

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

जी संख्या 150

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 कंडला पत्तन न्यास में कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

(अ.ल. बोंगिरवार)

अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/35/2006-सीडब्ल्यूसी (केपीटी)

केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी)

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) में कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त दिनांक 7 जुलाई, 2006 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में मौजूदा प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त, 2004 में अनुमोदित किया गया था, जो कि दो वर्षों के लिए वैध था। तदनुसार, प्रशुल्क अगस्त, 2006 में संशोधित किया जाना अपेक्षित था।

2.2 सीडब्ल्यूसी ने पहले जुलाई, 2005 में अपने प्रशुल्क को समय अनुसूची से पूर्व संशोधित करने का अनुरोध किया था, परन्तु यह अपने अनुरोध के समर्थन में कोई औचित्यपूर्ण कारण प्रस्तुत नहीं कर सका था। इसलिए, सीडब्ल्यूसी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमान देते हुए उचित प्रस्ताव तैयार करने का परामर्श दिया गया था। बाद में, जब सीडब्ल्यूसी ने लागत विवरण प्रस्तुत किए, तब वे निर्धारित प्रपत्र के अनुसार नहीं पाए गए थे। सीडब्ल्यूसी को प्रस्तावित मसौदा दरों के मान के साथ-साथ एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का पुनः परामर्श दिया गया था।

3. इस पृष्ठभूमि में, सीडब्ल्यूसी ने प्रशुल्क संशोधन हेतु वर्तमान प्रस्ताव निर्धारित लागत प्रपत्र में 7 जुलाई, 2006 को प्रस्तुत किया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लेख किए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) (क) वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए आय के अनुमान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर लगाए गए हैं।
- (ख) भंडारण प्रभारों और भूमि किराया से आय को वर्ष 2007-08 के स्तर पर सीमित किया गया है, क्योंकि उन्नत आधारभूत ढांचा उपलब्ध है, सीमाशुल्क कानूनों और व्यापार परिदृश्य में परिवर्तन हुआ है तथा कारखाने में कंटेनरों को भरने एवं खाली करने को सीमाशुल्क द्वारा प्रोत्साहित किया जा रहा है। इसके अलावा, आधिकाधिक आयातकों तथा निर्यातकों को सीमाशुल्क द्वारा तारा दर्जे की हैसियत प्रदान कर जा रही है, जिसके परिणामस्वरूप सीएफएस में भराई और खाली करने के कार्यकलाप में कमी आएगी।
- (ii) बाह्य स्रोतों से सेवाओं के संबंध में बाजार सुविधा (एमएफ) भुगतान का अनुमान वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए जीजल मूल्य वृद्धि के लिए 11.26% प्रतिवर्ष की अतिरिक्त देयता लागू करके लगाया गया है।
- (iii) केपीटी को रॉयल्टी भुगतान को लागत के रूप में माना गया है, क्योंकि केपीटी के साथ करार पर हस्ताक्षर 23 जुलाई, 2003 से पहले अर्थात् 6 फरवरी, 2002 को किए गए थे, जब प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया में केवल सीडब्ल्यूसी तकनीकी तौर पर पात्र निविदाकार था।
- (iv) रॉयल्टी, पट्टा किराए और अपफ्रंट शुल्क के कारण होने वाले व्ययों को सीडब्ल्यूसी और केपीटी के बीच करार के आधार पर अनुमानित किया गया है।
- (v) वार्षिक वेतनवृद्धियों पर आने वाली लागत, महंगाई भत्ते के भुगतान और अन्य भत्तों में परिणामी वृद्धि पर होने वाले व्यय को पूरा करने के लिए प्रबंध एवं प्रशासनिक ऊपरिव्ययों का संबंधित गत वर्ष में हुए व्यय/ अनुमानित ऊपरिव्ययों में 20% की वार्षिक वृद्धि करके पूर्वानुमान लगाया गया है।

- (vi) सभी अन्य व्ययों का अनुमान टीएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार 4.50% की वृद्धि दर से वार्षिक वृद्धि करके लगाया गया है।
- (vii) परिसंपत्तियों पर मूल्यहास केपीटी के साथ समझौते की शेष अवधि (अर्थात् 28 वर्ष) के समनुरूप सीधी रेखा आधार पर प्रदान किया जाता है।
- (viii) वर्ष 2008-09 के दौरान सिविल निर्माण कार्यों पर 914 लाख रुपए के अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव है, जब थ्रूपुट (उत्पादन) 1,20,000 टीईयू प्रतिवर्ष को पार कर जाएगा।
- (ix) वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक प्रचालनात्मक हानि क्रमशः 556.55 लाख रुपए तथा 406.41 लाख रुपए सूचित की गई है तथा वर्ष 2006-07 के लिए यथानुपातिक हानि (प्रथम 7 महीनों के लिए) 152.60 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया गया है। इस प्रकार, टीएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निम्न तरीके से 634.08 लाख रुपए की कुल हानि को प्रतिसंतुलित किए जाने का प्रस्ताव है :
- (क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए संचित हानि का 50%; और
- (ख) वर्ष 2006-07 के प्रथम सात महीनों के लिए यथानुपातिक हानियों का 100% अर्थात् 152.60 लाख रुपए।

3.2 वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 96,000 टीईयू, 1,20,000 टीईयू तथा 1,44,000 टीईयू के अनुमानित यातायात पर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणों में यथा प्रतिबिम्बित विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर निवल अधिशेष/घाटे की स्थिति को निम्न प्रकार सारांशीकृत किया गया है :-

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09
(i)	आय (विद्यमान प्रशुल्क पर)	2219.87	2705.56	3403.35
(ii)	(क) प्रचालनात्मक व्यय	1729.80	2148.63	2795.33
	(ख) मूल्यहास	103.42	103.42	141.50
	(ग) ऊपरिव्यय	347.99	398.61	458.61
	उप-जोड़ (क) से (ग)	2181.21	2650.66	3395.44
(iii)	प्रचालनात्मक अधिशेष/घाटा	38.66	54.90	7.91
(iv)	नियोजित पूंजी	2052.01	2106.91	2011.40
(v)	आरओसीई	305.29	312.43	300.01
(vi)	निवल अधिशेष/घाटा	-266.63	-257.53	-292.10
(vii)	आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-12.01%	-9.52%	-8.58%

3.3 सीडब्ल्यूसी ने अपने विद्यमान प्रशुल्क में 23% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने विगत अवधि की हानियों को प्रतिसंतुलित करने के बारे में उल्लेख किया है, इसने लागत विवरण में इस संबंध में कोई समायोजन नहीं किए हैं। प्रस्तावित प्रशुल्क पर, इसने तीनों वर्षों के लिए कुल मिलाकर 1590 लाख रुपए के अतिरिक्त राजस्व सृजन का अनुमान लगाया है।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव कंडला पत्तन न्यास तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी अभ्युक्तियां मांगते हुए अग्रेषित किया गया था।

4.2 कंडला पत्तन न्यास तथा विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अभ्युक्तियां पुनः जानकारी के रूप में सीडब्ल्यूसी को अग्रेषित की गईं। सीडब्ल्यूसी ने केपीटी तथा प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन की अभ्युक्तियों के उत्तर दे दिए हैं।

5.1 प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, सीडब्ल्यूसी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने अपना उत्तर प्रस्तुत कर दिया है। तदनंतर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर की संवीक्षा करने पर, यह पाया गया कि अभी

भी प्रस्तुत की गई सूचना में कुछ कमियां हैं। अतः सीडब्ल्यूसी से कुछेक मुद्दों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया। सीडब्ल्यूसी ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1. (i)	जनवरी, 2007 तक के नौ महीनों के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वास्तविक आंकड़े तथा शेष तीन महीनों के लिए अनुमान प्रस्तुत करें। इस वर्ष के लिए स्थिति दर्शाने हेतु लागत विवरण भी तदनुसार आशोधित किए जाएं। इस आशोधन के परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमान भी, यदि आवश्यक हों, संशोधित किए जाएं।	इसने वर्ष 2006-07 के नौ महीनों के लिए 31 दिसम्बर, 2006 की स्थिति के अनुसार अपने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वित्तीय विवरण प्रस्तुत कर दिया है।
(ii)	वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण, उपकरण किराया प्रभारों (एमएफ भुगतान), प्रबंधन तथा प्रशासन ऊपरिव्ययों के अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के संदर्भ में इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित कराके प्रस्तुत किए जाएं।	इसने इस मुद्दे का कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।
(iii)	वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अद्यतन करें।	इसने वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अद्यतन कर दिया है।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ संबद्ध किया जाना चाहिए। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है। इसे प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया जाए तथा इस प्रकार प्रस्तावित अपनाए जाने वाले स्तर का औचित्य बताएं।	किसी भी सीएफएस की उत्पादकता का अनुवीक्षण ग्राहकों को प्रदत्त सामयिक सेवा के अर्थ में किया जाना है। सीएफएस ने सदैव प्रयोक्ताओं की आवश्यकता की पूर्ति की। पत्तन में कोई शट-आउट नहीं हुआ/कंटेनर को रोका नहीं गया तथा इसका लक्ष्य इस संवेग को बनाए रखना है।
3.	क्षमता	
(i)	(क) सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव (पत्र सं० सीडब्ल्यूसी-सीडी/II-कंडला पोर्ट/2004-05/626ई, दिनांक 17.5.2004) में आकलित अभिकल्पित क्षमता वर्ष 2004-05, 2005-06 तथा 2006-07 के लिए क्रमशः 60000 टीईयू, 90000 टीईयू तथा 120000 टीईयू प्रतिवर्ष थी। पिछले प्रशुल्क आदेश में सीएफएस की क्षमता लाइसेंसदाता द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए क्रमशः 79200 टीईयू तथा 96000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई थी। इसकी तुलना में, वर्तमान प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार में ली गई क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए 51600 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर है। सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता को पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार की गई क्षमता से निम्नतर स्तर पर विचार में लेने के कारण स्पष्ट करें।	(क) सीडब्ल्यूसी का आरंभिक प्रस्ताव इस मान्यता के साथ था कि केपीटी लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.8.1(ii) का उल्लंघन नहीं करेगा, जिसमें यह शर्त निर्धारित है कि लाइसेंसदाता पत्तन क्षेत्र में अतिरिक्त सीएफएस को प्रचालन करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस 1.4 लाख टीईयू का वार्षिक थ्रूपुट हासिल न कर ले। किन्तु, केपीटी ने पत्तन क्षेत्र में अन्य सीएफएस को अनुमति दे दी है। इसके अतिरिक्त, मुंदड़ा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल के आरंभ होने के पश्चात, केपीटी में यातायात कम हो गया है। अतः क्षमता को टीएएमपी के पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित स्तर से कम स्तर पर विचार में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, स्क्रेप कंटेनरों की सीएफएस के जरिए निकासी करने की अनुमति नहीं दी जाती, क्योंकि इसमें सुरक्षा जोखिम हैं तथा केपीटी पोतवणिक से सीधे कारखाने में भरे कंटेनर प्राप्त कर रहा है, जिन्हें अन्यथा केपीटी के सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के जरिए प्राप्त किया जाता है।

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर														
		उपकरण केपीटी तथा सीडब्ल्यूसी के बीच लाइसेंस करार में बताए गए मानदंड के अनुसार सीएफएस में उपलब्ध कराया गया है। उपयोगिता स्तर 100% माना गया है, क्योंकि यह लाइसेंस करार के अनसुर न्यूनतम थ्रूपुट अपेक्षा को पूरा करने में समर्थ रहा है (इसने नियोजित/किराए पर लिए गए उपकरण के आधार पर क्षमता आकलन की कोई ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत नहीं की है)।														
	(ख) उत्तर के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि सीडब्ल्यूसी द्वारा उपलब्ध कराई गई सीएफएस सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता पत्तन में शुरू होने वाली अन्य सीएफएस सुविधा से भिन्न नहीं होगी। अतः यह पुनः सलाह दी गई कि नियोजित उपकरण/उपलब्ध कराई गई सुविधा के आधार पर क्षमता आकलन का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	(ख) इसने तदनंतर स्पष्ट किया है कि इसके सीएफएस का सृजन आरंभ से 51600 मी० टन प्रतिवर्ष की क्षमता से किया गया था। यह अपनी क्षमता वर्ष 2008-09 के दौरान बढ़ाकर 89100 मी० टन प्रति वर्ष करना चाहेगा। वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए क्षमता आकलन किराए पर लिए गए/नियोजित उपकरण तथा उपलब्ध कराई गई सुविधाओं पर आधारित बताया गया है तथा साथ ही इसमें क्षमता/उत्पादकता सुधार को भी विचार में लिया गया है।														
	(ग) सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि वर्ष 2008-09 में अनुमानित 914 लाख रुपए के प्रस्तावित अतिरिक्त निवेशों से वर्ष 2009-2010 के दौरान लाभ प्राप्त होने की संभावना है। इस स्थिति के मद्देनज़र, कृपया क्षमता में वृद्धि, प्रति यूनिट प्रचालनात्मक लागत में कमी अथवा प्रस्तावित वर्धन के कारण वर्ष 2009-10 में सृजित होने वाले अतिरिक्त यातायात को निर्दिष्ट करें।	(ग) प्रति यूनिट प्रचालन लागत में बहुत अधिक कमी नहीं होगी। तथापि, 20% अतिरिक्त यातायात सृजित करने के प्रभाव को परिकलन में विचार में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, कंडला में तथा इसके आसपास निजी सीएफएस प्रचालकों के साथ कड़ी प्रतिस्पर्धा द्वारा कंडला पत्तन में इसके यातायात को प्रभावित किए जाने की संभावना है। केवल निवेश से ही गुणवत्ता/परिदृश्य में सुधार होगा।														
	(घ) सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि वह नियोजित उपकरण/प्रदत्त सुविधाओं पर आधारित अभिकल्पित क्षमता (आकलित की जानी है) की तुलना में वास्तविक/अनुमानित यातायात के संदर्भ में लागत विवरण में 100% पर विचारित क्षमता उपयोग के स्तर को आशोधित करे।	(घ) समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले गारंटीशुदा यातायात के तथ्य के आधार पर कंडला पत्तन में नियोजित उपकरण तथा प्रवृत्त यातायात के आधार पर क्षमता उपयोग को 100% पर विचार में लिया गया है।														
4	यातायात :															
(i)	लाइसेंस करार के खंड 3.8(ii) में यह शर्त निर्धारित की गई है कि लाइसेंसधारक कंटेनर ऑपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इम्पेक्स व्यापार कंटेनर यातायात के 36% के समतुल्य थ्रूपुट की गारंटी देगा। कृपया, वर्ष 2004-05 से 2009-10 की अवधि के लिए लाइसेंसदाता द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर यातायात के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के ब्यौरे प्रस्तुत करें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लाइसेंसदाता द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर यातायात के वास्तविक/संशोधित अनुमान नीचे दिए गए हैं :- <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05(वास्तविक आंकड़े)</td> <td>1,80,917</td> </tr> <tr> <td>2005-06(वास्तविक आंकड़े)</td> <td>1,48,624</td> </tr> <tr> <td>2006-07(वास्तविक आंकड़े 6 मार्च तक)</td> <td>1,63,127</td> </tr> <tr> <td>2007-08 (अनुमान)</td> <td>2,92,333</td> </tr> <tr> <td>2008-09 (अनुमान)</td> <td>3,38,167</td> </tr> <tr> <td>2009-10 (अनुमान)</td> <td>3,91,167</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान	2004-05(वास्तविक आंकड़े)	1,80,917	2005-06(वास्तविक आंकड़े)	1,48,624	2006-07(वास्तविक आंकड़े 6 मार्च तक)	1,63,127	2007-08 (अनुमान)	2,92,333	2008-09 (अनुमान)	3,38,167	2009-10 (अनुमान)	3,91,167
वर्ष	कुल कंटेनर यातायात वास्तविक/अनुमान															
2004-05(वास्तविक आंकड़े)	1,80,917															
2005-06(वास्तविक आंकड़े)	1,48,624															
2006-07(वास्तविक आंकड़े 6 मार्च तक)	1,63,127															
2007-08 (अनुमान)	2,92,333															
2008-09 (अनुमान)	3,38,167															
2009-10 (अनुमान)	3,91,167															

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(ii)	वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वर्षों के लिए यातायात अनुमानन के आधार को स्पष्ट करें।	यातायात अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों, कंडला/गांधीधाम में/उसके आसपास स्थानीय स्थितियों के प्रभाव को विचार में लेते हुए इम्पेक्स यातायात की प्रत्याशित आम वृद्धि पर आधारित हैं।
5.	आय :	
(i)	(क) वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय में 8% की वृद्धि होने की आशा है, यद्यपि थ्रूपुट में संबंधित पिछले वर्ष की तुलना में 25% की वृद्धि होने का पूर्वानुमान लगाया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय विगत वर्षों के अनुमानों की तुलना में थ्रूपुट में 20% की वृद्धि के अनुमान के बावजूद 2007-08 के उसी स्तर पर होने का अनुमान लगाया गया है। कृपया, कारण स्पष्ट करें कि आय अनुमान में वृद्धि वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्षों के लिए यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदृश क्यों नहीं है।	(क) प्रहस्तन तथा संवहन प्रचालनों का एक संविदाकार को बहिष्कृत किया गया है तथा निविदा की शर्तों के अनुसार, 24 माह की अवधि के पश्चात ईंधन की दर में वृद्धि के आधार पर दर वृद्धि के लिए प्रावधान किया गया है। सूत्र के अनुसार, यह वृद्धि बुनियादी दरों पर 11.26% बैठती है। अतः कंटेनर प्रहस्तन आय के अनुमान यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदृश नहीं हैं।
	(ख) इसके उत्तर के संदर्भ में यह बताया गया कि बहिष्कृत की गई सेवाओं पर मूल्यवृद्धि कारक के प्रभाव पर पहले ही एमएफ भुगतानों में विचार किया गया है। इसका प्रवृत्त प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसीलिए, इस संबंध में हम अपने प्रश्न को दोहराते हैं।	(ख) एमएफ आय का अनुमान आयात के साथ-साथ निर्यात संचालनों में प्रमुख प्रचालनों पर आधारित है, जो सामान्यतः इसके सीएफएस में किए जाते हैं। अन्य प्रचालनों का प्रभाव बहुत कम होता है, इसलिए इसे आय की अन्य मदों में शामिल किया गया है।
(ii)	एमएफ प्राप्ति से आय अनुमान में केवल कुछेक विशिष्ट सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों को हिसाब में लिया गया है। उदाहरणार्थ, एक खाली किए हुए 20 फुट वाले एलसीएल आयात कंटेनर के मामले में क्रमांक 1,2(क) तथा 10(ii) पर प्रस्तावित दर शामिल है। इसी प्रकार, सीधे परिदाय, कार्टिंग, भराई इत्यादि के लिए एमएफ प्राप्ति दर में दरों के मान में कुछेक विशिष्ट मदों के लिए उल्लिखित दरों को हिसाब में लिया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि दरों के मान में निर्धारित सभी मदों को आय अनुमानन के परिकलन में विचार में नहीं लिया जाता। कृपया, दरों के मान में निर्धारित विभिन्न अन्य मदों से, जिन्हें वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए एमएफ प्राप्ति दर के भाग के रूप में शामिल नहीं किया गया है, विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	इसने दोहराया है कि एमएफ आय को विशिष्ट कंटेनरों को खाली करने/सीमाशुल्क जांच के लिए किए जाने वाले अपेक्षित मानक प्रचालनों के लिए विचार में लिया गया है। कुछ प्रचालन केवल सीमाशुल्क/प्रयोक्ताओं के विशिष्ट अनुदेशों पर ही किए जाते हैं अथवा अन्य प्रचालनात्मक अपेक्षाओं के कारण किए जाते हैं तथा इसलिए आय अनुमानन में उन्हें विचार में नहीं लिया जाता।
(iii)	प्रस्ताव के अनुबंध-III में प्रस्तुत बाजार सुविधाकरण (एमएफ) प्राप्ति से आय के ब्यौरेवार परिकलन की संगणना प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर की गई है तथा विद्यमान प्रशुल्क पर नहीं। विद्यमान दरों के मान में निर्धारित मदों का संदर्भ देते हुए विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर एमएफ प्राप्ति से आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।	इसने विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर एमएफ प्राप्ति से आय का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(iv)	विगत दो वर्षों 2005-06 तथा 2006-07 के लिए कार्गो/कंटेनरों का औसत ठहराव समय तथा आय अनुमानन के प्रयोजनार्थ विचार में लिया गया ठहराव समय निर्दिष्ट करें।	वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 दोनों के लिए आयात कंटेनर/कार्गो का औसत ठहराव समय 7 दिन तथा निर्यात कंटेनरों के लिए सदृश वर्षों के लिए क्रमशः 9 घंटे तथा 6 घंटे है। इसने आगे स्पष्ट किया है कि चूंकि आयात तथा निर्यात कंटेनर/कार्गो को निःशुल्क अवधि में ही हटा लिया जाता है, इस प्रशुल्क मद से आय अधिकांश कंटेनरों/कार्गो के लिए लगभग नगण्य है।
(v)	(क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए वार्षिक लेखों में डेस प्रभारों तथा धूम्रण प्रभारों से आय की सूचना दी गई है। तथापि, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में इन मदों के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। स्पष्ट करें कि किस प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अंतर्गत ये प्रभार वसूल किए जा रहे हैं। साथ ही, यह स्पष्ट करें कि क्या सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार इन सेवाओं की पेशकश करने के लिए प्राधिकृत है।	(क) यह कृषि उत्पाद (विपणन एवं विकास) अधिनियम, 1957 के अंतर्गत असंक्रमण सेवाओं के शुल्क में विहित है, जिसे बाद में निरस्त कर दिया गया तथा भांडागार निगम अधिनियम, 1962 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया। निर्यात/आयात वस्तुओं का धूम्रीकरण विदेशों की एक कानूनी अपेक्षा है तथा इस प्रकार यह एक सेवा नहीं है। केंद्रीय भंडारण निगम भारत की निर्यात निगम परिषद (भारत सरकार) द्वारा मान्यताप्राप्त धूम्रीकरण अभिकरण है। यह आवश्यकता उत्पाद की गुणता को बनाए रखने के लिए है तथा टीएएमपी के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आती। इसके अतिरिक्त, यह प्रयोक्ताओं के पक्ष पर वैकल्पिक है और एल/सी की आवश्यकता के अनुसार इसकी व्यवस्था अन्य अभिकरण द्वारा भी की जा रही है।
	(ख) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत विचारों के संदर्भ में यह अनुरोध किया गया था कि ऐसी सेवाओं की पेशकश के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क को अनुमोदित करने वाले भारत सरकार के ऐसे प्राधिकार की प्रति अग्रेषित की जाए। यह बताया गया कि सीडब्ल्यूसी द्वारा पेशकश की जाने वाली धूम्रीकरण सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत सूचीबद्ध सेवाओं का भाग हैं। इस सेवा की पेशकश के लिए प्रमुख पत्तनों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन आवश्यक है। प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने अपने हालिया प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में एक अन्य निजी टर्मिनल के मामले में इस विशिष्ट मद के लिए प्रशुल्क को अनुमोदित किया है। अतः सीडब्ल्यूसी को यह परामर्श दिया गया था कि वह प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई धूम्रीकरण सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली हेतु इस प्राधिकरण के प्राधिकार हेतु अनुरोध करें। साथ ही सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रभार (जिसका प्रस्ताव किया जाना है) की वसूली का आधार प्रस्तुत करें तथा प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में उनका औचित्य ठहराएं।	(ख) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदत्त धूम्रीकरण सेवा भांडागारण अधिनियम, 1962 के अंतर्गत प्राधिकृत है। किन्तु सीएफएस में, प्रयोक्ता किसी भी प्राधिकृत अभिकरण से धूम्रीकरण सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र हैं। इस प्रकार, इस सेवा की आय का प्रभाव अत्यंत नाममात्र है तथा उस पर अन्य प्राप्ति खाते में विचार किया गया है। धूम्रीकरण प्रभार रसायन एवं श्रम प्रभारों की लागत के आधार पर वसूल किए जा रहे हैं। इसने दोहराया है कि निर्यातकों द्वारा दिए गए एल/सी की शर्तों में इसके परिसर में विभिन्न अन्य अभिकरणों द्वारा धूम्रीकरण किया जा रहा है। इस प्रकार टीएएमपी इस प्रचालन के लिए प्रशुल्क को नियंत्रित नहीं कर सकता।

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर																					
6.	व्यय :																						
(i)	<p>(क) प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रक्रिया में रॉयल्टी के संव्यवहार के लिए प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित है। प्रशुल्क संगणना में रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस प्रकार हिसाब में लिया जाएगा कि रॉयल्टी को हिसाब में न लिए जाने के कारण आपरेटर को संभावित हानि से बचाया जा सके, यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि के अधिकतम के अध्याधीन होगा। इस संबंध में, कृपया संभावित हानि का उल्लेख करें, यदि रॉयल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में नहीं माना जाता है।</p>	<p>(क) लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंसधारक के रूप में सीडब्ल्यूसी को एलए के परिशिष्ट-7 पर निर्धारित दर के अनुसार सीएफएस में भरे गए या खाली किए गए प्रत्येक लदे हुए कंटेनर पर रॉयल्टी का भुगतान करना है। तदनुसार, प्रहस्तन किए गए प्रति हजार टीईयू पर संभावित हानि नीचे दिए अनुसार होगी :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)</th> <th>प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10/02/04 से 09/02/05</td> <td>100.00</td> <td>1,00,000/-</td> </tr> <tr> <td>10/02/05 से 09/02/06</td> <td>107.50</td> <td>1,07,500/-</td> </tr> <tr> <td>10/02/06 से 09/02/07</td> <td>115.56</td> <td>1,15,560/-</td> </tr> <tr> <td>10/02/07 से 09/02/08</td> <td>124.24</td> <td>1,25,240/-</td> </tr> <tr> <td>10/02/08 से 09/02/09</td> <td>133.55</td> <td>1,33,550/-</td> </tr> <tr> <td>10/02/09 से 09/02/10</td> <td>143.56</td> <td>1,43,560/-</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)	प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)	10/02/04 से 09/02/05	100.00	1,00,000/-	10/02/05 से 09/02/06	107.50	1,07,500/-	10/02/06 से 09/02/07	115.56	1,15,560/-	10/02/07 से 09/02/08	124.24	1,25,240/-	10/02/08 से 09/02/09	133.55	1,33,550/-	10/02/09 से 09/02/10	143.56	1,43,560/-
वर्ष	रॉयल्टी की दर (प्रति टीईयू रुपयों में)	प्रहस्तन किए गए प्रति 1000 टीईयू पर हानि (रुपयों में)																					
10/02/04 से 09/02/05	100.00	1,00,000/-																					
10/02/05 से 09/02/06	107.50	1,07,500/-																					
10/02/06 से 09/02/07	115.56	1,15,560/-																					
10/02/07 से 09/02/08	124.24	1,25,240/-																					
10/02/08 से 09/02/09	133.55	1,33,550/-																					
10/02/09 से 09/02/10	143.56	1,43,560/-																					
	<p>(ख) लाइसेंस करार के खंड 5.1 के अनुसार, लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसदाता को न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के अध्याधीन प्रहस्तन किए गए वास्तविक टीईयू पर लाइसेंस करार में निर्धारित दर पर रॉयल्टी का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। प्रपत्र 3ख में रॉयल्टी के अनुमान के लिए विचार में ली गई टीईयू की संख्या वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वास्तविक यातायात/अनुमानों से भिन्न पाई गई है। कृपया, सही स्थिति निर्दिष्ट करें।</p>	<p>(ख) लाइसेंस करार के अनुसार, न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के अध्याधीन प्रहस्तन किए गए वास्तविक टीईयू पर रॉयल्टी अदा की जानी है। लदे हुए कंटेनर पर रॉयल्टी भुगतान का अनुमान नीचे दिया गया है :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>न्यूनतम थ्रूपुट (टीईयू)</td> <td>40000</td> <td>48000</td> <td>57600</td> </tr> <tr> <td>रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)</td> <td>115.56</td> <td>124.24</td> <td>133.55</td> </tr> <tr> <td>रॉयल्टी (लाख रुपयों में)</td> <td>46.23</td> <td>59.63</td> <td>76.92</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	न्यूनतम थ्रूपुट (टीईयू)	40000	48000	57600	रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)	115.56	124.24	133.55	रॉयल्टी (लाख रुपयों में)	46.23	59.63	76.92					
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09																				
न्यूनतम थ्रूपुट (टीईयू)	40000	48000	57600																				
रॉयल्टी प्रति टीईयू (रुपयों में)	115.56	124.24	133.55																				
रॉयल्टी (लाख रुपयों में)	46.23	59.63	76.92																				
(ii)	<p>(क) लागत विवरण से यह पता चलता है कि शीर्ष 'उपकरण किराया प्रभार' के अंतर्गत किए गए अनुमान वस्तुतः बाजार सुविधाकरण भुगतान के लिए हैं। कृपया, इस स्थिति को स्पष्ट करें।</p>	<p>(क) एमएफ भुगतान सीएफएस में सीडब्ल्यूसी को प्रहस्तन एवं परिवहन संविदाकार द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए उस संविदाकार को दिया जाने वाला भुगतान है।</p>																					
	<p>(ख) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एमएफ भुगतानों को स्थापित करने के लिए विभिन्न बहिःस्रोतण अभिकरणों के साथ सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए करारों की प्रतियां प्रस्तुत करें। कृपया, प्रस्ताव के अनुबंध-III में विचारित एमएफ भुगतान दर के ब्यौरे को सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए बहिःस्रोतण संविदाओं/करारों में विनिर्दिष्ट दरों के साथ सहसंबंधित करते हुए निर्दिष्ट करें।</p>	<p>(ख) इसने इसके सीएफएस में पेशकश की जाने वाली प्रहस्तन एवं परिवहन सेवाओं के लिए संविदाकारों के साथ किए गए करार की प्रति अग्रेषित की है।</p>																					

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
	(ग) दिनांक 11 नवम्बर, 2005 के पत्र सं० सीडब्ल्यूसी-सीडी/II-सीएफएस-कंडला पत्तन/05-06 के तहत पहले अग्रेषित बहिःस्रोतण की गई सेवाओं के लिए निविदा में यह शर्त है कि दर में वृद्धि पर संविदा के आरंभण की तिथि से 24 माह बाद विचार किया जाएगा, जो कार्य के आरंभ के समय प्रवृत्त कीमत की तुलना में एचएसडी मूल्य में कम से कम 15% की वृद्धि के अध्याधीन होगी। संविदा के आरंभण पर एचएसडी दर तथा 24 माह के पश्चात एचएसडी दर के विस्तृत परिकलन सहित कीमत बढ़ाने के लिए संविदाकार के पत्र, यदि कोई हो, की प्रति प्रस्तुत करें। साथ ही दर में वृद्धि की अनुमति देते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा संविदाकारों को दिए गए सहमति पत्र की एक प्रति भी अग्रेषित करें।	(ग) इसने इस मद का कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।
	(घ) वर्ष 2008-09 के लिए एमएफ भुगतान के व्यय में 20% की यातायात वृद्धि की तुलना में 31% की वृद्धि होने का अनुमान है। इस तथ्य के आलोक में कि एमएफ भुगतान की यूनिट दर तथा साथ ही कंटेनर - मिश्र के अनुमान में वर्ष 2008-09 में सदृश विगत वर्ष के अनुमानों की तुलना में कोई परिवर्तन होने का अनुमान नहीं है, थ्रूपुट में अनुमानित वृद्धि की तुलना में वर्ष 2008-09 में एमएफ भुगतान व्यय में अधिक वृद्धि अनुमान के कारण स्पष्ट करें।	(घ) निविदा/संविदा खंड के प्रावधानों के अनुसार ईंधन दरों में वृद्धि के आधार पर प्रथम मूल्य वृद्धि 24 महीनों के पश्चात तथा अगली मूल्यवृद्धि अगले 18 महीनों के पश्चात लागू होगी। सीएफएस का आरंभण फरवरी, 2004 में किया गया था। तदनुसार, प्रथम मूल्यवृद्धि फरवरी, 2006 से की जानी थी तथा दूसरी मूल्यवृद्धि अगस्त, 2008 से की जानी होगी। अतः व्यय में वृद्धि का 31% की दर पर अनुमान सही है।
	(ङ) निविदा में निर्धारित 15% की अधिकतम सीमा से एमएफ भुगतान में उच्चतर वृद्धि के अनुमान के कारण स्पष्ट करें।	इसने इस मद का कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।
(iii)	(क) कृपया, वर्ष 2006-07 के लिए अदा किए गए बीमा प्रीमियम के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें।	(क) इसने प्रयोक्ता स्टॉक के बीमा के संबंध में अदा किए गए बीमा प्रीमियम की एक प्रति प्रस्तुत की है। (यह विभिन्न स्थानों पर अवस्थित सीडब्ल्यूसी सीएफएस के स्टॉक से संबंधित है तथा अनन्य रूप से कंडला सीएफएस के संबंध में नहीं है)।
	(ख) इस तथ्य के बावजूद कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान सकल ब्लॉक में कोई वर्धन प्रस्तावित नहीं किए गए हैं, संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/ अनुमानों की तुलना में इन वर्षों में बीमा लागत में 4.5% की वृद्धि होने का अनुमान है। बीमा लागत वस्तुतः कम हो जानी चाहिए क्योंकि इसका परिकलन परिसंपत्ति की ह्रासित होती कीमत पर किया जाता है। सीडब्ल्यूसी हमारे अवलोकन के आलोक में बीमा लागत के अनुमान को आशोधित करे।	(ख) बीमा लागत में इसकी संपत्ति की लागत तथा साथ ही प्रयोक्ताओं के स्टॉकों की लागत शामिल होती है। सीडब्ल्यूसी की संपत्ति का मूल्यहास हो सकता है, किन्तु स्टॉकों पर बीमा की लागत कार्गो के मूल्य पर आधारित है। चूंकि, अनुमानित यातायात में वृद्धि हुई है, बीमा व्यय में स्पष्टतया वृद्धि होगी। अतः बीमा लागत के अनुमान में आशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।
(iv)	कृपया, पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों पर मूल्यहास कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंड के आधार पर सीधी रेखा विधि के अनुसार है अथवा एलए में निर्धारित जीवन मानदंडों, जो भी उच्चतर हो, के अनुसार है।	मूल्यहास की व्यवस्था सीधी रेखा पद्धति पर की गई है। कंटेनर यार्ड तथा भांडागार/गोदाम पर मूल्यहास की व्यवस्था शेष सहमत लीज़ अवधि पर, कम्प्यूटरों की 16.2% पर, वैद्युत तथा कार्यालय उपकरण की 6% पर तथा फर्नीचर/ फिक्सचर की 6.5% पर की गई है।
(v)	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह स्पष्ट निर्धारित किया गया है कि व्यय का अनुमान भारत सरकार द्वारा यथाघोषित थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान उताार-चढ़ाव	जबकि वेतन संबंधी भुगतान को थोक मूल्य सूचकांक के उताार-चढ़ाव से संबद्ध किया जा सकता है, बहिःस्रोतण संविदाकारों को भुगतान ईंधन की कीमत में मूल्यवृद्धि से

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर																
	पर आधारित होना चाहिए, जो वर्ष 2005-06 के लिए 4.5% है। इस स्थिति के मद्देनज़र, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्षों के लिए प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमान में विचारित 20% की वार्षिक वृद्धि का औचित्य ब्यौरेवार परिकलन के साथ बताएं।	संबद्ध है। इसके अतिरिक्त, मरम्मत एवं अनुसंधान परिसंपत्ति निर्माण की आरंभिक लागत तथा इसकी सामान्य टूट-फूट से संबद्ध है।																
7.	नियोजित पूंजी																	
(i)	(क) स्पष्ट करें कि क्या वर्ष 2008-09 के लिए सिविल निर्माण कार्यों के लिए 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है।	(क) इसने पुष्टि की है कि 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है। ये प्रस्तावित निवेश द्वितीय चरण के विकास के लिए है, जिसे 2008-09 में उपगत किए जाने की संभावना है तथा परिणाम 2009-10 में परिलक्षित होंगे।																
	(ख) एलए के परिशिष्ट-6 में विभिन्न उपकरण/सिविल निर्माण कार्यों पर द्वितीय चरण में किए जाने वाले निवेश के ब्यौर दिए गए हैं, किन्तु ये अनुमानों के आधार पर विचारित नहीं पाए गए हैं। एलए में परिकल्पित निवेश योजना की तुलना में प्रस्तावित निवेश के अंतर के कारण स्पष्ट करें।	(ख) इसने इस मद का कोई उत्तर नहीं दिया है।																
(ii)	कृपया, क्षमता में वृद्धि 2 प्रति यूनिट प्रचालनात्मक लागत में कमी अथवा प्रस्तावित वर्धन के कारण सृजित होने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात को निर्दिष्ट करें।	धारण क्षमता वही रहेगी, जबकि कारोबार में यार्ड के विकास तथा भंडारण क्षेत्र के विकास जैसी अतिरिक्त सुविधाओं के कारण वृद्धि होने की आशा है, जिसका प्रमात्रात्मक आकलन समुचित समय पर किया जा सकता है।																
8.	वर्ष 2007-08 तथा 2009-10 के लिए प्रपत्र-6 में अनुमानित प्रति टीईयू की नियत लागत में कमी संबंधित विगत वर्षों की तुलना में इन वर्षों में अनुमानित थ्रूपुट में वृद्धि के कारण हो सकती है। कृपया, यह सिद्ध करने के लिए एक ब्यौरेवार विश्लेषण प्रस्तुत करें कि प्रति टीईयू नियत लागत में कमी दक्षता/उत्पादकता के कारण है।	नियत लागत में कमी मूल्यहास की लागत के कारण नियत आस्तियों के घटे हुए मूल्य के कारण है। इसने यह सिद्ध करने के लिए कोई विश्लेषण नहीं प्रस्तुत किया है कि प्रति टीईयू की नियत लागत में कमी दक्षता/उत्पादकता सुधार के कारण है।																
9.	प्रपत्र 7																	
(i)	(क) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए अनुमान हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमानों के अनुसार नहीं पाए गए हैं। हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमानों को आशोधित करें। ऐसा करते समय, आय अनुमान को हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में आदेशित कमी की सीमा तक आय अनुमान को अद्यतन करें, ताकि वास्तविक आय के साथ समतुल्य तुलना की जा सके। (ख) चूंकि, सीडब्ल्यूसी द्वारा दिया गया उषर संतोषजनक नहीं पाया गया था, अतः पूर्व में पहले ही किए गए अवलोकन के अनुरूप प्रपत्र-7 को आशोधित करने की पुनः सलाह दी गई थी।	(क) प्रशुल्क निर्धारण के लिए आरंभिक प्रस्ताव सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुसरित दिशानिर्देशों पर आधारित था। इसकी लेखाकरण नीति तथा पिछले प्रशुल्क आदेश की विषयवस्तु के अनुसार अनुमानों को शामिल किया गया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों के अनुसार, पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों की तुलना में आय के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा नीचे सारणीबद्ध किया गया है :- (लाख रुपए)																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा</th> <th>हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)</th> <th>अंतर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>-556.51</td> <td>-27.80</td> <td>-528.71</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>-363.29</td> <td>-34.31</td> <td>-397.60</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td>-919.80</td> <td>6.51</td> <td>-926.31</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा	हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)	अंतर	2004-05	-556.51	-27.80	-528.71	2005-06	-363.29	-34.31	-397.60	जोड़	-919.80	6.51	-926.31
वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा	हमारे आदेश के अनुसार (आदेश में प्रभावी किए गए प्रशुल्क कटौती के समायोजन के पश्चात)	अंतर															
2004-05	-556.51	-27.80	-528.71															
2005-06	-363.29	-34.31	-397.60															
जोड़	-919.80	6.51	-926.31															

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(ii)	तत्समय प्रवृत्त नीति के अनुसार, रॉयल्टी को आरंभिक प्रशुल्क अनुमोदित करते समय लागत की मद के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। किन्तु, सीडब्ल्यूसी ने रॉयल्टी को विगत अवधि के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया है। चूंकि, यह क्रिया वास्तविक आंकड़ों की तुलना में विगत अवधि के आकलन के लिए है, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण को कायम रखा जाए। इस स्थिति के आलोक में, पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान विचारित स्थिति को कायम रखते हुए विगत अवधि के विश्लेषण के लिए वास्तविक रॉयल्टी भुगतान को निकाल दें।	एलए के अनुच्छेद-5 तथा परिशिष्ट-7 के अनुसार रॉयल्टी का भुगतान आरंभण से अर्थात् 10.2.2004 से विगत अवधि के लिए केपीटी को कर दिया गया है। तत्पश्चात्, वास्तविक रॉयल्टी भुगतान को विश्लेषण के लिए विचार में लिया जाना है।
(iii)	अगस्त, 2004 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में, ऋण की लागत तथा क्षमता उपयोग से संबद्ध इक्विटी पर प्रतिफल को प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार में लिया गया। इसकी तुलना में, सीडब्ल्यूसी ने प्रपत्र-7 में विगत अवधि 2004-05 तथा 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी पर आय का परिकलन किया है। ऊपर (ii) में किए गए अवलोकन के आलोक में, आय के परिकलन को पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित स्थिति को कायम रखते हुए आशोधित किया जाए।	सीडब्ल्यूसी ने सीएफएस में सभी अवसंरचना सुविधाओं का स्वयं अपने संसाधनों से वित्तपोषण करने का प्रस्ताव किया है। किसी वित्तीय संस्था से कोई ऋण नहीं लिया गया है तथा इसलिए यह अवलोकन लागू नहीं है।
10.	दरों का मान	
(i)	समेकित लागात विवरण में विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए 9.05% का औसत घाटा दर्शाया गया है। लागात विवरण में दर्शायी गई इस घाटे की स्थिति के मद्देनजर विद्यमान प्रशुल्क में 23% की बढ़ोतरी करने के कारण स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। साथ ही रीफर प्लग सुविधाओं के प्रभारों में 33% की बढ़ोतरी का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें तथा कंटेनरों की श्रेणी को प्रदत्त विद्युत अधिप्राप्ति तथा अन्य संबंधित सेवाओं की लागात में वृद्धि के संदर्भ में उनका औचित्य बताएं।	व्यय का परिकलन करते समय प्रत्येक संघटकों पर विचार किया जाना है अर्थात् स्टाफ के वेतन में वृद्धि के कारण स्थापना लागात में प्रचालनात्मक वृद्धि, बिजली तथा पानी के प्रभारों में वृद्धि, भवन एवं अन्य परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा रख-रखाव में वृद्धि तथा बहिःस्रोतण संविदाकारों की दरों में मूल्य वृद्धि।
(ii)	सामान्य शर्तें तथा निबंधन	
	(क) विद्यमान दरों के मान में निर्धारित सामान्य शर्तों तथा निबंधनों को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल किया जाना आवश्यक है। ऐसा करते समय, प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/सीडब्ल्यूसी द्वारा विलंबित प्रतिदाय के लिए ब्याज की दंडात्मक दर से जुड़े प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रवृत्त प्रधान उधार दर से 2% अधिक पर अद्यतन किया जाए।	(क) इसने दरों के मान की सामान्य शर्तों तथा निबंधनों को शामिल करने के लिए हमारे द्वारा किए गए अवलोकनों पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।
	(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरों के मान में निम्नलिखित सामान्य शर्त को शामिल किया जाए :- 'प्रयोक्ताओं द्वारा सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा किए जाने अपेक्षित नहीं होंगे।'	(ख) कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

क्रम सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
	(ग) प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य विलंबों के लिए भुगतान नहीं लिया जाना चाहिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित इस सिद्धांत से प्रत्युत्पन्न निम्नलिखित शर्त को शामिल करें :- 'कार्गो/कंटेनर पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार/भूमि किराया उपाजित नहीं होगा, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो/कंटेनर का परिदाय करने/अंतरित करने की स्थिति में नहीं है।'	
(iii)	भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार	
	प्रस्तावित ददरों के मान में भंडारण प्रभार के अंतर्गत टिप्पणी सं० 4 में तथा भूमि किराया प्रभार की टिप्पणी सं० 9 में शामिल प्रथम वाक्य, जिसमें कहा गया है कि आयातित स्टॉक 60 दिन के पारगमन भंडारण सहित भांडागार से भांडागार तक सामान्यतः बीमित होते हैं, एक सामान्य कथन प्रतीत होता है तथा प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के लिए संगत नहीं पाया गया है, और इसलिए इसे हटा दिया जाए।	इसने इस बात को नोट कर लिया है। यह इस संबंध में सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करेगा।

5.2 संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वर्षों के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में क्रमशः 96000 टीईयू, 1,20,000 टीईयू तथा 1,44,000 टीईयू के यातायात पूर्वानुमान को घटाकर सद्दश वर्षों के लिए 60,020 टीईयू, 72,030 टीईयू तथा 86,440 टीईयू कर दिया गया है। सीडब्ल्यूसी को इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संदर्भ में यातायात पूर्वानुमानों को कम करने के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006-07 के लिए 60,020 टीईयू के थ्रूपुट का परिकलन फरवरी, 2007 तक प्रहस्तन किए गए वास्तविक कंटेनर यातायात तथा मार्च, 2007 के लिए अनुमानों के आधार पर किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात पूर्वानुमानों को संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2006-07 की वास्तविक उपलब्धि के आधार पर तथा कंडला में एवं उसके आसपास निजी सीएफएस प्रचालकों के साथ कड़ी प्रतिस्पर्धा को विचार में लेकर कम किया गया है।

5.3 सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए संशोधित यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य पर टिप्पणी करने के अनुरोध के साथ संशोधित प्रस्ताव की प्रति केपीटी को अग्रेषित की गई।

5.4 सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर किया गया संशोधित लागत विवरण नियोजित पूंजी पर आय के पश्चात विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित निवल अधिशेष/घाटा दर्शाता है :-

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
(i)	टीईयू की संख्या	60,020	72,030	86,440	1,03,750
(ii)	आय (विद्यमान प्रशुल्क पर)	1116.66	1306.50	1512.16	1794.85
(iii)	(क) प्रचालनात्मक व्यय	850.16	1011.75	1206.24	1441.06
	(ख) मूल्यहास	103.42	103.42	141.50	141.50
	(ग) ऊपरिव्यय	347.99	398.61	458.61	499.33
	उप-जोड़ (क) से (ग)	1301.57	1513.78	1806.35	2081.35
(iv)	प्रचालनात्मक अधिशेष/घाटा	-184.91	-207.28	-294.20	-287.04
(v)	नियोजित पूंजी	2052.01	2106.91	2011.40	2113.62
(vi)	आरओईसी (100% क्षमता उपयोग पर विचारित)	305.29	312.43	300.01	475.20
(vii)	निवल अधिशेष/घाटा	-490.20	-519.71	-594.21	-762.24
(viii)	आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-43.9%	-39.78%	-39.30%	-42.47%

5.5 तदनंतर, सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया कि स्टॉक के मूल्य में शब्द 'सीमाशुल्क ब्याज' शब्द शामिल करके बीमा प्रभार से संबंधित प्रावधान में प्रस्तावित आशोधन का अर्थ है कि बीमा सुरक्षा के लिए स्टॉक के 1000 रुपए के मूल्य में कार्गो जमा सीमाशुल्क, दंड इत्यादि का निर्धारणीय मूल्य शामिल है।

6. केपीटी से भी कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारकों के बावजूद केपीटी ने कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है। पूछे गए प्रश्नों को संक्षेप में नीचे प्रस्तुत किया गया है :-

- (i) वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- (ii) लाइसेंस करार के खंड 3.8.1 में यह शर्त निर्धारित की गई है कि सीडब्ल्यूसी कंटेनर टर्मिनल आपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इम्पेक्स कंटेनर व्यापार के 36% थ्रूपुट की गारंटी देगा। इस प्रयोजनार्थ, इम्पेक्स कंटेनर व्यापार केपीटी द्वारा घोषित किया जाना है। वर्ष 2004-05 से 2006-07 (31 दिसम्बर, 2006 तक) के लिए प्रहस्तन किया गया वास्तविक इम्पेक्स कंटेनर व्यापार तथा पहली जनवरी, 2007 से 31 मार्च, 2007 तक के लिए अनुमान भी प्रस्तुत करें। साथ ही, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए केपीटी द्वारा घोषित इम्पेक्स कंटेनर व्यापार प्रस्तुत करें।
- (iii) केपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर पिछले आदेश में सीडब्ल्यूसी - सीएफएस की क्षमता वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए क्रमशः 79,200 टीईयू तथा 96,000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई है। इसकी तुलना में, वर्तमान प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार में ली गई क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए 51600 मी.टन प्रति वर्ष तथा वर्ष 2008-09 के लिए 89100 मी0टन प्रतिवर्ष के स्तर पर है। कृपया, वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित सीएफएस की क्षमता के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- (iv) (क) कृपया स्पष्ट करें कि क्या सिविल निर्माण कार्यों के लिए वर्ष 2008-09 के दौरान 914 लाख रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश लाइसेंस करार में परिकल्पित निवेश योजना की शर्तों के अनुसार है। साथ ही प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश के औचित्य पर टिप्पणी करें।
(ख) सीडब्ल्यूसी -सीएफएस की क्षमता में वृद्धि अथवा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धन के मद्देनजर सृजित होने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात का उल्लेख करें।
- (v) पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा संदेय 47.85 लाख रुपए, 50.24 लाख रुपए तथा 52.75 लाख रुपए का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।
- (vi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, यदि बोली को 29 जुलाई, 2003 से पूर्व अंतिम रूप दिया गया है, तो रॉयल्टी को प्रशुल्क संगणना में इस प्रकार हिसाब में लिया जाना है कि रॉयल्टी को हिसाब में न लिए जाने से आपरेटर को होने वाली संभावित हानि से बचा जा सके, यह रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत अधिकतम राशि के अध्याधीन होगी। इस संबंध में कृपया सफल बोलीदाता का चयन करते समय सीडब्ल्यूसी अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत बोलियों के निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) का ब्यौरेवार विश्लेषण प्रस्तुत करें।
- (vii) वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए सीडब्ल्यूसी के वार्षिक लेखों में डेस प्रभारों तथा धूम्रीकरण प्रभारों से आय की सूचना दी गई है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान में इन मदों के लिए किसी पृथक प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया गया है। पुष्टि करें कि क्या सीडब्ल्यूसी यह सेवा प्रदान करने तथा इन प्रभारों का संग्रहण करने के लिए लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार प्राधिकृत है।

7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 13 मार्च, 2007 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी, केपीटी तथा प्रयोक्ता संगठनों ने अपने विचार प्रस्तुत किए।

8.1 संयुक्त सुनवाई में अनेक प्रयोक्ता संगठनों ने सीडब्ल्यूसी - सीएफएस में प्रदान की जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता से जुड़े मुद्दे उठाए। केपीटी ने भी इस स्थिति का समर्थन किया। केपीटी ने सीमाशुल्क जांच, चौबीसों घंटे सेवा की उपलब्धता इत्यादि से जुड़े मुद्दों का भी उल्लेख किया, जो सीधे लाइसेंस करार के प्रावधानों को प्रवर्तित करने से संबंधित हैं। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, केपीटी को इन मुद्दों पर समुचित कार्रवाई करने तथा अपनी रिपोर्ट 3 अप्रैल, 2007 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई।

8.2 केपीटी ने निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) पषन प्रयोक्ताओं द्वारा सामना की जाने वाली कठिनाइयों का समाधान करने के लिए सीडब्ल्यूसी, केपीटी तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच अनेक संयुक्त बैठकें आयोजित की गई हैं। बाधाओं के समाधान के लिए लाइसेंस करार के अनुसार गठित एक संयुक्त समिति की बैठक भी आयोजित की गई, जिसके पश्चात कंडला में कंटेनर यातायात की

वृद्धि में सुधार लाने में बाधा उत्पन्न करने वाले मुद्दों का सौहार्दपूर्ण समाधान करने के लिए केपीटी के वरिष्ठ पदाधिकारियों ने सीडब्ल्यूसी कार्यालय का दौरा किया। यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने इस मुद्दे पर उत्तर देने की प्रतिबद्धता की थी, लेकिन सीडब्ल्यूसी से अभी तक इस संबंध में कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। केपीटी ने सीडब्ल्यूसी - सीएफएस के कार्यकरण के निकृष्ट स्तरीय तथा अदक्ष तरीके पर भी अप्रसन्नता व्यक्त की।

- (ii) जहां तक सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के एकाधिकार का संबंध है, केपीटी समर्थन करता है कि सीडब्ल्यूसी को अवस्थल संबंधी लाभ उठाते हुए कंडला पत्तन के साथ वस्तुतः संबंध होने का लाभ प्राप्त है। यह मामला लाइसेंस करार के अनुसार एकाधिकार संबंधी मुद्दे का समाधान करने के लिए दिसम्बर, 2006 में वाणिज्य मंत्रालय के साथ भी उठाया गया है। यह सीडब्ल्यूसी के इस तर्क से सहमत नहीं है कि वे एकाधिकार की स्थिति में नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी द्वारा उल्लिखित अन्य सीएफएस पत्तन से 8 से 15 कि०मी० की दूरी पर हैं, जिसके परिणामस्वरूप लागत में महत्वपूर्ण वृद्धि होती है तथा इससे उस सीमा तक सीडब्ल्यूसी -सीएफएस की स्थिति एकाधिकार वाली हो जाती है।

9.1 संशोधित दिशानिर्देशों में यह निर्धारित है कि उन बीओटी मामलों में, जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पूर्व अंतिम रूप दे दिया गया था, प्रशुल्क संगणना में प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत के रूप में रॉयल्टी भुगतान को इस तरीके से हिसाब में लिया जाएगा, ताकि अगले निम्नतर बोलीदाता द्वारा उद्धृत अधिकतम राशि के अध्याधीन हिसाब में न लिए गए रॉयल्टी भुगतान के कारण आपरेटर को संभावित हानि से बचाया जा सके। संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान के संव्यवहार संबंधी हमारे पत्र के उत्तर में सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि प्रतिस्पर्धी बोली में, सीडब्ल्यूसी केवल मात्र तकनीकी रूप से अर्हक निविदादाता था तथा इसलिए इसने प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान के लिए पास-थ्रू के रूप में अनुरोध किया है।

9.2 चूंकि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में ऐसी स्थिति को शामिल नहीं किया गया है जहां केवल एक ही तकनीकी रूप से अर्हक बोलीदाता है तथा तुलना के लिए कोई अन्य बोली नहीं है, इस प्राधिकरण ने मंत्रालय से अनुरोध किया कि वह प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में केपीटी को सीडब्ल्यूसी द्वारा संदेय रॉयल्टी के संव्यवहार के मामले में परामर्श प्रदान करे। मंत्रालय से उत्तर अभी भी प्रतीक्षित है। हमने तदनंतर मंत्रालय को सूचित कर दिया है कि चूंकि यह मामला अंतिम विचारार्थ परिपक्व हो चुका है तथा इस मामले में रॉयल्टी के व्यवहार के बारे में किसी विशिष्ट निदेश के अभाव में यह उचित पाया गया है कि सीडब्ल्यूसी मामले में जब तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध न हो तो प्रशुल्क का निर्धारण करते समय रॉयल्टी को पास थ्रू के रूप में स्वीकार न किया जाए। मंत्रालय से अनुरोध किया गया था कि विचारों में भिन्नता की स्थिति में वह अपने विचार संसूचित करें। हमें इस संबंध में मंत्रालय से कोई उत्तर/विचार प्राप्त नहीं हुए हैं।

10. इस मामले में परामर्श से जुड़ी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखबद्ध हैं। प्राप्त अभ्युक्तियों तथा संबंधित पक्षकारों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण संगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11.1 इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति सामने आई है :-

- (i) कंडला पत्तन न्यास में किए गए सीएफएस प्रचालनों के लिए सेंट्रल वेयर हाऊसिंग कारपोरेशन (सीडब्ल्यूसी) के आरंभिक दरों के मान अगस्त, 2004 में नियत किए गए थे। (तब) प्रवृत्त प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए, दरों के मान की वैधता अवधि दो वर्ष निर्धारित की गई तथा तदनुसार सीडब्ल्यूसी में प्रशुल्क की समीक्षा अगस्त, 2006 में की जानी थी। सीडब्ल्यूसी ने अपने दरों के मान में 23% की सामान्य वृद्धि के लिए जुलाई, 2006 में प्रस्ताव दायर किया।

अपने आरंभिक प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर लागत विवरण में विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 10.04% की औसत राजस्व घाटा स्थिति परिलक्षित की गई थी। इसने तदनंतर 16 अप्रैल, 2007 को वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए प्रशुल्क तथा आय अनुमान आशोधित करते हुए संशोधित लागत विवरण दायर किए, जिनमें संगत तीन वर्षों के लिए 40.5% का औसत घाटा परिलक्षित हुआ। सीडब्ल्यूसी द्वारा दायर संशोधित लागत विवरण तथा अप्रैल से दिसम्बर, 2006 तक नौ महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों तथा जनवरी से मार्च 2007 तक इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित अनुमानों पर आपरेटर के विद्यमान प्रशुल्क की समीक्षा के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ii) सीडब्ल्यूसी ने इस वर्ष के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2006-07 के लिए आय तथा व्यय को अद्यतन नहीं किया है। जबकि संशोधित लागत विवरण में आय अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए इसके सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित आंकड़ों से मामूली से कम पाए गए हैं, व्यय के अनुमान महत्वपूर्ण रूप से अधिक पाए गए हैं।

मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, एमएफ भुगतानों, वेतन तथा मजदूरी लागत से संबंधित प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरिव्ययों, सामान्य ऊपरिव्ययों इत्यादि से संबंधित वर्ष 2006-07 के लिए इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविक

आंकड़े/अनुमान इसके वार्षिक लेखों में सूचित वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों से निम्नतर पाए गए हैं। सीडब्ल्यूसी ने उन कारणों को स्पष्ट नहीं किया है, जिनके कारण विशिष्ट अनुरोध के बावजूद ये व्यय 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों से निम्नतर रहे। वर्ष 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी के सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वित्तीय स्थिति को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ आधार बनाया गया है। तथापि, केपीटी को संदेय पट्टा किराया में लाइसेंस करार की शर्तों में विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर 2005-06 में सूचित वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 5% की मूल्यवृद्धि की गई है। वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों से मामूली रूप से उच्चतर पाया गया है, यद्यपि इस वर्ष में सकल ब्लॉक में कोई वर्धन प्रस्तावित नहीं किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास 2005-06 के वार्षिक लेखा में सूचित स्तर पर विचारित किया गया है।

(iii) सीडब्ल्यूसी तथा केपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में यह शर्त रखी गई है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) कंटेनर टर्मिनल आपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए गए इंपेक्स कंटेनर यातायात के 36% के समतुल्य होगा, जिसकी घोषणा लाइसेंसदाता केपीटी द्वारा सीडब्ल्यूसी को वर्ष 2004-05 (180917 टीईयू), 2005-06 (148624 टीईयू) तथा 2006-07 (6 मार्च, 2007 तक 163127 टीईयू) के लिए सूचित कंटेनर यातायात के आधार पर एमजीटी वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए 65130 टीईयू, 53505 टीईयू तथा 58725 टीईयू बैठता है।

वर्ष 2004-05 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने सीएफएस में प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात 22741 टीईयू (प्रचालन के सात माह के लिए) सूचित किया गया है, जो यथानुपातिक समायोजन के पश्चात एमजीटी स्तर से निम्नतर है। वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया 68987 टीईयू तथा 60020 टीईयू का वास्तविक यातायात एमजीटी से उच्चतर है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जुलाई, 2006 के इसके आरंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए यातायात क्रमशः 96,000 टीईयू, 120000 टीईयू तथा 144000 टीईयू होने का अनुमान लगाया गया था। तदनंतर, संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2006-07 के लिए यातायात अनुमानों को आशोधित किया गया तथा फरवरी, 2007 तक प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात तथा मार्च, 2007 के लिए अनुमानों के आधार पर घटाकर 60020 कर दिया गया। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में यातायात में गिरावट के संबंध में सीडब्ल्यूसी द्वारा यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि ऐसा केपीटी द्वारा अन्य निजी सीएफएस सुविधाओं के प्रचालन के लिए प्रदत्त अनुमति तथा साथ ही मुंदड़ा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल में यातायात वृद्धि के कारण हुआ।

इसने अपने संशोधित प्रस्ताव में सदृश विगत वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना में 20% वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात क्रमशः 72030 टीईयू, 86440 टीईयू तथा 103750 टीईयू होने का पुनः अनुमान लगाया है।

लाइसेंस करार में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंसदाता सीडब्ल्यूसी सीएफएस का यातायात 1.40 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर पहुंचते तक अन्य सीएफएस के निर्माण तथा प्रचालन को अनुमति नहीं देगा। केपीटी के स्पष्ट किया है कि इसने लाइसेंस करार की शर्तों का अनुपालन किया है तथा अन्य सीएफएस को अपने परिसर में प्रचालन करने की अनुमति नहीं दी है। अनुमति वाणिज्य मंत्रालय द्वारा अपने पड़ोस में सीएफएस सुविधाओं का सृजन करने के लिए दी गई है। केपीटी का विचार है कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस वस्तुतः कंडला पत्तन से संबद्ध है तथा इसे अवस्थल संबंधी लाभ प्राप्त हैं, क्योंकि अन्य सीएफएस पत्तन से काफी दूर 8 से 15 कि०मी० की सीमा में स्थित हैं तथा उस सीमा तक सीडब्ल्यूसी-सीएफएस अन्य सीएफएस की तुलना में लाभप्रद स्थिति है।

यद्यपि, केपीटी ने सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य पर कोई विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है, इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए निजी प्रचालक एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले संभावित कंटेनर थ्रूपुट 292333 टीईयू, 338167 टीईयू तथा 391167 टीईयू का उल्लेख किया है। तदनुसार, थ्रूपुट के 36% पर केपीटी द्वारा घोषित एमजीटी वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 105240 टीईयू, 121740 टीईयू तथा 140820 टीईयू बैठता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित संशोधित यातायात केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर आधारित एमजीटी से महत्वपूर्ण रूप से निम्नतर पाया गया है।

केपीटी तथा प्रयोक्ताओं, दोनों ने सीडब्ल्यूसी द्वारा पेशकश की गई सेवा के स्तर पर गंभीर टिप्पणियां की हैं। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि लाइसेंसदाता तथा लाइसेंसधारक दोनों सहमत हैं कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला न्यूनतम थ्रूपुट केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात का 36% होगा। अतः यह आशा करना युक्तिसंगत है कि सीडब्ल्यूसी को कम से कम एमजीटी के स्तर तक यातायात का प्रहस्तन करने के लिए तत्पर हो जाना चाहिए।

सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया यातायात का पूर्वानुमान और केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर आधारित लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

टीईयू में यातायात

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
सीडब्ल्यूसी के पूर्वानुमानों पर आधारित माना गया यातायात	72030	86440	103750
केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात पर 36% पर न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट	105240	121740	140820

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, वर्ष 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक स्थिति के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित यातायात के पूर्वानुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। वैधता अवधि की समाप्ति के बाद की जाने वाली प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय अगर गलत अनुमान के कारण प्रचालक को कोई अनुचित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है, तो ऐसे लाभ को तब नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्तन किए गए यातायात की परवर्ती विश्लेषण में समीक्षा की जाती है।

(iv) (क) वर्ष 2006-07 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित आय को चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक/अनुमानों की अपेक्षा सीमांतिक रूप से कम पाया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए आय को उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशि/अनुमानों के साथ अद्यतन किया जाता है। परवर्ती वर्षों के लिए आय के अनुमान को भी वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/अनुमानों का आधार आंकड़ा मानते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार की गई मात्रा वृद्धि की सीमा तक समायोजित किया जाता है।

(ख) लागत विवरण में कार्गो प्रहस्तन आय सुपुर्दगी, लदान/उतराई, भरण आदि जैसी कुछ मुख्य सेवाओं, जो विभिन्न संविदाकारों को बाहर से प्रदान कराई जाती हैं, से संबंधित आय है।

सीडब्ल्यूसी ने मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर इस आय का विस्तृत संगणन प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, मौजूदा स्तर पर आय का अनुमान वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि के समतुल्य है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रति टीईयू आय 1400 रुपए प्रति टीईयू की सीमा में हैं, जो कमोबेश पिछले दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 की प्रति टीईयू आय से मेल खाती है। सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय पर विश्वास किया जाता है और चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमानों के संदर्भ में उसे अद्यतन करने के अधीन इस विश्लेषण में उसपर विचार किया जाता है।

(ग) कार्गो प्रहस्तन आय के संगणन में सीडब्ल्यूसी द्वारा विचार की गई मुख्य सेवाओं के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों का मान विभिन्न अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है। इन अन्य सेवाओं से आय पिछले वर्ष की वास्तविक राशि/अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007-08 में 14% तक और परवर्ती दो वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 5% तक बढ़ना अनुमानित है।

सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि दरों के मान में निर्धारित अन्य सेवाएं प्रकृति में अनिवार्य नहीं हैं और केवल प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर ही प्रदान की जाती हैं, विविध सेवाओं से प्राप्त होने वाली संभावित आय का कोई विस्तृत आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया है। विविध सेवाओं से आय काफी अधिक नहीं है, जैसा पिछले दो वर्षों के लिए सूचित वास्तविक स्थिति से प्रतीत होता है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित विविध सेवाओं से आय पर उसे वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमानों के संदर्भ में अद्यतन करने के अधीन विचार किया जाता है।

(घ) सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2007-08 के लिए भंडारण आय पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 8% तक बढ़ने का अनुमान किया है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान को वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/अनुमानित भंडारण आय के संदर्भ में अद्यतन किया जाता है।

इस स्रोत से वर्ष 2008-09 के लिए आय इस आधार पर कि सुधरी हुई अवसंरचना की उपलब्धि, सीमाशुल्क कानूनों और व्यावसायिक परिदृश्य में परिवर्तन और सीमाशुल्क द्वारा प्रोत्साहित कंटेनरों का फैक्टरी में भरण और खाली करने से इसके सीएफएस पर भरण और खाली करने का कार्यकलाप कम कर देना संभावित है, वर्ष 2007-08 के ही स्तर पर रहना अनुमानित है।

यह उल्लेख करना संगत है कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए भंडारण आय पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में क्रमशः 8% और 15% बढ़ना अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक भी पिछले वर्ष की तुलना में यातायात में 13% की कमी के बावजूद लगभग 10% की वृद्धि दर्शाते हैं।

पिछले दो वर्षों के लिए वास्तविक स्थिति और वर्ष 2007-08 तथा 2009-10 के लिए अनुमानों के आधार पर सीडब्ल्यूसी का तर्क स्वीकार करना कठिन है कि भंडारण आय सीएफएस में पर्याप्त क्षमता होने के बावजूद किसी विशेष वर्ष अर्थात् 2008-09 में स्थिर रहेगी और मात्रा 20% तक बढ़ना पूर्वानुमानित है।

इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2008-09 के लिए भंडारण आय को पिछले वर्ष के संगत अनुमान की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा यथा पूर्वानुमानित 8% की वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया जाता है। इसके फलस्वरूप, वर्ष 2009-10 के लिए भंडारण आय को भी संगत पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 8% की वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि आधार आंकड़े की तुलना में प्रतिशतता वृद्धि अपनाकर भंडारण आय का अनुमान प्रति टीईयू औसत वसूली में गिरावट इंगित करता है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक औसत वसूली, जो प्रति टीईयू 360 रुपए सूचित की गई है और वर्ष 2007-08 में प्रति टीईयू 367 रुपए की अनुमानित औसत वसूली संशोधित अनुमानों के अनुसार वर्ष 2008-09 में घटकर प्रति टीईयू 330 रुपए और वर्ष 2009-10 में प्रति टीईयू 297 रुपए रह जाती है। यह भंडारण आय के अनुमान की यथार्थता के बारे में संदेह को बढ़ावा देता है।

इस प्रशुल्क मद से आय का अनुमान करने के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत किसी विश्लेषण के अभाव में, पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता वृद्धि के आधार पर अनुमानित भंडारण आय को लागत विवरण में माना जाता है।

(ड) उपर्युक्त संशोधन के अधीन, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत अनुमानित प्रचालन आय को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ माना जाता है। अगली समीक्षा के समय, अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक आय प्रस्तुत अनुमानों से बहुत भिन्न है तो अतिरिक्त आय को भावी प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समंजित किया जाएगा।

(V) बाजार सुविधाकरण शीर्ष के अधीन बाहर दी गई सेवाओं के लिए संविदाकारों को किए गए भुगतान की वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि/ अनुमान 644.51 लाख रुपए है। वर्ष 2007-08 के लिए लागत की इस मद का अनुमान मात्रा में 20% की वृद्धि के लिए आवश्यक समायोजन के साथ पिछले वर्ष के लिए वास्तविक राशि पर 12% की वृद्धि सहित लगाया गया है। परवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान में मूल्य मुद्रास्फीति के प्रभाव के बिना केवल मात्रा की वृद्धि ही शामिल है।

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि फरवरी, 2004 को संविदाकारों के साथ निविदा/संविदा के उपबंधों के अनुसार, संविदा के प्रारंभ होने के दो वर्ष बाद हाई स्पीड डीजल की आधार दर में वृद्धि के आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा दरों में वृद्धि की अनुमति दी जाती है और दूसरी वृद्धि की अनुमति उसके 18 महीने बाद दी जानी है। तदनुसार, बाजार सुविधाकरण की दरों में पहली वृद्धि फरवरी, 2006 से अतिदेय सूचित की गई है और दूसरी वृद्धि अगस्त, 2008 से देय हो जाएगी। सीडब्ल्यूसी ने तर्क दिया है कि जहां वेतन और मजदूरी की लागत को थोक मूल्य सूचकांक से जोड़ा जा सकता है, वहीं संविदाकारों को भुगतान के व्यय को अलग से मानने की आवश्यकता है, क्योंकि यह ईंधन के मूल्य में वृद्धि पर निर्भर करता है।

सीडब्ल्यूसी ने अपने संविदाकारों को दी गई वृद्धि के समर्थन में किसी लेखबद्ध साक्ष्य सहित इस मद में विचार की गई वृद्धि को प्रमाणित नहीं किया है। इसने केवल फरवरी, 2004 में संविदाकारों को पिछली बार दी गई संविदा की प्रति ही अग्रेषित की है। किसी भी प्रकार से इस प्राधिकरण के किसी प्रचालक द्वारा की गई संविदा के उपबंधों द्वारा बाध्य होने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है।

यह प्राधिकरण प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा नियंत्रित होता है, जो निर्दिष्ट करता है कि चालू थोक मूल्य सूचकांक (सभी वस्तुओं के लिए) के आधार पर अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित व्यय का अनुमान किया जाना है। सीडब्ल्यूसी के इस तर्क के संदर्भ में कि ईंधन के मूल्य में वृद्धि को अलग से माना जाना चाहिए, यह माना जाना है कि सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक एक भारांशित औसत सूचकांक है, जो विभिन्न अभिज्ञात समूहों में मूल्य की घटबढ़ शामिल करता है, जिसमें ईंधन भी शामिल है। ऐसी बात नहीं है कि थोक मूल्य सूचकांक में सभी समूह वृद्धि के लिए उचित समायोजन के अतिरिक्त विचाराधीन प्रत्येक वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 5.4% की वर्तमान अनुमेय वार्षिक वृद्धि दर से अधिक बाजार सुविधाकरण भुगतान में वृद्धि की अनुमति देना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

- (vi) वर्ष 2006-07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत दिसम्बर, 2006 तक पहले नौ महीनों के लिए वास्तविक राशि और उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित तीन महीनों के लिए अनुमानों के आधार पर 2.56 लाख रुपए सूचित की गई है। वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 19.73 लाख रुपए का अनुमान वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक राशि की तुलना में अधिक प्रतीत होता है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि के संदर्भ में वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमान में तीव्र वृद्धि के कारणों का औचित्य नहीं दिया है। यहां उल्लेख करना संगत है कि अधिकांश बुनियादी सेवाओं को सीडब्ल्यूसी द्वारा बाहरी स्रोतों से प्रदान कराया जाता है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे सिविल निर्माण कार्य को छोड़कर कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर कोई निवेश सूचित नहीं करते। निस्संदेह उपस्कर का अनुरक्षण संबंधित स्वामियों, जिन्हें सीडब्ल्यूसी को सेवाएं प्रदान करने की संविदाएं दी गई हैं, का उत्तरदायित्व होगा।
- इस स्थिति के दृष्टिगत और वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में तीव्र वृद्धि के लिए सीडब्ल्यूसी से किसी औचित्य के अभाव में भी, वर्ष 2006-07 की वास्तविक राशि/अनुमान को आधार के रूप में लिया जाता है और प्रतिवर्ष 5.4% द्वारा बढ़ाया जाता है।
- वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्य में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित 914.00 लाख रुपए, जिसके वर्ष 2009-10 से आगे लाभ प्राप्त होने की संभावना है, को छोड़कर परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रस्ताव दाखिल करने के समय विद्यमान थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए 4.5% से 5% तक बढ़ाई जानी अनुमानित है।
- मौजूदा परिसंपत्तियों पर वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वार्षिक वृद्धि 5.4% के विद्यमान थोक मूल्य सूचकांक सहित अद्यतन की जाती है। वर्ष 2009-10 में प्रयोग के लिए उपलब्ध सिविल निर्माण कार्यों में प्रस्तावित वृद्धि पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पिछले दो वर्षों के लिए प्राप्त सिविल निर्माण कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण की वास्तविक लागत के आधार पर संगत पूंजीगत लागत के 0.10% पर अनुमानित है।
- (vii) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी द्वारा उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2006-07 के लिए केपीटी को देय पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों में निर्धारित 5% की वार्षिक वृद्धि से सीमांतिक रूप से अधिक पाया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए पट्टा किराया लाइसेंस करार में विशिष्ट प्रावधान के दृष्टिगत 5% वार्षिक वृद्धि का प्रयोग करते हुए संशोधित किया जाता है।
- परवर्ती वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानों में लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में प्रति वर्ष 5% की वृद्धि की जाती है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
- (viii) बीमा की लागत पिछले समतुल्य वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रतिवर्ष 4.5% और वर्ष 2009-10 के लिए 5% बढ़ना अनुमानित है।
- जैसा पहले वर्णन किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2008-09 में 914 लाख रुपए को छोड़कर परिसंपत्तियों के अपने सकल ब्लॉक में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। बीमा लागत में वार्षिक वृद्धि का औचित्य देने के लिए हमारे प्रश्न पर सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि अनुमान में इसकी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत तथा साथ ही कार्गो के मूल्य पर आधारित स्टॉक पर बीमा शामिल है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज पुष्टि करते हैं कि बीमा कवर स्टॉक पर लिया जाता है, परन्तु यह विभिन्न अवस्थानों में स्थित भांडागारों में रखे स्टॉक से संबंधित है। इसलिए, कंडला सीएफएस के लिए विशेष रूप से स्थिति लागत के औचित्य का आकलन करने के लिए उपलब्ध नहीं है। किसी भी प्रकार, यह स्पष्ट है कि सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता के अनुरोध पर कार्गो के मूल्य के आधार पर स्टॉक पर बीमा लेता है।
- चूंकि, यातायात बढ़ना पूर्वानुमानित है इसलिए बीमा व्यय भी निस्संदेह बढ़ेगा, यद्यपि परिसंपत्तियों के कम किए गए मूल्य पर बीमा लागत गिरावट प्रदर्शित करेगी। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित 4.5% की वार्षिक वृद्धि स्वीकार की जाती है और वर्ष 2006-07 के लिए सूचित वास्तविक राशि/अनुमानों पर लागू की जाती है।
- इसी अनुरूपता पर, सिविल निर्माण कार्यों के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश को मानते हुए वर्ष 2008-09 के लिए 4.5% की दर पर वृद्धि और वर्ष 2009-10 के लिए 5% की थोड़ी उच्चतर दर को सीडब्ल्यूसी द्वारा यथानुमानित माना जाता है।
- (ix) लाइसेंस करार की शर्तानुसार केपीटी को अदा किया गया 2.80 करोड़ रुपए का एकमुश्त अपफ्रंट शुल्क और 39.22 लाख रुपए के पट्टा प्रीमियम को प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में किए गए विचार और अन्य निजी टर्मिनलों में अनुपालन की गई सामान्य नीति के अनुरूप पट्टा अवधि में विभाजित किया जाता है। वर्ष 2005-06 का वार्षिक लेखा भी इस स्थिति की पुष्टि करता है। आय के संगणन के लिए बड़े खाते नहीं डाली गई सीमा तक प्रारंभिक व्यय को प्रत्येक वर्ष के अंत में लगाई गई पूंजी में जोड़ा जाता है।

(x) वर्ष 2006-07 के लिए प्रबंधन और प्रशासन ऊपरिव्यय और सामान्य ऊपरिव्यय इसके लागत विवरण में क्रमशः 215.96 लाख रुपए और 66.67 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशि क्रमशः 142.01 लाख रुपए और 39.44 लाख रुपए के स्तर पर है, जिसे उसके अनुमान से काफी कम पाया जाता है।

आगे विश्लेषण करने पर यह पाया जाता है कि वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक प्रबंधन और प्रशासन ऊपरिव्यय तथा सामान्य ऊपरिव्यय पिछले वर्ष 2005-06 में सूचित वास्तविक राशि से कम है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 की वास्तविक राशियों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए इन दो शीर्षों के अधीन व्यय में गिरावट के लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किया है।

इस संबंध में, सीडब्ल्यूसी से किसी विशिष्ट स्पष्टीकरण के अभाव में वर्ष 2006-07 के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वास्तविक राशियों को आधार के रूप में माना जाता है, जैसाकि परवर्ती वर्षों के व्यय का अनुमान करने के लिए अन्य मदों के लिए किया जाता है।

सीडब्ल्यूसी ने वार्षिक वेतनवृद्धियों, महंगाई भत्ते के भुगतान और अन्य भत्तों में परिणामी वृद्धि की लागत पूरी करने के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय और भविष्य निधि को अंशदान में प्रतिवर्ष 20% वृद्धि होने का अनुमान लगाया है।

पिछले दो वर्षों के लिए वार्षिक लेखे इंगित करते हैं कि प्रबंधन ऊपरिव्यय सीडब्ल्यूसी द्वारा तैनात कर्मचारियों के वेतन और मजदूरी संघटक से संबंधित हैं। यह उल्लेखनीय है कि पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए कर्मचारियों की संख्या में कोई वृद्धि होना सूचित नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, सामान्य ऊपरिव्यय और प्रबंधन ऊपरिव्यय से संबंधित व्यय स्वरूप में साधारणतया नियत होता है और सामान्य यातायात वृद्धि से भिन्न नहीं हो सकता। प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय तथा भविष्य निधि के अंशदान में वार्षिक वृद्धि आधार के रूप में वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4% की वर्तमान वार्षिक वृद्धि तक प्रतिबंधित की जाती है।

वर्ष 2006-07 के लिए 'अन्य व्यय' की वास्तविक राशि सीडब्ल्यूसी द्वारा तैयार विचार किए गए अनुमानों से सीमांतिक रूप से अधिक सूचित की गई है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक राशि को आधार माना जाता है और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए अनुमान निकालने के लिए प्रतिवर्ष 5.4% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग किया जाता है।

- (xi) (क) सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्से की अनुमति सरकार द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने के पूर्व इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुरूप पास-थ्रू के रूप में पहले नहीं दी गई थी।
- (ख) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क संगणन में प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को हिसाब में अवश्य लिया जाना चाहिए, ताकि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन हिसाब में नहीं लिए जाने के कारण इस मद पर संभावित हानि से बचा जा सके।
- (ग) लाइसेंस करार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा फरवरी, 2002 में हस्ताक्षर किए गए थे। केपीटी ने दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई दर, अगर कोई हो, के बारे में सूचित नहीं किया है। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि प्रतिस्पर्धी बोली देने में यह केवल तकनीकी रूप से अर्हक निविदादाता था। चूंकि, तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, इसलिए इसने अपने प्रस्ताव में संकल्पित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट पर केपीटी को देय संपूर्ण रॉयल्टी के पास-थ्रू की मांग की है।
- (घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश उस स्थिति, जहां एक तकनीकी रूप से अर्हक बोलीदाता है और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, को शामिल नहीं करते। इसलिए, सरकार से ऐसे मामलों में राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में माने जाने के मामले में सुझाव देने का अनुरोध किया गया है। इस संबंध में सरकार का निर्णय अभी भी इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना है।
- (ङ) तात्कालिक मामले, जहां तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, रॉयल्टी के मानने के बारे में सरकार से किसी विशिष्ट निर्देश के अभाव में सीडब्ल्यूसी द्वारा देय रॉयल्टी की अनुमति पास-थ्रू के रूप में नहीं दी जाती है। अगर इस स्थिति के विपरीत कोई निर्णय सरकार से प्राप्त होता है तो यह प्राधिकरण सरकार के निर्णय को सही रूप से प्रदर्शित करने के लिए सीडब्ल्यूसी के प्रशुल्क की समीक्षा करने का इच्छुक है।

- (xii) केपीटी ने वर्णन किया है कि परिसंपत्तियों पर मूल्यहास करार की शेष अवधि के अनुरूप सीधी रेखा आधार पर गलत तरीके से संगणित किया गया है। इसने तर्क दिया है कि मूल्यहास पर परिसंपत्तियों की वास्तविक अवधि पर विचार किया जाना चाहिए। केपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुरोध संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया जाता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.7.1 कंपनी अधिनियम के अनुसार अवधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों, इनमें से जो भी अधिक हो, के आधार पर सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का संगणन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप किया जाता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा मूल्यहास के अनुमान पर इस विश्लेषण में परवर्ती विश्लेषण में यथावर्णित सिविल निर्माण कार्यों के लिए प्रस्तावित वृद्धियों के संबंध में संशोधन के साथ विचार किया जाता है।
- (xiii) (क) वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए परिसंपत्तियों का सकल ब्लॉक और निवल अचल परिसंपत्तियां अशोधित प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को छोड़कर क्रमशः 26.75 करोड़ रुपए और 24.70 करोड़ रुपए सूचित की गई हैं।
- लाइसेंस करार की शर्तानुसार, सीडब्ल्यूसी को गोदाम, कंटेनर यार्ड, भूमिशोधन आदि के निर्माण के लिए सिविल निर्माण कार्यों पर 16.73 करोड़ रुपए और दूसरे चरण में जब यह प्रति माह 5000 टीईयू तक पहुंच जाता है, में कुछ प्रहस्तन उपस्कर पर 2.36 करोड़ रुपए का निवेश करना है और सीएफएस के प्रति माह 8000 टीईयू तक पहुंचने पर निवेश पूरा हो जाना चाहिए।
- सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 में प्रति माह 5000 टीईयू का थ्रूपुट पार कर लिया है। इसने उपस्कर/सिविल निर्माण कार्य पर वर्ष 2005-06 में कोई अधिक निवेश सूचित नहीं किया है और वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्यों पर व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित 9.14 करोड़ रुपए को छोड़कर न ही वर्ष 2006-07 और 2007-08 में परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित की है। केपीटी ने सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित निवेश पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। सीडब्ल्यूसी ने एक सामान्य वर्णन किया है कि वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की शर्तानुसार दूसरे चरण में विकास के लिए है।
- सीडब्ल्यूसी 20% की वृद्धि की सामान्य प्रवृत्ति को छोड़कर यातायात में कोई अधिक वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं करता है और यह न ही प्रस्तावित निवेश के कारण प्रति इकाई लागत में कोई कमी की प्रत्याशा करता है। सीडब्ल्यूसी ने दावा किया है कि प्रस्तावित निवेश मुख्यतः इसके सीएफएस की क्षमता प्रतिवर्ष 51600 टन से प्रति वर्ष 89100 टन तक बढ़ाने के लिए है।
- चूंकि, प्रस्तावित पूंजीगत व्यय लाइसेंस करार द्वारा यथापेक्षित क्षमता वृद्धि के लिए है और यह मानते हुए भी कि लाइसेंसदाता से कोई इंगित आपत्ति नहीं है, इसलिए सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित 9.14 करोड़ रुपए के प्रस्तावित निवेश पर इस प्रशुल्क समीक्षा में विचार किया जाता है।
- सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि वर्ष 2008-09 में सिविल निर्माण कार्यों पर किया गया निवेश वर्ष 2009-10 से ही प्रयोक्तारों के लाभ के लिए उपलब्ध होगा। इस स्पष्टीकरण के दृष्टिगत, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ अतिरिक्त निवेश वर्ष 2009-10 में माना जाता है। तदनुसार, मूल्यहास, मरम्मत और अनुरक्षण और बीमा लागत के अनुमान उस सीमा तक संशोधित किए जाते हैं।
- (ख) निवल ब्लॉक के संगणन में विचार किया गया संचयी मूल्यहास वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे में सूचित मूल्यहास से मेल नहीं खाता है। वार्षिक लेखे में यथासूचित मूल्यहास और निवल ब्लॉक को परवर्ती वर्षों के लिए निवल ब्लॉक और मूल्यहास का अनुमान करने हेतु आधार के रूप में माना जाता है। प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में अपफ्रंट शुल्क और प्रारंभिक व्यय के आशोधित भाग पर लगाई गई पूंजी के अनुमान में विचार किया जाता है।
- (ग) सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे विचाराधीन वर्ष के लिए 'शून्य' माना जाता है, जैसा समान परिस्थितियों के अधीन अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के मामले में किया जाता है।
- (xiv) (क) प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के दौरान सीडब्ल्यूसी ने सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता फेज-I (2004-05) में प्रतिवर्ष 60,000 टीईयू वर्ष 2005-06 में प्रति वर्ष 96,000 टीईयू और दूसरे फेज (2006-07) में प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू अनुमानित की थी। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद न तो सीडब्ल्यूसी और न ही केपीटी ने सृजित सुविधाओं, लगाए गए/किराए पर लिए गए उपस्कर और प्राप्ति योग्य उत्पादकता स्तर के आधार पर सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता प्रस्तुत की थी।

क्षमता आकलन की समुचित जानकारी के अभाव में सीएफएस की क्षमता लाइसेंसदाता द्वारा इंगित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) के आधार पर वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः 79200 टीईयू और 90,000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर मानी गई थी, यहां तक कि यद्यपि यह स्पष्ट है कि डिजाइनशुदा क्षमता को साधारणतया एमजीटी से अधिक होना चाहिए।

- (ख) वर्तमान प्रस्ताव में सीएफएस की क्षमता वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक के लिए प्रतिवर्ष 51600 मीट्रिक टन होनी सूचित की गई है। टीईयू से मीट्रिक टन में क्षमता का पुनः वर्णन करने के लिए आधार और कारण प्रस्तुत नहीं किया गया है। सीएफएस की क्षमता सिविल निर्माण कार्यों में प्रस्तावित निवेश के दृष्टिगत वर्ष 2008-09 में बढ़कर 89100 मीट्रिक टन होना अनुमानित है।

सीडब्ल्यूसी ने पत्तन क्षेत्र में अन्य सीएफएस को केपीटी द्वारा दी गई अनुमति को स्पष्ट किया है और इसके अतिरिक्त, मुंदड़ा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल के निर्माण से केपीटी में कंटेनर यातायात में गिरावट आई है। इसे देखते हुए, क्षमता को पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए स्तर से कम स्तर पर माना जाता है।

चाहे कुछ भी हो, यह मानना होगा कि डिजाइनशुदा क्षमता उपलब्ध वास्तविक सुविधाओं और प्राप्ति योग्य/वांछित उत्पादकता स्तरों पर निर्भर करती है। सीडब्ल्यूसी द्वारा डिजाइनशुदा क्षमता को वास्तविक उपयोग से मिला दिया गया प्रतीत होता है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता न तो सीडब्ल्यूसी और न ही केपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई है।

प्रस्तुत क्षमता के सही आकलन के अभाव में वर्ष 2006-07 के लिए सीएफएस की क्षमता सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में दिए गए संकेतों के आधार पर प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू मानी जाती है। प्रसंगवश, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में निजी प्रचालक द्वारा विकसित समान सीएफएस सुविधा के लिए उसने अपने सीएफएस की क्षमता प्रतिवर्ष 1,20,000 टीईयू आकलित की है।

वर्ष 2009-10 में प्रयोक्ताओं को उपलब्ध होने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त सिविल निर्माण कार्य द्वारा सीएफएस की क्षमता में वृद्धि होना संभावित है। परंतु, टीईयू में अतिरिक्त क्षमता आकलन की उपलब्धता के अभाव में, इस वर्ष के लिए केपीटी द्वारा घोषित 3,91,167 टीईयू के कंटेनर यातायात के आधार पर 1,40,820 टीईयू प्रतिवर्ष के एमजीटी स्तर पर क्षमता मानी जाती है।

- (ग) पूर्वानुमानित थ्रूपुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 60%, 72% और 74% बैठता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लगाई गई पूंजी पर पूर्ण आय की अनुमति दी जाती है, जबकि यह मानते हुए कि यह दृष्टिकोण प्रचालक के पक्ष में हो सकता है, इसलिए इस प्रयोजनार्थ मानी गई डिजाइनशुदा क्षमता का कोई वैज्ञानिक आधार नहीं है।

चूंकि, वर्ष 2006-07 में क्षमता उपयोग केवल 50% की सीमा तक है, इसलिए 50% के क्षमता उपयोग से संयोजित लगाई गई पूंजी पर आय को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमति दी जाती है।

- (घ) वर्ष 2006-07 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तब अपनाई गई आय की दर के आधार पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति 15% की दर पर दी जाती है। वर्ष 2007-08 से आगे, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मुख्य मापदंडों के अद्यतन मूल्य के आधार पर आय की दर की अनुमति 16% प्रतिवर्ष की दर पर दी जाती है।

- (ख) अगस्त, 2004 में सीडब्ल्यूसी के प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के दौरान वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित प्रशुल्क पर आय के अनुमान और थ्रूपुट पर विचार किया गया था। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित 4.8% की राजस्व अधिशेष स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित प्रशुल्क में 5% की कमी का आदेश दिया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा सितम्बर, 2004 से प्रचालन प्रारंभ करना सूचित किया गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 विद्यमान प्रशुल्क नियत करने के समय माने गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तनों/निजी प्रचालकों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने की अपेक्षा करता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत हमारे प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के संदर्भ में पूर्व अवधि 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक राशियों के विश्लेषण में कुछ अंतर विहित पाया जाता है, जिसे निम्नलिखित के संबंध में संशोधित किया जाता है :-

- (क) पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमानित यातायात और आय पर विश्वास किया गया और विश्लेषण में विचार किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित आय को वर्ष 2004-05 और 2005-06

के लिए समान तुलना हेतु हमारे आदेश में लागू कमी की सीमा तक 5% द्वारा कमी की जाती है। इसे सीडब्ल्यूसी के दरों के मान में निर्धारित 20 फुट और 40 फुट के कंटेनरों के लिए विभेदक प्रशुल्क हेतु भी समायोजित किया जाता है।

वास्तविक राशियों से समान तुलना में प्रयोजनार्थ हमारे प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित वर्ष 2004-05 के लिए निवल अधिशेष/घाटे की स्थिति पर इसके प्रचालन की अवधि होने के कारण सात महीने के लिए मान ली जाती है।

- (ख) केपीटी को देय रॉयल्टी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के जारी करने के पूर्व इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अनुपालन किए गए सिद्धांतों के अनुरूप पिछले प्रशुल्क नियतन के दौरान लागत के रूप में स्वीकार नहीं की गई थी। चूंकि, यह कार्य वास्तविक राशियों के संदर्भ में पूर्व अवधि के आकलन के लिए है, इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण को वास्तविक कार्यनिष्पादन के आकलन के लिए बनाए रखा जाता है।
- (ग) पिछले प्रशुल्क आदेश में क्षमता उपयोग से संयोजित इक्विटी पर 20% की आय की अनुमति सीडब्ल्यूसी द्वारा पूर्वानुमानित निवेश के 50% पर दी गई थी। निवेश के शेष 50% पर उस समय अनुपालन किए गए 1:1 के मानकीय ऋण इक्विटी अनुपात के अनुरूप उधार ली गई निधियों के लिए यथा लागू 11% की दर पर आय की अनुमति दी गई।

इसकी तुलना में, सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि सीएफएस में सभी अवसंरचना सुविधाएं स्वयं उसके संसाधनों से निधिपोषित की जाती हैं और उसके वार्षिक लेखे में यथासूचित किसी वित्तीय संस्था से कोई ऋण नहीं लिया जाता है, अपनी लगाई गई पूंजी पर 15% की आय मानी है।

तथापि, यहां उल्लेख करना संगत है कि यह कार्य वास्तविक राशियों के संदर्भ में पूर्व अवधि के कार्यनिष्पादन के आकलन के लिए है, इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण को बनाए रखा जाना चाहिए। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी सीडब्ल्यूसी ने इस आधार पर कि परियोजना संपूर्ण रूप से स्वयं इसकी निधियों द्वारा निधिपोषित की गई हैं, संपूर्ण निवेश पर 20% आय का दावा किया था। इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय लिया गया था कि इक्विटी पर अधिकतम अनुमेय आय क्षमता उपयोग और 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात के अनुपालन के अधीन है। पिछले प्रशुल्क आदेश में निवेश के 50% पर क्षमता उपयोग से संयोजित 20% की आय और शेष निवेश पर 11% की दर पर आय की अनुमति दी गई थी।

वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक राशि के आकलन हेतु समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाता है। किसी भी प्रकार, यह इन दो वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% की आय पर विचार करने की तुलना में सीडब्ल्यूसी के लिए अधिक लाभदायक होता है।

चूंकि, कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है, इसलिए इसे 'शून्य' के रूप में माना जाता है। निवल अचल परिसंपत्ति और संबंधित वार्षिक लेखे में सूचित प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को अशोधित भाग पर आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ लगाई गई पूंजी के संगणन में विचार किया जाता है।

(xvi) वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान सीडब्ल्यूसी के कार्यनिष्पादन की चर्चा नीचे की गई है :-

- (क) वास्तविक राशि के आधार पर वर्ष 2004-05 के लिए निवल घाटे की स्थिति सात महीने के लिए अनुमानों के यथानुपात समायोजन के बाद पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार 33.97 लाख रुपए के अनुमानित घाटे की तुलना में 469.60 लाख रुपए है। इस वर्ष में प्रदर्शित घाटे की स्थिति में भिन्नता मुख्यतः वास्तविक यातायात, जो प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 35000 टीईयू की तुलना में 22,741 टीईयू सूचित किया गया है, में कमी के कारण है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से 35% कम है और आय 400 लाख रुपए अर्थात् पिछले आदेश में विचार किए गए आय के अनुमान से 50% कम है। वास्तव में वास्तविक कुल व्यय प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से 7% कम है। लगाई गई पूंजी की स्थिति में कोई अधिक भिन्नता नहीं है।
- (ख) वर्ष 2005-06 में प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में 96000 टीईयू की अनुमानित मात्रा की तुलना में 68987 टीईयू है। पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से वास्तविक आय 965 लाख रुपए कम है, जो कम यातायात के कारण है। पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से यातायात और आय 28% तथा 44% कम पाई गई है। दूसरी ओर, वास्तविक कुल व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से लगभग 22% कम है।

निवेश पर आय (इक्विटी और ऋण की लागत दोनों पर) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत आय से 254.68 लाख रुपए कम पाया गया है। यह दो कारणों - कम क्षमता उपयोग और प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्तर से वास्तविक निवेश स्तर कम होने से है। सारांश रूप में, निवल घाटा पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 14.38 लाख रुपए (समायोजन के बाद) के घाटे की तुलना में 369.48 लाख रुपए है।

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि यहां तक कि केपीटी के कंटेनर यातायात में भी इस वर्ष 17% की गिरावट हो गई थी। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात केपीटी द्वारा घोषित वास्तविक थ्रूपुट के आधार पर एमजीटी से अधिक है।

- (ग) सीडब्ल्यूसी ने अगस्त, 2004 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2006-07 के लिए टर्मिनल का प्रचालन जारी रखा है। चूंकि, वर्ष 2006-07 समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2006-07 के लिए वित्तीय स्थिति पिछले विश्लेषण के साथ भी मानी गई है। केपीटी द्वारा घोषित थ्रूपुट पर आधारित एमजीटी 58725 टीईयू है, जिसकी तुलना में सीडब्ल्यूसी ने 60020 टीईयू का प्रहस्तन किया है।

चूंकि, वर्ष 2006-07 के लिए कोई अनुमान तुलना में प्रयोजनार्थ उपलब्ध नहीं हैं इसलिए उपरोक्त विश्लेषण में वर्णित संशोधन के अधीन उसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित दिसम्बर, 2006 तक वास्तविक राशि और जनवरी से मार्च, 2007 तक के लिए अनुमानों को माना जाता है। वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन कार्य के दौरान समीक्षा के अधीन होगी। अगर भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाई जाती है तो उसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

- (घ) तदनुसार, उपरोक्त चर्चा के अधीन अनुमत्य आय के बाद निवल अधिशेष/घाटे का सारांश निम्नानुसार है :

(लाख रुपए)

2004-05	(-) 469.60
2005-06	(-)369.48
2006-07	(-)143.30
जोड़	(-)982.38

- (ङ) अद्यतन अनुमानों और वास्तविक राशि के बीच वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की तुलना दर्शाती है कि भिन्नता 20% से अधिक है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, दो वर्षों 2004-05 और 2005-06 में प्रदर्शित घाटे की स्थिति मुख्यतः वास्तविक यातायात के कारण है, जो अनुमानों से कम सूचित किया गया है।

वास्तव में, वर्ष 2004-05 में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात एमजीटी से भी कम है। वर्ष 2004-05 के लिए केपीटी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक कंटेनर यातायात 180917 सूचित किया गया है। वास्तविक यातायात के 36% पर एमजीटी लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार 65130 टीईयू होता है। प्रचालन के सात महीनों के लिए यथानुपात समायोजन के बाद एमजीटी 37992 टीईयू होता है। यह पाया जाता है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात एमजीटी से 40% कम है। चूंकि, सीडब्ल्यूसी ने यहां तक कि इस वर्ष एमजीटी का स्तर भी प्राप्त नहीं किया है, इसलिए इस वर्ष से संबंधित घाटे का बोझ भावी प्रशुल्क में प्रयोक्ताओं पर डालना उपयुक्त नहीं हो सकता।

वर्ष 2004-05 की स्थिति को छोड़कर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए कुल निवल घाटा 512.77 लाख रुपए है। यह उल्लेखनीय है कि सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2005-06 और 2006-07 में एमजीटी प्राप्त कर लिया है।

चूंकि, पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक और वित्तीय भिन्नता वर्ष 2005-06 में 20% से अधिक है, इसलिए इस वर्ष और साथ ही वर्ष 2006-07 में सूचित घाटे का 50% संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुरूप तीन वर्षों की चालू प्रशुल्क वैधता अवधि में विस्तारित किया जाता है।

- (xvii) (क) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागत विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न है। लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांश स्थिति नीचे सारणीबद्ध है :-

प्रचालन आय (लाख रुपए)				निवल अधिशेष/ (-) घाटा (लाख रुपए)				प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष/(-) घाटा			प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत निवल घाटा
2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2007-08	2008-09	2009-10	
1318.80	1544.04	1811.44	4674.28	(-)433.06	(-)416.72	(-)599.64	(-)1449.4	(-)32.8%	(-)27.0%	(-)33.1%	(-)31.0%

(ख) संशोधित लागत विवरण विद्यमान दरों पर अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए 31% का औसत घाटा प्रदर्शित करता है। सीडब्ल्यूसी ने विद्यमान प्रशुल्क पर 23% की एकबारगी वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों (इस विश्लेषण में विचार किया गया) और केपीटी द्वारा घोषित कंटेनर यातायात में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में काफी अंतर है। सीडब्ल्यूसी से केपीटी और सीडब्ल्यूसी दोनों द्वारा हस्ताक्षरित लाइसेंस करार की शर्तानुसार कम से कम एमजीटी प्राप्त करना अपेक्षित है। एमजीटी स्तर पर किया गया आगे विश्लेषण दर्शाता है कि लागत घाटा स्थिति 10.8% हुई होती, अगर उपर्युक्त सारणी में प्रदर्शित 31% के घाटे की स्थिति की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा एमजीटी प्राप्त कर लिया गया होता।

इस स्थिति के मद्देनजर, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क बढ़ाने के लिए कोई मामला प्रतीत नहीं होता।

(ग) यहां सेवा स्तर की गुणवत्ता, चौबीसों घंटे सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में सेवा की उपलब्धता आदि के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त चिन्ताओं को मानना भी संगत है। स्वामी पत्तन न्यास ने सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के कार्य करने के घटिया और अक्षम तरीके पर अप्रसन्नता व्यक्त की है। यह भी सूचित किया जाता है कि पत्तन द्वारा सीएफएस में सेवाओं की गुणवत्ता से संबंधित मुद्दों का परस्पर समाधान करने के लिए किए गए प्रयास भी सीडब्ल्यूसी से किसी अनुकूल प्रत्युत्तर के अभाव में पूरे नहीं हुए हैं। यहां तक कि लाइसेंस करार भी सीडब्ल्यूसी से पर्याप्त सेवा मानक प्रदान करने की अपेक्षा करता है।

(घ) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, भंडारण आय का कम अनुमान लगाया गया प्रतीत होता है और दरों के मान में निर्धारित विविध सेवाओं से आय का अनुमान इस संबंध में विस्तृत संगणन के अभाव में स्पष्ट नहीं है। इसके अतिरिक्त, सीएफएस की डिजाइनशुदा क्षमता, जिसके आधार पर लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीई) की अनुमति दी जाती है, का उचित रूप से निर्धारण नहीं किया गया है।

(ङ) उपर्युक्त सभी तथ्यों पर विचार करते हुए, सीडब्ल्यूसी के मौजूदा प्रशुल्क में 10% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है। यह विचाराधीन 3 वर्षों की अवधि में लगभग 4.70 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सृजित करेगा। शामिल नहीं किए गए शेष की पूर्ति अतिरिक्त, कम से कम एमजीटी की सीमा तक प्रमात्राओं को आकर्षित करके और सेवा का स्तर और क्षमता सुधारकर की जानी चाहिए। लाइसेंसदाता केपीटी को यह सुनिश्चित करने का सुझाव दिया जाता है कि सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार द्वारा यथापेक्षित उचित मानकों की सेवाएं प्रदान करता है।

(xviii) सीडब्ल्यूसी ने विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज लगाने और समय-सीमा, जिसके बाद एफसीएल परित्याक्त कंटेनरों आदि के मामले में भंडारण प्रभार नहीं लगाया जाएगा, से संबंधित सामान्य शर्तें सम्मिलित नहीं की हैं, जिन्हें मौजूदा दरों के मान में निर्धारित किया जा चुका है। ये प्रावधान समरूप तरीके से सभी अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप निर्धारित किए गए हैं और इसलिए सीडब्ल्यूसी के दरों के मान में सम्मिलित किए जाते हैं।

भारतीय स्टेट बैंक का विद्यमान पीएलआर 12.75% है। प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और सीडब्ल्यूसी द्वारा वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित मौजूदा प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान पीएलआर से 2% अधिक होने के कारण 14.75% की ब्याज दर सहित अद्यतन किए जाते हैं।

(xix) प्रयोक्ताओं से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यथा निर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होनी चाहिए। इस सिद्धांत के अनुरूप, सीडब्ल्यूसी से यह वर्णन करते हुए कि कार्गो/कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि, जिसके दौरान सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो/कंटेनर सुपुर्द/अंतरित करने की स्थिति में नहीं है, के लिए नहीं लगेगा, एक शर्त निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। ये प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप हैं और ये अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में निर्धारित हैं और इसलिए सीडब्ल्यूसी के संशोधित दरों के मान में सम्मिलित किए जाते हैं।

(xx) कार्गो/कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की मौजूदा संरचना जारी रखने का प्रस्ताव है। भंडारण प्रभार और भूमि किराया 23% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है। प्रशुल्क में वृद्धि सामान्य निर्णय के अनुरूप 10% की सीमा तक अनुमोदित की जाती है। 40 फुट के कंटेनर के लिए पृथक भूमि किराया सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित सामान्य शर्त की बजाए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप 20 फुट के कंटेनर के लिए प्रशुल्क के दुगुने पर निर्धारित किया जाता है।

- (xxi) (क) कुछ प्रयोक्ताओं ने बीमा कवर की सीमा तक बीमा दावे/जोखिमों के लिए सीडब्ल्यूसी के उत्तरायित्व के बारे में एक मुद्दा उठाया है।

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि व्यापारिक पद्धति के अनुसार स्टॉक को सामान्यतया 60 दिनों की मार्गस्थ भंडारण अवधि सहित भांडागार से भांडागार तक बीमाकृत किया जाता है। यह माना जाता है कि सीएफएस में प्राप्त स्टॉक पर्याप्त रूप से कवर होते हैं। इसलिए, मौजूदा दरों के मान में एक शर्त निर्धारित की जाती है कि सीडब्ल्यूसी किसी संभाव्य घटना के लिए किसी बीमा योग्य दावों/जोखिम के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

यह उल्लेख करना संगत है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा प्रचालित सीएफएस के लिए दरों के मान में समान प्रावधान निर्धारित किया गया है। सीडब्ल्यूसी ने जेएनपीटी सीएफएस से यह प्रावधान अपनाया है। चूंकि, मार्गस्थ बीमा सहित भांडागार से भांडागार तक स्टॉक पर बीमा कवर लेना अनुपालन की जा रही सामान्य व्यापारिक पद्धति प्रतीत होती है, इसलिए मौजूदा प्रावधान संशोधित करना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

सीडब्ल्यूसी आग, बाढ़, चक्रवात आदि के जोखिम के विरुद्ध दरों के मान में निर्धारित दर से प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्टॉक पर अतिरिक्त बीमा कवर की व्यवस्था करता है।

- (ख) प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए स्टॉक के प्रति 1000 रुपए मूल्य पर 12.50 पैसे के मौजूदा बीमा प्रभार को यह वर्णन करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित करना प्रस्तावित है कि स्टॉक के मूल्य में सीमाशुल्क का हित अर्थात् सीमाशुल्क, दंड आदि शामिल होगा। स्टॉक के मूल्य पर बीमा लेना सामान्य व्यापारिक पद्धति है और उसी दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाना है। इसलिए, इस संबंध में मौजूदा प्रावधान को संशोधित करना आवश्यक नहीं पाया जाता है।

- (xxii) खतरनाक कंटेनरों/कार्गो और अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के भंडारण/भूमि किराया प्रभार पर 25% प्रीमियम प्रस्तावित है। खतरनाक कार्गो/कंटेनरों के भंडारण प्रभार पर प्रस्तावित प्रीमियम संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के भंडारण प्रभार में 25% का प्रस्तावित प्रीमियम भी स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में समान निर्धारण के अनुरूप है।

- (xxiii) रीफर प्लगिंग सुविधा का प्रभार लगाने की इकाई संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप 8 घंटे से घटाकर 4 घंटा करना प्रस्तावित है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

तथापि, इस सेवा के लिए दर अन्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित 23% की तुलना में 33% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है। सीडब्ल्यूसी ने इस मद में प्रस्तावित वृद्धि के उच्चतर स्तर पर औचित्य नहीं दिया है। इस प्रशुल्क मद में वृद्धि अन्य प्रशुल्क मदों के लिए अनुमत स्तर तक प्रतिबंधित की जाती है।

- (xxiv) प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया गया अन्य मुद्दा धूम्रीकरण के लिए प्रभार और सीडब्ल्यूसी द्वारा संग्रहित डेस प्रभार है। यह सेवा प्रदान करने से अर्जित आय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे में प्रदर्शित है और चालू प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए इसके आय के अनुमान में भी सम्मिलित की गई है।

इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरों के मान तथा साथ ही सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों के मान में इन सेवाओं के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

केपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या सीडब्ल्यूसी लाइसेंस करार की शर्तानुसार यह सेवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है या नहीं, क्योंकि लाइसेंस करार में यह सेवा प्रदान करने के बारे में कुछ भी विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है।

सीडब्ल्यूसी ने अनुरोध किया है कि उसे भांडागारण निगम अधिनियम, 1962 के अधीन विसंक्रमण सेवाएं प्रदान करने का कर्तव्य सौंपा गया है और उसे भारतीय निर्यात निरीक्षण परिषद (भारत सरकार) द्वारा एक धूम्रीकरण एजेंसी के रूप में भी मान्यता दी गई है। निर्यातित/आयातित वस्तुओं का धूम्रीकरण विदेशों की एक कानूनी अपेक्षा है और इसलिए यह एक सेवा नहीं है। धूम्रीकरण सेवाएं उसके परिसर में अन्य विभिन्न एजेंसियों द्वारा प्रदान की जाती हैं और प्रयोक्ता किसी प्राधिकृत एजेंसी से धूम्रीकरण सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र हैं। इसलिए, यह तर्क दिया गया है कि इस मद का प्रशुल्क विनियमन इस प्राधिकरण के सीमा क्षेत्र में नहीं आता।

धूम्रीकरण सेवा प्रदान करने के लिए सीडब्ल्यूसी को भारत सरकार में संगत प्राधिकारी द्वारा दिए गए प्राधिकार के बारे में कोई संदेह नहीं है। परंतु, जहां तक प्रशुल्क का संबंध है, इसके लिए इस प्राधिकरण की स्वीकृति की आवश्यकता है, क्योंकि सीडब्ल्यूसी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन दिए गए लाइसेंस के आधार पर सीएफएस प्रचालित कर रहा है। सीडब्ल्यूसी ने यह सेवा प्रदान करने के लिए लगाए जाने वाले प्रशुल्क पर सरकार से प्राप्त अनुमोदन का कोई

लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। दिए गए विशिष्ट सुझाव के बावजूद, सीडब्ल्यूसी ने इस मद के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन मांगने के लिए न तो कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और न ही इस सेवा के लिए उसके द्वारा संग्रहीत दरों को प्रकट किया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि किस कानूनी प्राधिकार के अधीन सीडब्ल्यूसी ने ऐसा संग्रहण किया है।

प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने हाल ही में अन्य निजी टर्मिनल अर्थात् चैन्सई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में इस विशिष्ट मद के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, महापत्तन न्यासों के भीतर प्रदान की गई धूम्रीकरण सेवा के लिए प्रशुल्क नियत करना इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में आता है। इस सेवा के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा संग्रहीत प्रभार किसी प्राधिकार के बिना है। सीडब्ल्यूसी को सेवा प्रदान करने की लागत का प्रस्ताव दाखिल करने हेतु दिनांक 31 अगस्त, 2007 तक के समय की अनुमति दी जाती है। अगर विस्तृत लागत विश्लेषण के साथ ऐसा कोई प्रस्ताव और औचित्य निर्दिष्ट तारीख के भीतर प्राप्त नहीं होता है, तो धूम्रीकरण और डेस सेवाओं के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाया गया प्रशुल्क अनधिकृत माना जाएगा। ऐसी दशा में, स्वामी के रूप में केपीटी को लाइसेंस करार के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई करने का सुझाव दिया जाता है। कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जो कि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर लागू साझा शर्तों के अनुसार नहीं हैं, को सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में एकसमानता और निरंतरता बनाए रखने के लिए संशोधित किया गया है। इसके अलावा, केंद्रीय भंडारण निगम ने इस संबंध में कि यथा लागू अनुसार सेवा कर अतिरिक्त तौर पर वसूल किया जाएगा, प्रस्तावित दरों के मान में एक शर्त शामिल की है। सेवा कर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क मद नहीं है और इसलिए इसकी वसूली को दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किए जाने की जरूरत नहीं है। यह वसूली संबंधित कानून के अनुसार की जानी है।

(xxv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2010 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2010 को समाप्त हो जाएगी। तथापि, यह प्राधिकरण उचित और वैध कारणों से नियत समय अनुसूची से पहले केंद्रीय भंडारण निगम से सामान्य संशोधन प्रस्ताव स्वीकार कर सकता है।

12.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला में सीएफएस में केंद्रीय भंडारण निगम के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न है।

12.2 केंद्रीय भंडारण निगम का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और यह 31 मार्च, 2010 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष तौर पर न बढ़ाया जाए।

12.3 केंद्रीय भंडारण निगम को धूम्रीकरण और डेस सेवाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपना प्रस्ताव 31 अगस्त, 2007 तक प्रस्तुत करने का निदेश दिया जाता है। यदि निर्धारित तारीख तक कोई ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो इस सेवा के लिए केंद्रीय भंडारण निगम द्वारा की गई वसूली को अनधिकृत माना जाएगा।

12.4 यह प्रशुल्क केंद्रीय भंडारण निगम द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण केंद्रीय भंडारण निगम को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, केंद्रीय भंडारण निगम को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ-साथ प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित प्रपत्र में वास्तविक वित्तीय/कार्यनिष्पादन ब्यौरे इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश दिया जाता है। यदि केंद्रीय भंडारण निगम निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण केंद्रीय भंडारण निगम के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घटबढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

(अ.ल. बोंगिरवार)

अध्यक्ष

कंडला पत्तन न्यास में सीएफएस प्रचालनों के लिए केन्द्रीय भंडारण निगम का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्रम सं०	विवरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुमान				संशोधित अनुमान		
		दिसम्बर तक वास्तविक एवं जनवरी से मार्च तक के पूर्वानुमान	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात (टीईयू)	60020	72030	86440	103750	72030	86440	103750
	क्षमता	120000	51600	89100	89100	120000	120000	140820
I	कुल प्रचालन आय							
	(i) भंडारण आय	245.28	241.77	241.77	278.00	264.90	286.09	308.98
	(ii) कार्गो प्रहस्तन आय	840.81	1015.88	1219.10	1463.00	1008.97	1210.77	1452.92
	(iii) अन्य	42.79	48.85	51.29	53.85	44.93	47.18	49.53
	जोड़ (i से iii)	1128.88	1306.50	1512.16	1794.85	1318.80	1544.03	1811.44
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)							
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव	2.56	19.73	20.62	21.65	2.70	2.84	3.91
	(ii) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	0.00	59.64	76.93	99.34	0.00	0.00	0.00
	(iii) बाजार सुविधा भुगतान (बाह्य स्रोतों से कराई गई सेवाओं के लिए)	644.51	864.85	1037.87	1245.70	815.18	1031.03	1302.05
	(iv) पट्टा किराया	47.85	50.25	52.75	55.40	50.25	52.75	55.40
	(v) बीमा	14.67	17.29	18.07	18.97	15.33	16.02	16.82
	जोड़ (i से v)	709.59	1011.75	1206.24	1441.06	883.45	1102.65	1378.18
III	मूल्यहास	103.42	103.42	141.50	141.50	103.42	103.42	141.50
IV	ऊपरिव्यय							
	(i) प्रबंध एवं प्रशासन ऊपरिव्यय	142.01	259.15	310.98	342.08	149.68	157.76	166.28
	(ii) सामान्य ऊपरिव्यय	39.44	69.67	72.81	76.45	41.57	43.81	46.16
	(iii) प्रारंभिक व्यय एवं अपफ्रंट भुगतान बढ़े खाते डाले गए	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
	(iv) भविष्य निधि अंशदान	10.80	15.52	18.83	22.36	11.38	12.00	12.65
	(v) अन्य	56.60	42.87	44.80	47.04	59.66	62.88	66.27
	जोड़ (i से v)	260.25	398.61	458.62	499.33	273.69	287.85	302.78
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VI	एफएमआई में से एफएमई घटाए	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	व्याज एवं कर पूर्व अधिशेष (V)+(VI)	55.62	-207.28	-294.20	-287.04	58.25	50.11	-11.03
VIII	नियोजित पूंजी	2651.32	2106.90	2011.40	2113.62	2536.50	2383.60	3144.70
IX	आरओसीई-सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित 15% की तुलना में वर्ष 2007-08 से 16% पर अधिकतम अनुमत्य विचारित	397.70	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
X	क्षमता उपयोग	50%	100%	100%	100%	60%	72%	74%
XI	क्षमता उपयोग हेतु समायोजित आरओसीई	198.92	312.43	300.01	475.20	405.84	381.38	503.15
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (VII)-(XI)	-143.30	-519.71	-594.21	-762.24	-347.59	-331.26	-514.18
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIII/I प्रतिशत में)	-12.69%	-39.78%	-39.30%	-42.47%	-26.36%	-21.45%	-28.39%
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/(घाटा)			-40.51%		25.40%		
XV	वर्ष 2005-06 से 2006-07 तक की विगत अवधि के लिए अर्जित घाटा	-512.77	इसके लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।					
XVI	विगत में अर्जित घाटे का 50%	0.00	-	-	-	-85.46	-85.46	-85.46
XVII	विगत के अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	-143.30	-	-	-	-443.06	-416.72	-599.67
XVIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XVIII/I प्रतिशत में)	-12.7%	-39.8%	-39.3%	-42.5%	-32.8%	-27.0%	-33.1%
XIX	तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा			-40.5%		-31.0%		

केंद्रीय भंडारण निगम

दरों का मान

इस दरों के मान में कंडला पत्तन न्यास में इसके कंटेनर माल भाड़ा केन्द्र में प्रदत्त सेवाओं तथा सुविधाओं के लिए केंद्रीय भंडारण निगम को संदेय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

सामान्य शर्तें तथा निबंधन

- (1) (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 14.75% की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेंगे। इसी प्रकार, सीडब्ल्यूसी विलंबित अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ii) अदायगियों में विलंब की गणना सेवाओं की पूर्ति की तिथि से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने से, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन के बाद से की जाएगी।
- (iii) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना सीडब्ल्यूसी द्वारा बिल तैयार किए जाने की तिथि से केवल 10 दिन बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर प्रयोज्य नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने के पहले किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में शर्त रखी गई है तथा/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।
- (2) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/शिफ्ट के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तिथि तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तिथि से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों पर लगाया जाएगा :-
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करना चाहे तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्न शर्त के अध्याधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :-
 - (क) लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त लेगी तथा उसे वापस ले जाएगी अथवा उसे पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करने से पूर्व कार्गो तथा कंटेनर पर उपाजित सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा तथा परिवहन एवं माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके द्वारा ऐसी कार्रवाई करने में विफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक वसूल किया जाना जारी रहेगा, जब तक शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया गया हो/जब्त कर लिया गया हो तथा उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां कार्गो निर्मुक्ति के सीमाशुल्क आदेश की तिथि से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेंगे, बशर्त कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करें तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत का वहन करें। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा लिए जाएंगे तथा उस मामले में ऐसे हटाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेगा।
3. प्रयोक्ताओं के लिए सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय-I

भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार

1.1 भंडारण प्रभार

क्रम सं०	सेवा विवरण	दर (रुपयों में)
1.	आयात प्रचालन	
	(क) भंडारण प्रभार (आवृत्त क्षेत्र) 30 दिन तक 31वें दिन से	3.15 प्रति एमटी प्रतिदिन 5.25 प्रति एमटी प्रतिदिन
2.	निर्यात प्रचालन	
	(क) सामान्य आधार पर	3.15 प्रति मी० टन प्रतिदिन
	(ख) आरक्षण आधार पर	130.65 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह

टिप्पणियां :

- (1) कंडला पत्तन से सीडब्ल्यूसी, सीएफएस में प्राप्त कंटेनरों के संबंध में सीडब्ल्यूसी गोदाम में आयात एलसीएल कार्गो के लिए पहले 3 दिन निःशुल्क होंगे।
- (2) निर्यात कार्गो की भराई के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (3) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।

(4) बीमा

यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कंडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के ब्याज सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा बीमाकृत हैं। इस प्रकार, किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किन्हीं बीमा योग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। यही मान्यता निर्यात कार्गो भांडागारों के लिए भी प्रयोज्य होगी।

तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो, तो लिखित अनुरोध पर उसकी व्यवस्था सीडब्ल्यूसी सीएफएस, कंडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/-रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसे की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।

- (5) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार आवृत्त क्षेत्र के लिए निर्धारित दर से 25% कम होंगे।
- (6) 30 दिन से आगे उठाए न गए कंटेनर/कार्गो आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों के जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।
- (7) खतरनाक कार्गो के लिए 25% अतिरिक्त शुल्क लगाया जाएगा।
- (8) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात/निर्यात कार्गो की सुपुर्दगी/अंतरण की स्थिति में नहीं है।

1.2 भूमि किराया

क्रम सं०	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रुपए)	
		20' कंटेनर	40' कंटेनर
1.	आयात प्रचालन		
(क)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 7 दिन	निःशुल्क -आगमन की तिथि सहित	निःशुल्क-आगमन की तिथि सहित
(ii)	8 से 15 दिन	104.50	209.00
(iii)	16 से 30 दिन	156.75	313.50
(iv)	31वें दिन से	313.50	627.00

क्रम सं०	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रुपए)	
2.	निर्यात प्रचालन		
(ख)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	4 से 15 दिन	104.50	209.00
(iii)	16वें दिन से	156.75	313.50
3.	खाली कंटेनर	26.15	52.25

टिप्पणियां

- (1) सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में भरे गए सभी रिक्त आयात कंटेनरों का निःशुल्क भंडारण 7 दिन का होगा।
- (2) कंटेनर की भराई तथा/अथवा सीलिंग के पश्चात निर्यात कंटेनरों पर तीन दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत है।
- (3) केपीटी से खरीदे गए आयात कंटेनरों के सीएफएस में कंटेनर के आगमन की तिथि सहित सात दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (4) 30 दिन के बाद तक न हटाए गए कंटेनर/कार्गो आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों की जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।
- (5) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा सीएफएस गैर-प्रचालनात्मक दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (6) रीफर के लिए, 165/रुपए प्रति टीईयू तथा 247.50 रुपए प्रति एफईयू प्रति चार घंटे या उसके भाग के लिए प्लगिंग सुविधा प्रभार भूमि किराए के अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (7) सीएफएस कंडला पत्तन में खाली कंटेनरों की पार्किंग के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (8) खाली कंटेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि ऐसे कंटेनरों के आगमन के समय को ध्यान में रखे बिना सीएफएस कंडला पत्तन के नामनिर्दिष्ट यार्ड में खाली कंटेनर की पार्किंग की तिथि से आरंभ होगी।
- (9) **बीमा :**
यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कंडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के ब्याज सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा बीमाकृत हैं। इस प्रकार, किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किन्ही बीमायोग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यही मान्यता निर्यात कार्गो भांडागारों के लिए भी प्रयोज्य होगी।
तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो तो उसकी व्यवस्था लिखित अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी, सीएफएस, कंडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/- रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसक भाग के लिए 12.50 रुपए की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।
- (10) खतरनाक कार्गो कंटेनर/बड़े आकार के/बड़े आयात के कंटेनरों के लिए 25% अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- (11) सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य कारणों के लिए यदि सीडब्ल्यूसी आयात/निर्यात कंटेनरों का परिदाय/अंतरण करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भूमि किराया उपाार्जित नहीं होगा।

अध्याय-II

कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन तथा परिवहन प्रभार

क्रम सं०	प्रचालनों का विवरण	दर (रुपयों में)
क. (1)	आयात-प्रचालन कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध कराना तथा कंटेनर की दशा, तालों तथा सीलों के यथेष्ट निरीक्षण तथा अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात संविदाकार द्वारा उपलब्ध करार गए वाहनों पर कंडला पत्तन न्यास प्रचालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कंटेनर अधिग्रहीत करना, उन्हें कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन में लिफ्ट ऑन सहित अंतरित करना (ऑफलोडिंग/लोडिंग विलंबों या यातायात-संकुलन के कारण रोके जाने के बावजूद कार्यादेश के जारी किए जाने के 24 घंटों के भीतर) (जहां भी/जब भी अपेक्षित हो, सीमाशुल्क एस्कर्ट के अंतर्गत)।	प्रति टीईयू 888.25 रुपए
		प्रति टीईयू 1332.40 रुपए
(2)(क)	निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन एजेंटों के प्रतिनिधियों के पर्यावेक्षणधीन कंटेनर को खाली करना; कार्गो की मालसूची बनाना तथा उसे आयात भांडागार/खुले यार्ड में भंडारित करना (वरीय रूप से अभियांत्रिक उपकरण के माध्यम से) तथा खाली कंटेनरों को सीएफएस परिसर के भीतर ईसीवाई या किसी अन्य नामनिर्दिष्ट क्षेत्र तक संवाहित करना तथा उन्हें तीन की ऊंचाई तक भंडारित करना (विभिन्न प्रचालनों के बीच समयांतराल के बावजूद)।	प्रति टीईयू 731.50 रुपए
		प्रति टीईयू 1097.25 रुपए
(2)(ख)	यार्ड में ढेर लगाए गए भरे हुए कंटेनरों को, जहां आवश्यक हो उतार कर (जिसमें परिसर के भीतर संवहन शामिल हो) खाली करना ताकि सीमाशुल्क जांच सुसाध्य हो सके तथा सीमाशुल्क जांच के पश्चात कार्गो को पुनः उसी कंटेनर अथवा किसी अन्य कंटेनर में भरना अथवा कार्गो/कंटेनर को अभियांत्रिक प्रहस्तन उपकरण की सहायता से/मैनुअल रूप से सड़क वाहनों पर लादना तथा यथामामला भरे/खाली कंटेनर को एलसीवाई/ईसीवाई अथवा किसी अन्य नामनिर्दिष्ट क्षेत्र में वस्तुसूचीकरण के पश्चात सीमाशुल्क प्राधिकारियों नौवहन लाइन/नौवहन अभिकर्ता/सीएचए/निर्यातक/किसी अन्य अभिरकरण की उपस्थिति में तथा सीडब्ल्यूसी के पदाधिकारियों के पर्यावेक्षण में ढेर लगाना।	प्रति टीईयू 1045.00 रुपए
		प्रति टीईयू 1567.50 रुपए
(3)(क)	ढेरों/खुले यार्ड से संबंधित संख्या में पैकेज लेना तथा उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए नामनिर्दिष्ट स्थान पर लाना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, उपयुक्त स्टैप इत्यादि की या भार तोल, सीलिंग इत्यादि की, जहां भी आवश्यक हो, निःशुल्क व्यवस्था करना शामिल है) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो ढेरों/खुले यार्ड में रखना तथा संपूर्ण संप्रेषण को आयात भांडागार/खुले यार्ड में आयातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों में लादना।	प्रति क्विंटल 4.20 रुपए
3.(ख)	खाद्यान्नों का मैनुअल प्रहस्तन	प्रति क्विंटल 3.15 रुपए
ख. (4)(क)	निर्यात प्रचालन सीएफएस परिसर में प्रयोक्ता/निर्यातक/सीएचए द्वारा व्यवस्था किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उन्हें यथेष्ट वस्तुसूचीकरण के पश्चात निर्यात यूनिट/भांडागार/ खुले यार्ड में उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण या किसी अन्य समुचित माध्यम की सहायता से स्टैक करना।	प्रति क्विंटल 4.20 रुपए
		प्रति क्विंटल 2.10 रुपए
(4)(ख)	खाद्यान्नों का मैनुअल प्रहस्तन	प्रति क्विंटल 2.10 रुपए

<p>(5)</p>	<p>रैकों/स्टैकों/खुले स्थान से अपेक्षित संख्या में पैकेज निकालने के लिए श्रमिकों या समुचित उपकरण की व्यवस्था करना तथा उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए लाना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, जहां भी आवश्यक हो, उपयुक्त स्टैप/पैमाने या भारतोल निःशुल्क उपलब्ध कराना) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो, रैक/स्टैक/खुले यार्ड में रखवाना तथा नामित स्टॉकों/कार्गो को समेकित करना, नामित खाली कंटेनर को सीएफएस कंटेनर यार्ड से प्राप्त करके अंतरित करना, कंटेनर को निर्यात यूनिट/खुले यार्ड में रखना, उन्हें सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन लाइन/ एजेंट के पदाधिकारियों के पर्यवेक्षणाधीन उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण के प्रयोग द्वारा या अन्य माध्यमों से भरना, निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करने के पश्चात अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करके कंटेनर को तालाबंद तथा सील करना एवं उन्हें सड़क वाहनों पर लादना।</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>940.50 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>1410.75 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	940.50 रुपए	प्रति एफईयू	1410.75 रुपए				
प्रति टीईयू										
940.50 रुपए										
प्रति एफईयू										
1410.75 रुपए										
<p>(6)</p>	<p>लदे हुए कंटेनर को (जहां भी/जब भी आवश्यक हो सीमाशुल्क अभिरक्षा के अंतर्गत) सीएफएस, कंडला पत्तन न्यास, कंडला से कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन न्यास को संवहन करना तथा उसे पत्तन प्राधिकारियों को सौंपना और स्पष्ट 'उपकरण अंतरपरिवर्तन रिपोर्ट' जॉब आर्डर प्राप्ति के 12 घंटों के भीतर अथवा विस्तारित कर ऑफ समय सहित पत्तन कट-ऑफ समय के भीतर, जो भी पहले हो, प्राप्त करना।</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>836.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>1254.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	836.00 रुपए	प्रति एफईयू	1254.00 रुपए				
प्रति टीईयू										
836.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
1254.00 रुपए										
<p>(7)</p>	<p>सीएफएस परिसर में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा उपलब्ध कराए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा सीडब्ल्यूसी/सीमाशुल्क/नौवहन लाइन/एजेंट के पदाधिकारियों की उपस्थिति में सीमाशुल्क तथा अन्य औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात नामित कंटेनर में कार्गो को सीधे भरना, आवश्यक औपचारिकताएं पूर्ण करने के पश्चात तथा निर्धारित प्रक्रियाविधियों का अनुसरण करके कंटेनरों को तालाबंद तथा सील करना तथा भरे हुए कंटेनर को सड़क वाहनों में लादना</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1149.50 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>1724.25 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	1149.50 रुपए	प्रति एफईयू	1724.25 रुपए				
प्रति टीईयू										
1149.50 रुपए										
प्रति एफईयू										
1724.25 रुपए										
<p>(ग) (8)</p>	<p>सामान्य प्रचालन</p> <p>सीएफएस कंडला पत्तन न्यास, कंडला से 15 कि०मी० की सड़क दूरी के भीतर कंटेनर यार्ड, कंडला पत्तन न्यास/किसी अन्य सीएफएस/कंटेनर यार्ड में उपयुक्त वाहनों की व्यवस्था करना तथा यथेष्ट निरीक्षण के पश्चात खाली कंटेनरों को अधिग्रहीत करना, उन्हें कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, कंडला पत्तन न्यास, कंडला को संवहन करना (उताराई/लदान विलंबों या मार्गस्थ यातायात संकुलन के कारण किसी विलंब के बावजूद जॉब आर्डर की प्राप्ति के 12 घंटों के भीतर)</p> <p>(i) 15 कि.मी. तक (ii) केपीटी से सीएफएस के लिए</p>	<p>(i) 15 कि.मी. तक</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>836.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>1254.00 रुपए</td> </tr> </table> <p>(ii) केपीटी से सीएफएस के लिए</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>522.50 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>783.75 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	836.00 रुपए	प्रति एफईयू	1254.00 रुपए	प्रति टीईयू	522.50 रुपए	प्रति एफईयू	783.75 रुपए
प्रति टीईयू										
836.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
1254.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
522.50 रुपए										
प्रति एफईयू										
783.75 रुपए										

<p>(9)</p>	<p>नामनिर्दिष्ट स्थल पर कंटेनर माल केन्द्र परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान को खाली/भरे कंटेनर अंतरित करना, जिसमें समुचित प्रहस्तन उपकरण के प्रयोग द्वारा उन्हें तीन की ऊंचाई तक स्टैक करना शामिल है।</p> <p>(i) खाली कंटेनर</p> <p>(ii) भरे हुए कंटेनर</p> <p>टिप्पणी :- प्रयोज्य नहीं है, यदि कंटेनर का अंतरण आगे संचलन/उसके किसी परिदाय के लिए अथवा सामान्य हाऊसकीपिंग के लिए कंटेनर की प्राप्ति के लिए अपेक्षित है।</p>	<table border="1"> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>261.25 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>391.90 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>470.25 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>705.40 रुपए</td></tr> </table>	प्रति टीईयू	261.25 रुपए	प्रति एफईयू	391.90 रुपए	प्रति टीईयू	470.25 रुपए	प्रति एफईयू	705.40 रुपए
प्रति टीईयू										
261.25 रुपए										
प्रति एफईयू										
391.90 रुपए										
प्रति टीईयू										
470.25 रुपए										
प्रति एफईयू										
705.40 रुपए										
<p>(10)</p>	<p>कंटेनर माल केन्द्र, सीडब्ल्यूसी, केपीटी, कंडला में पक्षकारों के सड़क वाहनों में/से कंटेनर लादना/उतारना</p> <p>(i) खाली कंटेनर</p> <p>(ii) भरे हुए कंटेनर</p>	<table border="1"> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>156.75 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>235.15 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>235.15 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>352.70 रुपए</td></tr> </table>	प्रति टीईयू	156.75 रुपए	प्रति एफईयू	235.15 रुपए	प्रति टीईयू	235.15 रुपए	प्रति एफईयू	352.70 रुपए
प्रति टीईयू										
156.75 रुपए										
प्रति एफईयू										
235.15 रुपए										
प्रति टीईयू										
235.15 रुपए										
प्रति एफईयू										
352.70 रुपए										
<p>(11)</p>	<p>सीएफएस परिसर के भीतर किसी भी अवस्थल से खाली कंटेनरों को धुलाई/सफाई/मरम्मत यार्ड में तथा सीएफएस परिसर में वापस किसी भी अवस्थल में अंतरित करना, जैसा भी निर्धारित हो (धुलाई तथा सफाई संविदाकार द्वारा बिना किसी अतिरिक्त पारिश्रमिक के की जाएगी)।</p>	<table border="1"> <tr><td>प्रति टीईयू</td></tr> <tr><td>627.00 रुपए</td></tr> <tr><td>प्रति एफईयू</td></tr> <tr><td>940.50 रुपए</td></tr> </table>	प्रति टीईयू	627.00 रुपए	प्रति एफईयू	940.50 रुपए				
प्रति टीईयू										
627.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
940.50 रुपए										
<p>(12)</p>	<p>सीएफएस परिसर के भीतर एक स्थान से किसी दूसरे स्थान तक कार्गो का संचलन/अंतरण।</p>	<table border="1"> <tr><td>प्रति क्विंटल</td></tr> <tr><td>5.25 रुपए</td></tr> </table>	प्रति क्विंटल	5.25 रुपए						
प्रति क्विंटल										
5.25 रुपए										
<p>(13)</p>	<p>सीएफएस परिसर में सीएचए/निर्यातक/प्रयोक्ता द्वारा व्यवस्था किए गए ट्रकों/वाहनों से कार्गो उतारना तथा उपयुक्त अभियांत्रिक उपकरण के प्रयोग द्वारा अथवा अन्य माध्यमों से उसे यथेष्ट वस्तुसूचीकरण के पश्चात निर्यात यूनिट/भांडागार/खुले यार्ड में स्टैक करना, स्टैकों/खुले यार्ड से अपेक्षित संख्या में पैकेज लेने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करने तथा</p>	<table border="1"> <tr><td>प्रति क्विंटल</td></tr> <tr><td>6.30 रुपए</td></tr> </table>	प्रति क्विंटल	6.30 रुपए						
प्रति क्विंटल										
6.30 रुपए										

	उन्हें सीमाशुल्क जांच के लिए नामनिर्दिष्ट स्थान पर लाने तथा यदि आवश्यक हो स्टैक/खुले यार्ड में रखने तथा अंशतः/पूर्ण संप्रेषण को शट-आउट कार्गो/बैक टू टाऊन कार्गो के मामले में निर्यात भांडागार/खुले यार्ड में निर्यातक/सीएचए द्वारा उपलब्ध कराए गए ट्रक/वाहन में लादना।	
(14)	प्रति व्यक्ति प्रतिदिन यथा निर्धारित नैमित्तिक श्रमिकों की आपूर्ति करना।	न्यूनतम मजदूरी अधिनियम में यथा निर्धारित दर के अनुसार।
(15)	कार्गो के पैलेट बनाने के लिए श्रमिकों तथा समुचित उपकरण की व्यवस्था करना, जिसमें समुचित आकार के पैलेट तैयार करना, स्टैक से कार्गो निकालना तथा उसे पैलेटों पर रखना, फिल्म से आवृत करना तथा आवश्यकता के अनुसार स्ट्रैप करना एवं इस प्रकार तैयार पैलेटों को नामनिर्दिष्ट स्थान पर स्टैक करना शामिल है (पैलेटाइजेशन के लिए आवश्यक अपेक्षित सामग्री की व्यवस्था पक्षकार द्वारा की जाएगी)।	सामग्री की व्यवस्था प्रयोक्ताओं द्वारा की जाएगी प्रति क्विंटल 5.25 रुपए
(16)	खुले कार्गो को बोरों में भरने (जो ग्राहकों द्वारा दिए जाएंगे), बोरों को सिलने, तोलने (जहां भी आवश्यक हो) तथा उन्हें समुचित स्थान पर स्टैक करने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना।	प्रति क्विंटल 6.30 रुपए
(17)	ताला लगाने के प्रभार (पक्षकार के अनुरोध पर) अथवा यदि कोई कंटेनर पक्षकार के ताले के बिना पाया जाता है तथा सीडब्ल्यूसी कंटेनर पर अपना स्वयं का ताला लगाता है।	20.90 रुपए टीईयू प्रति दिन

.....