

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग-III, खण्ड-4 में प्रकाशनार्थ)

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी संख्या 175

नई दिल्ली

30 अगस्त, 2007

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार जेएनपीटी के द्रव कार्गो बर्थ में इसके प्रचालनों हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अ.ल. बोंगिरवार)

अध्यक्ष

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## मामला सं. टीएमपी/26/2006-बीपीसीएल (जेएनपीटी)

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)

आवेदक

### आदेश

(अगस्त, 2007 के 7वें दिन पारित)

यह मामला (जेएनपीटी) के द्रव कार्गो बर्थ के प्रचालनों हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 जेएनपीटी ने भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) को संबोधित और इस प्राधिकरण को पृष्ठांकित प्रति वाले दिनांक 31 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल से जेएनपीटी में द्रव कार्गो बर्थ के प्रचालन के लिए दरों के संशोधन के मामले पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण ने भी अपने दिनांक 13 अप्रैल, 2006 के पत्र सं. टीएमपी/48/2005-जेएनपीटी द्वारा बीपीसीएल को बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच निष्पन्न लाइसेंस करार और अन्य सहायक दस्तावेजों की प्रति के साथ निर्धारित प्रपत्रों में व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था।

2.2 बीपीसीएल ने दिनांक 6 मई, 2006 के पत्र के अंतर्गत अपना व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समय 15 जुलाई 2006 तक बढ़ाने का अनुरोध किया था। बीपीसीएल के दिनांक 14 जुलाई, 2006 के अनुवर्ती अनुरोध पर 30 जुलाई, 2006 तक समयावधि आगे बढ़ाई गई थी।

2.3 बीपीसीएल ने अपने दिनांक 28 जुलाई, 2006 के पत्र द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। आरंभिक जांच पर यह पाया गया था कि बीपीसीएल ने विस्तृत आय आकलन, प्रचालन लागत, नियोजित पूंजी इत्यादि, प्रस्तावित मसौदा दरों का मान और 2005 तथा 2006 को समाप्त वर्षों के लिए वार्षिक लेखा जैसी अनेक अपेक्षित सूचनाएं/दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए थे।

2.4 बीपीसीएल को दिनांक 17 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा सभी दस्तावेजों/सूचना के साथ 31 अगस्त, 2006 तक व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया था।

2.5 बीपीसीएल ने दिनांक 31 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी के साथ हस्ताक्षरित लाइसेंस करार की प्रति प्रस्तुत की और अन्य दस्तावेज/सूचना प्रस्तुत करने के लिए सितम्बर, 2006 के अंत तक समयावधि बढ़ाने का अनुरोध किया। यह देखा गया कि यह मुद्दा 9 महीने से भी अधिक समय से लटक रहा था और बीपीसीएल पूर्ण दस्तावेजों से साथ प्रस्ताव प्रस्तुत न करने के लिए कोई न कोई बहाना बनाता रहा था। यह अनुभव किया गया कि बीपीसीएल का अनियमित दृष्टिकोण शायद इस गलत विश्वास के कारण है कि वे इस प्राधिकरण के किसी प्राधिकार के बिना जेएनपीटी में लागू प्रशुल्क अनिश्चित काल तक वसूल कर सकते हैं। इसलिए, 30 सितम्बर, 2006 तक समयावधि में विस्तार प्रदान करते समय इस कार्यालय के दिनांक 7 सितम्बर, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को सूचित किया गया था कि यदि सभी अपेक्षित दस्तावेजों के साथ कोई व्यापक प्रस्ताव बढ़ाई गई समयावधि के भीतर प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो यह प्राधिकरण यह अधिसूचित करने की कार्रवाई कर सकता है कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी प्रशुल्क की वसूली महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार प्राप्त नहीं है। इसके साथ-साथ, यह निर्णय जेएनपीटी को भी सूचित कर दिया गया था।

2.6 पुनः, 26 सितम्बर, 2006 को बीपीसीएल ने 15 नवम्बर, 2006 तक समयावधि में विस्तार करने का अनुरोध किया। विवश होकर यह मामला हमारे दिनांक 10 अक्टूबर, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के साथ उठाया गया। निचले स्तरों पर अपनाए गए अनियमित दृष्टिकोण का उल्लेख करते हुए उन्हें सूचित किया गया था कि यदि बीपीसीएल हमारे अनुरोध पर 15 दिन के भीतर कार्रवाई करने में असफल रहता है, तो व्यापार जगत को यह अधिसूचित कर दिया जाएगा कि द्रव कार्गो जेटी पर बीपीसीएल द्वारा प्रदान की जा रही सेवाएं इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं।

2.7 बीपीसीएल ने दिनांक 20 अक्टूबर, 2006 के पत्र द्वारा आश्वासन दिया कि यह अपेक्षित प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2006 तक प्रस्तुत कर देगा।

3. इस पृष्ठभूमि में, बीपीसीएल ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2006 को प्रस्तुत कर दिया था। बीपीसीएल का प्रस्ताव सारांश रूप में नीचे दिया गया है:

- (i) बीपीसीएल और इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) 2002 से जेएनपीटी में जुड़वां (ट्विन) बर्थ द्रव कार्गो जेटी का प्रचालन कर रहे हैं। वर्ष 2002 में जेटी के चालूकरण से बीपीसीएल जेएनपीटी के दरों के मान के आधार पर प्रयोक्ताओं से वसूली कर रहा है।
- (ii) वर्ष 2009-10 तक के लिए वास्तविक यातायात, बीपीसीएल द्वारा अनुमानित यातायात और उन वर्षों के लिए एमजीटी निम्नलिखित है:

वर्ष	यातायात (एमटी)	एमजीटी (एमटी)
2004-05	3509873	3500000
2005-06	3326222	3850000
2006-07	3006200	4000000
2007-08	4099700	4000000
2008-09	4791700	4000000
2009-10	5481700	4000000

- (iii) माल उतराई दरों और कार्गो संरचना में परिवर्तन के कारण वर्तमान में बर्थ का सीमा से अधिक उपयोग किया जा रहा है।
- (iv) बर्थ की कार्गो क्षमता उपयुक्त क्षमता माप नहीं है, क्योंकि यह कार्गो संरचना, पोत की किस्म, उतराई दरों, पाइपलाइनों आदि से संबंधित कार्य है।
- (v) वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए लेखाकरण आंकड़े बीपीसीएल के समग्र लेखाबहियों से लिए गए हैं, क्योंकि जेट्टी के लिए कोई पृथक वार्षिक रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है।
- (vi) चार्टर्ड एकाउंटेंट ने जेट्टी से संबंधित वर्ष 2004-05 और 2005-06 को समाप्त वर्षों के लिए आय और व्यय विवरण तथा परिसंपत्ति विवरण को प्रमाणित किया है।
- (vii) बीपीसीएल ने सुविधा प्रबंधन लागत की पूर्ति के लिए टर्मिनल के सभी प्रयोक्ताओं पर लागू 2.50 रुपए प्रति एमटी का नया प्रशुल्क लागू करने का प्रस्ताव किया है।
- (viii) बीपीसीएल ने जेएनपीटी को 5.00 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान किया है। इसे 30 वर्षों की लाइसेंस अवधि में परिशोधित करने की बजाय बीपीसीएल ने 20 वर्षों की अवधि में परिशोधित किया है।
- (ix) बीपीसीएल ने विभिन्न सेवाओं के संबंध में लगभग 34.54% से 66% तक की वृद्धि (कुछ मामलों में प्रस्तावित वृद्धि 150% से भी अधिक है) की मांग की है।
- (x) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में यथाप्रदर्शित प्रशुल्क के मौजूदा और प्रस्तावित स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति निम्नानुसार है :

वर्ष	आय (लाख रुपए में)		निवल अधिशेष/घाटा (लाख रुपए में) (आरओसीई के पूर्व)		प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष (+)/घाटा (आरओसीई के पूर्व)	
	मौजूदा	प्रस्तावित	मौजूदा	प्रस्तावित	मौजूदा	प्रस्तावित
2007-08	2031.32	2835.92	288.99	875.70	14%	31%
2008-09	2301.43	3195.01	548.52	1208.54	24%	38%
2009-10	2570.54	3552.60	746.81	1479.78	29%	42%

(यद्यपि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए बीपीसीएल ने मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 2.72% से 8.10% तक के बीच की दरों पर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर 8.24% से 16.06% तक की दरों पर आरओसीई प्रदर्शित किया है, फिर भी इसने अपने लागत विवरण के अनुसार किसी आरओसीई का दावा नहीं किया है। 15% के आरओसीई पर बीपीसीएल वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के दौरान प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर तथा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर घाटे में रहेगा।)

(xi) बीपीसीएल के अनुसार अगर उसके द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है, तो अगले तीन वर्षों के दौरान सृजित अतिरिक्त प्रचालन आय निम्नानुसार होगी :

2007-08	-	804.60 लाख रुपए
2008-09	-	893.58 लाख रुपए
2009-10	-	982.06 लाख रुपए

4. लाइसेंस करार की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं :

- (i) जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार पर दिनांक 17 अगस्त, 1999 को हस्ताक्षर किए गए।
- (ii) लाइसेंस की अवधि 30 वर्ष की है।
- (iii) टर्मिनल में कार्गो और अन्य सुविधाओं के संबंध में बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए जेएनपीटी भारत सरकार की अधिसूचना के अनुसार अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथानिर्णीत प्रशुल्क, जो भी लागू हो, नियत करेगा। (तथापि, बशर्ते कि बीपीसीएल द्वारा संग्रहित प्रभार भारत सरकार द्वारा विधिवत अधिसूचित अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत समान सेवाओं के लिए समय-समय पर यथा लागू जेएनपीटी द्वारा नियत दरों से अधिक नहीं होगा)।
- (iv) बीपीसीएल ने बर्थ में निम्नलिखित न्यूनतम यातायात का निम्नानुसार प्रहस्तन करने की गारंटी दी है:-

प्रचालन प्रारंभ करने का तारीख से वर्ष	यातायात (मिलियन टन में)
पहला	1.00
दूसरा	2.00
तीसरा	3.50
चौथा	3.85
पांचवे वर्ष के आगे	4.00

यदि बीपीसीएल किसी विशेष वर्ष के लिए एमजीटी प्राप्त करने में विफल रहता है, तो यह एमजीटी की आवश्यकता की कमी के लिए जेएनपीटी से अनुरोध कर सकता है। जेएनपीटी का ऐसी सहमति देने अथवा ऐसी सहमति देने से अस्वीकार करने का निर्णय अंतिम और बीपीसीएल पर बाध्यकारी होगा।

- (v) बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी निम्नलिखित तरीके से होगी :
  - (क) तेल उद्योग और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों पर लागू घाटशुल्क प्रभारों का 20% ; और
  - (ख) अन्य प्रयोक्ताओं पर लागू घाटशुल्क प्रभारों का 50%
- (vi) बीपीसीएल ने जेएनपीटी को 5 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान करना है।
- (vii) बीपीसीएल को टैंक फार्म बैठाने और पाइपलाइन मार्ग के लिए 20 हेक्टेयर क्षेत्र पर जेएनपीटी को पट्टा किराया अदा करना है।
- (viii) बीपीसीएल को उचित प्रारंभिक भारी तलकषण करना है।
- (ix) बीपीसीएल को लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 में यथानिर्धारित न्यूनतम मानक सुविधाएं प्रदान करनी हैं।

- (x) लाइसेंस अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा की जानी है।
- (xi) बीपीसीएल को विभिन्न जोखिमों के लिए बीमा कवर प्रदान करना है।
- (xii) बीपीसीएल को एक पूर्व-निर्धारित अनुपात पर जेएनपीटी के साथ के.ओ.सु.ब. के कर्मचारियों पर होने वाले व्यय की भागीदारी करनी है।

5.1 प्रस्ताव को प्रशुल्क मामले के रूप में दिनांक 18 दिसम्बर, 2006 को पंजीकृत किया गया था।

5.2 बीपीसीएल ने प्रयोक्ता निकायों को कार्यकरण पत्रक परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2.4 निर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क प्रस्ताव ऐसे ब्योरो और दस्तावेजों, जिन्हें वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय प्रकृति का होने के आधार पर प्रचालक द्वारा परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया जाता है, को छोड़कर परिचालित किया जाएगा। ऐसे अनुरोध में दस्तावेजों को वाणिज्यिक रूप से संवेदी के रूप में वर्गीकृत करने के कारणों की पर्याप्त रूप से चर्चा की जानी चाहिए तथा यह भी चर्चा की जानी चाहिए कि अगर अनुरोध नहीं माना जाता तो प्रचालक को कितनी अपूरणीय क्षति होगी। चूंकि, बीपीसीएल ने कार्यकरण की प्रकृति में वाणिज्यिक रूप से संवेदी होने के रूप में विचार करने का कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया, इसलिए बीपीसीएल के संपूर्ण प्रस्ताव को जेएनपीटी और अन्य प्रयोक्ता निकायों को परिचालित करने का निर्णय लिया गया था।

5.3 प्रस्ताव की एक प्रति जेएनपीटी और अन्य प्रयोक्ता संगठनों को परिचालित की गई थी। जेएनपीटी लिक्विड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए) और जेएनपीटी से प्राप्त टिप्पणियां पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में बीपीसीएल को अग्रेषित की गई थी। बीपीसीएल ने जेएनपीटीएलसीबीयूए और जेएनपीटी, दोनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया है।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर बीपीसीएल से हमारे दिनांक 25 जनवरी, 2007 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल ने दिनांक 16 मार्च, 2007 को अपना उत्तर प्रस्तुत किया। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न और बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत उनके उत्तर नीचे प्रस्तुत किए गए हैं :

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
<b>सामान्य :</b>	
(i) बीपीसीएल से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 का अवलोकन करने और उत्पादकता का बेंचमार्क स्तर दर्शाने तथा द्रव कार्गो बर्थ के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव देने के लिए अनुरोध किया जाता है। उत्पादकता बेंचमार्क और पैरामीटरों को प्रशुल्क मानदंडों को नियंत्रित करने वाली शर्तों के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाना चाहिए।	<p>बीपीसीएल बर्थ में निम्नलिखित सुविधाएं हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>बर्थ का सभी कार्गो स्वामियों द्वारा प्रयोग किया जाता है।</li> <li>कच्चे तेल और मूल तेल को छोड़कर पीओएल द्वारा लोडिंग आर्म का प्रयोग किया जाता है।</li> <li>पाइपलाइन के प्रयोक्ता - पीओएल प्रयोक्ताओं (अधिकांशतः बीपीसीएल और आईओसी) के 5% से कम। अन्य सभी प्रयोक्ताओं के पास बर्थ में वाटर फ्रंट तक विस्तारित स्वयं की पाइपलाइन हैं।</li> </ol> <p>बीपीसीएल कार्गो की उतराई दरों पर कोई प्रभाव नहीं डालता, जो जहाज की पम्पिंग दर, पाइपलाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर होती है। बीपीसीएल कार्गो की लदान दर को भी प्रभावित नहीं करता, क्योंकि तट के पम्प संबंधित भंडारण टैंक स्वामियों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं।</p> <p>बर्थ की उपलब्धता बर्थ पर पंक्ति लगाने और उतराई दर द्वारा नियंत्रित होती है, जो बीपीसीएल के नियंत्रणाधीन नहीं है। बीपीसीएल बर्थ की उपलब्धता की गारंटी नहीं दे सकता, क्योंकि इसका बर्थ पर कब्जा लेने के लिए मूल्यनिर्धारण पर कोई नियंत्रण नहीं होता।</p> <p>इन परिस्थितियों के अधीन, बर्थ में प्रति कार्य घंटे उत्पादन टर्मिनल के लिए क्षमता का सर्वोत्तम माप है। बर्थ में सभी कार्गो के लिए प्रति कार्य घंटे उत्पादन वर्ष 2004-05 में 501 एमटी से 7% की सीएजीआर की दर पर सुधरकर वर्ष 2005-06 में 573 एमटी हो गया है।</p>

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
(ii) नए प्रशुल्क दिशानिर्देश मुख्यतः वाणिज्यिक विचार पर प्रचालक के विवेक पर दरों को घटाने की सामान्य नमनीयता की अनुमति देते हैं। अपने 5 वर्षों के प्रचालन के दौरान बीपीसीएल द्वारा की गई और भविष्य में की जाने वाली प्रस्तावित ऐसी कोई कमी, अगर कोई हो, को सूचीबद्ध किया जाए और यातायात की वृद्धि पर दी गई/ दी जाने वाली ऐसी रियायत के परिणामी प्रभाव का मद-वार विश्लेषण किया जाए।	बीपीसीएल के पास विवेकाधीन मूल्यनिर्धारण नीतियां नहीं हैं और यह स्वामित्व पर ध्यान दिए बिना, जहां लागू हो, सांविधिक दिशानिर्देश के अधीन सभी कार्गो के लिए प्रकाशित प्रशुल्क का पालन करता है।
(iii) कृपया, बताएं कि क्या रियायत करार न्यूनतम निवेश अनिवार्यता की मात्रा नियत करता है और क्या लागत विवरण में विचार किया गया वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है या नहीं। अगर वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है तो कृपया उसके लिए कारण प्रस्तुत करें।	रियायत करार में कोई न्यूनतम निवेश अनिवार्यता निर्दिष्ट नहीं किया गया है। तथापि, जेएनपीटी से बीपीसीएल को संबोधित दिनांक 11 मई, 1998 का ठेका पत्र बीपीसीएल से सुविधा को "मात्र एक समर्पित तेल बर्थ के रूप में ही नहीं बल्कि एक सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में तैयार करने की अपेक्षा करता है, ताकि यह कन्टेनर/सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में प्रयोग किए जाने के अधीन हो।"
(iv) लाइसेंस करार निर्दिष्ट करता है कि बीपीसीएल को योग्य परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की उपलब्धता की सीमा तक परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को रोजगार देना होगा। बीपीसीएल द्वारा अधिग्रहीत परियोजना से प्रभावित व्यक्तियों के ब्यौरे, अगर कोई हो, प्रस्तुत किए जाएं।	चूंकि, भूमि जेएनपीटी से ली गई है, इसलिए यह लागू नहीं है।
(v) द्रव कार्गो बर्थ की डिजाइन मात्र न केवल एक समर्पित तेल बर्थ बल्कि सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में तैयार की जानी होगी, ताकि भविष्य में यह कंटेनर/सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में प्रयोग किए जाने के अधीन हो। कृपया, यह बताएं कि क्या जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस करार करने के पूर्व दी गई शर्त बीपीसीएल द्वारा स्वीकार की गई हैं और उनका पालन किया गया है।	हां, शर्त का बीपीसीएल द्वारा पालन किया गया है।
(vi) बीपीसीएल ने केवल दिनांक 31 मार्च, 2003 और 31 मार्च, 2004 की यथास्थिति आय और व्यय तथा द्रव कार्गो जेट्टी की स्थायी परिसंपत्तियों का प्रमाणित विवरण ही प्रस्तुत किया है। कृपया, विस्तारपूर्वक वर्णन करें कि इस प्राधिकरण के अवलोकन हेतु सामान्य वार्षिक लेखा क्यों प्रस्तुत नहीं किया जा सकता।	बीपीसीएल में द्रव कार्गो जेट्टी के लिए कोई पृथक वार्षिक लेखा तैयार नहीं किया जाता है। जेट्टी से संबंधित सभी राजस्व और पूंजी लेन-देन लेखाकरण प्रणाली में पृथक लागत केन्द्र में दर्ज किया जाता है। इसलिए, उस लागत केन्द्र से संबंधित सभी मर्दे निकाली जाती हैं और विवरण विधिवत तैयार किया जाता है। इन विवरणों को एक प्रैक्टिसरत चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
(vii) जेट्टी के आय/व्यय और स्थायी परिसंपत्तियों का ब्यौरा दिनांक 31 मार्च, 2003 और 31 मार्च, 2004 की यथास्थिति प्रस्तुत किया गया है। जेट्टी में प्रचालन प्रारंभ होने से लेकर यातायात, डिजाइन क्षमता, क्षमता उपयोग, प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, स्थायी परिसंपत्तियां और नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर आय आदि जैसे सभी ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं।	दिनांक 31 मार्च, 2005 और 31 मार्च, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए जेएनपीटी ड्रव कार्गो जेट्टी की स्थायी परिसंपत्तियों और आय/व्यय का प्रमाणित विवरण प्रस्तुत किया गया है।
<b>ख. क्षमता</b>	
(i) प्रपत्र 2क के अनुबंध-2 में वर्ष 1999-2000, 2000-01 और 2006-07 के लिए बर्थ पर कब्जे का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है। चूंकि, ड्रव कार्गो जेट्टी वर्ष 2002 से ही प्रचालनरत हुआ है, इसलिए वर्ष 1999-2000 और 2000-01 का उल्लेख त्रुटिपूर्ण प्रतीत होता है। कृपया, स्पष्ट करें। कृपया, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएं।	प्रपत्र 2क, अनुबंध-2 में दो सारणियां हैं। सारणी-1 वर्ष 1998 में किए गए व्यवहार्यता अध्ययन के अनुसार तैयारशुदा क्षमता का संगणन प्रदान करती है। सारणी-2 वर्ष 2004-05 से 2005-06 तक के वास्तविक कार्यनिष्पादन और वर्ष 2006-07 के अनुमानित तथा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पूर्वानुमानित कार्यनिष्पादन का वर्णन करती है।
(ii) कृपया, पुष्टि करें कि जेट्टी के अग्र भाग में केवल 40000 डीडब्ल्यूटी तक के और पश्च-भाग में 25000 डीडब्ल्यूटी तक के पोत ही बर्थ किए जा सकते हैं। अग्र-भाग और पश्च-भाग में वर्ष 2006-07 के लिए बर्थ पर कब्जा क्रमशः 54% और 40.46% दर्शाया गया है। तथापि, वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक कार्यनिष्पादन विवरण में बर्थ का कब्जा 63.76% दर्शाया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि विभिन्न विवरणों में विभिन्न प्रतिशतता क्यों निकाली गई है। कृपया, यह भी वर्णन करें कि प्रस्ताव के प्रपत्र-2 के अनुबंध-2 द्वारा कार्गो के कार्य घंटे, अकार्य घंटों और बर्थ के कब्जे का हिसाब कैसे निकाला गया है।	पोतों की विभिन्न किस्मों के लिए अग्र और पश्च किनारे के लिए कब्जे का परिकलन तैयारशुदा परिकलन है और यह वास्तविक कार्यनिष्पादन नहीं दर्शाता। जेट्टी निम्नलिखित आकार के टैंकरों की आवश्यकता पूरी कर सकता है : अग्र-भाग : 85,000 डीडब्ल्यूटी के पोस्ट पैनामेक्स पोत के लिए प्रावधान सहित 50,000 डीडब्ल्यूटी पश्च भाग : 25,000 डीडब्ल्यूटी से 30,000 डीडब्ल्यूटी तक बर्थ के कब्जे के संगणन के लिए स्पष्टीकरण : बर्थ का कब्जा = प्रचालन अवधि + गैर-प्रचालन अवधि (पोत की) कार्गो का कार्य घंटा = कुल प्रचालन अवधि (उतराई/ लदान के लिए अवधि) अकार्य घंटा = कुल उपलब्ध अवधि - कुल प्रचालन अवधि सभी अवधियां बर्थ में लगाने के समय से प्रस्थान की अवधि तक प्रत्येक पोत के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा दर्ज की जाती हैं और ये रिकार्ड इस परिकलन का आधार बनते हैं।
(iii) क्षमता को संगत वर्ष में सृजित/सृजित की जाने वाली सुविधा के तैयारशुदा पैरामीटर के संदर्भ में परिकलित किया जाना चाहिए न कि बर्थ के प्राप्त/प्राप्त किए जाने के लिए प्रत्याशित कब्जे के आधार पर। इसलिए, बीपीसीएल से क्षमता परिकलन की समीक्षा करने और पूर्वानुमानित प्रत्येक पैरामीटरों का औचित्य भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	पूर्ण उतराई और हॉलेज की उपलब्धता सहित निम्नलिखित तरीके से एफओ, एसकेओ, एचएसडी और नेफ्था के प्रहस्तन के लिए टैंकर के संरूपण से संबद्ध पूर्वानुमानों पर डिजाइन क्षमता आधारित होती है : • 22,500 एमटी का वहन करने वाले 25,000 डीडब्ल्यूटी के टैंकर में प्रहस्तन किए जाने के लिए पूर्वानुमानित एफओ और एसकेओ • 36,000 एमटी का वहन करने वाले 40,000 डीडब्ल्यूटी के टैंकरों द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए पूर्वानुमानित एचएसडी और नेफ्था।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर																														
	<p>वर्ष 2001-02 में निर्माण पूरा होने पर इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड के अनुमानों के अनुसार जेट्टी का डिजाइनशुदा थ्रूपुट प्रति पोत 34 घंटे की सेवा अवधि मानते हुए 3.069 मिलियन टन है।</p> <table border="1" data-bbox="679 349 1458 714"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th colspan="3">थ्रूपुट टीएमटी</th> <th colspan="2">टैंकर आगमन</th> </tr> <tr> <td></td> <th>पूर्वानुमानित योग</th> <th>40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में</th> <th>25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में</th> <th>40,000 डीडब्ल्यूटी</th> <th>25000 डीडब्ल्यूटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999-00</td> <td>3469</td> <td>2306</td> <td>1163</td> <td>64</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>3069</td> <td>1895</td> <td>1174</td> <td>53</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>6582</td> <td>4349</td> <td>2233</td> <td>120</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> <p>जैसाकि देखा जा सकता है, थ्रूपुट परिकलन पोतों की संख्या के रूप में यातायात से संबंधित पूर्वानुमानों के आधार पर प्रभावित होते हैं। पोत यातायात के पूर्वानुमानित प्रभाव की तुलना में विशिष्टता किस्म में परिवर्तन जो वास्तविकता है, सुविधा के थ्रूपुट पर प्रभाव डालता है।</p>	वर्ष	थ्रूपुट टीएमटी			टैंकर आगमन			पूर्वानुमानित योग	40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में	25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में	40,000 डीडब्ल्यूटी	25000 डीडब्ल्यूटी	1999-00	3469	2306	1163	64	51	2001-02	3069	1895	1174	53	52	2006-07	6582	4349	2233	120	99
वर्ष	थ्रूपुट टीएमटी			टैंकर आगमन																											
	पूर्वानुमानित योग	40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में	25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में	40,000 डीडब्ल्यूटी	25000 डीडब्ल्यूटी																										
1999-00	3469	2306	1163	64	51																										
2001-02	3069	1895	1174	53	52																										
2006-07	6582	4349	2233	120	99																										
(iv) संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार अगर किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है, तो उसपर आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा जहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग प्राप्त नहीं भी किया जाता। इसलिए, बीपीसीएल से रियायत करार के संदर्भ में दायित्वों के अनुपालन की समीक्षा करने और यह पुष्टि करने का सुझाव दिया जाता है कि यह नियोजित पूंजी पर 100% आय के लिए पात्र होगा।	बीपीसीएल के निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुपालन में हैं और इसलिए नियोजित पूंजी पर 100% आय के लिए पात्र हैं।																														
<b>ग. यातायात</b>																															
(i) वर्ष 2006-07 का थ्रूपुट वर्ष 2005-06 के 3.326 एमटी थ्रूपुट की तुलना में 3.006 एमटी अनुमानित है। बीपीसीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि वर्ष 2006-07 में थ्रूपुट पिछले वर्ष की तुलना में 9.62% कम क्यों हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए थ्रूपुट का अनुमान क्रमशः 4.099 एमटी, 4.791 एमटी और 5.481 एमटी लगाया गया है। यद्यपि, बीपीसीएल ने उस आधार, जिससे मद-वार यातायात अनुमान किया गया है, प्रस्तुत किया है, फिर भी यह वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है कि थ्रूपुट में अगले तीन वर्षों में वृद्धिकारी रूप से 36.36%, 16.88% और 14.40% की वृद्धि कैसे अनुमानित है, विशेषकर जब प्रशुल्क का 35.4% से 150% की सीमा में बढ़ाया जाना प्रस्तावित है।	<p><u>वर्ष 2006-07 में कम यातायात का कारण</u></p> <p>प्रपत्र 2क, अनुबंध-1 "पूर्वानुमान के लिए आधार" शीर्षक कॉलम में यातायात में उत्पाद-वार परिवर्तन का स्पष्टीकरण प्रदान करता है।</p> <p><u>प्रशुल्क वृद्धि के बावजूद यातायात की वृद्धि</u></p> <p>पूर्वानुमान वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पिछले वर्षों में वृद्धिकारी यातायात का 88%, 93% और 94% से अधिक का अंशदान कच्चे तेल द्वारा किया जाता है, जो ओएनजीसी के लिए थ्रूपुट के अनुमानों पर आधारित हैं।</p> <p>साधारणतया, पूर्वानुमान अवधि के लिए कच्चे तेल को छोड़कर कार्गो के लिए वार्षिक यातायात वृद्धि का अनुमान संबंधित वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में 4%, 103% और 1.4% अधिक पर मूल्य वृद्धि का प्रभाव मानते हुए संतुलित रूप से लगाया गया है।</p>																														

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर										
<p>(ii) प्रपत्र 3क में वर्ष 2006-07 और 2008-09 में प्रहस्तन किए जाने वाला यातायात नहीं दर्शाया गया है। कृपया, पुष्टि करें कि वर्ष 2006-07 और 2008-09 के दौरान प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 3,006,200 एमटी और 4,791,700 एमटी है।</p>	<p>एमटी में अनुमानित कुल यातायात निम्नानुसार है :</p> <table border="1" data-bbox="683 271 1230 533"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>यातायात</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>3,006,200</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>4,099,700</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>4,791,700</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>5,481,700</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात	2006-07	3,006,200	2007-08	4,099,700	2008-09	4,791,700	2009-10	5,481,700
वर्ष	यातायात										
2006-07	3,006,200										
2007-08	4,099,700										
2008-09	4,791,700										
2009-10	5,481,700										
<p>(iii) वर्ष 2006-07 के दौरान द्रव टर्मिनल पर प्रहस्तन किया जाने वाला अनुमानित थूपुट प्रस्तुत किया गया है। चूंकि, वर्ष लगभग समाप्त हो रहा है, इसलिए कृपया कार्गो के आंकड़ों सहित वर्ष 2006-07 के दौरान आज तक प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक यातायात 2,96,090 एमटी है।</p>										
<p><b>घ. प्रचालन आय</b></p>											
<p>(i) बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, बीपीसीएल को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरों के नियत किए जाने तक जेएनपीटी के दरों के मान का अनुपालन करना होगा। बीपीसीएल द्वारा प्रदर्शित वर्तमान दर द्रव कार्गो के संबंध में लाइसेंस करार के परिशिष्ट-VII द्वारा जेएनपीटी के दरों के मान में दर्शाई गई दरों से मेल नहीं खाती। जेएनपीटी ने तब आयातों और निर्यातों के लिए पृथक दरें प्रदान की थीं। यह देखा जाता है कि बीपीसीएल ने आयात और निर्यात दरों के मध्यमान को सभी द्रव कार्गो के लिए वर्तमान दर के रूप में दर्शाया है। संगत आदेश, जिसके अधीन आयात और निर्यात के लिए द्रव कार्गो हेतु समरूप दरें लागू की गई थी, का उल्लेख किया जाए।</p>	<p>इस समय बीपीसीएल की सुविधा में दरों के मान लाइसेंस करार के परिशिष्ट-VII के अनुसार हैं। प्रस्तावित दरों की अनुसूची में यथा प्रदर्शित "वर्तमान दर" मध्यमान दरें दर्शाती है और उन्हें इस तरीके से केवल प्रस्तावित दरों के साथ तुलना की सुविधा के लिए ही दर्शाया गया है।</p> <p>बीपीसीएल आयातों और निर्यातों के लिए समरूप दर प्रभारित करने का प्रस्ताव रखता है और उसके लिए प्रशुल्क प्रस्ताव का अनुमोदन मांगता है।</p>										
<p>(ii) बीपीसीएल ने घाटशुल्क प्रबंधन, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन प्रभारों, कंप्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, द्रव नाइट्रोजन, बीपीसी वेपोराइजर, पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्तमान और प्रस्तावित दरें भी प्रस्तुत की हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि किस आदेश/आदेशों, के अधीन इन सेवाओं के लिए वर्तमान दरें लागू हुईं। बीपीसीएल से जेएनपीटी के दरों की अनुसूची के संगत खंड, जिनके अधीन इन सेवाओं के लिए दरें निर्धारित की गई हैं, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>प्रस्तुत नहीं।</p>										

महापत्न प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर																																												
<p>(iii) सुविधा प्रबंध सेवा के लिए एक नई दर लागू किया जाना प्रस्तावित है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रस्तावित प्रभार पोत स्वामियों अथवा आयातकों/ निर्यातकों से वसूल किए जाने हैं। यह दर लागू करने का पूर्ण औचित्य लागत विवरण के साथ प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(iv) बीपीसीएल ने अनुबंध-2 में वर्णित विभिन्न सेवाओं के संबंध में 34.54% से लेकर 66% की सीमा तक वर्तमान दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है (कुछ मामलों में प्रस्तावित वृद्धि 150% से भी अधिक है)। प्रत्येक सेवाओं के संबंध में बीपीसीएल से लागत ब्यौरों सहित प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>सुविधा प्रबंध प्रभार सुविधा में प्रहस्तन किए गए प्रति टन कार्गो पर लगाया जाना प्रस्तावित है। इसे बर्थ में कार्गो निकालने/अंतरण के लिए प्रयुक्त पाइपलाइनों के प्रदायकों पर लगाया जाएगा।</p> <p>अथवा</p> <p>इसे कार्गो स्वामियों यथा आयातकों/निर्यातकों पर लगाया जाएगा।</p> <p>प्रस्तावित सुविधा प्रबंध प्रभार के लिए तर्काधार पहले स्पष्ट किया जा चुका है। सभी लागत ब्यौरे प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रदान किए गए हैं। प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में सुविधाओं की विशिष्टता के आधार पर सेवाओं में सभी पूंजीगत लागतें आवंटित की गई हैं। प्रत्यक्ष किस्म की केवल प्रचालन लागतों को संबंधित सेवाओं पर आरोप्य किया जाता है, जबकि सामान्य और प्रशासनिक प्रवृत्ति के सभी उपरिचयों को सुविधा प्रबंध के अधीन शामिल किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि नियोजित पूंजी पर पर्याप्त आय सृजित करने की आवश्यकता के अनुरूप है। वास्तव में, यहां तक कि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के बाद भी टर्मिनल की सुविधा में आरओसीई में पर्याप्त घाटा बना रहेगा।</p>																																												
<p>(v) दरों में वृद्धि के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्णित कारणों में से एक प्रतिस्पर्धी दर प्रस्ताव के माध्यम से उच्च उतराई वाले कार्गो को आकर्षित करना है। बीपीसीएल को यह स्पष्ट करना है कि दरों में 35% से 150% की वृद्धि द्वारा इस उद्देश्य को कैसे प्राप्त किया जा सकता है।</p>	<p>प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि उच्च उतराई वाले कार्गो आकर्षित करने के सिद्धांत को नहीं हटाती। 90% से अधिक राजस्व का अंशदान करने वाले प्रशुल्कों में 5% और 34% के बीच वृद्धि होना प्रत्याशित है और ऐसी वृद्धि के बाद भी यह अन्य पत्तनों की तुलना में प्रतिस्पर्धी बना रहता है।</p>																																												
<p>(vi) कृपया, बताएं कि अगले 3 वर्षों में प्रस्तावित दर संशोधन से प्रतिवर्ष कितना अतिरिक्त राजस्व सृजित होना अनुमानित है। कृपया, विभिन्न कार्यकलापों/ उप-कार्यकलापों के अधीन अनुमानित अतिरिक्त राजस्व के आंकड़े भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को प्राप्त होने वाले कुल अतिरिक्त राजस्व का ब्यौरा निम्नानुसार है :</p> <p style="text-align: right;">(लाख रुपए)</p> <table border="1" data-bbox="678 1332 1460 2029"> <thead> <tr> <th>सेवा</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाटशुल्क</td> <td>574.92</td> <td>644.71</td> <td>714.21</td> </tr> <tr> <td>सुविधा प्रबंध</td> <td>102.49</td> <td>119.79</td> <td>137.04</td> </tr> <tr> <td>घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार</td> <td>119.57</td> <td>121.33</td> <td>122.98</td> </tr> <tr> <td>पाइपलाइन</td> <td>3.50</td> <td>3.54</td> <td>3.59</td> </tr> <tr> <td>कंप्रेसर</td> <td>2.50</td> <td>2.53</td> <td>2.56</td> </tr> <tr> <td>पिगिंग</td> <td>0.58</td> <td>0.59</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>वेपोराइजर</td> <td>0.28</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>नाइट्रोजन राजस्व</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> </tr> <tr> <td>बंकरिंग</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> </tr> <tr> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>804.62</b></td> <td><b>893.58</b></td> <td><b>982.06</b></td> </tr> </tbody> </table>	सेवा	2007-08	2008-09	2009-10	घाटशुल्क	574.92	644.71	714.21	सुविधा प्रबंध	102.49	119.79	137.04	घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार	119.57	121.33	122.98	पाइपलाइन	3.50	3.54	3.59	कंप्रेसर	2.50	2.53	2.56	पिगिंग	0.58	0.59	0.60	वेपोराइजर	0.28	0.30	0.30	नाइट्रोजन राजस्व	0.70	0.70	0.70	बंकरिंग	0.08	0.08	0.08	<b>जोड़</b>	<b>804.62</b>	<b>893.58</b>	<b>982.06</b>
सेवा	2007-08	2008-09	2009-10																																										
घाटशुल्क	574.92	644.71	714.21																																										
सुविधा प्रबंध	102.49	119.79	137.04																																										
घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार	119.57	121.33	122.98																																										
पाइपलाइन	3.50	3.54	3.59																																										
कंप्रेसर	2.50	2.53	2.56																																										
पिगिंग	0.58	0.59	0.60																																										
वेपोराइजर	0.28	0.30	0.30																																										
नाइट्रोजन राजस्व	0.70	0.70	0.70																																										
बंकरिंग	0.08	0.08	0.08																																										
<b>जोड़</b>	<b>804.62</b>	<b>893.58</b>	<b>982.06</b>																																										

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर																					
(vii) यह देखा जाता है कि बर्थ अन्य प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन बिछाने के लिए पर्याप्त क्षमता सहित एक सड़क द्वारा टैंक टर्मिनल से जुड़ा है। बीपीसीएल और अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा उसपर बिछाई गई पाइपलाइन का ब्यौरा उससे हुई आय के साथ प्रस्तुत किया जाए।	बीपीसीएल ने पाइपलाइन और कंप्रेसर, पिग्गिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन सेवाओं जैसी अन्य संबद्ध सेवाओं के कारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 में क्रमशः 45.20 लाख रुपए और 18.43 लाख रुपए का राजस्व सृजित किया है। टैंक टर्मिनल के स्वामी पाइपलाइन प्रदान करते हैं और बीपीसीएल की परस्पर परिवर्तन सुविधा का प्रयोग करते हैं, परंतु उनसे बीपीसीएल को कोई मार्गाधिकार प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होती।																					
(viii) लाइसेंस करार बीपीसीएल का स्वयं अपने जहाजों और तेल उद्योग के जहाजों की बर्थिंग के मामले में अधिमानता देने की अनुमति देता है। क्या ऐसी अधिमानता दी जाती है और क्या उसके लिए कोई अतिरिक्त प्रभार लगाया जाता है, कृपया इसका ब्यौरा प्रस्तुत करें।	बीपीसीएल तेल उद्योग के जहाजों के लिए अधिमान्य बर्थ आवंटन के लिए कोई प्रभार संग्रहित नहीं करता।																					
<b>ऊ प्रचालन लागत</b>																						
(i) लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंस अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा की जानी होगी। मरम्मत पर किए गए और अगले तीन वर्षों में किए जाने के लिए अनुमानित व्यय दर्शाया जाए।	<p>प्रस्तावित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय निम्नानुसार हैं :</p> <p style="text-align: right;">(लाख रुपए)</p> <table border="1" data-bbox="679 943 1430 1328"> <thead> <tr> <th>सेवाएं</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>निवारक अनुरक्षण</td> <td>34.60</td> <td>36.35</td> </tr> <tr> <td>अतिरिक्त पुर्जे</td> <td>112.35</td> <td>31.82</td> </tr> <tr> <td>खराबी होने पर मरम्मत</td> <td>34.05</td> <td>20.56</td> </tr> <tr> <td>उपभोग्य वस्तुएं</td> <td>49.30</td> <td>24.32</td> </tr> <tr> <td>सिविल, यांत्रिक और विविध अनुरक्षण</td> <td>28.00</td> <td>10.40</td> </tr> <tr> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>258.30</b></td> <td><b>123.45</b></td> </tr> </tbody> </table>	सेवाएं	2006-07	2007-08	निवारक अनुरक्षण	34.60	36.35	अतिरिक्त पुर्जे	112.35	31.82	खराबी होने पर मरम्मत	34.05	20.56	उपभोग्य वस्तुएं	49.30	24.32	सिविल, यांत्रिक और विविध अनुरक्षण	28.00	10.40	<b>जोड़</b>	<b>258.30</b>	<b>123.45</b>
सेवाएं	2006-07	2007-08																				
निवारक अनुरक्षण	34.60	36.35																				
अतिरिक्त पुर्जे	112.35	31.82																				
खराबी होने पर मरम्मत	34.05	20.56																				
उपभोग्य वस्तुएं	49.30	24.32																				
सिविल, यांत्रिक और विविध अनुरक्षण	28.00	10.40																				
<b>जोड़</b>	<b>258.30</b>	<b>123.45</b>																				
(ii) प्रपत्र 3ख में, बीपीसीएल ने वर्ष 2005-06 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 7.56 लाख रुपए दर्शाया है। यह व्यय वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 258.30 लाख रुपए, 123.45 लाख रुपए, 129.62 लाख रुपए और 136.10 लाख रुपए अनुमानित है। मरम्मत और अनुरक्षण व्यय के अनुमान करने का आधार स्पष्ट किया जाए। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2005-06 के बाद व्यय काफी अधिक क्यों बढ़ जाता है, इसे कृपया स्पष्ट किया जाए। व्यय का पूर्वानुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान उतार-चढ़ाव के संदर्भ में मूल्य घटबढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2006-07 पर लागू दर 4.5% है। कृपया, व्यय के पूर्वानुमानों में समुचित संशोधन करें।	<p>वर्ष 2005-06 तक मरम्मत और अनुरक्षण व्यय बीपीसीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्यय पर आधारित है। व्यय के विशिष्ट अनुमान किए गए हैं और वर्ष 2006-07 के लिए बजट बनाया गया है, जिसमें कई एककालिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक की पूर्वानुमान अवधि के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय को एककालिक व्यय निकालकर सामान्यीकृत किया गया है।</p> <p>इस व्यय का मद-वार आंकड़ा प्रस्तुत किया जाता है।</p>																					

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर												
(iii) संभवतः मरम्मत और अनुरक्षण व्यय का प्रपत्र 3क में गलती से अनुरक्षण तलकर्षण व्यय के रूप में वर्णन किया गया है। बीपीसीएल से इसकी पुनः जांच और स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है।	जी, हां। वर्णित व्यय मरम्मत और अनुरक्षण के लिए हैं, अनुरक्षण तलकर्षण व्यय के लिए नहीं।												
(iv) ऊपर (i) में उल्लिखित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अतिरिक्त, बीपीसीएल ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए जेट्टी प्रचालन और अनुरक्षण के क्रमशः 51.57 लाख रुपए, 54.15 लाख रुपए, 56.86 लाख रुपए और 59.70 लाख रुपए की लागत अनुमानित की है। परवर्ती लागत पूर्व से कैसे भिन्न है, कृपया स्पष्ट करें।	जेट्टी प्रचालन और अनुरक्षण लागत जेट्टी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए उनके द्वारा किए गए करार के संबंध में इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड (आईओटीएल) को देय राशि प्रदर्शित करती है। दिनांक 11 मार्च, 2006 को किए गए और 10 मार्च, 2007 तक वैध करार के अनुसार आईओटीएल को देय कुल वार्षिक राशि 51,57,000 रुपए है। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के पूर्वानुमान वर्षों के लिए हमने प्रत्येक वर्ष के लिए 5% की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है।												
(v) वर्ष 2006-07 के लिए पाइपलाइन मार्ग प्रभारों के रूप में 13.06 लाख रुपए दर्शाए गए हैं। अगले तीन वर्षों के लिए यह व्यय प्रति वर्ष 6.53 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए व्यय को उच्चतर स्तर पर क्यों रखा गया है, इसे स्पष्ट करें।	पाइपलाइन मार्ग प्रभार जेएनपीटी को उनसे प्राप्त मांग नोटिस के अनुसार अदा करना प्रस्तावित है। व्यय का अनुमान जेएनपीटी से प्राप्त वास्तविक व्ययों के आधार पर किया गया है।												
(vi) पर्यावरण प्रबंध लागत पर व्यय के ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं। वर्ष 2006-07 के लिए यह व्यय 27.85 लाख रुपए रखा गया है और अगले तीन वर्षों के लिए प्रतिवर्ष लगभग 5 लाख रुपए अनुमानित है। कृपया, चालू वर्ष में उच्चतर व्यय का कारण स्पष्ट किया जाए।	<p>पर्यावरण प्रबंध लागतें जेएनपीटी को देय हैं। तथापि, बीपीसीएल ने अभी तक कोई भुगतान नहीं किया है। यह अनुमान है कि सभी पूर्वावधि व्यय और चालू व्यय अर्थात् वर्ष 2006-07 तक वर्ष 2006-07 में अदा किए जाएंगे। तदनुसार, वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान 27,84,738 रुपए पर अधिक है और इसमें निम्नलिखित अवधियों के लिए भुगतान शामिल हैं :</p> <table border="1" data-bbox="738 1256 1310 1615"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03</td> <td>505,248</td> </tr> <tr> <td>2003-04</td> <td>527,740</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>550,584</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>660,023</td> </tr> <tr> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>27,84,738</b></td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि	2002-03	505,248	2003-04	527,740	2004-05	550,584	2005-06	660,023	<b>जोड़</b>	<b>27,84,738</b>
वर्ष	राशि												
2002-03	505,248												
2003-04	527,740												
2004-05	550,584												
2005-06	660,023												
<b>जोड़</b>	<b>27,84,738</b>												
(vii) बीपीसीएल ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के लिए व्यय के रूप में जेएनपीटी को 592.80 लाख रुपए, 677.71 लाख रुपए और 587.45 लाख रुपए का रॉयल्टी भुगतान दर्शाया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 691.13 लाख रुपए, 749.86 लाख रुपए और 808.23 लाख रुपए अनुमानित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों	टर्मिनल के लिए रियायत करार पर जुलाई, 2003 से पूर्व हस्ताक्षर किए गए हैं। टर्मिनल आपरेटर के रूप में बीपीसीएल मौजूदा प्रशुल्क स्तरों पर टर्मिनल के प्रचालन से पर्याप्त अधिशेष सृजित नहीं कर रहा है। यहां तक कि संशोधित प्रशुल्क स्तरों पर यह मानते हुए कि राजस्व हिस्से को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में माना जाता है, अधिशेष अनुमत्य आरओसीई से कम होगा। अगर ऐसे राजस्व हिस्से की प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जानी थी तो ऐसे राजस्व हिस्से के कारण हानियों ऐसी अवधि जिसके लिए राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं दी जाती है, के लिए देय रॉयल्टी की समतुल्य राशि होगी और इससे अनुमत्य आरओसीई के संबंध में घाटे की सीमा में वृद्धि होगी।												

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
<p>के खंड 2.8.1 के अनुसार, जहां बोली देने की प्रक्रिया को दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क संगणन में प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में रॉयल्टी के भुगतान का हिसाब इस तरीके से रखा जाएगा कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन रॉयल्टी भुगतान को हिसाब में नहीं लेने के कारण प्रचालक को संभावित हानि से बचाया जा सके। तथापि, इसकी उस अवधि, जब तक ऐसी संभावित हानि उत्पन्न होगी, के लिए अनुमति होगी। बीपीसीएल को होने वाली हानि को स्पष्ट करना है, अगर रॉयल्टी भुगतान को प्रशुल्क संगणन के लिए हिसाब में नहीं लिया जाता। इसके अतिरिक्त, अगर बीपीसीएल को हानि होगी तो उस अवधि, जब तक ऐसी हानि जारी रहने की संभावना है, सुनिश्चित करना आवश्यक है।</p>	
<p>(viii) वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के लिए तकनीकी सेवा शुल्क के लिए व्यय के रूप में 79.06 लाख रुपए, 84.58 लाख रुपए, 128.12 लाख रुपए, 191.43 लाख रुपए, 123.28 लाख रुपए और 127.34 लाख रुपए दर्शाए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने संबद्ध संगठनों को देय तकनीकी सेवा शुल्क (आयकर अधिनियम की धारा 92(क) के अधीन यथा परिभाषित) को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ लागत की स्वीकार्य मद के रूप में नहीं माना जाएगा, अगर परस्पर संबंध का मानदंड लागू करते हुए इसका औचित्य स्थापित नहीं किया जाता। इसलिए, बीपीसीएल से परस्पर संबंध के आधार पर देय तकनीकी सेवा शुल्क का औचित्य स्थापित करने के लिए आयकर निर्धारण आदेश की प्रति के साथ "तकनीकी सेवा शुल्क" शीर्ष के अधीन किए गए और किए जाने के लिए अनुमानित भुगतानों का ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>उल्लिखित राशियां प्रचालन लागतों में शामिल अन्य व्यय प्रदर्शित करती हैं, देय तकनीकी सेवा शुल्क नहीं। बीपीसीएल द्वारा कोई तकनीकी सेवा शुल्क देय नहीं है।</p>
<p>(ix) कृपया, प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों के आंकड़े प्रस्तुत किए जाएं। इस शीर्ष के अधीन व्यय पिछले वर्ष के 47.48 लाख</p>	<p>प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों में कर्मचारी लागत जैसे व्यय, यात्रा, किराया, संचार लागत आदि जैसे प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। इनका व्यय जेट्टी के समग्र प्रबंध के लिए किया जाता है और इसलिए इसे सामान्य और प्रशासनिक</p>

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
<p>रुपए से घटकर वर्ष 2006-07 में 42.77 लाख रुपए हो गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए व्यय का उल्लेख क्रमशः 44.23 लाख रुपए, 46.28 लाख रुपए और 48.44 लाख रुपए किया गया है। आगामी तीन वर्षों के लिए व्यय का अनुमान करने हेतु अपनाया गया आधार प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>उपरिव्यय के रूप में शामिल किया गया है। इन व्ययों के लिए पूर्वानुमान वार्षिक रूप से 5% की दर पर अनुमानित है। वार्षिक उपरिव्यय लागतों में पूर्ववर्ती परिवर्तन वास्तविक नहीं हैं और समय-समय पर सुविधा के लिए तैनात बीपीसीएल के विशिष्ट कर्मचारियों की लागतों के संबंध में हैं।</p> <p>प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय का आंकड़ा अनुमान की विधि के साथ प्रस्तुत है।</p>
<p>(x) पट्टा करार वर्णन करता है कि बीपीसीएल को टैंक फार्म क्षेत्र और पाइपलाइन ले जाने के मार्ग के लिए अपेक्षित 20 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए पट्टा किराया अदा करना होगा। तथापि, पट्टा किराए के रूप में व्यय की गई राशि बीपीसीएल द्वारा नहीं दर्शाई गई है। बीपीसीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि रियायत करार के अधीन जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया प्रभार देय नहीं है।</p>	<p>उक्त भूमि का कब्जा अभी तक नहीं लिया गया है।</p>
<p>(xi) आंकड़ों के साथ कुल प्रारंभिक व्यय, अगर कोई हो, प्रस्तुत किया जाए और लागत विवरण में इस संघटक को दी गई मान्यता को स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>जेट्टी से कोई प्रारंभिक व्यय संबंधित नहीं है।</p>
<p>(xii) बीपीसीएल को लाइसेंस करार के अनुसार विभिन्न जोखिमों के लिए स्वयं अपनी लागत पर बीमा कवर की व्यवस्था करनी होगी। उसपर किया गया व्यय प्रतिवर्ष लगभग 5 लाख रुपए इंगित किया गया है। बीमा कंपनी (कंपनियों) के साथ किए गए करार की प्रति प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>बीमा करार की एक प्रति प्रस्तुत की जाएगी।</p>
<p>(xiii) लाइसेंस करार बीपीसीएल के लिए टर्मिनल में सभी संबद्ध सुविधाएं और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तथा श्रेणी "क", श्रेणी "ख" और श्रेणी "ग" द्रव के प्रहस्तन और भंडारण सहित टैंक फार्म क्षेत्र में सुविधाएं और उपस्कर प्रचालित करना अनिवार्य बनाता है। टैंक फार्म क्षेत्र के अवसंरचना विकास में बीपीसीएल द्वारा किया गया व्यय, अगर कोई हो और उसपर आवर्ती व्यय, अगर कोई हो, प्रस्तुत किया जाए। टैंक फार्म क्षेत्र में प्रदान की गई सेवाओं से बीपीसीएल द्वारा प्राप्त/प्राप्तव्य आय को भी प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>बीपीसीएल ने अभी तक कोई टैंक फार्म स्थापित नहीं किया है और इसलिए कोई आय प्राप्त नहीं की गई है।</p>

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
(xiv) कुछ सेवाओं के लिए बीपीसीएल ने कुछ बाहरी स्रोतों की व्यवस्था की होगी। अगर इसने ऐसा किया है, तो कृपया किए गए करारों की प्रतियों के साथ उन ब्यौरों को प्रस्तुत करें।	जेट्टी के प्रचालन और अनुक्षण के लिए इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड के साथ एक करार किया गया है। करार की एक प्रति प्रस्तुत की जाती है।
(xv) लाइसेंस करार पर्वन करता है कि बीपीसीएल को पूर्व-निर्धारित अनुपात पर जेएनपीटी के साथ कें.औ.सु.ब. के कर्मचारियों की तैनाती पर व्यय की भागीदारी करनी होगी और अगर ऐसा अपेक्षित है, अतिरिक्त सुरक्षा व्यवस्थाएं अपनी लागत पर बीपीसीएल द्वारा की जा सकती हैं। सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती के ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं। वर्ष 2006-07 तक कें.औ.सु.ब. का व्यय शून्य दर्शाया गया है और वर्ष 2007-08 के लिए इसका अनुमान 96 लाख रुपए लगाया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 प्रत्येक के लिए यह व्यय 24 लाख रुपए अनुमानित है। यह स्पष्ट नहीं है इस व्यय शीर्ष में इतनी व्यापक भिन्ता क्यों मौजूद है। कृपया स्पष्ट करें।	जेएनपीटी द्वारा कें.औ.सु.ब. पर किया गया वार्षिक व्यय 120 लाख रुपए है। इस राशि की भागीदारी बीपीसीएल द्वारा कतिपय समानुपात में की जानी है; तथापि आवंटन के लिए आधार को अंतिम रूप नहीं दिया गया है। तदनुसार, यह अनुमान किया गया है कि कें.औ.सु.ब. के कुल व्यय के 20% (अर्थात् 24 लाख रुपए) का वहन बीपीसीएल द्वारा किया जाएगा। चूंकि भुगतान वर्ष 2004-05 से किया जाना है इसलिए वर्ष 2007-08 के लिए कें.औ.सु.ब. के व्यय में वर्ष 2004-05 से प्रारंभ करते हुए 4 वर्षों की अवधि के लिए देय राशियां शामिल हैं। इसलिए वर्ष 2007-08 के लिए राशि 96 लाख रुपए दर्शाई गई है।
<b>च. नियोजित पूंजी</b>	
(i) स्थायी परिसंपत्तियां 4 श्रेणियों; यथा (i) संयंत्र और मशीनरी; (ii) भवन, शेड और अन्य संरचनाएं (iii) फर्नीचर तथा जुड़नार; और (iv) अन्य के अधीन दर्शाई गई हैं। कृपया, अधिप्राप्त मदों की श्रेणी-वार संख्या, प्रति मद लागत, आज तक किए गए निवेशों के चालू करने की तारीख आदि जैसे पूर्ण ब्यौरे प्रस्तुत करें।	स्थायी परिसंपत्तियों की विस्तृत सूची प्रस्तुत की गई है।
(ii) लाइसेंस करार के अनुसार, बीपीसीएल से प्रारंभिक पूंजीगत तलकर्षण, करना अपेक्षित है। बीपीसीएल से यह वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या उसने कोई प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया है या नहीं और अगर हां, तो उसकी लागत क्या है। अगर प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया गया है तो बीपीसीएल से यह वर्णन करने का अनुरोध है कि उपर्युक्त पैरा (i) में उल्लिखित स्थायी परिसंपत्तियों की किस श्रेणी के अधीन उस व्यय को समूहीकृत किया गया है।	बीपीसीएल द्वारा 28 करोड़ रुपए की लागत पर प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया गया है। इसे "भवन" श्रेणी, उप-समूह "जेट्टी और पहुंच मार्ग" के अधीन समूहीकृत किया गया है।

महापत्न प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
(iii) कृपया, पुष्टि करें कि केवल उन परिसंपत्तियों, जिन्हें पूर्णतः चालू किया गया और प्रयोग में है, को निवल ब्लॉक और चालू पूंजीगत निर्माण कार्य में शामिल किया गया है परिसंपत्तियां, जिनकी बिक्री की गई है अथवा चालू नहीं किया गया है, को निवल ब्लॉक से हटा दिया गया है।	बीपीसीएल पुष्टि करता है कि केवल उन परिसंपत्तियों, जो पूर्णतः चालू और प्रयोग में हैं, को निवल ब्लॉक में शामिल किया गया है।
(iv) बीपीसीएल द्वारा लागत विवरण में किसी कार्यशील पूंजी का अनुमान नहीं किया गया है। बीपीसीएल को सुझाव दिया जाता है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 उस सीमा को निर्दिष्ट करता है, जहां तक विविध लेनदारों के शेष, मालसूची और नकद शेष पर कार्यशील पूंजी और उसपर आय के संगणन के लिए विचार किया जा सकता है। बीपीसीएल को अपने हिसाब-किताब की नए तरीके से समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है।	जेट्टी के प्रचालन की समीक्षा दर्शाती है कि सुविधा द्वारा किसी कार्यशील पूंजी की अपेक्षा नहीं है, क्योंकि सभी लेन-देन किसी ऋण अवधि के बिना किए जाते हैं। तदनुसार, हमने सुविधा के लिए "शून्य" कार्यशील पूंजी की आवश्यकता पूर्वानुमानित की है।
(v) स्थायी परिसंपत्तियों पर हुए व्यय के संदर्भ में कृपया चालू की जा चुकी विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों की अधिप्राप्ति के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य प्रस्तुत किया जाए।	प्रस्तुत नहीं किया गया।
(vi) कृपया, यह पुष्टि करें कि क्या दिनांक 31.3.2006 की यथास्थिति स्थायी परिसंपत्तियां और वर्ष 2007-08 के दौरान वृद्धियां जेएनपीटी और बीपीसीएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस करार के अनुसार हैं या नहीं। कृपया, यह भी पुष्टि करें कि किए गए निवेश का स्तर लाइसेंस करार के अनुरूप है।	लाइसेंस करार निवेश का कोई स्तर निर्दिष्ट नहीं करता। प्रस्तावित निवेश ऐसी सुविधाओं से संबद्ध सामान्य पूंजीगत व्यय है।
(vii) प्रपत्र 4क में नियोजित पूंजी वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः 10,815.39 लाख रुपए, 10,623.30 लाख रुपए, 9919.44 लाख रुपए और 9215.82 लाख रुपए दर्शाई गई है। घाटशुल्क, घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार, पाइपलाइन कंप्रेसर पिगिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन राजस्व जैसे विभिन्न कार्यकलापों को आवंटित नियोजित पूंजी वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः 10375.08 लाख रुपए, 10211.19 लाख रुपए,	नियोजित पूंजी को प्रत्येक कार्यकलाप में आवंटित किया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
<p>9535.42 लाख रुपए और 8859.65 लाख रुपए है। बीपीसीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि नियोजित पूंजी के क्रमशः 440.31 लाख रुपए, 412.11 लाख रुपए, 384.02 लाख रुपए और 356.17 लाख रुपए के अंतर को किस कार्यकलाप को आवंटित किया गया है। बीपीसीएल से कार्यकलाप-वार विवरण, जिसका योग मुख्य विवरण में प्रस्तुत आंकड़ों से मेल खाता हो, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	
<p>(viii) नियोजित पूंजी पर 15%/6.35% की आय को प्रपत्र 3क की क्रम संख्या XI में वर्ष 2006-07 के लिए -0.91% और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 2.72%, 5.53% और 8.10% के रूप में दर्शाया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए आरओसीई 8.24%, 11.38% और 16.06% के रूप में दर्शाई गई है। कृपया, क्षमता उपयोग के समायोजन के बाद आरओसीई का हिसाब लगाने के लिए अपनाई गई विधि स्पष्ट की जाए।</p>	<p>क्षमता उपयोग के लिए कोई समायोजन नहीं किया गया है, क्योंकि सुविधा 60% से अधिक क्षमता पर प्रचालनरत है।</p>
<p>(ix) बीपीसीएल ने आरओसीई को नियोजित पूंजी पर ब्याज और कर-पूर्व अधिशेष की प्रतिशतता के रूप में दर्शाया है। बीपीसीएल द्वारा अपनाया गया आधार इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत फार्मूले से भिन्न है। लागत जोड़ दृष्टिकोण में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार टर्मिनल प्रचालक व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15% प्रतिवर्ष, व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर 6.35% और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर शून्य % आय के लिए हकदार है। बीपीसीएल को इस संबंध में निर्धारित प्ररूप के अनुसार लागत विवरण तैयार करने का सुझाव दिया जाता है।</p>	<p>आरओसीई के परिकलन में हमने केवल व्यवसाय परिसंपत्तियों पर विचार किया है, क्योंकि बीपीसीएल के मामले में व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां शून्य हैं। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्मूले के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15% की आय अनुमत्य है; तदनुसार हमने अपनी आरओसीई के परिकलन में उसपर विचार किया है।</p> <p>प्रत्येक सेवाओं के लिए प्रपत्र 5ख (ii) को यह स्थिति दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है। प्रपत्र 4क इस स्थिति को प्रदर्शित कर चुका है कि टर्मिनल के पास केवल व्यवसाय परिसंपत्तियां हैं, जिनपर आरओसीई के लिए विचार किया गया है।</p>
<p>(x) प्रपत्र 4-ख के अनुसार ऑयल स्पिल रिस्पांस सुविधाओं को वर्ष 2007-08 में 5 करोड़ रुपए बढ़ाया जाना है। कृपया, बताएं कि क्या इस संबंध में निवेश संबंधी निर्णय लिया जा चुका है और क्या कार्य चल रहा</p>	<p>निवेश संबंधी निर्णय लिया जा चुका है। तथापि, अगले 3 वर्षों में इस व्यय को चरणबद्ध रूप से समाप्त करके बीपीसीएल के निदेशक मंडल द्वारा अनुमोदन दिया गया है।</p>

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर															
<p>है। कृपया, पुष्टि करें कि इस सुविधा को 2007-08 में चालू किया जाएगा। सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण इकाई प्रचालन लागतों में कमी अथवा प्रचालनात्मक क्षमता में सुधार, अगर कोई हो, दर्शाया जाए।</p>																
<p>(xi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.6 निर्दिष्ट करता है कि सरकार, वित्तीय संस्थाओं और बीपीसीएल द्वारा विश्वास की गई परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट पर क्षमता सृजन के लिए किए गए/प्रस्तावित नए निवेशों के औचित्य के आकलन के लिए विश्वास किया जाएगा। कृपया, ऐसी परियोजना/ व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।</p>	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>															
<p>(xii) लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल को लाइसेंस करार के परिशिष्ट में यथा निर्धारित न्यूनतम मानक सुविधाएं प्रदान करनी हैं। लाइसेंस करार बीपीसीएल को लाइसेंसशुदा परिसरों में सुधार करने की भी अनुमति देता है, जो सक्षम प्रयोग तथा प्रचालन की सुरक्षा और अखंडता को सुधारने के लिए बेहतर संबद्ध सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक हों। बीपीसीएल द्वारा टर्मिनल में प्रदान की गई अतिरिक्त सुविधाएं, अगर कोई हों, कृपया लागत ब्यौरे के साथ दर्शाई जाएं।</p>	<p>प्रदान की गई अतिरिक्त सुविधाओं का ब्यौरा प्रस्तुत करने की बजाए बीपीसीएल ने जेट्टी सृजित करने के लिए अपने और आईओसीएल द्वारा किए गए निवेश के ब्यौरे निम्नानुसार प्रस्तुत किए हैं :</p> <table border="1" data-bbox="683 1025 1337 1326"> <thead> <tr> <th>क्रम सं०</th> <th>सृजित परिसंपत्ति</th> <th>करोड़ रुपए</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>जेट्टी और पहुंच मार्ग</td> <td>94.48</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>फर्नीचर और जुड़नार</td> <td>48.38</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>अन्य</td> <td>0.44</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>143.30</b></td> </tr> </tbody> </table>	क्रम सं०	सृजित परिसंपत्ति	करोड़ रुपए	1.	जेट्टी और पहुंच मार्ग	94.48	2.	फर्नीचर और जुड़नार	48.38	3.	अन्य	0.44		<b>जोड़</b>	<b>143.30</b>
क्रम सं०	सृजित परिसंपत्ति	करोड़ रुपए														
1.	जेट्टी और पहुंच मार्ग	94.48														
2.	फर्नीचर और जुड़नार	48.38														
3.	अन्य	0.44														
	<b>जोड़</b>	<b>143.30</b>														
<p><b>छ. दरों का मान</b></p>																
<p>(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अधीन निर्दिष्ट सरकार के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार कच्चे तेल सहित पीओएल के अतिरिक्त कार्गो, तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाए।</p>	<p>स्वीकृत।</p>															
<p>(ii) कृपया, "सामान्य शर्त" शीर्षक अध्याय के अधीन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv) 2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi) 5.8.1 में विहित मानक प्रावधानों को प्रस्तावित दरों के मान में सम्मिलित किया जाए।</p>	<p>महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार खंडों को टर्मिनल प्रचालकों के लिए संगत माने गए दरों के मान में सम्मिलित किया जाएगा।</p>															

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर
(iii) बीपीसीएल ने मौजूदा प्रशुल्क पर 34.54% से 150% तक की सीमा में वृद्धि पर विचार करके प्रस्तावित दरों के मान तैयार किए हैं। प्रयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और उत्पादकता सुधारों से प्रयोक्ताओं को प्राप्त होने वाले लाभों को इस वृद्धि का औचित्य देते हुए सूचीबद्ध किया जाए।	प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान की जा रही सेवाओं का स्तर बनाए रखने के लिए पर्याप्त अधिशेष प्रदान करने तथा सुरक्षा और पर्यावरणीय उपायों को भी सुधारने के लिए है।
(iv) यह निर्दिष्ट करने के लिए कि प्रयोक्ताओं से बीपीसीएल पर प्रत्यक्षतः आरोप्य कारणों से हुए विलंब हेतु भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा, दरों के मान में सामान्य शर्तें सम्मिलित की जानी चाहिए।	महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिए गए खंड टर्मिनल प्रचालकों के लिए संगत माने गए अनुसार दरों के मान में सम्मिलित किए जाएंगे।
(v) यह निर्दिष्ट करने के लिए कि अगर कोई पोत बीपीसीएल की तट-आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी या बीपीसीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहते हैं, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्राप्त जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य छूट की बीपीसीएल द्वारा अनुमति दी जाएगी, की शर्त दरों के मान में भी सम्मिलित की जानी चाहिए।	हमारे आरओसीई के प्रस्ताव में ऐसी कोई आकस्मिक घटना शामिल नहीं है। अगर इसे शामिल किया जाना है तो प्रस्तावित प्रशुल्कों में उर्ध्वमुखी संशोधन किया जाना होगा। तथापि, इस पद्धति का अन्य पत्तनों में अनुपालन नहीं किया जा रहा है।

7. बीपीसीएल से दिनांक 20 फरवरी, 2007 को एक प्रस्तुतिकरण पेश करने का सुझाव दिया गया था। दिनांक 20 फरवरी, 2007 को बीपीसीएल ने हमसे प्रस्तुतिकरण की तारीख दिनांक 16 मार्च, 2007 को पुनः निर्धारित करने का अनुरोध किया। अनुरोध मानते हुए बीपीसीएल को हमारे दिनांक 21 फरवरी, 2007 के पत्र द्वारा सूचित किया गया था कि अगर इस मुद्दे में उसकी सक्रिय भागीदारी के अभाव में और विलंब होता है तो यह प्राधिकरण यह अधिसूचित करने के लिए बाध्य होगा कि जेट्टी में प्रशुल्क लगाने का महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार नहीं है।

8.1 बीपीसीएल ने दिनांक 16 मार्च, 2007 को अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतिकरण पेश किया, जिसमें जेएनपीटी के प्रतिनिधिगण भी उपस्थित थे। बैठक में लिए गए निर्णयों के आधार पर दिनांक 22 मार्च, 2007 को बीपीसीएल को एक पत्र (जेएनपीटी को प्रति पृष्ठांकित) जारी किया गया था; जिसमें अतिरिक्त स्पष्टीकरण मांगे गए थे। मांगे गए स्पष्टीकरण और उनपर बीपीसीएल का दिनांक 26 अप्रैल, 2007 को प्राप्त उत्तर नीचे आमने-सामने दिए गए हैं :

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर
1.	बीपीसीएल ने वर्णन किया है कि जेट्टी का निर्माण लागत की बराबर हिस्सेदारी करते हुए बीपीसीएल और आईओसीएल (इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड) द्वारा संयुक्त रूप से किया गया था और इसलिए सृजित परिसंपत्ति के मूल्य का केवल 50% ही इसकी लेखाबहियों में उल्लिखित है। अध्यक्ष, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने यह जानना चाहा कि क्या बीपीसीएल और आईओसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सृजित परिसंपत्ति के संपूर्ण मूल्य पर प्रशुल्क के संशोधन के लिए विचार किया जाना चाहिए अथवा क्या बीपीसीएल की लेखा बहियों में आने वाले उसके केवल 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए।	बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच रियायत करार का द्रव कार्गो जेट्टी में अवस्थित परिसंपत्तियों के स्वामित्व के मुद्दे पर प्रत्यक्ष प्रभाव नहीं है। तथापि, कतिपय खंड, जो मुद्दे का अप्रत्यक्ष संदर्भ देते हैं, को नोट कर लिया गया है। इन्हें निम्नानुसार स्पष्ट किया गया है :  1. लाइसेंसधारी की भूमिका - अनुच्छेद-2 खंड 2.1 और 2.2 लाइसेंस प्रदान करने और लाइसेंस के अधीन लाइसेंसधारी के दायित्व का वर्णन करता है। यह टर्मिनल में सुविधाओं के प्रावधान को मोटे तौर पर शामिल करने के लिए लाइसेंसधारी की भूमिका परिभाषित करता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर
	<p>जेएनपीटी के प्रतिनिधि ने महसूस किया कि आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को बीपीसीएल को अनुदान के रूप में माना जाना चाहिए और बीपीसीएल की लेखा बहियों में आने वाले परिसंपत्ति के मूल्य पर ही प्रशुल्क नियतन के लिए विचार किया जाना चाहिए।</p>	<p>2. खंड 5.1 (ड) "टर्मिनल के निर्माण के लिए पूंजी निवेश सहित सभी आवश्यक संसाधन उपलब्ध कराना" के रूप में पठित है। यह स्वयं के संसाधनों अथवा अन्यथा अंतर्निहित करता है।</p> <p>3. परिसंपत्तियों का स्वामित्व - खंड 6.1.2 और 6.2 लाइसेंसधारी द्वारा परिसंपत्ति के स्वामित्व के नियम स्थापित करते हैं।</p> <p>4. खंड 10.8 "प्रतिपूर्ति के संगणन को अंतर्निहित करते हुए पूर्वानुमान" का उल्लेख करता है। यह खंड वर्णन करता है कि मूल्यहासित लागतों के संदर्भ में समापन भुगतान के लिए एक स्वतंत्र चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा लागत के विवरण का उल्लेख अपेक्षित है न कि लाइसेंसधारी की बहियों का।</p> <p>जबकि करार परिसंपत्तियों के स्वामित्व की अपेक्षा लाइसेंसधारी के पास होने की अपेक्षा करता है। करार स्वामित्व के रूप में पट्टा देने तथा परिसंपत्तियों के संयुक्त स्वामित्व पर कुछ नहीं कहता। समापन भुगतान लाइसेंसधारी की लेखाबहियों का संदर्भ अपेक्षित नहीं करता, परंतु यह दर्शाते हुए चार्टर्ड एकाउन्टेंट के स्वतंत्र विवरण की अपेक्षा करता है कि परिसंपत्तियां, जिन्हें स्वामित्व पर ध्यान दिए बिना अधिग्रहित किया जाएगा, की लागत का सुनिश्चियन समापन भुगतान के लिए महत्वपूर्ण निर्धारक है, जहां ऐसे संदर्भ अपेक्षित हैं।</p> <p>आईओसी के साथ करार मूल्यहास, अन्य लागतों और राजस्व की समान अनुपात में भागीदारी की अपेक्षा करता है। इस प्रकार, यह बीपीसीएल को सब्सिडी/ अनुदान आवश्यक नहीं बनाता। संयुक्त स्वामित्व व्यवस्था इस परियोजना में विशेष प्रयोजन साधन के वचन के अभाव में एक इक्विटी व्यवस्था के समान है। चूंकि, समापन भुगतान, जो परिसंपत्ति के मूल्य का संदर्भ देता है, स्वामित्व विभाजन पर विचार किए बिना संपूर्ण रूप से परिसंपत्तियों पर विचार करेगा, इसलिए प्रशुल्क संगणन के लिए अभिलाभ भी उसी सिद्धांत पर होंगे। इसलिए, परिसंपत्तियों की कुल लागत पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा जैसा समापन भुगतान, जो मूल्यहासित प्रतिस्थापित लागतों पर आधारित हैं, के मामले में होगा।</p>
2.	<p>बीपीसीएल ने सूचित किया कि उन्होंने स्वतंत्र रूप से जेट्टी की डिजाइनशुदा क्षमता का आकलन नहीं किया है और दिसम्बर, 1998 में इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड द्वारा निर्धारित क्षमता परिकलन पर उनके द्वारा विश्वास किया गया है। बीपीसीएल से जेट्टी की क्षमता का आकलन करने और उसका प्रमाणीकरण अतिशीघ्र तारीख तक इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>इस आशय का कि 5.5 एमटी की क्षमता प्रदान की जाती है, का प्रबंधन का अभ्यावेदन जिसे जेएनपीटी द्वारा भी वेबसाइट पर वर्णित किया गया है। क्षमता का एक उपयुक्त प्रमाणीकरण समयानुसार प्रस्तुत किया जाएगा।</p>

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर																																												
3.	दिनांक 12 जनवरी, 2007 के पत्र द्वारा बीपीसीएल से अन्य बातों के साथ-साथ जेएनपीटी के दरों के मान के संगत खंड, जिनके अधीन घाटशुल्क प्रबंध, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन प्रभार, पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग, कंप्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, द्रव नाइट्रोजन और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्तमान और प्रस्तावित दरें लगाई जा रही हैं, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। प्रस्तुतिकरण के समय बीपीसीएल ने सूचित किया कि इस समय उनके द्वारा व्यापार जगत को प्रदान की गई कुछ सेवाओं के लिए दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई हैं। इस संबंध में अध्यक्ष, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने कहा कि अगर बीपीसीएल द्वारा कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त किया गया है तो उसे प्रशुल्क संशोधित करते समय प्रतिसंतुलित किया जाएगा। बीपीसीएल से जेट्टी के प्रचालनों के प्रारंभ से लेकर अब तक व्यापार जगत को प्रदान की गई ऐसी सेवाओं की सूची और उसके लिए लगाई गई दरें प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	इन दरों की एक अनुसूची प्रस्तुत की गई है। प्रदान की गई सेवाओं और उनके लिए लगाई गई दरों, जिन्हें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है, के ब्यौरे निम्नानुसार हैं : <table border="1"> <tr> <td>I</td> <td>घाटशुल्क प्रबंध</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>लोडिंग आर्म</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>पाइपलाइन प्रभार</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>कंप्रेसर</td> <td>रुपए प्रति घंटे</td> <td>1,500</td> </tr> <tr> <td>V</td> <td>हार्ड पिगिंग</td> <td>रुपए प्रति प्रचालन</td> <td>14,500</td> </tr> <tr> <td>VI</td> <td>फोम पिगिंग</td> <td>रुपए प्रति प्रचालन</td> <td>10,000</td> </tr> <tr> <td>VII</td> <td>द्रव नाइट्रोजन</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>13,000</td> </tr> <tr> <td>VIII</td> <td>बीपीसी वेपोराइजर</td> <td>रुपए प्रति प्रचालन</td> <td>4,750</td> </tr> <tr> <td>IX</td> <td>पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td>स्वच्छ जल-तटीय पोत</td> <td>रुपए प्रति एमटी</td> <td>94.35</td> </tr> <tr> <td>XI</td> <td>स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$)</td> <td>अमरीकी डॉलर प्रति एमटी</td> <td>3.6</td> </tr> </table>	I	घाटशुल्क प्रबंध	रुपए प्रति एमटी	2	II	लोडिंग आर्म	रुपए प्रति एमटी	2	III	पाइपलाइन प्रभार	रुपए प्रति एमटी	22	IV	कंप्रेसर	रुपए प्रति घंटे	1,500	V	हार्ड पिगिंग	रुपए प्रति प्रचालन	14,500	VI	फोम पिगिंग	रुपए प्रति प्रचालन	10,000	VII	द्रव नाइट्रोजन	रुपए प्रति एमटी	13,000	VIII	बीपीसी वेपोराइजर	रुपए प्रति प्रचालन	4,750	IX	पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं	रुपए प्रति एमटी	25	X	स्वच्छ जल-तटीय पोत	रुपए प्रति एमटी	94.35	XI	स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$)	अमरीकी डॉलर प्रति एमटी	3.6
I	घाटशुल्क प्रबंध	रुपए प्रति एमटी	2																																											
II	लोडिंग आर्म	रुपए प्रति एमटी	2																																											
III	पाइपलाइन प्रभार	रुपए प्रति एमटी	22																																											
IV	कंप्रेसर	रुपए प्रति घंटे	1,500																																											
V	हार्ड पिगिंग	रुपए प्रति प्रचालन	14,500																																											
VI	फोम पिगिंग	रुपए प्रति प्रचालन	10,000																																											
VII	द्रव नाइट्रोजन	रुपए प्रति एमटी	13,000																																											
VIII	बीपीसी वेपोराइजर	रुपए प्रति प्रचालन	4,750																																											
IX	पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं	रुपए प्रति एमटी	25																																											
X	स्वच्छ जल-तटीय पोत	रुपए प्रति एमटी	94.35																																											
XI	स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$)	अमरीकी डॉलर प्रति एमटी	3.6																																											
4.	बीपीसीएल ने बताया कि ओएनजीसी और रिलायंस इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः 1 मिलियन, 1.65 मिलियन और 2.30 मिलियन टन कच्चे तेल के कुल अतिरिक्त थ्रूपुट का प्रहस्तन किया जाएगा। बीपीसीएल का प्रस्ताव ओएनजीसी और रिलायंस इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड की टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया जा रहा है।	कच्चे तेल के अतिरिक्त कुल थ्रूपुट का प्रहस्तन केवल ओएनजीसी द्वारा किया जाना प्रत्याशित है।																																												
5.	बीपीसीएल ने बर्थ में कार्गो की निकासी/अंतरण के लिए प्रयुक्त पाइपलाइनों के प्रदायकों पर लगाए जाने वाले 2.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन के एक नए प्रशुल्क (सुविधा प्रबंध प्रभार) का प्रस्ताव किया है। इस बात का संदेह उभरा है कि क्या कार्गो हितधारकों द्वारा सामान्यतया वहन किया जाने वाला व्यय इस प्रशुल्क को लागू करके पाइपलाइन प्रदायकों को अंतरित किया जा रहा है। बीपीसीएल से (i) सुविधा प्रबंध सेवा कार्यकलाप के अधीन शामिल व्यय की संरचना, और (ii) पिछले 5 वर्षों के दौरान प्रहस्तन किए गए पार्टी-वार थ्रूपुट दर्शाते हुए एक विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	सुविधा प्रबंध प्रभार को आवंटित व्यय का विस्तृत आंकड़ा प्रदान किया गया है। मुख्य मदें निम्नानुसार हैं : <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>मदें</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>उपस्कर चालन लागतें</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>मूल्यहास</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>मरम्मत और अनुसंधान व्यय</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>बीमा</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>कें.औ.सु.ब. के व्यय</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	मदें	1.	उपस्कर चालन लागतें	2.	मूल्यहास	3.	मरम्मत और अनुसंधान व्यय	4.	बीमा	5.	कें.औ.सु.ब. के व्यय																																
क्र.सं.	मदें																																													
1.	उपस्कर चालन लागतें																																													
2.	मूल्यहास																																													
3.	मरम्मत और अनुसंधान व्यय																																													
4.	बीमा																																													
5.	कें.औ.सु.ब. के व्यय																																													

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर																								
		<table border="1" data-bbox="837 215 1422 896"> <tr><td>6.</td><td>विद्युत</td></tr> <tr><td>7.</td><td>जेट्टी प्रचालन और अनुरक्षण लागत</td></tr> <tr><td>8.</td><td>कर्मचारी लागत</td></tr> <tr><td>9.</td><td>यात्रा लागत</td></tr> <tr><td>10.</td><td>किराया</td></tr> <tr><td>11.</td><td>संचार</td></tr> <tr><td>12.</td><td>कुरियर/डाक</td></tr> <tr><td>13.</td><td>मुद्रण और लेखन-सामग्री</td></tr> <tr><td>14.</td><td>निरीक्षण शुल्क</td></tr> <tr><td>15.</td><td>कानूनी व्यय</td></tr> <tr><td>16.</td><td>वाहन का किराया</td></tr> <tr><td>17.</td><td>बैंक गारंटी प्रभार</td></tr> </table> <p>बीपीसीएल द्वारा प्रचालन प्रारंभ करने से लेकर अब तक प्रहस्तन किए गए मुख्य पार्टी-वार थ्रूपुट की सूची प्रदान की गई है।</p>	6.	विद्युत	7.	जेट्टी प्रचालन और अनुरक्षण लागत	8.	कर्मचारी लागत	9.	यात्रा लागत	10.	किराया	11.	संचार	12.	कुरियर/डाक	13.	मुद्रण और लेखन-सामग्री	14.	निरीक्षण शुल्क	15.	कानूनी व्यय	16.	वाहन का किराया	17.	बैंक गारंटी प्रभार
6.	विद्युत																									
7.	जेट्टी प्रचालन और अनुरक्षण लागत																									
8.	कर्मचारी लागत																									
9.	यात्रा लागत																									
10.	किराया																									
11.	संचार																									
12.	कुरियर/डाक																									
13.	मुद्रण और लेखन-सामग्री																									
14.	निरीक्षण शुल्क																									
15.	कानूनी व्यय																									
16.	वाहन का किराया																									
17.	बैंक गारंटी प्रभार																									
6.	<p>बीपीसीएल से (i) क्या रियायत करार रॉयल्टी मानने की व्यवस्था करता है, और (ii) क्या लागत से रॉयल्टी निकालने से हानि होगी और अगर हां, तो अवधि, जब तक ऐसी हानि जारी रहने की संभावना है, का वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>जेट्टी को प्राप्त नियोजित पूंजी पर आय का संगणन अनुमत्य लागत के रूप में रॉयल्टी भुगतान शामिल करते हुए और छोड़कर, दोनों द्वारा किया गया है। यह संगणन प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों का संगत खंड 2.8.1 निम्नलिखित कारणों से जेट्टी के प्रचालनों पर लागू नहीं है :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● रियायत करार रॉयल्टी को मानने की व्यवस्था नहीं करता।</li> <li>● द्रव कार्गो टर्मिनल के विकास के प्रस्ताव पर वर्ष 2003 के पूर्व हस्ताक्षर किए गए थे; और</li> <li>● बीपीसीएल को ठेका मुंबई में यातायात संकुलन का प्रबंध करने के लिए सरकार के कहने पर गैर-प्रतिस्पर्धी आधार पर दिया गया था।</li> </ul> <p>इसलिए, रॉयल्टी की अनुमति जेट्टी के लिए आरओसीई के संगणन में पास-थ्रू लागत के रूप में दी जानी चाहिए।</p>																								
7.	<p>बीपीसीएल ने एक स्थान (प्रचालन लागत के अधीन क्रम सं0 XI) पर पुष्टि की है कि इसने टैंक फार्म क्षेत्र और पाइपलाइन मार्ग स्थापित करने के लिए अपेक्षित 20 हेक्टेयर भूमि का कब्जा नहीं लिया है। तथापि, एक अन्य स्थान (सामान्य के अधीन क्रम सं0 IV) पर बीपीसीएल ने वर्णन किया है कि भूमि जेएनपीटी से ली गई है। बीपीसीएल को इस संबंध में सही स्थिति प्रस्तुत करनी चाहिए।</p>	<p>क्रम सं0 (xi) में सही कहा गया है कि बीपीसीएल द्वारा भूमि का कब्जा नहीं लिया गया है। क्रम सं0 (iv) में दिया गया प्रत्युत्तर गलत रूप से वर्णित किया गया है।</p>																								

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर																																												
8.	बीपीसीएल से चालू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। यद्यपि, अनुबंध-4 में परिसंपत्तियों की एक सूची प्रस्तुत की गई, बीपीसीएल को इस संबंध में अभी भी लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करना है।	भारत सरकार का उपक्रम, बीपीसीएल प्रत्येक वर्ष कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अंतर्गत सांविधिक लेखापरीक्षा के अधीन है। उपरोक्त लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, सरकारी कंपनी होने के कारण बीपीसीएल कंपनी अधिनियम के उपबंधों के अधीन लेखापरीक्षा और सरकारी लेखापरीक्षकों (भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक का कार्यालय) द्वारा लेखापरीक्षा की समीक्षा के भी अधीन है।  इसलिए, कंपनी द्वारा अपनी बहियों में पूंजीकृत सभी परिसंपत्तियों (जिनमें जेएनपीटी में परिसंपत्तियां भी शामिल है) की लेखापरीक्षा सांविधिक और सरकारी लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षा प्रक्रिया के भाग के रूप में की गई है।																																												
9.	बीपीसीएल से विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों को नियोजित पूंजी के आवंटन ब्यौरे प्रस्तुत करने तथा मुख्य विवरण में प्रदर्शित कुल नियोजित पूंजी के साथ आवंटित कार्यकलाप-वार नियोजित पूंजी के साथ मिलान सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल से मुख्य विवरण और कार्यकलाप-वार विवरण में प्रदर्शित नियोजित पूंजी में अंतर को समंजित करने का भी अनुरोध किया गया था। यद्यपि, संलग्न अनुबंध-5 प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को प्राप्त अतिरिक्त राजस्व के बारे में उल्लेख करता है, फिर भी इसमें नियोजित पूंजी पर कुछ आंकड़े विहित हैं। चूंकि, प्रस्तुत ब्यौरे पर्याप्त नहीं हैं, इसलिए बीपीसीएल से प्रपत्र 4क को दुबारा तैयार करने और मिलान किया गया विवरण इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	कार्यकलाप-वार नियोजित पूंजी प्रदान की गई है। इसके अतिरिक्त, अंतर को प्रस्ताव के प्रपत्र 4क में समंजित किया गया है और संशोधित प्रस्ताव की प्रति प्रस्तुत की गई है।																																												
10.	बीपीसीएल से एक बार पुनः उस अतिरिक्त राजस्व, जो प्रस्तावित प्रशुल्क से सृजित होगा, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को होने वाला अतिरिक्त राजस्व निम्नलिखित है : <table border="1" data-bbox="837 1326 1465 2029"> <thead> <tr> <th>सेवा</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाटशुल्क</td> <td>574.92</td> <td>644.71</td> <td>714.21</td> </tr> <tr> <td>सुविधा प्रबंध</td> <td>102.49</td> <td>119.79</td> <td>137.04</td> </tr> <tr> <td>घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार</td> <td>119.57</td> <td>121.33</td> <td>122.98</td> </tr> <tr> <td>पाइपलाइन</td> <td>3.50</td> <td>3.54</td> <td>3.59</td> </tr> <tr> <td>कंप्रेसर</td> <td>2.50</td> <td>2.53</td> <td>2.56</td> </tr> <tr> <td>पिगिंग</td> <td>0.58</td> <td>0.59</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>वेपोराइजर</td> <td>0.28</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>नाइट्रोजन राजस्व</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> </tr> <tr> <td>बंकरिंग</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> </tr> <tr> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>804.62</b></td> <td><b>893.58</b></td> <td><b>982.06</b></td> </tr> </tbody> </table>	सेवा	2007-08	2008-09	2009-10	घाटशुल्क	574.92	644.71	714.21	सुविधा प्रबंध	102.49	119.79	137.04	घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार	119.57	121.33	122.98	पाइपलाइन	3.50	3.54	3.59	कंप्रेसर	2.50	2.53	2.56	पिगिंग	0.58	0.59	0.60	वेपोराइजर	0.28	0.30	0.30	नाइट्रोजन राजस्व	0.70	0.70	0.70	बंकरिंग	0.08	0.08	0.08	<b>जोड़</b>	<b>804.62</b>	<b>893.58</b>	<b>982.06</b>
सेवा	2007-08	2008-09	2009-10																																											
घाटशुल्क	574.92	644.71	714.21																																											
सुविधा प्रबंध	102.49	119.79	137.04																																											
घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार	119.57	121.33	122.98																																											
पाइपलाइन	3.50	3.54	3.59																																											
कंप्रेसर	2.50	2.53	2.56																																											
पिगिंग	0.58	0.59	0.60																																											
वेपोराइजर	0.28	0.30	0.30																																											
नाइट्रोजन राजस्व	0.70	0.70	0.70																																											
बंकरिंग	0.08	0.08	0.08																																											
<b>जोड़</b>	<b>804.62</b>	<b>893.58</b>	<b>982.06</b>																																											

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर
11.	बीपीसीएल से "अन्य व्यय" शीर्ष के अधीन शामिल व्यय की मदों का पूर्ण ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	"अन्य व्यय" शीर्ष के अधीन शामिल व्यय की मदों का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।
12.	यद्यपि, बीपीसीएल ने बताया है कि बीमा करार की प्रति प्रस्तुत की गई है, इस प्राधिकरण ने उसे प्राप्त नहीं किया है। बीपीसीएल से करार की एक प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	बीमा करार की एक प्रति प्रस्तुत की गई है।
13.	बीपीसीएल से (i) वास्तविक राशियों के आधार पर वर्ष 2002-03 से 2006-07 तक के लिए और (ii) कार्गो के पूर्वानुमान और आय-व्यय अनुमानों के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए निर्धारित प्ररूप में लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया जाता है।	वर्ष 2002-03 से वर्ष 2005-06 तक वास्तविक व्यय और वर्ष 2006-07 से पूर्वानुमानित व्यय (10 महीने की वास्तविक राशि और 2 महीने के अनुमान) से 2009-10 तक के ब्यौरे देते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया जाता है।

8.2 बीपीसीएल को संबोधित बिन्दुओं और जेएनपीटी को पृष्ठांकित प्रति पर जेएनपीटी ने अपने विचार निम्नानुसार प्रस्तुत किए हैं :

- साधारणतया, परिसंपत्तियों के संपूर्ण मूल्य पर आरओसीई के प्रयोजनार्थ विचार किया जाना चाहिए, जिसके साथ संपूर्ण आय और व्यय पर भी विचार किया जाना चाहिए। तथापि, हम क्राइसिल की राय और बीपीसीएल की टिप्पणियों का अवलोकन करने के बाद अपनी अंतिम टिप्पणियां देंगे।
- सुविधा प्रबंध प्रभार के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाया गया संदेह वैध है। यह और भी अधिक इसलिए है, क्योंकि बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में वर्णन किया है कि उन्होंने स्वयं घाटशुल्क के माध्यम से वसूली पर विचार किया था। तथापि, उनके वर्णन से यह देखा जाता है कि वे इसे महसूस करते हैं कि इससे घाटशुल्क में असमानुपातिक वृद्धि होगी। यातायात की हानि से भी नहीं बचा जा सकता। सुविधा प्रबंध प्रभार पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि सभी टैंक फार्म प्रचालक उसके लिए सहमत हों तथा उसे अंतिम ग्राहक पर बोझ के रूप में नहीं डालें। अन्यथा, इससे प्रयोजन पूरा नहीं होगा। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह भी सुझाव दे सकता है कि क्या यह प्रभार जेएनपीटी को रॉयल्टी के प्रयोजनार्थ घाटशुल्क प्रभार के अधीन आएगा या नहीं। बीपीसीएल के साथ करार घाटशुल्क प्रभार को दरों के मान में यथानिर्दिष्ट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले द्रव कार्गो के आयात/निर्यात के लिए प्रभार के रूप में परिभाषित करता है।

8.3 दिनांक 16 मार्च, 2007 को आयोजित बैठक में जैसा निर्णय लिया गया, ओएनजीसी और रिलायंस को बीपीसीएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां, अगर कोई हों प्रस्तुत करने के लिए दिनांक 22 मार्च, 2007 को पत्र संबोधित किया गया था। रिलायंस ने दिनांक 2 अप्रैल, 2007 के अपने उत्तर में बताया कि वे इस संबंध में उनके एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए) की टिप्पणी से सहमत हैं। ओएनजीसी ने इस संबंध में संयुक्त सुनवाई के समय दिनांक 8 मई, 2007 को लिखित विवरण प्रस्तुत किया था।

8.4 इस मामले, जहां बीओटी करार पर नामांकन आधार पर जुलाई, 2003 के पूर्व हस्ताक्षर किए गए हैं और अगले निम्न बोलीदाता द्वारा बताई गई दरों की तुलना के प्रयोजनार्थ कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, में रॉयल्टी को मानने पर स्पष्टीकरण मांगते हुए नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को दिनांक 22 मार्च, 2007 को पत्र संबोधित किया गया था। अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

9.1 दिनांक 8 मई, 2007 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इंडियन मर्चेण्ट चैम्बर (आईएमसी) के अनुरोध पर प्रस्ताव की एक प्रति पुनः संयुक्त सुनवाई में उन्हें लिखित विवरण, अगर कोई हो, प्रस्तुत करने में समर्थ बनाने के लिए प्रदान की गई थी। आईएमसी ने अभी तक कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों पर सार संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- बीपीसीएल ने अपना वाणिज्यिक प्रचालन फरवरी, 2002 में प्रारंभ किया। लाइसेंस करार के अनुसार, बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए जेएनपीटी को भारत सरकार की अधिसूचना के अनुसार अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथा निर्देशित प्रशुल्क, इनमें से जो भी लागू हो, नियत करना चाहिए। न तो बीपीसीएल और न ही जेएनपीटी ने जेट्टी में बीपीसीएल द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु जनवरी, 2006 तक

इस प्राधिकरण से अनुरोध किया। बीपीसीएल ने जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार लगाना जारी रखा है। अन्य कई सेवाओं जैसे घाटशुल्क प्रबंध, पाइपलाइन प्रयोग आदि के लिए बीपीसीएल द्वारा लगाई जा रही दरें, यहां तक कि जेएनपीटी के दरों के मान में भी प्रदान नहीं की गई हैं। इस प्राधिकरण द्वारा बीपीसीएल को यह सूचित करने सहित निरंतर अनुरोध करने कि यह प्राधिकरण यह अधिसूचित करने के लिए बाध्य होगा कि जेएनपीटी का प्रशुल्क लगाने को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार प्राप्त नहीं है, के बाद ही बीपीसीएल ने नवम्बर, 2006 में एक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया। प्रदान किए गए ब्यौरे के अनुसार वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान प्रहस्तन किया गया यातायात उन वर्षों के लिए क्रमशः 3.50 एमएमटी, 3.85 एमएमटी और 4.00 एमएमटी के न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात की तुलना में क्रमशः 3.50 एमएमटी, 3.32 एमएमटी और 3.24 एमएमटी था। इन 3 वर्षों के लिए प्रचालन आय क्रमशः 19.12 करोड़ रुपए, 17.13 करोड़ रुपए और 15.99 करोड़ रुपए थी। जेएनपीटी को 5.93 करोड़ रुपए, 6.78 करोड़ रुपए और 5.87 करोड़ रुपए के रॉयल्टी भुगतान को छोड़कर, परंतु मूल्यह्रास और अन्य प्रबंधन उपरिव्ययों को शामिल करके इन तीन वर्षों के लिए कुल प्रचालन लागत क्रमशः 11.01 करोड़ रुपए, 8.89 करोड़ रुपए और 4.83 करोड़ रुपए का अधिशेष रखते हुए 8.10 करोड़ रुपए, 8.23 करोड़ रुपए और 11.16 करोड़ रुपए थी। इन तीन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी क्रमशः 121.79 करोड़ रुपए, 114.96 करोड़ रुपए और 108.15 करोड़ रुपए है। क्षमता उपयोग के समायोजन और 15% पर आरओसीई प्रदान करने के बाद परिणामी स्थिति क्रमशः 0.64 करोड़ रुपए, 8.35 करोड़ रुपए और 4.73 करोड़ रुपए का घाटा है। यहां तक कि यद्यपि बीपीसीएल द्वारा अनुपालन की जाने वाली प्रारंभिक प्रशुल्क व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुरूप नहीं है, फिर भी पिछले वित्तीय विवरणों का विश्लेषण दर्शाता है कि ऐसी व्यवस्था से बीपीसीएल को कोई व्यर्थ वित्तीय लाभ नहीं पहुंचा है।

- (ii) (क) वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तन किया गया वास्तविक थ्रूपुट क्रमशः 3.50 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी); 3.32 एमएमटी और 3.24 एमएमटी है। बीपीसीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 4.01 एमएमटी, 4.79 एमएमटी और 5.48 एमएमटी के थ्रूपुट का अनुमान किया है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 14.57%, 6.85% और 56.57% अधिक हैं।
- (ख) विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर, बीपीसीएल ने सूचित किया कि भविष्य के लिए यातायात के पूर्वानुमान मुख्य प्रयोक्ताओं यथा, रिलाएंस इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड, इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड और आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन द्वारा दिए गए संकेतों के आधार पर अनुमानित हैं।
- (ग) बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ प्रस्तुत कार्गो-वार यातायात का पूर्वानुमान निम्नानुसार है :

(मीट्रिक टन)

क्रम सं०	ब्यौरे	2006-07 (वास्तविक)	2007-08	2008-09	2009-10
1.	नेफ्था	9,30,000	6,90,000	7,00,000	7,10,000
2.	एसकेओ	6,92,000	6,60,000	6,60,000	6,60,000
3.	खाद्य तेल	5,01,000	5,90,000	5,90,000	5,90,000
4.	एचएसडी	2,87,000	3,03,000	3,25,000	3,45,000
5.	कच्चा तेल	0	10,00,000	16,50,000	23,00,000
6.	अन्य	8,31,000	8,56,700	8,66,700	8,76,700
	<b>जोड़</b>	<b>32,41,000</b>	<b>40,99,700</b>	<b>47,91,700</b>	<b>54,81,700</b>

- (घ) लाइसेंस करार के अनुसार प्रचालन प्रारंभ होने के 5वें वर्ष से न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पूर्वानुमानित यातायात न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात से अधिक हो जाता है और इस कार्यवाही में परामर्श किए गए जेएनपीटी और प्रयोक्ताओं द्वारा यातायात के पूर्वानुमान पर कोई शर्त व्यक्त नहीं करने के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात के पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है। फिर भी, अगर गलत अनुमान के कारण बीपीसीएल को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (iii) (क) वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए द्रव कार्गो टर्मिनल से समेकित प्रचालन आय क्रमशः 19.12 करोड़ रुपए, 17.13 करोड़ रुपए और 15.99 करोड़ रुपए है। मौजूदा प्रशुल्क और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए अनुमानित यातायात के आधार पर पूर्वानुमानित प्रचालन आय क्रमशः 20.31 करोड़ रुपए 23.01 करोड़ रुपए और 25.70 करोड़ रुपए है। अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित प्रचालन आय उन 3 वर्षों के लिए यातायात के पूर्वानुमानों के अनुरूप है।
- (ख) बीपीसीएल ने लागत स्थिति का पांच उप-कार्यकलापों में विश्लेषण किया है; यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन ; (ii) घाटशुल्क प्रबंधन और लोडिंग आर्म, (iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिगिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन का प्रावधान; (iv) बंकर और स्वच्छ जल की आपूर्ति; और (v) सुविधा प्रबंधन।
- (ग) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार कार्गो प्रचालन से घाटशुल्क आय वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 17.36 करोड़ रुपए, 15.81 करोड़ रुपए और 14.57 करोड़ रुपए है। मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर अगले तीन वर्षों के लिए इस कार्यकलाप से पूर्वानुमानित आय क्रमशः 18.82 करोड़ रुपए, 21.57 करोड़ रुपए और 24.18 करोड़ रुपए है। पूर्वानुमानित आय में वृद्धि कार्गो थ्रूपुट में अनुमानित वृद्धि से मेल खाती है।
- (घ) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रावधान से आय वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान क्रमशः 89.57 लाख रुपए, 92.18 लाख रुपए और 81.72 लाख रुपए थी। अगले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पूर्वानुमानित आय क्रमशः 86.96 लाख रुपए, 88.24 लाख रुपए और 89.44 लाख रुपए है। पूर्वानुमानित आय में वृद्धि कार्गो थ्रूपुट में अनुमानित वृद्धि के समतुल्य है।
- (ङ) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिगिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन के लिए सेवाएं प्रदान करने हेतु बीपीसीएल ने वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान क्रमशः 45.20 लाख रुपए, 18.43 लाख रुपए और 31.63 लाख रुपए संग्रहित किए हैं। प्रदान की जाने वाली सेवाओं के इस समूह पर बीपीसीएल विचाराधीन तीन वर्ष की अवधि के दौरान क्रमशः 33.58 लाख रुपए, 34.06 लाख रुपए और 34.37 लाख रुपए के राजस्व संग्रहण की प्रत्याशा करता है।
- (च) बंकर प्रदान करके और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति करके वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक संग्रहित राजस्व क्रमशः 41.55 लाख रुपए, 21.38 लाख रुपए और 28.71 लाख रुपए था। बीपीसीएल ने अगले 3 वर्षों के दौरान ये सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रतिवर्ष 28.51 लाख रुपए का समरूप राजस्व संग्रहण पूर्वानुमानित किया है।
- (छ) सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के लिए कोई पृथक राजस्व संग्रहित नहीं किया गया है। बीपीसीएल का प्रस्ताव टैंक फार्म प्रचालकों से इस कार्यकलाप के अधीन प्रतिटन राजस्व एकत्रित करना है।
- (iv) बीपीसीएल से वह प्राधिकार प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, जिसके अधीन यह इस समय घाटशुल्क प्रभार, घाटशुल्क प्रबंध प्रभार, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन, कंप्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, द्रव नाइट्रोजन, बीपीसी वेपोराइजर, बंकरिंग सेवाओं और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए प्रभार लगा रहा है। बारम्बार अनुरोधों के बावजूद, बीपीसीएल ने उस प्राधिकार, जिसके अधीन उपरोल्लिखित प्रभार वसूल किए जा रहे हैं, को दर्शाते हुए कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह अवलोकन किया जाता है कि घाटशुल्क को छोड़कर, उपरोल्लिखित अन्य सभी सेवाओं के लिए वसूल किए जा रहे प्रभार प्राधिकृत नहीं हैं, क्योंकि उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। यह प्राधिकरण बीपीसीएल के इस अनधिकृत कार्य पर अप्रसन्नता व्यक्त करता है। तथापि, यह अवलोकन किया जाता है कि इन सेवाओं से हुई आय को बीपीसीएल की बहियों में लेखबद्ध किया गया है और उसके लिए आय को प्रशुल्क विश्लेषण के लिए आगामी तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित भी किया गया है। चूंकि, इन सेवाओं की व्यापार जगत को आवश्यकता है, इसलिए उनके लिए प्रभार भावी रूप से निर्धारित किए जाते हैं।
- (v) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार जेट्टी की प्रचालन लागत वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 6.80 करोड़ रुपए, 7.69 करोड़ रुपए और 9.74 करोड़ रुपए है। अगले 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमानित प्रचालन लागत क्रमशः 10.06 करोड़ रुपए, 10.02 करोड़ रुपए और 10.72 करोड़ रुपए है। यहां इसमें शामिल मर्दे उपस्कर चालन लागत, जेएनपीटी को रॉयल्टी का भुगतान और मूल्यहास तथा प्रबंधन और प्रशासनिक व्यय छोड़कर अन्य व्यय हैं।
- (ख) उपस्कर चालन लागत में (i) मरम्मत और अनुरक्षण, (ii) अतिरिक्त पुर्जों की लागत; (iii) खराबी की मरम्मत और (iv) समुद्री लोडिंग आर्म, उनके विभिन्न वाल्व, अग्निशमन पम्प, जेट्टी पम्प, एयर-कंप्रेसर सहित सभी उपस्कर के निवारक अनुरक्षण के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा की पूर्ति के लिए व्यय शामिल हैं।

- (ग) अन्य व्यय में विद्युत, जल, सुरक्षा व्यय, पाइपलाइन मार्ग प्रभार, बीमा, पर्यावरण प्रबंध लागत, कें.औ.सु.ब. व्यय और इंडियन ऑयल टैंक लिमिटेड को देय जेट्टी प्रचालन तथा अनुसंधान लागत शामिल हैं।
- (घ) प्रबंध और प्रशासन व्यय में कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कुरियर, डाक, मुद्रण और लेखन-सामग्री, निरीक्षण शुल्क, कानूनी और विविध व्यय, वाहनों का किराया और बैंक गारंटी-प्रभार शामिल हैं।
- (ङ) प्रचालन लागत के कार्यकलाप-वार ब्यौरों के बारे में बीपीसीएल ने आगामी 3 वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन व्यय क्रमशः 8.45 करोड़ रुपए, 9.11 करोड़ रुपए और 9.78 करोड़ रुपए पूर्वानुमानित किया है। यहां इसमें शामिल व्यय उपस्कर चालन लागत, जेएनपीटी को रॉयल्टी का भुगतान और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।
- (च) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म के लिए प्रचालन लागत वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 6.86 लाख रुपए, 6.78 लाख रुपए और 29.43 लाख रुपए है। अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित व्यय क्रमशः 16.44 लाख रुपए, 17.25 लाख रुपए और 18.10 लाख रुपए है। यहां इसमें शामिल व्यय उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय है।
- (छ) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिग्गिंग, वेपराइजर और नाइट्रोजन के अनुसंधान के लिए प्रचालन लागत वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 10.48 लाख रुपए, 13.61 लाख रुपए और 59.81 लाख रुपए है। अगले 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमानित व्यय क्रमशः 33.53 लाख रुपए, 34.86 लाख रुपए और 36.25 लाख रुपए है। यहां इसमें शामिल व्यय की मदें उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।
- (ज) बंकर के प्रावधान और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 1.01 लाख रुपए, 1.28 लाख रुपए और 16.32 लाख रुपए का व्यय किया गया। इस व्यय को अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः 7.41 लाख रुपए, 7.78 लाख रुपए और 8.17 लाख रुपए तक बढ़ाया गया है। यहां इसमें शामिल व्यय की मदें उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।
- (झ) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा पूर्वानुमानित प्रचालन व्यय वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी पण्य वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान घटबढ़ के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप है।
- (ञ) वर्ष 2007-08 के लिए लागत पत्रक में कें.औ.सु.ब. के व्यय के रूप में 96 लाख रुपए शामिल हैं। पूछे जाने पर, बीपीसीएल ने सूचित किया कि यह 24 लाख रुपए प्रतिवर्ष की दर पर एक अनन्तित आंकड़ा है और पिछले 4 वर्षों से संबंधित व्यय जेएनपीटी से मांग पत्र के अभाव में नहीं निपटाया गया है। यह प्रतीत होता है कि बीपीसीएल द्वारा वहन किए जाने वाले कें.औ.सु.ब. के व्यय की मात्रा पर बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच विवाद मौजूद है। यह स्पष्ट किया जाता है कि बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत 24 लाख प्रतिवर्ष के अनुमानित व्यय को शामिल करना, इस प्राधिकरण द्वारा संगठनों के विवाद को निपटाना अथवा बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को भुगतान की गई अनुमानित राशि को उचित मानने के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।
- (vi) (क) ऊपर पैरा (iii)(छ) में जैसा वर्णन किया जा चुका है, इस समय सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के अधीन कोई आय नहीं होती। बीपीसीएल ने इस कार्यकलाप के लिए एक पृथक लागत विवरण तैयार किया है। इस कार्यकलाप के अधीन कुल प्रचालन लागत में (i) उपस्कर चालन लागत; (ii) जल, विद्युत, बीमा आदि जैसे अन्य व्यय; और (iii) कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कुरियर, डाक, मुद्रण और लेखन-सामग्री; निरीक्षण शुल्क, कानूनी और विविध व्यय, वाहनों का किराया और बैंक गारंटी प्रभार जैसे संपूर्ण प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय शामिल हैं। सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के अधीन मानी गई नियोजित पूंजी में कार्यालय उपस्कर और फर्नीचर तथा जुड़नार, जिनका साझा प्रयोग है, शामिल हैं।
- (ख) नीचे पैरा (xviii) में वर्णित कारणों से यह प्राधिकरण टैंक फार्म प्रचालकों पर सुविधा प्रबंध प्रभारों के रूप में प्रति टन की लेवी लगाने का अनुमोदन करने का इच्छुक नहीं है। इसलिए, इस कार्यकलाप के अधीन बीपीसीएल द्वारा विचार किए गए उपस्कर चालन लागत, अन्य व्यय और संपूर्ण प्रबंध तथा प्रशासन उपरिव्यय जैसी प्रचालन लागत को अन्य चार कार्यकलापों (i) कार्गो प्रहस्तन; (ii) घाटशुल्क प्रबंध; (iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिग्गिंग आदि; और (iv) बंकरिंग तथा जलापूर्ति में उन कार्यकलापों की प्रचालन लागत के समानुपात में विभाजित किया गया है। इसी प्रकार, सुविधा प्रबंध के अधीन प्रदर्शित मूल्यहास और नियोजित पूंजी को भी उन कार्यकलापों की नियोजित पूंजी के समानुपात में अन्य चार कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। सारांशतः लागत विश्लेषण करते समय बीपीसीएल द्वारा पूर्वानुमानित प्रचालन लागत परिवर्तित नहीं की गई है; यद्यपि प्रचालन लागत का विभिन्न कार्यकलापों में पुनःवितरण किया गया है।

- (vii) लाइसेंस करार के अनुपालन में, बीपीसीएल ने जेट्टी के चालू होने के समय जेएनपीटी को 5 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान किया है। यह राशि पूंजीकृत नहीं की गई है और इसे कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्थायी परिसंपत्ति श्रेणी पर लागू दर पर 20 वर्षों की अवधि के लिए मूल्यहासित किया जा रहा है। जेएनपीटीएलसीबीयूए ने बीपीसीएल द्वारा अनुपालन किए गए मूल्यहास की विधि में विपथन पर आपत्ति उठाई है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 30 वर्षों की रियायती अवधि में अप्रॉफ़्ट भुगतान परिशोधित करना अपेक्षित है। इस विपथन से यह उलझन है कि मूल्यहास का अधिक वर्णन और नियोजित पूंजी का कम वर्णन किया गया है। तदनुसार, (i) 25 लाख रुपए के प्रतिवर्ष के अधिक मूल्यहास हटा दिया गया है, (ii) प्रतिवर्ष अनुमेय 16.67 लाख रुपए को परिशोधन व्यय के रूप में स्वीकार किया गया है; और (iii) इस मद में अपरिशोधित व्यय के लिए नियोजित पूंजी प्रतिवर्ष 8.33 लाख रुपए बढ़ा दी गई है।
- (viii) बीपीसीएल ने बताया है कि इसने जेट्टी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए किसी कार्यशील पूंजी का पूर्वानुमान नहीं किया है, क्योंकि सभी लेन-देन किसी ऋण अवधि के बिना किए जाते हैं।
- (ix) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूंजी बनने वाला निवल ब्लॉक वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 121.79 करोड़ रुपए, 114.96 करोड़ रुपए और 108.15 करोड़ रुपए है। बीपीसीएल ने प्रत्येक कार्यकलाप, यथा (i) कार्गो प्रहस्तन; (ii) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म; (iii) पाइपलाइन कंप्रेसर, पिगिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन के प्रावधान; (iv) बंकर तथा जलापूर्ति; और (v) सुविधा प्रबंध के संबंधित निवल ब्लॉक अभिज्ञात और प्रस्तुत किया है। इन प्रत्येक कार्यकलापों को किया गया आवंटन स्वीकार किया जाता है, यद्यपि सुविधा प्रबंध के अधीन दर्शाए गए निवल ब्लॉक को यह प्रशुल्क निर्धारण विश्लेषण करते समय अन्य चार कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए पूर्वानुमानित 106.23 करोड़ रुपए के निवल ब्लॉक में ऑयल स्पिल रिस्पांस सुविधा की वृद्धि के लिए 5 करोड़ रुपए की क्षमता वृद्धि शामिल है। बीपीसीएल ने पुष्टि की है कि इस संबंध में उचित निवेश निर्णय उसके निदेशक मंडल द्वारा किया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमानित निवल ब्लॉक क्रमशः 99.19 करोड़ रुपए और 92.15 करोड़ रुपए है।
- (ख) बीपीसीएल ने अपनी सभी परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में माना है और उसके पास सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति श्रेणी के अधीन वर्गीकृत करने के लिए कोई परिसंपत्ति नहीं है।
- (ग) यद्यपि, लागत विवरण में दिनांक 31 मार्च, 2005 की यथास्थिति नियोजित पूंजी बीपीसीएल द्वारा अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट के प्रमाणपत्र के अनुसार 114 करोड़ रुपए दर्शाए गई है, को परिसंपत्तियों का सकल अधिग्रहण उस तारीख को केवल 71.65 करोड़ रुपए है। अनुरोध करने पर, बीपीसीएल ने स्पष्ट किया है कि लागत की समान भागीदारी करके जेट्टी बीपीसीएल और आईओसीएल द्वारा संयुक्त रूप से निर्मित की गई थी और चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाणपत्र बीपीसीएल की बहियों में मौजूद परिसंपत्तियों के अधिग्रहण मूल्य का ही उल्लेख करता है, क्योंकि परिसंपत्ति के अधिग्रहण मूल्य का शेष 50% आईओसी को हस्तांतरित किया गया है।
- (घ) इस मामले पर कार्यवाही करते समय इस बात का संदेह उत्पन्न हुआ कि क्या बीपीसीएल की लेखाबहियों में यथा वर्णित परिसंपत्तियों के मूल्य के केवल 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए। जेएनपीटी ने महसूस किया कि आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को बीपीसीएल को दिए गए अनुदान के रूप में माना जाना चाहिए और बीपीसीएल की बहियों में वर्णित केवल परिसंपत्ति के मूल्य पर प्रशुल्क नियतन के लिए विचार किया जाना चाहिए। बीपीसीएल ने सूचित किया कि रियायत करार में प्रतिपूर्ति के संगणन से संबंधित खंड के अनुसार मूल्यहासित लागतों के संदर्भ में समापन भुगतानों को स्वतंत्र चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा लागतों के विवरण के संदर्भ की अपेक्षा होती है न कि लाइसेंसधारी की बहियों की। इसके अतिरिक्त, आईओसी के साथ करार मूल्यहास, अन्य लागतों तथा राजस्व की बराबर समानुपात में भागीदारी की अपेक्षा करता है और इसलिए बीपीसीएल के अनुसार आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को अनुदान के रूप में नहीं माना जा सकता। बीपीसीएल ने अनुरोध किया है कि परिसंपत्तियों की कुल लागत पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा, चूंकि समापन भुगतान संपूर्ण परिसंपत्तियों पर विचार करेगा। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी के प्रतिनिधि ने यह विचार भी व्यक्त किया कि परिसंपत्ति के संपूर्ण मूल्य पर आरओसीई के परिकलन के प्रयोजनार्थ विचार किया जा सकता है। इन स्पष्टीकरणों के दृष्टिगत आईओसीएल और बीपीसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सृजित परिसंपत्तियों पर इस प्रशुल्क निर्धारण कार्य के लिए विचार किया गया है।
- (x) (क) प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर देय रॉयल्टी का बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 6.91 करोड़ रुपए, 7.49 करोड़ रुपए और 8.08 करोड़ रुपए अनुमान लगाया गया है।

- (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 को अगले निम्न बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन इस मद को हिसाब में नहीं लेने के कारण संभावित हानि से बचने के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु स्वामी पत्तन को निजी प्रचालनों द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को भी हिसाब में लेना चाहिए।
- (ग) लाइसेंस करार पर बीपीसीएल द्वारा अगस्त, 1999 में हस्ताक्षर किए गए थे। जेएनपीटी ने सूचित किया कि लाइसेंस नामांकन आधार पर दिया गया था और पेट्रोलियम मंत्रालय के निदेशानुसार प्रतिस्पर्धी बोलियां आमंत्रित नहीं की गई थीं। चूंकि, तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, इसलिए बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में संकल्पित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट पर जेएनपीटी को देय संपूर्ण रॉयल्टी के पास-थ्रू की मांग की है।
- (घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में ऐसी स्थिति शामिल नहीं है, जहां तकनीकी रूप से अर्हक एक बोलीदाता हो और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं हो। इसलिए, सरकार से ऐसे मामलों में प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व हिस्से/रॉयल्टी को लागत मानने के विषय पर सुझाव देने का अनुरोध किया गया है। इस संबंध में सरकार का निर्णय अभी इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना है।
- (ङ) सरकार से तात्कालिक मामले, जहां तुलना के लिए दूसरी उच्चतम बोली उपलब्ध नहीं है, में रॉयल्टी पर विचार करने के बारे में किसी विशिष्ट निर्देश के अभाव में बीपीसीएल 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 बीपीसीएल सरकार के निर्णय को सही रूप से प्रदर्शित करने के लिए इस आदेश की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध करने के लिए स्वतंत्र है।
- (xi) (क) जेएनपीटी लिक्विड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए) ने एक बहुप्रयोजनीय जेट्टी के निर्माण पर किए गए व्यय पर टिप्पणी की हैं, क्योंकि यह महसूस करता है कि व्यापार जगत की आवश्यकता की पूर्ति के लिए एक पीओएल जेट्टी का निर्माण व्यय की गई लागत के एक-तिहाई व्यय पर किया जा सकता था। इस संबंध में इस प्राधिकरण के विचार का वर्णन इस विश्लेषण के उप-पैरा (xii) में किया गया है।
- (ख) पीओएल उत्पादों के अतिरिक्त, खाद्य तेल, रसायनों आदि जैसे उत्पाद मिश्रण के प्रहस्तन के लिए अपर्याप्त सुविधा के बारे में जेएनपीटीएलसीबीयूए की टिप्पणी पर बीपीसीएल ने बताया है कि जेट्टी की डिजाइन सभी द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए बनी हुई है और केवल पीओएल उत्पादों तक सीमित नहीं है। चूंकि, जेट्टी में पूर्व में प्रहस्तन किए गए यातायात में पीओएल और कच्चे तेल के अतिरिक्त, खाद्य तेल और अन्य द्रव कार्गो की पर्याप्त मात्रा शामिल है, इसलिए इस विचार से सहमत होना कठिन है कि जेट्टी की डिजाइन जैसा संघ द्वारा वर्णन किया गया है, केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए ही है।
- (ग) जेएनपीटीएलसीबीयूए की इस टिप्पणी पर कि इसके सदस्यों द्वारा पाइपलाइन और संरचना को तोड़ने और उन्हें जेएनपीटी जेट्टी से द्रव कार्गो प्रहस्तन के अंतरण के पश्चात बीपीसीएल की सुविधा में चालू करने के लिए अंतरित करने में किए गए अतिरिक्त व्यय और बीपीसीएल द्वारा उसके लिए लागत की भागीदारी नहीं करने पर दी गई टिप्पणी पर बीपीसीएल ने बताया है कि टैंक फार्म स्वामियों को व्यय करना पड़ा था, क्योंकि जेएनपीटी ने अपने जेट्टी से द्रव कार्गो का प्रहस्तन रोकने का निर्णय लिया था। यह मुद्दा प्रशुल्क नियतन के लिए संगत प्रतीत नहीं होता। यह मानना होगा कि अपने प्रचालनात्मक क्षेत्र में किए जाने वाले कार्यकलापों का निर्णय करना स्वामी पत्तन न्यासों का कार्य है।
- (xii) बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच किए गए रियायत करार से यह देखा जाता है कि जेट्टी का निर्माण, यहां तक कि कंटेनरों का वहन करने वाले बड़े पोतों की मांग की पूर्ति के लिए बीओटी करार में जेएनपीटी द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार अत्यधिक बड़ी लागत पर किया गया है। बीपीसीएल को नियोजित पूंजी के रूप में उचित राशि, जो लगभग 5.5 मिलियन टन द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए संगत होगी, पर विचार करने का सुझाव दिया गया था। बीपीसीएल ने इस प्रश्न का प्रत्युत्तर नहीं दिया। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अगर किया गया निवेश रियायत करार के अधीन अनिवार्यताओं के अनुसार है, तो उसपर आरओसीई के लिए यहां तक कि जब भी विचार किया जाएगा अगर पूर्ण क्षमता उपयोगिता प्राप्त नहीं की गई हो। इसे ध्यान में रखते हुए, सूचित संपूर्ण निवेश पर आरओसीई की अनुमति दी गई है।

उपरोल्लिखित स्थिति को देखते हुए भी यह प्राधिकरण सृजित की जाने वाली परिसंपत्तियों की अति विनिर्दिष्टि के कारण प्रयोक्ताओं द्वारा उच्चतर प्रशुल्क अदा करने की अपेक्षा के बारे में जेएनपीटीएलसीबीयूए के कथन में सत्यता पाता है। अगर जेएनपीटी का अभिप्रायः टर्मिनल का प्रयोग भविष्य में कंटेनर टर्मिनल के रूप में करना और थोक द्रव प्रचालन अन्यत्र अंतरित करना है तो इस जेट्टी में किए जा चुके निवेश का लाभ भावी कंटेनर टर्मिनल प्रचालक से वसूल किया जाना चाहिए और लाभ आगे भविष्य में घटे हुए प्रशुल्क के माध्यम से थोक द्रव प्रयोक्ताओं को दिया जाना चाहिए।

- (xiii) बीपीसीएल से चालू की गई और सकल ब्लॉक में शामिल विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अनुरोध का पालन करने की बजाय बीपीसीएल ने उत्तर दिया कि भारत सरकार का उपक्रम होने के कारण यह कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अधीन सांविधिक लेखापरीक्षा और भारत के नियंत्रक और महा लेखापरीक्षक द्वारा भी लेखापरीक्षा और समीक्षा के अधीन है। बीपीसीएल ने दोहराया है कि इसकी बहियों में पूंजीकृत सभी परिसंपत्तियों, जिसमें जेएनपीटी में परिसंपत्तियां भी शामिल हैं, की लेखापरीक्षा सांविधिक और सरकारी लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षा प्रक्रिया के भाग के रूप में की गई है।
- (xiv) बीपीसीएल से सृजित की गई/की जाने वाली सुविधाओं के डिजाइनशुदा पैरामीटरों के संदर्भ में जेट्टी की डिजाइनशुदा क्षमता निकालने का सुझाव दिया गया था। प्रारंभ में, बीपीसीएल ने सूचित किया कि इसने स्वतंत्र रूप से डिजाइनशुदा क्षमता का आकलन नहीं किया है और इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (जिन्होंने व्यवहार्यता अध्ययन किया) द्वारा निर्धारित क्षमता परिकलन पर विश्वास किया गया था। जब बीपीसीएल से स्वतंत्र रूप से क्षमता आकलन कराने और उसका प्रमाणीकरण प्राप्त करने के लिए अनुरोध किया गया था, तब बीपीसीएल ने सूचित किया कि उनके आकलन के अनुसार क्षमता 5.5 मिलियन टन है, जो जेएनपीटी द्वारा भी अपनी वेबसाइट में वर्णित है। यद्यपि, बीपीसीएल ने आश्वस्त किया कि क्षमता का उपयुक्त प्रमाणीकरण प्रस्तुत किया जाएगा; हमें आज तक ऐसा प्रमाणीकरण प्राप्त नहीं हुआ है। जेट्टी की डिजाइनशुदा क्षमता का समर्थन करने वाले किसी वैज्ञानिक परिकलन के अभाव में यह प्राधिकरण जेट्टी की क्षमता बीपीसीएल द्वारा यथावर्णित 5.5 मिलियन टन स्वीकार करने के लिए बाध्य है।
- (xv) ऊपर दिए गए विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए, संपूर्ण रूप से जेट्टी और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-I (क) से (ङ)** के रूप में संलग्न है।

(क) मुख्य कार्यकलापों और संपूर्ण रूप से जेट्टी के सारांशित परिणाम निम्नानुसार हैं :

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (लाख रुपए) (माजूदा प्रशुल्क पर)			निवल अधिशेष (+)/ घाटा (-) (लाख रुपए)				प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष (+)/ घाटा (-)			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2007-08	2008-09	2009-10	
1	कार्गो प्रहस्तन	1882.27	2150.62	2418.12	-189.02	196.17	539.53	546.68	-10.04	9.12	22.31	7.13
2	घाटशुल्क प्रबंध	86.96	88.24	89.44	-155.98	-139.85	-129.47	(-)425.30	-179.37	-158.49	-144.75	-160.87
3	पाइपलाइन, पिगिंग आदि	33.58	34.06	34.47	-351.91	-325.94	-311.52	(-)989.37	-1047.99	-956.97	-903.74	-969.56
4	बंकर और जलापूर्ति	28.51	28.51	28.51	-15.67	-12.10	-11.05	(-)38.82	-54.96	-42.43	-38.76	-45.38
5	समग्र टर्मिनल	2031.32	2301.43	2570.54	-712.58	-281.72	87.49	(-)906.81	-35.08	-12.24	3.40	-0.15

- (ख) बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि की प्रस्तावित प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए निकाले गए अनुसार, प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से सृजित किया जाने वाला कार्यकलाप-वार अतिरिक्त राजस्व निम्नानुसार है :

(लाख रुपए)

क्रम सं०	कार्यकलाप	अतिरिक्त आय			जोड़
		2007-08	2008-09	2009-10	
1	कार्गो प्रहस्तन	574.92	644.71	714.21	1933.84
2	घाटशुल्क प्रबंध	119.57	121.33	122.98	363.88
3	पाइपलाइन पिगिंग आदि	7.56	7.66	7.75	22.97
4	बंकर और जलापूर्ति	0.08	0.08	0.08	0.24
5	सुविधा प्रबंध	102.49	119.79	137.04	359.32
	<b>जोड़</b>	<b>804.62</b>	<b>893.57</b>	<b>982.06</b>	<b>2680.25</b>

- (xvi) दरों में प्रस्तावित वृद्धि का संपूर्ण टर्मिनल के लिए लागत घाटा स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के रूप में औचित्य दिया जाना अपेक्षित है। चूंकि, प्रस्तावित वृद्धि की प्रतिशतता विभिन्न कार्यकलापों के साथ भिन्न-भिन्न होती है, इसलिए उपर्युक्त पैरा (xv)(क) में वर्णित सारांशित परिणामों का उपर्युक्त पैरा (xv)(ख) में वर्णित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व की स्थिति मानते हुए संबंधित कार्यकलापों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए नीचे विश्लेषण किया जाता है।
- (xvii) संपूर्ण जेट्टी के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से 26.80 करोड़ रुपए के लक्षित अतिरिक्त राजस्व सृजन की तुलना में 9.06 करोड़ रुपए का कुल घाटा प्रदर्शित करती है।
- (xviii) सुविधा प्रबंध के रूप में एक नया राजस्व विषय लागू करके बीपीसीएल ने अगले तीन वर्षों के दौरान 3.59 करोड़ रुपए की कुल अतिरिक्त आय सृजित करने का प्रस्ताव किया है। इस लेवी के अधीन शामिल किया जाने वाला व्यय उपस्कर चालन लागत, किराया आदि जैसे अन्य व्यय और कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया आदि जैसे संपूर्ण प्रबंध और प्रशासनिक उपरिव्यय का एक भाग है। 2.5 रुपए प्रति टन का प्रस्तावित परिवर्तन टैंक फार्म प्रचालकों से वसूली योग्य है। जेएनपीटी ने बताया है कि वह इस लेवी के पक्ष में नहीं है। बीपीसीएल ने तर्क दिया है कि जेट्टी के प्रयोक्ताओं का यह खंड जेट्टी के प्रचालन और अनुक्षण के लिए अंशदान नहीं करता है। जेएनपीटीएलसीबीयूए ने यह कहते हुए सुविधा प्रबंध प्रभार लागू करने का विरोध किया है कि यह अनुचित है तथा ऐसी लेवी किसी अन्य पत्तन में मौजूद नहीं है। इस प्राधिकरण का विचार है कि प्रबंध और प्रशासनिक उपरिव्यय प्रत्येक वाणिज्यिक इकाई का भाग है और ऐसे व्यय को सभी कार्यकलापों में विभाजित करना होगा। इस व्यय को घाटशुल्क तथा अन्य सेवाओं से पृथक करने और इसे टैंक फार्म प्रचालकों से वसूल करने के बीपीसीएल के प्रस्ताव में कोई तथ्यात्मक योग्यता नहीं है, क्योंकि यह जेट्टी प्रयोक्ताओं के एक खंड को ऐसी लेवी से लादने का प्रयास करता है, जिसका वहन करना उनके लिए आवश्यक नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण सुविधा प्रबंध प्रभार लागू करने के लिए बीपीसीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं करता।
- (xix) घाटशुल्क प्रबंध कार्यकलाप 4.25 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है, जो प्रचालन आय का 160.87% है। बीपीसीएल ने इस कार्यकलाप पर दर में 125% की वृद्धि (मौजूदा 2 रुपए प्रति टन से 4.5 रुपए प्रति टन) की मांग की है। आय-लागत विश्लेषण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत बीपीसीएल द्वारा मांग की गई वृद्धि अनुमोदित की जाती है।
- (xx) पाइपलाइन सेवाएं, कंप्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग और द्रव नाइट्रोजन प्रदान करने का कार्यकलाप आगामी 3 वर्षों के दौरान 9.89 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है, जो प्रचालन आय का 969.16% है। बीपीसीएल द्वारा इन कार्यकलापों पर मांगी गई वृद्धि पाइपलाइन प्रभार पर 13.63%, कंप्रेसर प्रभार पर 66.66%, हार्ड पिगिंग पर 24.13% और फोम पिगिंग पर 20%, द्रव नाइट्रोजन प्रभार में 53.84% और वेपोराइजर प्रभार पर 57.89% है। लागत विश्लेषण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत बीपीसीएल द्वारा मांगा गया उर्ध्वमुखी संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (xxi) बंकरिंग सेवाएं और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति कार्यकलाप 3 वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए 0.39 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाता है। प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में व्यक्त औसत घाटा 45.38 का ऋणात्मक आंकड़ा दर्शाता है। बीपीसीएल ने तटीय और विदेशगामी पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति पर दरों में कोई वृद्धि नहीं मांगी है। तथापि, इसने बंकरिंग सेवाओं पर दर में 20% की वृद्धि (2.5 रुपए प्रति एमटी से 30 रुपए प्रति एमटी) मांगी है। चूंकि, इस कार्यकलाप का लागत विश्लेषण घाटे की स्थिति दर्शाता है, इसलिए बंकरिंग सेवाओं पर बीपीसीएल द्वारा मांगी गई 20% की दर वृद्धि अनुमोदित की जाती है।
- (xxii) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप 5.47 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाता है। बीपीसीएल ने घाटशुल्क में 2.35% और 34.55% के बीच तक दरों में वृद्धि की मांग की है। यद्यपि, इस प्राधिकरण की वर्णित स्थिति उन कार्यकलापों, जो अधिशेष दर्शाते हैं, के लिए प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं देना है, तथ्य मौजूद रहता है कि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर संपूर्ण रूप से टर्मिनल वर्ष 2007-08 से 2009-10 के तीन वर्षों के लिए 9.06 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। अन्य तीन कार्यकलापों, यथा (i) घाट प्रबंध; (ii) पाइपलाइन पिगिंग; और (iii) बंकर और जलापूर्ति में मांगी गई दर वृद्धि को स्वीकार करने से 5.19 करोड़ रुपए का निवल घाटा छोड़ते हुए 3.87 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सृजित होगा। चूंकि, जेट्टी में प्रदान की गई सुविधाएं लेने वाला प्रयोक्ताओं का समूह साधारणतया समान है, इसलिए यह प्राधिकरण 5.19 करोड़ रुपए के परिणामी घाटे को पूरा करने के लिए अपेक्षित सीमा तक घाटशुल्क दरों में वृद्धि अनुमोदित करता है। मौजूदा घाटशुल्क दरों में एकबारगी 8% की वृद्धि इस आवश्यकता की पूर्ति करेगी।
- (xxiii) इस समय, बीपीसीएल विदेशगामी पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रति एमटी 3.60 अमरीकी डॉलर का प्रभार लगाता है। इसलिए, एक अमरीकी डॉलर 40.34 रुपए की वर्तमान विनिमय दर पर विचार करते हुए 87.13 रुपए प्रति एमटी की रियायती तटीय दर निर्धारित की जाती है।

(xxiv) (क) इस प्राधिकरण के अनुरोध पर बीपीसीएल संशोधित दिशानिर्देशों के खंड सं. (i)2.11.1(ii)2.15 (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv)2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi)5.8.1 में शामिल मानक प्रावधानों को दरों के मान में शामिल करने के लिए सहमत हो गया है। इसी प्रकार, बीपीसीएल एक शर्त को शामिल करने के लिए सहमत हो गया है, जिसके अनुसार प्रयोक्ताओं को बीपीसीएल पर सीधे आरोप्य कारणों से होने वाले किसी विलम्ब के कारण कोई भुगतान नहीं करना होगा।

(ख) बीपीसीएल को दरों के मान में एक शर्त शामिल करने का परामर्श दिया गया था, जिसमें यह विनिर्दिष्ट किया गया हो कि बीपीसीएल की तर्ज पर आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा ब्रेक-डाउन होने अथवा बीपीसीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों के किसी पोत के बेकार खड़ा रहने पर जेएनपीटी को देय अर्जित पोत के बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान किराया प्रभारों के बराबर घूट बीपीसीएल द्वारा अनुमत होगी। यद्यपि, बीपीसीएल ने अपना विरोध जताया है कि शर्त स्वीकार करने पर प्रस्तावित प्रशुल्क में उर्द्वगामी वृद्धि हो जाएगी, इसलिए यह प्राधिकरण दरों के मान में ऐसा खंड शामिल करता है, जैसाकि महापत्तनों में प्रचालन अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में किया गया है,

(ग) कुछ प्रस्तावित प्रावधान, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में साझा शर्तों के अनुरूप नहीं हैं, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संशोधन कर दिया गया है।

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

12.2 बीपीसीएल 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 इस संबंध में, बीपीसीएल को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने होंगे। यदि बीपीसीएल निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो जेएनपीटी बीपीसीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है। यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही कर सकता है। 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।

12.4 बीपीसीएल का प्रशुल्क प्रचालक 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, तो बीपीसीएल को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा जा सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए परिवर्तनों का अगली समीक्षा के समय पर भी विश्लेषण किया जा सकता है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के अनुसार समायोजन किए जा सकते हैं।

**(अ.ल. बोंगिरवार)**

अध्यक्ष