

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी संख्या 210

नई दिल्ली

25 अक्टूबर 2007

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में कोलकाता पत्तन न्यास के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला सं. टीएमपी/49/2005-टीएमआईएलएल**

मै0 टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक लिमिटेड

आवेदक

**आदेश**  
**(अक्टूबर, 2007 के 12वें दिन पारित)**

यह मामला हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. दिसम्बर, 2003 में, टीएमआईएलएल ने सूचित किया था कि वह टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए हकदार हैं, और, इस संबंध में इस प्राधिकरण से पुष्टि करने को कहा गया था। टीएमआईएलएल को यह स्पष्ट किया गया था कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (4) अपेक्षा करती है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाएं। टीएमआईएलएल को बाद में यह सूचित किया गया था कि विशिष्ट प्राधिकार इस प्राधिकरण द्वारा दिया जाता है भले ही टीएमआईएलएल केओपीटी के लिए अनुमोदित दरों पर सुविधाएं प्रचालित करता है।

2.2. साथ ही साथ, केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि टीएमआईएलएल द्वारा व्यवस्थित स्थिति पर अपनी टिप्पणी भेजे। केओपीटी ने, साथ ही साथ, पुष्टि की थी कि टीएमआईएलएल का दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करवाया जाना अपेक्षित है।

2.3. इस परिप्रेक्ष्य में, टीएमआईएलएल ने नवम्बर, 2004 में एचडीसी में केओपीटी के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था और इस पर सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी।

2.4. इसी बीच, संशोधित प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों की अधिसूचना के पश्चात, टीएमआईएलएल को सूचित किया गया था कि उसे संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के आलोक में अपना प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत करना होगा और अपना संशोधित प्रस्ताव 30 जून, 2005 तक दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

2.5. परिणामस्वरूप, प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 6 मई, 2005 द्वारा, टीएमआईएलएल का प्रशुल्क मामला बन्द कर दिया था और टीएमआईएलएल को निदेश दिया था कि वह अपना संशोधित प्रस्ताव 31 मई, 2005 से पहले दाखिल करे। तत्पश्चात, और इसके अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव 31 जुलाई, 2005 तक दाखिल करने का समय प्रदान किया था।

3.1. टीएमआईएलएल ने अपना संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव 16 अगस्त, 2005 को दाखिल किया था। टीएमआईएलएल द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). टीएमआईएलएल, टिस्को लिमिटेड और आईक्यू मार्टेड मेनेजमेंट के बीच संयुक्त उद्यम और जीएमबीएच होल्डिंग, भारत में सभी महापत्तनों में पत्तन प्रचालनों सहित इसके ग्राहकों को विभिन्न लोजिस्टिक सेवाएं प्रदान करने में संलग्न कम्पनी है, चार्टरिंग, स्टीमर एजेंसी, शिपिंग और निकासी तथा माल अग्रेषण सेवा।
- (ii). टीएमआईएलएल ने कोलकाता पत्तन न्यास के साथ 29 जनवरी, 2002 को 30 वर्ष की अवधि के लिए संयुक्त उपयोक्ता आधार पर हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बहुउद्देशीय बर्थ सं. 12 को सुसज्जित करने, निर्माण करने, वित्त पोषण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए रियायत करार किया था।
- (iii). रियायत करार टीएमआईएलएल को निम्नलिखित के अलावा सभी प्रकार के शुष्क बल्क, ब्रेक-बल्क और कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति देता है:
  - ताप कोयला थोक में
  - कोकिंग कोयला थोक में
  - विभिन्न प्रकार के कोक और अन्य काला कार्गो थोक में
  - पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के द्रव कार्गो

टीएमआईएलएल को रियायत के 4थें वर्ष से 450,000 टन से 26 से 30वें वर्ष में 600,000 मी.ट. न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्रहस्तन भी करना है।

- (iv). रियायत करार टीएमआईएलएल को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंधों के अनुसार समय-समय पर बनाए गए। संशोधित लाइसेंसदाता के दरमान के अनुसार केवल कार्गो संबंधी प्रभार वसूल कर सकता है। बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के लिए सभी पोत संबंधी प्रभार लाइसेंसदाता द्वारा वसूल किए जाते हैं।

- (v). टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में अपने प्रचालनों की शुरुआत से कार्गो की निम्नलिखित मात्रा प्रहस्तित की है:

	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
शुष्क बल्क (मी.ट.)	353,140	277,618	214,238	506,825	270,000
ब्रेक बल्क (मी.ट.)	359,953	328,793	489,293	659,674	630,459
<b>कुल (मी.ट.)</b>	<b>713,093</b>	<b>606,411</b>	<b>703,531</b>	<b>1166499*</b>	<b>900,459*</b>
कंटेनर (टीईयू)	0	0	0	0	

(\*टिप्पणी: वर्ष 2005-06 और 2006-07 के आंकड़े टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 के अनुसार हैं।)

- (vi). टीएमआईएलएल ने प्रचालन दक्षता पैरामीटरों पर एचडीसी अधिक कार्य किया है, जिसके परिणामस्वरूप इसने प्रचालन के प्रथम कुछ वर्षों के भीतर रियायत करार में विनिर्दिष्ट न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को महत्वपूर्ण ढंग से पार किया है।
- (vii). प्रचालन और अनुरक्षण के लिए केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को निम्नलिखित परिसंपत्तियां हस्तांतरित की गई थीं:
- बर्थ सं. 12
  - घाट लम्बाई के अलावा 14,000 वर्ग मीटर का बैक-अप क्षेत्र
  - बिजली सुविधाएँ
- (viii). रियायत करार में टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई है कि वह रियायत करार के 36 महीनों के भीतर ₹0 30.07 करोड़ का निवेश करेगा और वर्ष-वार निवेश योजना द्वारा पाबंद रहेगा। आज की तारीख तक, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 पर उपस्कर तैनात करने में ₹0 35.62 करोड़ की राशि व्यय की है।
- (ix). उपलब्ध बर्थ लम्बाई, भंडारण क्षेत्र और उपलब्ध करवाए गए उपस्करों पर विचार करते हुए, टर्मिनल वर्तमान मिश्रित कार्गो के आधार पर प्रतिवर्ष 7.5 लाख टन कार्गो के प्रहस्तन में सक्षम है।
- (x). कार्गो बांधना/खोलना और तट प्रहस्तन सेवा सहित दो मुख्य उप-गतिविधियों अर्थात ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क सेवा का लागत विवरण निम्नलिखित दर्शाता है:

वर्ष	आरओसीई के पश्चात और कर से पहले निवल अधिशेष/घाटा (रूपये लाखों में)	प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष/घाटा
2004-05	(172)	-8.54%
2005-06	133	5.27%
2006-07	22	0.84%
2007-08	-45	-1.75%
2008-09	-111	-4.33%

यह दर्शाता है कि प्रस्तावित प्रशुल्क केवल लागत को पूरा करने और नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए पर्याप्त है।

- (xi). रॉयल्टी/राजस्व विभाजन रियायत करार में विनिर्दिष्ट दरों पर परिकलित किए गए हैं। करार के अनुसार, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को निम्नलिखित प्रतिशत पर रॉयल्टी अदा करने की गारंटी दी है:

क्र.सं.	वर्ष	राजस्व हिस्सेदारी का प्रतिशत
1.	पहले से 5वें वर्ष	10.511
2.	6वें से 10वें वर्ष	10.565
3.	11वें से 15वें वर्ष	10.585
4.	16वें से 20वें वर्ष	10.655
5.	21वें से 25वें वर्ष	10.711
6.	26वें से 30वें वर्ष	10.855

चूंकि टीएमआईएलएल का रियायत करार जुलाई, 2003 से पहले किया गया था और 31 मार्च, 2003 को अधिसूचित अधुनातन दिशा-निर्देशों के अनुसार, टीएमआईएलएल को रॉयल्टी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

- (xii). रियायत करार के अनुसार, टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर टर्मिनल मूल्य के होते हुए ₹0 2.30 करोड़ की राशि प्राप्त करेगा। हमने उक्त मूल्य पर 6 प्रतिशत की दर से छूट दी थी और ₹0 47.69 लाख का वर्तमान मूल्य शेष रियायत अवधि में समान रूप से वितरित की गई है।

3.2. केओपीटी के एचडीसी पर (तत्कालीन) वर्तमान दरों पर टीएमआईएलएल द्वारा मांगी गई प्रतिशत वृद्धि निम्नवत् है:

क्र. सं.	वर्ग	एचडीसी में उस समय प्रचलित दर	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दर	वृद्धि %
1.	ऑन बोर्ड प्रभार (रूपये प्रति मी.ट.)	90/-	50/- से 140/-	11% से 138% की सीमा में
2.	घाटशुल्क (रूपये प्रति मी.ट.)		50/- से 75/-	
3.	भंडारण (रूपये प्रति मी.ट. प्रतिदिन)	100/-	40/- से 100/-	शून्य

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। प्रपत्र I से IV और प्रस्तावित दरमान केओपीटी और उपयोक्ताओं को परिचालित किए गए थे।

4.2. मर्चेंट्स चेम्बर ऑफ कॉमर्स से प्राप्त टिप्पणियां टीएमआईएलएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। तथापि, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर कोई प्रतिसाद नहीं दिया था।

4.3. अनुस्मारकों के बावजूद अन्य संबद्ध उपयोक्ता संगठनों से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

5. केओपीटी के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी को विशिष्ट टिप्पणियों के लिए बिंदुओं की एक सूची भी भेजी गई थी। अनुस्मारकों के पश्चात केओपीटी ने प्रतिसाद दिया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केओपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	हमारा प्रश्न	केओपीटी प्रतिसाद
(i).	टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा केओपीटी को प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत मद के रूप में दय राजस्व हिस्से पर विचार करने का अनुरोध किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क परिकलन में प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लिया जाएगा बशर्ते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि, उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी की गई हो। केओपीटी से अनुरोध है कि एचडीसी के बर्थ सं. 12 के आबंटन की बोली प्रक्रिया में अगले निम्नतम बोलीदाता में प्रासंगिक बोली मूल्य और उस आधार पर एनपीवी विश्लेषण जिसपर सफल बोलीदाता चुना गया था भेजने का अनुरोध किया गया था।	महापत्तनों में निजी क्षेत्र की परियोजनाओं के लिए केन्द्रीय सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार, एचडीसी के बर्थ सं. 12 के आबंटन के संबंध में तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त बोलीदाताओं की मूल्य बोलियां तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त बोलीदाताओं द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी के उच्चतम प्रतिशत के आधार पर मूल्यांकित की गई थीं। टीएमआईएलएल ने राजस्व हिस्सेदारी का उच्चतम प्रतिशत उद्धरित किया था। अगले उच्चतम बोलीदाता ने राजस्व हिस्सेदारी के प्रतिशत के रूप में 8.126 प्रतिशत उद्धरित किया था। एनपीवी विश्लेषण के आधार पर निजी क्षेत्र भागीदारी आधार पर केन्द्रीय सरकार के दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम बोलीदाता चुना गया था।
(ii)	केओपीटी किए गए और किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में बर्थ सं. 12 की परिकल्पित क्षमता की पुष्टि करें और टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमान पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजें।	(क). टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में इस्पात, चूना पत्थर, लट्टे, उर्वरक आदि जैसे विभिन्न सामान्य कार्गो का प्रहस्तन करता है, मोबाइल हारबर क्रेन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात करते हुए, यह अनुमान लगाया जा सकता है कि 4303 टन आउटपुट प्रति जलयान दिवस के साथ 248 दिनों की बर्थ अधिग्रहीता के लिए टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में प्रतिवर्ष लगभग 1.07 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तन करने के योग्य होगा। यह परिकलन पत्तन क्षमता के अधुनातन करने के मामले में एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए प्रचलित दिशा-निर्देशों के अनुसार है। इसे बर्थ सं. 12 की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता के रूप में माना जा सकता है। (ख). केओपीटी ने पत्र सं. वित्त/135ख दिनांक 15 जून, 2006 द्वारा बर्थ सं. 12 के लिए पहले निम्नलिखित यातायात पूर्वानुमान संप्रेषित किया था: 2007-08 - 0.90 मि.मी.ट. 2008-09 - 0.95 मि.मी.ट.
(iii)	टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल द्वारा देय अपफ्रंट शुल्क के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। अपने प्रस्ताव में, टीएमआईएलएल ने बताया है कि केओपीटी को अपफ्रंट भुगतान के रूप में ₹0 7.10 करोड़ अदा करने हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि टीएमआईएलएल ने अपफ्रंट प्रीमियम के रूप में ₹0 7.10 करोड़ का भुगतान किया है।



(iv).	टीएमआईएलएल ने बताया है कि इसने वर्ष 2006-07 में केओपीटी से अतिरिक्त 54,000 वर्ग मीटर की अनावृत भूमि लेने का प्रस्ताव किया था और केओपीटी को देय रू0 13.92 प्रति वर्ग मी. प्रति माह के किराये पर भंडारण के लिए इसे विकसित किया गया था।	अतिरिक्त 54,000 वर्ग मी. अनावृत भूमि टीएमआईएलएल को 11 जनवरी, 2007 का हस्तांतरित की गई थी। टीएमआईएलएल ने रू0 1,80,40,320 की प्रीमियम राशि जमा की थी और रू0 90,20,160 की प्रतिभूति जमा राशि दी थी। वार्षिक किराया रू0 90,20,160 है जोकि 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष बढ़ाया जाएगा।
(v)	अपने कार्य पूंजी के परिकलन में, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर दिए गए भूखंड पर भुगतान किए गए/देय प्रतिभूति जमा पर वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में विचार किया है। परिकलन के लिए सुविचारित राशि वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए रू0 39.95 लाख और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए रू0 130.15 लाख है। केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर दिए गए भूखंड पर भुगतान किए गए/देय प्रतिभूति जमा की पुष्टि करें।	टीएमआईएलएल ने भूखंड के आबंटन के लिए निम्नलिखित प्रतिभूति जमा का भुगतान किया है: (क). बर्थ सं. 12 के पीछे के 14,000 वर्ग मीटर के भूखंड के आबंटन के लिए रू0 36,37,200 (ख). 54,000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त भूखंड के आबंटन के लिए रू0 90,20,160। रू0 36,37,200 का प्रतिभूति जमा टीएमआईएलएल द्वारा 4 जनवरी, 2002 को लाइसेंस देने से पहले अदा किया गया था। रू0 90,20,160 की प्रतिभूति जमा 54,000 वर्ग मीटर भूखंड के आबंटन से पहले 9 जनवरी, 2007 को उन्हें भुगतान किया गया है।
(vi)	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि लाइसेंस करार में यथा निर्दिष्ट उपस्कर/अवसंरचना के न्यूनतम संस्थापन/तैनाती की अपेक्षा केओपीटी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा संशोधित की गई है। केओपीटी पुष्टि करें कि क्या उसने क्षमता में संशोधन और एचडीसी के बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की क्षमता में संशोधन से सहमति व्यक्त की थी। केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा किए गए निवेशों की उपयुक्तता पर भी टिप्पणी करें।	केओपीटी ने, केन्द्रीय सरकार की मंजूरी की शर्त पर, रू0 30.07 करोड़ की बजाय रू0 25.80 के संशोधित कुल निवेश के साथ उपस्करों और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ बदलाव किया था। केन्द्रीय सरकार की मंजूरी प्रतीक्षित है।
(vii)	टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित वर्ष 2009-10 में 0.95 मिलियन टन के प्रक्षेपित यातायात पर केओपीटी की टिप्पणियां।	बर्थ सं. 12 के लिए यातायात पूर्वानुमान के निर्धारण के लिए अपनाए गए तरीके पर विचार करते हुए, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2009-10 के यातायात पूर्वानुमान 1 मि.मी.ट. होना चाहिए।
(viii)	ब्रेक-अप क्षेत्र के लिए 54,000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त अनावृत भूखंड और 14,000 वर्ग मी. के हार्ड स्टैंड प्लॉट के अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागत आंकने के प्रयोजन के लिए भूखंड किरायों की परिगणना हेतु 9000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड और 5000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड पर विचार किया है। केओपीटी टीएमआईएलएल को 14,000 वर्ग मी. के अतिरिक्त अनावृत भूखंड के आबंटन की स्थिति की पुष्टि करें।	(क). टीएमआईएलएल ने केओपीटी से अतिरिक्त 9000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड के आबंटन के लिए 9 जनवरी, 2007 को अनुरोध किया था। इसके लिए अपेक्षित दस्तावेज स्पष्टीकरणों के साथ टीएमआईएलएल द्वारा 16 मार्च, 2007 को प्रस्तुत किए गए थे। आवेदन सक्रिय विचाराधीन है। (ख). दूसरे 5000 वर्ग मी. के संबंध में जैसाकि उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल ने ऐसी कोई माँग केओपीटी के पास वर्तमान में नहीं है।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, टीएमआईएलएल से विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए जवाब
क.	वित्तीय/लागत विवरण	
1.	(क). कई बार अनुरोध करने के बावजूद वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। चूंकि लेनदेनों के मूल दस्तावेज उपलब्ध करवाना अपेक्षित है, इसलिए ऐसे ब्योरों को निकालना और निर्धारित प्रारूप में प्रस्तुत करना संभव नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि जब तक ये ब्योरे नहीं भेजे जाते हैं, यह प्राधिकरण यह घोषित करने के लिए विवश होगा कि उस अवधि के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के लिए इसका अनुमोदन नहीं है और इसलिए एमपीटी अधिनियम के अनुसार वसूल नहीं किया गया है। (ख). टीएमआईएलएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि निम्नलिखित भेजें: (i). अपने लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण। (ii). लेखापरीक्षक द्वारा विधिवत् प्रमाणित अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के वास्तविक आंकड़े। परिणामस्वरूप, वर्ष 2005-06 के लागत विवरण अधुनातन करें, यदि आवश्यक हो, और आगामी 3 वर्षों के प्रक्षेपणों/अनुमानों की समीक्षा करें।	हम संपूर्ण कम्पनी के प्रचालनों के समेकित लेखे व्यवस्थित करते रहे हैं। इसीलिए, हम बर्थ सं. 12 में प्रचालनों के लिए पृथक वित्तीय आंकड़े व्यवस्थित नहीं कर रहे थे। चूंकि हमने वर्ष 2002-03 और 2003-04 की सूचना का संकलन मूल अभिलेखों से किया है और इसे वित्तीय विवरणों में प्रपत्र 3 में शामिल किया गया है। वर्तमान वित्तीय वर्ष अर्थात 2005-06 की प्रथम छमाही के वास्तविक आंकड़े भी उसमें दर्शाए गए हैं। वर्ष 2002-03 और 2003-04 में कम्पनी लाइसेंस करार के अनुसार निवेशों के लिए योजना तैयार करने की अवस्था में थी। तदनुसार, कम नियोजित पूंजी के कारण, स्वीकार्य आरओसीई की मात्रा उच्चतर निवल अधिशेष प्राप्त करने के लिए बहुत कम थी।



2.	<b>क्षमता</b>	
(i)	कृपया किए गए और किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश और उत्पादकता के स्तरों के संदर्भ में टर्मिनल की क्षमता के परिकलन की परिगणनाएं भेजें।	निविदा दस्तावेज़ के अनुसार, पत्तन ने बर्थ सं. 12 में सामान्य कार्गो टर्मिनल की क्षमता को 0.5 मिलियन टन होना परिभाषित किया है। परंतु विभिन्न उपस्करों और अवसंरचना में निवेश करते हुए, हम बर्थ क्षमता में वृद्धि करते रहे हैं। जैसाकि हमारे मूल प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है, बर्थ की क्षमता 0.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष थी। इस्पात कार्गो के प्रहस्तन और बर्थ सं. 12 के बाहर ग्राहक के परिसर में कार्गो के भंडारण के लिए ऑन-बोर्ड प्रचालन के लिए बाह से उपस्कर किराये पर लेते हुए, वर्तमान वर्ष के वास्तविक थ्रुपुट बर्थ की परिभाषा क्षमता को अधिक्रमित करता है। हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स को चीन से मॉंग के कारण कई बर्थों पर लौह अयस्क प्रहस्तन में अचानक बढ़ोतरी का सामना करना पड़ा था। इसके परिणामस्वरूप बर्थिंग-पूर्व विलंब बढ़कर 10 दिन की औसत तक पहुंच गया था और परिणामस्वरूप कई गैर-योजनाबद्ध पोत बर्थ सं. 12 की ओर मोड़ दिए गए थे। इसीलिए, हम बर्थ सं. 12 की परिभाषित क्षमता से अधिक प्रहस्तन कर सके थे जोकि लम्बी समयावधि तक बरकरार नहीं रहा।
(ii)	जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, टर्मिनल की क्षमता कार्गो मिश्रण पर निर्भर है। टीएमआईएलएल वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो मिश्रण में बदलाव के आधार पर क्षमता में भिन्नता के प्रतिशत का अनुमान लगा सकता है, यदि कोई हो।	इसके अलावा, इस वर्ष में आयातों में वृद्धि के कारण हम हुक-प्वाइंट में प्वायंट क्षमता की सुपुर्दगी देते हुए हमारे थ्रुपुट में वृद्धि करते रहे हैं जिसके लिए तटीय उपस्करों के उपयोग की आवश्यकता नहीं होती है। (ऐसे कार्गो के लिए हमने केवल ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क प्रभार वसूल किए हैं)। कार्गो मिश्रण के साथ, जोकि हम अनुभव कर रहे हैं, हम 0.60 मिलियन टन के निर्यात केन्द्रित ब्रेक बल्क कार्गो से 1 मिलियन टन आयात केन्द्रित कार्गो की टर्मिनल क्षमता अनुभव करते हैं। तथापि, कार्गो मिश्रण में परिवर्तन के आधार पर, क्षमता में सही प्रतिशत भिन्नता एकदम ठीक परिभाषित नहीं की जा सकती।
3.	<b>यातायात पूर्वानुमान</b>	
(i)	वर्ष 2005-06 लौह और इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) का यातायात वर्ष 2004-05 के वास्तविक यातायात की तुलना में लगभग 22 प्रतिशत कम अनुमानित किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2006-07 के यातायात वर्ष 2004-05 के वास्तविक यातायात से लगभग 41 प्रतिशत कम अनुमानित किया गया है। संदर्भित कार्गो के लिए यातायात में अनुमानित कमी के कारण स्पष्ट करें।	हल्दिया डॉक प्रणाली में थ्रुपुट में वृद्धि रही है जोकि बर्थ सं. 12 में कई आयात पोतों विशेष रूप से इस्पात कार्गो वहन के विपथन के परिणामस्वरूप है। तथापि, यह एक बार की स्थिति है जोकि अगले वर्ष में भी जारी रहने की संभावना नहीं है। पत्तन ऐसी अचानक बढ़ी हुई मांग को ध्यान में रखते हुए दो अतिरिक्त सामान्य कार्गो बर्थों के निर्माण की योजना भी बना रहा है। इसीलिए, हमने वर्तमान वित्तीय वर्ष (2005-06) के हमारे कार्गो प्रक्षेपण संशोधित किए हैं। इस्पात कार्गो के थ्रुपुट में मुख्य बदलाव 2 लाख मी.ट. वृद्धि की गई है जिसमें हुक प्वाइंट पर 5000 मी.ट. कार्गो सुपुर्दगी शामिल है जिसमें तट प्रहस्तन प्रभार वसूल नहीं किए गए हैं। परंतु भावी वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2008-09 के हमारे प्रक्षेपण यथावत् रहेंगे।
(ii)	(क). लौह और इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) से संबंधित तटीय कार्गो के अनुमान का आधार दें। (ख). प्रत्यक्षतः, टीएमआईएलएल ने लौह, इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) के अलावा तटीय कार्गो के यातायात का अनुमान नहीं लगाया है।	(क). हमने तटीय कार्गो यातायात ऑफर किए जाने की संभावना वाले संभव पक्षों के बारे में हमारी बाज़ार आसूचना के आधार पर अनुमानित की है। (ख). हम इस अवस्था में अन्य घटकों में तटीय यातायात संभावना दिखाई नहीं देती है।
(iii)	वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए परियोजना कार्गो यातायात में वर्ष 2004-05 के वास्तविकताओं की तुलना में लगभग 52 प्रतिशत कटौती के कारण बताएं।	परियोजना कार्गो हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में नियमित दृष्टव्य नहीं है। पश्चिम बंगाल में ज्यादा परियोजनाएं नहीं आ रही हैं जो हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का उपयोग कर सकें। इसीलिए, यह अनुमान ज्यादातर टर्मिनल में हमारे उद्देश्य परियोजना कार्गो मर्चें की अपेक्षा ब्रेक-बल्क मर्चें का ज्यादा प्रहस्तन करता है। हम परियोजना कार्गो केवल उस स्थिति में प्रहस्तन करेंगे जब देखेंगे कि हमारा टर्मिनल निष्क्रिय है।
(iv)	विभिन्न कार्गो जैसे सीमेंट, न्यूज़प्रिट, खाद्यान्न, सल्फर, चीनी आदि को यातायात अनुमानों में नहीं लिया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि दरमान में ऐसे कार्गो के लिए दरें शामिल क्यों की गई हैं, जब यातायात अगले 3 वर्षों के लिए बिल्कुल अनुमानित ही नहीं किया गया है।	हमने आज की तारीख तक ऐसा कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है, और न ही आने वाले वर्षों में इस प्रहस्तन की संभावना है। तथापि, यदि हमें भविष्य में कोई अवसर मिलता है तो हम ऐसे अवसर को खोजना नहीं चाहेंगे और इसी कारण से ऐसे कार्गो के लिए भी दरें प्रस्तावित की गई हैं।

4.	<b>प्रचालन आय</b>	
(i)	सभी विचाराधीन वर्षों के लिए "प्रचालन आय - ओबीसी" और "प्रचालन आय - तट प्रहस्तन प्रभार" के अधीन सुविचारित प्रशुल्क की प्रत्येक मद के लिए अनुमानित आय, श्रमिक प्रभार और उपस्कर किराया प्रभार की विस्तृत परिगणना।	प्रचालन आय के अधीन सुविचारित प्रशुल्क के प्रत्येक मद के लिए आय परिकलन दर्शाने वाला पृथक विवरण भेजा गया है। क्योंकि श्रमिक प्रभारों से राजस्व अर्जन बहुत कम है, इसलिए इसे तदर्थ आधार पर सुविचारित किया गया है। वर्ष 2004-05 के दौरान उपस्कर किराया प्रभारों से आय ₹ 16 लाख थी। वर्तमान वर्ष के लिए, उपस्करों की अधिक संख्या पर विचार करते हुए, हमने वर्ष 2004-05 के वास्तविकताओं के आलोक में तदर्थ आधार पर ₹ 21 लाख की उपस्कर किराया आय का अनुपात लगाया है। (टिप्पणी: वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए राजस्व की गणना करने समय असावधानीवश त्रुटि प्रस्तुत किए गए वित्तीय विवरणों में ठीक की गई है)।
(ii)	केओपीटी ने टीएमआईएलएल को 14000 वर्ग मीटर का बैक-अप क्षेत्र आबंटित किया है। टीएमआईएलएल को वर्ष 2006-07 के दौरान 54000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त अनावृत भूखंड और इसे टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल करने का प्रस्ताव भी किया गया था। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:	.....
	(क). टीएमआईएलएल को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए आबंटित 14000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र में से केवल 10000 वर्ग मीटर भूखंड (7000 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड प्लॉट और 3000 वर्ग मीटर ढके हुए शैड) के लिए पट्टा किरायों से आय के अनुमानन के कारण। शेष 4000 वर्ग मी. बैक-अप क्षेत्र के उपयोग के तरीके के बारे में बताएं।	14000 वर्ग मी. में से कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक कार्य क्षेत्र 10,000 वर्ग मी. से अधिक नहीं है। (टर्मिनल में कार्यालय क्षेत्र, कैंटीन सुविधा, मोबाइल हारबर क्रैन सहित उपस्करों की पार्किंग, जल-निकासी और मोबाइल उपस्करों के युक्ति-चालन करने आदि से अतिरिक्त) 10,000 वर्ग मी. में से, 7000 वर्ग मी. हार्डस्टैंड खुला क्षेत्र है और शेष 3000 वर्ग मी. ढका हुआ क्षेत्र है।
	(ख). विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के केवल 6 माह के लिए हार्डस्टैंड प्लॉट के पट्टा किरायों के अनुमानन के कारण।	हम पूरे वर्ष में 7000 वर्ग मी. के खुले क्षेत्र का पूर्णतः अधिग्रहीता नहीं कर पाते हैं। हमारे पूर्व अनुभव के आधार पर, हमने 50 प्रतिशत अधिग्रहीता मुक्त करना आधार पर अनुमानित की है जोकि अपने आप में बहुत अधिक है। हमें निःशुल्क समय भी देना होता है जिसमें हमें कोई भूखंड किराया अर्जित नहीं होता है। परंतु 3000 वर्ग मी. के शेष ढके हुए क्षेत्र के लिए हमने संपूर्ण 12 माह के लिए आय अनुमानित की है।
	(ग). केओपीटी से प्राप्त किए जाने के लिए प्रस्तावित 54,000 वर्ग मी. में से केवल 34000 वर्ग मीटर के अनावृत भूखंड के पट्टा किराये के अनुमानन के कारण। शेष क्षेत्र के उपयोग का तरीका सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बताएं। टीएमआईएलएल ने संपूर्ण वर्ष की बजाय प्रत्येक वर्ष के लिए केवल छह माह हेतु अनावृत भूखंड से पट्टा किरायों का अनुमान लगाया है।	वर्तमान में संपूर्ण थोक आयात बर्थ सं. 12 के बाहर प्राप्तकर्ता के परिसर में रखे जाते हैं। पत्तन भूखंड के लिए देय पट्टा किरायों के अलावा ₹ 50 प्रति मी.ट. की दर से प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभार वसूल कर रहा है। प्लॉट का मौजूदा पट्टा मई, 2007 तक वैध है। इसलिए, हमें संभाव्यता को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र तैयार करने होंगे और पत्तन से 54,000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड लेने की योजना बनाई है। प्रारंभ में केवल 35,000 वर्ग मी. क्षेत्र थोक कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल किए जाने का प्रस्ताव है जहां ₹ 500 लाख के निवेश परिकलित किए गए हैं। बाद की अवस्था में, हमने 19000 वर्ग मी. के शेष क्षेत्र को भी आगे रेलव साइडिंग और ढके हुए भांडागार सुविधा प्रदान करते हुए ब्रेक-बल्क कार्गो के भंडारण के लिए विकसित करने की योजना बनाई है। इसके लिए भारी निवेश की आवश्यकता पड़ेगी, जिसपर वर्तमान वित्तीय विवरणों में विचार नहीं किया गया है। क्षेत्र (मोबाइल उपस्करों के संचलन और गैर-प्रचालन प्रयोजनों के लिए क्षेत्र के अलावा) का पूरा उपयोग ब्रेक-बल्क कार्गो के भंडारण के लिए भारी निवेशों के पश्चात ही संभव होगा। भविष्य में किराये प्रभार भविष्य में अतिरिक्त निवेशों को ध्यान में रखकर संशोधित किए जाएंगे।
	(घ). टीएमआईएलएल ने विचाराधीन अवधि के दौरान भांडागार सुविधाएं शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इन सुविधाओं की क्षमता और अनुमानित उपयोग भेजें। इसके अलावा, आय के प्रासंगिक शीर्ष कोई वृद्धि नहीं दर्शाते हैं। कृपया पुष्टि करें कि क्या ऐसी सुविधाएं उपयोक्ताओं द्वारा निःशुल्क प्राप्त की जाएंगी।	भांडागार में वृद्धि से होने वाली आय पर विचार किया गया है। हमारे लागत विवरण में, हमने संपूर्ण वर्ष के लिए 3000 वर्ग मी. के ढके हुए शैड से होने वाली आय को लिया है।



	<p>(ड). (i). अतिरिक्त 54000 वर्ग मी. के प्रस्तावित पट्टाकरण का प्रयोजन और उपयोग। एचडीसी से ऑफ-लैंड स्पष्ट करें। आय अनुमानों में इस सुविधा से आने वाले संवर्धनात्मक राजस्व को नहीं लिया गया है।</p> <p>(ii). भूखंड के इस प्लॉट के क्षमता उपयोग का विश्लेषण भी भेजें और क्या इस भूखंड के उपयोग के लिए प्रभार्य प्रभार कम से कम एचडीसी को देय लाइसेंस शुल्क को पूरा करेगा।</p>	जवाब उपर्युक्त (ii) (ग) में दिया गया है।
	<p>(च). कृपया वर्ष 2002-03, 2003-04 और 2004-05 के वास्तविकताओं को विधिवत् शामिल करते हुए कार्गो-वार भंडारण समय विश्लेषण भेजें।</p>	सभी थोक आयात बर्थ सं. 12 के बाहर प्राप्तकर्ता के परिसर में रखे जाते हैं, बैक-अप भंडारण क्षेत्र में नहीं। ब्रेक-बल्क मर्दों के लिए, हमने हमारे प्रमुख उपयोक्ता को 3000 वर्ग मी. का संपूर्ण ढका हुआ क्षेत्र आबंटित किया है। अन्य उपयोक्ताओं के लिए, विराम की औसत अवधि बर्थ सं. 12 के बैक-अप क्षेत्र में लगभग 15 से 30 दिन होगी।
5.	<b>प्रचालन लागत:</b>	
(i)	<p>(क). यह प्रतीत होता है कि विभिन्न प्रचालन जैसे - नौभरण, बांधना, भीतरी पत्तन परिवहन आदि आउटसोर्स किए जाते हैं और कुछ उपस्कर किराये पर लिये जाते हैं। टीएमआईएलएल ने इन मर्दों से संबंधित कुछ बिल की प्रतिलिपियां भेजी हैं। टीएमआईएलएल को प्रासंगिक करार अनुबंधों की प्रतिलिपियां भेजनी चाहिए।</p> <p>(ख). इसे अवश्य प्रमाणित और अभिपुष्ट किया जाए कि ऐसे आउटसोर्सिंग संविदाकार/आपूर्तिकर्ता प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से चुने गए हैं और उन्हें देय प्रभार सही हैं और बाजार दरों के संबंध में उपयुक्त हैं। सहयोगी सत्त्वों के मामले में, यदि कोई हो, इसे प्रमाणित किया जाए कि नजदीकी संबंध बनाकर रखा गया है।</p>	<p>(टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा कार्य आदेश, संलग्नकों सहित, की प्रतिलिपियां भेजी हैं।)</p> <p>हम एतद्वारा पुष्टि करते हैं कि आपूर्तिकर्ताओं का चुनाव प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया गया है और उन्हें देय प्रभार सही हैं और बाजार परिस्थितियों पर विचार करते हुए उपयुक्त हैं।</p>
(ii)	वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत जून, 2004 तक वैध संविदा के आधार पर अनुमानित की गई है।	<p>संविदा की अभी समीक्षा की जानी है। आपूर्तिकर्ता असामान्य वृद्धि के लिए कह रहा है जिसपर बातचीत चल रही है। तथापि, आपूर्तिकर्ता द्वारा मांगी गई वृद्धि पर विचार करते हुए हमने हमारे वर्तमान वर्ष (2005-06) के लागत अनुमानों को हमारे पूर्ववर्ती प्रक्षेपण रू0 22.33 प्रतिसाद के विपरीत रू0 25 लाख प्रतिमाह कर दिया है। भावी वर्षों के लिए 5.55 प्रतिशत की सामान्य मुद्रास्फीति पर विचार किया गया है। (टीएमआईएलएल ने मार्च, 2006 तक वैध नौभरण सेवाएं प्रदान करने की करार की प्रतिलिपि अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा भेजी है। करार प्रतिलिपि में बर्थ सं. 12 में सभी प्रकार के कार्गो के लिए 7 लाख मी.ट. तक रू0 35 मी.ट. और आगे के नौभरण के लिए 7 लाख मी.ट. से अधिक के लिए रू0 33 मी.ट. की दर दर्शाई गई है। टीएमआईएलएल ने अप्रैल, 2006 से मार्च, 2009 की करार अवधि के लिए संविदा की प्रतिलिपि भी भेजी है जोकि 10 लाख मी.ट. तक रू0 38 प्रति मी.ट. की दर दर्शाता है। रू0 38 प्रति मी.ट. की यह दर 31 मार्च, 2007 तक वैध है।)</p>
(iii)	हालांकि वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक लौह और इस्पात (20 मी.ट. से कम) के यातायात में अधोमुखी झुकाव अनुमानित किया गया है, परंतु वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए स्लिंग्स और गियर्स की अनुमानित लागत में लगभग 8 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी झुकाव अनुमानित किया गया है। इसके अलावा, व्यय प्रक्षेपण संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2. 5.1. के अनुसार होने चाहिए।	वर्तमान वित्तीय वर्ष (2005-06) की प्रथम छमाही के लिए स्लिंग्स और गियर्स पर वास्तविक व्यय रू0 18 लाख रहा है। वर्तमान वर्ष के लिए प्रक्षेपण इस आधार पर संशोधित कर रू0 25 लाख किए जा रहे हैं। यह मुख्यतः बर्थ सं. 12 में इस्पात आयातों में बढ़ोतरी के कारण है जैसाकि उपर्युक्त बिंदु 2 और 3 में पहले स्पष्ट किया गया है। तथापि, भावी वर्षों के लिए, हमने इस शीर्ष के अधीन व्यय हमारे मूल प्रक्षेपणों के अनुसार रखा है।

<p>(iv)</p>	<p>(क). तीसरे पक्षों के माध्यम से भीतरी पत्तन परिवहन की लागत के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं में कंटेनरों के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत शामिल है। कंटेनरों के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत का परिकलन सही प्रतीत नहीं होता है। कृपया लागत विवरण में दर्शाए गए भीतरी पत्तन परिवहन की लागत के अनुमान उपयुक्ततः संशोधित करें। (ख). कृपया वर्ष 2004-05 (वास्तविक आंकड़े) और 2005-06 से 2008-09 (अनुमानित आंकड़े) के लिए टीएमआईएलएल के अपने ट्रेलरों द्वारा भीतरी पत्तन परिवहन की अनुमानित लागत के लिए परिगणना भेजें।</p>	<p>कंटेनर के लिए भीतरी पत्तन परिवहन का परिकलन नीचे दर्शाया गया है:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>परिवहन किए जाने वाले कंटेनरों की सं. = कंटेनर यातायात (500 टीईयू) का 25 प्रतिशत = 125 टीईयू</li> <li>वर्ष 2006-07 के दौरान परिवहन की दर = ₹0 900/- प्रति टीईयू की वर्तमान दर का 105.55 प्रतिशत = ₹0 950 प्रति टीईयू</li> <li>कुल परिवहन लागत = 125x950 = ₹0 118750/-</li> </ul> <p>हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के भीतर ब्रेक-बल्क मद के परिवहन के लिए वर्तमान बाजार दर वर्ष 2004-05 को ₹0 34 प्रति मी.ट. है अर्थात मार्च, 2005 तक वैध (बढ़े हुए डीज़ल मूल्य के आलोक में वर्ष 2005-06 में संशोधित किए जाने वाले) जोकि बहुत प्रतिस्पर्धी हैं। हमने इसी लागत को हमारे प्रक्षेपणों में लिया है। हमारे अपने ट्रेलरों के प्रचालन के लिए प्रति टन अनुमानित लागत हमने नीचे दी है:</p> <table border="1" data-bbox="906 741 1361 1227"> <thead> <tr> <th>ट्रेलरों की कुल संख्या</th> <th>6 सं.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>रुपये</td> </tr> <tr> <td>पूंजी लागत</td> <td>9,600,000</td> </tr> <tr> <td>मूल्यहास</td> <td>640,000</td> </tr> <tr> <td>प्रचालन के लिए श्रमिक लागत 7 ड्राइवर + 7 हैल्पर</td> <td>1,225,000</td> </tr> <tr> <td>अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)</td> <td>1,000,000</td> </tr> <tr> <td>ईंधन लागत</td> <td>792,000</td> </tr> <tr> <td>बीमा दर 1%</td> <td>96,000</td> </tr> <tr> <td>दरें और वास्तविकताओं पर कर</td> <td>272,910</td> </tr> <tr> <td><b>कुल प्रत्यक्ष लागत</b></td> <td><b>4,025,910</b></td> </tr> <tr> <td><b>कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)</b></td> <td><b>119,000</b></td> </tr> <tr> <td><b>स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत</b></td> <td><b>₹0 34 प्रति मी.ट.</b></td> </tr> </tbody> </table>	ट्रेलरों की कुल संख्या	6 सं.		रुपये	पूंजी लागत	9,600,000	मूल्यहास	640,000	प्रचालन के लिए श्रमिक लागत 7 ड्राइवर + 7 हैल्पर	1,225,000	अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)	1,000,000	ईंधन लागत	792,000	बीमा दर 1%	96,000	दरें और वास्तविकताओं पर कर	272,910	<b>कुल प्रत्यक्ष लागत</b>	<b>4,025,910</b>	<b>कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)</b>	<b>119,000</b>	<b>स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत</b>	<b>₹0 34 प्रति मी.ट.</b>
ट्रेलरों की कुल संख्या	6 सं.																									
	रुपये																									
पूंजी लागत	9,600,000																									
मूल्यहास	640,000																									
प्रचालन के लिए श्रमिक लागत 7 ड्राइवर + 7 हैल्पर	1,225,000																									
अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)	1,000,000																									
ईंधन लागत	792,000																									
बीमा दर 1%	96,000																									
दरें और वास्तविकताओं पर कर	272,910																									
<b>कुल प्रत्यक्ष लागत</b>	<b>4,025,910</b>																									
<b>कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)</b>	<b>119,000</b>																									
<b>स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत</b>	<b>₹0 34 प्रति मी.ट.</b>																									
<p>(v)</p>	<p>कंटेनर लदाई प्रचालन भी आउटसोर्स किया बताया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर लदाई व्यय का अनुमान नहीं लगाने के कारण भेजें। कृपया टीएमआईएलएल द्वारा स्वतः ही किए गए कंटेनर लदान की अनुमानित लागत के लिए परिगणनाएं भेजें।</p>	<p>हमारे मूल निवेदन में वर्ष 2008-09 के दौरान कंटेनर लदान व्यय पर विचार नहीं करना एक लिपिकीय त्रुटि रही है। इसे हमारे संशोधित वित्तीय विवरणों में सही किया गया है।</p>																								
<p>(vi)</p>	<p>वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए चूना पत्थर प्रहस्तन के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ वैध ठहराए, जब से टीएमआईएलएल ने इस गतिविधि को आउटसोर्स किया है। किराये पर लिए गए उपस्करों की सूची भेजें।</p>	<p>बल्क कार्गो पोतों के लिए तटीय प्रहस्तन जरूरतों को पूरा करने के लिए हमारा अपना उपस्कर बेड़ा केवल काफी ही है। ऑन-बोर्ड अपेक्षाओं के लिए, हम उपस्कर बाहर से किराए पर लेते हैं। एक बल्क कार्गो पोत के प्रहस्तन के लिए औसतन 15 उपस्कर पारियों की आवश्यकता होती है। औसत दर ₹0 8000 प्रति उपस्कर पारी है। (एचएम 202, कैटरपिल्लर 966 ई और एचएम 2071 अथवा इसके समकक्ष का मिश्रण)।</p>																								

(vii)	<p>(क). टीएमआईएलएल ने उपस्करों के अनुरक्षण लागत का अनुमानन संस्थापित अथवा संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न उपस्करों के लिए प्रति उपस्कर प्रतिवर्ष की औसत लागत के आधार पर किया है। प्रति उपस्कर औसत वार्षिक अनुरक्षण लागत पर पहुंचने का आधार विभिन्न उपस्करों के लिए परिगणनाओं के साथ बताएं।</p>	<p>हारबर मोबाइल क्रेन और लिबेयर लोडर्स जैसे आयातित उपस्करों के लिए, क्योंकि उपस्कर बहुत नए हैं और हमें कोई पूर्व अनुभव नहीं है, इसलिए कोई परिगणना उपलब्ध करवाना हमारे लिए मुश्किल है। ऐसे उपस्करों के कुल पुर्जे बहुत महंगे हैं। हमने तदनुसार बृहत् अनुमान आधार पर औसत अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। हमने हमारी मूल कम्पनी से भी पुराने उपस्कर शून्य मूल्य पर प्राप्त किए हैं।</p> <p>इसके अलावा वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान, हमने हमारे बैक-अप क्षेत्र की मुख्य सिविल मरम्मतें ₹0 36 लाख के अनुमान पर करवाई हैं जोकि अगले 3 वर्षों के लिए आवर्त नहीं होंगी। यदि हम ₹0 36 लाख के एक बार के व्यय को अलग रखते हैं और पुराने उपस्करों के कल्पित पूंजी मूल्य ₹0 1.50 करोड़ को शामिल करते हैं तो अनुरक्षण लागत पूंजी लागत की प्रतिशत लागत वर्तमान वर्ष (2005-06) के लिए 4 प्रतिशत होती है। यह उपयुक्त मानी गई है।</p>
	<p>(ख). उपस्कर की अनुरक्षण लागत में वर्ष 2005-06 के दौरान ₹0 36 लाख की लागत से बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण भी शामिल है। बैक-अप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण के कारण होने वाले लाभ एक वर्ष तक सीमित नहीं किए जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, बैक-अप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण की संपूर्ण लागत एक वर्ष (2005-06) में डालने के कारण तर्कसंगत ठहराएं। टीएमआईएलएल को बैक-अप भूखंड के समतलीकरण और पुनः भूतलीकरण की लागत उपयुक्त अवधि के लिए बांटने पर विचार करना चाहिए। बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण संबंधी कार्य की वर्तमान अवस्था दर्शाएं।</p>	<p>बर्थ सं. 12 के बैक-अप क्षेत्र का नियमित रखरखाव अपेक्षित है जिसके लिए हमें प्रतिवर्ष ₹0 5 लाख खर्च करने होंगे। उस प्रकार के प्रचालन के लिए जिसमें टीएमआईएलएल को प्रचालन के प्रत्येक 3 वर्षों के पश्चात रिवैम्पड करने के लिए भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता है जहां कई भारी इस्पात सामग्रियां और उपस्कर रखे जाते हैं। इसलिए, बर्थ सं. 12 के पुनःभूतलीकरण की लागत, यदि अपेक्षित हो, नियमित अनुरक्षण मानी जा सकती है। हमने इसे वर्तमान वर्ष (2005-06) के लिए नियमित अनुरक्षण लागत के हिस्से के रूप में माना है। चूंकि प्रशुल्क वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रक्षेपण के आधार पर निर्णीत किया जाएगा, इसलिए व्ययों को इन 3 वर्षों में बांटे जाने पर विचार करने में हमें कोई आपत्ति नहीं है।</p>
	<p>(ग). उपस्करों की अनुमानित अनुरक्षण लागत में 2 लेबियर लोडर के लिए पुर्जों की लागत शामिल है। कृपया वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित पुर्जों की लागत में लगभग 955 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>लेबियर लोडर्स आयातित लोडर्स हैं जोकि जनवरी, 2004 के दौरान संस्थापित किए गए थे। चूंकि लोडर्स एक वर्ष के लिए वारंटी अधीन थे, इसलिए हमें प्रचालन के प्रथम वर्ष अर्थात् 2004-05 के दौरान इनपर मुख्य अनुरक्षण लागत खर्च नहीं की गई थी। वर्ष 2005-06 से आगे अनुरक्षण हमारे द्वारा वहन किया जाएगा और इसलिए प्रक्षेपण में लेबियर लोडर्स की सामान्य अनुरक्षण लागत शामिल है।</p>
	<p>(घ). वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए फोर्क लिफ्ट (3 मी.ट.) के मामले में पुर्जों की लागत में लगभग 18 प्रतिशत वृद्धि है।</p>	<p>प्रारंभिक वर्षों के लिए उपस्कर के अनुरक्षण की लागत औसत वार्षिक अनुरक्षण लागत का सही संकेतक नहीं है क्योंकि उपस्कर नए थे और प्रारंभिक वर्षों में अनुरक्षण की लागत कम होती है। नियमित वार्षिक अनुरक्षण लागत जीवनकाल कारक (पुराने फोर्क लिफ्टों को असामान्यतः अधिक अनुरक्षण की आवश्यकता होती है), पुर्जों, टायरों, ट्यूबों आदि की लागत पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए प्रक्षेपित अनुरक्षण लागत वर्ष 2004-05 से तुलनीय नहीं है। जैसाकि उपर्युक्त (vii) (क) में पहले ही स्पष्ट किया गया है, समग्र आधार पर अनुरक्षण की औसत लागत उपस्करों की मूल लागत के 4 प्रतिशत पर परिगणित की गई है जोकि उपयुक्त मानी जा सकती है।</p>
	<p>(ङ). वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित लागत की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए फोर्कलिफ्ट (25 मी.ट.) के पुर्जों की लागत में लगभग 217 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं। इसी प्रकार, फोर्क लिफ्ट (16 मी.ट.) के मामले में वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए किए गए अनुमानन में लगभग 217 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	
	<p>(च). फोर्क लिफ्ट (12 मी.ट.) के मामले में वर्ष 2004-05 की तुलना में अनुमानित अनुरक्षण लागत में 1061 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	
	<p>(छ). टीएमआईएलएल ने कालकर फोर्क लिफ्ट के मामले में अनुरक्षण क औसत वार्षिक लागत लगभग ₹0 98,000/- अनुमानित की है। वर्ष 2004-05 के लिए अनुरक्षण लागत 153 प्रतिशत पर अनुमानित करने का कारण तर्कसंगत ठहराएं। यह उल्लेखनीय है कि अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण लागत अनुमानित औसत लागत से तुलनीय है।</p>	

(viii)	(क). अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के लिए कार्गो और प्रति टन प्रहस्तन के लिए डीजल और ल्यूबरिकेंट्स की लागत भेजें।	प्रति मीट्रिक टन आधार पर डीजल की लागत वर्तमान वित्तीय वर्ष की प्रथम छमाही के लिए ₹0 15/- प्रति मी.ट. पर परिगणित किया गया है। जैसाकि वर्तमान वित्तीय वर्ष के लिए ऊपर स्पष्ट किया गया है, तटीय उपस्कर संपूर्ण कार्गो थ्रुपुट के लिए प्रयुक्त नहीं किए गए थे। (हुक प्वाइंट सुपुर्दगियों और किराये पर लिए गए उपस्कर द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए प्रयुक्त नहीं किए गए थे)। इसीलिए, कुल ईंधन लागत को संपूर्ण बर्थ थ्रुपुट द्वारा बांटना सही प्रति टन ईंधन लागत का संकेत नहीं देगा। इसे तर्कसंगत ठहराने के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए, हमारी ईंधन लागत प्रति मीट्रिक टन ₹0 16.20 होती है जोकि, ईंधन कीमतों में 26.65 प्रतिशत के वास्तविक उतार-चढ़ाव को लेखा में लेने के पश्चात, वर्ष 2005-06 के लिए ₹0 20.53 प्रति मी.ट. होता है। अतः वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक ईंधन लागत प्रति मीट्रिक टन वर्ष 2005-06 के लिए बेहतर संकेतक होगा।  मोबाइल हारबर क्रेन वर्ष 2004 के मध्य के दौरान प्रचालन में आई थी। वर्ष 2004-05 के लिए ईंधन की लागत में मोबाइल हारबर क्रेन का तत्व केवल वर्ष के एक हिस्से के लिए है। वर्ष 2005-06 के दौरान और बाद के वर्षों के लिए हमने क्रेन का प्रचालन संपूर्ण वर्ष के लिए सुविचारित किया है। अतः इन वर्षों के लिए कुल ईंधन लागत उच्चतर होने के लिए बाध्य है।
	(ख). पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में वृद्धि के कारण वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित लागत पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लगभग 10 प्रतिशत पर डीजल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानन में परिकल्पित वृद्धि के लिए औचित्य दें।	नवम्बर, 2004 के दौरान डीजल की कीमत ₹0 24.05 प्रति लीटर थी जबकि नवम्बर, 2005 के दौरान यह ₹0 30.46 प्रति लिटर अर्थात 26.65 प्रतिशत अधिक थी। 3 वर्षों की अवधि में वास्तविक वृद्धि 80 प्रतिशत थी (₹0 32 प्रति लिटर की वर्तमान दर के विपरीत जून, 2002 में ₹0 18 प्रति लिटर)। इसके बावजूद, हमने केवल 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है।
	(ग). विभिन्न उपस्करों के लिए अनुमानित प्रचालन घंटों का आधार, परिगणनाओं सहित।	उपस्कर का कुल चालन समय हमारे पूर्व और व्यावहारिक अनुभव पर आधारित है। यदि हम एक वर्ष में 240 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता पर विचार करते हैं तो उपस्कर का औसत चालन 10-12 घंटे प्रतिदिन होता है जोकि उचित है। इससे आगे उपस्कर चालन समय का यह अर्थ नहीं है कि संपूर्ण समय क लिए यह वास्तविक कार्गो प्रहस्तन प्रचालन में प्रयुक्त किया जाता है बल्कि इसमें कुछ निष्क्रिय समय और यात्रा समय भी शामिल होगा जब इंजन चालू होता है।
	(घ). विभिन्न उपस्करों के लिए ईंधन उपभोग के अनुमानन के लिए सुविचारित आधार।	ईंधन उपभोग मानक हमारे पूर्व अभिलेखों/अनुभव/उपस्कर के इतिहास और उत्पादक द्वारा दी गई विशिष्टताओं पर आधारित हैं।
	(ङ). हारबर मोबाइल क्रेन के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत में वर्ष 2004-05 के प्रासंगिक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए 250 प्रतिशत तक की वृद्धि दर्शाई गई है।	हारबर मोबाइल क्रेन जून, 2004 के दौरान संस्थापित की गई थी। इसने सामान्य प्रचालन वर्ष 2004-05 के मध्य से प्रारंभ किया था। हालांकि वर्ष 2004-05 के लिए 12 माह के प्रचालन पर विचार किया गया है।
	(च). टीएमआईएलएल ने तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाने के लिए ₹0 10,000 प्रति माह प्रति ट्रेलर की समेकित दर लागू की है। अनुमानन के लिए ₹0 10,000/- की राशि पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	यह ट्रेलर द्वारा तेल और ल्यूबरिकेंट्स के औसत उपभोग, इसकी खरीद के समय से हमें हुए अनुभव, पर आधारित है।
(ix)	एक वर्ष में 4000 चालन घंटों और ईओटी के प्रचालन के लिए 45 केडब्ल्यू/घंटा की बिजली उपभोग दर का अनुमान लगाने के लिए आधार बताएं। परिगणना में परिकल्पित ईओटी क्रेन के प्रचालन के लिए बजली की प्रति इकाई लागत भेजें और अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अगले 3 वर्षों के लिए प्रक्षेपण तर्कसंगत ठहराएं।	ईओटी क्रेन भांडागार में संस्थापित की गई है जोकि हमारे प्रमुख उपयोक्ता को वार्षिक आधार पर दी गई है। 4000 घंटे प्रतिवर्ष के चालन घंटे 12 घंटे प्रतिदिन होते हैं जोकि उचित माना जा सकता है। ईओटी क्रेन की बिजली उपभोग दर 45 केडब्ल्यू प्रति घंटा है। ₹0 5.84 प्रति केडब्ल्यू प्रति घंटे की दर से वास्तविक व्यय ₹0 10 लाख होता है जबकि हमने केवल ₹0 5 लाख प्रति वर्ष की लागत प्रक्षेपित की है।

<p>(x)</p>	<p>(क). विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित संविदा श्रमिक लागत की परिगणना श्रमिकों की संख्या, मजदूरी की दर आदि जैसे ब्योरे के साथ भेजे। पुष्टि करें कि संविदा श्रमिक लागत उपस्कर अनुरक्षण लागत में शामिल नहीं की गई है क्योंकि टीएमआईएलएल ने बताया है कि सभी उपस्करों का रखरखाव संविदा पर लिए गए श्रमिक सहित आपके अपने स्टाफ द्वारा किया जाता है। (ख). वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 में संविदा श्रमिक लागत में अत्यधिक वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि सुविचारित अनुरक्षण लागत में संविदा श्रमिक लागत शामिल नहीं की गई है। संविदा श्रमिक लागत का परिकलन निम्नवत् है:</p> <table border="1" data-bbox="906 286 1361 808"> <thead> <tr> <th></th> <th>व्यक्तियों की संख्या</th> <th>सीटीसी (रूपये) पी.ए.</th> <th>कुल लागत पी.ए.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ट्रेलर ड्राइवर</td> <td>7</td> <td>100,000.00</td> <td>700,000.00</td> </tr> <tr> <td>ट्रेलर हैल्पर</td> <td>7</td> <td>75,000.00</td> <td>525,000.00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">14 श्रमिकों लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण</td> <td>720,000.00</td> </tr> <tr> <td>उपस्करों के लिए प्रचालक</td> <td>25</td> <td>125,000.00</td> <td>3,125,000.00</td> </tr> <tr> <td>पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)</td> <td>18</td> <td>50,000.00</td> <td>900,000.00</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>57</b></td> <td></td> <td><b>5,970,000.00</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>यह वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के दौरान उपस्कर बेड़े में वृद्धि के कारण है।</p>		व्यक्तियों की संख्या	सीटीसी (रूपये) पी.ए.	कुल लागत पी.ए.	ट्रेलर ड्राइवर	7	100,000.00	700,000.00	ट्रेलर हैल्पर	7	75,000.00	525,000.00	14 श्रमिकों लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण			720,000.00	उपस्करों के लिए प्रचालक	25	125,000.00	3,125,000.00	पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)	18	50,000.00	900,000.00	<b>कुल</b>	<b>57</b>		<b>5,970,000.00</b>
	व्यक्तियों की संख्या	सीटीसी (रूपये) पी.ए.	कुल लागत पी.ए.																											
ट्रेलर ड्राइवर	7	100,000.00	700,000.00																											
ट्रेलर हैल्पर	7	75,000.00	525,000.00																											
14 श्रमिकों लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण			720,000.00																											
उपस्करों के लिए प्रचालक	25	125,000.00	3,125,000.00																											
पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)	18	50,000.00	900,000.00																											
<b>कुल</b>	<b>57</b>		<b>5,970,000.00</b>																											
<p>(xi)</p>	<p>(क). कार्गो सर्वेक्षण लागत के लिए लागू दरें दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैध ठहराएं क्योंकि टीएमआईएलएल ने इस कार्य को आउटसोर्स किया है। (ख). कार्गो सर्वेक्षण लागत के अनुमानन में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं में त्रुटियां दिखाई देती हैं। परिगणनाएं संशोधित करें और भेजें।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने आदेश की एक प्रतिलिपि भेजी है जिसमें कार्गो के प्रकार के आधार पर सर्वेक्षण लागत सीमा रु0 1/- प्रति मी.ट. से रु0 16/- प्रति मी.ट. है। सर्वेक्षण संविदा पीएमटी आधार पर है और इसे वर्ष के दौरान प्रहस्तित तत्संबंधी टनभार के साथ गुणा किया जाए। हमने परिकलन की जाँच की है और यह सही पाया गया है।</p>																												
<p>(xii)</p>	<p>(क). निम्नलिखित परिसंपत्तियों के मामले में बीमा पालिसी की प्रतिलिपि भेजें: (i). अचल जेट्टी (ii). हारबर मोबाइल क्रेन (iii). उपस्कर</p>	<p>टीएमआईएलएल ने अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं। परिसंपत्तियों के मामले में प्रीमियम निम्नवत् हैं: (i). अचल जेट्टी - 28.11 लाख (ii). हारबर मोबाइल क्रेन - 24.60 लाख (iii). उपस्कर - 5.45 लाख</p>																												
<p>(xiii)</p>	<p>(ख). बीमा लागत के अनुमानन के प्रयोजन के लिए सुविचारित नौभरण तत्व का मूल्य दर्शाएं।</p>	<p>हमने सामान के नुकसान के लिए रु0 12 करोड़ (एओवाई) की नौभरण देयता के लिए और रु0 4 करोड़ (एओवाई) परिणामी नुकसानों के लिए हमारा बीमा करवाया है।</p>																												
<p>(xiii)</p>	<p>टीएमआईएलएल ने केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग का अनुमान केओपीटी के लिए लागू दरमान के आधार पर लगाया है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क परिकलन में लागत की मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व भाग की स्वीकार्यता संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1. के अनुसार होगी। रॉयल्टी/राजस्व भाग का अनुमान रॉयल्टी/राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लेखा में नहीं लिए जाने के कारण टीएमआईएलएल को संभावित नुकसान के आधार पर बशर्त अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि पर, लगाया जा सकता है।</p>	<p>यदि प्रशुल्क रायल्टी/राजस्व भाग स्वीकार्य व्यय के रूप में विचार किए बिना निर्धारित किया जाता है और परिणामस्वरूप हमारे द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क से कम प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है तो परिणामी आय लागतों और 15 प्रतिशत आरओसीई को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होगी। चूंकि रायल्टी/राजस्व भाग, किसी मामले में, अदा करना होगा, इसलिए टीएमआईएलएल को पत्तन प्राधिकारियों को वास्तव में देय रायल्टी की राशि की सीमा तक नुकसान उठाना पड़ेगा। टीएमआईएलएल को रियायत प्रतिस्पर्धी बोली आधार पर प्रदान की गई थी जिसमें अगले निम्नतम बोलीदाता ने 9. 611 प्रतिशत राजस्व भाग उद्धरित किया था।</p>																												

(xiv).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.7.1 निजी टर्मिनलों के मामले में परिसंपत्तियों के मूल्यहास के परिकलन में अपनाई जाने वाली विशिष्ट पद्धति विनिर्दिष्ट करता है। यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल द्वारा अपनाए गए परिसंपत्तियों के लिए जीवन मानक कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित उन जीवन मानकों से भिन्न है। परिसंपत्तियों की अनुमानित मूल्यहास लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित करें।	नियमित लेखा बही में हमने 4.5 प्रतिशत की दर से एसएलएम आधार पर सभी उपस्करों के लिए मूल्यहास पर विचार किया है जोकि एकल पारी उपयोग आधार पर भारी अर्थ-मूविंग उपस्करों पर लागू है। कम्पनी अधिनियम की अनुसूची में सामान्यतः पत्तन प्रहस्तन उपस्करों के लिए मूल्यहास दरें नहीं दी गई हैं क्योंकि कुछ समय पहले तक पत्तन प्रचालनों के व्यवसाय में कोई निजी कम्पनियां संलग्न नहीं थीं। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन प्रहस्तन उपस्करों का आर्थिक जीवन 14-15 वर्ष होता है। अतः हमारे आवेदन में हमने इस आधार पर मूल्यहास लिया है।  यदि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के वर्तमान सामान्य उपबंधों के आधार पर प्रशुल्क प्रयोजन के लिए भी परिकलित किया जाता है, उपस्करों का प्रथम सैट बदलने के पश्चात, बदले गए उपस्कर का दूसरा सैट लाइसेंस करार की 8-9 वर्ष की अवशिष्ट अवधि पर मूल्यहास करना होगा और उसपर आधारित प्रशुल्क उन वर्षों के लिए बहुत ज्यादा होगा। इसीलिए, प्रशुल्क निर्धारण के लिए 14-15 वर्ष के आर्थिक जीवन पर विचार करना पर्याप्त होगा। अन्यथा आवेदक को बहुत भारी नुकसान होगा यदि उपस्कर को उससे पहले बदलना पड़ता है और मूल्यहास उपबंध में कमी पर विचार नहीं किया गया है।
(xv).	ऑन-बोर्ड नौभरण और तट प्रहस्तन गतिविधि के बीच उपस्करों की अनुरक्षण लागत, डीजल/ल्यूबरिकेंट्स की लागत, संविदा श्रमिक की लागत, कार्गो सर्वेक्षण लागत, बीमा लागत और राजस्व भाग/रॉयल्टी के विभाजन का आधार स्पष्ट करें।	लागतों को दो उप-गतिविधियों के बीच एकदम सही प्रकार से बांटना मुश्किल है। हमने लागत/परिसंपत्तियों की मदों की पहचान करने की कोशिश की थी, जिसे गतिविधियों पर प्रत्यक्षतः आरोपित किया जा सकता है और तदनुसार इसे बांटा जा सकता है। जहां लागत/परिसंपत्तियों की मदें दोनों उप-गतिविधियों के लिए उपयोग की जाती हैं वहां हमने इसे कुछ कल्पित आधार पर बांटने का प्रयास किया है।
(xvi).	लागत विवरण में सुविचारित उपरिव्ययों के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). टीएमआईएलएल की एचडीसी में बर्थ सं. 12 के प्रचालनों से इतर गतिविधियां हैं। इससे प्रतीत होता है कि "प्रबंधन और अन्य व्यय" और "एसएपी व्यय" टीएमआईएलएल के प्रासंगिक व्ययों से बर्थ सं. 12 को समग्र रूप में आबंटित किए गए हैं। कृपया सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 पर "प्रबंधन और अन्य व्यय" और "एसएपी व्यय" के आबंटन के लिए विस्तृत परिगणनाएं भेजें। (ख). सामान्य उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों - प्रत्येक मद के अधीन अनुमानित व्यय दर्शाते हुए प्रत्यक्ष व्यय और आबंटित प्रबंधन तथा अन्य व्यय की सूची। (ग). सामान्य उपरिव्ययों के आबंटन का आधार - "ऑन-बोर्ड नौभरण" और "तट प्रहस्तन" पर प्रत्यक्ष व्यय। (घ). इसी प्रकार, "ऑन-बोर्ड नौभरण" और "तट प्रहस्तन" पर प्रबंधन तथा अन्य व्यय और एसएपी व्यय के आबंटन का आधार।	बर्थ सं. 12 पर प्रत्यक्षतः आरोप्य सभी व्यय पूर्ण रूप से लिए गए हैं जबकि संयुक्त व्यय, मुख्य कार्यालय व्यय और एसएपी व्यय आवर्त आधार पर आबंटित किए गए हैं।  ऑन-बोर्ड और तट प्रहस्तन उप-गतिविधियों के बीच आबंटन प्रचालन लागत के आधार पर किए गए हैं।
(xvii)	वित्तीय और विविध आय रूप में सुविचारित 6 प्रतिशत पर प्राप्ति-योग्य टर्मिनल मूल्य पर देने का आधार बताएं।	यह बैंक जमा राशियों पर प्रचलित ब्याज दरों के आधार पर है।
6.	<b>नियोजित पूंजी</b> (क). संदर्भित प्रस्ताव दर्शाता है कि टीएमआईएलएल टर्मिनल सं. 12 का प्रचालन करता है जिसमें ये गतिविधियां शामिल हैं अर्थात् ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी, भंडारण सुविधाएं और अन्य विविध सेवाएं। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में सेवा की अलग-अलग मदों के संदर्भ में परिसंपत्तियों की पहचान नहीं की गई है। टीएमआईएलएल सुविधाओं में तैनात परिसंपत्तियों के गतिविधि-वार ब्योरे भेजें।	बर्थ सं. 12 में तैनात किए गए सभी उपस्कर ऑन-बोर्ड और तट प्रहस्तन दोनों प्रचालनों के लिए अपेक्षित है। हमने अलग-अलग परिसंपत्तियों को ऐसे प्रचालनों के लिए उनके अनुमानित उपयोग के आधार पर दोनों उप-गतिविधियों में बांटा गया है अर्थात् हारबर मोबाइल क्रेन ऑन-बोर्ड गतिविधि के लिए 90 प्रतिशत और शेष 10 प्रतिशत तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए सुविचारित किया गया है।



	<p>(ख). लाइसेंस करार, साथ ही साथ, में विनिर्दिष्ट किया गया है कि 1500 वर्ग मी. का भांडागार न्यूनतम अवसंरचना के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा विकसित किया जाएगा। टीएमआईएलएल ने भी प्रारंभ में भांडागार के लिए ₹0 2.94 करोड़ का व्यय अनुमानित किया था। तथापि, इसने बाद में वर्ष 2006-07 के दौरान भांडागार के लिए ₹0 500 लाख के निवेश की परिकल्पना की है। वर्ष 2006-07 के दौरान ₹0 500 लाख के प्रस्तावित निवेश का यातायात वृद्धि के आलोक में औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>निविदा जमा करने के समय, हमारे प्रमुख उपयोक्ता का कार्गो प्रक्षेपण अधिकांशतः एचआर इस्पात उत्पाद (और सी. आर. इस्पात उत्पाद कम) थे जोकि बाज़ार परिसंपत्तियों में परिवर्तन के कारण, सी.आर. इस्पात उत्पादों का अनुपात बढ़ा है जिसे ढके हुए क्षेत्र में भंडार किया जाता है। इसीलिए, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट की अपेक्षा 3000 वर्ग मी. के बड़े ढके हुए क्षेत्र को लिया है। जहां तक आगे ₹0 500 लाख के निवेश का संबंध है, यह बिंदु उपर्युक्त 4 (ii) ग में संक्षेप में स्पष्ट किया गया है। तथापि, हम एक बार पुनः दोहराते हैं कि ₹0 500 लाख का निवेश केवल बल्क कार्गो मर्दों के भंडारण के लिए सक्षम अनावृत भूखंड के विकास में किया जाएगा।</p>
	<p>(ग). वर्ष 2004-05 के लागत विवरण से प्रकट होता है कि टीएमआईएलएल ने मोबाइल हारबर क्रेन और अन्य प्रहस्तन उपस्करों को वर्ष 2004-05 के दौरान शामिल किया है। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि पहले से संस्थापित विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। कृपया पुष्टि करें कि क्या अचल परिसंपत्तियों में ऐसे संवर्धन टर्मिनल की क्षमता को बढ़ाएंगे।</p>	<p>स्वतंत्र इंजीनियर मै. स्टप कंसल्टेंट्स (प्रा.) लि0 द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र में उपस्करों के ब्योरे दर्शाते हुए, दिनांक 28-3-2004 को कुल ₹0 34.55 करोड़ भेजा गया है।</p>
	<p>(घ). जैसाकि टीएमआईएलएल ने स्वीकार किया है कि लाइसेंस करार में निर्दिष्ट उपस्करों की मात्रा और बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की संख्या के बीच अंतर है। इस संदर्भ में, इन उपस्करों का क्षमता उपयोग तथा और अधिक उपस्करों को शामिल करने के कारण अर्जित टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि निर्दिष्ट करें।</p>	<p>लाइसेंस करार में निर्दिष्ट उपस्करों की मात्रा और बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की संख्या में अंतर है क्योंकि निविदा दस्तावेज़ जमा करने के समय परिकल्पित कार्गो मिश्रण बदल दिया गया (एच.आर. इस्पात उत्पादों की अपेक्षा अधिक सी.आर. इस्पात उत्पाद)। ज्यादातर, सी.आर. इस्पात उत्पादों का इकाई भार सीमा 1 मी.ट. से 16 मी.ट. है जिसके लिए विभिन्न क्षमताओं के कार्गो प्रहस्तन उपस्करों में निवेश की जरूरत है। इसीलिए, वास्तविक तैनाती लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट से भिन्न है। इसे स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है और पत्तन द्वारा विधिवत् स्वीकार किया गया है। टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2004-05 तक संस्थापित उपस्करों पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है। बर्थ सं. 12 में, हम 1 मी.ट. से 65 मी.ट. सीमा के कार्गो प्रहस्तन कर रहे हैं, जिससे संकेत मिलता है कि हमारी अधिकांश कार्गो अपेक्षाओं के प्रहस्तन के लिए हमारे पास उपस्कर होने चाहिए।</p>
	<p>(ङ). उपस्कर के अनुरक्षण लागत का परिकलन दर्शाता है कि टीएमआईएलएल 9 फोर्कलिफ्ट पहले ही प्राप्त कर चुका है। शेष 2 फोर्कलिफ्ट फरवरी, 2005 में संस्थापित किए जाने प्रस्तावित थीं। कृपया पुष्टि करें कि क्या फरवरी, 2005 में 2 फोर्कलिफ्ट संस्थापित की गई थीं। इसी प्रकार, कृपया पुष्टि करें कि क्या ईओटी क्रेन फरवरी, 2005 में संस्थापित की गई थी।</p>	<p>स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा संलग्न प्रमाणपत्र पुष्टि करता है कि 2 फोर्कलिफ्ट और ईओटी क्रेन पहले ही संस्थापित की जा चुकी है। कृपया अनुमान पत्रक में इन मर्दों के सामने उल्लिखित शब्दावली "संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित" नज़रअंदाज करें।</p>
	<p>(च). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्य पूंजी के परिकलन के समय विविध देनदारियों को 2 माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर सीमित करता है। विविध देनदारियों का प्रचालन आय के एक माह पर अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।</p>	<p>महापत्तनों की तरह नहीं, टीएमआईएलएल अग्रिम रूप में प्रभारों की वसूली नहीं कर रहा है परंतु उपयोक्ताओं को मासिक बिल दे रहा है। आप सराहना करेंगे कि रेलवे टर्मिनल प्रभारों संबंधी संशोधित दिशा-निर्देश विविध देनदारियों के निर्धारण के संदर्भ में है। इन परिस्थितियों में, विविध देनदारियों का निर्धारण संशोधित दिशा-निर्देशों के आधार पर सख्ती से विचार नहीं किया जाए। विविध देनदारियां हमारे द्वारा सुविचारित एक माह की प्रचालन आय के बराबर है कृपया इसे उपयुक्त माना जाए।</p>

	<p>(छ). टीएमआईएलएल ने भंडार वस्तुसूची पुर्जों के उपभोग के 12 माह और वर्ष 2004-05 के ईंधन उपभोग के एक माह के समकक्ष पर परिकलित किया है। इस संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि क्या लागत विवरण में उल्लिखित भंडार वस्तुसूची भारी पुर्जों से संबंधित है। यदि ऐसा है तो वर्ष 2004-05 के लिए भारी पुर्जों के लिए वस्तुसूची का परिकलन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9. के अनुसार नहीं है क्योंकि परिकलन में एक माह का ईंधन उपभोग भी शामिल है। यदि वस्तुसूची भारी पुर्जों के लिए है तो कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानों में संशोधन करें।</p>	<p>कुल उपस्कर पुर्जे उपभोग में से, 50 प्रतिशत भारी पुर्जे हैं। प्रक्षेपित वस्तुसूची आंकड़े अब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित किए गए हैं। हमने सामान्य पुर्जों के उपभोग के 6 माह, भारी पुर्जे उपभोग के 1 माह पर हमारे द्वारा किए गए कुल वस्तुसूची रूप में विचार किया है।</p>
	<p>(ज). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश रोकड़ जमा को एक माह के रोकड़ व्यय पर सीमित करता है। यह प्रतीत होता है कि रोकड़ और बैंक जमा केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिव्ययों सहित एक माह की प्रचालन लागत के रूप में परिकलित किया गया है। रोकड़ और बैंक जमा के परिकलन के लिए प्रचालन लागत में रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिव्यय शामिल किए जाने को तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिव्यय भी रोकड़ और व्ययों की मदें हैं और इसलिए इन्हें कार्य पूंजी निर्धारण के लिए एक माह के रोकड़ व्यय के परिकलन के समय भी शामिल किया गया है। यह उपयुक्त है और कृपया प्रशुल्क निर्धारित करने के समय इसपर विचार किया जाए।</p>
	<p>(झ). टीएमआईएलएल ने कार्य पूंजी के अधीन नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए "वर्तमान परिसंपत्तियाँ" में "अन्य" की अवशिष्ट प्रविष्टि पर विचार किया है। यह प्रतीत होता है कि प्रतिभूति जमा के संदर्भ में "अन्य" भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी को देय है। कृपया पुष्टि करें कि क्या भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी को प्रतिभूति जमा का भुगतान टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार द्वारा शासित है। "अन्य" के अधीन राशि के परिकलन के लिए ब्योरे और परिगणनाएं भेजें। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रतिभूति जमा में 325 प्रतिशत की वृद्धि प्रक्षेपण करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>12 माह के प्लॉट किराये के समकक्ष प्रतिभूति जमा भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी दरमान के अनुसार देय है। निविदा दस्तावेज के अनुसार, यह राशि 14,000 वर्ग मी. के बैकअप क्षेत्र के आबंटन के लिए भुगतान की जानी अपेक्षित है। उस वर्ष के दौरान लिए जाने के लिए प्रस्तावित 54000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए देय एसडी के मद्देनजर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान राशि में वृद्धि हुई है।</p>
<p>ख.</p>	<p><b>दरमान:</b></p>	
<p>1.</p>	<p>कृपया ऑन-बोर्ड प्रभारों और घाटशुल्क, तट प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार के अधीन प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत परिगणना भेजें।</p>	<p>दरमान के हर एक मद के समर्थन में विस्तृत लागत विवरण तैयार करना संभव नहीं है। यह रफ एंड रेडी आधार पर दो मुख्य उप-गतिविधियों 'ऑन-बोर्ड नौभरण घाटशुल्क सहित' और 'तट प्रहस्तन' के लिए बृहत् लागत परिगणना करने की कोशिश की गई है और प्रस्तुत किए गए वित्तीय माडल में पृथक विवरण दिए गए हैं।</p>
<p>2.</p>	<p>विभिन्न कार्गो के लिए विलंबशुल्क के निर्धारण का आधार औचित्य के साथ बताएं।</p>	<p>विलंबशुल्क की दरें केओपीटी के दरमान में प्रचलित दरों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।</p>
<p>3. (i).</p>	<p><b>ऑन-बोर्ड नौभरण:</b> एचडीसी से संबंधित एक मामले में टीएमपी द्वारा पहले ही कहा जा चुका है कि ऑन-बोर्ड प्रभार और घाटशुल्क अलग-अलग निर्धारित किए जाने चाहिए। प्रस्तावित दरें तदनुसार संशोधित करें।</p>	<p>ऑनबोर्ड प्रभार (बांधना/खोलना सहित) और घाटशुल्क अब संशोधित मसौदा दरमान में अलग-अलग निर्धारित किए गए हैं। तथापि, इन उप-शीर्षों के अधीन लागतों का आगे पृथक्करण संभव नहीं है और इस अवस्था में व्यावहारिक नहीं है।</p>
<p>(ii).</p>	<p>(क). जलयान बंकर और पाइपलाइन माध्यम से इतर प्रहस्तित अन्य द्रव कार्गो के मामले में ऑनबोर्ड नौभरण की दर प्रस्तावित की गई है, जबकि द्रव कार्गो का यातायात अगले तीन वर्षों में अनुमानित नहीं किया गया है। यह प्रविष्टि अवशिष्ट होने के कारण हटा ली जाए। (ख). नौभरण सेवाएं और जलयान बंकरों के लिए प्रदान की जाने वाली बांधना/खोलना सेवाएं स्पष्ट करें।</p>	<p>बहुत कम समय में बंकरिंग के प्रहस्तन के लिए भविष्य में उत्पन्न होने वाली आकस्मिकता, यदि कोई हो, को देखने के लिए जलयान बंकर के लिए उपलब्ध करवाई गई है। शब्द और वाक्यांश "अन्य द्रव कार्गो" प्रस्तावित दरमान से हटा लिए गए हैं। दरमान में यह उल्लेख किया गया है कि ऑन-बोर्ड नौभरण और बांधना/खोलना सेवाओं की दर बांधना/खोलना प्रभार, जहां कहीं अपेक्षित हो, में शामिल की गई है। कृपया यह ध्यान दें कि जलयान की बंकरिंग के मामले में, बांधना और सुरक्षा करना अपेक्षित नहीं है और तदनुसार इस मद के लिए प्रस्तावित प्रभार में कोई बांधना/खोलना तत्व शामिल नहीं किया गया है।</p>

(iii).	इसी प्रकार, 20 टन से अधिक से 35 टन तक के लौह अयस्क और इस्पात से इतर भारी लिफ्ट सामग्रियों/पैकेजों के लिए दर प्रस्तावित की गई है, जबकि यातायात अनुमानित नहीं किया गया है। दर की यह मद भी हटाई जाए।	20 टन से अधिक और 35 टन तक के लौह अयस्क और इस्पात से इतर भारी लिफ्ट सामग्रियों/पैकेजों के लिए दर भविष्य में कम अवधि में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन की आकस्मिकता को ध्यान में रखकर प्रस्तावित की गई है।
(iv).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.2.1. कार्गो के मूल्य की बजाय प्रहस्तित कार्गो के भार अथवा मात्रा में से किसी एक की प्रति इकाई पर दरों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है।	अवशिष्ट मदों के लिए, हमने अब पीएमटी आधार पर निर्धारित दर के रूप में घाटशुल्क निर्धारित किया है। तथापि, ऑन-बोर्ड नौभरण के लिए प्रभार यथामूल्य आधार पर निर्धारित किया गया है। यह तर्क होते हुए कि कुछ परियोजना मदें बहुत संवेदनशील हैं परंतु 20 मी.ट. से कम भार इकाई होती है। जलयान से/पर उतराई/लदाई के लिए कुछ कार्गो को विशेष व्यवस्था की आवश्यकता होती है जिसके लिए अतिरिक्त लागत आती है। इसलिए, दर ऐसी अतिरिक्त लागतों को ध्यान में रखते हुए यथामूल्य आधार पर निर्धारित की गई है। तथापि, अगले संशोधन के समय हमने प्राप्त हुए अनुभव के आलोक में मात्रा/भार आधार पर दर निर्धारित करने की योजना बनाई है।
(v).	कार्गो को साइड में उतारने/नौभरण करने के लिए प्रस्तावित दरों का 70 प्रतिशत वसूल करने के प्रस्ताव को ऐसे प्रचालन की लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।	चूंकि हम समान पत्तन में प्रचालन कार्य कर रहे हैं, इसलिए उपबंध केओपीटी प्रशुल्क में मौजूद उपबंध के अनुसार है।
(vi).	कार्गो के यानांतरण अथवा ऑन-बोर्ड कार्गो स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित दरों के 1.5 गुणा लेवी का निर्धारण लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	
(vii).	बन्द कार्गो के मामले में रू0 25 प्रति टन प्रति प्रचालन पर प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार वसूली का प्रस्ताव प्रदान की गई सेवाओं और उसपर आई लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। "प्रति प्रचालन" विवरण स्पष्ट नहीं है।	ये प्रभार केओपीटी प्रशुल्क में मौजूदा उपबंध के अनुसार निर्धारित किए गए हैं। प्रति प्रचालन शब्द का अर्थ है - कार्गो प्राप्त करना अथवा कार्गो की सुपुर्दगी देना। इसे अब प्रस्तुत किए गए दरमान के खंड 4.4 में स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है।
(viii).	टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित ऑन-बोर्ड सेवा में हच के भीतर बांधना, सुरक्षा करना/डनेजिंग/कार्गो खोलना शामिल है। ऐसी स्थिति में, होल्ड्स के भीतर बांधना, सुरक्षा देना, निर्यात कार्गो पर डनेजिंग के लिए रू0 90 प्रति मी.ट. अतिरिक्त प्रभार निर्धारित करने की आवश्यकता लागत औचित्य के साथ स्पष्ट करें।	रू0 90 प्रति मी.ट. का अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य है यदि बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग के लिए सामग्रियां टीएमआईएलएल द्वारा निर्यात कार्गो के मामले में प्रदान की जाती है। यह गतिविधि आउटसोर्स की जा रही है और वर्ष 2004-05 (मार्च, 2005 तक वैध) के लिए आपूर्तिकर्ता को देय लागत रू0 80 मी.ट. है और संशोधन लंबित है।
(ix).	कंटेनरों के मामले में, लदे हुए और खाली के लिए पृथक दरें निर्धारित की जानी चाहिए।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार, लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए दरें एकसमान होनी चाहिए। इसीलिए, हमने महसूस किया कि पृथक प्रविष्टियां निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।
4. (i).	तट प्रहस्तन: टीएमआईएलएल ने "सभी अन्य कार्गो" के लिए दर प्रस्तावित की है। "सभी अन्य कार्गो" के अधीन शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो की मदें सूचीबद्ध करें। जब "सभी अन्य कार्गो" के लिए दर प्रस्तावित की गई है, परंतु "सभी अन्य कार्गो" प्रहस्तन से होने वाली आय लागत विवरण में सुविचारित नहीं की गई है।	"सभी अन्य कार्गो" दर में विशेष रूप से उल्लिखित नहीं किए गए कार्गो को कवर करने के लए अवशिष्ट प्रविष्टि है। यह भविष्य में कम नोटिस अवधि में किसी भी समय कार्गो प्रहस्तन की अपेक्षा की आकस्मिकता को ध्यान में रखते हुए प्रदान की गई है, हालांकि वर्तमान में उसका कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता है।
(ii).	आयात कार्गो और क्रमशः नेपाल/भूटान आयातों के लिए 3 निःशुल्क दिवस और 7 निःशुल्क दिवस देने का आधार बताएं।	तीन निःशुल्क दिवस केओपीटी और कुछ अन्य पत्तनों द्वारा किए गए प्रावधानों के अनुसार स्वीकृत किए गए हैं। नेपाल और भूटान कार्गो के लिए सात निःशुल्क दिवस उनकी भौगोलिक परिस्थिति के मद्देनजर स्वीकृत किए हैं जैसाकि केओपीटी द्वारा किया गया है।

(iii).	केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच हुआ लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को कोयला प्रहस्तन की अनुमति नहीं देता है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित दरमान में खंड 6.4 में कोयला (और लौह अयस्क) के बारे में उल्लेख करने के लिए कारण स्पष्ट करें। लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए भी स्पष्ट रूप से प्राधिकृत नहीं करता है।	इससे सहमत हैं कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमत कार्गो लाइसेंस करार द्वारा शासित है और तदनुसार कोयला प्रहस्तित किए जाने के लिए विशेष रूप से अनुमति नहीं दी गई है। जबकि खंड 6.4 में उसका अनावश्यक उल्लेख हटाया जा रहा है। (कृपया संलग्न किए गए दरमान के खंड 7.4 का अवलोकन करें)। तथापि, टीएमआईएलएल को लौह-अयस्क का प्रहस्तन करने से लाइसेंस करार के अधीन विशेष रूप से नियोजित नहीं किया गया है और इसे 'शुल्क कार्गो/ब्रेक बल्क/कंटेनरबद्ध कार्गो' शब्दावली द्वारा शामिल माना जा सकता है।
(iv).	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार रूप में ₹0 25 प्रति टन की प्रस्तावित वसूली, जब बांधना/खोलना टीएमआईएलएल द्वारा नहीं किया जाता है, लागत औचित्य के साथ बताएं। यह स्पष्ट करें कि क्या ₹0 25 प्रति टन की प्रस्तावित दर प्राप्ति और सुपुर्दगी दोनों प्रचालनों के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड सेवाओं के अधीन प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रति प्रचालन के लिए ₹0 25 प्रति मीट्रिक टन की दर प्रस्तावित की है।	प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभार उस स्थिति में प्रभावी है जब कार्गो बर्थ सं. 12 से न आयात किया जाता है और न ही निर्यात किया जाता है और जिसके लिए हमने दरमान के किन्हीं अन्य उपबंधों के अधीन कोई प्रभार वसूल नहीं किए हैं। तदनुसार, पिछले दरमान का खंड 6.6 हटाया गया है और संशोधित दरमान के खंड 4.4 में और अधिक स्पष्टता लाई गई है।
5. (i).	भंडारण: उपयोक्ताओं को हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए ₹0 40.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह का प्रस्तावित पट्टा किराया लाइसेंस करार के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय ₹0 21.65 प्रति वर्ग मी. प्रति माह के लाइसेंस शुल्क के आलोक में तर्कसंगत ठहराएं।	भूखंड और ढके हुए शैडों के आबंटन के लिए प्रस्तावित दरें हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में केओपीटी की प्रचलित दरों पर आधारित हैं।
(ii).	इसी प्रकार, हार्ड स्टैंड ढके हुए शैडों के अल्पावधि आबंटन के लिए ₹0 64 प्रति वर्ग मी. प्रति माह का प्रस्तावित पट्टा किराया लागत व्योराओं के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	
(iii).	₹0 26.10 प्रति वर्ग मी. प्रति माह पर अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए प्रस्तावित पट्टा किराया वर्ष 2006-07 में ₹0 13.92 प्रति वर्ग मी. प्रति माह पर केओपीटी को भुगतान किए जाने के लिए प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के आलोक में तर्कसंगत ठहराएं।	
(iv).	विभिन्न उपस्करों के लिए प्रस्तावित उपस्कर किराया प्रभारों के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजे जाएं:	
	(क). प्रत्येक उपस्कर के लिए विस्तृत लागत पत्रक, जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है, पूंजी लागत, प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत के आधार पर सामग्री लागत, ईंधन लागत, श्रमिक लागत आदि जैसे विस्तृत ब्रेकअप के साथ तैयार किए जाने की आवश्यकता है।	उपस्करों (फोर्कलिफ्ट्स और फ्रंट-एंड लोडर्स) के किराये के लिए दरें क्षमता की सीमा (10 टन से कम, 10-20 टन और 20 टन से अधिक) के आधार पर प्रस्तावित की गई हैं। प्रस्तावित दरें वित्तीय विवरणों के पत्र I में यथा निर्दिष्ट बाजार आधारित हैं। आप सराहना करेंगे कि यदि हम यही उपस्कर बाजार से किराये पर लेने पड़ते हैं तो हम भी उसी दरों पर भुगतान कर रहे हैं जोकि करार की प्रतिलिपि से सत्यापित किया जा सकता है। ज्यादातर, उपस्कर के किराये से होने वाली आय महत्वपूर्ण नहीं है।
	(ख). टीएमआईएलएल ने फोर्कलिफ्टों के लिए किराया प्रभार फोर्कलिफ्टों की क्षमता के आधार पर प्रस्तावित किए थे। फोर्कलिफ्ट विभिन्न क्षमता की हैं। फोर्कलिफ्ट किराया प्रभार ऐसे फोर्कलिफ्टों के प्रचालनों की औसत लागत के साथ गणना करते हुए फोर्कलिफ्टों की क्षमता सीमा के आधार पर विस्तृत लागत पत्रक के साथ प्रस्तावित करें।	
	(ग). इसी प्रकार, फ्रंट एंड लोडर्स किराया प्रभार ऐसे फ्रंट एंड लोडर्स के प्रचालनों की औसत लागत के साथ गणना करते हुए फ्रंट एंड लोडर्स की क्षमता सीमा के आधार पर विस्तृत लागत पत्रक के साथ प्रस्तावित करें।	
6.	लाइसेंस करार के अनुसार, बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार केओपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं। टीएमआईएलएल केओपीटी द्वारा प्रभावी बर्थ किराया प्रभारों बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए वापसी की अनुमति देने के लिए दरमान में शर्त शामिल करने पर विचार करें जब सुविधाओं के खराब होने अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थ सं. 12 में प्रचालन नहीं किए जा सकते हैं।	

7.	प्रत्येक प्रशुल्क मद सेवाओं का सैट प्रदान करने के लिए है। इसीलिए, ऐसे संयुक्त प्रभारों में रियायतें निर्धारित करने की आवश्यकता है जब एक अथवा अधिक ऐसी संगठित सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं।	ऐसी रियायतें दिए जाने के आपके सुझाव से हम सहमत हैं। हमारे मामले में, रियायतें केवल तटीय प्रहस्तन प्रभारों के मामले में प्रदान की जा सकती है जहां टीएमआईएलएल द्वारा दो अथवा अधिक संगठित सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं। ऑन-बोर्ड प्रभारों के मामले में हम उपयोक्ताओं को किन्हीं संगठित सेवाओं के लिए उनकी अपनी व्यवस्थाएं करने की अनुमति नहीं दे सकते हैं। विशिष्ट खंड 9.2 प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।
8.	दंडात्मक ब्याज दर प्रचलित पीएलआर के संदर्भ में स्पष्ट की जाए और निश्चित रूप में दरमान में शामिल की जाए।	दंडात्मक ब्याज दर 12 प्रतिशत वार्षिक पर निर्धारित की गई है और खंड तदनुसार संशोधित किया गया है।

6.2. टीएमआईएलएल से इसके पत्र दिनांक 22 दिसम्बर, 2005 के प्रतिसाद से उत्पन्न होने वाले कुछ बिंदुओं पर हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे प्रश्न और टीएमआईएलएल का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	टीएमआईएलएल प्रतिसाद															
(i).	<p>(क). तीसरे पक्षों के माध्यम से भीतरी पत्तन परिवहन (आईपीटी) की लागत के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं संबंधी प्रश्न के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने कंटेनरों की आईपीटी लागत का परिकलन भेजा था। तीसरे पक्षों के माध्यम से आईपीटी की लागत संबंधी परिगणनाएं केओपीटी द्वारा ऊपर दिए गए इस तर्क के आलोक में कंटेनरों के आईपीटी की लागत को अलग करने के लिए समीक्षा की जाए कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्राधिकृत नहीं है।</p> <p>(ख). इसी प्रकार, कंटेनर लदान संबंधी अनुमानित प्रचालन लागत केओपीटी द्वारा दिए गए तर्क के आलोक में अलग की जाए।</p>	<p>केओपीटी के तर्कों के हमारे जवाब में हमारे द्वारा यथा स्पष्ट हमारे प्रहस्तन कंटेनरों पर कोई सीमा नहीं है। अतः हमें लगता है कि भीतरी पत्तन परिवहन लागत प्रक्षेपणों को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं होगी।</p>															
(ii).	<p>विभिन्न उपस्करों के लिए प्रस्तावित उपस्कर प्रभार के संदर्भ में, टीएमआईएलएल से अनुरोध किया था कि प्रत्येक उपस्कर के लिए विस्तृत लागत पत्रक भेजे जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। टीएमआईएलएल ने यह कहते हुए प्रतिसाद दिया था कि प्रस्तावित दरें बाजार आधारित हैं जिसपर टीएमआईएलएल भी ऐसे उपस्कर किराये पर लेता है। इसके लिए प्रस्तावित उपस्कर-वार दरें बताते हुए प्रतिस्पर्धी स्थिति और दरें जिसपर टीएमआईएलएल भी ऐसे उपस्कर किराये पर लेता है। इसके द्वारा प्रस्तावित उपस्कर-वार दरें बताते हुए प्रतिस्पर्धी स्थिति और दरें जिसपर टीएमआईएलएल समान उपस्कर किराये पर लेता है, भेजे।</p>	<p>उपस्करों के किराया प्रभारों की प्रतिस्पर्धी स्थिति और टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:</p> <p align="right">(रूपयों में)</p> <table border="1" data-bbox="932 1196 1385 1827"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रूपये प्रति पारी)</th> <th>किराया दरें (रूपये प्रति पारी)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>फ्रंट एंड लोडर्स &gt; 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)</td> <td>12,000</td> <td>12,000</td> </tr> <tr> <td>फ्रंट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)</td> <td>6,500</td> <td>6,000</td> </tr> <tr> <td>फोर्कलिफ्ट्स &lt; 10 टन</td> <td>2,500</td> <td>2,500</td> </tr> <tr> <td>फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन</td> <td>12,000</td> <td>10 / 12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*</td> </tr> </tbody> </table> <p>*मै0 एन.के. से किराया दर (बिना ईंधन) = ₹0 2,50,000 प्रति माह = ₹0 9,615 प्रति दिन (26 दिन/माह की दर से) = ₹0 4,808 प्रति पारी (12 घंटे/पारी की दर से) *ईंधन उपभोग : ₹0 9600 प्रति पारी (₹0 40/लि0 की दर से) इसीलिए, किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट की कुल लागत = ₹0 4808 + ₹0 9,600 = ₹0 14,408 प्रति पारी।</p>	विवरण	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रूपये प्रति पारी)	किराया दरें (रूपये प्रति पारी)	फ्रंट एंड लोडर्स > 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)	12,000	12,000	फ्रंट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)	6,500	6,000	फोर्कलिफ्ट्स < 10 टन	2,500	2,500	फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन	12,000	10 / 12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*
विवरण	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रूपये प्रति पारी)	किराया दरें (रूपये प्रति पारी)															
फ्रंट एंड लोडर्स > 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)	12,000	12,000															
फ्रंट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)	6,500	6,000															
फोर्कलिफ्ट्स < 10 टन	2,500	2,500															
फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन	12,000	10 / 12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*															

(iii).	टीएमआईएलएल हमारे द्वारा दिए गए तर्कों और केओपीटी की टिप्पणियों के आलोक में लागत विवरण और मसौदा दरमान संशोधित करें और संशोधित मसौदा दरमान तथा वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित पृथक्कृत वार्षिक लेखों के साथ संशोधित लागत विवरण भेजें।	बर्थ सं. 12 के लिए अंतिम रॉयल्टी आंकड़े और पृथक्कृत लेखे शामिल करने के पश्चात हम प्रस्तावित दरमान के लिए संशोधित आवेदन प्रस्तुत करेंगे।
--------	--	---

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई केओपीटी के परिसर में 29 मार्च, 2006 को हुई थी। टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव का स्लाइड प्रस्तुतिकरण दिया था।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केओपीटी और टीएमआईएलएल को अपने लाइसेंस करार के संदर्भ में केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों जैसे विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) तैयार करना, कंटेनरों का प्रस्तावित प्रहस्तन, यातायात प्रक्षेपणों की यथार्थता, आदि को हल करने चाहिए थे, अनुस्मारक के पश्चात, केओपीटी ने इस संबंध में रिपोर्ट भेजी थी। केओपीटी रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि टीएमआईएलएल को भेजी गई थी और टीएमआईएलएल से अनुरोध किया गया था कि वह केओपीटी द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजें। टीएमआईएलएल ने प्रतिसाद दिया था। केओपीटी की रिपोर्ट और टीएमआईएलएल के प्रतिसाद निम्नलिखित तालिका में तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	केओपीटी की रिपोर्ट	टीएमआईएलएल का प्रतिसाद
(i).	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4 और 5 के मद्देनजर, टीएमआईएलएल को केओपीटी के दरमान के साथ-साथ कुछ बाध्यताएं हैं। इसीलिए, यह अनिवार्य है कि टीएमपी द्वारा बर्थ सं. 12 के लिए दरमान की अधिसूचना के परिणामस्वरूप, उपर्युक्त अनुच्छेद 4 और 5 तथा टीएमपी द्वारा टीएमआईएलएल के लिए अनुमोदित दरमान के बीच मेल-मिलाप की आवश्यकता पड़ेगी। (टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.1. (क) का उद्धरण करने के लिए किया है कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार परियोजना के कार्य क्षेत्र को पूरा करने के लिए विभिन्न सेवाएं किए जाने हेतु महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों के अनुसार समय-समय पर संशोधित केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभार वसूल करने के लिए हकदार होगा। हमारे पत्र सं. टीएमपी/11/2004-केओपीटी, दिनांक 23 मार्च, 2004 द्वारा केओपीटी का यह पहले ही स्पष्ट कर दिया गया था कि धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी अपेक्षित होती है। केओपीटी भी इस सांविधिक उपबंध से सहमत था और अपने पत्र सं. प्रशा. /7415/क/119/पीए-I दिनांक 27 सितम्बर, 2004 द्वारा हमें सूचित भी किया गया था। हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा केओपीटी को यह स्थिति दोहराई गई थी।	एक बार टीएमपी द्वारा दरमान अनुमोदित कर दिया जाए, हम इस विषय पर केओपीटी के साथ चर्चा करेंगे।
(ii).	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.9. (क) (झ) (त) के अनुसार, टीएमआईएलएल परियोजना से जुड़ी वे सभी सेवाएं प्रदान करेगा जिसके लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन प्रदान करने के लिए केओपीटी को प्राधिकृत किया गया है। टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा केवल ऐसी गतिविधियों को चलाने के लिए प्राधिकृत किया है जो महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (1) के अधीन शामिल है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल को परियोजना (बर्थ सं. 12) और आबंटित बैकअप क्षेत्र के क्षेत्राधिकार से बाहर की सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी भी गतिविधि को चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं किया है। परंतु, स्वतंत्र लेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा रिपोर्टों के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा लाइसेंस करार के उपबंधों के परे कुछ गतिविधियां चलाई गई दिखाई गई हैं। उदाहरणार्थ, टीएमआईएलएल स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन कर रहा है। ये गतिविधियां महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की परिधि से परे हैं और इस प्रकार लाइसेंस करार की परिधि से परे हैं। यहां तक कि केओपीटी को भी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (1) के अधीन ऐसी गतिविधियों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत नहीं किया गया है। तदनुसार, टीएमआईएलएल लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार ऐसी सेवाओं के निष्पादन के लिए हकदार नहीं है। अतः इसके लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए जाने चाहिए। ऐसे प्रचालनों के व्यय और आय प्रशुल्क परिकलन से अलग रखे जाने चाहिए।	लाइसेंस करार में कोई सीमांकन खंड शामिल नहीं किया गया है। ऐसी गतिविधियों से इतर जिसके लिए टीएमआईएलएल को प्राधिकृत किया गया है, गतिविधियों के आय और व्यय को परिकलन में नहीं लिया गया है।

(iii).	<p>स्वतंत्र लेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के अनुसार, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार के अनुसार बर्थ सं. 12 और इसके बैकअप क्षेत्र के परियोजना क्षेत्राधिकार के भीतर उनके द्वारा निष्पादित की जा रही गतिविधियों के लिए अलग-अलग लेखे व्यवस्थित नहीं किए गए हैं। अलग-अलग लेखों के बिना टीएमआईएलएल की प्रचालन आय और व्यय के सही होने को सत्यापित करना संभव नहीं है। ये ब्योरे टीएमआईएलएल के लिए स्वीकृति-योग्य दरमान से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित है। यह अनिवार्य है कि टीएमआईएलएल ऐसे विस्तृत लेखापरीक्षित आंकड़े तत्काल भेजें ताकि केओपीटी इन आंकड़ों को सत्यापित कर पाए और अपनी टिप्पणियां दे पाएं।</p>	<p>(टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 11 जनवरी, 2007 की प्रतिलिपि से यह देखा गया है कि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित विधिवत् लेखापरीक्षित अलग-अलग लेखों की प्रतिलिपियां भेजी हैं)</p>
(iv).	<p>टीएमपी ने प्रस्ताव के परिकलन पत्रक अग्रेषित नहीं किए हैं। यह उचित रहेगा यदि प्रशुल्क प्रस्ताव, लाइसेंसधारी के सभी संबंधित दस्तावेजों के साथ, लाइसेंसदाता के माध्यम से अग्रेषित किया जाए, जिससे पत्तन ऐसे प्रस्तावों पर उद्देश्यपरक और अर्थपूर्ण टिप्पणियां दे सकेगा।</p>	<p>टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव का पूरा सैट और आगे टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र सं. टीएमआईएलएल/477/05-06 दिनांक 22 दिसम्बर, 2005 द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा केओपीटी को उसकी टिप्पणियां, यदि कोई हों, के लिए भेजा गया था। केओपीटी के इस सुझाव का सम्मान करते हुए कि निजी प्रचालक प्रशुल्क प्रस्ताव लाइसेंसदाता के माध्यम से टीएमपी को भेजे, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.3 में कहा गया है कि निजी प्रचालक अपना प्रशुल्क प्रस्ताव सीधे टीएमपी को प्रस्तुत कर सकता है और इसकी एक प्रतिलिपि भू-स्वामी पत्तन न्यास को सूचना के लिए दी जाए। इस स्थिति के बारे में केओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा सूचित किया गया था।</p>
(v).	<p>कुछ समय के लिए, टीएमआईएलएल विशेष दर वसूल करता रहा है और ऐसी वसूल की गई विशेष दर पर रॉयल्टी अदा करता रहा है। परंतु, विशेष दर केओपीटी की देयताओं से संबंधित पेंशन बकाया राशि की वसूली के लिए टीएमपी द्वारा अनुमत्त विशेष प्रयोजन वसूली है। इसलिए, टीएमआईएलएल विशेष दर का कोई भी भाग बनाए रखने के लिए हकदार नहीं है। अतः यह अनिवार्य है कि टीएमआईएलएल विस्तृत ब्रेकअप भेजें ताकि टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर केओपीटी का हस्तांतरित की जा सके। टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर का परिमाण प्रशुल्क परिकलन पर पड़ेगा।</p>	<p>यह मामला टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच का मामला है और आपस में मिलकर हल किया जाना चाहिए। हम यह दर वसूल नहीं करेंगे और इसलिए "लागत माडल" पर आधारित टीएमपी की परिगणनाओं पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>

<p>(vi).</p>	<p>टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में निम्नलिखित कार्गो थ्रुपुट प्रहस्तित किया है:</p> <table border="1" data-bbox="309 219 979 344"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>कार्गो थ्रुपुट (टनों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td> <td>6,11,531</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>6,82,329</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>11,67,146</td> </tr> </tbody> </table> <p>केओपीटी के एक प्रश्न के प्रतिसाद में, टीएमआईएलएल ने टीएमपी को प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में 7,50,000 टन कार्गो प्रक्षेपण करने के लिए निम्नलिखित औचित्य भेजे हैं:</p> <p>(क). अनुवर्ती वर्षों के दौरान बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो का झुकाव यह दर्शाएगा कि वर्ष 2004-05 तक, केवल लगभग, बर्थ सं. 12 में 7,00,000 टन कार्गो प्रहस्तित किया गया था जो अचानक वर्ष 2005-06 के दौरान 11,70,000 तक पहुंच गया। इसलिए, 11,70,000 टन तक बाह्य सीमा है और आगे के प्रक्षेपणों के लिए आधार रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता है।</p> <p>(ख). वर्ष 2005-06 के दौरान, एचडीसी में कार्गो थ्रुपुट में पर्याप्त वृद्धि होती रही है, जिसके परिणामस्वरूप पोतों की भारी संख्या की पंक्ति लगना रहा। ऐसा बर्थ सं. 12 में विभिन्न प्रकार के घटकों विशेष रूप से आयातित इस्पात के प्रहस्तन के कारण हुआ, जिसके भविष्य में जारी रहने की संभावना नहीं है।</p> <p>(ग). आयातित परियोजना कार्गो का प्रहस्तन एचडीसी में नियमित प्रवृत्ति नहीं है। पश्चिम बंगाल में नई परियोजनाएं नहीं आ रही हैं जिससे एचडीसी को ऐसा कार्गो लगातार आधार पर प्रहस्तन करने की आवश्यकता पड़े। इसके अलावा, टीएमआईएलएल परियोजना आयात केवल तभी प्रहस्तन करता है जब बर्थ निष्क्रिय हो।</p> <p>(घ). एचडीसी पहले से ही दो बर्थों का निर्माण कर रहा है जो बर्थ सं. 12 से प्रतिस्पर्धा करेंगे और इससे टीएमआईएलएल के यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।</p> <p>(ड.). इस्पात का निर्यात कम हो रहा है क्योंकि घरेलू माँग बढ़ रही है, जिससे आने वाले वर्षों में टीएमआईएलएल के इस्पात कार्गो प्रहस्तन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। यातायात प्रक्षेपणों के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा किए गए निवेदनों पर विचार करते हुए, पिछले तीन वर्षों के दौरान बर्थ सं. 12 में औसत प्रहस्तन के आधार पर बर्थ सं. 12 में संभावित यातायात प्रक्षेपण करने पर विचार किया जा सकता है, जोकि 10 प्रतिशत तक बढ़ सकता है। इस आधार पर, वर्ष 2006-07 के दौरान बर्थ सं. 12 में प्रक्षेपित यातायात लगभग 9,00,000 टन हो सकता है। उसके पश्चात, एचडीसी के दो अतिरिक्त बर्थ वर्ष 2007-08 के दौरान शुरू होने की उम्मीद है जोकि टीएमआईएलएल में यातायात का एक हिस्सा आमेलित हो सकता है। इस परिसर में, वर्ष 2006-07 के दौरान बर्थ सं. 12 में 9,00,000 टन कार्गो का अनुमान लगाया गया है जिसके वर्ष 2007-08 के दौरान भी जारी रहने की संभावना है। तथापि, वर्ष 2008-09 के दौरान, बर्थ सं. 12 में कार्गो में 5 प्रतिशत, लगभग 9,50,000 टन, वृद्धि होने की संभावना है। इस प्रकार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 अवधि के दौरान बर्थ सं. 12 में वर्ष-वार यातायात पूर्वानुमान निम्न रेखांकित रूप में सुविचारित किए जाएं:</p> <table data-bbox="309 1451 638 1547"> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>- 9,00,000 टन</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>- 9,00,000 टन</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>- 9,50,000 टन</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	कार्गो थ्रुपुट (टनों में)	2003-04	6,11,531	2004-05	6,82,329	2005-06	11,67,146	2006-07	- 9,00,000 टन	2007-08	- 9,00,000 टन	2008-09	- 9,50,000 टन	<p>हम केओपीटी के मतों को सैद्धांतिक रूप में स्वीकार करते हैं। तथापि, कार्गो प्रक्षेपण अनुमान के आधार पर है जोकि केओपीटी द्वारा कार्यान्वयन अधीन विभिन्न परियोजनाओं, नाम से, बर्थ सं. 2 और 13 और बर्थ सं. 4क, 2 और 13 की साज-सज्जा की पूर्णता अनुसूची और बाजार परिस्थितियों के आधार पर भिन्न हो सकता है।</p>
वर्ष	कार्गो थ्रुपुट (टनों में)															
2003-04	6,11,531															
2004-05	6,82,329															
2005-06	11,67,146															
2006-07	- 9,00,000 टन															
2007-08	- 9,00,000 टन															
2008-09	- 9,50,000 टन															
<p>(vii).</p>	<p>एचडीसी ने इस्पात के भंडारण के लिए टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के बाहर कोई ढका हुआ क्षेत्र आबंटित नहीं किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल ने ऐसे कार्गो के लिए भंडारण की कोई लागत खर्च नहीं की है। तदनुसार, टीएमआईएलएल अपने लागत विवरण में इसे व्यय के रूप में नहीं मान सकता है।</p>	<p>बर्थ सं. 12 के बाहर के किसी ढके हुए शैड की लागत को हमारे द्वारा सुविचारित नहीं किया गया है। इसलिए, केओपीटी की टिप्पणियां प्रासंगिक नहीं हैं।</p>														
<p>(viii).</p>	<p>केओपीटी ने भंडारण और चूना पत्थर के निष्क्रमण के लिए टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के बाहर कोई भूखंड आबंटित नहीं किया है। प्रारंभ में, बर्थ सं. 12 में चूना पत्थर के प्रचालनों की सुविधा के लिए, रुकना अंतराल उपाय के रूप में, केओपीटी को टिस्को (टीएमआईएलएल द्वारा नहीं) द्वारा लागू प्रभारों के भुगतान की शर्त पर केओपीटी ने बर्थ सं. 12 में उतारे गए चूना पत्थर को बर्थ सं. 8 के पीछे टिस्को के पट्टा भूखंड में स्थानांतरित करने के लिए कुछ सीमित अवधि हेतु अनुमति दी थी। क्योंकि यह लागत टीएमआईएलएल द्वारा खर्च नहीं की गई थी, बर्थ सं. 12 की सीमाओं में/से बाहर सामग्रियों के परिवहन की ऐसी लागत प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लेखा में नहीं ली जानी चाहिए।</p>	<p>टीएमआईएलएल के पास चूना पत्थर के लिए पर्याप्त भंडारण क्षेत्र नहीं था और इसलिए इसकी सुपुर्दगी ग्राहक के भूखंड पर देनी पड़ती है। चूंकि घाटशुल्क में यह परिवहन शामिल है, इसलिए केओपीटी की टिप्पणी प्रासंगिक नहीं है।</p>														

(ix).	<p>टीएमआईएलएल परियोजना के भीतर आने वाले 14,000 वर्ग मी. के हार्डस्टैंड बैकअप क्षेत्र के लिए वर्तमान में ₹0 2631.57 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह का लाइसेंस शुल्क अदा कर रहा है। लाइसेंस शुल्क में प्रत्येक वर्ष अनुगामी वर्ष में देय लाइसेंस शुल्क अथवा उस समय प्रभावी अनुसूचित किराये, जो भी अधिक हो, के 5 प्रतिशत की वृद्धि की जाती है।</p> <p>टीएमआईएलएल द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, केओपीटी ने, वर्ष 2004 में, रेलवे प्रहस्तन सुविधाओं के साथ भंडारण क्षेत्र के सृजन के प्रयोजन से लगभग 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड का आबंटन ऑफर किया था। चूंकि इस ऑफर पर टीएमआईएलएल से प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए उक्त ऑफर को रद्द मान लिया गया था।</p> <p>तथापि, मई, 2006 में, टीएमआईएलएल 54,000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त भूखंड को लेने के लिए केओपीटी को फर्म प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहता था। केओपीटी टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर विचार करेगा, यदि और जब प्राप्त होगा। इससे लगता है कि टीएमआईएलएल ने उक्त भूखंड की लागत और उसके विकास को लागत विवरण में शामिल किया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए ऐसी लागत केवल तभी स्वीकृत की जा सकती है जब टीएमआईएलएल इस भूखंड को वास्तव में ले लेगा।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने लगभग 54,000 वर्ग मी. के भूखंड के आबंटन के लिए आवेदन किया हुआ है। यह केओपीटी के सक्रिय विचाराधीन है। यह उम्मीद है कि अतिरिक्त भूखंड केओपीटी द्वारा 2-3 माह में आबंटित कर दिया जाएगा और उसके पश्चात हम भूखंड का तत्काल विकास करना शुरू कर देंगे। उपर्युक्त अतिरिक्त भूखंड चूना पत्थर की बड़ी मात्रा के साथ-साथ बर्थ सं. 12 की क्षमता का सही प्रकार से उपयोग करने के लिए परियोजना और अन्य विविध कार्यों के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल को अपेक्षित है। भविष्य वर्ष परिगणनाएं युक्तिसंगत व्यवसाय विचारों के अनुमानों पर आधारित है। इसलिए, इस लेखा के सभी लागतों पर विचार किया जाना चाहिए।</p>
(x).	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि इस्पात भीतरी पत्तन परिवहन का 80 प्रतिशत आउटसोर्स किया जाता है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए इसकी स्वीकार्यता निर्धारित करने के लिए टीएमएमपी द्वारा बारीक संवीक्षा किए जाने की अपेक्षा है, विशेष रूप से क्योंकि टीएमआईएलएल इस्पात के ऐसे परिवहन प्रचालन अपने लाइसेंसशुदा प्रचालन क्षेत्र (बर्थ सं. 12, इसके बैकअप क्षेत्र सहित) से बाहर के क्षेत्रों में करता है। इसके अलावा, अतिरिक्त परिवहन की इस लागत से बचा जा सकता है, यदि उन्होंने 54,000 वर्ग मी. का प्लॉट आकस्मिक अपने बर्थ में ले लिया गया होता। परिवहन की अतिरिक्त लागत प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं की जाएगी।</p>	<p>हम भूखंड के आबंटन के लिए पहले ही पुनः आवेदन कर चुके हैं। केओपीटी द्वारा हमें बताया गया था कि बर्थ सं. 12 के समीप अथवा बैकअप क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। इसलिए, आबंटित किया जाने वाला भूखंड थोड़ी दूरी पर होगा। यहां तक कि केओपीटी द्वारा पहले ऑफर किया गया भूखंड भी बर्थ सं. 12 से दूर था। इसलिए, भीतरी पत्तन परिवहन अवश्य गिने जाएं और यह लागत न्यायोचित रूप से टीएमएमपी द्वारा सुविचारित की जाए।</p>
(xi).	<p>टीएमआईएलएल ने, बीओटी आधार पर बर्थ सं. 12 के लिए अपनी बोली में, कार्गो की एक सूची भेजी थी जिनके बर्थ सं. 12 में प्रहस्तन के लिए प्रस्ताव किया था। उक्त सूची में कंटेनर शामिल नहीं थे। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई कार्य योजना, तकनीकी बोली के साथ, को भी कंटेनर प्रहस्तन लेखा में नहीं लिया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि उनकी बोली का मूल्यांकन उनके कार्गो अनुमानों के आधार पर किया गया था जिसमें कंटेनर शामिल नहीं थे। केओपीटी ने इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2003 में किए गए अनुरोध के प्रत्युत्तर में टीएमआईएलएल को सूचित किया था कि प्रचालक को बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।</p> <p>टीएमआईएलएल ने 24 मई, 2006 को बैठक के दौरान कहा था कि वह बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करेगा।</p> <p>कंटेनर प्रहस्तन के मामले में आय और व्यय पर विचार नहीं किया जाए और बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन की दर टीएमआईएलएल के दरमान में निर्धारित नहीं की जानी चाहिए।</p>	<p>लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 के क्रम सं. (iii) के अनुसार, यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए हकदार है। तथापि, आज की तारीख तक बर्थ सं. 12 में कंटेनर प्रहस्तित नहीं किए गए हैं।</p>

<p>(xii).</p>	<p>लागत विवरण में सुविचारित रायल्टी/राजस्व भाग व्यय दर्शाई गई आय से मेल नहीं खाता है। लाइसेंस करार के अनुसार राजस्व भागीदारी अनुपात पहले पांच वर्षों (29-1-2002 से) के लिए 10.51 प्रतिशत और 6वें से 10वें वर्ष के लिए 10.565 प्रतिशत है। गतिविधि-वार लागत विवरणों की संवीक्षा से, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:</p> <table border="1" data-bbox="309 353 975 636"> <tr> <td>राजस्व हिस्सेदारी अनुपात</td> <td>2004-05</td> <td>2005-06</td> <td>2006-07</td> <td>2007-08</td> <td>2008-09</td> </tr> <tr> <td>ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क</td> <td>7.06%</td> <td>6.01%</td> <td>5.52%</td> <td>5.59%</td> <td>5.59%</td> </tr> <tr> <td>तट प्रहस्तन प्रभार</td> <td>13.37%</td> <td>10.82%</td> <td>10.04%</td> <td>10.13%</td> <td>10.13%</td> </tr> </table> <p>लाइसेंस करार के उपबंध के साथ लागत विवरण में प्रदान की गई सूचना का प्रत्यक्ष मतभेद टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।</p> <p>इसके अलावा, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए दर्शाया गया रायल्टी/राजस्व भाग व्यय हमारे अभिलेखों से मेल नहीं खाता है। स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:</p> <p style="text-align: right;">(लाखों में)</p> <table border="1" data-bbox="309 869 975 1010"> <tr> <td>विवरण</td> <td>2004-05</td> <td>2005-06</td> </tr> <tr> <td>लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित राँयल्टी</td> <td>195</td> <td>204</td> </tr> <tr> <td>केओपीटी के लेखों के अनुसार राँयल्टी आय</td> <td>200.89</td> <td>316.93</td> </tr> </table>	राजस्व हिस्सेदारी अनुपात	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क	7.06%	6.01%	5.52%	5.59%	5.59%	तट प्रहस्तन प्रभार	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%	विवरण	2004-05	2005-06	लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित राँयल्टी	195	204	केओपीटी के लेखों के अनुसार राँयल्टी आय	200.89	316.93	<p>बर्थ सं. 12 में सेवाओं की परिधि के आधार पर, अस्थायी राँयल्टी स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा परिकलित की गई थी। इसकी समीक्षा केओपीटी के तर्क के मद्देनजर की जाएगी।</p>
राजस्व हिस्सेदारी अनुपात	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																								
ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क	7.06%	6.01%	5.52%	5.59%	5.59%																								
तट प्रहस्तन प्रभार	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%																								
विवरण	2004-05	2005-06																											
लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित राँयल्टी	195	204																											
केओपीटी के लेखों के अनुसार राँयल्टी आय	200.89	316.93																											
<p>(xiii).</p>	<p>सेवाओं की परिभाषा केओपीटी और टीएमआईएलएल दोनों के लिए एकसमान होनी चाहिए। टीएमआईएलएल और केओपीटी की दरें समान रूप से संरचित होनी चाहिए। ऐसी एकरूपता के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य प्रभारों की तुलना केओपीटी के प्रभारों से नहीं की जा सकती है, जोकि लाइसेंस करार लागू करने के लिए जरूरी है। इसका कारण, लाइसेंस करार के अनुसार, ऐसी सेवाएं हैं जिसपर टीएमआईएलएल कोई छूट देता है, केओपीटी को भुगतान की जाने वाली राँयल्टी केओपीटी के दरमान के अनुसार पूरे प्रभारों के समकक्ष होनी चाहिए। इस सिद्धांत के अनुसार, सेवाएं जैसे बांधना, सुरक्षा देना, कार्गो डनेजिंग/खोलना आदि जिसके लिए केओपीटी के वर्तमान दरमान में कोई विशिष्ट प्रभार नहीं है, अलग से चिह्नित किए जाएं और ऐसी प्रत्येक गतिविधि के लिए विशिष्ट प्रभार निर्दिष्ट किए जाने चाहिए ताकि टीएमआईएलएल द्वारा अपनी दरों में दिए गए किसी छूट अथवा अन्यथा को अभिनिश्चित करना, यदि कोई हो, संभव है। यह महत्वपूर्ण है क्योंकि लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल को केओपीटी के दरमान के अनुसार पूरे प्रभारों के समकक्ष राँयल्टी अदा करनी होती है, उन मामलों में भी जहां यह अपने ग्राहकों को छूट देता है।</p>																												
<p>(xiv).</p>	<p>“टीएमआईएलएल” शब्द की निम्नलिखित परिभाषा मानी जाए: “टीएमआईएलएल का अर्थ होगा टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड, टाटा आयरन एंड स्टील कम्पनी और आईक्यू मार्ट्रेड मेनेजमेंट एंड होल्डिंग एएमबीएच, अर्थात कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी के सहयोग द्वारा गठित, और पंजीकृत कार्यालय टाटा सेंटर, 43, जवाहरलाल नेहरू रोड, कोलकाता-700 071 है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित परिभाषा प्रस्तावित की है: “इस दरमान के मामले में, टीएमआईएलएल अर्थात् और टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड के ‘पत्तन’ प्रभाग का गठन करता है, कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी और इसका पंजीकृत कार्यालय टाटा सेंटर, 43 जवाहरलाल नेहरू रोड, कोलकाता-700071 है, जोकि लाइसेंस करार के परिपालन में शामिल है और जिसका प्रकार्यात्मक कार्यालय फिंगर जेट्टी रोड, हल्दिया में स्थित है।</p>																											

(xv).	<p>(क). "लाइसेंसधारी का परिसर" सीमाएं विनिर्दिष्ट करने के लिए स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया जाना चाहिए जिसके भीतर लाइसेंसधारी का दरमान लागू होगा। निम्नलिखित उपबंध के समावेशन पर विचार करें: "लाइसेंसधारी का परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन उन्हें आबंटित किए गए बैकअप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र"।</p> <p>(ख). विभिन्न स्थानों में प्रयुक्त वाक्यांश "पत्तन परिसर" को "लाइसेंसधारी का परिसर" वाक्यांश द्वारा बदला जाए ताकि टीएमआईएलएल को लाइसेंस अधीन क्षेत्र स्पष्ट रूप से सीमांकित किया जा सके।</p>	<p>उपर्युक्त टीएमआईएलएल की परिभाषा के अधीन, हमें केओपीटी के सुझाव पर कोई आपत्ति नहीं है।</p>
(xvi).	<p>केओपीटी के दरमान में यथा प्रस्तावित वही परिभाषा टीएमआईएलएल के मामले में भी "तटीय कार्गो" और "विदेशी कार्गो" की परिभाषा के लिए अंगीकृत किया जाए क्योंकि पोत संबंधी प्रभार केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रभार्य होते हैं। इससे भ्रम से बचने में मदद मिलेगी अन्यथा वह भ्रमित कर सकती है यदि कई परिभाषाएं एक ही पत्तन परिसर में अपनाई जाती हैं। इससे होने वाली भ्रांतियों से बचने में भी मदद मिलेगी जो केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी के परिकलन में अन्यथा उत्पन्न हो सकता है।</p>	<p>हमें पत्तन के सुझावों पर आपत्ति नहीं है।</p>
(xvii).	<p>टीएमपी द्वारा केओपीटी को दिए गए निदेशानुसार, प्रभारों को "ऑन-बोर्ड प्रभार" और "घाटशुल्क प्रभार" में विभाजित किए जाएं। केओपीटी ने अपने दरमान तैयार करते समय टीएमपी के इस निदेश का अनुसरण किया है। इससे केओपीटी प्रभारों के साथ तुलना में आसानी होगी जोकि केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी के परिकलन के लिए आवश्यक है।</p>	<p>यह पहले ही किया जा चुका है।</p>
(xviii).	<p>लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल केओपीटी के दरमान में दी गई दरों से अधिक दरें वसूल करने के लिए हकदार नहीं है। इस करार पर सहमति व्यक्त करते हुए, टीएमआईएलएल को प्रदान की जा रही सेवाओं की लागत को केओपीटी के साथ राजस्व की हिस्सेदारी सहित लेखा में अवश्य लेना चाहिए, टीएमआईएलएल द्वारा यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि ऐसा कौन-सा कारक अब तक विकसित किया गया है कि लागत वृद्धि में इतनी वृद्धि हुई कि टीएमआईएलएल दरों में इतनी अधिक वृद्धि के लिए प्रार्थना कर रहा है। इस मुद्दे के लिए गहन संवीक्षा की आवश्यकता है, विशेष रूप से क्योंकि टीएमआईएलएल ने उससे अधिक परिसंपत्तियां सृजित नहीं की हैं जो लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट की गई हैं। इसके विपरीत, उनके निवेश (₹ 25.80 करोड़)। निविदा अवस्था (₹ 30.07 करोड़) के दौरान उनके द्वारा प्रक्षेपित किए गए से कम रहे हैं। ज्यादातर, यदि टीएमआईएलएल के प्रभार केओपीटी के दरमान के अनुसार स्तरों से अधिक पर निर्धारित किए जाते हैं तो यह समझ नहीं आता है कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार अपने दायित्व को कैसे पूरा करेगा जिसमें टीएमआईएलएल से केओपीटी के दरमान के अनुसार दरों से अधिक लेवी प्रभार वसूल नहीं किए जाने की अपेक्षा की जाती है। उच्चतर प्रभारों के लिए टीएमआईएलएल के दावे का, प्रथम दृष्टया, कोई कारण नहीं है। यदि केओपीटी भारी उपरिव्यय और भारी ऐतिहासिक बोझ के साथ कम कीमत पर सेवाएं दे सकता है तो टीएमआईएलएल, निजी बर्थ प्रचालक के रूप में, बहुत कम उपरिव्यय के साथ प्रचालन कर रहा है, यदि कम दर पर अपनी सेवाएं प्रदान नहीं कर सकता है तो कम से कम समान कीमत पर तो अपनी सेवाएं प्रदान करनी चाहिए। यदि टीएमआईएलएल केओपीटी के लिए निर्धारित प्रशुल्क की अपेक्षा अधिक दरें वसूल करता है तो लाइसेंस करार का मूल आधार निष्क्रिय हो जाएगा। इसके अलावा, यह सही नहीं होगा कि लाइसेंसधारी उच्चतर दरें वसूल करे परंतु राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी के दरमान के अनुसार कम दरों के आधार पर करे।</p>	<p>हम केओपीटी के दावे की सराहना करने में असमर्थ हैं कि टीएमआईएलएल के प्रस्तावित प्रभारों का कोई कारण नहीं है। हमारी लागतें टीएमपी द्वारा संवीक्षा किए जाने के लिए खुली हैं। एक बार जब दरमान टीएमपी द्वारा अंतिम रूप दिया जाता है, हम इस विषय पर केओपीटी के साथ चर्चा करेंगे। (निवेशों की मात्रा के संदर्भ में, केओपीटी ने अपने अनुवर्ती पत्र दिनांक 11 मई, 2007 में, साथ ही साथ उल्लेख किया था कि उसके बोर्ड ने, भारत सरकार की मंजूरी की शर्त पर, ₹ 30.07 करोड़ के स्थान पर ₹ 25.80 करोड़ के संशोधित कुल निवेश के साथ उपस्करों और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ बदलाव किए हैं। पत्तन को सरकार की मंजूरी की प्रतीक्षा है।</p>
(xix).	<p>लदान/उतराई/बांधना/खोलना के अलग-अलग प्रचालनों की दरें तट प्रहस्तन प्रभारों की दरों के समान नहीं होनी चाहिए। इन सभी स्थितियों में, टीएमआईएलएल को ऐसे प्रत्येक प्रचालन में शामिल लागत की शर्तों के अनुसार अपनी दरें तर्कसंगत सिद्ध करनी होंगी।</p>	<p>हम केओपीटी के दावे से सहमत हैं और उसे ही संशोधित दरमान में शामिल किया जाएगा।</p>

(xx).	<p>टीएमआईएलएल ने हार्डस्टैड/अनावृत भूखंड के साथ-साथ ढके हुए क्षेत्र के अल्पावधि आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क (पट्टा किराया रूप में परिभाषित) के लिए मंजूरी प्रदान करने का अनुरोध किया है। लाइसेंस करार के अनुसार टीएमआईएलएल को लाइसेंस आधार पर बैकअप क्षेत्र आबंटित किया गया है। टीएमआईएलएल ने इस भूखंड पर शैड का निर्माण किया है।</p> <p>केओपीटी टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों और शर्तों पर केवल अल्पावधि लाइसेंस आधार पर अंतरण भंडारण के लिए, एचडीसी में, गोदी क्षेत्र के भीतर, आयात और निर्यात कार्गो के मामले में भूखंड आबंटित करता है। तदनुसार, उनके आबंटित क्षेत्र के भीतर आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए भूखंड अथवा ढके हुए शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पृथक दर हेतु टीएमआईएलएल का प्रस्ताव केवल अंतरण भंडारण प्रयोजन के लिए होना चाहिए और ऐसे आबंटन के समान शर्तें होनी चाहिए जैसी एचडीसी/केओपीटी के मामले में रही हों। अन्यथा, ऐसी अल्पावधि दरें उन मामलों में भी लागू की जा सकती हैं जहां विलंबशुल्क प्रभार अधिक उपयुक्त होंगे। इसका केओपीटी को देय उनकी रॉयल्टी पर प्रमुख प्रभाव पड़ता है।</p> <p>स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि, कुछ मामलों में, टीएमआईएलएल ने अल्पावधि लाइसेंस आधार पर प्रभार वसूल किए हैं, हालांकि टीएमआईएलएल और किसी अल्पावधि लाइसेंस के लिए किसी पक्ष के बीच आधिकारिक रूप से कोई समझौता नहीं हुआ था। लेखापरीक्षकों का मत है कि ऐसे मामलों में लागू दरें विलंबशुल्क प्रभार होने चाहिए ना कि अल्पावधि लाइसेंस शुल्क। तदनुसार, केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी इन मामलों में विचारीय रूप से अधिक होनी चाहिए। चूंकि ऐसी परिस्थितियों में देय वास्तविक राशि प्रशुल्क परिगणनाओं पर प्रत्यक्ष रूप से निर्भर होती है, इसलिए टीएमपी टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारण करते समय ऐसे मामलों में देय सही राशि निष्क्रमित करें।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने अपने ग्राहकों से अल्पावधि लाइसेंस आधार पर भूमि किराया वसूल किया है और करारों की प्रतिलिपियां भेजी गई हैं। हम पुष्टि करते हैं कि जहां कहीं विलंबशुल्क लागू होता है, हमें वह देय रॉयल्टी अदा करेंगे जो पूर्वकाल में अदा की गई थी। (करारों की प्रतिलिपियां संलग्न किए जाने के लिए नहीं देखी गई हैं)।</p>
(xxi).	<p>लाइसेंसधारी को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन और इसके अलावा केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित निबंधन और शर्तों के अनुसार बर्थ और बैकअप क्षेत्र का प्रचालन करने के लिए विशिष्ट लाइसेंस दिया गया है। लाइसेंस करार (मद (छ), पृष्ठ 2) के अनुसार, गठबंधन (लाइसेंस करार का परिशिष्ट-2, पृष्ठ 67) के सदस्यों के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार भी, गठबंधन के सदस्यों ने घोषित किया है कि उन्होंने परियोजना के कार्यान्वयन के लिए विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में लाइसेंसधारी को शामिल किया है। परंतु, वास्तव में, उन्होंने अपनी घोषणाओं से उल्ट सामान्य प्रयोजन कम्पनी का गठन किया है। इस बारे में टीएमआईएलएल को उनके साथ हुई 24 मई, 2006 की बैठक के दौरान भी बताया गया था। इस मामले में महत्वपूर्ण विविक्षाएं हैं और, इसलिए, गहन संवीक्षा की आवश्यकता है।</p>	<p>टीएमआईएलएल की गतिविधियां उसके गठबंधन ज्ञापन में यथा व्याख्यायित "उद्देश्यों" द्वारा शासित हैं, जिसकी एक प्रतिलिपि पत्तन को भेजी गई थी जब बर्थ सं. 12 के लिए अपनी बोली लगा रहा था। ज्यादातर, लाइसेंस करार की शर्तें टीएमआईएलएल को केवल अन्य गतिविधि निष्पादन से नहीं रोकती हैं। किसी भी मामले में, यह सराहनीय होगा कि इस पहलू का टीएमपी द्वारा प्रस्तावित दरमान परिगणनाओं पर कोई असर नहीं पड़ना चाहिए।</p>

8.2. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जून, 2006 द्वारा प्रतिवेदित किया था कि टीएमआईएलएल सभी पिछले वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित लेखे पृथक करने और लेखापरीक्षित लेखे भेजने के लिए सहमत है। टीएमआईएलएल ने बार-बार समय बढ़ाए जाने की मांग करने के पश्चात, हमें और केओपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रतिलिपियां भेजी थीं और निम्नलिखित लिखित निवेदन किए थे:

- (i). हमने बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित परंतु पत्तन प्लॉट में भंडारित कार्गो पर प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभारों की अनुप्रयोजनता के संबंध में प्राधिकरण से स्पष्टीकरण मांगा था। केओपीटी के साथ इस मुद्दे पर राय की भिन्नता के मद्देनजर, पत्तन ने आयातक को पत्तन प्लॉट में बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण से इंकार किया था। इस प्रकार, मई, 2006 से, हमने बर्थ सं. 12 में एक भी चूना-पत्थर पोत प्रहस्तित नहीं किया है। इससे बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो मिश्रण पर काफी प्रभाव पड़ता है। प्राधिकरण इस मुद्दे को स्पष्ट करे।
- (ii). निम्नलिखित विशेष दरें हैं जो परिकलित की गई हैं और स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षित की गई हैं:

वर्ष	रूपये
2002-03	808,996
2003-04	324,115
2004-05	721,881
2005-06	2,485,673
<b>कुल</b>	<b>43,40,665</b>

हम इस राशि के संव्यवहार के तरीकों के संबंध में केओपीटी के साथ चर्चाएं शुरू करेंगे।

- (iii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल को 54,000 वर्ग मी. का प्लॉट ऑफर किया था जिसके लिए टीएमआईएलएल एनआरएनए और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹0 2.71 करोड़ पहले ही जमा कर चुका है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है और केओपीटी को शीघ्र ही प्रस्तुत की जाएगी। इसलिए, इस परियोजना संबंधी लागत को दरमान निर्धारित करने के प्रयोजन से लागत परिकलित करते समय सही प्रकार से लेखा में लिया जाना चाहिए।

8.3. जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पत्तन को भेजे गए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के अलग-अलग लेखे केओपीटी को स्वीकार्य नहीं थे क्योंकि बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई सभी आय लेखों में प्रतिबंबित नहीं की गई है। संयंत्र और मशीनरी से आय, जो टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के लिए प्राप्त किया था जबकि प्रयुक्त बर्थ सं. 12 के बाहर किया था, उक्त अलग-अलग लेखों में प्रतिबंबित नहीं की गई थी।

8.4. केओपीटी के अनुरोध पर, टीएमआईएलएल को सलाह दी गई थी कि वह केओपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 के अलग-अलग वार्षिक लेखे 4 जून, 2007 तक इस प्रकार से प्रस्तुत करें जैसे केओपीटी द्वारा अपेक्षा की गई है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित प्रतिवेदित किया है:

- (i). टीएमआईएलएल ने पृथक लेखों के मुद्दे पर केओपीटी के साथ 17 मई, 2007 को बैठक की थी।
- (ii). टीएमआईएलएल को कहा गया था कि वह केओपीटी और स्वतंत्र लेखापरीक्षकों को उनके विचार के लिए लेखांकन सिद्धांत और पद्धतियां प्रस्तुत करें।
- (iii). टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस करार लागू करने के प्रयोजन से ऐसे सिद्धांतों और पद्धतियों पर केओपीटी, टीएमआईएलएल और स्वतंत्र लेखापरीक्षक के सहमत होने के पश्चात ही पहले वर्ष से अलग लेखे तैयार करेगा।
- (iv). लेखांकन सिद्धांत और पद्धति केओपीटी को 3 मई, 2007 को प्रस्तुत की गई थी और केओपीटी के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है।

8.5. टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि उसने केओपीटी को अपने सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित 18-01-2002 से 31-03-2003 अवधि और वर्ष 2003-04 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखे भेज दिए हैं। टीएमआईएलएल ने केओपीटी को प्रस्तुत किए पृथक्कृत लेखों की प्रतिलिपियां हमें भी भेजी थीं।

8.6. समय बढ़ाने की मांग के पश्चात, केओपीटी ने टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर अपनी टिप्पणियां भेज दी थी। टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर केओपीटी की टिप्पणियां नीचे सारबद्ध की गई हैं:

- (i). टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि मै0 राय एंड राय द्वारा प्रमाणित पृथक्कृत लेखे केवल ऐसी गतिविधियों पर विचार करने के लिए गए थे जो केओपीटी के दरमान के अधीन शामिल है, जब मै0 बिलिमोरिया द्वारा चिह्नित लेखों में बर्थ सं. 12 में चलाई गई गतिविधियों से वास्तव में सभी आय से संबंधित शामिल थे। ऐसी गतिविधियों में, साथ ही साथ, बांधना, खोलना और कार्गो की डनेजिंग आदि जैसी गतिविधियां शामिल हैं, जोकि केओपीटी के दरमान में शामिल नहीं हैं। दो लेखों के बीच भिन्नता प्राथमिक रूप से इससे पैदा हुई है। इसलिए, टीएमपी प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए मै0 बिलिमोरिया एंड कम्पनी द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखों पर उपयुक्ततः विचार किया जा सकता है।

तथापि, यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत मै0 बिलिमोरिया द्वारा चिह्नित लेखों के आधार पर पिछले वर्षों के लिए कोलकाता पत्तन न्यास को देय रॉयल्टी पुनर्गणित करनी होगी और टीएमआईएलएल के लेखों में ठीक तरह से दर्शानी होगी। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 से पर्याप्ततः उच्चतर आय उनके अधुनातन लेखांकन विवरणों में प्रतिवेदित की गई है। उनके द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि के निर्धारण के लिए, लेखे परीक्षा और प्रतिवेदन के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक मै0 राय एंड राय को 14 सितंबर, 2007 को अग्रेषित किए गए हैं। स्वतंत्र लेखापरीक्षक की रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।

उपर्युक्त के आलोक में, यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 का तुलन पत्रक सत्य और सही तस्वीर तब तक नहीं दिखाएगा जब तक वास्तव में देय रॉयल्टी मै0 राय एंड राय द्वारा निश्चित और प्रमाणित नहीं की जाती है। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितंबर, 2007 द्वारा सूचित किया था कि उन्होंने रॉयल्टी लेखापरीक्षा एक माह में पूर्ण करने के लिए मै0 राय एंड राय से अनुरोध किया है और इस प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मै0 राय एंड राय को सभी प्रासंगिक दस्तावेज़ प्रस्तुत किए जाएंगे। चूंकि स्वतंत्र लेखापरीक्षक से रिपोर्ट अभी प्राप्त होनी है, इसलिए केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि मै0 टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि के संबंध में कोई अंतिम मत दे सके।

- (ii). टीएमआईएलएल ने अभी वर्ष 2006-07 तक पिछले वर्षों के बर्थ सं. 12 के गैर-लेखापरीक्षित तुलन पत्रक 12 सितंबर, 2007 को प्रस्तुत किए हैं (प्रतिलिपि संलग्न – संलग्नक IV) और इससे सत्य और सही मत प्रतिबंबित नहीं हो रहे हैं क्योंकि उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों को उक्त तुलन पत्रकों को अभी चिह्नित करना है। अतः पिछले वर्षों से संबंधित बर्थ सं. 12 के लिए तुलन पत्रक टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा शीघ्र चिह्नित किए जाने चाहिए।

- (iii). यह जोर दिया गया है कि एचडीसी में बर्थ सं. 12 के विश्वसनीय लेखों को तैयार करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा लेखांकन मानक-17 के अंगीकरण के लिए प्रमाणिक और तत्काल आवश्यकता है, जो प्रत्येक वर्ष उनके लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों का हिस्सा तैयार करेगा। टीएमपी को भी 15 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के लिए ठीक प्रकार से तैयार किए गए तुलन पत्रकों, उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित, की आवश्यकता होती है।

टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर, 2007 द्वारा पुष्टि की है कि वर्तमान वित्तीय वर्ष से आगे, वे बर्थ सं. 12 को एक पृथक व्यापार क्षेत्र मानेंगे और, तदनुसार, एएस-17 की अपेक्षा के अनुसार प्रासंगिक वित्तीय सूचना कोलकाता पतन न्यास की सूचना के अनुसार कम्पनी के वार्षिक लेखों में उनके द्वारा प्रकट जाएगी।

- (iv). कोलकाता पतन न्यास ने टीएमआईएलएल को केवल बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस करार के प्रयोजन के लिए "विशेष प्रयोजन वाहन" रूप में प्रचालन करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह दी है। टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि वे इस मुद्दे पर ठीक प्रकार से विचार कर रहे हैं।

9.1. यह पुनः दोहराया जाता है कि टीएमआईएलएल ने, साथ ही साथ, उल्लेख किया था कि वह बर्थ सं. 12 के लिए वार्षिक लेखों के पृथक्करण के पश्चात प्रस्तावित दरमान के लिए संशोधित आवेदन प्रस्तुत करेगा। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है। संशोधित प्रस्ताव के बारे में बताया गया है कि यह प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों पर आधारित है और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क दाखिल करने संबंधी प्रपत्रों के संशोधित प्रारूप में है। संयोगवश, यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल प्रारंभिक प्रस्ताव वर्ष 2008-09 तक के पूर्वानुमानों के साथ है। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें, टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित, नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). वर्ष 2006-07 के लिए वित्तीय आंकड़े जनवरी, 2007 तक के वास्तविक आंकड़ों और शेष दो माह के अनुमानों के आधार पर परिकल्पित किए गए हैं।
- (ii). भावी तीन वर्षों (वर्ष 2007-08 से 2009-10) के अनुमान वर्ष 2006-07 के अनुमानों के आधार पर संशोधित किए गए हैं।
- (iii). स्फीति कारक 4.5 प्रतिशत पर विचार किया गया है, परंतु इसने अनुरोध किया है कि यदि वर्तमान वर्ष की स्फीति 5.5 प्रतिशत से 6.5 प्रतिशत रहती है तो प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय इसपर विचार किया जाए।
- (iv). यातायात पूर्वानुमान इस परिकल्पना पर लगाए गए हैं कि केओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के मद्देनजर गेट सुपुर्दगी/वैगन लदाई के लिए प्रभार लागू नहीं है। यह भी माना गया है कि कार्गो के संचलन में कोई रुकावट नहीं होगी जैसाकि केओपीटी द्वारा वर्तमान में अधिरोपित किया गया है।
- (v). इस्पात के आयातों में कमी देश में ही इस सामग्री के उत्पादन के कारण है और निर्यातों में कमी उच्च घरेलू माँग के कारण है।
- (vi). वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरणों में दिए गए आय और व्यय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों से भिन्न है, क्योंकि वार्षिक लेखों में केओपीटी के दरमान में केवल अधिसूचित गतिविधियों से होने वाली आय तथा व्यय को ही लिया गया है। बर्थ सं. 12 में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं अर्थात् बांधना, सुरक्षा देना, कार्गो की डनेजिंग, सिलेंस तथा गियर्स उपलब्ध करवाना और आयात कार्गो खोलना आदि से होने वाली आय, जो केओपीटी के दरमान में नहीं दिखाया गया है, लागत विवरणों में दी गई आय तथा व्यय परिगणनाओं में शामिल की गई है।
- (vii). टीएमआईएलएल के लाइसेंसशुदा क्षेत्र और लाइसेंसशुदा क्षेत्र से बाहर पतन क्षेत्र के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए वर्ष 2006-07 के दौरान केओपीटी द्वारा अधिरोपित प्रतिबंध के कारण, टीएमआईएलएल चूना-पत्थर प्रहस्तन नहीं कर सका (जिसके लिए ज्यादा भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता होती है)। इसी के परिणामस्वरूप, निर्धारित क्षमता 9 लाख से 5 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष की गई है।
- (viii). टीएमआईएलएल ने टर्मिनल की क्षमता को रेलवे साइड के साथ अतिरिक्त 63,000 वर्ग मी. भूखंड के पट्टे और विकास को लेते हुए वर्ष 2009-10 तक बढ़ाकर 10 लाख मी.ट. करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रक्रिया से, टीएमआईएलएल से, टीएमआईएलएल संपूर्ण प्रहस्तन प्रचालन (जलयान पर/से लदाई/उतराई, तट प्रहस्तन और भंडारण) का निष्पादन करेगा। इस संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल 54,000 वर्ग मी. भूखंड जनवरी, 2032 में समाप्त होने वाले पट्टे पर पहले ही ले चुका है। इस प्रयोजन के लिए लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम निवेश दायित्व के लिए लगभग रू0 25.50 करोड़ की अतिरिक्त राशि परिकल्पित की गई है।
- (ix). रॉयल्टी केओपीटी के संशोधित प्रशुल्क के आधार पर परिकल्पित की गई है। चूंकि लाइसेंस करार पर जुलाई, 2003 को हस्ताक्षर किए गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व भाग लागत कीमत के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (x). लागत विवरणों द्वारा दर्शाए गए परिणाम हैं:

(रूपये करोड़ों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
आय के सामने	19.79	30.35	31.57	31.57
आरओसीई के पश्चा अधिशेष/घाटा	-0.98	0.75	-1.32	-0.95
आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	-5%	2%	-4%	-3%

9.2. टीएमआईएलएल ने अपने पूर्व प्रस्ताव की तुलना में प्रस्तावित दरमान और शासित शर्तें संशोधित की हैं। टीएमआईएलएल द्वारा किए गए प्रमुख बदलाव नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). **घाटशुल्क:**  
(क). मदों अर्थात् उर्वरक, कंटेनर, लट्टे और टिम्बर पर घाटशुल्क 45 प्रतिशत से बढ़ाकर 80 प्रतिशत किया गया है।  
(ख). चूना पत्थर पर घाटशुल्क में 20 प्रतिशत तक की कटौती की गई है।  
(ग). लौह अयस्क के लिए नई दर निर्धारित की गई है।  
(घ). अन्य कार्गो पर घाटशुल्क वसूली प्रति टन आधार से यथामूल्य आधार पर किया गया है।
- (ii). **ऑन-बोर्ड प्रभार:**  
ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों के लिए पूर्व प्रस्तावित दर ऑन-बोर्ड प्रभारों और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण में बांटी गई है। प्रस्तावित दरें, यदि जोड़ी जाती हैं, पूर्व प्रस्तावित दरों की अपेक्षा अधिक दर होती है। उर्वरकों और लट्टों आदि के मामले में, प्रस्तावित वृद्धि 100 प्रतिशत से अधिक होती है।
- (iii). **लदाई/उतराई/पुनः चट्टा लगाना:**  
सभी मदों के लिए प्रस्तावित दर पूर्व प्रस्तावित दरों से कम है।
- (iv). **विलंबशुल्क:**  
संशोधित प्रस्ताव में, पहले प्रस्तावित 3 निःशुल्क दिवसों के विपरीत प्रयोक्ताओं को निःशुल्क दिवस नहीं दिए गए हैं। तथापि, विलंबशुल्क की दरें कम की गई हैं।
- (v). **परिवहन:**  
टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा किए गए परिवहन के लिए नया बदलाव शुरू किया है।
- (vi). **विविध प्रभार:**  
टीएमआईएलएल ने विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए अपने प्रस्तावित दरमान की धारा 10 के अधीन कुछ विविध नई दरें/लेवी शामिल की हैं।

9.3. सितम्बर, 2007 में, टीएमआईएलएल ने पिछले वर्षों के संशोधित आंकड़ों के साथ टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों के आधार पर प्रतिवेदित करते हुए लागत विवरण भेजे हैं और बताया गया है कि वे उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित किए गए हैं। टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं:

- (i). हल्दिया में निष्पादित सभी प्रस्तावित गतिविधियों के लिए पिछले वर्षों के आंकड़े इस तथ्य के बावजूद पहले प्रस्तुत कर दिए गए थे कि वे बर्थ सं. 12 के भीतर अथवा बर्थ सं. 12 के बाहर निष्पादित किए गए थे। ऐसा वित्तीय स्थितियों को इस प्रकार प्रस्तुत करने के लिए किया गया था कि सभी प्रस्तावित गतिविधियों के लिए अलग-अलग प्रकार से तुलना की जा सके।  
अब हम एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन आने वाले बर्थ सं. 12 के केवल भीतर निष्पादित गतिविधियों के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए प्रपत्र-3 में वित्तीय स्थितियां प्रस्तुत कर रहे हैं। ये आंकड़े हमारे सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित पृथक्कृत लेखों के अनुसार हैं।
- (ii). पिछले वर्षों के लिए स्वीकार्य अधिशेष (अर्थात् वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए) नियोजित पूंजी के 18 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). आगामी वर्षों के लिए प्रस्तावित आंकड़े भी कुछ शुद्धियों के साथ शामिल किए गए हैं जिसकी सूचना आपको हमारे पत्र सं. टीएमआईएलएल/64/2007-08 दिनांक 11 मई, 2007 द्वारा दी गई थी। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के स्वीकार्य अधिशेष संशोधित मानकों के अनुसार व्यापार परिसंपत्तियों का 16 प्रतिशत कर दिया गया है। हमारे मूल निवेदन में वे 15 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए थे।
- (iv). आगामी वर्षों के लिए संभावित वित्तीय स्थितियां भी वर्तमान दरों पर शामिल की गई हैं। हमारे पत्र दिनांक 11 मई, 2007 द्वारा आपको यथा सूचित शुद्धियां श्रमिक लागत में की गई हैं।
- (v). वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए प्रपत्र-3 के क्रम सं. IX में निर्दिष्ट अधिशेष ब्याज और टैक्स से पूर्व अधिशेष में है। प्रमाणित पृथक्कृत लेखों में, ब्याज लागतें आनुपातिक आधार पर बर्थ सं. 12 और हल्दिया (बर्थ सं. 12 से इतर) के बीच आबंटित किए गए हैं। हमारे दिनांक 21-08-2007 के मेल द्वारा आपको पहले प्रस्तुत ब्याज आंकड़े हारबर मोबाइल क्रेन के अधिग्रहण के लिए प्राप्त किए गए ऋण के लिए खर्च कुल ब्याज थे।

10. संशोधित प्रस्ताव की प्रतिलिपि लाइसेंसदाता और प्रासंगिक उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां टीएमआईएलएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। तथापि, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद नहीं दिया था।

11. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव से सामने आने वाले कुछ मुद्दों पर टीएमआईएलएल और केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित थे। तदनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षित ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और टीएमआईएलएल/केओपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

टीएमआईएलएल से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और टीएमआईएलएल का प्रतिसाद:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	टीएमआईएलएल का प्रतिसाद
क.	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि लागत विवरण में वर्ष 2004-05 और 2005-06 में दिए गए आय और व्यय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों से भिन्न हैं। इस संबंध में, टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि वार्षिक लेखों में सिलंग्स तथा गियर्स और आयात कार्गो खोलना आदि देते हुए, कार्गो को बांधने/सुरक्षा देने/डनेजिंग से होने वाली आय को शामिल नहीं करने के पीछे की तर्कसंगतता स्पष्ट करें। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि उपर्युक्त गतिविधियों से होने वाले आय तथा व्यय देते हुए लेखापरीक्षित विवरण भेजें।	लेखापरीक्षकों ने अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट दिनांक 10 जनवरी, 2007 में स्पष्ट किया गया है कि टीएमआईएलएल के वित्तीय विवरण केवल उन गतिविधियों पर विचार करते हुए तैयार किए गए हैं जो गतिविधियां केओपीटी द्वारा निष्पादित की जाती हैं। चूंकि कार्गो बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना आदि केओपीटी के दरमान में शामिल नहीं किए गए हैं, इसलिए इन्हें रॉयल्टी प्रयोजनों के लिए वित्तीय विवरण में लेखा में नहीं लिया गया था। तथापि, जैसाकि ये गतिविधियां टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित की जा रही हैं, हमने इसे ही हमारे प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आपको भेजी थी। हम इन लेखापरीक्षित लागतों को प्राप्त करने की प्रक्रिया में हैं और आपको शीघ्र ही भेजे जाएंगे।
(ii).	टीएमआईएलएल से यह अनुरोध भी है कि वर्तमान दरें भेजें जिसपर ये सेवाएं उपयोक्ताओं को प्रदान की जाती हैं।	टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की दरें भेजी हैं कि इसने अपने प्रमुख ग्राहक (टाटा स्टील) से इतर अपने ग्राहकों से वसूल की हैं। टीएमआईएलएल ने भिन्न-भिन्न ग्राहकों के लिए भिन्न-भिन्न दरें इस आधार पर वसूल की हैं कि कुछ ग्राहकों के पास उनके अपने एलएसडी सविदाकार हैं जो वे गतिविधियां निष्पादित करते हैं और इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा छूट दी गई थी। टीएमआईएलएल के पास दरों की कोई निर्धारित अनुसूची नहीं थी और ग्राहकों के साथ बातचीत रने के पश्चात यह दरें वसूल की गई थीं। टीएमआईएलएल द्वारा भेजा गया विवरण दर्शाता है कि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार (एलएसडी सहित) रू0 119 प्रति टन से रू0 235 प्रति टन है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार (एलएसडी अतिरिक्त) रू0 70 प्रति टन से रू0 250 प्रति टन है। टीएमआईएलएल ने आगे उल्लेख किया है कि इस्पात निर्यात के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण दर, जहां तक टाटा स्टील का संबंध है, एलएसडी घटक सहित रू0 119/- प्रति टन है। यह दर वर्ष 2002 में मोल-भाव की गई थी और अभी वैध है। इसी प्रकार, टाटा स्टील के लिए चूना-पत्थर हेतु ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण रू0 16.50 प्रति टन की मोल-भाव की गई दर है।
(iii).	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लागत विवरण भेजे हैं। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि बर्थ सं. 12 में उसके द्वारा चलाई जा रही सभी गतिविधियों के लिए वास्तविक आय और व्यय विधिवत् लेते हुए वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण भेजें।	वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण पहले ही भेजे जा चुके हैं। बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा चलाई गई सभी गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए नए वित्तीय विवरण तैयार किए जा रहे हैं और विधिवत् लेखापरीक्षित जल्द भेजे जाएंगे। मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें नए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण प्राप्त नहीं हुए थे।
1.	<b>प्रचालन आय</b>	
(i).	लागत विवरण में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन आय दिखाने के अलावा, टीएमआईएलएल ने "अन्य" के अधीन तत्संबंधी दो वर्षों के लिए रू0 12 लाख और रू0 72 लाख आय के रूप में दिखाया है। यह अन्य आय तत्संबंधी दो वर्षों संबंधी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में शामिल किया गया नहीं पाया गया है, जबकि यह समाधान विवरण में यह कहते हुए दर्शाया गया है कि यह लेखों के अनुसार है। यह प्रतीत होता है कि यह अन्य आय टीएमआईएलएल में कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन के पट्टा किरायों और उपस्कर प्रभारों से संबंधित है। इस आय को वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों में सुविचारित नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	अन्य आय जिसमें प्लॉट किराया और उपस्कर किराया आय शामिल है, निम्नलिखित रूप में वार्षिक लेखों में शामिल की गई है: (क). वार्षिक लेखों की अनुसूची 6 में "किराया (प्लॉट किराया सहित)" रूप में व्यय की मद दर्शाता है। इस मद के सामने दर्शाया गया मूल्य उस अवधि के दौरान अर्जित प्लॉट किराया आय का कुल व्यय है। (ख). उपस्कर किराया आय "उपस्कर" शीर्ष के अधीन अनुसूची 5 में शामिल की गई है।

(ii).	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक अन्य आय की परिगणनाएं भेजें।	वर्ष 2007-08 से 2009-10 की परिगणनाएं आय परिकलन पत्रक में दिए गए हैं। पूर्ववर्ती वर्षों की आय प्रपत्र 2ख में वास्तविकताओं में दिए गए हैं।
(iii).	<p>यह केओपीटी द्वारा आबंटित 14,000 वर्ग मी. का बैकअप क्षेत्र रहा है। टीएमआईएलएल ने भी बताया था कि उसने बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड लिया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:</p> <p>(क). 14,000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र और 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड संबंधी आबंटन पत्र की प्रतिलिपि भेजें।</p> <p>(ख). 14,000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र और 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड के लिए देय पट्टा किराये के अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्लॉट किरायों संबंधी अनुमानित व्यय में 9000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत्त भूखंड और 5000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड पट्टा किराये पर विचार किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 14,000 वर्ग मी. के उक्त अतिरिक्त अनावृत भूखंड से होने वाली भंडारण आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। 14,000 वर्ग मी. के अतिरिक्त अनावृत भूखंड के उपभोग का तरीका स्पष्ट करें।</p> <p>(ग). 14,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड के आबंटन संबंधी आबंटन पत्र की प्रतिलिपि भेजें।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने 54,000 वर्ग मी. भूखंड कि आबंटन पत्र दिनांक 28 दिसंबर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है।</p> <p>9000 वर्ग मी. से होने वाली किराया आय इस प्रस्ताव में सुविचारित की गई है।</p> <p>(i). टीएमआईएलएल ने पत्र दिनांक 13 अक्टूबर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है जिसमें कहा गया है कि बर्थ सं. 12 के पीछे 5000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड का आबंटन कार्गो के भंडारण के लिए 1 अक्टूबर, 2006 से 31 अगस्त, 2007 तक अल्पावधि लाइसेंस आधार पर विस्तारित किया गया है।</p> <p>(ii). 9000 वर्ग मी. के आबंटन के आवेदन की प्रतिलिपि जो भेजी गई बताई गई है टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 11 मई, 2007 के साथ नहीं पाई गई थी। तथापि, केओपीटी ने, साथ ही साथ, अपने पत्र दिनांक 11 मई, 2007 में पुष्टि की है कि टीएमआईएलएल ने अतिरिक्त 9000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के आबंटन के लिए आवेदन प्रस्तुत किया था और यह केओपीटी के सक्रिय विचाराधीन बताया गया है।</p>
(iv).	<p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लौह अयस्क प्रहस्तन से आय के अनुमानों में, टीएमआईएलएल ने, साथ ही साथ, रैक से लौह अयस्क की उतराई और प्लॉट के साइडिंग से लौह अयस्क के परिवहन से होने वाली आय पर विचार किया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए रैक से उतराई और साइडिंग से प्लॉट परिवहन से होने वाली आय के अनुमानन के लौह अयस्क यातायात के केवल 50 प्रतिशत पर विचार करने का कारण।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 के लिए उक्त दो गतिविधियों से होने वाली आय का अनुमानन नहीं करने के लिए कारण।</p> <p>(ग). प्लॉट में चलाई गई अनुवर्ती गतिविधियां अर्थात् उतराई और प्लॉट में चट्टा लगाना, प्लॉट में कार्गो को ऊँचा लगाना, नौभरण के समय डम्पर पर लदाई, हुक प्वाइंट पर परिवहन और हुक प्वाइंट पर हीपिंग को लौह अयस्क के संपूर्ण कार्गो में लिया गया है। ऐसी स्थिति में, प्लॉट पर शेष 50 प्रतिशत लौह अयस्क कार्गो की प्राप्ति का प्रकार स्पष्ट करें; और, रैक द्वारा के अलावा प्राप्ति के दौरान शेष 50 प्रतिशत लौह अयस्क कार्गो के प्रहस्तन से होने वाली आय, यदि कोई हो, अनुमानित करें और परिगणनाओं के साथ हमें भेजें।</p>	<p>(क). टीएमआईएलएल कुल लौह अयस्क यातायात के 50 प्रतिशत की रेल मार्ग द्वारा और शेष 50 प्रतिशत सड़क मार्ग द्वारा अपेक्षा करता है।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 के दौरान, टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में कोई रेलवे साइडिंग सुविधा प्रहस्तन नहीं करेगा। इसलिए, रेल द्वारा प्राप्त कार्गो पर कोई आय अनुमानित नहीं की गई है। रेलवे साइडिंग सुविधा वर्ष 2008-09 में निर्मित की जाएगी।</p> <p>(ग). चूंकि कार्गो का केवल 50 प्रतिशत सड़क मार्ग द्वारा प्राप्त होगा, इसलिए प्रहस्तन के कारण इस मात्रा पर आय लागत विवरण में सुविचारित की गई है। आय परिकलन पत्रक के सैल सं. 214 का अवलोकन करें।</p>

2.	<p><b>प्रचालन लागत:</b></p> <p>(i). कृपया वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रपत्र-3ख के अनुसार प्रचालन लागत की सभी मदों के लिए परिगणनाएं भेजें।</p> <p>(ii). बर्थ सं.12 में अनुरक्षण श्रमिक की अनुमानित लागत के 80 प्रतिशत प्रभाजन के लिए आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(iii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उपस्करों हेतु प्रचालक और अनुरक्षण श्रमिक लागत का अनुमान लगाया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). कृपया उपस्करों के लिए प्रचालक और अनुरक्षण श्रमिक के अलावा अनुरक्षण श्रमिक उप-संविदाकार का औचित्य बताएं। (ख). कृपया प्रचालक लागत और ट्रेलर ड्राईवर लागत तथा ट्रेलर हैल्पर लागत के लिए क्रमशः रु0 332 और रु0 330 प्रति व्यक्ति पारी दरों का औचित्य बताएं।</p> <p>(iv). अनुमानित उपस्कर चालन लागत के मामले में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). कृपया तेल और ल्यूबरिकेंट्स की लागत, मरम्मतें तथा अनुरक्षण और उपस्कर पंजीकरण लागत संबंधी वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़े ब्रेकअप के साथ भेजें जैसे वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इन मदों के अनुमानित व्यय के लिए भेजे गए हैं।</p>	<p>हम सभी प्रचालन लागतों के ब्योरे निर्धारित प्रपत्र 3ख में उपलब्ध करवाने की स्थिति में नहीं हैं। हमने सभी परिगणनाओं के ब्योरे उपलब्ध करवाने के लिए प्रपत्र को संशोधित किया है।</p> <p>हल्दिया में सभी उपस्कर, 3 सं. लोडर्स और 1 सं. आईटी-12 के अलावा, बर्थ सं. 12 से जुड़े हुए हैं। ये उपस्कर हम बेड़ा क्षमता के 80 प्रतिशत पर परिगणित किए गए हैं। अतः अनुरक्षण श्रमिक लागत का वेतन 80 प्रतिशत हमारी परिगणनाओं में लिया गया है।</p> <p>प्रचालक लागत केवल प्रचालकों को नियुक्त करने के लिए है जबकि अनुरक्षण श्रमिक अनुरक्षण कार्य में संलग्न मानी गई है। ट्रेलर हैल्पर लागत की दर में टंकण भूल के लिए हमें खेद है। यह रु0 330 की बजाय रु0 270 प्रति व्यक्ति पारी पढ़ा जाए। लागत विवरण में तदनुसार बदलाव किया जाएगा।</p> <p>टीएमआईएलएल ने वर्ष 2006-07 के लिए निम्नलिखित वास्तविक लागत भेजी है:</p> <p style="text-align: right;"><b>(रूपये लाखों में)</b></p> <table border="1" data-bbox="906 1064 1359 1236"> <tr> <td>तेल और ल्यूबरिकेंट्स</td> <td>55.44</td> </tr> <tr> <td>मरम्मतें और अनुरक्षण</td> <td>27.55</td> </tr> <tr> <td>उपस्कर पंजीकरण</td> <td>27.55</td> </tr> <tr> <td>पत्तन परमिट</td> <td>1,48,500</td> <td>4.56</td> </tr> <tr> <td>सड़क कर और फिटनेस</td> <td>3,07,150</td> <td></td> </tr> </table> <p>(ख). तेल और ल्यूबरिकेंट के अनुमानों में डीजल लागत के अनुपात के रूप में 25 प्रतिशत ल्यूबरिकेंट लागत पर विचार करने के लिए आधार बताएं।</p> <p>(ग). उन सभी तीन विचाराधीन वर्षों के लिए जब अनुमानित यातायात एकसमान नहीं होता है, उस समय विभिन्न उपस्करों के प्रचालनों के घंटे एकसमान स्तर पर विचार करने के लिए कारण। टीएमआईएलएल को अनुमानित यातायात संबंधी प्रचालन के घंटों के समायोजन पर विचार करना चाहिए और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमानित तेल और ल्यूबरिकेंट लागत को संशोधित करना चाहिए।</p> <p>(घ). प्रत्येक उपस्कर के मामले में मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन के आधार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजें।</p> <p>(ड.). छोटे लोडर के अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों को प्रासंगिक संविदा करार की प्रतिलिपियों के साथ परिगणनाओं द्वारा समर्थित करें।</p> <p>सामग्री प्रहस्तन उपस्करों के मामले में यह सामान्यतः स्वीकृत सिद्धांत है कि ल्यूबरिकेंट लागत डीजल लागत की लगभग 25 प्रतिशत होगी।</p> <p>चूंकि 0.9 और 0.95 मिलियन टन के बीच अनुमानित यातायात लगभग एकसमान है, इसलिए उपस्कर के प्रचालनों का घंटा भी एकसमान रूप में सुविचारित किया गया है। हमारा अनुरोध है कि इसपर उसी प्रकार से मान लिया जाए जैसा हमारे द्वारा प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>विभिन्न मशीनों, प्राथमिक रूप में हारबर मोबाइल क्रेन जोकि सबसे महंगी है, की उपस्कर वारंटी खत्म हो रही है। ऐसी आयातित मशीनों के पुर्जे बहुत महंगे होते हैं। यह मरम्मत और अनुरक्षण लागत के हमारे अनुमानों में दर्शाया गया है।</p> <p>1 दिसम्बर, 2006 स 31 मार्च 2007 अवधि के लिए वैध संविदा दिनांक 1 फरवरी, 2007 की प्रतिलिपि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई है। संविदा दर रु0 6000 प्रति पारी है। 25,000 टन चूना पत्थर का वहन करने वाले पोत को पूरा करने के लिए, होल्डस के भीतर छोटे लोडर्स की 20 उपस्कर पारियां अपेक्षित हैं। यह हमारे पूर्व अनुभव पर आधारित है। ऐसे लोडर का किराया प्रभार रु0 6000 प्रति पारी है।</p>	तेल और ल्यूबरिकेंट्स	55.44	मरम्मतें और अनुरक्षण	27.55	उपस्कर पंजीकरण	27.55	पत्तन परमिट	1,48,500	4.56	सड़क कर और फिटनेस	3,07,150	
तेल और ल्यूबरिकेंट्स	55.44													
मरम्मतें और अनुरक्षण	27.55													
उपस्कर पंजीकरण	27.55													
पत्तन परमिट	1,48,500	4.56												
सड़क कर और फिटनेस	3,07,150													

<p>(च). टीएमआईएलएल ने केओपीटी को वर्ष 2007-08 के लिए देय 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए, साथ ही साथ, प्लॉट किराये का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए इस 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए प्लॉट किराये का अनुमान नहीं लगाने का कारण बताएं।</p>	<p>अक्टूबर, 2007 से 54,000 वर्ग मी. प्लॉट में प्रचालन शुरू करने के पश्चात 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड वापस लौटाने की योजना है।</p>
<p>(छ). निम्नलिखित परिसंपत्तियों के मामले में कृपया अनुमानित बीमा लागत के समर्थन में संविदाओं की अधुनातन प्रतिलिपियां भेजें:</p> <p>(i). मोबाइल हारबर क्रेन (ii). उपस्कर (iii). अचल जेट्टी (iv). वर्ष 2007-08 के लिए ₹0 33.55 लाख बीमा लागत के लिए सुविचारित बर्थ सं. 12 में परिसंपत्तियों के ब्योरे ₹0 33.55 लाख की अनुमानित राशि के समर्थन में बीमा करार की प्रतिलिपि के साथ भेजें। वर्ष 2007-08 की अपेक्षा वर्ष 2008-09 के लिए बीमा लागत के अनुमानन में इस खाते में 12 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करने का आधार भी बताएं।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने बीमा संविदाओं की प्रतिलिपियां भेजी हैं जो दर्शाती हैं कि वर्ष 2006-07 से संबंधित बीमा संविदा कुछ उपस्करों के लिए है और वर्ष 2007-08 के लिए कुछ अन्य उपस्करों के लिए है। चूंकि रेलवे साइडों, ढके हुए भांडागार और बिजली फिटिंग्स आदि से सुसज्जित नया स्टेकयार्ड वर्ष 2008-09 के दौरान शुरू हो जाएगा, इसलिए हमारे प्रस्ताव में निर्दिष्ट बीमा व्यय तदनुसार वृद्धि की गई है।</p>
<p>(ज). इस्पात नौभरण के मामले में वर्ष 2007-08 के लिए बांधना, सुरक्षा देना, डनेजिंग (एलएसडी)/खोलना गतिविधि के लिए अनुमानित व्यय के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने ₹0 84 प्रति मीट्रिक टन की दर पर विचार किया है। परंतु इस्पात नौभरण (टाटा स्टील खाता) संविदा दिनांक 28 जनवरी, 2005 की प्रतिलिपि के संलग्नक-1 में दो दरें ₹0 80 प्रति मीट्रिक टन और ₹0 37 प्रति मीट्रिक टन दी गई हैं। कृपया स्पष्ट करें।</p>	<p>टाटा स्टील के संविदा को वर्ष 2002-03 में अंतिम रूप दिया गया था जोकि एलएसडी के लिए पुरानी दर दर्शाता है। उप-संविदाकार कम से कम ₹0 10 प्रति टन की वृद्धि के लिए कहता रहा है जिसपर अभी भी बातचीत चल रही है और जब अंतिम रूप दे दिया जाएगा तो पूर्वव्यापी प्रभावी होगा।</p>
<p>(झ). (i). स्टिकर/टैग लेखन और कलर कोडिंग तथा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए व्ययों का अनुमान लगाने के लिए सं. 5 प्रति मीट्रिक टन के अंगीकरण का आधार बताएं।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल के विभिन्न कार्गो मर्चों के भीतरी पत्तन परिवहन संबंधी व्यय अनुमानन के लिए विभिन्न दरें अंगीकृत की हैं। अंगीकृत दरें ₹0 35 प्रति मीट्रिक टन से ₹0 48 प्रति मीट्रिक टन के बीच हैं। परंतु टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेज [(टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 का परिशिष्ट-III (क)] की प्रतिलिपि ₹0 34 प्रति मीट्रिक टन की दर दर्शाती है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने ट्रेलर द्वारा परिवहन की लागत ₹0 34 प्रति मीट्रिक टन है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा संप्रेषित किया गया है।</p> <p>(iii). अनुमानित सर्वेक्षण व्ययों के लिए अंगीकृत दरें संविदा की अधुनातन प्रतिलिपियों के साथ वैधीकृत की जाएं।</p>	<p>यह उप-विक्रेता के साथ हुए करार के अनुसार है। सेवा करार दिनांक 01-09-2006 की प्रतिलिपि संलग्न की गई है। यह दर वर्ष 2006-07 के लिए ₹0 4.50 है और 4.50 प्रतिशत स्फीति के साथ यह दर ₹0 5 है।</p> <p>₹0 35 से ₹0 48 प्रपत्र सं. 3ख के सैल सं. जी320 और जी316 में दिखाने वाले आंकड़ों पर आधारित है। यह स्पष्ट किया जाता है कि कार्गो की उन श्रेणियों के लिए ये आंकड़े लाखों में हैं।</p> <p>सुविचारित दर ₹0 40 प्रति टन है जोकि, ईंधन मूल्य वृद्धि खंड रखते हुए, विक्रेता के साथ हुए हमारे करार पर आधारित है। वर्ष 2004-05 करार करने के समय हृदय में डीजल मूल्य ₹0 25.95 प्रति लिटर था जिसके आधार पर ₹0 35 प्रति टन की दर पर मोल-भाव किया गया था। मार्च, 2006 को डीजल मूल्य ₹0 33 प्रति लिटर था जिसपर भीतरी पत्तन परिवहन के लिए संशोधित दर ₹0 36.80 प्रति टन परिगणित की गई है और उसपर वर्ष 2006-07 के लिए 4.50 प्रतिशत लागू की गई है। यह भीतरी पत्तन परिवहन की लागत ₹0 40 प्रति टन बनाता है।</p> <p>टीएमआईएलएल ने चूना पत्थर की 7.50 लाख टन मात्रा के लिए चूना-पत्थर सर्वेक्षण हेतु ₹0 22.06 लाख के कुल मूल्य के लिए 1-4-06 से 30-06-07 अवधि के लिए वैध सेवा करार दिनांक 18-08-2006 की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है। टीएमआईएलएल ने विभिन्न प्रकार के इस्पात के स्टॉक लेखांकन के लिए सेवा करार दिनांक 16-11-2006 की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है। यह करार ₹0 61 लाख मूल्य के लिए है जिसकी वैधता अवधि 1-8-2006 से 30-06-2007 है।</p>

	<p>( ). केओपीटी ने अपनी रिपोर्ट दिनांक 15 जून, 2006, के साथ-साथ, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन कर रहा है जोकि बताया गया है कि लाइसेंस करार के उपबंधों से परे है और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 की परिधि से परे है। टीएमआईएलएल ने निकासी और अग्रेषण व्ययों का अनुमान रू0 4 प्रति मीट्रिक टन लगाया है और इस गतिविधि के लिए रू0 10 प्रति मीट्रिक टन की दर वसूली का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क अधिसूचित करे जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंध की परिधि से परे हों।</p>	<p>टीएमआईएलएल अपने ग्राहकों को कई सेवाएं प्रदान करता है। सी एंड एफ गतिविधि में ग्राहकों के माध्यम से दस्तावेजों की कार्यवाही शामिल है। देखने और उन्हें कस्टम हाऊस एजेंट नियुक्त करने की बजाय, कई ग्राहक आयात अथवा निर्यात संबंधी सभी गतिविधियों को देखने के लिए एकल-खिड़की एजेंसी चाहते हैं और टीएमआईएलएल से "कस्टम क्लियरेंस" की यह गतिविधि भी प्रदान करने का अनुरोध किया है। यदि सी एंड एफ गतिविधि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की परिधि से परे मानी जाती है तो हमें ऐसी सलाह दी जाए और हमारे प्रस्ताव से अलग कर दिया जाएगा।</p>
	<p>(ट). कृपया अन्य व्ययों की श्रेणी में "विविध प्रचालन व्यय" के अधीन सुविचारित विभिन्न मदों के मामले में वर्ष 2004-05 से 2006-07 के वास्तविक व्यय भेजें। यह अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(i). साइडिंग पर कार्गो उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट को परिवहन की गतिविधि के मामले में वर्ष 2007-08 के लिए कोई व्यय अनुमानित नहीं किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए रू0 99 लाख का अनुमानित व्यय लागत ब्योरों के साथ न्यायोचित ठहराएं।</p> <p>(ii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्लॉटों के सिविल अनुरक्षण के लिए क्रमशः रू0 30 लाख, रू0 110 लाख और रू0 50 लाख का अनुमानित व्यय लागत ब्योरों एवम् वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित उच्चतर राशि (रू0 110 लाख) के कारणों के साथ न्यायोचित ठहराएं।</p>	<p>वास्तविक व्ययों के ब्योरे शीघ्र ही भेजे जाएंगे। (इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें ये ब्योरे प्राप्त नहीं हुए थे)।</p> <p>(i). चूंकि नए प्लॉट में रेलवे साइडिंग वर्ष 2007-08 में तैयार नहीं हो पाएगा, इसलिए साइडिंग में उतराई संबंधी लागत और परिवहन पर विचार नहीं किया गया है। (टीएमआईएलएल ने वर्ष 2008-09 के लिए रू0 99 लाख को न्यायोचित ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे हैं)।</p> <p>(ii). बर्थ सं. 12 के पीछे का 14000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र प्रचालन मुश्किलों को दूर करने में अपर्याप्त पाया गया है। 3000 वर्ग मी. का ढका हुआ भांडागार प्रचालन मुश्किलों, विशेषतः हारबर मोबाइल क्रेन और अन्य मोबाइल उपस्करों के संचलन में, को बढ़ाते हुए बैकअप क्षेत्र को और कम किया है। इसीलिए, ढके हुए भांडागार को बर्थ सं. 12 के बैकअप क्षेत्र से वर्ष 2008-09 नए आर्बटित प्लॉट में स्थानांतरित करने की योजना बनाई गई है। रू0 75 लाख राशि की स्थानांतरण लागत वर्ष 2008-09 के दौरान "सिविल अनुरक्षण" में शामिल की गई है।</p>
	<p>(ठ). (i). टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि वर्ष 2007-08 के अपने अनुमान में प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय में वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं से लगभग 28 प्रतिशत की वृद्धि न्यायोचित ठहराएं।</p> <p>(ii). इसी प्रकार, कृपया वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं पर वर्ष 2007-08 में सामान्य उपरिव्ययों के अनुमान में सुविचारित लगभग 23 प्रतिशत की वृद्धि न्यायोचित ठहराएं।</p>	<p>वर्ष 2007-08 में "प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय" और "सामान्य उपरिव्यय" की वृद्धि बर्थ सं. 12 में प्रचालनों में वृद्धि से जुड़ा हुआ है जोकि टर्नओवर में वृद्धि भी दिखाई देता है।</p>

4.	<b>नियोजित पूंजी:</b>	<b>(रुपये लाखों में)</b>			
(i).	टीएमआईएल द्वारा प्रस्तुत किए गए लेखापरीक्षित तुलन पत्रक पूंजी लेखा "मुख्यालय लेखा" रूप में दर्शाता है। कृपया इक्विटी और ऋण रूप में पूंजी लेखा का ब्योरा भेजें, यदि वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए कोई हो। यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल का पूंजी ढांचा में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए ऋण और इक्विटी शामिल है।	<b>वित्तीय वर्ष</b>	<b>ऋण</b>	<b>इक्विटी</b>	<b>कुल</b>
		2002-03	--	929.00	929.00
		2003-04	644.00	236.00	880.00
		2004-05	692.00	2335.00	3027.00
		2005-06	469.52	2362.48	2832.00
		<b>(रुपये लाखों में)</b>			
		<b>वित्तीय वर्ष</b>	<b>ऋण</b>	<b>ब्याज</b>	<b>टिप्पणियाँ</b>
		2002-03	644.00	शून्य	कोई ब्याज नहीं क्योंकि ऋण वित्तीय वर्ष के अंत में लिया गया था
		2004-05	692.00	31.28	हारबर मोबाइल क्रेन की प्राप्ति के कारण रु0 5.92 लाख का ब्याज पूंजीकृत किया गया था।
		2005-06	469.52	38.61	वर्ष के दौरान ऋण का एक हिस्सा वापस कर दिया गया था। इसलिए, वर्ष की समाप्ति पर ऋण कम था।
(ii).	कृपया प्रपत्र 4क के अनुसार, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल के पूंजी नियोजित आंकड़े भेजें।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी के ब्योरे भेजे हैं।			

<p>(iii).</p>	<p>टीएमआईएलएल ने सकल प्रखंड में वर्ष 2007-08 में ₹0 22.37 करोड़ तक संवर्धनों का प्रस्ताव किया है जिसमें "अन्य" के अधीन ₹0 19.53 करोड़ शामिल है। प्रपत्र-4ख में टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे अपर्याप्त पाए गए हैं और प्रपत्र 4ख में उल्लिखित प्रस्तावित संवर्धनों के मूल्य से मेल नहीं खाते हैं। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). वर्ष 2007-08 में अधिगृहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों की स्थिति।</p> <p>(ख). "अन्य" के अधीन सुविचारित परिसंपत्तियों की मदें।</p> <p>(ग). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान अधिगृहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित संयंत्र और मशीनरी के ब्योरे।</p>	<p>प्रपत्र 4क में मामूली त्रुटि रही है। नए प्लॉट (54,000+9,000 वर्ग मी.) में निर्मित किए जाने वाले ढके हुए शैड की लागत संबंधी ₹0 208 लाख की राशि त्रुटिवश सैल सं. डी 24 में रह गई थी। कृपया इसे वर्ष 2007-08 के लिए "भवन में संवर्धन" संबंधी राशि ₹0 224.20 लाख रूप में पढ़ी जाएगी। इसके अलावा, कृपया प्रपत्र 4ख के सैल एफ 12 में आंकड़ा ₹0 105 लाख के स्थान पर ₹0 150 लाख पढ़ा जाए जोकि टंकण त्रुटि के कारण हो गया था।</p> <p>टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए ढके हुए शैड के साथ स्टेकयार्ड के विकास की स्थिति संबंधी निम्नलिखित सूचना भेजी है:</p> <p>(क). केओपीटी द्वारा 54,000 वर्ग मी. भूखंड आबंटित किया गया है जिसके लिए एनआरएनए और सुरक्षा प्रतिभूति पहले ही अदा की जा चुकी है।</p> <p>(ख). उपर्युक्त क्षेत्र में से 10,000 वर्ग मी. का विकास पूरा किया गया है।</p> <p>(ग). 9000 वर्ग मी. का आबंटन केओपीटी बोर्ड द्वारा जुलाई, 2007 में अनुमोदित किए जाने की संभावना है।</p> <p>(घ). भूखंड के शेष हिस्से का विकास और सीमा रेखा फेंसिंग का निर्माण कार्य मानसून के पश्चात शुरू होगा।</p> <p>(ङ). प्लॉट में रेलिंग साइडिंग के निर्माण के लिए कोटेशन प्राप्त हो गई हैं और मोल-भाव प्रगति पर है। इस आदेश को जून, 2007 के भीतर अंतिम रूप दिए जाने की उम्मीद है।</p> <p>"अन्य" में निम्नलिखित परिसंपत्तियों पर विचार किया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="1007 1227 1465 1570"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: right;">(रूपये लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>भूखंड विकास</td> <td>1358.20</td> </tr> <tr> <td>फेंसिंग</td> <td>375.00</td> </tr> <tr> <td>54,000 वर्ग मी. के लिए बिना-वापसी बिना-समायोजन (एनआरएनए) राशि</td> <td>180.40</td> </tr> <tr> <td>9000 वर्ग मी. के लिए एनआरएनए</td> <td>30.07</td> </tr> <tr> <td>भूखंड सर्वेक्षण</td> <td>9.10</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>1952.77</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2007-08 के लिए निर्दिष्ट राशि नए आबंटित प्लॉट में बिजली फिटिंग्स से संबंधित है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए राशि प्रपत्र 4क के अनुसार हैं।</p>	(रूपये लाखों में)		भूखंड विकास	1358.20	फेंसिंग	375.00	54,000 वर्ग मी. के लिए बिना-वापसी बिना-समायोजन (एनआरएनए) राशि	180.40	9000 वर्ग मी. के लिए एनआरएनए	30.07	भूखंड सर्वेक्षण	9.10	<b>कुल</b>	<b>1952.77</b>
(रूपये लाखों में)																
भूखंड विकास	1358.20															
फेंसिंग	375.00															
54,000 वर्ग मी. के लिए बिना-वापसी बिना-समायोजन (एनआरएनए) राशि	180.40															
9000 वर्ग मी. के लिए एनआरएनए	30.07															
भूखंड सर्वेक्षण	9.10															
<b>कुल</b>	<b>1952.77</b>															
<p>(iv).</p>	<p>वर्ष 2005-06 के लिए अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में हेवी अर्थ मूविंग उपस्कर की लागत शामिल है। तथापि, टीएमआईएलएल ने इस आधार पर ₹0 31.29 लाख का मूल्यहास अलग रखा है कि प्रचालन बर्थ सं. 12 के बाहर निष्पादित किए जाते हैं। उस मामले में, टीएमआईएलएल को नियोजित पूंजी आंकड़े से अलग रखने के लिए परिसंपत्ति के तदनुसूची मूल्य के बारे में सूचित करना चाहिए।</p>	<p>बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस करार के अनुसार वर्ष 2005-06 के दौरान संस्थापित मोबाइल उपस्कर, हारबर मोबाइल क्रेन प्रारंभ में वर्ष के एक बड़े हिस्से के लिए अन्य बर्थों में प्रयुक्त की गई थी। तदनुसार, लेखांकन की मिलान संकल्पना को इस प्रकार अपनाते हुए बर्थ सं. 12 से मूल्यहास और अन्य लागतें आनुपातिक रूप में अलग किए गए थे जैसे ऐसे उपस्कर से राजस्व बर्थ सं. 12 की आय से भी अलग किया गया था। तथापि, हमें उम्मीद है कि भविष्य में बर्थ सं. 12 के बाहर इस उपस्कर का उपयोग किया जाएगा।</p>														

5.	<b>दरमान:</b>	
(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.2.1 प्रहस्तित कार्गो के मूल्य की अपेक्षा उसके भार अथवा मात्रा में से किसी की प्रति इकाई पर घाटशुल्क दरों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। इसीलिए, "अन्य कार्गो" के लिए यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित घाटशुल्क दर की समीक्षा और संशोधित की जाए।	हमने इस तर्क को नोट कर लिया है और हम हमारा संशोधित प्रस्ताव भेजेंगे।
(ii).	महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, इस प्राधिकरण से दरमान और दरमान पर शासित शर्तें रेखांकित करने की अपेक्षा की जाती है। विभिन्न कार्गो के परिवहन के लिए प्रस्तावित प्रभार दरमान में शर्तों पर वसूल किए जाने चाहिए। इसलिए टीएमआईएलएल को इस सेवा पर शासित शर्त प्रस्तावित करनी चाहिए।	टीएमआईएलएल ने परिवहन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है, जिसके लिए टीएमआईएलएल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, जिसमें एचडीसी के डॉक एक्सटीरियर जोन के भीतर रेलवे साइडिंग और प्लॉट शामिल हैं।

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

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

- (i). केओपीटी ने बर्थ सं. 12 की साज-सज्जा, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन और प्रबंधन के लिए 30 वर्षों की अवधि के लिए टीएमआईएलएल के साथ 29 जनवरी, 2002 को लाइसेंस करार (एलए) किया था। केओपीटी ने एलए के उक्त प्रयोजन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ सं. 12 इसके बैकअप क्षेत्र के साथ आबंटित किया है। टीएमआईएलएल को सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए प्राधिकृत किया गया है। बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के मामले में पोत संबंधी प्रभार केओपीटी द्वारा वसूल किए जाएंगे।
- (ii). (क). केओपीटी ने लाइसेंसधारी को सुविधाओं के आबंटन के लिए राजस्व हिस्सेदारी माडल का अनुसरण किया है। टीएमआईएलएल को अर्जित वास्तविक राजस्व पर पहले से पांचवें वर्ष तक 10.511 प्रतिशत छठे से दसवें वर्ष तक 10.565 प्रतिशत का राजस्व हिस्सा अदा करना है। चूंकि एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख (29 जनवरी, 2002) से पांच वर्षों की प्रारंभिक अवधि 28 जनवरी, 2007 को समाप्त हो चुकी है, इसलिए टीएमआईएलएल को वर्ष 2009-10 तक प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान टीएमआईएलएल का अपने वास्तविक राजस्व का 10.565 प्रतिशत हिस्सा केओपीटी के साथ बांटना होगा।  
(ख). टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल द्वारा देय अपफ्रंट शुल्क के बारे में उल्लेख नहीं है। तथापि, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को अपफ्रंट भुगतान के रूप में रू0 7.10 करोड़ अदा किए हैं। वर्ष 2002-03 के लिए टीएमआईएलएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इस स्थिति की पुष्टि करते हैं। केओपीटी ने भी टीएमआईएलएल से ऐसे भुगतान की प्राप्ति स्वीकार की है।
- (iii). केओपीटी के साथ जनवरी, 2002 में लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के पश्चात बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की यह पहली कार्यवाही है। टीएमआईएलएल लाइसेंस करार में एक उपबंध के आधार पर केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क लागू करते हुए बर्थ सं. 12 का प्रचालन करता आ रहा है। परंतु, इसकी सराहना की जानी चाहिए कि एमपीटी अधिनियम इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त चिह्नित सेवाओं के लिए दरमान अधिसूचित करें। यह उल्लेखनीय है कि महापत्तनों में प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए पृथक दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाते हैं।

केओपीटी का प्रशुल्क इसके प्रचालनों की लागत और केओपीटी द्वारा किए गए निवेश के संदर्भ में निर्धारित किया गया है। इसलिए, ऐसा निर्धारित प्रशुल्क तब तक प्रासंगिक रहेगा जब तक केओपीटी स्वयं सुविधाओं का प्रचालन करता है। टीएमआईएलएल द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए केओपीटी हेतु अनुमोदित प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए भी सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखने के पश्चात इस प्राधिकरण द्वारा उस प्रभाव के लिए विशेष प्राधिकार दिया जाता है। विशेष रूप से, केओपीटी ने पुष्टि की है कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क का इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी के लिए अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर बर्थ सं. 12 का प्रचालन करने की टीएमआईएलएल की स्थिति एमपीटी अधिनियम के उपबंधों के विपरीत है। अतः केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली के लिए प्रचालक को प्राधिकृत करने वाले प्रासंगिक लाइसेंस करार उपबंध की सांविधिक उपबंधों के अनुसार संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।

जब यह तथ्य दिसम्बर, 2003 में इस प्राधिकरण की जानकारी में आया था तो टीएमआईएलएल का फरवरी, 2004 में विस्तृत प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने का निदेश दिया गया था। तत्पश्चात, विकास इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में बताए गए हैं। हमने टीएमआईएलएल के लिए बर्थ सं. 12 में उसके प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की आगे की कार्यवाही एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा यथा अपेक्षित की गई है।

(iv). केओपीटी के संशोधित प्रशुल्क के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी गणनाओं को आधार देने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पत्तन को इस आधार पर स्वीकार्य नहीं है कि टीएमआईएलएल को प्रचालक द्वारा उसके अर्जित वास्तविक राजस्व पर राजस्व हिस्सा अदा करना होता है। लाइसेंस करार उपबंध 5.1 (क) में विनिर्दिष्ट है कि राजस्व हिस्सेदारी 4.1 (क) के उपबंधों के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक आय पर देय है। 4.1 (क) में कहा गया है कि टीएमआईएलएल एमपीटी अधिनियम उपबंधों के अनुसार समय-समय पर तैयार केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है। टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद में गए बिना, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए राजस्व हिस्सेदारी परिकलन टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर आधारित है। इसे केओपीटी के साथ विवाद में टीएमआईएलएल द्वारा लिए गए निर्णय का संयोगवश अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए।

(v). लाइसेंस करार में कहा गया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 के प्रचालन के लिए विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में सम्मिलित की गई है। परंतु टीएमआईएलएल के प्रचालन बर्थ सं. 12 तक सीमित नहीं हैं। इसलिए, केओपीटी की ओर से यह कहना उचित होगा कि वह टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर पत्तन अपनी टिप्पणियां भेजने से पहले बर्थ सं. 12 संबंधी प्रचालनों के लिए टीएमआईएलएल से पृथक्कृत लेखों के लिए कहें। बताया गया है कि टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के लिए पृथक्कृत लेखे व्यवस्थित नहीं किए हैं। इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप और केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच मई, 2006 में हुई चर्चाओं के परिणामस्वरूप, प्रचालक ने केओपीटी को जनवरी, 2007 में पृथक्कृत लेखे भेज दिए थे। केओपीटी और टीएमआईएलएल ने पृथक्कृत लेखों के संबंध में उनके बीच मतभेदों के समाधान की प्रक्रिया में अपने को संलिप्त किया था।

केओपीटी द्वारा बार-बार समय मांगे जाने और अपक्षित ब्योरे भेजने में टीएमआईएलएल द्वारा कुछ देरी और टीएमआईएलएल से टुकड़ों में सूचना प्राप्ति के कारण इस मामले को उपयुक्त समय सीमा की भीतर अंतिम रूप देने से विलंब हुआ है। प्रचालक द्वारा फरवरी, 2007 में प्रमुख बदलावों के साथ संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने से भी विलंब हुआ।

(vi). एचडीसी के बर्थ सं. 12 में सेवाएं प्रदान करने के अलावा, टीएमआईएलएल हल्दिया में बर्थ सं. 12 से इतर अन्य पत्तनों पर भी सेवाओं में संलिप्त है। टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ सं. 12 में चलाई जा रही गतिविधियां दो वर्गों में आती हैं, नामतः एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियां और अन्य गतिविधियां। टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित पृथक्कृत लेखों में, साथ ही साथ, शामिल है। एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियों बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियां के मामले में वर्ष 2002-03 और 2005-06 के दौरान अर्जित वास्तविक आय और व्यय शामिल है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखों पर विचार करने की अनुशंसा की है। टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा यथा चिह्नित पृथक्कृत लेखे और टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त, 2007 के कवर के अधीन भेजे गए पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

यहां यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखे परिसंपत्तियों को बर्थ सं. 12 और बर्थ सं. 12 के बाहर विनियुक्त परिसंपत्तियों में पृथक्कृत नहीं करते हैं क्योंकि सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित परिसंपत्तियों का विवरण समग्र रूप में हल्दिया प्रभाग के लिए है। अतः बर्थ सं. 12 में विनियुक्त परिसंपत्तियां संबंधी स्थिति, टीएमआईएलएल द्वारा पहले यथा प्रतिवेदित, पर विचार किया गया है।

(vii). चूंकि बर्थ सं. 12 में चलाई जा रही गतिविधियों के लिए प्रचालक द्वारा प्रभार्य प्रशुल्क प्रचालक के लागत तथा निवेश स्तरों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं है, जैसाकि पहले ही स्पष्ट किया गया है, टीएमआईएलएल के वित्तीय निष्पादन, प्रचालनों की शुरुआत से, की यह देखने के लिए जांच करने की आवश्यकता है कि इस प्राधिकरण द्वारा बिना किसी प्राधिकार केओपीटी की दरें अंगीकृत करने पर टीएमआईएलएल को कोई अनावश्यक लाभ तो नहीं हुआ है।

वित्तीय वर्ष 2006-07 समाप्त हो चुका है। अब तैयार दरमान वर्ष 2007 के अंत में प्रभावी होगा। अतः वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 तक टीएमआईएलएल के वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2006-07 तक के वास्तविक आंकड़ों और अप्रैल, 2007 से सितम्बर, 2007 अवधि के लिए (संशोधित) अनुमानों पर आधारित है।

(viii). टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय अनुमान शामिल नहीं थे। तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2007 द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान और प्रस्तावित स्तर पर अनुमान लेते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे हैं। वर्ष 2002-03 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखों, वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान पर आधारित वास्तविक आंकड़ों वाले इस लागत विवरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ix). (क). प्रचालक ने बर्थ सं. 12 की अन्य गतिविधियों से, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः ₹0 9.73 लाख, ₹0 15.91 लाख, ₹0 4.42 लाख और ₹0 5.63 लाख का राजस्व अर्जित किया है, जैसाकि पृथक्कृत लेखों में दिखाया गया है। टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में इस आय स्टीम पर विचार नहीं किया है। इसी प्रकार, पृथक्कृत लेखों में प्रतिवेदित बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों के निष्पादन के लिए खर्च वास्तविक व्यय को भी प्रचालक द्वारा लेखा में नहीं लिया गया है। चूंकि अन्य गतिविधियों के बारे में बताया गया है कि वे एमपीटी अधिनियम के उपबंधों के अधीन शामिल नहीं हैं, जैसाकि पृथक्कृत लेखों से देखा गया है, इसलिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों संबंधी आय और व्यय पर विचार नहीं करने का टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण स्वीकार किया गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि हमने टीएमआईएलएल द्वारा किए गए गतिविधियों के पृथक्करण और सनदी लेखाकारों द्वारा प्रमाणित का सत्यापन नहीं किया गया है। हमें बर्थ सं. 12 में उनके द्वारा चलाई जा रही विशेष गतिविधियों, जो एमपीटी अधिनियम के दायरे से बाहर हैं, के बारे में टीएमआईएलएल के निवर्चन पर पूरा भरोसा है और इसलिए विनियामक दायरे के अधीन नहीं आता है। यदि अब विश्वास की गई स्थिति से विपरीत कोई स्थिति इस प्राधिकरण की जानकारी में लाई जाती है तो सही स्थिति प्रतिबोधित करने के लिए टीएमआईएलएल के दरमान की अपनी ओर से समीक्षा की जाएगी।

यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 में विनियुक्त परिसंपत्तियां और प्रदान की जाने वाली दोनों गतिविधियां अर्थात् वे जो एमपीटी अधिनियम के अधीन शामिल हैं और वे जो एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत नहीं हैं, पृथक्कृत नहीं किया गया है। इसका अलावा, बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों के लिए प्रयुक्त परिसंपत्तियों के लिए प्रासंगिक इक्विटी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ अन्य गतिविधियों पर विभाजित नहीं रहेगा। अतः विनियमन के अधीन गतिविधियों संबंधी लागत स्थिति और विनियमन से परे गतिविधियों के बीच इस सीमा तक मेल नहीं है।

(ख). विभिन्न सरकारी आदेशों से मिलने वाले वेतन, मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभ की बकाया राशियों और केओपीटी में मार्च, 2000 तक प्रोद्भूत देयता को पूरा करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अप्रैल, 2001 में केओपीटी के दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रभासों पर 10 प्रतिशत विशेष दर अनुमोदित की है। केओपीटी से संबंधित है और इसलिए केवल केओपीटी द्वारा किए जा रहे प्रचालनों से ही इस देयता को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व अर्जित किया जा सकता है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने विशेष दर की वसूली से वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान ₹0 43,40,665/- एकत्रित किए हैं और अगस्त, 2006 में सुनिश्चित किया है कि वह विशेष दर वसूल नहीं करेगा।

केओपीटी को यह जानकारी है कि विशेष दर वसूल करने के लिए केवल पत्तन ही प्राधिकृत है। बताया गया है कि पत्तन ने प्रचालक द्वारा प्रभार्य विशेष दर पर भी टीएमआईएलएल से राजस्व हिस्सा प्राप्त किया है। केओपीटी को अपने लाइसेंसधारी को विशेष दर की वसूली तत्काल रोकने के लिए निर्देश देना चाहिए। आश्चर्य की बात है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई राशि को बनाए रखने पर आपत्ति की है और इस राशि को केओपीटी को अंतरित करने के लिए माँग रखी है। इसपर कोई चर्चा नहीं हो सकती है कि टीएमआईएलएल विशेष दर वसूल करने से प्राप्त राशि रखने का हकदार है जबकि वसूली अपने आप में अनाधिकृत है जिसे भावी अवधि के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाएगा।

टीएमआईएलएल केओपीटी के (तत्कालीन) वर्तमान दरमान के अनुसार दरों की वसूली करता रहा है। टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित प्रचालनों से अर्जित आय केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमान के संदर्भ में है। ऐसी स्थिति में, विशेष दर की वसूली के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदन राशि, यदि 10 प्रतिशत की दर टीएमआईएलएल की संपूर्ण प्रचालन आय पर लागू की जाती है तो उसके द्वारा अर्जित कुल राजस्व उस राशि से काफी कम है। इससे टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित राशि पर संदेह होता है। इस संबंध में केओपीटी के मतों से हमें कोई लाभ नहीं हुआ है। उक्त चार वर्षों के लेखापरीक्षित पृथक्कृत लेखों से 10 प्रतिशत की विशेष वसूली से होने वाली आय स्पष्ट रूप में प्रकट नहीं होती है। इसलिए, इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। यदि बाद में अब विश्वास की गई स्थिति से भिन्न स्थिति प्रकट होती है तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा करेगा। इस लेखा से होने वाली आय तत्संबंधी वर्षों के प्रचालन आय से अलग रखी गई है और लागत विवरण में अलग से दिखाई गई है जिसे अब निर्धारित प्रशुल्क में पूरी तरह से सेट-ऑफ किया गया है।

(ग). लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 संबंधी वे सभी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत करता है जिसे केओपीटी एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल के स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन करने पर आपत्ति की है। तथापि, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल के प्रस्ताव में पोत संबंधी गतिविधियों से संबंधित एजेंसी कार्य के लिए प्रभार्य दरें शामिल नहीं हैं। इस संबंध में, एलए द्वारा सौंपे गए कार्यों के निवर्हन के लिए निर्मित सही एसपीवी रखने की महत्ता समाप्त हो जाती है। लाइसेंसदाता होने के नाते केओपीटी को एलए के उपबंधों को लागू करना चाहिए और यदि कोई उल्लंघन देखा जाता है तो आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए। तथापि, इस प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा दिए गए आवेदन को नोट कर लिया है कि वह इस संबंध में उचित कार्रवाई करेगा।

(x). (क). उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 23 जुलाई, 2003 से पहल पूरी हो गई थी, प्रशुल्क परिकलन में लेखा रायल्टी/राजस्व हिस्से को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस प्रकार से लिया जाएगा कि रायल्टी/राजस्व हिस्से को लेखा में नहीं लिए जाने से प्रचालक को होने वाले संभावित नुकसान से बचा जा सके, परंतु संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1. में यथा विनिर्दिष्ट, अगले बोलीदाता द्वारा उद्धरित न्यूनतम राशि। टीएमआईएलएल के मामले में लागत रूप में रायल्टी की स्वीकार्यता इस दिशा-निर्देश द्वारा वर्ष 2005-06 से शासित की गई है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 31 मार्च, 2005 से प्रभावी हुए थे; और, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन से पहले प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए रायल्टी/राजस्व हिस्सा पार करना रूप में नहीं माना जाएगा। इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2002-03 से 2004-05 के राजस्व हिस्सेदारी भुगतान को लागत रूप में नहीं माना गया है। अतः पिछले वर्षों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी की मात्रा के लिए केओपीटी द्वारा उठाया गया कदम इस कार्यवाही में इन वर्षों के लिए प्रासंगिक मुद्दा नहीं है।

(ख). जैसाकि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल को वर्ष 2009-10 तक की अवधि के दौरान अपने वास्तविक राजस्व का 10.565 प्रतिशत हिस्सा केओपीटी के साथ बांटना होगा। टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि अगले उच्चतम बोलीदाता ने 9.611 प्रतिशत हिस्सेदारी उद्धरित की थी। एक प्रश्न के जवाब में केओपीटी ने सूचित किया था कि अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी 8.126 प्रतिशत थी। केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए राजस्व हिस्सेदारी का पार करना केवल राजस्व के 8.126 प्रतिशत तक हो सकता है।

वर्ष 2005-06 के लिए केओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व हिस्सेदारी भुगतान की मात्रा संबंधी विवाद के संदर्भ में, प्रचालक से रू0 204 लाख की पूर्ववर्ती अस्थाई राशि को रू0 325.05 लाख में अधुनातित करने के लिए कहा गया है। अधुनातित स्थिति केओपीटी द्वारा निर्दिष्ट राशि से थोड़ी ज्यादा देखी गई है। अधुनातित स्थिति पर विचार किया गया है, परंतु 8.126 प्रतिशत के स्तर पर सीमित किया गया है।

इस प्राधिकरण ने केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान दिसम्बर, 2006 में किया था। संशोधित कार्गो संबंधी प्रभार केओपीटी में मार्च, 2007 से प्रभावी हुए थे। जैसाकि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों पर राजस्व हिस्सा देना होगा। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजे गए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का परिकलन दर्शाता है कि यह राशि सभी प्रकार के प्रचलित कार्गो संबंधी प्रभारों जैसे - घाटशुल्क, ऑन बोर्ड प्रभार, परिवहन, लदाई/उतराई आदि के आधार पर परिकलित की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए यातायात अनुमान में हमारे द्वारा किए गए समायोजन के मद्देनजर, केओपीटी के मतों के आधार पर अनुमानित राजस्व हिस्सा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एकसमान रूप से 8.126 प्रतिशत पर सीमित रखा गया है।

अतिशय सावधानी द्वारा, यह उल्लेखनीय है कि इस कार्यवाही में सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजन के लिए हैं और इसे भुगतान विषय पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद, यदि कोई हो, का इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(xi). (क). टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2002-03 से 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों पर बीमा लागत पर विचार किया गया है।

(ख). टीएमआईएलएल ने बीमा लागत के लिए वर्ष 2006-07 हेतु रू0 45.39 लाख की राशि अनुमानित की है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2006-07 में बीमा कम्पनियों के साथ किए गए बीमा करार की प्रतिलिपियां दर्शाती हैं कि वर्ष 2006-07 वास्तविक आधार पर कुल बीमा लागत मोबाइल हारबर क्रेन, उपस्करों और अचल जेट्टी के लिए लगभग रू0 40.90 लाख और नौभरण देयता के लिए रू0 29.63 लाख परिगणित की गई हैं। नौभरण देयता बीमा प्रीमियम में हल्दिया सहित विभिन्न स्थानों की 5 जगहों का जोखिम शामिल है। इस दस्तावेज में विभिन्न जगहों के लिए बीमा प्रीमियम हेतु ब्रेकअप निर्दिष्ट नहीं किया गया है। यदि नौभरण देयता बीमा लागत को 5 जगहों में बराबर-बराबर बांटा जाता है तो हल्दिया में टीएमआईएलएल के लिए प्रीमियम रू0 5.93 लाख होता है। इस प्रकार टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में सुविधाओं के लिए कुल बीमा प्रीमियम रू0 46.83 लाख होता है, जोकि टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमान से अधिक है। अतः वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए को बना संशोधन के स्वीकार किया गया है।

(ग). (i). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित बीमा लागत और वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत नीचे दी गई है:

(रूपये लाखों में)

	वास्तविक		अनुमान	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
मौजूदा परिसंपत्तियों पर	45.39	42.49	42.49	42.49
सिडलिंग्स, ढके हुए भांडागार, बिजली फिटिंग्स (पूजी व्यय का 1.5 प्रतिशत) संबंधी संवर्धनों पर	--	33.55	37.54	37.54
<b>कुल</b>	<b>45.39</b>	<b>76.04</b>	<b>80.03</b>	<b>80.03</b>

लाइसेंस करार का उपबंध 7.1. (घ) (iii) (क) अपेक्षा करता है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में सुविधाओं और सेवाओं का बीमा प्रतिस्थापन मूल्य पर खरीदे और बनाए रखे। जब अनुमानित बीमा लागत को बाजार मूल्य पर परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन से जोड़ा जा सकता है, यदि कोई हो, तो परिसंपत्तियों के मूल्य को भी उसपर मूल्यहास लेखा में लिया जाना चाहिए। वर्ष 2007-08 के लिए रू0 42.49 लाख की अनुमानित बीमा लागत और वर्तमान परिसंपत्तियों पर वर्ष 2006-07 के लिए रू0 45.39 लाख की वास्तविक राशि के बीच तुलना करने पर देखा जा सकता है कि अनुमान में कुछ समायोजन किए गए हैं। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य से इस संबंध में पुष्टि नहीं होती है।

वर्ष 2007-08 के लिए रू0 42.49 लाख की अनुमानित राशि जोकि वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में कम है, अनुवर्ती दो वर्षों के लिए स्वीकार और अनुरक्षित किया गया है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

- (ii). वर्ष 2007-08 में रू0 2237 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत पर अनुमानित बीमा लागत के संदर्भ में, ऐसी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत की घटना को अभिनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित निवेश की प्रकृति जानना आवश्यक है। अनुमानित नियोजित पूंजी में सुविचारित परिसंपत्तियों में संवर्धन में रू0 60 लाख पर अनुमानित संयंत्र और मशीनरी शामिल हैं और रू0 224 लाख पर आच्छादित है जिसका बीमा करवाया जाना है। शेष राशि रू0 1953 लाख को भूमि विकास, बाड़ लगाने, केओपीटी को बिना-वापसी बिना-समायोजन भुगतान। देय राशि और भूखंड सर्वेक्षण लागत पर खर्च किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। व्यय की प्रकृति देखने पर, व्यय की इन मदों पर अनुमानित बीमा लागत न्यायोचित नहीं लगती है। वर्ष 2007-08 में संयंत्र और मशीनरी के लिए रू0 60 लाख का प्रस्तावित निवेश इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में दिए गए कारणों से वर्ष 2008-09 में स्थानांतरित कर दिया गया है। इसलिए, रू0 33.55 लाख की अनुमानित अतिरिक्त बीमा लागत अधुनातित की गई है और रू0 224.20 लाख के 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत वर्ष 2007-08 के लिए स्वीकृत की गई है। इसी प्रकार, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के जोड़ के 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत वर्ष 2008-09 के लिए किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए ऐसी अनुमानित बीमा लागत रेलवे सिडलिंग्स के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित रू0 42 लाख पर बीमा लागत वर्ष 2009-10 के लिए स्वीकार की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा यथा अनुमानित बीमा लागत स्वीकार की गई है क्योंकि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2006-07 के दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत रू0 45.39 लाख वर्ष 2006-07 के अंत में परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड (अपफंट भुगतान अतिरिक्त) का 2 प्रतिशत होता है। वर्ष 2009-10 में रू0 150 लाख के प्रस्तावित निवेश पर बीमा लागत पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि निवेश मौजूदा फोर्कलिफ्ट के प्रतिस्थापन में है।

- (xii). वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2002-03 से 2004-05 के वास्तविकताओं की तुलना में बहुत अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि उसने बर्थ सं. 12 पर प्रत्यक्षतः आरोप्य व्ययों पर पूर्णतः विचार करने के अलावा टर्नओवर आधार पर बर्थ सं. 12 में संयुक्त व्यय और मुख्य कार्यालय व्यय बांटे हैं। आबंटन के आधार पर विचार करते हुए, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों पर टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित विचार किया गया है।
- (xiii). (क). लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए मूल्यहास बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक राशि है जैसाकि पृथक्कृत लेखों में दिखाया गया है और कम्पनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दरों पर स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर प्रदान की गई है जैसाकि पृथक्कृत वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2006-07 के लागत विवरण में दिखाई गई मूल्यहास राशि के आधार पर सही की गई है।

प्रचालक बर्थ सं. 12 में प्रचालनों के अलावा कुछ हद तक बर्थ सं. 12 के बाहर प्रचालनों के लिए हैवी अर्थ मूविंग उपस्कर तैनात कर रहा था। पृथक्कृत लेखों से यह प्रकट होता है कि बर्थ सं. 12 के बाहर उपस्कर के प्रयोग के लिए प्रासंगिक मूल्यहास पृथक्कृत किया गया है और अलग-से दर्शाया गया है। इसलिए, उक्त चार वर्षों के लिए मूल्यहास, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक, पृथक्कृत लेखों की स्थिति दर्शाना स्वीकार किया गया है।

- (ख). टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई गणनाओं से, यह देखा गया है कि उसने कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित की अपेक्षा ज्यादा जीवन मानक अंगीकृत करते हुए बिजली फिटिंग्स को वर्ष 2007-08 से और रेलवे सिडलिंग्स वर्ष 2008-09 से बट्टा खाता डालने का विकल्प लिया है। ढके हुए शैडों पर मूल्यहास के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार की शेष अवधि में परिसंपत्तियों को पूर्णतः मूल्यहासित करने का निर्णय लिया है जो यह अन्यथा लगभग 30 वर्ष की अवधि में मूल्यहासित की जाती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1. में विनिर्दिष्ट किया गया है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकार करना होता है। लाइसेंस करार में संबद्ध परिसंपत्तियों के आर्थिक जीवन काल को स्पष्ट रूप से सीमित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, बिजली फिटिंग्स, रेलवे सिडलिंग्स और ढके हुए शैडों के मामले में अनुमानित मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित मूल्यहास दरों के अनुसार संशोधित किया गया है, जिसे टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत किया गया है।
- (ग). भूमि विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए वर्ष 2007-08 के दौरान परिकल्पित रु० 1953 लाख के अतिरिक्त निवेश को वर्ष 2007-08 से 24 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि में बांटने का प्रस्ताव किया गया है। अतिरिक्त राजस्व में 9000 वर्ग मी० भूखंड के प्रस्तावित आबंटन के लिए रु० 30.07 लाख की बिना वापसी योग्य बिना समायोजन योग्य जमा राशि शामिल है, यह भूखंड अभी केओपीटी द्वारा आबंटित किया जाना है जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है। ऐसी स्थिति में, 9000 वर्ग मी० के लिए एनआरएनए रूप में रु० 30.07 लाख के प्रस्तावित भुगतान पर विचार नहीं किया गया है। रु० 1922.23 लाख की शेष राशि 24 वर्षों की अवधि में बांटी गई है।
- (xiv). वित्त और विविध आय में टीएमआईएलएल को केओपीटी से प्राप्ति-योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य शामिल है। एलए के अनुसार, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को देय टर्मिनल मूल्य रु० 2.30 करोड़ है। टीएमआईएलएल ने टर्मिनल मूल्य वर्ष 2006-07 से इस आधार पर 6 प्रतिशत के छूट कारक आधार पर सुविचारित किया है कि यह बैंक जमा राशियों पर प्रचलित ब्याज दरों के अनुसार है। यह स्वीकार्य है कि भुगतान 30 वर्ष के पश्चात देय होगा, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए वार्षिक वर्तमान मूल्य पर 12 प्रतिशत के छूट कारक को लागू करते हुए पहुंचा गया है। वर्ष 2006-07 के लिए, वार्षिक वर्तमान मूल्य पर 12.25 प्रतिशत का छूट कारक लागू करते हुए पहुंचा गया है। वर्ष 2007-08 से 2008-09 के लिए, 12.75 प्रतिशत का छूट कारक लागू किया गया है। छूट कारक तत्संबंधी वर्षों के लिए लागू पीएलआर को ध्यान में रखते हुए चुने गए हैं।
- (xv). (क). वित्त और विविध व्ययों में भविष्य निधि में अंशदान और वर्ष 2004-05 के लिए विदेशी मुद्रा ऋणों के पुनर्भुगतान पर हानि शामिल है। वर्ष 2004-05 के लिए प्रतिवेदित स्थिति पर विचार किया गया है।
- (ख). विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर हानि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए भी ली गई है। चूंकि वित्तपोषण का स्रोत प्रशुल्क निर्धारण के लिए बहुत प्रासंगिक नहीं है क्योंकि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट पूंजी परिसंपत्ति मूल्यांकन माडल के अनुसार है जोकि मार्च, 2005 से स्वीकार्य है, इसलिए विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर हानि को भी लागत रूप में नहीं लिया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए लगभग रु० 7.86 लाख पर प्रतिवेदित वित्त और विविध व्यय पर विश्वास किया गया है क्योंकि यह वास्तविकताओं के आधार पर प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग रु० 9 लाख अनुमानित वित्त और विविध व्यय पर विचार किया गया है।
- (xvi). (क). निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले अनुमत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक पर ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1 पर आधारित था। वर्ष 2002-03 के लिए बर्थ सं. 12 हेतु टीएमआईएलएल के पूंजी ढांचे में केवल रु० 929 लाख का इक्विटी घटक शामिल है। लगभग 66 प्रतिशत के क्षमता उपयोग के लिए समायोजित 20 प्रतिशत प्रतिलाभ देने के लिए इक्विटी घटक का 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में लिया गया था। पूंजी ढांचे के शेष 50 प्रतिशत के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए सुविचारित ब्याज की दर लागू करते हुए परिगणित ब्याज लागत पार करना रूप में स्वीकृत किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए लागू ब्याज की दर पर विचार किया गया है क्योंकि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान ब्याज लागत प्रोद्भूत नहीं की है।

(ख). वर्ष 2003-04 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.73:0.27 होगा। प्रचालक ने बताया है कि वर्ष 2003-04 के दौरान कोई ब्याज भुगतान नहीं किया गया था क्योंकि ऋण वित्तीय वर्ष के अंत में लिया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2003-04 के लिए घोषित पूंजी ढांचे के इक्विटी घटक पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ लगभग 57 प्रतिशत क्षमता उपयोग के समायोजन के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ग). वर्ष 2004-05 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.23:0.77 होगा। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, स्वीकार्य इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ ऋण इक्विटी अनुपात 1:1 की शर्त पर है। चूंकि इक्विटी घटक ज्यादा है, इसलिए वर्ष 2004-05 के लिए संपूर्ण पूंजी ढांचा प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए ऋण और इक्विटी रूप में 1:1 स्तर पर परिकल्पित किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए ₹0 3027 लाख की कुल पूंजी में से कुल पूंजी के 50 प्रतिशत पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ इस शर्त के साथ स्वीकार्य है कि लगभग 64 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता का समायोजन करना होगा।

(घ). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरणों में उल्लेख किया है कि अधिशेष ब्याज लागत पूरा करने से पहले है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित किया गया है, पृथक्कृत लेखे ब्याज लागत सहित हैं। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए यह सत्यापित नहीं किया जा सका है कि किस शीर्ष के अधीन ब्याज भुगतान शामिल है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल व्यय पृथक्कृत लेखों से मेल खाते हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए लागत विवरण द्वारा तैयार अधिशेष केवल ब्याज भुगतान के पश्चात प्रकट होता है।

(ङ). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रचालक ने बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर भी गतिविधियों के लिए हारबर मोबाइल क्रेन तैनात की है। चूंकि प्रचालक ने हारबर मोबाइल क्रेन अधिगृहीत करने के लिए ऋण लिया है, इसलिए बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर क्रेन के प्रयोग के लिए प्रासंगिक ब्याज को इसे पार करना रूप में स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए कुल ब्याज राशि से अलग किए जाने की जरूरत है। चूंकि बर्थ सं. 12 और बर्थ सं. 12 से इतर के बीच ब्याज लागत आनुपातिक आधार पर आबंटित की गई बताई गई है, इसलिए यह माना गया है कि बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर क्रेन के प्रयोग के लिए प्रासंगिक ब्याज को अलग रखा जाए।

(च). पृथक्कृत लेखे बर्थ सं. 12 को आबंटित ब्याज की राशि स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाते हैं। बर्थ सं. 12 के लिए आबंटित ब्याज के संबंधी इस सूचना के अभाव में, वर्ष 2004-05 के लिए ₹0 5.92 लाख के पूंजीकृत ब्याज को अलग रखने के पश्चात ₹0 25.36 लाख का प्रतिवेदित ब्याज ₹0 692 लाख के प्रतिवेदित ऋण घटक के लिए स्वीकृत किया गया है। चूंकि ₹0 3027 लाख के कुल पूंजी ढांचे का 50 प्रतिशत यथा उपर्युक्त इक्विटी पूंजी रूप में माना गया है, इसलिए शेष 50 प्रतिशत ऋण रूप में लिया गया है। अतः ₹0 692 लाख के प्रतिवेदित वास्तविक से अधिक कल्पित ऋण घटक पर ब्याज भी ₹0 692 के हिस्से के रूप में ₹0 25.36 लाख की राशि स्वीकृत की गई है।

(छ). पृथक्कृत वार्षिक लेखे ब्याज भुगतान स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाते हैं। चूंकि लेखों की कोई अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए उस शीर्ष के व्यय का ब्रेकअप उपलब्ध नहीं है जिसके अधीन ब्याज भुगतान दर्शाया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए ₹0 38.61 लाख ब्याज रूप में घोषित किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 15 प्रतिशत पर स्वीकार्य है। ऐसी स्थिति में, ब्याज को पार करना रूप में स्वीकार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। अतः प्रचालक द्वारा यथा घोषित ₹0 38.61 लाख की राशि पार करना रूप में स्वीकृत नहीं किया गया है।

(xvii). (क). बर्थ सं. 12 में संस्थापित उपस्करों की संख्या एलए में निर्दिष्ट उपस्करों की संख्या से भिन्न है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि यह स्थिति पहले इसके द्वारा परिकल्पित कार्गो मिश्रण में परिवर्तन के कारण पैदा हुई है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि एलए उपबंध 3.9 (क) (i) (च) वर्षवार निवेश योजना द्वारा बाध्य से संबंधित है जिसके अनुसार टीएमआईएलएल से एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख 29 जनवरी, 2002 से 36 माह के भीतर ₹0 30.07 करोड़ के निवेश की अपेक्षा की जाती है। इसका अर्थ है कि टीएमआईएलएल को उपस्कर के अधिग्रहण और अन्य अवसंरचना के विकास के लिए 28 जनवरी, 2005 के भीतर ₹0 30.07 करोड़ का निवेश करना होगा। केओपीटी ने बताया है कि उसने उपस्कर और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ परिवर्तन अनुमोदित किए हैं और कुल निवेश को ₹0 30.07 करोड़ से ₹0 25.80 करोड़ कर दिया है। ₹0 25.80 करोड़ की यह संशोधित स्थिति 31 मार्च, 2005 को सकल प्रखंड से मेल खाती है, जब पूंजीकृत अपफंड भुगतान अतिरिक्त किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पहले यथा प्रतिवेदित।

(ख). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी का परिकलन संबंधी ब्योरे नहीं भेजे हैं। वार्षिक लेखों (2005-06) से प्रकट होता है कि प्रचालक ने संयंत्र और मशीनरी के लिए लगभग ₹0 24 लाख की राशि निवेश की है। जैसाकि प्रचालक इस संबंध में ₹0 25.80 करोड़ निवेश कर चुका है, वर्ष 2005-06 में संयंत्र और मशीनरी में किया गया ₹0 24 लाख का निवेश अतिरिक्त प्रतीत होता है। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि एलए में व्याख्यायित उपस्करों की सूची न्यूनतम स्तर पर है और वर्ष 2005-06 के दौरान लगभग 11 लाख टन के वास्तविक यातायात को देखते हुए प्रचालक द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में प्रचालक द्वारा किए गए ₹0 24 लाख के निवेश को इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन नहीं बताया गया है।

- (ग). वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक कार्य पूंजी और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए अनुमानित कार्य पूंजी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार अधुनातित किए गए हैं जोकि नीचे स्पष्ट किए गए हैं:
- (i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का प्रासंगिक खंड 2 माह की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभार पर विविध ऋणदाता जमा शेष पर सीमा निर्धारित करता है। चूंकि ये मदे टीएमआईएलएल के लिए प्रासंगिक नहीं है, इसलिए वर्तमान परिसंपत्ति तत्व विविध ऋणदाता वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए शून्य माना गया है।
  - (ii). वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक रोकड़ और बैंक जमा तथा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए अनुमानित रोकड़ और बैंक जमा एक माह के रोकड़ व्ययों तक सीमित हैं, जैसाकि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है।
  - (iii). टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए वस्तुसूची मूल्य प्रक्षेपित किया है। 6 माह की मरम्मत और अनुरक्षण लागत को टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन वस्तुसूची रूप में सुविचारित किया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानों में प्रभावी सुधारों के आधार पर अनुमानित वस्तुसूची मूल्य संशोधित किया गया है।
  - (iv). टीएमआईएलएल ने केओपीटी को पट्टा भूमि के लिए अदा की गई प्रतिभूति जमा को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए परिसंपत्ति की मद के रूप में माना है। भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रतिभूति जमा केओपीटी को देय है। प्रतिभूति जमा का भुगतान प्रचालक और केओपीटी के बीच हुए एलए द्वारा शासित प्रतीत नहीं होता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने इस स्थिति की पुष्टि नहीं की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के वर्तमान खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में शामिल नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति के मद के रूप में मानने की स्थिति में नहीं है।
  - (v). वर्तमान देयता शून्य माना गया है क्योंकि टीएमआईएलएल ने वर्तमान देयता का कोई अनुमान नहीं भेजा है।
- (xviii). प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने बताया था कि यह टर्मिनल कार्गो मिश्रण पर विचार करते हुए प्रतिवर्ष 75 लाख टन कार्गो प्रहस्तन करने में सक्षम है। तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने निर्यात कार्गो के लिए 6 लाख टन और आयात कार्गो के लिए 10 लाख टन टर्मिनल क्षमता संप्रेषित की थी। परंतु इस संबंध में विशेष अनुरोध के बावजूद टीएमआईएलएल द्वारा भेजी क्षमता गणना की कार्यवाही के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित क्षमता सत्यापित नहीं की जा सकी थी। केओपीटी ने, पत्तन क्षमता अधुनातित करने के लिए सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर प्रतिवेदित, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में प्रतिवर्ष 10.7 लाख टन कार्गो प्रहस्तन करने में समर्थ होगा। महत्वपूर्ण है कि प्रतिवेदित क्षमता टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के कार्गो पर आधारित है और टीएमआईएलएल द्वारा तैनात विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्करों पर विचार करते हुए उल्लिखित की गई है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में ₹0 5 करोड़ और बिल्डिंग में ₹0 2.24 करोड़ का कुल निवेश प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित निवेश से बर्थ सं. 12 की क्षमता बढ़ सकती है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि प्रहस्तन प्रभारों में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 3 लाख टन, 1.50 लाख टन और 0.50 लाख टन की वृद्धि होगी। चूंकि केओपीटी ने टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव के इस पहलू पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं, इसलिए प्रस्तावित निवेशों के कारण टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि की पुष्टि नहीं की जा सकी। टर्मिनल क्षमता 10.7 लाख टन संप्रेषित करते हुए केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है क्योंकि यह निर्धारण सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर बताया गया है। यह पत्तन क्षमता बिना किसी बदलाव के वर्ष 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है। टर्मिनल की क्षमता 10.7 लाख टन प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए और वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 7.09 लाख, 6.12 लाख और 6.82 लाख टन के वास्तविक यातायात को लेते हुए, क्षमता उपयोगिता तीन वर्षों के लिए क्रमशः 66.26 प्रतिशत, 57.15 प्रतिशत और 63.77 प्रतिशत परिगणित की गई है।
- (xix). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, वर्ष 2005-06 से स्वीकार्य होगा। इसके लिए निर्धारित दर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक थी, परंतु 60 प्रतिशत और अधिक क्षमता उपयोग पर। बर्थ सं. 12 की क्षमता 10.70 लाख और वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक यातायात क्रमशः 11.67 लाख टन और 9 लाख टन पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक होता है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए नियोजित पूंजी पर अधिकतम 15 प्रतिशत स्वीकार्य है।
- वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत है। टर्मिनल की क्षमता और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 9 लाख, 9.5 लाख और 10 लाख टन पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक होती है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए (संशोधित) नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत का अधिकतम प्रतिलाभ स्वीकार्य किया जाता है।

- (xx). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 के लिए टीएमआईएलएल का वास्तविक निष्पादन विश्लेषण वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक चार वर्षों की अवधि के दौरान 10 प्रतिशत की विशेष लेवी सहित अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रू0 2146.93 लाख दर्शाता है। यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 की प्रथम छमाही के दौरान रू0 90.74 लाख के स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात घाटा स्थिति दर्शाता है। रू0 137.10 लाख के कुल घाटे को रू0 2146.93 लाख के अधिशेष के साथ समायोजन करने के पश्चात, निवल अधिशेष रू0 2009.83 लाख होगा। यह राशि वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में सेट-ऑफ के लिए समान अनुपात में सुविचारित की गई है।
- (xxi). (क). बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के लौह अयस्क, चूनापत्थर, इस्पात, लट्टे, उर्वरक, परियोजना कार्गो और कंटेनर शामिल हैं। प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 9 लाख, 9.50 लाख और 9.50 लाख टन के कुल थ्रुपुट का अनुमान लगाया है। उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात 500 टीईयू प्रतिवर्ष है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित यातायात अनुमान अपनी रिपोर्ट में केओपीटी द्वारा सुझाए गए अनुमानों पर आधारित है।
- (ख). केओपीटी को वर्ष 2007-08 के दौरान एचडीसी में दो अतिरिक्त बर्थ शुरू होने की उम्मीद है। केओपीटी के मद्देनजर, अतिरिक्त बर्थों का शुरू होना टीएमआईएलएल में यातायात के एक हिस्से को आमेलित कर सकता है। इस परिसर में, केओपीटी को वर्ष 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल में यातायात के 5 प्रतिशत तक बढ़ने की उम्मीद है। उस स्थिति में, वर्ष 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित 9.50 लाख टन के यातायात अनुमान को संशोधित कर 10 लाख टन किए जाने की आवश्यकता है। टीएमआईएलएल द्वारा अनुमोदित वर्ष 2009-10 के लिए 9.50 लाख टन कार्गो मिश्रण का अलग-अलग घटक 10 लाख टन के कुल यातायात पर पहुंचने के लिए 5 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है। संयोगवश, टीएमआईएलएल ने अपने टर्मिनल में तटीय कार्गो के प्रहस्तन का अनुमान नहीं लगाया है।
- (ग). जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल ने विचाराधीन 3 वर्षों के लिए 500 टीईयू प्रतिवर्ष पर कंटेनर यातायात अनुमानित किया है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन पर इस आधार पर जोरदार आपत्ति की है कि प्रचालक की बोली टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए कार्गो अनुमानों के आधार पर मूल्यांकित की गई थी जिसमें कंटेनर शामिल नहीं थे। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, एलए में विनिर्दिष्ट बर्थ सं. 12 में स्वीकार्य कार्गो में कंटेनरबद्ध कार्गो शामिल है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण कंटेनर यातायात अनुमान, आय और व्यय के संबंधित अनुमान तथा उसके लिए प्रस्तावित दरों को नजरअंदाज करने की स्थिति में नहीं है। केओपीटी द्वारा अंगीकृत बोलियों के मूल्यांकन के आधार को देखना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है। टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण कंटेनरों के प्रहस्तन पर प्रचालक का अधिकार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा समर्थन नहीं माना जाना चाहिए। लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी को अपने बीच के मुद्दों को हल करना चाहिए।
- (घ). टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमान और कार्गो मिश्रण, वर्ष 2009-10 के लिए यातायात अनुमान में संशोधन के साथ, पर विश्वास किया गया है। यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण यदि टीएमआईएलएल को अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो टीएमआईएलएल को हुए ऐसे अनावश्यक लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रशुल्क की अगली समीक्षा में सेट-ऑफ किया जाएगा।
- (xxii). (क). कार्गो संबंधी प्रभार प्रशुल्क के विभिन्न शीर्षों जैसे - घाटशुल्क प्रभार, ऑन-बोर्ड प्रभार, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग, विलंबशुल्क, परिवहन तथा भंडारण और विविध सेवाएं के अधीन वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। टीएमआईएलएल ने चूनापत्थर को प्रेषण संबंधी सेवाएं प्रदान करने से होने वाली आय पर विचार नहीं किया है। यह सेवा वैगनों को खोलने, साफ करने और बंद करने संबंधी हैं, जैसाकि दरमान में प्रस्तावित प्रशुल्क मद के विवरण से देखा गया है। यह सेवा प्रदान करने के लिए रू0 6 प्रति मी0ट0 की प्रस्तावित दर चूनापत्थर की प्रचालन आय के अनुमान में शामिल है।
- कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से होने वाली आय टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित नहीं की गई है। यद्यपि, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमान में रू0 250 प्रति टीईयू की वर्तमान दर को अंगीकृत किया है। हमने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार लेखा में रू0 1.25 लाख प्रतिवर्ष की अनुमानित आय शामिल की है।
- चूंकि टीएमआईएलएल ने उर्वरक के मामले में लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग प्रचालन से होने वाली आय का अनुमान नहीं लगाया है, जबकि इसने अपने प्रस्तावित दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क मद निर्धारित की है, हमने यह आय टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान में प्रभार्य रू0 40 प्रति मी0ट0 पर अनुमानित की है और आय अनुमान में शामिल की गई है। इसी प्रकार, उर्वरक के परिवहन से होने वाली आय, जिसके लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है, भी आय अनुमान में शामिल की गई है।
- जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2002-03 से 2006-07 के लिए भेजे गए लागत विवरण एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियों के लिए हैं। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय अनुमान के प्रयोजन के लिए, टीएमआईएलएल ने केओपीटी के दरमान में अनुमोदित दरों पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने प्रेषण संबंधी सेवाओं, निकासी और अग्रेषण गतिविधि के लिए दर, अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए दर और कार्गो को ऊचा चढ़ाने के लिए दर अपनी ओर से अंगीकृत की है। ये सेवाएं चिहिनत पत्तन सेवाएं हैं और, इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमान एमपीटी अधिनियम के अधीन आच्छादित गतिविधियों के लिए है।

कंटेनरों सहित विभिन्न कार्गो के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए, और केओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित प्रशुल्क की वर्तमान दरें, उपर्युक्त गतिविधियों के अधीरन सेवाएं प्रदान करने के लिए आय अनुमानन अंकगणितीय रूप से सही पाए गए हैं।

(ख). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः लगभग ₹ 149 लाख, ₹ 221 लाख और ₹ 221 लाख की अन्य आय अनुमानित की है। परिकलन पत्रक से यह पता चलता है कि यह अन्य आय कार्गो के भंडारण के लिए भूखंड के आबंटन से होने वाली आय से संबंधित है।

वर्ष 2002 में एलए पर हस्ताक्षर करने के समय, टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के पीछे ढके हुए क्षेत्र सहित 14000 वर्ग मी0 का बैकअप क्षेत्र आबंटित किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा स्पष्ट, कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र 10,000 वर्ग मी0 से अधिक नहीं है। टीएमआईएलएल को जनवरी, 2032 में समाप्त होने वाले पट्टे पर 54,000 वर्ग मी0 अतिरिक्त भूखंड आबंटित किया गया है। यह भी बताया गया है कि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 का अनावृत भूखंड आबंटित किया जा रहा है जिसके लिए आवेदन-पत्र टीएमआईएलएल द्वारा जनवरी, 2007 में दिया जा चुका है। तथापि, यह निर्दिष्ट नहीं किया गया है कि 9000 वर्ग मी0 का अतिरिक्त भूखंड क्या और कब टीएमआईएलएल को आबंटित किया जाएगा। अतः टीएमआईएलएल के पास कुल 64000 वर्ग मी0 क्षेत्र है। एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि उसने 19000 वर्ग मी0 क्षेत्र रेलवे सिडलिंग्स और कार्गो के भंडारण के लिए ढका हुआ भांडागार सुविधा प्रदान करने के लिए विकसित करने की योजना बनाई है। परंतु टीएमआईएलएल ने यह निर्दिष्ट नहीं किया है कि यह 19000 वर्ग मी0 क्षेत्र भूखंड विकास के पश्चात कार्गो के भंडारण के लिए कब इस्तेमाल किया जाएगा। किन्तु, 45000 वर्ग मी0 क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध है। कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन से होने वाली आय अनुमानन दर्शाता है कि ढके हुए क्षेत्र सहित 32100, 44100 और 44100 वर्ग मी0 भूखंड क्षेत्र वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्ष की अवधि के दौरान उपयोक्ताओं को आबंटित करने का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 की तुलना में वर्ष 2007-08 के दौरान कम क्षेत्र के आबंटन का कारण अस्पष्ट रह गया है। यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि एलए में अतिरिक्त भूखंडों/उपयोगिताओं आदि के आबंटन संबंधी सामान्य उपबंध के साथ 14000 वर्ग मी0 का प्रारंभिक भूखंड आबंटन दिया गया है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रचालक बर्थ सं. 12 के बाहर सेवाओं में भी संलग्न है, यह पुष्टि नहीं की गई है कि आबंटित भूखंड केवल बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल किया जाता है। हमें इस संबंध में लाइसेंसदाता के मतों का भी कोई लाभ नहीं हुआ है। किन्तु, वर्ष 2007-08 के लिए 32100 वर्ग मी0 से होने वाली अनुमानित आय बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित प्लॉट किराया आय यथा प्रेषित स्वीकृत की गई है।

अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय अब सुविचारित अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो अतिरिक्त प्रोद्भूत भावी प्रशुल्क से पूर्णतः सेट-ऑफ किया जाएगा।

(xxiii). (क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए सभी प्रचालन व्यय अनुमानों के मामले में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानों से 4.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष के वृद्धि कारक पर विचार किया है। लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार जिसमें अपेक्षा की जाती है कि महापत्तनों और टर्मिनल प्रचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य के उतार-चढ़ाव के समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए औसत महंगाई दर के आधार पर, वर्ष 2007-08 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया गया है। तदनुसार, व्यय अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). उपस्करों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत में "नौभरण व्यय" और "प्रचालन तथा अनुरक्षण श्रमिक व्यय" शामिल है। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में अपनी नौभरण गतिविधि आउटसोर्स की है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए करार की प्रतिलिपि में वर्ष 2006-07 के लिए लागू ₹ 38 प्रति मी0ट0 की दर निर्दिष्ट की गई है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए भी ₹ 38 प्रति मी0ट0 की यही दर लागू की है। यह स्थिति इस लेखा पर व्यय के अनुमानन के लिए स्वीकार की गई है।

प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत में दूसरा तत्व उपस्करों के लिए प्रचालन और अनुरक्षण श्रमिक लागत है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यह लागत क्रमशः ₹ 62.91 लाख, ₹ 65.74 लाख और ₹ 68.70 लाख अनुमानित की है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि वर्ष 2006-07 में ₹ 61.28 लाख का वास्तविक व्यय किया है। जब वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित व्ययों की गणनाएं भेजी गई हैं, परंतु वर्ष 2006-07 की वास्तविकताओं के लिए समान गणनाएं इस संबंध में अनुरोध करने के बावजूद प्रचालक द्वारा नहीं भेजी गई हैं। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 61.26 लाख की राशि सुविचारित की गई है। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ग). टीएमआईएलएल अनुरक्षण कार्य के लिए संविदा आधार पर अनुरक्षण श्रमिक विनियुक्त करता है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग ₹ 10 लाख प्रतिवर्ष की अनुमानित राशि दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2006-07 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित ₹ 10 लाख का वास्तविक व्यय आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए 5.40 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए बढ़ाया गया है।

(घ). (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की लागत पर तेल और ल्यूबरिकेंट लागत अनुमानित की है जोकि तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 4.5 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अनुवर्ती दो वर्षों के लिए प्रक्षेपित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की अनुमानित राशि की जब वर्ष 2006-07 के दौरान ₹ 55.44 लाख के वास्तविक व्यय से तुलना की जाती है, जून, 2007 में टीएमआईएलएल द्वारा बाद में यथा संप्रेषित, तो वर्ष 2007-08 में लगभग 154 प्रतिशत की भारी वृद्धि है।

वर्ष 2006-07 के दौरान उपस्करों की कुल संख्या में कोई परिवर्तन टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित नहीं किया गया है। जब वर्ष 2007-08 के अनुमान के लिए विस्तृत परिगणना भेजी गई है, इस संबंध में अनुरोध किए जाने के बावजूद वर्ष 2006-07 के लिए ऐसी परिगणना नहीं भेजी गई है। वर्ष 2006-07 के लिए परिगणना के अभाव में, वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान में अत्यधिक वृद्धि के कारण अभिनिश्चित नहीं किए जा सकते। इसलिए, प्रति टन कार्गो के प्रहस्तन के लिए डीजल और ल्यूबरिकेंट की औसत लागत वर्ष 2006-07 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट की वास्तविक लागत के आधार पर परिकलित की गई है। औसत ₹ 6.15 प्रति मीट्रिक टन परिगणित की गई है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए यह दर बढ़ाई गई है।

(ii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बर्थ सं. 12 में तैनात उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत शामिल है। प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में प्रतिवेदित वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 96.50 लाख, ₹ 130.84 लाख और ₹ 110.38 लाख की राशि अनुमानित की है। वर्ष 2007-08 के अनुमान में अत्यधिक वृद्धि विभिन्न मशीनों की उपस्कर गारंटी की समाप्ति और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। यह सामान्य विवरण किसी दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत ब्योरों द्वारा समर्थित नहीं हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(iii). उपस्कर चालन लागत की अगली मद पत्तन परमिट और रोड़ टैक्स हे। प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में संप्रेषित वर्ष 2006-07 में ₹ 4.56 लाख के वास्तविक व्ययों के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 8.87 लाख की राशि प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित की गई है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक व्यय के आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(ड). छोटे लोडर और फोर्कलिफ्ट के अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार करारों की प्रतिलिपियों द्वारा समर्थित किए गए हैं। इस संबंध में अनुमानित व्यय वर्ष 2007-08 और 2009-10 के इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। चूंकि टीएमआईएलएल ने किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट में बदलने का प्रस्ताव किया है, इसलिए वर्ष 2009-10 में फोर्कलिफ्ट संबंधी किराया व्ययों को अलग करके सही किया है। इसलिए, वर्ष 2009-10 के लिए इस लेखा पर अनुमान पिछले दो वर्षों के अनुमानों की तुलना में काफी कम है।

(च). एलए में यथा विनिर्दिष्ट, टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा आबंटित 14000 वर्ग मी0 के हार्डस्टैंड भूखंड के लिए ₹ 21.65 प्रति वर्ग मी0 और पिछले वर्ष में देय राशि से 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ मानसिक लाइसेंस शुल्क अदा करना होता है। वर्ष 2002-03 के लिए ₹ 21.65 की दर पर विचार करते हुए, वर्ष 2007-08 के लिए प्रति वर्ग मी0 पट्टा किराया ₹ 27.63 प्रति वर्ग मी0 परिगणित किया गया है। इस दर के विपरीत, टीएमआईएलएल ने ₹ 26.44 प्रति वर्ग मी0 की दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल द्वारा 14000 वर्ग मी0 के लिए यथा अनुमानित दर पर पट्टा किराया अस्पष्ट रह गई दर में भिन्नता के कारण से, बिना किसी बदलाव के सुविचारित किया गया है।

टीएमआईएलएल को 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ ₹ 13.92 प्रति माह प्रति वर्ग मी0 की दर से दिसम्बर, 2006 में 54,000 वर्ग मी0 भूखंड आबंटित किया गया था। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित पट्टा किराया आबंटन पत्र में विनिर्दिष्ट दर के अनुसार है और इसलिए इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 भूखंड के लिए अनुमानित पट्टा किराया के संदर्भ में, यह भूखंड केओपीटी द्वारा अभी आबंटित किया जाना है, जैसाकि केओपीटी द्वारा मई, 2007 में बताया गया था। किराया आय के अनुमानन संबंधी इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में यथा स्पष्ट, अनुमानित किराया आय इस 9000 वर्ग मी0 भूखंड सहित नहीं देखी जा सकती है। अतः 9000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड पर अनुमानित पट्टा किराया व्यय राशि लगभग रू0 16 लाख प्रतिवर्ष पर विचार नहीं किया गया है।

यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल ने कार्गो के भंडारण के लिए केओपीटी से अल्पावधि लाइसेंस आधार पर 5000 वर्ग मी0 अनावृत भूखंड लिया है। इस भूखंड का वर्तमान आबंटन 31 अगस्त, 2007 तक है, केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित। इसका अर्थ है, भूखंड के इस टुकड़े के लिए लाइसेंस शुल्क वर्ष 2007-08 के संपूर्ण वर्ष के लिए लाइसेंस शुल्कों का अनुमानन लगाने का कारण टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। चूंकि भूखंड का आबंटन अगस्त, 2007 तक वैध है, इसलिए अगस्त, 2007 तक देय लाइसेंस शुल्क प्रतिबिंबित करने के लिए अनुमानित लाइसेंस शुल्क उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(छ). बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग (एलएसडी), खोलना, स्टिकर, प्रेषण संबंधी सेवाएं, पत्तन के अंदर परिवहन, सर्वेक्षण संबंधी अन्य व्ययों, निकासी और अग्रेषण व्यय तथा विविध व्यय के अनुमान। इनमें से प्रत्येक मद पर नीचे चर्चा की गई है:

(i). बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग (एलएसडी) और खोलना:

टीएमआईएलएल ने यह गतिविधि आउटसोर्स की है, जैसाकि करार की भेजी गई प्रतिलिपि से देखा जा सकता है। यह गतिविधि टाटा स्टील के स्टील कार्गो के अनुमानित यातयात के लिए निजी पक्ष के साथ वर्ष 2004-05 में टीएमआईएलएल द्वारा पूर्ण रूप दी गई रू0 80/- प्रति मी0ट0 की दर दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं है। अतः 2007-08 से 2009-10 के लिए इस गतिविधि हेतु अनुमानित व्यय रू0 80 प्रति टन की दर पर एकसमान रूप से विचार किया गया है।

खोलना सुविधा जो वर्ष 2004-05 से रू0 8/- प्रति टन पर आउटसोर्स की गई है, संबंधी व्यय। यह प्रतीत होता है कि यह गतिविधि वर्ष 2004-05 में अंतिम रूप दिए गए रू0 8/- की दर से निजी पक्ष द्वारा वर्ष 2007-08 तक भी चलाई जा रही है। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन, यदि कोई हो, के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए रू0 8/- प्रति मी0ट0 की दर लागू करते हुए परिकल्पित खोलना गतिविधि के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii). स्टिकर, टैग लिखना और कलर कोडिंग सेवाएं:

सेवा करार दिनांक 1 सितम्बर, 2006 की प्रतिलिपि से, यह स्पष्ट है कि टीएमआईएलएल ने, टाटा स्टील के कार्गो के लिए, वर्ष 2006-07 के लिए रू0 4.50 प्रति मी0ट0 की दर को अंतिम रूप दिया था। वर्ष 2006-07 की दर को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानों को संशोधित करने के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए इस दर में वृद्धि की गई है।

(iii). प्रेषण संबंधी सेवाएं:

चूनापत्थर प्रहस्तन के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की गई हैं जिसके लिए उसने वर्ष 2004-05 के दौरान रू0 4.50 प्रति टन की दर को अंतिम रूप दिया है। टीएमआईएलएल ने इस दर से परिवर्तन, यदि कोई हो, के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए चूनापत्थर प्रहस्तन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय प्रक्षेपण प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि टीएमआईएलएल ने "विविध सेवाएं" के अधीन प्रेषण संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए एक विशिष्ट दर प्रस्तावित की है। चूंकि आय अनुमानन में वर्ष 2007-08 के लिए प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय शासित है, इसलिए रू0 4.5/- प्रति मी0ट0 पर अनुमानित इस गतिविधि पर व्यय वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय को अनुमानित नहीं किया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान रू0 4.50 प्रति टन की दर दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।

(iv). भीतरी पत्तन परिवहन:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा भीतरी पत्तन परिवहन के अनुमानन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित कार्गो मद में स्टील शामिल है। स्टील के भीतरी पत्तन परिवहन के विरुद्ध केओपीटी द्वारा उठाई गई आपत्ति दो कारणों अर्थात् टीएमआईएलएल प्रचालन के अपने लाइसेंसशुदा क्षेत्र से बाहर के क्षेत्र में स्टील का ऐसा परिवहन प्रचालन करता है और दूसरा अतिरिक्त परिवहन की लागत से बचा जाना चाहिए यदि प्रचालक ने बर्थ सं. 12 के समीप 54000 वर्ग मी० प्लॉट क्षेत्र लिया था, पर आधारित है। टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. 12 के समीप कोई भूखंड अथवा इसका बैकअप क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। प्रचालक ने आगे दावा किया है कि केओपीटी द्वारा पहले ऑफरकिया गया 54000 वर्ग मी० भूखंड बर्थ सं. 12 से कुछ दूरी पर था।

महत्वपूर्ण है कि स्टील कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किए गए करार की परिधि में ऐसे कार्गो का यार्ड से प्लॉट अथवा विलोमतः परिवहन शामिल है। उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने केओपीटी द्वारा आबंटित क्षेत्र में स्टील के भंडारण के लिए 5000 वर्ग मी० हार्डस्टेंड भूखंड के अलावा वर्ष 2007-08 के लिए 3000 वर्ग मी० ढका हुआ शैड क्षेत्र और वर्ष 2008-09 और 2009-10 प्रत्येक वर्ष के लिए 6000 वर्ग मी० क्षेत्र चिह्नित किया है। इस परिदृश्य में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए इस बयान पर विश्वास करता है कि स्टील के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत आवश्यक रूप में खर्च की जाएगी।

प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने टाटा के लिए प्रहस्तित स्टील कार्गो संबंधी भीतरी पत्तन परिवहन गतिविधि को आउटसोर्स करने का अनुमान लगाया था। स्टॉक कार्गो का शेष 20 प्रतिशत प्रचालक के अपने उपस्कर का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाने का प्रस्ताव किया गया था। संशोधित प्रस्ताव में, आउटसोर्स किए गए कार्गो की मात्रा कुल अनुमानित स्टील यातायात के 60 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। इस संशोधित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2007-08 के लिए बाद में टीएमआईएलएल द्वारा यथा संप्रेषित रू० 36.71 की अधुनातित करार दर पर विचार किया गया है और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 की दर को आधार रूप में लेते हुए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वर्तमान वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). चूनापत्थर के परिवहन की लागत के बारे में केओपीटी द्वारा उठाई गई आपत्ति इस संदर्भ में प्रतीत होती है कि चूनापत्थर की परिवहन की ऐसी लागत बर्थ सं. 12 की सीमाओं के अन्दर और बाहर की है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए करार दस्तावेज़ की प्रतिलिपि दर्शाती है कि परिवहन की प्रकृति जेट्टी से जुड़ा हुआ प्लॉट है। यह उल्लेखनीय है कि प्रचालक ने सभी तीन वर्षों के लिए चूनापत्थर के भंडारण हेतु केओपीटी द्वारा आबंटित 21000 वर्ग मी० का हार्डस्टेंड भूखंड चिह्नित किया है।

चूनापत्थर के परिवहन की आउटसोर्स की गई गतिविधि के लिए, जेट्टी से स्टेक यार्ड, प्रचालक ने वर्ष 2007-08 के लिए प्रक्षेपित संपूर्ण यातायात के लिए वर्ष 2007-08 के लिए रू० 26 प्रति मी०ट० की दर अंगीकृत की है। तथापि, बाद में टीएमआईएलएल द्वारा संप्रेषित रू० 23.75 की अधुनातित करार दर आधार रूप में सुविचारित की गई है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 की संशोधित दर को आधार रूप में लेखा में लेते हुए 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ग). लौह अयस्क के संपूर्ण अनुमानित यातायात के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन वर्ष 2007-08 के लिए रू० 75 प्रति टन पर सुविचारित किया गया है। यह एक नई प्रशुल्क मद है जिसे टीएमआईएलएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए रू० 75/- प्रति टन की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। चूंकि लौह अयस्क प्रहस्तन से आय, जिसमें शामिल भीतरी पत्तन परिवहन की लागत आय अनुमानों में स्वीकार्य है, भीतरी-पत्तन परिवहन संबंधी अनुमानित व्यय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भी सुविचारित किया गया है बशर्ते टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा।

(घ). टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित, कंटेनर यातायात के 25 प्रतिशत में भीतरी पत्तन परिवहन होगा। इस भीतरी पत्तन परिवहन की लागत व्यय अनुमान में नहीं ली गई है। हमने टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अधुनातन करार की प्रतिलिपि के आधार पर रू0 917.71 प्रति टीईयू की दर से यह व्यय स्वीकृत किया है।

(v). सर्वेक्षण व्यय:

अन्य व्ययों में चूनापत्थर, स्टील और लौह अयस्क के सर्वेक्षण व्यय शामिल है। 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' के अधीन चलाए जाने के लिए प्रस्तावित गतिविधियों में से एक कार्गो का सर्वेक्षण है। राजस्व अनुमानन में, टीएमआईएलएल द्वारा 'ऑन-बोर्ड सर्वेक्षण' से आय पर विचार किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि सर्वेक्षण प्रभार आईएसएचपीएल, केओपीटी के एचडीसी में दूसरा निजी प्रचालक, के दरमान में शामिल है।

अनुमानन प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित सर्वेक्षण व्ययों की दर कार्गो से कार्गो अलग होती है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 में अंतिम रूप दिए गए टाटा स्टील के लिए रू0 14 प्रति मी0ट0 की दर के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है। दर में परिवर्तन, यदि कोई हो, दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। इसके अलावा, अन्य कार्गो के लिए रू0 3, रू0 2 की दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। वर्ष 2007-08 के लिए सर्वेक्षण व्ययों के अनुमानों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दरें वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए सुविचारित किए गए हैं, बशर्ते टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा।

(ज). निकासी और अग्रेषण व्यय:

केओपीटी ने टीएमआईएलएल के स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन करने पर आपत्ति उठाई है। तथापि, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि वह निकासी और अग्रेषण सेवा के साथ सीमाशुल्क क्लियरेंस के लिए कार्गो के आयात अथवा निर्यात संबंधी दस्तावेजों की कार्यवाही शामिल है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक प्रति टन व्यय रू0 4.79 परिगणित किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय के अनुमानन हेतु रू0 4.44 प्रति टन की दर पर विचार किया है, जोकि स्वीकार्य है। रू0 4.44 की प्रति टन दर तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2008-09 के लिए निकासी और अग्रेषण व्यय का अनुमान लगाने के लिए 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष द्वारा बढ़ाया गया है।

(झ). विविध प्रचालन व्यय:

(i). अनुमानित विविध प्रचालन व्यय सिडलिंग में उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट स्ट्रेपिंग पर परिवहन, सिलंग्स तथा गियर लागत आदि प्रकृति के हैं। प्रचालक ने वर्ष 2006-07 के लिए रू0 65 लाख का वास्तविक व्यय, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग 7.5 प्रतिशत द्वारा इस व्यय को बढ़ाते हुए, प्रतिवेदित किया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान वर्ष 2006-07 की राशि आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ii). इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने स्टील कार्गो की साइडिंग पर उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट पर परिवहन के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः लगभग रू0 99 लाख और रू0 103 लाख के व्यय का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में एक प्रश्न के बावजूद व्यय को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं दिया है। टीएमआईएलएल द्वारा रेल बद्ध स्टील कार्गो का अनुमानित व्यय रू0 110/- प्रति टन परिकलित किया है। जैसाकि रेलवे सिडलिंग के वर्ष 2008-09 के दौरान प्रचालन में आने की संभावना है, अनुमानित व्यय इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं के साथ सत्यापन की शर्त पर सुविचारित किया गया है।

(iii). विविध प्रचालन व्ययों में प्लॉटों का सिविल अनुरक्षण शामिल है। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के पीछे बैकअप क्षेत्र में वर्तमान ढके हुए भांडागार को बैकअप क्षेत्र में प्रचालनात्मक मुश्किलों के कारण से, वर्ष 2008-09 में नए आबंटित किए जाने वाले प्लॉट पर रू0 75 लाख की लागत से स्थानांतरित करने की इच्छा व्यक्त की है। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह शैड टीएमआईएलएल को आबंटित बैकअप क्षेत्र में टीएमआईएलएल द्वारा किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रचालक द्वारा अब प्रचालनात्मक मुश्किलें क्यों पेश की जा रही हैं जो प्रचालक द्वारा बैकअप क्षेत्र में शैड के निर्माण की योजना तैयार करने के समय नहीं देखा गया था। हमारे द्वारा विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमान को सही ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। लागत ब्योरों के अभाव में,

यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वर्ष 2008-09 में ₹0 75 लाख के अनुमानित व्यय पर विचार करे।

( ). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय:

- (i). वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों से 28 प्रतिशत अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल से बर्थ सं. 12 में प्रचालनों में वृद्धि के आधार पर इस वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने के लिए कहा गया था। प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय को यातायात बढ़ने से प्रचालनों में वृद्धि से जोड़कर नहीं देखा जा सकता है। वास्तव में, वर्ष 2007-08 के वास्तविक यातायात से थोड़ा ही कम है।
- (ii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंधन उपरिव्ययों में व्यय की एक नई मद अर्थात् अलग से अनुमानित सुरक्षा प्रभारों के अलावा ₹0 9.72 लाख तक सुरक्षा प्रभार शामिल हैं। यह प्रतीत होता है कि यह मद प्रचालक को आबंटित प्लॉट क्षेत्र को सुरक्षा प्रदान करने से संबंधित है। टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया है, यह लगता है कि नए सुरक्षा प्रभार केओपीटी द्वारा आबंटित 54,000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड के संदर्भ में उत्पन्न संवर्धनात्मक व्यय है। किसी भी मामले में, वर्ष 2007-08 के लिए ₹0 9.72 लाख के अनुमानित सुरक्षा प्रभार इस शर्त के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय सत्यापन किया जाएगा। अनुवर्ती दो वर्षों के अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (iii). ₹0 9.72 लाख के सुरक्षा प्रभारों के अतिरिक्त वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं से लगभग 23 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2007-08 का अनुपात (प्लॉट के सुरक्षा प्रभार अतिरिक्त) वर्ष 2006-07 पर 5.4 का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के अनुमान वर्ष 2007-08 के संशोधित अनुमान आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (iv). सभी वर्षों के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय भी वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (xxiv). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 में ₹0 22.37 करोड़ का अतिरिक्त निवेश परिकल्पित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, ₹0 60 लाख संयंत्र और मशीनरी के लिए, ₹0 224 लाख बिल्डिंग शैडों और अन्य ढांचों के लिए और ₹0 1953 लाख भूखंड विकास, बाड़ लगाने, भूमि सर्वेक्षण और 54000 वर्ग मी0 तथा 9000 वर्ग मी0 अतिरिक्त भूखंड के लिए बिना वापसी योग्य जमा राशि है।

वर्ष 2008-09 और 2009-10 में संयंत्र और मशीनरी के लिए क्रमशः ₹0 266 लाख और ₹0 192 लाख का निवेश परिकल्पित किया गया है।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रस्तावित निवेशों का नीचे विश्लेषण किया गया है:

- (क). यह कहने के अलावा कि संयंत्र और मशीनरी में ₹0 60 लाख का प्रस्तावित निवेश नए आबंटित प्लॉट में बिजली फिटिंग्स के लिए है, टीएमआईएलएल ने विशिष्ट अनुरोध के बावजूद प्रस्तावित निवेशों की स्थिति के बारे में नहीं बताया है। चूंकि केओपीटी ने पुष्टि की है कि इसने टीएमआईएलएल को 54,000 वर्ग मी0 प्लॉट क्षेत्र आबंटित किया है, प्रतिवेदित बिजली फिटिंग्स में भारी निवेश से इंकार नहीं किया जा सकता है। चूंकि निवेश की वर्तमान स्थिति संप्रेषित नहीं की गई है और वर्ष 2007-08 की लगभग एक छमाही पहले ही बीत चुकी है, इसलिए ₹0 60 लाख का प्रस्तावित निवेश वर्ष 2007-08 की बजाय वर्ष 2008-09 में सुविचारित किया गया है।
- (ख). लाइसेंस करार करने के समय, टीएमआईएलएल को 14000 वर्ग मी0 बैकअप क्षेत्र सहित परिसंपत्तियां हस्तांतरित की गई थीं। बैकअप क्षेत्र में 3000 वर्ग मी0 का ढका हुआ भांडागार शामिल है। यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 में ₹0 224 लाख से ढके हुए शैड के अतिरिक्त स्टेकयार्ड का विकास परिकल्पित किया है। 3000 वर्ग मी0 का अतिरिक्त ढका हुआ भंडारण क्षेत्र स्टील कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। केओपीटी द्वारा की गई एक टिप्पणी के संदर्भ में, प्रचालक ने स्पष्ट रूप से बताया है कि उसने बर्थ सं. 12 के किसी ढके हुए शैड की लागत पर विचार नहीं किया है। अतः वर्ष 2007-08 में ₹0 224 लाख का निवेश टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित किया गया है। संयोगवश, स्टील कार्गो के भंडारण के अतिरिक्त ढके हुए शैड के उपयोग से होने वाली अनुमानित भंडारण आय वर्ष 2008-09 में स्वीकार की गई है, वर्तमान ढके हुए शैड से होने वाली अनुमानित भंडारण आय के अलावा।

- (ग). वर्ष 2007-08 के दौरान रू0 1953 लाख के अतिरिक्त निवेश की अगली मद भूखंड विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए है। टीएमआईएलएल ने 54,000 वर्ग मी0 भूखंड के विकास की स्थिति संप्रेषित की है। 10,000 वर्ग मी0 क्षेत्र विकसित किया गया बताया गया है और प्रचालक ने मानसून के पश्चात शेष क्षेत्र को विकसित करने का प्रस्ताव किया है। रू0 1953 लाख की राशि में 9000 वर्ग मी0 भूखंड के प्रस्तावित आबंटन के लिए रू0 30.07 लाख का बिना-वापसी-योग्य बिना-समायोजन-योग्य (एनआरएनए) जमा राशि शामिल है। जैसाकि केओपीटी ने मई, 2007 में बताया था कि केओपीटी द्वारा यह 9000 वर्ग मी0 भूखंड अभी आबंटित किया जाना है। ऐसी स्थिति में, 9000 वर्ग मी0 के लिए एनआरएनए रूप में रू0 30.07 लाख के प्रस्तावित भुगतान पर विचार नहीं किया गया है। इस विश्लेषण में रू0 1922.93 लाख की शेष राशि पर विचार किया गया है। भूखंड विकास लागत को वर्ष 2007-08 से एलए के शेष 24 वर्षों की अवधि में बांटने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण स्वीकार किया गया है।
- (घ). वर्ष 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः रू0 266 लाख और रू0 42 लाख के प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने रेलवे साइडिंग के निर्माण की प्रक्रिया शुरू कर दी प्रतीत होती है और इस संबंध में कार्य आदेश को जून, 2007 में अंतिम रूप दिए जाने का प्रस्ताव था। रेलवे साइडिंग का प्रावधान बढ़ते कार्गो थ्रुपुट के लिए रैकों की जल्द आवाजाही और बहुउद्देशीय रेल बद्ध कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि 54000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड का आबंटन रेलवे साइडिंग के लिए बताया गया है। यहां आबंटन पत्र से यह उल्लेखनीय है कि 54000 वर्ग मी0 भूखंड पर टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली अतिरिक्त अवसंरचना लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर और अवसंरचना सहयोग से अधिक है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान रेलवे साइडिंग के लिए प्रस्तावित निवेश पर विचार किया गया है।
- (ङ). टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य से मालूम चलता है कि उसने वर्ष 2005 में 16 टन का फोर्कलिफ्ट ट्रक किराये पर लिया था। किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट को 25 टन क्षमता के फोर्कलिफ्ट से बदले जाने का प्रस्ताव किया गया है। वर्तमान में किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट ट्रक के प्रतिस्थापन से वर्ष 2009-10 में लागत में कमी आएगी और दक्षता में सुधार होगा। अतः इस संबंध में वर्ष 2009-10 में रू0 150 लाख का प्रस्तावित निवेश स्वीकार किया गया है।
- (xxv). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण संलग्नक -I रूप में अनुलग्न किया गया है। वर्तमान केओपीटी दरमान पर प्रभार्य प्रशुल्क पर लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किया गया है:

**प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों का सार**

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा(-) (रूपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08*	2008-09	2009-10	कुल	2007-08*	2008-09	2009-10	कुल	2007-08*	2008-09	2009-10	
1.	टीएमआईएलएल समग्र रूप में	12.30	26.65	27.93	66.88	3.11	6.08	6.29	15.48	25.31%	22.82%	22.51%	23.55%

\*अक्टूबर 07 से मार्च 08 तक छह माह की अवधि के लिए।

जैसाकि उक्त तालिका से देखा जा सकता है कि टीएमआईएलएल अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2010 तक की ढाई वर्ष की अवधि के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर समग्र रूप में अधिशेष स्थिति में होगा। अतः यह बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में अधोगामी संशोधन किए जाने का मामला है।

यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल पर वर्तमान दरें केओपीटी के लिए निर्धारित दरों का अंगीकरण है और टीएमआईएलएल की लागत और निवेश के आधारपर निर्धारित नहीं है। यह याद करवाया जाता है कि लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करे हुए टीएमआईएलएल का दरमान तैयार करने की यह पहली कार्यवाही है।

बर्थ सं. 12 पर प्रशुल्क के केओपीटी स्तर में अधोगामी समायोजन के लिए यह मामला मुख्यतः वर्ष 2006-07 के दौरान और वर्ष 2007-08 की प्रथम छमाही की अवधि के दौरान उसके द्वारा किए गए निवल घाटे के समायोजन के पश्चात वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 तक टीएमआईएलएल द्वारा वसूल किए गए अतिरिक्त अधिशेष को सेटिंग-ऑफ करने और 10 प्रतिशत की विशेष दर की अनाधिकृत वसूली के समायोजन के कारण है।

दिसम्बर, 2006 में पूर्ण केओपीटी के प्रशुल्क की सामान्य संशोधन की अंतिम कार्यवाही के दौरान, इस प्राधिकरण ने पाया था कि केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर जहां टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 का प्रचालन करता है, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि घाटे वाली मरीन गतिविधि को भारी सहायिकी प्रदान करती है। इससे साफ पता चलता है कि केओपीटी के लिए निर्धारित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के प्रभार घाटे वाली मरीन गतिविधि के लिए प्रति-सहायिकी प्रदान करने के क्योटियेंट हैं। इस लेखा पर प्रति-सहायिकी प्रदान करने की अनिवार्यता टीएमआईएलएल के मामले में उत्पन्न नहीं होती है।

यहां पर यह दोहराना प्रासंगिक है कि टीएमआईएलएल का यातायात प्रक्षेपण केओपीटी के सुझाव पर 5 प्रतिशत वृद्धि के साथ संशोधित किया गया है। केओपीटी के मद्देनजर, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार में निर्धारित से अधिक परिसंपत्तियां सृजित नहीं की हैं। इसके विपरीत, टीएमआईएलएल का निवेश पहले प्रक्षेपित किए गए निवेश से कम था। इसके लगता है कि ढाई वर्ष के लिए व्यय अनुमान संशोधन के पश्चात भी अधिक हैं। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए श्रमिक संबंधी प्रतिवेदित वास्तविक व्यय में भारी वृद्धि देखी गई है। टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं के संदर्भ में व्यय अनुमानों की समीक्षा की जाएगी और टीएमआईएलएल को कोई अनावश्यक लाभ भविष्य प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाएगा।

23.55 प्रतिशत के निवल औसत अधिशेष के मद्देनजर, अनुमानन में त्रुटियों के लिए, यदि कोई हों, अन्तर रखते हुए टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्क में 20 प्रतिशत कटौती की जा सकती है। यह कटौती बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य केओपीटी दरमान के वर्तमान स्तर पर विलंबशुल्क दरों, उपस्कर किराया प्रभारों और अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए है।

वास्तव में, अधोगामी संशोधन का प्रभाव प्रासंगिक अवधि के लिए संशोधित लागत विवरण द्वारा यथा उल्लिखित तदनुसूची अवधि के लिए लगभग रू0 15.48 करोड़ के अधिशेष की अपेक्षा लगभग 13.38 करोड़ के राजस्व की कटौती होगी।

- (xxvi). "यथा मूल्य" की प्रस्तावित परिभाषा जोकि केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषा के अनुसार है, अनुमोदित की गई है।
- (xxvii). "टीएमआईएलएल" की परिभाषा के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन "एक विशेष प्रयोजन कम्पनी" वाक्य शामिल है। संयोगवश, लाइसेंस करार उपबंध में भी उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल एक विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में समावेशित की गई है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से देखा गया है कि लाइसेंसधारी के प्रचालन केओपीटी के बर्थ सं. 12 तक सीमित नहीं है, परंतु दरमान बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों तक सीमित है। जब तक एसपीवी के गठन से संबंधित एलए का उपबंध प्रभावी है, केवल बर्थ सं. 12 का प्रचालन करने के लिए एसपीवी रूप में उल्लेख करना उचित नहीं होगा।
- (xxviii). केओपीटी ने सही उल्लेख किया है कि दरमान में लाइसेंसधारी के परिसर की सीमाएं विनिर्दिष्ट होनी चाहिए जहां दरमान लागू होगा। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित "टीएमआईएलएल टर्मिनल" के लिए परिभाषा "टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैंक-अप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र" कर दी गई है। यह उल्लेखनीय है कि इसी तरह से परिभाषा केओपीटी में दूसरे निजी प्रचालक इंटरनेशनल सी पोर्टर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में अनुमोदित की गई थी।
- (xxix). "दिन" की प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी के दरमान में अनुमोदित - एचडीसी पर प्रासंगिक और एचडीसी में आईएसएचपीएल के दरमान में अनुमोदित परिभाषा "दिन" शब्द की परिभाषा के साथ थोड़ी संशोधित की गई है।
- (xxx). "विलंबशुल्क" शब्द के लिए प्रस्तावित परिभाषा का अर्थ है कि निःशुल्क अवधि के बाद टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा, अनुमोदित की गई है।
- (xxxi). टीएमआईएलएल ने "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों" के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। ये प्रभार तब प्रभार्य होते हैं जब टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाता है। लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए श्रमिक की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभारों की वसूली हेतु "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार" के लिए परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (xxxii). पोत से कार्गो की उतराई अथवा पोत पर कार्गो की लदाई के प्रचालन को कवर करने के लिए और ऐसा कार्गो घाट से नहीं गुजरता है, टीएमआईएलएल ने "ओवरसाइड उतराई/नौभरण" के लिए अनुमोदित परिभाषा के अनुसार है, अनुमोदित किया गया है।
- (xxxiii). "माह" और "शट आऊट" कार्गो के लिए प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी में निजी प्रचालक के दरमान में और केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (xxxiv). "टीईयू" और "जोखिमपूर्ण I" के लिए प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी पर निजी प्रचालक के दरमान में और केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (xxxv). "पोतांतरण" शब्द पत्तन/टर्मिनल के लिए मूल रूप से अविनिहित कार्गो परंतु पत्तन टर्मिनल पर उतारा गया, परंतु बाद में अन्य पत्तनों पर वापस नौभरित करना अर्थ के लिए प्रस्तावित किया गया है।

"पोतांतरण" के लिए प्रस्तावित परिभाषा, कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारे गए और उसी पोत पर बाद में लादे गए किसी कार्गो का स्थानांतरण शामिल है। कुछ प्रचालनात्मक कारण से टीएमआईएलएल टर्मिनल पर पोत से कार्गो की उतराई से पोतांतरण कार्गो की प्रकृति में कोई बदलाव नहीं आता है और वह कार्गो बाद में उसी उपोत पर लादा जाता है। "पोतांतरण" की प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।

- (xxxvi). टीएमआईएलएल ने अपने परिसर में प्रहस्तित सभी कार्गो/कंटेनरों पर वसूली-योग्य देयताओं के रूप में "घाटशुल्क" शब्द को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। यदि घाटशुल्क की यह परिभाषा टीएमआईएलएल द्वारा सामान्य सुविधा के लिए विभिन्न दर का निर्धारण नहीं किया जा सकता है। किन्तु, केओपीटी के दरमान में ऐसा उपबंध शामिल है और टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव को केवल ऐसे दरमान पर आधारित किया है। तथापि, टीएमआईएलएल को घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया शुरू करने की सलाह दी जाती है। "घाटशुल्क" के लिए प्रस्तावित परिभाषा जोकि सामान्यतः केओपीटी के दरमान में दिखाई देने वाले इसी शब्द की परिभाषा के अनुसार है।
- (xxxvii). विलंबशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए, कार्गो जोखिमपूर्ण-I कार्गो और गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो में वर्गीकृत किया गया है। यह प्रतीत होता है कि जोखिमपूर्ण-I कार्गो का वर्गीकरण केओपीटी द्वारा अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची के संदर्भ में किया गया है। केओपीटी ने जोखिमपूर्ण-I कार्गो की परिभाषा में "बोर्ड द्वारा" शब्दों को "कोलकाता पत्तन न्यास" शब्दों के साथ बदलने का सुझाव दिया है जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxxviii). "स्टॉक कार्गो" बिना निर्यात दस्तावेजों के नौभरण के लिए पत्तन में प्राप्त कार्गो अर्थ में परिभाषित किया गया है, जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxxix). टीएमआईएलएल ने "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई सेवाओं की सूची को देखने पर, इस गतिविधि में ऑन-बोर्ड और टट सेवाएं दोनों शामिल हैं। केओपीटी ने "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" को इस आधार पर ऐसा रूप परिभाषित करने का सुझाव दिया है कि "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की परिभाषा में उल्लिखित "कूछ सेवाएं" वाक्यांश सेवाओं के तत्व नहीं दर्शाता है। चूंकि प्रचालक ने ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित मसौदा दरमान के खंड 6 में विभिन्न सेवाएं सूचीबद्ध की हैं, "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की प्रस्तावित परिभाषा स्वीकार की जाती है।
- (XL). खंड 3 (मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत) के अधीन प्रस्तावित विभिन्न खंड, जोकि केओपीटी के दरमान में अनुमोदित तदनुरूपी खंडों के अनुसार हैं, निम्नलिखित की शर्त पर अनुमोदित किया गया है:
- (क). नमूने, विषय-सूची और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमाशुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैगों, कू बैगों और प्रचालक के प्रयोग के लिए सभी वस्तुओं को सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से मुक्त किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 से इतर भी प्रचालन कर रहा है, जिस स्थिति को टीएमआईएलएल और केओपीटी दोनों द्वारा बताया गया है। ऐसी स्थिति में, केओपीटी के सुझाव गुण-दोष हैं कि उप-खंड V में "टीएमआईएलएल के प्रयोग के लिए वस्तुएं" को "बर्थ सं. 12, एचडीसी से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए वस्तुएं" द्वारा बदला जाना चाहिए और इस प्रकार अनुमोदित किया जाता है।
- (ख). मसौदा दरमान का प्रस्तावित खंड 3 (vii) राजस्व हिस्से की परिगणना के लिए आधार शासित करता है। यह लाइसेंसधारी और लाइसेंसदाता के बीच का मामला है जोकि एलए के उपबंधों द्वारा शासित किया जाता है। अतः प्रस्तावित खंड अनुमोदित नहीं किया गया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा उठाए गए कदम पर इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में पहले ही कार्यवाही की जा चुकी है।
- (ग). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब और टीएमआईएलएल द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 की शर्तों के अनुसार एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए। टीएमआईएलएल ने 11 प्रतिशत पर एसबीआई का पीएलआर लेते हुए 13 प्रतिशत की दर से दंडात्मक ब्याज प्रस्तावित किया है। एसबीआई का पीएलआर 11 प्रतिशत से 12.75 प्रतिशत हो गया है। 12.75 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए प्रस्तावित दर उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- (घ). जब कभी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट दर महापत्तन न्यास अथवा उसपर निजी टर्मिनल प्रचालक के दरमान में उपलब्ध नहीं हो तो तदर्थ आधार पर दर वसूल करने और साथ ही साथ इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करने की प्रक्रिया निर्धारित की गई है। इस संबंध में, प्रचालक ने इस प्रक्रिया को शासित करने के लिए प्रासंगिक शर्तें प्रस्तावित की हैं, जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार हैं और निर्धारण महापत्तन न्यासों और अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में शामिल किए गए हैं। यह स्वीकार करना होगा कि लाइसेंसदाता को यह सुनिश्चित करने के लिए लाइसेंसशुदा क्षेत्र में लाइसेंसधारी की गतिविधियों की जानकारी अवश्य होनी चाहिए कि ऐसी गतिविधियां लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार हैं। अतः यह प्राधिकरण केओपीटी के अनुरोध को स्वीकार करता है कि टीएमआईएलएल ऐसे दर की वसूली के बारे में केओपीटी को पहले जानकारी देते हुए दर की वसूली, यदि कोई हो, तदर्थ आधार पर कर सकता है। इस संबंध में प्रस्तावित शर्तें यह उल्लेख करते हुए उपयुक्ततः संशोधित की गई हैं कि प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक ऐसे दर की वसूली के बारे में केओपीटी को सूचना देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
- (xLi). प्रस्तावित दरमान घाटशुल्क प्रभार, ऑन-बोर्ड प्रभार, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग, विलंबशुल्क, परिवहन, भंडारण और विविध सेवाएं तथा रियायतें/वापसियां निर्धारित करता है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित प्रभारों को शासित करने के लिए शर्तें भी प्रस्तावित की हैं। उपर्युक्त प्रशुल्क मदों और उनपर शासित होने वाली प्रस्तावित शर्तों पर आगे के अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (xLii). अनुमत कार्गो जिसे बर्थ सं. 12 में प्रहस्तन करने के लिए प्रचालक को प्राधिकृत किया गया है, एलए उपबंध की शर्तों के अनुसार, विशेष रूप से थोक में ताप कोयला, थोक में कोकिंग कोयला, विभिन्न प्रकार के कोक और थोक में अन्य काला कार्गो तथा पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के द्रव बल्क कार्गो अलग रखे गए हैं। दरमान में प्रस्तावित

- प्रशुल्क मदों में एलए में विशेष रूप से अलग रखे गए कार्गो शामिल नहीं हैं। टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के विरुद्ध केओपीटी की केवल एक आपत्ति पर अनुच्छेद सं. [xxi (ग)] में पहले कार्यवाही की गई है।
- (XLiii). प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकार किया गया है। यह प्रशुल्क प्रस्ताव बृहत् लागत कार्यवाही पर आधारित है। चूंकि अलग-अलग सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क तत्संबंधी सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में नहीं है, अधिशेष वाली गतिविधि से घाटे वाली गतिविधि को प्रति-सहायिकी प्रदान करना से इंकार नहीं किया जा सकता। उन्नत प्रौद्योगिकी के इस समय में, प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत परिगणित करना असंभव नहीं है। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत ब्योरों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव करेगा।
- (XLiv). टीएमआईएलएल ने अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित किया है। महापत्तन और उसपर निजी टर्मिनल टैक्स वसूल नहीं करते हैं, वे प्रदत्त सेवाओं के लिए शुल्क वसूल करते हैं ऐसी स्थिति में, प्रदत्त सेवाओं के लिए शुल्क वसूली के लिए आधार उपयुक्ततः तैयार कर सकती है। चूंकि महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित यथामूल्य दरों को धीरे-धीरे हटाए जाने की आवश्यकता है, प्रशुल्क के प्रारंभिक यथामूल्य घाटशुल्क दर का निर्धारण वांछनीय नहीं हो सकता है। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए आश्वासन पर विचार करते हुए कि वह अपने दरमान की अगली समीक्षा में भार अथवा मात्रा के आधार पर इकाई दर प्रस्तावित करेगा, अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क का निर्धारण अंतरिम उपाय के रूप में सुविचारित किया गया है। चूंकि टीएमआईएलएल ने केओपीटी के लिए निर्धारित दरें अंगीकृत की हैं, इसलिए केओपीटी दरमान में आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिए अलग-अलग निर्धारित यथामूल्य घाटशुल्क आदेशित सामान्य कटौती की शर्त पर एक संदर्भ दर हो सकती है।
- (XLV). “ओवरसाइड उतराई/नौभरण” के प्रचालन के लिए, टीएमआईएलएल ने केओपीटी के (तत्कालीन) वर्तमान दरमान पर आधारित प्रस्तावित दरों के 70 प्रतिशत पर घाटशुल्क और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि टीएमआईएलएल उसी पत्तन में प्रचालन कर रहा है, प्रस्तावित उपबंध अनुमोदित किया गया है।
- (XLVi). टीएमआईएलएल ने केओपीटी के दरमान में निर्धारित ऐसी शर्तों के समान कार्गो के पोतांतरण और शटआउट/स्टॉक कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली और कार्गो के पोतांतरण पर ऑन-बोर्ड प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तों का ढांचा व्यवस्थित किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।
- (XLVii). कंटेनरों के विभिन्न आकारों के लिए घाटशुल्क प्रभार और ऑन-बोर्ड प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित अनुपात संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.4 के अनुसार है।
- (XLViii). घाटशुल्क प्रभारों की वसूली, ऑन-बोर्ड प्रभारों, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग सेवाओं संबंधी प्रभार और लागू प्रभारों के 60 प्रतिशत पर पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो/कंटेनरों के परिवहन के लिए तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित शर्त भी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है।
- (XLVix). अविनिर्दिष्ट कार्गो के मामले में, ऑन-बोर्ड प्रभारों, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग गतिविधि और परिवहन के अधीन विभिन्न दरें प्रस्तावित की गई हैं। टीएमआईएलएल द्वारा यथा स्वीकृत, आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। यह आकस्मिकता का पूरा करने के लिए है। आकस्मिकता के लिए प्रदान करने हेतु, महापत्तनों और निजी टर्मिनलों को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ तदर्थ आधार पर प्रशुल्क वसूली की अनुमति दी गई है।
- (L). “ऑन-बोर्ड प्रभारों” के लिए प्रस्तावित परिभाषा के अनुसार, लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार प्रभार्य है। इसका अर्थ है कि ऑन-बोर्ड प्रभार लदाई/उतराई प्रचालन की विशिष्ट सेवा के लिए प्रभार्य है। कार्गो लिफ्टिंग उपस्कर जैसे लूप के रूप में ग्रेब अथवा रिलिंग लदाई/उतराई प्रचालन में प्रयोग किया जाता है। केओपीटी की टिप्पणियों से प्रतीत होता है कि सेवा के प्रकारों के आधार पर श्रमिक संलिप्तता में अंतर है और इसलिए लागत भिन्नता है। जैसाकि केओपीटी द्वारा सही देखा गया है, प्रभार प्रदत्त सेवाओं के प्रकारों से संबद्ध होने चाहिए जबकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें प्रदत्त सेवाओं के प्रकार में पृथक्कृत भिन्न-भिन्न दरें नहीं हैं। सेवा के विभिन्न प्रकारों के लिए शामिल लागत ब्योरों को इस अवस्था पर देखना मुश्किल होगा। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह केओपीटी द्वारा की गई टिप्पणी को देखें और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में अपेक्षित समायोजन, यदि कोई हों, प्रस्तावित करें। उस समय तक आदेशित सामान्य कटौती की शर्त पर प्रस्तावित व्यवस्था अनुमोदित की जाती है।
- (Li). (i). ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची में बर्थ पर जल छिड़काव और बर्थ की सफाई शामिल है। उक्त दो सेवाओं का ऑन-बोर्ड कार्य के साथ कोई प्रत्यक्ष संबंध दिखाई नहीं देता है। उस मामले में, ये सेवाएं बर्थ पर प्रदत्त सामान्य सुविधा में शामिल किए जाने चाहिए। इन सेवाओं को ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के अधीन प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची से अलग रखना और उन्हें अन्य उपयुक्त प्रशुल्क मदों में शामिल करने के लिए तत्संबंधी प्रशुल्क मद की प्रस्तावित दरों में समायोजन की आवश्यकता होगी। चूंकि प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है, इसलिए इस अवस्था में प्रस्तावित दरों में समायोजन करना संभव नहीं होगा। टीएमआईएलएल को केओपीटी के तर्कों को ध्यान में रखते हुए स्थिति की समीक्षा करनी चाहिए और तत्संबंधी सेवाओं की दरों में उपयुक्त समायोजन के साथ अपने प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा में उपयुक्त संशोधन करना चाहिए।
- (ii). केओपीटी ने प्रश्न पूछे थे कि क्या तट पर हुकिंग/अनहुकिंग तत्व और हारबर मोबाइल क्रेन का प्रयोग घाटशुल्क में शामिल किए गए हैं अथवा नहीं। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण में तट पर प्रदत्त कुछ सेवाएं भी शामिल हैं। टीएमआईएलएल को स्थिति की समीक्षा करनी चाहिए और अपने प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान प्रशुल्क मदों को उपयुक्ततः पुनः वर्गीकृत करना चाहिए।

- (Lii). परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जों के प्रहस्तन संबंधी ऑन-बोर्ड सेवाओं के लिए प्रस्तावित दर, कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर संबंधी ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए दर, कंटेनरों के लिए परिवहन प्रभारों की दर तत्संबंधी कार्गो मद के अपने आय अनुमानन में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित दरें दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।
- (Liii). (i). 20 टन से अधिक और 35 टन तक भार वाले सामान के लिए लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए प्रस्तावित दर और 35 टन से अधिक भार वाले सामान/पैकेजों के लिए दर प्रस्तावित की गई हैं, जबकि यातायात प्रक्षेपित नहीं किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल भविष्य में बाजार माँग, यदि कोई हो, पर तदर्थ दरों की वसूली के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए प्रतिसाद दे सकता है। इसलिए, प्रस्तावित दो प्रशुल्क मदें अनुमोदित नहीं की गई हैं।  
(ii). पोत से कार्गो की उतराई के लिए होपर्स के प्रयोग और होपर का प्रयोग करते हुए डम्परों की लदाई संबंधी प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" पर शासित प्रस्तावित शर्तों में से एक है। यह गतिविधि लदाई गतिविधि के एक प्रचालन रूप में माने जाने का प्रस्ताव किया गया है और प्रभार उक्त प्रशुल्क मद के अधीन यथा प्रस्तावित वसूल किए जाने की माँग की गई है। इस संबंध में, केओपीटी ने यह टिप्पणी करने के लिए कहा है कि यह गतिविधि "ऑन-बोर्ड सेवा" का हिस्सा है और इस प्रचालन के लिए पृथक प्रभार "लदाई" के अधीन वसूल नहीं किया जा सकता। तथापि, उक्त गतिविधि के लिए होपर्स का प्रयोग "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन गतिविधि" के अधीन शामिल किया गया प्रतीत नहीं होता है, क्योंकि लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के लिए ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची में कार्गो के जलयान-तट स्थानांतरण के उक्त प्रचालन के लिए होपर्स का प्रयोग शामिल किया गया प्रतीत नहीं होता है। जबकि होपर्स का प्रयोग करते हुए पोत से कार्गो की उतराई और होपर का प्रयोग करते हुए डम्परों की लदाई गतिविधि केवल प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" प्रशुल्क मद के अधीन अलग-से निर्धारित की गई है। संयोगवश, केओपीटी ने "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार" अथवा "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की प्रस्तावित परिभाषा पर आपत्ति नहीं की है सिवाय इसके कि "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" सेवाओं की सूची में कुछ अन्य सेवाओं को शामिल करने का अधिकार होगा। उक्त शर्त कुछ समय के लिए प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" के अधीन रहेगी, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- तथापि, टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि केओपीटी के तर्कों को ध्यान में रखते हुए स्थिति की समीक्षा करें और टीएमआईएलएल प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान प्रशुल्क मद में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।
- (Liv). टीएमआईएलएल द्वारा निर्धारित विलंबशुल्क भी उत्क्रमी मान में है, और, प्रस्तावित दरें और शर्तें केओपीटी के दरमान में हाल ही में अनुमोदित व्यवस्था के समान है।
- विलंबशुल्क, जोकि दंड की प्रकृति में है, का उपलब्ध अथवा अनुपलब्ध सेवाओं के साथ कोई कोनोटेसन नहीं हो सकता। अतः इस संबंध में टीएमआईएलएल का प्रस्ताव, आदेशित सामान्य कटौती के बावजूद, दरों में बिना कोई संशोधन किए अनुमोदित किया गया है।
- (LV). कार्गो के भीतरी पत्तन परिवहन से होने वाली अनुमानित आय से संबंधित कार्गो के परिवहन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय, जैसाकि प्रचालक द्वारा भेजी गई गणनाओं से देखा गया है। यह प्राधिकरण न केवल दरमान निर्धारित करने के लिए अधिकार-प्राप्त है अपितु दरमान को शासित करने वाली शर्तें भी निर्धारित कर सकता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि दरें किसी ऐसे परिवहन के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं जोकि प्रचालक एचडीसी के डॉक एक्सटीरियर जोन के भीतर रेलवे सिडलिंग और प्लॉटों सहित पत्तन सीमाओं के भीतर चलाता है। यहां यह दोहराना प्रासंगिक है कि प्रचालक को बर्थ सं. 12 के पीछे 14000 वर्ग मी0 हार्डस्टैंड भूखंड का बैकअप क्षेत्र हस्तांतरित किया गया है। 54,000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड का बाद में आबंटन डॉक इंटीरियर जोन के भीतर होना बताया गया है। रेलवे साइडिंग को भी अतिरिक्त भूखंड क्षेत्र में रखे जाने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसी स्थिति में, कार्गो पर प्रासंगिक प्रभार वसूल किए जाएंगे जिसके लिए टीएमआईएलएल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, परिवहन भीतरी पत्तन परिवहन की प्रकृति का होते हुए।
- (Lvi). (क). विलंबशुल्क के अलावा, प्रचालक ने एचडीसी में केओपीटी के भूखंड और भवनों के लिए किराया अनुसूची में निर्धारित वर्तमान दरों पर हार्डस्टैंड प्लॉट, हार्डस्टैंड ढके हुए शैड और अनावृत भूखंड के (दीर्घावधि) आबंटन के लिए पट्टा किराये वसूल करने का प्रस्ताव किया है। जब केओपीटी को सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए पृथक दर के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है, उन मामलों में दीर्घावधि दरों को लागू करने की संभावना पर पत्तन चिंता जहां विलंबशुल्क अधिक उपयुक्त होगा, छोड़ा नहीं जा सकता, चूंकि यह बताया गया है कि इससे केओपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से पर मुख्य प्रभाव पड़ेगा। जैसाकि केओपीटी द्वारा सही बताया गया है कि सुविधाओं के अल्पावधि आबंटन के लिए दरों को लागू करने पर शासित उपयुक्त शर्तों के निर्धारण द्वारा पत्तन की चिंता को देखा जाना चाहिए। शर्तें निर्धारित करने के लिए केओपीटी के सुझाव पर टीएमआईएलएल का प्रतिसाद स्पष्ट नहीं है और टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरों को शासित करने के लिए शर्तें प्रस्तावित नहीं की हैं। सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए प्रस्तावित दरें अंतिम उपाय के रूप में अनुमोदित की गई हैं। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह प्रशुल्क आदेश की

अधिसूचना की तारीख से 6 माह के भीतर उक्त सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए दरों को शासित करने वाली उपयुक्त शर्तों केओपीटी के साथ विचार-विमर्श कर निर्धारित करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल करे। टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा दिए गए तर्कों को ध्यान में रखना चाहिए कि टीएमआईएलएल द्वारा प्लॉट को पट्टे पर दिए जाने का प्रश्न इस प्रकार प्रकट नहीं होता है कि प्रचालक को लाइसेंस आधार पर स्थान आबंटित किया गया है।

- (ख). (i). अधिकतम 3.5 घन मी0 बकेट क्षमता वाले फ्रंट एंड लोडरों के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर और 10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्क लिफ्ट्स के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर बाजार आधारित है और इसलिए अनुमोदित किए गए हैं।
- (ii). अधिकतम 3.5 घन मी0 और बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर रू0 6,500/- प्रति पारी बाजार दर को प्रतिबन्धित करने के लिए रू0 6000/- प्रति पारी किया गया है।
- (iii). 10 टन से 20 टन क्षमता में दो विभिन्न क्षमताओं की फोर्क लिफ्ट्स के लिए किराया प्रभारों के मामले में, एकल दर के परिकलन के लिए अंगीकृत दरें बाजार आधारित हैं। रू0 12,000/- प्रति पारी की प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।
- (iv). 20 मी0ट0 से अधिक क्षमता की फोर्क लिफ्ट्स के लिए उपस्कर किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर और हारबर मोबाइल क्रेन की प्रस्तावित दर के बाजार दर को दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा अथवा उपस्कर के प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण निर्धारित करते हुए समर्थित नहीं किए गए हैं। अतः यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि इन दो दरों को अनुमोदित किया जाए।

(LVii). एलए के अनुसार, बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार केओपीटी द्वारा एकत्रित किए जाते हैं। जब एक पोत बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है जब सुविधाओं की खराबी अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर प्रचालन नहीं किए जा सकते हैं तो उस अवधि के लिए केओपीटी द्वारा प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार की वापसी की अनुमति के लिए दरमान में उपयुक्त शर्त निर्धारित करने के लिए हमारे सुझाव के प्रत्युत्तर में, प्रचालक ने टीएमआईएलएल पर आरोप्य कारणों से पोत के कुल विराम समय के 20 प्रतिशत से अधिक के लिए पोत के निष्क्रिय रहने पर बर्थ किराया प्रभारों की वापसी की शर्त शामिल की है। परंतु, प्रस्तावित शर्त अन्य महापत्तन न्यासों और उसपर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित शर्त के अनुसार नहीं हैं। अन्य महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के दरमान में प्रचलित स्थिति के बराबर इसके लिए एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है।

(LViii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय और यातायात स्थिति 31 मार्च, 2010 तक है। अतः संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च, 2010 को समाप्त होगी।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल का दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक II रूप में अनुलग्न है। दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलचिह्न स्तर हैं। टीएमआईएलएल, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट दे सकता है।

14.2. टीएमआईएलएल का संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होगा और 31 मार्च, 2010 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्तें इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

14.3. टीएमआईएलएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट परिकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए परिकल्पनाओं से कोई विपथन है तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल से अपेक्षा करेगा कि वह संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, लाभ को सेट ऑफ करने और अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।

14.4. इस संबंध में, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट केओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजे। यदि टीएमआईएलएल निर्धारित समयावधि के भीतर ऐसी सूचना प्रदान नहीं करता है तो केओपीटी टीएमआईएलएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई शुरू कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की समीक्षा अपनी ओर से शुरू कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जाए और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार किया जाता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)  
अध्यक्ष

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड  
निजी टर्मिनल के लिए समेकित आय और लागत विवरण

(रूपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान जैसे टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान जैसे हमारे द्वारा संशोधित किए गए		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08#	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08@	2008-09	2009-10
	यातायात-कागो (मी0ट0 में)	709000	611531	682329	1167146	900459	450000	900000	950000	950000	450000	950000	1000000
	कंटेनर (टीईयू में)	-	-	-	-	-	250	500	500	500	250	500	500
I.	कुल प्रचालन आय												
	कंटेनर प्रहस्तन आय	-	-	0.00	0.00	0.00	8.49	13.88	13.95	13.95	8.49	16.98	16.98
	कागो प्रहस्तन आय	1466.34	1352.43	1749.93	2625.91	1954.30	1146.91	2110.83	2159.20	2159.20	1146.91	2427.23	2554.98
	अन्य आय	2.49	74.92	26.56	24.67	24.77	74.44	148.89	220.86	220.86	74.44	220.86	220.86
	<b>कुल</b>	<b>1468.83</b>	<b>1427.35</b>	<b>1776.49</b>	<b>2650.58</b>	<b>1979.07</b>	<b>1229.84</b>	<b>2273.59</b>	<b>2394.01</b>	<b>2394.01</b>	<b>1229.84</b>	<b>2665.07</b>	<b>2792.82</b>
II.	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)												
	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	208.52	256.16	264.66	419.25	401.05	203.28	404.91	442.99	462.92	203.28	448.55	493.88
	अनुक्षण श्रमिक	0.50	1.00	3.00	6.00	10.00	5.27	9.60	10.03	10.48	5.27	11.11	11.71
	उपस्कर चालन लागतें	36.34	38.11	66.22	116.17	87.55	46.09	246.32	287.00	273.17	46.09	100.58	109.61
	सॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	-	-	-	251.29	209.53	94.83	246.58	257.98	257.98	94.83	198.42	207.86
	उपस्कर किराया	62.42	33.52	33.70	35.09	25.00	11.10	22.20	23.20	7.86	11.10	23.20	7.86
	देय पट्टा किराये	43.05	38.52	40.45	63.72	59.57	70.57	165.31	157.14	164.99	70.57	141.35	148.42
	बीमा	14.28	7.77	28.64	35.59	45.39	22.93	76.04	80.03	80.03	22.93	50.74	51.37
	अन्य व्यय	338.21	320.00	417.64	416.48	355.63	229.15	469.27	665.16	630.10	229.15	559.74	597.00
	<b>कुल</b>	<b>703.32</b>	<b>695.08</b>	<b>854.31</b>	<b>1343.59</b>	<b>1193.72</b>	<b>683.23</b>	<b>1640.23</b>	<b>1923.53</b>	<b>1887.53</b>	<b>683.23</b>	<b>1533.69</b>	<b>1627.71</b>
III.	मूल्यहास	36.61	33.40	88.26	129.68	150.93	115.96	233.47	258.32	253.99	115.96	257.18	266.30
IV.	उपरिव्यय												
	प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	118.54	71.19	93.19	186.50	198.13	109.27	254.00	265.43	277.37	109.27	230.35	242.79
	सामान्य उपरिव्यय	0.91	7.96	17.21	23.02	25.88	13.64	31.97	33.41	34.92	13.64	28.75	30.30
	<b>कुल</b>	<b>119.45</b>	<b>79.15</b>	<b>110.40</b>	<b>209.52</b>	<b>224.01</b>	<b>122.91</b>	<b>285.97</b>	<b>298.84</b>	<b>312.29</b>	<b>122.91</b>	<b>259.10</b>	<b>273.09</b>
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	609.45	619.72	723.52	967.78	410.41	307.74	113.92	-86.68	-59.80	307.74	615.10	625.72
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)												
	रियायत करार के अनुसार प्राप्ति-योग्य छूट-प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0.26	0.29	0.32	0.36	0.38	0.19	1.33	1.33	1.33	0.19	0.43	0.49
	<b>कुल</b>	<b>0.26</b>	<b>0.29</b>	<b>0.32</b>	<b>0.36</b>	<b>0.38</b>	<b>0.19</b>	<b>1.33</b>	<b>1.33</b>	<b>1.33</b>	<b>0.19</b>	<b>0.43</b>	<b>0.49</b>
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)												
	भविष्य निधि अंशदान	2.61	2.13	3.65	6.66	7.86	4.50	9.00	9.41	9.83	4.50	9.41	9.83
	ऋणों पर ब्याज	17.03	-	30.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	विदेशी मुद्रा ऋणों के पुनर्मुग्तानों पर हानि	-	-	0.23	-	-	-	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00
	<b>कुल</b>	<b>19.64</b>	<b>2.13</b>	<b>33.99</b>	<b>6.66</b>	<b>7.86</b>	<b>4.50</b>	<b>14.00</b>	<b>14.41</b>	<b>14.83</b>	<b>4.50</b>	<b>9.41</b>	<b>9.83</b>
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI)-(VII)	-19.38	-1.84	-33.67	-6.30	-7.48	-4.31	-12.67	-13.08	-13.50	-4.31	-8.98	-9.34
IX	अधिशेष (V)+(VIII)	590.06	617.88	689.86	961.48	402.93	303.43	101.25	-99.76	-73.30	303.43	606.12	616.38
X	नियोजित पूंजी	929.00	880.00	3027.00	3161.29	2995.24	2463.57	5215.65	5277.17	5203.05	2463.57	5011.79	4947.32
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	92.90	47.20	302.70	474.19	449.29	394.17	834.50	844.35	832.49	394.17	801.89	791.57
XII	क्षमता उपयोगिता	66.26%	57.15%	63.77%	109.08%	84.16%	84.11%	112.50%	100.00%	95.00%	84.11%	88.79%	93.46%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	61.56	26.98	193.03	474.19	449.29	394.17	834.50	844.35	832.49	394.17	801.89	791.57
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) स्वीकार्य आरओसीई के पश्चात (IX-XIII)	528.51	590.90	496.83	487.29	-46.36	-90.74	-733.25	-944.11	-905.79	-90.74	-195.76	-175.19
XV	2002-03 से सितंबर 2007 तक वास्तविक निवल अधिशेष और 2002-03 से 2005-06 तक टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित रू0 43.41 लाख की विशेष वसूली से आय भविष्य प्रशुल्क में सेट ऑफ				2009.83			0.00	0.00	0.00	401.97	803.93	803.93
XVI	कुल निवल अधिशेष							-733.25	-944.11	-905.79	311.22	608.17	628.74
XVII	कुल निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय (XIV/I) % रूप में	36.53%	41.63%	28.37%	19.32%	-2.34%	-7.38%	-32.25%	-39.44%	-37.84%	25.31%	22.82%	22.51%
XVIII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय % रूप में		19.36%					-36.51%			23.55%		

टिप्पणियाँ:

1. प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अप्रैल 2007 से सितंबर 2007 तक 6 माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।
2. अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 तक 6 माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।
3. जनवरी 2007 तक वास्तविकताओं के साथ 2006-07 के आँकड़े।

टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड  
हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों के लिए दरमान

1. प्रारंभ का लघु शीर्षक

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, कोलकाता पत्तन न्यास का हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का दरमान कहलाएगा।

2. परिभाषा

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

- (i). 'यथा-मूल्य' निर्यातों के मामले में अर्थ होगा निर्यातों का एफओबी मूल्य, शिपिंग बिल में सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (ii). 'यथा-मूल्य' आयातों के मामले में अर्थ होगा आयातों का अर्थ होगा आयातों का सीआईएफ मूल्य, प्रवेश के बिल पर सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (iii). 'टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड' का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड़, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी।
- (iv). टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (v). 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (vi). 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (vii). 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 कैलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (viii). 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों' का अर्थ होगा लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (ix). 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का अर्थ होगा उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से/पर कार्गो की उतराई/लदाई प्रचालन।
- (x). 'शट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi). 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xii). 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण। इसमें कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर लादा गया कोई कार्गो भी शामिल है।
- (xiii). 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देयताएं।
- (xiv). 'जोखिमपूर्ण-I' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-I रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (xv). 'स्टॉक कार्गो' का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xvi). 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत-प्रचालन में अधिक उत्पादकता/दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट/तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं, दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट।

3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी0 होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी0 से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि0ग्रा0 के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि0ग्रा0 के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी0 दशमलव में हो, वहां उसे घन मी0 की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii). किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।
- (iii). जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।

- (iv). कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v). नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती है और जिसपर सीमाशुल्क शुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैग, क्रू बैक और बर्थ सं. 12 से संबंधित टीमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगा।
- (vi). उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्ते आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज़ दाखिल कर देता है।
- (vii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
 (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।  
 (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।  
 (ग). वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।  
 (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix). उपयोक्ताओं को टीमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x). (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीमआईएलएल टीमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।  
 (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।  
 (ग). अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित होनी चाहिए; और, इसपर टीमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) परस्परतः सहमत होने चाहिए।  
 (घ). टीमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।

#### 4. घाटशुल्क प्रभार :

4.1. विदेशी कार्गो पर घाटशुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रुपयों में)
1.	लौह अयस्क और रेत	14.40
2.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	28.80
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	50.40
4.	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	43.20
5.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	50.40
6.	कंटेनर (टीईयू)	1584 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	2880 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/वेनियर	75.60 प्रति घन मी0
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो - आयात कार्गो - निर्यात कार्गो	0.18 प्रतिशत यथा-मूल्य 0.144 प्रतिशत यथा-मूल्य



- 4.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार उपर्युक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
- 4.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।
- 4.4. शटआऊट/स्टॉक कार्गो पर, जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए/किया जाता है।

शटआऊट कार्गो पर अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाए नौभरित किया जाता है।

- 4.5. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन की दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 200 प्रतिशत होगी।
- 4.6. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

## 5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

- 5.1. ऑन-बोर्ड प्रभार नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर विदेशी कार्गो पर वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	21.60
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	21.60
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट	57.60
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	28.80
5.	कंटेनर (टीईयू)	198.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	36.00 प्रति इकाई

- 5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
- 5.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।
- 5.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए, दर ऊपर उल्लिखित दर का 200 प्रतिशत होगी।
- 5.5. तटीय कार्गो कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

## 6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:

- 6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:
- क. आयात कार्गो को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ड. उतारे गए/नौभरित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- च. उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।
- ज. जेट्टी पर जल छिड़काव।

- झ. बर्थ/जेट्टी की सफाई।  
 ण. हच सफाई।  
 ट. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उतराई/लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेट्टी और विलोमतः ट्रेलरों/डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण/अनुवीक्षण/निर्देशन करना।

6.2. उपर्युक्त विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगा। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 20 प्रतिशत होगी।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	13.20
2.	जलयान से उतारे गए टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट	64.80
3.	जलयान पर नौभरित टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट	104.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	120.00
5.	कंटेनर	200.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	2400.00

## 7. लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग:

7.1. विदेशी कार्गो की लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	14.40
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	32.00
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट	36.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	36.00
5.	कंटेनर (टीईयू)	129.60 प्रति टीईयू

**टिप्पणी:** शंकाओं के निवारण के लिए एतद्द्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपस्कर समर्थन उपलब्ध करवाया गया है और प्रभार खंड 10 - 'विविध प्रभार' के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2. जहां कार्गो उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3. जहां पोत के कार्गो की उतराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

7.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

7.5. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयला के अलावा, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं ऊपर विनिर्दिष्ट दरों के 60 प्रतिशत पर लागू होगी।

## 8. विलंबशुल्क

8.1. नीचे विनिर्दिष्ट विलंबशुल्क-मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) निर्यात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	विलंबशुल्क-मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण- I कार्गो	उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्टा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी/राहत संगठन जैसे मिशनरीज़ ऑफ़ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं, द्वारा आयातित कार्गो।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

**टिप्पणी:** अंतिम उतराई तारीख (एलएसडी) वह तारीख है जिसपर एक पोत अपना आयात उतराई पूरा करता है। तथापि,

- (i). टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएलडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर अनारोप्य किसी गलती/कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यगत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएलडी हो सकता है।
- (ii). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस रविवारों को पड़ते हैं।

विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत शुरू होने के पश्चात सीमाशुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

8.2. आयात कार्गो (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	जोखिमपूर्ण-I	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	सभी अन्य कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

8.3. आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रूपयों में प्रति घन मी0 प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्टा, टिम्बर, वेनियर	5.40	10.80	16.20

8.4. निर्यात/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा, पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि सेवा कार्गो प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात, ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक रू0 36 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.5. जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गो केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गो प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक रू0 153/- प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.6. शटआऊट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रू0 9 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआऊट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 8.4 का उपबंध लागू होगा।

8.7. ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रू0 36 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.8. नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित/सीमाशुल्क कोनफिसकेटिड कार्गो पर विलंबशुल्क, सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात, खंड 8.2 अथवा 8.3, जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होगा।

8.9. कार्गो पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोग्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 9. परिवहन

9.1. कार्गो, जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, पर निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	25.20
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	25.20
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट 20 टन से कम भार	25.20
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	25.20
5.	कंटेनर (टीईयू)	216.00 प्रति टीईयू

9.2. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर पर लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

9.3. तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के मामले में ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

## 10. भंडारण और विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वैगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	4.80 प्रति मी0ट0
2.	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	32.48 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड ढके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	51.20 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	20.88 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
5.	अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	150 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी0 से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी0 से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6000 प्रति पारी
8.	10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	2500 प्रति पारी
9.	10 मी0ट0 और 20 मी0ट0 के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक माँग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	8 प्रति मी0ट0
11.	निकासी और अग्रेषण	3.60 प्रति मी0ट0
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	14.40 प्रति मी0ट0

10.2. उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पारी में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

## 11. रियायतें/वापसियाँ:

यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

