

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी संख्या 212

नई दिल्ली,

31 अक्टूबर, 2007

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पत्तन न्यास के दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अ. ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/60/2005-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश
(अक्टूबर, 2007 के 12वें दिन पारित)

पारादीप पत्तन न्यास के दरमान की अप्रैल, 2000 में अंतिम बार समीक्षा की गई थी। तत्पश्चात्, अभियांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क दिसम्बर, 2001 में निर्धारित किया गया था, कटेनर प्रहस्तन प्रभार सितम्बर, 2003 में अनुमोदित किए गए थे और लौह अयस्क के मैनुअल नोभरण के लिए घाटशुल्क जून, 2005 में अनुमोदित किया गया था। पीपीटी ने एक बृहत् संशोधन प्रस्ताव सितम्बर, 2005 में दाखिल किया था जोकि पत्तन को इस सलाह के साथ वापस कर दिया गया था कि सभी प्रकार से पूर्ण प्रस्ताव अक्टूबर, 2005 के अंत तक दाखिल किया जाए। पीपीटी ने नया प्रस्ताव 28 अक्टूबर 2005 को दाखिल किया था, जिसके प्रमुख बिंदु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (क). सभी कार्गो संबंधी प्रभार संशोधित अथवा युक्तिसंगत बनाए जाने हैं। प्रमुख मदों के ब्योरे जहां प्रशुल्क संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित हैं –
- (i). सीएच. अयस्क/सीएच. कन/मिन. अयस्क में 10 प्रतिशत कटौती
 - (ii). सी.एच. क्रोम/फर. सभी/फर. सीएच. में 32 प्रतिशत कटौती
 - (iii). फिन. फर्ट./अमोनियम नाइट्रेट में 42 प्रतिशत कटौती
 - (iv). एसबीएम के माध्यम से पीओएल में 33 प्रतिशत कटौती
 - (v). लौह और इस्पात में 11.76 प्रतिशत कटौती
 - (vi). कच्चे तेल/पीओएल में 11 प्रतिशत वृद्धि
 - (vii). लौह अयस्क मैनुअल में 1.45 प्रतिशत वृद्धि
 - (viii). आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क में 16 प्रतिशत वृद्धि
 - (ix). कोक/कोयला (आयात/निर्यात) में 10.67 प्रतिशत वृद्धि
 - (x). अन्य (आयात/निर्यात) में 3.85 प्रतिशत वृद्धि
- (ख). पारादीप फास्फेट लिमिटेड के समीपवर्ती बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक कच्चा माल के लिए कार्गो संबंधी प्रभार संशोधित किए जाएं।
- (ग). खुले स्टेकयार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क संशोधित किए जाएं।
- (घ). ढके हुए क्षेत्र/शैडों के लिए किराये संशोधित किए जाएं।
- (ङ). प्रारंभ किए जाने के लिए प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदें हैं:
- (i). पत्तन क्षेत्र के भीतर मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित और प्रचालित करने के लिए उपयोक्ताओं को अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव।
 - (ii). हारबर के भीतर शैलो बर्थ में बार्ज लदाई और उतराई प्रचालनों की गतिविधि को शासित करने के लिए प्रशुल्क।
 - (iii). वर्ष 2006 में शुरू किए जाने वाले एसपीएम के लिए प्रशुल्क।
 - (iv). बर्थों और सड़कों से अवशिष्ट कार्गो की निकासी के लिए किए गए खर्च को अदा करने के लिए रु0 0.50 प्रति टन वसूली।
- (च). कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है:
- (i). अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) के लिए प्रशुल्क जैसे दरें हाल ही में मार्च, 2005 में अनुमोदित की गई थीं।
 - (ii). पोत संबंधी प्रभारों पर शासित दरें और निबंधन तथा शर्तें।
 - (iii). कटेनर प्रहस्तन और कटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रशुल्क।
- (छ). पाइलट लॉच के भीतर पाइलट विराम के लिए अतिरिक्त प्रभारों सहित पत्तन के दिन-प्रति-दिन के कार्य में ऐसी निबंधन तथा शर्तों को लागू करने में होने वाली व्यावहारिक मुश्किलों को ध्यान में रखते हुए एसओआर की कुछ निबंधन तथा शर्तों में संशोधनों का प्रस्ताव किया गया है।
- (ज). कुछ प्रशुल्क मदों का हटाने का प्रस्ताव किया गया है:
- (i). कुछ अतिरिक्त पत्तन उपकरणों और गियर्स के प्रयोग के लिए प्रभार।
 - (ii). लाइटरेज प्वाइंट्स के लिए प्रभार जिन्हें समाप्त कर दिया गया है।
 - (iii). धर्म काँटे पर भारतोलन प्रभार जोकि प्रचालन में नहीं है।

2.1. पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 28 अक्टूबर, 2005 में शामिल यातायात और वित्तीय ब्योरे संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

(i)	वैधता अवधि	:	3 वर्ष, 2006-07 से 2008-09
(ii)	अनुमानित यातायात	:	सभी 3 वर्षों के लिए 35.39 मि०मी०ट० प्रतिवर्ष
(iii)	क्षमता	:	39 मि०मी०ट० प्रतिवर्ष
(iv)	क्षमता उपयोगिता	:	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के सभी तीन वर्षों के दौरान 90.74 प्रतिशत
(v)	प्रचालन आय	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 551.81 करोड़ प्रतिवर्ष पर अनुमानित
(vi)	प्रचालन व्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 175.33 करोड़ प्रतिवर्ष पर अनुमानित
(vii)	मूल्यहास	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 50.75 करोड़ प्रतिवर्ष
(viii)	प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 63.50 करोड़ प्रतिवर्ष
(ix)	प्रचालन अधिशेष	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 262.22 करोड़ प्रतिवर्ष
(x)	एफ एंड एम आय	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 7.40 करोड़ प्रतिवर्ष
(xi)	एफ एंड एम व्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए रू० 40.00 करोड़ प्रतिवर्ष
(xii)	नियोजित पूंजी	:	रू० 1512 करोड़ (2006-07) रू० 1651 करोड़ (2007-08 और 2008-09)

2.2. पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत सारबद्ध लागत स्थिति नीचे दी गई है:

गतिविधि	अधिशेष घाटा (रूपये करोड़ों में)			प्रचालन आय % रूप में		
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
समग्र पोत	-58.17	-77.99	-77.09	-10.54	-13.97	-13.97
कार्गो प्रहस्तन	-28.76	-32.43	-32.43	-7.79	-8.78	-8.78
पोत संबंधी गतिविधि	-5.02	-20.22	-20.22	-4.02	-16.21	-0.63
रेलवे कार्य	0.13	0.01	0.01	0.32	0.23	0.50
संपदा	-24.53	-24.53	-24.53	-156.73	-156.74	-156.73

टिप्पणी: पत्तन ने उपर्युक्त आंकड़े यह मानते हुए प्रस्तुत किए थे कि प्रशुल्क निर्धारित करने के समय आयकर को लागत के तत्व के रूप में और कार्य पत्रकों में सुविचारित 35 प्रतिशत की दर से कर के रूप में अनुमति दी जाएगी। दिशा-निर्देशों के अनुसार, आरओसीई कर-पूर्व दरों पर स्वीकार किया जाएगा।

2.3. पीपीटी के न्यासी मंडल ने यह प्रस्ताव अनुमोदित किया है। पीपीटी ने प्रस्ताव की परीक्षा के प्रयोजन के लिए गठित समिति के न्यासियों के मत भी भेजे थे।

2.4. पीपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय कुछ पत्तन उपयोक्ताओं अर्थात् टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक लिमिटेड (टीएमआईएलएल), धातु और खनिज व्यापार निगम (एमएमटीसी), स्टीवडोर्स असोसिएशन और भारतीय तेल निगम से विचार-विमर्श किया है। तथापि, उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित संशोधनों पर सहमति व्यक्त नहीं की थी।

3. प्रस्ताव में वर्तमान कार्गो संबंधी प्रभारों और पारादीप फास्फेट लिमिटेड (पीपीएल) को आबंटित समीपवर्ती बर्थ संबंधी शर्तों के संशोधन शामिल हैं। इस प्रस्ताव में ओसवाल केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (ओसीएफएल) के समीपवर्ती बर्थ के मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट संबंधी नई शर्त भी शामिल की गई है। पीपीटी ने पीपीएल और ओसीएफएल की प्रशुल्क मदों पर दो पृथक प्रस्ताव भी दाखिल किए थे। इन दो प्रस्तावों पर, पत्तन को जुलाई 2006 में सूचना दी गई थी कि टीएमपी विभिन्न सुविधाओं के प्रयोग के लिए लागत आधारित दरों के लिए अनुमोदन प्रदान करेगा और पत्तन की निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता देते हुए उन्हें दरमान में शामिल करेगा। पीपीटी को आगे सूचित किया गया था कि (i) टीएमपी द्विपक्षीय व्यवस्थाओं के अलग-अलग मामलों को नहीं लेगा जोकि पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकता है और (ii) दरमान में शामिल लागत आधारित दरें सामान्य अनुप्रयोग होंगी, यह प्रासंगिक नहीं है कि बर्थ किसी विशिष्ट संगठन को इसके एक्सक्यूसिव प्रयोग के लिए आबंटित किया गया है अथवा इसे संयुक्त उपयोक्ता आधार पर पत्तन द्वारा प्रबंधित किया गया जाता है।

4. दिनांक 23 दिसम्बर, 2005 को, यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी का प्रस्ताव उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ता संगठनों से जैसे और जब प्राप्त टिप्पणियां पीपीटी को टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। पीपीटी ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

5. जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुरोध किया गया था, पीपीटी ने 8 अगस्त, 2006 को पीपीटी गेस्ट हाऊस, भुवनेश्वर में अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतिकरण दिया था।

6. इसी बीच, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा अपने 20 टन ईएलएल घाट क्रेन और 15 सीबीएम ग्रेब के लिए किराया प्रभार संशोधित करने और अपने 1600 बीएचपी लॉच के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। पीपीटी ने अपने दूसरे पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा टीएमपी से अनुरोध किया गया था कि स्पिलेज को हटाने के लिए अधिभार के रूप में रू0 0.50 प्रति टन शुरू करने के अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को हटा दिया जाए। पीपीटी ने ओएफसीएल के पारादीप संयंत्र की बिक्री के संबंध में इफको के साथ हुए करार को प्रमाणित करने के लिए मसौदा करार की प्रतिलिपि भी अग्रेषित की थी। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि क्रेन के लिए प्रभारों के संशोधन/निर्धारण के लिए लागत ब्योरे भेजें। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि टीएमपी ऐसे द्विपक्षीय करारों के अलग-अलग मामलों को नहीं लेगा जो पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठन के साथ कर सकता है। इन विकासों के परिप्रेक्ष्य में और प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 द्वारा पीपीटी से निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपना जवाब पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य प्रश्नों और उसपर पीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी के प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिए गए जवाब														
1.	<p>सामान्य: कृपया प्रभारों के वर्तमान प्रशुल्क संशोधन पर निर्णय लेने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण, ऐसी भिन्नताओं के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए, भेजें।</p>	<p>सामान्य: टीएमपी ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के यातायात के अनुमान के आधार पर एमसीएचपी के उसी प्रशुल्क को 31 मार्च 2006 तक जारी रखने के लिए पारादीप पत्तन को आदेश दिनांक 15-03-2005 द्वारा अनुमति प्रदान की थी। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तित वास्तविक यातायात निम्नवत् है:</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टनों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">मूल्यहास</th> <th colspan="2">2004-05</th> <th colspan="2">2005-06</th> </tr> <tr> <th>प्रक्षेपण</th> <th>अर्जित</th> <th>प्रक्षेपण</th> <th>अर्जित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एमसीएचपी</td> <td>8.00</td> <td>7.95</td> <td>8.50</td> <td>8.28</td> </tr> </tbody> </table> <p>उच्च कार्बन फेरो क्रोम का घाटशुल्क टीएमपी द्वारा जून, 2001 के दौरान निर्धारित किया गया था। जून, 2001 और सितम्बर, 2003 में प्रशुल्क के अनुमोदन के पश्चात पारादीप में उच्च कार्बन फेरो क्रोम और कंटेनर का कोई महत्वपूर्ण प्रत्यक्षीकरण नहीं रह गया है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान, प्रहस्तित कंटेनर क्रमशः 2281 टीईयू (31357 मी0ट0) और 3417 टीईयू (44841 मी0ट0) पर पहुंच गया था। इन दो वर्षों के दौरान, प्रहस्तित उच्च कार्बन फेरो क्रोम क्रमशः 1,58,000 मी.ट. और 1,54,000 मी.ट. था। लौह अयस्क के मैनुअल नौभरण के लिए घाटशुल्क जून, 2005 में निर्धारित किया गया था। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान मैनुअल प्रहस्तित लौह अयस्क की वास्तविक मात्रा क्रमशः 3.67 मिलियन टन और 3.91 मिलियन टन थी। वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए पहले दिए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वित्तीय निष्पादन और एमसीएचपी के मामले में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन प्रस्तुत किए हैं। एचसीएफसी के लिए घाटशुल्क प्रभार, बहुत कम मात्रा के कारण पत्तन के लिए कंटेनरों की कोई महत्वपूर्ण वित्तीय विवीक्षा नहीं है। लौह अयस्क के मैनुअल नौभरण के मामले में, पत्तन ने टीएमपी का अनुमोदन प्राप्त करने के समय कोई अनुमान नहीं भेजे थे।</p>	मूल्यहास	2004-05		2005-06		प्रक्षेपण	अर्जित	प्रक्षेपण	अर्जित	एमसीएचपी	8.00	7.95	8.50	8.28
मूल्यहास	2004-05			2005-06												
	प्रक्षेपण	अर्जित	प्रक्षेपण	अर्जित												
एमसीएचपी	8.00	7.95	8.50	8.28												
2.	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंडों 5.9 और 6.8 में विनिर्दिष्ट है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबद्ध होने चाहिए। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव विभिन्न प्रचालनों और सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है। कृपया इस बारे में स्पष्ट करें।</p>	<p>पारादीप के प्रचालन मुख्यतः दो प्रकार के हैं : अभियांत्रिक प्रचालन और मैनुअल प्रचालन। पत्तन ने सभी अभियांत्रिक प्रचालनों विशेष रूप से आईओएच और एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो में उत्पादकता का उच्च स्तर बनाए रखा है। आईओएचपी और एमसीएचपी के मामले में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए औसत उत्पादकता निम्नवत् है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>उत्पादकता</th> <th>2004-05</th> <th>2005-06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र</td> <td>25,844 मी0ट0</td> <td>31,786 मी0ट0</td> </tr> <tr> <td>लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र</td> <td>21,540 मी0ट0</td> <td>21,718 मी0ट0</td> </tr> </tbody> </table> <p>पत्तन ने एमसीएचपी और आईओएचपी के लिए प्रशुल्क में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है। नौभरकों को कामगारों की आपूर्ति के लिए लेबर पर वसूली विनियमित करते हुए पत्तन द्वारा मैनुअल प्रचालनों में उत्पादकता स्तर बनाए रखा गया है। बढ़ाने और उत्पादकता स्तर बनाए रखने के लिए, पत्तन ने नौभरकों को लेबर की आपूर्ति के लिए "उत्पादकता संबंधी लेवी योजना" शुरू की है जिससे संशोधित दरमान में शामिल किया गया है।</p>	उत्पादकता	2004-05	2005-06	अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र	25,844 मी0ट0	31,786 मी0ट0	लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र	21,540 मी0ट0	21,718 मी0ट0					
उत्पादकता	2004-05	2005-06														
अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र	25,844 मी0ट0	31,786 मी0ट0														
लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र	21,540 मी0ट0	21,718 मी0ट0														

3.	<p>इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों को सामान्य लचीलापन प्रदान किया हुआ है कि वे अपने विवेकानुसार मुख्यतः व्यावसायिक विचार पर दरें कम कर सकते हैं। पीपीटी द्वारा की गई ऐसी कटौती, यदि कोई हो, सूचीबद्ध करें और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायतों के परिणामी प्रभाव का मदवार विश्लेषण करें और इस कार्यालय को प्रस्तुत करें।</p>	<p>पत्तन ने यातायात को पत्तन की ओर आकर्षित करने के लिए निम्नलिखित रियायतें प्रदान की हैं, जोकि 31-3-07 तक वैध है:</p> <table border="1" data-bbox="858 219 1461 495"> <tr> <th>ब्योरे</th> <th>वर्तमान दर रू0</th> <th>रियायतें रू0</th> <th>संशोधित दर रू0</th> <th>प्रहस्तित कार्गो मी0ट0 में</th> </tr> <tr> <td>उर्वरक आयात</td> <td>69/-</td> <td>29/-</td> <td>40/-</td> <td>888577</td> </tr> <tr> <td>कंटेनर पोत संबंधी प्रभार पत्तन देयताएँ पाइलटेज</td> <td></td> <td>50%</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	ब्योरे	वर्तमान दर रू0	रियायतें रू0	संशोधित दर रू0	प्रहस्तित कार्गो मी0ट0 में	उर्वरक आयात	69/-	29/-	40/-	888577	कंटेनर पोत संबंधी प्रभार पत्तन देयताएँ पाइलटेज		50%															
ब्योरे	वर्तमान दर रू0	रियायतें रू0	संशोधित दर रू0	प्रहस्तित कार्गो मी0ट0 में																										
उर्वरक आयात	69/-	29/-	40/-	888577																										
कंटेनर पोत संबंधी प्रभार पत्तन देयताएँ पाइलटेज		50%																												
4.	<p>अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, पर संक्षिप्त नोट और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.1. को ध्यान में रखते हुए स्पष्ट किए गए ऐसे जनशक्ति पर व्यय का आबंटन भेजें।</p>	<p>पारादीप पत्तन के पास 1250 कार्गो प्रहस्तन कामगार थे जिन्हें अब नियमित कर्मचारियों के रूप में ले लिया गया है। उपर्युक्त में से, लगभग 500 कामगार अपेक्षा से अधिक अधिशेष अनुमानित किए गए हैं। इसलिए, जैसे और जब कोई कार्गो प्रहस्तन कामगार पत्तन छोड़ता है भले ही अधिवर्षिता अथवा अन्यथा पर तो पद समाप्त कर दिया जाता है।</p>																												
5.	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2. के अनुसार, यह आवश्यक है कि विभिन्न प्रचालनों का समय और गति अध्ययन किया जाए और तदनुसार विधि प्रक्रिया के पश्चात मैनिंग मानों/माप तोल का नियमित समायोजन किया जाए। इस संबंध में की गई कार्रवाई के बारे में बताएं। कृपया यह भी निर्दिष्ट करें कि विभिन्न घटकों के लिए वर्तमान माप तोल कब निर्धारित किया गया था।</p>	<p>असूचीबद्ध कामगारों की सेवा शर्तों को विनियमित करने के लिए भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा गठित उच्च अधिकार समिति द्वारा किए गए अध्ययन के आधार पर पत्तन के मैनिंग मान और माप तोल निश्चित किए गए थे। भारत सरकार ने माप तोल, मैनिंग मान और प्रोत्साहन दरों को अपना अनुमोदन प्रदान किया था और यह विभिन्न लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए जून, 1994 से जारी है।</p>																												
6.	<p>कृपया बताएं कि क्या दर संशोधन प्रस्ताव लाने से पहले व्यापार को विश्वास में लिया गया है। यदि व्यापार से विचार-विमर्श किया गया है तो इसका प्रतिसाद अवलोकन के लिए भेजें।</p>	<p>दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव पर पत्तन उपयोक्ताओं के साथ 29-07-2005 को हुई बैठक में चर्चा की गई थी।</p>																												
7.	<p>चूंकि पीपीटी ने कुछ सेवाओं के मामले में प्रशुल्क में संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, इसलिए इसने वर्तमान दरमान में प्रासंगिक खंडों और शर्तों को बनाए रखा है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 1 अप्रैल 2005 से लागू हुए थे। इसलिए, इसकी समीक्षा जरूरी है और यदि आवश्यक समझा जाएगा तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार एसओआर के सभी प्रासंगिक खंडों और उसमें आने वाली शर्तों में संशोधन करना होगा। कृपया एक बृहत् मसौदा दरमान तैयार कर प्रस्तुत करें।</p>	<p>टीएएमपी के सुझाव स्वीकार किए गए हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार आवश्यक परिवर्तन किए गए हैं और एसओआर में शामिल किए गए हैं।</p>																												
	<p>II. यातायात</p>	<p>II. यातायात</p>																												
1(क)	<p>कृपया कंटेनर यातायात का ब्रेकअप भेजें।</p>	<p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान पत्तन में प्रहस्तित कंटेनर यातायात निम्नवत् भेजे गए हैं:</p> <table border="1" data-bbox="858 1536 1366 1917"> <tr> <th>इकाईयां</th> <th>2004-05</th> <th>2005-06</th> <th>2006-07 जनवरी 07 तक</th> </tr> <tr> <td>टीईयू</td> <td>2281</td> <td>3417</td> <td>2350</td> </tr> <tr> <td>क्यूटीवाई</td> <td>31357 मी0ट0</td> <td>44841 मी0ट0</td> <td>28157 मी0ट0</td> </tr> <tr> <td>20'</td> <td>2281</td> <td>3417</td> <td>2350</td> </tr> <tr> <td>40'</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>प्रशीतन</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>आईसीडी टीपी</td> <td colspan="3">पारादीप पत्तन में आई.सी.डी. /पोतांतरण प्रचालन नहीं हैं।</td> </tr> </table>	इकाईयां	2004-05	2005-06	2006-07 जनवरी 07 तक	टीईयू	2281	3417	2350	क्यूटीवाई	31357 मी0ट0	44841 मी0ट0	28157 मी0ट0	20'	2281	3417	2350	40'	शून्य	शून्य	शून्य	प्रशीतन	शून्य	शून्य	शून्य	आईसीडी टीपी	पारादीप पत्तन में आई.सी.डी. /पोतांतरण प्रचालन नहीं हैं।		
इकाईयां	2004-05	2005-06	2006-07 जनवरी 07 तक																											
टीईयू	2281	3417	2350																											
क्यूटीवाई	31357 मी0ट0	44841 मी0ट0	28157 मी0ट0																											
20'	2281	3417	2350																											
40'	शून्य	शून्य	शून्य																											
प्रशीतन	शून्य	शून्य	शून्य																											
आईसीडी टीपी	पारादीप पत्तन में आई.सी.डी. /पोतांतरण प्रचालन नहीं हैं।																													

(ख)	कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2005-06 के विवरण में भेजा गया यातायात ब्योरा उस वर्ष के वास्तविक से मेल खाता है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए दर्शाया गया यातायात आरई/बीई 2006-07/2007-08 में दर्शाए गए से मेल खाता है।	वर्ष 2005-06 के विवरण में भेजा गया यातायात उस वर्ष के लिए वास्तविकताओं से मेल खाता है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 का यातायात आरई/बीई से मेल खाता है।
(ग)	भेजे गए विवरण अनुसार, वर्ष 2003-04 और 2004-05 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 25.31 मी0ट0 और 30.10 मी0ट0 रहा है (वर्ष 2003-04 की अपेक्षा वर्ष 2004-05 में 18.92 प्रतिशत की वृद्धि)। वर्ष 2005-06 के लिए यातायात 32.17 मी0ट0 (वर्ष 2004-05 की अपेक्षा 2005-06 में 6.88 प्रतिशत की वृद्धि) बताया गया है। वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात 35.39 मी0ट0 के सहमत आंकड़े पर अनुमानित किया गया है जोकि वर्ष 2005-06 की अपेक्षा 10.22 प्रतिशत अधिक है। कृपया आगामी तीन वर्षों के लिए यातायात का अनुमान लगाने के समय किए गए कल्पनाएं भेजें। यह भी पुष्टि करें कि यातायात अनुमान 5 वर्ष/वार्षिक योजना में यातायात अनुमानों के अनुसार हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1. में यथा विनिर्दिष्ट वर्तमान/संभावित वृद्धि है। यदि इसमें कोई अंतर है तो उसके कारण स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। संशोधित विवरण तैयार करने के समय उसे वर्ष 2009-10 के लिए शामिल करते हुए, वर्ष 2005-06 के यातायात आंकड़ों को बजट अनुमान, वर्ष 2006-07 और मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के आलोक में वास्तविकताओं और भावी वर्षों के अनुमानों के संदर्भ में अधुनातित किए जाने की आवश्यकता है।	मुख्य प्रशुल्क मदों के अधीन अनुमानित आय के ब्योरे भेजें।
2 (क)	पोतों की संख्या और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए ऐसे पोतों का जीआरटी विदेशगामी और तटीय के ब्रेकअप भेजे जाने की आवश्यकता है।	पोतों की संख्या और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए ऐसे पोतों के जीआरटी भेजे गए हैं।
(ख)	पेट यातायात पूर्वानुमान (संख्या और कुल जीआरटी) '30000 जीआरटी से कम', '30000 जीआरटी से 60000 जीआरटी के बीच' और '60000 जीआरटी से अधिक' स्लैबों में भी भेजें।	जीआरटी के विभिन्न स्लैबों के लिए पोत यातायात पूर्वानुमान भेजा गया है।
III.	क्षमता उपयोगिता	III. क्षमता उपयोगिता
1.	संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अनुमत प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोग से जोड़ा जाना चाहिए। अनुमत अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए होगा। लागत विवरणों में, वर्ष 2003-04 से 2008-09 में पत्तन क्षमता 39 मी0ट0 दर्शाई गई है। वर्ष 2003-04 से 2005-06 के दौरान प्रहस्तित कार्गो क्रमशः 25.31 मी0ट0, 30.10 मी0ट0 और 32.17 मी0ट0 बताया गया है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमान 35.39 मी0ट0 प्रतिवर्ष बताए गए हैं। जब प्रहस्तित किए जाने वाले प्रहस्तित/अनुमानित कार्गो की उल्लिखित क्षमता से तुलना की जाती है तो उपयोगिता सभी वर्षों में 60 प्रतिशत से अधिक आती है। तथापि, पीपीटी ने इन तीन वर्षों में से किसी भी वर्ष के लिए पूरा आरओसीई का दावा नहीं किया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	यातायात अनुमान वार्षिक योजना/5 वर्षीय योजना प्रस्ताव के अनुसार संशोधित किए गए हैं और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ टीएएमपी के तर्कों अनुसार पुनर्गणित किया गया है।
2.	पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए समग्र पत्तन की क्षमता उपयोगिता और मुख्य घटक समूहों जैसे - लोहा और अन्य अयस्क, कोयला, पीओएल, शुष्क बल्क, कंटेनर, सामान्य कार्गो आदि और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए निर्धारित क्षमता दर्शाने के पश्चात संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन यथा स्वीकृत आरओसीई प्राप्त करने के लिए उपयुक्ततः लागत विवरणों में संशोधन करें। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्षमता निर्धारण करते समय, कृपया वर्षों और उससे अर्जित किए जाने के लिए संभावित उत्पादकता सुधारों पर विचार करें। यह उल्लेखनीय है कि क्षमता आँकड़े विस्तृत परिकलन द्वारा समर्थित होने चाहिए और विभिन्न सुविधाओं के लिए कल्पित क्षमता और वास्तविक क्षमता उपयोगिता वर्ष-वार भेजें।	समग्र पत्तन के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत विवरण आवश्यक संशोधन किए गए हैं। जब प्रमुख घटक समूहों जैसे लौह अयस्क, कोयला, पीओएल, शुष्क बल्क, कंटेनरों आदि के लिए पृथक क्षमता अनुमान तैयार किए जा रहे हैं इसलिए कार्गो के आधार पर पत्तन में पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किए जा रहे हैं। समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्षमता निर्धारण करते समय, उत्पादकता सुधार के साथ इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार किया गया है।

IV.	वित्तीय/लागत विवरण:	
1 (क)	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन, (ii) पीओएल, (iii) लौह अयस्क और अन्य अयस्क, (iv) एमसीएचपी गतिविधि, (v) उपस्कर के लिए किराया प्रभार, (vi) भंडारण आदि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आने वाले लागत विवरण उप गतिविधि-वार भेजे। इसी प्रकार, (i) पाइलटेज और नौकर्षण, (ii) बर्थ किराया, (iii) पत्तन देयताएँ, (iv) जहाज़रानी को जल आपूर्ति और शुष्क गोदीकरण तथा उबारना जैसी अन्य उप गतिविधियों के लिए पोत संबंधी गतिविधि के अधीन आने वाले पृथक उप गतिविधिवार विवरण भेजे।	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण गतिविधि-वार भेजे गए हैं। पृथक कार्गो के लिए लागत विवरण और पोत संबंधी गतिविधियां व्यवस्थित नहीं की गई हैं।
(ख)	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण तैयार करने के समय, गतिविधि-वार और उप-गतिविधि-वार, कृपया मुख्य विवरण में आय और व्यय के गतिविधि-वार आंकड़े दर्शाएं। उप-गतिविधि-वार आय और व्यय आंकड़े गतिविधि-वार विवरणों में प्रकट किए जाएं। इसी प्रकार, उप-गतिविधि-वार विवरणों में उप-गतिविधिवार आय और व्यय आंकड़े स्पष्ट रूप से दर्शाएं। यह सुनिश्चित किया जाए कि उप-गतिविधि विवरणों के जोड़ संबंधित गतिविधि विवरणों में आंकड़ों के साथ सहमत होने चाहिए और गतिविधि विवरणों के जोड़ मुख्य विवरण से मेल खाने चाहिए।	मुख्य प्रशुल्क मदों के अधीन अनुमानित आय के ब्योरे भेजे गए हैं।
(ग)	समग्र पत्तन की ऊपर यथा उल्लिखित गतिविधि/उप-गतिविधि विवरण भेजने के समय, कृपया तत्संबंधी गतिविधि/उप-गतिविधि के अधीन प्रासंगिक मुख्य प्रशुल्क मदों को विधिवत् मान्यता देते हुए समर्थक कार्य पत्रकों के साथ उसमें अनुमानित आय प्रमाणित करें।	आवश्यक त्रुटि-शोधन किए गए हैं।
2 (क)	समग्र पत्तन के लागत विवरण में दर्शाई गई प्रचालन आय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः ₹0 471.38 करोड़ और ₹0 502.89 करोड़ है। कृपया वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़े भेजे। सभी वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय ₹0 551.81 करोड़ प्रति वर्ष अनुमानित की गई है, वर्ष 2005-06 से 9.72 प्रतिशत की वृद्धि। कृपया आगामी तीन वर्षों के लिए संपदा गतिविधि को छोड़कर सभी गतिविधियों के लिए स्थिर प्रचालन आय अनुमानित करने के कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक विभिन्न वर्षों के लिए संशोधित प्रचालन आय भेजी गई है।
(ख)	गतिविधि-वार लागत विवरणों में कुछ प्रचालन आय 'अन्य' उप-गतिविधि के अधीन दर्शाई गई है। इस उप-गतिविधि के अधीन आय की प्रकृति भेजे।	'अन्य प्रचालन आय' के ब्योरे भेजे गए हैं।
3 (क)	वर्ष 2004-05 के लिए प्रचालन लागत ₹0 141.12 करोड़ दर्शाई गई है और वह वर्ष 2005-06 के लिए 14.25 प्रतिशत वृद्धि के साथ 161.24 करोड़ दर्शाई गई है। वर्ष 2005-06 में खर्च वास्तविक प्रचालन लागत भेजे। सभी आगामी तीन वर्षों के लिए प्रचालन लागत ₹0 175.33 करोड़ प्रति वर्ष अनुमानित की गई है, वर्ष 2005-06 के अनुमानित प्रचालन व्यय से 8.73 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि।	विभिन्न वर्षों के लिए प्रचालन लागत वार्षिक योजना/5 वर्षीय योजना के अनुसार संशोधित की गई है।
(ख)	कृपया बताएं कि क्या स्टाफ क्वार्टर्स संबंधी कोई व्यय सभी गतिविधियों में आबंटित किया गया है। यदि हाँ, विभिन्न गतिविधियों के बीच आबंटन का आधार बताएं।	स्टाफ क्वार्टर्स से संबंधित व्यय किसी गतिविधि में आबंटित नहीं किया गया है।
(ग)	वर्ष 2000 में पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव की संवीक्षा करने के समय, यह देखा गया था कि पीपीटी के पास उस समय 1426 कार्गो प्रहस्तन कामगार थे जिनकी औसत नियुक्ति 8 दिन प्रति माह थी जिसे अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र के शुरू होने के पश्चात तेजी से कम किए जाने थे। कृपया पीपीटी में कार्यरत कार्गो प्रहस्तन कामगारों की वर्तमान संख्या और उनकी प्रति माह औसत नियुक्ति भेजे।	कार्गो प्रहस्तन कामगारों की वर्तमान संख्या 1172 है और औसत नियुक्ति 8 दिन है।
4 (क)	लागत विवरण से प्रकट होता है कि वर्ष 2005-06 से 2008-09 के दौरान भारी निकर्षण, संयंत्र तथा मशीनरी, फ्लोटिला एवं क्रनों पर क्रमशः ₹0 150 करोड़, ₹0 6 करोड़, ₹0 18 करोड़ और ₹0 15 करोड़ निवेश किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सकल भूखंड में जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों की सूची और परिसंपत्तियों की वर्ष-वार शुरुआत बताएं।	वर्ष-वार सकल प्रखंड के ब्योरे भेजे गए हैं।

(ख).	उपर्युक्त (क) के संदर्भ में लिए गए निवेश निर्णयों को लेने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के ब्योरे उन रिपोर्टों में शामिल सिफारिशों के सार के साथ भेजें।	मुख्य योजना अर्थात् चैनल का निकर्षण राशि रु0 154.8 करोड़ अनुमोदित की गई है। इस परियोजना के लए संविदाएं प्राप्त हो चुकी हैं। अनुमान संशोधित कर रु0 253.8 करोड़ कर दिया गया है और सरकारी अनुमोदन की प्रतीक्षा है।
(ग).	कृपया प्रस्तावित योजनाओं जोकि नियोजित पूंजी में विचारार्थ शामिल की गई है, के शुरु होने की वर्तमान स्थिति भेजें।	गहरा करने की परियोजना के लिए निविदाएं प्राप्त हो चुकी हैं। लेकोमेटिव, स्टेक्स-सह-रिक्लेमर और तेल जेट्टी सुधार के लिए आदेश दिया जा चुका है। अन्य परियोजनाओं के लिए कार्रवाईयां शुरु की जा चुकी हैं।
(घ).	कृपया बताएं कि क्या उपर्युक्त संवर्धनों का यातायात के संवर्धन, इकाई लागत में कटौती और संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.3 द्वारा प्रचालन दक्षता में सुधार पर प्रभाव पड़ता है।	ये प्रस्ताव पोत संचलन और कार्गो प्रहस्तन की सुविधा के लिए है परंतु इकाई लागत पर कोई ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ेगा।
5 (क).	वर्तमान प्रखंड के वर्ष के प्रारंभ में मूल्यहास और वर्ष के दौरान प्रखंड में संवर्धनों को अलग-से दर्शाएं।	वर्ष के प्रारंभ में मूल्यहास के ब्योरे और वर्ष के दौरान प्रखंड में संवर्धन भेजे गए हैं।
(ख).	कृपया पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है। यदि नहीं, कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का विधिवत् अनुपालन करते हुए अनुमानन में आवश्यक संशोधन करें। निवल अचल परिसंपत्तियों, नियोजित पूंजी और उनपर प्रतिलाभ के अनुमानन में उपयुक्त संशोधन भी करें।	परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।
(ग).	हालांकि पीपीटी ने ऊपर पैरा 4 (क) में यथा उल्लिखित अगले तीन वर्षों के दौरान रु0 150 करोड़ का पूंजी व्यय प्रस्तावित किया है, इन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में दिखाया गया मूल्यहास का तत्त्व स्थिर रहता है।	परिसंपत्तियों में संवर्धन परियोजना/पंचवर्षीय योजना प्रस्ताव के अनुसार परिकलित किए गए हैं। मूल्यहास तदनुसार परिकलित किया गया है।
6 (क).	पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर आदेश दिनांक 10 अप्रैल, 2000 पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने पैरा 16 (xvi) में पाया था कि नियोजित पूंजी से संबंधित आंकड़े अवास्तविक रूप से अधिक पाए गए थे और अगले संशोधन के समय पर नियोजित पूंजी के आंकड़ों की समीक्षा करना जरूरी है। कृपया पुष्टि करें कि वर्तमान दर संशोधन के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी सही है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 में यथा विनिर्दिष्ट है।	यह पुष्टि की गई है कि वर्तमान दर संशोधन के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी सही है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 में यथा विनिर्दिष्ट है।
(ख).	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्ति में, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची का वर्गीकरण करें और यथा लागू आरओसीई परिकलित करें।	परिसंपत्तियों की अनुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत नहीं किए गए हैं। सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित किए गए हैं क्योंकि ये पत्तन गतिविधियां चलाने के प्रयोजन के लिए सृजित किए गए हैं।
(ग).	कृपया पुष्टि करें कि वे परिसंपत्तियां जो पूर्णतः चालू अवस्था में और प्रयोग में हैं, निवल प्रखंड में शामिल की गई हैं और परिसंपत्तियां जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा बंद कर दी गई है, निवल प्रखंड से अलग कर दिए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि वे परिसंपत्तियां जो पूर्णतः चालू और प्रयोग में हैं, निवल प्रखंड में शामिल की गई हैं और परिसंपत्तियां जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा बन्द कर दी गई है, निवल प्रखंड से अलग रखी गई है।
(घ).	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि (78 प्रतिशत) के अधीन उपयुक्ततः प्रभाजित किया गया है जबकि पोत संबंधी गतिविधि के अधीन लगभग 17 प्रतिशत अनुपातित किया गया है और शेष अन्य दो गतिविधियों – रेलवे और संपदा गतिविधियों के बीच बांटा गया है। प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के साथ चिह्नित परिसंपत्तियों की (वर्गवार) सूची निर्दिष्ट प्रभाजन के समर्थन में भेजें।	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड विभिन्न गतिविधियों में नहीं बांटा गया है परंतु ये परिसंपत्तियां प्रत्येक गतिविधि के लिए चिह्नित की गई है।
7 (क).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा वित्त और विविध व्यय के प्रभाजन का आधार भेजें।	प्रभाजन का आधार भेजा गया है।

(ख).	वर्ष 2005-06 के लिए निर्दिष्ट प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2004-05 से 11.58 प्रतिशत की वृद्धि प्रकट करता है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सुविचारित व्यय वर्ष 2005-06 से 11.59 प्रतिशत की वृद्धि के साथ एक स्थिर आंकड़ा है। जैसाकि प्रचालन लागत के मामले में उपर्युक्त पैरा 3 (क) में उल्लेख किया गया है, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय से संबंधित व्यय प्रक्षेपण भी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। कृपया इस शीर्ष के अधीन दिए गए व्यय प्रक्षेपणों में अपेक्षित संशोधन करें।	आवश्यक संशोधन किए गए हैं।
8 (क).	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए वित्त और विविध आय तथा वित्त और विविध व्यय शीर्षों के अधीन शामिल घटकों का ब्रेकअप भेजें।	सूचना भेजी गई है।
(ख).	मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में वित्त और विविध आय, वित्त और विविध व्यय तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार भेजें। यह पुष्टि भी करें कि क्या यह संशोधित लागत प्रारूपों के प्रपत्र 4क में दिए गए सामान्य निर्देशों के अनुसार है। यदि नहीं, तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।	विविध व्ययों के प्रभाजन का आधार निर्देशानुसार रहा है।
9 (क).	वित्त और विविध आय 'परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ' और 'अन्य' के अधीन बांटी गई है। इन दोनों उप-शीर्षों के अधीन निर्दिष्ट आय सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए एकसमान है। उसके कारण बताएं। उप-शीर्षक 'अन्य' के अधीन शामिल आय के ब्योरे कृपया भेजें।	इन शीर्षों के अधीन ब्योरे भेजे गए हैं।
(ख).	वर्ष 2003-04 और 2004-05 के वार्षिक लेखों और बजट अनुमान, 2005-06 (i) ऋणों और अग्रिमों पर ब्याज, (ii) पिछले वर्ष से संबंधित मदों और, (iii) विविध आय से पर्याप्त आय दर्शाते हैं। सभी वर्षों के लिए इन मदों के ब्योरे भेजें।	इस शीर्ष के अधीन ब्योरे भेजे गए हैं।
10.	पीपीटी ने पेंशन भुगतानों संबंधी व्यय के रूप में सभी चार वर्षों के लिए पीपीटी ने रु0 40 करोड़ का व्यय निर्दिष्ट किया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान वास्तविक मूल्यांकन अथवा वास्तविक/अनुमानित संवितरणों के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदानों का प्रतिनिधित्व करता है। यदि यह वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है तो कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और वास्तविक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजें। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान पेंशन और अन्य टर्मिनल देयताओं के वास्तविक संवितरण और अगले चार वर्षों के लिए इस गणना पर अनुमानित आउटगो भी भेजें।	एलआईसी के मूल्यांकन की प्रतिलिपि अतिरिक्त राशि के योगदान के लिए औचित्य के साथ भेजें।
11.	कृपया पुष्टि करें कि एक बार के व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशियां, वीआरएस प्रतिपूर्ति, आदि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि मजदूरी, पेंशनों और वीआरएस अंशदान में बकाया राशियां जैसे एक बार के व्यय लागत विवरण नहीं लिए गए हैं।
12.	बोनस/निष्पादन पुरस्कार के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया भुगतान बिलिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार प्रचालन व्यय (वेतन और मजदूरी) के अधीन दिखाया जाना है। कृपया बताएं कि किस शीर्ष के अधीन यह व्यय लेखांकित किया गया है। यदि यह एफ एंड एम व्ययों के अधीन शामिल किया गया है तो कृपया उसके कारण स्पष्ट करें।	बोनस/निष्पादन पुरस्कार पर व्यय वेतन/मजदूरी शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है। यह एफ एंड एम व्ययों के अधीन शामिल नहीं किया गया है।
13.	कृपया रेलवे और संपदा गतिविधियों को अलग रखते हुए पृथक लागत विवरण भेजें। ऐसा अतिरिक्तकरण अलग-अलग गतिविधि-वार विवरणों में भी किया जाए।	संपदा और रेलवे गतिविधियों को अलग रखते हुए पृथक लागत विवरण भेजे गए हैं।
14 (क)	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए समान स्तर पर आय अनुमान प्रक्षेपित करने के कारण स्पष्ट करें जब संपदा किराये में सामान्यतः 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि होती है। संपदा गतिविधि के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के लिए प्रक्षेपित आय का विस्तृत परिकलन भी भेजें।	संपदा पारादीप पत्तन में प्रमुख आय शीर्ष नहीं है। इसलिए, प्रत्येक वर्ष संपदा किरायों में 4.5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन के आय अनुमानों को ज्यादा नहीं बदलते हैं।
(ख).	कृपया बताएं कब वर्तमान संपदा किराये संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव तैयार किया है।	संपदा पारादीप पत्तन में प्रमुख आय शीर्ष नहीं है। इसलिए, प्रत्येक वर्ष संपदा किरायों में 4.5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन के आय अनुमानों को ज्यादा नहीं बदलते हैं।

15.	यह प्रतीत होता है कि रेलवे दुलाई प्रभार अंतिम बार जून, 1992 में संशोधित किए गए थे। कृपया स्पष्ट करें कि क्या रेलवे गतिविधि के अधीन दरों के संशोधन के लिए पीपीटी ने बाद में रेलवे बोर्ड के साथ इस मामले को उठाया था और यदि हां, उसका परिणाम क्या रहा।	रेलवे दुलाई प्रभार रेल बोर्ड के परिपत्र सं. सीसीएम/बीबीएस/एचसी/284/1 दिनांक 16-6-2006 के आधार पर 01-07-2006 से संशोधित किए गए हैं।
16.	वर्ष 2004-05 का लागत विवरण आरओसीई प्रदान करने के पश्चात रू0 10.11 करोड़ का निवल घाटा दर्शाता है। तथापि, वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखों से प्रकट होता है कि उस वर्ष के दौरान रू0 741.17 करोड़ का सकल अधिशेष था। कृपया भिन्नताओं का पुनर्मेसल करें और समाधान विवरण इस प्राधिकरण को अग्रेषित करें।	वर्ष 2004-05 के सकल अधिशेष का समाधान विवरण भेजा गया है।
17.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर निर्दिष्ट करें। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त लाभ, यदि कोई हो, भी परिकलित करें और अलग से दर्शाएं।	एक डॉलर के मामले में परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर रू0 44.50 है। विनिमय उतार-चढ़ाव के मामले में अतिरिक्त आय को परिकलन के लिए लेखा में लेना मुश्किल है क्योंकि ऐसी गणना के लिए कोई विशिष्ट दिशा-निर्देश नहीं हैं।
18 (क)	नियोजित पूंजी अर्थात विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों की निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूंजी के प्रभाजन का आधार निर्दिष्ट करें।	नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार भेजा गया है।
(ख).	यह देखा गया है कि कार्यगत पूंजी का परिकलन करते समय विविध ऋणदाताओं, भंडारों की वस्तुसूची, और रोकड़ तथा बैंक जमा राशियों पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार सुविचारित नहीं किया गया है। कृपया दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट सीमाओं की संलग्न आंकड़ों की पुनर्गणना करें।	कार्यगत पूंजी संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमा के अनुसार संशोधित की गई है।
19.	पीपीटी ने निवल अधिशेष पर 35 प्रतिशत आयकर पर विचार करते हुए सभी लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, प्रतिलाभ कर-पूर्व दर पर नियोजित पूंजी पर स्वीकार किया जाएगा। कृपया, इसलिए, आयकर पर बिना कोई विचार किए लागत विवरण पुनः प्रस्तुत करें।	लागत विवरण टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी के अनुसार तैयार किया गया है।
20.	वर्तमान वर्ष और अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव की वर्ग-वार, वार्षिक वित्तीय विवरण भेजें।	अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव की वार्षिक वित्तीय विवीक्षा भेजी गई है।
21.	स्वीकार्य व्यय और अनुमत प्रतिलाभ के लेखांकन के पश्चात अधिशेष/घाटा की मात्रा की गणना के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए भी निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण तैयार करें। ये ब्योरे संशोधित लागत प्रारूपों में प्रपत्र-7 में भेजें।	ब्योरे भेजे गए हैं।
22.	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान समझौता ज्ञापन (एमओयू) की प्रतिलिपि अग्रेषित करें।	समझौता ज्ञापन की प्रतिलिपि भेजी गई है।
23.	कृपया बताएं कि क्या पीपीटी ने कोई बीओटी करार किए हैं। यह सर्वविदित है कि लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए दो गहरे डुबाव वाले पूर्णतः अभियांत्रिक बर्थों को पीपीटी द्वारा बीओटी आधार पर विकसित किया जा रहा है जोकि अगले तीन वर्षों में प्रचालन में आएगा। यह भी सर्वविदित है कि अतिरिक्त एक नया कोयला बर्थ और दूसरा बीओटी आधार पर विशेष उर्वरक टर्मिनल विचाराधीन है। यदि ऐसे कोई करार किए जा रहे हैं तो उसके ब्योरे भी भेजें। यदि कोई बीओटी करार प्रचालन में है अथवा निकट भविष्य में अंतिम रूप दिया जाना है तो विभिन्न शीर्षों (अर्थात रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी, पट्टा किराया, अपफ्रंट, आदि) के अधीन प्राप्ति-योग्य/संभावित प्रोद्भूत का ब्रेकअप भेजें। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 का अवलोकन करें।	पीपीटी ने कोई बीओटी करार नहीं किए हैं
	V. दरमान	
	क. परिभाषा	
1.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, (i) पाइलटेज-सह-नौकरणा शुल्क संयुक्त किए जाने के लिए जारी रहेगा और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या और 'पत्तन-सुविधा' के लिए पोतों का/के स्थानांतरण के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन शामिल होगा और (ii) अनुरोध करने पर ही पोतों के स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेंगे। कृपया 'स्थानांतरण' की वर्तमान परिभाषा उपयुक्ततः संशोधित करें।	संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार सुझाव शामिल किए गए हैं।

2.	<p>'पत्तन सुविधा' को पीपीटी के यातायात प्रबंधक/उप परिरक्षक द्वारा यथा निर्णीत पोत की प्रचालनात्मक सुविधा रूप में परिभाषित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस बारे में एक खंड शामिल करने का अनुरोध भी किया गया है कि पत्तन सुविधा के लिए पत्तन द्वारा की गई सभी कार्रवाईयां और प्रचालन से प्रभावित पक्षों द्वारा भुगतान नहीं किया जाएगा। प्राथमिक रूप में 'पत्तन सुविधा' शब्द 'पाइलटैज और नौकर्य सेवाओं के मामले में लागू है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि चेन्नई पत्तन न्यास/विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के अधुनातन दरमान का अवलोकन करें और अपने दरमान के उपयुक्त खंड में यह शामिल करें कि पत्तन सुविधा से क्या अभिप्राय है और उसकी वित्तीय विवीक्षा क्या है।</p>	<p>'पत्तन सुविधा' की परिभाषा संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार शामिल की गई है।</p>
	<p>ख. सामान्य निबंधन और शर्तें</p>	
1.	<p>कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अधीन यथा निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली से संबंधित मानक उपबंध शामिल करें।</p>	<p>डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क संबंधी मानक उपबंध शामिल किया गया है।</p>
2.	<p>चूंकि विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए (संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 का अवलोकन करें), इसलिए कृपया दंडात्मक ब्याज की दर में तदनुसार संशोधन करें।</p>	<p>टीएमपी द्वारा यथा सुझावित विलंबित भुगतान के लिए ब्याज की दर पर प्रासंगिक खंड में उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।</p>
3.	<p>कृपया दरमान में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 और 2.16.1 से 2.16.3 शामिल करें।</p>	<p>टीएमपी के सुझाव मसौदा दरमान में शामिल किए गए हैं।</p>
4.	<p>आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनरों को रियायत पर शासित प्रासंगिक शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल की जाए।</p>	<p>तटीय पोत/कार्गो को रियायतों पर शासित शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल की गई हैं।</p>
	<p>ग. घाटशुल्क</p>	
1.	<p>कृपया पुष्टि करें कि घाटशुल्क प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 में यथा निर्धारित कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय प्रहस्तन की लागत और अपेक्षित विशेष ध्यान के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।</p>	<p>घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय अपेक्षित ध्यान पर आधारित है।</p>
2.	<p>यह देखा गया है कि अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए ₹0.50 प्रति टन की नई वसूली शामिल करने का प्रस्ताव पीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा वापस ले लिया गया है।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए ₹0.50 पैसे प्रति टन की वसूली निर्धारित करने का प्रस्ताव वापस ले लिया गया है।</p>
3.	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.3 के अनुसार, इसके लिए घाटशुल्क अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी शामिल की जानी चाहिए कि किसी कार्गो को 'अविनिर्दिष्ट' वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए देखा जाना चाहिए कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट वर्गों में से किसी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।</p>	<p>आवश्यक शर्तें अविनिर्दिष्ट वर्ग के अधीन कार्गो के वर्गीकरण के लिए शामिल की गई हैं।</p>
4.	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, कृपया सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए रियायती कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार निर्धारित करें।</p>	<p>तटीय कार्गो के लिए पृथक घाटशुल्क अनुसूची लौह अयस्क ताप कोयला के अतिरिक्त और कच्चे तेल सहित पीओएल उत्पादों के लिए उपलब्ध करवाई गई है।</p>
5.	<p>कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्युमीनियम पिण्ड, पीओएल और उत्पाद तथा मछली जैसी वस्तुओं पर घाटशुल्क प्रभार विभिन्न प्रतिशतों द्वारा बढ़ाए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। दरों में कटौती कोयले के अभियांत्रिक प्रहस्तन और खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेल आदि के मामले में छोड़कर सभी अन्य घटकों पर प्रस्तावित की गई है। वह आधार जिसपर प्रस्तावित घाटशुल्क दरें परिगणित की गई हैं, लागत विवरणों के साथ स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। अगले चार वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित क्षमता और उससे होने वाली संभावित आय भी भेजी जाए।</p>	<p>पत्तन विभिन्न कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं करता है। अगले चार वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित क्षमता भेजी गई है।</p>

6.	वर्तमान घाटशुल्क अनुसूची में, प्रभार 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों और 20 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनरों के लिए निर्धारित किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.4 के अनुसार, कृपया घाटशुल्क अनुसूची में 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों, 40 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों और 40 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनरों के लिए प्रभार निर्धारित करें।	यह पत्तन केवल 20' और 40' कंटेनरों का प्रहस्तन करता है। तथापि, सुझाव अनुसार नई दरें प्रस्तावित की गई हैं।
7.	पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.5.1 द्वारा लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा से अधिक नहीं होगा। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित करें।	पारादीप पत्तन में कंटेनरों का पोतांतरण नहीं किया जाता है। इसलिए, पृथक प्रभार नहीं दिया गया है।
8.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार, बिजली आपूर्ति और प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण प्रभारों की 4-घंटे आधार पर वसूल किए जाने की आवश्यकता है। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	सुझावों का अनुपालन किया गया है।
9.	आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा, यह प्राधिकरण पत्तन के भीतर एसबीएम और पीओएल के पोतांतरण के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु पीपीटी के प्रस्ताव का निपटान किया था। उस समय पीपीटी कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालन के लिए संयुक्त दर निर्धारित करने शीघ्र ही इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड एसबीएम शुरू करने के लिए सहमत था। इस मुद्दे पर हुई प्रगति के बारे में कृपया बताएं।	पत्तन ने इंडियन ऑयल कार्पोरेशन (आईओसी) द्वारा एकल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के शुरू होने के पश्चात कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालनों के लिए विभिन्न सेवाएं चलाने के लिए नया है, प्रशुल्क प्रस्तुत किया है।
10.	चिंगट घटक के लिए घाटशुल्क दर 0.30 प्रतिशत यथामूल्य पर वर्तमान वसूली के स्थान पर रू0 100 प्रति मी0ट0 प्रस्तावित की गई है। कृपया प्रस्तावित दर उपयुक्त लागत पत्रक के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	चूंकि इस पत्तन पर चिंगट निर्यात नहीं किए जाते हैं, इसलिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार यथामूल्य दर को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है। रू0 100/- प्रति टन की दर ऐसे कार्गो के उच्च मूल्य के मद्देनजर प्रस्तावित की गई है। विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के लिए पारादीप में पृथक लागत तालिका व्यवस्थित नहीं की गई है।
11.	बार्जिंग (लदाई और उतराई) के लिए रू0 15 प्रति मी0ट0 की नई दर घाटशुल्क अनुसूची के अधीन प्रस्तावित की गई है। इस दर पर कैसे पहुंचा गया ब्योरे वाला तुलन पत्रक प्रस्तुत करें। इस मामले में उपलब्ध करवाए जाने के लिए सही सेवा और इस सेवा की वित्तीय विवीक्षा भेजें।	बार्जिंग के लिए रू0 15/- प्रति टन की नई दर बार्जों द्वारा कार्गो का तटीय संचलन आकर्षित करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन आयातों/निर्यातों के समय ऐसे कार्गो के लिए एक बार घाटशुल्क प्राप्त करेगा। इसलिए, इस पत्तन पर नई गतिविधि को आकर्षित करने के लिए रू0 15/- प्रति टन की वाजिब दर प्रस्तावित की गई है जिसे अभी चलाया जाना है। शामिल सेवा बार्जों में और से कार्गो की लदाई/उतराई के लिए है।
12.	एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए दर की वैधता 31 मार्च, 2006 को पहले ही समाप्त हो चुकी है। कृपया वह दर सूचित करें जिसपर यह सेवा वर्तमान में उपलब्ध करवाई गई है। इस प्राधिकरण को यह भी सूचित करें कि अनुमोदित दर को विस्तारित करने के लिए प्रस्ताव क्यों नहीं भेजा गया था यदि वर्तमान दर को और 3 वर्षों के लिए बनाए रखने की इच्छा थी। एमसीएचपी के माध्यम से केवल कोयला के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करें।	पत्तन ने कोयला प्रहस्तन संयंत्र की दरों के लिए समाप्ति तारीख अर्थात 31 मार्च 2006 से बहुत पहले सितम्बर, 2005 के दौरान एसओआर के संशोधन के लिए बृहत् प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसलिए, इन्हीं दरों को आगे के तीन वर्षों की अवधि के लिए समय का विस्तार मांगने के लिए टीएएमपी को पृथक प्रस्ताव नहीं भेजा गया था। पत्तन ने दोबारा समसंख्यक पत्र दिनांक 18 अगस्त, 2006 द्वारा टीएएमपी को एमसीएचपी के लिए अनुमोदित दर को जारी रखने की सूचना दी थी क्योंकि वैधता अवधि 31 मार्च, 2006 से समाप्त होनी थी। एमसीएचपी का लागत विवरण भेजा गया है। एमसीएचपी की दरों का अनुवर्तन 31 मार्च, 2009 को समाप्त तीन वर्षों की अवधि के लिए अनुमोदित करने हेतु दोबारा अनुरोध किया था।

13.	पीपीटी ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन पर लागू दर में यह उल्लेख करते हुए 16 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है कि बर्थ की लम्बाई बढ़ाने, स्टेकर रिक्लेमर बदलने और आईओएचपी के अपग्रेडेशन पर लगभग ₹0 22 करोड़ पहले ही खर्च हो चुके हैं। पत्तन ने भी स्वीकार किया है कि संयंत्र का औसत थ्रुपुट 1600 से बढ़ाकर 20000 टन प्रतिदिन हो गया है। कृपया समीक्षा करें कि स्वतः बढ़ा हुआ थ्रुपुट किए गए निवेशों के लिए पत्तन की प्रतिपूर्ति नहीं करेगा।	पत्तन ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए लागू दरों में 16 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। 16000 मी0ट0 से 20000 मी0ट0 थ्रुपुट संयंत्र की उत्पादकता और क्षमता बढ़ाने के लिए पत्तन द्वारा पहले से किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए सकल रूप में पर्याप्त होगी।
14.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि तेल जेट्टी के सृजन में किया गया ₹0 50 करोड़ का निवेश 83 प्रतिशत तक इस्तेमाल किया जा रहा है और घाटे को पूरा करने के लिए पीओएल उत्पादों पर 11 प्रतिशत की वृद्धि दर के लिए कहा गया है। पीपीटी से अनुरोध है कि केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण, उसमें जेट्टी की क्षमता और इसकी उपयोगिता की सीमा सहित प्रस्तुत करें।	पत्तन केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन लागत विवरण व्यवस्थित नहीं करता है। पत्तन द्वारा तेल जेट्टी के लिए लगभग ₹0 50 करोड़ के निवेश का निवेदन किया गया है। इसलिए, पीओएल उत्पादों के लिए प्रस्तावित दरों में 11 प्रतिशत वृद्धि की मांग की गई है। वर्तमान क्षमता उपयोगिता फरवरी, 2007 तक लगभग 25 प्रतिशत है।
घ. उर्वरक बर्थ I और II पर प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लि0 (पीपीएल) और भारतीय कृषक उर्वरक सहकारिता लि0 (इफको) के कार्गो के लिए प्रभार		
1.	पारादीप फॉस्फेट लि0 (पीपीएल) को आबंटित बर्थ के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में, पीपीटी ने उल्लेख किया है कि पीपीएल के बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों को इफको बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के बराबर किए जाने की आवश्यकता होगी। पीपीटी से अनुरोध है कि यह बताएं कि क्या पत्तन और पीपीएल के बीच 1985 में हस्ताक्षरित करार में यदि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट अर्जित नहीं किया जाता है तो प्रतिवर्ष न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट अधिरोपित करने के लिए समय-समय पर बर्थ किराया प्रभार और समेकित कार्गो प्रभार बढ़ाने के लिए उपयुक्त खंड शामिल हैं। यदि ऐसे मुद्दों पर करार में कुछ नहीं कहा गया है तो पीपीटी से अनुरोध है कि वह उल्लेख करें कि क्या पीपीएल ने प्रस्तावित संशोधनों को सहमति दे चुका है।	पत्तन और पीपीएल के बीच वर्ष 1985 में हस्ताक्षरित करार में एक खंड है कि समेकित कार्गो प्रभार परस्पर सहमति से संशोधित किए जा सकते हैं। वर्तमान करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) का कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए, पत्तन ने इस संबंध में पीपीएल की ओर से आपत्तियों के बावजूद करार में कुछ बदलाव प्रस्तावित किए हैं। पीपीएल के साथ तब करार किया गया था जब पीपीएल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम था। पीपीएल के निजी क्षेत्र की इकाई बनने के पश्चात स्थिति में बदलाव आया है।
2.	उपर्युक्त मुद्दे पर, पीपीटी से इस प्राधिकरण के पत्र दिनांक 7 जुलाई, 2006 का अवलोकन करने की सलाह भी दी गई थी जिसमें यह दिए गए कारणों से यह संप्रेषित किया गया है कि यह प्राधिकरण केवल विभिन्न सुविधाओं के प्रयोग के लिए लागत आधारित दरों को अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को स्वतंत्रता होगी कि ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा में प्रचालन करें। इस पत्र में यह उल्लेख भी किया गया है कि एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत करने के मामले में छोड़कर, यह प्राधिकरण द्विपक्षीय करारों जो पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकता है, के वैयक्तिक मामलों को नहीं लेगा। पीपीटी को पीपीएल और इफको को आबंटित उर्वरक बर्थ I और II के लिए वसूल किए जाने वाले प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने की सलाह भी दी गई थी ताकि यह प्राधिकरण दो बर्थों के लिए प्रस्तावित भिन्न-भिन्न दरों का विश्लेषण कर सके। पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अक्टूबर, 2006 के अधीन इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि उसने मंत्रालय की अनुमति प्राप्त करने के पश्चात समीपवर्ती बर्थ के प्रचालन के लिए इफको के साथ 28 अक्टूबर 2006 को औपचारिक करार पर हस्ताक्षर किए थे। पीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध है कि ऊपर उल्लिखित दो उर्वरक बर्थों के लिए प्रस्तावित भिन्न-भिन्न दरों के लागत औचित्य भेजें।	पत्तन पीपीएल और इफको बर्थों के लिए पृथक लागत व्योरे व्यवस्थित नहीं करता है।
ड. लाइटरैज		
	वर्तमान दरमान के पैरा 3.2.1 में दी गई लाइटरैज लेवी को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित बार्जिंग सेवा लाइटरैज गतिविधि के स्थान पर शुरू की जा रही है। कृपया लाइटरैज प्रचालन को समाप्त करने और बार्जिंग प्रचालन शुरू करने की वित्तीय विवीक्षा भेजें।	ड. लाइटरैज वर्तमान दरमान के 3.2.1 पर लाइटरैज लेवी हटाने का प्रस्ताव किया गया है। बार्जिंग इस गतिविधि के स्थान पर शुरू की गई है। लाइटरैज प्रचालनों को बंद करने से कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं आएगी क्योंकि लाइटरैज के माध्यम से कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाता है।

	च. विलंबशुल्क	च. विलंबशुल्क
1.	कृपया पिछले दो वर्षों के कार्गो और कंटेनरों के औसत विराम समय कस विश्लेषण भेजें। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित औसत विराम समय भी भेजें।	पिछले दो वर्षों के लिए कार्गो का औसत विराम समय भेजा गया है। कंटेनर विराम समय लगभग 30 दिन है क्योंकि खाली कंटेनर एक माह के पश्चात निर्यात के लिए छोड़े और हटाए जाते हैं। एक कंटेनर सेवा पत्तन पर प्रति माह आती है। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय भी भेजी गई है।
2.	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित और ताप कोयला तथा पीओएल से इतर, सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार निर्धारित करें।	कंटेनर प्रभारों और तटीय कार्गो पर रियायतें अब निर्धारित की गई हैं।
3.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.5 के अनुसार अनुमत निःशुल्क विलंबशुल्क/भंडारण सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्यदिवसों के अलावा होगा। कृपया इस खंड को दरमान के पैरा 2 में सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल करें।	दरमान में आवश्यक प्रावधान किया गया है।
4.	खंड 5.8.2 के अनुसार आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय (भंडारण) अवधि कंटेनर के उतारे जाने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	आवश्यक प्रावधान दरमान में शामिल किया गया है।
5.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुसार, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में वसूल किया जा सकता है। पीपीटी के दरमान में वर्तमान उपबंध दोगुनी दरों पर विलंबशुल्क की वसूली की अनुमति प्रदान करते हैं। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	दरमान में उपयुक्त संशोधन शामिल किए गए हैं।
6.	वर्तमान दरमान के पैरा 3.3.1 के अधीन कंटेनरों पर विराम समय प्रभारों के अलावा कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए उपबंध दिया गया है। कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित करते समय, आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा पीपीटी को कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए समेकित विराम समय निर्धारित करने की सलाह दी गई थी। इस संबंध में शुरू की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, संप्रेषित करें। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 5.6.2 के अनुसार, कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के अलावा वसूल नहीं किए जा सकते जब तक कि ऐसा करने के लिए विशेष कारण नहीं हों। कृपया विराम समय प्रभारों के अतिरिक्त कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए समर्थन में पीपीटी पर मौजूद विशेष परिस्थितियों/कारणों के बारे में बताएं।	पत्तन ने कंटेनरों के लिए विराम समय टीएमपी के आदेश दिनांक 31-03-2005 के अनुसार निर्धारित किया है। दरमान का पैरा 3.3.1 कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए है। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि पारादीप पत्तन प्रत्येक माह लगभग 150 खाली और 150 लदे हुए कंटेनरों का प्रहस्तन करता है। खाली कंटेनर लगभग एक माह के अंतराल के पश्चात निर्यात कार्गो से भरे जाते हैं। इस पत्तन पर आयात कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जाता है। इसलिए, कार्गो पर कोई विलंबशुल्क नहीं है।
7.	भंडारण प्रभारों की वसूली पर शर्तों सहित एक टिप्पणी परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार शामिल की जाए।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार शर्तें शामिल की गई हैं।
8.	दरमान में एक खंड यह शामिल किया जाए कि आयात और निर्यात दोनों कार्गो/कंटेनरों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ताओं के अनुरोध पर पत्तन कार्गो की सुपुर्दगी/कंटेनर नौवहन करने की स्थिति में नहीं हो।	उपयुक्त उपबंध शामिल किए गए हैं।
छ. खुले स्टेकयार्ड, ढके हुए स्थान और घाट ऐपरन आदि के लिए लाइसेंस शुल्क		
1.	वर्तमान दरों को 50 प्रतिशत वृद्धि के साथ 260 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया दरों में प्रस्तावित वृद्धि के लागत व्यौरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं। पीपीटी ने उल्लेख किया है कि ढके हुए स्थान/शैडों के लिए किरायों में संशोधन पत्तन पर उर्वरक और खाद्यान्न आकर्षित करने के लिए है। यह समझ से परे है कि वर्तमान प्रशुल्क में 260 प्रतिशत वृद्धि अतिरिक्त कार्गो को पत्तन की ओर कैसे आकर्षित करेगी। कृपया स्पष्ट करें।	पत्तन ने खुले स्थान के लिए 50 प्रतिशत वृद्धि के साथ 250 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा इस संबंध में पृथक लागत तालिका व्यवस्थिति नहीं की गई है। तथापि, पत्तन ने पत्तन पर अधिक कार्गो व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भंडारण स्थान सृजित करने के लिए इस संबंध में रु0 5 करोड़ से अधिक खर्च किए हैं। प्रभारों में वृद्धि इस संबंध में लागतों की वसूली करने के लिए है।

2.	ढके हुए और खुले स्थान के उपयोग संबंधी शर्त में संशोधन करने की आवश्यकता कृपया स्पष्ट करें। यह उल्लेख किया गया है कि स्थान अथवा अन्य प्रापटी के उपयोग के लिए यातायात प्रबंधक परमिट जारी करेगा। यह विनिर्दिष्ट करना उचित है कि वैयक्तिक कार्मिकों की बजाय पीपीटी अधिकारी अथवा सामान्यतः इसके द्वारा प्राधिकृत है। वैयक्तिक कार्मिकों को शक्तियों की आंतरिक सुपुर्दगी पीपीटी स्तर पर की जा सकती है।	पत्तन ने, उसी समय, ढके हुए स्थान जोकि उपयोग अधीन रहता है, के लिए कम प्रभार प्रस्तावित किया है क्योंकि पत्तन उर्वरक और खाद्यान्नों का प्रहस्तन नहीं कर रहा है। अतः इकाई दर 10 वर्ग मी० अथवा उसका भाग से 100 वर्ग मी० अथवा उसका भाग की गई है जिससे ढके हुए स्थान के किरायों की इकाई लागत में काफी कमी आएगी। यह इकाई दरों में एकरूपता बनाए रखने के लिए भी है। सलाह अनुसार, आवश्यक संशोधन शामिल किए गए हैं। पत्तन ने 'यातायात प्रबंधक' और 'उप परिरक्षक' पदनामों को बदल दिया है।																							
3.	पैरा 2.4 (iv) में प्रस्तावित संशोधन "पट्टा" शब्द को "किराया" शब्द से बदलने के लिए है। कृपया उसके लिए जरूरत स्पष्ट करें।	प्रस्तावित संशोधन हटाया जा सकता है।																							
4.	पैरा 2.4 में वर्तमान शर्त को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। यह प्रस्ताव पत्तन की मध्यस्थता के माध्यम से आबंटिती और दूसरे उपयोक्ता से प्रभारों की वसूली के लिए है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रस्तावित व्यवस्था से पीपीटी की आय में वृद्धि होगी और यदि हाँ तो उसकी सीमा। कृपया वित्तीय विवीक्षा के साथ स्पष्ट करें।	प्रस्तावित संशोधन हटाए जा सकते हैं। वर्तमान शर्त "यातायात प्रबंधक" पदनाम को छोड़कर जारी रहेगी।																							
5.	पोत के उतारे जाने के 45 दिनों के भीतर यदि कार्गो पूरी तरह से नहीं हटाया जाता है तो मासिक शुल्क का पांच गुणा वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसी दंडात्मक वसूली अधिरोपित करने की अनिवार्यता स्पष्ट करें। पिछले दो वर्षों के दौरान कितनी बार कार्गो निर्धारित समय में पूरी तरह से नहीं हटाया गया था। चूंकि प्रभार्य प्रभार मासिक आधार पर आबंटित क्षेत्र पर है, इसलिए कृपया स्पष्ट करें कि दंडात्मक वसूली विशेष रूप से ग्रहीत ग्राहकों के मामले में ही अधिरोपित क्यों की जाए।	पत्तन ने पत्र दिनांक 29-9-2005 द्वारा मासिक शुल्कों के पांच गुणा की वसूली के लिए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, यदि कार्गो उतराई के पूरा होने के 45 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है। ग्रहीत ग्राहकों के मामले में भंडारण प्रभार बारह-मासिक आधार पर वसूल किए जाते हैं, उसके पश्चात समान अवधि के लिए अनुरोध पर नवीकरण आधार पर।																							
6.	आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 द्वारा प्लॉट किरायों और उपस्कर किराया प्रभारों पर शासित दरमान में निबंधन और शर्तें संशोधित की गई थीं। पत्तन को आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 के पैरा 4 (v) द्वारा सलाह दी गई थी कि वह प्लॉटों/स्टेकयार्डों/ढके स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए 30 दिनों की सत्त इकाई में बदले जहां वसूली की इकाई "प्रति माह अथवा उसका भाग" रही है। कृपया अनुपालन करें।	टीएमपी द्वारा यथा सुझावित, पत्तन ने सतत् 30 दिनों के लिए प्लॉटों और स्टेक यार्ड/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करने के लिए शर्त पहले ही शामिल कर चुका है।																							
ज. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार																									
1.	लोकोमोटिव के लिए किराया प्रभारों की वसूली भारतीय रेलवे दरों के अनुसार प्रस्तावित की गई है। दरमान के अनुसार वर्तमान दरें हॉर्स पावर के आधार पर रू० 12000 और 20000 हैं। कृपया इस संबंध में भारतीय रेलवे के वर्तमान प्रशुल्क ढाँचे का अवलोकन करें।	दरमान के अनुसार पत्तन लोकोमोटिव के लिए किराया प्रभार केवल वाजिब दरें हैं क्योंकि लोकोमोटिव बाहरी लोगों को किराये पर नहीं दिए जाते हैं। पत्तन रेलवे से लोकोमोटिव उनकी दरों की अनुसूची के अनुसार प्रभारों के भुगतान पर किराये पर लेता है। इसलिए, स्पष्टता के प्रयोजन से पत्तन ने खंड में तदनुसार संशोधन प्रस्तावित किए हैं।																							
2.	वर्तमान दरों में 14.25 प्रतिशत वृद्धि द्वारा 92.30 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया दरों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण लागत ब्योरो के साथ स्पष्ट करें।	वर्तमान दरों में वृद्धि कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के बहुत कम उपयोग के कारण की गई है जोकि निम्नवत् है: <table border="1" data-bbox="954 1592 1471 1861"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="3">उपयोगिता का %</th> </tr> <tr> <th>04-05</th> <th>05-06</th> <th>2006-07 (जनवरी'07 तक)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>तट क्रेन</td> <td>32%</td> <td>26%</td> <td>30.09%</td> </tr> <tr> <td>मेबाइल क्रेन</td> <td>5.77%</td> <td>4.79%</td> <td>9.97%</td> </tr> <tr> <td>पे-लोडर्स</td> <td>3.75%</td> <td>7.09%</td> <td>5.19%</td> </tr> <tr> <td>अन्य</td> <td>6.39%</td> <td>10.70%</td> <td>5.17%</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	उपयोगिता का %			04-05	05-06	2006-07 (जनवरी'07 तक)	तट क्रेन	32%	26%	30.09%	मेबाइल क्रेन	5.77%	4.79%	9.97%	पे-लोडर्स	3.75%	7.09%	5.19%	अन्य	6.39%	10.70%	5.17%
विवरण	उपयोगिता का %																								
	04-05	05-06	2006-07 (जनवरी'07 तक)																						
तट क्रेन	32%	26%	30.09%																						
मेबाइल क्रेन	5.77%	4.79%	9.97%																						
पे-लोडर्स	3.75%	7.09%	5.19%																						
अन्य	6.39%	10.70%	5.17%																						
3.	'35 मी०ट० से अधिक मोबाइल क्रेन' और '350 एचपी से अधिक बुल्डोजर' के लिए नई दरें प्रस्तावित की गई हैं। उपस्कर के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन निर्धारित प्रारूप के अनुसार सभी विनिर्दिष्ट ब्योरे भेजते हुए कार्य पत्रक प्रस्तुत करें।	इस पत्तन में विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पृथक लागत विवरण नहीं रखे जाते हैं। नई दरें प्रस्तावित की गई हैं और इस संबंध में कार्य पत्रक भेजे गए हैं।																							

4.	<p>पीपीटी ने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा इस प्राधिकरण से 20 टन ईएलएल क्रेन के लिए किराया प्रभार रू0 10000 प्रति 8 घंटे वसूल करने का पूर्ववर्ती प्रस्ताव वापस लिया गया मान लिए जाने का अनुरोध किया था। पीपीटी ने साथ ही साथ 20 टन ईएलएल क्रेन के लिए रू0 18,000 प्रति 8 घंटे, 15 घन मी0 ग्रेब के लिए रू0 1500 प्रति घंटा और 1600 बीएचपी लॉच के लिए 206 अमेरिकी डॉलर (विदेशगामी पोतों के लिए) और रू0 6800 (तटीय पोतों के लिए) की वसूली का प्रस्ताव किया था। पत्र दिनांक 29 अगस्त, 2006 द्वारा, इस प्राधिकरण ने पीपीटी से प्रस्तावित दरें लागत ब्योरों के साथ भेजने के लिए निर्धारित प्रारूपों में प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया था। पीपीटी ने 25 सितम्बर, 2006 को इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि उसके पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 में शामिल अनुरोध सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव का एक हिस्सा है और इसलिए प्रस्तावित संशोधित दरें सामान्य दर संशोधन के साथ सुविचारित करें। पीपीटी को एक बार पुनः सलाह दी जाती है कि प्रस्तावित दरें लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराने के लिए निर्धारित प्रारूप में ब्योरे भेजे जाने की आवश्यकता का अनुपालन करें। पीपीटी से यह अनुरोध भी है कि इन उपस्करों के उपयोग के लिए वर्तमान में प्रभाय दरें भेजें।</p>	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, पत्तन ने क्रेन बर्थों के लिए क्रेनभाड़ा सहित समेकित बर्थ किराया प्रभार शामिल किए हैं। 20 टन ईएलएल के लिए नई दरें प्रस्तुत की गई हैं। गियरलैस पोतों से कार्गो की उतराई के लिए ये विशेषज्ञ क्रेनें हैं।</p>
<p>झ. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार</p>		
1.	<p>500 बीएचपी से अधिक और 800 बीएचपी तक के लॉच के लिए निर्धारित दर को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। लॉच के अधिग्रहण और निपटान के ब्योरे अवलोकन के लिए भेजें। इस पैरा के अधीन विवरण बनाने की अपेक्षा कि वर्तमान टग 40 टी बोलार्ड पुल तक है के बारे में बताएं।</p>	<p>500 बीएचपी और 800 बीएचपी के बीच इस्तेमाल में सर्विस-योग्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट नहीं है। इसलिए, इस दर को हटाने का प्रस्ताव है। प्रासंगिक पैरा के अधीन 40 टन बोलार्ड पुल टग संबंधी टिप्पण हटा लिया जाए।</p>
2.	<p>इन पैरों के अधीन निर्धारित सेवा शर्तें पूरी तरह से प्रशासनिक प्रकृति की हैं। उदाहरणार्थ, किराये पर लिए गए उपस्कर और फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को नुकसान की लागत की वसूली और कामगारों का प्रतिपूर्ति अधिनियम में कार्यवाही, यदि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट पर किसी व्यक्ति के साथ हादसा होता है। कृपया इन पैरों के अधीन विनिर्दिष्ट सभी वर्तमान शर्तों की समीक्षा करें और केवल उन्हें दरमान में बनाए रखने पर विचार किया जाए जो सीधे प्रशुल्क से जुड़ी हैं। यह सुझाव है कि प्रशासनिक मामलों पर गोदी परिपत्रों के अधीन अलग से संव्यवहार किया जाए।</p>	<p>टीएमपी द्वारा यथापेक्षित, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराये की शर्तों की समीक्षा की गई है उनमें से कुछ को हटा लिया गया है।</p>
3.	<p>पैरा 2.6 (iii) में यह उल्लेख किया गया है कि उपकरणों और सेवाओं के उपयोग के लिए प्रभार जो दरमान में उपलब्ध नहीं है, पीपीटी और पक्ष के बीच सहमत दर होगी। पैरा 2.6 (iv) में यह उल्लेख किया गया है कि बोर्ड अपने विवेकानुसार प्रत्येक मामले में निर्णीत की जाने वाली दर पर पत्तन सीमाओं के बाहर अपना फ्लोटिंग क्रॉफ्ट किराये पर दे सकता है। ये शर्तें वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुसार नहीं हैं। कृपया इन वर्तमान शर्तों में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।</p>	<p>पैरा 2.6 (iv) में शर्त हटा ली गई है।</p>
4.	<p>नुकसान मरम्मतों की लागत की वसूली और प्रतिस्थापन की लागत की वसूली के लिए विनिर्दिष्ट शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.14 के अनुसार संशोधित करें।</p>	<p>इस संबंध में शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.14 के अनुसार संशोधित की गई है।</p>
5.	<p>फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराया प्रभार आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा संशोधित किए गए थे। असंगत स्थिति अर्थात् उच्चतर बीएचपी वाले लॉचों के लिए निम्नतर दरें और निम्नतर बीएचपी वाली लॉचों के लिए उच्चतर दरों को सही करने के लिए पत्तन ने 500 बीपी से अधिक की लॉचों की दरों में वृद्धि करने का सुझाव दिया था। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव गलत लागतकरण आधार पर था, इसलिए पीपीटी को सलाह दी गई थी कि लागतकरण सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के वर्तमान किराया प्रभारों की समीक्षा करें और सभी फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराया प्रभारों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव लेकर आए। इस संबंध में शुरू की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।</p>	<p>अधिक एकत्रण/वसूली नहीं थी क्योंकि फ्लोटिंग क्रॉफ्टस किसी भी व्यक्ति को किराये पर नहीं दिए गए थे।</p>

6.	फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए दरों के संशोधन पर कार्यवाही करते समय, यह देखा गया था कि पीपीटी 16 जनवरी, 2003 से बढ़ी हुई दरों पर किराया प्रभारों की वसूली करता रहा है। इस प्राधिकरण ने तब पीपीटी को अधिक वसूली वापस करने का निदेश दिया था। कृपया पुष्टि करें कि पक्षों को देय राशियां वापस कर दी गई हैं।	कोई अधिक एकत्रण/वसूली नहीं थी क्योंकि फ्लोटिंग क्रॉफ्टस किसी भी व्यक्ति को किराये पर नहीं दिए गए थे।
बर्थ किराया प्रभार		
1.	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार अनुपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायतों के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों के समूह के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करें।	पत्तन ने कुछ मामलों में लागू कटौतियों और रियायतों के साथ 'क्रेन बर्थों' और 'गैर-क्रेन बर्थों' के मामले में बर्थ किराये के लिए दो पृथक दरें प्रस्तावित की हैं।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.2 के अनुसार, आयात/निर्यात प्रचालनों के दौरान घाट क्रेनों (विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणालियों से इतर) के उपयोग के लिए प्रभार्य में समेकित बर्थ किराया प्रभार शामिल किया जाना यदि किसी अवसर पर घाट क्रेन उपलब्ध नहीं करवाई जाती है तो छूट प्रदान किए जाने के प्रावधान के साथ जारी रहेगा। इसलिए, कृपया संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित पृथक दरें, जहां कहीं आवश्यक हो, प्रस्तावित करें।	टीएमपी द्वारा यथा अपेक्षित, समेकित प्रभार 'क्रेन-बर्थों' के लिए शामिल किए गए हैं।
3.	चूंकि जल आपूर्ति के लिए अवसंरचना सामान्यतः सभी बर्थों के लिए संस्थापित है, इस प्राधिकरण ने महसूस किया है कि जल की आपूर्ति के लिए अवसंरचना लागत को बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल करना ज्यादा तर्कसंगत होगा। कृपया इस संबंध में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 10 अप्रैल, 2000 के पैरा 18 (vi) का अवलोकन करें। कृपया इस संबंध में पीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।	पत्तन ने बर्थों पर जलयानों को जल आपूर्ति के लिए पृथक प्रभार वसूल करना जारी रखने का निर्णय लिया है।
4.	पीपीटी की वर्तमान बर्थ किराया अनुसूची के नीचे निर्दिष्ट टिप्पणी (7) और (8) में निर्दिष्ट है कि, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कुछ परिस्थितियों में पोत तटीय चालित कैसे माना जाएगा। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि विदेशगामी अथवा तटीय चालित पोतों के निर्धारण के लिए मानक शर्तों के अनुसार इन टिप्पणियों में उपयुक्ततः संशोधन करें और इसे दरमान के पैरा 2 में सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल करें।	नई शर्त उपयुक्ततः शामिल की गई है।
5.	वसूली के समय डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के बदलाव संबंधी टिप्पणी (10) में प्रावधान को मानक खंड (संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का 2.19.1) के अनुसार लाए जाने और सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।	उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
6.	एक खंड शामिल किया जाए कि पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत उसके बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।	उपयुक्त संशोधन कर दिए गए हैं।
7.	वर्तमान दरमान का पैरा 2.7 दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली, यदि पोत कार्गो कार्य पूरा होने के दो घंटों के पश्चात नौचालन के लिए तैयार नहीं होता है, के लिए दिया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रूक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी। खंड 6.6.2 और 6.6.3 क्रमशः गलत संकेतों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया की वसूली और पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय गतिविधियों के अनुसार पोतों के नौचालन के लिए तैयार रहने के लिए है। कृपया दरमान में मौजूदा प्रावधानों में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	खंड 2.7 हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। संशोधित दिशा-निर्देशों के खंडों 6.6.6/6.6.2/6.6.3 के अनुसार नई शर्तें शामिल की गई हैं।
ट. पत्तन देयताएँ		
1.	पोत को विदेशगामी पोत अथवा तटीय चालित रूप में निर्धारण करने के लिए कारक सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन स्पष्ट रूप से बताए जाएं। अन्य अनुच्छेदों के अधीन इन शर्तों को दोहराने की आवश्यकता नहीं है। इसी प्रकार, जहां दर अमेरिकी डॉलर में निर्धारित है वहां भारतीय रूपयों में प्रभारों की वसूली संबंधी दोहराव से बचने के लिए दरमान की सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.19.1 से 2.19.3 शामिल करने की आवश्यकता नहीं है।	शर्तों में उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।

2.	पीपीटी की वर्तमान पत्तन देयता अनुसूची के नीचे टिप्पणी (6) में विनिर्दिष्ट किया गया है कि विशेष परिस्थितियों में कैसे, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए, पोत विदेशगामी माने जाएंगे। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि इस टिप्पणी को पोतों के विदेशगामी अथवा तटीय चालित रूप में निर्धारण के लिए मानक शर्तों के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित करें।	उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
ठ. पाइलटेज और नौकर्षण		
1.	पीपीटी पर वर्तमान व्यवस्था में, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन तथा एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, अपेक्षानुसार टगों का इस्तेमाल करते हुए, शामिल है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क समेकित में जारी रहेगा और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन शामिल होगा। केवल पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेगा। संशोधित दिशा-निर्देशों का पालन करने के लिए, कृपया स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनुकूपी संयुक्त दर की इकाई दर में कमी करें। कृपया प्रासंगिक शर्तों में भी उपयुक्त संशोधन करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पालन किया गया है।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार, पाइलटेज और स्थानांतरण प्रभार तीन स्लैबों अर्थात् (1) 30,000 जीआरटी तक (2) 30,001 से 60,000 जीआरटी और (3) 60,000 जीआरटी से अधिक में निर्धारित किए जाने चाहिए। इसके अलावा, प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 20 प्रतिशत कटौती से दूसरे स्लैब पर प्रभाव पड़ना चाहिए और प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 30 प्रतिशत कटौती से संवर्धनात्मक जीआरटी पर तीसरा स्लैब प्रभावित होना चाहिए। कृपया पालन करें।	संशोधित दिशा-निर्देशों का पालन किया गया है।
3.	105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2742) की दर से अतिरिक्त प्रभारों की वसूली के लिए एक नई शर्त प्रस्तावित की गई है, यदि पाइलट को लॉच में आधे घंटे से अधिक रोक रखा जाता है। ऐसा खंड प्रस्तावित करने की अनिवार्यताएं लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	नई शर्त उपबंधित करने की अनिवार्यता समुद्र के भीतर पाइलटों को लम्बे समय तक रोके जाने के कारण है।
ड. नौवहन को जल आपूर्ति के लिए प्रभार		
	बर्थ पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों में 27 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। मूरिंग घाट/जेट्टी पर बाजों द्वारा जल की आपूर्ति के लिए लगभग 9 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। लंगरगाह प्वाइंट्स पर आपूर्ति के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। दरों को बढ़ाने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	जलयानों को जल की आपूर्ति के लिए दरों में वृद्धि इस संबंध में शामिल लागत के कारण है।
ढ. लाइसेंस शुल्क		
	जहाजी सामान बेचने वालों, जलयान मरम्मत और खारिज वस्तुओं के लिए लाइसेंस शुल्क में 43 प्रतिशत वृद्धि की गई है। हॉकर के लाइसेंस शुल्क में 150 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इन पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रतिभूति जमा में अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। कृपया दरों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के लिए कारण लागत ब्योरों के साथ स्पष्ट करें।	सामान बेचने वालों, जलयान मरम्मत और अन्य सेवा प्रदाताओं के लिए लाइसेंस शुल्क पत्तन सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए ऐसी सेवाओं की संख्या को सीमित करने के मद्देनजर बढ़ाया गया है।
ण. वाहनों के लिए लाइसेंस		
1.	गोदियों में चलने वाले वाहनों, गाड़ियों, ट्रालियों, रिक्शा आदि के लिए परमिट हेतु प्रभारों में 10 प्रतिशत से 500 प्रतिशत वृद्धि की गई है। दरों में अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित करने के कारणों को लागत ब्योरों के साथ स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	वाहनों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क में वृद्धि पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर वाहनों की संख्या सीमित करने के मद्देनजर की गई है।
2.	गोदियों में निर्यात कार्गो की प्राप्ति और गोदियों से आयात कार्गो की निकासी के लिए मोटर लॉरियों की सेवाएं प्राइम मॉग है। कृपया विचार करें कि क्या ऐसे ट्रकों को किसी भी तरह से प्रवेश शुल्क अदा करने की जरूरत है।	प्रवेश शुल्क सभी ट्रकों द्वारा भुगतान किया जाना अपेक्षित है और डम्पर व्यवसाय के प्रयोजन से पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करते हैं।

त. पत्तन प्रवेश परमिट शुल्क		
	प्रभारों में 100 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित किए जाने के कारण लागत व्योरे के साथ स्पष्ट करें।	पत्तन प्रवेश शुल्क में अत्यधिक वृद्धि किए जाने का प्रयोजन पत्तन सीमा में प्रवेश करने वाले लोगों की संख्या को सीमित करना है। उनके प्रवेश विध्नताएं सामान्य प्रचालन हैं।
थ. धर्म काँटा/भार मानकों के प्रयोग के लिए भारतोलन प्रभार		
	लौह और लौह अयस्कों के भारतोलन के लिए, प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। अन्य घटकों के भारतोलन के लिए, 33.33 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दरों में वृद्धि करने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	लौह अयस्क और अन्य अयस्कों के लिए भारतोलन प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि पत्तन सीमा के भीतर भारतोलन सीमित करने के मद्देनजर की गई है। पत्तन चाहता है कि कार्गो को पत्तन के भीतर लाए जाने से पहले बाह्य धर्म काँटों द्वारा भारतोलन किए जाएं।
द. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटा पर कार्गो तोलने के लिए भारतोलन प्रभार		
	धर्मकाँटा संस्थापित करने वाले के लिए अपना कार्गो तोलने हेतु प्रभार में 66.67 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। अन्य कार्गो के भारतोलन के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दरों में वृद्धि किए जाने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	पत्तन क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटा पर कार्गो तोलने के लिए भारतोलन प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि इस तथ्य के कारण है कि संस्थापन करने वाले अत्यधिक राजस्व अर्जित करते रहते हैं।
ध. पत्तन क्षेत्र के भीतर ग्रेबों के साथ मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित करने की अनुमति		
1.	यह शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं लेवी है। आयातक के अपने कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पृथक प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। कृपया प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ गणना भेजें। यह एक शर्त प्रस्तावित की गई है कि अन्य आयातकों के मामले में पोतों से उतराई/लदाई के लिए वसूल की जाने वाली दर टीएएमपी द्वारा अनुमोदित और सभी संबद्ध को अधिसूचित किए जाने की आवश्यकता है। जब एक दर अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित की गई है तो यह स्पष्ट नहीं है कि यह शर्त क्यों शामिल की जानी है। कृपया उसकी अपेक्षताएं स्पष्ट करें।	पत्तन ने खुली निविदा के माध्यम से सेवा प्रदाता का चयन किया है जो पत्तन में मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित ओर प्रचालित करेगा। सेवा प्रदाता ने इन क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित रु0 10/- प्रति टन कार्गो ऑफर किया है। संस्थापन करने वाला पत्तन के पंजीकृत नौभरिकों से पृथक प्रभार वसूल करेगा जो उससे ये क्रेन किराये पर लेंगे। इसलिए, पत्तन का पूर्ववर्ती प्रस्ताव इस संबंध में हटा दिया जाए।
2.	पैरा 7.3 के अनुसार किराये के वाहनों को लाइसेंस शुल्क अदा करना होता है। कृपया उल्लेख करें कि क्या पैरा 7.6.ख द्वारा पत्तन क्षेत्र में संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित मोबाइल क्रेनों को भी लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा।	पत्तन से कोई जवाब नहीं।
न. पत्तन उपकरणों और गियर्स के उपयोग के लिए प्रभार		
	वर्तमान पैरा 7.10 को हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि यहां सूचीबद्ध पत्तन उपकरण और गियर्स पुराने हो गए हैं। कृपया अभिग्रहण और इन उपकरणों तथा गियर्स के लागत व्योरे भेजें। यह भी उल्लेख करें कि क्या इन उपकरणों और गियर्स का पहले निपटान किया गया है।	चूंकि ऐसे उपकरणों की कोई माँग नहीं है जोकि प्रयोग में पुराने हो चुके हैं, इसलिए उन्हें हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
प. पत्तन क्षेत्र में फिल्म की शूटिंग के लिए दरें		
	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या वर्तमान पैरा 7.11 और पत्तन क्षेत्र में फिल्म की शूटिंग के लिए उसके अधीन निर्धारित दरें पूरी तरह से हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है और निषेधित क्षेत्र के भीतर केवल चुनिंदा फोटोग्राफी निःशुल्क अनुमत की गई है। कृपया पुष्टि करें कि फिल्मों की शूटिंग के लिए गैर निषेधित क्षेत्र में पत्तन द्वारा कोई प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।	पत्तन ने, सामान्यतः, पत्तन क्षेत्र के भीतर फोटो खींचने के लिए लोगों को अनुमति नहीं देने का नीति निर्णय लिया है और इसलिए इस पैरा को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
फ. हेलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार		
	प्रभार में 25 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दर में वृद्धि करने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	पत्तन ऐम्बयूलेंस, सीआईएसएफ कार्मिक आदि सेवाएं प्रदान करता है जहां कहीं हेलिकॉप्टर लैंडिंग अनुमत है। इस संबंध में व्यय लगभग रु0 10,000/- प्रति लैंडिंग परिगणित होता है। पत्तन केवल रु0 4000/- वसूल कर रहा है। इसलिए, दरों में वृद्धि का प्रस्ताव है।
ब. गतिशील रेल धर्मकाँटा में भारतोलन के लिए भारतोलन प्रभार		
	गतिशील रेल धर्मकाँटा में भारतोलन के लिए निर्धारित दर हटाने का प्रस्ताव किया गया है। धर्मकाँटा का अभिग्रहण और निपटान व्योरे अवलोकन के लिए भेजें।	एमसीएचपी के लिए रेल लाइनों को रास्ता प्रदान करने के लिए अप्रैल, 2000 से गतिशील धर्मकाँटा खोला गया है। इसलिए, इस मद को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।

भ. एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) के लिए प्रभार		
	एकल प्वाइंट मूरिंग के लिए सेवा-वार प्रभार प्रस्तावित करने के लिए नया उपबंध किया गया है। कृपया बर्थ किराये के प्रस्तावित प्रभारों, पाइलटेटेज, टग किराया प्रभार, पत्तन देयताएं और पाइलट उपस्थिति प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें। ऐसे मूरिंग प्रचालनों के लिए जो दरमान देय किसी किसी अन्य प्रभार द्वारा आच्छादित नहीं हों, पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के ब्योरे भी भेजें। प्रहस्तित कार्गों की मात्रा और अब तक आरक्षित गतिविधि के अधीन आय और व्यय और अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित आय और व्यय सहित अन्य संबद्ध ब्योरे भी भेजें।	पत्तन एसपीएम प्रचालनों के शुरू होने के पश्चात इस संबंध में ब्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा।
VI. विविध		
	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 (अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारों का विनियमन) के संदर्भ में पीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 द्वारा पारादीप पत्तन पर कोई अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है।

5.1. पीपीटी ने फ़ैक्स संदेश दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा सूचित किया था कि पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी मंडल ने अपने दरमान के बृहत् संशोधन में निम्नलिखित दो मदों को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है:

- (i). परियोजना कार्गों पर घाटशुल्क: (प्रस्तावित दरें, विदेशी : ₹0 85/- प्रति टन और तटीय ₹0 51/- प्रति टन)
- (ii). श्रमिकों की आपूर्ति के लिए लेवी: (सभी कार्गों के लिए नौभरिकों आपूर्तित श्रमिकों की मजदूरी पर 100 प्रतिशत)

5.2. अपनाई गई प्रक्रियानुसार उक्त प्रस्ताव उपयोक्ता संस्थाओं को परिचालित किए गए थे। चूंकि इस मामले में संयुक्त सुनवाई 4 जून, 2007 के लिए पहले से निर्धारित की गई थी और बहुत कम समय उपलब्ध था, इसलिए पीपीटी से दो नई मदों को चिह्नित उपयोक्ताओं/उपयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को इस अनुरोध के साथ परिचालित करने का अनुरोध किया था कि वे अपनी टिप्पणियां पीपीटी के साथ-साथ टीएएमपी को भी भेजें। पारादीप स्टीवडोर्स असोसिएशन को 4 जून, 2007 की संयुक्त सुनवाई में आमंत्रित किया गया था।

6.1. संयुक्त सुनवाई 4 जून, 2007 को पीपीटी में आयोजित की गई थी। पीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. तमिलनाडु बिजली बोर्ड ने पत्र दिनांक 5 जून, 2007 के अधीन अपना पूर्ववर्ती स्टैंड दोहराया था कि अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन प्लांटों के लिए लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार नहीं की जाएगी क्योंकि इससे उनके राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा। उत्कल चेम्बर ऑफ कॉमर्स ने पत्र दिनांक 8 जून, 2007 द्वारा पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। पारादीप पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन ने पत्र दिनांक 30 जून, 2007 द्वारा परियोजना कार्गों पर घाटशुल्क में संशोधन और स्टीवडोर्स को आपूर्तित कामगारों की मजदूरी पर 100 प्रतिशत वसूली पर पीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। ये सभी टिप्पणियां पीपीटी को सूचना और टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए पीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। अपनी सामान्य टिप्पणियों के अलावा, पीपीटी ने, तथापि, इन उपयोक्ताओं के मतों पर कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

6.3. संयुक्त सुनवाई पर लिए गए निर्णय के परिणाम रूप में, पत्र दिनांक 14 जून, 2007 द्वारा पीपीटी से निम्नलिखित सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था:

- (i). अपने मूल दर संशोधन प्रस्ताव में परिवर्तन, यदि कोई हों।
- (ii). वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों सहित संशोधित लागत विवरण।
- (iii). नीति दिशा-निर्देशों और लागत तथा निवेश ब्योरो के संदर्भ में लाइसेंस शुल्क में वृद्धि पर औचित्य। (पीपीटी प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ पुनः विचार-विमर्श करने और प्रस्ताव संशोधित करने, यदि आवश्यक हो, के लिए सहमत था।
- (iv). मात्रा छूट के लिए कोयला और कोक को जोड़ने के लिए प्रस्ताव की समीक्षा।
- (v). आईओसीएल के साथ विचार-विमर्श से एसपीएम पर प्रहस्तित पीओएल के लिए परस्पर सहमत प्रमेय निकालना।

7. चूंकि हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 पर पीपीटी द्वारा भेजा गया जवाब पूरा नहीं था, इसलिए पत्र दिनांक 9 जुलाई, 2007 द्वारा पत्तन से कुछ अतिरिक्त सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन के माँगे गए ब्योरे और उसपर पीपीटी से प्राप्त जवाब दिनांक 14 अगस्त, 2007 नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1.	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में पीपीटी के पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-5 द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 के ब्योरे उस वर्ष के वास्तविक आंकड़े हैं अथवा संशोधित अनुमान 2006-07 पर आधारित हैं। वर्ष 2006-07 के लागत विवरण उस वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तैयार करें।	पीपीटी ने पत्र दिनांक 21-03-2007 के संलग्नक-5 द्वारा समेकित लागत विवरण में भेजे गए वर्ष 2006-07 संबंधी ब्योरे वास्तविकताओं के अनुसार नहीं थे। पारादीप पर सुनवाई के पश्चात टीएएमपी द्वारा एक पत्र सं. टीएएमपी/60/2005-पीपीटी दिनांक 14-06-2007 जारी किया गया था जिसमें लागत विवरण को वास्तविकताओं के अनुसार वर्ष 2006-07 के आंकड़े लेते हुए संशोधित करनेके लिए कहा गया था। तदनुसार, पारादीप पत्तन न्यास द्वारा पत्र दिनांक 28-06-2007 द्वारा संशोधित आंकड़े भेजे गए थे।
2.	जैसाकि हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 में पहले ही सूचित किया गया था, व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के वर्तमान के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित वर्ष 2007-08 पर लागू दर 5.40 प्रतिशत है। कृपया समग्र पत्तन के लिए चार वैयक्तिक गतिविधि-वार लागत विवरणों में और समेकित लागत विवरण में व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।	टीएएमपी ने पत्र दिनांक 23-11-2006 पैरा-II (क) और (ग) में निर्दिष्ट किया था कि यातायात अनुमान योजना प्रस्तावों के अनुसार बनाए गए हैं। तदनुसार, योजना प्रस्ताव के अनुसार वित्तीय आंकड़े संशोधित किए गए थे। तथापि, टीएएमपी द्वारा यथा अवलोकित संशोधित लागत विवरण वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए तैयार किया गया है और संलग्न है।
3.	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमान के ऊपर पैरा 2 में दिए गए ब्योरे अनुसार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के संदर्भ में चार वैयक्तिक गतिविधि-वार लागत विवरणों और समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में, संशोधित करें।	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय में मुख्यतः शामिल हैं - सीआईएसएफ पर व्यय, आईपीए को अंशदान, और लेखापरीक्षा पर व्यय, विधिक व्यय, चिकित्सा व्यय, विभागों के दूरभाषों पर व्यय, वाहनों का चालन और अनुरक्षण, स्कूलों पर व्यय। ये व्यय वास्तविकताओं के अनुसार लेने होंगे और डब्ल्यूपीआई के वर्तमान संचलन से संबद्ध नहीं होगा। तथापि, आंकड़ों की समीक्षा की गई है और अनुमानित राशि को ध्यान में रखते हुए संशोधित किए गए हैं।
4.	वित्त और विविध आय वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹0 6.81 करोड़, ₹0 6.07 करोड़, ₹0 18 करोड़ और ₹0 20 करोड़ अनुमानित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए उच्चतर अनुमान विधि प्राप्तियाँ (₹0 9.04 करोड़ और ₹0 10.05 करोड़) और गोदी परमिट शुल्क (₹0 3.21 करोड़ और ₹0 3.56 करोड़) के उच्चतर अनुमानन के कारण हैं। वह आधार जिसपर इन उप-गतिविधियों के अधीन आय पर पहुंचा गया है स्पष्ट करें।	ये आंकड़े अनुमानित वृद्धि के अनुसार लागत विवरण में संशोधित किए गए हैं।
5 (क).	वित्त और विविध व्यय वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹0 41.22 करोड़, ₹0 41.03 करोड़, ₹0 89.04 करोड़ और ₹0 85.09 करोड़ अनुमानित किए गए हैं। इस शीर्ष के अधीन सुविचारित व्यय सेवानिवृत्ति लाभ, अनुग्रह राशि, निष्पादन पुरस्कार आदि हैं। कृपया वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹0 89.04 करोड़ और ₹0 85.09 करोड़ व्यय का अनुमान लगाने की आवश्यकता स्पष्ट करें।	पीपीटी का जीवनांकिक मूल्यांकन एलआईसी द्वारा वर्ष 2004 के दौरान किया गया था जोकि ₹0 268.04 करोड़ था। इसी बीच, इन आंकड़ों में औसत मासिक वेतन, औसत पूर्व सेवा और विशेष रूप से 01-01-2007 से अनुवर्ती वेतन संशोधन के कारण वृद्धि होगी। वर्तमान निधि स्थिति पर्याप्त नहीं है जिसके लिए उस निधि में अगले पांच वर्षों के लिए तब तक अंशदान जारी रखने का प्रस्ताव कर रहा है जब तक अपेक्षित निधि सृजित नहीं की जाती है। आंकड़ों में भी संशोधन किया गया है।
(ख).	कृपया स्पष्ट करें कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय जीवनांकिक मूल्यांकन के आधार पर पेंशन/उपदान निधि अथवा इन वर्षों के दौरान वास्तविक/अनुमानित संवितरणों में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। यदि यह वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है तो कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजें।	पेंशन पर व्यय पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। जीवनांकिक मूल्यांकन वर्ष 2004 के दौरान किया गया था जोकि ₹0 178.24 करोड़ की भविष्य निधि के विपरीत ₹0 268.04 करोड़ होती है।

(ग).	पेंशन का वास्तविक संवितरण और वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान अन्य टर्मिनल देयताएं और अगले तीन वर्षों के लिए इस गणना पर अनुमानित आउटगो भी भेजें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के दौरान वास्तविक संवितरण और पेंशन तथा अन्य टर्मिनल देयताओं के लेखा पर आउटगो नीचे दिया गया है: <table border="1" data-bbox="959 248 1458 495"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>रूपये करोड़ों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05 (वास्तविक)</td> <td>16.16</td> </tr> <tr> <td>2005-06 (वास्तविक)</td> <td>21.20</td> </tr> <tr> <td>2006-07 (वास्तविक)</td> <td>18.39</td> </tr> <tr> <td>2007-08 (अनुमानित)</td> <td>23.00</td> </tr> <tr> <td>2008-09 (अनुमानित)</td> <td>25.00</td> </tr> <tr> <td>2009-10 (अनुमानित)</td> <td>26.00</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	रूपये करोड़ों में	2004-05 (वास्तविक)	16.16	2005-06 (वास्तविक)	21.20	2006-07 (वास्तविक)	18.39	2007-08 (अनुमानित)	23.00	2008-09 (अनुमानित)	25.00	2009-10 (अनुमानित)	26.00
वर्ष	रूपये करोड़ों में															
2004-05 (वास्तविक)	16.16															
2005-06 (वास्तविक)	21.20															
2006-07 (वास्तविक)	18.39															
2007-08 (अनुमानित)	23.00															
2008-09 (अनुमानित)	25.00															
2009-10 (अनुमानित)	26.00															
(घ).	क्योंकि पीपीटी ने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में उल्लेख किया है कि एलआईसी द्वारा जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि अतिरिक्त राशि के सृजन के लिए औचित्य के साथ संलग्नक 12 पर दिया गया है, परंतु हमें वे ब्योरे प्राप्त नहीं हुए हैं। पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के साथ संलग्नक-12, वास्तव में, रेलवे और संपदा गतिविधियों के अलावा लागत अनुमानों से संबंधित हैं।	एलआईसी द्वारा जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजी गई है।														
6.	कृपया पुष्टि करें कि क्या बोनस/निष्पादन पुरस्कार के स्थान पर अनुग्रह राशि भुगतान वेतन/मजदूरी शीर्ष के अधीन शामिल किया गया है ना कि एफ एंड एम व्ययों के अधीन।	बोनस/निष्पादन पुरस्कार पर व्यय वेतन और मजदूरी के अधीन लेखांकित किया गया है।														
7.	तुलना करने के प्रयोजन से, पीपीटी से अनुरोध है कि समग्र पत्तन की वर्ष 2000-01 से 2005-06 के लिए लागत ब्योरे एकल विवरण में प्रस्तुत करें।	वर्ष 2000-01 से 2006-07 के लिए समग्र पारादीप पत्तन न्यास का लागत विवरण भेजा गया है।														
8.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि स्टाफ क्वार्टरों संबंधी व्यय किसी गतिविधि में आबंटित नहीं किया गया है। कृपया बताएं कि यह व्यय किस शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है।	स्टाफ क्वार्टर्स संबंधी व्यय संपदा गतिविधि के लागत विवरण में संपदा अनुरक्षण के अधीन आबंटित किया गया है।														
9.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर रु0 44.50 प्रति अमेरिकी डॉलर है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अधीन यथा उपबंधित, पत्तन डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्कों पर आय अनुमान कम कर सकता है, अधुनातन रूपया-डॉलर विनिमय दर को लेखा में लेते हुए।	अधुनातन रूपया-डॉलर विनिमय उतार-चढ़ाव पोत संबंधी प्रभारों के मामले में वर्तमान संशोधित लागत विवरण में लेखा में लिया गया है।														
10 (क)	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसकी सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां मानी गई हैं क्योंकि वे सभी पत्तन गतिविधियां चलाने के प्रयोजन से सृजित की गई थीं। परिसंपत्तियां और सुविधाएं जैसे पत्तन कर्मचारियों के लिए क्वार्टर, स्कूल, अस्पताल आदि पत्तन गतिविधियों में प्रत्यक्ष रूप से इस्तेमाल नहीं की जाती हैं परंतु व्यवसाय के समर्थन के लिए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.7 के अनुसार सृजित की गई हैं, ऐसी व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों की लागत पर, स्वीकार्य प्रतिलाभ केवल जोखिम-मुक्त दर पर है। यह सही है कि पारादीप पत्तन न्यास ने अपने सकल प्रखंड में क्वार्टर, स्कूल, अस्पताल आदि पत्तन कर्मचारियों के लाभ के लिए सृजित किए गए हैं। इसलिए, पीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध है कि अपनी परिसंपत्तियों की अनुसूची को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 में यथा विनिर्दिष्ट, वर्गीकृत करें और आरओसीई की पुनर्गणना करें। यदि पीपीटी यहां दिए गए ब्योरे की तरह परिसंपत्तियों का वर्गीकरण नहीं करता है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के मूल्य रूप में निवल प्रखंड का लगभग 10 प्रतिशत-15 प्रतिशत तदर्थ आधार पर विचार करने के लिए विवश होना पड़ेगा।	व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां संशोधित लागत विवरण में पृथक्कृत की गई हैं।														
(ख).	वर्ष 2007-08 से आगे के लिए जोखिम-मुक्त प्रतिलाभ 7.9 प्रतिशत है और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष है।	वर्ष 2007-08 से आगे के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ की दर 16 प्रतिशत और जोखिम-मुक्त प्रतिलाभ 7.9 प्रतिशत पर लिया गया है।														

11(क)	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-6 में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान रु0 803.26 करोड़ राशि के सकल प्रखंड में जोड़े जाने वाली परिसंपत्तियों की सूची भेजी गई है। ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के ब्योरे उन रिपोर्टों में शामिल शर्तों के सार के साथ भेजे। कृपया पुष्टि करें कि सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियां वर्ष के दौरान शुरू हो जाएंगी क्योंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलन के लिए केवल पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों को ही लिया जाएगा।	वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में संवर्धन कार्यक्रमानुसार किए जाएंगे। निवेश निर्णय आवश्यक विश्लेषण के पश्चात लिए गए हैं। गहरा करने की परियोजना के लिए पीआईबी नोट का संदर्भ संलग्न किया गया है।
(ख).	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-6 के अनुसार, भारी निकर्षण पर कुल व्यय रु0 285.75 करोड़ है। पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में, तथापि, यह उल्लेख किया गया है कि अनुमान संशोधित कर रु0 253.80 करोड़ किया गया है। कृपया लागत विवरण खर्च किए जाने के लिए प्रस्तावित सही वर्ष-वार व्यय के साथ संशोधित करें।	भारी निकर्षण पर रु0 285.75 करोड़ के कुल व्यय में रु0 253.80 करोड़ पर चैनल निकर्षण और रु0 29 करोड़ पर बर्थ फेस और परियोजनाओं के लिए कुछ अनुषंगी कार्य शामिल हैं।
(ग).	पीपीटी के अनुसार, चैनल के निकर्षण के लिए केवल रु0 154.80 करोड़ का अनुमोदन प्राप्त हो चुका है। कृपया समयावधि संप्रेषित करें जिसमें संशोधित अनुमान के अनुसार रु0 253.80 करोड़ का परिकल्पित कार्य पूरा हो जाएगा।	चैनल को गहरा करने का कार्य समय अनुसार पूरा हो जाएगा।
(घ).	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 से यह प्रतीत होता है कि चैनल को गहरना करने की परियोजनाओं के अलावा, लोकोमोटिव प्राप्त करना, स्टेकर-सह-रिव्लेमर और तीन जेट्टी संशोधन, अन्य परियोजनाओं को कोई मोमेंटम नहीं मिला है। इसलिए, कृपया केवल उन परियोजनाओं की समीक्षा और शामिल करें जो अनुवर्ती तीन वर्षों के दौरान वास्तव में शुरू हो जाएंगे।	प्रस्ताव में शामिल परियोजनाएं समयानुसार शुरू हो जाएंगी।
(ङ).	यह पुष्टि करें कि क्या सृजित किए जाने वाली अतिरिक्त सुविधाएं पत्तन की अभिकल्पित पर पहुंचने के समय फेकटर्ड की जाती है। कृपया क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें।	विभिन्न परियोजनाओं के कारण बढ़ने की संभावना वाली क्षमता विभिन्न वर्षों के लिए पत्तन की क्षमता का परिकलन करते समय लेखा में ली गई है।
(च).	इसी प्रकार, यातायात वृद्धि पर अतिरिक्त निवेश का प्रभाव बताएं।	यातायात वृद्धि पर प्रभाव लेखा में लिया गया है।
(छ).	पूंजी व्यय में कटौती, यदि कोई हो, के साथ टेनडम में, मूल्यहास संबंधी प्रावधान कम किया जाए।	मूल्यहास पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
12.	पीपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के आधार पर कार्यगत पूंजी परिकल्पित की है। वर्ष 2004-05 से 2009-10 सभी वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी नकारात्मक रही है। नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए, पीपीटी ने परिणामी नकारात्मक कार्यगत पूंजी द्वारा निवल प्रखंड में कमी की है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि नियोजित पूंजी पर पहुंचने के समय कार्यगत पूंजी शून्य मानी जाए।	कार्यगत पूंजी, सुझाव अनुसार, नकारात्मक के स्थान पर शून्य रखी गई है।
13 (क)	कृपया बताएं कब वर्तमान संपदा किराये अंतिम बार कब संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव चलाया था।	पारादीप पत्तन न्यास ने संपदा किराये अंतिम बार नवम्बर, 2006 में संशोधित किए थे।
(ख).	पीपीटी का मानना है कि संपदा आय का मुख्य स्रोत है। तथापि यह देखा गया है कि यह गतिविधि भारी घाटे में है और पत्तन के लिए घाटे का लगभग 33 प्रतिशत इसी से है।	पारादीप पत्तन का टारुनशिप मुख्यतः पत्तन न्यास पर आश्रित है क्योंकि आसपास कोई टारुनशिप नहीं है। जैसाकि पहले सूचित किया जा चुका है, पारादीप पत्तन न्यास की संपदा गतिविधि प्रचालन गतिविधि नहीं माननी चाहिए जिससे अधिशेष अर्जित होगा। इसलिए, इस शीर्ष के अधीन घाटा होना तय है।
(ग).	सरकार वर्ष 2004 में भूखंड नीति निर्देश पहले ही जारी कर चुकी है। इन दिशा-निर्देशों को लागू करने के लिए की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	पत्तन का वर्तमान दरमान टीएमपी द्वारा अप्रैल/2000 में अनुमोदित किया गया था और तब तक जारी था। हारबर क्षेत्र के भीतर भंडारण क्षेत्र 12 माह और उससे कम अवधि के लिए आबंटित किए गए हैं। तथापि, 2004 के भूखंड नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, आबंटन केवल 11 माह की अधिकतम अवधि के लिए होना चाहिए। तदनुसार, 2.3 (झ) का खंड-ख संशोधित किया गया है।

14 (क)	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, (i) पाइलटेज-सह-नौकरणा शुल्क संयुक्त रूप में जारी रहेगी और पर्याप्त क्षमता की टर्गो/लॉचों के अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा (ii) केवल पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेंगे। मसौदा दरमान में खंड-क के अधीन "स्थानांतरण" शब्द संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार परिभाषित करें।	मसौदा दरमान में खंड-क में 'स्थानांतरण' शब्द संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार परिभाषित किया गया है। इस संबंध में, विस्तार विशाखापत्तन पत्तन दरमान के आधार पर किया गया है।												
(ख).	मसौदा दरमान के खंड 6.3 के नीचे टिप्पणी 8 द्वारा पत्तन सुविधा के लिए पोत 'स्थानांतरण' शब्द विस्तारित किए जाने की आवश्यकता है। एमबीपीटी के दरमान के प्रासंगिक भाग की प्रतिलिपि जिसमें पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरण के बारे में विस्तार से दिया गया है, संलग्न की गई है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि मसौदा दरमान के खंड 6.3 के नीचे टिप्पणी रूप में शब्दावली उपयुक्ततः शामिल करें।	सुझाव अनुसार, 'पत्तन की सुविधा के लिए पोत का स्थानांतरण' शब्दावली एमबीपीटी दरमान के अनुसार संशोधित की गई है।												
(ग).	पीपीटी की वर्तमान पाइलटेज और नौकरणा अनुसूची के अनुसार, उसमें दर्शाई गई दरों में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और अपेक्षाओं के अनुसार टर्गो का इस्तेमाल करते हुए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल है। यह अंतर्निहित है कि वर्तमान व्यवस्था में एक स्थानांतरण की लागत संयुक्त दरों में शामिल है। चूंकि पीपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज और नौकरणा प्रभारों में स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं, इसलिए पत्तन को सलाह दी जाती है कि स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनु रूप पत्तन को सलाह दी जाती है कि स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनु रूप संयुक्त शुल्क की इकाई दर में कमी करें और प्रासंगिक शर्तें उपयुक्ततः संशोधित करें। यदि पीपीटी स्थानांतरण तत्व को पृथक करने में असमर्थ रहता है तो पोतों के अनिवार्य संचलनों और शामिल स्थानांतरणों के आधार पर, यह प्राधिकरण स्थानांतरण संबंधी वर्तमान संयुक्त पाइलटेज प्रभारों के 10 प्रतिशत पर विचार करने पर बाधित होगा और इकाई दर उस सीमा तक कम की जाएगी।	पारादीप पत्तन दरमान में एक पोत का स्थानांतरण में पत्तन की सुविधा के लिए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल है। कुल पाइलटेज और नौकरणा प्रभारों से स्थानांतरण प्रभारों को पृथक करना मुश्किल है। तथापि, पत्तन स्वयं के प्रयोजन के अलावा स्थानांतरण नहीं करेगा। इसलिए, टीएमपी द्वारा यथा सुझाव स्थानांतरण प्रभारों की आनुपातिक कटौती से सहमत नहीं है।												
(घ).	संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, पीपीटी ने पाइलटेज और नौकरणा के लिए दरें 3 स्लैबों के अधीन निर्धारित की हैं। तथापि, प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दर 0.525 अमेरिकी डॉलर, द्वितीय स्लैब के लिए 0.520 अमेरिकी डॉलर और तीसरे स्लैब के लिए 0.515 अमेरिकी डॉलर है। खंड 6.10 द्वितीय स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की इकाई दर की 20 प्रतिशत कटौती और तृतीय स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की इकाई दर की 30 प्रतिशत कटौती निर्धारित करता है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि खंड 6.10 में यथा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, तीन पृथक स्लैबों के साथ पाइलटेज और नौकरणा के लिए सुझाई गई तीन पृथक दरें (द्वितीय प्रथम से 20 प्रतिशत कम और तृतीय पहली दर से कम) निम्नवत् हैं: <table border="1" data-bbox="957 1321 1460 1523"> <thead> <tr> <th></th> <th>विदेशी</th> <th>तटीय</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30.000 जीटी तक</td> <td>0.525 डॉलर</td> <td>रु0 13.86</td> </tr> <tr> <td>30,001 से 60,000 जीटी</td> <td>0.420 डॉलर</td> <td>रु0 11.09</td> </tr> <tr> <td>60,001 जीटी से अधिक</td> <td>0.368 डॉलर</td> <td>रु0 9.70</td> </tr> </tbody> </table>		विदेशी	तटीय	30.000 जीटी तक	0.525 डॉलर	रु0 13.86	30,001 से 60,000 जीटी	0.420 डॉलर	रु0 11.09	60,001 जीटी से अधिक	0.368 डॉलर	रु0 9.70
	विदेशी	तटीय												
30.000 जीटी तक	0.525 डॉलर	रु0 13.86												
30,001 से 60,000 जीटी	0.420 डॉलर	रु0 11.09												
60,001 जीटी से अधिक	0.368 डॉलर	रु0 9.70												
15.	अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित मात्रा पीपीटी द्वारा भेजी गई है। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया है कि वह विभिन्न कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं करता है। वह आधार जिसपर विभिन्न घटकों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दरों पर पहुंचा गया है, कृपया स्पष्ट करें।	जैसाकि पहले सूचित किया गया था, इस पत्तन में प्रहस्तित प्रत्येक कार्गो के मामले में यह पत्तन पृथक लागत विवरण तैयार नहीं करता है। कुल अर्जित राजस्व और वर्तमान प्रशुल्क और तदनु रूपी प्रतिलाभों के अनुसार एक वर्ष में विभिन्न कार्गो के मामले में पत्तन द्वारा किया गया व्यय वर्तमान प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए आधार रूप में प्रयोग किए गए हैं।												
16.	पत्तन ने आईओसी द्वारा एसबीएम के शुरु होने के पश्चात कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालनों के लिए विभिन्न सेवाएं चलाए जाने के लिए नया प्रशुल्क शामिल किया है। यह माना गया है कि मसौदा दरमान के खंड 6.3 - पाइलटेज और नौकरणा के नीचे टिप्पणी (9) द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित सिंगल प्वाइंट मूरिंग प्रभार इस मामले में है। इस अनुसूची के अधीन, बर्थ किराया प्रभार, पाइलटेज, टग किराया प्रभार, पत्तन देयताएं और पाइलट उपस्थिति प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। इस ब्योरे के साथ लागत पत्रक भेजें कि विभिन्न सेवाओं के लिए इन दरों पर कैसे पहुंचा गया है।	जैसाकि टीएमपी को पहले सूचित किया गया है, सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) का प्रचालन अभी तक शुरु नहीं हुआ है। पत्तन इस अवस्था में इस संबंध में विस्तृत लागत पत्रक निर्दिष्ट करने की स्थिति में नहीं होगा। जैसाकि पहले सूचित किया गया है, पत्तन एसपीएम के शुरु होने और प्रचालन के पश्चात इस संबंध में लागत ब्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा।												

17.	<p>पत्र दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा, पीपीटी ने परियोजना कार्गो के लिए घाटशुल्क दर ₹0 85/- प्रति टन (विदेशी) और ₹0 52/- प्रति टन (तटीय) प्रस्तावित की थी। दरमान में इस दर को शामिल करने को आवश्यक बताने वाले पृष्ठभूमि कागजात और प्रस्तावित दर को अत्यधिक बताने वाला लागत पत्रक भेजें। पत्तन से यह भी अनुरोध है कि प्रहस्तित इस कार्गो की मात्रा और पिछले 3 वर्षों में इसे सामान्य कार्गो मानते हुए घाटशुल्क रूप में वसूली गई राशि बताएं।</p>	<p>परियोजना कार्गो के लिए नई दर ₹0 85/- प्रति टन विदेशी कार्गो के लिए और ₹0 52/- प्रति टन तटीय कार्गो के लिए शामिल करने का प्रस्ताव पत्तन पर स्टील कार्गो के प्रहस्तन के अनुसार है, क्योंकि स्टील और परियोजना कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति ज्यादा अथवा कम एकसमान है। पिछले तीन वर्षों के दौरान पत्तन पर प्रहस्तित परियोजना कार्गो के ब्योरे निम्नवत् हैं:</p> <table border="1" data-bbox="959 416 1460 591"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>परियोजना कार्गो</th> <th>घाटशुल्क रूपयों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>2569 मी0टी0</td> <td>1,33,588/-</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>10075 मी0टी0</td> <td>5,23,900/-</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>69416 मी0टी0</td> <td>35,57,632/-</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	परियोजना कार्गो	घाटशुल्क रूपयों में	2004-05	2569 मी0टी0	1,33,588/-	2005-06	10075 मी0टी0	5,23,900/-	2006-07	69416 मी0टी0	35,57,632/-
वर्ष	परियोजना कार्गो	घाटशुल्क रूपयों में												
2004-05	2569 मी0टी0	1,33,588/-												
2005-06	10075 मी0टी0	5,23,900/-												
2006-07	69416 मी0टी0	35,57,632/-												
18.	<p>शरिम्पस पर घाटशुल्क दर ₹0 100 प्रति मी0टी0 पर प्रस्तावित की गई है। कृपया पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित टनभार और इस घटक पर वसूल किया गया घाटशुल्क भेजें।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए इस पत्तन पर शरिम्पस निर्यातों संबंधी सूचना शून्य मानी जाए क्योंकि पत्तन ने कोई ऐसा कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है।</p>												
19.	<p>यह उल्लेख किया गया है कि बार्गिंग (लदाई और उत्तराई) प्रचालनों के लिए ₹0 15 प्रति टन की दर प्रस्तावित करने से अधिक कार्गो आकर्षित होगा। कृपया बताएं कि क्या प्रस्तावित दर कार्गो की प्रकृति पर बिना ध्यान दिए प्रस्तावित की गई है और घाटशुल्क अनुसूची के अनुसार ऐसे कार्गो पर अतिरिक्त आयात/निर्यात घाटशुल्क वसूली-योग्य नहीं हैं। प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार भेजें।</p>	<p>बार्गिंग पत्तन के लिए अवसर वाला कार्गो है। इसे निर्यात कार्गो की तेज निकासी के लिए प्रयोग किया जा सकता है और निर्यात के लिए कार्गो को पत्तन पर लाया जा सकता है। चूंकि यह प्रोसाहनात्मक प्रशुल्क है, इसलिए इस प्रस्तावित दर पर पहुंचने का कोई आधार नहीं है।</p>												
20.	<p>पत्तन ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए दरों में 16 प्रतिशत वृद्धि किए जाने की जरूरत को दोहराया है। दर में वृद्धि की जरूरत को अत्यधिक ठहराते हुए लागत पत्रक प्रस्तुत करें।</p>	<p>आईओएचपी वर्तमान में अपनी क्षमता का 136 प्रतिशत प्रचालन कर रहा है। अतः यह लागत विवरण आने वाले वर्षों के लिए इस क्षमता उपयोगिता पर तैयार किया गया है। आईओएचपी का लाभ विवरण भेजा गया है।</p>												
21.	<p>पत्तन से केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि इसने इस कार्गो पर 11 प्रतिशत वृद्धि दर की मांग रखी है। हालांकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसने पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए अलग से लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किए हैं, हमारा पत्तन से अनुरोध है कि इस अनुरोध पर विचार करने के लिए हमें उपलब्ध लागत ब्योरों के साथ लागत विवरण भेजें।</p>	<p>पारादीप पत्तन न्यास पीओएल उत्पादों के लिए पृथक लागत आंकड़े व्यवस्थित नहीं करता है।</p>												
22.	<p>पीपीटी ने उल्लेख किया है कि इकाई दर में प्रस्तावित संशोधन 10 वर्ग मी0 अथवा उसके भाग से अथवा 100 वर्ग मी0 अथवा उसका भाग से ढके हुए क्षेत्र के किरायों की इकाई लागत में अत्यधिक कमी आएगी। चूंकि हम उपर्युक्त विवरण के प्रभाव की पूरी तरह से सराहना नहीं कर सकते, इसलिए पत्तन से अनुरोध है कि यह स्थिति विस्तार से स्पष्ट करें।</p>	<p>ढके हुए क्षेत्र के लिए वर्तमान लाइसेंस शुल्क 10 वर्ग मी0 अथवा उसके भाग के लिए ₹0 1000/- प्रतिमाह है। इकाई दर 10 वर्ग मी0 से 100 वर्ग मी0 कम करने से किराये प्रति एक वर्ग मी0 में ₹0 100/- से ₹0 10/- की कमी आएगी। यह विशेष रूप से उर्वरक और ऐसे अन्य शैड कार्गो के लिए पत्तन पर अधिक ढके हुए स्थान का प्रयोग प्रोत्साहित करने के आशय से है।</p>												
23.	<p>पीपीटी ने उल्लेख किया है कि यदि कार्गो उत्तराई के पूरा होने के 45 दिनों के भीतर निकासित नहीं किया जाता है तो मासिक शुल्कों के पांच गुणा वसूली के अपने प्रस्ताव के ब्योरे मसौदा दरमान के पैरा 2.4 (xv) में भेजा गया है। यह पैरा मसौदा दरमान में दिखाई नहीं दिया है। कृपया इसपर ब्योरे भेजें कि पिछले दो वर्षों के दौरान कितनी बार निर्धारित समय के भीतर कार्गो पूरी तरह से निकासित नहीं किए गए थे अथवा मसौदा दरमान में सही पैरा निर्दिष्ट करें जहां इस मुद्दे पर कार्यवाही की गई है।</p>	<p>आयात कार्गो के निकासी के विलंब के लिए अतिरिक्त मासिक शुल्कों की वसूली संबंधी सही पैरा 3.3.2 (टिप्पणी ii) पर है। पिछले दो वर्षों के दौरान निर्धारित समय के भीतर पत्तन क्षेत्र से निम्नलिखित कार्गो निकासित नहीं किए गए थे:</p> <table border="1" data-bbox="959 1765 1460 1955"> <thead> <tr> <th>अवधि</th> <th>कोकिंग कोयला</th> <th>गैर-कोकिंग कोयला</th> <th>हार्ड कोक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>3.01 लाख मी0टी0</td> <td>5.00 लाख मी0टी0</td> <td>1.59 लाख मी0टी0</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>2.12 लाख मी0टी0</td> <td>2.35 लाख मी0टी0</td> <td>0.91 लाख मी0टी0</td> </tr> </tbody> </table>	अवधि	कोकिंग कोयला	गैर-कोकिंग कोयला	हार्ड कोक	2005-06	3.01 लाख मी0टी0	5.00 लाख मी0टी0	1.59 लाख मी0टी0	2006-07	2.12 लाख मी0टी0	2.35 लाख मी0टी0	0.91 लाख मी0टी0
अवधि	कोकिंग कोयला	गैर-कोकिंग कोयला	हार्ड कोक											
2005-06	3.01 लाख मी0टी0	5.00 लाख मी0टी0	1.59 लाख मी0टी0											
2006-07	2.12 लाख मी0टी0	2.35 लाख मी0टी0	0.91 लाख मी0टी0											

<p>24.</p>	<p>कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार में 14.15 प्रतिशत से 92.30 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के बहुत कम उपयोग के कारण वर्तमान दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उपस्कर उपयोगिता विवरण में यह देखा गया है कि मोबाइल क्रेनों, पे लोडर्स और अन्य उपस्कर के उपयोग का प्रतिशत, 3.75 प्रतिशत और 9.97 प्रतिशत के बीच भिन्न है और तट क्रेनों के उपयोग का प्रतिशत 26 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के बीच है। यह समझ से परे है कि यदि दरें बढ़ाई जाती हैं तो उपयोगिता का प्रतिशत कैसे सुधरेगा। पत्तन से अनुरोध है कि यह स्पष्ट करें कि उसने उपस्कर के उपयोग में वृद्धि करने के लिए क्या कार्रवाई की है विशेष रूप से जब उसके पास वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान रू0 147.45 करोड़ द्वारा अपनी संयंत्र और मशीनरी और रू0 21.25 करोड़ द्वारा अपनी क्रेनों और वाहनों को बढ़ाने की महत्वकांक्षी योजना हो।</p>	<p>वर्तमान में कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के उपयोग का प्रतिशत कम है। पत्तन उपस्करों के किराये की दर में वृद्धि करते हुए उपस्करों के प्रयोग से राजस्व में वृद्धि चाहता है।</p> <p>वर्ष 2007-08 के दौरान रू0 147.45 करोड़ द्वारा 'संयंत्र और मशीनरियां' के संवर्धन के लिए पत्तन की विस्तार योजनाएं आईओएचपी और एमसीएचपी के मामले में हैं और वर्ष 2009-10 में रू0 21.25 करोड़ क्रेनों के मामले में है। इसमें वर्तमान तट क्रेनों जोकि 25 वर्ष से अधिक पुरानी हैं, के साथ दो नई ईएलएल क्रेनों का प्रतिस्थापन शामिल है।</p>
<p>25.</p>	<p>भाग-घ - खंड 3.1.1. और खंड 3.1.2 उर्वरक बर्थ (I) में प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो और उर्वरक बर्थ (II) में प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारिता (इफको) के कार्गो से संबंधित है। हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 में, यह स्पष्ट किया गया है कि यह प्राधिकरण विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता होगी। उसमें यह उल्लेख भी किया गया है कि यह प्राधिकरण द्विपक्षीय करारों, जो पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकते हैं, के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। उर्वरक बर्थों (I) और (II) के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने के इस प्राधिकरण के बार-बार अनुरोधों के बावजूद पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में उल्लेख किया है कि उसने उन दो बर्थों के लिए पृथक लागत ब्योरे व्यवस्थित नहीं किए हैं। पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ हुए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर 14 जून, 2007 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी जिसमें यह निर्णय लिया गया था कि पत्तन निम्नलिखित मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करेगा:</p> <p>(क). पीपीटी को पहले संप्रेषित निर्णय कि टीएएमपी वैयक्तिक करारों पर नहीं जाएगा परंतु केवल दरमान में अधिकतम दरें निर्धारित करेगा।</p> <p>(ख). पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव पर उड़ीसा उच्च न्यायालय के स्टे आर्डर का प्रभाव।</p> <p>(ग). मध्यस्थता निर्णय की स्थिति।</p> <p>जैसाकि इस कार्यालय के पत्र दिनांक 14 जून, 2007 में अनुरोध किया गया था, पीपीटी से अनुरोध है कि उक्त मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करें और अपना निर्णय शीघ्र संप्रेषित करें।</p>	<p>पीपीएल के साथ आवश्यक विचार-विमर्श के पश्चात पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभारों के संबंध में टीएएमपी को पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।</p>
<p>26.</p>	<p>पत्र दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा, पीपीटी ने सभी कार्गो के लिए नौभरिकों को आपूर्ति श्रमिकों पर मजदूरी पर 100 प्रतिशत पर श्रमिक की आपूर्ति के लिए लेवी प्रस्तावित की है। यह प्रस्ताव लेवी को 310 प्रतिशत से 100 प्रतिशत करने के लिए है। जब यह लेवी शुरू की गई थी, वह प्राधिकरण जिसने इस लेवी को अनुमोदन प्रदान किया था और एमपीटी अधिनियम, 1963 का प्रासंगिक उपबंध उस प्राधिकरण को ऐसी लेवी को अनुमोदन प्रदान की शक्ति प्रदान करता है, कृपया बताएं।</p>	<p>लेवी के मामले में परिगणना पत्रक यहां संलग्न किया गया है। तदनुसार, प्रासंगिक भाग संशोधित किया गया है।</p>
<p>27.</p>	<p>पत्तन ने 500 बीएचपी से अधिक और 800 बीएचपी तक के फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए निर्धारित दर हटाने का प्रस्ताव किया है। फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के अभिग्रहण और निपटान ब्योरे भेजे जाएं।</p>	<p>फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के अभिग्रहण अनुसूची के अनुसार तैयार किए जा रहे हैं और इस अवस्था में सही ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए जा सकते।</p>
<p>28.</p>	<p>कृपया पुष्टि करें कि दरमान में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रेलवे प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर की गई दर के अनुसार हैं। रेलवे से प्राप्त प्रासंगिक पत्र की प्रतिलिपि हमारे रिकार्ड के लिए भेजें।</p>	<p>निःशुल्क समय, ढुलाई प्रभारों, विलंबशुल्क प्रभारों और टर्मिनल प्रभारों के संबंध में ट्रंक रेलवे से प्राप्त प्रासंगिक परिपत्र भेजे गए हैं।</p>

8. अधुनातन सूचना के आधार पर, पीपीटी द्वारा भेजी गई लागत स्थिति निम्नवत् है:

क्र.सं.	ब्यारे	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
1.	अधिशेष/घाटा (रूपये करोड़ों में)	-47.23	-84.17	-94.70	-226.10
2.	अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में	-8.34	-12.99	-12.36	-11.56 (औसत)
3.	प्रस्तावित दरमान द्वारा परिकल्पित अतिरिक्त राजस्व	27.79	11.93	11.57	51.29

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

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

- (i). (क). पीपीटी का वर्तमान दरमान वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर अप्रैल, 2000 में अंतिम बार समीक्षा की गई थी। तत्पश्चात, अभियांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर दिसम्बर, 2001 में निर्धारित किया गया था और दिनांक 15 मार्च 2005 के आदेश द्वारा इस प्रशुल्क को वर्ष 2004-05 और 2005-06 के पूर्वानुमानों के आधार पर 31 मार्च, 2006 तक जारी रखने की अनुमति दी गई थी। इस बीच, कार्बन फेरो क्रोम के लिए घाटशुल्क प्रभार जून, 2001 में निर्धारित किए गए थे, कंटेनर प्रहस्तन प्रभार सितम्बर, 2003 में अनुमोदित किए गए थे और लौह अयस्क के मैनुअल नौभरण के लिए घाटशुल्क जून, 2005 में निर्धारित किया गया था। पीपीटी ने वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन में भिन्नताओं का विश्लेषण भेजा था। वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अनुमानित 31.50 मी0ट0 के संयुक्त थ्रुपुट के विपरीत विश्लेषण के अनुसार, पीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो 30.25 प्रतिशत वृद्धि के साथ रू0 406.13 करोड़ की अनुमानित प्रचालन आय के विपरीत वसूल की गई वास्तविक प्रचालन आय 37.72 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुए रू0 559.33 करोड़ थी। तदनुरूपी प्रचालन व्यय हालांकि रू0 288.18 करोड़ अनुमानित, 22.89 प्रतिशत वृद्धि के साथ रू0 354.16 करोड़ तक पहुंच गया था। रू0 8 करोड़ अनुमानित वित्त और विविध आय रू0 21.50 करोड़ तक पहुंच गई थी। रू0 22.10 करोड़ पर अनुमानित वित्त और विविध व्यय बढ़कर रू0 35.42 करोड़ हो गई थी। रू0 836.20 करोड़ की सकल अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत, वास्तविक नियोजित पूंजी रू0 918.20 करोड़ पर आ गई थी। क्षमता उपयोगिता वर्ष 2000-01 में 154.86 प्रतिशत और वर्ष 2001-02 में 80.56 प्रतिशत थी। क्षमता उपयोगिता समायोजन करने के पश्चात और नियोजित पूंजी पर 19.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष का प्रतिलाभ प्रदान करने के लिए पीपीटी ने रू0 60.20 करोड़ अनुमानित निवल घाटे के विपरीत वर्ष 2000-01 और 2001-02 के दौरान रू0 29.82 करोड़ का निवल अधिशेष दिया था।

(ख). अनुवर्ती पांच वर्षों 2002-03, 2003-04, 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए समीक्षा की गई है जिस अवधि के दौरान वर्ष 2000 में अनुमोदित दर जारी थी क्योंकि पीपीटी 2 वर्षों की प्रारंभिक प्रशुल्क वैधता अवधि के पश्चात जैसा उस समय मामला था, बृहत् संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर नहीं आया था। पांच वर्षों के लिए कुल प्रचालन आय और प्रचालन व्यय राशि क्रमशः रू0 2375.60 करोड़ और 1208.76 करोड़ थी। वित्त और विविध आय जोड़ रू0 90.21 करोड़ था। ऋणों पर ब्याज के अतिरिक्त, परंतु पेंशन निधि में वास्तव में किए गए वार्षिक अंशदान पर विचार करने पर, वित्त और विविध व्यय जोड़ रू0 230.70 हो गया था। वर्ष 2002-03 से 2006-07 के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः रू0 1199.20 करोड़, रू0 1185.35 करोड़, रू0 1397.56 करोड़, रू0 1424.03 करोड़ और रू0 1444.85 करोड़ प्रतिवेदित की गई है। वर्ष 2002-03 से 2006-07 के दौरान क्षमता उपयोगिता क्रमशः 74.45 प्रतिशत, 66.43 प्रतिशत, 77.18 प्रतिशत, 84.87 प्रतिशत और 74.94 प्रतिशत पर पहुंच गई थी। क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजन करने के पश्चात और वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए 18.5 प्रतिशत, वर्ष 2004-05 के लिए 17.5 प्रतिशत और 2005-06 और 2006-07 के लिए 15 प्रतिशत पर प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए, पत्तन ने पांच वर्षों 2002-03 से 2006-07 के दौरान रू0 110.50 करोड़ का कुल अधिशेष दर्ज किया है। विश्लेषण से प्रकट होता है कि सात वर्षों 2000-01 से 2006-07 के दौरान, पत्तन ने नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक रू0 140.32 करोड़ का निवल अधिशेष रखा गया था। अनुप्रयोजित सामान्य सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए, यह राशि अब निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में सेटऑफ की जानी चाहिए। किन्तु, पीपीटी ने अनाच्छादित पेंशन निधि अपेक्षा प्रतिवेदित की है जिसे भविष्य अवधि के राजस्वों के माध्यम से संवर्धित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। निधि से ऐसे सेटऑफ और संवर्धन की अनुमति के बावजूद, पूर्व अधिशेष को पेंशन निधि में अंतरित करना और भावी प्रशुल्क को इस बोझ से मुक्त करना उपयुक्त होगा। इसीलिए, पत्तन की भविष्य निधि के संवर्धन की अपेक्षा के लिए रू0 140.32 करोड़ के पूर्व अधिशेष पर विचार किया गया है और इसलिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए दर विश्लेषण करते समय अर्जित अधिशेष का समायोजन नहीं किया गया है।

- (ii). पत्तन के वर्ष 2003-04 के वार्षिक लेखों के अनुसार, 31 मार्च, 2004 को पेंशन निधि रू0 204.27 करोड़ पर पहुंच गई थी। पत्तन ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान इस निधि में और रू0 180 करोड़ अंशदान दिया था। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए रू0 37.36 करोड़ की कुल पेंशन देयता पूरी करने के पश्चात 1-4-2007 को पेंशन निधि शेष रू0 346.91 करोड़ पर पहुंच गया था। पत्तन ने बताया है कि मई, 2004 को पेंशन देयता रू0 268.04 करोड़ है और निधि को अगले 3 वर्षों में रू0 160/- करोड़ द्वारा संवर्धित किया जाना है। अर्जित ब्याज और अंतरित किए जाने वाले पूर्व अधिशेष से पेंशन निधि अपेक्षा का 31-3-2010 तक ध्यान रखने की उम्मीद की जाती है। पेंशन निधि में आगे अंशदान पर आगे उप पैरा (vii) में चर्चा की गई है।

- (iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। पीपीटी द्वारा अक्टूबर, 2005 में दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव में तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए पूर्वानुमान शामिल हैं। चूंकि अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क वर्ष 2009-10 में स्पिल होगा, इसलिए पीपीटी से वर्ष 2009-10 के लिए भी लागत अनुमान भेजने का अनुरोध किया गया था। वर्ष 2009-10 के ब्योरे भेजने के समय, पत्तन ने पहले प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों को संशोधित किया है। पीपीटी द्वारा भेजे गए संशोधित लागत विवरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). (क). अक्टूबर, 2005 में प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय, पत्तन ने तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए 35.39 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) प्रहस्तन का अनुमान लगाया था। पत्तन ने बाद में अपने अनुमान को संशोधित किया था। वर्ष 2006-07 का वास्तविक यातायात 38.52 मी0ट0 था। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए, पत्तन ने क्रमशः 48.12 मी0ट0, 52.60 मी0ट0 और 57.70 मी0ट0 यातायात का अनुमान लगाया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गो-वार यातायात अनुमान निम्नानुसार हैं:

(मिलियन मीट्रिक टनों में)

घटक	2006-07 वास्तविक	2007-08	2008-09	2009-10
पीओएल	1.37	9.00	11.00	12.50
लौह अयस्क	11.88	11.50	12.00	13.00
ताप कोयला	10.51	9.00	10.00	11.00
कोकिंग कोयला	6.20	11.00	11.50	12.00
अन्य	8.56	7.62	8.10	9.20
कुल	38.52	48.12	52.60	57.70

(ख). वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित यातायात 38.52 मी0ट0 है। यह देखा गया है कि वर्ष 2006-07 (मी0ट0) के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 24.92 प्रतिशत, 36.55 प्रतिशत और 49.79 प्रतिशत अधिक हैं। अनुमानित अतिरिक्त यातायात पीओएल और कोकिंग कोयले में है। पत्तन के अनुसार, पीओएल यातायात इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लि0 द्वारा एसबीएम सुविधा शुरू किए जाने के साथ ही शुरू हो जाएगा। पत्तन को भी विश्वास है कि हिंटरलैंड में कुछ स्टील संयंत्रों के शुरू होने से बर्थों में कोकिंग कोयले के प्रहस्तन में काफी वृद्धि होगी।

(ग). इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए पीपीटी द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लागत विवरणों में यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है। किन्तु, यदि गलत अनुमानन के कारण पीपीटी को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (v). (क). वर्ष 2006-07 के लिए समग्र पत्तन के लिए वास्तविकताओं पर प्रचालन आय रू0 596.75 करोड़ पर पहुंच गई थी। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रचालन आय क्रमशः रू0 566.09 करोड़, रू0 648.13 करोड़ और रू0 709.09 करोड़ पर अनुमानित की गई है। हालांकि पत्तन ने बार-बार अनुरोध करने के बावजूद, अनुमानित आय के ब्योरे समर्थक कार्य पत्रकों के साथ नहीं भेजे थे, पत्तन द्वारा भेजा गया आय अनुमान दर विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है। इन तीन वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय पत्तन के अनुसार उन वर्षों के लिए अनुमानित उच्चतर यातायात के समय प्रत्यक्ष प्रभाजन नहीं है (i) पीओएल मात्रा में संभावित पर्याप्त वृद्धि से राजस्व में केवल थोड़ी सी ही वृद्धि होगी, (ii) वर्ष 2007-08 में ताप कोयले में अनुमानित कमी से राजस्व में काफी कमी आएगी और (iii) अमेरिकी डॉलर की अपेक्षा रूप के सुदृढ़ीकरण के कारण पेशन संबंधी आय गिरावट आने की संभावना है।

(ख). पोत संबंधी आय का अनुमान लगाने के समय पीपीटी ने विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.05 पर विचार किया था। इस विश्लेषण को अंतिम रूप देते के समय विनिमय दर लगभग 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.98 है। इस दर के आधार पर, पोत संबंधी गतिविधि की प्रचालन आय में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रू0 2.74 करोड़, रू0 3.65 करोड़ और रू0 3.83 करोड़ तक वृद्धि की गई है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार आय पूर्वानुमानों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से होने वाली आय के विदेशी मुद्रा विनिमय के प्रभाव को लिया जाना चाहिए। पत्तन ने निर्दिष्ट किया है कि पोत संबंधी गतिविधि से औसतन लगभग 72 प्रतिशत आय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों (विदेशगामी पोतों के लिए दरें) और शेष तटीय पोतों से सृजित की गई है। हालांकि कार्गो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क भी डॉलर मूल्यवर्गित है, परंतु इस संबंध में कोई समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि पत्तन में प्रहस्तित कंटेनरों की संख्या केवल मामूली (लगभग 3400 टीईयू प्रति वर्ष) है और पीपीटी ने कंटेनर भंडारण आय अलग से नहीं भेजी है।

(ग). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभार के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। संशोधित दिशा-निर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्निर्धारण की अनुमति नहीं देते हैं। उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ नहीं पड़े। पीपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार तटीय पोतों/कार्गो के रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/कंटेनर/विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया है। अप्रैल, 2000 में दरों की पिछली समीक्षा के समय, सुविचारित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 43.80 थी। वर्तमान में प्रचलित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.98 है। जब तक प्रशुल्क का पुनर्निर्धारण नहीं किया जाता, तब तक तटीय वर्ग को रियायत के उल्लिखित स्तर प्रदान करने की नीति कार्यान्वित नहीं की जा सकती है। अतः तटीय पोत दरें प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित की गई हैं।

(घ). पत्तन ने पुष्टि की है कि चूंकि इसने कोई बीओटी करार नहीं किया है, इसलिए रॉयल्टी अथवा राजस्व हिस्सेदारी द्वारा कोई आय वसूली-योग्य नहीं है।

- (vi). पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वित्तीय और विविध आय क्रमशः ₹ 5.96 करोड़, ₹ 13 करोड़ और ₹ 15 करोड़ का अनुमान लगाया था। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए उच्चतर अनुमानन, वर्ष 2007-08 की तुलना में, ₹ 9.04 करोड़ (2008-09) और ₹ 10.05 करोड़ (2009-10) की विविध प्राप्तियों को शामिल करने के कारण क्रमशः ₹ 3.21 करोड़ (2008-09) और ₹ 3.56 करोड़ (2009-10) के गोदी अनुज्ञा शुल्क हैं। चूंकि पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर, 2007 में, साथ ही साथ, कुछ मामलों में गोदी अनुज्ञा शुल्क वसूल नहीं करने का प्रस्ताव किया है, इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 3.21 करोड़ और ₹ 3.56 करोड़ की राशियां उन दो वर्षों की वित्तीय और विविध आय से कम की गई हैं।
- (vii). पीपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 41.03 करोड़, ₹ 68 करोड़ और ₹ 60 करोड़ वित्तीय और विविध व्यय का अनुमान लगाया है जिसमें भविष्य निधि में क्रमशः ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ अंशदान शामिल है। पत्तन ने सूचित किया है कि आगामी तीन वर्षों के दौरान ₹ 160 करोड़ द्वारा निधि का संवर्धन करना जरूरी होगा। जैसाकि उपर्युक्त उप पैरा 1 (ख) में पहले ही उल्लेख किया गया है, वर्ष 2000-01 से 2006-07 के दौरान अर्जित निवल अधिशेष होने के कारण ₹ 140.32 करोड़ पेंशन निधि के संवर्धन के लिए सुविचारित किया गया है। इसलिए, यह जरूरी नहीं है कि अगले तीन वर्षों के दौरान पेंशन निधि में क्रमशः ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ का अंशदान शामिल किया जाए जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। वर्तमान देयताओं को पूरा करने के लिए, इस मामले में अपेक्षित प्रतिवर्ष सही अंशदान प्रकट करने वाले कार्य पत्रकों के अभाव में ₹ 10 करोड़ प्रति वर्ष के तदर्थ अंशदान पर विचार किया गया है। इन तीन वर्षों के लिए वित्तीय और विविध व्यय पेंशन देयता को सीमित करते हुए पुनः प्रस्तुत किया गया है जैसाकि इसमें उल्लेख किया गया है।
- (viii). वर्ष 2006-07 के दौरान प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त) राशि ₹ 233.44 करोड़ थी। प्रारंभ में पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रचालन लागत क्रमशः ₹ 259.86 करोड़, ₹ 405.48 करोड़ और ₹ 447.41 करोड़ का अनुमान लगाया था। पत्तन को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अधीन यथा निर्धारित, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार व्यय का अनुमान लगाने की सलाह दी गई थी। सलाह को मानते हुए, पत्तन ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन लागत संशोधित कर क्रमशः ₹ 274.95 करोड़, ₹ 305.96 करोड़ और ₹ 341.05 करोड़ किया है। चूंकि पत्तन ने प्रचालन लागत के निश्चित और परिवर्तनीय घटकों को अलग-अलग निर्दिष्ट नहीं किया है, इसलिए यह माना जाता है कि पत्तनों ने तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित कार्गो क्रमशः 48.12 मि0मी0ट0, 52.60 मि0मी0ट0 और 57.57 मि0मी0ट0 पर विचार करने के पश्चात उपर्युक्त संदर्भ में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के भीतर आने वाले व्यय का अनुमान लगाया है।
- (ix). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न सेवाओं के लिए मैनिंग मान/डेटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किए जाएंगे। यह भी बताया गया है कि प्रचालन में प्रौद्योगिक परिवर्तनों के साथ, पत्तन को समय और गति अध्ययन के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और तदनुसार विधि प्रक्रिया के पश्चात मैनिंग मान/डेटम नियमित रूप से समायोजित करना चाहिए। जब पत्तन का ध्यान इस खंड की ओर दिलाया गया था तो यह सूचित किया गया था कि असूचीबद्ध कामगारों की सेवा शर्तें विनियमित करने के लिए भारतीय उच्चतम न्यायालय द्वारा एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया था और समिति द्वारा किए गए अध्ययन के आधार पर विभिन्न कार्गो लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए मैनिंग मान और प्रोत्साहन दरें, भारत सरकार द्वारा अनुमोदित, जून, 1994 से लागू की गई हैं। चूंकि पत्तन में प्रचालन में प्रोत्साहन योजना वर्ष 1994 से ही निर्धारित है इसलिए यह प्राधिकरण दोहराता है कि पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 में यथा शामिल आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।
- (x). पीपीटी द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 1598.72 करोड़, ₹ 1962.13 करोड़ और ₹ 2207.14 करोड़ है। इनमें वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान निवल प्रखंड क्रमशः ₹ 155 करोड़, ₹ 373 करोड़ और ₹ 252 करोड़ के संवर्धन शामिल हैं जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है:

(रूपये करोड़ों में)

	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
(i)	स्टेकिंग यार्ड	10	62	15	87
(ii)	केपिटल निकर्षण	110	93	82	285
(iii)	संयंत्र और मशीनरी	20	85	42	147
(iv)	घाट, सड़कें, सीमारेखाएं	-	29	30	59
(v)	फ्लोटिला और फ्लोटिंग क्रॉफ्टस	10	35	-	45
(vi)	गोदियां, समुद्र दीवारें, पियर्स और नेविगेशन सामान	-	24	50	74
(vii)	क्रनें और वाहन	5	16	-	21
(viii)	जल, बिजली, टेलिकाम और अग्निशामक के लिए संस्थापन	-	9	10	19
(ix)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	-	20	23	43
	कुल	155	373	252	780

पत्तन ने स्पष्ट रूप से सूचित किया था कि सभी परिकल्पित पूंजी संवर्धन ऊपर निर्दिष्ट समयावधि के भीतर पूरे किए जाएंगे। तथापि, पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि परिसंपत्तियां जो अगले तीन वर्षों में पूर्ण और शुरू हो जाएंगी केवल क्रमशः ₹0 132 करोड़, ₹0 229 करोड़ और ₹0 232 करोड़ होंगी। चूंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना करने के लिए केवल पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों पर ही विचार किया जा सकता है, ₹0 23 करोड़, ₹0 144 करोड़ और ₹0 20 करोड़ को क्रमशः वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-2010 के निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। पीपीटी ने चैनल को गहरा करने (₹0 253 करोड़) और बर्थ फेस में सुधार (₹0 32 करोड़) करने के लिए आगामी तीन वर्षों के दौरान ₹0 285 करोड़ का कुल व्यय परिकल्पित किया है। पत्तन ने सूचित किया है कि इस मामले में अनुमोदन ₹0 155 करोड़ के लिए प्राप्त हुआ है और ₹0 253 करोड़ के संशोधित लागत अनुमान के लिए पीआईबी का अनुमोदन मांगा जा रहा है। नियोजित पूंजी निर्धारण के लिए, निकर्षण और बर्थ फेस में सुधार करने के लिए व्यय ₹0 155 करोड़ पर सीमित किया गया है। ऐसी परियोजनाओं में शामिल समय तत्व, ₹0 155 करोड़ का पूंजी व्यय वर्ष 2009-10 के लिए शामिल किया गया है। यदि यह परियोजना वर्ष 2009-10 से पहले पूरी होती है तो पीपीटी को यह विकल्प होगा कि परियोजना के पूरा होने की संभावना से कम से कम 3 माह पहले प्रशुल्क की अनुसूचित समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें। उपर्युक्त समायोजनों की शर्त पर, इस विश्लेषण में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः ₹0 1465.72 करोड़, ₹0 1725.10 करोड़ और ₹0 2260.14 करोड़ की नियोजित पूंजी के संशोधित अनुमानों पर विचार किया गया है।

- (xi). पत्तन द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उपलब्ध मूल्यहास राशियां क्रमशः 54.28 करोड़, ₹0 64.19 करोड़ और ₹0 71.39 करोड़ हैं। पत्तन ने इन वर्षों के दौरान निवल प्रखंड में संवर्धन को ₹0 780 करोड़ से कम कर ₹0 593 करोड़ कर दिया है। जब पूंजी व्यय में कटौती के साथ टेंडम में मूल्यहास के लिए प्रावधान को कम करने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने जवाब दिया था कि उससे उपलब्ध करवाए जाने वाले मूल्यहास की मात्रा पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। चैनल को गहरा करने के लिए आगामी तीन वर्षों के दौरान व्यय की जाने वाली परियोजना लागत पत्तन द्वारा ₹0 285 करोड़ परिकल्पित की गई है, इसे ₹0 155 करोड़ पर सीमित किया गया है और पिछले वर्ष अर्थात् 2009-10 में खर्च किए जाने पर विचार किया गया था। यद्यपि यह महसूस किया गया है कि पत्तन द्वारा किया गया मूल्यहास के लिए प्रावधान पूंजी व्यय में कटौती के साथ टेंडम में कम किया जाए, पत्तन से अपेक्षित ब्योरे प्राप्त नहीं होने के कारण, लागत विवरण करते समय कोई संशोधन नहीं किया गया है।
- (xii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि अनुमत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की क्षमता के उपयोगिता कारक से संबद्ध होना चाहिए। पीपीटी ने पत्तन की क्षमता वर्ष 2007-08 के लिए 56.40 मिलियन टन और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए 71.40 मिलियन टन मूल्यांकित की है। जब प्रासंगिक तीन वर्षों के लिए पीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात की मूल्यांकित क्षमता से तुलना की जाती है तो यह देखा गया है कि पत्तन वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 85.32 प्रतिशत, 73.67 प्रतिशत और 80.81 प्रतिशत पर प्रचालन कर रहा होगा। इस प्रकार, यह माना जा सकता है कि अधिकतम अनुमत आरओसीई की स्वीकृति प्रदान करने के लिए अंतिम स्तर रूप में 60 प्रतिशत की निर्धारित न्यूनतम क्षमता उपयोगिता सीमा पीपीटी द्वारा अर्जित की जाएगी।
- (xiii). पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां राशि क्रमशः ₹0 83.93 करोड़, ₹0 76.96 करोड़ और ₹0 75.21 करोड़ हैं और वह कोई सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां नहीं हैं। 7.9 प्रतिशत की जोखिम मुक्त दर पर प्रतिलाभ व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर स्वीकार्य है और शेष व्यापार परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- (xiv). (क). उपर्युक्त चर्चा के अधीन लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण संलग्नक I (क) से II (ड.) रूप में अनुलग्न किए गए हैं।
- (ख). लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में)				लागत विवरण के अनुसार अधिशेष (+) / घाटा (-) (रूपये करोड़ों में)				प्रचालन आय के % रूप में अधिशेष(+) / घाटा (-)			
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	औसत
1.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	364.77	410.24	446.11	1221.12	7.01	18.59	12.87	38.47	1.92	4.53	2.89	3.11
2.	पोत संबंधी गतिविधि	122.61	152.04	168.85	443.50	9.49	-1.56	-49.14	-41.21	7.74	-1.03	-29.10	-7.46
3.	रेलवे	65.79	72.84	79.90	218.53	23.62	22.52	21.68	67.82	35.90	30.92	27.14	31.32
4.	संपदा	15.65	16.46	18.06	50.17	-33.33	-36.12	-39.04	-108.49	-212.98	-219.49	-216.17	-216.21
5.	समग्र पत्तन	568.83	651.58	712.92	1933.32	6.79	3.43	-53.62	-43.40	1.19	0.53	-7.52	-1.93

- (ग). यातायात के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि का प्रस्तावित प्रतिशत लागू करते हुए गतिविधि-वार अतिरिक्त राजस्व सृजन, जैसाकि पत्तन द्वारा भेजा गया है, निम्नवत् है:

क्र. सं.	गतिविधि	अतिरिक्त आय (रूपये करोड़ों में)			
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल
1.	कार्गो प्रहस्तन	27.79	11.93	11.57	51.29
2.	पोत संबंधी गतिविधि	--	--	--	--
3.	रेलवे	--	--	--	--
4.	संपदा गतिविधि	--	--	--	--
5.	कुल	27.79	11.93	11.57	51.29

- (xv). (क). पीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन के अलावा गतिविधियों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन, पत्तन ने प्रस्तावित किया है – (i) कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमीनियम पिण्ड, मछली और पीओएल तथा 23*ग से अधिक फ्लैश बिंदु वाले उत्पादों पर घाटशुल्क में विभिन्न प्रतिशतों पर वृद्धि की जाए (ii) कोयले के अभियांत्रिक प्रहस्तन और खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेल आदि के मामले के अलावा सभी अन्य घटकों पर घाटशुल्क में विभिन्न प्रतिशतों पर गिरावट (iii) खुले स्टेकयार्ड में क्षेत्र के आबंटन के लिए दरों में वृद्धि (iv) कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभारों में वृद्धि (v) गोदियों के भीतर निजी धर्मकांटों पर भारतोलन प्रभारों में वृद्धि। पीपीटी में प्राप्त की जा रही लागत स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित वृद्धि को न्यायोचित ठहराने की आवश्यकता है।
- (ख). समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति घाटशुल्क प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन के माध्यम से ₹0 51.29 करोड़ के लक्षित अतिरिक्त राजस्व सृजन पर विचार करने से तीन वर्षों 2007–08, 2008–09 और 2009–10 के लिए ₹0 43.40 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है। कार्गो संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित संशोधन के माध्यम से ₹0 51.29 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व सृजन लक्षित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि ₹0 38.47 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। रेलवे गतिविधि के साथ यह गतिविधि, वास्तव में, घाटे वाली पोत संबंधी गतिविधि और संपदा गतिविधि को प्रति-सहायिकी प्रदान करती है। प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति है कि समग्र पत्तन की वित्तीय स्थिति और प्रशुल्क में संशोधन की सीमा निर्धारित करने के समय सुविचारित की जाने वाली प्रत्येक गतिविधि से अधिशेष गतिविधि पर वर्तमान स्तर के अधिक बोझ नहीं पड़े। पत्तन ने कुछ मदों में ऊर्ध्वमुखी दरें संशोधित करते हुए, कुछ अन्य मदों में अधोगामी संशोधन करते हुए और शेष मदों पर वर्तमान मदों को व्यवस्थित करते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से ₹0 51.29 करोड़ की अतिरिक्त आय सृजित करने की मांग की है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दर्शाती है, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार घाटशुल्क दर में वर्तमान स्तर से अधिक वृद्धि की अनुमति नहीं है। तथापि, यह प्राधिकरण कार्गो की ऐसी मदों पर प्रशुल्क में कटौती अनुमोदित करता है जहां पत्तन ने कटौती प्रस्तावित की है। पत्तन ने कुछ मदों में घाटशुल्क दरों में कटौती करने के अपने प्रस्ताव के बाद में घाटशुल्क राजस्व में अनुमानित कटौती अलग से परिमाण स्थिर नहीं किया गया है। तथापि, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कइस गणना पर राजस्व में कटौती कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन ₹0 38.47 करोड़ के निवल कुल अधिशेष के भीतर होगी। अतः इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा कटौतियों के लिए प्रस्तावित मदों से इतर मदों पर घाटशुल्क में कोई कटौती अनुमोदित नहीं की है।
- (ग). पोत संबंधी गतिविधि ₹0 41.21 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया गया है। पत्तन से आंकड़ों के नहीं मिलने पर, हम अधिशेष/घाटा ब्योरो का उप-गतिविधि-वार (बर्थिंग गतिविधि, पत्तन देयताएं, गतिविधि, पाइलटेज गतिविधि, जल आपूर्ति सेवा आदि) विश्लेषण करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, पत्तन ने इस गतिविधि के अधीन कोई दर संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है।
- (घ). रेलवे गतिविधि में ₹0 67.82 करोड़ का सकल अधिशेष दर्शाया गया है। पत्तन ने सूचित किया है कइस गतिविधि के अधीन दर संशोधन रेलवे बोर्ड द्वारा जून, 2006 में किया गया था।
- (ङ). संपदा संबंधी गतिविधि ₹0 108.49 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया गया है। तथापि, पीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में इस गतिविधि के अधीन कोई दर संशोधन परिकल्पित नहीं किया है।
- (xvi). लागत स्थिति पीपीटी के अनुमानों पर आधारित है जिसमें कई अंतर हैं। पत्तन ने वर्ष 2007–08 से 2009–10 के आय अनुमान समर्थक दस्तावेजों और गणनाओं के साथ नहीं भेजे थे। पत्तन से अपेक्षित ब्योरे नहीं मिलने पर, लागत विश्लेषण करने के समय, उसे द्वारा किया गया मूल्यह्रास प्रावधान बिना किसी संशोधन के स्वीकार किया गया है। इसके अलावा, पत्तन ने कुछ घटकों में घाटशुल्क दरों में कटौती करने के अपने प्रस्ताव के बाद में राजस्व में कटौती परिमाण स्थिर नहीं की गई है। वास्तव में, न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में राजस्व में कोई अनुमानित वृद्धि अथवा कटौती नहीं दर्शाई गई है। पत्तन न्यास को प्रचालन की उत्पादकता/दक्षता में सुधार करने और लागत कटौती करने के लिए गंभीरता से शुरुआत करनी चाहिए। पत्तन को अपनी विभिन्न सुविधाओं के उपयोग की समीक्षा करनी जारी रखनी चाहिए और अपनी पूंजी लागत के साथ-साथ उपरिव्ययों में कटौती करने के लिए सभी अप्रचलित और निष्क्रिय परिसंपत्तियों का शीघ्र निपटान करना चाहिए। ऐसी कार्रवाई से वित्तीय स्थिति में सुधार आएगा।
- (xvii). चूंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 में यथा निर्धारित उपयुक्त संशोधन पाइलटेज और नौकर्षण अनुसूची के अनुसार किए गए हैं, इसलिए दरमान के भाग-क में दी गई 'स्थानांतरण' के लिए वर्तमान परिभाषा हटाई गई है।
- (xviii). इस प्राधिकरण के अनुरोध पर, पत्तन ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज के भुगतान और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के क्रमशः खंड 2.18.1 से 2.18.4 और 2.19.1 से 2.19.3 द्वारा डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली संबंधी मानक उपबंध दरमान में शामिल किए हैं। इस प्राधिकरण द्वारा द्वारा दी गई सलाह अनुसार, पत्तन ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथापेक्षित शर्तें दरमान में शामिल की हैं।
- (xix). आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर को रियायत पर शासित प्रासंगिक शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल की गई है।
- (xx). हालांकि पत्तन ने पुष्टि की है कि घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 में यथा निर्धारित, कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय विशेष ध्यान रखे जाने की आवश्यकता है, इस कथन के समर्थन में इस प्राधिकरण के पास कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं करवाया गया है।

- (xxi). कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमीनियम पिण्ड, पीओएल और 23*ग से ऊपर फ्लैश प्वाइंट वाले उत्पादों और मछली जैसे घटकों पर घाटशुल्क प्रभार विभिन्न प्रतिशतों द्वारा बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। दरों में कटौती कोयले का अभियांत्रिक प्रहस्तन, खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेलों आदि को छोड़कर सभी अन्य घटकों पर प्रस्तावित की गई है। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर प्रस्तावित घाटशुल्क दरों पर पहुंचा गया और अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की अनुमानित क्षमता और उससे सृजित होने वाली संभावित आय भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया है कि उसने कार्गो-वार लागत विवरण अलग से तैयार नहीं किए हैं और कुल राजस्व और किया गया व्यय दर संशोधन के लिए आधार रूप में प्रयोग किए जाते हैं। ऊपर पैरा (xv) (ख) में दिए गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने किसी भी घटक के प्रशुल्क में कोई वृद्धि अनुमोदित नहीं की है परंतु पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई ऐसी मदों पर दरों में कटौती अनुमोदित की गई है।
- (xxii). पत्तन ने एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए वर्तमान दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है क्योंकि यह हाल ही में मार्च, 2005 में संशोधित की गई थी। अनुरोध पर, पत्तन ने प्रासंगिक लागत ब्योरे प्रस्तुत किए थे। लागत विवरण के अनुसार, नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ प्रदान करने के पश्चात वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान इस गतिविधि से रू0 1.19 करोड़ का निवल घाटा होगा। अतः यह प्राधिकरण वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxiii). पीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन पर लागू दर में 16 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है कि लगभग रू0 22 करोड़ बर्थ की लम्बाई बढ़ाने, स्टेकर रिकलेमर बदलने और आईओएचपी के उन्नयन पर खर्च किए गए हैं। चूंकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि संयंत्र का औसत थ्रुपुट 16000 से बढ़ाकर 20000 टन प्रतिदिन किया गया है, इसलिए समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था कि क्या स्वतः थ्रुपुट में सुधार से किए जाने के लिए उल्लिखित निवेशों के लिए पत्तन की प्रतिपूर्ति नहीं करेगा। पत्तन ने दोहराया है कि बढ़ा हुआ थ्रुपुट पहले से किए गए निवेश की प्रतिपूर्ति में सकल रूप से अपर्याप्त होगा। अनुरोध पर, पत्तन ने पिछले तीन वर्षों के लागत ब्योरों और अनुवर्ती तीन वर्षों के अनुमान देते हुए विवरण प्रस्तुत किया था। यद्यपि विवरण से प्रकट होता है कि आईओएचपी गतिविधि अगले तीन वर्षों के दौरान रू0 22.10 करोड़ का निवल घाटा एंटेल करेगी, परंतु इस प्राधिकरण ने वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है क्योंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि ने अनुवर्ती तीन वर्षों के दौरान रूव 38.47 करोड़ का अधिशेष दर्शाया है।
- (xxiv). वर्तमान में, 23*ग और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल पर, प्रभार्य घाटशुल्क 2 एमटीपीए तक रू0 45 प्रति टन और 2 एमटीपीए से अधिक के लिए रू0 42 प्रति टन है। पत्तन ने प्रशुल्क को क्रमशः रू0 50 प्रति टन और रू0 45 प्रति टन संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। 23*ग से कम के फ्लैश प्वाइंट वाले उत्पादों पर, पत्तन ने वर्तमान घाटशुल्क में रू0 150 से रू0 100 प्रति टन की कटौती का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने उल्लेख किया है कि तेल जेट्टी के सृजन में किया गया रू0 50 करोड़ का निवेश 83 प्रतिशत तक इस्तेमाल किया जा रहा है और नुकसान को पूरा करने के लिए 23*ग से अधिक फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पादों पर 11 प्रतिशत वृद्धि की मांग की गई है। पीपीटी से जेट्टी की क्षमता और इसके उपयोग की सीमा के ब्योरों के साथ केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया है कि वर्तमान क्षमता उपयोगिता लगभग 25 प्रतिशत है और केवल पीओएल उत्पाद के प्रहस्तन के लिए लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष प्रकट करती है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित कटौती को अनुमोदन प्रदान करता है परंतु पीओएल कार्गो की अन्य मदों में वर्तमान दरों को बनाए रखा है।
- (xxv). (क). वर्तमान दरमान में पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के उर्वरक बर्थ (I) पर प्रहस्तित कार्गो और इफको के उर्वरक बर्थ (II) पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पृथक प्रभार दिए गए हैं। पीपीटी ने पारादीप फॉस्फेट लि0 के समीपवर्ती बर्थों में प्रहस्तित उर्वरक कच्चा माल के लिए कार्गो संबंधी प्रभारों में यह उल्लेख करते हुए संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि पीपीएल के बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो की दरों को इफको बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के बराबर किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन ने पीपीएल के साथ न्यूनतम गारंटी, निर्धारित बर्थ प्रभारों की समय-समय पर समीक्षा आदि के लिए किए गए वर्तमान करार दिनांक 3 अगस्त, 1985 में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने सूचित किया था कि करार में एक खंड है कि समेकित कार्गो प्रभार परस्पर सहमति से संशोधित किए जा सकते हैं और वर्तमान करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट का कोई प्रावधान नहीं है।
- (ख). पीपीटी को सूचित किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की अधिसूचना दिनांक 31 मार्च, 2005 के पश्चात, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत किए जाने के मामले को छोड़कर, यह प्राधिकरण ऐसे द्विपक्षीय करारों, जो बर्थों के आबंटन के लिए पत्तनों द्वारा अन्य संगठनों के साथ किए जा सकते हैं, के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता होगी। पीपीटी को पीपीएल और इफको को आबंटित उर्वरक बर्थ I और II के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों का लागत औचित्य भेजने की सलाह दी गई थी ताकि दो बर्थों के लिए प्रस्तावित अलग-अलग दरों की समीक्षा कर सकें। उर्वरक बर्थों के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने के बार-बार अनुरोध के बाजूबद पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसने उन दो वर्षों के लिए पृथक लागत ब्योरे व्यवस्थित नहीं किए हैं। पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर 4 जून, 2007 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में, यह निर्णय लिया गया था कि पत्तन निम्नलिखित मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करेगा:

- (क). टीएमपी द्वारा पीपीटी को पहले संप्रेषित निर्णय कि वह वैयक्तिक करारों पर नहीं जाएगा परंतु केवल दरमान में अधिकतम दरें निर्धारित करेगा।
- (ख). पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव पर उड़ीसा उच्च न्यायालय के स्टे आर्डर का प्रभाव।
- (ग). संयुक्त सचिव, कानूनी सलाहकार, सार्वजनिक उपक्रम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा दिसम्बर, 2002 में अधिघोषित किए गए फैसले की स्थिति।
- (ग). जब पतन को उक्त अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए अनुस्मरण करवाया गया था तो पत्तन ने सूचित किया था कि पीपीटी के साथ जरूरी विचार-विमर्श के पश्चात पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभारों के संबंध में पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।
- (घ). जब तक सहमत प्रस्ताव दाखिल नहीं किया जाता है और इस प्राधिकरण द्वारा निपटान नहीं किया जाता है तब तक वर्तमान व्यवस्था, पक्षों के बीच मुकदमेबाजी में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा आदेशों के अधीन, लागू रहेगी।
- (xxvi). अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए रू0 0.50 प्रति टन की नई लेवी शामिल करने का प्रारंभिक प्रस्ताव एमएमटीसी, पारापदीप पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन, टाटा स्टील, टीएनईबी और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज द्वारा उठाई गई आपत्तियों को बाद में पीपीटी द्वारा वापस ले लिया गया था।
- (xxvii). पत्तन ने वर्तमान दरमान में दी गई लाइटरेंज लेवी को यह कहते हुए हटाने का प्रस्ताव किया है कि शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित बार्गिंग सेवा लाइटरेंज गतिविधि के स्थान पर है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस सेवा को समाप्त करने से कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं आएगी क्योंकि लाइटरेंज प्रचालन के माध्यम से कोई कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाता है। अतः यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxviii). शरिम्प के लिए घाटशुल्क दर 0.30 प्रतिशत यथामूल्य पर वर्तमान लेवी के स्थान पर रू0 100 प्रति मी0ट0 प्रस्तावित की गई है। पीपीटी से प्रस्ताव दर को उचित लागत पत्रक के साथ तर्कसंगत उहाराए जाने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने सूचित किया था कि कार्गो-वार कोई पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है परंतु रू0 100 प्रति मी0ट0 की दर प्रस्तावित की गई है क्योंकि शरिम्प एक उच्च मूल्य का कार्गो है। जब पत्तन से प्रहस्तित टनभार और इस घटक पर वसूला गया घाटशुल्क के बारे में आंकड़े मांगे गए थे तो पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने अंतिम तीन वर्षों के दौरान इस कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। हालांकि पत्तन ने विपरीत बयान दिए हैं, यह प्राधिकरण वर्तमान यथामूल्य घाटशुल्क की बजाय प्रति टन दर निर्धारित करने के प्रस्ताव का, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिकल्पित युक्तिकरण रूप में, समर्थन करता है। पत्तन से अपेक्षित आंकड़े नहीं मिलने और पत्तन द्वारा पिछले तीन वर्षों में शरिम्प कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण इस घटक के लिए घाटशुल्क दर सभी अन्य प्रकार की फिश के बराबर निर्धारित करता है।
- (xxix). पत्तन से अनुरोध किया गया था कि इस ब्योरे के साथ कार्य पत्रक प्रस्तुत करें कि घाटशुल्क अनुसूची के अधी प्रस्तावित बार्गिंग (बार्जों पर और से कार्गो की लदाई/उतराई) के लिए रू0 15 प्रति मी0ट0 की नई दर कैसे प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने पुष्टि की थी कि प्रस्तावित दर तटीय कार्गो के लिए है और प्रोत्साहनात्मक प्रशुल्क होने के कारण प्रस्तावित दर पर पहुंचने का कोई आधार नहीं है। पत्तन ने यह सेवा शुरू करने की वित्तीय विवीक्षा दर्शाते हुए कोई कार्य पत्रक प्रस्तुत नहीं किया था। चूंकि कोई पृथक घाटशुल्क प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे और प्रस्तावित दर सभी अन्य मौजूदा घाटशुल्क दरों की अपेक्षा बहुत कम है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxx). चूंकि परियोजना कार्गो घाटशुल्क अनुसूची के अधीन विशेष रूप से वर्गीकृत नहीं किया गया है, इसलिए पीपीटी इसे सामान्य कार्गो मानते हुए उस पर वर्तमान में रू0 52 प्रति टन की वसूली करता है। पत्तन ने इस घटक पर रू0 85 प्रति टन पर घाटशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया था। हालांकि पत्तन ने लागत ब्योरे और इस घटक के प्रहस्तन की मात्रा नहीं भेजी थी, परंतु यह प्राधिकरण इस तथ्य पर विचार करते हुए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है कि सामान्य कार्गो की तुलना में उच्चतर घाटशुल्क वाले पृथक कार्गो समूह रूप में परियोजना सामग्रियों के वर्गीकरण की यह पद्धति कुछ अन्य महापत्तनों में भी प्रचलित है।
- (xxxi). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.5.1 में यथा निर्धारित, पीपीटी को पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार्य सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा से अधिक निर्धारित नहीं करने की सलाह दी गई थी। उल्लेख किया गया है कि कंटेनरों का पोतांतरण नहीं किया गया है, इसलिए पत्तन इस सुझाव से सहमत नहीं है। किन्तु, आकस्मिकताओं को देखने के लिए, दरमान में एक खंड दिया गया है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
- (xxxii). पत्तन ने कंटेनरों पर विराम समय प्रभारों के अलावा कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली जारी खने का प्रस्ताव किया है। आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित करते समय, पीपीटी को कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए समेकित विराम समय प्रभार निर्धारित करने की सलाह दी गई थी। इसके अलावा, संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 5.6.2 के अनुसार, कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों से तब तक वसूल नहीं किया जा सकता जब तक ऐसा करने के लिए विशेष आधार मौजूद नहीं हो। जब विराम समय प्रभारों के अतिरिक्त कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के समर्थन में मौजूद रहने वाली विशेष परिस्थितियों के बारे में बताने का अनुरोध किया गया था तब पत्तन ने उल्लेख किया था कि केवल लगभग 150 खाली कंटेनर आयात किए जाते हैं और लदे हुए निर्यात कार्गो के साथ एक माह पश्चात वे निर्यात किए जाते हैं और वास्तव में कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क प्रोद्भूत नहीं होता है। वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति के लिए पत्तन के अनुरोध को इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए इस शर्त के साथ स्वीकार किया गया है कि पत्तन अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रशुल्क मद को समायोजित करेगा।
- (xxxiii). वर्तमान में पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालकों द्वारा निर्मित सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के माध्यम से पीओएल पोतांतरण पर रू0 15 प्रति मी0ट0 घाटशुल्क रूप में वसूल किया जाता है। इस प्राधिकरण ने पीपीटी को पहले सलाह दी थी कि जब इंडियन ऑयल कार्पोरेशन (आईओसी) अपना एसबीएम शुरू करता है तो उसपर वसूल किए जाने के लिए कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालन हेतु

समेकित दर निर्धारित करें। जल्द शुरू होने वाले आईओसी के एसबीएम के प्रचालन के लिए, पीपीटी ने, तथापि, पृथक बर्थ किराया प्रभारों, पाइलटेज, टग किराया प्रभारों, पत्तन देयताओं और पाइलट उपस्थिति प्रभारों की वसूली के अलावा रू0 10/- प्रति मी0ट0 की घाटशुल्क दर प्रस्तावित की थी। बर्थ किराया, पाइलटेज और टग किराया के मामले में प्रस्तावित प्रभार सामान्य कार्गो पोतों द्वारा देय प्रभारों के लगभग 50 प्रतिशत हैं। प्रस्तावित पत्तन देयताएं अन्य कार्गो पोतों के बराबर हैं। पाइलट उपस्थिति प्रभार अन्य पोतों द्वारा देय प्रभारों के 76 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन से इस ब्योरे के साथ लागत विवरण भेजने का अनुरोध किया गया था कि इन भिन्न-भिन्न दरों पर कैसे पहुंचा गया। जवाब में पत्तन ने उल्लेख किया था कि सिंगल बॉय मूरिंग का प्रचालन अभी शुरू नहीं हुआ है और वह केवल एसबीएम की शुरुआत और प्रचालन के पश्चात लागत ब्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा। संयुक्त सुनवाई में, आईओसी ने रू0 5 से रू0 6 प्रति मी0ट0 की घाटशुल्क का सुझाव दिया था। पीपीटी ने सूचित किया है कि चूंकि परस्पर सहमत घाटशुल्क पर नहीं पहुंचा जा सका है, इसलिए यह प्राधिकरण रू0 6 से रू0 10 प्रति मी0ट0 के बीच पड़ने वाली कोई दर अनुमोदित कर सकता है। लागत ब्योरों के अभाव में, एक्यूरेसी के किसी भी कोण से सिंगल बॉय मूरिंग के लिए प्रभारों के मामले में दरें अनुमोदित करना मुश्किल है। कांडला में जहां पोतांतरण के माध्यम से मुख्यतः कच्चा तेल संव्यवहार किया जाता है, प्रभार्य घाटशुल्क रू0 12 प्रति मी0ट0 है। चूंकि दर तभी उपलब्ध होगी जब आईओसी अपना प्रचालन शुरू करेगा, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा बर्थ किराया, पाइलटेज, पाइलट उपस्थिति प्रभार और टग किराया के लिए प्रस्तावित संपूर्ण पत्तन देयताओं और प्रभारों की रियायती वसूली के अलावा रू0 8 प्रति मी0ट0 की घाटशुल्क दर के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान करता है। साथ ही साथ, पत्तन को निर्देश दिया जाता है कि आईओसी द्वारा एसबीएम शुरू करने के छह माह के भीतर इस संबंध में उपयुक्त लागत आधारित प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

- (xxxiv). खुले स्टेक यार्ड और ढके हुए स्थान के लिए वर्तमान दरों में 50 प्रतिशत से 260 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने इस वृद्धि को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने सूचित किया था कि इस संबंध में पृथक लागत तालिका व्यवस्थित नहीं की गई है। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया था कि उसने अधिक कार्गो रखने के लिए अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के सृजन पर रू0 5 करोड़ से अधिक खर्च किए हैं और प्रस्तावित वृद्धि निवेश की लागत वसूल करने के लिए है। एमएमटीसी, टाटा स्टील, सेल, टीएनईबी और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज़ ने कई कारण उद्धरित करते हुए प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति की थी। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष प्रकट किया है इसलिए यह प्राधिकरण वर्तमान दरों को बनाए रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxxv). वर्तमान व्यवस्था में, 10 वर्ग मी0 के ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क रू0 1000/- प्रति माह अथवा उसका भाग है। पत्तन ने 100 वर्ग मी0 अथवा उसके भाग के लिए रू0 3600/- प्रति माह की दर प्रस्तावित की है। पत्तन से वह परिस्थितियां स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था जिसके अधीन उसने दर में 64 प्रतिशत तक कटौती करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने जवाब दिया था कि चूंकि उर्वरक और खाद्यान्न वर्तमान में पत्तन पर प्रहस्तित नहीं किए जा रहे हैं, इसलिए ढका हुआ स्थान खाली रहता है। पत्तन के अनुसार इकाई दर में कटौती से ढके हुए स्थान के उपयोग में वृद्धि होगी। पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, इस प्रस्ताव को अनुमोदित किया गया है।
- (xxxvi). पत्तन ने दंडात्मक लाइसेंस शुल्क की वसूली का प्रस्ताव किया है यदि आयातित कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक आबंटित क्षेत्र के अभिग्रहण के 60 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है। पत्तन ने 60 से 120 दिन के भीतर अभिग्रहण के लिए दोगुना सामान्य प्लॉट किराया, 120 दिन से 180 दिनों के बीच 3 गुणा सामान्य किराया और 180 दिन से अधिक के लिए 4 गुणा सामान्य किराया प्रस्तावित किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान औसतन 2,56,000 मी0ट0 कोकिंग कोयला, 3,67,000 मी0ट0 गैर-कोकिंग कोयला और 1,25,000 मी0ट0 हार्ड कोक विनिर्दिष्ट समय के भीतर पत्तन क्षेत्र से नहीं हटाए गए थे। इंडियन चार्ज क्रोम लिमिटेड, टाटा स्टील और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज़ ने यह उल्लेख करते हुए प्रस्तावित वृद्धि पर चिंता व्यक्त की थी कि यह उनकी लागत में जुड़ेगा। जनवरी, 2005 में, पीपीटी ने पत्तन से आयातित कोक और कोकिंग कोयला की निकासी में अनावश्यक विलंब के लिए दंड वसूली का प्रावधान किया था। यह प्रस्ताव प्रति टन दंड वसूल करने के लिए था यदि उल्लिखित कार्गो उतराई के 45 दिनों के भीतर निकासित नहीं किए जाते हैं। चूंकि इसका प्रयोजन प्रचालन क्षेत्र का अधिकाधिक उपयोग सुनिश्चित करना था, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन करता है। तथापि, पारित आदेश (मामला सं. टीएमपी/29/2005-पीपीटी) दिनांक 15 जून, 2005 में, इस प्राधिकरण ने प्रस्ताव खारिज किया था क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.6 पट्टे पर/किराये पर लाइसेंसशुदा प्रचालन क्षेत्र में भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली की अनुमति प्रदान नहीं करता है। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने पत्तन को उपयुक्त लेवी निर्धारित करने की सलाह दी थी जोकि अनुसरित सामान्य सिद्धांतों के अनुसार हो। वर्तमान में पत्तन ने अभिग्रहीत क्षेत्र पर दंडात्मक प्लॉट किराया की वसूली का प्रस्ताव किया है। चूंकि पोतों की उत्पादकता में सुधार लाने के लिए पत्तन क्षेत्र को भीड़ मुक्त रखना आवश्यक है, इसलिए यह प्राधिकरण दोगुना प्लॉट किराये पर दंडात्मक लेवी अनुमोदित करता है यदि कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और कोक के प्रकार 90 दिनों के भीतर आबंटित क्षेत्र से निकासित नहीं किए जाते हैं।
- (xxxvii). मोबाइल क्रेनों, पे लोडर्स और अन्य उपस्कर के उपयोग का प्रतिशत 3.75 प्रतिशत से 9.97 प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न है और तट क्रेनों के उपयोग का प्रतिशत 26 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के बीच है। पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के किराया प्रभारों में उनके बहुत कम उपयोग के कारण 14.15 प्रतिशत से 92.30 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि उपयोगिता के प्रतिशत में कैसे सुधार होगा यदि दरों में वृद्धि की जाती है। जवाब में पत्तन ने उल्लेख किया था कि वह उपस्कर के किराये की दर में वृद्धि करते हुए राजस्व में वृद्धि करना चाहता है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दर्शा रही है, इसलिए यह प्राधिकरण वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxxviii). नई दरें '75 मी0ट0 मोबाइल क्रेन', '20 मी0ट0 ईएलएल क्रेन' '15 घन ग्रेब', सर्वेक्षण लॉक एमएल लक्ष्मी और सर्वेक्षण उपस्कर के लिए प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने, अनुरोध पर, निर्धारित प्रारूप में कार्य पत्रक प्रस्तुत किए हैं। यह प्राधिकरण दरमान में नई दरों को शामिल किए जाने का अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xxxix). पत्तन ने 500 बीएचपी से 800 बीएचपी की लॉच के लिए निर्धारित दर को यह उल्लेख करते हुए हटाने का प्रस्ताव किया है कि 500 बीएचपी से 800 बीएचपी के बीच सेवा-योग्य कोई फ्लोटिंग क्रॉफ्ट नहीं है। हालांकि लॉच के अभिग्रहण और निपटान ब्योरे नहीं भेजे गए थे, परंतु इस दर को हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (XL). कई शर्तें जैसे किराये पर लिए गए उपस्कर को नुकसान की लागत की वसूली, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स को किराये लेने के लिए वर्तमान दरमान में विनिर्दिष्ट कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम आदि के साथ संव्यवहार पूरी तरह से प्रशासनिक प्रकृति के हैं। इसलिए पत्तन से सभी मौजूदा शर्तों की समीक्षा करने और दरमान में केवल उन शर्तों को बनाए रखने पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था जो प्रत्यक्ष रूप से प्रशुल्क संबंधित हों। पत्तन ने कई शर्तों को उपयुक्ततः संशोधित किया है।
- (XLi). पत्तन ने प्रारंभ में पीपीटी और पक्ष के बीच सहमत दरों पर पत्तन सीमाओं के बाहर अपने फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किराये पर लेने सहित दरमान में गैर-उल्लिखित उपकरणों और सेवाओं के उपयोग के लिए प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया था। इस प्राधिकरण की सलाह के आधार पर कि ऐसी शर्तें निर्धारित करना वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुकूल नहीं है, पत्तन ने अपने प्रस्ताव को वापस ले लिया है।
- (XLii). पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार अनुपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायतों के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों के समूह के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में आयात/निर्यात प्रचालनों के दौरान घाट क्रेनों (विशेष प्रयोजन क्रेनों/प्रहस्तन प्रणालियों के अलावा) के प्रयोग के लिए प्रभार इस शर्त के साथ शामिल रहेंगे कि यदि किसी अवसर पर कोई घाट क्रेन उपलब्ध नहीं होगी तो रियायत दी जाएगी। पीपीटी को संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित पृथक दरें, जहां कहीं आवश्यक हो, प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने कुछ मामलों में लागू छूटों और रियायतों के साथ क्रेन बर्थों और गैर-क्रेन बर्थों के मामले में बर्थ किराये के लिए दो पृथक दरें प्रस्तावित की हैं।
- (XLiii). चूंकि जल आपूर्ति के लिए अवसंरचना सामान्यतः सभी पोतों के लिए संस्थापित की गई है, इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन पर विचार करने के समय यह महसूस किया था कि जल की आपूर्ति के लिए अवसंरचना लागत को बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल करना अधिक तर्कसंगत होगा। हालांकि पत्तन ने तब इस स्थिति को स्वीकार किया था और इस मामले में उचित कार्रवाई शुरू करने के लिए सहमत था परंतु अब इसने उल्लेख किया है कि उसने बर्थों पर जलयानों को जल आपूर्ति के लिए पृथक प्रभार वसूल करने को जारी रखने का निर्णय लिया है। पत्तन ने जलयानों को बर्थों पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभार 3.15 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 से 4 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 करने और मूरिंग घाट/जेट्टी पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभार 7.35 अमेरिकी डॉलर से 8 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 का प्रस्ताव किया है। चूंकि पोत संबंधी गतिविधि घाटों में है और किसी भी उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (XLiv). इस प्राधिकरण के अनुरोध को स्वीकार करते हुए, पीपीटी ने शर्त शामिल की है कि उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (XLV). वर्तमान व्यवस्था में, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य है यदि पोत कार्गो कार्य के पूरा होने के दो घंटे पश्चात नौचालन के लिए तैयार नहीं हो। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों के पश्चात रूक जाएगा और बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समयावधि पक्षीय ज्वारभाटीय स्थिति की चाह में अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी। खंड 6.6.2 और 6.6.3 क्रमशः गलत संकेतों के लिए दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली और पक्षीय मौसम तथा ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार पोतों का नौचालन के लिए तैयार होने के संबंध में दिए गए हैं। इस प्राधिकरण की सलाह पर अमल करते हुए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथा विनिर्दिष्ट उपयुक्त संशोधन पीपीटी द्वारा दरमान में किए गए हैं।
- (XLvi). पोत विदेशगामी है अथवा तटीय निर्धारित करने के कारक और भारतीय रूपयों में प्रभारों की वसूली, जहां दर अमेरिकी डॉलर में निर्धारित है, संबंधी शर्तें दरमान के सामान्य निबंधन तथा शर्तों के अधीन स्पष्ट रूप से दिए गए हैं।
- (XLvii). वर्तमान व्यवस्था में, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन तथा अपेक्षानुसार टर्गों का इस्तेमाल करते हुए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क समेकित रहेगा जिसमें पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण शामिल होंगे। केवल पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। चूंकि पीपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज और नौकर्षण प्रभारों में स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं, इसलिए पत्तन से स्थानांतरण तत्व को पृथक करने और तदनुरूपी समेकित शुल्क की इकाई दर में कमी करने और प्रासंगिक शर्तों में उपयुक्ततः संशोधन करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने बाद में पोतों के अनिवार्य संचलनों और शामिल स्थानांतरणों के ब्योरे भेजे थे और उल्लेख किया था कि पाइलटेज और नौकर्षण की कुल लागत में स्थानांतरण तत्व लगभग 3 प्रतिशत है। पत्तन द्वारा भेजे गए ब्योरों के आधार पर, स्थानांतरण तत्व को अलग किए जाने के कारण वर्तमान संयुक्त प्रभारों में 3 प्रतिशत छूट दी गई है। इस संशोधन के कारण आय में कटौती से वसूल किए जाने वाले पृथक स्थानांतरण प्रभारों से ऑफसेट करें।
- (XLviii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, पीपीटी ने पाइलटेज और स्थानांतरण प्रभार तीन स्लैबों अर्थात् (1) 30,000 जीआरटी तक (2) 30,001 से 60,000 जीआरटी और (3) 60,000 जीआरटी से अधिक में निर्धारित किए हैं। हमारे अनुरोध को स्वीकार करते हुए पत्तन ने दूसरे स्लैब के लिए पहले स्लैब की इकाई दर में 20 प्रतिशत कटौती और प्रोत्साहनात्मक जीआरटी पर तीसरे स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की इकाई दर में 30 प्रतिशत कटौती की गई है। पत्तन द्वारा वर्ष 2006-07 के दौरान दी गई सूचना के अनुसार, पत्तन में आने वाले विदेशगामी और तटीय पोतों में से 65 प्रतिशत 0 से 30,000 जीआरटी के अंतर्गत आते हैं, 35 प्रतिशत 30,001 से 60,000 जीआरटी के अंतर्गत आते हैं और शून्य 60,000 से अधिक जीआरटी के अंतर्गत आते हैं।

- चूंकि पत्तन पर आने वाले पोतों में से अधिकांश पहले स्लैब के अंतर्गत आते हैं, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित युक्तिकरण के कारण राजस्व में कटौती मामूली होगी।
- (XLix). 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 2742) प्रति घंटा की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के लिए नई शर्त प्रस्तावित की गई है, यदि किसी पाइलट को आधे घंटे से अधिक लॉच में रोककर रखा जाता है। पत्तन से प्रस्ताव को लागत ब्योरों के साथ तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। हालांकि लागत ब्योरे नहीं भेजे गए थे, पत्तन के अनुसार, यह प्रस्ताव पाइलटों को बीच समुद्र में लम्बे समय तक रोके जाने के कारण है। चूंकि यह पाइलटों की अवांछित रूप से रोके जाने के लिए, यह प्राधिकरण पत्तन के इस प्रस्ताव से सहमत है।
- (L). पत्तन ने प्रारंभ में शरिम्पस, जलयान मरम्मत, बेकार सामानों की लिफ्टिंग, हॉकर के लाइसेंस शुल्कों, पत्तन प्रवेश परमिट शुल्कों के लिए विभिन्न लाइसेंस शुल्कों में 43 से 150 प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न प्रतिशतों पर वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था। इन पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा जमा किए जाने वाले प्रतिभूति जमा में भी अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। गोदियों में चलने वाले वाहनों, गाड़ियों, ट्रॉली रिक्शा, आदि के लिए परमिट जारी करने के प्रभारों में भी 10 प्रतिशत से 500 प्रतिशत की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। पत्तन से प्रभारों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण लागत ब्योरों के साथ स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। चूंकि निर्यात कार्गो की प्राप्ति के लिए और गोदियों से आयात कार्गो की निकासी के लिए मोटर लॉरियों की सेवाएं पत्तन की प्रमुख मांग हैं, इसलिए पत्तन से यह विचार करने का अनुरोध किया गया था कि क्या ऐसे ट्रकों को किसी प्रकार के प्रवेश शुल्क अदा करने की आवश्यकता है। पत्तन ने शुरू में जवाब दिया था कि व्यवसाय प्रयोजनों से पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करने वाले सभी ट्रकों और डम्पर्स को प्रवेश शुल्क अदा करना होता है और प्रस्तावित दर वृद्धि सुरक्षा के मद्देनजर पत्तन क्षेत्र के भीतर ऐसी सेवाओं की संख्या को सीमित करने के लिए हैं। पत्तन अधिकारियों की इस प्राधिकरण के अधिकारियों के साथ चर्चा करने के पश्चात, पीपीटी ने बाद में सूचित किया था कि इन सेवाओं से राजस्व प्राप्तियाँ बहुत मामूली हैं और आईएसपीएस शुरू होने के कारण, पत्तन क्षेत्र में प्रवेश विनियमित करने के लिए आधुनिक उपस्कर संस्थापित किए जा रहे हैं, इसलिए पत्तन इस मद को दरमान से अलग रखना चाहेगा। शरिम्पस के लिए लाइसेंस जारी करने आदि, वाहनों के लिए लाइसेंस जारी करना और पत्तन प्रवेश परमिट शुल्क की वसूली संबंधी खंडों को दरमान से अलग रखने का पत्तन का अनुरोध स्वीकार कर लिया गया है।
- (Li). पत्तन से लौह और अन्य अयस्कों के भारतोलन के लिए प्रस्तावित 50 प्रतिशत वृद्धि और अन्य घटकों के लिए 33.33 प्रतिशत वृद्धि को बढ़ाने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने कोई लागत ब्योरे नहीं भेजे थे परंतु उल्लेख किया था कि अयस्कों पर भारतोलन प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि पत्तन के भीतर भारतोलन को सीमित करने के मद्देनजर है। पत्तन का मत है कि कार्गो गोदी के भीतर लाए जाने से पहले पत्तन सीमाओं के बाहर तोले जाएं। निषेधित क्षेत्र के भीतर संस्थापित निजी धर्मकॉटों पर संस्थापकों के अपने कार्गो के भारतोलन के लिए पत्तन ने वर्तमान दरों में 66.67 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है और अन्य कार्गो के भारतोलन पर 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। जब इसे तर्कसंगत ठहराने के लिए अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने कोई लागत पत्रक नहीं भेजे थे परंतु जवाब दिया गया था कि प्रस्तावित वृद्धि संस्थापकों द्वारा इस गतिविधि से अत्यधिक राजस्व अर्जित करने के कारण है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष में है, इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले में मौजूदा दरों को बनाए रखना अनुमोदित करता है।
- (Lii). पत्तन क्षेत्र के भीतर ग्रैबों के साथ मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित करने की अनुमति प्रदान करने के लिए, पत्तन ने प्रारंभ में नई दर शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया था। पत्तन से नई वसूली को शामिल किए जाने की आवश्यकता लागत ब्योरों के साथ स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि सेवा प्रदाता खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से चुना गया है और वह हारबर मोबाइल क्रेन संस्थापित और प्रचालित करेगा और क्रेनों को किराये पर लेने वालों से प्रभार वसूल करेगा। अतः पत्तन ने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को वापस लिया गया मानने का अनुरोध किया है। इस संबंध में पीपीटी द्वारा भेजा गया एक प्रस्ताव अलग-से प्रक्रियाधीन है।
- (Liii). पत्तन ने पत्तन के उपकरणों और गियर्स (जैसे ट्रे/टब, ट्रालियां, जाल, स्प्रेडर्स वाले सिलंग्स, बैरोज, तिरपाल, रस्सी सिलंग्स, स्टील टब आदि) के प्रयोग के लिए वर्तमान दरों को हटाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि वे पुराने हो गए हैं। हालांकि पत्तन ने इन उपकरणों और गियर्स के अभिग्रहण और लागत ब्योरे नहीं भेजे थे, परंतु इसने दोहराया था कि ऐसे पुराने उपकरणों के लिए कोई माँग नहीं है। अतः यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (Liv). वर्तमान व्यवस्था में, पत्तन क्षेत्र में फिल्मों की शूटिंग के लिए दर निर्धारित की गई है। पत्तन ने निषेधित क्षेत्र के भीतर फोटोग्राफी पर प्रतिबंध का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि यदि फोटोग्राफी के लिए अनुमति प्रदान की जाती है तो उसके लिए कोई प्रभार देय नहीं होंगे। पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने पत्तन क्षेत्र के भीतर फोटोग्राफी की अनुमति नहीं देने का नीति निर्णय लिया है और इसलिए उसने पत्तन क्षेत्र में फिल्मों की शूटिंग से संबंधित भाग को हटाने का प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (LV). वर्तमान व्यवस्था में, हैलिकॉप्टर लैंडिंग प्रभारों के रूप में रू0 4000/- प्रति लैंडिंग और उड़ान भरना वसूल किया जाता है। पत्तन द्वारा प्रारंभ में इस दर में 25 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। जब लागत ब्योरों के साथ वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने उल्लेख किया था कि जब कभी हैलिकॉप्टर लैंडिंग करता है तो वह उसे ऐम्ब्यूलेंस, सीआईएसएफ कार्मिक आदि की सेवाएं प्रदान करता है जिसपर लगभग रू0 10,000/- प्रति लैंडिंग अथवा उड़ान भरना खर्च आता है। तथापि, संयुक्त सुनवाई, उपयोक्ताओं ने पत्तन से मौजूदा दरों को बनाए रखने का अनुरोध किया था और पत्तन इस अनुरोध से सहमत हो गया था।

- (Lvi). वर्तमान दरमान में, गतिशील रेल धर्मकांटे में भारतोलन के लिए भारतोलन प्रभार रूप में रू0 0.50 प्रति मी0ट0 की दर मौजूद है। गतिशील धर्मकांटा एमसीएचपी के लिए रेल लाइनों को रास्ता प्रदान करने के लिए अप्रैल, 2000 से खोला गया है। दरमान से इस मद को हटाए जाने के पत्तन के प्रस्ताव से सहमति है।
- (Lvii). पीपीटी ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 के अधीन कोई कार्रवाई करने के लिए पारादीप पत्तन में अन्य अधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है।
- (Lviii). मई, 2007 में, पीपीटी ने सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी 310 प्रतिशत से 100 प्रतिशत की आपूर्ति के लिए लेवी कम करने का प्रस्ताव किया था। जब यह लेवी शुरू की गई थी उस समय पत्तन से ब्योरे भेजने के लिए अनुरोध किया गया था, प्राधिकरण जिसने ऐसी लेवी को अनुमोदन प्रदान किया था और एमपीटी अधिनियम, 1963 का प्रासंगिक उपबंध उस प्राधिकरण को ऐसी लेवी का अनुमोदन प्रदान करने के लिए सशक्तता प्रदान करता है। पत्तन से 100 प्रतिशत वसूली को पर्याप्त ठहराते हुए लागत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया था। पत्तन ने इस मामले में कार्य पत्रक प्रस्तुत किया था। यह भी सूचित किया गया था कि पारादीप पत्तन न्यास में श्रमिक लेवी 1 फरवरी, 1982 से शुरू की गई थी और लेवी का प्रतिशत समय-समय पर संशोधित किया जाता रहा है और लेवी 30 अप्रैल, 2007 को 310 प्रतिशत थी जोकि 1 मई, 2007 से कम कर 100 प्रतिशत की गई है। पत्तन ने इस दर को दरमान में शामिल करने का अनुरोध किया है। पारादीप पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन (पीपीएसए) ने संयुक्त सुनवाई में उल्लेख किया था कि कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाओं पर 310 प्रतिशत की लेवी अधिरोपित करने से प्रहस्तन लागत बढ़ रही है और निर्यातक/आयातक अन्य पत्तनों की ओर जाने के लिए सोच रहे हैं। पीपीएसए के अनुसार, कामगार इस योजना के अधीन नहीं आते हैं क्योंकि कर्मचारी का दर्जा दिया गया है और इसलिए पत्तन की ओर कार्गो को अधिक आकर्षित करने के लिए इस लेवी को पूरी तरह से समाप्त कर देना चाहिए। पत्तन द्वारा प्रस्तुत तुलन पत्रकों के आधार पर, यह प्राधिकरण सभी प्रकार के कार्गो के लिए नौभरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी पर 100 प्रतिशत श्रमिक की आपूर्ति के लिए लेवी को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (Lix). पत्तन ने पुष्टि की है कि दरमान में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रेलवे प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर की गई दरों के अनुसार हैं।
- (Lx). कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं, संशोधित किए गए हैं।

13.1. पीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट परिकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण का, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यथा स्वीकृत परिकल्पनाओं से विपथन है तो यह प्राधिकरण पीपीटी से उसके प्रशुल्क की समीक्षा की अनुसूची के लिए और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं से होने वाले लाभ को सेट ऑफ करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की अपेक्षा कर सकता है।

13.2. इस संबंध में, पीपीटी से अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजें। यदि पीपीटी निर्धारित समय अवधि के भीतर ऐसी सूचना प्रदान नहीं करता है तो यह प्राधिकरण पीपीटी के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा कार्यवाही शुरू कर सकता है। इसके अलावा, भिन्नता का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

13.3. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक-II रूप में अनुलग्न है।

13.4. संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में इसकी 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 जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

(अ.ल. बोंगिरवार)
अध्यक्ष

पारादीप पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय- I

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

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

- (i). "बोर्ड" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड होगा।
- (ii). "पोत संदर्भ में बोर्ड" का आशय "ऑन-बोर्ड पोत" होगा।
- (iii). "तटीय/तटानुगामी पोतों" का आशय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत होगा।
- (iv). "कोल्ड मूव" का आशय प्रचालन में मुख्य इंजनों के बिना पोतों के संचलन होगा।
- (v). "दिवस" का आशय प्रातः 6 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे से है, जब तक कि इस संदर्भ में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं होगा।
- (vi). "विलंबशुल्क" का आशय पत्तन परिसर में निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, से अधिक कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा।
- (vii). "प्रवेश" का आशय पत्तन सीमाओं में प्रवेश होगा।
- (viii). "विदेशी पोत" का आशय तटानुगामी पोत से इतर पोत होगा।
- (ix). "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक परेषिती से संबंधित कंटेनरयुक्त कार्गो होगा।
- (x). "सामान्य पारी" का आशय 8 घंटे की अवधि अर्थात् प्रातः 7 बजे से दोपहर 12 बजे और अपराह्न 2 बजे से सायं 5 बजे होगा।
- (xi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का आशय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनर से होगा।
- (xii). "अवकाश दिवस" का आशय प्रबंधन द्वारा अधिसूचित दिवसों से है जिस पर पत्तन न्यास के कार्यालय बन्द रहेंगे।
- (xiii). "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर होगा।
- (xiv). "पत्तन" का आशय पारादीप का पत्तन होगा।
- (xv). "पत्तन प्रबंधन" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष अथवा अध्यक्ष के प्राधिकार के अधीन कार्यरत किसी अन्य अधिकारी से होगा।
- (xvi). "प्रशीतन कंटेनर" का आशय नाशी वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रयुक्त, अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xvii). "पारी" का आशय पांचवे घंटे के पश्चात् 30 मिनट के भोजनावकाश के साथ आठ घंटों की पारी से होगा। पत्तन प्रचालन के लिए प्रथम पारी प्रातः 6 बजे से अपराह्न 2 बजे, दूसरी पारी अपराह्न 2 बजे से रात्रि 10 बजे और तीसरी पारी रात्रि 10 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक है।
- (xviii). "पोतांतरण" का आशय ऐसा कोई कार्गो जो मूल रूप से मुम्बई के पत्तन के लिए विनिहित नहीं हो, परंतु मुम्बई में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को पुनः नौभरित किया जाता है।
- (xix). "पोतांतरण कंटेनर" का आशय किसी ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क, रेल अथवा किसी अन्य पोत के माध्यम से समुद्र द्वारा परिवहन किया जाता है।
- (xx). "पोत" का आशय एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन यथा परिभाषित के समान अर्थ से होगा।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।

- (ii). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा किसी अन्य सार्वजनिक के बैंकों, जो समय-समय पर विनिर्दिष्ट किए जाते हैं, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अपने भारतीय रूपयों के समकक्ष डॉलर में प्रभारों को परिवर्तित करने के पश्चात भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।
(ख). पोत के पत्तन सीमाओं में प्रवेश के दिन को परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत का प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के पहुंचने का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iv). पत्तन में लम्बे समय तक रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप में बदल जाएगा।
- (v). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलचिह्न स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।
(ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे, दरों को लागू करने पर शासी निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं हो सकती हैं।
(ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार, ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल से इतर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी।
(ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।
(घ). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार प्रभार्य है, घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट, जलयान-तट स्थान स्थानांतरण के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क रूप में प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
(ङ). विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, उसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहनित कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
(च). तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vii). उपयोक्ताओं को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (viii). सामानों की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं और समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं की जाती है।
- (ix). पोतों को नौचालन के लिए तब तक स्वीकृति प्रदान नहीं की जाएगी जब तक नियमानुसार सभी स्वीकार्य देयताएं/प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।
- (x). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi). प्रभारों के प्रयोजन के लिए, कार्गो का 'सकल' टनभार लिया जाएगा ना कि 'निवल' टनभार।
- (xii). अपेक्षित सेवाओं के मामले में सभी देयताएं मांग अनुसार अग्रिम में अथवा निर्धारित समय के भीतर भुगतान करनी होगी।
- (xiii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और पत्तन को विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत की दर से ब्याज अदा करना होगा।
(ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में देरी की गणना बिल मांगे जाने की तारीख के 10 दिन पश्चात से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 और/अथवा प्रशुल्क में निर्धारित शर्तों में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त करने से पहले होता है।
(घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद से गिना जाएगा।
- (xiv). पहले से भुगतान किए गए किसी भी प्रकार के देय/प्रभार के लिए आवेदन-पत्र प्रथम भुगतान/समायोजन की तारीख के पश्चात छह कैलेंडर महीनों के भीतर दावाकर्ता अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा लिखित में आवेदन-पत्र प्रस्तुत करना होगा। कोई वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि रू0 100/- अथवा अधिक न हो।
- (xv). भुगतान किए जाने वाले प्रभार प्रति टन आधार पर होंगे। टन का दशमलव अगले उच्चतर टनभार पर पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय- II

पोत संबंधी प्रभार

2.1. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर पर घाटशुल्क

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग (रूपये)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
1.	(क).	क्रोम अयस्क/क्रोम कंक्रीट	75.00	45.00
	(ख).	मैगनीज अयस्क	74.75	44.85
2.		चार्ज क्रोम/फेरो एलोय्स और अन्य प्रसंस्कृत अयस्क/उच्च कार्बन फेरो क्रोम	90.00	54.00
3.		सभी प्रकार के कोयला/कोक		
		5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	63.25	37.95
		5 लाख 7.5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	53.25	31.95
		7.5 लाख टन से अधिक प्रतिवर्ष प्रति पक्ष आयात	43.25	25.95
		3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण - परंपरागत प्रहस्तन	69.00	41.40
	3.5 मिलियन टन से अधिक प्रतिवर्ष सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण - परंपरागत प्रहस्तन	57.50	34.50	
4.		एमसीएचपी@ के माध्यम से कोयला		
	(क).	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगन की उतराई	76.00	76.00
	(ख)	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला का नौभरण		
		(i). 7.5 मिलियन टन तक	114.00	114.00
		(ii). 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक	104.50	104.50
		(ii). 10 मिलियन टन से अधिक	95.00	95.00
5.	(क).	लौह अयस्क (आईओएचपी के माध्यम से)		
		(i). 1.0 एमटीपीए तक नौभरण	34.50	34.50
		(ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौभरण	29.50	29.50
		(iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौभरण	24.50	24.50
		(ख).	टिपिंग प्रभार	30.00
	(ग).	लौह अयस्क (मैनुअल)	34.50	34.50
6.		लौह और अयस्क		
		(स्टील कोइल्स, स्लैब्स, स्टील पाइप्स, स्टील रेल्स, पिग आयरन, फ्लेट्स, आयरन रोड्स आदि)	75.00	45.00
7.		लौह और स्टील स्क्रैप	40.00	24.00
8.		सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट और अन्य फलकिसंग सामान		
		2.00 लाख टन तक (प्रति पक्ष)	80.00	48.00
		2.00 लाख टन से अधिक (प्रति पक्ष)	70.00	42.00
9.		अल्यूमीनियम पिण्ड	28.75	17.25
10.		तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट	40.00	24.00
11.		खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, खाद्य तेल आदि		
		50,000 मी0ट0 तक (प्रति पक्ष)	100.00	60.00
		50,000 मी0ट0 से अधिक (प्रति पक्ष)	60.00	36.00
12.		चावल/चीनी	30.00	18.00
13.		नमक	10.00	6.00
14.		पीओएल और उत्पाद		
	(क)	कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद		
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए तक	45.00	45.00
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए से अधिक	42.00	42.00
		बैरेल में	60.00	60.00
	(ख)	पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) से कम फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद	100.00	100.00

15.		पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालकों द्वारा निर्मित एसबीएम के माध्यम से पीओएल	8.00	8.00
16.		एलपीजी और एलएनजी	100.00	60.00
17.		अम्ल, फेटी एसिड और अमोनिया सहित लिक्विड बल्क	74.75	44.85
18.		टिम्बर (प्रति घन)	50.00	30.00
19.		ड्रिलिंग सामान और रसायन	80.00	48.00
20.		शरिम्पस सहित सभी प्रकार के फिश	57.50	34.50
21.		अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)		
	(i)	स्लिंग्स द्वारा	50.00	30.00
	(ii)	ग्रेबों द्वारा	35.00	21.00
22.		मदर से डॉटर पोत पोतांतरण (कच्चा तेल और पीओएल)	10.00	6.00
23.		बार्गिंग (लदाई और उतराई)	-	15.00
24.		अति आयामीय परेषण (ओडीसी) सहित सभी प्रकार के परियोजना कार्गो	85.00	51.00

टिप्पणी: @4ख (ii) और पख (iii) पर दी गई दर लागू होगी यदि एकल उपयोक्ता का यातयात एक वर्ष में स्लैब सीमाओं को पार करता है।

2.2. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क:

क्र. सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)		20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)		40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (रूपये)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क (केवल बॉक्स)	100/-	60/-	150/-	90/-	200/-	120/-
2.	प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	800/-	480/-	1200/-	720/-	1600/-	960/-
3.	अप्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	650/-	390/-	975/-	585/-	1300/-	780/-

उपर्युक्त खंडों 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियाँ:

- (1). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामानों पर भी घाटशुल्क सामान्य दरों पर देय होगा:
 - (क). परित्यक्त कार्गो पर
 - (ख). अधिक उतारे गए और ज्यादा लादे गए कार्गो पर
 - (ग). सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर
 - (घ). कबाड़ कार्गो पर
 - (ङ). पत्तन में पोतों द्वारा निपटान किए गए सेवा-योग्य खाली ड्रमों, खाली बोतलों और अन्य जहाजी भंडारों पर।
 - (च). पोतों के बोर्ड पर और उस पत्तन पर उतारे गए जहां संपूर्ण कार्गो पत्तन पर नहीं उतारा जाता है, पर एकत्रित झाड़न पर
 - (छ). नौभरण के लिए बोर्ड के अंतरण क्षेत्रों में आने वाले सभी कार्गो पर जहां यह नौभरित किया जाता है अथवा बिना नौभरण किए वापस लिया जाता है।
 - (ज). बोर्ड के परिसर में रेल अथवा सड़क द्वारा प्रवेश करने वाले और बिना नौभरण के पत्तन से बाहर आने वाले कार्गो पर।
 - (झ). अन्य पत्तन का कार्गो यदि उतारा अथवा पुनः नौभरित किया जाता है।
 - (). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
- (2). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मदों पर घाटशुल्क देय नहीं होगा:
 - (क). पारादीप पत्तन न्यास के लेखा पर बोर्ड को अथवा द्वारा परेषित सामान।
 - (ख). पोत संबंधी जलयान की फिटिंग्स, जलयान के भंडारों का इस्तेमाल करने वाले जलयानों के मामले में संबंधित यात्री और नाविकों के बैग और वैयक्तिक सामान, लाइव स्टॉक, बंकर के साथ जो कार्गो विनिहित नहीं किया गया था।
 - (ग). बोर्ड के परिसर और सर्वेक्षण खारिजों से एकत्रित स्वीपिंग।
 - (घ). परेषिती द्वारा खारिज हारबर को गलत भेजा गया रेल बद्ध सामान और बंध से निकासित और बोर्ड के परिसर से रेल द्वारा प्रेषित सामान।
 - (ङ). बर्थ के माध्यम से बिना घुमाए एक हैच से अन्य हैच पर स्थानांतरित कार्गो।
- (3). घाटशुल्क और भीतरी-पत्तन परिवहन:
 - (क). पत्तन क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर उतारे गए अथवा नौभरित सभी सामानों के लिए दरमान में विस्तार से दिए गए घाटशुल्क प्रभार अदा करने होंगे। ये प्रभार पत्तन द्वारा सेवा प्रदान किए जाने से पहले आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय होंगे।

- (ख). निर्यात अथवा निर्यात सामानों की अनुमति के लिए सभी आवेदन-पत्र पीपीटी द्वारा अनुमोदित निर्धारित प्रारूप में होने चाहिए और ऐसे प्रारूप सभी प्रकार से सही भरे होने चाहिए और सामानों के पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके एजेंटों द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिए। जब कभी अपेक्षित हो, पीपीटी जरूरी कागजातों की जाँच के लिए बुला सकता है, और वे कागजात पोतवणिकों/परेषितियों अथवा उनके एजेंटों को प्रस्तुत करने होंगे। जब कभी कार्गो आवेदन-पत्र में दर्ज पोत से इतर पोत द्वारा कार्गो नौभरित किया जाता है तो नया आवेदन पत्र पीपीटी को प्रस्तुत करना होगा।
- (ग). आयातकों अथवा निर्यातकों अथवा शिपिंग एजेंटों को कार्गो की उतराई अथवा नौभरण के लिए अपनी व्यवस्था करनी होगी।
- (घ). लैंडिंग बिल अथवा मूल बिल में निर्दिष्ट भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया जाता है, सही टनभार होना चाहिए। तथापि, यदि जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है तो पत्तन द्वारा दर्ज टनभार सही टनभार माना जाएगा।
- (ङ). विविध सामान के आर्टिकल वाले पैकेजों पर शुल्क उस आर्टिकल पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे जिसपर उच्चतम दर प्रभाय हो।
- (च). पत्तन पोतों से सभी प्रकार के सामान्य कार्गो की उतराई अथवा पोतों पर नौभरण का तट प्रहस्तन करता है और इस सेवा के लिए प्रभार घाटशुल्क दर में शामिल है। घाट/अंतरण क्षेत्र पर बल्क कार्गो को बैगों में भरे जाने के मामले में, व्यापार को घाट पर कार्गो की परिरक्षा करनी होगी और पत्तन की प्रचालन योजना के अनुसार सभी प्रहस्तन प्रचालन करने होंगे। पीपीटी की राय के मामले में, यदि परेषिती/व्यापार बल्क कार्गो को बैगों में भरने के लिए प्रचालन योजना का अनुसरण करने में विफल रहता है, जिसके परिणामस्वरूप पोत से उतराई प्रभावित होगी, तो उतराई प्रचालन प्रभावित रहने की अवधि के लिए परेषिती/व्यापार से रू0 1000/- प्रति घंटा की दर से विराम प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (छ). पोत से उतारे जाने अथवा नौभरण के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र पर लाए जाने वाले सामान्य/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पत्तन परिरक्षा मानी जाएगी केवल जब पत्तन रसीद देता है।
- (ज). पत्तन कार्गो के प्रहस्तन के लिए जरूरी और सुविधाजनक घाट क्रेन, मोबाइल क्रेन अथवा अन्य विशेष उपस्कर का प्रयोग करेगा। ऐसी क्रेनों अथवा विशेषज्ञ उपस्कर के किराये के लिए प्रभार निर्धारित दरों के अलावा वसूल किए जाएंगे।
- (झ). पत्तन इंजीनियरिंग सामानों, स्टील तार राइजों, कुंडलों और परियोजना सामान के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा वैकल्पिक होगी और पत्तन से विशेष अनुरोध पर बाजार दरों और उन दरों पर 5 प्रतिशत सेवा प्रभार पर ली जा सकती है। तथापि, पत्तन न्यास को किसी कार्गो के मामले में भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा देने से इंकार करने का अधिकार होगा और सेवा के शुरु होने/जलयान के पहुंचने से काफी पहले उपयोक्ता को इस बारे में सूचित करना होगा। भीतरी-पत्तन परिवहन का अर्थ, आयात के मामले में, निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट से प्लॉट/शैडों में कार्गो का परिवहन है जहां निर्यात कार्गो का मामला हो, यही उल्टा हो जाएगा अर्थात् प्लॉट/शैडों से पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट/पोत साइड परिवहन।
- (). पत्तन न्यास बिना अतिरिक्त प्रभारों के बर्थ से अंतरण क्षेत्र और विलोमतः बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का परिवहन करेगा जहां अंतरण क्षेत्र और अंतरण क्षेत्र बर्थ के हिस्से हों। यदि बर्थ, जहां पोत बर्थ किया गया है, ऐसे अंतरण क्षेत्र को सेवा प्रदान नहीं करता है, कार्गो के परिवहन के लिए आयातक/निर्यातक को अपनी व्यवस्था करनी होगी। अंतरण क्षेत्र अथवा अंतरण शैड के संबंध में, कौन-सा बर्थ का हिस्सा है, पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
- (ट). भीतरी पत्तन परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट से बचने के लिए आयातकों और निर्यातकों को स्टॉक यार्ड के साथ-साथ घाट पर लदाई विनियमित करनी होगी। परिवहन के दौरान स्पिलेजिज एन-रूट अथवा रेलवे ट्रैकोंके मामले में, प्रचालनात्मक कारणों से उसे हटाने की व्यवस्था आयातक/निर्यातक की जिम्मेदारी होगी।
- (ठ). "अविनिर्दिष्ट" वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण में यह देखना होगा कि क्या इस कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ण). यदि पत्तन को किसी भी समय अंतरण शैडों अथवा पत्तन के माध्यम से सामानों के त्वरित निपटान के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र में सामानों के लिए आबंटित अन्य स्थानों में गंभीर भीड़ लगती है तो वह किसी विशिष्ट सामानों के स्वामी अथवा परेषिती को ऐसा सामान दिए गए समय के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है। यदि विनिर्दिष्ट समय में सामान नहीं हटाया जाता है तो पत्तन ऐसे सामानों को हटा कर अंतरण शैड अथवा अंतरण सामानों के लिए आबंटित अन्य स्थानों पर स्वामी/परेषिती के जोखिम और खर्च पर चट्टा लगा सकता है। ऐसा हटाए जाने की लागत में उपस्कर किराया प्रभार, समय-समय पर यथा लागू लेवी सहित श्रमिक प्रभार और 20 प्रतिशत श्रमिकों की दरों पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्कर प्रभार शामिल होंगे। ऐसे हटाए गए सामानों पर दूसरे सप्ताह से अधिक सामान रखे जाने के लिए लागू दर पर विलंबशुल्क देयताएं वसूल की जाएंगी और अनुसूची में दी गई किसी रियायत के लिए पात्र नहीं होगा।
- (त). ऐसे स्थानों पर जो अंतरण सामानों द्वारा अभिग्रहीत किए जाने के लिए नहीं थे, रखे गए सामानों पर अंतरण देयताएं अधिकतम विलंबशुल्क दरों पर वसूली की जाएंगी और कोई निःशुल्क समय नहीं दिया जाएगा। पत्तन ऐसे सामानों को स्वामियों/परेषिती के खर्च और जोखिम पर हटाएगा और अंतरण सामानों के लिए उपलब्ध स्थानों में से किसी स्थान पर रखेगा। ऐसा हटाए जाने की लागत उक्त मद (i) में यथा उल्लिखित होगी।

2.3. प्रभार यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है (बांधना और डनेज़ से अतिरिक्त प्रभार)

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	12.20	500.00
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	18.30	750.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	24.40	1000.00

2.4. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार

क्र. सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)
1.	आयात कंटेनर			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4थें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90
2.	निर्यात कंटेनर			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90
3.	पोतांतरण कंटेनर			
	प्रथम 8 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	9वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90

2.5. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20' तक के कंटेनर		20' से अधिक परंतु 40' तक के कंटेनर		40' से अधिक कंटेनर	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	150.00	90.00	225.00	135.00	300.00	180.00

2.6. कंटेनरों की ओवरसाइड उतराई के लिए प्रभार

विवरण	लदे हुए कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई		खाली कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	500.00	300.00	70.00	42.00
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	750.00	450.00	105.00	63.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	1000.00	600.00	140.00	84.00

टिप्पणी: यह प्रभार स्टीमर एजेंटों/स्लॉट-किरायेदारों/जलयान स्वामियों पर प्रभार्य होगा।

2.7. उर्वरक बर्थ I पर प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक महीने के पहले, 10वें और 20वें दिन को देय 3 समान किस्तों में रू0 30 लाख (तीस लाख) प्रति माह का निश्चित प्रभार।
- (2). समेकित इकाई प्रभार (रुपये प्रति टन) जो वार्षिक थ्रुपुट से भिन्न होगा, निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	विवरण	(रुपये) टन
(क)	5 लाख टन तक	65.00
(ख)	5 से 10 लाख टन	50.00
(ग)	10 से 15 लाख टन	25.00
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	25.00

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड दरमान के अनुसार केवल अन्य प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा और अन्य प्रभार जैसे बर्थ किराया, वार्षिक, मूरिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

2.8. उर्वरक बर्थ II पर प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए अग्रिम में रू0 37.25 लाख प्रति माह की दर से प्रति माह आधार पर रू0 447 लाख (रूपए चार सौ सैंतालीस लाख केवल) प्रतिवर्ष के कैपटिव बर्थ किराया प्रभार देय होंगे। यदि देय तारीख रविवार अथवा अवकाश-दिवस को पड़ती है तो भुगतान अगले कार्यदिवस में किया जाएगा।
- (2). घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लागू होंगे:

(रूपये प्रति टन)

		1-4-05 से
(क)	5 लाख टन तक	78.65
(ख)	5 से 10 लाख टन	66.55
(ग)	10 से 15 लाख टन	48.40
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	30.25

करार में यथा उपबंधित प्रत्येक स्लैब में घाटशुल्क की दरों में प्रत्येक तीन वर्षों के पश्चात 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी। तदनुसार, अगली वृद्धि 01.04.2008 को देय होगी। वर्ष 2008 में बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा और संशोधित किए जाएंगे। 2.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष का न्यूनतम गारंटीशुदा कार्गो इफको द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने अर्थात 01.01.2005 से प्रभावी होगा। न्यूनतम गारंटीशुदा में से किसी कमी के मामले में, इफको अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम माह के भीतर पूर्ण गारंटीशुदा कार्गो के लिए घाटशुल्क अदा करेगा।

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, इफको प्रचलित दरमान और समय-समय पर यथा संशोधित अन्य सेवा प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा।

2.9. पोतांतरित सामानों के लिए प्रभार

वर्ग	दर
घाट पर उतारे गए नौभरण के पोत पर मूलतः विनिहित कार्गो के माध्यम से और पुनः नौभरण अथवा भारत के बाहर पत्तनों के लिए सामान पोतांतरित अथवा स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो और बाद में पोतांतरण के लिए पारादीप पर संशोधित अथवा पोतांतरण के लिए अनिर्दिष्ट अन्य पत्तनों का कार्गो	उपर्युक्त खंड 2.1 के अनुसार घाटशुल्क का 2 गुणा

टिप्पणी: भीतरी-पत्तन परिवहन प्रभार, जहां कहीं लागू हो, अतिरिक्त भुगतान करना होगा।

2.10. अंतरण स्थान में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात	उतराई के दिन से 3 दिन
2.	क. निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 5 दिन
	ख. चावल निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 30 दिन
3.	पोतांतरण	उतराई की तारीख से 10 दिन

टिप्पणियां:

- (1). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों से अतिरिक्त होगी।
- (2). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन से शुरू होगी।
- (3). कबाड़ सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि कबाड़ होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
- (4). जोखिमपूर्ण सामानों के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है।
- (5). नीलामी द्वारा बेचे गए अदावाकृत/अनिकासित सामानों के लिए, 3 दिन की निःशुल्क अवधि नीलामी के दिन से शुरू होगी।
- (6). सभी धर्मार्थ संगठनों को परेषित उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क समय 30 दिन होगा।
- (7). अधिक उतारे गए कार्गो के मामले में, विलंबशुल्क परेषिती को अधिक उतराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (8). भीड़ अथवा अन्य कारण से अंतरण शैड में गुम सामानों के मामले में, विलंबशुल्क मिलने की तारीख से 3 दिनों के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (9). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

- (10). विराम समय कंटेनर की उतराई के पश्चात दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने की तारीख से शुरू होगी।

2.11. निःशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण शैड और खुले अंतरण स्थान में पड़े रह गए सामानों पर विलंबशुल्क

अवधि	दर प्रति मी0ट0 प्रति दिन अथवा उसका भाग (रूपये)	
	आयात	निर्यात
पहले सप्ताह के लिए	5.00	3.00
दूसरे सप्ताह के लिए	15.00	7.00
तीसरे और अनुवर्ती सप्ताहों के लिए	25.00	15.00

टिप्पणी: रेल उपयोक्ताओं के लिए रेलवे द्वारा वैगनों की आपूर्ति नहीं किए जाने पर न्यूनतम दर पर विलंबशुल्क लागू होगा बशर्ते इन्डेंट्स बनाए रखी गई हो।

2.12. कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क

- (1). जब पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो अथवा कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कंटेनर अथवा निर्यात/आयात कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार्य नहीं होगा।
- (2). अन्य जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क उतराई की तारीख से खंड-2.11 में विनिर्दिष्ट दरों के दोगुना पर प्रभार्य होगा यदि उतराई की तारीख से अगले कार्यदिवस में निकासित नहीं किया जाता है।
- (3). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगी:
 - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की परिरक्षा करेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक जारी रहेंगे जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयावधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू नहीं होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में रखा जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसा हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

2.13. लाइसेंस शुल्क:

क्र.सं.	वर्ग	दर
1.(क).	खुला स्टेक-यार्ड: वर्ग-I (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 1200 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ख).	वर्ग-II (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 900 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ग).	वर्ग-III (बिना फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 600 प्रति माह अथवा उसका भाग
2.	ढका हुआ स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 3600 प्रति माह अथवा उसका भाग
3.	घाट अपरन/कंक्रीट वाला स्टेक-यार्ड/अंतरण शैड (बिना-शैड कार्गो के लिए)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 2000 प्रति माह अथवा उसका भाग

टिप्पणी:

- (1). एक वर्ष से कम पट्टों के लिए, उल्लिखित दरों पर 10 प्रतिशत अधिभार प्रभाय होगा।
- (2). ढके हुए और खुले स्थान के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). एक बार में 11 माह तक की अवधियों के लिए भंडारण शैड, शुले स्थानों अथवा अन्य प्रापर्टी के उपयोग के लिए लाइसेंस पत्तन प्रशासन द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों द्वारा आच्छादित होगा। 11 माह अवधि के लिए आबंटन बिना अधिभार के होगा और 11 माह से कम अवधियों के लिए आबंटन पर 10 प्रतिशत अधिभार लगेगा। पिछली लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंस का नवीकरण करवाया जा सकता है। लाइसेंस का प्रत्येक नवीकरण नया लाइसेंस माना जाएगा। खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य प्रापर्टी के प्रयोग के लिए आवेदन-पत्र लिखित में निर्धारित प्रपत्र में पीपीटी को देना होगा और ऐसी अनुमति के अभाव में किसी ऐसे स्थान पर कोई सामान भंडारित नहीं किया जाएगा।
 - (ii). आगे की अवधि के लिए इन नियमों के अधीन परमिट के नवीकरण के लिए आवेदन-पत्र परमिट की समाप्ति के एक सप्ताह के भीतर देने होंगे। आगे की अवधि के लिए परमिट प्रदान करना पत्तन के विवेक पर होगा।
 - (iii). लाइसेंस अधीन क्षेत्र के लिए पूरा किराया/लाइसेंस शुल्क अग्रिम रूप में देय होगा। नवीकरण के मामले में, लाइसेंस शुल्क पिछले लाइसेंस की समाप्ति के 7 दिनों के भीतर देय होगा। किराये का भुगतान नहीं करने अथवा लाइसेंस की शर्तों का अनुपालन नहीं करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है और पैरा 2.1 (vii) में यथा विनिर्दिष्ट दंडात्मक किराये की वसूली की जा सकती है।
यदि कार्गो को नियमों के अधीन बिना ढके हुए क्षेत्रों में भंडारित किए जाते हैं तो आबंटिती से भंडारण की तारीख से उस अवधि के लिए विनिर्दिष्ट किराये से दोगुना वसूल किया जाएगा जब तक अनाधिकृत अभिग्रहण खाली नहीं किया जाता है अथवा वैध परमिट के अधीन ऐसा अभिग्रहण विनियमित नहीं किया जाता है।
 - (iv). खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य स्थानों में भंडारित माल स्वामी के जोखिम पर रहेगा और पत्तन किसी पिलफिरेज, चोरी, नुकसान अथवा हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
 - (v). पक्षों को किराये पर दिए गए शैड के कुछ हिस्से अथवा संपूर्ण की तालाबंदी को पत्तन को तब तक माल के बेली के रूप में नहीं माना जा सकता जब तक पत्तन इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं करता है।
 - (vi). आबंटित स्थान पत्तन की अनुमति के बिना आगे किराये पर नहीं दिया जा सकता।
 - (vii). आबंटित स्थान एक माह के नोटिस की प्राप्ति पर खाली करना होगा।
 - (viii). स्थान का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और यह बिना कोई कारण बताए स्थान आबंटित करने से इंकार कर सकता है।
 - (ix). पत्तन को अधिकार होगा कि वह पक्ष को सूचना देने के पचात ऐसे स्थान पर कब्जा कर ले जो अभिग्रहीत नहीं है अथवा खाली पड़ा हो। ऐसे मामले में, किराये की आनुपातिक कटौती स्वीकार्य होगी। यदि पट्टे की समाप्ति से पहले प्लॉट सौंप दिया जाता है तो प्लॉट के लिए आनुपातिक किराया अभिग्रहण की अवधि के लिए वसूल किया जाएगा।
 - (x). निषेधित क्षेत्र के भीतर भी शैडों/ढके हुए भंडारण क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण अथवा कार्गो के प्रहस्तन से इतर के प्रयोजन के लिए यातायात विभाग का नियंत्रण होगा।
 - (xi). प्लॉटों/स्टेकयार्डों/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क अभिग्रहण/आबंटन के प्रथम और अंतिम माह के मामलों में वास्तविक अभिग्रहण के दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर वसूल किया जाएगा।
 - (xii). शैड अथवा गैर-शैड कार्गो रूप में कार्गो के वर्गीकरण के संबंध में पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

2.14. दंडात्मक लाइसेंस शुल्क

यदि आयातित कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक उतराई के 90 दिनों के भीतर निकासित नहीं किए जाते हैं तो आयातकों को नीचे दिए गए ब्योरे अनुसार दंडात्मक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा:

क्र.सं.	अवधि	दर	लेवी की इकाई
1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट किराया	अभिग्रहीत क्षेत्र पर
2.	90 दिनों से अधिक	सामान्य प्लॉट किराये का दोगुना	अभिग्रहीत क्षेत्र पर

टिप्पणी: जहां कहीं किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक माप करना संभव नहीं हो तो अभिग्रहण अधीन कोकिंग कोयला और गैर-कोकिंग कोयला के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से और सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा।

2.15. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार:

क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	8 घंटों की एक पारी के लिए (रूपये)
1.	लोकोमोटिव 700-1400 एचपी	पूर्व तटीय रेलवे दरों के अनुसार
2.	मोबाइल क्रेन -	
	(i) 10 मी0ट0 और 20 मी0ट0 के बीच	2600
	(ii) 35 मी0ट0 तक	5000
	(iii) 35 मी0ट0 से अधिक	16000
	घाट क्रेन:	
3.	(i) 13.2 मी0ट0	7000
	(ii) 20.0 मी0ट0	18000
4.	3 मी0ट0 तक के फोर्कलिफ्ट ट्रक	1000
5.	4 घन तक के पे-लोडर्स	8000
6.	350 एचपी से अधिक बुल्डोजर	17500
7.	(क) 8 घन तक की घाट क्रेन के लिए ग्रेब जुड़नार	600
	(ख) 8 घन से अधिक और 15 घन तक	1500

टिप्पणी:

- (1). एक पारी के दौरान लोकोमोटिव के लिए देय न्यूनतम प्रभार एक तिहाई पारी अर्थात 2 घंटे और उसके गुणक। 8 घंटों की पूरी पारी के लिए दर ऊपर निर्दिष्ट दर के अनुपात में प्रभार्य होगी।
- (2). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोक्ता के लिए न्यूनतम प्रभार प्रति घंटा आधार पर होंगे। उपस्कर की कुल उपयोगिता अवधि, लॉगबुक में यथा विनिर्दिष्ट, उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभारों की गणना के लिए आधार होगी।
- (3). किराया प्रभारों में पीओएल/बिजली और उपस्कर के प्रहस्तन के लिए स्टाफ की लागत शामिल है, परंतु लदाई/उतराई अथवा स्लिंगिंग/अनस्लिंगिंग के लिए श्रमिक प्रभारों की लागत शामिल नहीं है, जोकि किरायेदार की जिम्मेदारी होगी।
- (4). ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन किराये पर लेने के लिए पत्तन रियायती दर प्रदान करेगा जहां वैयक्तिक मद 3 मी0ट0 अथवा कम की होगी। घाट क्रेन द्वारा ऐसे प्रहस्तन के मामले में प्रभार रू0 5000 प्रति पारी होंगे। बल्क कार्गो के मामले में यह रियायत लागू नहीं होगी।
- (5). 100 केडब्ल्यू तक का डीजल जनरेटर उपलब्ध है। इसके लिए किराया प्रभार रू0 1500 प्रति माह अथवा उसका भाग है।
- (6). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के लिए मांग-पत्र निर्धारित प्रारूप में और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की अपेक्षा करने वाले पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित होना चाहिए। ऐसी मांग 24 घंटे का अग्रिम नोटिस देते हुए प्रस्तुत करना होगा वहां नहीं जहां पक्ष पहले से लगातार क्रेन/उपस्कर के साथ कार्य कर रहा हो।
 - (ii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे अधिक क्षमता के उपस्कर का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iii). उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और सामान्यतः इनकी आपूर्ति की जाएगी यदि मांग-पत्र प्राप्त होते हैं। पत्तन आबंटन रोक सकता है, यदि परिस्थितियां ऐसी कार्रवाई को तर्कसंगत ठहराती हैं।
 - (iv). लिफ्टों को पोतों अथवा घाट पर ऐसी स्थिति में रखा जाना चाहिए कि जिब का शीर्ष उक्त लिफ्टों के ऊपर वर्टिकल स्विंग कर सके, जिससे सभी अन्य कार्गो भी निकासित किए जा सकें।
 - (v). कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में पत्तन पे लोडर्स, हाइड्रेंट्स, मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट्स आदि जैसे निजी उपस्करों के उपयोग की अनुमति देता है।
 - (vi). पत्तन से/पर लिफ्टों की उतराई/लदाई पोतों के सभी अन्य प्रहस्तन यातायात विभाग के पर्यवेक्षक के अधीन निष्पादित किए जाएंगे बशर्ते सभी सुरक्षा उपायों का अनुसरण करना होगा।
 - (vii). किरायेदार किराये पर ली गई क्रेनों का इस्तेमाल केवल उसी प्रयोजन के लिए किया जाएगा जिसके लिए यह किराये पर ली गई है।
 - (viii). उपस्कर के किराये की अवधि के दौरान यदि पक्ष को किराये पर दिए गए उपस्कर को कोई नुकसान होता है अथवा पत्तन उपस्कर की संपत्ति को कोई नुकसान होता है तो पत्तन द्वारा यथा निर्धारित नुकसानों की लागत उपस्कर के किरायेदार से वसूल की जाएगी।

2.16. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	क्रॉफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग		
		विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)	
1.	40 टन बीपी तक टग	नौवहन प्रयोजन से	315	7745.22
		अन्य प्रयोजन के लिए	472.5	11617.83
2.	लॉच	200 बीएचपी तक	26.25	645.43
		200 बीएचपी से अधिक	78.75	1936.31
		1600 बीएचपी लॉच	206	5065.12
		गैर-चालित बार्ज	26.25	645.43
		फेंडर बार्ज	10.5	258.17
3.	प्रदूषण नियंत्रण पोत	65.15	1601.91	
4.	ऑयल रिस्पेशन बार्ज	51.76	1272.67	
5.	सर्वेक्षण लॉच	--	6800.00	
	सर्वेक्षण उपस्कर	--	17250.00	

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त हारबर क्रॉफ्टों में से कोई भी किराये पर लेने के लिए 2 घंटों के लिए न्यूनतम प्रभार देय होंगे।
- (2). फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). उपस्कर शर्तों के अधीन किराये पर दिया जाएगा और बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित फार्म में करार भी करना होगा।
 - (ii). विशिष्ट प्रचालन के लिए अपेक्षित उपकरण सेवाओं के प्रकार पर पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
 - (iii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का क्रॉफ्ट उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे उच्चतर क्षमता के क्रॉफ्ट का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iv). पत्तन न्यास द्वारा किराये पर दिए गए फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की मैनिंग उनपर परिवहनित सामानों को हानि अथवा नुकसान के लिए जिम्मेदारी नहीं होगी।
 - (v). फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी नुकसान, यदि कोई हो, और/अथवा फ्लोटिंग क्रॉफ्ट से किसी व्यक्ति को आघात की जिम्मेदारी उपयोक्ता की होगी। कुल नुकसान के कारण ऐसी परिसंपत्तियों को बदलने के मामले में प्रतिलाभ पूंजी लागत घटाव बीमा से वसूल की गई राशि पर सीमित होगा।
 - (vi). माँग के रद्दीकरण के लिए किरायेदार द्वारा 12 घंटे का नोटिस दिया जाएगा ऐसा नहीं करने पर निर्धारित दर के अनुसार किराया प्रभार अदा करने होंगे।

पोत संबंधी प्रभार

3.1. ईक्यू-1, ईक्यू-2 और ईक्यू-3 क्रेन बर्थों के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	अमेरिकी डॉलर 0.0040
2.	तटीय	रूपये 0.098

3.2. गैर-क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	अमेरिकी डॉलर 0.002375
2.	तटीय	रूपये 0.058

3.3. गैर-क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराये में रियायत

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	मूरिंगों/लंगरगाहों पर बर्थ किए गए पोत	50%
2.	बर्थ के साथ में दोगुना बैंकिंग पोत	50%

टिप्पणियां:

- सकल टनभार (जीटी) संपूर्ण जलयान (इंजन कक्ष और क्रू स्थान सहित परंतु डैक के ऊपर का स्थान, केबिन, डैक शैलटर्स, चार्ट हाऊस आदि अतिरिक्त) की घन क्षमता है जैसाकि पोत के पंजीकरण प्रमाणपत्र में निर्दिष्ट है। आधा टन और अधिक एक टन गिना जाएगा और आधे टन से कम को छोड़ दिया जाएगा।
- डैक्स कार्गो वाले पोत के लिए, डैक कार्गो जीटी के निर्धारण के लिए पोत के जीटी में जोड़ा जाएगा जिसपर प्रभारों की गणना की जाएगी।
- दो टनभार वाले पोत के लिए, उच्चतर टनभार को पोत संबंधी प्रभारों की गणना के लिए लेखा में लिया जाएगा।
- बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रूक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी।
 - गलत संकेत देने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
 - पोत का मास्टर/एजेंट्स नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार होगा।
- पोत जो पत्तन जल सीमाओं के भीतर रोडस्टेड में बर्थ पर हैं, 4.375 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 107.57) प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा। तथापि, बर्थ की प्रतीक्षा में रोडस्टेड पर लंगर डाले पोतों के लिए उपर्युक्त प्रभार अदा नहीं करना होगा। इसके अलावा, कोई रोडस्टेड प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत निम्नलिखित के लिए प्रतीक्षा करता है:
 - कार्गो के लिए
 - यदि पोतवणिकों/एजेंटों को जानकारी नहीं हो
 - यदि पोत किसी कारण से पत्तन निकासी के पश्चात सड़कों पर प्रतीक्षा करता है।
- कार्गो की लदाई अथवा उतराई प्रचालनों की प्रक्रिया के दौरान लैश बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभार 0.875 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। पत्तन जल सीमाओं के भीतर पड़े लैश बार्जों के लिए, प्रभार 0.21875 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा/बार्ज की दर से वसूल किए जाएंगे। अवधि की गिनती उसी प्रकार की जाएगी जैसे कि पोतों के बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए ब्योरा दिया गया है।
- 50 फीट एलओए और कम के अभियांत्रिक ट्रॉलरों के लिए रू0 472.50 प्रति माह अथवा भाग प्रभार्य होगा। केटेमर्नस फिशिंग नावों के लिए संयुक्त प्रभार रू0 5.25 प्रतिदिन अथवा रू0 105 प्रति माह होगा।
- उतराई अथवा लदाई के पूरा होने के पश्चात, यदि पोत कार्य बदला जाता है, उस दिन के लिए पृथक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
- ट्रक-कॉलों, उपकरणों को नुकसान के लिए प्रभार वास्तविक अनुसार अतिरिक्त देय होगा।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- प्राथमिकता और ऑस्टिंग प्राथमिकता प्रभार:
 - प्राथमिकता बर्थिंग: किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो

भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रू0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रू0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत अर्थात रू0 7500 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

(ii). ऑस्टिंग प्राथमिकता:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रू0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रू0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत अर्थात रू0 10,000 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

(iii). ऊपर यथा विनिर्दिष्ट 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क सभी पोतों से इस तथ्य के होते हुए वसूल किया जाएगा कि 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा पत्तन न्यास द्वारा उनके अपने विनियमन के अधीन प्रदान किया जाता है, निम्नलिखित वर्गों के अलावा:

- (क). रक्षा मंत्रालय के कार्गो वाले पोत।
- (ख). सौहार्द भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका खोजयात्रा के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए जहाजरानी मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

3.4. पत्तन देयताएँ

1.	विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश)	अमेरिकी डॉलर 0.242
2.	तटीय (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पोत)	रुपये 5.950

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों पर विस्तारित होगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	बिना यात्रियों के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	25%
2.	बिना कार्गो अथवा यात्रियों के पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	50%
3.	पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और अपने स्वयं के उपभोग के लिए जल, बंकर, कोयला अथवा द्रव ईंधन के प्रावधानों के लिए आधी दरों पर पत्तन देयताएँ वसूल की जाएंगी।	50%
4.	(1). कोई आनंद नौका (2). कोई पोत, जिसे पत्तन छोड़ना पड़ता है, मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाधित होना पड़ता है। (3). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अथवा सेवा में कोई पोत (4). कोई पोत जिसकी चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन सीमाएँ हों और पुनः प्रवेश (5). सफेद पताका और नीली पताका वाले युद्धक पोत अथवा भारत गणतंत्र की सेवा में पोत (6). ब्लास्ट में अथवा कार्गो/यात्रियों के साथ प्रवेश करना वाला परंतु यात्रियों/कार्गो को बिना उतारे अथवा लिए 48 घंटों में पत्तन छोड़ने वाला पोत (7). क्रू को उतारने अथवा लेने और 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाला पोत, खराब मौसम के कारण रोका गया क्रू सदस्य माना जाएगा।	100%

टिप्पणियाँ:

- (1). पोत की पत्तन देयताएँ उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). बिना लंगर डाले और समुद्रयात्रा किए पत्तन पर यात्री को उतारने वाले पोत को पत्तन देयताएँ अदा करनी होंगी।
- (3). भारतीय पत्तन (जैसे कलकत्ता) से विदेशी पत्तन और विदेशी पत्तन के लिए कार्गो लेते हुए दूसरे भारतीय पत्तन (जैसे पारादीप) पर आने वाला पोत, पत्तन देयताओं के प्रयोजन से पारादीप पर विदेशी पोत माना जाएगा।
- (4). खाली लैश बार्ज लेने के लिए "दूसरी बार" आने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परंतु महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख में दिए गए अनुसार किसी कार्गो की उतराई अथवा कार्गो अथवा यात्री को नहीं लेता है तो कोई पत्तन देयताएँ वसूली नहीं की जाएंगी।
- (5). पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल टैंकर के लए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणी" में निर्दिष्ट कम किया गया सकल टनभार को इसके सकल टनों के रूप में लिया जाएगा।

3.5. पाइलटेज और नौकर्षण:

क्र.सं.	स्लैब	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
1.	30,000 जीआरटी तक	0.509	12.52
2.	30,001 से 60,000 जीटी	0.407	10.01
3.	60,000 जीटी से अधिक	0.356	8.76

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त दरें पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरणों के लिए है।
- (2). पोत के कोल्ड संचलन के लिए, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (3). जब किसी पोत को उसकी स्वयं की सुविधा के लिए स्थानांतरित अथवा हटाया जाता है, अथवा दूसरे पोत की सुविधा के लिए, पोत जिसके लिए स्थानांतरण किया गया है, उपर्युक्त अनुसूची के 50 प्रतिशत पर पाइलटेज और नौकर्षण शुल्क अदा करना होगा।
- (4). पाइलट का रद्दकरण/विराम शुल्क:
 - (i). यदि कोई पोत डीटीआर मीटिंग में निर्धारित समयानुसार/पोत को भेजे गए मरीन संकेत के अनुसार नौचालन के लिए तैयार नहीं है तो उसे पाइलट के रद्दकरण के लिए अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले वीएचएफ पर पोत सिग्नल स्टेशन को सूचित करना होगा। यदि कोई पोत अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले पाइलट बुकिंग रद्द नहीं करवाता है तो उसे रद्दकरण प्रभार के रूप में 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 2582) अदा करने होंगे।
 - (ii). यदि पोत पाइलट के पहुंचने के 30 मिनटों के भीतर संचलन नहीं करता है तो पाइलटेज के प्रयोजन से, उसे 30 मिनट से ऊपर इसके संचलन होने तक के लिए 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 2582) प्रति घंटा अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार अदा करना होगा।
 - (iii). यदि पोत संचलन पाइलट के पहुंचने के पश्चात किया जाता है तो 210 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 5164) का रद्दकरण प्रभार अदा करना होगा।
 - (iv). यदि एक बहिर्गामी बंध पोत खराब मौसम के कारण पाइलट को पत्तन सीमाओं के बाहर रखता है तो पाइलट के पत्तन पर ड्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट करने तक पोत के मास्टर द्वारा 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 7746) प्रतिदिन अथवा भाग की दर से क्षतिपूर्ति करनी होगी। इसके अलावा, जलयान पर पाइलट के रहने और खाने का व्यय और उसे पत्तन पर वापस भेजने की लागत भी पोत के स्वामी द्वारा देय होगी।
 - (v). यदि किसी पाइलट को पोत की बोर्डिंग से पहले आधे घंटे से अधिक समय के लिए पाइलट को पाइलट लॉच में रोककर रखा जाता है तो पाइलट के पोत पर पहुंचने तक 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 2582) की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (5). लैश बार्जों को ले जाने के लिए, 157.5 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा प्रति टग की दर से टग किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (6). उनकी सुविधा के लिए पोत के वार्षिक हेतु 525 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 12,910) वसूल किया जाएगा, यदि वार्षिक दूसरे पोत की सुविधा के लिए अपेक्षित हो, प्रभार उस पोत द्वारा देय होगा जिसकी सुविधा के लिए वार्षिक किया जाता है। यदि वार्षिक पत्तन सुविधा के लिए की जाती है तो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (7). यदि किसी बर्थ से योकोहामा फंडर के निर्धारण/हटाने के लिए अनुरोध किया जाता है, 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 7746) प्रभार तत्संबंधी पोतों अथवा आयातकों/निर्यातकों अर्थात् जो अनुरोध करता है, से वसूल किया जाएगा। यह प्रभार दोगुना बैंकिंग प्रचालनों के लिए योकोहामा फंडर उपलब्ध करवाने के लिए लागू होगा।
- (8). उस पोत से 420 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 10,328) प्रभार वसूल किया जाएगा जिसका संचलन रविवार/अवकाश दिवस के लिए सुनियोजित था परंतु पोत के नहीं पहुंचने/देरी से पहुंचने, कार्गो/कार्य के पूरा नहीं होने आदि जैसे पोत पर आरोग्य विभिन्न कारणों से संचलन नहीं कर पाया था।
- (9). जब पोत स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
 - (i). यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित करना अपेक्षित हो ताकि उसी बर्थ में अथवा एलओए, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर गोदी में किसी अन्य बर्थ में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माने जाएंगे।
 - (ii). आयात के भंडारण स्थान की अनुपलब्धता अथवा ढके हुए स्थान की अपेक्षा वाले निर्यात कार्गो के कारण से यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
 - (iii). जब कभी कंटेनर लदाई/उतराई की सुविधा के लिए किसी पोत को कार्गो बर्थ से गैन्ट्री बर्थ पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा बशर्ते पोत के एजेंटों को इसके लिए अपने बर्थिंग आवेदन में इसके लिए विशिष्ट अनुरोध करना होगा।

- (iv). जब कभी किसी पोत को स्ट्रीम के रास्ते से एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो ताकि दूसरे पोत अथवा उसी पोत को एलओए, बीमा, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर व्यवस्थित किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माने जाएंगे।
- (v). जब कभी किसी पोत को दूसरे आस्टिंग प्राथमिकता बर्थ को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (vi). जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए डीप ड्राफ्ट लंगरगाह से कम ड्राफ्ट लंगरगाह पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (vii). जब कभी पोतों को बर्थों/मूरिंग/जेट्टी पर कार्यगत कार्गो को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, निकर्षण, बर्थों की मरम्मतों अथवा अनुरक्षण और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (viii). यदि कोई पोत पत्तन उपस्कर की गलत-कार्य, बर्थ को साफ करने आदि के कारण से स्थानांतरित किया जाता है तो यह पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

3.6. सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रूपये
क	बर्थ किराया: (प्रति घंटा)	0.00060	0.20
ख	पाइलटेंज (प्रति प्रवेश बशर्ते न्यूनतम 5775 अमेरिकी डॉलर/रु0 2.5 लाख)	0.260	8.00
ग	टग किराया प्रभार: (8 घंटों के लिए) (4 घंटों के लिए)	6000 3000	195000 98000
घ	पत्तन देयताएं प्रति प्रवेश	0.242	7.85
ड.	पाइलट उपस्थिति प्रति घंटा	40	1350

4.1. शिपिंग को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

मद	दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग	
	विदेशी	तटीय
1. बर्थ पर प्रत्यक्ष जल आपूर्ति	4 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 60 अमेरिकी डॉलर	रु0 98.35 परंतु न्यूनतम रु0 1475.00
2. बार्जों द्वारा जल आपूर्ति:		
(i) मूरिंग घाट/जेट्टी पर	8 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 320 अमेरिकी डॉलर	रु0 196.70 परंतु न्यूनतम रु0 7868.00
(ii) लंगरगाह (सड़कों) पर	18.90 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 1575 अमेरिकी डॉलर	रु0 464.71 परंतु न्यूनतम रु0 38726.00

टिप्पणियां:

- जब जल बार्ज का आदेश दिया जाता है परंतु बार्ज पहुंचने से पहले रद्द किया जाता है तो 21 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 516.05) का रद्दकरण शुल्क वसूल किया जाएगा। बार्ज के पहुंचने के पश्चात, रद्दकरण शुल्क 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) वसूल किया जाएगा।
- एक बार में एक मॉग पर वैयक्तिक पोतों को आपूर्तित जल की संपूर्ण मात्रा न्यूनतम प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, के प्रयोजन से एक आपूर्ति मानी जाएगी। आपूर्ति में पत्तन न्यास के विफल रहने पर अथवा खराबी आदि के कारण से निलंबित आपूर्ति की स्थिति में, प्रभारों की वसूली के लिए वास्तविक आपूर्तित क्षमता को लिया जाएगा।

4.2. धर्मकाँटा/भार मानकों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	लौह-अयस्क/क्रोम अयस्क/अन्य अयस्कों के लिए धर्मकाँटा प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 20 प्रति परेषण
2.	अन्य घटकों के लिए धर्म काँटा प्रभार	रु0 3.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 30 प्रति परेषण
3.	भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन के लिए प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 10 प्रति परेषण

टिप्पणी: संबद्ध पक्ष परिचर श्रमिक की आपूर्ति करेगा।

4.3. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटे पर तोले गए कार्गो के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	संस्थापकों के अपने कार्गो का भारतोलन	रु0 0.30 प्रति मी0ट0
2.	अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो का भारतोलन	रु0 1.00 प्रति मी0ट0

टिप्पणियां:

- परेषण अर्थात पोत के संबंध में नौभरण/प्रेषण लिए भारतोलित की जाने वाली कुल मात्रा।
- अपूर्ण टन को अगले उच्चतर टनभार में पूर्णांकित किया जाएगा।

4.4. दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतिलिपियों/प्रमाणित लेखा बही आंकड़ों की आपूर्ति के लिए शुल्क

रु0 20 प्रति पृष्ठ यूनिवर्सल आकार।

4.5. मरीन प्रचालनों के लिए कुशल कार्मिक की आपूर्ति:

किसी भी प्रकार के मूरिंग और अमूरिंग अथवा किसी मरीन प्रचालन के लिए कुशल व्यक्ति की आपूर्ति हेतु 2 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोत के लिए रु0 49.18) प्रति व्यक्ति प्रति घंटा अथवा उसका भाग, परंतु न्यूनतम 2 घंटे, शुल्क वसूल किया जाएगा।

4.6. कबाड़ प्रभार:

कबाड़ प्रभार कबाड़ हुए सामानों के मूल्य पर 20 प्रतिशत यथामूल्य की दर से वसूल किया जाएगा। यदि सामान जल द्वारा खराब हो जाता है तो ग्राहकों द्वारा यथा स्वीकार्य सामानों के मूल मूल्य पर उपर्युक्त प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

4.7. हेलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार

रु0 4,000 प्रति एक लैंडिंग और उड़ान। राज्य सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी उपयोक्ताओं से संबंधित हेलिकॉप्टरों के लैंडिंग के लिए हेलीपैड के उपयोग के मामले में यह दर प्रभार्य है। तथापि, पत्तन के अतिथि रूप में घोषित यात्रियों को लिए हुए हेलिकॉप्टरों को ऐसे प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

4.8. नौभरिकों को ऑन बोर्ड श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार

सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी का 100 प्रतिशत।

5.1. दुलाई प्रभार

पूर्व तट रेलवे सं. सीसीएम/बीबीएस/एचसी/284/1 दिनांक 16-06-06 के अनुसार दुलाई प्रभार 01-07-06 से निम्नलिखित हैं:

8 पहिये वाले वैगनों के लिए	-	रु0 1055.00
चार पहिया वैगनों के लिए	-	8 पहिया वैगनों के दुलाई प्रभारों का 0.40 गुणा

सभी अंतर्गामी और बहिर्गामी यातायात के लिए पत्तन न्यास रेलवे दुलाई प्रभारों की वसूली के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी:

- (क). सभी यातायात के लिए, वहन किए गए घटक के लिए वैगन के प्रभार्य भार रेलवे नियमों के अनुसार होंगे।
 (ख). बैगों वाले परेषण के लिए, वहन किए घटक अथवा संचलित टनभार, जो भी अधिक हो, के लिए वैगन का प्रभार्य भार लिया जाएगा।

दुलाई प्रभार के लिए बिल तैयार करते समय, रु0 0.50 से कम रूपए का अंश छोड़ दिया जाएगा और रु0 0.50 से अधिक एक रूपया परिगणित किया जाएगा।

ऊपर विनिर्दिष्ट प्रभार्य दुलाई रेलवे भाड़ा, जोकि भुगतान अंतर्गामी और भुगतान-पूर्व बहिर्गामी परेषणों के मामले में रेलवे के यातायात के अनुसार वसूल किया जाएगा, से अतिरिक्त होगा।

दुलाई प्रभार सभी विनिहित और आपूर्तित वैगनों के लिए प्रभार्य होगा, भले ही इस्तेमाल किया गया हो अथवा नहीं, जब तक वैगन संचलन से बचने के लिए रेलवे नियमों के अनुसार अग्रिम में रद्दकरण नोटिस प्राप्त नहीं होता है।

सभी अंतर्गामी रेल-बद्ध यातायात पर दुलाई प्रभार पत्तन साइडिंग में उसके पहुंचने के एक सप्ताह के भीतर, उसी अवधि में आरआर सौंपते हुए, भुगतान करने होंगे। कार्गो के नौभरण से पहले, व्यापार को उप यातायात प्रबंधक (रेलवे) से क्लियरेंस प्राप्त करना होगा।

रेल द्वारा प्रेषित किए जाने वाले सभी आयातित कार्गो के लिए, व्यापार को एफए एंड सीएओ पारादीप पत्तन न्यास वाले जलयान से उतारी गई मात्रा पर दुलाई प्रभार जमा करना होगा, जिसके पश्चात वैगनों के लिए माँगपत्र स्वीकार किया जाएगा और रेल द्वारा संचलन स्वीकार्य होगा। प्रत्येक रैक के लिए, अंश समायोजन करते हुए दुलाई बिल तैयार किए जाएंगे और हस्तांतरित किए जाएंगे। अंतिम समायोजन कार्गो के संपूर्ण परेषण के पूरा होने पर किया जाएगा।

5.2. वैगनों पर निःशुल्क समय:

माल शैडों और साइडों पर वैगनों की लदाई/उतराई के लिए निःशुल्क समय

वैगनों का प्रकार	अनुमत निःशुल्क समय (घंटों और मिनटों में)			
	अभियांत्रिक		मैनुअल	
	लदाई	उतराई	लदाई	उतराई
खुले वैगन जैसे बीओएक्सएन, बीओएक्स, बीओआई, बीओएसटी, बीओएक्सएनएचए, बीओएक्सएनएचएस, एनबीओवाई आदि	5.00	7.00	9.00	9.00
होपर वैगन जैसे बीओबीएस, एनबीओबीएस, बीओबीआर, एनबीओबीआर, बीओबीवाई, एनबीओबीवाई, आदि	5.00	2.30	लागू नहीं	लागू नहीं
फ्लैट वैगन जैसे बीएफआर, बीआरएच, बीआरएन, बीएफके, बीएफकेआई, बीएफएनएस, कॉनकोर्ड रैक आदि	6.00	लागू नहीं	8.00	8.00
ढके हुए वैगन जैसे बीसीएन, बीसीएनए, बीसीएनएचएस, बीसीएनएचएस, बीसीएक्स, बीसीएक्सएन आदि	लागू नहीं	लागू नहीं	5.00	5.00
			1-15 वैगन	1-15 वैगन
			7.00	7.00
			6-26 वैगन	6-26 वैगन
			9.00	9.00
			26 वैगन और अधिक	26 वैगन और अधिक

टंक वैगन (सफेद तेल)	6.00	6.00 29 वैगनों तक	लागू नहीं	लागू नहीं
		8.00 30 वैगन और अधिक		
टंक वैगन (काला तेल)	7.00	7.00 29 वैगनों तक	लागू नहीं	लागू नहीं
		9.00 30 वैगन और अधिक		
मिलिट्री वैगन – केएम	लागू नहीं	लागू नहीं	4.00	4.00
मिलिट्री वैगन केएम वैगनों से इतर जैसे डीबीकेएम आदि	लागू नहीं	लागू नहीं	5.00 20 वैगनों तक	5.00 20 वैगनों तक
			7.00 21 वैगन और अधिक	7.00 21 वैगन और अधिक
घटक का प्रकार				
कंटेनर	3.00	3.00	लागू नहीं	लागू नहीं
क्रेन द्वारा प्रहस्तित परेषण	7.00	8.00	लागू नहीं	लागू नहीं
पशुधन	लागू नहीं	लागू नहीं	4.00	4.00

(पूर्व तट रेलवे परिपत्र सं. 184(जी)/05 दिनांक 27-12-2005)

5.2.1. वैगनों पर विलंबशुल्क:

1. अन्य रेल उपयोक्ताओं के मामले में, लदाई अथवा उतराई के लिए अनुमत निःशुल्क समय से अधिक वैगन को रोकने के लिए, ₹0 75/- प्रति 8 पहियों वाला वैगन प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से विलंबशुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे।
2. ऊपर निर्धारित विलंबशुल्क प्रभारों की दरें, सभी प्रकार के 8 पहियों वाले माल वैगनों और कोचिंग वाहनों (यात्री वाहनों से इतर) पर, उनकी वहन क्षमताओं पर बिना ध्यान दिए, एकसमान रूप से लागू होंगी।
3. 4 पहियों वाली वैगनों/वाहनों के मामले में विलंबशुल्क प्रभार की दरें 8-पहिये वाली वैगनों/वाहनों के लिए निर्धारित दरों से आधी होगी।
4. सामानों को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क समय

क्र.सं.	परिस्थिति	स्वीकार्य निःशुल्क समय
(i)	उतराई के दिन को उतराई के पश्चात सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध सामान	12 घंटे
(ii)	उतराई के पश्चात सामान, अगले दिन को सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध	12 कार्य घंटे अथवा उतराई के दिन से अगले दिन को सामान शैड के बंद होने के समय तक

5. घाटशुल्क प्रभारों की दरें:

रेलवे परिसर से सामानों को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क समय के पूरा होने के पश्चात घाटशुल्क प्रभारों की दरें प्रति क्विंटल अथवा क्विंटल का भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग, ढके हुए अथवा खुले स्थान पर बिना ध्यान दिए, निम्नवत् होगी:

दिनों की संख्या	घाटशुल्क प्रभारों की दरें
पहले दिन	शून्य
2रे दिन	₹0 2.00
3रे दिन	₹0 3.00
4थें दिन	₹0 4.00
5वें दिन	₹0 5.00
6वें दिन	₹0 6.00
7वें दिन से आगे	₹0 7.00

उपर्युक्त तालिका में उल्लिखित पहला दिन इस प्रकार परिभाषित किया गया है – वह दिन जिसपर सामान सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध हो अर्थात् उपर्युक्त 4.1 (i) के संदर्भ में उतराई का दिन और उपर्युक्त 4.1 (ii) के संदर्भ में उतराई का अगला दिन। बाद के दिन अर्थात् दूसरा दिन, तीसरा दिन आदि पहले दिन के संदर्भ में परिगणित किया जाएगा।

6. रेलवे परिसर में सामानों की अग्रिम स्टेकिंग के लिए अनुमत निःशुल्क समय:

मंडल रेलवे ऐसे सामान शैडों पर यातायात पैटर्न की समीक्षा करने के पश्चात लदाई से 10 दिन पहले की अवधि तक घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान किए बिना चुनिंदा सामान शैडों पर रेलवे परिसर में सामानों को चट्टा लगाने की अनुमति देगा परंतु इससे अन्य यातायात बाधित नहीं होना चाहिए।

7. स्टेकिंग प्रभारों की दरें:

स्टेकिंग प्रभार घाटशुल्क प्रभारों के लिए यथा निर्धारित समान दरों पर 10 दिन की अनुमति अग्रिम स्टेकिंग अवधि के बाद प्रभार्य होगा।

8. स्टेकिंग प्रभारों के मामले में पहला दिन उस दिन के रूप में परिभाषित किया गया है जिस दिन अनुमत अग्रिम स्टेकिंग अवधि पूरी होती है। वर्तमान नियमों के लिए, तदनुसार, स्टेकिंग का 10वां दिन पहला दिन है। अनुवर्ती दिन अर्थात् दूसरा दिन, तीसरा दिन यथा परिभाषित पहले दिन के संदर्भ में परिगणित किया जाएगा।

ऊपर निर्धारित स्टेकिंग प्रभारों की दरें सभी घटकों पर एकसमान रूप में लागू होंगी।

9. ये निर्देश 01-01-2006 से प्रभावी होंगे।

10. लदाई/उतराई के लिए रखा गया बॉक्स वैगनों का संपूर्ण समूह विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से एक इकाई माना जाएगा, उदाहरणार्थ दो अथवा अधिक के समूह में से कोई एक वैगन भी निर्धारित निःशुल्क समय के बाद लदाई/उतराई के लिए रोका जाता है तो विलंबशुल्क समूह में सभी बॉक्स वैगनों पर वसूल किया जाएगा।

11. विलंबशुल्क लदे हुए वैगन अथवा सामान्यतः लादे गए वैगनों के रैक जिसे परेषिती को उतारना होता है, उस समय से 5 कार्य घंटों के पश्चात वसूल किया जाएगा जब वैगन अथवा लदे हुए वैगनों का रैक उतराई के लिए एक स्थान रखा जाता है जब तक ऐसा वैगन अथवा वैगनों का रैक एक हटाव की सलाह द्वारा बोर्ड को हस्तांतरित नहीं किया जाता है। तथापि, छोड़े गए रैक की लदाई और निःशुल्क अवधि के भीतर हटाव के लिए तैयार रखने के मामले में, विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा और निःशुल्क अवधि के पश्चात उतारे गए माल और हटाव के लिए तैयार रखे जाने के मामले में, विलंबशुल्क रैक के स्थापन के समय से निःशुल्क अवधि के पश्चात वैगनों को हटाने के समय तक निम्नलिखित शर्तों पर वसूल किया जाएगा:

(i). संपूर्ण रैक के हटाव की संख्या

(ii). छह वैगन से कम प्रथम हटाव में शामिल नहीं होंगे; और,

(iii). पीपीटी की राय में वैगनों को अन्य वैगनों को बिना छोड़े किए और बिना कोई शंटिंग प्रचालन किए सीधे हटाया जाएगा।

12. लदाई के लिए एक स्थान की सलाह द्वारा वैगन अथवा वैगनों के रैक के समय से कार्य घंटों की समाप्ति के पश्चात परेषक को कहे गए किसी खाली वैगन अथवा खाली वैगनों के रैक पर विलंबशुल्क तब तक वसूल नहीं किया जाएगा जब तक ऐसे वैगनों और वैगनों के रैक पर विलंबशुल्क तब तक वसूल किया जाएगा जब तक ऐसे वैगनों और वैगनों के रैक को एक हटाव की सलाह से बोर्ड को हस्तांतरित नहीं किया जाता है। तथापि, लादे गए रैक में से खाली और निःशुल्क अवधि के लिए अनुमति देने के पश्चात वैगनों के हटाव के समय तक रैक के स्थापन के समय से निम्नलिखित शर्तों पर वसूल किया जाएगा:

(i). संपूर्ण रैक के हटाव की संख्या

(ii). छह वैगन से कम प्रथम हटाव में शामिल नहीं होंगे; और,

(iii). पीपीटी की राय में वैगनों को अन्य वैगनों को बिना छोड़े किए और बिना कोई शंटिंग प्रचालन किए सीधे हटाया जाएगा।

13. खाली वैगन, जिसके लिए एक परेषक को कहा गया हो, परंतु रेलवे से वैगन प्राप्त होने के समय से नहीं लादा गया हो, पर विलंबशुल्क तब तक वसूल किया जाएगा जब तक यह रेलवे को वापस नहीं कर दिया जाता है अथवा दूसरे परेषक को आपूर्ति नहीं की जाती है। इसके अलावा, वैगन पंजीकरण शुल्क दंडित किया जाएगा।

14. उस समय से जब इन नियमों के अधीन विलंबशुल्क प्रोद्भूत होना शुरू होता है, यह अकार्य घंटों, रात्रि समय, रविवारों और अवकाश दिवसों सहित प्रत्येक घंटे अथवा उसके भाग के लिए वसूल किया जाएगा।

टिप्पणियां:

- (1). सभी मामलों में, घाटशुल्क वाले सामानों को ढके हुए अथवा खुले स्थान, जो भी उपलब्ध हो, में भंडारित किया जाएगा।
- (2). यदि इस आधार पर कि सामानों को नुकसान पहुंचा है अथवा परेषण का केवल एक हिस्सा पहुंचा है, परेषिती ऐसे सामान अथवा ऐसे परेषण जोकि उपलब्ध हैं और सामान रेलवे परिसर में पड़ा हो, के किसी हिस्से की सुपुर्दगी नहीं लेता है तो वे सामान्य घाटशुल्क के अधीन होंगे।
- (3). पारादीप पत्तन न्यास रेलवे का मालभाड़ा की तरह विलंबशुल्क और घाटशुल्क के लिए वही पुनर्ग्रहणाधिकार रहेगा।

5.3. साइडिंग प्रभार:

- | | | | |
|-------|-------------------------|---|----------------------|
| (i). | भांडागार क्षेत्र के लिए | – | रु0 4.25 प्रति मी0ट0 |
| (ii). | अन्य साइडों के लिए | – | रु0 4.00 प्रति मी0ट0 |

साइडिंग प्रभार में अधिकतम दो भागों के रैकों के स्थानांतरण के लिए अतिरिक्त शंटिंग प्रभार शामिल होंगे। रु0 2,000 की राशि प्रत्येक अतिरिक्त स्थापन के लिए वसूल की जाएगी।

5.4. टर्मिनल प्रभार

01-04-2007 से रु0 13.50 प्रति मी0ट0 अथवा उसके पश्चात रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित करें।

पारादाप पत्तन न्यास

(रूपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत										टीएफएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		वास्तविकताएँ								पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएफएमपी द्वारा संशोधित अनुमान	
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रहस्तित यातायात (मिलियन टन)	19.90	21.13	23.90	25.31	30.10	33.10	38.52	48.12	52.60	57.70	48.12	52.60	57.70
	प्रचालन आय													
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि	14834.00	17402.00	25633.76	27529.99	31420.22	33880.08	38849.78	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48
	पोत संबंधी गतिविधि	7500.00	8214.00	8843.97	9219.06	10612.17	11851.31	13431.57	11987.83	14859.00	16502.00	12261.83	15204.00	16885.00
	रेलवे	2959.00	3309.00	2904.64	3500.44	3571.13	4582.62	6289.19	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00
संपदा	919.00	794.00	740.06	1023.31	1534.85	1036.88	1105.20	1565.00	1646.00	1806.00	1565.00	1646.00	1806.00	
	कुल प्रचालन आय	26212.00	29719.00	38122.43	41272.80	47138.37	51350.89	59675.74	56609.39	64813.87	70909.48	56883.39	65158.87	71292.48
II	प्रचालन लागत													
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि	3636.00	4408.00	4853.05	5122.56	6108.78	6248.15	8445.03	10010.23	11041.92	12202.39	10010.23	11041.92	12202.39
	पोत संबंधी गतिविधि	3449.00	3160.00	2939.97	3095.38	4111.75	4762.78	4834.89	5730.99	6321.65	6986.04	5730.99	6321.65	6986.04
	रेलवे	882.00	1279.00	2094.52	2233.17	2352.89	3253.60	2103.79	2493.71	2750.72	3039.81	2493.71	2750.72	3039.81
	संपदा	1978.00	2015.00	1733.53	1416.59	1538.70	2072.49	3016.84	3575.98	3944.53	4359.09	3575.98	3944.53	4359.09
	कुल (क)	9945.00	10862.00	11621.07	11867.70	14112.12	16337.02	18400.55	21810.91	24058.82	26587.33	21810.91	24058.82	26587.33
III	मूल्यहास													
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि					3906.50	4053.55	3879.06	4302.40	4797.64	5057.19	4302.40	4797.64	5057.19
	पोत संबंधी गतिविधि					564.70	557.66	566.99	817.81	1215.14	1566.68	817.81	1215.14	1566.68
	रेलवे					83.95	85.10	294.71	134.10	232.10	340.97	134.10	232.10	340.97
	संपदा					174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44
	कुल (ख)	1254.28	4470.72	4716.04	4738.01	4729.59	4870.75	4915.20	5428.75	6419.32	7139.28	5428.75	6419.32	7139.28
	कुल प्रचालन लागत (क + ख)	11199.28	15332.72	16337.11	16605.71	18841.71	21207.77	23315.75	27239.66	30478.14	33726.61	27239.66	30478.14	33726.61
III	सकल प्रचालन अधिशेष	15012.72	14386.28	21785.32	24667.09	28296.66	30143.12	36359.99	29369.73	34335.73	37182.87	29643.73	34680.73	37565.87
IV	क													
	वित्त और विविध आय (व्याज अतिरिक्त)					1068.68	2213.21	2075.86	399.39	871.00	1005.00	399.39	550.00	649.00
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि					350.91	726.72	681.63	131.14	286.00	330.00	131.14	286.00	330.00
	पोत संबंधी गतिविधि					143.55	297.30	278.85	53.65	117.00	135.00	53.65	117.00	135.00
	रेलवे					31.90	66.07	61.97	11.92	26.00	30.00	11.92	26.00	30.00
संपदा	1436.00	714.43	759.02	266.04	1595.04	3303.30	3098.31	596.10	1300.00	1500.00	596.10	979.00	1144.00	
V	ख													
	वित्त और विविध व्यय (व्याज अतिरिक्त)													
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि					5042.89	4587.82	3461.95	2749.35	4556.00	4020.00	739.35	1206.00	670.00
	पोत संबंधी गतिविधि					1388.62	1369.50	1033.42	820.70	1360.00	1200.00	220.70	360.00	200.00
	रेलवे					803.94	821.70	620.05	492.42	816.00	720.00	132.42	216.00	120.00
संपदा					73.09	68.47	51.67	41.04	68.00	60.00	11.04	18.00	10.00	
	कुल (ख)	1099.41	2443.31	1497.15	2250.21	7308.54	6847.49	5167.09	4103.51	6800.00	6000.00	1103.51	1800.00	1000.00
VI	ग													
	आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिचय													
	कार्गो / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि					3272.54	3116.96	3169.50	3607.87	4149.05	4771.40	3607.87	4149.05	4771.40
	पोत संबंधी गतिविधि					741.37	724.01	694.71	816.18	938.60	1079.39	816.18	938.60	1079.39
	रेलवे					754.90	848.74	782.79	898.94	1033.78	1188.85	898.94	1033.78	1188.85
संपदा					330.87	299.57	296.84	362.42	416.78	479.30	362.42	416.78	479.30	
	कुल (ग)	3988.62	4897.91	4842.00	4690.00	5099.68	4989.28	4943.84	5685.41	6538.21	7518.94	5685.41	6538.21	7518.94
	कुल (क - ख - ग)	-3652.03	-6626.79	-5580.13	-6674.17	-10813.18	-8533.47	-7012.62	-9192.82	-12038.21	-12018.94	-6192.82	-7359.21	-7374.94
V	निवल अधिशेष / घाटा (III+IV)	11360.69	7759.49	16205.19	17992.92	17483.48	21609.65	29347.37	20176.91	22297.52	25163.93	23450.91	27321.52	30190.93
VI														
	नियोजित पूंजी	45010.00	46810.00	119920.00	118535.00	131362.25	134184.73	136441.24	151478.52	187819.95	212319.99	138178.52	164814.95	218492.99
	- व्यवसाय परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	8393.56	8219.12	8044.68	8393.56	8393.56	8393.56	8393.56	7695.80	7521.36
	45010.00	46810.00	119920.00	118535.00	139755.81	142403.85	144485.92	159872.08	196213.51	220713.55	146572.08	172510.75	226014.35	
VII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	8776.95	9127.95	22185.20	21928.975	24457.27	20649.62	20977.02	24899.65	30714.28	34634.29	22771.65	26978.36	35553.07
VIII														
	क्षमता उपयोगिता	154.86%	80.65%	74.45%	66.43%	77.18%	84.87%	74.94%	85.32%	73.67%	80.81%	85.32%	73.67%	80.81%
IX														
	उपयोगिता क्षमता में समायोजित प्रतिलाभ	8776.95	7361.59	16517.95	14567.52	18875.99	20649.62	20977.02	24899.65	30714.28	34634.29	22771.65	26978.36	35553.07
X														
	निवल अधिशेष / घाटा, प्रतिलाभ के पश्चात	2583.74	397.90	-312.76	3425.40	-1392.51	960.03	8370.35	-4722.74	-8416.76	-9470.36	679.26	343.16	-5362.14
XI														
	निवल अधिशेष / घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाभ	9.86%	1.34%	-0.82%	8.30%	-2.95%	1.87%	14.03%	-8.34%	-12.99%	-13.36%	1.19%	0.53%	-7.52%
XII														
	औसत अधिशेष / घाटा				4.52%					-11.56%			-1.93%	

टिप्पणी: वर्ष 2000-01 और 2006-07 के दौरान दिया गया रू 140.32 करोड़ का निवल अधिशेष इसके संवर्धन के लिए पेंशन निधि में अंतरित किया जाना है।

पारादीप पत्तन न्यास

(रूपये लाखों में)

कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण											
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान			
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
I		प्रचालन आय	31420.22	33880.08	38849.78	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48
II	क	प्रचालन लागत	6108.78	6248.14	8445.03	10010.23	11041.92	12202.39	10010.23	11041.92	12202.39
	ख	मूल्यहास	3906.50	4053.55	3879.06	4302.40	4797.64	5057.19	4302.40	4797.64	5057.19
	ग	आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	3272.54	3116.96	3169.50	3607.87	4149.05	4771.40	3607.87	4149.05	4771.40
III		कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	13287.82	13418.65	15493.59	17920.50	19988.61	22030.98	17920.50	19988.61	22030.98
IV		सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	18132.40	20461.43	23356.19	18556.74	21036.26	22580.50	18556.74	21036.26	22580.50
V	क	वित्त और विविध आय (ब्याज अतिरिक्त)	1068.68	2213.21	2075.86	399.39	871.00	1005.00	399.39	550.00	649.00
	ख	वित्त और विविध व्यय (ब्याज अतिरिक्त)	5042.89	4587.82	3461.95	2749.35	4556.00	4020.00	739.35	1206.00	670.00
		कुल (क-ख)	-3947.21	-2374.61	-1386.09	-2349.96	-3685.00	-3015.00	-339.96	-656.00	-21.00
VI		निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	14158.19	18086.82	21970.10	16206.78	17351.26	19565.50	18216.78	20380.26	22559.50
VII		नियोजित पूंजी									
		- व्यसाय परिसंपत्तियां	103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	133971.70	109472.49	115754.25	132951.70
		- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
			103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	133971.70	109472.49	115754.25	132951.70
VIII		नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	18175.03	15920.93	16118.74	17723.60	20401.80	21435.47	17515.60	18520.68	21272.27
IX		निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाम (VI-VIII) के पश्चात	-4016.84	2165.89	5851.36	-1516.82	-3050.54	-1869.97	701.18	1859.58	1287.23
X		निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाम के पश्चात	-12.78%	6.39%	15.06%	-4.16%	-7.44%	-4.19%	1.92%	4.53%	2.89%
XI		औसत अधिशेष/घाटा		2.89%			-5.26%			3.11%	

पारादीप पत्तन न्यास

(रूपये लाखों में)

पोत संबंधी गतिविधि के लिए लागत विवरण										
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	10612.17	11851.31	13431.57	11987.83	14859.00	16502.00	12261.83	15204.00	16885.00
II	क प्रचालन लागत	4111.75	4762.78	4834.89	5730.99	6321.65	6986.04	5730.99	6321.65	6986.04
	ख मूल्यहास	564.70	557.66	566.99	817.81	1215.14	1566.68	817.81	1215.14	1566.68
	ग आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	741.37	724.01	694.71	816.18	938.60	1079.39	816.18	938.60	1079.39
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	5417.82	6044.45	6096.59	7364.98	8475.39	9632.11	7364.98	8475.39	9632.11
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	5194.35	5806.86	7334.98	4622.85	6383.61	6869.89	4896.85	6728.61	7252.89
V	क वित्त और विविध आय (ब्याज अतिरिक्त)	350.91	726.72	681.63	131.14	286.00	330.00	131.14	286.00	330.00
	ख वित्त और विविध व्यय (ब्याज अतिरिक्त)	1388.62	1369.50	1033.42	820.70	1360.00	1200.00	220.70	360.00	200.00
	कुल (क-ख)	-1037.71	-642.78	-351.79	-689.56	-1074.00	-870.00	-89.56	-74.00	130.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	4156.64	5164.08	6983.19	3933.29	5309.61	5999.89	4807.29	6654.61	7382.89
VII	नियोजित पूंजी									
	- व्यसाय परिसंपत्तियां	23440.03	23912.53	24406.9	36113.38	53814.05	69662.51	24113.38	42566.05	76855.51
	- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		23440.03	23912.53	24406.90	36113.38	53814.05	69662.51	24113.38	42566.05	76855.51
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	4102.01	3586.88	3661.04	5778.14	8610.25	11146.00	3858.14	6810.57	12296.88
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाम (VI-VIII) के पश्चात	54.63	1577.20	3322.16	-1844.85	-3300.64	-5146.11	949.15	-155.96	-4913.99
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाम के पश्चात	0.51%	13.31%	24.73%	-15.39%	-22.21%	-31.18%	7.74%	-1.03%	-29.10%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		12.85%			-68.79%			-7.46%	

पारादीप पत्तन न्यास

(रूपये लाखों में)

रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण										
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	3571.13	4582.62	6289.19	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00
II	क प्रचालन लागत	2352.89	3253.60	2103.79	2493.71	2750.72	3039.81	2493.71	2750.72	3039.81
	ख मूल्यहास	83.95	85.10	294.71	134.10	232.10	340.97	134.10	232.10	340.97
	ग आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	754.90	848.74	782.79	898.94	1033.78	1188.85	898.94	1033.78	1188.85
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	3191.74	4187.44	3181.29	3526.75	4016.60	4569.63	3526.75	4016.60	4569.63
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	379.39	395.18	3107.90	3052.57	3267.40	3420.37	3052.57	3267.40	3420.37
V	क वित्त और विविध आय (ब्याज अतिरिक्त)	143.55	297.30	278.85	53.65	117.00	135.00	53.65	117.00	135.00
	ख वित्त और विविध व्यय (ब्याज अतिरिक्त)	803.94	821.70	620.05	492.42	816.00	720.00	132.42	216.00	120.00
	कुल (क-ख)	-660.39	-524.40	-341.20	-438.77	-699.00	-585.00	-78.77	-99.00	15.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	-281.00	-129.22	2766.70	2613.80	2568.40	2835.37	2973.80	3168.40	3435.37
VII	नियोजित पूंजी									
	- व्यसाय परिसंपत्तियां	3295.79	3363.54	3805.73	3823.54	5725.54	7916.67	3823.54	5725.54	7916.67
	- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		3295.79	3363.54	3805.73	3823.54	5725.54	7916.67	3823.54	5725.54	7916.67
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	576.76	504.53	570.86	611.77	916.09	1266.67	611.77	916.09	1266.67
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ (VI-VIII) के पश्चात	-857.76	-633.75	2195.84	2002.03	1652.31	1568.70	2362.03	2252.31	2168.70
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाभ के पश्चात	-24.02%	-13.83%	34.91%	30.43%	22.68%	19.63%	35.90%	30.92%	27.14%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		-0.98%			24.25%			31.32%	

पारादीप पत्तन न्यास

(रूपये लाखों में)

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण										
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	1534.85	1036.88	1105.20	1565.00	1646.00	1806.00	1565.00	1646.00	1806.00
II	क प्रचालन लागत	1538.70	2072.49	3016.84	3575.98	3944.53	4359.09	3575.98	3944.53	4359.09
	ख मूल्यहास	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44
	ग आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	330.87	299.57	296.84	362.42	416.78	479.30	362.42	416.78	479.30
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	2044.01	2546.50	3488.12	4112.84	4535.75	5012.83	4112.84	4535.75	5012.83
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	-509.16	-1509.62	-2382.92	-2547.84	-2889.75	-3206.83	-2547.84	-2889.75	-3206.83
V	क वित्त और विविध आय (ब्याज अतिरिक्त)	31.90	66.07	61.97	11.92	26.00	30.00	11.92	26.00	30.00
	ख वित्त और विविध व्यय (ब्याज अतिरिक्त)	73.09	68.47	51.67	41.04	68.00	60.00	11.04	18.00	10.00
	कुल (क-ख)	-41.19	-2.40	10.30	-29.12	-42.00	-30.00	0.88	8.00	20.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	-550.35	-1512.02	-2372.62	-2576.96	-2931.75	-3236.83	-2546.96	-2881.75	-3186.83
VII	नियोजित पूंजी									
	- व्यसाय परिसंपत्तियां	769.11	769.11	770.33	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11
	- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	8393.56	8219.12	8044.68	8393.56	8393.56	8393.56	8393.56	7695.80	7521.36
		9162.67	8988.23	8815.01	9162.67	9162.67	9162.67	9162.67	8464.91	8290.47
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1603.47	637.28	626.39	786.15	786.15	786.15	786.15	731.03	717.25
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ (VI-VIII) के पश्चात	-2153.82	-2149.30	-2999.01	-3363.11	-3717.90	-4022.98	-3333.11	-3612.78	-3904.08
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाभ के पश्चात	-140.33%	-207.29%	-271.35%	-214.90%	-225.87%	-222.76%	-212.98%	-219.49%	-216.17%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		-206.32%			-221.18%			-216.21%	