

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग III, खण्ड 4 में प्रकाशित)
महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 41

नई दिल्ली

23 मार्च 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल आवेदन का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/55/2007-टीएमआईएलएल

मै0 टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2008 के 17वें दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल आवेदन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में बर्थ सं. 12 में प्रचालक द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए 12 अक्टूबर, 2007 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 25 अक्टूबर, 2007 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। अनुमोदित दरमान 24 नवम्बर, 2007 से प्रभावी हुआ था।

2.2. केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच हुए लाइसेंस करार में प्रावधान के आधार पर टीएमआईएलएल भूस्वामी पत्तन (केओपीटी) के लिए अनुमोदित दरमानों पर बर्थ सं. 12 में प्रचालन करता रहा है। अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति ने दर्शाया था कि टीएमआईएलएल को अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2010 तक ढाई वर्षों की अवधि के लिए केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क स्तर (जिसका टीएमआईएलएल द्वारा अनुसरण किया जाता है) पर (स्वीकार्य लागत और पूंजी पर अनुमत प्रतिलाभ स्वीकृत करने के पश्चात) 23.55 प्रतिशत का निवल औसत प्रतिलाभ होगा। इसलिए, टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क केओपीटी के प्रशुल्क में 20 प्रतिशत तक कमी करते हुए अनुमानन त्रुटियों, यदि कोई हों, के अंतर के लिए भत्ते सहित निर्धारित किया गया था।

3.1. उक्त प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित मुद्दों पर पुनर्विचार करने के लिए आवेदन दाखिल किया है:

- (i). टीएमआईएलएल द्वारा गैर-निष्पादित गतिविधियों से आय में संवर्धन।
- (ii). राजस्व हिस्से को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में माना जाना चाहिए।
- (iii). निम्नलिखित अनुमानित व्ययों की स्वीकार्यता:
 - (क). उपस्कर चालन लागत।
 - (ख). अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 भूमि के लिए पट्टा किराया।
 - (ग). 63,000 वर्ग मी0 भूमि में सृजित की जाने वाली अवसंरचना के लिए बीमा लागत।
 - (घ). उपरिव्यय।
- (iv). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ।
- (v). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए बर्थ सं. 12 की मूल्यांकित क्षमता।
- (vi). कार्यगत पूंजी में प्रतिभूति जमा, विविध देनदारों और वस्तुसूची पर विचार करना।
- (vii). वर्ष 2005-06 के लिए रू0 38.61 लाख की ब्याज लागत।
- (viii). टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई 10 प्रतिशत विशेष दर।

4.1. जब पुनर्विचार प्रक्रिया शुरू करने के लिए टीएमआईएलएल के आवेदन पर विचार किया जा रहा था तब प्रचालक, साथ ही साथ, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय पहुंच गया था और इस प्राधिकरण को उसके पुनर्विचार आवेदन को निर्धारित समय के भीतर निपटान करने का निदेश देने और आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के प्रचालन पर रोक लगाने के लिए प्रार्थना करते हुए रिट याचिका दायर की थी।

4.2. माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए 23 नवम्बर, 2007 को एक आदेश पारित किया था कि संबद्ध पक्षों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात उचित आदेश पारित करते हुए टीएमआईएलएल के पुनर्विचार आवेदन का निपटान 31 दिसम्बर, 2007 तक करना होगा और इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 द्वारा निर्धारित दरमानों के कार्यान्वयन पर रोक लगा दी थी, बशर्ते कि अधिसूचना दिनांक 25 अक्टूबर, 2007 द्वारा निर्धारित दरों और याचिकाकर्ता द्वारा प्रभार्य दरों के बीच का अंतर याचिकाकर्ताओं द्वारा राष्ट्रीयकृत बैंक में अल्पावधि सावधि में रखना होगा।

4.3. चूंकि 20 दिसम्बर, 2007 को अनुसूचित संयुक्त सुनवाई आयोजित नहीं की जा सकी थी, इसलिए 31 दिसम्बर, 2007 की निर्धारित तारीख से पहले पुनर्विचार आवेदन पर कोई आदेश पारित नहीं किया जा सका। इसलिए, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय से समय बढ़ाने के लिए अनुरोध किया गया था। माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने समय सीमा 15 मार्च, 2008 तक बढ़ाते हुए 15 जनवरी, 2008 को एक आदेश पारित किया था।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल के पुनर्विचार आवेदन की प्रतिलिपि केओपीटी को अग्रप्रेषित की गई थी और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी अग्रप्रेषित की गई थी जिनसे उनकी टिप्पणियों के लिए मूल कार्यवाही में विचार-विमर्श किया गया था। उपयोक्ता संगठन से प्राप्त टिप्पणियां नीचे सारबद्ध की गई हैं:

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स असोसिएशन (ईआईएसए)

- (i). विभिन्न गतिविधियों के लिए नया प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए।
- (ii). प्रशुल्क निर्धारित करते समय टीएमपी द्वारा सभी न्यायोचित लागतों और राजस्वों पर विचार किया जाना चाहिए।
- (iii). अच्छी सेवाएं प्रदान करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को समर्थ बनाने के लिए निवेश पर अच्छा प्रतिलाभ का विचार महत्वपूर्ण है।
- (iv). बिन्दुवार जवाब देना ईआईएसए के लिए मुश्किल है क्योंकि ईआईएसए टीएमआईएलएल की विभिन्न लागतों और राजस्वों से जुड़ा हुआ नहीं है।

5.2. केओपीटी ने पुनर्विचार आवेदन पर अपने पत्र दिनांक 6 दिसम्बर, 2007 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केओपीटी के पत्र की प्रतिलिपि प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में हमारे पत्र दिनांक 14 दिसम्बर, 2007 द्वारा टीएमआईएलएल को अग्रेषित की गई थी। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिसाद दिया था। टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में उठाए गए बिन्दुओं, केओपीटी की टिप्पणियों और केओपीटी की टिप्पणियों पर टीएमआईएलएल के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए बिन्दु	केओपीटी की टिप्पणियां	केओपीटी की टिप्पणियों पर टीएमआईएलएल का प्रतिसाद
I.	<p>उर्वरकों का तट प्रहस्तन</p> <p>वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए रू0 6.8 करोड़ की राशि लदाई, परिवहन और उर्वरकों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है। टीएमआईएलएल उर्वरकों के लिए उपर्युक्त गतिविधियां नहीं चलाता है क्योंकि ग्राहक हुक प्वाइंट से सुपुर्दगी लेता है। इसलिए, इस लेखा पर आय में परिवर्धन त्रुटिकारक प्रतीत होता है।</p>	<p>(i). केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि बर्थ सं. 12 में हुक प्वाइंट से उर्वरकों की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के मामले में कोई टिप्पणियां दें क्योंकि एचडीसी के लेखों में ऐसे प्रचालनात्मक रिकार्ड व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं। टीएमआईएलएल को प्रासंगिक अभिलेखों के साथ अपने दावों को सिद्ध करना चाहिए।</p> <p>(ii). हुक प्वाइंट से प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और एचडीसी के पत्तन प्रचालित बर्थों में स्थानांतरण भंडारण के पश्चात सुपुर्दगी के मामले में ग्राहक लदाई और आयात उर्वरक कार्गो के स्थानांतरण की व्यवस्था करता है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने दोहराया है कि वह उर्वरक के लिए लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की गतिविधियां नहीं चलाता है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ता (मै0 टाटा केमिकल्स लिमिटेड) के प्रमाणपत्र दिनांक 14 नवम्बर, 2007 की प्रतिलिपि भेजी थी जिसमें प्रमाणित किया गया है कि वह पोत के गियरों द्वारा उतारे जाने के कारण अपने बल्क कार्गो की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी लेता है। टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए सेवाएं प्रदान नहीं करता है और तट प्रहस्तन नहीं करता है।</p>
II.	<p>कंटेनर प्रहस्तन आय</p> <p>कंटेनर प्रहस्तन से आय प्रक्षेपणों को वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लेखा पर लगभग रू0 3 लाख प्रतिवर्ष तक बढ़ा दिया गया है। तदनुरूपी व्ययों पर भी विचार किया जाना चाहिए। आय राशि का 80 प्रतिशत इस लेखा पर व्यय के रूप में माना जाना चाहिए।</p>	<p>उल्लेख करते हुए कि पत्तन ने बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्राधिकृत नहीं किया है। केओपीटी ने आय के साथ-साथ टीएमआईएलएल के लागत विवरण में कंटेनर प्रहस्तन के मामले में तदनुरूपी व्यय और प्रशुल्क निर्धारण के विचार पर आपत्ति की है।</p>	<p>परिशिष्ट-1 के क्रम (iii) में लाइसेंस करार उपबंध उद्धरित करते हुए इसने तर्क दिया है कि उसे कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति प्राप्त है। केओपीटी द्वारा अनुवर्ती प्रतिबंध टीएमआईएलएल द्वारा लाइसेंस करार की शर्तों के विपरीत देखा गया है और लागू करने योग्य नहीं है कि टीएमपी कंटेनर प्रहस्तन के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं कर सकता।</p>

<p>III.</p>	<p>रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी</p> <p>चूंकि लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर जुलाई, 2003 से बहुत पहले हो चुके थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी स्वीकार्य व्यय की मद के रूप में विचार किए जाने की आवश्यकता है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) [सं. टीएमपी/73/2003-सीएचपीटी दिनांक 27-11-2003] के मामले में और न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) [सं. टीएमपी/15/2005-एनएसआईसीटी दिनांक 7-3-2006] के मामले में 100 प्रतिशत रॉयल्टी भुगतान स्वीकार्य व्ययों के रूप में स्वीकार किए गए हैं।</p> <p>वर्ष 2002-03 से 2006-07 और आधे वर्ष अप्रैल-सितम्बर, 2007 के अधिशेषों को प्रशुल्क पर निर्णय लेने के समय समयोजित किया गया है। इसके मद्देनजर, टीएमआईएलएल के पास केवल इन वर्षों के लिए नियोजित इक्विटी/पूंजी पर प्रतिलाभ के समकक्ष राशि रह गई है जोकि उन वर्षों के लिए भुगतान की गई रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अपेक्षा बहुत कम है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वास्तविक रूप में देय है और भुगतान की गई है, उन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 के प्रचालनों को वास्तव में नुकसान होगा। इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में मानी जाए।</p>	<p>(i). जबसे बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल के प्रचालन शुरू हुए हैं केओपीटी को टीएमआईएलएल ने केवल अस्थायी रॉयल्टी का भुगतान किया है। केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि रॉयल्टी लेखापरीक्षा के पूरा होने पर निर्धारित की जाएगी। एचडीसी में अन्य बीओटी परियोजना (आईएसएचपीएल का बर्थ सं. 4क) के मामले में, टीएमपी ने वर्ष 2004-05 तक लागत के रूप में लागत की अस्वीकार्यता के संबंध में इसी प्रकार का निर्णय लिया था।</p> <p>(ii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल के इस दावे के संबंध में कोई टिप्पणियां नहीं दी हैं कि उसके पास केवल आरओई/आरओसीई के समकक्ष राशि रह जाएगी जोकि वर्ष 2002-03 से 2006-07 और आधे वर्ष अप्रैल-सितम्बर, 2007 के लिए भुगतान किए गए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से से बहुत कम है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए रॉयल्टी लेखापरीक्षाएं पूरी हो चुकी थीं और स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा जारी की गई लेखापरीक्षा रिपोर्टें केओपीटी को प्रस्तुत की गई थीं। स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा यथा प्रमाणित रॉयल्टी के भुगतान केओपीटी को कर दिए गए बताए गए थे। लेखापरीक्षा रिपोर्ट/टॉ में दिए गए कुछ तर्कों की अब समीक्षा की जा रही है।</p> <p>टीएमआईएलएल ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भुगतान की गई रॉयल्टी को चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के मामले की तरह स्वीकार्य व्यय के रूप में मानने के अपने अनुरोधों को दोहराया है।</p>
<p>IV.</p>	<p>उपस्कर चालन लागत</p> <p>वर्ष 2007-08 से आगे के लिए, तेल और ल्यूब्रिकेंट्स की प्रक्षेपित लागत वर्ष 2006-07 के लिए औसत प्रति टन लागत के आधार पर संशोधित की गई है। वर्ष 2006-07 के दौरान, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में कोई चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क प्रहस्तित नहीं किया था। कम्पनी की नीति के अनुसार और जैसा लेखापरीक्षकों द्वारा स्वीकृत किया गया है, लोडर्स (बल्क प्रहस्तन उपस्कर) संबंधी उपस्करों की लागत पर बर्थ सं. 12 में कभी भी विचार नहीं किया गया।</p> <p>टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में वर्ष 2007-08 से आगे के लिए बल्क कार्गो (चूनापत्थर और लौह अयस्क) प्रक्षेपित किया है और इन कार्गो को स्वयं के उपस्करों से प्रहस्तित करने की योजना बनाई है। इसलिए, लोडर्स के मामले में</p>	<p>(i). केओपीटी के अनुसार, चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क का प्रहस्तन टीएमआईएलएल द्वारा सृजित 63,000 वर्ग मी0 भूमि पर अपेक्षित अवसंरचनात्मक सुविधाओं के पश्चात बढ़ सकता है। टीएमआईएलएल ने उपर्युक्त भूमि पर उसके द्वारा सृजित की जाने वाली अवसंरचनात्मक सुविधाओं के मामले में केओपीटी को विस्तृत इंजीनियरिंग योजना प्रस्तुत नहीं की है। इसलिए, केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित बल्क कार्गो यातायात की जांच करे।</p> <p>(ii). केओपीटी का मत है कि उपस्कर चालन लागत कार्गो प्रहस्तन के लिए विभिन्न उपस्कर के उपयोग की सीमा पर</p>	<p>(i). टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने 63,000 वर्ग मी0 भूमि की विस्तृत इंजीनियरिंग योजना 18 दिसम्बर, 2007 को केओपीटी को प्रस्तुत की है।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि केओपीटी उसके विचारों से सहमत है कि उपस्कर चालन लागत पूर्व उपयोग पर निर्भर नहीं करती है। इसने किए गए संशोधन की समीक्षा करने और विस्तृत गणनाओं के आधार पर परिगणित अनुमानित लागत स्वीकार करने का अनुरोध किया है।</p>

	<p>तेल और ल्यूबरिकेंट्स की लागत, मरम्मत और अनुरक्षण तथा उपस्कर पंजीकरण लागत वर्ष 2007-08 से बर्थ सं. 12 के प्रचालनों के लिए खर्च की जाएगी। इसलिए, नए खरीदे गए उपस्करों की वारंटियों की समाप्ति के कारण के अलावा समग्र उपस्कर लागत में पर्याप्त वृद्धि होगी।</p> <p>इसलिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत के आधार पर मूल्य-वृद्धि के लेखा पर केवल सामान्य वृद्धि के साथ व्यय संशोधित करते हुए त्रुटिपूर्ण परिणाम दिए गए हैं। इसने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत विस्तृत परिकलन के आधार पर अनुमानित लागत स्वीकृत करने का अनुरोध किया है।</p>	<p>निर्भर करती है और यह जरूरी नहीं है कि ऐसे उपस्कर के पूर्व उपयोग पर निर्भर रहा जाए। पत्तन ने यह उल्लेख करते हुए अपना मत रखा है कि टीएमआईएलएल को अपने प्रक्षेपित कार्गो और प्रहस्तन कार्यपद्धति के आधार पर अपने भावी उपस्कर उपयोग का अपेक्षित अनुमान भेजते हुए भावी वर्षों के लिए अपनी प्रक्षेपित उपस्कर चालन लागत को न्यायोचित ठहराना चाहिए।</p>	
V.	<p>प्लॉट किराया</p> <p>संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय इसने पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 के पैरा 6 में यह उल्लेख किया गया था कि बर्थ सं. 12 में अवसंरचना सुविधाओं के प्रस्तावित विकास में रेलवे साइडिंग और 63,000 वर्ग मी0 भूमि पर भंडारण यार्ड का विकास शामिल है। इस क्षेत्र में से 54,000 वर्ग मी0 पहले ही लिया जा चुका है। शेष 9,000 वर्ग मी0 क्षेत्र 19 सितम्बर, 2007 को आबंटित किया गया था और एनआरएनए प्रीमियम के भुगतान और प्रतिभूति जमा के पश्चात 12 अक्टूबर, 2007 को कब्जा लिया गया था। इसलिए, 9,000 वर्ग मी0 के लिए पट्टा किरायों पर व्यय अस्वीकार किया जाना गलत निर्णय है। इस लागत र विचार किए जाने की जरूरत है और आरओसीई के लिए नियोजित पूंजी में इस भूमि के लिए एनआरएनए भुगतान शामिल होना चाहिए।</p> <p>9,000 वर्ग मी0 भूमि हल्दिया पत्तन में अवसंरचना के विकास के लिए परियोजना का हिस्सा है और इसे अलग नहीं माना जाना चाहिए। 63,000 वर्ग मी0 प्लॉट में से जिसमें 9,000 वर्ग मी0 क्षेत्र शामिल है, 44,000 वर्ग मी0 से किराया आय पर भी इस प्रस्ताव में विचार किया गया है। केवल 44,000 वर्ग मी0 वास्तविक भंडारण के लिए उपलब्ध होगा, शेष रेलवे साइडिंग, सड़कों, ड्रेनेज, उपयोगों आदि के लिए उपयोग उपलब्ध होगा।</p>	<p>निम्नलिखित स्थिति केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित की गई है:</p> <p>(i). 9000 वर्ग मी0 भूमि का कब्जा टीएमआईएलएल को 3 अक्टूबर, 2007 को सौंप दिया गया था।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल ने 9000 वर्ग मी0 भूमि के आबंटन के लिए एनआरएनए प्रीमियम के रूप में ₹0 30.06 लाख और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹0 15.03 लाख का भुगतान किया है।</p> <p>(iii). 9000 वर्ग मी0 भूमि के लिए केओपीटी को देय मासिक किराया वार्षिक वृद्धि की शर्त पर ₹0 125280/- है।</p> <p>(iv). टीएमआईएलएल को आबंटित 63,000 वर्ग मी0 भूमि में से एक हिस्सा रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए अपेक्षित होगा। रेलवे साइडिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले सही क्षेत्र और अन्य सुविधाएं जैसे भंडारण क्षेत्र के बारे में टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को विस्तृत इंजीनियरिंग योजना और कार्य योजना प्रस्तुत करने के पश्चात ही पता लग पाएगा। इसलिए, केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि विभिन्न सुविधाओं के सृजन के लिए 63,000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि के उपयोग की टीएमआईएलएल की वास्तविक योजना के बारे में विशिष्ट टिप्पणियां दें।</p>	<p>टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तुत, इसने भंडारण, उपयोग, रेलवे साइडिंग आदि के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्रों को दर्शाते हुए केओपीटी को विस्तृत योजना भेज दी है। इसने योजना की प्रतिलिपि इस प्राधिकरण को भेजी है।</p>
VI.	<p>बीमा</p> <p>जब बर्थ सं. 12 और इसका 14,000 वर्ग मी0 का बैंक अप क्षेत्र वर्ष 2002 में टीएमआईएलएल को आबंटित किया गया था तब बैंक अप (भंडारण)</p>	<p>(i). लाइसेंस करार के खंड 7.1(घ) के अनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई है कि वह बर्थ सं. 12 की</p>	<p>केओपीटी को भेजी गई 63,000 वर्ग मी0 के विकास के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में</p>

	<p>क्षेत्र के लिए भी बीमा करवाया गया था। ऐसा प्रचालनात्मक और दुर्घटना कारणों से कंक्रीट भंडारण क्षेत्र को होने वाले नुकसानों को कवर करने के लिए किया गया था। 63,000 वर्ग मी0 (परियोजना लागत रू0 1953 लाख) के नए यार्ड के लिए इसी प्रकार का बीमा करवाए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित बीमा लागत संशोधित नहीं की जा सकेगी। (टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई 21-3-2007 से 20-3-2008 अवधि के लिए बीमा पालिसी की प्रतिलिपि यह दर्शाती है कि बीमा राशि रू0 14 करोड़ है जिसमें बर्थ के लिए रू0 11 करोड़ और बैक अप भूमि के लिए रू0 2.90 करोड़ और पाइपलाइनों के साथ अग्नि शामक प्रणाली के लिए 0.10 करोड़ शामिल है।</p>	<p>परिसंपत्तियों के लिए अपनी लागत और व्ययों पर बीमा कवर ले।</p> <p>(ii). केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित बीमा लागत पर टिप्पणी करने में असमर्थ है। केओपीटी का मत है कि टीएमआईएलएल को अनुमानित बीमा लागत उपयुक्त दस्तावेजों के साथ प्रमाणित करनी चाहिए।</p> <p>(iii). 63,000 वर्ग मी0 का नया यार्ड अपेक्षित अवसंरचना के साथ अभी विकसित किया जाना है।</p>	<p>उल्लेख किया गया है कि प्रक्षेपित निवेश दर्शाएं।</p> <p>टीएमआईएलएल ने विकास कार्य पूरा होने के बाद शीघ्र ही बीमा कवर लेने का विचार व्यक्त किया था। चूंकि दरमान तीन वर्षों के लिए वैध होंगे इसलिए इसने बीमा लागत के संशोधन पर आपत्ति उठाई है।</p>
<p>VII.</p>	<p><u>बांधना, सुरक्षा देना, डनेजिंग और खोलना, प्रेषण संबंधी सेवाएं और सर्वेक्षण व्यय।</u></p> <p>अनुमानित लागत वर्ष 2006-07 अथवा उससे पहले में प्रचलित दरों के आधार पर संशोधित की गई है। लागत के प्रक्षेपण के समय 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का सामान्य वृद्धि कारक लागू नहीं किया गया है।</p>	<p>केओपीटी की राय में, टीएमआईएलएल को अपने दावे को दस्तावेजों के साथ प्रमाणित करना चाहिए।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वह प्राधिकरण को उक्त गतिविधियों के लिए दस्तावेजों की प्रतिलिपियां पहले ही भेज चुका है। टीएमआईएलएल का अनुरोध 5.4 प्रतिशत के सामान्य वृद्धि कारक को लागू करने के लिए है।</p>
<p>VIII.</p>	<p><u>उपरिव्यय</u></p> <p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित उपरिव्यय संशोधित करने के समय बर्थ सं. 12 में प्रस्तावित रू0 20 करोड़ से अधिक के अवसंरचना विकास पर विचार किया जाना चाहिए। इस अवसंरचना सुविधा के चालन और अनुरक्षण की लागत जैसे कारकों, जोकि बर्थ में गतिविधियों को अनिवार्य रूप से बढ़ाएंगे, को लेखा में लिया जाना चाहिए। संदर्भ पिछले वर्षों की वास्तविकताओं की तुलना में प्रक्षेपित राजस्व से लिया जा सकता है। चूनापत्थर और स्टील निर्यात के तट प्रहस्तन जैसी गतिविधियां वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर आंशिक रूप से निष्पादित की जा रही हैं। राजस्व और व्ययों को बर्थ सं. 12 में नहीं लिया गया है। 63,000 वर्ग मी0 के प्लॉट पर अवसंरचना के विकास के पश्चात, गतिविधियां जो वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर आंशिक रूप से निष्पादित की जाती है, बर्थ सं. 12 में निष्पादित की जाएंगी जिससे बर्थ सं. 12 में लागत में वृद्धि होगी। उपरिव्यय यथा प्रक्षेपित स्वीकार किए जाएं।</p>	<p>केओपीटी इस आधार पर इस संबंध में टीएमआईएलएल के दावे पर टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है कि प्रचालक को अभी अतिरिक्त भूमि पर अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के संबंध में विस्तृत इंजीनियरिंग योजना प्रस्तुत करनी है।</p>	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल ने बताया है कि वह केओपीटी को विस्तृत योजना प्रस्तुत कर चुका है।</p>

IX.	<p>(क). वर्ष 2002-03 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ</p> <p>वर्ष 2004-05 तक अवधियों के लिए, इक्विटी पर प्रतिलाभ नियोजित पूंजी को कल्पित आधार पर बांटते हुए स्वीकृत किया गया है। (नियोजित पूंजी का 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में और शेष 50 प्रतिशत ऋण रूप में)। कल्पित ऋण भाग पर ब्याज विभिन्न वर्षों में विभिन्न दरों पर स्वीकृत किया गया है।</p> <p>वर्ष 2002-03 के लिए, इक्विटी पर प्रतिलाभ (आरओआई) 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में मानते हुए 20 प्रतिशत स्वीकृत की गई है। ₹0 464 लाख के कल्पित ऋण पर विचार करते हुए ब्याज 3.64 प्रतिशत (₹0 17 लाख) स्वीकृत किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने उस वर्ष के दौरान कोई ऋण नहीं लिया था। इसलिए, 20 प्रतिशत आरओआई पूरी पूंजी पर स्वीकृत किया जाए। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज लागत कम से कम उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर (पीएलआर) पर स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत और 10.5 प्रतिशत के बीच थी।</p> <p>(ख). वर्ष 2003-04 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ</p> <p>जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किया गया है कि ₹0 6.4 करोड़ का ऋण वित्तीय वर्ष के बिल्कुल अंत में लिया गया था, इसलिए वर्ष 2003-04 में कोई ब्याज लागत नहीं आई थी। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर पर स्वीकृत ब्याज लागत स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी।</p> <p>(ग). वर्ष 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ</p> <p>इस वर्ष के लिए वास्तविक ऋण इक्विटी अनुपात 0.23:0.77 था जोकि 1:1 के अनुपात में कल्पिततः समायोजित किया गया है फलस्वरूप ऋण भाग ₹0 6.9 करोड़ के वास्तविक से ₹0 15.13 करोड़ हो जाएगा तदनु रूप आरओआई के परिकलन और ऋण पर ब्याज के इक्विटी भाग को कम करना होगा। इसलिए, आरओआई वास्तविक इक्विटी राशि पर स्वीकृत किया जाए। विकल्पतः, ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर पर स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत और 10.5 प्रतिशत के बीच थी यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है।</p>	कोलकाता पत्तन न्यास ने कोई टिप्पणियां नहीं की हैं।	टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।
-----	--	--	---

X.	<p>पूँजी उपयोग</p> <p>(i). 10.7 लाख टन प्रति वर्ष की मूल्यांकित क्षमता इस शर्त पर आधारित है कि मोबाइल हारबर क्रेन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात किए गए हैं। लाइसेंस करार के अनुसार, विभिन्न उपस्करों की तैनाती और बर्थ सं. 12 पर अवसंरचना का विकास प्रथम तीन वर्षों के लिए चरणबद्ध किया गया था जोकि मार्च, 2005 के दौरान पूरी तरह से सम्पन्न हो चुका है। इसलिए, 10.70 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता केवल वर्ष 2005-06 से आगे के लिए लागू है। प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएल (आदेश सं. टीएमपी/52/2005-पीएसए एसआईसीएल, दिनांक 23 अगस्त, 2006) के मामले में क्षमता पर निर्णय देते समय यह दृष्टिकोण अपना गया था।</p> <p>(ii). प्रथम तीन वर्षों के सुसज्जित करने के चरण के दौरान टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक प्रहस्तन करने में समर्थ रहा है। इसलिए, प्रथम तीन वर्षों में कम से कम 100 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता पर विचार किया जाना चाहिए और क्षमता के उपयोग अधीन के लिए इक्विटी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ में कोई कटौती नहीं की जा सकेगी।</p>	<p>(i). केओपीटी ने उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल के बर्थ सं. 12 सहित एचडीसी के सभी बर्थों की क्षमता नौवहन विभाग द्वारा अपने पत्र सं. डीडब्ल्यू/डीटीओ-4/2001, दिनांक 13 फरवरी, 2001 द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानित की गई है।</p> <p>(ii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल के इस दावे पर कोई टिप्पणी नहीं की है कि 10.7 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता वर्ष 2005-06 से लागू है।</p> <p>(iii). लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई थी कि लाइसेंस प्रदान किए जाने की तारीख (29 जनवरी, 2002) से 3 महीनों के भीतर बर्थ सं. 12 में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन शुरू करना होगा। तथापि, न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) लाइसेंस करार के 4थें वर्ष से शुरू हो गया था। इसलिए, टीएमआईएलएल का यह दावा कि उसने एमजीटी से अधिक कार्गो प्रहस्तित किया है, केओपीटी के अनुसार इसकी कोई प्रासंगिकता नहीं है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने आग्रह किया है कि यद्यपि बर्थ सं. 12 की क्षमता सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित की गई है, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः 0.50, 0.76, 0.76 और 0.77 मिलियन टन, किसी बर्थ की पूर्ण क्षमता बिना विधिवत् सुसज्जित और पर्याप्त भंडारण क्षेत्रों के अर्जित नहीं की जा सकती है।</p>
XI.	<p>कार्यगत पूँजी (क). प्रतिभूति जमा</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.4 में कार्यगत पूँजी वर्तमान परिसंपत्तियों (रोकड़/निधियों का जमा शेष अतिरिक्त) से घटाव वर्तमान देयताओं के रूप में ली गई है। वर्तमान परिसंपत्तियों की प्रतिभूति जमा की परिभाषा में इसे वर्तमान परिसंपत्तियों की एक मद माना गया है। खंड 2.9.9 में उल्लेख किया गया है कि टीएमपी कार्यगत पूँजी की विभिन्न मदों जैसे वस्तुसूची, विविध देनदार, रोकड़ जमा शेष आदि की उपयुक्तता की जाँच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि यह अनौचित्यपूर्ण तरीके से बढ़ाया नहीं गया है। इससे यह सिद्ध होता है कि कार्यगत पूँजी में शामिल हैं लेकिन केवल तीन मदों नामतः वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ जमा शेष तक सीमित नहीं हैं जिसके लिए सीमाएं निर्धारित की गई हैं। प्रतिभूति जमा को कार्यगत पूँजी की मद के रूप में अलग रखना एक गलत निष्कर्ष है।</p>	<p>केओपीटी ने बताया है कि टीएमआईएलएल ने प्रचालक को 63,000 वर्ग मी0 भूमि के आबंटन के मामले में प्रतिभूति जमा के रूप में रु0 1.05 करोड़ का भुगतान किया है जोकि लाइसेंस अवधि की समाप्ति के पश्चात देयताओं और नुकसानों की वसूली की शर्त पर टीएमआईएलएल को वापसी योग्य है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।</p>

	<p>(ख). विविध देनदार</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार विविध देनदार दो माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों तक सीमित हैं। संपदा आय में अल्पकालिक/दीर्घकालिक पट्टे शामिल नहीं हैं। विविध देनदारों के लेखा पर प्रस्ताव में सुविचारित राशि अल्पकालिक पट्टे पर दिए गए प्लॉटों से दो माह की प्रक्षेपित आय थी जिसका सत्यापन परिगणनाओं से किया जा सकता है। विविध देनदार कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकृत किए जाएं जैसाकि प्रस्तावित किया गया है।</p> <p>(ग). वस्तुसूची</p> <p>टीएमआईएलएल ने मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में किसी संशोधन की स्थिति में वस्तुसूची मूल्य में शोधन किए जाने का अनुरोध किया है।</p>		
XII.	<p>वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज लागत</p> <p>प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में पिछले वर्षों के लिए ब्याज लागत पर विचार नहीं किया गया है। इसका सत्यापन प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए पिछले वर्षों के वास्तविक व्यय के ब्योरे देते हुए प्रस्तुत किए गए व्यय परिगणना पत्रकों से किया जा सकता है। इस लेखा पर किसी परिवर्धन के गलत परिणाम होंगे।</p>	<p>केओपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।</p>
XIII.	<p>विशेष दर</p> <p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर की मांग की थी। पिछली अवधि के लिए अधिशेष की परिगणना करते समय इस वसूली को लेखा में लिया गया था जिसे प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय पूरी तरह से समाप्त किया गया है। इससे ऐसा लगता है कि टीएमपी इस पक्ष में नहीं है कि यह राशि केओपीटी को दी जा रही है। टीएमआईएलएल ने केओपीटी को प्रतिसाद देने के लिए प्राधिकरण की सलाह मांगी थी।</p>	<p>केओपीटी ने इस आधार पर बर्थ सं. 12 पर टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर को प्रेषित करने की मांग की है कि 10 प्रतिशत की विशेष दर वास्तव में बीओटी प्रचालक द्वारा वसूल की जाती है जिसे केओपीटी के प्रशुल्क परिकलन में शामिल किया गया था जिसे केओपीटी के प्रशुल्क परिकलन में शामिल किया गया था और उक्त राशि को केओपीटी द्वारा कुल राजस्व वसूली में शामिल किया गया था।</p> <p>पत्तन ने यह उल्लेख भी किया था कि ऐसे परिकलित राजस्व के आंकड़े, प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा अधिक वसूल की गई राशि परिगणित की थी और केओपीटी के प्रशुल्क में कटौती करते हुए उक्त राशि से समायोजित की थी।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि उसे प्राधिकरण के निर्णय का पालन करना है।</p>

	केओपीटी ने दावा किया है कि यदि विशेष दर के लेखा पर मांगी गई राशि का प्रेषण प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत नहीं किया जाता है तो केओपीटी को दोगुनी कटौती/समायोजन से नुकसान होगा। इसलिए, पत्तन ने टीएमआईएलएल को उपयुक्त निर्देश जारी करने का अनुरोध किया है कि बर्थ सं. 12 में उसके द्वारा वसूल की गई विशेष दर केओपीटी को भेजी जाए।	
--	--	--

6.1. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए पुनर्विचार आवेदन से प्रकट होने वाले कुछ मुद्दों पर टीएमआईएलएल और केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। तदनुसार, टीएमआईएलएल और केओपीटी से हमारे पत्रों दिनांक 28 नवम्बर, 2007 और 3 दिसम्बर, 2007 द्वारा अपेक्षित ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल और केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 7 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

6.2. चूंकि टीएमआईएलएल और केओपीटी ने कुछ महत्वपूर्ण बिंदु उठाए थे, इसलिए टीएमआईएलएल का पत्र केओपीटी को और केओपीटी का पत्र टीएमआईएलएल को हमारे पत्रों दिनांक 14 दिसम्बर, 2007 द्वारा उनकी तत्संबंधी टिप्पणियों के लिए भेजे गए थे। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिसाद दिया था। केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों और टीएमआईएलएल के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर टीएमआईएलएल की टिप्पणियां				
1.	<p>(i). टीएमआईएलएल ने अतिरिक्त भूमि के आबंटन के समय मै0 स्टप कंसलटेंट्स प्रा0 लि0 द्वारा तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) प्रस्तुत की थी जिसमें 63,000 वर्ग मी0 भूमि का प्रक्षेपित उपयोग निम्नवत् प्रतिवेदित किया गया था:</p> <table border="1"> <tr> <td>भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र</td> <td>51000 वर्ग मी0</td> </tr> <tr> <td>रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि</td> <td>12000 वर्ग मी0</td> </tr> </table> <p>उपर्युक्त सूचना के आधार पर, केओपीटी ने राय व्यक्त की थी कि रेलवे साइडिंग के विकास के लिए प्राधिकरण को यथा प्रस्तुत, उसके उपर्युक्त डीपीआर में उसके द्वारा उल्लिखित से भिन्न है।</p> <p>(ii). केओपीटी ने निम्नलिखित निवेदन भी किए थे:</p> <p>(क). टीएमआईएलएल को एचडीसी के बर्थ सं. 12 के पीछे 14,000 वर्ग मी0 का बैक अप क्षेत्र आबंटित किया गया था और इसने इस भूमि पर 3000 वर्ग मी0 पर शैड का निर्माण किया था। इसके अलावा, खुल हार्डस्टैंड क्षेत्र का लगभग 7000-8000 वर्ग मी0 टीएमआईएलएल द्वारा कार्गो के खुले भंडारण के लिए इस्तेमाल किया जाता है, शेष खुला क्षेत्र उपयोगी सेवाओं के प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किया जा रहा है। इस प्रकार, ढके हुए क्षेत्र और खुले हार्डस्टैंड क्षेत्र को इकट्ठा लेते हुए, 14,000 वर्ग मी0 के प्रारंभिक आबंटन में से टीएमआईएलएल के पास उपलब्ध कुल भंडारण क्षेत्र लगभग 10,000-11,000 वर्ग मी0 है। इसलिए, बर्थ सं. 12 के पीछे कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र जोकि प्राधिकरण को बताया गया कि 10,000 वर्ग मी0 से अधिक नहीं होगी, सही नहीं है।</p>	भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र	51000 वर्ग मी0	रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि	12000 वर्ग मी0	<p>टीएमआईएलएल ने यह उल्लेख करने के अलावा कोई टिप्पणियां नहीं भेजी हैं कि उसने भंडारण, उपयोगिता, रेलवे साइडिंग आदि के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्र दर्शाते हुए केओपीटी को विस्तृत योजना प्रस्तुत की थी।</p>
भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र	51000 वर्ग मी0					
रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि	12000 वर्ग मी0					

	<p>(ख). इस पर विचार करते हुए कि टीएमआईएलएल के पास प्रारंभ में आबंटित 14,000 वर्ग मी0 भूमि में से लगभग 10,000-11,000 वर्ग मी0 का भंडारण क्षेत्र पहले से है और भंडारण तथा प्रहस्तन क्षेत्र के विकास के लिए 51,000 वर्ग मी0 की दूसरी भूमि भी है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान उपयोक्ताओं को आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित ढके हुए क्षेत्र सहित क्रमशः 32,100 वर्ग मी0, 44,100 वर्ग मी0 और 44,100 वर्ग मी0 क्षेत्र दर्शाते हुए प्राधिकरण से इसके निवेदन में काफी कम बताया गया है।</p>																					
2.	<p>बर्थ सं. 12 के मामले में 10.70 लाख टन की वार्षिक कार्गो प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2006-07 के लिए पिछले वित्तीय वर्ष में उक्त बर्थ में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (4303 टन) को सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार 248 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता के अनुमान से गुणा करते हुए परिकल्पित की गई थी। इसी प्रकार, वर्ष 2006-07 से पहले की अवधि के लिए, बर्थ सं. 12 के लिए मूल्यांकित क्षमता, उपर्युक्त दिशा-निर्देशों के आधार पर, विभिन्न वर्षों के लिए नीचे दी गई हैं:</p> <table border="1" data-bbox="252 734 1007 1059"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)</th> <th>परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)</th> <th>मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03*</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>2003-04</td> <td>3083</td> <td>248</td> <td>0.76</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>3083</td> <td>248</td> <td>0.76</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>3110</td> <td>248</td> <td>0.77</td> </tr> </tbody> </table> <p>* (बोली प्रक्रिया के समय बर्थ सं. 12 की प्रारंभिक क्षमता 0.50 मिलियन टन मूल्यांकित की गई थी। टीएमआईएलएल के बीच करार 29-01-2002 को हस्ताक्षर किया गया था।)</p>	वर्ष	पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)	परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)	मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)	2002-03*	-	-	0.50	2003-04	3083	248	0.76	2004-05	3083	248	0.76	2005-06	3110	248	0.77	<p>टीएमआईएलएल ने तर्क दिया है कि हालांकि बर्थ सं. 12 की क्षमता सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित की गई है, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः 0.50, 0.76, 0.76 और 0.77 मिलियन टन पर, किसी बर्थ की पूर्ण क्षमता बिना विधिवत् सुसज्जित हुए और पर्याप्त भंडारण क्षेत्रों के अर्जित नहीं की जा सकती।</p>
वर्ष	पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)	परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)	मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)																			
2002-03*	-	-	0.50																			
2003-04	3083	248	0.76																			
2004-05	3083	248	0.76																			
2005-06	3110	248	0.77																			

6.3. केओपीटीने टीएमआईएलएल की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर प्रेषित करने की अपनी पूर्ववर्ती मांग को दोहराया था। टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केओपीटी की टिप्पणियां नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना	टीएमआईएलएल की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर केओपीटी की टिप्पणियां
	उर्वरकों का तट प्रहस्तन	
(i).	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उर्वरक और कंटेनरों के तट प्रहस्तन और प्रेषण संबंधी सेवाओं के लेखा पर इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित रू0 7.28 करोड़ की कुल अतिरिक्त आय में से, उर्वरक के तट प्रहस्तन के संदर्भ में आय रू0 6.86 करोड़ आती है।	(i). टीएमआईएलएल द्वारा प्रमाणन के संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.9 (क) (i) (त) के अनुसार, टीएमआईएलएल परियोजना के संबंध में सभी सेवाओं के निष्पादन, चलाना अथवा उपलब्ध करवाने के लिए बाध्य है जिसके लिए लाइसेंसदाता महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन सेवाओं के निष्पादन, चलाने अथवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है।
(ii).	उर्वरक की लदाई, उतराई और परिवहन टीएमआईएलएल द्वारा किया जाता है। इसने उल्लेख किया है कि बल्क प्रहस्तन उपस्करों और उर्वरक के लेखा पर परिवहन की कोई लागत लागत विवरण में नहीं ली गई थी। इस लेखा पर कोई आय सुविचारित नहीं की गई थी।	इसके मद्देनजर, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि यदि आयातकों को इसकी आवश्यकता होती है तो उर्वरक आयातकों को तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाए। टीएमआईएलएल को पत्तन उपयोक्ताओं की सुविधा के लिए 63,000 वर्ग मी0 के बैंक अप क्षेत्र के विकास सहित अवसंरचना स्थापित करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

(iii).	टीएमआईएलएल ने प्रमाणित किया है कि वह बर्थ सं. 12 में उर्वरक आयातों के लेखा पर कोई गतिविधि नहीं चलाएगा, पोत से कार्गो की उतराई संबंधी गतिविधि को छोड़कर।	
	कंटेनर प्रहस्तन आय	
(i).	हालांकि आदेश में यह उल्लिखित किया गया है कि राशि रु0 1.25 लाख प्रतिवर्ष कंटेनरों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 1.55 लाख (वर्ष 2007-08 की प्रथम छमाही के लिए), रु0 1.55 लाख (वर्ष 2007-08 की दूसरी छमाही के लिए), रु0 3.03 लाख का वास्तविक परिवर्धन किया गया था।	(i). टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्राधिकृत नहीं किया गया था। इसलिए, कंटेनर आय और संबंधित व्यय पर टीएमआईएलएल के लागत विवरण में विचार नहीं किया जाएगा।
(ii).	टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में आज की तारीख तक कंटेनर प्रहस्तन नहीं किए हैं। इसलिए, इस संबंध में कोई कार्य आदेश नहीं है, इसलिए इसने राजस्व का 80 प्रतिशत लागत के रूप में मानने का अनुरोध किया है क्योंकि टीएमआईएलएल ने प्रभार्य दरों के 20 प्रतिशत के अधिकतम अंतर पर विचार किया है। नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और लागत/राजस्व पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ पूरी तरह से भिन्न है और तुलनीय नहीं हैं।	(ii). टीएमपी से अनुरोध है कि बर्थ सं. 12 में कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं करे।
(iii).	इस गतिविधि के लिए किसी विक्रेता के साथ करार नहीं किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन करेगा और यदि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा उपलब्ध करवाने के लिए आवश्यकता है तो यह गतिविधि पूरी तरह से आउटसोर्स की जाएगी।	
	उपस्कर चालन लागत	
(i).	बल्क कच्चा माल के प्रहस्तन के लिए उपस्कर की चालन लागत ब्रेक बल्क के प्रहस्तन के लिए प्रचालित उपस्करों से अधिक है।	
(ii).	औसतन, उपस्कर 15 मी0ट0 ब्रेक बल्क कार्गो प्रति चक्कर लिफ्ट कर सकता है। परंतु, बल्क प्रहस्तन के मामले में, उपस्कर 4 घन मी0 के औसत बकेट आकार, केवल 5 मी0ट0 प्रति चक्कर लिफ्ट कर सकता है। इसलिए, ब्रेक-बल्क प्रहस्तन की तुलना में बल्क प्रहस्तन के मामले में अपेक्षित चक्करों की संख्या तीन गुना है।	टीएमपी को इस मामले को देखना चाहिए।
(iii).	फोर्क लिफ्ट्स प्राथमिक तौर पर ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल की जाती हैं और फ्रंट-एंड लोडर्स बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं। फोर्क लिफ्ट्स के लिए औसत डीज़ल उपभोग 5 लिटर प्रति घंटा है जबकि फ्रंट एंड लोडर्स में 17 लिटर प्रति घंटा उपभोग होता है।	उपस्कर द्वारा डीज़ल का उपभोग इसके प्रकार, विशिष्टता, उत्पादन वर्ष, उपयोग की सीमा, अनुरक्षण आदि पर निर्भर करता है। टीएमपी इस संबंध में तकनीकी विशेषज्ञों से विचार-विमर्श कर मत ले सकता है।
(iv).	ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त फोर्क लिफ्ट्स का चालन एक स्थान से दूसरे स्थान प्रचालनों के कारण बल्क प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त फ्रंट एंड लोडर्स की तुलना में कम है। दूसरे शब्दों में, ब्रेक बल्क कार्गो की लिफ्टिंग तथा वहन तत्व बल्क प्रहस्तन के उपस्करों की तुलना में कम है।	
(v).	फोर्क-लिफ्ट्स की अनुरक्षण लागत फ्रंट एंड लोडर्स की अपेक्षा बहुत कम होती है। वित्तीय वर्ष 2006-07 के दौरान, विभिन्न क्षमताओं की 11 फोर्क लिफ्ट्स के लिए खर्च रु0 14.50 लाख के विपरीत बर्थ सं. 12 में संस्थापित चार लोडर्स के अनुरक्षण के लिए पुर्जों पर राशि रु0 73 लाख खर्च की गई थी। यह इस तथ्य के कारण है कि लोडर्स का रखरखाव कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों की प्रकृति के कारण फोर्क-लिफ्ट्स की तुलना में अधिक होता है।	टीएमपी को इस मामले को देखना चाहिए।

प्लॉट किराया		
(i).	63,000 वर्ग मी0 का कुल क्षेत्र केओपीटी से 54,000 वर्ग मी0 और 9,000 वर्ग मी0 के दो चरणों में लिया गया है जिसका विकास किया जा रहा है। कार्गो के लिए प्रभावी भंडारण क्षेत्र का निर्धारण निम्नवत् है: (वर्ग मीटरों में)	टीएमआईएलएल ने 63,000 वर्ग मी0 भूमि के मामले में उपयोगिता की प्रारूप योजना भेजी थी जोकि रेलवे साइडिंग, ड्रेनेज, रिटेनिंग वॉल, खुला और ढका भंडारण क्षेत्र, कार्यालय और सुरक्षा टावर परिकल्पित करता है। प्रारूप योजनाओं की जाँच दर्शाती है कि 38619 वर्ग मी0 का भंडारण क्षेत्र अन्य सुविधाओं के साथ सृजित किए जाने का प्रस्ताव उपयुक्त है।
	कुल आबंटित क्षेत्र	63000
	घटाएं:	
	रेलवे ट्रैक के लिए क्षेत्र (क) 23.00 X 76.00 मी0	1748
	इंजन एस्केप और बफर के लिए क्षेत्र (ख) 10.95 X 87 मी0	953*
	ड्रेन और रिटेनिंग वॉल के लिए क्षेत्र (ग एवं घ) 2 X 670 मी0	1340
	रेल ट्रैक द्वारा कवर किया गया क्षेत्र (ड.) 13.45 X 670 मी0	9012*
	रेल ट्रैक की किसी भी साइड पर साइडिंग (च) 2 X 8 X 670 मी0 (यह क्षेत्र प्रहस्तन के लिए है और भंडारण के लिए नहीं है।)	10720
	परिमयी ड्रेन एवं रिटेनिंग वॉल (छ,ज,झ एवं ण) (2X1X29)+(2X1X35)	128
	दो भांडागारों में पहुँच (त) 8 X 35 मी0	280
	कार्यालय, सुरक्षा, टावर लाइट्स आदि	200
	कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र	38,619
	* पूर्णांकित	
(ii).	निःशुल्क अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए संयुक्त उपयोक्ता आधार पर 4500 वर्ग मी0 (लगभग) रखा जाएगा।	
(iii).	14,000 वर्ग मी0 का बैकअप क्षेत्र उपयोगिताओं, सड़कों, कार्यालयों, ड्रेनों आदि अतिरिक्त के पश्चात 10,000 वर्ग मी0 का प्रभावी भंडारण क्षेत्र है।	केओपीटी ने टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।
(iv).	कुल भंडारण क्षेत्र जिसपर प्लॉट किराये टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित किए जा सकते हैं, 44,119 वर्ग मी0 (38,619+4500+10000) है।	
(v).	44,119 वर्ग मी0 से अनुमानित किराया आय प्रस्ताव में दी गई है।	
	बीमा	
(i).	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 12 और 14,000 वर्ग मी0 का इसका बैकअप क्षेत्र एचडीसी द्वारा विकसित और इसे हस्तांतरित किया गया था। टीएमआईएलएल के पास मरम्मत और नुकसानों की लागत का बीमा-योग्य ब्याज जो परिसंपत्तियों पर आ सकता है क्योंकि टीएमआईएलएल इन परिसंपत्तियों को अपनी लागत और व्यय पर अच्छी कार्य अवस्था में रखने के लिए बाध्य है और अपेक्षा की जाती है कि लाइसेंस करार की समाप्ति के समय इसका केओपीटी को हस्तांतरण अच्छी कार्य अवस्था होनी चाहिए।	(i). टीएमपी को लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1. (घ) के उपबंधों पर विचार करते हुए यह देखना चाहिए जोकि सुसज्जित करने और प्रचालन चरण के दौरान बीमा के लिए टीएमआईएलएल का दायित्व विनिर्दिष्ट करता है। (ii). टीएमआईएलएल को आबंटित 63,000 वर्ग मी0 भूमि के बीमा के संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि यह भूमि अपेक्षित अवसंरचना के साथ अभी विकसित की जानी है। टीएमपी को लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1 (घ) के उपबंधों पर विचार कर देखना चाहिए।

(ii).	63,000 वर्ग मी० प्लॉट के लिए बीमा-योग्य ब्याज पुर्नस्थापन/मरम्मत की लागत होगा जो उक्त भूमि/विकसित परिसंपत्तियों से हो सकती है। एचडीसी ने अनावृत भूमि आबंटित की है जोकि जब तक विकसित नहीं की जाती है तब तक प्रहस्तन और भंडारण के लिए उपयोग नहीं की जा सकती है। टीएमआईएलएल ने इस भूमि पर किए जाने वाले कुल निवेशों, बीमा-योग्य ब्याज रूप में एनआरएनए जमा सहित, पर विचार किया है।	उपबंधों पर विचार कर देखना चाहिए। (iii). केओपीटी ने 9,000 वर्ग मी० भूमि के आबंटन के बदले एनआरएनए प्रीमियम के रूप में ₹० 30.06 लाख और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹० 15.03 लाख की प्राप्ति की पुष्टि की है।
क्षमता उपयोगिता		
(i).	टर्मिनल की क्षमता निम्नलिखित तीन कारकों पर निर्भर है: (क). स्टेकयार्ड क्षमता (ख). बर्थ क्षमता (ग). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	
(ii).	बर्थ सं. 12 में 10,000 वर्ग मी० कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध है। प्लॉट की अधिकतम वहन क्षमता 3 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मी० है। 10,000 वर्ग मी० भंडारण क्षेत्र के 75 प्रतिशत पर विचार करते हुए, इष्टतम उपयोगिता, भंडारण के लिए 2.7 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मी० की औसत मात्रा और 12 टर्नओवर अनुपात, स्टेकयार्ड की क्षमता वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए 2.43 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित की गई है।	बर्थ सं. 12 की वार्षिक कार्गो प्रहस्तन क्षमता सरकार द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार केओपीटी द्वारा अनुमानित की गई है। 63,000 वर्ग मी० भूमि के विकास के साथ, टीएमआईएलएल अधिक भंडारण क्षेत्र रखने की स्थिति में होगा कार्गो के एकत्रीकरण/रिक्तीकरण के लिए सुविधाएं होंगी।
(iii).	जब बर्थ अधिक कार्गो मात्राएं प्रहस्तन कर सकता है, कार्गो प्रहस्तन पूरी तरह से भंडारण सुविधाओं की उपलब्धता और आवश्यक उपस्करों पर निर्भर होता है। वर्ष 2002-03 से 2004-05 के दौरान, टीएमआईएलएल विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपकरणों को संस्थापित करने और बर्थ सं. 12 में भंडारण सुविधाएं विकसित करने की प्रक्रिया में था जोकि मार्च, 2005 माह के दौरान पूरी हुई थी।	
(iv).	हालांकि टीएमआईएलएल ने उक्त तीन वर्षों के दौरान 6 से 7 लाख टन प्रतिवर्ष कार्गो मात्राएं प्रहस्तित की थीं, लेकिन इसे वास्तविक क्षमता नहीं माना जा सकता क्योंकि ज्यादातर मात्राएं बर्थ सं. 12 के बाहर ग्राहक के प्लॉटों में स्टेकिंग द्वारा और किराये पर लिए गए उपस्करों को तैनात करते हुए प्रहस्तित की गई थी। स्टेकिंग क्षेत्र ग्राहक को आबंटित नहीं किया गया है, इसलिए टीएमआईएलएल को उक्त मात्राएं आउटसोर्स किए गए उपस्करों से भी प्रहस्तित नहीं करनी चाहिए थी। चूंकि उक्त तीन वर्षों के लिए प्रहस्तित कार्गो स्टेकयार्ड की परिकल्पित क्षमता से अधिक है, इस कारक को शामिल करते हुए कि टीएमआईएलएल के पास पर्याप्त प्रहस्तन उपस्कर और भंडारण सुविधाएं नहीं थीं, इसलिए टीएमआईएलएल ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के दौरान क्षमता उपयोगिता के लेखा पर कोई समायोजन नहीं किया जाए।	
वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज लागत		
(i).	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के दौरान बर्थ सं. 12 के लिए हारबर मोबाइल क्रेन की खरीद के लिए ऋण लिया था। टीएमआईएलएल ने ₹० 0.38 करोड़ का कुल ब्याज प्रोद्भूत किया था।	-----
(ii).	₹० 20 लाख का अंतर लागत विवरण में दी गई लागत का अंतर है और लागत पृथक्कृत लेखों में प्रकट होती है। लागत विवरण में ब्याज व्यय के रूप में नहीं दिया गया है और इसे लागत विवरण	-----

	में शामिल नहीं किया गया था। अंतर आना निश्चित है।	
(iii).	वर्ष 2005-06 के लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट कुल प्रचालन लागत (मूल्यह्रास अतिरिक्त) रू0 1397 लाख है। इसे पृथक्कृत वार्षिक लेखों से परिकल्पित किया गया है।	-----

7. इस संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 1 मार्च, 2008 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। टीएमआईएलएल और केओपीटी ने निम्नलिखित निवेदन किए थे:

टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)

- (i). कुछ आय ऐसी गतिविधियों में जोड़ी गई है जिनका हम निष्पादन नहीं करते हैं। इसलिए, कल्पित आय हटाई जानी चाहिए।
- (ii). हम केओपीटी को वर्ष 2002-03 से रॉयल्टी अदा कर रहे हैं। यह भुगतान वर्ष 2004-05 तक लागत के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए।
- (iii). 9000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि एचडीसी से अक्टूबर, 2007 में पट्टे पर ली गई थी। कृपया पट्टा किरायों के लेखा में केओपीटी को किया गया प्रतिभूति जमा विविध देनदार का हिस्सा होना चाहिए।
- (iv). ऋण का कल्पित विचार : वर्ष 2005 तक स्वीकृत किए जाने वाले प्रतिलाभ के विनियमन के लिए इक्विटी स्थिति की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।
- (v). टर्मिनल की क्षमता इसके पूरी तरह से सुसज्जित होने के पश्चात ही इष्टतम स्तर पर पहुंची थी। टीएमएमपी को प्रचालन के प्रथम वर्ष से प्रतिलाभ विनियमित करने के लिए अधिकतम क्षमता पर विचार नहीं करना चाहिए।
- (vi). उपस्कर की चालन लागत में टीएमएमपी द्वारा किए गए संशोधन की बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित उपस्कर विवरण में बदलाव के आलोक में समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।
- (vii). पूर्व अधिशेष अवधि को संपूर्ण परियोजना अवधि में समायोजित किया जाना चाहिए। इससे प्रशुल्क में काफी उतार-चढ़ाव रूकेंगे।
- (viii). पूर्व अवधि अधिशेष पूर्व उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान किए गए अधिक प्रभारों से लिया जा सकता है। प्रशुल्क कटौती का लाभ, ऐसे पूर्व अधिशेष के लेखांकन के कारण, तत्काल भावी उपयोक्ताओं को देने का कोई औचित्य नहीं है। हम पूर्व अधिशेष संबद्ध उपयोक्ताओं को वापस करने के लिए सहमत हैं।
- (ix). यदि पूंजी ढाँचे में कल्पित ऋण घटक को भी प्रतिलाभ से कम स्वीकृत किया जाता है तो भी यह ऋण की वास्तविक लागत पर नहीं दिया जाना चाहिए। टीएमएमपी को ऐसे तत्व पर प्रतिलाभ उस समय प्रचलित पीएलआर जोकि लगभग 10.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी, पर स्वीकृत करना चाहिए।

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

- (i). केओपीटी के दरमानों के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा एकत्रित 10 प्रतिशत अधिभार उनके द्वारा केओपीटी को वापस किया जाना चाहिए।
- (ii). हम विस्तृत टिप्पणियां दे चुके हैं। कृपया विचार करें।
- (iii). केओपीटी को 10 प्रतिशत अधिभार वापस करने के लिए हम टीएमआईएलएल पर दबाव नहीं डाल सकते हैं। वसूली, जैसे अन्य प्रभार, गलत पहचान के अधीन अनाधिकृत रूप से की गई वसूली हो। परंतु, केओपीटी ने प्रासंगिक अवधि के लिए इस लेखा पर अंतःप्रवाह स्वीकार किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा यह राशि वापस नहीं किए जाने के कारण केओपीटी को होने वाला नुकसान केओपीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित/संशोधित करते समय ध्यान में रखा जाना चाहिए।
- (iv). सामान्यतः, एक टर्मिनल से अपेक्षा की जाती है कि सेवाओं का एक मानक पैकेज उपलब्ध करवाए। यदि टीएमआईएलएल दावा करता है कि कुछ कार्गो के मामले में उसने कुछ प्रचालन नहीं किए हैं, तब उन्हें दस्तावेजी साक्ष्य के साथ अपने दावे को प्रमाणित करना चाहिए।
- (v). टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता के संदर्भ में, टीएमआईएलएल को यह दर्शाते हुए क्षमता की क्रमिक वृद्धि के बारे में अपना तर्क प्रमाणित करना चाहिए कि क्षमता के सृजन में उसके द्वारा किया गया निवेश भी चरणबद्ध तरीके से है।
- (vi). आदर्शतः, पूर्व अवधि अधिशेष संबद्ध पक्षों को वापस किया जाना चाहिए। यह व्यावहारिक लेखांकन और बिलिंग समस्याओं से परिपूर्ण हो सकता है। पूर्व अधिशेष का संपूर्ण परियोजना अवधि में किस्तों में समायोजन के बारे में यदि टीएमआईएलएल का तर्क है तो उन्हें अपरिशोधित राशि पर ब्याज अदा करने के लिए अवश्य सहमत होना चाहिए। हमारा मानना है कि पूर्व अधिशेष प्रोद्भूत ब्याज के साथ मूल्यांकित होना चाहिए। किसी प्रचालक द्वारा की गई अधिक वसूली उसकी भविष्य गतिविधियों के लिए ब्याज-मुक्त निधियों का स्रोत नहीं हो सकता।

8. कार्यवाहियों के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). सरकार द्वारा मार्च, 2005 में जारी किए गए संशोधित दिशा-निर्देशों का खंड 3.3.1 इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करता है कि प्रासंगिक कार्यवाहियों में सुविचारित अभिलेखों के आलोक में प्रकट सीमित त्रुटियों वाले किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन पर विचार करे, बशर्ते ऐसा आवेदन शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया हो। वर्तमान मामले में आवेदन आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया था। इसके अलावा, यह प्राधिकरण रिट याचिका सं. 2007 का 24493 (डब्ल्यू) में पारित माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के निदेशों द्वारा बाध्य है जिसमें इस प्राधिकरण को निदेश दिया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल पुनर्विचार आवेदन दिनांक 5 नवम्बर, 2007 का निपटान किया जाए।
- (ii). विभिन्न बिन्दु जिनपर टीएमआईएलएल ने पूर्ववर्ती आदेश की समीक्षा करने की माँग की है, टीएमआईएलएल और केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर विधिवत् विचार करते हुए नीचे विश्लेषित किए गए हैं:

I. उर्वरकों का तट प्रहस्तन

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxii) (क)]

- (i). टीएमआईएलएल ने उर्वरक के मामले में लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग प्रचालन के लेखा पर आय अनुमानित नहीं की है, जबकि इसने अपने प्रस्तावित दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क मद निर्धारित की है। वर्तमान में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य बताई गई रू0 40 प्रति मी0 आय अनुमानित और आय अनुमानन में शामिल की गई है।
- (ii). इसी प्रकार, उर्वरक के परिवहन लेखा पर आय, जिसके लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है, भी आय अनुमानन में शामिल की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए रू0 6.86 करोड़ की राशि उर्वरकों की लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है। टीएमआईएलएल उर्वरकों के लिए उपर्युक्त गतिविधियाँ नहीं चलाता है क्योंकि ग्राहक हुक प्वाइंट से सुपुर्दगी लेता है। इसलिए, इस लेखा पर आय में परिवर्धन गलत प्रतीत होता है।

विश्लेषण

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 2.50 लाख टन उर्वरकों का यातायात अनुमानित किया था। इसने उर्वरकों की लदाई/परिवहन और ऑन-बोर्ड प्रभारों के लिए दरें भी प्रस्तावित की थीं। टीएमआईएलएल का यह निर्णय कि वह इन गतिविधियों को नहीं चलाएगा, पूर्ववर्ती प्रासंगिक कार्यवाहियों के दौरान नहीं बताया गया था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने मान लिया था कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में उक्त सेवाएं प्रदान करेगा। तदनुसार, उक्त सेवाएं प्रदान करने के लेखा पर आय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः रू0 187.50 लाख, रू0 187.50 लाख और रू0 197.37 लाख अनुमानित की गई थी और प्रशुल्क के निर्धारण में विचार किया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा दावाकृत राशि रू0 6.86 करोड़ को अलग नहीं किया जा सकता क्योंकि रू0 5.72 करोड़ केवल आय अनुमानों में शामिल उर्वरक प्रहस्तन से होने वाली अतिरिक्त आय से संबंधित है। शेष राशि रू0 1.14 करोड़ इस्पात तथा लौह अयस्क प्रहस्तन से आय संबंधी टीएमआईएलएल के अनुमानों में त्रुटियों के शोधन के कारण आय में जोड़ी गई थी।

अब, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि वह पोत से कार्गो की उतराई के अलावा कोई अन्य गतिविधि नहीं चलाएगा। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गया टाटा केमिकल्स लिमिटेड (टीसीएल) का दस्तावेज भी प्रमाणित करता है कि टीसीएल पोत के गियरों द्वारा उतारे गए अपने बल्क कार्गो की सीधे सुपुर्दगी लेता है और कि टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण और किसी भी प्रकार के तट प्रहस्तन की सेवाएं प्रदान नहीं करता है। टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, रू0 5.72 करोड़ की अनुमानित आय को पहले उर्वरकों की लदाई और परिवहन के लेखा में शामिल करना एक त्रुटि है जिसे कुल आय अनुमानन में इस राशि को अलग कर सही किया जाना चाहिए। परिणामस्वरूप, दरमान में निर्धारित तदनुसूची सेवाओं के लिए दरें हटा दी गई हैं क्योंकि

इसे उस सेवा के प्रशुल्क के रूप में बनाए रखने का कोई प्रयोजन नहीं है जिसे निकट भविष्य में प्रदान किए जाने की कोई संभावना नहीं है।

II. कंटेनर प्रहस्तन आय

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxii) (क)]

कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से आय टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित नहीं की गई है जबकि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमान में रू0 250 प्रति टीईयू की वर्तमान दर अंगीकृत की है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लेखा पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए रू0 1.25 लाख की आय अनुमानित की गई है और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लेखा पर शामिल की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

कंटेनर प्रहस्तन से आय प्रक्षेपणों को ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लेखा पर लगभग रू0 3 लाख की राशि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बढ़ाए गए हैं। तदनुसारी व्ययों पर भी विचार किया जाना चाहिए। आय राशि का 80 प्रतिशत इस लेखा पर व्यय के रूप में माना जाना चाहिए।

विश्लेषण

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए 500 टीईयू पर कंटेनर यातायात अनुमानित किया था। इसने कंटेनर के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए रू0 250 प्रति टीईयू की दर भी प्रस्तावित की थी। तदनुसार, आय रू0 1.25 लाख प्रति वर्ष अनुमानित की गई थी।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में उल्लिखित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए रू0 3 लाख की अतिरिक्त आय टीएमआईएलएल द्वारा यथा अनुमोदित कंटेनर प्रहस्तन आय के बीच वास्तव में अंतर है इसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने पूर्ववर्ती आदेश में सुविचारित किया गया था। संशोधित अनुमोदित आय में, रू0 1.25 लाख प्रति वर्ष की वृद्धि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के कारण है और शेष टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित अनुमानों में त्रुटियों के कारण था जोकि केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमानों की पुष्टि नहीं करते थे।

जब कंटेनर प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से आय आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में आय के अनुमान में स्वीकार की गई है, तदनुसारी व्यय, टीएमआईएलएल द्वारा सही उल्लिखित, सुविचारित नहीं किए गए थे जिसे शोधित किए जाने की आवश्यकता है।

ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा प्रदान करने से संबंधित वास्तविक लागत आंकड़े टीएमआईएलएल द्वारा नहीं भेजे गए हैं क्योंकि उसने अभी तक कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया है। इसलिए, यह प्राधिकरण तदनुसारी व्ययों के अनुमानन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित रू0 200 प्रति टीईयू तदर्थ आधार पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, ऐसा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा से संबंधित प्रति टीईयू वास्तविक लागत से सत्यापन पर किया जाएगा। यदि वास्तविक व्यय में कोई भिन्नता पाई जाती है तो इसके अनुमानों को स्वीकार करने के कारण टीएमआईएलएल को हुआ लाभ प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूरी तरह से सेट ऑफ किया जाएगा।

इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन पर केओपीटी द्वारा आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के अनुच्छेद सं. 13 (xxi) (ग) द्वारा उठाई गई आपत्ति का निपटान कर दिया है। यह दोहराया जाता है कि टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण प्रचालक को कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण प्रचालक को कंटेनरों के प्रहस्तन का अधिकार होने के दावे का इस प्राधिकरण द्वारा समर्थन रूप में कृतान्वय नहीं माना जाना चाहिए। यह लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारक पर है कि वे अपने बीच के इस मुद्दे को हल करें।

III. रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (x) (क)]

उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 23 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी में इस प्रकार से लिया जाएगा कि इसे लेखा में नहीं लिए जाने पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के लेखा पर प्रचालक को होने की संभावना से बचा जा सके, परंतु संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित न्यूनतम राशि। टीएमआईएलएल के मामले में लागत रूप में रॉयल्टी की स्वीकार्यता वर्ष 2005-06 से इस दिशा-निर्देश द्वारा शासित है जैसे संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 31 मार्च, 2005 को लागू हुए हों; और रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन से पहले प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए पार करना नहीं माना जाएगा। इसलिए, वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान लागत रूप में नहीं माने गए हैं।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

चूंकि लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर जुलाई, 2003 से बहुत पहले हो गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी स्वीकार्य व्यय की एक मद के रूप में सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के मामले (सं. टीएमपी/73/2003-सीएचपीटी दिनांक 27-11-2003) और न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के मामले (सं. टीएमपी/15/2005-एनएसआईसीटी, दिनांक 7-3-2006) में 100 प्रतिशत रॉयल्टी भुगतान स्वीकार्य व्ययों के रूप में स्वीकार किए गए हैं।

प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय वर्ष 2002-03 से 2006-07 और छमाही अप्रैल-सितम्बर, 2007 के अधिशेषों को समायोजित किया गया है। इसके मद्देनजर, टीएमआईएलएल के पास केवल इन वर्षों के लिए नियोजित इक्विटी/पूंजी पर प्रतिलाभ के समकक्ष रह जाती है जोकि उन वर्षों के लिए भुगतान किए गए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से बहुत कम है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वास्तव में देय है और भुगतान की गई है, इसलिए उन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 के प्रचालनों से वास्तव में नुकसान ही होगा। अतः रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में सुविचारित किया जाए।

विश्लेषण

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2005 में की गई एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से की गई समीक्षा थी। इसलिए, संपूर्ण रॉयल्टी को व्यय रूप में स्वीकार करने के आदेश वर्ष 2000 में अंगीकृत दृष्टिकोण का ही वर्ष 2000-01 से 2004-05 के लिए अनुसरण किया गया था।
- (ii). सीसीटीएल पर प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के समय, इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकृति प्रदान नहीं की थी। प्रारंभिक आदेश के विरुद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल अनुवर्ती पुनर्विचार आवेदन का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इसी निर्णय को दोहराया गया था। तथापि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 7 नवम्बर, 2003 को भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुपालन में राजस्व हिस्सेदारी का भाग लागत रूप में अंततः स्वीकृत किया गया था।

रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में सीसीटीएल और एनएसआईसीटी की स्थिति का भिन्न-भिन्न तथ्य है।

अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में, तत्कालीन प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पार करना रूप में स्वीकार नहीं की गई थी। चूंकि कोई त्रुटि स्थापित नहीं हुई है, इसलिए इस संबंध में आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 पर पुनर्विचार का कोई मामला नहीं है।

IV. उपस्कर चालन लागत

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13(xxiii) (घ)]

- (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए रू0 140.94 लाख की तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाया है जोकि तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 4.5 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अनुवर्ती दो वर्षों के लिए प्रक्षेपित किया गया है।

वर्ष 2007-08 के लिए रू0 140.94 लाख की अनुमानित राशि की वर्ष 2006-07 के दौरान रू0 55.44 लाख के वास्तविक व्यय से तुलना की जाती है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बाद में जून, 2007 में संप्रेषित किया गया था, तो वर्ष 2007-08 में लगभग 154 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि आती है।

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान उपस्करों की कुल संख्या में किसी बदलाव के बारे में टीएमआईएलएल द्वारा नहीं बताया गया है। जब वर्ष 2007-08 के अनुमान के लिए विस्तृत परिकलन भेजा गया था तब इस संबंध में अनुरोध करने के बावजूद वर्ष 2006-07 के लिए ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। वर्ष 2006-07 के लिए परिकलन के अभाव में, वर्ष 2006-07 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2007-08 के अनुमान में तीव्र वृद्धि के कारण अभिनिश्चित नहीं किए जा सकते। इसलिए, प्रति टन कार्गो प्रहस्तन के लिए डीजल और ल्यूबरिकेंट की औसत लागत वर्ष 2006-07 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट की वास्तविक लागत के आधार पर परिकलित की गई है। औसत रू0 6.15 प्रति मीट्रिक टन परिगणित होती है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए इस दर में वृद्धि की गई है।

- (ii). प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में प्रतिवेदित वर्ष 2006-07 के लिए रू0 27.55 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत उपस्करों की मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के लिए प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः राशि रू0 96.50 लाख, रू0 130.84 लाख और रू0 110.38 लाख का अनुमान लगाया है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान में तीव्र वृद्धि विभिन्न मशीनों की उपस्कर वारंटी की समाप्ति और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। इस सामान्य विवरण के साथ कोई दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत ब्योरे नहीं लगाए गए हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए रू0 27.55 लाख के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमान पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमान संशोधित किए गए हैं।
- (iii). पत्तन परमिट और पथ कर के मामले में, प्रचालक द्वारा जून, 2007 में संप्रेषित वर्ष 2006-07 में रू0 4.50 लाख के वास्तविक व्ययों के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए रू0 8.87 लाख की राशि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

वर्ष 2007-08 से आगे के लिए, तेल और ल्यूबरिकेंट की प्रक्षेपित लागत वर्ष 2006-07 के लिए औसत प्रति टन लागत के आधार पर संशोधित की गई है। वर्ष 2006-07 के दौरान, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में किसी चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क का प्रहस्तन नहीं किया था। कम्पनी की नीति के अनुसार और लेखापरीक्षकों द्वारा यथा स्वीकृत, लोडरों (बल्क प्रहस्तन उपस्करों) संबंधी उपस्करों की लागत बर्थ सं. 12 कभी भी सुविचारित नहीं की गई थी।

टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में वर्ष 2007-08 से आगे बल्क कार्गो (चूनापत्थर और लौह अयस्क) प्रक्षेपित किया है और इन कार्गो को अपने उपस्करों से प्रहस्तन की योजना बनाई है। इसलिए, लोडरों के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट की लागत, मरम्मत और अनुरक्षण तथा उपस्कर पंजीकरण लागत वर्ष 2007-08 से बर्थ सं. 12 प्रचालनों के लिए खर्च की जाएगी। इसलिए, नए खरीदे गए उपस्करों की वारंटियों की समाप्ति के कारणों के अलावा समग्र उपस्कर लागत में पर्याप्त वृद्धि होगी।

इसलिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत के आधार पर व्ययों में संशोधन करने और स्फीति के कारण केवल सामान्य वृद्धि से त्रुटिपरक परिणाम मिले हैं। इसने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए विस्तृत परिकलन के आधार अनुमानित लागत स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

विश्लेषण

- (i). टीएमआईएलएल का दावा है कि तेल और ल्यूबरिकेंट के अनुमान स्फीति के कारण केवल सामान्य वृद्धि पर संशोधित किए गए हैं, सही नहीं है। तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमान टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से विपथित होकर वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक इकाई लागत प्रति टन के आधार पर भावी वर्षों के लिए परिगणित किए गए हैं। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित यातायात में चूनापत्थर और लौह अयस्क का यातायात शामिल है। उक्त तीन वर्षों के लिए कुल अनुमानित तेल और ल्यूबरिकेंट लागत पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित संपूर्ण यातायात पर वार्षिक वृद्धि के साथ इकाई लागत लागू करते हुए पहुंचा गया था।

- (ii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2006-07 के लिए ₹0 55.44 लाख के वास्तविक की तुलना में, तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹0 140.94 लाख, ₹0 147.29 लाख और ₹0 153.91 लाख का अनुमान लगाया है। वास्तविक लागत की तुलना में अनुमानित लागत में तीव्र वृद्धि यदि बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए लोडरों के इस्तेमाल में वृद्धि के कारण है तो उक्त तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित बल्क कार्गो के संदर्भ में इसे स्पष्ट किए जाने के लिए अनुमानित बल्क कार्गो के संदर्भ में इसे स्पष्ट किया जाना चाहिए और तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित उपस्कर के भिन्न सैट के कारण प्रहस्तन की लागत में जरूरी समायोजन करना होगा। ऐसी परिगणना हमें उपलब्ध नहीं करवाई गई है। केओपीटी ने भी प्रक्षेपित लागत को न्यायोचित ठहराने की जरूरत के बारे में अपनी टिप्पणियों में विस्तृत विश्लेषण भेजते हुए उल्लेख किया है। टीएमआईएलएल का सामान्य विवरण कि फोर्क लिफ्ट्स और लोडरों की चालन लागत में अंतर है, टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों को वैध ठहराने में मदद नहीं करता है।
- (iii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमान के लिए अपने द्वारा भेजी गई परिगणनाओं के बारे में उल्लेख किया है। ये अनुमान ईंधन की प्रति घंटा उपभोग, प्रचालन के घंटों की संख्या और ईंधन लागत जैसे मानदंडों पर आधारित हैं। टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 जून, 2007 द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 के लिए उपस्कर-वार वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत से इस प्राधिकरण के समक्ष पूर्ववर्ती कार्यवाहियों के दौरान इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा प्रश्न उठाए जाने के बावजूद सुविचारित संबद्ध मानक प्रकट नहीं हुए थे। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए परिगणनाओं को वैध ठहराने के लिए अभी तक भी हमें वर्ष 2006-07 के ऐसे ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं। ऐसी स्थिति में, तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों की समीक्षा के लिए कोई मामला नहीं है, क्योंकि टीएमआईएलएल ने इस लेखा पर कोई त्रुटि स्थापित नहीं की है।
- (iv). वर्ष 2006-07 के लिए ₹0 6.15 प्रति टन की वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट इकाई लागत ₹0 55.44 लाख की कुल वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत तथा 9,00,459 टनों के वास्तविक यातायात के आधार पर परिगणित की गई थी। वर्ष 2006-07 के लिए 9,00,459 टन के कुल वास्तविक यातायात में 2,70,000 टन का वास्तविक उर्वरक यातायात शामिल है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि वह उर्वरक कार्गो की लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की गतिविधियां नहीं चलाता है और संबद्ध उपयोक्ता इस कार्गो की सीधे सुपुर्दगी लेता है। ऐसी स्थिति में, उर्वरक कार्गो पर तेल और ल्यूबरिकेंट लागत संबंधी व्यय नहीं लगता है। उस मामले में, वर्ष 2006-07 के लिए प्रति इकाई वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत की पुनः परिगणना किए जाने की जरूरत है। कुल तेल और ल्यूबरिकेंट लागत ₹0 55.44 लाख और वास्तविक कुल यातायात 6,30,459 टन (उर्वरक यातायात अतिरिक्त) पर विचार करने पर पुनः परिगणित आंकड़ा ₹0 8.79 प्रति मी0ट0 आएगा। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाने के लिए ₹0 8.79 प्रति टन की इकाई दर आधार दर के रूप में, 5.40 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारण के साथ, सुविचारित की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का संशोधित अनुमान क्रमशः ₹0 60.19 लाख, ₹0 68.32 लाख और ₹0 75.82 लाख होता है, नीचे दर्शाई गई तालिका के अनुसार:

विवरण	वास्तविक			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
कुल यातायात टनों में	900459	900000	950000	1000000
घटाएं: उर्वरक यातायात टनों में	270000	250000	250000	263158
शेष	630459	650000	700000	736842
दर प्रति टन (रूपयों में)	8.79	9.26	9.76	10.29
राशि लाख रूपयों में (पूर्णांकित)	55.44	60.19	68.32	75.82

V. प्लॉट किराया

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (च) और (xiii) (क)]

- (i). टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के पीछे ढके हुए स्थान सहित 14,000 वर्ग मी0 बैक अप क्षेत्र आबंटित किया गया है। कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र 10,000 वर्ग मी0 से अधिक नहीं है। टीएमआईएलएल को अतिरिक्त 54,000 वर्ग मी0 भूमि पट्टे पर आबंटित की गई है जिसका पट्टा जनवरी, 2032 में समाप्त होगा। टीएमआईएलएल ने बताया था कि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 अनावृत भूमि आबंटित की जा रही है जिसके लिए उसने जनवरी, 2007 में आवेदन किया था। तथापि, इसने यह नहीं दर्शाया है कि क्या और कब अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 टीएमआईएलएल को आबंटित किया जाएगा। वर्तमान में, टीएमआईएलएल के पास कुल क्षेत्र 64000 वर्ग मी0 उपलब्ध है।

टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि रेलवे साइडिंग और कार्गो के भंडारण के लिए ढका हुआ भांडागार सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए उसने 19,000 वर्ग मी0 क्षेत्र विकसित करने की योजना बनाई है। इसलिए, 45,000 वर्ग मी0 क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए वर्तमान में उपलब्ध है। कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन से उत्पन्न आय अनुमान दर्शाता है कि ढके हुए स्थान सहित 32,100, 44,100 और 44,100 वर्ग मी0 भूमि क्षेत्र वर्ष 2007-08 से 2009-10 तीन वर्षों की अवधि के दौरान उपयोक्ताओं को आबंटित किए जाने का प्रस्ताव है। लाइसेंस करार अतिरिक्त भूखंडों/उपयोगिताओं आदि के आबंटन के बारे में सामान्य प्रावधान सहित 14,000 वर्ग मी0 भूमि का प्रारंभिक आबंटन के लिए दिया गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित प्लॉट किराया आय यथा प्रेषित स्वीकृत की गई है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय अब सुविचारित अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो अतिरिक्त प्रोद्भूत भावी प्रशुल्क से पूरी तरह सेट ऑफ किया जाएगा।

- (ii). उसके द्वारा मई, 2007 में यथा प्रतिवेदित 9000 वर्ग मी0 अतिरिक्त भूखंड केओपीटी द्वारा अभी आबंटित किया जाना है। टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि उसने 9000 वर्ग मी0 भूमि से होने वाली किराया आय पर विचार किया है। अनुमानित किराया आय में इस 9000 वर्ग मी0 भूमि शामिल नहीं देखी गई है। अतः 9000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि पर अनुमानित पट्टा किराया व्यय राशि लगभग ₹0 16 लाख प्रति वर्ष पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (iii). वर्ष 2007-08 के दौरान परिकल्पित ₹0 1953 लाख का अतिरिक्त निवेश भूमि विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए है और 9000 वर्ग मी0 के प्रस्तावित आबंटन के बिना-वापसी बिना-समायोजनीय (एनआरएनए) जमा ₹0 30.07 लाख शामिल है। 9000 वर्ग मी0 के लिए एनआरएनए के रूप में ₹0 30.07 लाख के प्रस्तावित निवेश पर विचार नहीं किया है क्योंकि 9000 वर्ग मी0 भूमि अभी आबंटित की जानी है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय, पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 के पैरा 6 में यह उल्लेख किया गया था कि बर्थ सं. 12 में अवसंरचना सुविधाओं के प्रस्तावित विकास में रेलवे साइडिंग और 63000 वर्ग मी0 भूमि पर भंडारण यार्ड का विकास शामिल है। इस क्षेत्र में से, 54,000 वर्ग मी0 पहले ही लिया जा चुका है। शेष क्षेत्र 9000 वर्ग मी0 19 सितम्बर, 2007 को आबंटित किया गया था और एनआरएनए प्रीमियम के भुगतान और प्रतिभूति जमा के पश्चात् 12 अक्टूबर, 2007 को कब्जा लिया गया था। इसलिए, 9000 वर्ग मी0 के पट्टा किराये पर व्यय का अस्वीकार किया जाना गलत निर्णय था। इस लागत पर विचार किए जाने की जरूरत है और आरओसीई के लिए नियमित पूंजी में इस भूमि के लिए एनआरएनए भुगतान शामिल होना चाहिए।

9,000 वर्ग मी0 भूमि हल्दिया पत्तन में अवसंरचना का विकास करने के लिए परियोजना का एक हिस्सा है और इसे अलग से नहीं माना जाना चाहिए। 63,000 वर्ग मी0 के प्लॉट में से, जिसमें 9,000 वर्ग मी0 क्षेत्र शामिल है, 44,000 वर्ग मी0 से किराया आय इस प्रस्ताव में सुविचारित की गई थी। केवल 44,000 वर्ग मी0 वास्तविक भंडारण के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा, शेष रेलवे साइडिंग, सड़कों, ड्रेनेज, उपयोगिताओं आदि के लिए उपयोग की जा रही है।

विश्लेषण

- (i). टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी से अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 भूमि का कब्जा लेने संबंधी तथ्य अक्टूबर, 2007 में मामले को अंतिम रूप देने से पहले इस प्राधिकरण की जानकारी में नहीं लाया गया था जिसे आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में स्थान दिया जाता। संयोगवश, 9000 वर्ग मी0 भूमि का अतिरिक्त क्षेत्र भी टीएमआईएलएल द्वारा 12 अक्टूबर, 2007 को प्राप्त किया गया था। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा 9000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि पर अनुमानित पट्टा किराया व्यय राशि लगभग ₹0 16 लाख प्रतिवर्ष की स्वीकार्यता और 9000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि के आबंटन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के पास जमा करवाई गई बिना-वापसीयोग्य बिना-समायोजनीय (एनआरएनए) रूप में ₹0 30.07 लाख के निवेश की स्वीकार्यता है।
- (ii). टीएमआईएलएल को 63,000 वर्ग मी0 भूमि दो आबंटनों नामतः 54,000 वर्ग मी0 और 9,000 वर्ग मी0 में आबंटित की गई थी। टीएमआईएलएल द्वारा 63000 वर्ग मी0 भूमि के उपयोग के लिए विस्तृत ब्रेक अप 38,619 वर्ग मी0 का प्रभावी भंडारण क्षेत्र दर्शाता है। 24,381 वर्ग मी0 का शेष क्षेत्र रेलवे साइडिंग और उस पर अन्य अनुषंगी सुविधाओं के सृजन के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल को उसके द्वारा आबंटित 63,000 वर्ग मी0 के उपयोग की योजना का समर्थन किया है।
- (iii). लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के समय टीएमआईएलएल को प्रारंभ में आबंटित 14,000 वर्ग मी0 में से लगभग 10,000 वर्ग मी0 के प्रभावी भंडारण क्षेत्र और पिछले अनुच्छेद में उल्लिखित 38,619 वर्ग मी0 के प्रभावी भंडारण क्षेत्र पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल के पास लगभग 48,600 वर्ग मी0 का प्रभावी भंडारण क्षेत्र है। टीएमआईएलएल

ने कार्गो के निःशुल्क भंडारण के लिए 4,500 वर्ग मी० का क्षेत्र छोड़ते हुए 44,100 वर्ग मी० से प्लॉट किराया आय का अनुमान लगाया था। चूंकि टीएमआईएलएल का दरमान कुछ घटकों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि प्रदान करता है, इसलिए ऐसे कार्गो के लिए भंडारण क्षेत्र बिल्कुल अपेक्षित है।

- (v). (क). टीएमआईएलएल ने संपूर्ण 63000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि को लेखा में लिया है जैसाकि ऊपर पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है। संपूर्ण अतिरिक्त भूमि के उपयोग की योजना का लाइसेंसदाता द्वारा समर्थन किया गया है। ऐसी स्थिति में, 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा देय लाइसेंस शुल्क पार करना रूप में स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता है।
- (ख). केओपीटी द्वारा यथा संप्रेषित, 9000 वर्ग मी० भूमि के लिए मासिक किराया, वार्षिक वृद्धि की शर्त पर, रू० 1,25,280 टीएमआईएलएल द्वारा देय है। मासिक किराया रू० 13.92 प्रति वर्ग मी० प्रति माह के हिसाब से परिगणित किया गया है।

लाइसेंस करार के खंड 5.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंसदाता (केओपीटी) द्वारा विनिर्दिष्ट निबंधन और शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारक (टीएमआईएलएल) को अतिरिक्त भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क अदा करना अपेक्षित है। टीएमआईएलएल को अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० के आबंटन के लिए पत्र दिनांक 19 सितम्बर, 2007 में शामिल निबंधन और शर्तों में, साथ ही साथ, 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि विनिर्दिष्ट की गई है।

फरवरी/मार्च, 2004 में (तत्कालीन) जहाज़रानी मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा जारी किए गए महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशा-निर्देशों में, जोकि एमओएस के पत्र सं. पीटी-17011/32/2000-पीटी दिनांक 10 फरवरी, 2005 द्वारा फरवरी, 2005 में केओपीटी पर लागू किए गए थे, विनिर्दिष्ट किया गया है कि दरमानों में 2 प्रतिशत प्रति वर्ष वृद्धि की जाएगी।

हल्दिया में केओपीटी के भूखंड और भवनों के आबंटन के लिए किराया अनुसूची में वर्तमान शर्तें और कोलकाता में भूमि के आबंटन के लिए प्रासंगिक दरमान उस सीमा तक संशोधन किया गया है कि ऐसी शर्तें इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 23 अगस्त, 2006 द्वारा सरकार द्वारा जारी किए गए भूमि नीति दिशा-निर्देशों से अस्थिर अथवा भिन्न हो। इससे पट्टा किराये में वार्षिक वृद्धि के संबंध में विशेष अनेकार्थकता को बढ़ावा मिलता है। जब शामिल मुद्दे का अलग-से विश्लेषण किया जाना है, 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि, टीएमआईएलएल द्वारा यथा दावाकृत और केओपीटी द्वारा पुष्ट, पट्टा किरायों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

रू० 13.92 प्रति वर्ग मी० प्रति माह की दर लागू करते हुए और 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल द्वारा देय पट्टा किराया वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही), 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रू० 7.52 लाख, रू० 15.42 लाख और रू० 16.20 लाख परिगणित किया गया है जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ग). जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को अक्टूबर, 2007 में 9000 वर्ग मी० भूमि के अतिरिक्त आबंटन के लिए एनआरएनए जमा के लिए रू० 3006720 की राशि भुगतान की थी। इस राशि को पूंजीकृत किया गया है और अक्टूबर, 2007 से साढ़े 23 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि में बांटने जाने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, रू० 0.64 लाख की राशि वर्ष 2007-08 की दूसरी छमाही के लिए बट्टा खाता रूप में और रू० 1.28 लाख प्रत्येक शेष दो वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है।

एनआरएनए जमा का अपरिशोधित शेष 16 प्रतिशत पर प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए विचार किया गया है और वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से 2009-10 के लिए क्रमशः रू० 4.71 लाख, रू० 4.5 लाख और रू० 4.3 लाख का प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।

VI. बीमा

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xi) (ग) (ii)]

वर्ष 2007-08 में रू० 2237 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत अनुमानित बीमा लागत के संदर्भ में, ऐसी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत की स्थिति अभिनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित निवेश की प्रकृति जानना आवश्यक है।

अनुमानित नियोजित पूंजी में सुविचारित परिसंपत्तियों के अलावा ₹0 60 लाख पर अनुमानित संयंत्र और मशीनों तथा ₹0 224 लाख पर ढके हुए शैड शामिल है जिनका बीमा करवाया जाना है। शेष राशि ₹0 1953 लाख भूमि विकास, फेंसिंग, केओपीटी को भुगतान की गई/देय बिना-वापसीयोग्य बिना-समायोजनीय राशि और भूमि सर्वेक्षण लागत पर खर्च किए जाने का प्रस्ताव है। व्यय की प्रकृति को देखते हुए, व्यय की इन मदों पर अनुमानित बीमा लागत न्यायोचित प्रतीत नहीं होता है।

टीएमआईएलएल द्वारा पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

जब बर्थ सं. 12 और इसका 14,000 वर्ग मी0 का बैक अप क्षेत्र वर्ष 2002 में टीएमआईएलएल को आबंटित किया गया था, बैक अप (भंडारण) क्षेत्र के लिए बीमा भी करवाया गया था। ऐसा प्रचालनात्मक और दुर्घटनीय कारणों से कंक्रीट भंडारण क्षेत्र को होने वाले नुकसानों को कवर करने के लिए किया गया था। इसी प्रकार का बीमा कवर 63000 वर्ग मी0 के नए यार्ड (परियोजना लागत ₹0 1953 लाख) के लिए प्राप्त किए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित बीमा लागत संशोधित नहीं की जानी चाहिए। (टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई 21/03/2007 से 20/03/2008 अवधि के लिए बीमा पॉलिसी की प्रतिलिपि दर्शाती है कि बीमा राशि ₹0 14 करोड़ है जिसमें बर्थ के लिए ₹0 11 करोड़ और बैक अप भूमि के लिए ₹0 2.90 करोड़ और पाइपलाइनों सहित अग्नि शामक प्रणाली के लिए 0.10 करोड़ शामिल है।)

विश्लेषण

लाइसेंस करार के खंड 7.1 (घ) (ii) के अनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि आबंटित परिसरों पर सृजित अवसंरचना और केओपीटी द्वारा आबंटित अतिरिक्त भूमि/क्षेत्र पर बीमा कवर लिया जाए। ऐसी स्थिति में, यह प्रकट होता है कि बीमा लागत की गणना के प्रयोजन के लिए अतिरिक्त भूमि पर अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए ₹0 1953 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय के निरसन पर आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में त्रुटि है। चूंकि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी0 क्षेत्र प्रशुल्क निर्धारण के लिए अब स्वीकार्य है और ₹0 1953 लाख का प्रासंगिक पूंजी व्यय भी पूंजी व्यय के हिस्से के रूप में स्वीकार किया गया है, और लाइसेंस करार द्वारा अधिरोपित आवश्यकता को स्वीकार करते हुए, बीमा लागत को व्यय की मद के रूप में स्वीकार किए जाने की जरूरत है। इसलिए, अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए खर्च किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित राशि ₹0 1953 लाख बीमा लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है। इससे पूर्व, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत अनुमानित किया था जोकि वर्ष 2006-07 के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत से कम था। अतः प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत प्रति वर्ष पर अनुमानित बीमा लागत ₹0 1953 लाख वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए स्वीकार्य है।

चूंकि प्रस्तावित अवसंरचना सुविधाओं पर प्रचालक द्वारा बीमा लागत अभी खर्च की जानी है, इसलिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर वास्तविक बीमा लागत के संदर्भ में अनुमानित बीमा लागत सत्यापित की जाएगी।

VII. बांधना, सुरक्षा देना, उनेजिंग एवं खोलना, प्रेषण संबंधी सेवाएं और सर्वेक्षण व्यय

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (छ) (i), (iii) एवं (v)]

- (i). टीएमआईएलएल ने इस गतिविधि को आउटसोर्स किया था जैसाकि भेजी गई करार की प्रतिलिपि से देखा गया है। यह गतिविधि टाटा स्टील के स्टील कार्गो के अनुमानित यातायात के लिए, निजी पक्ष के साथ वर्ष 2004-05 में टीएमआईएलएल द्वारा अंतिम रूप दी गई ₹0 80/- प्रति मी0ट0 की दर पर, आउटसोर्स की गई थी। इस व्यय के अनुमानन के लिए वर्ष 2007-08 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत ₹0 84 प्रति मी0ट0 की दर दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं है। अतः वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इस गतिविधि के लिए अनुमानित व्यय ₹0 80 प्रति टन की दर पर एकसमान रूप से सुविचारित किया जाता है।
- (ii). खोलना सेवा संबंधी व्यय, जोकि वर्ष 2004-05 से ₹0 8/- प्रति टन पर आउटसोर्स की जा रही है। इससे प्रकट होता है कि यह गतिविधि वर्ष 2004-05 में अंतिम रूप दिए गए ₹0 8/- प्रति टन की दर से वर्ष 2007-08 तक भी निजी पक्ष द्वारा चलाई जा रही है। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हों, नहीं भेजे हैं। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹0 8/- प्रति मी0ट0 की दर लागू करते हुए परिकल्पित खोलना गतिविधि के अनुमान इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

- (iii). चूनापत्थर के प्रहस्तन के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की गई है जिसके लिए इसने वर्ष 2004-05 के दौरान रू0 4.50 प्रति टन की दर को अंतिम रूप दिया था। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हो, प्रस्तुत नहीं किया था।

चूंकि आय अनुमानन में वर्ष 2007-08 के लिए प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय शामिल है, इसलिए रू0 4.5/- प्रति मी0ट0 पर अनुमानित इस गतिविधि के कारण व्यय वर्ष 2007-08 के लिए परिगणित किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय का अनुमान नहीं लगाया था। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान रू0 4.50 प्रति टन की दर दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।

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

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

अनुमानित लागत वर्ष 2006-07 अथवा उससे पूर्व में प्रचलित दरों के आधार पर संशोधित की गई है। लागत का प्रक्षेपण करते समय 5.40 प्रतिशत प्रति वर्ष का सामान्य वृद्धि कारक लागू नहीं किया गया था।

विश्लेषण

संबद्ध गतिविधियां टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की जाती हैं। पूर्ववर्ती कार्यवाहियों में, टीएमआईएलएल ने एलएसडी और प्रेषण संबंधी सेवाओं के मामले में वर्ष 2004-05 से संबंधित दस्तावेजी साक्ष्य और सर्वेक्षण व्ययों के मामले में वर्ष 2005-06 से संबंधित करार की प्रतिलिपि भेजी थी। इसने दरों में किए गए अनुवर्ती परिवर्तन, यदि कोई हो, के बारे में नहीं बताया था। इसलिए, लागत का प्रक्षेपण करते समय सामान्य वृद्धि लागू नहीं की गई थी।

तथापि, प्रदान की जा रही सेवाओं की लागत चार से पांच वर्षों की अवधि में स्थिर नहीं रह सकती। इसके अलावा, प्रासंगिक करार सीमित अवधि के लिए हैं, जैसाकि भेजे गए दस्तावेजों द्वारा प्रकट किया गया है, परंतु इसे जारी रखा गया माना गया क्योंकि इस संबंध में कोई नई प्रगति नहीं बताई गई है। भविष्य में उक्त सेवाएं प्राप्त करने की लागत में वृद्धि की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। इसलिए, बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग (एलएसडी) और खोलना, प्रेषण संबंधित सेवाओं और सर्वेक्षण व्ययों के अनुमानन के संबंध में 5.4 प्रतिशत की स्वीकार्य वृद्धि को स्वीकृति प्रदान करना उपयुक्त है। एलएसडी के लिए रू0 80, खोलना के लिए रू0 8, प्रेषण संबंधित सेवाओं के लिए रू0 4.50 की दर को आधार लेते हुए 5.4 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए तत्संबंधी मदों के अनुमानित व्यय संशोधित किए गए हैं।

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए सर्वेक्षण व्ययों के अनुमान के लिए टाटा स्टील के लिए रू0 14 प्रति मी0ट0 और रू0 2 तथा रू0 3 अन्य कार्गो के लिए अंगीकृत किया था। वर्ष 2007-08 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत प्रति टन दरों को आधार रूप में माना गया और अगले दो वर्षों के लिए सर्वेक्षण व्यय के अनुमानन के लिए 5.4 प्रतिशत प्रति वर्ष की वृद्धि की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर वास्तविकताओं के संदर्भ में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान उपर्युक्त अनुमानों का सत्यापन किया जाएगा।

VIII. उपरिव्यय

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (i)]

- (i). अनुमानित विविध प्रचालनात्मक व्यय साइडिंग पर उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट स्ट्रेपिंग को परिवहन, सिलंग्स और गियर लागत आदि प्रकृति के हैं। प्रचालक ने वर्ष 2006-07 के लिए रू0 65 लाख का वास्तविक व्यय और वर्ष

2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग 7.5 प्रतिशत तक इस व्यय में वृद्धि करना बताया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान वर्ष 2006-07 की राशि को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत प्रति वर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (ii). इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने साइडिंग पर स्टील कार्गो की उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट को परिवहन के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः लगभग ₹0 99 लाख और ₹0 103 लाख का अनुमान लगाया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद टीएमआईएलएल ने व्यय को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं दिया था। अनुमानित व्यय रेल बद्ध स्टील कार्गो के ₹0 110/- प्रति टन पर टीएमआईएलएल द्वारा परिकलित किया गया है। जैसाकि वर्ष 2008-09 के दौरान रेलवे साइडिंग की प्रचालन में लाए जाने की संभावना है, अनुमानित व्यय पर विचार किया गया है बशर्ते इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं से सत्यापन किया जाएगा।
- (iii). विविध प्रचालनात्मक व्ययों में प्लॉटों का सिविल अनुरक्षण शामिल है। टीएमआईएलएल ने बैंक अप क्षेत्र में प्रचालनात्मक मुश्किलों के कारण बर्थ सं. 12 के पीछे बैंक अप क्षेत्र में वर्तमान ढके हुए भांडागार को ₹0 75 लाख की लागत पर वर्ष 2008-09 में नए आबंटित प्लॉट पर स्थानांतरित करने का विचार किया है। केंओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह शैड टीएमआईएलएल को आबंटित बैंक अप क्षेत्र में टीएमआईएलएल द्वारा खड़ा किया जाना था। यह स्पष्ट नहीं है कि बैंक अप क्षेत्र में शैड के निर्माण की योजना तैयार करने की अवस्था में प्रचालक द्वारा अब प्रक्षेपित प्रचालनात्मक मुश्किलों को क्यों नहीं देखा गया था। हमारे द्वारा विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमान को न्यायोचित ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। लागत ब्योरों के अभाव में, यह प्राधिकरण वर्ष 2008-09 में ₹0 75 लाख के अनुमानित व्यय पर विचार करने की स्थिति में नहीं है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार में कही गई बातें

बर्थ सं. 12 पर ₹0 20 करोड़ से अधिक का प्रस्तावित अवसंरचना विकास पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित उपरिव्यय संशोधित करते समय विचार किया गया था। इस अवसंरचना के चालन और अनुरक्षण की लागत जैसे कारकों, जोकि बर्थ पर गतिविधियों में आवश्यक वृद्धि करेंगे, को लेखा में लिया जाना चाहिए। पिछले वर्षों के वास्तविकताओं की तुलना में प्रक्षेपित राजस्व का संदर्भ लिया जाए। चूनापत्थर और स्टील निर्यात के तट प्रहस्तन जैसी गतिविधियां बर्थ सं. 12 के बाहर वर्तमान में निष्पादित आंशिक गतिविधियां हैं। राजस्व और व्यय बर्थ सं. 12 में नहीं लिए गए हैं। 63,000 वर्ग मी0 प्लॉट पर अवसंरचना सुविधा के विकास के पश्चात, वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर निष्पादित की जा रही गतिविधियां बर्थ सं. 12 में निष्पादित की जाएंगी जिसमें बर्थ सं. 12 में लागत में वृद्धि होगी। उपरिव्यय यथा प्रक्षेपित स्वीकृत किए जाएं।

विश्लेषण

वर्ष 2007-08 के लिए विविध प्रचालनात्मक व्ययों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किए गए थे। अगले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के अनुमान भी, आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में उल्लिखित कारणों से शैड के स्थानांतरण की लागत संबंधी व्यय के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किए गए थे। समीक्षा करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा कही गई बातें बहुत ही सामान्य हैं और पूर्ववर्ती आदेश में कोई विशिष्ट त्रुटि नहीं बताई गई है जिसकी समीक्षा की जा सके।

IX. (क). वर्ष 2002-03 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (क)]

निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले स्वीकृत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1, पर आधारित था। वर्ष 2002-03 के लिए बर्थ सं. 12 के लिए टीएमआईएलएल का पूंजी ढाँचा में केवल ₹0 929 लाख का इक्विटी घटक शामिल है। लगभग 66 प्रतिशत के क्षमता उपयोग के लिए समायोजित 20 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए इस इक्विटी घटक का 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में सुविचारित किया गया था। पूंजी ढाँचे के शेष 50 प्रतिशत के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए सुविचारित ब्याज की दर लागू करते हुए परिकलित ब्याज लागत पार करना रूप में स्वीकार की गई है। वर्ष 2004-05 के लिए लागू ब्याज की दर पर विचार किया गया है क्योंकि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान ब्याज लागत खर्च नहीं की है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

वर्ष 2002-03 के लिए 20 प्रतिशत इक्विटी पर प्रतिलाभ (आरओई) कल्पित 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में विचार करते हुए स्वीकार किया गया है। रू0 464 लाख के कल्पित ऋण पर विचार करते हुए ब्याज 3.64 प्रतिशत (रू0 17 लाख) पर स्वीकार किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने उस वर्ष के दौरान कोई ऋण नहीं लिया था। इसलिए, पूरी पूंजी पर 20 प्रतिशत आरओई स्वीकार किया जा सकता है। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज लागत कम से कम उस वर्ष में एसबीआई की प्रचलित प्राइम लैंडिंग दर (पीएलआर), जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी, पर स्वीकार की जानी चाहिए थी।

(ख). वर्ष 2003-04 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (ख)]

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

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किया गया है कि रू0 6.4 करोड़ का ऋण वित्तीय वर्ष के बिल्कुल अंत में लिया गया था, वर्ष 2003-04 में कोई ब्याज लागत खर्च नहीं की गई थी। इसलिए, संपूर्ण इक्विटी पर आरओई स्वीकृत किया जाना चाहिए। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच था, पर स्वीकार की जानी चाहिए।

(ग). वर्ष 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (ग)]

वर्ष 2004-05 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.23:0.77 होगा। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, स्वीकार्य इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ ऋण इक्विटी अनुपात 1:1 के साथ स्वीकार्य है। चूंकि इक्विटी घटक अधिक है, वर्ष 2004-05 के लिए संपूर्ण पूंजी ढाँचा 1:1 के स्तर पर परिकल्पित किया गया है, प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए ऋण और इक्विटी के रूप में। वर्ष 2004-05 के लिए रू0 3027 लाख की कुल पूंजी में से, कुल पूंजी के 50 प्रतिशत पर 20 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ स्वीकार्य है, परंतु लगभग 64 प्रतिशत की क्षमता उपयोगिता के लेखा पर समायोजन के लिए।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

इस वर्ष के लिए वास्तविक ऋण इक्विटी अनुपात 0.23:0.77 था जोकि 1:1 के अनुपात में कल्पिततः समायोजित किया गया है फलस्वरूप ऋण भाग रू0 6.9 करोड़ के वास्तविक से बढ़कर रू0 15.13 करोड़ तदनुसारी आरओई और ऋण पर ब्याज के परिकलन के लिए इक्विटी हिस्सा कम कर दिया गया है। इसलिए, वास्तविक इक्विटी राशि पर आरओई स्वीकृत किया जा सकता है। विकल्पतः, ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर, जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच था, पर स्वीकार की जानी चाहिए, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है।

विश्लेषण

निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले स्वीकृत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1, पर आधारित था। नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात, के आधार पर वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए प्रतिलाभ स्वीकार करने में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को टीएमआईएलएल ने चुनौती नहीं दी थी। इसका दावा केवल प्रतिलाभ पर विचार करना है जिसके लिए

इक्विटी का हिस्सा प्रासंगिक समय पर प्रचलित एसबीआई की प्राइम लेंडिंग दर पर ब्याज की उच्चतर दर के मानक से अधिक है।

पहली बार, नवम्बर, 2000 में न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), भारत में पहला निजी टर्मिनल प्रचालक, के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने, 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात को स्वीकार करते हुए, पूंजी के तत्संबंधी स्रोतों की लागत स्वीकार करने का दृष्टिकोण अपनाया था। उसी प्रशुल्क आदेश में यह निर्णय भी लिया गया था कि ऋण की लागत वास्तविकताओं पर स्वीकार की जाएगी। चूंकि मानक से अधिक इक्विटी ऋण रूप में मानी जाती है, इसलिए इसे केवल ऋण की वास्तविक लागत दी जा सकती है। इस प्राधिकरण द्वारा यह नीति निजी टर्मिनलों के मामले में एकसमान रूप में अपनाई गई थी।

पूंजी ढांचे के ऋण घटक पर ब्याज टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई ऋण की वास्तविक लागत पर अक्टूबर, 2007 के आदेश में स्वीकृत किया गया था। प्रचालक द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक लागत से अधिक दर पर पार करना स्वीकार करने के लिए कोई मामला प्रकट नहीं होता है।

X. क्षमता उपयोगिता

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xviii)]

प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया था कि टर्मिनल कार्गो मिश्रण पर विचार करते हुए 7.5 लाख टन कार्गो प्रति वर्ष के प्रहस्तन में सक्षम है। तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने बताया था कि निर्यात कार्गो के लिए 6 लाख टन और आयात कार्गो के लिए 10 लाख टन की टर्मिनल क्षमता है। परंतु, इस संबंध में विशिष्ट माँग के बावजूद टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई क्षमता गणना के लिए परिगणनाओं के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित क्षमता सत्यापित नहीं की जा सकी। केओपीटी ने, पत्तन क्षमता अधुनातन करने के लिए सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर प्रतिवेदित, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में 10.7 लाख टन कार्गो प्रति वर्ष का प्रहस्तन करने में समर्थ होगा। यह उल्लेखनीय है कि प्रतिवेदित क्षमता टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित अलग-अलग प्रकार के विभिन्न कार्गो के आधार पर और टीएमआईएलएल द्वारा तैनात विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्करों पर विचार करते हुए बताई गई है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में रु० 5 करोड़ और भवन में रु० 2.24 करोड़ का कुल निवेश प्रस्तावित किया था। प्रस्तावित निवेश बर्थ सं. 12 की क्षमता में जोड़ना होगा। टीएमआईएलएल ने बताया है कि प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 3 लाख टन, 1.50 लाख टन और 0.50 लाख टन बढ़ जाएगी। चूंकि केओपीटी ने टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव के इस पहलू पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं, इसलिए प्रस्तावित निवेशों के कारण टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि की पुष्टि नहीं की जा सकी। टर्मिनल की क्षमता 10.7 लाख टन संप्रेषित करते हुए केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है क्योंकि मूल्यांकन सरकारी दिशा-निर्देशों पर आधारित बताया गया है। यह क्षमता स्तर वर्ष 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए अपरिवर्तित सुविचारित की गई है। टर्मिनल की क्षमता 10.7 टन प्रति वर्ष पर विचार करते हुए और वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 7.09 लाख, 6.12 लाख और 6.82 लाख टन के वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए क्षमता उपयोगिता तीन वर्षों के लिए क्रमशः 66.26 प्रतिशत, 57.15 प्रतिशत और 63.77 प्रतिशत परिगणित होती है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

- (i). 10.7 लाख टन प्रतिवर्ष की मूल्यांकित क्षमता इस शर्त पर आधारित है कि मोबाइल हारबर क्रैन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात किए गए हैं। लाइसेंस करारके अनुसार, बर्थ सं. 12 पर विभिन्न उपस्करों की तैनाती और अवसंरचना का विकास पहले तीन वर्षों के लिए चरणबद्ध किया गया था जोकि मार्च, 2005 के दौरान पूर्णतः संपूर्ण हो गया था। इसलिए, 10.70 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता केवल 2005-06 से लागू है। प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएल के मामले (आदेश सं. टीएमपी/52/2005-पीएसए एसआईसीएल, दिनांक 23 अगस्त, 2006) में क्षमता पर निर्णय लेते समय इस दृष्टिकोण को अंगीकृत किया था।
- (ii). प्रथम तीन वर्षों के सुसज्जित करना चरण के दौरान, टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक प्रहस्तन में समर्थ रहा है। इसलिए, कम से कम 100 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता प्रथम तीन वर्षों में सुविचारित की जानी चाहिए और क्षमता के उपयोग के लिए इक्विटी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ में कोई कटौती नहीं की जानी चाहिए।

विश्लेषण

- (i). बर्थ सं. 12 की लागत क्षमता 10.7 लाख टन के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर आदेश दिनांक 12-10-2007 में सभी वर्षों, वर्ष 2002-03 से 2009-10 के लिए विश्वास किया गया था। यहां टीएमआईएलएल का यह तर्क प्रकट होता है कि 10.7 लाख की मूल्यांकित क्षमता केवल वर्ष 2005-06 से आगे लागू है, जब सभी सुविधाएं विकसित की गई थीं।
- (ii). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इस अवधि में क्रमिक क्षमता परिवर्धन दर्शाते हुए प्रत्येक वर्ष (वर्ष 2002-03 में ₹0 2.17 करोड़, वर्ष 2003-04 में ₹0 2.08 करोड़ और वर्ष 2004-05 में ₹0 21.49 करोड़) में पूंजी परिवर्धन दर्शाते हैं। केओपीटी और टीएमआईएलएल वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 की मूल्यांकित क्षमता पर भिन्न है। परंतु, यह स्वीकार करना होगा कि केओपीटी द्वारा मूल्यांकित क्षमता सरकारी दिशा-निर्देशों पर आधारित बताई गई है। इसलिए, केओपीटी द्वारा अब यथा प्रतिवेदित बर्थ सं. 12 की क्षमता वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 5 लाख टन, 7.60 लाख टन और 7.60 लाख टन उक्त तीन वर्षों के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा क्षमता उपयोग के निर्धारण के लिए सुविचारित किया जाता है। उक्त तीन वर्षों के लिए वास्तविक यातायात 7.09 लाख टन, 6.11531 लाख टन और 6.82329 लाख टन पर विचार करते हुए, संशोधित क्षमता उपयोगिता क्रमशः 141.8 प्रतिशत, 80.46 प्रतिशत और 89.78 प्रतिशत परिगणित की गई है। परिणामस्वरूप, इक्विटी के स्वीकार्य भाग पर प्रतिलाभ संशोधित किया गया है और वर्ष 2002-03 के लिए संपूर्ण, वर्ष 2003-04 के लिए 80.46 प्रतिशत और वर्ष 2004-05 के लिए 89.78 प्रतिशत स्वीकृत किया गया है।
- (iii). केओपीटी ने वर्ष 2005-06 से इसकी क्षमता 10.7 लाख टन है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 से इसकी क्षमता 10.7 लाख टन है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 11.67 लाख टन था और, इसलिए, क्षमता उपयोगिता क्षमता के मूल्यांकन पर केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच भिन्नता के बावजूद 100 प्रतिशत से अधिक है। क्षमता उपयोगिता का 60 प्रतिशत भी टीएमआईएलएल को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार बना देता है। चूंकि वर्ष 2005-06 के लिए पूर्ण आरओसीई पहले ही स्वीकृत की जा चुकी है, आगे किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

XI. कार्यगत पूंजी

(क). प्रतिभूति जमा

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xviii) (ग) (iv)]

टीएमआईएलएल ने केओपीटी को पट्टे पर ली गई भूमि के लिए अदा की गई प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए, सुविचारित किया है। भूमि के आबंटन के लिए केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रतिभूति जमा केओपीटी को देय है। प्रतिभूति जमा का भुगतान प्रचालक और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार द्वारा शासित प्रतीत नहीं होता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने इस स्थिति की पुष्टि नहीं की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के वर्तमान खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में शामिल नहीं है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में माने।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.4 कार्यगत पूंजी को वर्तमान परिसंपत्तियां (रोकड़/निधियों का जमा शेष) घटाव वर्तमान देयताएं परिभाषित करता है। वर्तमान परिसंपत्तियों की सामान्य परिभाषा में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्तियों की मद के रूप में माना गया है। खंड 2.9.9 में कहा गया है कि टीएमआईएलएल यह सुनिश्चित करने के लिए वस्तुसूची विविध देनदार, रोकड़ शेष आदि जैसी कार्यगत पूंजी की विभिन्न मदों की उपयुक्तता की जांच करेगा कि अन्यायोचित तरीके से तो नहीं बढ़ाया गया है। इससे स्थापित होता है कि कार्यगत पूंजी में शामिल है परंतु केवल मदों नामतः वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष तक सीमित नहीं है जिसके लिए सीमाएं निर्धारित की गई हैं। प्रतिभूति जमा को कार्यगत पूंजी की मद के रूप में अलग रखने से त्रुटिपरक परिणाम हुआ है।

(ख). विविध देनदार

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvii) (i)]

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का प्रासंगिक खंड विविध देनदार जमा शेष से भारतीय रेलवे द्वारा देय 2 माह की संपदा आय और रेल टर्मिनल प्रभारों पर सीमा निर्धारित करता है। चूंकि ये मदें टीएमआईएलएल के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, इसलिए वर्तमान परिसंपत्ति तत्व विविध देनदार वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए शून्य माना गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, विविध देनदार दो माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर सीमित हैं। संपदा आय में अल्पावधि/दीर्घावधि पट्टे शामिल हैं। विविध देनदार के लेखा पर प्रस्ताव में सुविचारित राशि अल्पावधि पट्टे पर दिए गए प्लॉटों से दो माह की प्रक्षेपित आय थी, जिसका सत्यापन परिगणनाओं से किया जा सकता है। विविध देनदार यथा प्रस्तावित कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकार की जाए।

(ग). वस्तुसूची

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvii) (ग) (iii)]

टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि उसने वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए वस्तुसूची मूल्य संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रक्षेपित किया है। 6 माह की मरम्मतों और अनुरक्षण लागत टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन वस्तुसूची रूप में सुविचारित किया गया है। अनुमानित वस्तुसूची मूल्य मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानों में किए गए संशोधन पर आधारित है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

टीएमआईएलएल ने मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में किसी संशोधन की स्थिति में वस्तुसूची मूल्य में शोधन करने का अनुरोध किया है।

विश्लेषण

- (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्तियों के मद के रूप में शामिल नहीं है। वर्तमान परिसंपत्तियों की स्वीकार्यता के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण खंड 2.9.9 के अनुसार है। चूंकि यही दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा अब तक निर्णीत सभी प्रशुल्क मामलों में कार्यगत पूंजी निर्धारित करने में एकसमान रूप से अपनाई गई है और टीएमआईएलएल में ऐसी कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं पाई गई थीं कि केवल इसके मामले में अलग-से संव्यवहार किया जाए, अब तक अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण से किसी विपथन के लिए कोई मामला वहां नहीं था।
- (ख). टीएमआईएलएल के अनुमोदित दरमानों में शामिल उपबंधों के अनुसार, पट्टा किराये अल्पावधि आधार पर भूमि और ढके हुए शैडों के आबंटन के लिए उपयोक्ताओं द्वारा देय है। भूमि और ढका हुआ स्थान मुख्यतः कार्गो के भंडारण के प्रयोजन से उपयोग किए जाते हैं।

महापत्तन न्यासों की संपदा से आय विभिन्न प्रयोजनों के लिए आबंटित भूखंडों और भवन से किराये हैं और राजस्व पृथक शीर्ष संपदा किराये के अधीन लेखांकित किया जाता है। टर्मिनल में प्रचालनात्मक क्षेत्र के अल्पावधि लाइसेंसिकरण संपदा गतिविधि के अधीन नहीं आता है और वसूल किया गया प्रासंगिक लाइसेंस शुल्क कार्गो प्रहस्तन और भंडारण आय के अधीन स्वीकार किया जा सकता है। अतः भंडारण आय को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 का लाभ नहीं मिलेगा।

ऐसे प्रभारों की वसूली के समय के संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 58 आयतों के मामले में माल की लदाई पर पत्तन प्रभारों के तत्काल भुगतान के लिए है। निर्यातों और पत्तन परिसर से

हटाए गए माल के मामले में, प्रभार माल को ऐसे हटाए जाने अथवा नौभरित अथवा परिवहनित किए जाने से पहले देय है। ऐसी स्थिति में, टीएमआईएलएल महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंध के अनुसार प्रभार वसूल कर सकता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, ऐसा मामला नहीं लगता है कि विविध देनदार कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाए।

कुछ व्यय मदों की समीक्षा के परिणामस्वरूप, कुल प्रचालन व्यय बढ़ गया है। परिणामस्वरूप, एक माह के प्रचालन व्ययों पर रोकड़ शेष का मानक स्तर भी बढ़ गया है जिसपर प्रतिलाभ पुनः परिकलित किया गया है।

- (ग). चूंकि आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में सुविचारित अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है, इसलिए वस्तुसूची मूल्य पर पुनर्विचार करने का किसी भी तरह से प्रश्न ही नहीं उठता है।

XII. वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज लागत

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (घ), (छ)]

- (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरण में उल्लेख किया है कि अधिशेष ब्याज लागत पूरी होने से पहले है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित पृथक्कृत लेखों में ब्याज लागत शामिल है। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, यह सत्यापित नहीं किया जा सकता है कि किस शीर्ष के अधीन ब्याज भुगतान शामिल किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल व्यय उन पृथक्कृत लेखों से मेल खाता है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2004-05 के लागत विवरण द्वारा निर्दिष्ट अधिशेष केवल ब्याज भुगतान के पश्चात प्रतीत होता है।
- (ii). पृथक्कृत वार्षिक लेखे ब्याज भुगतान स्पष्टतः नहीं दर्शाते हैं। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए व्यय का ब्रेक अप यह सत्यापित करने के लिए उपलब्ध नहीं है कि किस शीर्ष के अंतर्गत ब्याज भुगतान दर्शाया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज रूप में ₹0 38.61 लाख घोषित किया है। नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकार्य है। ऐसी स्थिति में, ब्याज को पार करना रूप में स्वीकार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। अतः प्रचालक द्वारा यथा घोषित राशि ₹0 38.61 लाख पार करना रूप में स्वीकार्य नहीं है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, ब्याज लागत पिछले वर्षों के लिए सुविचारित नहीं की गई है। इसका सत्यापन प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत पिछले वर्षों के वास्तविक व्यय के ब्योरे देते हुए प्रस्तुत किए गए व्यय परिगणना पत्रकों से किया जा सकता है। इस लेखा पर किसी परिवर्धन से त्रुटिपरक परिणाम आएगा।

विश्लेषण

टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2005-06 के लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट कुल व्यय और पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित राशि में अंतर था। लागत विवरण में दर्शाई गई व्यय राशि लेखों द्वारा प्रदर्शित राशि से कम थी।

वर्ष 2005-06 के पृथक्कृत लेखों में टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2007 द्वारा यथा प्रतिवेदित ब्याज लागत शामिल है। लागत विवरण और वार्षिक लेखों के बीच अंतर के मद्देनजर, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित ब्याज लागत ₹0 38.61 लाख, लेखापरीक्षित लेखों में निर्दिष्ट कुल व्यय से अलग थी। शेष राशि लागत रूप में सुविचारित की गई थी परंतु दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक रॉयल्टी की स्वीकार्यता और विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर नुकसान के न्यूनीकरण के संबंध में समायोजन करना होगा।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिलाभ स्वीकार किया गया था। यह ध्यान में रखना होगा कि आरओसीई पद्धति उनके अभिग्रहण के वित्तपोषण की लागत के बावजूद

परिसंपत्तियों के कुल मूल्य को स्वीकार करती है। अतः नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के अलावा वर्ष 2005-06 के लिए पार करना रूप में स्वीकार किया गया ब्याज दोबारा गणना है जिसे स्वीकार नहीं किया जा सकता।

XIII. विशेष दर

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (ix) (ख)]

- (i). विभिन्न सरकारी आदेशों से होने वाले वेतन, मजदूरियां और सेवानिवृत्त लाभ के बकाया के लेखा पर केओपीटी पर 31 मार्च, 2000 तक प्रोद्भूत देयता पूरी करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अप्रैल, 2001 में केओपीटी के दरमानों में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों पर 10 प्रतिशत की विशेष दर अनुमोदित की थी। देयता केओपीटी तक सीमित है और, इसलिए, केवल केओपीटी द्वारा चलाए गए प्रचालनों से ही इस देयता को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व सृजित किया जा सकता है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने विशेष दर की वसूली के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान ₹ 43,40,665/- वसूल किए थे और अगस्त, 2006 में बीमा करवाया गया कि वह विशेष दर की वसूली करेगा।
- (ii). केओपीटी को ज्ञात है कि विशेष दर की वसूली के लिए केवल पत्तन प्राधिकृत है। पत्तन ने बताया है कि उसने प्रचालक द्वारा वसूली की गई विशेष दर पर भी टीएमआईएलएल से राजस्व हिस्सा प्राप्त किया था। केओपीटी को अपने लाइसेंसधारक को विशेष दर की वसूली तत्काल रोकने के लिए निर्देश देना चाहिए था। आश्चर्य की बात है, केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई राशि के रखे जाने पर आपत्ति व्यक्त की है और केओपीटी को राशि के हस्तांतरण के लिए माँग रखी है। इस पर कोई चर्चा नहीं की जा सकती कि विशेष दर वसूली द्वारा एकत्रित राशि रखने के लिए टीएमआईएलएल हकदार है अथवा नहीं जबकि वह स्वतः ही अनाधिकृत है, इसलिए, इसे भावी अवधि के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाना चाहिए। इस लेखा पर आय तत्संबंधी वर्षों की प्रचालन आय से अलग की गई है और लागत विवरण में अलग-से दर्शाई गई है, जिसे निर्धारित प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर की माँग की है। यह वसूली पिछली अवधि के लिए अधिशेष का परिकलन करते समय ली गई थी जिसे प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय पूरी तरह से सेट ऑफ किया गया है। इससे यह लगता है कि टीएमआईएलएल इस पक्ष में नहीं है कि यह राशि केओपीटी को प्रेषित की जाए। टीएमआईएलएल ने केओपीटी के प्रतिसादर पर प्राधिकरण की सलाह माँगी है।

विश्लेषण

आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में इस संबंध में कोई अस्पष्टता नहीं है। टीएमआईएलएल ने भी आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में इस संबंध में किसी त्रुटि का उल्लेख नहीं किया है। चूंकि यह कार्यवाही आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 से संबंधित अभिलेखों के परिप्रेक्ष्य में प्रकट त्रुटि की समीक्षा तक सीमित है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा उठाई गई बातें पुनर्विचार के लिए प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती हैं।

केओपीटी ने, इस मामले में आयोजित संयुक्त सुनवाई में, अनुरोध किया था कि इस लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा की गई वसूली के वापस नहीं करने के कारण उसे नुकसान हो रहा है, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया जाना चाहिए। केओपीटी के अनुसार, इसने अपनी बहियों में इस विशेष प्रभार से हुई आय को स्वीकार किया है और तदनुसार विशेष प्रभार के मामले में व्यवस्थित विशेष प्रयोजन लेखे प्रतिवेदित किए हैं, जिसके आधार पर यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा विशेष प्रभार को रोकने का आदेश पहले ही जारी कर चुका है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी के विशेष प्रभारों के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा की गई कुल वसूली लगभग ₹ 43.40 लाख थी। यह केओपीटी पर है कि वह अपने द्वारा दावाकृत 'नुकसान' के समायोजन के लिए औचित्यों के साथ उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करे।

XIV. पिछले अधिशेष का सेट ऑफ

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xx)]

वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 के लिए टीएमआईएलएल के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण चार वर्षों की अवधि वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान 10 प्रतिशत विशेष वसूली सहित अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रू0 2146.93 लाख दर्शाता है। इसके अलावा, विश्लेषण वर्ष 2006-07 में रू0 46.36 लाख और वर्ष 2007-08 की पहली छमाही के दौरान रू0 90.74 लाख की सीमा तक स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात घाटा स्थिति दर्शाता है। कुल घाटा रू0 137.10 लाख के निवल अधिशेष रू0 2146.93 लाख से समायोजन के पश्चात, निवल अधिशेष रू0 2009.83 लाख होगा। यह राशि वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से वर्ष 2009-10 के प्रत्येक वर्ष में सेट ऑफ के लिए समान अनुपात में सुविचारित की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

सितम्बर, 2007 तक की अवधि के लिए अधिशेष प्रशुल्क निर्धारण की इस प्रक्रिया में पूर्णतः सेट ऑफ नहीं किया जा सकता जोकि केवल ढाई वर्षों के प्रक्षेपण पर आधारित है। पुनः मूल्यांकित अधिशेष की राशि लाइसेंस की शेष अवधि के दौरान सेट ऑफ की जा सकती है।

विश्लेषण

- (i). इस मामले में प्रकट पूर्व अधिशेष को इस प्रकार से मूल्यांकित और समायोजित करने की आवश्यकता है जैसे टीएमआईएलएल ने अपनी सुविधा इस प्राधिकरण द्वारा इसके प्रचालन के लिए अधिसूचित दरमानों के बिना वर्ष 2002-03 से प्रचालित कर रहा हो। वास्तव में, यह महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था की पुष्टि नहीं करना वाला अनाधिकृत कार्य था। इस प्राधिकरण द्वारा नरम रूख अपनाया गया और केवल मूल्यांकन तथा पूर्व अधिशेष का समायोजन किया गया, जैसाकि टीएमआईएलएल की कार्यवाही प्रकट की गई थी, केओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, गलत पहचान के कारण था। यह ध्यान में लाया जाता है कि प्रशुल्क दिशा-निर्देश अनाधिकृत कार्रवाइयों को विनियमित करने के लिए विकसित नहीं किए गए हैं और, इसलिए, पहली बार टीएमआईएलएल मामले में देखी गई आपवादिक परिस्थिति में प्रकट पूर्व अधिशेष के समायोजन संबंधी कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं किया गया है।
- (ii). टीएमआईएलएल ने समायोजन अवधि संपूर्ण परियोजना अवधि तक बढ़ाने का अनुरोध किया था। पूर्व अधिशेष के तत्काल प्रशुल्क चक्र में समायोजन का दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनलों से संबंधित विभिन्न प्रशुल्क मामलों में लगातार अपनाया गया था। कुछ नाम, ऐसा दृष्टिकोण कोलकाता पत्तन न्यास (2006), साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (2006), चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (2007), आदि के मामलों में अपनाया गया था। उपलब्ध उदाहरण का अनुसरण करते हुए टीएमआईएलएल मामले में समान दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।
- (iii). पूर्व अधिशेष/घाटा के समायोजन से संबंधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 भावी समायोजन के लिए दिया गया है, जब ऐसा गलत अनुमानन के कारण हो। टीएमआईएलएल मामले में पूर्व अधिशेष/घाटा गलत अनुमानन के कारण नहीं है बल्कि बिना अनुमोदित दरमानों के वर्ष 2002-03 से सुविधा के प्रचालन के कारण है। भविष्य के लिए पूर्वकाल में उपयोक्ता विवरण में बदलाव के बारे में टीएमआईएलएल के तर्क पर गंभीर विचार करने की आवश्यकता है। संबद्ध उपयोक्ताओं, जिन्होंने अधिक प्रशुल्क अदा किया है, को बिना वापस किए भावी प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष का समायोजन करने का दृष्टिकोण अपनाया गया था क्योंकि कई टर्मिनलों को उपयोक्ताओं की पहचान करने और उन्हें वापसी करने में मुश्किल होती थी। इस मामले में, टीएमआईएलएल पूर्वकाल में प्रशुल्क की अधिक वसूली संबद्ध उपयोक्ताओं को वापस करने के लिए सहमत है। इसके अलावा, केओपीटी ने भी इस दृष्टिकोण का समर्थन किया है। इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने भावी प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष के समायोजन के कारण प्रशुल्क में भारी विभिन्नता के बारे में बात उठाई थी। इस परिस्थिति में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल को उसके द्वारा अधिक वसूल किए गए प्रशुल्क की संबद्ध उपयोक्ताओं को वापसी करने की अनुमति प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है।
- (iv). (क). जैसाकि केओपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वकाल में की गई अधिक वसूली टीएमआईएलएल की गतिविधियों के निधिकरण का ब्याज-मुक्त स्रोत नहीं हो सकता। ऐसी स्थिति में, पूर्व उगाहियों पर ब्याज वसूल करने संबंधी केओपीटी के सुझाव में गुणदोष है। इसलिए, अधिक वसूली वापस करते समय टीएमआईएलएल को संबद्ध उपयोक्ता द्वारा प्रारंभिक बिल के भुगतान की तारीख से उन्हें अधिक वसूल की गई राशि की वापसी की तारीख तक ब्याज अदा करना होगा।

(ख). टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वकाल में की गई अधिक वसूली की वापसी की जाए। हालांकि भिन्न संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने अपने पुनर्विचार आवेदन में प्राइम लैंडिंग दर (पीएलआर) के बारे में उल्लेख किया था कि वह पूर्वकाल में 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी। महापत्तन न्यासों और उसपर निजी टर्मिनलों को विलंबित

वापसियों पर पीएलआर के ऊपर 2 प्रतिशत ब्याज अदा करना होता है। इसलिए, इसकी प्रोद्भूत अवधि और वापसी अवधि दोनों के दौरान, पूर्व अधिशेष पर 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर ब्याज पर विचार करना उपयुक्त होगा। चूंकि ब्याज देयता का निवर्हन अभी किया जाना है, इसलिए वापस की जाने वाली राशि पर टीएमआईएलएल द्वारा 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज देय है।

- (v). वर्ष 2002-03 से 2007-08 (प्रथम छमाही) के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई वर्ष-वार वास्तविक प्रचालन आय भिन्न-भिन्न है। तदनुसूची अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित पूर्व अधिशेष भी भिन्न-भिन्न है। संबद्ध उपयोक्ताओं को वापसी के प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क बही में प्रत्येक वर्ष के लिए पूर्वव्यापी संशोधन करना होगा।

सामान्य प्रशुल्क निर्धारण/समीक्षा प्रक्रिया में, अनुमानित निवल अधिशेष/घाटे की औसत (स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ के पश्चात) प्रशुल्क वैधता चक्र में भावी वर्षों की अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में अनुमानित प्रशुल्क में वृद्धि अथवा कटौती की अनुमति देने के लिए सुविचारित किया गया है। प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में प्रासंगिक अवधि के दौरान पूर्ववर्ती स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ में टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित औसत निवल अधिशेष की गणना करने के लिए समान दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है जिसकी गणना नीचे दी गई है:

(रूपये लाखों में)

विवरण	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 (पहली छमाही)	कुल
(I) कुल प्रचालन आय	1468.83	1427.35	1776.49	2650.58	1979.07	1136.09	10438.41
(II) अधिशेष/घाटा	497.17	579.90	418.09	487.29	-46.36	-204.36	1731.73
(III) विशेष लेवी	8.09	3.24	7.22	24.86	0.00	0.00	43.41
(IV) कुल अधिक उगाही (II + III)	505.26	583.14	425.31	512.15	-46.36	-204.36	1775.14
(V) अधिक वसूली, प्रचालन आय के % रूप में	34.40%	40.85%	23.94%	19.32%	-2.34%	-17.99%	-
प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष	16.36%						

- (vi). यह ध्यान देने योग्य है कि पूर्व अवधि के लिए मूल्यांकित रू0 2009.83 लाख का पूर्व अधिशेष पुनर्विचारित स्थिति के मद्देनजर कम करके रू0 1775.14 लाख कर दिया गया है जैसाकि नीचे पैरा 9.1 के अधीन तालिका में दर्शाया गया है।
- (vii). टीएमआईएलएल को अधिक वसूल की गई राशि की वापसी इसके प्रचालन के शुरू होने से 23 नवम्बर, 2007 तक (अर्थात् उस तारीख तक जिसको इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संशोधित दरमान प्रभावी होना है) अवधि के दौरान इसके द्वारा दिए गए बिल राशि के 16.36 प्रतिशत पर संबद्ध पक्षों को इस आदेश की तारीख से तीन माह के भीतर 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज के साथ वापसी करनी होगी और सत्यापन के लिए केओपीटी को इस आदेश की तारीख से छह माह के भीतर इस संबंध में विधिवत् लेखापरीक्षित लेखे भेजने होंगे। टीएमआईएलएल को उन वापसी के ब्यारे भी भेजने होंगे जोकि संबद्ध पक्षों की पहचान नहीं होने के कारण नहीं किए जा सके। केओपीटी से अनुरोध है कि टीएमआईएलएल द्वारा भेजे जाने वाले ब्यारों का सत्यापन करें और इस प्राधिकरण को अपनी रिपोर्ट भेजें ताकि यह प्राधिकरण उन वापसियों के समायोजन के बारे में निर्णय लिया जा सके जो वापस नहीं किए जा सके।

- 9.1. उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 का आदेश निम्नलिखित मदों के मामले में संशोधित किया जाता है:

(रूपये लाखों में)

क्र. सं.	मदें	संशोधन का प्रभाव					कुल 2007-08 की दूसरी छमाही से 2009-10
		2002-03 to 2004-05	2007-08		2008-09	2009-10	
			प्रथम छमाही	दूसरी छमाही			
1.	पहले सुविचारित परंतु अब छोड़ दिए गए उर्वरक के लिए प्रहस्तन प्रभारों से आय	0.00	93.75	93.75	187.50	197.37	478.62
2.	अब लागत रूप में सुविचारित कंटेनरों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण संबंधी व्यय	0.00	0.50	0.50	1.05	1.11	2.66
3.	उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट को अलग रखे जाने के कारण उपस्कर चालन लागत का संशोधन	0.00	0.93	0.93	3.42	3.81	8.16

4.	9000 वर्ग मी0 भूमि पर अब स्वीकृत पट्टा किराये	0.00	0.00	7.52	15.41	16.18	39.11
5.	रू0 1953 लाख के निवेश पर सुविचारित 1.5 प्रतिशत की दर से बीमा	0.00	14.63	14.65	29.29	29.29	73.23
6.	एलएसजी, खोलना और सर्वेक्षण व्ययों पर स्वीकृत वृद्धि	0.00	3.58	3.60	15.71	27.60	46.91
7.	9000 वर्ग मी0 भूमि के लिए रू0 30.07 लाख के एनआरएनए जमा को शामिल करने पर बट्टा खाते राशि में वृद्धि	0.00	0.00	0.64	1.28	1.28	3.20
8.	निम्न के कारण प्रतिलाभ में वृद्धि – प्रचालन व्ययों में वृद्धि के कारण रोकड़ जमा में 30.07 लाख वृद्धि के एनआरएनए जमा का अपरिशोधित शेष	0.00 0.00	0.00 0.00	4.71 0.31	4.50 0.77	4.30 0.97	13.51 2.05
9.	वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 31.34 लाख, 11.00 लाख और 78.74 लाख के स्वीकृत उच्चतर क्षमता उपयोगिता के कारण प्रतिलाभ में वृद्धि	121.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10.	भावी प्रक्षेपणों में सेट ऑफ पूर्व अधिशेष राशि में भिन्नता	0.00	0.00	401.97	803.93	803.93	2009.83
		121.08	113.60	528.58	1062.86	1085.84	2677.28
	कुल		234.68				

9.2. आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 का लागत विवरण तदनुसार संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण संलग्नक-I रूप में अनुलग्न किया गया है। (तत्कालीन) मौजूदा केओपीटी दरमानों पर प्रभार्य प्रशुल्क पर लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किया गया है:

प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों सार

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में)				निवल घाटा (-) (रूपये करोड़ों में)				निवल घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	
1	टीएमआईएलएल समग्र रूप में	11.36	24.78	25.95	62.09	1.38	2.55	2.53	6.46	12.12%	10.31%	9.75%	10.72%

*अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2008 तक छह माह की अवधि के लिए।

अक्टूबर, 2007 के आदेश में, भावी ढाई वर्षों की अवधि के लिए टीएमआईएलएल की वित्तीय/लागत स्थिति एकमात्र आधार पर घाटे में थी। चूंकि पूर्ववर्ती अधिशेष भावी प्रशुल्क में सेट ऑफ किया गया था, इसलिए अधिशेष स्थिति में वित्तीय/लागत स्थिति में 20 प्रतिशत अधोगामी संशोधन करने की आवश्यकता है। लागत स्थिति में 18.36 प्रतिशत के ऊर्ध्वमुखी संशोधन की आवश्यकता है। अतः टीएमआईएलएल के दरमान विलंबशुल्क दरों, उपस्कर किराया प्रभारों और अकुशल श्रम की आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर कार्गो संबंधित प्रभारों के वर्तमान स्तर पर 18 प्रतिशत की वृद्धि करते हुए निर्धारित किए जाते हैं।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक-II रूप में अनुलग्न है। यह दरमान आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 द्वारा अनुमोदित दरमान की तारीख से प्रभावी होकर कार्यान्वित किया जाएगा, परंतु माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा प्रदान की गई अंतरिम रोक के लिए। चूंकि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय का अंतरिम आदेश लागू है, इसलिए संशोधित दरमान उक्त अंतरिम आदेश के परित्याग अथवा समाप्ति, जो भी पहले हो, पर कार्यान्वयन-योग्य है।

11.1. प्रचालन के प्रारंभ में 23 नवम्बर, 2007 तक बनाए गए सभी बिलों के मामलों में, टीएमआईएलएल को निदेश दिया जाता है कि संबद्ध पक्षों को संबद्ध उपयोक्ता द्वारा बिल के भुगतान की तारीख से अधिक वसूल की गई राशि की उन्हें वापसी तक 12 प्रतिशत वार्षिक पर परिकलित ब्याज के साथ बिल राशि का 16.36 प्रतिशत वापस करें।

11.2. वापसी के लेखापरीक्षित लेखे उपर्युक्त अनुच्छेद XIV (vii) में स्पष्ट किए गए तरीके से भेजने के लिए टीएमआईएलएल को निदेश दिया जाता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

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

1. प्रारंभ का लघु शीर्षक

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

2. परिभाषा

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

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

3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी0 होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी0 से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि0ग्रा0 के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि0ग्रा0 के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी0 दशमलव में हो, वहां उसे घन मी0 की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii). किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।

- (iii). जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv). कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v). नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती है और जिसपर सीमाशुल्क शुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैग, क्रू बैक और बर्थ सं. 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगा।
- (vi). उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्ते आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज़ दाखिल कर देता है।
- (vii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix). उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x). (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।
- (ग). अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित होनी चाहिए; और, इसपर टीएमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) परस्परतः सहमत होने चाहिए।
- (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।

4. घाटशुल्क प्रभार :

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

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रुपयों में)
1.	लौह अयस्क और रेत	16.20
2.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	32.40
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	56.70
4.	टयूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट	48.60
5.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	56.70
6.	कंटेनर (टीईयू)	1782 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	3240 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/वेनियर	85.05 प्रति घन मी0
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो - आयात कार्गो - निर्यात कार्गो	0.20 प्रतिशत यथा-मूल्य 0.162 प्रतिशत यथा-मूल्य

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

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

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

5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

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

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	24.30
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	24.30
3.	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	64.80
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	32.40
5.	कंटेनर (टीईयू)	222.75 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	40.50 प्रति इकाई

- 5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

– 39 –

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

6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:

- 6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:

- क. आयात कार्गो को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ड. उतारे गए/नौभरित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- च. उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।

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

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

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	14.85
2.	जलयान से उतारे गए ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	72.90
3.	जलयान पर नौभरित ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	117.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	135.00
5.	कंटेनर	225.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	2700.00

7. लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग:

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

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	16.20
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	36.00
3.	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	40.50
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	40.50
5.	कंटेनर (टीईयू)	145.80 प्रति टीईयू

– 40 –

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

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

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

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

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

8. विलंबशुल्क

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

क्र. सं.	विवरण	विलंबशुल्क—मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण— I कार्गो	उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.6. शटआऊट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रू0 9.00 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआऊट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 8.4 का उपबंध लागू होगा।

8.7. ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रू0 36.00 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

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

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

9. परिवहन

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

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	28.35
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	28.35
3.	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट 20 टन से कम भार	28.35
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	28.35
5.	कंटेनर (टीईयू)	243.00 प्रति टीईयू

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

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

10. भंडारण और विविध सेवाएं:

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

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वैगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	5.40 प्रति मी0ट0
2.	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	36.54 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड ढके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	57.60 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	23.49 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह
5.	अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	150 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी0 से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी0 से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6000 प्रति पारी
8.	10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	2500 प्रति पारी
9.	10 मी0ट0 और 20 मी0ट0 के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक माँग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	9 प्रति मी0ट0
11.	निकासी और अग्रेषण	4.05 प्रति मी0ट0
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	16.20 प्रति मी0ट0

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

11. रियायतें/वापसियाँ:

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