लेता है। बाजार पद्धति के अनुसार, क्रेने पारी आधार पर किराये पर ली जाी हैं। क्रेन प्रचालकों को क्रेनों द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों की संख्या से सरोकार नहीं है। चूँकि ये क्रेनें पारी आधार पर और ग्राहकों की माँग पर ली जाती हैं, इसलिए हमने क्रेन सेवाओं के लिए प्रभार पारी आधार पर प्रस्तावित किया है।</p>
<p>15. एसएमएल ने पुष्टि की है कि कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण की जरूरत का निर्णय पार्टी द्वारा लिया जाता है और सीएफएस प्रचालक की सुविधा पर आधारित नहीं होता है। इसलिए, एसएमएल से प्रस्तावित दरमान में यह शर्त स्पष्ट रूप से शामिल करने का अनुरोध किया गया था कि यदि केवल पार्टी कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण के लिए कहती है तो उसके लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे और प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि आंतरिक स्थानांतरण सीएफएस प्रचालक की सुविधा के लिए किया जाता है।</p>	<p>15. हम अनुरोध का अनुपालन करेंगे और इस बारे में शर्त शामिल करेंगे कि केवल ग्राहक के अनुरोध पर ही प्रभार वसूल किए जाएंगे।</p>
<p>16. इस विशिष्ट प्रश्न पर कि सभी उपस्कर एसएमएल के स्वामित्व वाले हैं अथवा उनमें से कुछ किराये पर लिए गए हैं, एसएमएल ने जवाब दिया था कि संपूर्ण बेड़ा उनके स्वामित्व में है। एसएमएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि उपस्कर अधिग्रहीत करने से पहले इसने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई विश्लेषण किया था कि उपस्कर खरीदना किराये पर लेने अथवा उन्हें पट्टे पर लेने से अधिक मितव्ययी रहेगा। एसएमएल ने सूचित किया था कि इस अपेक्षित स्पष्टीकरण भेजेगा।</p>	<p>16. चूँकि स्पीडी प्रारम्भ से कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन व्यवसाय में संलग्न रहा है। इसलिए, स्पीडी ने कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन (एच एंड टी) में विशेष सक्षम अधिग्रहीत किए हैं। अन्य सीएफएस प्रचालक एच एंड टी के आउटसोर्स को वरीयता देते हैं क्योंकि उनमें आवश्यक अनुभव और विशेषज्ञता की कमी है। इसके अलावा, एच एंड टी में भी कई कामगारों को नियोजित करने की आवश्यकता पड़ती है। हमारा आपसे अनुरोध है कि इस दस्तावेज के पृष्ठ 1 पर प्रश्न सं. 1 के हमारे जवाब के अनुच्छेद 3 और 4 का अवलोकन करें। इसलिए, स्पीडी ने उपस्कर – ट्रैक्टर ट्रेलर, रीच स्टेकर, और फोर्क लिफ्ट खरीदने और प्रचालित करने का निर्णय लिया था।</p>
<p>17. एसएमएल से अनुरोध है कि वर्ष 2006 के दौरान अपने एक वर्ष के प्रचालन के वास्तविकताओं पर आधारित उपस्कर चालन व्यय भेजें। प्रति टीईयू ईंधन लागत भी अलग से भेजें।</p>	<p>17. उपस्कर चालन व्ययों का ब्योरा और प्रति टीईयू ईंधन लागत प्रस्तुत की गई है।</p>

<p>18. कृपया अधिग्रहीत उपस्कर के मैनुअल की प्रतिलिपियां भेजें जहां यह कहा गया है कि घटक 12 माह में एक बार अथवा अधिक बार बदले जाएंगे।</p>	<p>18. स्पीडी मुम्बई और न्हावा शेवा क्षेत्र में पिछले दो दशकों से भी अधिक समय से कंटेनर प्रहस्तन और परिवहन का व्यवसाय कर रहा है। स्पीडी ने कंटेनर प्रहस्तन में अपेक्षित सभी उपस्कर जैसे ट्रैक्टर ट्रेलर, रीच स्टेकर, फोर्क लिफ्ट आदि सदैव खरीदे हैं। बड़ी संख्या में उपस्कर खरीदने को आवश्यक डाउन टाइम में ग्राहकों के साथ सेवा स्तर करारों के साथ जोड़ने से स्पीडी को अपने उपस्कर रखने पड़ते हैं।</p> <p>स्पीडी ने उपस्कर के अनुवीक्षण के अनुभव से अर्जित किया है जिसमें निवारक और दुर्घटना मरम्मतें दोनों शामिल रही हैं। इंजीनियरों और तकनिशियनों, जो दो दशकों से भी ज्यादा समय से स्पीडी के नियोजन में रहे हैं, ने जांच की प्रक्रिया के माध्यम से और अपने तरीकों, प्रक्रियाओं, अनुसूचियों और परिणामों से त्रुटि दूर की है। इस प्रकार के दृष्टिकोण ने कम्पनी को अच्छी स्थिति में ला खड़ा किया है कि मुम्बई और न्हावा शेवा में इसकी विश्वसनीय एच एंड टी विक्रेता के रूप में ख्याति है।</p> <p>उपस्कर के अनुरक्षण के लिए अपने प्रयास में, स्पीडी ने वाहन उत्पादकों द्वारा तैयार किए गए मैनुअल से मार्गदर्शन नहीं लिया है जिससे केवल उनके प्राधिकृत सेवा केन्द्र संसर्गी हैं। टीएमपी को भेजे गए आवेदन में उपस्कर के पुर्जे और घटकों के जीवनकाल संबंधी सभी मानक स्पीडी द्वारा निर्धारित किए गए हैं जोकि वास्तविक व्यय और अनुरक्षण विभाग द्वारा अनुसरित किए जा रहे मानकों पर आधारित है।</p>
<p>19. प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय के अधीन परिकल्पित समर्थक दस्तावेजों और वर्ष 2006 के वास्तविकताओं के साथ प्रमाणित करें।</p>	<p>19. प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन व्यय प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>20.(क). एसएमएल ने कहा है कि वह वर्ष 2006 में ₹0 44.89 करोड़ का निवेश पहले ही कर चुका है और वर्ष 2007 में ₹0 36.11 करोड़ का निवेश किया जाएगा। इसने यह बयान भी दिया था कि दो रीच स्टेकर वर्ष 2005 के दौरान प्राप्त किए गए थे। एसएमएल से अनुरोध है कि यह स्पष्ट करें कि ये दो इकाईयां जेएनपीटी के साथ करार से पहले प्राप्त की गई थीं। प्रस्तुतिकरण में, जेएनपीटी प्रतिनिधि ने एक बयान दिया था कि ₹0 44.89 करोड़ कीमत के उपस्कर प्राप्त करने का एसएमएल का दावा अधिक प्रतीत होता है और, जेएनपीटी के मूल्यांकन के अनुसार एसएमएल द्वारा किया गया निवेश ₹0 20 करोड़ से अधिक नहीं होगा। एसएमएल इस संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>20.(क). किया गया वास्तविक निवेश बिना-लेखापरीक्षित तुलन पत्र में प्रस्तुत किया गया है। इसे ही प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>(ख). इस संबंध में, इसकी पुष्टि भी करें कि वह परिसंपत्तियां जिनपर लागत विवरणों में आरओसीई का दावा किया गया है, केवल बीओटी बाध्यता के निवर्हन में इस्तेमाल की जाती है।</p>	<p>(ख). बिना-लेखापरीक्षित लेखे तैयार करने में यह सुनिश्चित करने के लिए ध्यान रखा गया है कि सीएफएस के नियमित प्रचालनों में केवल प्रयुक्त उपस्कर ही शामिल किए जाएं।</p>
<p>21. एसएमएल ने वर्ष 2007 में किए जाने वाले ₹0 36.11 करोड़ के निवेश के संबंध में कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। सिवाय इसके कि यह शैड विकास के लिए है। एसएमएल से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें।</p>	<p>21. सीएफएस के अनुरक्षण, प्रबंधन और प्रचालन के लिए जेएनपीटी के साथ हुए करार में, स्पीडी से अपेक्षा की गई है कि कंटेनरों का सही और प्रभावी प्रहस्तन सुनिश्चित करने के लिए सीएफएस को अच्छी स्थिति में बनाए रखा जाए।</p> <p>आवृत क्षेत्र में अच्छी स्थिति को वापस लाने के लिए मरम्मत की आवश्यकता है। वापसी में सीएफएस को अपने कंटेनर भेजने के लिए निर्यातकों द्वारा मांगे गए सीन वचनबद्धताओं को व्यवस्थित करने के लिए शैड क्षमता को बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।</p>



<p>22. एसएमएल ने कहा है कि प्रत्येक गतिविधि के लिए पृथक लागत गणना करना इसके लिए वस्तुतः असंभव है। एसएमएल का यह बयान टीएमपी को स्वीकार्य नहीं है। एसएमएल द्वारा विभिन्न सेवाओं के लिए निर्धारित की गई दरों का आधार लागत व्ययों के साथ भेजा जाए।</p>	<p>22. स्पीडी ने टीएमपी को दिए गए अपने आवेदन में, व्यय के सभी मुख्य शीर्षों के विभिन्न लागत तत्वों जैसे परिवर्ती, अर्ध-परिवर्ती और निर्धारित लागतों में बांटे जा रहे लागत तत्वों के साथ उपस्कर चालन लागत दी गई हैं। श्रमिक व्यय भी विस्तृत रूप से उपलब्ध करवाए गए हैं। श्रमिक व्यय प्रकृति अनुसार निर्धारित किए गए हैं और इस बात पर बिना ध्यान दिए खर्च किए जाएंगे कि प्रहस्तित कंटेनर अधिक हैं अथवा कम हैं।</p>
<p>23. एसएमएल ने जवाब दिया है कि प्रशुल्क दिशा-निर्देश जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन कंटेनरों के लिए सामान्य दर का 1.5 गुणा वसूल करने की अनुमति देते हैं। एसएमएल को सूचित किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुसार, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम जोखिमपूर्ण इकाईयों के मामले में वसूल किया जा सकता है। एसएमएल से अनुरोध है कि अपना प्रस्ताव उपयुक्ततः संशोधित करें।</p>	<p>23. जैसाकि हम पहले कह चुके हैं, टीएमपी दिशा-निर्देश पत्तन टर्मिनल प्रचालनों पर केन्द्रित कर बनाए गए थे। स्पीडी ने जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन कंटेनरों के लिए सामान्य दरों के 1.5 गुणा के लिए अनुरोध किया है कि जबकि सभी अन्य सीएफएस सामान्य दर का 2 गुणा वसूल कर रहे हैं।</p> <p>हम टीएमपी का ध्यान जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन के विशेष गुणों की ओर आकर्षित करना चाहते हैं। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, सुरक्षित मार्ग सुनिश्चित करने के लिए एस्कॉर्ट वाहन उपलब्ध करवाया जाता है। ओडीसी कंटेनरों के मामले में, हमें लो बैड ट्रेलर उपलब्ध करवाने पड़ते हैं जोकि बहुत महंगे हैं। प्रशीतन कंटेनरों के लिए जनरेटर वाले ट्रेलर की आवश्यकता होती है।</p>
<p>24. बिजली आपूर्ति और प्रशीतन इकाईयों के अनुवीक्षण के लिए प्रभार्य प्रभारों के संबंध में, एसएमएल को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुवर्तन के बारे में सूचित किया गया था। एसएमएल से अनुरोध है कि अपना प्रस्ताव उपयुक्ततः संशोधित करें।</p>	<p>24. टीएमपी द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार, हमने बिजली आपूर्ति और अनुवीक्षण सेवाओं की समयावधि को पारी आधार के स्थान पर 4 घंटे कर दिया है।</p>
<p>25. इस कार्यालय के पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 के पैरा 2 (vii) में, एसएमएल से सीएफएस में खाली करने संबंधी प्रभारों की वसूली के बारे में स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एसएमएल ने जवाब दिया था कि उतराई प्रभारों में रू0 300 की कोई मद नहीं है। यह दोहराया जाता है कि आयात चक्र - समूह 1 - वर्तमान और प्रस्तावित दरमान दोनों के अधीन - एसएमएल ने रू0 300 सीएफएस उतराई प्रभारों के रूप में लिए हैं। एसएमएल से एक बार दोबारा अनुरोध है कि हमारे पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 में मांगा गया स्पष्टीकरण भेजें।</p>	<p>25. यद्यपि कार्गो की उतराई के लिए दरें दरमान के साथ ही साथ समूह 1 में सही दी गई हैं, परंतु जब आय को लिया जाता है तो एक असावधानीवश त्रुटि दिखाई देती है जिसे सही कर दिया गया है।</p>
<p>26. इस कार्यालय के पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2007 के पैरा 5 (vi) पर एसएमएल का जवाब अधूरा प्रतीत होता है।</p>	<p>26. हम पुष्टि करते हैं कि केवल शुरु की गई परिसंपत्तियों को ही निवल प्रखंड में शामिल किया गया है जैसाकि 31 दिसम्बर, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए स्पीडी के बिना-लेखापरीक्षित लेखों में देखा गया था।</p>
<p>27. 13 फरवरी, 2007 को, जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे प्रमुख सीएफएस के दरमान का तुलनात्मक विवरण टीएमपी को सौंपा गया था। एसएमएल ने बाद में हमसे अनुरोध किया था कि इस विवरण को वापस लिया गया मान लिया जाए। एसएमएल से अनुरोध है कि जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे अन्य सीएफएस के वर्तमान दरमान की प्रतिलिपियों के साथ अपना नया विवरण प्रस्तुत करें।</p>	<p>27. जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे प्रमुख सीएफएस का तुलनात्मक दरमान प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>तुलनात्मक विवरण के समर्थन में, हम निम्नलिखित भी संलग्न कर रहे हैं:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. जेएनपीटी क्षेत्र में सभी प्रमुख सीएफएस प्रचालकों का अधुनातन दरमान।</li> <li>2. न्हावा शेवा ट्रांसपोर्टर्स असोसिएशन और जेएनपीटी क्षेत्र में विभिन्न सीएफएस द्वारा जारी किए गए व्यापार नोटिस।</li> <li>3. ट्रैक्टर ट्रेलर की ओवरलोडिंग के लिए स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड पर दंड लगाते हुए आरटीओ द्वारा जारी किए गए चालानों की प्रतिलिपियां।</li> </ol>

9.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 12 मार्च, 2007 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। बीसीसीआई ने संयुक्त सुनवाई में एक बृहत् विवरण प्रस्तुत किया था जिसमें जेएनपीटी में और आसपास के कुछ सीएफएस में प्रभार्य प्रशुल्क के ब्योरे शामिल थे। सीएसएलए ने एसएमएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों की एक रूपरेखा प्रस्तुत की थी। उपस्थित अधिकांश प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया था कि उन्हें अपनी टिप्पणियों को लिखित रूप में देने के लिए एक और अवसर दिया जाए। उन्हें अपने लिखित निवेदन भेजने के लिए दो सप्ताह का समय दिया गया था।

9.2. यद्यपि 12 मार्च, 2007 को आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं को उनके अनुरोध के अनुसार उनके मत लिखित में प्रस्तुत करने के लिए 2 सप्ताह का समय दिया गया था, परंतु इस प्राधिकरण को उनसे कोई अनुवर्ती निवेदन प्राप्त नहीं हुए थे।

10. कुछ और स्पष्टीकरण एसएमएल से माँगे जाने थे। इस संबंध में उन्हें संबोधित एक पत्र दिनांक 2 अप्रैल, 2007 भेजा गया था। 30 अप्रैल, 2007 को, एसएमएल ने अपना जवाब भेजा था। माँगे गए स्पष्टीकरण और एसएमएल से प्राप्त जवाब निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एसएमएल द्वारा दिया गया जवाब									
1.	एसएमएल से अनुरोध है कि वर्तमान में आपके द्वारा व्यापार को दी जा रही सेवाओं की सूची (और उसके लिए प्रभार्य दर) भेजें जिनके लिए अनुमोदित दरमान में प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए गए हैं।	<p>1. वर्तमान में प्रदान की जा रही सेवाएं जिसके लिए अनुमोदित दरमान में प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>सेवा</th> <th>दर (रूपयों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क.</td> <td>आयात कंटेनरों की स्कैनिंग के लिए सीडब्ल्यूसी, सीएफएस और डिस्ट्रीपार्क को परिवहन, भार-तोलन प्रभारों सहित जोकि वास्तविक आधार पर हैं।</td> <td>1300/- प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>ख.</td> <td>सीमाशुल्क बंधित भांडागार</td> <td>70/- प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	सेवा	दर (रूपयों में)	क.	आयात कंटेनरों की स्कैनिंग के लिए सीडब्ल्यूसी, सीएफएस और डिस्ट्रीपार्क को परिवहन, भार-तोलन प्रभारों सहित जोकि वास्तविक आधार पर हैं।	1300/- प्रति टीईयू	ख.	सीमाशुल्क बंधित भांडागार	70/- प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह
क्र.सं.	सेवा	दर (रूपयों में)									
क.	आयात कंटेनरों की स्कैनिंग के लिए सीडब्ल्यूसी, सीएफएस और डिस्ट्रीपार्क को परिवहन, भार-तोलन प्रभारों सहित जोकि वास्तविक आधार पर हैं।	1300/- प्रति टीईयू									
ख.	सीमाशुल्क बंधित भांडागार	70/- प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह									
2.	एसएमएल ने साथ ही साथ बताया था कि सीएफएस के नामांकन को प्रभावित करने के लिए शिपिंग लाइनों, जहां कार्गो की सुपुर्दगी दी जाएगी, को रियायतें देने की समर्थता यातायात में वृद्धि करने के कारकों में से एक है। एसएमएल बताए कि क्या वह शिपिंग लाइनों को रियायतें देता रहा है और यदि हाँ, तो उसके ब्योरे दें।	2. हमने शिपिंग लाइनों को अब तक कोई रियायत नहीं दी है। तथापि, हमने अपने ग्राहकों को वायदा किया है कि टीएमपी द्वारा दरों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के पश्चात इस पर विचार किया जाएगा।									
3.	एसएमएल का यह बयान कि प्रस्तावित दरों पर शिपिंग लाइनों की ओर कोई विरोध नहीं हुआ है, पूरी तरह से सच प्रतीत नहीं होता है क्योंकि एमएनएसए ने यह कहते हुए आपत्ति उठाई है कि प्रस्तावित दरें आपवादिक रूप से अधिक हैं।	3. एमएनएसए की आशंका है कि हमारे दरों के संशोधन से अन्य सीएफएस की दरों में वृद्धि हो जाएगी, सही नहीं है और विचार योग्य नहीं है। इसके अलावा, एमएनएसए के सदस्य वर्तमान में निजी कंटेनर फ्रेट स्टेशनों का उपयोग कर रहे हैं जिनके प्रशुल्क हमारे प्रशुल्क की अपेक्षा बहुत अधिक हैं।									
4.	एसएमएल ने बताया है कि उच्चतम न्यायालय के आदेश की प्रतिलिपि संलग्नक-4 में प्रस्तुत की गई है। यद्यपि संलग्न 4 में मुम्बई उच्च न्यायालय के निर्णय की प्रतिलिपि दी गई है, परंतु उच्चतम न्यायालय के निर्णय की भेजी गई प्रतिलिपि अधूरी है। एसएमएल से अनुरोध है कि उच्चतम न्यायालय के निर्णय की पूर्ण प्रतिलिपि भेजें।	4. राज्य सरकार संशोधित अधिसूचना के साथ उच्चतम न्यायालय निर्णय का पूरा पाठ भेजा गया है।									

<p>5.</p>	<p>एसएमएल ने 31 दिसंबर, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए बिना-लेखापरीक्षित लेखों की एक प्रति भेजी है। भेजे गए बिना-लेखापरीक्षित लाभ और हानि लेखा में एसएमएल द्वारा कंटेनर फ्रेट स्टेशन से इतर स्थानों पर प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित आय और व्यय हैं। उसके साथ संलग्न किया गया एक पत्रक जेएनपी-सीएफएस में प्रदान की जा रही सेवाओं और अन्य स्थानों पर दी जा रही सेवाओं से संबंधित अलग-अलग आय और लागत दर्शाता है। तथापि, वर्ष 2006 के लिए इस विवरण में भेजे गए आंकड़े और प्रपत्र 3क में भेजे गए आंकड़े भिन्न हैं। उदाहरणार्थ, जेएनपी-सीएफएस के लिए बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में दर्शाई गई प्रचालन आय रू0 35,88,94,902 (नियमित सेवाओं के लिए रू0 24,85,63,005 जमा माँग सेवाओं पर के लिए रू0 4,37,33,897 जमा एकत्रित अतिरिक्त परिवहन के लिए रू0 6,65,98,000) है जबकि प्रपत्र 3क में वर्ष 2006 के लिए दर्शाई गई प्रचालन आय रू0 24,85,63,004 है। एसएमएल से अनुरोध है कि वर्ष 2006 की वास्तविकताओं पर आधारित आय-लागत विवरण भेजें।</p>	<p>प्रपत्र 3क के अधीन प्रचालन आय के संबंध में, खंड I के अधीन दर्शाई गई नियमित सेवाओं के माध्यम से अर्जित आय अर्थात् रू0 24,85,63,004/- और खंड VI के अधीन विविध आय के रूप में दर्शाया गया अतिरिक्त परिवहन अर्थात् रू0 6,65,98,000/- है। रू0 4,37,33,897/- के संबंध में, माँग सेवाओं पर से अर्जित आय, नियमित आय नहीं होने के कारण, प्रपत्र 3क में नहीं दर्शाई गई है और न ही व्यय उपर्युक्त सेवाओं से संबंधित है।</p>												
<p>6.</p>	<p>एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि बफर यार्ड के थ्रुपुट की पुनः पुष्टि करें और अगले 3 वर्षों में वहां पर संभावित यातायात और उससे होने वाली आय पुनः संकलित करें। माँगी गई सूचना भेजने की बजाय, एसएमएल ने जेएनपीटी को भेजे गए अपने पत्र दिनांक 26 दिसम्बर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है। एसएमएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि हमारे पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2007 में माँगे गए प्रासंगिक ब्योरे भेजें।</p>	<p>वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए अनुमानित यातायात दर्शाने वाला विवरण वर्तमान और प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित आय के साथ संलग्न है। इसके अलावा, हमारे पूर्ववर्ती जवाब द्वारा पहले ही निवेदन किया जा चुका है कि बफर यार्ड यातायात एक बार फिर कम हो जाएगा क्योंकि तीसरा टर्मिनल पूरी तरह से प्रचालन में है जोकि नीचे दी गई तालिका में दर्शाए गए से प्रमाणित होता है। बीवाई-जेएनपी में प्रहस्तित कंटेनरों के ब्योरे</p> <table border="1" data-bbox="847 1200 1477 1384"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>अवधि</th> <th>प्रहस्तित टीईयू की संख्या</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>2003-04</td> <td>81149</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>2004-05</td> <td>63489</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>2005-06</td> <td>57184</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	अवधि	प्रहस्तित टीईयू की संख्या	1.	2003-04	81149	2.	2004-05	63489	3.	2005-06	57184
क्र.सं.	अवधि	प्रहस्तित टीईयू की संख्या												
1.	2003-04	81149												
2.	2004-05	63489												
3.	2005-06	57184												
<p>7.</p>	<p>एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव केवल कंटेनर के आयामों के आधार पर संशोधित करें, भार सहित कार्गो के आधार पर नहीं। अनुरोध का अनुपालन करने की बजाय, एसएमएल ने इस प्राधिकरण को सलाह दी है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए वर्तमान दिशा-निर्देशों की समीक्षा की जाए। चूंकि प्रशुल्क वर्तमान दिशा-निर्देशों के आधार पर निर्धारित किया जाना है, इसलिए एसएमएल को एक बार पुनः सलाह दी जाती है कि केवल कंटेनर के आयामों के आधार पर अपना प्रस्ताव संशोधित करें।</p>	<p>7. उच्चतम न्यायालय के निर्णय दिनांक 9 नवम्बर, 2005 ने परिवहन प्रशुल्क प्रतिरूप को आयाम से बदलकर आयाम और भार कर दिया है। उपर्युक्त निर्णय के अनुसार, विभिन्न क्षमताओं वाले ट्रेलरों को कंटेनर के भार के अनुसार प्रयोग किए जाने की जरूरत है। केन्द्रीय भंडारण निगम और बॉमर लॉरी द्वारा चलाए जा रहे सार्वजनिक क्षेत्र के सीएफएस सहित जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचलित प्रशुल्क केवल उपर्युक्त प्रतिरूप पर ही हैं। चूंकि प्रचालन लागत क्षमता के अनुसार भिन्न-भिन्न होती है, इसलिए आयाम और भार आधार पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए हमारे अनुरोध पर कृपया विचार करें।</p>												
<p>8.</p>	<p>कई नई सेवाओं पर दरें निर्धारित करने के प्रस्ताव पर, इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित दरों को लागत ब्योरों और दस्तावेजी साक्ष्य पर तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया था। एसएमएल के जवाब में कहा गया है कि उनकी लागत की अलग-अलग गणना करना मुश्किल है, इस प्राधिकरण को स्वीकार्य नहीं है। एसएमएल को सलाह दी जाती है कि इसका अनुपालन किया जाए।</p>	<p>ये केवल प्रस्तावित सेवाएं हैं जो माँग पर प्रदान की जाएंगी। प्रस्तावित दरें बाजार से प्राप्त की गई सूचना पर आधारित हैं। चूंकि वर्तमान में ये सेवाएं प्रदान नहीं की जा रही हैं इसलिए हम लागत ब्योरे उपलब्ध करवाने में असमर्थ हैं।</p>												

9.	<p>एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित क्रेन-भाड़ा लागत ब्योरों और दस्तावेजी साक्ष्य के साथ तर्कसंगत ठहराएं। दस्तावेजी साक्ष्य के साथ लागत ब्योरे भेजने की बजाय, एसएमएल ने पारी आधार पर क्रेन प्रभारों की वसूली को तर्कसंगत ठहराने की कोशिश की है। कृपया प्रस्तावित दरें लागत ब्योरों और दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>जेएनपीटी के साथ संविदा के अनुसार, हमसे अपनी क्रेनों की अपेक्षा नहीं की गई है। ग्राहकों से माँग आने पर हम क्रेन बाजार से किराये पर लेते हैं। क्रेन की आपूर्ति के लिए प्राप्त की गई दर-सूची भेजी गई है।</p>
10.	<p>उपस्कर खरीदने अथवा किराये पर लेने के मुद्दे पर, एसएमएल का कहना है कि इसने कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन में विशेष सक्षम अधिग्रहीत की हैं और इसलिए इसने उपस्कर खरीदने और प्रचालित करने का निर्णय लिया है। एसएमएल से एक बार पुनः यह बताने का अनुरोध किया जाता है कि इसने उपस्कर की प्राप्ति से पहले यह सुनिश्चित किया है कि उन्हें किराये पर लेने अथवा पट्टे पर लेने की अपेक्षा खरीदना अधिक मितव्ययी है।</p>	<p>पूर्ण अध्ययन करने के पश्चात यह पाया गया है कि उपस्कर खरीदना उन्हें किराये पर लेने और उन्हें पट्टे पर लेने से मितव्ययी रहेगा।</p> <p>सीएफएस की दक्षमा मुख्यतः टर्मिनलों से कंटेनरों की तेज निष्क्रमण की क्षमता पर निर्धारित की जाती है। हमारा मानना है कि यह केवल तभी संभव है यदि हमारा अपना उपस्कर हो जोकि लागत प्रभावी, विश्वसनीय और कभी भी इस्तेमाल किया जा सके। उपस्कर की खरीद का हमारा निर्णय केवल उपर्युक्त कारणों पर आधारित है।</p>
11.	<p>एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि अधिग्रहीत उपस्कर के मैनुअल की प्रतिलिपियां भेजी जाएं जहां यह बताया गया है कि घटक 12 माह में एक बार अथवा अधिक बार बदले जाएंगे। एसएमएल ने जवाब दिया है कि वाहन उत्पादकों द्वारा तैयार किए गए मैनुअल से उन्हें कोई मार्गदर्शन नहीं मिला है परंतु अपने स्वयं के वास्तविक अनुभव पर आधारित है। यह प्राधिकरण अनुरक्षण व्यय पर पार करना रूप में विचार कर सके, इसके लिए एसएमएल को सलाह दी जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा मांगे गए मैनुअल की प्रतिलिपियां प्रस्तुत करें अथवा घटकों को आवधिक बदले जाने को प्रमाणित करते हुए दस्तावेजी साक्ष्य लागत ब्योरों के साथ भेजें।</p>	<p>प्रयोक्ता मैनुअल में केवल आवधिक सेवा अपेक्षा के बारे में उल्लेख किया गया है और पुर्जों को बदले जाने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। हमारे अनुरक्षण विभाग स्टाफ के साथ विस्तृत चर्चाएं की गई थीं और विभिन्न घटकों की कार्य-जीवन पर पहुंचा गया था। उपर्युक्त चर्चाओं के आधार पर, प्रतिस्थापन अनुसूचियां तैयार की गई थीं और उसे ही प्रस्तुत किया गया था।</p>
12.	<p>एसएमएल ने प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन परिकल्पित व्यय को दर्शाने वाला वही विवरण एक बार पुनः प्रस्तुत किया है।</p>	<p>प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्ययों के ब्योरे दर्शाने वाला विवरण संलग्न किया गया है।</p>
13.(क).	<p>एसएमएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2005 के दौरान प्राप्त किए गए दो रीच स्टेकर उसके द्वारा जेएनपीटी के साथ किए गए करार से पहले प्राप्त किए गए थे। एसएमएल को इस प्रश्न का जवाब अभी भेजना है।</p>	<p>वर्ष 2005 के दौरान दो रीच स्टेकर खरीदे गए थे जोकि करार से पहले सीएफएस/जेएनपी के लिए संविदा में भाग लेने के लिए अपने को महत्तर बनाने के लिए थे।</p>
13.(ख).	<p>एसएमएल पहले कह चुका है कि इसने वर्ष 2006 में ₹0 44.89 करोड़ का निवेश किया है। ब्योरों के लिए विशिष्ट प्रश्न पर, एसएमएल ने जवाब दिया है कि किया गया निवेश बिना-लेखापरीक्षित तुलन पत्र में दिया गया है। तथापि, बिना-लेखापरीक्षित तुलन पत्र में केवल ₹0 32,06,89,543 के निवेश (सकल प्रखंड जेएनपी सीएफएस विनियमित प्रशुल्क सेवाएं ₹0 23,65,20,543 जमा जेएनपी-सीएफएस माँग सेवाएँ ₹0 84,69,000) के ब्योरे दिए गए हैं। एसएमएल से अनुरोध है कि कृपया सही स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>बिना-लेखापरीक्षित तुलन पत्र में प्रस्तुत किए गए ब्योरे सही स्थिति हैं।</p>

13.(ग).	एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2007 में किए जाने वाले प्रस्तावित रु0 36.11 करोड़ के निवेश को विस्तार से बताएं। एसएमएल ने जवाब में शैडों के विकास और सीएफएस को अच्छी स्थिति में बनाए रखने की जरूरत के बारे में बताया गया था। तथापि, इसने रु0 36.11 करोड़ के परिकल्पित निवेश ब्योरे नहीं भेजे हैं। एसएमएल द्वारा भेजा गया संलग्नक-10 वर्ष 2007 के लिए रु0 61.83 करोड़ राशि की पूंजी व्यय योजना से संबंधित है। चूंकि इसमें दिए गए ब्योरे एसएमएल के वर्ष 2007 के दौरान रु0 36.11 करोड़ की निवेश योजना के विवरण से भिन्न है, इसलिए एसएमएल से अनुरोध है कि स्थिति स्पष्ट करें।	प्रस्तावित निवेश संबंधी ब्योरे:  1. सड़कों और यार्डों को पुनः नया रूप देना : रु0 21,49,46,940 /- 2. अतिरिक्त भांडागार का निर्माण : रु0 9,00,00,000 /- 3. अनुषंगी भवन (श्रमिक शैड, कर्मशाला आदि) : रु0 5,61,53,060 /-  संविदाकार से प्राप्त दर-सूची प्रस्तुत की गई है।
13.(घ).	एसएमएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि केवल सीएफएस और बीवाई में प्रयुक्त उपस्कर पर निवेश की मात्रा की पुष्टि करें।	केवल सीएफएस और बीवाई में प्रयुक्त उपस्कर पर किया गया निवेश रु0 22.43 करोड़ है।
14.	मात्र यह कहने की बजाय कि व्यय के सभी प्रमुख शीर्षों के लागत विवरण इस प्राधिकरण को प्रस्तुत कर दिए गए हैं, एसएमएल को एक बार पुनः सलाह दी जाती है कि विभिन्न सेवाओं के लिए निर्धारित की गई दरों का आधार लागत ब्योरों के साथ भेजें।	लागत विवरण प्रस्तुत किए गए हैं।
15.	एसएमएल का यह बयान कि जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन कंटेनरों के लिए दरें सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुना होनी चाहिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 से भिन्न है। एसएमएल से अनुरोध है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुसार अपना प्रस्ताव संशोधित करें।	टीएमपी दिशा-निर्देश 5.7.3 पत्तन अपेक्षाओं को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है और हमें महसूस होता है कि यह सीएफएस पर लागू नहीं किया जाना चाहिए। इसका अलावा, केन्द्रीय भंडारण निगम और बॉमर लॉरी द्वारा प्रचालित सार्वजनिक क्षेत्र के सीएफएस सहित जेएनपी क्षेत्र में जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन के लिए प्रचलित सामान्य शुल्क का 1.5 गुना है। तदनुसार, हमने हमारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और अनुरोध है कि इसी पर विचार किया जाए।
16.	एसएमएल ने कहा है कि आय के अनुमानन के समय इसने कार्गो की उतराई दरों के संदर्भ में त्रुटि को सही किया था। एसएमएल से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें।	जैसाकि हमारे पूर्ववर्ती जवाब में निवेदन किया गया था कि असावधानीवश हुई त्रुटि सही की गई है।
17.	पुनः प्रस्तुत किए गए प्रपत्र 3क और 3ख में भी, एसएमएल ने रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में शामिल किया है। एसएमएल को सलाह दी जाती है कि रॉयल्टी भुगतान को अलग करने के पश्चात लागत विवरण प्रस्तुत करें क्योंकि इस मामले में बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 के पश्चात पूरी की गई है।	रॉयल्टी को लागत से बाहर रखना, टर्मिनलों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया दिशा-निर्देश है। हम महसूस करते हैं कि इसे सीएफएस पर लागू नहीं किया जाना चाहिए। अतः यह अनुरोध है कि रॉयल्टी को लागत रूप में शामिल करते हुए हमारे प्रस्ताव पर विचार किया जाए।

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

13. इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती हैं:

- (i). (क). बफर यार्ड (बीवाई) सहित कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) की मूल्यांकित क्षमता 2,22,000 टीईयू प्रतिवर्ष होना बताई गई है। (सीएफएस की मूल्यांकित क्षमता 1,20,000 टीईयू है और बफर यार्ड 1,02,000 टीईयू प्रतिवर्ष है)। प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान, एसएमएल ने सीएफएस में 49442 टीईयू और बफर यार्ड में 61606 टीईयू प्रहस्तित किया है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए, एसएमएल ने 1,38,000 टीईयू, 1,44,720 टीईयू और 1,61,400 टीईयू का संयुक्त थ्रुपुट परिकल्पित किया है जिसमें से बफर यार्ड में प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात क्रमशः 62,400 टीईयू, 54,000 टीईयू और 48,000 टीईयू अनुमानित किया गया है। एसएमएल ने जेएनपीटी को वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए सीएफएस में क्रमशः 77,000 टीईयू, 80,000 टीईयू और 85,000 टीईयू और बीवाई में क्रमशः

92000 टीईयू, 100000 टीईयू और 102000 टीईयू के न्यूनतम थ्रुपुट की गारंटी दी गई है। इसलिए, एसएमएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि इसने सीएफएस और बफर यार्ड दोनों में वर्ष 2007 से 2009 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात को कम परिकल्पित क्यों किया है। एसएमएल ने जवाब दिया है कि जेएनपीटी में और आसपास 18 सीएफएस प्रचालन कर रहे हैं और ये प्रचालक कार्गो और कंटेनरों के लिए खुले बाजार में प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं और उनकी प्रत्यक्ष अवसंरचना के आधार पर सीएफएस की कुल क्षमता जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे तीन टर्मिनलों द्वारा सृजित किए जा रहे थ्रुपुट की मात्रा से बहुत अधिक है। एसएमएल के अनुसार, बफर यार्ड में यातायात पूरी तरह से पत्तन टर्मिनलों में भीड़ पर निर्भर करता है और जेएनपीटी में टर्मिनलों ने घुमाव समय में नाटकीय ढंग से सुधार किए हैं और इसके परिणामस्वरूप बफर यार्ड में कंटेनर यातायात में क्रमिक कमी आई है। तथापि, एसएमएल द्वारा भेजे गए आंकड़ों के अनुसार, जब पहले सीएफएस वर्ष 1999-2000 से 2004-05 के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रबंधित किया जाता था, बीवाई में प्रहस्तित कंटेनर 74719 टीईयू, 100241 टीईयू, 74851 टीईयू, 67411 टीईयू, 61149 टीईयू और 63489 टीईयू थे। यद्यपि एसएमएल द्वारा सामने रखे गए कारणों से, अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए सीएफएस में परिकल्पित यातायात स्वीकार किया जा सकता है, पूर्व में 63,489 से 100241 टीईयू कंटेनरों के वास्तविक प्रहस्तन और जेएनपीटी को गारंटीशुदा न्यूनतम थ्रुपुट पर विचार करते हुए, यह मानना मुश्किल है कि बीवाई में थ्रुपुट वर्ष 2008 और 2009 में कम होकर क्रमशः 54000 टीईयू और 48000 टीईयू हो जाएगा। इसीलिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए यह लागत विश्लेषण करने के लिए वर्ष 2008 से 2009 हेतु बफर यार्ड थ्रुपुट 62400 टीईयू लिया गया है, जोकि वर्ष 2007 के लिए एसएमएल का अनुमान है।

- (ख). एसएमएल द्वारा भेजे गए यातायात अनुमान मुख्यतः विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वसनीय हैं, बफर यार्ड में वर्ष 2008 और 2009 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात के मामले में नहीं जैसाक उपर्युक्त पैरा (i) (क) में विस्तार से दिया गया है। तथापि, गलत अनुमानन के कारण एसएमएल को यदि कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अगले प्रशुल्क की समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (ii). (क). वर्ष 2006 के लिए प्रचालन आय ₹0 24.85 करोड़ प्रतिवेदित की गई है जिसमें कंटेनर प्रहस्तन से ₹0 16.88 करोड़ और विलंबशुल्क तथा भंडारण प्रभारों से ₹0 7.97 करोड़ शामिल है। एसएमएल ने प्रचालन आय वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः ₹0 33.96 करोड़, ₹0 37.40 करोड़ और ₹0 43.62 करोड़ परिकल्पित की है। चूंकि बफर यार्ड में अनुमानित कार्गो थ्रुपुट वर्ष 2008 और 2009 के लिए 8400 टीईयू और 14000 टीईयू पर ऊर्ध्वमुखी संशोधित किया गया है, इसलिए उन दो वर्षों के लिए प्रचालन आय बढ़ाकर क्रमशः ₹0 1.61 करोड़ और ₹0 3.08 करोड़ कर दिया गया है।
- (ख). एसएमएल ने अपना सीएफएस प्रचालन जनवरी, 2006 से शुरू किया था और जेएनपीटी के साथ किए गए करार के अनुसार सीएफएस और बीवाई में प्रदत्त सेवाओं के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभार आदेश सं. टीएएमपी/2/98 दिनांक 22 अप्रैल, 1999 और टीएएमपी/1/97-जेएनपीटी दिनांक 25 जून, 1999 के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क द्वारा शासित रहेंगे, जब तक एसएमएल के लिए पृथक दरमान तैयार किया जाता है। एसएमएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से यह देखा गया है कि प्रदत्त सेवाएं और प्रभार्य प्रभार पूरी तरह से ऊपर उल्लिखित दो आदेशों के अनुसार नहीं है। अनुमोदित दरमान में सफाई, प्रशीतन रोधन, प्रशीतन अनुवीक्षण, सेवाएं और प्रशीतन इकाईयों पर पीटीआई प्रभार, सर्वेक्षण प्रभार, स्कैनिंग प्रभार, टूट-फूट मरम्मत प्रभार, क्रेन प्रभार, भार-तोलन प्रभार, बंधित बीमा प्रभार, बंधिक कार्गो भंडारण प्रभार, ढुलाई प्रभार और परिमाणन प्रभार नहीं दिए गए हैं। एसएमएल ने कहा है कि वह ये सेवाएं प्रदान करता है (और प्रभार वसूल करता है) क्योंकि ऐसी सेवाएं ग्राहकों द्वारा मांगी जाती हैं। एसएमएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2006 के बिना-लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार, इसने ऐसी 'माँग सेवाएँ' प्रदान करते हुए ₹0 4.37 करोड़ एकत्रित किए हैं और इसके लिए ₹0 1.22 करोड़ खर्च किए हैं। वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रदान की जा रही माँग सेवाओं के लिए प्राप्त/प्राप्ति-योग्य आय संबंधी प्रचालन आय बढ़ाकर क्रमशः ₹0 4.37 करोड़, ₹0 5.43 करोड़, ₹0 6.03 करोड़ और ₹0 6.92 करोड़ कर दी गई है। ये सेवाएं देने के लिए तदनुरूपी व्यय को वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय में शामिल कर दिया गया है।
- (ग). कंटेनरों के परिवहन के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अलावा, एसएमएल 1 जुलाई, 2006 से ₹0 1000/- प्रति कंटेनर इस बहाने से वसूल कर रहा है कि वाहनों की ओवरलोडिंग पर उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप सभी ट्रांसपोर्टर्स ने अपनी दरें ₹0 1000/- प्रति कंटेनर तक बढ़ा दी हैं। जब इस वसूली के बारे में अतिरिक्त स्पष्टीकरण मांगे गए थे तो एसएमएल ने जवाब दिया था कि माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के अनुसार राज्य सरकारों को निदेश दिया गया था कि मोटर वाहन अधिनियम के अधीन वाहनों की ओवरलोडिंग के विरुद्ध उपबंध को लागू किया जाए और इसी कड़ी में, प्राधिकारियों ने ट्रकों की ओवरलोडिंग के

मामले में सख्त रवैया अपनाया हुआ है और इसी का परिणाम है उच्चतर परिवहन लागत। प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, ₹0 1000 प्रति कंटेनर की दर से वसूल किए गए अतिरिक्त परिवहन प्रभारों को वित्त और विविध आय रूप में दर्शाया गया है। आय लागत विश्लेषण करते समय, एसएमएल द्वारा वर्ष 2006 के दौरान (₹0 6.65 करोड़) और वर्ष 2007 के प्रथम छह माह के दौरान (₹0 6.90 करोड़) एकत्र की गई इस आय को उन तत्संबंधी वर्षों के लिए प्रचालन आय के अधीन माना गया है और इस शीर्ष के अधीन वर्ष 2008 और 2009 के लिए आय नहीं मानी गई है। एसएमएल की ओर से 1 जुलाई, 2006 से ₹0 1000/- प्रति कंटेनर तक परिवहन दर बढ़ाने की कार्रवाई लाइसेंस करार और एमपीटी अधिनियम में निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं है। इस प्राधिकरण ने विधिक उपबंधों का उल्लंघन करने के लिए एसएमएल के प्रति कड़ा विरोध व्यक्त किया था और निर्देश दिया कि अनाधिकृत वसूली को तत्काल रोका जाए।

- (घ). एसएमएल ने इस प्राधिकरण को भेजे अपने विभिन्न जवाबों में इस बात को बार-बार दोहराया है कि जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे अन्य 17 सीएफएस प्रचालकों में से अकेला इसी का सीएफएस भारत सरकार द्वारा गठित इस विनियामक प्राधिकरण द्वारा शासित है। एसएमएल, जिसे सीएफएस प्रचालन उपलब्ध करवाने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत किया गया है, यह आश्रय नहीं ले सकता है कि उसे यह जानकारी नहीं थी कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (4) के अनुसार, इसके द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं की दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाएंगी। इस प्राधिकरण के विशिष्ट अनुमोदन के बिना प्रभारों की वसूली करना एमपीटी अधिनियम, 1963 का पूरी तरह से उल्लंघन है। यह प्राधिकरण जेएनपीटी को सलाह देता है कि एमपीटी अधिनियम, 1963 के उपबंधों का उल्लंघन करने के लिए एसएमएल के विरुद्ध लाइसेंस करार में यथा उपबंधित उचित कार्रवाई की जाए। इस अनाधिकृत वसूली से अर्जित अतिरिक्त अधिशेष अब निर्धारित किए जा रहे प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा।
- (iii). 31-12-2006 को समाप्त वर्ष के लिए बिना-लेखापरीक्षित लाभ और हानि लेखा के अनुसार, 862 कर्मचारियों पर प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत राशि ₹0 2.86 करोड़ है। एसएमएल ने लागत विवरण में इस आंकड़े को वर्ष 2006 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक रूप में लिया गया है। तथापि, एसएमएल ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक व्यय क्रमशः ₹0 8.13 करोड़, ₹0 8.95 करोड़ और ₹0 9.39 करोड़ परिकल्पित किया है, हालांकि इन तीन वर्षों के दौरान यह सेवा प्रदान करने के लिए सुविचारित कर्मचारियों की संख्या 862 पर स्थिर रहेगी। बहुत ऊँचे स्तर पर अनुमानों के कारण बताए गए हैं – यूनियनों द्वारा रखी गई माँगों का अध्ययन करने के पश्चात सन्निकट मजदूरी समाधान और संभावित स्तर जिसपर समाधान होगा। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि व्यय अनुमान वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। भारत सरकार से अधुनातन संप्रेषण के अनुसार, लागत वृद्धि 5.40 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर सीमित की जानी चाहिए। इस विश्लेषण में, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुपालन में, वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष लागत क्रमशः ₹0 3.01 करोड़, ₹0 3.17 करोड़ और ₹0 3.35 करोड़ मानी गई है।
- (iv). लागत विवरण में, वर्ष 2006 के लिए अनुरक्षण श्रमिक लागत ₹0 3.45 करोड़ दर्शाई गई है। एसएमएल ने इस व्यय को वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः ₹0 9.67 करोड़, ₹0 10.64 करोड़ और ₹0 11.17 करोड़ परिकल्पित किया है। यहां पर दोबारा, उच्च स्तर पर व्यय अनुमान एसएमएल के कर्मचारियों के सन्निकट मजदूरी समाधान पर आरोपित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यय में वृद्धि 5.40 प्रतिशत पर सीमित की गई है और ऊपर उल्लिखित 3 वर्षों के लिए, अनुरक्षण श्रमिक लागत क्रमशः ₹0 3.64 करोड़, ₹0 3.84 करोड़ और ₹0 4.04 करोड़ मानी गई है।
- (v). वर्ष 2006 के लिए उपस्कर चालन लागत ₹0 5.78 करोड़ है। एसएमएल ने इस आंकड़े को वर्ष 2006 के लिए लागत विवरण में लिया है। यह लागत वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः ₹0 7.90 करोड़, ₹0 9.95 करोड़ और ₹0 14.43 करोड़ परिकल्पित की गई है। उपस्कर में रीच स्टेकर, ट्रेलर और फोर्कलिफ्ट शामिल हैं और उपस्कर चालन लागत में ईंधन लागत, अनुरक्षण लागत और आरटीओ निरीक्षण प्रभार (ईंधन लागत संबंधी ₹0 3.38 करोड़, अनुरक्षण लागत संबंधी ₹0 1.58 करोड़ और आरटीओ निरीक्षण प्रभारों संबंधी ₹0 0.82 करोड़) शामिल है। किसी दस्तावेजी प्रमाण के अभाव में, यह स्पष्ट नहीं है कि आरटीओ निरीक्षण प्रभारों के रूप में वास्तव में कितना व्यय किया गया है। इसके बावजूद, इस व्यय को लागत विश्लेषण में लिया गया है। वर्ष 2007 से 2009 के लिए उपस्कर चालन लागत पर पहुंचने के समय, एसएमएल ने वर्ष 2007 के लिए 10 प्रतिशत, वर्ष 2008 के लिए 20 प्रतिशत और वर्ष 2009 के लिए 30 प्रतिशत की बढ़ती लागत वृद्धि को माना है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा विनिर्दिष्ट, उपस्कर चालन लागत में वृद्धि 5.40 प्रतिशत पर सीमित की गई है और तत्संबंधी तीन

वर्षों के लिए 1,38,000 टीईयू, 1,53,120 टीईयू और 1,75,800 टीईयू के संशोधित थ्रुपुट पर वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः रू0 7.57 करोड़, रू0 8.86 करोड़ और रू0 10.72 करोड़ परिगणित की गई है।

- (vi). एसएमएल ने जेएनपीटी को भुगतान की जाने वाली वर्ष 2006 से 2009 के लिए क्रमशः रू0 4.64 करोड़, रू0 6.01 करोड़, रू0 6.49 करोड़ और रू0 6.84 करोड़ की रॉयल्टी लागत विवरण में शामिल की है। जहाजराणी मंत्रालय, भारत सरकार के आदेश दिनांक 29 जुलाई, 2003 और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में दिए गए विस्तृत ब्योरे के अनुसार, देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि इस मामले में बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 के बाद पूरी की गई थी। एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि इस मद को लागत विवरण से हटा लिया जाए। हमारे अनुरोध का अनुपालन करने की बजाय, एसएमएल ने तर्क दिया है कि सरकारी आदेश में विनिर्दिष्ट शर्त निर्माण प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर टर्मिनल प्रचालकों के लिए लागू है और निजी कंटेनर फ्रेट स्टेशन प्रचालकों पर लागू नहीं है। एसएमएल ने यह दावा भी किया है कि सीएफएस के अनुरक्षण, प्रबंधन और प्रचालन संबंधी उसका करार पहले से अस्तित्व में था और दिशा-निर्देशों में परिकल्पित बीओटी माडल उस सुविधा के मूल्यांकन के लिए प्रासंगिक नहीं है जो प्रबंधन के लिए उन्हें लाइसेंस पर दी जा चुकी है। चूंकि एसएमएल द्वारा भेजे गए तर्क संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में विनिर्दिष्ट शर्तों को संतुष्ट नहीं करते हैं, इसलिए जेएनपीटी को रॉयल्टी भुगतान को किसी दूसरे पर डालने के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है।
- (vii). वर्ष 2006 के लिए बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार, एसएमएल ने उपस्कर किराया प्रभारों के रूप में रू0 78.39 लाख खर्च किए हैं। वर्ष 2007 से 2009 के लागत विवरण में, एसएमएल ने रू0 90 लाख प्रतिवर्ष व्यय अनुमानित किया है। यद्यपि, दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए हैं, फिर भी एसएमएल द्वारा भेजे गए आंकड़ों को स्वीकार किया गया है।
- (viii). लाइसेंस करार के अनुसार, जेएनपीटी को वर्ष 2006 से 2009 के दौरान पट्टा किरायों के रूप में देय राशि क्रमशः रू0 11.60 करोड़, रू0 12.18 करोड़, रू0 12.78 करोड़ और रू0 13.42 करोड़ हैं।
- (ix). वर्ष 2006 में किया गया बीमा व्यय रू0 6.37 लाख आता है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए, एसएमएल ने रू0 56.24 लाख प्रतिवर्ष का बीमा व्यय अनुमानित किया है। विशिष्ट प्रश्न के जवाब में, एसएमएल ने उल्लेख किया है कि संविदा शर्तों के अनुसार, एसएमएल लम्बे शैड में उतारे गए कार्गो का परिरक्षक है और ऐसे कार्गो का बीमा करवाना इसकी जिम्मेदारी है। चूंकि दस्तावेजी प्रमाण, यथा प्रार्थित, अवलोकन के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया है, इसलिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए आय-लागत विश्लेषण में, बीमा व्यय में वृद्धि आगामी तीन वर्षों के लिए 5.40 प्रतिशत पर उन वर्षों के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले परिकल्पित अतिरिक्त कंटेनर पर विचार करने के पश्चात सीमित की गई है।
- (x). "अन्य व्यय" शीर्ष के अधीन, एसएमएल ने वर्ष 2006 से 2009 के लिए क्रमशः रू0 1.73 करोड़, रू0 9.75 करोड़, रू0 13.19 करोड़ और रू0 18.29 करोड़ दर्शाए हैं। अन्य व्ययों में रियायतें और छूट, सीएफएस और बंधित भांडागार में सीमाशुल्क प्रतिपूर्ति, बिजली और पानी प्रभार (i) कार्यालय गोदाम, (ii) यार्ड और सड़क, (iii) बिजली प्रतिस्थापन, (iv) अग्नि शामक प्रणाली की मरम्मतें और अनुवीक्षण तथा अन्य उपरिव्यय शामिल हैं। हालांकि एसएमएल ने पुष्टि की है कि वर्ष 2006 के दौरान रियायतों और छूट पर व्यय नहीं किया गया है, परंतु इसने वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए रियायतें और छूट संबंधी क्रमशः रू0 7.56 करोड़, रू0 10.88 करोड़ और रू0 15.87 करोड़ शामिल हैं। रियायतों और छूट के व्यय को अनुमत व्यय के रूप में स्वीकृत नहीं किया जा सकता। लागत विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, शेष मदों पर, 5.40 प्रतिशत की वृद्धि दर स्वीकार की गई है और इस शीर्ष के अधीन व्यय 3 वर्षों 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 1.82 करोड़, रू0 1.92 करोड़ और रू0 2.02 करोड़ माना गया है।
- (xi). एसएमएल ने वर्ष 2006 से 2009 के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः रू0 23.67 करोड़, रू0 71.13 करोड़, रू0 63.01 करोड़ और रू0 104.06 करोड़ सुविचारित की है। नियोजित पूंजी में नीचे पैरा (xv) में उल्लिखित कार्य पूंजी का तत्व शामिल है जिसे उसमें दिए गए कारणों से नियोजित पूंजी से अलग किया जाना है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार, नियोजित पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियां (सकल प्रखंड घटाव मूल्यहास घटाव प्रगतिधीन कार्य) और कार्य पूंजी शामिल होती है। एसएमएल द्वारा भेजे गए ब्योरों के अनुसार, सकल प्रखंड घटाव 31 दिसम्बर, 2006 को मूल्यहास रू0 22.13 करोड़ है जिसमें कोई प्रगतिशील कार्य शामिल नहीं किया गया है। वर्ष 2007 के दौरान, एसएमएल ने रू0 9.50 करोड़ के ट्रक और ट्रेलर, रू0 4.50 करोड़ के उपस्कर प्राप्त करने और भूखंड तथा शैड विकास पर रू0 36.11 करोड़ भी खर्च करने का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2009 के दौरान भी, एसएमएल ने भूखंड और शैड विकास के लिए रू0 45 करोड़ के व्यय पर विचार किया है। एसएमएल का कहना है

कि लाइसेंस करार में अपेक्षित निवेश की मात्रा नहीं दी गई है, उपस्कर की न्यूनतम तैनाती के निर्धारण को छोड़कर, यद्यपि करार में इसपर जिम्मेदारी डाली गई है कि सुविधाओं को अच्छी स्थिति में बनाए रखा जाए। एसएमएल के अनुसार, करार की अपेक्षानुसार इसे 76 ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करने थे, परंतु इसने ओवरलोडिंग पर प्रतिबंध के परिणामस्वरूप 100 ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात किए हैं। एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित पूंजी व्यय को लागत विश्लेषण में विचार करने के लिए हमें दस्तावेजी साक्ष्य दिखाएं। एसएमएल ने न केवल आधे पृष्ठ का एक नोट प्रस्तुत किया था जिसका शीर्षक '2007 के लिए पूंजी व्यय योजना' था और भूमि विकास, शैड विकास, कार्यालय प्रखंडों, द्वार परिसर और उपस्कर जैसे विभिन्न उप-शीर्षों के अधीन ₹0 61.83 करोड़ के लिए था। जब विस्तार से बताने का अनुरोध किया गया था तो एसएमएल केवल उसके द्वारा प्राप्त की गई 2 मूल्य दर-सूची ही प्रस्तुत कर सका था – एक पुनः नया रूप देने का कार्य राशि ₹0 21.38 करोड़ और दूसरा भांडागार के निर्माण के लिए राशि ₹0 9 करोड़। जेएनपीटी ने बताया है कि एसएमएल द्वारा प्रस्तावित निवेश पर लागत के ब्योरे एसएमएल ने उन्हें नहीं दिए थे। चूंकि विश्वासप्रद प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि केवल वे परिसंपत्तियां जिनके शुरु होने की संभावना हो और जिनके वर्ष के दौरान पूरा किए जाने की संभावना हो, को लेखा में लिया जाए, एसएमएल द्वारा वर्ष 2007 और 2009 के दौरान परिकल्पित ₹0 50.12 करोड़ और ₹0 45 करोड़ के प्रस्तावित पूंजी व्यय को इस विश्लेषण में नहीं लिया जा सकता है। यदि ₹0 95.12 करोड़ का परिकल्पित निवेश चालू प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह से खर्च कर दिया जाता है तो एसएमएल ऐसी परियोजनाओं को शुरू करने की संभावना से कम से कम 3 माह पहले दरों की समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

- (xii). एसएमएल ने वर्ष 2006 के लिए मूल्यह्रास संबंधी ₹0 1.29 करोड़ की राशि लेखा में ली है। इसने वर्ष 2007 से 2009 के लिए क्रमशः ₹0 2.87 करोड़, ₹0 3.68 करोड़ और ₹0 4.41 करोड़ मूल्यह्रास का अनुमान लगाया है। आगामी वर्षों के लिए अनुमानित अतिरिक्त व्यय सकल प्रखंड में वर्ष 2007 के दौरान ₹0 50.12 करोड़ और वर्ष 2009 के दौरान ₹0 45 करोड़, उपर्युक्त पैरा (xi) में यथा व्याख्यायित, की सीमा तक संभावित परिवर्धन के कारण है। चूंकि वर्ष 2008 और 2009 के लिए परिकल्पित निवेश को इस विश्लेषण में नहीं लिया गया है, इसलिए वर्ष 2007 से 2009 के लिए मूल्यह्रास वर्ष 2006 के स्तर पर रखा गया है।
- (xiii). एसएमएल द्वारा वर्ष 2006 के लिए सुविचारित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय ₹0 1.75 करोड़ है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए, एसएमएल ने यह व्यय ₹0 2.58 करोड़ प्रतिवर्ष पर यह कहते हुए परिकल्पित किया है कि स्टाफ के विरोध के जोखिम को कम करने के लिए प्रबंधीय गुण के लिए अच्छा भुगतान आवश्यक है। बार-बार अनुरोध करने के बावजूद, एसएमएल ने आगामी तीन वर्षों में परिकल्पित व्यय में वृद्धि को प्रमाणित करने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अधीन यथा निर्धारित, आगामी 3 वर्षों के लिए व्यय में वृद्धि 5.4 प्रतिशत पर सीमित की गई है।
- (xiv). लागत विवरण में, एसएमएल ने वर्ष 2006 से 2009 के लिए वित्त और विविध व्यय क्रमशः 1.66 करोड़, ₹0 5.79 करोड़, ₹0 4.94 करोड़ और ₹0 5.65 करोड़ सुविचारित किए हैं। यह व्यय उपस्कर की प्राप्ति, अवसंरचना विकास और कार्य पूंजी पर ब्याज है। चूंकि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ मान्य है, इसलिए लागत ऋण के लिए उपलब्ध करवाने का किसी प्रकार से प्रश्न ही नहीं उठता है।
- (xv). नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए, एसएमएल ने कार्य पूंजी वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः ₹0 1.12 करोड़, ₹0 1.74 करोड़, ₹0 1.81 करोड़ और ₹0 2.27 करोड़ सुविचारित की है। वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन, एसएमएल ने (i) ₹0 68.09 लाख विविध देनदारियां रूप में और (ii) ₹0 145 लाख जेएनपीटी को देय अग्रिम किराया रूप में, विचार किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, विविध देनदारियां शेष जमा की सीमा 2 माह की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभार है। हालांकि एसएमएल की कोई संपदा आय नहीं है और भारतीय रेलवे से कोई टर्मिनल प्रभार भी प्राप्त नहीं होने हैं, यह तथ्य फिर भी बना हुआ है कि वर्ष 2006 के इसके बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार, इसके पास विविध देनदार की शेष जमा राशि ₹0 5.86 करोड़ है। चूंकि एसएमएल द्वारा ₹0 68.09 लाख वर्तमान परिसंपत्तियों के रूप में दर्शाया गया है, इसलिए इसपर कार्य पूंजी परिकलन के लिए सुविचारित किया जा सकता है। जेएनपीटी को देय अग्रिम किराये को भी वर्तमान परिसंपत्तियों की स्वीकार्य मद के रूप में अनुमति दी जा सकती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश भी रोकड़ जमा शेष को एक माह के व्यय की सीमा तक वर्तमान परिसंपत्तियों की स्वीकार्य मद की अनुमति देता है। हालांकि एसएमएल ने रोकड़ जमा शेष को कार्य पूंजी के परिकलन में सुविचारित नहीं किया है, फिर भी प्रचालन लागत पर आधारित एक माह रोकड़ व्यय के विश्लेषण करते समय स्वीकार किया जा सकेगा। उपर्युक्त आधार पर, वर्ष 2006 के लिए वर्तमान परिसंपत्तियां ₹0 4.32 करोड़ पर परिगणित की गई हैं (₹0 0.68 करोड़ विविध देनदारियां शीर्ष के अधीन, ₹0 1.45 करोड़ जेएनपीटी को भुगतान किए जाने वाले अग्रिम रूप में और

रु0 2.19 करोड़ एक माह के व्ययों तक सीमित रोकड़ जमा राशियों के लिए)। अभी भी, वर्ष 2006 के लिए कार्य पूंजी रु0 0.87 करोड़ के नकारात्मक आंकड़े में आ रही है, क्योंकि वर्ष 2006 के लिए बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे रु0 5.19 करोड़ की कुल वर्तमान देयता प्रकट करता है। वर्ष 2006 के परिणामों के आधार पर, कार्य पूंजी अन्य तीन वर्षों के लिए भी शून्य मानी गई है।

- (xvi). एसएमएल ने संपूर्ण परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियां माना है और उसपर 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष की आरओसीई पर परिगणित किया है। इस विश्लेषण में, संपूर्ण व्यवसाय परिसंपत्तियों, यथा संशोधित, पर 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- (xvii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि अनुमत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ सीएफएस की क्षमता के उपयोग कारक से संबद्ध होना चाहिए। एसएमएल ने टर्मिनल का क्षमता उपयोग वर्ष 2006 से 2009 के लिए क्रमशः 50.02 प्रतिशत, 62.16 प्रतिशत, 65.19 प्रतिशत और 72.70 प्रतिशत मूल्यांकित किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए स्वीकार्य होगा और जब क्षमता उपयोग 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत के बीच पाया जाएगा तो स्वीकृत किए जाने वाले अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ में यथानुपात कमी करने का निर्णय मामला-दर-मामला आधार पर किया जाएगा। वर्ष 2006 के दौरान 50.02 प्रतिशत के क्षमता उपयोग के आधार पर, नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ आनुपातिक रूप में समायोजित किया गया है। अभिकल्पित क्षमता का विस्तृत परिकलन एसएमएल द्वारा अथवा जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध नहीं करवाया गया है और इसलिए एसएमएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति की तथ्यता सत्यापित नहीं की जा सकती है। तथापि, यह उपयुक्ततः परिकल्पित किया जा सकता है कि अधिक अनुमत आरओसीई प्रदान करने के लिए अधिकतम स्तर के रूप में 60 प्रतिशत की अनुमत न्यूनतम क्षमता उपयोग सीमा वर्ष 2007, 2008 और 2009 के दौरान एसएमएल द्वारा प्राप्त की जा सकेगी। इस प्रकार, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ वर्ष 2007 से 2009 के लिए स्वीकृत किया गया है।
- (xviii). उपर्युक्त चर्चा को ध्यान में रखते हुए लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I रूप में संलग्न किया गया है। संशोधित लागत विवरण के अनुसार, एसएमएल का वर्ष 2006 के लिए 15 प्रतिशत और शेष तीन वर्षों के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई स्वीकृत करने के पश्चात, वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर, वर्ष 2006 से 2009 के दौरान क्रमशः रु0 3.66 करोड़, रु0 8.99 करोड़, रु0 5.22 करोड़ और रु0 10.53 करोड़ का निवल अधिशेष अर्जित करेगा। नया प्रशुल्क जुलाई, 2007 में प्रभावी होगा। वर्ष 2006 के दौरान सृजित रु0 3.66 करोड़ का अधिशेष और वर्ष 2007 की पहली छमाही में सृजित रु0 4.49 करोड़ (रु0 8.99 करोड़ का 50 प्रतिशत) कुल रु0 8.15 करोड़ को वर्ष 2007 की शेष अवधि और वर्ष 2008 और 2009 के अनुमानित अधिशेष से समायोजित किए जाने की जरूरत है क्योंकि यह संचयन मुख्यतः एसएमएल द्वारा अनाधिकृत प्रभारों की वसूली के कारण है। वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए समायोजन के पश्चात प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एसएमएल द्वारा सीएफएस प्रचालन के लागत विवरण द्वारा उद्घाटित परिणाम, 1 जनवरी, 2006 से 30 जून, 2007 के दौरान सृजित रु0 8.15 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष नीचे तालिका में सारबद्ध किया गया है:

प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष (रूपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष प्रचालन आय के % रूप में			
2007	2008	2009	कुल	2007	2008	2009	कुल	2007	2008	2009	कुल
46.29	45.04	53.63	144.97	6.12	8.48	13.79	28.39	13.23%	18.84%	25.71%	19.26%

यदि वर्तमान प्रशुल्क को अगले 3 वर्षों के लिए जारी रखा जाता है तो एसएमएल को रु0 28.39 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष प्रदान किया जाना होता, तब से औसतन, स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ की अनुमति के पश्चात निवल अधिशेष 19.26 प्रतिशत होगा। अतः अनुमानन में त्रुटि को दूर करने के लिए, इस प्राधिकरण ने वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कटौती करने का निर्णय लिया है।

- (xix). एसएमएल अपने द्वारा प्रस्तावित वृद्धि को वर्तमान प्रशुल्क से लेकर अब तक के समय की चूक के आधार पर तर्कसंगत ठहराने के लिए बार-बार प्रयास करता रहा है। यह ध्यान में रखना होगा कि एसएमएल द्वारा अपने प्रचालन की प्रारंभिक अवधि के लिए अंगीकृत प्रशुल्क एसएमएल की मात्रा, लागत और निवेश की स्थिति के आधार पर निर्धारित नहीं किया गया है। यह इस प्रकार की पहली कार्यवाही है। इसलिए, यह कहना सही नहीं होगा कि एसएमएल के लिए निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क में अब 15 प्रतिशत कमी किया जाना नहीं है। चूंकि अंगीकृत प्रशुल्क पर विश्वस्त कार्यवाही अनुमानन के लिए आधार रूप में, 15 प्रतिशत तक के आधार स्तर में अधोगामी समायोजन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुसरण की गई लागत जमा स्थिति को बनाए रखने के लिए आवश्यक

है। यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि पूर्वकाल में एसएमएल द्वारा की गई कुछ प्रभारों की अनाधिकृत वसूली के लेखांकन ने भी अधिशेष स्थिति में योगदान दिया है। इसके अलावा, भविष्य में संभावित मात्रा वृद्धि इकाई लागत को कम करने में प्रभावी होती है क्योंकि निर्धारित लागत बड़े हिस्से में बंट जाएगी।

- (xx). एसएमएल ने सुपुर्दगी प्रभारों के मामले में वर्तमान दर ₹0 6/- प्रति क्विंटल (₹0 60/- प्रति कंटेनर) रखी हुई है, परंतु प्रस्तावित दो अतिरिक्त शर्तों (i) ₹0 60/- की वसूली न्यूनतम दर प्रति मद अथवा सुपुर्दगी रूप में और (ii) क्रेन के इस्तेमाल के लिए अतिरिक्त प्रभारों की वसूली, के रूप में की गई है। वर्तमान प्रशुल्क अनुसूची के अनुसार इस प्रभार की वसूली के लिए सीएफएस प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाएं हैं "कार्गो का प्रहस्तन (जिसमें शामिल होगा) स्टेक/कों, सीमाशुल्क परीक्षा से पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेते हुए (पैकिंग खोलना, पुनः पैकिंग करना आदि शामिल है) और उन्हें स्टेक में रखना, यदि आवश्यक हो, और/अथवा संपूर्ण परेषण की आयात भांडागार में ट्रकों/वाहनों के मुहाने पर लदान"। चूंकि ₹0 60/- प्रति मद अथवा सुपुर्दगी की न्यूनतम दर वसूलने और क्रेन के इस्तेमाल के लिए अतिरिक्त प्रभारों की वसूली के लिए संतोषजनक औचित्य नहीं दिए गए हैं, इसलिए इन अतिरिक्त दो शर्तों को शामिल करना स्वीकार नहीं किया गया है। तथापि, वर्तमान दरों में, लिए गए सामान्य निर्णय के अनुसार, 15 प्रतिशत की कमी आएगी।
- (xxi). एसएमएल ने एक नई वसूली "ढुलाई प्रभार", ट्रक से निर्यात कार्गो के उतराई के लिए, श्रमिक और फोर्कलिफ्ट इस्तेमाल करते हुए, ₹0 60/- प्रति मी.ट., इस शर्त के साथ कि न्यूनतम ₹0 60/- प्रति शिपिंग बिल वसूल किए जाएंगे पर शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा मंजूर किए गए वर्तमान दरमान के अनुसार, वाहनों से निर्यात कार्गो की उतराई के लिए प्रभार प्रभार्य नहीं है। इस वसूली को शामिल करने के लिए कोई विश्वासप्रद औचित्य नहीं दिए जाने पर, यह प्राधिकरण इसके लिए अनुमोदन प्रदान किए जाने की स्थिति में नहीं है।
- (xxii). एसएमएल ने सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, ₹0 5/- प्रति क्विंटल (₹0 50/- प्रति मी.ट.) की वर्तमान दर को संशोधित कर ₹0 60/- प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव किया गया है। इस वृद्धि के लिए लागत औचित्य उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं। उपर्युक्त पैरा (xviii) में विस्तार से दिए गए कारणों से, इससे संबंधित वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत कटौती की गई है।
- (xxiii). एसएमएल ने पार्टी के वाहनों पर 'वापसी कार्गो' की लदाई के लिए दर उपलब्ध नहीं करवाई है। इस सेवा के लिए वर्तमान दर ₹0 8/- प्रति क्विंटल (₹0 80/- प्रति मी.ट.) है। यह सेवा दरमान में 15 प्रतिशत की दर कटौती के साथ बनाए रखी गई है।
- (xxiv). लदे हुए 20 फीट कंटेनर को सीएफएस के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानांतरित करने और सीएफएस धर्म-कॉटे पर इसके भार-तोलन की व्यवस्था के लिए वर्तमान में ₹0 400/- प्रभार्य हैं। एसएमएल ने इस दर को संशोधित कर, भार-तोलन की सेवा को बिना शामिल किए, ₹0 475/- करने का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त पैरा (xviii) में विस्तार से दिए गए कारणों से और किसी लागत औचित्य के अभाव में, वर्तमान प्रशुल्क 15 प्रतिशत कम किया गया है और प्रदान की जाने वाली सेवा में स्थानांतरण के साथ कार्गो के भार-तोलन की व्यवस्था करना शामिल किया जाएगा। एक आदर्श स्थिति में, यदि एक पार्टी को भार-तोलन सेवा की आवश्यकता नहीं है तो उसके लिए प्रभारों में आनुपातिक कटौती की जानी चाहिए। एसएमएल द्वारा ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए जाने के कारण, यह प्राधिकरण इस परिस्थिति में संयुक्त सेवाओं के विभिन्न घटकों को अलग-अलग करने और पृथक उप-गतिविधि वार दरें निर्धारित करने में असमर्थ है। एसएमएल को सलाह दी जाती है कि अगले संशोधन के समय पृथक गतिविधि-वार दरें प्रस्तावित करें।
- (xxv). सीएफएस के भीतर खाली 20 फीट कंटेनर को एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानांतरित करने के लिए वर्तमान में ₹0 200/- प्रभार्य हैं। एसएमएल ने इस दर को संशोधित कर ₹0 285/- करने का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त पैरा (xxiv) में लदे हुए कंटेनरों की मामले की तरह, वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कमी की गई है।
- (xxvi). खाली 20 फीट कंटेनर के सीएफएस से जेएन पत्तन के कंटेनर यार्ड और विलोमतः संचलन के लिए (सीएफएस में चढ़ाई/उतराई सहित) वर्तमान प्रभार्य दर ₹0 600/- है। एसएमएल ने इस शर्त के साथ ₹0 665/- की दर प्रस्तावित की है कि अतिरिक्त प्रभार उतराई/चढ़ाई सेवाएं प्रदान करने के लिए वसूल किए जाएंगे। किसी लागत औचित्य के अभाव में, यह प्राधिकरण वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कटौती के साथ वर्तमान शर्त को बनाए रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xxvii). वर्तमान अनुसूची के अनुसार, अधूरे भरे कंटेनरों के लिए परिबंधन व्यवस्था प्रदान करने के लिए, रू0 20/- प्रति टीईयू प्रतिदिन प्रभार्य है। एसएमएल ने रू0 30/- प्रति टीईयू प्रतिदिन की वसूली का प्रस्ताव किया है। जैसाकि बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री द्वारा बताया गया है, एसएमएल अतिरिक्त परिबंधन प्रभारों को सही ठहराने के लिए 40 फीट कंटेनर हेतु भिन्न प्रकार का ताला इस्तेमाल नहीं कर सकता। वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कटौती की गई है और प्रभार्य प्रभार प्रति कंटेनर प्रतिदिन होगा और प्रति टीईयू प्रतिदिन नहीं होगा।
- (xxviii). पार्टी के अनुरोध पर कंटेनर को खाली करने और सीमाशुल्क परीक्षा के पश्चात कार्गो के पुनः भरण और कंटेनर यार्ड में लदे हुए कंटेनर का चट्टा लगाने के लिए वर्तमान रू0 500/- प्रति टीईयू प्रभार्य है। एसएमएल ने केवल कंटेनर को खाली करने और कार्गो के पुनः भरण के लिए रू0 1000/- की दर प्रस्तावित की है। यदि कंटेनर यार्ड में लदे हुए कंटेनर का चट्टा लगाया जाता है तो अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जाएंगे। सामान्य निर्णय के अनुसार, मौजूदा शर्त बनाए रखी गई है और वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कटौती की गई है।
- (xxix). सीमाशुल्क परीक्षा और कंटेनर की ग्राउंडिंग (जहां कहीं आवश्यक हो) के पश्चात कार्गो को बाहर निकालने और सुपुर्दगी के लिए वर्तमान दरमान में रू0 400/- प्रति टीईयू की दर दी गई है। एसएमएल ने प्रस्तावित दरमान में इस सेवा के लिए दर नहीं दी गई है। दर में 15 प्रतिशत कटौती के साथ अनुसूची में वर्तमान खंड को संशोधित दरमान में बनाए रखा गया है।
- (xxx). वहनों में/से खाली/लदे हुए कंटेनरों का चढ़ाने/उतारने की सुविधा के लिए वर्तमान दरमान में रू0 75/- प्रति 20 फीट खाली कंटेनर और रू0 150/- प्रति 20 फीट लदा हुआ कंटेनर की दर दी गई है। एसएमएल ने खाली कंटेनरों के लिए प्रभारों को रू0 120/- और 40 फीट के कंटेनरों के लिए रू0 240/- संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। इन मामलों में 15 प्रतिशत की कटौती के साथ वर्तमान दरें लागू होंगी।
- (xxxi). एसएमएल ने (क) कार्गो पर वर्तमान आयात भंडारण/विलंबशुल्क प्रभारों को प्रथम चार सप्ताह के लिए रू0 50 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह से रू0 100 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह करने और (ख) मुक्त करने के लिए आयात कार्गो के भंडारण के लिए वर्तमान में उपलब्ध निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव किया है। कार्गो पर निर्यात भंडारण प्रभार वर्तमान में रू0 31.25 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह वसूल किए जाते हैं जिसे रू0 45 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह पर प्रभारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और 400 वर्गमीटर अथवा अधिक के आरक्षित क्षेत्र के लिए रू0 100 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की वर्तमान दर के विपरीत रू0 140 प्रति वर्गमीटर प्रति माह की दर प्रस्तावित की गई है। एसएमएल ने 5वें सप्ताह से भंडारण प्रभारों के 50 प्रतिशत की अतिरिक्त वसूली की वर्तमान शर्त को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर वृद्धि और निःशुल्क अवधि को समाप्त करने को सही ठहराने के लिए, एसएमएल ने कहा है कि उसने पूर्णतः व्यावसायिक रूप से प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से यह संविदा जीता है और सीएफएस की दरें अंतिम बार वर्ष 1999 में संशोधित की गई थीं और भूखंड दरें 300 प्रतिशत से अधिक बढ़ चुकी हैं। जेएनपीटी का कहना है कि भंडारण प्रभारों में एसएमएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि से व्यापार के हित पर हानिकारक प्रभाव पड़ेगा। वर्ष 2006 के दौरान प्रचालन में किए गए वास्तविक व्ययों से प्रकट होता है कि एसएमएल अधिशेष में है। एसएमएल ने उप-गतिविधि-वार लागत विवरण उपलब्ध नहीं करवाया है जिससे यह प्रमाणित हो सके कि उप-गतिविधि अधिशेष में है अथवा घाटे में है। इसलिए, कार्गो भंडारण प्रभारों और आरक्षित स्थान प्रभारों में किसी वृद्धि का कोई मामला नहीं है। वर्तमान भंडारण/विलंबशुल्क दरों में 15 प्रतिशत कटौती के अलावा, वर्तमान दरमान में यथा उपबंधित तीन निःशुल्क दिवस दिया जाना जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (xxxii). (क). आयात चक्र में, एसएमएल ने सीएफएस में उनके विराम समय के दौरान कंटेनरों के लिए वर्तमान में उपलब्ध तीन निःशुल्क दिवसों को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। इसने सामान्य 20 फीट लदे हुए कंटेनर पर भूखंड किराया प्रभारों को प्रथम 7 दिनों के लिए रू0 50/- से रू0 150/- (200 प्रतिशत), अगले 8 दिनों के लिए रू0 100/- से रू0 250/- (150 प्रतिशत), अगले 15 दिनों के लिए रू0 200/- से रू0 500/- (150 प्रतिशत) और 31वें दिन और आगे के लिए रू0 300/- से रू0 600/- (100 प्रतिशत) संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। ओडीसी, जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों पर, भूखंड किराये में प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 350 प्रतिशत, 270 प्रतिशत, 275 प्रतिशत और 200 प्रतिशत है। 40 फीट कंटेनरों पर प्रस्तावित दरें 20 फीट इकाईयों पर लागू से 1.5 गुणा हैं। 20 फीट खाली आयात कंटेनर भंडारण प्रभारों पर, प्रस्तावित वृद्धि प्रथम 15 दिनों के लिए 300 प्रतिशत और 16वें दिन और आगे के लिए 50 प्रतिशत है।
- (ख). निर्यात चक्र में, एसएमएल ने वर्तमान भूखंड किराया प्रभारों में 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। खाली कंटेनरों के मामले में, पहले से 30वें दिन और 31वें दिन और इससे आगे के वर्तमान स्लैबों को पहले से 15वें दिन और 15वें दिन और आगे में बदलने और प्रथम स्लैब में 20 फीट कंटेनर पर लागू भूखंड किराया प्रभारों को रू0 10/-

प्रतिदिन से बढ़ाकर रू0 75/- प्रतिदिन और द्वितीय स्लैब में रू0 50/- प्रतिदिन से बढ़ाकर रू0 150/- प्रतिदिन करने का प्रस्ताव किया गया है।

- (ग). एसएमएल ने उल्लेख किया है कि वर्धित भूखंड किराया जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य सीएफएस प्रचालकों द्वारा ऑफर की गई मौजूदा बाजार दरों को दर्शाता है और इसकी प्रस्तावित दरें बहुत ज्यादा पट्टा किराये और जेएनपीटी को देय रॉयल्टी को वसूल करने की इसकी इच्छा को प्रदर्शित करती हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 इसे पूरी तरह से स्पष्ट करता है कि देय रॉयल्टी को प्रशुल्क परिकलन के समय दूसरों पर डालने की अनुमति नहीं होगी। जेएनपीटी को देय भूखंड किराया जोकि स्वीकार्य व्यय है, पर विचार करने के पश्चात भी तुलन पत्र अधिशेष स्थिति दर्शाता है। अतः वर्तमान भूखंड किराया दरों में 15 प्रतिशत कटौती की गई है और वर्तमान दरमान में दिए गए निःशुल्क दिवस को जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (xxxiii). (क). प्रहस्तन और परिवहन के प्रभार एसएमएल द्वारा विभिन्न शीर्षों जैसे (i) प्रहस्तन - (परिवहन + सीएफएस में खाली करना), (ii) प्रहस्तन (परिवहन + फैंक्टरी में खाली करना), (iii) कंटेनर स्कैनिंग के लिए परिवहन, (iv) प्रहस्तन (परिवहन + भरण), (v) हाऊसकीपिंग (खाली कंटेनर परिवहन), (vi) हाऊसकीपिंग (आंतरिक स्थानांतरण) और (vii) फैंक्टरी में भरे गए कंटेनरों का प्रहस्तन और परिवहन, के अधीन प्रस्तावित किए गए हैं। इन प्रभारों के बारे में चर्चा करने से पहले, विभिन्न अनुगामी सेवाओं को सूचीबद्ध करना आवश्यक है, सीएफएस प्रचालकों को इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में पारित आदेश के अनुसार इकाईयों के प्रहस्तन और परिवहन के साथ वर्तमान में प्रदान की जा रही सेवाएं उपलब्ध करवानी होंगी।
- (ख). प्रहस्तन और परिवहन की वर्तमान दरों में से ये सेवाएं शामिल हैं - कंटेनर खाली करना, कार्गो का चट्टा लगाना, सीएफएस के अन्दर खाली भंडारण क्षेत्र में खाली करने के पश्चात खाली कंटेनरों को हटाना, खाली कंटेनरों को उतारना और चट्टा लगाना, सीमाशुल्क परीक्षा के लिए पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए श्रमिक और उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना, पैकिंग खोलना/पुनः पैकिंग करना और कार्गो को वापस रैक/स्टेक में रखना, परेषण इकट्ठा करना आदि। एसएमएल का प्रस्ताव कुछ सेवाओं के लिए अलग से प्रभार वसूल करने का है, ये सेवाएं हैं जैसे - दुलाई, कार्गो का स्थानांतरण, कार्गो का चट्टा लगाना, कंटेनरों का चट्टा लगाना, खाली कंटेनरों को सीएफएस के अन्दर खाली यार्ड में स्थानांतरित करना, सीएफएस के अन्दर एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानांतरण आदि। चूंकि वर्तमान व्यवस्था में ये सेवाएं प्रहस्तन और परिवहन की मुख्य गतिविधि के अंतर्गत आती हैं, इसलिए एसएमएल द्वारा यथा प्रस्तावित इन सेवाओं के लिए अलग से प्रभार वसूल किए जाने का कोई मामला नहीं बनता है। यदि एसएमएल इन सेवाओं के लिए अलग से वसूली करने का इच्छुक है तो इसके लिए आवश्यक है कि ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए अलग-अलग लागत तत्वों पर पहुंचा जाए और प्रहस्तन तथा परिवहन प्रभारों को उपयुक्ततः समायोजित भी किया जाए। इन गतिविधियों और उप-गतिविधियों पर शामिल लागत तत्वों के ब्योरों वाले किन्हीं कार्य पत्रकों के अभाव में, इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं होगा कि प्रहस्तन और परिवहन गतिविधि के लिए अनुमोदित की जाने वाली सही दरों पर पहुंचा जाए। अतः यह प्राधिकरण वर्तमान दरमान उसपर 15 प्रतिशत कटौती के साथ अनुमोदित करता है और उसके साथ जुड़ी वर्तमान शर्तों को बनाए रखता है।
- (xxxiv). वहन किए जाने वाले भार पर निर्भर करते हुए, एसएमएल ने परिवहन प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (बीसीसीआई) के अनुसार, बीवाई और सीएफएस में मुश्किल से 5 से 7 कि0मी0 की दूरी है और सीएफएस द्वारा समान वाहन तैनात किए जा रहे हैं, इसलिए इन कंटेनरों के संचलन में कोई लागत अंतर नहीं होना चाहिए। बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन ने दावा किया है कि जेएन पत्तन और सीएफएस के बीच की दूरी मुश्किल से 5 कि0मी0 है और एक ट्रेलर पत्तन से सीएफएस और विलोमतः प्रतिदिन आठ फेरे आसानी से लगा सकता है। एसएमएल ने दोहराया है कि सीएफएस और पत्तन के बीच की दूरी 8 कि0मी0 है। हालांकि एसएमएल का कहना है कि टीएमपी द्वारा तैयार किए गए दिशा-निर्देश जोखिमपूर्ण, ओडीसी और प्रशीतन कंटेनरों के लिए सामान्य दर का 1.5 गुणा प्रभार वसूल करने की अनुमति देता है, स्पष्ट किया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुसार, केवल जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में ही प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम वसूल किया जा सकता है। चूंकि आय-लागत विश्लेषण अधिशेष स्थिति प्रकट करता है और यदि वर्तमान प्रशुल्क अगले तीन वर्षों के लिए जारी रखा जाता है तो एसएमएल संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन परिकल्पित किए गए की अपेक्षा 19.26 प्रतिशत अधिक अर्जित करेगा, यह प्राधिकरण परिवहन प्रभारों की वसूली की वर्तमान अनुसूची, उनके साथ संलग्न सभी शर्तों के साथ, को उसके लिए प्रभार्य वर्तमान प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की कटौती करते हुए बनाए रखता है।

- (xxxv). (क). लाइसेंस अवधि के प्रथम वर्ष के लिए बफर यार्ड में एसएमएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार्य प्रभार रियायत करार में रखे गए हैं जोकि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/1/97-जेएनपीटी दिनांक 2 जून, 1999 के अधीन मंजूर की गई दरों से थोड़े भिन्न हैं। वर्तमान प्रशुल्क पर किया गया आय लागत विश्लेषण, के साथ-साथ, एसएमएल द्वारा वसूल की जा रही वर्तमान दरों पर आधारित है।
- (ख). बफर यार्ड में फ़ैक्टरी में भरे गए कंटेनरों को प्राप्त करने, उन्हें ट्रेलरों से उताना और वस्तु-सूची के अनुसार ठीक से चट्टा लगाने और उन्हें पत्तन के कंटेनर यार्डों में परिवहन करने के लिए, एसएमएल ने ₹0 2500/- प्रति टीईयू की दर प्रस्तावित की है जिसमें बफर यार्ड में इकाईयां उतारने और चढ़ाने के प्रभार शामिल होंगे। प्रचालन के प्रथम वर्ष के लिए लागू प्रशुल्क के अनुसार, इस सेवा के लिए ₹0 1300/- प्रति टीईयू की दर प्रभार्य है जिसमें परिवहन के लिए ₹0 1000/- और चढ़ाने के लिए ₹0 150/- और उतारने के लिए ₹0 150/- शामिल है। चूंकि एसएमएल ने बीवाई में फ़ैक्टरी में भरी गई इकाईयों को प्राप्त करने और उन्हें पत्तन के सीवाई में पहुंचाने की उपर्युक्त सेवाओं को प्रदान करने में शामिल लागत को प्रमाणित नहीं किया है, इसलिए यह प्राधिकरण लदे हुए कंटेनर के मामले में, परिवहन के लिए ₹0 850/- प्रति टीईयू की दर (अर्थात परिवहन के लिए वर्तमान दरों में 15 प्रतिशत की कटौती करने के पश्चात) और उतारने और चढ़ाने के लिए ₹0 127.50 की दर (वर्तमान दरों में 15 प्रतिशत की कटौती के पश्चात) अनुमानित करता है। यह प्राधिकरण खाली कंटेनरों के परिवहन और चढ़ाने तथा उतारने के लिए भी क्रमशः ₹0 510/- प्रति टीईयू और ₹0 63.75 प्रति टीईयू की दरें अनुमोदित करता है।
- (xxxvi). (क). बफर यार्ड में, एसएमएल ने लदे हुए 20 फीट कंटेनरों पर भूखंड किराया प्रभार 4थें से 7वें दिन, 8वें से 15वें दिन, 16वें से 30वें दिन और 31वें दिन और आगे के दौरान क्रमशः ₹0 100/-, ₹0 200/-, ₹0 350/- और ₹0 600/- प्रति दिन प्रति टीईयू प्रस्तावित किए हैं। (प्रथम 3 दिन किराया मुक्त अवधि होगी)।
- (ख). बीवाई में खाली 20 फीट कंटेनर पर प्रस्तावित भूखंड किराया प्रभार हैं – ₹0 75/- प्रतिदिन 1 से 15वें दिन के लिए और ₹0 150/- प्रति दिन 15वें दिन और आगे के लिए।
- (ग). प्रचालन के प्रथम वर्ष के लिए लागू प्रशुल्क के अनुसार, लदे हुए कंटेनरों पर प्रथम पांच कार्य दिवसों के लिए बीवाई में वर्तमान में भूखंड किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाते हैं। 6वें दिन से 7वें दिन, 8वें से 15वें दिन, 16वें से 30वें दिन और 31वें दिन और आगे के लिए वर्तमान में क्रमशः ₹0 75/- प्रति टीईयू प्रतिदिन, ₹0 150/- प्रति टीईयू प्रति दिन, ₹0 300/- प्रति टीईयू प्रतिदिन और ₹0 500/- प्रति टीईयू प्रतिदिन वसूल किए जा रहे हैं। खाली कंटेनरों पर, 1 से 15वें दिन और 15वें दिन से आगे के लिए क्रमशः ₹0 25/- प्रति टीईयू प्रतिदिन और ₹0 100/- प्रति टीईयू प्रतिदिन वसूल किए जा रहे हैं। यह प्राधिकरण बीवाई में लदे हुए और खाली कंटेनरों पर प्रभार्य वर्तमान भूखंड किराया दरों में 15 प्रतिशत की कटौती अनुमोदित करता है।
- (xxxvii). (क). इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में मंजूर किए गए वर्तमान दरमान में एसएमएल द्वारा व्यापार को 'मॉंग सेवा' रूप में वर्तमान में प्रदान की जा रही कई सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली नहीं दी गई है। वे प्रदत्त सेवाएं जिनके लिए प्रभार वसूल किए जाते हैं – सर्वेक्षण प्रभार, क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार, क्रेन प्रभार, भार-तोलन प्रभार, बंध बीमा प्रभार, बंधित कार्गो भंडारण प्रभार, दुलाई प्रभार, कार्गो स्थानांतरण प्रभार और संशोधन के लिए प्रशासनिक प्रभार, परिमाणन प्रभार, सफाई प्रभार, प्रशीतन रोधन प्रभार, प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार, प्रशीतन दबाव तापमान निरीक्षण प्रभार, कंटेनर स्कैनिंग प्रभार और अतिरिक्त कार्य प्रभार। हालांकि एसएमएल ने उल्लेख किया है कि कंटेनर स्कैनिंग सेवा और बंधित कार्गो भंडारण को छोड़कर अन्य सेवाएं केवल प्रस्तावित की गई हैं, इससे प्रकट होता है कि एसएमएल वर्तमान में ये सेवाएं प्रदान करता है और प्रभार वसूल करता है।
- (ख). एसएमएल से अनुरोध किया गया था कि ऊपर उल्लिखित सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करें और लागत ब्योरों के साथ वसूल की गई/प्रस्तावित दरें तर्कसंगत ठहराएं। प्रदान की गई सेवाओं के ब्योरे एसएमएल द्वारा भेज दिए गए थे जिन्हें उपर्युक्त पैरा 7 के उप पैरा (xvi) के अधीन सारबद्ध किया गया है।
- (ग). 'मॉंग सेवा' रूप के अधीन उपर्युक्त प्रभारों की वसूली विधिक नहीं है, इसलिए इस प्राधिकरण ने उसके लिए अपेक्षित अनुमोदन प्रदान नहीं किया है। तथापि, सीएफएस में व्यापार को उपलब्ध करवाई गई उपर्युक्त सेवाओं में से कुछ के लिए भावी रूप में प्रभार निर्धारित करने की आवश्यकता है। इसीलिए, एसएमएल से बार-बार अनुरोध किया गया था कि उपर्युक्त सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं। एसएमएल को सूचित भी किया गया था कि सकारात्मक रूप से प्रतिक्रिया दें, बजाय इस प्रकार का गोलमोल जवाब देने के कि प्रभारित/प्रस्तावित दरें बाजार दरों पर आधारित हैं। इस प्राधिकरण को प्राप्त जवाब था कि प्रदान की जा रही/प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं ऐसी हैं कि उनकी लागत को अलग-अलग आंकना मुश्किल है

क्योंकि ये सेवाएं माँग पर प्रदान की जा रही हैं। एसएमएल ने दोहराया है कि प्रस्तावित दरें समान सेवाओं के लिए अन्य सीएफएस द्वारा वसूली पर आधारित हैं और समर्थन में जेएनपीटी क्षेत्र में प्रचालन कर रहे कुछ सीएफएस के दरमानों का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया गया था। इस विवरण के अनुसार, सभी सीएफएस ऊपर सूचीबद्ध सभी सेवाएं प्रदान नहीं कर रहे हैं। कुछ सीएफएस में, उपर्युक्त सेवाओं में से कुछ निःशुल्क उपलब्ध करवाई जाती हैं। कई सेवाओं के लिए प्रभारित प्रभार सीएफएस से सीएफएस भिन्न हैं और भारी अन्तर है। यह देखा गया है कि अधिकांश सेवाओं के लिए एसएमएल द्वारा प्रस्तावित दरें अन्य सीएफएस में प्रचलित उच्चतम दरों से चुनी गई हैं। कुछ सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरें अन्य प्रचालकों द्वारा प्रभारित उच्चतम दरों से भी अधिक हैं। प्रार्थित सेवा-वार लागत ब्योरों के अभाव में, एसएमएल द्वारा प्रस्तावित दरों को तर्कसंगत ठहराना मुश्किल है। जेएनपीटी क्षेत्र में कार्य कर रहे अन्य सीएफएस द्वारा वसूल की जा रही अविनियमित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली दरों के लिए पैमाना नहीं हो सकतीं। यह प्राधिकरण कुछ सेवाओं के लिए, जोकि नीचे दर्शाई गई हैं, दरें इस विशिष्ट शर्त के साथ अनुमोदित करता है कि सेवाएं प्रदान की जाएंगी और उसके लिए प्रभार केवल तभी वसूल किए जाएंगे यदि ऐसी सेवाएं प्राप्त करने के लिए पार्टी से विशिष्ट अनुरोध प्राप्त होता है। किसी लागत पत्रक के अभाव में, यह प्राधिकरण एसएमएल की प्रस्तावित दरों में अनुमानतः 33 प्रतिशत की कटौती करते हुए ये दरें अनुमोदित करता है जहां कोई अन्य तुलनात्मक दरें उपलब्ध नहीं हैं। प्रशीतन इकाईयों के लिए, यह प्राधिकरण जेएन पत्तन में गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लि0 के कंटेनर यार्ड में प्रचलित दरें अनुमोदित करता है।

क्र.सं.	प्रदत्त सेवाएं	वसूल की जा रही दर
1.	सर्वेक्षण प्रभार	रु0 30 प्रति 20 फीट कंटेनर/रु0 45/- 40 फीट कंटेनर के लिए और रु0 60/- 40 फीट से अधिक कंटेनर के लिए।
2.	क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	रु0 30 प्रति 20 फीट कंटेनर/रु0 45/- 40 फीट कंटेनर के लिए और रु0 60/- 40 फीट कंटेनर के लिए।
3.	भार-तोलन प्रभार	रु0 30 प्रति 20 फीट कंटेनर रु0 45 प्रति 40 फीट कंटेनर रु0 60 प्रति 40 से अधिक कंटेनर
4.	बंध बीमा प्रभार	मूल्यांकित मूल्य और सीमाशुल्क शुल्क का 0.125 प्रतिशत
5.	बंधित कार्गो भंडारण प्रभार	रु0 60/- प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह प्रथम 4 सप्ताह के लिए रु0 90/- प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह पांचवें सप्ताह और आगे के लिए
6.	कार्गो स्थानांतरण प्रभार	रु0 48 प्रति मी.ट. एक घाट से दूसरे घाट पर कार्गो स्थानांतरण के लिए
7.	परिमाणन प्रभार	रुपए 1 प्रति बक्सा
8.	सफाई प्रभार	रु0 25 प्रति 20 फीट कंटेनर/रु0 37.50 प्रति 40 फीट कंटेनर औ रु0 50/- प्रति 40 फीट से अधिक कंटेनर
9.	प्रशीतन इकाईयों के लिए बिजली आपूर्ति, रोधन, अनुवीक्षण और दबाव तापमान निरीक्षण प्रभार	4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए - रु0 227 प्रति 20 फीट कंटेनर/रु0 340/- 40 फीट कंटेनर के लिए और रु0 454/- 40 फीट से अधिक कंटेनर के लिए
10.	कंटेनर स्कैनिंग प्रभार	रु0 850/- 20 फीट कंटेनर के लिए रु0 1275/- 40 फीट कंटेनर के लिए रु0 1700/- 40 फीट से अधिक कंटेनर के लिए

(घ). उपर्युक्त पैरा (xxi) में उल्लिखित कारणों से, दुलाई प्रभारों के अधीन वसूली शामिल करने को अनुमोदित नहीं किया जा सकता।

(ड). एसएमएल ने 40 मी0/टन क्रेन के प्रयोग के लिए रु0 15000/- प्रति पारी और 10 मी0/टन की आपूर्ति के लिए रु0 4000/- प्रति पारी क्रेन प्रभार प्रस्तावित किए हैं। वर्तमान मंजूरी-प्राप्त दरमान में क्रेन प्रभारों के लिए दरें नहीं दी गई हैं। एसएमएल ने उल्लेख किया है कि कुछ विशेष प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर, सीएफएस में लगाए गए उपस्कर के अलावा ऐसी क्रेनें तैनात करने की आवश्यकता पड़ती है। चूंकि एसएमएल के पास क्रेनें नहीं हैं, इसलिए उन्हें बाज़ार से क्रेनों किराये पर लेनी पड़ती हैं जो केवल पारी आधार पर उपलब्ध हैं। एसएमएल द्वारा प्रस्तुत किया गया कुछ सीएफएस के तुलनात्मक दरमान 40 मी0/टन क्रेनों की आपूर्ति के लिए

कोई दर नहीं दर्शाता है परंतु वसूल किए गए प्रभार मामला-दर-मामला आधार पर निर्णीत किए गए हैं। 10 मी0/टन क्रेनों की आपूर्ति के संबंध में, कुछ सीएफएस रु0 4000/- प्रति पारी वसूल कर रहे हैं। ऐसे ब्योरे कि पूर्वकाल में ऐसे कितने अवसर आए जब ऐसी क्रेनों को किराये पर लिया गया और जब किराये पर ले लिया गया तो क्या एक से अधिक पार्टी द्वारा इसकी सेवाएं उपयोग की गईं और क्या प्रति पारी किराया प्रभार विभिन्न प्रयोक्ताओं के बीच बांटे जा सकते थे आदि एसएमएल द्वारा नहीं भेजे गए हैं। अतः एसएमएल को सलाह दी जाती है कि सभी अपेक्षित ब्योरों के साथ एक पृथक प्रस्ताव, यदि आवश्यक समझा जाता है, लाएं।

(च). उपर्युक्त पुर्नकार्य सेवा में कंटेनर खाली करना और खाली बॉक्स को सीएफएस के भीतर खाली यार्ड में स्थानांतरित करना शामिल है। वर्तमान अनुसूची में कंटेनर खाली करने के लिए रु0 500/- प्रति टीईयू की दर दी गई है। सीएफएस के भीतर खाली कंटेनर के स्थानांतरण के लिए, वर्तमान अनुसूची में दी गई दर रु0 300/- की कटौती पर विचार करने के पश्चात, पुर्नकार्य सेवा के लिए रु0 680/- प्रति टीईयू की दर अनुमोदित की गई है।

(xxxviii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 3 वर्ष का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करता है। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 दिसम्बर, 2009 तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 दिसम्बर, 2009 को समाप्त हो जाएगी।

(xxxix). ऐसे कुछ प्रस्तावित उपबंधों को संशोधित किया गया है जो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एसएमएल का संशोधित दरमान, अनुबंध-II के रूप में संलग्न, अनुमोदित करता है।

14.2. 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, 2009 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।

14.3. इस संबंध में, एसएमएल को तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजने होंगे। यदि एसएमएल ऐसी सूचना निर्धारित समयावधि के भीतर उपलब्ध नहीं करवाता है तो जेएनपीटी एसएमएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई शुरू कर सकता है। यह प्राधिकरण एसएमएल के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय अंतरों का विश्लेषण भी प्रस्तुत किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

14.4. एसएमएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए निर्धारित किया गया है और विश्लेषण में यथा स्पष्ट अनुमानों पर आधारित है। यदि इस प्राधिकरण को, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा उसमें स्वीकार किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण एसएमएल से उसके प्रशुल्क की समीक्षा करने और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले लाभ को समायोजित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अपेक्षा कर सकता है। भिन्नता का विश्लेषण अगली समीक्षा के समय भी किया जाएगा और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा उपबंधित समायोजन किए जाएंगे।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड - समेकित लागत विवरण									
क्र.सं.	विवरण	स्पीडी के अनुसार				टीएमपी द्वारा यथा परिमित			
		2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
		(रूपये लाखों में)							
I	यातायात टीईयू में	111048	138000	144720	161400	11048	138000	153120	175800
	सीएफएस में	49442	75600	90720	113400	49442	75600	90720	113400
	बीवाई में	61606	62400	54000	48000	61606	62400	62400	62400
II	प्रचालन आय	2485.63	3396.20	3740.11	4362.93	3588.92	4629.68	4504.46	5363.28
III	प्रचालन लागत	3093.64	5514.01	6349.24	7504.00	2751.92	3082.8	3344.75	3683.10
IV	मूल्यहास	129.27	287.36	368.01	441.36	129.27	129.27	129.27	129.27
V	कुल प्रचालन लागत (III+IV)	3222.91	5801.37	6717.25	7945.36	2881.19	3212.07	3474.02	3812.37
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (II-V)	-737.28	-2405.17	-2977.14	-3582.43	707.73	1417.61	1030.44	1550.91
VII	वित्त और विविध आय	665.96	1380.00	1447.20	1614.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	वित्त और विविध व्यय	166.28	579.47	494.78	565.79	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	प्रबंधन और प्रचालन उपरिव्यय	175.77	258.10	258.10	258.10	175.77	185.26	195.20	205.81
X	VII-VIII-IX	323.91	542.43	694.32	790.11	-175.77	-185.26	-195.20	-205.81
XI	सकल अधिशेष/घाटा (VI-X)	-413.37	-1862.74	-2282.82	-2792.32	531.96	1232.35	835.24	1345.10
XII	नियोजित पूंजी	2326.21	7113.40	6301.28	10406.04	2213.98	2084.71	1955.44	1826.17
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	378.93	1067.01	945.19	1560.90	332.10	333.55	312.87	292.19
XIV	क्षमता उपयोग	50.02%	62.16%	65.19%	72.70%	50.02%	62.16%	68.97%	79.19%
XV	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	290.90	1105.46	1026.93	1891.36	166.12	333.55	312.87	292.19
XVI	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ के पश्चात	-704.27	-2968.20	-3309.75	-4683.68	365.84	898.80	522.37	1052.92
XVII	वर्ष 2006 के दौरान एमएमएल द्वारा अर्जित निवल अधिशेष का 100% (रु0 365.84 लाख) और एसएमएल द्वारा वर्ष 2007 के दौरान अर्जित निवल अधिशेष (रु0 449.40 लाख) वर्ष 2007 की शेष अवधि में समायोजित, 2008 और 2009						163.05	326.10	326.10
XVIII	एसएमएल का कुल निवल अधिशेष					-	612.45	848.47	1379.01
XIX	कुल निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में	-28.33%	-87.40%	-88.49	-107.35%		13.23%	18.84%	25.71%
XX	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में			-94.41%				19.26%	

टिप्पणी:	2006	2007	2008	2009
	आय एसएमएल के अनुसार	2485.63	3396.2	3740.11
आय अतिरिक्त इकाईयों से	0	0	161.32	307.95
मॉग सेवा आय	437.33	543.48	603.03	692.35
रु0 1000/- परिवहन आय	665.96	690	0	0
टीएमपी द्वारा परिमित आय	3588.92	4629.68	4504.4611	5363.2849

जेएनपीटी का कंटेनर फ्रेट स्टेशन, स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड द्वारा प्रबंधित, अनुरक्षित और प्रचालित

दरमान

अध्याय – 1

1.1. परिभाषाएं

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

- (i). “प्रशीतन कंटेनर” का आशय विनाशी वस्तुओं के वहन के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर से होगा जिसमें अपेक्षित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान होगा।
- (ii). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान होगा।
- (iii). “निःशुल्क अवधि” का अर्थ उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में रविवार (रविवारों), सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और सीएफएस के गैर-प्रचालन दिन सम्मिलित नहीं होंगे।
- (iv). “अति आयामीय कंटेनर” का आशय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से परे अतिआयामीय कार्गो के वहन करने वाले कंटेनर से होगा जिसके लिए विशेष डिवाइस जैसे स्लिंग, शेकल, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। उनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के ऐसे कार्गो जिसके लिए विशेष डिवाइस की आवश्यकता होती है, भी शामिल हैं।
- (v). “विलंबशुल्क” का आशय सीएफएस परिसर में, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, निःशुल्क अवधि से अधिक कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से है।
- (vi). “पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का आशय ऐसे कंटेनर कार्गो से है जो पोत के वहन-पत्र में एक परेषिती से संबद्ध हो।
- (vii). “एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) का आशय ऐसे कंटेनर कार्गो से है जो पोत के वहन-पत्र में एक से अधिक परेषिती से संबद्ध हो।
- (viii). कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) – का आशय स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड द्वारा प्रबंधित, अनुरक्षित और प्रचालित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन से है।
- (ix). बफर यार्ड (बीवाई) – का आशय स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड द्वारा प्रबंधित, अनुरक्षित और प्रचालित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के बफर यार्ड से है।
- (x). टीईयू अर्थात् बीस समकक्ष इकाईयां – आईएसओ कंटेनर के लिए शब्दावली।
- (xi). “वापसी कार्गो” का आशय निर्यात के लिए सीएफएस में प्रवेश करने वाले उस कार्गो से है जो किसी भी कारण से निर्यात नहीं किया जाता है और वापस भेज दिया जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i). 20 फीट लंबाई से कम और तक के कंटेनरों की गणना प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू रूप में की जाएगी।
- (ii). 20' लंबाई से अधिक और 40' तक की लंबाई के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार 20 फीट लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- (iii). 20' लंबाई से अधिक और 40' तक की लंबाई के कंटेनरों के लिए भंडारण/भूखंड किराया प्रभार 20 फीट लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।

- (iv). 40' लंबाई से अधिक के कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होगा।
- (v). 40' लंबाई से अधिक के कंटेनर के लिए भंडारण/भूखंड किराया प्रभार 20' लंबाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होगा।
- (vi). मानक आकार से इतर के कंटेनरों जिसके लिए प्रहस्तन हेतु विशेष डिवाइस अथवा स्लिंग की आवश्यकता पड़ती है, पर 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों पर लागू दर का दोगुना वसूल किया जाएगा।
- (vii). जोखिमपूर्ण कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
- (viii). 'निःशुल्क अवधि' कंटेनर के पत्तन कंटेनर यार्ड से सीएफएस में पहुंचने के पश्चात शुरू होगी।
- (ix). सीएफएस यह सुनिश्चित करेगा कि जब आयातक अपने परेषण की निकासी के लिए आए तो ग्राउंड टियर में कंटेनर उपलब्ध हो। परेषिती को तब तक भूखंड किराये का भुगतान नहीं करना होगा जब तक कंटेनर उतार और निकासित नहीं कर दिया जाता।
- (x). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा और सीएफएस विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). प्रयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद से की जाएगी।
- (ग). सीएफएस द्वारा वापसियों में विलंब की परिगणना सेवाओं के पूरा होने की तारीख से 20 दिनों के पश्चात से अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, के बाद से की जाएगी।
- (xi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। सीएफएस, यदि वह ऐसा चाहता है, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है।
- (ख). सीएफएस, यदि वह ऐसा चाहता है, दरमान में निर्धारित दरों के प्रयोग पर शासी निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तर से अधिक न हों।
- (ग). बशर्ते, सीएफएस ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए शासी शर्तों के युक्तिकरण को सार्वजनिक करे और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए शासी शर्तों में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखे बशर्ते नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (xii). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक वसूल की जाएगी, परंतु :
- (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र दे सकता है।
- (ii). यदि परेषिती परित्याग पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की परिरक्षा ले सकेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस ले सकेगा अथवा हटा सकेगा; और
- (ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा लेने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी कर सकता है और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन कर सकता है। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो उतारने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं की जाती हैं।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में/जब्त कर लिया जाता है और कंटेनर 75 दिनों की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भूखंड किराया/भंडारण प्रभार कार्गो को मुक्त करने के लिए सीमाशुल्क के आदेश के दिन से मुक्त होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, लाइन/परेषिती द्वारा कब्जे में/जब्त किए गए कंटेनरों को पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से मुक्ति लागू होगी।
- (xiii). सीएफएस पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xiv). भूखंड किराया/भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर सीएफएस पर आरोप्य कारणों से सीएफएस कंटेनरों की सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है।
- (xv). प्रहस्तन और परिवहन प्रचालनों (निर्यात प्रचालनों) में कार्गो की चोकिंग और बंधन के लिए श्रमिक का प्रावधान शामिल होगा।

**आयात प्रचालन:**

**अध्याय - II**

**2.1. लदे हुए कंटेनरों पर भूखंड किराया प्रभार**

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i)	1 से 3रें दिन	निःशुल्क
(ii)	4थें से 7वें दिन	रु0 42.50
(iii)	8वें से 15वें दिन	रु0 85.00
(iv)	16वें से 30वें दिन	रु0 170.00
(v)	31वें दिन से आगे	रु0 255.00

टिप्पणी:

- (i). तीन कार्य दिवसों की निःशुल्क अवधि कंटेनर की प्राप्ति के दिन के अलावा होगी भले ही प्रथम, दूसरी और तीसरी पारी के दौरान प्राप्त हुआ हो।
- (ii). चूंकि सीएफएस में प्रचालन सामान्यतः चेसिस प्रचालन होते हैं एलसीएल कंटेनरों को वहां चट्टा नहीं लगाया जाएगा। यदि कंटेनर किसी एजेंसी द्वारा रोककर रखे जाते हैं तो भूखंड किराया प्रभार उपर्युक्त यथा निर्धारित तब तक वसूल किए जाते रहेंगे। तथापि, यदि पार्टी की गलती नहीं होने पर कंटेनर उतारा जाता है अर्थात् उतराई के लिए द्वारा उपलब्ध नहीं करवाना आदि तो ऐसी अवधि के लिए भूखंड किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

**2.2. खाली कंटेनरों पर भूखंड किराया प्रभार:**

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i).	1 से 15वें दिन	रु0 21.25
(ii).	16वें दिन से आगे	रु0 85.00

**2.3. प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन:**

(i).	जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस में लदे हुए कंटेनरों का परिवहन, कार्गो उतारना और उसी को आयात भांडागार में चट्टा लगाना और खाली कंटेनरों का वहन कर परिसर में कंटेनर यार्ड में ले जाना।	रु0 1912.50 प्रति टीईयू
(ii).	जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस में लदे हुए कंटेनरों का परिवहन और ग्राउंडिंग/चट्टा लगाना और विलोमतः (सीएफएस में उठाना और पार्टी के ट्रेलरों पर ले जाने के लिए अतिरिक्त प्रभार और प्रवेश संबंधी प्रशासनिक प्रभार)	रु0 850.00 प्रति टीईयू उठाना रु0 127.50
(iii).	जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस में खाली कंटेनरों का परिवहन और ग्राउंडिंग/चट्टा लगाना और विलोमतः (सीएफएस में उठाना और पार्टी के ट्रेलरों पर ले जाने के लिए अतिरिक्त प्रभार और प्रवेश संबंधी प्रशासनिक प्रभार)	रु0 510.00 प्रति टीईयू उठाना रु0 63.75
(iv).	परेषितियों/शिपिंग एजेंटों के अनुसार उतराई प्रचालन, यदि खुले में किया जाता है, सीमाशुल्क परीक्षा के पश्चात कार्गो की कंटेनर में वापस भराई और लदे हुए कंटेनर का कंटेनर यार्ड में चट्टा लगाना।	रु0 425.00 प्रति टीईयू
(v).	सीमाशुल्क परीक्षा के पश्चात कंटेनर की ग्राउंडिंग (जहां कहीं आवश्यक हो), कार्गो उतारना और सुपुर्दगी देना।	रु0 340.00 प्रति टीईयू
(vi).	सीएफएस कंटेनर में सड़क वाहनों पर लदे हुए कंटेनरों को चढ़ाना, उसका परिवहन कर आयात भांडागार ले जाना, वस्तु-सूची अनुसार उतराई और कार्गो का चट्टा लगाना, खाली कंटेनरों का वहन कर परिसर के भीतर सीएफएस कंटेनर यार्ड में ले जाना।	रु0 1062.00 प्रति टीईयू
(vii).	कार्गो का प्रहस्तन (जिसमें शामिल होगा) स्टेक/कों से पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेना, सीमाशुल्क परीक्षा (पैकिंग खोलना, पुनः पैकिंग करना आदि) और उन्हें स्टेक में रखना, यदि आवश्यक हो, और/अथवा संपूर्ण परेषण की आयात भांडागार में ट्रकों/वाहनों के मुहाने पर लदाई।	रु0 51.00 प्रति मी.ट.



**2.4. सामान्य प्रचालन:**

(i).	लदे हुए कंटेनरों को सीएफएस परिसर/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों में/से चढ़ाना/उतारना।	रु0 127.50 प्रति टीईयू
(ii).	खाली कंटेनरों को सीएफएस परिसर/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों में/से चढ़ाना/उतारना।	रु0 63.75 प्रति टीईयू
(iii).	कंटेनर की धुलाई/सफाई के लिए सीएफएस परिसर में खाली कंटेनर का स्थानांतरण और सीएफएस परिसर में नामांकित स्थान पर वापस रखना।	रु0 255.00 प्रति टीईयू
(iv).	परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान पर कार्गो का संचलन/स्थानांतरण।	रु0 51.00 प्रति मी.ट.
(v).	जेएनपीटी और एमबीपीटी के नामांकित क्षेत्र के बीच और विलोमतः कंटेनरों का संचलन	
	(क). खाली कंटेनर	रु0 1275.00 प्रति टीईयू
	(ख). लदे हुए कंटेनर	रु0 2550.00 प्रति टीईयू
(vi).	कंटेनर यार्ड से लदे हुए कंटेनरों का पुनःस्थापन और सीएफएस में उसके भार-तोलन की व्यवस्था करना जेएनपी ट्रेलरों पर भंडारण।	रु0 510.00 प्रति टीईयू
(vii).	कंटेनर यार्ड से लदे हुए कंटेनरों का पुनःस्थापन और उसके भार-तोलन की व्यवस्था पार्टी के ट्रेलर पर सीएफएस धर्म-कॉटे में करना।	रु0 340.00 प्रति टीईयू

**2.5. कार्गो प्रभार/विलंबशुल्क प्रभार:**

- (i). आयात कार्गो के लिए तीन कार्य दिवसों की निःशुल्क अवधि स्वीकार्य होगी।
- (ii). तीन कार्य दिवसों की निःशुल्क अवधि के बाद भांडागार में रखे गए कार्गो के लिए निवल क्षेत्र आधार पर रु0 42.50 (रूपए बयालीस और पचास पैसे केवल) की दर से भंडारण/विलंबशुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (iii). यह सुनिश्चित करना होगा कि तल भार वहन क्षमता 0.33 मी.ट. प्रति वर्गमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (iv). क्षेत्र का उपयोग ग्रिड क्षेत्र आधार पर परिकल्पित किया जाएगा, प्रत्येक ग्रिड 6.25 वर्गमीटर का होगा। उपयोग के लिए भी देय विलंबशुल्क पूरे ग्रिड के लिए इस प्रकार होगा कि समुद्र द्वारा आच्छादित कार्गो लैंडिंग बिल उपयोग किए गए क्षेत्र की परिगणना के प्रयोजन के लिए एक परेषण के रूप में माना जाएगा।
- (v). भंडारण के चार सप्ताह के बाद अनिकासित पड़े कार्गो पर, निःशुल्क अवधि के पश्चात, पांचवें सप्ताह से परेषण पर भंडारण प्रभारों का 50 प्रतिशत विलंबशुल्क रूप में अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

**2.6. परिबंधन प्रभार:**

पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि परीक्षा के पश्चात अपने कंटेनर अपने तालों से परिबंधित करें, यदि सुपुर्दगी उसी दिन की जानी है। यदि पार्टियों की ओर से अपने ताले लगाने के लिए सीएफएस से अनुरोध किया जाता है तो ताला प्रभारों के रूप में रु0 17.00 प्रति रात्रि वसूल किए जाएंगे।

**2.7. बीमा**

व्यापार पद्धतियों के अनुसार, आयातित स्टॉक सामान्यतः भांडागार से भांडागार, 60 दिनों के अंतरण भंडारण समय सहित, बीमाकृत होते हैं। यह माना जाएगा कि सीएफएस में प्राप्त होने वाले स्टॉक भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के लिए पर्याप्ततः बीमाकृत हैं।

**2.8. लम्बे खड़े कार्गो प्रचालन**

(i).	लम्बे खड़े कंटेनरों का सीवाई से सीएफएस में परिवहन, उन्हें लम्बे खड़े शैड के समीप उतारना और सीमाशुल्क अनुमति के पश्चात खाली करना।	रु0 1912.50 प्रति टीईयू
(ii).	पार्टी के ट्रेलर पर खाली कंटेनरों की लदाई	रु0 63.75
(iii).	शैड/खुले यार्ड से पार्टी के ट्रक पर बोलीदाता/परेषिती को कार्गो सुपुर्दगी, प्रशासनिक प्रभारों सहित।	रु0 60 प्रति मी.ट.

**आयात प्रचालन:**

**अध्याय – III**

**3.1. लदे हुए कंटेनरों पर भूखंड किराया प्रभार**

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i)	7वें दिन तक	रु0 42.50
(ii)	8वें से 15वें दिन	रु0 85.00
(iii)	16वें से 30वें दिन	रु0 170.00
(iv)	31वें दिन से आगे	रु0 255.00

**3.2. खाली कंटेनरों पर भूखंड किराया प्रभार:**

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i).	1 से 30वें दिन	रु0 8.50
(ii).	31वें दिन से आगे	रु0 42.50

टिप्पणी:

खाली कंटेनर के भूखंड किराये की परिगणना के लिए खाली कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख के साथ सुपुर्दगी की तारीख को लेखा में लिया जाएगा।

**3.3. कार्गो भंडारण/आरक्षण प्रभार:**

- (i). निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए सीएफएस में इसकी प्राप्ति से सात दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार्य होगी।
- (ii). निर्यात कार्गो के लिए भंडारण प्रभार रु0 26.56 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह होगा। तथापि, 5 वर्गमीटर और उसके गुणकों के लिए न्यूनतम प्रभार लिए जाएंगे।
- (iii). यदि कार्गो द्वारा सामान्य स्थान में क्षेत्र उपयोग किया जाता है और यदि प्राप्ति से सात दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर कार्गो भरण नहीं किया जाता है तो कार्गो भरण किए जाने से पहले प्रभार पार्टी द्वारा देय होंगे।
- (iv). दिनों की संख्या गणना करते समय, प्रथम पारी के दौरान प्राप्त हुआ परेषण उसी दिन विशेष प्राप्त हुआ माना जाएगा जबकि उस दिन विशेष की बाद की पारी के दौरान प्राप्त हुआ परेषण की गिनती नहीं की जाएगी। तथापि, निःशुल्क अवधि की गणना नौवहन बिल विशेष पर ढुलाई के प्रथम दिन से की जाएगी और संपूर्ण कार्गो की वास्तविक प्राप्ति से नहीं। ऐसे मामलों में, कार्गो सामान्य क्षेत्र में पड़ा रहेगा, विलंबशुल्क सात दिनों की निःशुल्क अवधि देते हुए ढुलाई की प्रारंभिक तारीख से प्रशुल्क की अपेक्षा 50 प्रतिशत अतिरिक्त दरों पर वसूल किया जाएगा, यदि इसकी प्राप्ति के चार सप्ताह के भीतर कार्गो भरण नहीं किया जाता है।
- (v). यदि आरक्षण 400 वर्गमीटर अथवा अधिक के लिए है, प्रभार्य दर रु0 85 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह अर्थात रु0 34,000/- (रुपए चौतीस हजार केवल) प्रतिमाह होगी।
- (vi). स्थान आरक्षण तीन माह की न्यूनतम अवधि के लिए तीन माह के अग्रिम भुगतान पर दिया जाएगा और यदि पार्टी आरक्षण वापस लेना चाहती है तो आरक्षण रद्द करवाने के लिए एक माह का नोटिस देना होगा। विस्तार त्रैमासिक आधार पर किए जाने वाले अग्रिम भुगतानों पर दिया जाएगा।

**3.4. प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन:**

(i).	निर्यात इकाई/खुला यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों के मुहाने से निर्यात कार्गो की उतराई, वस्तु-सूची तैयार करने और भंडारण बिंदु/यार्ड में स्टैकिंग के पश्चात। (वरई प्रभार अतिरिक्त)	निःशुल्क
(ii).	सीमाशुल्क परीक्षा के लिए पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए श्रमिक और/अथवा उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना (जिसमें पैकिंग खोलना/पुनः पैकिंग आदि और उन्हें रैक/स्टेक में रखना, यदि आवश्यक हो, भी शामिल है), परेषण एकत्रीकरण, नामांकित खाली कंटेनर का भरण बिंदु पर स्थानांतरण, कंटेनर में कार्गो भरण, व्यवस्था, परिबंधन, सीलिंग आदि और लदे हुए कंटेनर को सीवाई जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल पर पहुंचाना।	रु0 1700.00 प्रति टीईयू
(iii).	सीमाशुल्क परीक्षा के लिए पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए श्रमिक और/अथवा उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना (जिसमें पैकिंग खोलना/पुनः पैकिंग आदि और उन्हें रैक/स्टेक में रखना, यदि आवश्यक हो, भी शामिल है), परेषण एकत्रीकरण, नामांकित खाली कंटेनर का भरण बिंदु पर स्थानांतरण, कार्गो भरण, परिबंधन और सीलिंग व्यवस्था।	रु0 1275.00 प्रति टीईयू
(iv).	निर्यात कंटेनरों का पुर्नकार्यः भरे हुए कंटेनरों से अपेक्षित पैकेजों की संख्या लेने के लिए श्रमिक और/उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना, सीमाशुल्क परीक्षा के लिए पैकिंग/पैकिंग खोलना, यदि अपेक्षित हो, पैकेजों को कंटेनर में पुनः भरना और परिबंधित तथा सीलिंग व्यवस्था करना।	रु0 2550.00 प्रति टीईयू

**3.5. सामान्य प्रचालन:**

(i).	सीएफएस परिसर यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों में/से लदे हुए कंटेनरों को चढ़ाना/उतारना।	रु0 127.50 प्रति टीईयू
(ii).	सीएफएस परिसर यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों में/से खाली कंटेनरों को चढ़ाना/उतारना।	रु0 63.75 प्रति टीईयू
(iii).	कंटेनर की धुलाई/सफाई के लिए सीएफएस परिसर से खाली कंटेनर का स्थानांतरण और सीएफएस परिसर में नामांकित स्थान पर वापस रखना।	रु0 255.00 प्रति टीईयू
(iv).	सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान पर कार्गो का संचलन/स्थानांतरण।	रु0 42.50 प्रति मी.ट.
(v).	पार्टी के वाहनों पर 'वापसी कार्गो' की लदाई	रु0 68.00 प्रति मी.ट.
(vi).	सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से विनियुक्त स्थान पर लदे हुए कंटेनरों का स्थानांतरण/सीएफएस धर्म-काँटे पर उसके भार-तोलन की व्यवस्था करना।	रु0 340.00 प्रति टीईयू
(vii).	सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से विनियुक्त स्थान पर खाली कंटेनरों का स्थानांतरण।	रु0 170.00 प्रति टीईयू
(viii).	सीएफएस से जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड में अथवा विलोमतः खाली कंटेनरों का संचलन (सीएफएस में चढ़ाना/उतारना आदि)	रु0 510.00 प्रति टीईयू
(ix).	सीएफएस से जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड में अथवा विलोमतः लदे हुए कंटेनरों का संचलन (सीएफएस में चढ़ाना/उतारना अतिरिक्त)	रु0 850.00 प्रति टीईयू
(x).	प्रयोक्ताओं की ओर से अधूरे भरे कंटेनर के लिए परिबंधन प्रभार।	रु0 17.00 प्रति कंटेनर (कंटेनर की लंबाई पर बिना ध्यान दिए) प्रति दिन

बफर यार्ड प्रचालन:

अध्याय – IV

4.1. लदे हुए कंटेनरों के लिए भूखंड किराया प्रभार:

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i)	प्रथम पांच कार्य दिवस, आगमन के दिन के अलावा	निःशुल्क
(ii)	6वें से 7वें दिन	रु0 63.75
(iii)	8वें से 15वें दिन	रु0 127.50
(iv)	16वें से 30वें दिन	रु0 255.00
(v)	31वें दिन से आगे	रु0 425.00

4.2. खाली कंटेनरों के लिए भूखंड किराया प्रभार:

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू प्रति दिन
(i)	प्रथम 15 दिन	रु0 21.25
(ii)	15वें दिन से आगे	रु0 85.00

4.3. प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन:

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू
(i)	बीवाई में फैक्टरी में भरे गए कंटेनर प्राप्त करने के लिए, पार्टी के ट्रेलरों से उन्हें उतारना, सही वस्तु-सूची के साथ स्टेकिंग और संचलन आदेश प्राप्त करने के पश्चात उन्हें जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्डों में परिवहन कर ले जाना (बीवाई में चढ़ाई/उतराई अतिरिक्त)	रु0 850.00
(ii)	बीवाई में खाली कंटेनर प्राप्त करने के लिए, पार्टी के ट्रेलरों से उन्हें उतारना, सही वस्तु-सूची के साथ स्टेकिंग और संचलन आदेश प्राप्त करने के पश्चात उन्हें जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्डों में परिवहन कर ले जाना (बीवाई में चढ़ाई/उतराई अतिरिक्त)	रु0 510.00
(iii)	लदे हुए कंटेनरों को चढ़ाना/उतारना	रु0 127.50
(iv)	खाली कंटेनरों को चढ़ाना/उतारना	रु0 63.75

## विविध सेवाएँ

### अध्याय – V

सीएफएस द्वारा निम्नलिखित सेवाएँ प्रदान की जाएंगी बशर्ते उसके लिए पार्टियों द्वारा लिखित में विशिष्ट अनुरोध किया जाता है:

क्र.सं.	सेवा	दर (रूपये)		
		20' तक लम्बाई वाले कंटेनर	20' से अधिक और 40' तक लम्बाई वाले कंटेनर	40' से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर
5.1.	सर्वेक्षण प्रभार	30	45	60
5.2.	क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	30	45	60
5.3.	भार-तोलन प्रभार	30	45	60
5.4.	सफाई प्रभार	25	37.50	50
5.5.	(4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए) बिजली आपूर्ति, प्रशीतन इकाइयों के लिए रोधन, अनुवीक्षण और दबाव तापमान निरीक्षण प्रभार	227	340	454
5.6.	कंटेनर स्कैनिंग प्रभार	850	1275	1700
5.7.	पुर्न-कार्य सेवा (कंटेनर खाली करना और खाली बॉक्स को सीएफएस के अन्दर खाली कंटेनर यार्ड में स्थानांतरित करना)।	680	1020	1360

क्र.सं.	सेवा	दर (रूपये)
5.8.	बंध बीमा प्रभार	मूल्यांकित मूल्य का 0.125% और सीमाशुल्क शुल्क
5.9.	बधित कार्गो भंडारण प्रभार	रु0 60/- प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह प्रथम चार सप्ताह के लिए रु0 90/- प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह पांचवें सप्ताह से आगे के लिए
5.10.	कार्गो स्थानांतरण प्रभार	रु0 48/- एक घाट से दूसरे घाट पर कार्गो स्थानांतरण के लिए प्रति मी.ट.
5.11.	परिमाणन प्रभार	रुपए 1 प्रति बॉक्स

