

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या .191

नई दिल्ली

12 .11. 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, तूतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएमपी/34/2008-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

आवेदक

**आदेश**

(अक्तूबर, 2008 के 16वें दिन पारित)

यह मामला 30 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संप्रेषण सं. पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश जारी किए गए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश अधिसूचित किए थे।

3. अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसरण में, टीपीटी ने बर्थ सं. 8 पर बीओटी आधार पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है।

4. टीपीटी ने निवेदन किया है कि बर्थ सं. 8 वर्ष 2001-02 के दौरान टीपीटी द्वारा निर्मित किया गया था। इसकी पाइल फाऊंडेशन है और 2रीं और 3रीं जनरेशन के पोतों को लाने के लिए 12.8 मी0 डुबाव तक निकर्षित किया जा सकता है। बर्थ सं. 8 ओवरफ्लोइंग सामान्य कार्गो और कंटेनर यातायात का प्रहस्तन करने के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के रूप में डिजाइन किया गया था। यह बर्थ उपयुक्त ऊपरी स्तर द्वारा समर्थित है और 10 हैक्टेयर का बैकअप क्षेत्र है। चूंकि कंटेनर यातायात का परिमाण काफी बढ़ा है, इसलिए पत्तन ने बर्थ सं. 8 को कंटेनर टर्मिनल के रूप में बदलते हुए दूसरा पूरी तरह से कंटेनर टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है।

5.1. प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

क. परियोजना ब्योरे:-

- (i). प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल की घाट लम्बाई 340 मीटर है।
- (ii). भंडारण क्षेत्र: कंटेनरों की उतराई और स्टेकिंग के लिए 10 हैक्टेयर भूमि का कुल क्षेत्र उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है। इसमें से, लगभग 6.5 हैक्टेयर क्षेत्र पहले ही पक्का किया जा चुका है और शेष क्षेत्र कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के प्रभावी संचलन के लिए प्रचालक द्वारा पक्का किया जाना है।
- (iii). एक बार प्रस्तावित निकर्षण कार्य पत्तन द्वारा पूरा किए जाने पर 12.8 मी0 तक गहरे डुबाव वाले पोतों को व्यवस्थित किया जा सकेगा।

ख. अपफ्रंट प्रशुल्क परिगणना:-

- (i). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता - यह दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार निर्धारित किया गया है:-
- (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता - दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए यह नीचे तालिकाबद्ध रूप में 597,870 टीईयू प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है:-

क्र. सं.	पैरामीटर	प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
क.	एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रनों की संख्या	बर्थ लम्बाई (मी0 में)/100	3
ख.	एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या	24 x 365	8760
ग.	प्रति गैन्ट्री क्रन संचलनों की औसत संख्या	25 संचलन/घंटा	25 संचलन/घंटा
घ.	टीईयू अनुपात	1.3	1.3
ड.	सर्वोत्तम क्षमता अनुपात	70%	70%

इसलिए, फार्मूला (क x ख x ग x घ x ङ.) लागू करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता 597,870 टीईयू प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता – नीचे दिए गए रूप में यह 823,780 टीईयू पर निर्धारित की गई है:—

क्र.सं.	पैरामीटर	प्रतिमानक	मूल्य
छ	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	720 टीईयू/है0	5346 टीईयू/है0*
ज	औसत स्टेक लम्बाई	2.5	2.5
प	दिनों की संख्या में अवधि	पूरे वर्ष भर	365 दिन
भ	लहर कारक	1.3	1.3
घ	औसत विराम समय	4 दिन – निर्यात, 2 दिन – आयात	3.2 **

\*:- बर्थ सं. 8 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, कंटेनर भूमि स्लॉटों के लिए कुल उपलब्ध क्षेत्र 7.425 है0 है, इसलिए  $720 \times (74250/10000) = 5346$

\*\*:- “घ” टीपीटी पर प्रहस्तित कंटेनरों के अधुनातन आयात-निर्यात अनुपात के अनुसार परिकलित किया गया है अर्थात आयात के लिए 60 प्रतिशत और निर्यात के लिए 40 प्रतिशत।

$0.7 \times \text{छ} \times \text{ज} \times \text{प} \times \text{भ} \times \text{घ}$  का फार्मूला लागू करते हुए, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 823780 टीईयू परिगणित होती है।

(ग). दिशा-निर्देशों के अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए घाट क्षमता और यार्ड क्षमता से कमतर होते हुए सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 597,870 टीईयू रूप में लिया गया है।

(ii). प्रस्तावित टर्मिनल की पूंजी लागत रू0 194.43 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(क). सिविल लागत: 3.5 हैक्टियर का बैकअप क्षेत्र पक्का करने के लिए सिविल लागत रू0 1800 प्रति घन मीटर की इकाई दर अपनाते हुए रू0 6.3 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

वर्ष 2003-04 में किए गए साध्यता अध्ययन में रू0 10 करोड़ और 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करने के पश्चात पर दिए गए अनुमानों के आधार पर कर्मशाला सुविधाओं, प्रशासन भवन, आदि के सिविल निर्माण कार्य के लिए रू0 12.15 करोड़ अनुमानित किया गया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत: उपस्कर लागत उपस्कर के मानक स्तर और दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर की परिचायक इकाई दर अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है।

(ग). आईटी लागत और अन्य लागत दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल और कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत की राशि के 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(घ). टीपीटी द्वारा भेजे गए पूंजी लागत के विस्तृत परिकलन और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

क्र. सं.	समूह	प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा भेजा गया अनुमानन (रुपये करोड़ों में)
1.	सिविल निर्माण लागत	अधिकतम क्षमता अर्जित करने के लिए सिविल कार्यों के निर्माण के लिए पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार।	18.46

2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (*)	उपस्कर	प्रतिमानक	परिगणना	रुपये करोड़ों में
		घाट गैन्ट्री क्रेन	एक, 100 मी0 बर्थ लम्बाई के लिए	3 सं. x रु0 26.30 लाख प्रति क्यूजीसी	78.90
		रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन	एक, 6 रैक/दिन प्रहस्तन के लिए	अनुमानित नहीं किया गया है, क्योंकि यह आईसीडी यातायात परिकल्पित नहीं करता है।	
		रबड़ टॉयर वाली गैन्ट्री क्रेन	तीन, प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	9 सं. x रु07.50 लाख प्रति आरटीजीसी	67.50
		रीच स्टेकर	एक, नौ आरटीजी के लिए	1 सं. x रु0 1.90 लाख प्रति रीच स्टेकर	1.90
		ट्रैक्टर ट्रेलर	छह, प्रत्येक गैन्ट्री क्रेन के लिए	18 सं. x रु0 0.38 लाख प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर	6.84
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 2 प्रतिशत	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	3.47	
4.	निर्माण के दौरान वित्तीय लागत और ब्याज सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 10 प्रतिशत	प्रतिमानकों के अनुसार परिकल्पित	17.36	
<b>कुल पूंजी लागत</b>				<b>194.43</b>	

- (iii). टर्मिनल के प्रचालन के लिए वार्षिक प्रचालन लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए लगभग रु0 56.85 करोड़ पर अनुमानित किया गया है।
- बिजली लागत 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के उपभोग प्रतिमानक और 6.86 पर बिजली की इकाई दर लागू करते हुए अनुमानित की गई है।
  - ईंधन लागत रु0 36 प्रति लिटर पर ईंधन की प्रचलित (28 मई, 2008) दर लागू करते हुए 4 लिटर प्रति टीईयू के उपभोग के प्रतिमानक के लिए अनुमानित की गई है।
  - मरम्मतें और अनुरक्षण: सिविल मरम्मतें और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्ति पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर के सकल मूल्य के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
  - बीमा प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
  - मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित मूल्यह्रास दर पर सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणाली लागत पर 16.20 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
  - पट्टा किराये 1,02,000 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए रु0 8 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह पर टीपीटी के दरमान में निर्धारित दर के अनुसार अनुमानित किए गए हैं।
  - अन्य व्यय प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 10 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।
- (iv). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है।
- (v). तदनुसार, वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु0 87.96 करोड़ अर्थात लगभग रु0 88 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

क्र.सं.	विवरण	रुपये करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	56.85
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	31.11
<b>कुल</b>		<b>87.96</b>

- (vi). कुल राजस्व आवश्यकता दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक प्रतिशत के अनुसार प्रमुख प्रशुल्क समूहों के बीच प्रभाजित की गई है।

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	प्रशुल्क समूह	प्रतिमानकों के अनुसार आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत	अनुमानित राजस्व
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	79.56
(ii).	कंटेनर भंडारण प्रभार	7%	6.11
(iii).	विविध प्रभार	3%	2.66
(iv).	घटाएं: कटौतियाँ (दिशा-निर्देशों में नहीं)		0.30
	कुल		88.03

- (vii). अपफ्रंट प्रशुल्क और प्रस्तावित दरमान निर्धारित करने के लिए दृष्टिकोण:

- (क). तूतीकोरिन पत्तन के बर्थ सं. 7 पर पीएसए एसआईसीएल द्वारा प्रहस्तित मौजूदा कंटेनर यातायात विवरण बर्थ सं. 8 के आंकड़े स्केलिंग अप करने के प्रयोजन के लिए, 20 फीट और 40 फीट कंटेनर यातायात का बैकअप बर्थ सं. 7 पर प्रहस्तित कंटेनर यातायात से यथा प्राप्त 60 प्रतिशत/40 प्रतिशत के अनुपात में सुविचारित किया गया है।
- (ख). प्रस्तावित दरमान राजस्व आवश्यकता की वसूली के लिए वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित बृहत् दिशा-निर्देशों का इस्तेमाल करते हुए तैयार किया गया है।

अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क आधार रूप में लिया गया है और टर्मिनल की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता के लिए संभावित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।

राजस्व परिकलनों के लिए, विदेशी मुद्रा विनिमय दर एक डॉलर = ₹ 40/- रूप में लिया गया है।

- (ग). टीपीटी ने तदनुसार टर्मिनल पर ऑफर किए जाने के लिए संभावित विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरमान दरों पर शासित निबंधन और शर्तों के साथ प्रस्तुत किया गया है। प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 20' और 40' कंटेनर के बीच भिन्न प्रशुल्क वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित रखा गया है।
- (घ). प्रमुख सेवाओं के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

विवरण	लदे हुए कंटेनर		खाली कंटेनर	
	20'	40'	20'	40'
क. प्रहस्तन प्रभार				
(i). घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (क्यूसी)	₹ 22	₹ 33	₹ 22	₹ 33
(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमत: परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित यार्ड में प्रहस्तन और सुपुर्दगी	₹ 700	₹ 1050	₹ 500	₹ 750
(iii). यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमत:	₹ 900	₹ 1350	₹ 900	₹ 1350
(iv). यार्ड से रेल अथवा विलोमत: (आईसीडी के लिए)	₹ 700	₹ 1050	₹ 700	₹ 1050
(v). यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: सीधे सुपुर्दगी के लिए	₹ 300	₹ 450	₹ 300	₹ 450
(vi). पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन	₹ 27.5	₹ 41.25	₹ 27.5	₹ 41.25
ख. भंडारण प्रभार	विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए श्रेणीबद्ध स्लैबों में अ0डा0 5 से अ0डा0 20 की सीमा में प्रस्तावित। निःशुल्क दिवस लदे हुए आयात कंटेनर के लिए 2 दिन, लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन, आईसीडी कंटेनर के लिए 10 दिन, पोतांतरण कंटेनर और आगे के लिए 15 दिन प्रस्तावित किए गए हैं।			

ग. विविध प्रभार	दस्तावेज का रद्दीकरण, मुहर लगाना अथवा उतारना, सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार, आदि जैसी विभिन्न सेवाओं के लिए प्रभार रू0 75/- से रू0 1275/- सीमा में प्रस्तावित किए गए हैं।
-----------------	---

- (द.). समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, बाँधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन का शामिल होना बताया गया है।
- (च.). तटीय कंटेनर के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सरकारी नीति के अनुसार विदेशगामी कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं।
- (छ.). जोखिमपूर्ण कंटेनरों और अति आयामीय कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनर के प्रभार से 25 प्रतिशत ऊपर प्रस्तावित किए गए हैं।

5.2. टीपीटी ने सकल बोलीदाता से अपफ्रंट शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में इसने निवेदन किया है कि कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों में पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण के समय पीपीपी परियोजना के लिए बोलीदाता द्वारा देय अपफ्रंट शुल्क के संव्यवहार के बारे में कोई विशिष्ट प्रतिमानक उल्लिखित नहीं किए गए हैं। टीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए अपफ्रंट शुल्क के संव्यवहार पर इस प्राधिकरण की सलाह माँगी है। इसके प्रस्ताव में, टीपीटी ने, तथापि, अनुमान लगाया है कि अपफ्रंट शुल्क अन्य पूंजी लागत का हिस्सा होना चाहिए (कुल सिविल और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/टीपीटी द्वारा अग्रेषित लघुसूचीयित बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। कंटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन ने बताया है कि उसे इस प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं करनी है। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

7.1. पीपीपी परियोजनाओं के अधीन तूतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास का प्रस्ताव कंटेनर टर्मिनल के रूप में बर्थ सं. 8 के प्रस्तावित विकास के आधार पर वापस लिया गया प्रतीत होता है। इस संदर्भ में, टीपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा न केवल बर्थ सं. 8 पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल पर लागू होगी अपितु अगले पाँच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन पर चिह्नित कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए बाद में नीलाम होने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

7.2. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, तूतीकोरिन पत्तन न्यास से भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	<b>क्षमता:</b>	
(क).	7.425 हैक्टेयर के प्रभावी कंटेनर स्टेकिंग क्षेत्र पर पहुंचने के लिए टीपीटी द्वारा लिया गया विश्लेषण भेजा जाए। इसकी भी पुष्टि करें कि 7.425 हैक्टेयर यार्ड के भीतर ट्रेलरों और अन्य प्रहस्तन के संचलन के लिए आंतरिक सड़कों हेतु अपेक्षित क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र है।	कंटेनर भूमि स्लॉटों पर 7.425 हैक्टेयर क्षेत्र यार्ड के चारों ओर सड़कों के लिए आवश्यक क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात परिगणित किया गया है। बिल्डिंग, वर्कशाप, आदि के लिए क्षेत्र शामिल नहीं किया गया है। इस संबंध में, इसने साध्यता रिपोर्ट से संदर्भ लिया है।
(ख).	पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित आयात/निर्यात कंटेनरों का अनुपात (प्रस्ताव के अनुबंध-1 में दिया गया) वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 48:52 है। जबकि औसत विराम समय पर पहुंचने के लिए, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में पत्तन द्वारा 60 प्रतिशत आयात कंटेनरों और 40 प्रतिशत निर्यात पर विचार किया गया है। टीपीटी	हालांकि सन्दर्भ पत्तन के मौजूदा कंटेनर यातायात विवरण से लिया गया था, आयात-निर्यात टीईयू का अनुपात भविष्य यातायात विवरण और विराम समय के पूर्वानुमान में 60:40 रूप में लिया गया था अर्थात अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित आयात के लिए 2 दिन और निर्यात के लिए 4 दिन।

	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के परिकलन में सुविचारित औसत विराम समय संशोधित करने पर विचार कर सकता है।	तथापि, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निर्धारित करते समय टीएमपी द्वारा यथा सुझावित, आयात:निर्यात अनुपात मौजूदा कंटेनर टर्मिनल पर यातायात विवरण के अनुपात के आधार पर औसत विराम समय की गणना में अधुनातित किया गया है।															
(i).	<b>पूंजी लागत:</b>																
(क).	टीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की इकाई लागत अनुमानित की है। जैसाकि दिशा-निर्देशों में पहले से उल्लेख किया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करते समय प्रचलित बाजार दर लेने के लिए उपस्कर की पूंजी लागत अधुनातित की जानी चाहिए। अतः टीपीटी बजटीय कोटेशनें प्राप्त करते हुए प्रचलित बाजार दर के आधार पर उपस्कर लागत के अनुमानों को अधुनातन करें और दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए पूंजी लागत दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट दरों के अनुसार ली गई थी।  तथापि, इसने क्यूसी, आरटीजीसी और रीच स्टेकरों के लिए हाल ही में कुछ बजटीय कोटेशनें प्राप्त की हैं, जोकि, यदि टीएमपी द्वारा अनुमति दी जाती है, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत को अधुनातन बनाने में इस्तेमाल किया जा सकता है। उद्धरण निम्नलिखित हैं:- (क). प्रस्ताव में ली गई घाट क्रेन की लागत ₹0 26.30 करोड़ है, जबकि बजटीय कोटेशन के अनुसार लागत ₹0 31.88 करोड़ है (विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 42.50 और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)।  (ख). प्रस्ताव में ली गई आरटीजीसी की लागत ₹0 7.5 करोड़ प्रति इकाई है, जबकि बजटीय कोटेशन के अनुसार लागत ₹0 7.31 करोड़ है (सिंगापुर डॉलर = ₹0 31.10 की विनिमय दर और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)।  (ग). प्रस्ताव में ली गई रीच स्टेकर की लागत ₹0 1.90 करोड़ है, जबकि बजटीय कोटेशन के अनुसार लागत ₹0 2.45 करोड़ है (1 यूरो = ₹0 66.2 की विनिमय दर और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)।															
(ख).	₹0 10 करोड़ की तदर्थ वृद्धि के साथ वर्ष 2003 में तैयार किए गए अनुमानों के आधार पर सिविल लागत अनुमानन उपयुक्त और उचित नहीं हो सकता। अन्य पत्तन न्यासों से प्राप्त अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों से यह विदित है कि स्टील, लौह, आदि की कीमत में वृद्धि पिछले कुछ वर्षों में स्थिर है।  अतः टीपीटी इसे ध्यान में रखते हुए सिविल लागत के अनुमानों की समीक्षा कर सकता है और अधुनातन बना सकता है कि निर्माण रियायत देने के पश्चात भविष्य में होगा।	सिविल लागत साध्यता रिपोर्ट में दी गई ₹0 10 करोड़ की लागत में 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लेते हुए परिगणित की गई है। रफ अनुमान निम्नलिखित हैं:-  <b>(रुपये करोड़ों में )</b>															
		<table border="1"> <tr> <td>1.</td> <td>कार्यालय भवन और वर्कशाप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>फर्निचर्स और अन्य सुविधा</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, वैल्विंग सैट-6, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>विद्युतीकरण (750 कैवीए जेन. सैट-1, 5 एमए ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्वाइंट्स-90 और अन्य संस्थापन)</td> <td>5.00</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>कुल</b></td> <td><b>12.50</b></td> </tr> </table>	1.	कार्यालय भवन और वर्कशाप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर	3.00	2.	फर्निचर्स और अन्य सुविधा	0.50	3.	औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, वैल्विंग सैट-6, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)	4.00	4.	विद्युतीकरण (750 कैवीए जेन. सैट-1, 5 एमए ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्वाइंट्स-90 और अन्य संस्थापन)	5.00	<b>कुल</b>		<b>12.50</b>
1.	कार्यालय भवन और वर्कशाप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर	3.00															
2.	फर्निचर्स और अन्य सुविधा	0.50															
3.	औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, वैल्विंग सैट-6, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)	4.00															
4.	विद्युतीकरण (750 कैवीए जेन. सैट-1, 5 एमए ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्वाइंट्स-90 और अन्य संस्थापन)	5.00															
<b>कुल</b>		<b>12.50</b>															
(ग).	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक छह रैंक प्रतिदिन का प्रहस्तन करने के लिए एक रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने उपस्कर लागत का अनुमान लगाते समय इस उपस्कर पर विचार नहीं किया है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रशुल्क शामिल है जिसमें रेल द्वारा कंटेनरों का संचलन शामिल है। पत्तन को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि उसने बीओटी प्रचालक द्वारा कंटेनर टर्मिनल पर आरएमजीसी की तैनाती परिकल्पित नहीं की है।	अब टर्मिनल प्रचालक रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करेगा क्योंकि यह स्वयं पत्तन द्वारा प्रहस्तित किया जा रहा है। इसलिए, आरएमजीसी पूंजी लागत में शामिल नहीं किया गया था। तथापि, प्रचालक द्वारा कंटेनर के ऐसे रेल संचलन के संदर्भ में दरमान में अनुमानित प्रशुल्क का प्रावधान किया गया है।															

(घ).	<p>दिशा-निर्देशों में निर्धारित अन्य पूंजी लागत निर्माण के दौरान लागत और ब्याज वित्तपोषण के संदर्भ में है। आईटी पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए "अन्य पूंजी लागत" को आधार सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभाजित करने के कारण इस प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किए गए हैं।</p> <p>आईटी लागत का अनुमान दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल निर्माया और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया जा सकता है।</p>	<p>केवल आईटी लागतों का अनुमान लगाने के लिए, आधार सिविल और उपस्कर लागतों पर विचार किया गया है। 'अन्य पूंजी लागत' प्रभाजित नहीं की गई है।</p> <p>आईटी लागतें दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई हैं।</p>
(iii).	<b>प्रचालन लागत:</b>	
(क).	<p>पुष्टि करें कि बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित बिजली और ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि बिजली और ईंधन (डीजल) की दरें अपफ्रंट प्रशुल्क आवेदन जमा करने के समय प्रचलित दरें हैं। बिजली दर की इकाई दर में कोई बदलाव नहीं किया गया है और ईंधन (डीजल) दर रु0 37.55/लिटर है। यदि टीएएमपी द्वारा अनुमति दी जाती है, ये दरें अपफ्रंट प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के समय अधुनातित की जाएंगी।</p>
(ख).	<p>"अन्य पूंजी लागत" के प्रभाजित हिस्से को मरम्मतों और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और मूल्यह्रास का अनुमान लगाने के लिए आधार सिविल और उपस्कर लागत में शामिल करने के कारण स्पष्ट करें। उपर्युक्त (iii). (घ). में स्पष्ट किए गए कारणों से, टीपीटी इन अनुमानों में संशोधन करने पर विचार कर सकता है।</p>	<p>मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए आधार पूंजी लागत अंगीकृत की जाएगी।</p>
(iv).	<b>यातायात अनुमानन:</b>	
(क).	<p>यार्ड से सीएफएस/सीएएस से यार्ड, यार्ड से रेल/रेल से यार्ड, यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड तक कंटेनरों के संचलन के लिए (अनुबंध 3 में तालिका 2.3. ख, 2.3.ग और 2.3.घ में) अनुमानित कंटेनर यातायात मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात की अपेक्षा काफी कम लगता है। इस संबंध में पत्तन द्वारा किए गए विस्तृत विश्लेषण के साथ इन प्रचालकों के प्रत्येक के अधीन मौजूदा कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रहस्तित यातायात स्तर से यातायात को कम करने के कारणों का औचित्य बताएं।</p> <p>इसी प्रकार, कंटेनरों के समान संचलनों के लिए तालिका 2.3.ख, 2.3.ग और 2.3.घ में अनुमानित जोखिमपूर्ण कंटेनर यातायात का भी औचित्य दिए जाने की जरूरत है।</p>	<p>टीपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, यह माना गया है कि टर्मिनल प्रचालक कंटेनरों के जलयान से/पर घाट से/पर यार्ड संचलन के लिए सेवाएं प्रदान करेगा। टर्मिनल/यार्ड में भारी भीड़ की स्थिति में, यह माना गया है कि टर्मिनल प्रचालक (टर्मिनल प्रचालक के ट्रक द्वारा) पत्तन सीमाओं के भीतर उपयुक्त समय के बाद टर्मिनल यार्ड में पड़े कंटेनरों को एफआईएफओ आधार पर सीएफएस अथवा आईसीडी अथवा विनियुक्त अन्तरण यार्ड क्षेत्र में स्थानांतरित करेगा। यह सेवा आपवादिक आधार पर होने के कारण, तत्संबंधी यातायात की मात्रा के केवल लगभग 10 प्रतिशत पर यहां विचार किया गया है। (प्रतिशत टीपीटी में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के साथ चर्चाओं के आधार पर लिया गया है।)</p>
(ख).	<p>अनुबंध-3, तालिका 2.10 में कंटेनर के विराम समय के संदर्भ में, समय स्लॉटों के प्रत्येक में यातायात की विभिन्न प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट किया जाए और औचित्य दिया जाए।</p>	<p>यातायात के ये प्रतिशत टीपीटी में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के साथ चर्चाओं के आधार पर लिए गए हैं।</p>
(ग).	<p>यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित सर्ज कारक प्रतिमानकों के अनुसार 1.3 है। टीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात 1.4 रूप में परिवर्तन कारक लागू करते हुए बॉक्सों में परिवर्तित किया गया है। परिवर्तन कारक को लागू करने में ऐसी भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>टीपीटी में मौजूदा बर्थ सं. 7 पर प्रहस्तित पूर्व-कालिक यातायात आंकड़ों से देखा गया सर्ज कारक 1.4 है और इसलिए आने वाले बर्थ सं. 8 के लिए यातायात के अनुमान लगाने के समय इसका अनुमान लगाया गया है। वार्षिक राजस्व आवश्यकता की गणना के लिए सर्ज कारक दिए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार 1.3 रूप में अनुमानित किया गया है। यह आँकड़ा 1.3 रूप में व्यवस्थित किया गया है क्योंकि सर्ज कारक को बढ़ाकर 1.4 करने से सर्वोत्तम घाट क्षमता 597,870 टीईयू से कम हो जाएगी।</p>

(v).	रुपए मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में विशेष कंटेनर संबंधित प्रभारों के निर्धारण की प्रचलित पद्धति 30 वर्षों की वैधता वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं होगी। यह विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू किए जाने के कारण सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी को, इस पर निर्भर करते हुए कि किस ओर प्रोत्साहन होगा, इस स्थिति का सामना करना होगा। अतः टीपीटी केवल भारतीय रुपए में प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है।	बीओटी प्रचालक के साथ-साथ पत्तन प्रचालकों को पेरीटी देने के लिए अमेरिकी डॉलर प्रशुल्क को बनाए रखा जा सकता है। टीएमपी विदेशी मुद्रा विनिमय उतार-चढ़ाव में 10 प्रतिशत अधिक/कम संशोधन के लिए समयावधि निर्धारित कर सकता है।
	<b>दरमान:</b>	
(i).	सामान्य निबंधन और शर्तें: प्रस्तावित टिप्पणी सं. (xiii) के संदर्भ में, टीपीटी बोली दस्तावेज़ में पत्तन द्वारा निर्धारित किए जाने वाले निष्पादन प्रतिमानों के आधार पर पोत के कम निष्पादन अथवा अधिक विराम के लिए विशिष्ट दंड खंड प्रस्तावित कर सकता है।	यह दंड खंड केवल टीपीटी के लिए लागू है क्योंकि सभी पोत संबंधित प्रभार टीपीटी द्वारा वसूल किए जा रहे हैं। टीपीटी का मौजूदा दरमान और गैर-निष्पादन के लिए पोत स्थानांतरण के लिए प्रदान करता है जो इस मामले में भी अच्छा होगा। इसलिए, बोली/आरएफपी दस्तावेज़ों में दंडात्मक उपबंधों की जरूरत नहीं है।
(ii).	टीपीटी ने यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड, यार्ड से रेल/रेल से यार्ड, यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड, बन्द कंटेनर के संचलन और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभारों के मामले में विदेशगामी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर तटीय कंटेनर के लिए रियायती दर प्रस्तावित की है। इस प्राधिकरण द्वारा (पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त निदेश के अनुपालन में) 7 जनवरी, 2005 और दिनांक 15 मार्च, 2005 को पारित आदेशों सं. टीएमपी/4/सामान्य/2004 के अनुसार, कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, तटीय कंटेनरों पर रियायत जलयान से तट स्थानांतरण, घाट से/को, भंडारण यार्ड/को स्थानांतरण और कार्गो कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर लागू है। यहाँ ऊपर उल्लिखित विभिन्न संचलनों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क सरकारी निदेश के अनुसार नहीं पाया गया है। अतः टीपीटी तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित रियायती दरों की प्रासंगिक नीति के अनुसार समीक्षा करने और संशोधन करने विचार कर सकता है। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाओं में परिणामी समायोजनों के साथ राजस्व अनुमानन को भी संशोधित किया जा सकता है।	टीएमपी की इस सिफारिश को नोट कर लिया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क के परिकलन में जरूरी बदलाव किए जा रहे हैं।
(iii).	आधार प्रहस्तन दरों में शामिल प्रशुल्क घटक के संदर्भ में जब उपयोक्ताओं द्वारा अपनी व्यवस्थाओं के साथ प्रचालन किए जाते हैं, प्रहस्तन प्रभारों में प्रस्तावित रियायतों का औचित्य बताएं।	(क). जब जलयान के गियर्स जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं, रियायत घाट क्रेन के 50 प्रतिशत पर परिकलित की जाती है।  (ख). यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर तैनात करता है, रियायत घाट से यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के 25 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।

	<p>(ग). यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है, रियायत लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित स्टेक यार्ड में कंटेनरों के लागू प्रहस्तन प्रभारों के 25 प्रतिशत पर परिगणित की गई है।</p> <p>(घ). यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर को बाँधना/खोलना प्रचालन के लिए लेबर उपलब्ध करवाता है, रियायत घाट क्रेन प्रहस्तन प्रभारों के 5 प्रतिशत पर परिकलित की गई है।</p>
--	--

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 16 सितम्बर, 2008 को चेन्नई पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी ने पूंजी लागत के संशोधित अनुमानन के साथ अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी को संशोधित परिगणनाएँ दाखिल करने और उन दस्तावेजों की प्रतिलिपियाँ अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क की परिणामी संशोधित गणना और संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ भेजने की सलाह दी गई थी जिनके आधार पर संशोधित पूंजी लागत अनुमानित की गई है।

9. संयुक्त सुनवाई के तत्पश्चात, मै0 चेत्तीनाडु लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड और पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड ने लिखित निवेदन दाखिल किए थे। बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर, टीपीटी को उनके द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण की प्रति सभी बोलीदाताओं/उपयोक्ताओं को भेजने की सलाह दी गई थी।

10.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के प्रतिसाद में, टीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के संदर्भ में बजटीय ऑफ़रों पर आधारित अधुनातित पूंजी लागत और संशोधित परिगणना तथा संशोधित प्रस्तावित दरमान भी भेजा है। टीपीटी द्वारा किए गए प्रमुख संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). (क). पूंजी लागत:

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित	संशोधित लागत अनुमान
1.	सिविल निर्माण लागत	18.46	18.80
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर *		
क).	घाट गैन्ट्री क्रेन (3 सं.)	78.90	134.33
ख).	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (9 सं.)	67.50	86.98
ग).	रीच स्टेकर (1 सं.)	1.90	3.15
घ).	ट्रेक्टर/ट्रेलर्स (18 सं.)	6.84	6.84
	कुल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	<b>155.14</b>	<b>231.30</b>
3.	आईटी प्रणाली लागत (1 जमा 2 का 2 प्रतिशत)	3.47	5.00
4.	अन्य लागत (1 जमा 2 का 10 प्रतिशत)	17.36	25.01
5.	कुल पूंजी लागत [1+2+3+4]	<b>194.43</b>	<b>280.12</b>

\* विदेशी मुद्रा के बजटीय उद्धरणों के परिवर्तन के लिए संशोधित प्रस्ताव में लागू की गई विनिमय दर हैं - 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 45, 1 सिंगापुर डॉलर = ₹0 31 और 1 यूरो = ₹0 64। लागू अधिभार, शुल्क, आदि उपस्कर की इकाई दर निर्धारित करने के लिए लागू किए गए बताए गए हैं।

(ii). वार्षिक प्रचालन लागत:

- (क). रु0 37.75 प्रति लिटर पर ईंधन की इकाई दर प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित रु0 36 प्रति लिटर के विपरीत प्रचलित दर के आधार पर अंगीकृत की गई है।
- (ख). मरम्मतों और अनुरक्षण का अनुमानन, बीमा, मूल्यहास तथा पूंजी लागत से संबंधित अन्य व्यय पूंजी लागतों में संशोधन के मद्देनजर परिणामतः संशोधित किए गए हैं।
- (ग). संशोधित वार्षिक प्रचालन लागतें मूल प्रस्ताव में अनुमानित रु0 56.85 करोड़ के विपरीत रु0 44.82 करोड़ पर परिगणित किया गया है।
- (iii). 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पूर्ववर्ती अनुमानित रु0 31.11 करोड़ के विपरीत रु0 44.82 करोड़ पर परिगणित किया गया है।
- (iv). कुल राजस्व आवश्यकता प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित रु0 87.96 करोड़ के विपरीत रु0 121.65 करोड़ परिगणित किया गया है।
- (v). इसने अलग-अलग मदों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दर्शाते हुए संशोधित प्रस्तावित दरमान भी भेजे हैं। संशोधित प्रस्तावित दरमान में प्रशुल्क सेवाओं के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ-साथ प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क को नीचे उल्लिखित किया गया है:-

(20' कंटेनरों के लिए प्रशुल्क)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
	लदे हुए 20'	खाली 20'	लदे हुए 20'	खाली 20'
<b>क. प्रहस्तन प्रभार:</b>				
(i). घाट क्रेन (क्यूसी) द्वारा प्रहस्तन	अ0डा0 22	अ0डा0 22	अ0डा0 30	अ0डा0 30
(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित यार्ड पर प्रहस्तन और सुपुर्दगी	रु0 700	रु0 500	रु0 840	रु0 600
(iii). यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमतः	रु0 900	रु0 900	रु0 1000	रु0 1000
(iv). यार्ड से रेल अथवा विलोमतः (आईसीडी के लिए)	रु0 700	रु0 700	रु0 700	रु0 700
(v). यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः सीधे सुपुर्दगी के लिए	रु0 300	रु0 300	रु0 300	रु0 300
(vi). पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन रु0	अ0डा0 27.5	अ0डा0 27.5	अ0डा0 30	अ0डा0 30
<b>ख. भंडारण प्रभार</b>	अ0डा0 5 से अ0डा0 20 की सीमा में		अ0डा0 6.20 से अ0डा0 24.80 की सीमा में	

- (vi). प्रस्ताव में उपर्युक्त संशोधनों के अलावा, टीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

(क). निःशुल्क अवधि:

हालांकि पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड और टीपीटी द्वारा 5 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की जा रही है और वर्तमान में, भूमि किराये सहित अपफ्रंट प्रशुल्क की परिगणनाएँ मौजूदा दिशा-निर्देशों पर आधारित हैं। खाली कंटेनरों के लिए 2 दिन और लदे हुए कंटेनरों के लिए 4 दिन की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि न्यूनतम हैं और टर्मिनल प्रचालक अपने लोजिस्टिक्स प्रचालन पर विचार करते हुए रियायत रूप में उच्चतर निःशुल्क अवधि स्वीकृत कर सकता है। इसलिए, पत्तन महसूस करता है कि पत्तन द्वारा मूल प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए क्रमशः 2 दिनों और 4 दिनों की निःशुल्क अवधि बनाए रखी जाए।

(ख). अपफ्रंट शुल्क:

पूंजी लागत के हिस्से के रूप में अपफ्रंट शुल्क पर विचार करने के मुद्दे के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि प्राधिकरण के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों में अपफ्रंट शुल्क के तत्व कंटेनर टर्मिनलों के अलावा सभी कंटेनरों के मामले में सिविल और अभियांत्रिक लागतों के 10 प्रतिशत पर परिकल्पित अन्य पूंजी लागतों के तत्वों में से एक तत्व के रूप में दिया गया है। इसलिए, इस भिन्न संव्यवहार को इस प्राधिकरण द्वारा दूर किया जाए ताकि पीपीपी प्रकार के सभी प्रचालकों के लिए समान स्तर प्लेइंग ग्राउंड की सुविधा दी जा सके। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित रू0 60.00 करोड़ के अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि इसे आरएफक्यू में शर्त रूप में शामिल किया गया है जिसके आधार पर पांच बोलीदाताओं का लघुसूचीयित किया गया है। इसलिए, पत्तन ने उक्त लघुसूचीयित बोलीदाताओं को परिचालित करने से पहले मंजूरी के लिए भारत सरकार (पीपीपीएसी) से निवेदन के लिए इसे आरएफपी में शामिल करने का प्रस्ताव किया है। अपफ्रंट शुल्क की मात्रा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मुद्दे से पूरी तरह भिन्न है और इसलिए इसे राष्ट्रीय नीति के मामले के रूप में पीपीपीएसी के निर्णय पर छोड़ देना चाहिए।

(ग). अति आयामीय कंटेनरों के लिए प्रभार:

पत्तन उपस्कर पर शामिल टूट-फूट के कारणों से अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सामान्य प्रभारों से 5 गुना का निर्धारण बनाए रखने का इच्छुक है और यह नियमित फीचर नहीं हो सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण से इसे बनाए रखने और इसे वास्तविकताओं के आधार पर टर्मिनल प्रचालक की वैयक्तिक स्वेच्छा पर छोड़ने का अनुरोध किया है।

10.2. तत्पश्चात, टीपीटी ने पूंजी लागत को और अधुनातित किया है और संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क गणना भेजी है। टीपीटी द्वारा 20 सितम्बर, 2008 के अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में किए गए प्रमुख संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). सिविल लागत:

- (क). पक्का-करण लागत: 3.5 हैक्टेयर के बिना पक्के स्टेकयार्ड क्षेत्र को पक्का करने की इकाई लागत सितम्बर, 2008 को अधुनातन उपलब्ध दरों के आधार पर रू0 1200 प्रति वर्ग मी0 से रू0 2700 प्रति वर्ग मीटर की गई है।
- (ख). टर्मिनल क्षेत्र के गेटों और फैंसिंग के निर्माण की लागत सिविल लागत अनुमानों में शामिल की गई है। इन्हें पूर्ववर्ती अनुमानन में शामिल नहीं किया गया था।
- (ग). आकस्मिकता आवश्यकता की पूर्ति के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान संशोधित पूंजी लागत अनुमानन में कुल पूंजी लागत के 2 प्रतिशत पर किया गया है।
- (घ). इसने पुष्टि की है कि सिविल लागत की सभी मर्दे सितम्बर, 2008 को प्रचलित दरों पर आधारित हैं।
- (ङ). अधुनातित सिविल लागत पूर्ववर्ती अनुमानित रू0 18.80 करोड़ के विपरीत रू0 22.92 करोड़ है।

(ii). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

- (क). ट्रैक्टर/ट्रेलर के लिए यह प्रति इकाई लागत अधुनातन उपलब्ध बाजार दरों के अनुसार रू0 38 लाख प्रति इकाई से रू0 62 लाख प्रति इकाई अधुनातित की गई है।
- (ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत आकस्मिकता आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए उपलब्ध करवाया गया है।
- (ग). संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पूर्ववर्ती अनुमानित रू0 231.13 करोड़ के विपरीत रू0 240.34 करोड़ है।

- (iii). आईटी लागत और अन्य पूंजी लागत का अनुमानन भी संशोधित पूंजी लागत के मद्देनजर अधुनातित किया गया है। संशोधित पूंजी लागत का विस्तृत ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	समूह	आधार	टीपीटी द्वारा भेजा गया अनुमानन (रुपये करोड़ों में)
1.	सिविल निर्माण लागत	सितम्बर, 2008 की प्रचलित दरों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुमानित	22.92
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (जून-अगस्त, 2008 में प्राप्त की गई बजट कोटेशनों पर आधारित)	उपस्कर की इकाई लागत (रुपये करोड़ों में)	
(i).	घाट गैन्ट्री क्रेन (3 सं.)	44.78	134.33
(ii).	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (9 सं.)	9.67	86.98
(iii).	रीच स्टेकर (1 सं.)	3.15	3.15
(iv).	ट्रेक्टर ट्रेलर (18 सं.)	0.62	11.16
(v).	आकस्मिकताएँ	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत	4.71
	कुल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत		240.33
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 2 प्रतिशत	5.27
4.	निर्माण के दौरान वित्तपोषण लागत और ब्याज सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 10 प्रतिशत	26.33
	<b>कुल पूंजी लागत</b>		<b>294.85</b>

- (iv). प्रचालन लागत अर्थात मरम्मतें और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यहास और अन्य लागतें जोकि पूंजी लागत के प्रतिशत रूप में जुड़े हुए हैं संशोधित किए गए हैं। 597,870 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के लिए संशोधित प्रचालन लागत निम्नवत् रूप में ₹0 79.89 करोड़ पर अनुमानित की गई है:-

क्र. सं.	लागत मद	प्रतिमानक	आधार	अनुमान (रुपयों में)
(i).	(क). बिजली	8 केडब्ल्यूएच/ टीईयू	₹0 6.86/ केडब्ल्यूएच	32,811,106
	(ख). ईंधन	4 लिटर/टीईयू	₹0 37.55 लिटर	89,800,074
(ii).	(क). सिविल मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1 प्रतिशत	1% x ₹0 22.92 करोड़	2,292,338
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर मरम्मत तथा अनुरक्षण	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणालियों की लागत का 2 प्रतिशत	2% x ₹0 245.60 करोड़	49,120,435
(iii).	बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 1 प्रतिशत	1% x ₹0 294.85 करोड़	29,485,159

(iv).	मूल्यहास**	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार	सिविल कार्यों पर 3.34% कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34% आईटी प्रणालियों पर 16.20%	290,644,909
(v).	लाइसेंस शुल्क (भूमि और अन्य पत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराये, टर्मिनल बिल्डिंग और वर्कशाप के लिए अपेक्षित 2,000 वर्ग मी0 भूमि सहित)	पत्तन न्यास के प्रचलित दरमान में निर्धारित दर के अनुसार	(102,000 + 2,000) ₹ 8 प्रति वर्ग मी0/माह की दर से वर्ग मी0	9,984,000
(vi).	अन्य व्यय – 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले टर्मिनलों के लिए	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10 प्रतिशत	10% x ₹ 294.85 करोड़	294,851,590
<b>कुल प्रचालन लागत</b>				<b>798,989,611</b>

(v). अधुनातित वार्षिक राजस्व आवश्यकता है:-

क्र.सं.	विवरण	रुपये करोड़ों में
1.	₹ 294.85 पर 16% आरओसीई	47.18
2.	प्रचालन लागत	79.90
<b>कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता</b>		<b>127.08</b>

(vi). अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एपीआर) दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रमुख प्रशुल्क मदों में प्रभाजित की गई है:-

(₹ 0 करोड़ों में)

क्र.सं.	प्रशुल्क समूह	प्रतिमानकों के अनुसार आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत	वार्षिक राजस्व आवश्यकता ब्रेकअप
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	114.30
(ii).	कंटेनर भंडारण प्रभार	7%	8.89
(iii).	विविध सेवाएँ	3%	3.81
<b>कुल</b>		<b>100%</b>	<b>127.00</b>

(vii). (क). प्रस्तावित दरमान राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए उपर्युक्त बदलावों के मद्देनजर संशोधित किया गया है। संशोधित प्रस्तावित दरमान में पूर्ववर्ती प्रस्तावित डॉलर मूल्यवर्ग की बजाय रूपया रूप में घाट क्रेन प्रभार और भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। प्रमुख सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	लदे हुए कंटेनर		खाली कंटेनर	
		20'	40'	20'	40'
(i).	घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन	1440	2160	1440	2160
(ii).	क्यूसी से यार्ड और विलोमत: परिवहन	840	1260	600	900
	<b>कुल प्रहस्तन प्रभार</b>	<b>2280</b>	<b>3420</b>	<b>2040</b>	<b>3060</b>
(iii).	यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमत:	1000	1500	1000	1500
(iv).	यार्ड से रेल अथवा विलोमत:	900	1350	900	1350
(v).	यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: सीधी सुपुर्दगी के लिए	300	450	300	450
(vi).	पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार	2160	3240	2160	3240
(vii).	भंडारण प्रभार	प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद उच्चतम स्लैब के लिए ₹ 290/- से ₹ 1160/- की सीमा में प्रस्तावित।			

- (ख). कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रासंगिक कुछ शब्दों की परिभाषाओं को हटा दिया गया है। 'दिन' की परिभाषा पहले प्रस्तावित प्रातः 6:00 बजे से अनुवर्ती दिन के प्रातः 6:00 बजे की बजाय केलेंडर अथवा उसके भाग के अनुसार संशोधित की गई है।
- (ग). रुपया मूल्यवर्गित दरों का प्रस्ताव करने के मद्देनजर अप्रासंगिक सामान्य निबंधन और शर्तों में से कुछ को संशोधित प्रस्तावित दरमान से हटा दिया गया है।
- (घ). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के संबंध में, इसने 25 प्रतिशत प्रीमियम के पूर्ववर्ती प्रस्तावित प्रावधान को बनाए रखा है। अति आयामीय कंटेनरों के संदर्भ में, पत्तन ने अपने पहले प्रस्तावित 25 प्रतिशत प्रीमियम की बजाय तत्संबंधी स्लैब के अधीन तत्संबंधी कंटेनर अभिग्रहण करने में भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्याओं के आधार पर भंडारण प्रभार की वसूली प्रस्तावित की है।

11. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों का अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

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

- (i). यह प्रस्ताव तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) के मौजूदा बर्थ पर पीपीपी मोड के अंतर्गत विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु है।

पत्तन को यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी, 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएँ न केवल बर्थ सं. VIII पर प्रस्तावित परियोजना पर लागू होगी अपितु अगले पाँच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन पर चिह्नित कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

- (ii). प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्दिष्ट उपस्कर की इकाई दर पर विचार किया था। सिविल कार्यों की लागत वर्ष 2003 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में दिए गए अनुमानों और 5 प्रतिशत तक वृद्धि पर आधारित थी।

भिन्न कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए सूचक दरें भेजते समय, वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पूंजी लागत प्रचलित बाजार दर के आधार पर अधुनातित होनी चाहिए। कुछ उपयोक्ताओं/लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने भी उल्लेख किया था कि पत्तन द्वारा अनुमानित पूंजी लागत कम उल्लिखित और अवास्तविक है। अतः टीपीटी को सिविल और उपस्कर लागत के लिए प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमान की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी।

संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्राप्त की गई बजटीय कोटेशनों के आधार पर संशोधित पूंजी लागत प्रस्तुत की थी और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए गणना को भी उपयुक्ततः संशोधित किया गया था।

तत्पश्चात, 7 अक्टूबर 2008 को, टीपीटी ने सिविल कार्यों के अधीन मुख्यतः कुछ मदों के अनुमानन को संशोधित करते हुए पूंजी लागत अनुमानन को और संशोधित किया है। पत्तन द्वारा 7 अक्टूबर 2008 को भेजी गई संशोधित गणना और पत्तन द्वारा दी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iii). टीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए दिशा-निर्देशों का अनुपालन करता है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विपथनों पर, साथ ही साथ, अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:  
अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। इस प्रस्ताव में टीपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमानकों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने वाले कारकों को संक्षिप्त रूप में नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). दिशा-निर्देश 100 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन निर्धारित करती है। टीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 340 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए 3 घाट क्रेनें ली हैं।
- (ii). 25 संचलन प्रति घंटा टीईयू पर घाट क्रेन की उत्पादकता से बॉक्सों का अनुपात, एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या पर प्रतिमानकों के अनुसार विचार किया गया है।
- (iii). दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों और फार्मूला को लागू करते हुए, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 597870 टीईयू पर अनुमानित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:(i). भूमि स्लॉट:

टीपीटी द्वारा कुल 10 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है जिसमें से 7.425 हैक्टेयर क्षेत्र पत्तन द्वारा किए गए साध्यता अध्ययन के आधार पर यार्ड के चारों ओर सड़कों, बिल्डिंग, वर्कशाप, आदि के लिए क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनर भूमि स्लॉटों के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा बताया गया है।

दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया है।

(ii). औसत स्टेक ऊँचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2.5 की औसत स्टेक ऊँचाई विनिर्दिष्ट करते हैं जिसका टीपीटी द्वारा अनुपालन किया गया है।

(iii). औसत विराम समय:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सहित विराम समय निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन विनिर्दिष्ट करते हैं जिसपर टीपीटी द्वारा विचार किया गया है।

पत्तन ने अपने यहां प्रचालन कर रहे कंटेनर टर्मिनल अर्थात पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड से प्राप्त किए गए आयात/निर्यात मिश्रण के आधार पर आयात:निर्यात के अनुपात 51:49 पर विचार किया है। संख्यात्मक त्रुटि को सही करते हुए, औसत विराम समय टीपीटी द्वारा सुविचारित 3.01 दिन की बजाय 3.02 परिगणित किया है।

- (iv). औसत विराम समय में किए गए शोधनों के मद्देनजर, दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला के आधार पर यार्ड क्षमता टीपीटी द्वारा निर्धारित 872,879 टीईयू के विपरीत 869,780 टीईयू परिगणित किया है। चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता भी 869,780 टीईयू परिगणित की गई है। किसी भी मामले में, इस संशोधन का अपफ्रंट प्रशुल्क गणना पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि दो क्षमताओं अर्थात यार्ड और घाट क्षमताओं का निम्नतर सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के रूप में सुविचारित किया जाएगा।

## (ग). दिशा-निर्देशों के अनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए 597870 टीईयू प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क को किसी भी यातायात पूर्वानुमान के होते हुए सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है। पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड और ओशेनिक ट्रांसपोर्ट लिमिटेड ने निवेदन किया है कि उसे सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए यातायात परिमाण निर्मित करने में प्रचालक को कुछ समय लगेगा। इसने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सर्वोत्तम क्षमता के परिमाणों

का निर्माण करने के लिए भावी टर्मिनल प्रचालक द्वारा लिए जाने वाले समय को स्वीकार करने की माँग की है। दिशा-निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही दिए गए फार्मूला के आधार पर निर्धारित केवल सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी।

पोत परिवहन मंत्रालय को सुझाए गए यार्ड क्षमता के फार्मूला के बारे में चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा कही गई बात एमएसआरटीएच द्वारा घोषित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के विशिष्ट प्रतिमानकों के मद्देनजर इस स्थिति में प्रासंगिक नहीं लगता है। किसी भी मामले में, प्रतिमानकों के अनुसार परिगणित की गई 597,870 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा सुझाई गई 589,173 टीईयू की क्षमता से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं है।

(v). पूँजी लागत:

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीपीटी ने पूँजी लागत अनुमानन को प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित रू0 194.43 करोड़ से संशोधित प्रस्ताव में रू0 294.85 करोड़ में संशोधित किया है। रू0 294.85 करोड़ की संशोधित पूँजी लागत में सिविल कार्यों के लिए रू0 22.92 करोड़, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए रू0 240.33 करोड़, आईटी प्रणाली लागत के लिए रू0 5.27 करोड़ और अन्य परिसंपत्तियों के लिए रू0 26.33 करोड़ शामिल है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). सिविल लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए जरूरी सिविल लागत के लिए पत्तन के अनुमानों पर विश्वास करना विनिर्दिष्ट करता है। पत्तन ने प्रारंभ में वर्ष 2003-04 में साध्यता रिपोर्ट में दिए गए अनुमानों के आधार पर और वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए सिविल लागत रू0 18.46 करोड़ अनुमानित की थी। इसने बाद में हमारी सलाह पर सिविल लागत के अनुमानों की समीक्षा की थी और इसे सितम्बर, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के आधार पर संशोधित कर रू0 22.92 करोड़ किया बताया गया है। फेंसिंग, गेट के निर्माण, आदि के लिए अनुमानन जिसपर प्रारंभिक प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया था, संशोधित सिविल लागत अनुमानों में शामिल किए गए हैं।

सिविल लागत अनुमानों को पत्तन द्वारा अनुमानों में परिकल्पित नहीं की गई किसी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए विविध मदों और आकस्मिकताओं के प्रावधान के साथ तैयार किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीपीटी द्वारा दिए गए सिविल लागत अनुमानन पर विश्वास किया गया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

(i). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए टीपीटी द्वारा सुविचारित घाट क्रेनों, रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों, रीच स्टेकरों, ट्रेक्टर ट्रेलरों की संख्या दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है।

(ii). छह रैक प्रतिदिन प्रहस्तन के लिए दिशा-निर्देश एक रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के समय इस उपस्कर को अलग रखा है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टर्मिनल प्रचालक से रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं की गई है क्योंकि इसका प्रहस्तन स्वयं पत्तन द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, आरएमजीसी को पूँजी लागत में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, प्रचालक द्वारा कंटेनर के रेल संचलन के लिए दर को प्रस्तावित दरमान में अनुमानित प्रशुल्क प्रावधान के रूप में शामिल किया गया है।

पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं में से किसी ने भी कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन में आरएमजीसी के शामिल नहीं किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं की है, इस मद के अनुमानन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित विपथन स्वीकार किया गया है।

- (iii). टीपीटी से यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाज़ार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट अधुनातित की गई है अथवा जहां कहीं अपेक्षित हो कोटेशन प्राप्त की गई है और इन अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज़ भेजे गए हैं।

हमारी सलाह को मानते हुए, टीपीटी ने जून-अगस्त, 2008 के दौरान संबद्ध आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त की गई कोटेशनों के आधार पर उपस्कर की इकाई लागत को अधुनातित किया है। इसने कोटेशनों की प्रतियों के साथ अनुमानों को प्रमाणित किया है।

- (iv). विदेशी मुद्रा में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए टीपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर हैं - 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 45, 1 सिंगापुर डॉलर = ₹ 31 और 1 यूरो = ₹ 64।

संशोधित पूंजी लागत में टीपीटी द्वारा सुविचारित घाट क्रैन की इकाई दर ₹ 44.78 करोड़, आरटीजी के लिए ₹ 9.67 करोड़ और रीच स्टेकर के लिए ₹ 3.15 करोड़ है। ट्रेक्टर/ट्रेलर के लिए ₹ 0.62 करोड़ पर अनुमानित इकाई लागत अधुनातन बाज़ार दरों पर आधारित बताई गई है।

संशोधित पूंजी लागत अनुमानों में टीपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर की इकाई लागत और और कुल परियोजना लागत चेल्लीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा भेजे गए अनुमानों से तुलनीय पाए गए हैं।

टीपीटी द्वारा भेजी गई घाट क्रैन, रीच स्टेकर, और आरटीजी की इकाई दरों पर विश्वास किया गया है परंतु इस मामले का विश्लेषण करने के समय प्रचलित विनिमय दर से अधुनातन किया जाएगा। टीपीटी द्वारा विदेशी मुद्रा में भेजी गई बजटीय कोटेशनों को टीपीटी द्वारा यथा सुविचारित अधिभार और शुल्कों में परिणामी बदलावों के साथ 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 48.43, ₹ 32.75 में एक सिंगापुर डॉलर और 1 यूरो = ₹ 65.46 की विनिमय दर लागू करते हुए रुपये में परिवर्तित किया गया है।

- (v). ऊपर स्पष्ट की गई विनिमय दर में संशोधन अधीन संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत टीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 240.33 करोड़ के विपरीत ₹ 255.85 करोड़ परिगणित की गई है।

- (ग). आईटी प्रणाली लागत और अन्य लागत:

आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूंजी लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की राशि के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

- (घ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, समेकित पूंजी लागत टीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 294.85 करोड़ के विपरीत ₹ 312.23 करोड़ पर परिगणित की गई है।

- (ङ). यह परियोजना प्रचालक से बर्थ निर्माण की परिकल्पना नहीं करती है। टीपीटी के मौजूदा बर्थ सं. 8 को अपेक्षित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और अन्य समर्थक सुविधाओं को तैनात करते हुए बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल बर्थ का विकास करने के लिए सफल बोलीदाता को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और निकर्षण लागत को शामिल नहीं किया गया है। टीपीटी ने पुष्टि की है कि सम्पूर्ण निकर्षण लागत पत्तन द्वारा प्रोद्भूत की जाएगी।

चेल्लीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि हालांकि बर्थ पत्तन द्वारा निर्मित किया गया है, परंतु पट्टाधारक से बर्थ सहित पत्तन अवसंरचना के उपयोग के लिए रॉयल्टी अदा करने की अपेक्षा की जाएगी। अतः बर्थ के निर्माण पर पत्तन द्वारा प्रोद्भूत कोई लागत को भी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सिविल अपेक्स में शामिल किया जाना चाहिए।

चूंकि प्रचालक से बर्थ के निर्माण के लिए किसी पूंजी व्यय किए जाने की अपेक्षा नहीं की गई है और पत्तन बर्थिंग सेवाएं प्रदान करता रहेगा और इस बर्थ पर आने वाले पोतों से बर्थ किराया प्रभार वसूल

करता रहेगा, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए कल्पित आधार पर बर्थ लागत शामिल करने का कोई औचित्य नहीं है। रॉयल्टी के बारे में बोलीदाता द्वारा कही गई बात के संबंध में, दिशा-निर्देश अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में इस मद को स्पष्ट रूप से अस्वीकृत करते हैं।

- (च). चेततीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड और पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड ने आरएफक्यू दस्तावेज़ के अनुसार टीपीटी को बोलीदाता द्वारा देय रू0 60 करोड़ के अपफ्रंट प्रशुल्क की अतिरिक्त मद पर विचार करने की जरूरत पर जोर दिया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अपफ्रंट शुल्क राजस्व हिस्सेदारी कार्यपद्धति के मामले में डील निर्माण संबंधी मामला है। चूंकि यह एक लेनदेन संबंधी पैरामीटर है ना कि पूंजी लागत पैरामीटर, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में पत्तन द्वारा इस कारक पर विचार नहीं किया गया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश रॉयल्टी भुगतान को अपफ्रंट प्रशुल्क गणना के लिए पास-थ्रू रूप में स्वीकार नहीं करते हैं। चूंकि मौजूदा मामले में अपफ्रंट शुल्क टीपीटी द्वारा यथा स्वीकृत रॉयल्टी की प्रकृति का है, इसलिए यह सही नहीं पाया गया है कि इसे भिन्न शब्दावली द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में शामिल किया जाए।

टीपीटी ने यह भी निवेदन किया है कि अपफ्रंट भुगतान की वसूली के लिए नए मॉडल रियायत करार से विपथन के लिए सरकार का कोई विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया है। इस मामले पर राष्ट्रीय नीति के रूप में भारत सरकार (पीपीपीएसी) द्वारा निर्णय लिया जाना है।

उपर्युक्त स्थिति के होते हुए भी, यदि अपफ्रंट प्रशुल्क भुगतान बोलीदाता द्वारा किया जाता है तो 'अन्य पूंजी लागत' को अपफ्रंट भुगतान में भी शामिल किए जाने के लिए अन्वित किया जा सकता है। यह कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों से आता है जिमसे कहा गया है कि पूंजी लागत अनुमानन के अधीन "अन्य मदों" में निर्माण के दौरान ब्याज, कार्यगत पूंजी अन्तर, विविध परिसंपत्तियाँ, आदि जैसी अन्य मदों के अलावा अपफ्रंट शुल्क शामिल है।

- (vi). रू0 312.23 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रू0 49.46 करोड़ परिगणित किया गया है। मै0 ऑशेनिक ट्रांसपोर्ट लिमिटेड ने वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित पूंजी परिसंपत्तियाँ मूल्य-निर्धारण मॉडल (सीएपीएम) के अधीन शामिल प्रमुख पैरामीटर में बदलाव के मददेनजर नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत के प्रतिलाभ की दर की समीक्षा करने की जरूरत पर जोर दिया है। इसने 20 प्रतिशत की दर से आरओसीई पर विचार करने का सुझाव दिया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में आरओसीई की दर की समीक्षा की गई थी और महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, जोकि रू0 4995.68 लाख होते हैं, पर विचार किया गया है।

- (vii). प्रचालन लागत:

(क). बिजली का उपभोग 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है। संशोधित गणना में टीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत मई 2008 में प्रोद्भूत बिजली की इकाई दर के आधार पर रू0 6.86 प्रति इकाई बताई गई है। टीपीटी ने पुष्टि की है कि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना के लिए अंगीकृत बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है।

(ख). ईंधन का उपभोग दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रू0 36 प्रति लिटर थी। टीपीटी ने बाद में रू0 37.55 प्रति लिटर पर प्रतिवेदित प्रचलित दर पर ईंधन (डीज़ल) के लिए दर अधुनातित की है।

(ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

प्रतिमानक अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर पर मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत परिसंपत्तियों की प्रासंगिक लागत का 2 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने दिशा-निर्देशों के अनुसार कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणाली लागत पर 2 प्रतिशत की दर से मरम्मतों और अनुरक्षण का सही अनुमान लगाया है। उपस्कर लागत के 2.5 प्रतिशत पर मरम्मतों और अनुरक्षण पर विचार करने के लिए पीएसए एसआईसीएल का अनुरोध दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है और इसे किसी एमफेरिकल साक्ष्य के साथ प्रमाणित नहीं किया गया है।

(घ). बीमा लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(ङ). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) की मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणालियों के लिए 16.20 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। आईटी प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर टीपीटी द्वारा सुविचारित 16.20 प्रतिशत के विपरीत 16.21 प्रतिशत है। मूल्यहास का परिकलन उस सीमा तक संशोधित किया गया है। तथापि, कुल प्रचालन लागत पर इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

मूल्यहास की गणना के लिए, अन्य परिसंपत्तियों का मूल्य सिविल कार्यों, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणालियों में पूंजीकृत किया गया है और उधार लागतों के लिए अनुसरित लेखांकन पद्धति के अनुसार टीपीटी द्वारा उसपर लागू दर पर मूल्यहास दावाकृत किया गया है। यही दृष्टिकोण संशोधित पूंजी लागत पर मूल्यहास का अनुमान लगाने के समय अपनाया गया है।

(च). पट्टा किराया पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित टर्मिनल और वर्कशाप के लिए अपेक्षित 2000 वर्ग मी0 भूमि सहित 104000 वर्ग मी0 भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है।

दिशा-निर्देशों में कहा गया है कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। पत्तन ने पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए रू0 8 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है जोकि सुरक्षा दीवार के भीतर खुले क्षेत्र के लिए टीपीटी के अपने दरमान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क है। चेत्तीनाद लोजिसिटक्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा कही गई बात के संदर्भ में, तूतीकोरिन पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि घाट क्षेत्र पर कोई अतिरिक्त पट्टा किराया देय नहीं है।

(छ). उपर्युक्त विश्लेषण पर आधारित कुल प्रचालन लागत टीपीटी द्वारा रू0 7989.89 लाख के विपरीत रू0 8394.33 लाख परिगणित किया गया है।

(viii). उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए विवरण **अनुबंध-I** रूप में संलग्न किया गया है।

(क). कंटेनर टर्मिनल के लिए कुल राजस्व आवश्यकता रू0 13390.01 लाख परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात् रू0 4995.68 लाख) और प्रचालन लागत (रू0 8394.33 लाख) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). दिशा-निर्देश कुछ राजस्व आवश्यकता के 90 प्रतिशत को प्रहस्तन प्रभारों में प्रभाजित करने की अपेक्षा करते हैं, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभार के लिए और 3 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए।

तदनुसार, रू0 13390.01 लाख की कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए रू0 12051.01 लाख कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से और रू0 937.30 लाख प्रत्येक भंडारण प्रभार से और रू0 401.70 लाख विविध प्रभारों से वसूल किए जाने हैं।

- (ix). दिशा-निर्देश दरमान के निर्धारण के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मर्दे इसके अलावा कंटेनरों के प्रकार और आकार पर आधारित दरों का अन्तर शामिल है।

पत्तन में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल पर ऑफर की गई सेवाओं और सुविधाओं का पैटर्न टीपीटी द्वारा आधार रूप में लिया बताया गया है और प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता तक स्केल्ड अप किया गया है। मौजूदा टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क आधार रूप में लिया गया है और 597870 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए टीपीटी द्वारा समायोजित किया गया है।

अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए नया दरमान प्रशुल्क ढाँचे और अन्य समान कार्य करने वाले टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को आधार रूप में लेते हुए आइटिरेशन द्वारा तैयार किया जाए।

राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए प्रस्तावित दरमान पर पहुंचने में टीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उसी के अनुसार है और टीईयू को बॉक्सों की संख्या में परिवर्तित करने में देखी गई त्रुटि को सही करने को छोड़कर इस पर विश्वास किया गया है।

इकाई दरों के विपथन के लिए, टीपीटी ने 597870 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता को 427050 बॉक्सों में परिवर्तित किया है। जबकि सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट 1.3 के टीईयू अनुपात को अंगीकृत करते हुए, बॉक्सों की संख्या 45900 बॉक्स परिगणित की गई है।

कुछ उपयोक्ताओं ने आपत्ति उठाई है कि टीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार ज्यादा हैं। टीपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना की जांच करने के समय, यह देखा गया है कि भंडारण प्रभार से राजस्व अनुमानन का अनुमान लगाने के समय, टीपीटी ने औसत दिनों की संख्या पर विचार नहीं किया था, कंटेनर की प्रत्येक श्रेणी से निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के पश्चात प्रत्येक स्लैब के अधीन विराम की उम्मीद की जाती है।

त्रुटि को सुधारने के पश्चात, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रहस्तन प्रभार से अनुमानित राजस्व रू0 11755.45 लाख, भंडारण प्रभार से रू0 1910.86 लाख और विविध सेवाओं से रू0 396.44 लाख है।

इसके विपरीत, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में पहले ही स्पष्ट किया गया है, संशोधित राजस्व आवश्यकता रू0 13390.01 लाख है जिसमें कंटेनर प्रहस्तन प्रभार से रू0 12051.01 लाख, भंडारण से रू0 937.3 लाख और दिशा-निर्देशों में निर्धारित वितरण प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए विविध सेवाओं से रू0 401.70 लाख शामिल हैं।

इस प्रकार, संशोधित कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार 2.5 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है।

भंडारण प्रभार के संबंध में, प्रशुल्क को टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर से 50 प्रतिशत तक कम किए जाने की जरूरत है। यह मुख्यतः टीपीटी द्वारा भंडारण प्रभार से राजस्व के परिकलन में त्रुटि के कारण है, जैसाकि पहले बताया गया है।

50 प्रतिशत कटौती के पश्चात प्रथम स्लैब के लिए संशोधित भंडारण प्रभार पत्तन द्वारा प्रस्तावित रू0 290 प्रति 20' कंटेनर के विपरीत रू0 145 प्रति 20' कंटेनर परिगणित होगा। यह एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और एनएसआईसीटी के दरमान में प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित 2.67 अमेरिकी डॉलर से 3.58 अमेरिकी डॉलर की सीमा में भंडारण प्रभार से तुलनीय है।

टीपीटी द्वारा प्रस्तावित और संशोधित राजस्व आवश्यकता गणना के अनुसार प्रशुल्क स्तर पर राजस्व आवश्यकता में अन्तर विविध श्रेणी के मामले में महत्वपूर्ण नहीं है। इसके मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि वे अनिवार्य सेवाएं नहीं हैं, टीपीटी द्वारा विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क बिना किसी संशोधन के निर्धारित किया गया है।

- (x). यह उल्लेखनीय है कि कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मर्दे कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित की गई हैं। इस प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों

में जिनकी वैधता 30 वर्ष होगी, उपयुक्त नहीं है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। द्वितीयतः, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी को इस स्थिति का सामना करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर प्रोत्साहन होता है। इसीलिए, इस प्रधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास के मामले में पारादीप पत्तन न्यास में कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल और मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया, जोकि सामान्यतः डॉलर रूप में मूल्यवर्गित होता है, रुपया मूल्यवर्ग में निर्धारित किया गया है।

इस निर्णय को ध्यान में रखकर, टीपीटी को कुछ डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क को रुपया में प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। हालांकि पत्तन ने प्रारंभ में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल में समान प्रशुल्क मदों के लिए निर्धारण के अनुसार प्रहस्तन प्रभारों को डॉलर रूप में निर्धारित करने की जरूरत पर जोर दिया था, परंतु इसने संशोधित प्रस्तावित दरमान में, सभी प्रशुल्क मदें रुपया रूप में प्रस्तावित की है।

(xi). घाट पर बिना उतारे रिस्टो कंटेनर के प्रहस्तन के मामले में, अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क सामान्य प्रभारों का लगभग 40 प्रतिशत से 50 प्रतिशत है। ऐसे कंटेनर को घाट पर उतारते हुए प्रहस्तन के मामले में, अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित दर सामान्य कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर का लगभग 1.5 गुना है। कंटेनर की इस श्रेणी के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित भिन्नक प्रशुल्क अन्य निजी टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, रेस्टो कंटेनर के लिए प्रशुल्क घाट पर बिना उतारे प्रहस्तन के मामले में सामान्य प्रहस्तन प्रभार के 43 प्रतिशत और घाट पर उतराई के साथ 1.43 गुना पर संशोधित और निर्धारित किया गया है। राजस्व अनुमानन पर पहुंचने के समय इसके प्रभाव पर विचार किया गया है।

(xii). टीपीटी ने यार्ड से रेल तक आईसीडी कंटेनर के संचलन के लिए अनुमानित प्रावधान के रूप में प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

जैसाकि पहले बताया जा चुका है, पत्तन परिकल्पित करता है कि प्रचालक आईसीडी कंटेनर का प्रहस्तन करे। प्रासंगिक उपस्कर अर्थात् रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन भी टीपीटी द्वारा पूंजी लागत अनुमानन में सुविचारित नहीं किया गया था। चूंकि पत्तन ने स्वयं ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है और यह भी स्वीकार करते हुए कि राजस्व अनुमानन इस सेवा से किसी राजस्व पर विचार नहीं करेगा, इस सेवा विशेष के लिए प्रशुल्क शामिल करना जरूरी नहीं पाया गया था। इसलिए, यार्ड से रेल के बीच कंटेनर के संचलन के लिए प्रशुल्क और आईसीडी कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार संशोधित दरमान से हटा दिए गए हैं।

(xiii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित भिन्नक प्रशुल्क के अनुसार 40' कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए निर्धारित दर का 1.5 गुना प्रस्तावित किया गया है और 40' से अधिक कंटेनर के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए प्रशुल्क का दो गुना निर्धारित किया गया है।

(xiv). सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर पर घाट से यार्ड, यार्ड से सीएफएस, यार्ड से रेल और यार्ड से ट्रक तक घाट क्रेन परिवहन द्वारा प्रहस्तन प्रभारों पर जोखिमपूर्ण कार्गो के कंटेनरों पर 25 प्रतिशत का प्रीमियम प्रस्तावित किया गया है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर पर लागू प्रहस्तन प्रभारों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकार करते हैं। इसलिए, जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित संशोधित प्रहस्तन प्रभार से 25 प्रतिशत अधिक निर्धारित किया गया है।

टीपीटी ने जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर के लिए निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार अति आयामीय कंटेनरों पर भी 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, आदि के मामले में अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। मौजूदा टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अति आयामीय कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित 25 प्रतिशत प्रीमियम दरों में उपयुक्त संशोधन के साथ स्वीकार किया गया है।

(xv). (क). टीपीटी ने आयात कंटेनरों के लिए 2 दिनों की और निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है।

पोतांतरण कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क दिवस क्रमशः 15 दिन और 10 दिन और शट आऊट कंटेनरों के लिए 15 दिन है।

जबकि कुछ बोलीदाताओं ने टिप्पणी की है कि टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों की संख्या बॉक्सों के शीघ्र संचलन जोकि यार्ड क्षमता इम्पेयर्स करती हैं, नहीं करने के लिए पत्तन उपयोक्ताओं को प्रोत्साहित करेगी, तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन जैसे कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों ने टिप्पणी की है कि प्रस्तावित निःशुल्क अवधि अपर्याप्त है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस दिशा-निर्देशों में निर्धारित आयात/निर्यात कंटेनर के लिए औसत विराम समय के लिए प्रतिमानकों के अनुसार हैं। कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क दिवस दिशा-निर्देशों में विशेष रूप से दिए गए हैं। इसलिए, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि ढाँचे को संशोधित करने की जरूरत नहीं है।

चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि शट आऊट कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि नहीं होनी चाहिए क्योंकि कंटेनर नौवहन निर्देश के अधीन बन्द हैं ना कि टर्मिनल प्रचालक की गलती के कारण। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि यह प्राधिकरण तूतीकोरिन पत्तन न्यास संबंधी अपने आदेशों में से एक आदेश में पहले निर्णय दे चुका है कि जब कंटेनर बन्द होने के कारण प्रभार वसूल किया जाता है तो वह निःशुल्क अवधि के लिए भी हकदार हो जाता है।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान कंटेनर के प्रथम बार प्राप्त होने से ऐसे कंटेनर को निःशुल्क अवधि प्रदान करते हैं।

तथापि, शट आऊट कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि 15 दिनों के उच्चतर स्तर पर निर्धारित नहीं की गई है परंतु कंटेनर की प्रासंगिक श्रेणी के अनुसार स्वीकार की गई है।

अतः अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित प्रावधान के अनुसार शट आऊट प्रभार की अनुसूची में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की गई है।

- (ख). जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार लागू भंडारण प्रभार से 25 प्रतिशत प्रीमियम पर प्रस्तावित किया गया है जोकि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है। अति आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के संबंध में, टीपीटी ने यह निर्दिष्ट करते हुए अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को संशोधित किया है कि अति आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार तत्संबंधी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर वसूल की जाएगी। यह चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, आदि जैसे कुछ कंटेनर टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।
- (xvi). (क). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन और तूतीकोरिन कस्टम हाऊस असोसिएशन ने ईआईआर की देरी से प्रक्रिया के लिए रू0 500 के प्रस्तावित शुल्क पर आपत्ति की है। सीसीटीएल, एनएसआईसी, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी कंटेनर टर्मिनल के दरमान ऐसी प्रशुल्क मद के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं करते हैं। उपयोक्ताओं द्वारा उठाई गई कड़ी आपत्ति के मद्देनजर अन्य निजी टर्मिनलों से प्राप्त स्थिति के आधार पर, विलंब प्रक्रिया शुल्क के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं किया गया है। अंतिम राजस्व अनुमानन उक्त प्रशुल्क मद को हटाने के प्रभाव पर विचार कर किया गया है।
- (ख). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन द्वारा कही गई दूसरी बात है कि लदे हुए और खाली कंटेनर के लिए समान स्तर पर प्रस्तावित लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ (एलओएलओ) प्रभार औचित्यपरक नहीं हैं।
- हालांकि पीएसए एसआईसीएएल के दरमान में, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए भिन्न-भिन्न प्रभार निर्धारित किए गए हैं, परंतु यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई कंटेनर्स टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में लदे हुए/खाली कंटेनर के लिए इस प्रशुल्क मद में कोई अन्तर नहीं रखा गया है, यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रशुल्क सीवाई पर अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए है। चूंकि यह विविध सेवा के लिए है और कुछ अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति पर आधारित है, इसलिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर को संशोधित करना जरूरी नहीं पाया गया है।
- (ग). प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज संबंधी उपबंधों के बारे में प्रस्तावित दरमान में तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन (टीसीएचए) द्वारा सुझाए गए कुछ संशोधन, डॉलर दर, आदि अंगीकृत करने के लिए बैंक विनिर्दिष्ट करते हुए, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट

किए गए उपबंधों के संशोधनों के लिए कॉल है। वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों की समीक्षा के समय असोसिएशन द्वारा ये संशोधन सुझाए जा सकते हैं। 'दिन' की परिभाषा के संबंध में, संशोधित दरमान में टीपीटी ने इसे केलेंडर दिवस रूप में बताने के लिए संशोधित किया है जोकि टीसीएचएए द्वारा कही गई बात को संबोधित करता है।

- (xvii). घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रभार, नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बाँधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल करने के लिए उल्लिखित किया गया है। उक्त टिप्पणी यह शामिल करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित की गई है कि इसमें दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार भी शामिल है।
- (xviii). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और सरकार द्वारा जारी नीति-निर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई हैं। रियायती प्रशुल्क घाट क्रेन प्रभार पर विदेशी कंटेनरों और सामान्य आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए घाट से यार्ड के बीच संचलन, पोतांतरण कंटेनरों के लिए, तटीय श्रेणी के लिए रेस्टो कंटेनर और हैच कवर प्रहस्तन के प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें सरकारी नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार पाई गई हैं।
- (xix). प्रहस्तन प्रभार पर कटौती प्रस्तावित की गई है, यदि उपयोक्ता प्रचालक की पूर्वानुमति से प्रचालन करने के लिए अपनी व्यवस्था करता है जब किसी कारण से उपस्कर उपलब्ध नहीं हो। उपयोक्ता असोसिएशनों अथवा बोलीदाताओं में से किसी ने भी प्रस्तावित कटौती पर आपत्ति नहीं उठाई है। यह कटौती टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर निर्धारित की गई है। राजस्व अनुमानन पर पहुंचने के समय कटौती का प्रभाव सुविचारित किया गया है।
- (xx). टीपीटी अपने दरमान में निर्धारित दरों पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल पर आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल करना जारी रखेगा। चूंकि प्रचालक द्वारा प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं, इसलिए टीपीटी ने उस अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार करने की शर्त शामिल की है जब पोत इसके टर्मिनल में निष्क्रिय रहते हैं जब तट आधारित सुविधाओं के निष्क्रिय/खराब होने के कारण प्रचालन नहीं कर पाते हैं। यह पत्तन/प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ता से भुगतान नहीं करने की अपेक्षा के सिद्धांत से आता है।
- (xxi). कुछ शब्दों की परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन तथा शर्तें जोकि प्रासंगिक नहीं पाई गईं उन्हें टीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरमान में हटा दिया गया है।

वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ समान शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित जैसे प्रचालक पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं से प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए, निःशुल्क दिवस सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन दिवसों से अतिरिक्त होंगे, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक कंटेनरों, आदि की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में टीपीटी द्वारा शामिल किया गया है। कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण के अनुसार नहीं हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों को हटा अथवा संशोधित किया गया है।

- (xxii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर, मुरुगांव पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास, आदि में कोयला/लौह अयस्क टर्मिनलों के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारण के अनुसार और मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित की गई है।

13.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

13.2. जैसाकि दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने से पहले, निजी प्रचालक अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण के साथ दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षित है।

- 13.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्चन की अपेक्षा का कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 13.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों पर निष्पादन करेगा।
- 13.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को तूतीकोरिन पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो तूतीकोरिन पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।
- 13.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन को शामिल करते हुए एक रिपोर्ट तूतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।
14. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण तूतीकोरिन पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क सीमाएँ जोकि **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न हैं, अनुमोदित करता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

तृतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित		टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित
I	<b>सर्वोत्तम क्षमता</b>				
(i)	<b>सर्वोत्तम घाट क्षमता</b>		टीपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना	टीपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य	
(क)	<b>घाट क्षमता के निर्धारण के लिए मूल्य</b> क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रनों की संख्या ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या ग = प्रति गैन्ट्री क्रन संचलनों की औसत संख्या घ = टीईयू अनुपात ङ = 70%	= बर्थ लम्बाई / 100 = 24 * 365 घंटे = 25 संचलन प्रति घंटा = 1.3 = 70%	=345/100 = 24 * 365 घंटे = 25 संचलन प्रति घंटा = 1.3 = 70%	3 8760 25 1.3 70%	3 8760 25 1.3 70%
(ख)	सर्वोत्तम घाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ङ टीईयू			<b>597870</b>	<b>597870</b>
(ii)	<b>सर्वोत्तम यार्ड क्षमता</b> छ = कुल भूमि स्लॉट टीईयू में ज = औसत स्टेक ऊंचाई प = दिनों की संख्या में अवधि भ = सर्ज कारक घ = औसत विराम समय	= 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर = 2.50 = 365 = 1.3 = 4 दिन निर्यात के लिए और 2 दिन आयात के लिए	= 720 * 7.425 हैक्टेयर    + (2*51% * 597870) / 600000	5346 2.5 365.0 1.3 3.01	5346 2.5 365.0 1.3 3.02
(iii)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता = 0.7 * छ * ज * प * भ * घ टीईयू में			<b>872879</b>	<b>869780</b>
	<b>टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता – सर्वोत्तम घाट क्षमता का कमतर मूल्य और सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता (टीईयू में)</b>			<b>597870</b>	<b>597870</b>
II	<b>पूँजी लागत</b>				
(i).	<b>कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि</b>	प्रतिमानक जहाँ कहीं निर्धारित हों	टीपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना	रुपये करोड़ों में	रुपये करोड़ों में
(क)	<b>सिविल लागत</b>	टर्मिनल द्वारा यथा अनुमानित			
(i)	कार्यालय बिल्डिंग और वर्कशाप		=20000 वर्ग मी0 * रु0 1500 / वर्ग मी0	3.00	3.00
(ii)	फर्नीचर और अन्य सुविधाएँ		एकमुश्त	0.50	0.50
(iii)	औजार और संयंत्र			4.00	4.00
(iv)	विद्युतीकरण			5.00	5.00
(v)	फेंसिंग		= 0.20 मी0 * रु0 2700 / मीटर	0.32	0.32
(vi)	गेट का निर्माण			0.20	0.20
(vii)	पक्काकरण लागत		= 35000 वर्ग मी0 * रु0 2700 / वर्ग मी0	9.45	9.45
(viii)	आकस्मिकताएँ		सिविल लागत का 2%	0.45	0.45
	<b>उप जोड़ (क)</b>			<b>22.92</b>	<b>22.92</b>
(ख)	<b>कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर</b>	प्रतिमानक			
(i)	घाट गैन्ट्री क्रन	1 सं. 100 मी0 बर्थ लम्बाई के लिए	3 सं. * इकाई दर रु0 44.78 करोड़ (हमारी परिगणना में रु0 48.19 करोड़ रूप में अधुनातित दर)	134.33	144.57
(ii)	रेल मार्केटिंग गैन्ट्री क्रन	1 सं. 6 रैक / दिन प्रहस्तन के लिए	अनुमानन में सुविचारित नहीं क्योंकि आईसीडी संचलन परिकल्पित नहीं था	-	-
(iii)	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रन	3 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रन के लिए	9 सं. * इकाई दर रु0 9.67 करोड़ (हमारी परिगणना में रु0 10.21 करोड़ रूप में अधुनातित दर)	86.98	91.89
(iv)	रीच स्टेकर / टॉप लिफ्ट ट्रक	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	1 सं. * इकाई दर रु0 3.15 करोड़ (हमारी परिगणना में रु0 3.22 करोड़ रूप में अधुनातित दर)	3.15	3.22
(v)	ट्रेक्टर ट्रेलर्स	6 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रन के लिए	18 सं. * इकाई दर रु0 0.62 करोड़	11.16	11.16
(vi)	आकस्मिकताएँ		उपस्कर लागत का 2%	4.71	5.02
	<b>उपजोड़ (ख)</b>			<b>240.33</b>	<b>255.85</b>
	<b>उपजोड़ (क + ख)</b>			<b>263.25</b>	<b>278.77</b>

क्र.सं.	विवरण	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित	
	(ग) आईटी प्रणाली लागत	सिविल और उपस्कर लागत का	2% * ₹0 263.25 करोड़ (टीएमपी अनुमानन में ₹0 278.77 करोड़)	5.27	5.58
	(घ) अन्य लागत	सिविल और उपस्कर लागत का	10% * ₹0 263.25 करोड़ (टीएमपी अनुमानन में ₹0 278.77 करोड़)	26.33	27.88
	(ख). कुल पूंजी लागत (घ)	(क + ख + ग + घ)		294.85	312.23

क्र.सं.	विवरण	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित		टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित
			टीपीटी द्वारा बेजी गई परिगणना	₹ लाखों में	₹ लाखों में
III	<b>प्रचालन लागत अनुमानन</b>				
		<b>प्रतिमानक</b>			
	(क). बिजली लागत	8 केडब्ल्यूएच प्रति टोईयू * प्रचलित इकाई दर	8 केडब्ल्यूएच * ₹0 6.86 / केडब्ल्यूएच	328.11	328.11
	(ख). ईंधन	4 लिटर प्रति टोईयू * प्रचलित इकाई दर	4 लिटर * ₹0 37.55 प्रति लिटर	898.00	898.00
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण				
	- सिविल परिसंपत्तियों	सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1%	1% * ₹0 22.92 करोड़	22.92	22.92
	- उपस्कर	उपस्करों की लागत का 2%	2% * उपस्कर लागत और आईटी प्रणालियाँ	491.20	522.84
	(ग). बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	1% * ₹0 294.85 करोड़	294.85	312.23
	(घ). मूल्यहास	उपकरणों के अनुसार, जो भी उच्चतर हो	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	2906.45	3088.11
	(ङ). लाइसेंस शुल्क	संबद्ध पतन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	1,04,000 वर्ग मी० * ₹0 8 / वर्ग मी० माह	99.84	99.84
	(च). अन्य व्यय (0.5 मिलियन टोईयू से अधिक वाले टर्मिनलों के लिए)	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10%	10% * ₹0 294.85 करोड़	2948.52	3122.28
	<b>कुल प्रचालन लागत (क से च)</b>			<b>7989.89</b>	<b>8394.33</b>
IV	<b>वार्षिक राजस्व आवश्यकता</b>				
	<b>वार्षिक राजस्व आवश्यकता एपीआर</b>				
	(क). कुल प्रचालन लागत			7989.89	8394.33
	(ख). 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम			4717.63	4995.68
	<b>(ग). कुल राजस्व आवश्यकता</b>			<b>12707.52</b>	<b>13390.01</b>
	<b>राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन</b>	<b>कुल एआरआर का %</b>			
	(क) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	90%	11436.77	12051.01
	(ख) भंडारण प्रभार	7%	7%	889.53	937.30
	(ग) विविध प्रभार	3%	3%	381.23	401.70
	<b>(घ). कुल राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)</b>		<b>100%</b>	<b>12707.52</b>	<b>13390.01</b>

## तृतीकोरिन पत्तन न्यास

### कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

#### 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ 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 लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- (iii). "विलंबशुल्क" का अभिप्राय निःशुल्क अवधि के बाद टर्मिनल परिसर के भीतर अन्तरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से है, जैसाकि दरमान में विनिर्दिष्ट किया हो।
- (iv). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- (v). "निःशुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- (vi). "सम्पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का अभिप्राय उस कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेषिती से संबंधित कार्गो हो।
- (vii). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अभिप्राय इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- (viii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (ix). "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- (x). "अति आयामीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xi). "पत्तन" अर्थात् तृतीकोरिन पत्तन न्यास।
- (xii). "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xiii). "प्रशीतन कंटेनर" का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।

- (xiv). "शट आऊट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित नहीं किया जाता है।
- (xv). "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज
- (क). उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ख). इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (iv). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). वापसी के उन्हीं दावों पर कार्यवाही की जाएगी जिनकी वापसी-योग्य राशि ₹0 100/- अथवा अधिक होगी। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन माँग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि ₹0 100/- अथवा कम हो।
- (vi). लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।

- (vii). टर्मिनल के अन्दर इकाई लदाई रूप में आने वाला और बाहर जाने वाला कोई एलसीएल कंटेनर प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में माना जाएगा।
- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ix). यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत तूतीकोरिन पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी।
- (x). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों और कार्गो तथा कंटेनरों के घाटशुल्क पर होगी।
- (ग). विदेशी पत्तन से टीपीटी के बर्थ सं. 8 कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले और अनुवर्ती पोतांतरण के लिए तटीय समुद्रयात्रा पर भारतीय पोत अथवा विलोमतः कंटेनर से विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा।
- (xi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्ते टर्मिनल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

## अध्याय- II

### कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

#### 2.1. सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभार।

**टिप्पणी:** निम्नलिखित तत्वों अर्थात नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बांधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार की अनुसूची 2.1.(क)(i), 2.2., 2.3 (क)(i), 2.4 (क)(i) में निर्धारित समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार।

#### 2.1.क.(i). बाँधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20

(ii).	खाली कंटेनर	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20
-------	-------------	------	------	------	--------	---------	---------

2.1.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	861	1291.50	1722	516.60	774.90	1033.20
(ii).	खाली कंटेनर	615	922.50	1230	369	553.50	738

2.1.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050
(ii).	खाली कंटेनर	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050

2.1.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड – सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615
(ii).	खाली कंटेनर	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर सामान्य प्रकार के कंटेनर हैं, जोकि अनुवर्ती अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।

2.2. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार।

क्र. सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80
(ii).	खाली कंटेनर	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80

**टिप्पणी:** पोतांतरण कंटेनर के रूप में मूलतः घोषित एक कंटेनर को बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

**2.3. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रभार।**

**2.3.क.(i). बाँधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

**2.3.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	968.65	1291.50

**2.3.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

**2.3.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड – सीधे सुपुर्दगी के लिए**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

**2.4. अति आयातीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार।**

**2.4.क.(i). बाँधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214
(ii).	खाली	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

2.4.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	968.65	1291.50
(ii).	खाली	768.75	1153.10	1537.50	461.25	691.90	922.50

2.4.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50
(ii).	खाली	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

2.4.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड – सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80
(ii).	खाली	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

2.5. कटौतियाँ:

जब टर्मिनल प्रचालक का उपस्कर किन्हीं कारणों से उपलब्ध नहीं हो तब टर्मिनल प्रचालक की पूर्व लिखित अनुमति से, अपनी स्वयं की व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर निम्नलिखित कटौतियाँ लागू होंगी।

क्र. सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(क).	यदि जलयान के गियर्स जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं।	720	1080	1440	432	648	864
(ख).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट कंटेनरों के परिवहन के लिए स्वयं का ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है।	150	225	300	90	135	180
(ग).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग के लिए स्वयं का उपस्कर तैनात करता है।	150	225	300	150	225	300
(घ).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर को बाँधने/खोलने के प्रचालन के लिए लेबर उपलब्ध करवाता है।	72	108	144	43.20	64.80	86.40

#### टिप्पणियाँ:

- (1). निजी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित बैक टू टाऊन कंटेनरों के लिए कोई कटौती स्वीकार्य नहीं होगी।
- (2). क्र.सं. (घ) के मामले में, उपर्युक्त कटौती वास्तव में बाँधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

#### 2.6. पोतों के हैच कवरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
(i).	जब घाट पर हैच कवर डाला जाता है	1890	1134
(ii).	घाट पर बिना हैच कवर डाले	758	454.80

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

#### 2.7. पोत (रिस्टोज़) के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार

- (क). हैच के भीतर स्थानांतरण (उतराई और पुनः नौभरण के बिना)

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	635	952.50	1270	381	571.50	762

(ख). स्थानांतरण वाया घाट (घाट पर उत्तराई द्वारा स्थानांतरण और पुनः नौभरण)

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	2110	3165	4220	1266	1899	2532

2.8. शट आऊट कंटेनरों के लिए प्रभार।

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	1153.10	1729.65	2306.20	1153.10	1729.65	2306.20

टिप्पणियाँ:

- (1). उपर्युक्त प्रभार वहां लागू होंगे जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आऊट हो और टर्मिनल के बाहर सुपुर्दगी दी जाती है।
- (2). इस मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि प्रथम कंटेनर प्राप्त होने के समय से खंड 2.10 के अनुसार दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त हो जाती है, भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात लिफ्ट ऑन के समय तक परिकलित किए जाएंगे।

2.9. प्रशीतन कंटेनरों पर लागू सामान्य सेवाओं के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	1384	1384	1384	1384	1384	1384
(ii).	पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देने	92	92	92	92	92	92

	अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएँ						
(iii).	कंटेनर की सफाई	72	144	216	72	144	216
(iv).	बिजली की आपूर्ति (कनेक्शन देना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड पर तापमान का अनुवीक्षण सहित) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	149	223.50	447	149	223.50	447

### टिप्पणियाँ:

- (1). ऊपर निर्धारित प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा माल-कृत्यकारी प्रशीतनों की मरम्मतें और अनुरक्षण शामिल नहीं हैं।
- (2). ऊपर अनुसूची में निर्धारित प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।
- (3). प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएँ हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी।
- (4). प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण और पोतों के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना सेवाएँ कंटेनरों की लम्बाई पर बिना ध्यान दिए एकसमान होंगे।

### 2.10. विराम समय प्रभार

#### 2.10.क. लदे हुए आयात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

#### 2.10.ख. लदे हुए निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	5 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

## 2.10.ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

## 2.10.घ. पोतांतरण लदे हुए/खाली कंटेनर।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	उसके पश्चात	290	580	870	290	580	870

## 2.10.ड. शट आऊट लदे हुए और खाली कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 15दिन	145	290	435	145	290	435
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	290	580	870	290	580	870
(iii).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

## टिप्पणियाँ:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई 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।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अप्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।

- (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाती है, रियायती भंडारण प्रभार खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (4). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले पोतांतरण कंटेनरों को भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।
- (5). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान टर्मिनल प्रचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- (6). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनरों के लिए केवल सामान्य आयात कंटेनरों के लिए लागू निःशुल्क अवधि ही मिलेगी।
- (7). शट आऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के शट आऊट होने के बाद वाले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी।
- (8). (i). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
- (ii). अति आयामीय कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन तत्संबंधी कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत करने वाले भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा।
- (9). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
- (i). परेषिती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे टर्मिनल परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
- (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी टर्मिनल प्रभार अदा करेगा।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

### अध्याय-III

#### 3.1. विविध सेवाओं के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i)	सील लगाना/उतारना	200	200	200
(ii)	सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	650	975	1300
(iii)	टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार	800	1200	1600
(iv)	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण	900	1350	1800
(v)	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का स्अकिंग	275	405	540
(vi)	सीधे लदाई	500	750	750
(vii)	फेरबदल	850	1275	1275
(viii)	शिपमेंट स्थिति बदलना	550	825	825
(ix)	कंटेनर स्थिति बदलना	450	450	450
(x)	दस्तावेज का रद्दीकरण	300	300	300
(xi)	आगतुक प्रवेश अनुज्ञा-पत्र (लागत प्रति अनुज्ञा-पत्र) (क). वार्षिक (ख). मासिक (ग). दैनिक		200 50 20	
(xii)	फोटोग्राफी (लागत प्रति दिन) (क). शूटिंग/फिल्मिंग के लिए (ख). सामानों की फोटोग्राफी के लिए (ग). प्रचालनों की फोटोग्राफी के लिए		13000 640 3900	

#### 3.2. कंटेनर बर्थों के समीप स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार।

विवरण	दर (रुपयों में)
प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	300

\*\*\*\*\*