

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 जनवरी, 2005

सं. टीएएमपी/14/2004-पीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा पारादीप पत्तन न्यास के दरमान की धारा 3.1(22) में एक संशोधन को संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/14/2004-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जनवरी 2005 के 20 वें दिन पारित)

यह प्रकरण पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के दरमान की धारा 3.1 (22) में एक संशोधन के लिए पीपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. पीपीटी ने बल्क और ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो की अवशिष्ट श्रेणी पर प्रभाय बंदरभाड़ा की वर्तमान मूल्याधारित दरों का विकल्प देने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने अपने प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित मुख्य बिन्दुओं को उभारा है:

(i) हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड (एचसीएल) का अपने कॉपर रिवर्ट्स पीपीटी के माध्यम से निर्यात करने का प्रस्ताव है। दरमान की बंदर भाड़ा अनुसूची में कॉपर रिवर्ट्स या कॉपर कन्सट्रेंट (ताम्र अयस्क) शामिल नहीं है। अतएव, इन दोनों कार्गो के लिए बंदरभाड़ा निर्धारित करना आवश्यक है।

(ii) अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क) के लिए वर्तमान बंदर भाड़ा दरें निम्नानुसार हैं:

(क) आयात के मामले में - 0.5% (सीआईएफ मूल्य)

(ख) निर्यात के मामले में - 0.5% (एफ ओ बी मूल्य)

(ग) तटीय कार्गो के लिए - 0.5% (बी ओ एल मूल्य)

- (iii) पत्तन सीआईएफ / एफओबी मूल्य से संबंधित बंदर भाड़ा दरों को हटाना चाहता है और कार्गो प्रहस्तन की लागत और वसूले गए बंदर भाड़ा की दर के बीच एक सीधा संबंध प्रदान करना चाहता है ।
- (iv) परम्परागत कार्गो की प्रहस्तन लागत पत्तन द्वारा अपनाई गई लदान / उत्तराई प्रचालन विधि पर निर्भर करती है और ग्रेन्स या स्लिंम्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन के तरीके पर भी निर्भर करती है ।
- (v) पोतघाट, सड़क, प्रकाश इत्यादि जैसी बुनियादी संरचना के प्राक्खान के अलावा ग्रेन्स और स्लिंम्स द्वारा परम्परागत कार्गो को प्रहस्तन करने के लिए मिन्य लागत श्रम, उपकरण और उपरिव्यय की लागत होगी ।

वर्ष 2002-03 के लिए प्रयोज्य 8 घंटे की प्रति पाली 684 मीट्रिक टन की औसत आउट पुट गिनते हुए और कार्गो प्रहस्तन की लागत पर विचार करते हुए, बंदर भाड़ा अनुसूची में सूचीबद्ध न की गई कार्गो प्रहस्तन का बंदर भाड़ा निम्नानुसार प्रस्तावित किया जाता है:

(क) स्लिंम्स द्वारा (निर्यात / आयात) रु. 60/- प्रति टन

(ख) ग्रेन्स द्वारा (निर्यात / आयात) रु. 40/- प्रति टन

- (vi) पत्तन की दरमान की धारा के अन्तर्गत मद सं. 11 में निर्धारित वर्तमान मूल्य आधारित दरों के स्थान पर उच्चतम (अधिकतम) दरों के रूप में प्रस्तावित दरों को प्रस्थापित किया जाए । प्रस्तावित संशोधन से पत्तन में कोई अतिरिक्त कार्गो नहीं आने लगेगा और न ही पत्तन की आय या व्यय में कोई वृद्धि होगी ।
- (vii) पत्तन प्रस्तावित दरों को, टीएएमपी के अनुमोदन को लम्बित रखते हुए, टीएएमपी के 8 अप्रैल 2002 के आदेश के अनुसार लागू करेगा ।

2.2. पीपीटी के न्यासी मंडल ने पत्तन का यह प्रस्ताव 30 सितम्बर 2003 को हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया है ।

3. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी का प्रस्ताव सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । सम्बद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में पीपीटी को भेज दी गई थीं ।

4. पीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रस्तावित दरों तक पहुँचने का आहार / औचित्य प्रस्तुत करे और इसके साथ ही यह भी बतलाए कि क्या उसने अननिम्न आधार पर प्रस्तावित दरें प्रभावित करने के लिए उपयोगकर्ताओं की सम्मति ले ली है । पीपीटी द्वारा उल्लिखित बिन्दु सक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) प्रस्तावित दरें पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए अपनाई गई वास्तविक विधि के और उपयोगकर्ताओं द्वारा लगाई गई लागत के अनुसार हैं ।
- (ii) अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क) के अन्तर्गत सूचीबद्ध मूल्याधारित दरें ऐसे कार्गो पर लागू हो सकती हैं जो उस रूप में विनिर्दिष्ट नहीं हैं और इस श्रेणी में आने वाले उपयोगकर्ता भी बहुत सीमित हैं ।
- (iii) पत्तन ने प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू करने के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति प्राप्त नहीं की है ।
- (iv) प्रस्ताव एचसीएल के लिए प्रस्तुत किया गया था; किन्तु अभी तक कोई पोत लदान नहीं हुआ है ।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच पर, पीपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था, हमारे प्रश्न और पीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध है :

क्र.सं.	प्रश्न	पीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	प्रस्तावित दरें गणनाओं पर विचारित प्रतिपाली आऊट पुट पर निर्भर हैं । स्लिंम्स द्वारा और मशीनी ग्रेन्स द्वारा कार्गो के अलग-अलग प्रहस्तन के लिए दरें निकालने के लिए प्रतिपाली आऊट पुट की उसी-मात्रा पर विचार किया गया है । स्लिंम्स की सहायता से मानवी प्रहस्तन की तुलना में ग्रेन्स के द्वारा कार्गो के मशीनी प्रहस्तन से आउट पुट की मात्रा बढ़ सकती है । इन दोनों ही मामलों में प्रति पाली 684 मी.ट. समान आउट पुट दर अपनाने का कारण स्पष्ट किया जाए ।	वर्ष 2002-03 में स्लिंम्स में प्रहस्तित कार्गो की औसत आउट पुट 684 मी.ट. थी और ग्रेन्स में 670 मी.ट. थी । चूंकि अन्तर बहुत मामूली-सा था, दोनों मामलों में दर को सुनिश्चित करने के लिए समान आउट पुट लिया गया था ।

(ii)	प्रस्तावित दर पीपीटी द्वारा वर्ष 2003-04 के लिए परम्परागत कार्गो की औसत आउट पुट के आधार पर परिगणित की गई हैं। वर्ष 2003-04 और 2004-05 (अनुमान) के लिए स्लिंम्स की सहायता से मानवी प्रहस्तन और मशीनी ग्रेन्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की आउट पुट प्रदान की जाए।	औसत आउट पुट निम्नानुसार है: वर्ष स्लिंम्स के द्वारा औसत आउटपुट मशीनी ग्रेन्स द्वारा औसत आउटपुट 2003-04 823 721 2004-05 (अप्रैल 04 से अक्टूबर 05)
(iii) (क)	परिगणना में विचारित 100% प्रशासनिक उपरि व्यय का पिछले तीन वर्षों के वास्तविकों के संदर्भ से औचित्य बताया जाए।	प्रशासनिक उपरिव्यय, श्रम और उपकरणों की लागत का 100% लिया गया है। पत्तन में प्रशासनिक उपरि व्यय कुल प्रचालनीय लागत का 73% ही होता है।
(ख)	उपकरणों की लागत रु. 7000/- प्रति पाली और रु. 1200/- प्रति पाली की विस्तृत परिगणना प्रस्तुत की जाए।	ग्रेन्स सहित तटीय क्रेन को भाड़े पर लेने की लागत रु. 7000/- प्रति पाली वर्तमान दरमान के अनुसार है। इसी प्रकार, स्लिंम्स की सहायता से लदाई/उतराई के लिए प्रति पाली उपकरणों की लागत भी पोतघाट को साफ करने के लिए प्रति पाली अनुमानित लागत है।
(ग)	परिगणना में अनुमानित रु. 20/- प्रति मी.ट. की ढांचागत संरचना लागत का पिछले 3 वर्षों के वास्तविक के संदर्भ से औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	परिगणना रु. 20/- प्रति मी.ट. की कोई ढांचागत संरचना लागत नहीं दिखाती।

6. इस प्रकरण में 7 दिसम्बर 2004 को पीपीटी के परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। पीपीटी ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की:

- (i) यह प्रमुख रूप से हिन्दुस्तान कॉपर लिमि. से कार्गो को आकर्षित करने की दृष्टि से लाया गया था, जिसने अभी तक कार्यरूप नहीं लिया है।
- (ii) मूल्याधारित प्रशुल्क से भार आधारित प्रशुल्क की ओर जाने से उपयोगकर्ता समुदाय को ही लाभ होगा।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संयुक्त सुनवाई में सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org में भी उपलब्ध होंगे।

8. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) अपरिगणित / अगणन योग्य कार्गो पर बंदर भाड़ा प्रभार लगाने के लिए पीपीटी का वर्तमान दरमान मूल्याधारित है। यह प्रस्ताव सामान्य रूप से, मूल्याधारित दरों को धीरे-धीरे प्रयोग-बाह्य कर देने और बंदर भाड़ा प्रभारों का प्रहस्तन - विधि के अनुसार निर्धारण करने की प्राधिकरण की नीति के विरुद्ध है।
- (ii) लागत आधारित बंदर भाड़ा निर्धारित करने हेतु पीपीटी द्वारा अनुपालित विधि वर्ष 2002-03 से संबंधित प्रति पाली आउट पुट पर निर्भर है। तत्परचात, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण से स्पष्ट होता है कि वर्ष 2003-04 में अर्जित प्रति पाली वास्तविक औसत वर्ष 2002-03 में अर्जित (वैस ही) आउट पुट से अधिक है। यहाँ तक कि वर्ष 2004-05 में पहले 7 माह में मानवी प्रहस्तन से संबंधित औसत आउट पुट का अनुमान, पत्तन द्वारा वर्ष 2002-03 के लिए विचारित औसत आउट पुट से अधिक हो जाती है। यह विश्वास करने का अब कोई कारण नहीं है कि मविष्य में उत्पादकता स्तर गिरेगा। वैसा होते हुए, वर्ष 2003-04 में प्राप्त किया गया औसत आउट पुट स्तर प्रति टन लागत निकालने का आधार लिया गया है।
- (iii) (क) ऐसा लगता है कि पत्तन द्वारा विचारित श्रम-लागत वर्ष 2002-03 से संबंधित है। हमारे प्रश्नों का उत्तर देते समय पत्तन ने श्रम-लागत में कोई परिवर्तन सूचित नहीं किया है। वैसा होते हुए, पत्तन द्वारा सूचित की गई श्रम लागत पर वर्ष 2003-04 के औसत-आउट पुट के साथ विचार किया गया है।
- (ख) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्गो के मानवी प्रहस्तन के लिए जिस उपकरण लागत पर विचार किया गया है, वह प्रत्येक पाली में पोतघाट की सफाई पर आने वाली लागत (लगभग) है। रु. 1200/- प्रति पाली उपकरण लागत पर बिना किसी परिवर्तन विचार किया गया है।
- (ग) कार्गो के मशीनी प्रहस्तन के लिए पीपीटी ने पत्तन के वर्तमान दरमान के अनुसार तटीय क्रेन के वर्तमान भाड़ा प्रभार पर ही विचार किया है और अतएव इस लागत बिना किसी परिवर्तन अनुमत किया जाता है।
- (घ) स्लिंम्स द्वारा और मशीनी ग्रेन्स द्वारा - प्रहस्तन के दोनों मामलों में पत्तन प्रचालन लागत के 100% पर प्रशासनिक उपरि व्यय पर विचार किया है। औचित्य बताने के लिए अनुरोध करने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पीपीटी में प्रशासनिक उपरि व्यय कुल प्रचालनीय लागत का 73% आता है। वैसा होते हुए, प्रशासनिक उपरिव्यय को तदनुसार संशोधित किया गया है।

- (iv) श्रम और उपकरणों की लागत के अतिरिक्त, पत्तन ने बंदरगाह, प्रकाश आदि प्रदान करने जैसी ढांचागत सुविधाओं की मद में अतिरिक्त लागत पर विचार किया है। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, प्रस्तावित संशोधनों से न तो पत्तन में कोई अतिरिक्त कार्गो आएगा और न ही वर्तमान राजस्व और व्यय पर ही कोई प्रभाव पड़ेगा। यह प्रस्ताव प्रमुख रूप से दरों को मूल्याधारित से अन्तर्गत कर मार के आधार पर प्रभार लगाने के प्रयोजन से है। वर्तमान मूल्याधारित दरों में, किसी भी अन्य प्रशुल्क मद के सम्पन्न सामान्य उपरि व्यय के तत्व शामिल होते हैं। कोई कारण नहीं की प्रभार लगाने की संशोधित विधि भी इस तत्व के साथ प्रचलित रहे। यह सत्य है कि पीपीटी इस लागत तत्व को रु. 20/- प्रति टन पर निर्धारित करने के अपने प्रस्ताव का औचित्य नहीं बता सका। इस श्रेणी के अन्तर्गत आने वाले कार्गो की मात्रा नगण्य मानते हुए और यह मानते हुए कि मूल्याधारित दरों को हटाने से सामान्य रूप से उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा, इस प्रकरण में पत्तन द्वारा बताई गई स्थिति को स्वीकार किया जाता है। यहाँ यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि पत्तन प्रशुल्क के नियमन की वर्तमान प्रणाली न्यूनतम लागत नीति का अनुपालन नहीं करती। वैसा होते हुए उपरि व्यय के बिना नए कार्गो के बारे में उत्कल पैगंबर ऑफ कागर्स और इन्डस्ट्रीज की आपत्ति पूरी तरह उचित नहीं जान पड़ती। राजस्व अर्जित करने वाली सभी गतिविधियों से उचित और ग्राह्य उपरि व्यय खर्चों में हिस्सा बंटाने की अपेक्षा की जाती है। स्पष्टतया, जब मात्रा बढ़ेगी और उपरि व्यय खर्च स्थिर रहेंगे तो ऐसे खर्चों के आबंटन का बोझ यूनिट दर को कम कर सकता है। इस मुद्दे को पत्तन के समूचे प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय ही सुविधानुसार विश्लेषित किया जा सकता है। किसी भी हालत में पत्तन संदर्भित श्रेणी के यातायात में किसी उल्लेखनीय वृद्धि की अपेक्षा नहीं करता। इसके अलावा, यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने इस मामले में लगाई गई पूंजी पर जो इसके द्वारा विचार की गई उपरि व्यय लागत में समाहित कर ली गई मानी गई है, कोई अलग विवरणी नहीं मांगी है।
- (v) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत गणना में परिवर्तन किया गया है। परिवर्तित लागत गणना को परिशिष्ट-1 के रूप में संलग्न किया गया है। यह देखा जा सकता है स्लिंम्स और ग्रैब्स के द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए बंदर भाड़ा क्रमशः रु. 52/- प्रति टन और रु. 37/- प्रति टन आता है।

9. पीपीटी ने प्रस्तावित दरों को पिछले प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। जैसाकि पत्तन ने माना है कि एचरीएल से अप्रतिष्ठ यातायात अभी तक मूर्त रूप नहीं ले पाया है और अन्य दूसरे सामान्य कार्गो की श्रेणी में आने वाले उपयोगकर्ता बहुत कम हैं। यदि पत्तन ने दिनांक 11 मार्च 2004 के अपने प्रस्ताव के बाद इस श्रेणी के अन्तर्गत भी कार्गो का प्रहस्तन किया होता। इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही किए गए सामान्य निर्धारण के अन्तर्गत इसे निम्नतर दर लगाने का अधिकार (लचीलापन) है। वैसा होते हुए, पीपीटी के दरमान में संशोधन भावी प्रभाव से क्रियान्वित हो सकता है।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी के दरमान की वर्तमान द्वारा 3.1 (22) के प्रतिस्थापन के लिए निम्नलिखित दरें प्रविष्ट करने को अनुमोदन प्रदान करता है:

क्रम सं.	विवरण	बंदर भाड़ा (उच्चम दर)
22	अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)	
	(i) स्लिंम्स के द्वारा (निर्यात और आयात)	रु. 52/- प्रति टन
	(ii) ग्रैब्स के द्वारा (निर्यात और आयात)	रु. 37/- प्रति टन

अ.ल. बॉनरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधा.]

परिशिष्ट -I

पारादीप पत्तन न्यास में मशीनी ग्रैन्स द्वारा और स्लिंग्स
द्वारा कार्गो के प्रहस्तन हेतु लागत - गणनाएँ

(राशि रूप्यों में)

क	स्लिंग्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत :		
(i)	(क)	लेवी सहित श्रम लागत	13,800.00
	(ख)	पोतघाट साफ करने की प्रति पाली लागत	12,00.00
		(क + ख)	15,000.00
	(ग)	प्रशासनिक उपरि व्यय (क + ख) के 73%	10,950.00
		(क + ख + ग)	25,950.00
(ii)	आठ घंटे की प्रति पाली का आउट पुट (2003-04 का औसत आउट पुट)		823 मी.ट.
(iii)	प्रति मी.ट. प्रहस्तन की लागत (रु. 25950 / 823)		31.53
(iv)	ढांचागत संरचना लागत प्रति मी.ट.		20.00
	कुल लागत प्रति मी.ट..		51.53
	पूर्ण रूप्यों में		रु. 52.00
ख	मशीनी ग्रैन्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत :		
(i)	(क)	तटीय क्रेन के प्रति पाली भाड़ा प्रभार	7,000.00
	(ख)	प्रशासनिक उपरि व्यय (क) के 73% की दर से	5,110.00
		(क + ख)	12,110.00
(ii)	आठ घंटे की प्रति पाली आउट पुट (2003-04 का आउट पुट)		721 मी.ट.
(iii)	प्रति मी.ट. प्रहस्तन लागत (रु. 12110 / 721)		16.80
(iv)	ढांचागत संरचना लागत प्रति मी.ट.		20.00
	कुल लागत प्रति मी.ट.		36.60
	पूर्ण रूप्यों में		37.00