

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 158

नई दिल्ली,

29 सितम्बर, 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उसके प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी / 14 / 2008-एनएसआईसीटी

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 19वें दिन पारित)

यह मामला न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उससे प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. नवम्बर, 2000 में निर्धारित एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क उस समय अंगीकृत दो वर्षों की प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुसरण करते हुए नवम्बर, 2002 में समीक्षा के लिए देय हो गया था। चूंकि एनएसआईसीटी ने अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था, इसलिए एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क पुनः निर्धारित करने के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू की गई थी। इस प्राधिकरण ने प्रतिवेदित कारणों से और अपने आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 में विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन, एनएसआईसीटी में उस समय प्रचलित दरों में लगभग 13 प्रतिशत की कटौती की थी। चूंकि रॉयल्टी की संपूर्ण लागत नवम्बर, 2000 के आदेश में पार करना रूप में स्वीकृत किया गया था, इसलिए इसी स्थिति को जुलाई, 2005 में अपनी ओर से की गई समीक्षा में बनाए रखा गया था।

2.2. पार करना रूप में स्वीकृत संपूर्ण रायल्टी के संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय के बारे में जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा प्रदत्त सलाह पर, रायल्टी व्ययों के संदर्भ में मार्च, 2006 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क की दोबारा समीक्षा की गई थी और इस प्राधिकरण ने 7 मार्च, 2006 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश द्वारा, पूर्ववर्ती प्रशुल्क की 12 प्रतिशत की और कटौती प्रभावी की गई थी।

3. एनएसआईसीटी के संशोधित प्रशुल्क की वैधता आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 की अधिसूचना की तारीख से 3 वर्षों के लिए निर्धारित की गई थी। चूंकि आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 भारत के राजपत्र में दिनांक 4 अगस्त, 2005 को अधिसूचित किया गया था, इसलिए एनएसआईसीटी प्रशुल्क की वैधता 3 अगस्त, 2008 को समाप्त हो चुकी है।

4.1. संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, एनएसआईसीटी ने निम्नलिखित बताया है:-

- (i). एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच रियायत करार (सीए) का अनुच्छेद 14 लाइसेंसधारी (एनएसआईसीटी) को करार की शर्तों में संशोधनों का अनुरोध करने की अनुमति देता है, यदि सीए की तारीख के पश्चात कानून में बदलाव किया जाता है। इस संबंध में, सीए "कानून", "सरकारी प्राधिकरण", "कानून में बदलाव", "कानून में बदलाव के अंतर्गत राहत" शब्दों को परिभाषित करता है।
- (ii). रियायत करार के अनुसार टीएएमपी एक सरकारी प्राधिकरण है। रायल्टी के भाग को लागत रूप में अस्वीकार करने की टीएएमपी की कार्रवाई, रियायत करार के अनुच्छेद 14.2 के अधीन कानून में बदलाव रूप में माने जाने के लिए पात्रता प्राप्त करता है।
- (iii). एनएसआईसीटी के पास अनुच्छेद 14.3 - कानून में बदलाव के अधीन राहत माँगने के अलावा कोई विकल्प नहीं है क्योंकि टीएएमपी द्वारा अधोमुखी प्रशुल्क संशोधन ने उचित प्रतिलाभ अर्जित करने के उसके अधिकारों को पर्याप्ततः और प्रतिकूलतः प्रभावित किया है।

4.2. एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 24 मार्च, 2008 में कही गई अन्य मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). एनएसआईसीटी ने उत्पादकता और पत्तन परिसंपत्तियों के सर्वोत्तम उपयोग के रूप में नए तलचिह्न निर्धारित किए हैं, जिसने भारत में सभी भावी पत्तन रियायतों के लिए नया तलचिह्न स्थापित करने में सरकार की मदद की है।
- (ii). रियायत पर हस्ताक्षर करते समय, कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के बारे में कोई परिभाषित नीति नहीं थी। टीएएमपी ने दिसम्बर 1998, नवम्बर 2000 के अपने आदेश और अगस्त 2005 की अपनी ओर से समीक्षा द्वारा पूरी तरह से रॉयल्टी स्वीकृत की थी जोकि 31 मार्च 2005 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन किया गया था। 31 मार्च, 2005 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारण इस तरह से सुनिश्चित किए जाने के लिए किया जाए कि राजस्व हिस्से/रायल्टी को लेखा में नहीं लेने के कारण प्रचालक को नुकसान की संभावना नहीं हो। इस 16 प्रतिशत आरओसीई को उन बीओटी मामलों में हर समय बनाए रखने की जरूरत है जहां बोली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हुई थी। अगस्त, 2005 के अपनी ओर से आदेश की अप्रैल 2006 में अपनी ओर से समीक्षा ने प्रशुल्क के निर्धारण के समय लागतों के रूप में पूरी

रायल्टी की अनुमति नहीं दी थी। इस कार्रवाई द्वारा एनएसआईसीटी ने इसके स्वीकृत प्रतिलाभ से अस्वीकृति को वहन किया है, जिससे नुकसान हुआ है।

- (iii). वर्ष 2000 से 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने मात्राओं में लगातार वृद्धि द्वारा प्रचालनों को जारी रखने और सुधार करने की कोशिश की है। जेएनपीटी को एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित अतिरिक्त मात्रा से भारी लाभ हुआ है और अतिरिक्त रायल्टियाँ और पोत संबंधी प्रभार अर्जित किए हैं।
- (iv). 600 मीटर की घाट लाइन और 28 हैक्टेयर के यार्ड की मौजूदा अवसंरचना के साथ, एनएसआईसीटी ने 1.47 मिलियन टीईयू (जोकि मूल परिकल्पित क्षमता से दोगुना से अधिक है) की मात्राओं के प्रहस्तन को प्रबंधित किया है और विश्व में घाट लाइन के प्रति मीटर प्रहस्तित अधिकतम मात्राओं में से एक है।
- (v). मात्राओं में वृद्धि के माध्यम से/दक्षता में वृद्धि करते हुए लागतों में कमी करने की और संभावना नहीं रह गई है क्योंकि एनएसआईसीटी अब अपनी क्षमता से अधिक प्रचालन कर रहा है।
- (vi). एनएसआईसीटी द्वारा करार की गई रायल्टी इस पक्ष पर थी कि यह एक पार करना होगा और उपयुक्त प्रशुल्क समायोजन एनएसआईसीटी के हित की रक्षा करेंगे। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दे दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत रूप में रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को इस प्रकार से लिया जाएगा जिससे रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के कारण प्रचालक को नुकसान की संभावना से बचा जा सके क्योंकि इसे लेखा में नहीं लिया जा रहा है, परंतु अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि। विनियमों में इस बदलाव का लागतों के ढाँचे पर निम्नवत् रूप में प्रभाव पड़ेगा:-

माह और वर्ष	रायल्टी प्रति टीईयू	मौजूदा राजस्व के % रूप में
जुलाई 2008	1,542	55%
जुलाई 2009	1,960	70%
जुलाई 2010	2,086	75%

- (vii). मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2005 से 2007 के लेखापरीक्षित लेखों और अगले तीन वर्षों अर्थात् 2008 से 2010 के अनुमानों पर आधारित है।
- (viii). प्रशुल्क समीक्षा के मुख्य बिन्दु और आधार मान्यताएँ निम्नलिखित हैं:-
- (क). प्रशुल्क 1 जनवरी, 2005 के बाद प्रस्तुत आँकड़ों के आधार पर 1 जुलाई, 2008 से संशोधित किया जाना है।
- (ख). बोली जमा करने के समय और 31 मार्च 2005 तक प्रचलित विनियमों के आधार पर संपूर्ण अवधि 2005-2010 के लिए लागत रूप में 100 प्रतिशत रायल्टी पर विचार किया गया है।
- (ग). पूंजी पर प्रतिलाभ मौजूदा दिशा-निर्देशों दिनांक 31 मार्च, 2005 के अनुसार सुविचारित किया गया है।
- (घ). वर्ष 2005 से पहले अधिक लाभों के लिए समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि बोलियाँ जमा करने के समय और 31 मार्च 2005 तक अधिक प्रतिलाभ/अर्जित दक्षता के परिकलन की संकल्पना नहीं थी।
- (ङ). (i). जेएनपीटी ने वर्ष 2005, 2006 और 2007 में क्रमशः 1.999 मिलियन टीईयू, 1.260 मिलियन टीईयू और 1.148 मिलियन टीईयू प्रहस्तित किया है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006 में, 680 मीटर घाट लाइन, सर्वोत्तम मात्रा से प्रहस्तित 1.260 मिलियन टीईयू की उच्चतम मात्रा के आधार पर, जोकि एनएसआईसीटी द्वारा 600 मीटर से प्रहस्तित किया जा सकता है, 1.1 मिलियन टीईयू है।
- (ii). पीपीपी परियोजनाओं के लिए दिशा-निर्देशों के आधार पर, एनएसआईसीटी की सर्वोत्तम क्षमता 1.1 मिलियन टीईयू परिगणित किया गया है। इसके मद्देनजर, वर्ष 2005 से 2008 के लिए 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित अंशदान एनएसआईसीटी की दक्षता एनएसआईसीटी की दक्षता के कारण है और ऐसी दक्षता से एनएसआईसीटी को हुए लाभों को एनएसआईसीटी द्वारा बनाए रखे जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। दक्षता अर्जनों का परिकलन वर्ष 2005 से 2007 के दौरान 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक प्रहस्तित मात्राओं के लिए अंशदान (राजस्व - परिवर्ती लागत) पर आधारित है।
- (च). पत्तन/सरकार एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित 1.10 मिलियन टन से अधिक मात्राओं पर देय रायल्टी का 100 प्रतिशत लाभार्थी है।
- (छ). भावी वार्षिक मात्राएँ 1.10 मिलियन टीईयू पर सुविचारित की गई हैं जोकि संशोधित पीपीपी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथा स्थापित सर्वोत्तम क्षमता है।

5.1. एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में 46 प्रतिशत की एकास द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की है।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वित्तीय स्थिति निम्नवत् है:-

वर्ष	प्रचालन आय (रूपये लाखों में)		निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (रूपये लाखों में)		निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) प्रचालन आय के % रूप में	
	मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें	मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें	मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें
2008	30351.56	43101.51	(8499.35)	4250.60	-28.00%	9.86%
2009	30351.98	43101.94	(13201.42)	(451.47)	-43.49%	-1.05%
2010	30352.41	43102.37	(15887.52)	(3137.56)	-52.34%	-7.28%
					औसत %	-41.28%
						0.51%

5.2. प्रस्तावित मसौदा दरमान में, एनएसआईसीटी ने परिभाषाओं और सामान्य निबंधन एवं शर्तों के लिए पृथक खंड शामिल किया है। इसने विविध सेवाओं जैसे सील लगाना/उतारना, सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार, उपयोक्ताओं की गलती के कारण पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए प्रभार, आदि के लिए भी प्रभार निर्धारित करते हुए नया खंड शामिल किया है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएसआईसीटी के प्रस्ताव की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रप्रेषित की गई थी। एनएसआईसीटी के अनुरोध पर, प्रस्ताव के साथ जमा किए गए पिछले वर्षों के वार्षिक लेखे उपयोक्ताओं को अग्रप्रेषित नहीं किए गए थे। तथापि, प्रस्ताव की आंतरिक संवीक्षा के दौरान वार्षिक लेखों का उल्लेख किया गया था। जेएनपीटी और कुछ उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एनएसआईसीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एनएसआईसीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

7. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 मई, 2008 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में अनुरोध किया था कि यह प्राधिकरण जोकि रियायत करार के अनुसार शासी प्राधिकरण है, रायल्टी के भाग को लागत रूप में स्वीकार नहीं करने की अपनी कार्यवाही की समीक्षा करे।
- न्यायालय के आदेश दिनांक 5 मई 2008 के कार्यवृत्त एनएसआईसीटी की इस इच्छा को निर्दिष्ट करते हैं कि उसके द्वारा जेएनपीटी भुगतान रायल्टियों के विचार के लिए मंत्रालय का रुख किया जाए। इस प्राधिकरण को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एमपीटी अधिनियम के अधीन शक्तियाँ विनिर्दिष्ट की गई हैं। इसने प्रशुल्क विनियमन के लिए समय-समय पर दिशा-निर्देश भी अधिसूचित किए हैं।
- प्राधिकरण से अनुरोध है कि हमारे प्रशुल्क आवेदन और इसके अप्रैल, 2006 के आदेश से उत्पन्न स्थिति की समीक्षा करें जिसका "कानून में बदलाव" से अहितकारी प्रभाव और एनएसआईसीटी की मेहनत पर प्रभाव पड़ा है।

8. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर यह पाया गया कि विभिन्न बिन्दुओं पर एनएसआईसीटी से अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण अपेक्षित है। हमने एनएसआईसीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण माँगे थे। एनएसआईसीटी ने अपने पत्रों दिनांक 4 जुलाई 2008, 8 जुलाई 2008 और 29 जुलाई 2008 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा माँगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और एनएसआईसीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा माँगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएसआईसीटी का प्रतिसाद
(क).	सामान्य:	
(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबद्ध होना चाहिए। एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसने उत्पादकता के लिए नए तलचिह्न निर्धारित किए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा निर्दिष्ट उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों को दरमान में तत्संबंधी प्रशुल्क मदों पर शासी शर्तों के रूप में शामिल किया जाना चाहिए।	प्रस्तावित एसओआर में एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता का तलचिह्न स्तर 20 संचलन प्रति घंटा है, जैसाकि एलए में कहा गया है।
(ii).	एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसकी मूल्य-निर्धारण रणनीति लागत आधारित के अलावा निष्पादन आधारित है। एनएसआईसीटी इकाई मूल्य पर निष्पादन में संभावित सुधार का प्रभाव बताए।	प्रशुल्क आवेदन लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। एनएसआईसीटी अपने ग्राहकों के साथ निष्पादन आधारित करारों की मूल्य-निर्धारण रणनीति का प्रयोग करना चाहता है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 5.9 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

(iii).	एनएसआईसीटी वास्तविक यातायात और लागत विवरण के लिए निर्धारित प्रारूप में जनवरी, 2008 – जून, 2008 अवधि के लिए अनुमान अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों में तदनुसारी बदलावों के साथ तदनुसार समायोजित किया जाए।	एनएसआईसीटी ने जनवरी, 2008 से जून, 2008 अवधि के दौरान 762142 टीईयू की मात्रा अर्जित की है। पूरे वर्ष के लागत अनुमान एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए ब्योरों के अनुसार हैं।
(iv).	एनएसआईसीटी वर्ष 2007 के लिए लेखापरीक्षित लेखों की प्रतिलिपि भेजे।	एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के लिए लेखापरीक्षित लेखों की प्रतिलिपि भेजी है।
(v).	आदेश दिनांक 7 नवम्बर 2000, 22 जुलाई 2005 और 7 मार्च 2006 में सुविचारित लागत विवरण वित्तीय वर्ष आधार पर हैं। एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अब भेजे गए लागत विवरण कैलेंडर वर्ष आधार पर हैं। एनएसआईसीटी वर्ष 2000-01 से 2010-11 के लिए वित्तीय वर्ष आधार पर लागत विवरणों का वैकल्पिक सेट भेजें।	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क संशोधन प्रारूप में सामान्य निर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करते समय, वार्षिक ब्योरे तत्संबंधी टर्मिनल द्वारा अनुसरित लेखाकन वर्ष अर्थात अप्रैल से मार्च अथवा जनवरी से दिसम्बर अथवा जैसी स्थिति हो, से संबंधित होना चाहिए। उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी ने समीक्षा आंकड़ों की अवधि के रूप में कैलेंडर वर्ष अंगीकृत किया है। कम्पनी अधिनियम के अनुसार एनएसआईसीटी का सांविधिक वर्ष समाप्ति दिसम्बर है जिससे इसके व्यावसायिक प्रचालन शुरू होते हैं।
(ख).	वर्ष 2000 से 2004 तक एनएसआईसीटी की वित्तीय/लागत स्थिति।	
(i).	आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 में, स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ के पश्चात रू0 473.44 करोड़ का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान एनएसआईसीटी को प्रोद्भूत होना निर्धारित किया गया था। रू0 473.42 करोड़ के 50 प्रतिशत को वर्ष 2005-06 से 2009-10 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान सेट ऑफ किए जाने की आवश्यकता है जैसाकि आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के अनुच्छेद 10 (xii) में विनिर्दिष्ट किया गया है। एनएसआईसीटी ने इस आधार पर वर्ष 2005 से पहले उसे प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष समायोजित नहीं किया है कि 31 मार्च, 2005 से पहले अधिक प्रतिलाभ की संकल्पना नहीं थी। वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के दौरान एनएसआईसीटी को प्रोद्भूत किए जाने के लिए अनुमानित रू0 473.44 करोड़ के अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष का 50 प्रतिशत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार संशोधित प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया था। रू0 142 करोड़ की राशि प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए लागत विवरणों में सेट ऑफ की गई है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008-09 से 2009-10 के दौरान सेट ऑफ करने के लिए, वास्तविकताओं के अधीन, लगभग रू0 95 करोड़ की शेष राशि पर विचार नहीं किया है।	(i). उपयोगिता/क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाला प्रतिधारित अर्जन, जोकि व्यापार वृद्धि को सुविधाजनक और बनाए रखने के लिए किया गया है। खंड 2.13 के अनुसार 50 प्रतिशत समायोजन प्रचालक के परिसंपत्ति उपयोग में वृद्धि करने में प्रचालक के लिए प्रेरणादायी नहीं है। (ii). यदि एनएसआईसीटी को निर्धारित क्षमता पर प्रचालन करने थे, तो रू0 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अधिक आउटफ्लो के परिणामस्वरूप व्यापार को रू0 5000/- प्रति टीईयू अदा करना होगा और एक्जिम व्यापार में वृद्धि करने के लिए योग्यता को भी सीमित करना होगा। सरकार को वाणिज्य में वृद्धि के माध्यम से राजस्व, पोत संबंधी प्रभारों, रॉयल्टी भुगतान और एक्जिम व्यवसाय में वृद्धि से लाभ हुआ है। अर्थव्यवस्था के निम्नतर मान, तेज घुमाव समय आदि वाले बड़े पोतों की तैनाती से शिपिंग लाइन्स को भी लाभ हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी की अधिक उपयोगिता से प्रत्येक क्षेत्र को लाभ हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को अधिक उपयोगिता से होने वाले लाभों के समायोजन के माध्यम से दंडित किया गया है। इसे अच्छी स्थिति नहीं कहा जा सकता। (iii). खंड 2.4.1 लाभों के प्रतिधारण, लागत कटौती और क्षमता के अधिक उपयोग से लाभों के अप्रतिधारण को भी देखता है। (iv). प्रतिधारित अर्जनों का समायोजन बोली शर्तों अथवा बोली जमा करने के दौरान अपनाई गई प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के अनुसार नहीं है। (v). एनएसआईसीटी को क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाले संपूर्ण लाभों के प्रतिधारण की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी द्वारा उसे बनाए रखने के लिए दिशा-निर्देश में कोई रोक नहीं है।
(ii).	एनएसआईसीटी नोट करे कि रू0 473.42 करोड़ का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष अप्रैल 2005 से आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के कार्यान्वयन (3 सितम्बर,	अधिशेष समायोजित नहीं करने के लिए आधार ऊपर दिया गया है।

	2005) तक एनएसआईसीटी को होने वाले लगातार लाभ को लेखा में नहीं लिया गया है। इस संबंध में, आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद सं. 10 (xii) का अवलोकन करें।																
(iii).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, उन मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हो गई थी, भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालक द्वारा देय रायल्टी/राजस्व हिस्सा प्रशुल्क परिकलनों के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार किया गया है परंतु अगले उच्चतम बोलीदाता के अधिकतम के अधीन। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच हुए एलए पर 3 जुलाई 1997 को हस्ताक्षर किए गए थे। एनएसआईसीटी द्वारा देय रायल्टी राशि प्रशुल्क परिकलनों के प्रयोजन के लिए 69.50 प्रतिशत के स्तर पर ली जानी चाहिए। इस संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 7 मार्च, 2006 के अनुच्छेद 15 और 18 का अवलोकन करें। दूसरे उच्चतम बोलीदाता के उद्धरण तक रायल्टी भुगतान पर विचार करते हुए, वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2005 से 2007 के लिए परिगणित किया जाए जिसे वर्ष 2008 से शुरू होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र में सेट ऑफ किया जा सकता है जैसाकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद सं. 10 (xii) में विनिर्दिष्ट किया गया है।</p> <p>एनएसआईसीटी द्वारा बताई गई स्थिति की गणना करते हुए वर्ष 2005 से 2010 के लिए संशोधित लागत विवरण भेजें।</p>	<p>(i). इसमें कोई मतभेद नहीं है कि राँल्टी एक लागत है। यह केवल राँल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तें प्रशुल्क के परिकलन में राँल्टी को शामिल किए जाने को नहीं रोकती हैं। द्वितीय उच्चतम राँल्टी का मौजूदा भत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। टीएमपी मार्च 2006 के आदेश को छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रशुल्क के परिकलन में संपूर्ण राँल्टी की अनुमति दी है।</p> <p>(ii). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच राँल्टियों की तुलना निम्नवत् है:-</p> <table border="1" data-bbox="873 625 1425 877"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>एनएसआईसीटी</th> <th>दूसरा उच्चतम बोलीदाता</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>उद्धरित राँल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)</td> <td>312.00</td> <td>225.00</td> </tr> <tr> <td>गारंटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)</td> <td>15.25</td> <td>16.60</td> </tr> <tr> <td>कुल राँल्टी (रूपये करोड़ों में)</td> <td>4039.00</td> <td>4345.00</td> </tr> <tr> <td>औसत राँल्टी प्रति टीईयू (रूपये)</td> <td>2601.00</td> <td>2617.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>(iii). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि प्रभावित नहीं कर रही राँल्टी की स्थिति, बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया जाता है, बोलियाँ आमंत्रित करते समय। जेएनपीटी के बोली आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट राँल्टी की अस्वीकृति के संबंध में कोई शर्त नहीं थी।</p> <p>(iv). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों और परिणामस्वरूप कानून में बदलावा के विरुद्ध जाता है। इसका एनएसआईसीटी के सुविधा का प्रचालन करने के अधिकार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को हानि की संभावना से बचने के लिए राँल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। राँल्टी का भाग अस्वीकृत करने से नुकसान होगा। इसलिए यदि नुकसान होता है तो पूरी राँल्टी स्वीकृत की जानी चाहिए।</p> <p>(v). भुगतान राँल्टी की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पत्तन को रोकड़ प्रवाह के एनपीवी का प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धति से प्रचालक को नुकसान होता है।</p> <p>(vi). खंड 2.8.1 के अनुसार, राँल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि होनी चाहिए। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा ₹ 4039 करोड़ की अपेक्षा ₹ 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत राँल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के ₹ 260/- की अपेक्षा ₹ 2617/- परिगणित की गई है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूरी राँल्टी स्वीकृत की जाए। उक्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निर्वर्धन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च, 2006 में टीएमपी द्वारा अंगीकृत राँल्टी के संबंध में यह स्थिति अंगीकृत नहीं की जा सकती।</p>	विवरण	एनएसआईसीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता	उद्धरित राँल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)	312.00	225.00	गारंटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60	कुल राँल्टी (रूपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00	औसत राँल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00
विवरण	एनएसआईसीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता															
उद्धरित राँल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)	312.00	225.00															
गारंटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60															
कुल राँल्टी (रूपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00															
औसत राँल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00															

(iv).	एनएसआईसीटी वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2000 से 2004 के लिए लागत विवरण तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ भेजें।	दिशा-निर्देशों का खंड 3.1.1 अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव दिशा-निर्देशों के अनुसार और टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रारूपों में तैयार किए जाएं। तदनुसार, एनएसआईसीटी ने निर्धारित प्रारूप में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। (एनएसआईसीटी ने दिसम्बर, 2000 के अंत से दिसम्बर 2004 वर्ष के लेखापरीक्षित लेख भेजे हैं।)
(v).	अनुमानित तकनीकी सेवाएं शुल्क (टीएसएफ) 2005 के अपने ओर से प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए लागत की मद के रूप में इस प्रकल्पना से स्वीकृत किया गया था कि एनएसआईसीटी अपनी प्रवर्तक कम्पनी को किए गए टीएसएफ भुगतान का "आर्म्स लेंथ रिलेशनशिप" स्थापित करने के लिए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजें।	भुगतान किया गया टीएसएफ शुल्क आयकर अधिकारी द्वारा निर्धारण वर्ष 2002-03 के लिए आयकर देयता परिकलित करते समय स्वीकार किया गया है। निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए अंतिम निर्धारण पूर्ण नहीं है। आर्म्स लेंथ रिलेशनशिप का औचित्य देते हुए दाखिल की गई विवरणियों संलग्न की गई हैं।
(ग).	वास्तविकताओं के सम्मुखीन अनुमानों की तुलना:	
	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाए। इस दिशा-निर्देश से, निजी टर्मिनल प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि निर्धारित प्रारूप में अपेक्षित ब्योरे भेजें। एनएसआईसीटी निर्धारित प्रारूप (प्रपत्र-7) में अपेक्षित ब्योरे भेजें।	मार्च 2005 दिशा-निर्देशों से पूर्व, अधिशेष के समायोजन के लिए कोई प्रतिमानक नहीं थे। इसलिए यह लागू नहीं है। दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 का साधारण पठन भी दर्शाता है कि वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जा सकती है यदि प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया था। चूंकि पिछला संशोधन नवम्बर, 2000 के आदेश द्वारा किया गया था और मार्च 2002 तक की अवधि शामिल की गई थी। इसलिए टीएमपी ने मार्च, 2002 के पश्चात पूर्वानुमानों पर विश्वास नहीं किया था और इसलिए कोई समायोजन नहीं किया जा सका। चूंकि इस अवधि के लिए कोई प्रशुल्क पूर्वानुमान नहीं लिया गया था, इसलिए एनएसआईसीटी ने उक्त विवरण तैयार नहीं किए हैं और वास्तविक आँकड़े उपलब्ध नहीं करवाए हैं। उक्त दिशा-निर्देश भी लागू नहीं होता है क्योंकि क्षमता के अधिक उपयोग के कारण लाभ होता है।
(घ).	वित्तीय / लागत विवरण:	
(i).	एनएसआईसीटी द्वारा वर्ष 2005 से 2007 के अपने लागत विवरण में दिया गया प्रचालन आय और अन्य आय का जोड़ तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आय आँकड़ों से मेल नहीं खाता है। लागत विवरणों में दर्शाई गई प्रचालन आय वार्षिक लेखों की तुलना में कम है। एनएसआईसीटी अन्तर का समाधान करे और समाधान विवरण भेजे।	(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 का समाधान विवरण भेजा है। प्रचालन आय में अन्तर मुख्यतः एनएसआईसीटी द्वारा ब्याज आय को इसके लागत विवरणों में शामिल नहीं किए जाने के कारण है।)
(ii).	वर्ष 2005 से 2007 के लागत विवरण में दिए गए उपरिव्ययों सहित प्रचालन लागत उक्त वर्षों के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए व्यय आँकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। एनएसआईसीटी अन्तर का समाधान करे और समाधान विवरण भेजे।	एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 का समाधान विवरण भेजा है। प्रचालन लागत में अन्तर मुख्यतः एनएसआईसीटी द्वारा ब्याज और वित्त प्रभारों को लागत विवरणों में शामिल नहीं किए जाने के कारण है।
(iii).	क्षमता: एनएसआईसीटी द्वारा परिगणित 11.00 लाख टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता वर्ष 2006 के लिए जेएनपीटी के निकटवर्ती कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रतिवेदित अर्जित मात्रा पर आधारित प्रतीत होती है। एनएसआईसीटी ने सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण में अपनाए गए अपने	टीएमपी ने जेएनपीटी (2006) और जीटीआईपीएल (2006) के अपने सामान्य संशोधन आदेश में उक्त टर्मिनलों के लिए क्षमता 15.40 लाख टीईयू और 13.30 लाख टीईयू निर्णीत की थी। जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी की घाट लम्बाई और यार्ड क्षेत्र नीचे दिए गए हैं:-

	<p>दृष्टिकोण के समर्थन में महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों का संदर्भ भी लिया है। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुपालन में फरवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों के खंड 1.3.2 के अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश मौजूदा निजी टर्मिनलों पर लागू नहीं है।</p> <p>निकटवर्ती टर्मिनल की क्षमता एनएसआईसीटी की क्षमता निर्धारित करने के लिए संदर्भ बिन्दु नहीं हो सकता।</p>	<table border="1" data-bbox="873 178 1432 373"> <thead> <tr> <th></th> <th>जेएनपीटी</th> <th>जीटीआईपीएल</th> <th>एनएसआईसीटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाट लम्बाई (मीटर)</td> <td>1125</td> <td>712</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)</td> <td>55</td> <td>40</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>क्षमता (लाख टीईयू)</td> <td>15.40</td> <td>13.30</td> <td>11.00</td> </tr> <tr> <td>उपयोगिता</td> <td>64.00%</td> <td>83.17%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता के निर्धारण की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।</p> <p>एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्चन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्चन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदान करने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।</p> <p>टीएमपी के पूर्वोदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता माडल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.90 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आवश्यकता है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।</p>		जेएनपीटी	जीटीआईपीएल	एनएसआईसीटी	घाट लम्बाई (मीटर)	1125	712	600	यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)	55	40	28	क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00	उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%
	जेएनपीटी	जीटीआईपीएल	एनएसआईसीटी																			
घाट लम्बाई (मीटर)	1125	712	600																			
यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)	55	40	28																			
क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00																			
उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%																			
(iv).	<p>यातायात:</p> <p>हालांकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान लगभग 14.72 लाख टीईयू प्रहस्तित किया है परंतु उसने इस आधार पर वर्ष 2008 से 2010 के लिए 11 लाख टीईयू प्रत्येक पर यातायात अनुमानित किया है कि टर्मिनल की क्षमता लगभग 11 लाख टीईयू है। परंतु यातायात पूर्वानुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में दिए गए निर्धारण के अनुसार होने चाहिए। एनएसआईसीटी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2008 से 2010 के लिए यातायात पूर्वानुमान की समीक्षा करे और आधार के साथ समीक्षित यातायात पूर्वानुमान भेजे।</p>	<p>दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता के निर्धारण की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।</p> <p>एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्चन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्चन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदान करने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।</p> <p>उपर्युक्त आधार पर, जहां प्रतिमानकों के अनुसार क्षमता यातायात अनुमानों से कम है, क्षमता मात्रा पूर्वानुमानों के रूप में सुविचारित की गई है।</p>																				

(v).	<p>प्रचालन आय: (क). निजी टर्मिनलों के लिए निर्धारित प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रपत्रों के प्रपत्र 2ख की टिप्पणी 3 प्रचालक से अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाएं। तथापि, एनएसआईसीटी द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। एनएसआईसीटी अनुमानित संशोधित यातायात और मौजूदा दरमान के संदर्भ में आय के विस्तृत परिकलन के साथ-साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान भी भेजें।</p>	<p>प्रपत्र 2 ख कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिए अर्जित राजस्व के ब्योरे देता है। चूंकि वर्ष 2005, 2006 और 2007 के लिए प्रशुल्क भिन्न-भिन्न थे, इसलिए इस राशि को यातायात संबंधी प्रपत्र 2क के साथ प्रत्यक्ष रूप से सहबद्ध नहीं किया जा सकता।</p>																																
	<p>(ख). इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 28 जून, 2007 द्वारा जेएनपीटी के टर्मिनलों में, एनएसआईसीटी सहित, रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) के लिए 15 फरवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से रू0 400 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि की लेवी के जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए आय अनुमानों के ब्रेकअप के अभाव में, यह स्पष्ट नहीं है कि आईटीआरएचओ से होने वाली आय को वर्ष 2007 की वास्तविक आय और अनुवर्ती अवधि के अनुमानों में सुविचारित किया गया है अथवा नहीं। यह भी देखा गया है कि एनएसआईसीटी ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में आईटीआरएचओ की लेवी शामिल नहीं की है। एनएसआईसीटी अपने को वर्ष 2007 में हुई यह अतिरिक्त आय और अनुवर्ती अवधि के अनुमान भेजें। मसौदा दरमान में जरूरी उपबंध शामिल किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2007 के लिए आईटीआरएचओ से अर्जित आय रू0 14.74 करोड़ है। इसी चलन के आधार पर, यह आय वर्ष 2008 से 2010 की विविध आय के अधीन पहले से सुविचारित की जा चुकी है।</p> <p>चूंकि मौजूदा आईटीआरएचओ व्यवस्था रेल प्रचालकों को व्यवस्थित करने में सभी आईसीडी कंटेनरों पर अतिरिक्त बोझ डालती है, इसलिए एनएसआईसीटी ने एनएसआईसीटी में प्राप्त मिश्रित ट्रेनों पर प्रहस्तित सभी बॉक्सों के लिए लागू किया जाने वाला स्थानांतरण प्रभार (खंड 11 – विविध प्रभार) में बिन्दु (5) निर्धारित किया है।</p> <p>यदि प्राधिकरण वर्तमान व्यवस्था को जारी रखने का निर्णय लेता है तो यह अनुरोध है कि टीएएमपी द्वारा मौजूदा एनएसआईसीटी प्रस्ताव के आधार पर वृद्धि के साथ एनएसआईसीटी दरमान में आईटीआरएचओ प्रभार निर्धारित किया जाए।</p>																																
	<p>(ग). एनएसआईसीटी प्रस्ताव स्पष्ट रूप से नहीं बताता है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय के अनुमानन के लिए उसके द्वारा अंगीकृत विनिमय दर है। एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि प्रचालन आय का अनुमान लगाने के लिए उसके द्वारा अंगीकृत विनिमय दर भेजें।</p>	<p>सुविचारित विनिमय दर रू0 40.34 प्रति अमेरिकी डॉलर है। यह विनिमय दर भंडारण/प्रशीतन आय के लिए लागू है।</p>																																
	<p>(घ). प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा, एनएसआईसीटी ने कुछ नई सेवाओं को शुरू करने का प्रस्ताव किया है। नई सेवाओं से होने वाली वर्ष-वार अनुमानित आय मदवार मात्राबद्ध की जाए और आय के अनुमानन के आधार के साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भेजी जाए।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए विविध सेवाओं से होने वाली आय दर्शाते हुए विवरण भेजा है।)</p>																																
	<p>(ड). एनएसआईसीटी अपने द्वारा प्रपत्र 2-ख में दिए गए आंकड़ों के संदर्भ में विस्तृत विराम समय विश्लेषण वाला एक नोट भेजें।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006, 2007 और जून, 2008 तक के लिए आईसीडी, स्थानीय और टीपी कंटेनरों के लिए मासिक विराम समय दर्शाने वाला विवरण भेजा है।) आईसीडी, स्थानीय और टीपी कंटेनरों के लिए औसत विराम समय नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-</p> <table border="1" data-bbox="873 1625 1430 1906"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>जुलाई 2008 तक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आईसीडी</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- आयात</td> <td>5.0</td> <td>3.3</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>- निर्यात</td> <td>5.4</td> <td>5.0</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>स्थानीय</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- आयात</td> <td>1.6</td> <td>1.3</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>- निर्यात</td> <td>3.8</td> <td>3.9</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>टीपी</td> <td>3.8</td> <td>5.3</td> <td>4.3</td> </tr> </tbody> </table>		2006	2007	जुलाई 2008 तक	आईसीडी				- आयात	5.0	3.3	4.9	- निर्यात	5.4	5.0	4.9	स्थानीय				- आयात	1.6	1.3	1.7	- निर्यात	3.8	3.9	4.1	टीपी	3.8	5.3	4.3
	2006	2007	जुलाई 2008 तक																															
आईसीडी																																		
- आयात	5.0	3.3	4.9																															
- निर्यात	5.4	5.0	4.9																															
स्थानीय																																		
- आयात	1.6	1.3	1.7																															
- निर्यात	3.8	3.9	4.1																															
टीपी	3.8	5.3	4.3																															

(vi).	<p>प्रचालन लागत: (क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर: वर्ष 2008 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी वर्ष 2007 के प्रासंगिक आंकड़े की तुलना में लगभग 9 प्रतिशत के साथ अनुमानित किया गया है। वर्ष 2007 से 2008 औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औचित्य दें। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत के अनुमानों के लिए विस्तृत परिगणना भेजी जाए।</p>	<p>वर्ष 2004 में यूनियन के साथ हुआ दीर्घकालिक निपटान मार्च 2008 में समाप्त हो चुका है। 4 वर्षों की अवधि के लिए पिछले निपटान के दौरान, एनएसआईसीटी पहले वर्ष के दौरान 20 प्रतिशत और अगले 3 वर्षों के दौरान 4.5 प्रतिशत प्रत्येक वर्ष संशोधन के लिए सहमत था। मौजूदा निपटान के लिए, एनएसआईसीटी निपटान के प्रथम वर्ष में उच्चतर आउटगो की उम्मीद कर रहा है।</p> <p>3 वर्षों की अवधि में वृद्धि अप्रैल 2008 में लागू मुद्रास्फीति कारक के अनुसार है। मुद्रास्फीति में मौजूदा वृद्धि चलन के कारण, वास्तविक आउटफ्लो के प्रभावपूर्ण ढंग से बढ़ने की उम्मीद है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई समायोजन नहीं किया जाए। (एनएसआईसीटी ने प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की गणना के लिए परिगणनाएँ भेजी हैं।)</p>
	<p>(ख). अनुरक्षण लेबर: (i). तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2008 से 2010 के दौरान लगभग 7 प्रतिशत प्रत्येक की औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत के लिए एक विस्तृत परिगणना भेजें। (ii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के दौरान कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का अनुमान लगाया है। कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का औचित्य दें जब एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के लिए कम किए गए यातायात स्तर के लिए अपने लागत विवरण तैयार किए हैं।</p>	<p>इंजीनियरिंग स्टाफ के मामले में, वर्ष 2007 के दौरान महत्वपूर्ण कर्मचारी टर्नओवर रहा है। एनएसआईसीटी ने मौजूदा मजदूरी दर की तुलना में सीमांततः उच्चतर मजदूरी दर पर प्रतिस्थापन किए जाने की संभावना है। इसलिए 7 प्रतिशत वृद्धि अनुमानित की गई है। वर्ष 2007 में शीर्ष गणना में वृद्धि पदों को भरने के लिए सुविचारित की गई है। मुद्रास्फीति में मौजूदा वृद्धि चलन के मद्देनजर, वास्तविक आउटफ्लो के प्रभावपूर्ण ढंग से बढ़ने की संभावना है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई समायोजन नहीं किया जाए।</p>
	<p>(ग). उपस्कर चालन लागत: (i). वर्ष 2007 के लिए वास्तविक बिजली उपभोग की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित बिजली के प्रति टीईयू उपभोग में लगभग 8 प्रतिशत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें। (ii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2009 और 2010 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग पर पहुंचने के लिए लगभग 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक होगा कि वृद्धि कारक केवल बिजली की इकाई लागत के लिए लागू किया जाए। (iii). कृपया वर्ष 2007 की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित बिजली की इकाई लागत में लगभग 10 प्रतिशत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>वर्ष 2005 से 2007 के दौरान प्रति टीईयू उपभोग की गई इकाईयाँ क्रमशः 14, 13 और 11 इकाईयाँ थीं। इसलिए, प्रति टीईयू 12 इकाईयाँ की औसत पर विचार किया गया है। यह विशेष रूप से क्यूसी, प्रशीतन कंटेनरों, यार्ड/कार्यालय में लाइट करने के लिए है जिसका मात्रा से कोई संबंध नहीं है। विपथन मुख्यतः कंटेनर लोड मिश्रण, प्रशीतन उपभोग और मौसमी परिस्थितियों के कारण हैं। बिजली की इकाई लागत की वृद्धि पिछले प्रशुल्क चक्रों के अनुसार 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है। बिजली कीमत में ईंधन अधिभार शामिल है।</p> <p>वर्ष 2005 से 2007 के दौरान बिजली की इकाई लागत क्रमशः रु0 4.99, 5.72, 6.01 रही है। औसत वृद्धि 10.66 प्रतिशत परिगणित की गई है। (एनएसआईसीटी ने अप्रैल 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिपि भेजी है।)</p>
	<p>(घ). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा: (i). एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 1998 के प्रशुल्क आदेश में पूरी रॉयल्टी पार करना रूप में स्वीकार की थी। यह</p>	<p>(i). इसमें असहमति नहीं है कि रॉयल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली</p>

देखा जाए कि जब एनएसआईसीटी जनवरी, 1999 में अपने प्रचालकों को शुरू करने के करीब था, इसने अपने प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जून 1998 में इस प्राधिकरण का रुख किया था। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव आदेश दिनांक 5 दिसम्बर 1998 द्वारा अनुमोदित किया था। चूंकि एनएसआईसीटी को केवल वर्ष 1998 में जेएनपीटी का प्रशुल्क अंगीकृत करने की अनुमति दी गई थी, कोई लागत जमा विश्लेषण नहीं किया गया था और, इसलिए, वर्ष 1998 में पार करना रूप में रॉयल्टी की अनुमति देने का प्रश्न ही नहीं उठता था।

(ii). चूंकि जुलाई 205 का प्रशुल्क आदेश एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा थी, इसलिए समायोजन केवल यातायात के मामले में किया गया था। इस संबंध में आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के अनुच्छेद 10 (ix) (ग) का अवलोकन करें।

(iii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए लागत रूप में ₹0 565.60 करोड़ की पूरी रॉयल्टी का दावा किया है। यह उल्लेखनीय है कि यातायात दिशा-निर्देश का खंड 2.8.1 रॉयल्टी भुगतान की लागत रूप में अनुमति दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक देता है।

शर्तें प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी को शामिल किए जाने से नहीं रोकती हैं। यहां तक कि दूसरी उच्चतम रायल्टी का मौजूदा भत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। टीएमपी ने मार्च 2006 के आदेश को छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रशुल्क के परिकलन में पूर्ण रायल्टी की अनुमति दी है।

(ii). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच रायल्टियों की तुलना निम्नवत् है:-

विवरण	एनएसआईसीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)	312.00	225.00
गारंटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60
कुल रॉयल्टी (रूपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00

(iii). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि लागू नहीं की जा रही रायल्टी की स्थिति बोलियाँ आमंत्रित करते समय बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जाएं। जेएनपीटी के बोलीदाताओं को आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट रायल्टी को स्वीकार किए जाने के संबंध में शर्तें नहीं दी गई थीं।

(iv). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध जाता है और परिणामस्वरूप कानून में बदलाव। इससे एनएसआईसीटी के सुविधा का प्रचालन करने के अधिकार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को होने वाले संभावित नुकसान से बचने के लिए रायल्टी को लागत रूप में लिया जाएगा। रायल्टी भाग की अनुमति नहीं देने से नुकसान होता है। इसलिए यदि नुकसान होता है तो पूर्ण रायल्टी की अनुमति दी जाए।

(v). भुगतान रायल्टी की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पल्लन को रोकड़ प्रवाह का एनपीवी प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धति से प्रचालक को नुकसान होता है।

(vi). खंड 2.8.1 के अनुसार, रायल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन होगी। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा ₹0 4039 करोड़ की अपेक्षा ₹0 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की प्रति टीईयू औसत रॉयल्टी एनएसआईसीटी के ₹0 2601/- की अपेक्षा ₹0 2617/- परिगणित की गई। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूर्ण रॉयल्टी अवश्य स्वीकार की जाए। उक्त दिशा-निर्देशों का कोई अन्य निवर्चन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च 2006 में टीएमपी द्वारा अंगीकृत रायल्टी संबंधी स्थिति को अब अंगीकृत नहीं किया जा सकता।

जुलाई, 2005 के आदेश में, प्राधिकरण ने रॉयल्टी के मुद्दे को विशेष रूप संबोधित किया था और लागतों के हिस्से के रूप में दूसरी उच्चतम रॉयल्टी पर विचार नहीं करने का सही चुनाव किया था।

	<p>(ड). अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के संदर्भ में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित भेजे:-</p> <p>(i). वर्ष 2007 से 2010 के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के लिए गणनाएँ।</p> <p>(ii). किराये पर लिए गए/लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की सूची दस्तावेज़ी साक्ष्य के साथ वैधीकृत।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के विवरण भेजे हैं। परिगणनाएँ नहीं भेजी गई हैं। यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2008 से 2010 तक के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार उक्त वर्षों के लिए 11 लाख टीईयू प्रत्येक की मात्रा के लिए है। अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों में आईटीआरएचओ के अधीन जेएनपीटी-आईसीडी प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। एनएसआईसीटी को उम्मीद है कि एक बार जब उसके द्वारा प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार लागू हो जाएंगे तो वर्ष 2008 से आईसीडी मात्रा में कमी आएगी। इसने आईटीवी और टीटी को किराये पर लेने के लिए निजी पक्षों के साथ किए गए दो करार प्रतिलिपियों भी भेजी हैं।) एक करार कंटेनरों के आईसीडी से यार्ड और विलोमत: संचलन तथा यार्ड के भीतर स्थानांतरण से संबंधित है। दूसरा करार कंटेनरों के घाट से यार्ड संचलन और यार्ड के भीतर स्थानांतरण से संबंधित है।</p>
	<p>(च). अन्य व्यय:</p> <p>(i). एनएसआईसीटी "अन्य व्ययों" के अधीन लागत व्ययों के साथ सुविचारित मदों की सूची तैयार करें।</p> <p>(i). वर्ष 2006 की तुलना में वर्ष 2007 के लिए अन्य व्ययों में लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि हुई है। व्यय में इस वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>"अन्य व्ययों" में बांधना और पर्यवेक्षण के लिए अस्थायी लेबर की लागत, स्टाफ कल्याण व्यय, सामान्य प्रचालन और प्रबंधन शुल्क शामिल हैं।</p> <p>यह वृद्धि स्टाफ कार्य, चिकित्सा परीक्षा आदि पर व्यय करने के कारण है।</p>
	<p>(छ). तकनीकी सेवाएं शुल्क:</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित "आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप" की यार्डस्टिक लागू करते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित की जाए। तकनीकी सेवाओं के शुल्क के भुगतान के लिए अधुनातन आयकर निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी जाए।</p>	<p>(एनएसआईसीटी ने निर्धारण वर्ष 2002-03 के लिए किए गए अंतिम निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी है जहां तकनीकी सेवा शुल्क के लिए कोई अस्वीकृति नहीं है।</p>
	<p>(ज). मूल्यहास:</p> <p>एनएसआईसीटी ने अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित किए हैं। अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से हटाए भी गए हैं। एनएसआईसीटी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत परिगणनाएं भेजे। कम्पनी अधिनियम के उपबंधों अथवा रियायत करार के उपबंधों, जैसा भी मामला हो, का संदर्भ देते हुए अंगीकृत मूल्यहास की दरें भी भेजी जाएं।</p>	<p>मूल्यहास प्रबंधन द्वारा अनुमानित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवनकाल के अनुसार अथवा कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों पर, जो भी अधिक हो, स्ट्रेट-लाइन पद्धति प्रयोग करते हुए दिया गया है। वर्ष के दौरान अचल परिसंपत्तियों में किए गए संवर्धनों/कटौतियों पर मूल्यहास ऐसे संवर्धनों/कटौतियों की तारीख से/को यथानुपात आधार पर दिया गया है। स्थापना लागत भवनों के रूप में पूंजीकृत की गई है और 25 वर्षों की अवधि के लिए प्रभाजित किया गया है। (एनएसआईसीटी ने अचल परिसंपत्तियों के विभिन्न प्रकार के लिए अपने द्वारा अपनाई गई मूल्यहास की दरें भेजी हैं।)</p>
	<p>(झ). उपरिव्यय:</p> <p>(i). एनएसआईसीटी प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों की सूची तैयार करें।</p> <p>(ii). एनएसआईसीटी वर्ष 2007 की अपेक्षा वर्ष 2008 के प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में 19 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि का औचित्य दें।</p> <p>(iii). 'सामान्य उपरिव्ययों' के अधीन सुविचारित मदों की सूची तैयार करें।</p>	<p>एनएसआईसीटी ने प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों को दर्शाते हुए एक विवरण भेजा है जिसमें प्रबंधन स्टाफ को वेतन शामिल है। यह विवरण वर्ष 2005 से 2010 तक प्रबंधन स्टाफ की संख्या और औसत वेतन प्रति व्यक्ति दर्शाता है।</p> <p>जनवरी, 2008 में प्रबंधन स्टाफ को दी गई औसत वेतन वृद्धि पिछले वर्ष से लगभग 12 प्रतिशत थी। वर्ष 2007 का मजदूरी बिल वर्ष 2006 में 36 की वास्तविक स्टाफ संख्या की अपेक्षा</p>

		<p>केवल 34 कर्मचारियों के लिए था। वर्ष 2008 के लिए अनुमान वर्ष 2007 में आई और वर्ष 2008 में भरी गई भर्तियों की लागत पर विचार करता है।</p> <p>“सामान्य उपरिव्ययों” में बैंक शुल्क, सामान्य कार्यालय उपरिव्यय, स्टेशनरी, दूरसंचार आदि शामिल हैं।</p>																																																							
	<p>() अन्वः एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 के लिए क्रमशः रू0 22.90 करोड़, 14.17 करोड़ और 13.08 करोड़ को “अन्व” रूप में शीर्षकित वास्तविक व्यय दर्शाया है। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:</p> <p>(i). “अन्व” के अधीन सुविचारित मदों की सूची।</p> <p>(ii). वर्ष 2007 के वास्तविक से वर्ष 2008 के अनुमानित व्यय में लगभग 16 प्रतिशत की वृद्धि है। एनएसआईसीटी ने अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों में लगभग 8 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है। एनएसआईसीटी सुविचारित वृद्धि के औचित्य के साथ वर्ष 2008 से 2010 के लिए अनुमानों का औचित्य बताएं।</p>	<p>“अन्व” और व्ययों के अधीन सुविचारित मदें निम्नवत् हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="873 415 1429 787"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="6">वर्ष</th> </tr> <tr> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>संपत्ति लागत</td> <td>1306.46</td> <td>1148.15</td> <td>762.47</td> <td>872.41</td> <td>966.03</td> <td>1064.33</td> </tr> <tr> <td>यात्रा और आवास</td> <td>116.02</td> <td>117.25</td> <td>123.50</td> <td>163.86</td> <td>172.06</td> <td>180.66</td> </tr> <tr> <td>विपणन और संवर्धन</td> <td>14.53</td> <td>10.07</td> <td>66.95</td> <td>53.15</td> <td>55.80</td> <td>58.59</td> </tr> <tr> <td>प्रोफेशनल सेवाएँ</td> <td>602.08</td> <td>91.88</td> <td>151.95</td> <td>136.02</td> <td>142.82</td> <td>149.96</td> </tr> <tr> <td>आईटी</td> <td>251.06</td> <td>49.83</td> <td>202.81</td> <td>292.95</td> <td>307.59</td> <td>322.97</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>2290.15</td> <td>1417.18</td> <td>1307.68</td> <td>1518.39</td> <td>1644.30</td> <td>1776.51</td> </tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने टर्मिनल के प्रचालनों के सॉफ्टवेयर के लिए वार्षिक अनुरक्षण प्रभार खर्च नहीं किए गए हैं क्योंकि सॉफ्टवेयर एनएवीआईएस द्वारा समर्थित नहीं था। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 की प्रथम तिमाही के दौरान टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर उन्नत किया है। वर्ष 2008 वृद्धि में रू0 70/- लाख प्रति वर्ष की राशि के वार्षिक अनुरक्षण प्रभारों के योगदान पर विचार करता है।</p>	विवरण	वर्ष						2005	2006	2007	2008	2009	2010	संपत्ति लागत	1306.46	1148.15	762.47	872.41	966.03	1064.33	यात्रा और आवास	116.02	117.25	123.50	163.86	172.06	180.66	विपणन और संवर्धन	14.53	10.07	66.95	53.15	55.80	58.59	प्रोफेशनल सेवाएँ	602.08	91.88	151.95	136.02	142.82	149.96	आईटी	251.06	49.83	202.81	292.95	307.59	322.97	कुल	2290.15	1417.18	1307.68	1518.39	1644.30	1776.51
विवरण	वर्ष																																																								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010																																																			
संपत्ति लागत	1306.46	1148.15	762.47	872.41	966.03	1064.33																																																			
यात्रा और आवास	116.02	117.25	123.50	163.86	172.06	180.66																																																			
विपणन और संवर्धन	14.53	10.07	66.95	53.15	55.80	58.59																																																			
प्रोफेशनल सेवाएँ	602.08	91.88	151.95	136.02	142.82	149.96																																																			
आईटी	251.06	49.83	202.81	292.95	307.59	322.97																																																			
कुल	2290.15	1417.18	1307.68	1518.39	1644.30	1776.51																																																			
	<p>(ट). नियोजित पूंजी:</p> <p>(i). अचल परिसंपत्तियाँ:</p> <p>(क). सकल अचल परिसंपत्तियाँ:</p> <p>लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2005 की शुरुआत में सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य में रू0 301.14 लाख राशि के फर्नीचर और कार्यालय उपस्कर का मूल्य शामिल नहीं किया गया था जैसाकि एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के भाग अचल परिसंपत्तियाँ अनुसूची में दर्शाया गया है।</p> <p>(ख). सकल प्रखंड में संवर्धन:</p> <p>वर्ष 2008 से 2010 के लिए प्रस्तावित अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन मौजूदा परिसंपत्तियों जैसे आईटीवी, टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर एवं हार्डवेयर, रीचस्टेकर/खाली हैंडलर, कार्यालय उपस्कर/फर्नीचर आदि के पुनर्स्थापन और सीमाशुल्क कार्यालय के लिए सिविल कार्य और आईसीडी कार्यालय आदि से संबंधित प्रतीत होता है। इस संबंध में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(i). दस्तावेजी साक्ष्य जैसे प्रस्तावित परिसंपत्तियों संबंधी खरीद आदेश/भुगतान किए गए बिलों को वर्ष 2008 के दौरान जोड़े जाएं।</p> <p>(ii). परिसंपत्तियाँ प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य वर्ष 2009 और 2010 के दौरान जोड़ा जाए।</p>	<p>फर्नीचर और जुड़नार के मूल्य सहित सकल अचल परिसंपत्तियों का मूल्य शामिल एवं सही किया गया है। तथापि, नियोजित पूंजी अथवा प्रपत्र 3क में कोई बदलाव नहीं है।</p> <p>(एनएसआईसीटी ने दस्तावेजों द्वारा समर्थित परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन के लिए मई 2008 तक किए गए व्यय के ब्योरे भेजे हैं।)</p> <p>वर्ष 2001 में एनएसआईसीटी द्वारा खरीदे गए रीचस्टेकर/खाली हैंडलर्स वर्ष 2009 में पुनर्स्थापन के लिए देय हैं। चूंकि इससे इसका उपयोगी जीवनकाल पूरा होगा, इसलिए पुनर्स्थापन को बजट में लिया गया है।</p>																																																							

<p>(iii). प्रपत्र-4ख में एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे अपूर्ण हैं। कृपया निम्नलिखित पहलुओं पर अतिरिक्त निवेश का ब्योरा दें:- (क). इकाई प्रचालन लागत में कटौती (ख). अतिरिक्त यातायात (ग). प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार (घ). परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन से होने वाली अतिरिक्त क्षमता।</p> <p>(iv). बदले जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के अवशिष्ट मूल्य के संबंध में लागत विवरणों में दिया संव्यवहार।</p> <p>(ग). एनएसआईसीटी पुष्टि करें कि पुर्नस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियां वर्ष 2008 से 2010 के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी से हटा दी गई हैं।</p> <p>(घ). एनएसआईसीटी नोट करें कि केवल पूर्ण और शुरु की गई परिसंपत्तियां केवल नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। इस संबंध में पुष्टि भेजी जाए।</p>	<p>वर्ष 2009 और 2010 के लिए कार्यालय उपस्कर, फर्नीचर आदि के पुर्नस्थापन संबंधी अनुमानित राशि रु0 17 लाख की अन्य परिसंपत्तियां जोकि नियोजित पूंजी का 0.03 प्रतिशत है और पूर्व कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है। प्रस्तावित कुल पुर्नस्थापन रु0 470 करोड़ की मौजूदा नियोजित पूंजी के विपरीत केवल रु0 26.80 करोड़ है जोकि तीन वर्ष की अवधि के लिए केवल 5 प्रतिशत है। वर्ष-वार स्पष्टीकरण नीचे दिया गया है:</p> <p><u>2008</u></p> <p>(i). ट्रेक्टर-ट्रेलर्स वर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 4 टीटी हैं जोकि पुर्नस्थापन के लिए देय हैं। ये आरटीजी को ईंधन की सुपुर्दगी के लिए इंजीनियरिंग, पुर्नस्थापन के लिए स्थानांतरण स्प्रेडर में इस्तेमाल किए जा रहे हैं। इसे टर्मिनल की क्षमता में नहीं जोड़ा गया है।</p> <p>(ii). हार्डवेयर/साफ्टवेयर: टर्मिनल प्रचालन साफ्टवेयर 7 वर्षों से अधिक के लिए प्रचालन किया जाता रहा है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रयोग किया गया मौजूदा साफ्टवेयर वर्जन वेंडर द्वारा समर्थित नहीं है। साफ्टवेयर का जीवनकाल चक्र पांच वर्षों से अधिक के लिए नहीं है इसलिए बदला गया है। यह टर्मिनल के अधिक प्रचालन के लिए अपेक्षित है और कोई क्षमता नहीं जोड़ी गई है।</p> <p>(iii). सीमाशुल्क कार्यालय: यह मूलतः टर्मिनल में सीमाशुल्क के बैठने की व्यवस्था के लिए है।</p> <p><u>2009</u></p> <p>(i). रीच स्टेकर/खाली हैंडलर: वर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 3 रीच-स्टेकर और 2 खाली हैंडलर है जोकि वर्ष 2000-2001 में खरीदे गए थे और बदले जाने के लिए देय है। वह मूलतः ट्रेनों के प्रहस्तन और आईटीआरएचओ गतिविधि के लिए आईसीडी में तैनात किए गए हैं। ये उपस्कर ट्रेनों के तेजी से घुमाव में मदद करते हैं और घाट पर टर्मिनल की क्षमता नहीं बढ़ाते हैं। ये बेहतर निष्पादन करने के लिए हमारे हेतु समर्थक उपस्कर हैं। साफ्टवेयर/हार्डवेयर बदलने का अवशिष्ट मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रैप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि यह माना गया है कि निपटान पर अर्जित राशि इसके लिखे हुए मूल्य के अनुसार होगा। एनएसआईसीटी ने पुष्टि की है कि बदली हुई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी से हटा दी गई हैं। इसके अलावा, नियोजित पूंजी पर दिया गया प्रतिलाभ निवल अचल परिसंपत्ति पर है जोकि मूल्यहास के पश्चात है। यह पुष्ट है कि केवल पूरी की गई और शुरु की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जाती हैं।</p>
---	---

	<p>(ii). सकल प्रखंड से हटाए गए: (क). एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में शामिल सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरों संबंधी प्रपत्र 4ख दर्शाता है कि वर्ष 2008, 2009 और 2010 के दौरान प्रस्तावित निवेश मौजूदा परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन के लिए है। जब एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से मौजूदा परिसंपत्तियों को हटाने पर विचार किया है, वर्ष 2009 और 2010 के दौरान उसके द्वारा बदले जाने के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों का ऐसा हटाना उल्लिखित नहीं किया गया है। कृपया स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 में अपनी परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में अपमार्जन प्रस्तावित किए हैं। वर्ष 2008 में अपमार्जित परिसंपत्तियों की बिक्री से संभावित लाभ अथवा हानि के लिए लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।</p>	<p>एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए पत्र दिनांक 4 जुलाई 2008 का अनुलग्नक-14 दर्शाता है कि वर्ष 2009 और 2010 के दौरान बदले जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य पूर्णतः संचयित मूल्यह्रास द्वारा ऑफसेट किए जाते हैं।</p> <p>सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर बदलने का अवशिष्ट मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रैप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि यह माना गया है कि निपटान पर अर्जित राशि इसके लिखे हुए मूल्य के अनुसार होगा।</p>
	(ठ). कार्यगत पूंजी:	
	<p>(क). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 के लिए क्रमशः ₹0 10.31 करोड़, ₹0 3.31 करोड़ और ₹0 9.43 करोड़ कार्यगत पूंजी के रूप में विविध देनदारियों का दावा किया है। इसी प्रकार, इसने वर्ष 2008 से 2010 के लिए क्रमशः ₹0 9.53 करोड़, ₹0 9.62 करोड़ और ₹0 9.72 करोड़ का अनुमान लगाया है। उपर्युक्त विविध देनदारियां शेष लागत विवरण में यथा उल्लिखित भारतीय रेलवे द्वारा देय दो माह के टर्मिनल प्रभारों से कम देखे गए हैं। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटी यह दर्शाने के लिए बिल/दस्तावेजी साक्ष्य भेजे कि वर्ष 2005 से 2007 के दौरान टर्मिनल प्रभार रेलवे द्वारा एनएसआईसीटी को देय है। वर्ष 2008 से 2010 के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा देय अनुमानित दो माह के टर्मिनल प्रभार की परिगणनाएं भेजे।</p>	<p>दो महीनों की अनुमानित आय के लिए बकाया संबंधी निर्दिष्ट राशि प्रासंगिक नहीं है क्योंकि एनएसआईसीटी ने पिछले चलन के अनुसार देनदारियों पर विचार किया है जोकि उपयुक्त है और मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों से कम है। (वर्ष 2006 और 2007 के लिए दावाकृत विविध देनदारियां तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित लेखों में उल्लिखित मूल्यों के अनुसार पाई गई हैं।)</p>
	<p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी के रूप में दर्शाई गई तालिका जिसमें केपिटल पुर्ज वस्तुसूची और अन्य वस्तुसूची शामिल हो, की परिगणनाएं।</p>	<p>वस्तुसूची ईंधन के अतिरिक्त पुर्जों के एक वर्ष के औसत उपभोग पर विचार करते हुए 2.9.9 के अधीन विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित की गई है। (एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित मौजूदा परिसंपत्तियों के घटक विविध देनदारियों, ईंधन और अन्य तथा पूर्व-भुगतान हैं।)</p>
	<p>(ग). एनएसआईसीटी ने रोकड़ शेष को कार्यगत पूंजी के रूप में सुविचारित नहीं किया है।</p>	<p>दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.4 के अनुसार, रोकड़ कार्यगत पूंजी गणना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता। इसलिए इसपर विचार नहीं किया गया है।</p>
	<p>(घ). कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित पूर्व-भुगतानों की प्रकृति विचाराधीन सभी वर्षों की परिगणनाओं के साथ सूचित किया जाए।</p>	<p>पूर्व-भुगतानों में कर्मचारियों को अग्रिम, आपूर्तिकर्ता, किराये का पूर्व-भुगतान और बीमा, आदि शामिल हैं। (एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2010 के पूर्व-भुगतानों का वर्ष-वार ब्रेकअप भेजा है।)</p>
(ड.).	दरमान:	
(i).	<p>मसौदा दरमान के खंड 1.2 में दी गई "एनएसआईसीटी पीएल" की परिभाषा अपूर्ण है।</p>	<p>नाम सही कर न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड किया जाए, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और कार्य।</p>

(ii).	प्रस्तावित खंड 2.7 उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान के समय से संबंधित है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 58 में भुगतानों के समय के लिए उपबंध पहले से दिया गया है। अतः प्रस्तावित खंड 2.7 को अधिसूचित करने की आवश्यकता नहीं है।	इस खंड को शामिल करने का प्रयोजन यह सुनिश्चित करना है कि चूककर्ता पक्ष के विरुद्ध कार्यवाही स्पष्टतः स्थापित की जा सके। एनएसआईसीटी एक निजी टर्मिनल प्रचालक है।
(iii).	दंडात्मक ब्याज की वसूली पर शासित प्रस्तावित टिप्पणी 2.8 (ii) संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार संशोधित की जाए और दंडात्मक ब्याज की दर अधुनातित की जाए।	एनएसआईसीटी सहमत हैं कि लागू दर भारतीय स्टेट बैंक के प्रारंभिक लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक ब्याज की दर होनी चाहिए।
(iv).	प्रस्तावित टिप्पणी 2.10 में, एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों में बांधना/खोलना सेवाएं प्रदान करने की लागत शामिल है। एनएसआईसीटी प्रदान की जा रही बांधना/खोलना सेवाओं की लागत के आधार पर रियायत प्रस्तावित करें जब एनएसआईसीटी द्वारा ऐसी सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं।	प्रचालनों के शुरू होने के समय से, एनएसआईसीटी ने शिपिंग लाइनों को रक्षा और सुरक्षा कारणों से पत्तन परिसर के भीतर बांधना/खोलना अथवा अन्य सेवा संबंधी किन्हीं प्रचालनों को किए जाने की अनुमति नहीं दी हुई है। उसके मद्देनजर हम प्रकाशित प्रशुल्क में कोई रियायत ढाँचा शामिल नहीं करना चाहते हैं।
(v).	प्रस्तावित खंड 2.11 के संदर्भ में, जोकि एनएसआईसीटी/उपयोक्ताओं द्वारा सांविदिक शर्तों के अनिष्पादन के लिए आस्तियों की लेवी शासित करता है, इस प्राधिकरण के लिए यह संभव नहीं होगा कि वह निष्पादन और आस्तियों के लिए सांविदिक शर्तें निर्धारित करने के एनएसआईसीटी के बिना मार्गदर्शन के विवेकाधिकार की अनुमति देते हुए प्रस्तावित शर्त को अधिसूचित करें। अतः एनएसआईसीटी दक्षता की गिनती के लिए डैटम भेजें जिसे एनएसआईसीटी के दरमान में शर्त रूप में शामिल किया जाएगा।	एनएसआईसीटी का दरमान रियायत करार के अनुसार 20 संचलन प्रति घंटा की औसत उत्पादकता पर आधारित है। सांविदिक शर्तें, जिसपर ग्राहक के साथ परस्पर सहमति बनाई जा सकती है, प्रकाशित प्रशुल्क के 10 प्रतिशत से अधिक निष्पादन आस्तियां नहीं होंगी।
(vi).	उपयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और उपयोक्ताओं को होने वाले उत्पादकता सुधारों का लाभ प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि का औचित्य देते हुए सूचीबद्ध किया जाए।	एनएसआईसीटी उत्पादकता में कोई और सुधार प्रस्तावित नहीं कर रहा है। प्रशुल्क वृद्धि अनिवार्यतः जुलाई 2010 में ₹0 1,194 प्रति टीईयू से ₹0 2,086 प्रति टीईयू से रॉयल्टी में वृद्धि से होनी चाहिए।
(vii).	एनएसआईसीटी प्रासंगिक सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में मसौदा दरमान में इकाई दरों का औचित्य बताएं।	इकाई दरें मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार हैं और मौजूदा एनएसआईसीटी प्रशुल्क प्रस्तावित वृद्धि प्रतिशतों पर विचार करने के पश्चात है।
(viii).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.15 विनिर्दिष्ट करता है कि पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत के अनुसार, प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित उपबंध शामिल किए जाएं: (क). उपयोक्ताओं को एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। (ख). यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं के उपलब्ध नहीं होने अथवा खराब होने अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय खड़ा रहता है तो पोत के निष्क्रिय खड़ा होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत किए गए जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत स्वीकार की जाएगी। (ग). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिसमें एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय	एनएसआईसीटी संशोधन के लिए सहमत है। एनएसआईसीटी इससे सहमत है, बशर्ते एनएसआईसीटी द्वारा यथा प्रस्तावित खंड 2.11 प्रशुल्क में शामिल किया जाता है। एनएसआईसीटी संशोधन से सहमत है।

	कंटेनरों की सुपुर्दगी स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।	
(ix).	एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि मसौदा दरमान के खंड 1 से 4 में प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं को अलग-अलग सूचीबद्ध करें।	खंड 1 से 4 के अधीन एनएसआईसीटी का प्रशुल्क वह गतिविधि स्पष्टतः निर्दिष्ट करता है जिसके लिए प्रभार क, ख, ग और घ के अधीन प्रभार्य हैं।
(x).	(क). एनएसआईसीटी पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा स्लाइडिंग मान के साथ डिस्पेंसिंग और मात्राओं के होने के बावजूद एकल दर प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें। (ख). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची बनाएं।	पोतांतरण कंटेनरों को सामान्य कंटेनरों की अपेक्षा पहले से 50 प्रतिशत रियायत मिल रही है। प्रचालनों के शुरू होने के समय से, किसी ग्राहक ने भी छूट-प्राप्त प्रशुल्क पर मात्रा रियायतों के लिए योग्यता प्राप्त नहीं की है। इस रियायत को बनाए रखने की स्थिति में, पोतांतरण मात्रा में किसी वृद्धि से एनएसआईसीटी द्वारा रायल्टी भुगतान में महत्वपूर्ण वृद्धि होगी और प्रशुल्क आवेदन में प्रस्तुत किए गए एनएसआईसीटी के सभी वित्तीय पूर्वानुमानों में विघ्न आएगा। उससे बचने के लिए प्रशुल्क में रियायतों पर विचार नहीं किया गया है।
(xi).	सामान्य कंटेनरों के समानक प्रचालनों के लिए प्रस्तावित दरों की तुलना में यार्ड से सीएफएस (उप-खंड ख) के लिए ओडीसी प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित 192 प्रतिशत वृद्धि ओडीसी के लिए उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं की सूची के साथ तर्कसंगतता बताएं।	एनएसआईसीटी की मौजूदा दरें सामान्य प्रहस्तन प्रभार की दर का दोगुना है। इसी अनुपात को बनाए रखा गया है। ओडीसी बॉक्स के लिए उच्चतर प्रभार का कारण यह है कि घाट/यार्ड पर बॉक्स के प्रहस्तन में लगने वाला समय सामान्य कंटेनरों की अपेक्षा कम से कम तीन गुना अधिक है। इसके प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स आदि की भी आवश्यकता होती है।
(xii).	एनएसआईसीटी का दरमान संशोधित करने वाले आदेश दिनांक 15 नवम्बर, 2000 द्वारा, अपनी व्यवस्था से विभिन्न प्रचालन किए जाने के लिए उपयोक्ताओं को रियायतें स्वीकृत किए जाने के लिए उपबंध एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किए गए थे। उपयोक्ताओं को रियायत देने के लिए मौजूदा व्यवस्था के साथ डिस्पेंसिंग का कारण स्पष्ट करें।	प्रचालनों के शुरू होने के समय से, एनएसआईसीटी ने शिपिंग लाइनों को रक्षा और सुरक्षा कारणों से पत्तन परिसर के भीतर कोई प्रचालन करने की अनुमति नहीं दी है। बाहरी पक्षों को टर्मिनल के भीतर कोई प्रचालन करने देने की अनुमति देने से टर्मिनल की उत्पादकता पर भी असर पड़ेगा। उसके मद्देनजर, कोई रियायत ढोंचा शामिल नहीं किया गया है।
(xiii).	खंड-7 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 की आवश्यकता नहीं है क्योंकि शट आऊट कार्गो की परिभाषा खंड-1 के अधीन परिभाषा रूप में पहले से शामिल है।	एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 8-7-2008 द्वारा टिप्पणी-1 वापस ले ली गई है।
(xiv).	(क). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (खंड-8) के लिए प्रस्तावित प्रभारों की संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार समीक्षा की जाए जोकि 4 घंटे इकाई आधार पर लेवी की इकाई विनिर्दिष्ट करता है। (ख). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों के लिए भी लागू हैं। ऐसी स्थिति में, खंड-8 के अधीन टिप्पणी-4 में यथा प्रस्तावित रेस्टो कंटेनरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं।	ये प्रभार स्थापित अवसरचना से जुड़े हुए हैं। दरमान के अनुसार, भंडारण प्रभार भी 24 घंटे आधार पर हैं और वर्तमान पद्धति को जारी रखने की अनुमति दी जानी चाहिए। प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शनों के वर्तमान अनुमान 24 घंटे चक्र पर आधारित हैं। यदि बदलाव किया जाता है तो अपेक्षित कीमत वृद्धि को वांछित प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए मौजूदा दरों के कम से कम 100 प्रतिशत तक उच्चतर रखना होगा। (ख). यह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित मौजूदा प्रशुल्क विवरण के अनुसार है और यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार रेस्टो कंटेनरों पर भी लागू हैं। (तत्पश्चात, एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 8-7-2008 द्वारा टिप्पणी-4 को वापस ले लिया है।)

(xv).	<p>(क). भंडारण अवधि के शुरू होने पर शासी खंड-9 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी-1 संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाए।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने प्रथम 7 दिनों को आईसीडी कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों के रूप में प्रस्तावित किया है (खंड 9 – विराम समय प्रभार का क्र.सं. 4)। तथापि, खंड 9 के अधीन प्रस्तावित शर्त सं. 3 जोकि निःशुल्क दिवस और भंडारण प्रभारों की लेवी शासित करती है खंड 9 – विराम समय प्रभार के क्र.सं. 4 में प्रस्तावित प्रशुल्क मद से विपरीत प्रतीत होती है।</p>	<p>प्रस्तावित मौजूदा निःशुल्क दिवस 24*7 प्रचालनों पर आधारित है। आय अनुमान इन प्रतिमानकों पर आधारित हैं। यदि भंडारण अवधि खंड 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाती है तो हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि निःशुल्क दिवसों को जो भी प्रस्तावित किया गया है, से एक दिन कम किया जाए।</p> <p>टर्मिनल पर ट्रेनों की जिम्मेदारी उस प्रचालक की नहीं है। यह जिम्मेदारी लाइनों की है क्योंकि लाइनों का सीधा संबंध है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुशासित 7 दिवसों के निःशुल्क दिवस आईसीडी कंटेनरों के लिए उपलब्ध होंगे।</p> <p>शर्त सं. 3 विनिर्दिष्ट करती है कि 7 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के लिए, शिपिंग लाइनों को आगमन के 48 घंटों के भीतर दस्तावेज़ जमा करने होंगे ताकि इन कंटेनरों को ठीक प्रकार से योजनाबद्ध किया जा सके। यदि अपेक्षित आईसीडी दस्तावेज़ कंटेनर के उतारे जाने के 48 घंटों के भीतर जमा नहीं किए जाते हैं तो 7 निःशुल्क दिवसों का लाभ उपलब्ध नहीं होगा। इसलिए, विवरण एक-दूसरे के विपरीत नहीं है।</p> <p>स्पष्टता लाए जाने के लिए इस खंड को इस प्रकार पुनः लिखा जा सकता है: “आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज़ कंटेनर के उतारे जाने की तारीख से 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं तो कंटेनर को रेल पर लादे जाने के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी, नहीं तो उतारे जाने के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दगी की तारीख तक भंडारण प्रभार लागू होगा”।</p>
	<p>(ग). एनएसआईसीटी अति-आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनरों की दर से 3 गुना पर निर्धारित करने के पीछे औचित्य स्पष्ट करें। (खंड-10 के अधीन टिप्पणी 6 देखें)। अति-आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर निर्भर करता है, इसलिए ओडीसी की तत्संबंधी श्रेणी खंड 9 में प्रस्तावित तत्संबंधी स्लैब ढाँचे के अधीन अभिग्रहण करता है। प्रस्तावित टिप्पणी 6 की समीक्षा करें।</p>	<p>एनएसआईसीटी के पास एक बहुत ही छोटा कंटेनर यार्ड है और इसलिए प्रचालन इसके आकार से बहुत ही बाधित होते हैं। एनएसआईसीटी पर आने वाले ओडीसी कंटेनर सामान्य कंटेनर की अपेक्षा अधिक भूमि अधिग्रहीत करते हैं। इससे प्रचालनों में भारी बाधाएं आती हैं और यद्यपि यह एक भूमि स्लॉट से अधिक अधिग्रहण करता है, परंतु भंडारण राजस्व केवल एक भूमि स्लॉट पर प्रभाय है। इस अंतर को दूर करने के लिए, एनएसआईसीटी ने प्रस्तावित किया था कि भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर वास्तव में अधिग्रहण करता है, के अनुसार होना चाहिए। हालांकि यह प्रारंभ से नहीं था, परंतु यह हमारे लिए गंभीर बाधा है। ओडीसी कंटेनरों को कंटेनरों के एक से अधिक उच्च चट्टा लगाने की अनुमति भी नहीं दी जा सकती। एनएसआईसीटी ने केवल भूमि स्तर पर अधिग्रहीत भूमि स्लॉटों की संख्या के लिए प्रभार प्रस्तावित किया है और भूमि स्तर से ऊपर के स्लॉटों के लिए कोई प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है (सामान्यतः कंटेनरों को 4-उच्च चट्टा लगाए जाते हैं। क्लिड स्लॉटों का यह सिद्धांत शिपिंग लाइनों द्वारा भी अनुसरित किया जाता है जब पोत के बोर्ड पर ओडीसी कंटेनरों का मूल्य-निर्धारण किया जाता है।</p>
	<p>(घ). एनएसआईसीटी ने खंड-10 के अधीन टिप्पणी-7 में जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के लिए 50 प्रतिशत प्रीमियम निर्धारित किया है। यह टिप्पणी संशोधित</p>	<p>हालांकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के वर्तमान अनुमान 50 प्रतिशत प्रीमियम के मौजूदा प्रतिमानकों पर आधारित हैं, परंतु दिशा-निर्देशों के अनुसार बदलाव किए जाने से आय</p>

	<p>प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 द्वारा शासित की जाएगी, जोकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और भंडारण पर 25 प्रतिशत का प्रीमियम निर्धारित करता है।</p> <p>(ड). कंटेनरों के भंडारण के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित विराम समय प्रभारों में खाली कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार शामिल हैं। ऐसी स्थिति में, खाली "नीलामी कंटेनर" पर भंडारण प्रभारों की लेवी शामिल करने के लिए प्रस्तावित पृथक टिप्पणी सं. 8 जरूरी नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी सं. 8 के पीछे औचित्य स्पष्ट करें।</p>
(xvi).	<p>पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी द्वारा उतारे गए परंतु जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लादे गए कंटेनर के मामले में कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण संबंधी अतिरिक्त लेवी जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित दरों द्वारा शासित की जाएगी न कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर।</p>
(xvii).	<p>(क). खंड-11 (विविध प्रभार) के अधीन प्रस्तावित प्रशुल्क मदों के लिए प्रत्येक दर लागत ब्योरों के साथ औचित्य दिया जाए।</p> <p>(ख). एनएसआईसीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए 20' और 40' के लिए विभिन्न दरें (खंड 11 का क्र.सं. X) प्रस्तावित की हैं। 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर के डेढ़ गुना पर है। अघोषणा/गलत घोषणा के लिए प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर के आकार के संदर्भ में दर भिन्न-भिन्न रखने की जरूरत नहीं है। एनएसआईसीटी 20' कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दर 40' के कंटेनरों की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए दर रूप में भी अंगीकृत करने पर विचार करें।</p> <p>(ग). एनएसआईसीटी ने कंटेनर का एक दरवाजा खोलने के लिए नया प्रभार प्रस्तावित किया है। इस संबंध में मौजूदा पद्धति और प्रभार्य प्रभार, यदि कोई हो, इस प्राधिकरण के अधिकरण का संदर्भ देते हुए सूचित किया जाए।</p>
	<p>एनएसआईसीटी गतिविधि आधारित लागत-निर्धारण व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा सकता।</p> <p>कंटेनरों की अघोषणा और गलत घोषणा टर्मिनल प्रचालनों के लिए जोखिम हैं। इसके लिए कंटेनरों को उपयुक्त स्लॉटों में स्थानांतरित करने और परिवहन तथा अतिरिक्त लिफ्ट्स की आवश्यकता पड़ती है। इसलिए 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित प्रभार 20' कंटेनर का 1.5 गुना मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 5.4 के अनुसार है।</p> <p>एनएसआईसीटी पूर्वकाल में इस सेवा के लिए वसूली करता रहा है।</p> <p>वर्तमान में शिपिंग लाइन्स खुले हुए दरवाजे वाले कंटेनरों के लिए कंटेनर ठीक कंटेनर तारीख से बाहर चला रहे हैं। इस प्रशुल्क मद को शुरू करके हम शिपिंग लाइन्स को यह विकल्प दे रहे हैं कि वे एनएसआईसीटी की ये सेवाएं लें और टर्मिनल के भीतर पूरी करें।</p> <p>उपर्युक्त पूरी तरह से ग्राहक के अनुरोध पर आधारित और स्वैच्छिक है।</p>
	<p>(घ). एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक की वजह से पोत के अधिक समय रुकने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की लेवी प्रस्तावित की है। एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि वह पोत संबंधी प्रभारों को वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को</p>

	अधिकृत करते हुए एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के प्रासंगिक उपबंध की सूचना दें।	समयावधि के लिए बर्थ पर शेष इंजनों को गतिहीन करने की उपयोक्ताओं की कई घटनाएं रही हैं इस दुरुपयोग को रोकना होगा और पोतों को बर्थ छोड़ना होगा जब एक बार ऐसा करने के लिए कहा जाता है। टर्मिनल प्रचालक अपनी परिसंपत्तियां नहीं रख सकते और जब निर्देश दिया जाए तब बर्थ खाली करने से इंकार करने पर पोत प्रचालक की कार्रवाई के कारण अन्य ग्राहकों को बर्थ की प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यह विदित होना चाहिए कि टर्मिनल प्रचालक के पास अधिक समय तक रुकने के लिए दंडात्मक प्रभार लागू करने के अलावा पोत से बर्थ को खाली करवाने के लिए कोई अन्य साधन नहीं हैं ताकि यह कार्यवाहियां निवारक रूप में सुनिश्चित की जा सकें।																				
(xviii).	(क). दक्षता लाभ को बनाए रखने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार प्रतीत होता है। खंड 2.4.1 विनिर्दिष्ट करता है कि दक्षता के लिए तलचिह्न उसी टर्मिनल में उसी प्रचालक के पूर्व निष्पादन का औसत होगा। अन्य टर्मिनलों में एक प्रचालक का विभिन्न प्रचालकों के साथ निष्पादन की तुलना करना संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिकल्पित नहीं है।	<p>टीएमपी ने जेएनपीटी (2006) और जीटीआईपीएल (2006) के सामान्य संशोधन आदेश में उक्त टर्मिनलों के लिए 15.40 लाख टीईयू और 13.30 लाख टीईयू क्षमता निर्णीत की थी। जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी की घाट लम्बाई और यार्ड क्षेत्र नीचे दिए गए हैं:</p> <table border="1" data-bbox="873 724 1425 919"> <thead> <tr> <th></th> <th>जेएनपीटी</th> <th>जीटीआईपीएल</th> <th>एनएसआईसीटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाट लम्बाई (मीटर)</td> <td>1125</td> <td>712</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)</td> <td>55</td> <td>40</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>क्षमता (लाख टीईयू)</td> <td>15.40</td> <td>13.30</td> <td>11.00</td> </tr> <tr> <td>उपयोगिता</td> <td>64.00%</td> <td>83.17%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता के निर्धारण की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।</p> <p>एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्चन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्चन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदान करने वाले दिशा-निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।</p> <p>टीएमपी के पूर्वोदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता माडल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.90 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आवश्यकता है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।</p> <p>उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी द्वारा दावाकृत दक्षता लाभ क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाला लाभ है।</p>		जेएनपीटी	जीटीआईपीएल	एनएसआईसीटी	घाट लम्बाई (मीटर)	1125	712	600	यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)	55	40	28	क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00	उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%
	जेएनपीटी	जीटीआईपीएल	एनएसआईसीटी																			
घाट लम्बाई (मीटर)	1125	712	600																			
यार्ड क्षेत्र (हेक्टेयर)	55	40	28																			
क्षमता (लाख टीईयू)	15.40	13.30	11.00																			
उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%																			
	(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.7 आगे विनिर्दिष्ट करता है कि दक्षता के लिए तलचिह्न पिछले प्रशुल्क चक्र में दक्षता सुधार के कारण अर्जित वास्तविक लागत कटौती होगी। बाद की प्रशुल्क	एनएसआईसीटी ने क्षमता के अधिक उपयोग से हुए लाभ को बनाए रखा है और न कि खंड 2.4.1 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, जोकि लागत कटौती को कवर करता है।																				

	वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रासंगिक व्यय का अनुमान लगाने के लिए ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत सुविचारित किया जाना चाहिए।	
	(ग). इस परिप्रेक्ष्य में, एनएसआईसीटी वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्ती लागत के तदनुसारी प्रासंगिक मदों के साथ वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्ती लागत की प्रासंगिक मदों की तुलना दर्शाते हुए परिगणनाओं के साथ एक विश्लेषण भेजें। यदि परिवर्ती लागत की प्रासंगिक मदों में यदि कोई लागत कटौती दिखाई देती है तो ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत वर्ष 2008, 2009 और 2010 के लिए अनुमानित परिवर्ती लागत तदनुसारी प्रासंगिक मदों के अनुमानों में गिना जा सकता है।	एनएसआईसीटी ने क्षमता के अधिक उपयोग से हुए लाभ को बनाए रखा है और न कि खंड 2.4.1 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, जोकि लागत कटौती को कवर करता है।

9.1. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 30-06-2008 को आयोजित की गई थी। एनएसआईसीटी ने रायल्टी को पूरी तरह से पार करना स्वीकार करने और प्रशुल्क परिकलन 1.1 मिलियन टीईयू प्रतिवर्ष के सर्वोत्तम क्षमता स्तर पर सीमित रखने की जरूरत को प्रमुखता देते हुए पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

9.2. जेएनपीटी ने, संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, "कानून में बदलाव" के बारे में एनएसआईसीटी के दावे पर प्राप्त की गई कानूनी राय की प्रतिलिपि अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। एनएसआईसीटी ने भी प्राप्त की गई पृथक कानूनी राय अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। सामान्यतः, दोनों कानूनी राय 'कानून में बदलाव' के प्रश्न के बारे में हैं।

9.3. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा प्राप्त की गई कानूनी राय एक-दूसरे का प्रतिकार करती हैं। जबकि जेएनपीटी के कानूनी सलाहकार ने निष्कर्ष निकाला है कि इसमें कोई कानून में बदलाव नहीं है जबकि एनएसआईसीटी द्वारा प्राप्त की गई सलाह सुझाव देती है कि रायल्टी का केवल कुछ हिस्सा पार करना रूप में स्वीकार करने की नीति, जोकि मार्च, 2005 से प्रभावी हुई थी, कानून में बदलाव है। इन दोनों राय से यह प्रतीत होता है कि ये इरादतन मुद्दे फीकिंग अथवा लाइसेंस करार के अधीन कानून में बदलाव के लिए छूट प्रदान करना है।

10. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जुलाई 2008 द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत किए गए अपने तर्कों को दोहराया है और सुनवाई से सामने आए अपने प्रतिसाद भेजे हैं। एनएसआईसीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). (क). जेएनपीटी ने 600 मीटर घाट लाइन और 28 हैक्टेयर भूमि वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियाँ आमंत्रित की थीं। बोली के समय क्षमता 6 लाख टीईयू निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी का बोलीदाताओं को आमंत्रण प्रत्येक तीन वर्षों में प्रशुल्क में 20 प्रतिशत वृद्धि परिकलित की गई थी। महापत्तनों द्वारा प्रशुल्क परिकलन लागत आधारित थीं और उस समय के दौरान नियोजित पूंजी पर लगभग 18-20 प्रतिशत का लाभ मार्जिन, बोलियाँ जमा की गई थीं।
- (ख). एनएसआईसीटी उच्चतम बोलीदाता था और तदनुसार जेएनपीटी ने फरवरी 1997 में आशय पत्र जारी किया था और 3 जुलाई 1997 को लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए थे।
- (ii). (क). प्रशुल्क किसी व्यवसाय की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने में प्रमुख भूमिका अदा करता है। एक ऐसी स्थिति प्रकट हुई है जहां पिछले आदेश के परिणामस्वरूप, प्रशुल्क समीक्षा की आवश्यकता है।
- (ख). लाइसेंस करार एनएसआईसीटी को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए समय-समय पर इस प्राधिकरण के पास जाने को कहता है। इस प्रकार, एनएसआईसीटी इस प्राधिकरण का रुख करेगा जब प्रशुल्क समीक्षा के लिए जरूरत अथवा अवसर पैदा होता है अर्थात् प्रशुल्क वैधता की समाप्ति अथवा जब ऐसी स्थिति प्रकट होती है जिसमें समीक्षा की आवश्यकता होती है।
- (ग). एनएसआईसीटी की प्रशुल्क वैधता अगस्त, 2008 में समाप्त हो चुकी है और इसकी वित्तीय व्यवहार्यता बढ़ रहे नुकसानों द्वारा संकटस्थ की जा रही है यदि मौजूदा स्थिति बनी रहती है। रायल्टी की अस्वीकृति के कारण, यह अनुमान लगाया गया है कि एनएसआईसीटी वर्ष 2009 में ₹ 6.30 करोड़ की कमाई करेगा और वर्ष 2010 में ₹ 15 करोड़ से वर्ष 2013 तक ₹ 58 करोड़ का नुकसान होना शुरू हो जाएगा।

- (iii). (क). दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की परिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएएमपी एक सुविधा को सर्वोत्तम/डिज़ाइन क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।
- (ख). एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट को इसकी क्षमता मानते हुए खंड 2.9.10 निवर्चन करना सही नहीं होगा। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसे एक दृष्टिकोण का अनुसरण किया है। यदि ऐसे एक निवर्चन का अनुसरण किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के बराबर होगा और इस प्रकार 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदान करने के लिए दिशा-निर्देश का उद्देश्य निष्फल होगा।
- (ग). टीएएमपी के पूर्वोदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता माडल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.90 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो में से निम्नतर (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की जरूरत है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने 11 लाख टीईयू अपनी सर्वोत्तम क्षमता रूप में अंगीकृत किया है।
- (घ). यह दोहराया जाता है कि एनएसआईसीटी प्रशुलक के परिकलन के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को न तो लागू कर रहा है और न ही लागू करने के लिए माँग करता रहा है। केवल क्षमता माडल उपयोग किया गया है।
- (iv). (क). यह असहमत नहीं है कि रायल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा का निर्माण और प्रचालन करने का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तों में रॉयल्टी को प्रशुलक के परिकलन में शामिल किए जाने की अनुमति नहीं दी गई थी।
- (ख). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच रायल्टियों की एक तुलना निम्नवत् है:-

विवरण	एनएसआईसीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)	312.00	225.00
गारंटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60
कुल रॉयल्टी (रूपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00

- (ग). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार, इसने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि लागू नहीं की जा रही रॉयल्टी की स्थिति, बोलियाँ आमंत्रित करते समय, बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जानी चाहिए थी। जेएनपीटी के बोलीदाताओं को आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट रॉयल्टी की अस्वीकृति के बारे में शर्तें नहीं दी गई थीं।
- (घ). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध जाता है और परिणामस्वरूप कानून में बदलावा। यह सुविधा को प्रचालित करने के एनएसआईसीटी के अधिकार को प्रतिकूलतः प्रभावित करता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाने के लिए, रॉयल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी का पार्ट अस्वीकृत करने से, नुकसान होता है। इसलिए, यदि नुकसान होता है, तो पूर्ण रॉयल्टी स्वीकृत की जाए।
- (ङ). रायल्टी भुगतान की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पत्तन को रोकड़ प्रवाह के एनपीवी का प्रयोग करना गलत होगा।
- (च). खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिक राशि के अधीन होगी। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा रु0 4039 करोड़ के विपरीत रु0 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के रु0 2601/- के विपरीत रु0 2617/- परिगणित होती है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूर्ण रायल्टी अवश्यक स्वीकृत की जाए। उक्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निवर्चन नहीं हो सकता और इसलिए टीएएमपी द्वारा मार्च 2006 में अंगीकृत रॉयल्टी संबंधी स्थिति अब अंगीकृत नहीं की जा सकती।

- (v). (क). क्षमता की उपयोगिता/अधिक उपयोगिता, जोकि व्यापार वृद्धि को सुकर और व्यवस्थित करने के लिए किया गया है, से होने वाले प्रतिधारित अर्जन, जोकि खंड 2.1.3 के अनुसार 50 प्रतिशत समायोजन प्रचालक को उसकी परिसंपत्ति उपयोगिता बढ़ाने के लिए एक अप्रोत्साहन रहा है।
- (ख). यदि एनएसआईसीटी को निर्धारित क्षमता पर प्रचालन करना पड़ता तो व्यापार को ₹0 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अधिक आउटफ्लो के परिणामस्वरूप ₹0 5000/- प्रति टीईयू अदा करना होगा और एक्विजम व्यापार को बढ़ाने के लिए योग्यता को भी सीमित करना होगा। सरकार को वाणिज्य में वृद्धि, पोत संबंधी प्रभारों, रायल्टी भुगतान और एक्विजम व्यवसाय में वृद्धि के माध्यम से राजस्व से लाभ हुआ है। शिपिंग लाइनों को भी निम्नतर आर्थिक मान के साथ बड़े पोतों की तैनाती, तेज घुमाव समय आदि से लाभ हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी के अधिक उपयोगिता से हर किसी को लाभ हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को अधिक उपयोगिता से होने वाले लाभों के समायोजन के माध्यम से दंडित किया गया है। इसे एक अच्छी स्थिति नहीं कहा जा सकता।
- (ग). खंड 2.4.1 भी लाभों को बनाए रखने और लागत कटौती से संबंधित है और न कि क्षमता के अधिक उपयोग से लाभों को बनाए रखने से।
- (घ). प्रतिधारित अर्जनों का समायोजन बोली शर्तों अथवा बोली जमा करने के दौरान अपनाई गई प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के अनुसार नहीं है।
- (ङ). उपर्युक्त आधार पर, एनएसआईसीटी को क्षमता के अधिक उपयोग से पूर्ण लाभों को बनाए रखने की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी को इसे बनाए रखने में दिशा-निर्देशों में कोई रोक नहीं है।
- (vi). यदि एनएसआईसीटी के निवेदन पर बिना विचार किए मौजूदा पद्धति का अनुसरण किया जाता है तो एनएसआईसीटी को अगले चार वर्षों में होने वाले नुकसान की स्थिति निम्नवत् है:-

मात्राएँ (टीईयू) प्रति वर्ष	नुकसान (2008-2011) (रूपये करोड़ों में)
11 लाख टीईयू पर	482
14.70 लाख टीईयू पर	698
6 लाख टीईयू पर	285

11. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 जुलाई, 2008 द्वारा रॉयल्टी, दक्षता लाभ, यार्ड क्षमता और वर्ष 2001 से 2004 अवधि के पूर्ववर्ती लाभों को समायोजन संबंधी अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है। एनएसआईसीटी के निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). (क). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 न तो पत्तन निजीकरण नीति के हिस्से के रूप में मौजूद है न ही बोली लगाने और करार पर हस्ताक्षर करने के समय जेएनपीटी के बोली आमंत्रण में मौजूद है। लागत रूप में रायल्टी की स्वीकार्यता के संबंध में वर्ष 2003 में दिया गया भारत सरकार का स्पष्टीकरण एनएसआईसीटी के लिए लागू नहीं है।
- (ख). हालांकि हम दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 को स्वीकार नहीं करते हैं, यह डिनोट किया जाता है कि स्वीकार्य रायल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि होगी, जोकि हमारे दावे के अनुसार है।
- (ग). वर्ष 2006 के पिछले आदेश में, स्वीकार्य रायल्टी निर्धारित करने में निवल मौजूदा मूल्य का प्रयोग सही नहीं है।

एनपीवी पद्धति इस आधार पर आज के रूपए मूल्य के भविष्य में उस कुछ रूपए की मूल्य से तुलना करती है कि रूपया खरीदने की शक्ति मुद्रास्फीति के कारण आने वाले समय में कम होगी। जेएनपीटी ने सकल बोलीदाता के निर्धारण के लिए इस पद्धति विशेष का प्रयोग किया गया था। तथापि, इसे प्रशुल्क का निर्धारण करने में लागू करने के लिए नहीं कहा जा सकता क्योंकि किसी भी परिस्थिति में रूपए की खरीद शक्ति अथवा धन के समय मूल्य को प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित किए जाने की जरूरत नहीं है। राशियों को निर्धारित करने का केवल एक रास्ता है एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा कुल राशि बोली पर विचार करना है जोकि निम्नवत् है:-

एनएसआईसीटी	-	₹0 40,38,79,75,000
दूसरा उच्चतम बोलीदाता	-	₹0 43,44,62,50,000

एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू बोली निम्नवत् है:-

एनएसआईसीटी	-	रु0 2601 प्रति टीईयू
दूसरा उच्चतम बोलीदाता	-	रु0 2611 प्रति टीईयू

एनएसआईसीटी का पूर्ण रॉयल्टी के लिए दावा वैध है।

- (ii). (क). एनएसआईसीटी की क्षमता 11,00,000 टीईयू है। क्षमता की हमारी गणनाएँ दिशा-निर्देश 2.9.10 के साथ-साथ जेएनपीटी में समान टर्मिनल की पिछली क्षमता के अधीन मानक डिज़ाइन क्षमता माडल के अनुसार हैं।
- (ख). दिशा-निर्देश 2.5.1 के अधीन सुविचारित किया जाने वाला यातायात दिशा-निर्देश 2.9.10 के अधीन निर्धारित क्षमता से अधिक नहीं हो सकता है, ऐसा करने का कोई प्रयास दिशा-निर्देश के उद्देश्य को निरर्थक करना होगा कि प्रतिलाभ को क्षमता और पत्तनों को उचित प्रतिलाभों से जोड़े जाने की आवश्यकता है। प्राधिकरण को संसाधनों के आर्थिक उपयोग, निष्पादन में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को पुरस्कृत करने की जरूरत है। यह प्राधिकरण 11,00,000 टीईयू से अधिक यातायात अंगीकृत करते हुए क्षमता के अधिक उपयोग को पुरस्कृत करने के उद्देश्य को पूरा करने में निष्फल होगा।
- (ग). यह स्पष्ट किया जाता है कि दिशा-निर्देश 2.4.1 की प्रयोज्यता इस रूप में सुविचारित नहीं की गई है कि एनएसआईसीटी क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाले लाभों से व्यवहार कर रहा है।
- (घ). दक्षता लाभ पर विचार करते हुए टीएएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार अर्जित आरओसीई दर्शाते हुए विवरण निम्नलिखित है:-

क्र. सं.	विवरण	वर्ष			कुल
		2005	2006	2007	
	यातायात (टीईयू में)	1311193	1344574	1471723	--
1.	कुल प्रचालन आय	44682.73	39236.92	41672.96	125592.61
2.	प्रचालन लागत	14574.59	18465.83	24610.18	57650.60
3.	मूल्यहास	4853.14	4787.05	4624.88	14265.07
4.	उपरिव्यय	2693.98	2059.76	1811.48	6565.22
5.	प्रचालन अधिशेष	22561.03	13924.28	10626.42	47111.73
6.	परिसंपत्तियों की बिक्री पर नुकसान	116.44	30.88	35.61	182.93
7.	अधिशेष	22444.59	13955.16	10662.03	47061.77
8.	नियोजित पूंजी	66016.86	58803.64	54587.31	--
9.	आरओसीई	9902.53	8820.55	8733.97	27457.05
10.	निवल अधिशेष	12542.06	5134.61	1928.06	19604.73
11.	दक्षता लाभ	(5460.58)	(4422.98)	(5278.64)	15162.21
12.	निवल अधिशेष	7081.48	711063	3350.59	4442.52

दक्षता लाभ की गणना

1.	मात्रा क्षमता अनुसार	1100000	1100000	1100000
2.	वास्तविक मात्रा	1311193	1344574	1471723
3.	दक्षता के कारण अर्जित मात्रा	211193	244574	371723
4.	दक्षता के कारण अतिरिक्त राजस्व	7185.75	7127.74	10513.92
5.	घटाएँ संबद्ध परिवर्ती लागत (रायल्टी सहित)	1725.17	2704.75	523.28
6.	अंशदान	5460.58	4492.98	5278.64

उपर्युक्त तालिका से, यह नोट किया जाए कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए प्रोद्भूत किए गए रु0 151.62 करोड़ के लाभों को प्रचालक को पूर्णतः स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता है।

- (iii). सर्वोत्तम घाट क्षमता कंटेनर की अधिकतम संख्या का 70 प्रतिशत है जिसे एक वर्ष में पार करना किया जा सकता है।

हमने 10,10,052 टीईयू की यार्ड क्षमता की गणना करने में 6222 भूमि स्लॉटों पर विचार किया है। 6222 भूमि स्लॉटों द्वारा उपयोग किया गया क्षेत्र 110101एम2 है। अतः भूमि स्लॉटों द्वारा वास्तव में अभिग्रहीत 11 एचए का क्षेत्र उपयोग करते हुए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता है –

$$\frac{0.70 \times 11 \times 2.5 \times 365 \times 283}{2 \times 1.3} = 5,18,862 \text{ टीईयू}$$

यह देखा जाए कि हमारे द्वारा सुविचारित यार्ड क्षमता वस्तुतः कहीं ज्यादा है।

- (iv). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2001 से 2004 अवधि के लिए होने वाले लाभों का 50 प्रतिशत अगस्त, 2005 के आदेश में दिशा-निर्देश 2.13 के अनुसार समायोजित किया था। वर्ष 1998 के दिशा-निर्देशों में ऐसा कोई विनिर्दिष्ट नहीं दिया गया था जिसे ऐसे समायोजन के लिए स्वीकृति प्रदान करता हो। हमारी राय में ऐसा समायोजन वैध नहीं है और नहीं किया जाना चाहिए।

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

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

- (i). एनएसआईसीटी का प्रस्ताव पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 और 7 मार्च, 2006 जोकि पूर्व आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध था, द्वारा निर्धारित अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए है। यह प्रस्ताव मौजूदा प्रशुल्क में लगभग 46 प्रतिशत की वृद्धि की मांग करता है और इस प्राधिकरण के विचार के लिए विभिन्न मुद्दों की ओर ध्यान आकृष्ट किया है। एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में मुख्यतः इन आधारों पर रॉयल्टी का पूर्ण पास-थू दावाकृत किया है कि रॉयल्टी के आंशिक पास-थू पर प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध है और 'कानून में बदलाव' के बराबर है। यह क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण के लिए अभिवचन भी हैं और वास्तविक यातायात पर आधारित नहीं है ताकि मात्रा दक्षता का लाभ प्रचालक को उपलब्ध करवाया जा सकेगा। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2004-05 तक की अवधि के लिए पूर्व अधिशेष के समायोजन की शुद्धता पर भी विवाद किया था क्योंकि जब इसने अपनी बोलियां जमा की थीं उस समय से पहले और 31 मार्च, 2005 तक अधिक प्रतिलाभों/दक्षता लाभों के परिकलन की संकल्पना नहीं थी।

- (ii). (क). प्रशुल्क निर्धारण के लिए मौजूदा टर्मिनल-वार लागत जमा दृष्टिकोण पूर्व अवधि में टर्मिनल पर अर्जित की गई यातायात मात्राओं को लेखा में लेता है और भविष्य के लिए वृद्धि की उम्मीद करता है। पूर्व अवधि के अभिलेख दर्शाते हैं कि एनएसआईसीटी में प्रहस्तित मात्राओं में चढ़ाव है जोकि वर्ष 2005 में हुई प्रशुल्क कटौती के कारणों में से एक है। यद्यपि, कोई भी तर्क-वितर्क कर सकता है कि क्या एनएसआईसीटी पर मात्रा वृद्धि पूरी तरह से प्रचालक के प्रयासों और दक्षता के कारण है, इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि एनएसआईसीटी ने अपने टर्मिनल पर बढ़े हुए शुपुट स्तरों को अच्छा व्यवस्थित किया है। किन्तु, एनएसआईसीटी का तर्क है कि बढ़ी हुई मात्राएँ उसकी दक्षता के कारण प्रहस्तित की गई हैं और उपबंध संसाधनों के बेहतर उपयोग को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.2 टीएएमपी से अपेक्षा करता है कि कारकों द्वारा, अन्य बातों के बारे में, मार्गदर्शन किया जाए जिससे प्रतिस्पर्धा, संसाधनों के मितव्ययी उपयोग, निष्पादन में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को बढ़ावा मिलेगा। इसलिए, निष्पादन को पुरस्कृत किए जाने की जरूरत है, जोकि संसाधनों के प्रभावी उपयोग के कारण आउटपुट को बढ़ाता है। प्रशुल्क निर्धारण लागत जमा फ्रेमवर्क में मात्र ऐरिथमेटिक कार्यवाही नहीं हो सकती परंतु एक उपयोक्ताओं और पत्तन प्रचालकों के हितों का संतुलन रखता है और प्रचालकों की दीर्घकालिक वित्तीय व्यवहार्यता को लेखा में लेने की जरूरत है ताकि निजी क्षेत्र में बहुत जरूरी निजी निवेश के प्रवाह को प्रोत्साहित किया जा सके।

- (ख). इस प्राधिकरण को वास्तव में अर्जित की गई अथवा अर्जित करने योग्य वास्तविक मात्राओं की बजाय टर्मिनल की मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उपयुक्त दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। एक प्रचालक दक्षता में सुधार करते हुए और/अथवा अधिक पूंजी इनफ्यूजिंग मानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन कर सकता है। तथापि, प्रशुल्क निर्धारित करने का ऐसा दृष्टिकोण मानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन करने में हुए किसी व्यय और अतिरिक्त विनियोजित पूंजी को स्वीकार नहीं करता है। उसी समय पर, मानक क्षमता के बाद उसके द्वारा प्रहस्तित उच्चतर

मात्राओं के कारण कम किए गए प्रशुल्क से प्रचालक को हानि नहीं होगी। इसलिए, किसी प्रचालक की वास्तविकताओं पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रचालकों के कुछ पूर्व निर्धारित मानकों और संपदा उपयोगिता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करना एक बेहतर दृष्टिकोण है। ऐसा मानक दृष्टिकोण दक्ष प्रचालन को लाभ पहुंचाता है और उसी समय अदक्षता की लागत वास्तविकताओं के नाम पर उपयोक्ताओं पर डाले जाने की अनुमति नहीं देते हुए उपयोक्ताओं के हित की रक्षा करता है। यह विनिर्दिष्ट करते समय कि मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण जारी रहेगा, प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.4.1 भी मानक दृष्टिकोण विकसित किए जाने के प्रयासों के बारे में भी उल्लेख करता है। इस प्राधिकरण ने कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए मानक लागत आधारित प्रशुल्क पर राष्ट्रीय स्तरीय कार्य समूह का गठन किया था। कार्य समूह, जिसके अध्यक्ष श्री एस. प्रभाकरन, भारत सरकार के पूर्व सचिव थे और कुछ निजी कंटेनर टर्मिनलों के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया गया था, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में कार्यान्वयन के लिए कोई विशिष्ट मानक अनुशंसित नहीं कर सका था और इसकी बजाय सुझाव दिया था कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 में यथा विनिर्दिष्ट दक्षता सुधार के लिए टर्मिनल विशिष्ट दृष्टिकोण व्यवहार्य विकल्प होगा। यह स्वीकार करना होगा कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 द्वारा संव्यवहारित दक्षता सुधार पिछले चक्र में उसी प्रचालक के निष्पादन स्तर के संदर्भ में केवल अर्जित की गई लागत कटौती और उससे ज्यादा तक इसके कार्यान्वयन में सीमित किया गया है। जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा उल्लिखित किया गया है कि लागत कटौती के लिए कूशन प्रदान करना सदैव दक्षता की समग्र रेंज का सम्मान नहीं हो सकता, विशेष रूप से जब मात्रा वृद्धि दक्षता स्तरों से अधिक होती है। अतः मात्रा दक्षता को स्वीकार करने के लिए मौजूदा दृष्टिकोण को समायोजित करने के लिए उपयुक्त प्रतीत होता है, जोकि टर्मिनल की मानक क्षमता के अनुसार यातायात स्तर पर विचार करते हुए संभव है। तथापि, मानक क्षमता स्तर स्थापित पद्धति का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है।

- (ग). प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.9.10, साथ ही साथ, पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता के निर्धारण की पद्धति के मानकीकरण के बारे में बताता है। उक्त उपबंध क्षमता के कम उपयोग के लिए पूंजी पर प्रतिलाभ को कम करने के संदर्भ में प्रयोग किया जाता है। चूंकि एनएसआईसीटी को स्वीकार्य प्रतिलाभ में कोई कटौती पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में नहीं दी गई है, इसलिए मानक पद्धति के आधार पर एनएसआईसीटी की क्षमता निर्धारित करने का प्रश्न पूर्वकाल में भी प्रकट नहीं हुआ था। एनएसआईसीटी बोली लगभग 6 लाख टीईयू की न्यूनतम गारंटीशुदा मात्रा के आधार पर मूल्यांकित की गई थी। तथापि, वास्तविक प्रहस्तित मात्राएं बहुत ज्यादा हैं। इसके अलावा, प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर मानक क्षमता में, किसी प्रचालक को क्षमता के स्वयं के निर्धारण के आधार पर लाभ लेने की अनुमति नहीं दी जा सकती। सरकार ने पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु हाल ही में नीति दिशा-निर्देश जारी किए हैं, जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2008 रूप में फरवरी, 2008 में अधिसूचित किए गए थे। ये दिशा-निर्देश, साथ ही साथ, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने की पद्धति प्रदान करता है, जोकि देश में महापत्तनों पर नए कंटेनर टर्मिनलों के लिए अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु लागू किया जाता है। यह प्राधिकरण सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दी गई पद्धति को बेहतर विकल्प ढूंढे जाने तक कुछ समय के लिए मानक पद्धति के रूप में मानना चाहेगा। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र इस मामले की समीक्षा करने के लिए एनएसआईसीटी की मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया गया है।
- (घ). इस प्राधिकरण को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और गेटवे टर्मिनल (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के अनुमानित क्षमता स्तर के संदर्भ में इसकी क्षमता का निर्धारण करने के लिए एनएसआईसीटी के दृष्टिकोण पर विचार करने में कोई गुणदोष नजर नहीं आता है। यह स्वीकार करना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा उद्धरित जेएनपीटी और जीटीआईपीएल की क्षमता वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित पद्धति के संदर्भ में निर्धारित नहीं किए गए हैं। क्षमता को मानक परिसंपत्ति और टर्मिनल के निष्पादन के आधार पर निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है ना कि समीपवर्ती अन्य पत्तनों के साथ तुलना करने की। यदि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित पद्धति लागू की जाती है तो एनएसआईसीटी की मानक क्षमता, जैसाकि बाद में स्पष्ट किया गया है, 1.195 मिलियन टीईयू होती है, जोकि इस विश्लेषण में यातायात स्तर के रूप में सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के लिए निर्धारित की गई मानक क्षमता लाइसेंस करार के अधीन गारंटीशुदा न्यूनतम थ्रुपुट का लगभग दोगुना है।
- (iii). (क). जब यातायात पूर्वानुमान मानक क्षमता तक सीमित किया जाता है, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में प्रचालन और पूंजी व्यय निर्धारित करने के लिए निर्धारित सभी मानक लागू करने की विवीक्षाओं की सभी संबंधितों के साथ विचार-विमर्श से विश्लेषण किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राधिकरण

ऐसे मानकों को अपनाने पर सभी संबंधितों से विचार-विमर्श करने के पश्चात संशोधित दृष्टिकोण बनाना चाहेगा।

- (ख). मौजूदा दृष्टिकोण रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के केवल आंशिक पास-थ्रू की अनुमति देता है और केवल उन टर्मिनलों के मामले में जहां बोली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मानक दृष्टिकोण किसी पास-थ्रू की अनुमति नहीं देता है। अतः मौजूदा टर्मिनलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उन दिशा-निर्देशों में दिए गए दृष्टिकोण को उपयुक्ततः समायोजित किए बिना वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को पूर्णतः अंगीकृत करना तत्काल साध्य नहीं है।
- (ग). जब प्रशुल्क परिकलन रॉयल्टी का केवल आंशिक पास-थ्रू स्वीकार करने के इस दृष्टिकोण का अनुसरण करता है, वास्तविक संव्यवहार में किसी प्रचालक द्वारा पत्तन न्यास को सम्पूर्ण रायल्टी राशि का भुगतान करना होगा। इसलिए, विकसित किए जाने वाले संशोधित दृष्टिकोण को मौका प्रदान करने के मुद्दे को संबोधित करने की जरूरत है, जोकि प्रचालक को परिसंपत्तियों के बेहतर उपयोग, उत्पादकता सुधारों और लागत कटौती उपायों के माध्यम से रियायत करार से प्रकट होने वाली वित्तीय विवीक्षाओं को पूरा करने की अनुमति प्रदान करेगा। इस संदर्भ में, मौजूदा दृष्टिकोण जहां भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए प्रत्येक चक्र में पूर्व अधिशेष मूल्यांकित किया जाता है, पुनर्विचार किया जाना चाहिए।
- (घ). मौजूदा लागत जमा पद्धति से जुड़ा दूसरा मुद्दा जिसपर विचार करने की जरूरत है वह निवल परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ स्वीकार करना है। सभी परिसंपत्तियों का एक समयावधि में मूल्यहास हो जाता है और, इसलिए, इसका बही मूल्य धीरे-धीरे कम होता जाता है। परिणामस्वरूप, परियोजना अवधि में आरओसीई कम होता जाता है यदि पूंजी का नियमित इंफ्यूजन नहीं हो और सिद्धांततः शून्य स्तर पर भी पहुंच सकता है एक बार जब परिसंपत्तियों का पूर्णतः मूल्यहास हो जाता है। सहवर्तीतः, किसी प्रचालक को उपलब्ध प्रतिलाभ का पूरा आकार परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण समय के साथ-साथ कम होता जाता है। दूसरी तरफ, रियायत करार के अनुसार मात्रा सृजित करने और रॉयल्टी की इकाई दर बढ़ाने के कारण परियोजना अवधि में राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी आउटफ्लो धीरे-धीरे बढ़ता जाएगा। यह उन्हें स्वीकृत प्रतिलाभ में से प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित नहीं की गई लागत को पूरा करने के लिए प्रचालकों की क्षमता को नुकसान पहुंचाता है। उसी समय, यह सुनिश्चित करना जरूरी है कि पूंजी परिसंपत्तियों के पुनर्मूल्यांकन के कारण प्रचालकों को अदावाकृत लाभ प्रोद्भूत नहीं हो। परिसंपत्तियों के लिखे गए मूल्य पर प्रतिलाभ स्वीकार करने की उपयुक्तता की पुनः जांच करने की आवश्यकता होगी।
- (ङ). ऊपर चर्चा किए गए बिन्दु स्पष्टतः वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण पर पुनर्विचार करने की जरूरत की ओर इशारा करते हैं। यह प्राधिकरण सभी मुद्दों की जांच के लिए उपयुक्त कदम उठाना चाहता है और इस दृष्टिकोण को बदलना चाहता है, यदि और जहां तक आवश्यक हो। ऐसी समीक्षा करने में मुद्दों का अध्ययन करने, संभावित विकल्पों का विश्लेषण करने और प्रासंगिक शेरधारकों के साथ विचार-विमर्श करने के लिए कुछ समय की आवश्यकता होगी।

इसके अलावा, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, जोकि 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित किए गए थे, की सामान्य वैधता 5 वर्ष है जिसके पहले नए दिशा-निर्देशों की घोषण करने के लिए समीक्षा की जानी होगी। अतः इस प्राधिकरण ने 1 अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागू इस मामले में अंतरिम आदेश पारित करने का निर्णय करता है, जोकि मौजूदा टर्मिनलों के मामले में अनुसरित किए जाने वाले दृष्टिकोण पर लिए जाने वाले निर्णय के आधार पर समीक्षा के अधीन होगा।

- (iv). (क). यह उल्लेख करना व्यर्थ है कि जब यातायात मानक क्षमता स्तर पर सुविचारित किया जाता है तो मानक क्षमता स्तर के तदनुरूपी केवल एनएसआईसीटी की पूंजी और प्रचालन लागतों पर ही विचार किया जाना चाहिए। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए मूल्यहास के कारण पूंजी का डिमिशिंग मूल्य एक मुद्दा है जिसका और अधिक अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश लागत की मद के रूप में मूल्यहास स्वीकार करने के बावजूद परिसंपत्तियों के मूल्य को सकल मूल्य पर लेने की अनुमति प्रदान करता है। इस तथ्य का कारण दिया जा सकता है कि प्रचालक का निवेश परिसंपत्तियों की अभिग्रहण लागत के तदनुरूपी है। अतः इस अंतरिम दृष्टिकोण में, इस प्राधिकरण ने मानक क्षमता के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के परिकलन में प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए एनएसआईसीटी की बहियों के अनुसार परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के साथ गणना करने का निर्णय किया है। जैसाकि विश्लेषण के बाद वाले भाग में देखा जा सकता है, रॉयल्टी के समायोजन के पश्चात वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के

अनुसार निवल परिसंपत्तियों पर केवल 16 प्रतिशत वास्तविक प्रतिलाभ होगा। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अब सुविचारित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के अनुवर्ती प्रशुल्क निर्धारण में बिना किसी बदलाव के अनुसरित किया जाएगा। यहां तक कि यदि एनएसआईसीटी अधिक निवेश करता है, इसे दक्षता में सुधार करने अथवा मानक क्षमता से अधिक मात्राओं के प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए लिया जाएगा और, इसलिए, ऐसे निवेश की लागत अतिरिक्त मात्राओं से प्राप्त होने वाले राजस्व में से प्रचालक द्वारा पूरी की जाएगी।

- (ख). इससे जुड़ा प्रश्न प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए प्रचालन व्यय स्वीकार करना है। चूंकि यातायात मानक क्षमता तक सुविचारित किया गया है, इसलिए प्रचालन व्यय भी, प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत वास्तविकताओं के होते हुए भी, ऐसी क्षमता के अनुसार होना चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में व्यय फ्रंट पर कुल मानक दृष्टिकोण अंगीकृत करने का निर्णय विस्तृत अध्ययन और विचार-विमर्श के पश्चात निर्णय लिए जाने की जरूरत है। अंतरिम दृष्टिकोण में, यह प्राधिकरण वास्तविकताओं के साथ जाने के लिए प्रवृत्त है, स्वाभाविकतः, मानक क्षमता के प्रासंगिक स्तर तक। निर्धारित लागतों पर पूर्णतः विचार किया गया है क्योंकि वे मात्रा से सीधे तौर पर नहीं जुड़े हैं। परिवर्ती लागतें मानक क्षमता की केवल समकक्ष मात्राओं तक सुविचारित की गई हैं। पूंजी आधार के तदनुरूपी स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास स्वीकार्य है। लागत के विभिन्न घटकों का अनुमान लगाने के ब्योरे अनुवर्ती भाग में स्पष्ट किए गए हैं। यह देखा जा सकता है कि इस दृष्टिकोण द्वारा निर्धारित प्रचालन व्यय, रायल्टी अतिरिक्त, वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा निर्धारित मानक लागतों की अपेक्षा निम्नतर है।
- (v). (क). एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के उपबंधों के अधीन लाइसेंसदाता पत्तन न्यास – जेएनपीटी को उसके द्वारा रायल्टी के पूर्ण पास-थ्रू की मांग की है। एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के अनुसार 'कानून में बदलाव' का उपबंध विस्तार से उद्धरित किया है, जोकि इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में उल्लिखित है। इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी नहीं है कि वह इस पहलू पर कायम रहे, क्योंकि 'कानून में बदलाव' संबंधी एनएसआईसीटी का दावा प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है। तर्क-वितर्क करते हुए, परंतु स्वीकार नहीं करते हुए, रायल्टी पास-थ्रू पर नीति कानून में बदलाव गठित करती है, लाइसेंस करार कानून में ऐसे किसी बदलाव से रोकता नहीं है।
- (ख). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन नीति निदेश रूप में जारी किए गए हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन जारी किया गया कोई भी नीति निदेश इस प्राधिकरण पर बाध्य है। उक्त नीति निदेश कारणों को लिखित में दर्ज करते हुए दिशा-निर्देशों से छूट के लिए इस प्राधिकरण को शक्ति भी प्रदान करता है। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.8.1 अपेक्षा करता है कि उन बीओटी मामलों में रायल्टी को प्रशुल्क परिकलन के लिए लेखा में ली जाए जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी, इस तरह से लेखा में नहीं लिए जा रहे रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के कारण प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाया जा सकता है परंतु अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि तक। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 में इस उपबंध के अलावा, सरकार ने वर्ष 2006 में इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से सलाह दी थी कि एनएसआईसीटी मामले में रायल्टी संबंधी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए। इसके अलावा, एनएसआईसीटी ने यह प्रार्थना करते हुए माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल अपनी याचिका वापस ले ली थी कि वह जेएनपीटी को भुगतान की जाने वाली रायल्टी के पास-थ्रू की स्वीकार्यता के विचार के लिए मंत्रालय के पास जाएगा। हालांकि, एनएसआईसीटी ने इस कार्यवाही में निर्दिष्ट किया है कि वह सरकार के पास नहीं गया था और निर्णय लेने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है, परंतु यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा इस संबंध में जारी किए गए विशिष्ट नीति निदेश के विपरीत कोई निर्णय लेने में असमर्थ है। यह एनएसआईसीटी पर है कि वह इस मुद्दे पर, यदि वह चाहे, सरकार के पास जाए।
- (ग). उसके दावे की तरफदारी किए बिना कि पूर्ण रायल्टी व्यय की मद के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए, एनएसआईसीटी ने द्वितीय बोलीदाता द्वारा उद्धरित वास्तविक औसत रायल्टी के संदर्भ में स्वीकार्य पास-थ्रू निर्धारित करने का सुझाव दिया है। एनएसआईसीटी ने दावा किया है कि उसके द्वारा उद्धरित रायल्टी द्वितीय बोली की रायल्टी से कम है और, इसलिए, पूर्ण पास-थ्रू स्वीकार किया जाना चाहिए। बोली मूल्यांकन के स्तर पर, बोलीदाता द्वारा देय रायल्टी न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट और उसके द्वारा उद्धरित रायल्टी की इकाई दर के उत्पाद के रूप में अनुमानित की गई थी। परियोजना जीवनकाल में विभिन्न समयावधि के बोलीदाताओं के बीच आंकड़े भिन्न-भिन्न हैं। उन्हें एकसमान प्लेटफार्म पर लाने के लिए, उनकी बोलियां एनपीवी पद्धति के आधार पर मूल्यांकित की गई थी। इसलिए, स्वीकार्य पास-थ्रू एनपीवी पद्धति के आधार पर भी निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, यह

जरूरी है कि सरकार द्वारा अनुसरित सिद्धांत याद दिलाया जाए जब इसने अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन पास-थू स्वीकार करने का निर्णय लिया है। भारत सरकार ने यह स्वीकार करते हुए रायल्टी का आंशिक पास-थू स्वीकार करने की नीति अंगीकृत करने का निर्णय लिया है कि उच्चतम बोलीदाता और अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा ऑफर की गई प्रतिशतता में अन्तर आक्रामक विपणन दर्शाता है और, इसलिए, पास-थू रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता। अतः बोली लगाने में एनएसआईसीटी की आक्रामकता केवल तभी निर्धारित की जा सकती है यदि इसके बोली मूल्य और वे द्वितीय निम्नतम बोली को एनपीवी के संयुक्त प्लेटफार्म पर लाया जाता है। एनएसआईसीटी का तर्क मुद्रा के समय मूल्य को पूरी तरह से नजरअंदाज करता है। इसके अलावा, उस हारने वाले की अपेक्षा यथा निम्नतर बोली जीतने पर विचार करने की यह एक अर्थहीन स्थिति है। बोली लगाने के स्तर पर मूल्यांकन की एनपीवी पद्धति का लाभ लेते हुए, एनएसआईसीटी अब भिन्न संव्यवहार के लिए नहीं कह सकता। अतः अधिकतम स्वीकार्य पास-थू एनएसआईसीटी के रायल्टी भुगतान के 69.5 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाता है, जैसाकि मार्च, 2006 के पूर्व प्रशुल्क आदेश में किया गया था।

- (घ). प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.8.1 जोकि पास-थू रूप में रायल्टी की स्वीकार्यता से संबंधित है, प्रचालक को नुकसान से बचाने के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता की अधिकतम सीमा तक रायल्टी का पास-थू निर्धारित करता है। अतः यह स्पष्ट है कि रायल्टी का 69.5 प्रतिशत पास-थू रूप में स्वीकार करना आटोमेटिक नहीं है। प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में सुविचारित मानक क्षमता स्थिति के होने के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति के होने के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति नुकसान की सीमा का निर्णय करने के मद्देनजर है ताकि स्वीकृत की जाने वाली रायल्टी के पास-थू की मात्रा निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर निर्धारित की जा सके। इस प्राधिकरण को प्रचालन व्यय को पूरा करने के लिए प्रचालक की वास्तविक क्षमता और रियायत करार के अनुसार रायल्टी भुगतान के संदर्भ में नुकसान की जाँच करना और वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ का उल्लिखित स्तर अर्जित करना उपयुक्त लगता है। मानक क्षमता से अधिक प्रहस्तित मात्रा से योगदान प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं किए गए अवशिष्ट रायल्टी को पूरा करने के लिए उपलब्ध स्रोत है। यह प्राधिकरण अंतरिम तौर पर इस दृष्टिकोण को वरीयता देता है क्योंकि यह रायल्टी की मात्रा में प्रगामी कटौती परिकल्पित करता है, यदि रायल्टी की इकाई दर में कोई बदलाव नहीं किया जाता है, मानक क्षमता से अधिक यातायात मात्राओं में वृद्धि के साथ। अंतरिम प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए रायल्टी पास-थू की मात्रा निर्धारित करने के ब्योरे इस आदेश के बाद वाले भाग में स्पष्ट किए गए हैं। जैसाकि देखा जा सकता है, 39.73 प्रतिशत के स्तर पर पास-थू 69.5 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।

एनएसआईसीटी ने, अपने तर्कों में, उस स्थिति में प्रशुल्क विवीक्षाओं को निर्दिष्ट किया है जहां प्रचालक लगभग 6 लाख टीईयू जोकि रियायत करार के अनुसार एमजीटी स्तर है, मात्राओं के प्रहस्तन का निर्णय लेता है। अब अपनाया गया अंतरिम दृष्टिकोण उसके प्रतिलाभ में सुधार करने के लिए यातायात के उच्चतर स्तर का प्रहस्तन करने के लिए प्रचालक को प्रोत्साहन प्रदान करता है। भले ही यदि प्रचालक निम्नतर मात्रा स्तर पर प्रचालन का निर्णय करता है, उपयोक्ताओं का हित सुरक्षित किया जाएगा क्योंकि प्रशुल्क परिकलन केवल मानक क्षमता स्तर पर यातायात और लागत को स्वीकार करेगा।

- (vi). (क). 22 जुलाई, 2005 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 10 (xii) में यथा प्रतिवेदित, स्वीकार्य लागत से अधिक रू0 473.42 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष और अनुमत प्रतिलाभ वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के लिए परिमाण निर्धारित किया गया था। इस समायोजन के प्रभाव को सुगम बनाने के लिए, अधिशेष 5 वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया था। तदनुसार, रू0 142.02 करोड़ की राशि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों में समायोजित की गई थी। इसने समायोजित किए जाने के लिए रू0 94.68 करोड़ की राशि छोड़ी है।
- (ख). एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में उपर्युक्त समायोजन नहीं दिया गया था क्योंकि एनएसआईसीटी ने मुख्यतः दावा किया था कि न तो बोली लगाने के समय यह शर्तें थीं और न ही पूर्ववर्ती प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में ऐसा समायोजन किए जाने के लिए कोई उपबंध शामिल किया गया था। इसने फिर से टिप्पणी की है कि ऐसा समायोजन किसी प्रचालक द्वारा परिसंपत्तियों के बेहतर उपयोग के लिए हतोत्साहन था। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 प्रशुल्क में संशोधन किए जाने के समय सेट ऑफ किए जाने वाले अनुमान भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभ के 50 प्रतिशत की अपेक्षा करता है। वर्ष 2000 के प्रशुल्क आदेश में अधिरोपित शर्त सम्पूर्ण (अदेय) लाभ को समायोजित किए जाने की अपेक्षा करती है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000

के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित शर्त को चुनौती नहीं दी है, जिसने प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 की अधिसूचना तक एनएसआईसीटी के मामले का मार्गदर्शन किया था। एनएसआईसीटी को अधिशेष का 50 प्रतिशत धारण करने की अनुमति दी गई थी जैसे ये दिशा-निर्देश मात्रा सृजित करने में प्रचालक के प्रयासों को मान्यता देते हैं। इसलिए, ऐसे समायोजन को 5 वर्षों में बांटने के निर्णय के साथ अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन किया गया था। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को मौजूदा प्रशुल्क चक्र में शेष समायोजन-योग्य अधिशेष के समायोजन पर विचार नहीं करने के एनएसआईसीटी के तर्क में कोई दम नज़र नहीं आया। चूंकि वर्तमान कार्यवाही अंतरिम उपाय के रूप में एक वर्ष की अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2005 से पहले की अवधि से संबंधित ₹0 94.68 करोड़ के कुल शेष असमायोजित अधिशेष में से समायोजन के लिए ₹0 47.34 करोड़ की प्रथम किस्त पर विचार किया गया है।

- (ग). 22 जुलाई, 2005 और 7 मार्च, 2006 के अपनी ओर से प्रशुल्क आदेशों ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 की प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए अनुमानित अधिशेष स्थिति द्वारा वांछित स्तर पर उस समय प्रचलित प्रशुल्क को कम नहीं किया था। पैरा 10 (xvi) में यथा प्रतिवेदित, अतिरिक्त अधिशेष (स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ से ऊपर) प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर मूल्यांकन किया जाएगा और अगले चक्र (अर्थात् वर्ष 2008 से शुरू होने वाले) के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में सेट ऑफ किया जाएगा। एनएसआईसीटी ने अब इस समायोजन पर स्पष्ट रूप से कोई आपत्ति नहीं उठाई है क्योंकि इसके द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण ऐसे अधिशेष को दक्षता लाभ के रूप में मानते हैं।

पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उल्लिखित प्रस्तावित समीक्षा, यदि यह संशोधित दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप है, तब ऐसा दृष्टिकोण भावी रूप से लागू किया जाएगा। संशोधित दृष्टिकोण को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करना संभव नहीं है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 अवधि के लिए निर्धारित अधिशेष किसी अनुमानन त्रुटि अथवा एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित मात्रा वृद्धि के कारण नहीं आया है, परंतु यह इस प्राधिकरण के इस निर्णय के संदर्भ में आया है कि पूर्ववर्ती चक्र के लिए प्रशुल्क कटौती संशोधित की जाए और शेष अधिशेष अगले चक्र में समायोजित किया जाए। इसलिए, अपनी ओर से आदेश में सुविचारित यातायात स्तर के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रासंगिक अवधि के लिए स्वीकार्य मदों की वास्तविकताओं के आधार पर अधिशेष निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार, मार्च 2008 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए यातायात अनुमान होते हुए, 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर तक अधिशेष पर विचार करते हुए पूर्व अधिशेष परिमाणित किया गया है।

चूंकि वर्ष 2005-06 से 2007-08 अवधि के वास्तविक यातायात और अनुमानित यातायात में अन्तर 13.67 प्रतिशत है जोकि 20 प्रतिशत से कम है, इसलिए अतिरिक्त यातायात के कारण अधिशेष संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार वर्ष 2005 के बाद की अवधि के लिए पूर्व अधिशेष के निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

स्वीकार्य लागतों के पश्चात निवल अधिशेष और अप्रैल 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए प्रतिलाभ 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर के लिए ₹0 217.36 करोड़ पर निर्धारित किया गया है। अप्रैल, 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लागत विवरण की प्रतिलिपि **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है।

- (घ). अभी तक जहां पूर्व अधिशेष के समायोजन का संबंध है, यह प्राधिकरण अपने पूर्ववर्ती निर्णयों से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा और अपनाया जाने वाला अंतरिम दृष्टिकोण पूर्वव्यापी प्रभाव से विस्तारित नहीं किया जाएगा। एक ही बार में सभी अधिशेष समायोजित करना एक चक्र में प्रशुल्क को अप्रकृतिक रूप से नीचे लाना हो सकता है और अगली अवधि में भारी वृद्धि का कारण होगा। यह प्राधिकरण प्रशुल्क स्तर में ऐसे बड़े उतार-चढ़ावों से बचना चाहता है। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं है कि अगले 2 से 3 वर्षों की अवधि में केवल टर्मिनल के उपयोक्ताओं को पूर्व अधिशेष के समायोजन का लाभ दिया जाए। घाटे, यदि कोई हो, के समान समायोजन के मामले में, एकदम बाद वाले उपयोक्ता को लाभ नहीं मिलेगा। इसके अलावा, एनएसआईसीटी से संबंधित वर्ष 2005 के पूर्ववर्ती आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व अधिशेष को 5 वर्षों की लम्बी अवधि में बांटने का निर्णय लिया गया था। यह भी उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल अपनी रिट याचिका वापस लेते समय प्रार्थना की थी कि वे जेएनपीटी को भुगतान की जाने वाली रायल्टी के पास-थू की स्वीकार्यता के लिए विचार हेतु मंत्रालय का रुख करेगा। मौजूदा दिशा-निर्देश से इतर सरकार द्वारा

किसी निर्णय का उक्त अवधि के लिए परिमाणित अधिशेष स्थिति पर कुछ प्रभाव पड़ेगा। अतः इस प्राधिकरण को वर्ष 2005 से पहले की अवधि के अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के पश्चात ही अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि से संबंधित अधिशेष समायोजित किया जाना वांछित लगता है।

- (ड.) चूंकि यह समीक्षा एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित ₹0 94.68 करोड़ के अधिशेष की पहली किस्त राशि ₹0 47.34 करोड़ अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के दौरान समायोजित किया गया है। वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित ₹0 47.34 करोड़ के असमायोजित अधिशेष को लेखा में लेते हुए, ₹0 264.70 करोड़ का कुल पूर्व अधिशेष एनएसआईसीटी के पास उपलब्ध होगा जिसपर एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में समायोजन के लिए सुविचारित किया जाएगा।
- (vii). क्षमता पर आधारित अंतरिम दृष्टिकोण मौजूदा टर्मिनल के प्रशुल्क संशोधन पर निर्णय लेने के लिए पहली बार अपनाया गया है और एनएसआईसीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव का स्टैंडअलोन आधार पर एक वर्ष की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क पर निर्णय लेने के लिए विश्लेषण किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश उल्लिखित कारणों से इस मामले में पूरी तरह से लागू नहीं किए गए हैं और केवल सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित सूत्र अंगीकृत किया गया है। इसके अलावा, उक्त दिशा-निर्देशों के कुछ प्रमुख बिन्दु व्यय की उपयुक्तता जांचने के मद्देनजर रखे गए हैं। हालांकि मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों का सकल मूल्य राजस्व आवश्यकताओं के परिकलन में सुविचारित किया गया है, परंतु रायल्टी के समायोजन में वास्तविक प्रतिलाभ वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निवल परिसंपत्तियों पर आधारित है। रायल्टी नियोजित निवल पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ प्राप्त करने के लिए अपेक्षित सीमा तक स्वीकार की गई है। यह अंतरिम दृष्टिकोण संशोधित दृष्टिकोण पर इस प्राधिकरण का अन्तिम नज़रिया नहीं माना जाना चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, दिशा-निर्देशों की जाने वाली समीक्षा भिन्न दृष्टिकोण का परिणाम हो सकती है जोकि सभी टर्मिनलों के लिए समान रूप से अनुसरित किया जाएगा।
- (viii). भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2008 में महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। उसमें निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए और एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनल की घाट लम्बाई पर विचार करते हुए घाट क्षमता 11,95,740 टीईयू परिगणित होती है। इसी प्रकार, यार्ड क्षमता 23,11,292 टीईयू परिगणित होती है। चूंकि घाट क्षमता यार्ड क्षमता की अपेक्षा निम्नतर है, इसलिए 11,95,740 टीईयू की घाट क्षमता का मूल्य एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनल की मानक क्षमता रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ix). (क). सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए, वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश पूंजी परिसंपत्तियों का मानक स्तर विनिर्दिष्ट करते हैं। एनएसआईसीटी द्वारा वास्तव में विनियुक्त घाट गैन्ट्री क्रनों, रेल माउण्टेड गैन्ट्री क्रन, रबड़ टायर गैन्ट्री क्रन, आदि की संख्या यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित उपस्कर के मानक स्तर की अपेक्षा उच्चतर होनी पाई गई है।
- चूंकि यातायात केवल मानक क्षमता स्तर सीमा तक भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए अंतरिम दृष्टिकोण में सुविचारित किया गया है, इसलिए ऐसे क्षमता स्तर के तदनुसारी पूंजी लागत केवल स्वीकार की जा सकती है। 31 दिसम्बर, 2007 को समाप्त हुए वर्ष के लिए एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड ₹0 97193 लाख है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित कंटेनर प्रहस्तन परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड समायोजित किया गया है और एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए उपस्कर-वार लागत ब्योरों पर आधारित उपस्कर के मानक स्तर के लिए सुविचारित किया गया है। सभी अन्य मदों के लिए, वर्ष 2007 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड सुविचारित किए गए हैं क्योंकि वे मानक स्तरों के भीतर हैं। वर्ष 2008 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित निवल संवर्धनों की गणना की गई है। तदनुसार, इस कार्यवाही में विचाराधीन मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक 1 जनवरी, 2009 को परिसंपत्तियों का कुल सकल मूल्य ₹0 83864 लाख है।
- (ख). वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुबंध-1 (कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रासंगिक) का खंड 4 कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों का मानक स्तर और प्रहस्तन उपस्कर की प्रत्येक इकाई के लिए प्रोत्साहन दर निर्धारित करता है। निर्धारित उपस्करों के मानक स्तर के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में दी गई

कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की प्रति इकाई दर पर आधारित कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत अनुमानित की गई थी।

एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वर्ष 2007 के अंत में सकल सिविल लागत को लेखा में लिया गया है क्योंकि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर सिविल लागत को स्वीकार किया जाए।

आईटी प्रणाली लागत और अन्य पूंजी लागत निर्धारित प्रतिशत अर्थात् सिविल और उपस्कर लागत की राशि का क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत लागू करते हुए, दिशा-निर्देशों के अनुसार, परिगणित किया गया है। तदनुसार, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार और दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट उपस्कर की इकाई लागत अंगीकृत करते हुए पूंजी लागत की राशि ₹0 85108 लाख होता है। यह प्राधिकरण वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मानक पूंजी लागत पर पूरी तरह से प्रवृत्त नहीं है क्योंकि ऐसा दृष्टिकोण किसी प्रचालक को परिसंपत्तियों की पुर्नस्थापन लागत का अनइनटेंडेड लाभ दे सकता है।

- (ग). यह भी देखा जा सकता है कि 1.19 मिलियन टीईयू की मानक क्षमता अर्जित करने के लिए प्रासंगिक उपस्कर लागत में संशोधन के बाद एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर पूंजी लागत अनुमानन के भीतर है। ऐसी स्थिति में, यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य और एनएसआईसीटी के लेखा बहियों से अलग उनके मूल्य इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।
- (ख). परिसंपत्तियों के सकल मूल्य ₹0 83864 लाख पर 16 प्रतिशत की दर से परिकलित ₹0 13418 लाख का प्रतिलाभ स्वीकार्य है।
- (खि). एनएसआईसीटी द्वारा भेजा गया प्रचालन व्ययों का अनुमान 1.1 मिलियन टीईयू के यातायात के लिए है। अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागत विवरण तैयार करते समय, प्रचालन व्यय जोकि प्रकृति में परिवर्ती हैं, मानक क्षमता के अनुपात में संशोधित किए गए हैं। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि प्रचालक प्रहस्तित यातायात की मात्रा के होने के बावजूद निर्धारित लागतें खर्च करेगा, प्रचालन व्यय, जोकि प्रकृति में निर्धारित हैं, एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है परंतु अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट अधिकतम स्वीकार्य स्तर पर लागत में वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए।
- (खिि). एनएसआईसीटी ने प्रचालन व्यय के विभिन्न प्रकारों के अनुमानन के लिए विभिन्न वृद्धि कारकों पर विचार किया है। लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार विनियमित किया जाता है जोकि अपेक्षा करता है कि व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित औसत मुद्रास्फीति दर के आधार पर, 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2008-09 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लागत विवरण में व्यय पूर्वानुमानों के अनुमानन के लिए अंगीकृत किया गया है। तदनुसार, एनएसआईसीटी के व्यय पूर्वानुमान 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए अनुमानित प्रचालन व्ययों को नीचे विश्लेषित किया गया है।
- (क). **प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर**

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के आधार पर 463 कर्मचारियों के लिए यह व्यय अनुमानित किया है।

यह व्यय अनुमानित करते समय, एनएसआईसीटी ने लंबित मजदूरी निपटान के लेखा पर वर्ष 2007 की तुलना में प्रति कर्मचारी औसत लागत में लगभग 9 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, मजदूरी निपटान के लेखा पर एनएसआईसीटी द्वारा पूर्वानुमानित प्रोत्साहनीय रोकड़ प्रवाह को लेखा में नहीं लिया गया है क्योंकि मजदूरी वृद्धि की मात्रा अभी तक मालूम नहीं है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के लिए तदनुसारी आंकड़ों में 4.6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किया गया है।

(ख). **अनुरक्षण लेबर**

एनएसआईसीटी ने रू0 5.04 लाख प्रति कर्मचारी की औसत लागत पर 109 कर्मचारियों के लिए वर्ष 2007 की यह लागत प्रतिवेदित की है। वर्ष 2008 से 2009 के लिए, एनएसआईसीटी ने इस आधार पर 113 कर्मचारियों के लिए यह व्यय अनुमानित किया है कि वर्ष 2007 के दौरान उच्चतर कर्मचारी टर्नओवर के कारण उच्चतर वेतन पर नया स्टाफ भर्ती किया जाएगा।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी के अनुरक्षण लेबर लागत अनुमान उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किए गए हैं।

(ग). **उपस्कर चालन लागत**(1). **बिजली लागत**

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के लिए 10.91 इकाईयाँ प्रति टीईयू का बिजली उपभोग प्रतिवेदित किया है और इस आधार पर वर्ष 2008 में लगभग 8 प्रतिशत तक और वर्ष 2009 के दौरान 5 प्रतिशत तक प्रति टीईयू बिजली उपभोग की मात्रा में वृद्धि की है कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए औसत बिजली उपभोग 12 इकाईयाँ प्रति टीईयू था। चूंकि वर्ष 2005 से 2007 के लिए वास्तविक औसत बिजली उपभोग इकाईयाँ प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है, इसलिए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान 12 इकाईयाँ प्रति टीईयू पर आधारित हैं।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए हाल ही के बिजली बिल की प्रतिलिपि में यथा निर्दिष्ट रू0 6.58 प्रति इकाई की दर वर्ष 2008 के लिए सुविचारित की गई है। बिजली की इकाई लागत में वर्ष 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित लगभग 7 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2008 की इकाई दर आधार रूप में लेते हुए संशोधित की गई है।

(2). **ईंधन लागत**

वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित 2.19 लिटर प्रति टीईयू का ईंधन उपभोग वर्ष 2007 के दौरान वास्तविक उपभोग पर आधारित प्रतीत होता है। अतः अनुमानित ईंधन उपभोग स्वीकार किया गया है।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए रू0 38.56 लाख प्रति लिटर की डीजल लागत पर विचार किया है। यह दर रू0 38.93 प्रति लिटर की प्रचलित डीजल दर दर्शाने के लिए अधुनातित की गई है, जोकि वर्ष 2008 के लिए ईंधन लागत पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009 के लिए अनुमान उपयुक्त वृद्धि कारण लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(3). **मरम्मत और अनुरक्षण**

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2009 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के रूप में क्रमशः रू0 988.99 लाख और रू0 1026.95 लाख की राशि पर विचार किया है। यदि वर्ष 2008 के पीपीपी दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर पहुंचने के लिए प्रतिमानक सिविल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1 प्रतिशत और उपस्करों के सकल मूल्य के 2 प्रतिशत पर विचार किया गया है, एनएसआईसीटी के अनुमान प्रतिमानकों के भीतर पाए गए हैं और इसलिए स्वीकार किए गए हैं।

(घ). **उपस्कर किराया प्रभार**

एनएसआईसीटी द्वारा यथा उल्लिखित, किराया प्रभार अंतर टर्मिनल वाहनों (आईटीवी) और ट्रेलरों के लेखा पर हैं। एनएसआईसीटी ने निजी पक्षों के सागि किए गए करारों की प्रतिलिपियां भेजी हैं। हालांकि सहमत दरें वर्ष 2008 तक वैध हैं, परंतु करार ईंधन की कीमत में उतार-चढ़ाव के लिए लेखा में दर की समीक्षा के लिए कहता है।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए उपस्कर किराया प्रभार के अनुमानन के समय रू0 256/- प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वह एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजों के संदर्भ में इस दर का सत्यापन कर सके क्योंकि करार प्रतिलिपि में उल्लिखित आईटीवी के लिए दरें भिन्न-भिन्न हैं और आईटीवी के साथ प्रहस्तित टीईयू की मात्रा पर आश्रित है।

एनएसआईसीटी द्वारा अपने अनुमानों में सुविचारित प्रति टीईयू दर पर 11,95,740 टीईयू के लिए उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया गया है। वर्ष 2008 के लिए सुविचारित दर प्रति टीईयू वर्ष 2009 के लिए उपयुक्ततः बढ़ाई गई है।

(ड.) अन्य व्यय

वर्ष 2007 में रू0 968.25 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए, लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानों को संशोधित किया गया है।

(च.) तकनीकी सेवा शुल्क

वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विशेष परिस्थितियों के अधीन लागत की स्वीकार्य मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान की अनुमति देते हैं। प्रशुल्क प्रयोजन के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में निजी प्रचालक द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क की अनुमति के लिए, आयकर अधिनियम, 1961 के प्रासंगिक उपबंध के अनुसार "आमर्स लैथ रिलेशनशिप" की यार्डस्टिक लागू करते हुए इसकी उपयुक्तता स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य से, यह देखा गया है कि संबद्ध आयकर प्राधिकारी ने वित्तीय वर्ष 2001-02 के लिए अपने निर्धारण में इस व्यय को अस्वीकार नहीं किया है। पिछले वर्ष में एनएसआईसीटी द्वारा सहयोगी उद्यमों को तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के संबंध में आयकर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर विश्वास करते हुए, यह माना जा सकता है कि ऐसा भुगतान अनुवर्ती वर्षों 2005 से 2010 के लिए भी समान रूप से माना जाएगा। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान उसके द्वारा भुगतान किए गए लगभग रू0 326.98 लाख के वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क को वर्ष 2008 से 2010 के लिए इस संबंध में अनुमानित राशि के रूप में सुविचारित किया है। एनएसआईसीटी के अनुमानों को स्वीकार किया गया है। तथापि, एनएसआईसीटी को अपने अगले प्रशुल्क के दौरान सत्यापन के लिए वित्तीय वर्ष 2002-03 के आगे के लिए आयकर प्राधिकारियों द्वारा तकनीकी सेवा शुल्क की स्वीकार्यता के समर्थन निर्धारण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने होंगे।

(छ.) मूल्यहास

एनएसआईसीटी ने कम्पनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास उपलब्ध करवाया है। एनएसआईसीटी द्वारा निर्दिष्ट किए गए उपस्कर पर मूल्यहास दर अंगीकृत करते हुए मूल्यहास पूंजी आधार पर परिकलित किया गया है।

(ज.) उपरिव्यय

(1). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय

व्यय की यह मद मुख्यतः प्रबंधन स्टाफ का वेतन है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए, एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में प्रतिवेदित 34 के विपरीत 36 कर्मचारियों की संख्या पर विचार किया है। अतिरिक्त कार्मिक की भर्ती एक प्रबंधन निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण वर्ष 2008 और 2009 में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि स्वीकार करता है।

लागू स्तर पर वृद्धि कारक लागू करते हुए एनएसआईसीटी के अनुमान आंशिक रूप से संशोधित किए गए हैं।

(2). सामान्य उपरिव्यय

वर्ष 2007 के लिए वास्तविकताओं को आधार रूप में लेते हुए लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(3). प्रारंभिक व्यय

एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को रू0 7.20 करोड़ का अपफ्रंट भुगतान 30 वर्षों की लाइसेंस अवधि में एकसमान रूप से प्रभाजित किया गया है। रू0 24 लाख का वार्षिकीकृत मूल्य इस विश्लेषण में लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया है।

(4). अन्य

एनएसआईसीटी ने बताया है कि वर्ष 2007 के वास्तविकताओं से वर्ष 2008 में इस व्यय में 16 प्रतिशत वृद्धि वर्ष 2008 की प्रथम तिमाही में रू0 70 लाख की राशि से टर्मिनलों का प्रचालन करने वाले साफ्टवेयर को उन्नत बनाए जाने के कारण है। एनएसआईसीटी ने अपने दावे को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है। व्यय के इस शीर्ष के अधीन वृद्धि के लिए औचित्य स्वीकार किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, एनएसआईसीटी के अनुमान वर्ष 2008 को आधार रूप में लेते हुए 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (xiii). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित कुल व्यय क्रमशः रू0 15321 लाख और रू0 16223 लाख परिगणित होता है। चूंकि यह आदेश एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के लिए सर्वोत्तम क्षमता स्तर रू0 15998 लाख परिगणित होता है।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानों की उपयुक्तता वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर प्रचालन लागत के संदर्भ में जाँचा गया है। इस प्रयोजन के लिए, बिजली और ईंधन लागत वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के आधार पर और पूर्ववर्ती विश्लेषण में स्पष्ट की गई बिजली और ईंधन की प्रचलित इकाई दर अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है। परिसंपत्तियों के मानक मूल्य पर मूल्यहास कम्पनीज़ अधिनियम में निर्धारित दरों पर परिकलित किया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और अन्य व्ययों के अनुमान दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए गए हैं। दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए कुल प्रचालन लागत रू0 18514 लाख परिगणित होती है।

चूंकि पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए रू0 15998 लाख पर अनुमानित क्षमता के मानक स्तर के लिए प्रचालन लागत प्रतिमानकों के अनुसार प्रचालन लागत के भीतर है, इसलिए मानक राजस्व आवश्यकता पर पहुंचने के लिए इस विश्लेषण में रू0 15998 लाख की प्रचालन लागत पर विचार किया गया है।

- (xiv). रू0 15998 लाख की कुल प्रचालन लागत और सकल अचल परिसंपत्तियों पर रू0 13418 लाख का प्रतिलाभ वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता बनाता है। इस प्रकार, वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, बिना रायल्टी घटक के, रू0 29416 लाख होती है।

- (xv). वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा अंगीकृत मानक दृष्टिकोण राजस्व हिस्से/रायल्टी को लागत की मद के रूप में स्वीकार नहीं करता है। तथापि, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के मामले में रायल्टी का हिस्सा पास-थ्रू रूप में स्वीकृत किए जाने के लिए विशिष्ट निदेश है। अंतरिम अवधि के लिए पास-थ्रू रूप में रायल्टी की मात्रा के निर्धारण पर नीचे चर्चा की गई है:

- (क). पास-थ्रू रूप में स्वीकृत की जाने वाली रायल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए, वार्षिक राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए सुविचारित मानक क्षमता स्थिति के होने के बावजूद

एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जाए। एनएसआईसीटी ने पूर्वकाल में 14,71,723 टीईयू का यातायात अर्जित किया है। यदि यह यातायात स्तर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए बनाए रखा जाना माना जाता है तो एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को देय कुल रायल्टी रू0 24361 लाख है।

- (ख). 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए राजस्व आवश्यकता पहले स्पष्ट की गई मानक क्षमता के लिए राजस्व आवश्यकता के आधार पर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रू0 36206 लाख होगी।
- (ग). वर्ष 2007 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश के अनुसार वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात के लिए कुल अनुमानित व्यय (रायल्टी भुगतान अतिरिक्त) अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रू0 17604 लाख होती है।
- (घ). वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित निवल परिसंपत्तियां 1.47 मिलियन टीईयू के सम्पूर्ण यातायात के लिए वास्तविक लागत स्थिति के निर्धारण के लिए सुविचारित की गई हैं।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2009 के लिए नकारात्मक कार्य पूंजी निर्धारित की है। नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए एनएसआईसीटी द्वारा नकारात्मक कार्य पूंजी निवल अचल परिसंपत्तियों से समायोजित किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार कार्यगत पूंजी निर्धारित की गई है। ऐसी निर्धारित की गई कार्यगत पूंजी वर्ष 2008 के लिए रू0 89.10 लाख और वर्ष 2009 के लिए रू0 478.41 लाख है जोकि नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, नियोजित पूंजी वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः रू0 57012 लाख और रू0 53112 लाख परिगणित होती है।

संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकार्य है और अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए सुविचारित किया गया है।

वास्तविक लागत स्थिति का निर्धारण करते समय भी यह देखा जा सकता है, इस तथ्य के बावजूद अचल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है कि सकल परिसंपत्ति पर प्रतिलाभ मानक क्षमता के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया गया था।

- (ङ). 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तविक यातायात के लिए रू0 36206 लाख की राजस्व आवश्यकता और रू0 17604 लाख के कुल व्यय और नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रू0 9948 लाख है।
- (च). 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए, एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को देय रायल्टी रू0 24,361 लाख परिगणित होती है। रू0 9948 लाख का निवल अधिशेष रू0 24,361 लाख के रायल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए एक स्रोत है।
- (छ). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 से पहले की अवधि के लिए पूर्ववर्ती अधिशेष की एक किस्त रू0 9468 लाख से समायोजित की जानी है। चूंकि अंतरिम दृष्टिकोण एक वर्ष के लिए प्रशुल्क परिकल्पित करता है, इसलिए एनएसआईसीटी इस स्थिति में है कि वह रू0 4734 लाख की प्रथम किस्त से शेष रायल्टी भुगतान को पूरा करे जोकि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के प्रथम वर्ष में अन्यथा सेट-ऑफ किया जाएगा। उस मामले में, रू0 4734 लाख के समायोजन के बाद भी शामिल नहीं किए गए रायल्टी भुगतान को 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए रू0 9679 लाख पर देखा जा सकता है। मानक क्षमता स्तर के लिए तदनुसारी कवर नहीं की गई रायल्टी रू0 7864 लाख परिगणित होती है जोकि मानक यातायात के लिए वास्तविक रायल्टी का 39.73 प्रतिशत है। यदि इस व्यय को पास-थ्रू रूप में स्वीकार नहीं किया जाता है, प्रचालक निवल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ अर्जित नहीं कर सकता है जोकि उसे एक नुकसान होगा। इसलिए, इस नुकसान से बचाने के लिए, रायल्टी का पास-थ्रू 39.73 प्रतिशत की सीमा तक पर्याप्त है।

- (xvi). 39.73 प्रतिशत का रायल्टी भुगतान पास-थ्रू के रूप में प्रदान करने के पश्चात लक्षित राजस्व आवश्यकता रू0 37280 लाख परिगणित होती है। एनएसआईसीटी द्वारा वर्ष 2007 के अपने वार्षिक लेखों में एनएसआईसीटी प्रतिवेदित वास्तविक कंटेनर संबंधित राजस्व 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तविक यातायात के लिए रू0 41592 लाख है। 1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए यथानुपात आधार पर राजस्व निर्धारित करने के लिए वास्तविक राजस्व सुविचारित किया गया है। यह रू0 33793 लाख परिगणित होता है। इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क स्तर और लक्षित राजस्व आवश्यकता पर राजस्व के बीच अन्तर अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रू0 3488 लाख अनुमानित की गई है। ऐसी स्थिति में, रू0 3488 लाख के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में 10.30 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी द्वारा माँग की गई 46 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत मौजूदा प्रशुल्क में 10.3 प्रतिशत तक वृद्धि करने का निर्णय करता है। परिगणनाओं का पूरा सैट **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किया गया है।
- (xvii). “एनएसआईसीटीपीएल” के लिए प्रस्तावित परिभाषा में एनएसआईसीटी के उत्तराधिकारी और सौंपना शामिल हैं। एनएसआईसीटी के लिए प्रस्तावित परिभाषा लाइसेंस करार में शामिल किए गए “लाइसेंसधारी” की परिभाषा दर्शाते हुए “उत्तराधिकारी और अनुमत सौंपना” शामिल करने के लिए थोड़ी संशोधित की गई है।
- (xviii). चूककर्ता पक्ष पर कार्रवाई की कार्यवाही जानने के लिए, एनएसआईसीटी ने भुगतान के समय और चूक के मामले में कार्रवाई की कार्यवाही के लिए उपबंध प्रस्तावित किया है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 58 में भुगतानों के समय के लिए उपबंध पहले से शामिल है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 59 भी धारा 58 में यथा विनिर्दिष्ट निर्धारित प्रभारों के भुगतान में उपयोक्ताओं द्वारा चूक किए जाने के मामले में दरों के लिए पत्तन का पुनर्ग्रहणाधिकार दिया गया है। अतः इस संबंध में दरमान में पृथक उपबंध की आवश्यकता नहीं है।
- (xix). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों पर और एनएसआईसीटी द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। एनएसआईसीटी इस स्थिति से सहमत है और 14.25 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर दंडात्मक ब्याज प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज दर 13.75 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।
- (xx). एनएसआईसीटी/उपयोक्ताओं द्वारा गैर-निष्पादन के लिए आस्तियों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित शर्त पर एमएनएसए ने आपत्ति उठाई है। चूंकि प्रस्तावित शर्त एनएसआईसीटी को निष्पादन और आस्तियों के लिए मामला दर मामला आधार पर सांविदिक शर्त निर्धारित करने की अमार्गदर्शित विवेकाधिकार स्वीकृत करती है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित शर्त को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) में प्रशुल्क की समीक्षा के संबंध में हाल ही में दिए गए निर्णय में, सीसीटीएल को अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुल्क माडल प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। इसी प्रकार, यदि एनएसआईसीटी अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुल्क माडल प्रस्तावित करता है, ऐसे प्रस्ताव पर विचार किया जाएगा।
- (xxi). चूंकि एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार, लाइसेंस करार के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं, इसलिए एनएसआईसीटी से उस अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट देने की शर्त शामिल करने का अनुरोध किया गया था जब उसके टर्मिनल में तट आधारित सुविधाओं के निष्क्रिय/खराब होने के कारण प्रचालन नहीं किए जा सकते और पोतों को निष्क्रिय रहना पड़ता है। यह पत्तन/प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ता द्वारा भुगतान नहीं करने की आवश्यकता के सिद्धांत से लिया गया है। हालांकि एनएसआईसीटी दरमान में इस उपबंध को शामिल करने के लिए सहमत है, परंतु जैसाकि पिछले अनुच्छेदों में चर्चा की गई है प्रचालक ने एनएसआईसीटी/उपयोक्ताओं द्वारा गैर-निष्पादन के लिए आस्तियों की वसूली शामिल करने के लिए शर्त शामिल किए जाने पर जोर दिया है।

बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत स्वीकृत करने की शर्त कई अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित की गई है। कुछ महापत्तनों के दरमान में एक शर्त निर्धारित की गई है, जोकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के बाद संशोधन के लिए आई थी, जो यह प्रभावी करने के लिए है कि पत्तन पर आरोग्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

इसका कोई कारण नहीं है कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित यह उपबंध एनएसआईसीटी पर लागू नहीं किया जा सकता विशेष रूप से जब यह उपबंध सरकार द्वारा जारी किए गए प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। टर्मिनल पर आरोग्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराये के समकक्ष छूट देने की एनएसआईसीटी से अपेक्षा वाली एक उपयुक्त शर्त एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट सामान्य सिद्धांत कि एनएसआईसीटी पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे, प्रचालक द्वारा यथा सहमत, एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किया गया है। एनएसआईसीटी हमारे सुझाव पर यह शर्त भी शामिल करने के लिए सहमत है कि उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय एनएसआईसीटी कंटेनर की सुपुर्दगी/स्थानांतरण करने की स्थिति में नहीं हो, जोकि दरमान में शामिल किया गया है।

- (xxii). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार दरमान के खंड 1 से 4 के अधीन निर्धारित किए गए हैं। उक्त चारों प्रशुल्क मदों में किसी में भी प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची नहीं दी गई है। प्रत्येक प्रशुल्क मद की गतिविधि को दर्शाना मात्र प्रत्येक प्रशुल्क मद के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं के ब्योरों के बारे में उपयोक्ताओं को जानने के लिए पर्याप्त नहीं होगा। एनएसआईसीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में दरमान के खंड 1 से 4 में दरों की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं को अलग से सूचीबद्ध करें।
- (xxiii). एनएसआईसीटी ने इन आधारों पर जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मौजूदा दरों पर 58 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित किया है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन में अधिक समय लगता है, अधिक यार्ड स्थान की आवश्यकता होती है और विनियामकीय अपेक्षाओं का अनुपालन करने में समय लगता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 5.7.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम निर्धारित करता है। एनएसआईसीटी भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम के लिए सहमत है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर भी दिशा-निर्देशों के अनुसार 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकार्य है।
- (xxiv). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार निर्धारित की गई हैं।
- (xxv). एनएसआईसीटी ने इस आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभारों की वसूली हेतु 24 घंटे आधार पर लेवी की इकाई बनाए रखने के लिए अनुरोध किया था कि 24 घंटे आधार लेवी एक मौजूदा पद्धति है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 5.7.1 4 घंटे आधार पर वसूली की इकाई विनिर्दिष्ट करता है। अतः मौजूदा पद्धति को जारी रखने का एनएसआईसीटी का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा सकता। एनएसआईसीटी पर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए मौजूदा प्रभार, यदि 4 घंटों के लिए अनुपाततः परिकलित किया जाता है, 4.56 अमेरिकी डॉलर परिगणित होगा जोकि जेएनपीटी (3.502 अमेरिकी डॉलर), जीटीआईपीएल (4.860 अमेरिकी डॉलर) और सीसीटीएल (3.220 अमेरिकी डॉलर) के दरमान में निर्धारित की गई दरों से तुलनीय है।
- (xxvi). प्रचालक ने आईसीडी कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रथम सात दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि को इस आधार पर कंटेनरों की उतराई के 48 घंटों के भीतर उपयोक्ताओं द्वारा आईसीडी दस्तावेजों को जमा करने से जोड़ा है कि टर्मिनल पर ट्रेनों की जिम्मेदारी उपयोक्ताओं की है। जब यह उपयुक्त हो सकता है कि प्रचालक को अपेक्षित दस्तावेज जमा करने के लिए उपयोक्ताओं हेतु समय सीमा

विनिर्दिष्ट की जाए, परंतु यह औचित्यपरक नहीं लगता है कि एनएसआईसीटी दस्तावेजों को जमा नहीं करने के लिए आईसीडी कंटेनरों हेतु किसी निःशुल्क अवधि से इंकार किया जाए। ऐसे मामलों में, सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित निःशुल्क भंडारण अवधि लागू होगी। प्रस्तावित शर्त उपयुक्ततः संशोधित की गई है।

- (xxvii). एनएसआईसीटी ने खाली "नीलामी कंटेनर" पर भंडारण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने यह कहते हुए प्रतिसाद दिया था कि प्रस्तावित टिप्पणी नीलामी अधीन कंटेनर के उस मामले में एक स्पष्टीकरण है जहां खाली करना टर्मिनल पर किया जाता है और कंटेनर लदे हुए से खाली कंटेनर की स्थिति में बदल जाता है। चूंकि कंटेनरों के भंडारण के लिए विराम समय प्रभार खाली कंटेनरों पर भी लागू होंगे, इसलिए खाली "नीलामी कंटेनर" पर भंडारण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित पृथक टिप्पणी जरूरी नहीं है।
- (xxviii). एनएसआईसीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए 20' और 40' कंटेनरों के लिए भिन्न-भिन्न दरें प्रस्तावित की हैं। 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर का डेढ़ गुना है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मामले में, इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि अघोषणा/गलत-घोषणा के लिए प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर के आकार के संदर्भ में दर भिन्न रखने की जरूरत नहीं है, और 20' कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए एकसमान दरें निर्धारित की गईं। यदि कंटेनर की अघोषणा/गलत-घोषणा से कोई अतिरिक्त गतिविधि करनी पड़ती है, एनएसआईसीटी द्वारा यथा उल्लिखित, 40' कंटेनरों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के औचित्य के लिए लागत व्योरे अपेक्षित हैं जोकि नहीं भेजे गए हैं। 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 40' कंटेनर के लिए भी लागू होगी।
- (xxix). एक दरवाजा खोलना के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संदर्भ में, एमएएनएसए ने मौजूदा पद्धति को जारी रखने का सुझाव दिया है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने पुष्टि की है कि यह इस सेवा के लिए प्रभार्य नहीं है क्योंकि यह सेवा अभी तक शिपिंग लाइनों द्वारा प्रदान की जा रही है। सीसीटीएल और वीसीटीपीएल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में समान प्रशुल्क मद अनुमोदित की गई है। चूंकि यह सेवा सर्वोत्तम है और केवल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर एनएसआईसीटी द्वारा प्रदान की जाएगी, इसलिए रू0 1000 प्रति कंटेनर की प्रस्तावित एकसमान दर अनुमोदित की गई है।
- (xxx). टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल कंटेनरों के संचलन संबंधी सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में, एमएएनएसए ने इस आधार पर इस प्रशुल्क मद को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है कि ये प्रभार आईसीडी प्रभारों के अंतर्गत शामिल किए गए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा यथा पुष्ट, ये प्रभार देय हैं यदि टर्मिनल द्वारा अतिरिक्त संचलन किया जाता है। तथापि, प्रस्तावित प्रभार अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) संबंधी मौजूदा दर रू0 400/- प्रति टीईयू के स्थान पर है, जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है। इस प्राधिकरण ने आईटीआरएचओ संबंधी अपने आदेश दिनांक 28 जून, 2007 द्वारा रू0 400/- प्रति टीईयू की दर तदर्थ आधार पर अनुमोदित की थी। यह दर एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है और इस दर की विस्तारित वैधता 30 सितम्बर 2008 तक है। चूंकि तदर्थ दर एनएसआईसीटी के दरमान में पहले से उपलब्ध है, इसलिए, लंबित समीक्षा, आईसीडी कंटेनरों के अतिरिक्त संचलन के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित नहीं की गई हैं।
- (xxxi). एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक के कारण एनएसआईसीटी के टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रूकने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की आस्ति अधिरोपित करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, एमएएनएसए द्वारा उठाई गई आपत्ति एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर बर्थ किए गए पोतों के अधिक समय तक रूकने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए जेएनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के संदर्भ में है। जेएनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के अनुसार, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार बर्थ किराया प्रभारों से अतिरिक्त निर्धारित दरों पर प्रभार्य होंगे, यदि एक कंटेनर पोत प्रचालनों के पूरा होने के 2 घंटे से अधिक बर्थ अभिग्रहण करता है। एनएएनएसए के मतों में, यह उसी गलती के लिए दोहरी आस्ति है, यदि एनएसआईसीटी भी अपने टर्मिनल पर पोत के अधिक समय तक रूकने पर प्रभार वसूल करता है।

यह स्वीकार करना होगा कि जब एक पोत बर्थ पर अधिक समय तक रुकता है यह न केवल प्रचालनों की समाप्ति के बाद बर्थ अभिग्रहण करता है अपितु एनएसआईसीटी की अन्तर्गामी सुविधाएं भी बाधित होती हैं, और, एनएसआईसीटी का राजस्व अर्जन समय नष्ट होता है।

वैसे भी जेएनपीटी के दरमान में शामिल दंडात्मक बर्थ किराया पोत के अधिक समय तक रुकने के कारण जेएनपीटी के प्रचालनों पर पड़ने वाले दबाव की क्षतिपूर्ति है, जबकि एनएसआईसीटी का अपने टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए दंड अधिरोपित करने का प्रस्ताव उसके राजस्व अर्जन समय के नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए है। इस स्थिति के मद्देनजर, दंड अधिरोपित करने के लिए एनएसआईसीटी का प्रस्ताव दोहरी वसूली के लिए नहीं है।

हालांकि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच हुआ लाइसेंस करार पोत संबंधित प्रभारों को वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को प्राधिकृत नहीं करता है, परंतु यह ध्यान में रखना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित प्रभार उसके टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए दंड स्वरूप है।

25 संचलन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर, ओर 6 घाट क्रेनों पर विचार करते हुए और क्रेनों के उपयोग का 70 प्रतिशत लेखा में लेते हुए, जैसाकि मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए किया गया है, एनएसआईसीटी 105 टीईयू प्रति घंटा प्रहस्तन करने में असमर्थ रहने पर राजस्व अंशदान खो सकता है। यदि रू0 500/- प्रति टीईयू की राशि तदर्थ आधार पर ऐसे राजस्व अंशदान के रूप में सुविचारित किया जाता है तो नुकसान लगभग रू0 52,500/- प्रति घंटा होगा। चूंकि यह लेवी अवरोधक रूप में कार्य करने के लिए आस्ति के रूप में है। इसलिए रू0 1,00,000/- प्रति घंटा की आस्ति, प्रचालनों के पूरा होने के 2 घंटों बाद बर्थ पर उपयोक्ता की चूक के कारण पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए निर्धारित की गई है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी का दरमान अनुमोदित करता है जोकि **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

14.2. सामान्यतः संशोधित प्रभार राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होते हैं, जब तक कि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.8 में यथा विनिर्दिष्ट प्रशुल्क आदेश में भिन्न व्यवस्था विशेष रूप से उल्लिखित की जाती है। चूंकि अंतरिम आदेश में सुविचारित वित्तीय स्थिति में 1 अक्टूबर, 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए वित्तीय स्थिति को इस मामले में लिया गया है, इसलिए संशोधित प्रभार 1 अक्टूबर, 2008 से प्रभावी होंगे और 30 सितम्बर, 2009 तक वैध रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. इस मामले में निर्णय लेने में अपनाए गए दृष्टिकोण का सार निम्नवत् है:

- (i). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्मिनल-वार लागत जमा दृष्टिकोण की लंबित समीक्षा, इस मामले में एक वर्ष की अवधि के लिए लागू एक अंतरिम आदेश पारित किया गया है।
- (ii). (क). पूर्व अधिशेष के समायोजन के संबंध में मौजूदा दिशा-निर्देश और पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में निर्णय लागू होंगे।
(ख). चूंकि अंतरिम आदेश एक वर्ष की अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित रू0 94.68 करोड़ में से रू0 47.34 करोड़ की पहली किस्त समायोजित की गई है।
(ग). अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए पूर्व अधिशेष रू0 217.36 करोड़ निर्धारित किया गया है। अप्रैल 2005 से पहले की अवधि से संबंधित अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के बाद भविष्य प्रशुल्क में इसे समायोजित किया जाएगा।
- (iii). मात्रा दक्षता को प्रोत्साहन देने के लिए, मानक क्षमता आधारित प्रशुल्क दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है। मानक क्षमता का स्तर वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिया गया सूत्र लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।
- (iv). यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों से विपथित उनके मूल्यों के साथ सुविचारित किया गया है। मूल्यहास मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकलित किया गया है और परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ वार्षिक राजस्व आवश्यकता के परिकलन में लेखा में लिया गया है।

- (v). प्रचालन व्ययों का अनुमान मानक क्षमता के लिए सुविचारित किया गया है, जिसे वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्तता की जाँच के अधीन किया गया है।
- (vi). कुल प्रचालन लागत गठित करने वाली वार्षिक राजस्व आवश्यकता और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ बिना रायल्टी घटक के निर्धारित किया गया है। यह देखा गया था कि राजस्व के इस स्तर पर प्रचालक को निवल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ प्राप्त नहीं होगा।
- (vii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि प्रशुल्क परिकलन के लिए रायल्टी को लेखा में लिया जाए परंतु अधिकतम अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि तक बशर्ते नुकसान की स्थिति हो। इसलिए, राजस्व आवश्यकता के निर्धारण में सुविचारित मानक क्षमता आधारित स्थिति के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जानी चाहिए। रायल्टी पास-थ्रू की मात्रा जोकि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ प्रदान करेगा, रियायत करार के अनुसार सभी लागत की पूर्ति करने और रायल्टी भुगतान के बाद निर्धारित किया गया है। पूर्व अधिशेष की प्रथम किस्त समायोजित करने के पश्चात, यह देखा गया था कि 39.73 प्रतिशत के स्तर पर पास-थ्रू 69.5 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।
- (viii). स्वीकार्य रायल्टी व्यय के साथ संशोधित लक्षित राजस्व आवश्यकता की गणना की गई है और मौजूदा राजस्व से तुलना की गई है। विश्लेषण 10.3 प्रतिशत का राजस्व अन्तर प्रकट करता है जिसे बोर्ड पर प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा करने का निर्णय लिया गया है।
- (ix). यह अंतरिम दृष्टिकोण एक फ्रेमवर्क प्रदान करता है जो निवेश पर प्रतिलाभ में सुधार लाने के लिए प्रशुल्क परिकलन हेतु सुविचारित मानक क्षमता स्तर से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए प्रचालनों में दक्षता लाने के लिए प्रचालक को प्रोत्साहित करेगा। थ्रुपुट की मात्रा बढ़ने के साथ, प्रचालक रायल्टी, जोकि पास-थ्रू रूप में स्वीकार्य नहीं है, के भुगतान की पूर्ति करने की स्थिति में होगा। प्रहस्तित मात्राओं में वृद्धि के साथ, यह संभव है कि प्रशुल्क में रायल्टी पास-थ्रू के स्वीकार्य स्तर का स्तर प्रगामी कम होगा। बढ़ती मात्राओं से पत्तन उपयोक्ताओं और व्यापार को भी बहुत लाभ होगा। इसके अलावा, यह दृष्टिकोण उपयोगिता अधीन क्षमता को भी हतोत्साहित करेगा।

14.4. एनएसआईसीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 3 अगस्त, 2008 के बाद संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना गया है।

14.5. एनएसआईसीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह इस प्राधिकरण को 31 दिसम्बर, 2008 को समाप्त प्रथम तिमाही से शुरू करके वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजी जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लागत विवरण दाखिल किया जाता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

दरमान

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का निर्धारण करता है।

1.0. परिभाषाएँ

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

- 1.1. "एनएसआईसीटी" का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल, भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. "एफसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- 1.5. "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 1.6. "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- 1.7. "आईसीडी" का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. "एलसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- 1.9. "अति आयामीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. "प्रति दिन" का अर्थ प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग है।
- 1.11. "प्रशीतन" का अर्थ सामानों को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. "पत्तन" का अर्थ जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में भंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.15. "वीआईएएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

2.0. सामान्य

- 2.1. लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।
- 2.2. सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- 2.3. 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- 2.4. मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से नीचे खंड 4 में के अनुसार वसूली की जाएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 2.5. अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार समकक्ष भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा

- अधिसूचित बाज़ार खरीद दर पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश (आयात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रचलित समय-समय पर विनिर्दिष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपयों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।
- 2.6. परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- 2.7. (i). उपयोक्ता को किसी भी प्रभार के विलंब से भुगतान पर इसके दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एनएसआईसीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ii). दंडात्मक ब्याज की दर 15.75 प्रतिशत होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
(iii). वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
(iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब एनएसआईसीटी द्वारा बिल माँगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
- 2.8. (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई पोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- 2.9. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात नौभरण, गैन्ट्री क्रैन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रैन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौचालन योजना आदि, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के भार पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन और योगदान शामिल है।
- 2.10. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- 2.11. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार्य होगी।

कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के संचलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार।

खंड-1 सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रैन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40'' से अधिक लम्बाई	5048	3029
प्रति आईसीडी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40'' से अधिक लम्बाई	5048	3029
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2038	1223
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3057	1834
40'' से अधिक लम्बाई	4076	2446

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

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	898	898
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
40'' से अधिक लम्बाई	1796	1796
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	898	898
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
40'' से अधिक लम्बाई	1796	1796

ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
आईसीडी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1262	1262
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1893	1893
40'' से अधिक लम्बाई	2524	2524

घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	388	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40'' से अधिक लम्बाई	776	776
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	388	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40'' से अधिक लम्बाई	776	776

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

खंड-2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2912	1747
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4368	2621
40'' से अधिक लम्बाई	5824	3494
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40'' से अधिक लम्बाई	5048	3029

टिप्पणी:

1. पोतांतरण कंटेनर वह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को भेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्दगी लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
2. खंड 7 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होगा यदि –
(क). पोत नामांकन बदला जाता है; अथवा
(ख). यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के बर्थ किए जाने के पश्चात बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

खंड-3 सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए यार्ड को जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3155	1893
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4733	2839
40'' से अधिक लम्बाई	6310	3786
आईसीडी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3155	1893
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4733	2839
40'' से अधिक लम्बाई	6310	3786
पोतांतरण कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3640	2184
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5460	3276
40'' से अधिक लम्बाई	7280	4368

ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	971	971
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1456	1456
40'' से अधिक लम्बाई	1941	1941

ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	1456	1456
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2184	2184
40'' से अधिक लम्बाई	2912	2912

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ		
20' से अनाधिक लम्बाई	485	485
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	728	728
40'' से अधिक लम्बाई	971	971

खंड-4 सभी अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40'' से अधिक लम्बाई	10094	6056

आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40'' से अधिक लम्बाई	10094	6056
पोतांतरण		
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40'' से अधिक लम्बाई	10094	6056
खाली		
20' से अनाधिक लम्बाई	4077	2446
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6115	3669
40'' से अधिक लम्बाई	8153	4892

ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1796
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2694	2694
40'' से अधिक लम्बाई	3591	3591
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1796
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2694	2694
40'' से अधिक लम्बाई	3591	3591

ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40'' से अधिक लम्बाई	5048	5048
खाली		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40'' से अधिक लम्बाई	5048	5048

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40'' से अधिक लम्बाई	1553	1553
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40'' से अधिक लम्बाई	1553	1553

खंड 5 – पोतों के हैचकवर्स

हैचओवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचओवर)	दर अमेरिकी डॉलर में
क. जब हैचओवर घाट पर रखा जाता है	77.59
ख. हैचओवर को घाट पर बिना रखे	31.04

खंड 6 – एफसीएल और मी0ट0 रेस्टोज

पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति चालन)

	दर अमेरिकी डॉलर में
क. हैच से हैच स्थानांतरण	
एफसीएल और मी0ट0 40'	38.79
एफसीएल और मी0ट0 20'	25.87
ख. अन्यत्र (क).	
एफसीएल और मी0ट0 40'	155.17
एफसीएल और मी0ट0 20'	103.45

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।

खंड 7 – शट आऊट/कंटेनरों का पुनः नामांकन

	दर अमेरिकी डॉलर में
क. शटआऊट प्रभार	
एफसीएल और मी0ट0 40'	77.59
एफसीएल और मी0ट0 20'	51.73
ख. अन्यत्र (क).	
एफसीएल और मी0ट0 40'	2482
एफसीएल और मी0ट0 20'	1655

टिप्पणी: शटआऊट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 9 के क्रम सं. 5 पर निर्धारित निःशुल्क भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआऊट होने तक दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि पार हो जाती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात परिगणित किए जाएंगे।

खंड 8 – प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (प्रति 4 घंटे)

	दर अमेरिकी डॉलर में
एफसीएल और मी0ट0 20'	5.17
एफसीएल और मी0ट0 40'	7.75
ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	50.00
कंटेनरों की निकासी	
एफसीएल और मी0ट0 20'	2.00
एफसीएल और मी0ट0 40'	4.00

टिप्पणी: 1. नाशी वस्तुओं को ढोने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतित कंटेनर, वांछित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।
2. उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू हैं।

3. प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।
4. 20' के लिए 31.04 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 46.56 अमेरिकी डॉलर प्रति केलेंडर दिवस के अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

खंड 9 – विराम समय प्रभार

कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (अमेरिकी डॉलर में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात-एफसीएल और एलसीएल 0-3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.58 7.17 14.34	निःशुल्क 7.17 14.34 28.68	निःशुल्क 10.75 21.51 43.02
2.	निर्यात-एफसीएल और एलसीएल 0-7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.15 6.31 12.62	निःशुल्क 6.31 12.62 25.24	निःशुल्क 9.46 18.93 37.87
3.	निर्यात/आयात – खाली कंटेनर प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.16 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
4.	आईसीडी-आयात और निर्यात-लदे हुए और खाली (रेल द्वारा संचालित) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 31-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 1.57 3.14 6.31 12.62	निःशुल्क 3.14 6.29 12.62 25.24	निःशुल्क 4.71 9.43 18.93 37.86
5.	पोतांतरण – लदे हुए प्रथम 7 दिन 8-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 3.58 7.17	निःशुल्क 7.17 14.34	निःशुल्क 10.75 21.51
6.	पोतांतरण – खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.17 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
7.	शटआऊट – लदे हुए और खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.58 7.17 14.34	7.17 14.34 28.68	10.75 21.51 43.02
8.	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए स्थिति का बदलना प्रथम 3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.58 7.17 14.34	निःशुल्क 7.17 14.34 28.68	निःशुल्क 10.75 21.51 43.02

1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दर्गी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी।
2. पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाता है, रियायती भंडारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
3. आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज कंटेनरों की उतराई की तारीख के 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं, रेल पर कंटेनर लदाई के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित बाकी निःशुल्क भंडारण अवधि लागू होगी।
4. सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेषण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी।
5. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौभरण/सुपुर्दर्गी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
6. अधिक ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
7. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।
8. उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दर्गी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
9. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
 - (i). परेषिती परित्याग—पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (iii). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
 - (iv). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (v). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (vi). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

खंड 10 – एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार:

- (i). **पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया:**
 - क. जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।
 - ख. समानतः, एनएसआईसीटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी और टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।
- (ii). **टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:**
 - क. यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:—
 - (i). जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा।

- (ii). उसी कंटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रू0 1575/- (20' के लिए) अथवा रू0 2363/- (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।

ख. यदि कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-

- (i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा।
- (ii). उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

खंड 11 – विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रूपयों में)	
		20' लम्बाई से अनाधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	200	200
(ii).	सीमाशुल्क जाँच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	200	300
(iii).	सीमाशुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई	1875	2813
(iv).	पीओडी प्रभार	2482	3723
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमतः कंटेनर की स्थिति का बदलना	2482	3723
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	200	200
(vii).	एक दरवाजा खोलना प्रभार प्रति कंटेनर	1000	1000
(viii).	दस्तावेजों का रद्दीकरण – प्रति ईआईआर	100	100
(ix).	जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अ-घोषणा/गलत घोषणा	3000	3000
(x).	ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	600	600
(xi).	उपयोक्ता की चूक के कारण पोत का अधिक समय तक रूकना – दर प्रति घंटा	100000	100000
(xii).	इलेक्ट्रॉनिक प्रक्रिया के माध्यम से गेट पर कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट/फोटो भेजना प्रति कंटेनर	400	400

टिप्पणियाँ:

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- “एक दरवाजा खोलना” प्रभार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणतः प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- “सील लगाना”। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुंचने वाले प्रत्येक कंटेनर पर इसकी प्रवेश की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- “जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना”। केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कंटेनर का ऑन-व्हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के भीतर भरण/खाली करने, आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- जोखिमपूर्ण कंटेनर की अघोषणा/गलत घोषणा। ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की जोखिमपूर्ण प्रकृति की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए हैं। तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले परिणामों संबंधी देयताएँ और लागत ग्राहकों के लेखा पर होंगी।

