

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 162

नई दिल्ली,

31 अक्तूबर, 2006

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है ।

(अ०ल० बोंगिरवार)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं० टीएमपी/48/2005-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2006 के 28वें दिन पारित किया गया)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त दिनांक 9 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जेएनपीटी के दरों के मान की पिछली बार समीक्षा इस प्राधिकरण के समक्ष पत्तन द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव के आधार पर सितम्बर, 2002 में की गई थी। चूंकि, समग्र पत्तन के लिए लागत/राजस्व विश्लेषण अधिशेष की स्थिति दर्शा रहा था, इसलिए प्रशुल्क के किसी उर्ध्वगामी संशोधन की अनुमति नहीं दी गई थी। जेएनपीटी के दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर, 2004 में देय हो गई थी। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित सभी पोत-संबद्ध प्रभागों की उच्चतम दरों में 10% की कमी करते हुए 10 अगस्त, 2004 को एक आदेश पारित किया गया था। इस आदेश में जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान (पोत-संबद्ध प्रभागों को छोड़कर) की वैधता 31 मार्च, 2005 तक बढ़ा दी गई थी और पत्तन को अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव 31 जनवरी, 2005 तक प्रस्तुत करने का निदेश दिया गया था। यह भी निर्णय किया गया था कि जेएनपीटी से 31 जनवरी, 2005 तक कोई व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्राप्त न होने की स्थिति में दरों के मान की स्वतः ही समीक्षा की जाएगी। जेएनपीटी द्वारा समय-समय पर अनुरोध किए जाने पर पत्तन को अपना व्यापक प्रस्ताव 31 जुलाई, 2005 तक प्रस्तुत करने का समय प्रदान किया गया था। इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दिनांक 9 अगस्त, 2005 को प्रस्तुत किया है।

3.1. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लेख किए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) प्रशुल्क प्रस्ताव निम्नलिखित यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित है :-

प्रशुल्क	2005-06	2006-07	2007-08
कंटेनर (टीईयू)	12,50,000	9,50,000	10,00,000
अन्य बल्क (एमटी)	5,06,000	5,02,000	6,00,000
वाहन	26,000	-	-

(ii) चूंकि, रॉयल्टी/राजस्व हिस्से/संबंधित पोत-संबद्ध प्रभागों (बीओटी आय) को आय के रूप में नहीं माना गया है, इसलिए बीओटी टर्मिनलों में यातायात इस प्रस्ताव के लिए संगत नहीं है।

(iii) आरंभिक वर्षों में यातायात के गेटवे टर्मिनल्स (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) को संभावित विपथन के कारण वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए यातायात वर्ष 2005-06 के लिए यातायात की तुलना में कम है।

(iv) वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए समग्र पत्तन सहित विभिन्न कार्यकलापों के लिए ब्याज एवं कर-पूर्व लाभ (पीबीआईटी), नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीई) से संबंधित पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं :-

(लाख रुपए)

समग पत्तन	पूर्वानुमान		
	2005-06	2006-07	2007-08

पीबीआईटी	10,554.40	4,395.61	7,303.12
लगी पूंजी	69,711.70	72,174.76	80,629.04
आरओसीई	15.14%	6.09%	9.06%
बल्क कार्यकलाप			
पीबीआईटी	(1622.16)	(1910.48)	(1942.58)
लगी पूंजी	6565.08	5216.26	3867.51
आरओसीई	-24.71%	-36.63%	-50.23%
कंटेनर कार्यकलाप			
पीबीआईटी	10300.55	5617.99	9062.97
लगी पूंजी	30753.86	35061.51	37927.02
आरओसीई	33.49%	16.02%	23.90%
कार्गो कार्यकलाप			
पीबीआईटी	8678.39	3707.51	7120.38
लगी पूंजी	37318.94	40277.77	41794.54
आरओसीई	23.25%	9.20%	17.04%
संपदा कार्यकलाप			
पीबीआईटी	2188.47	2313.03	2444.63
लगी पूंजी	17536.33	16931.24	16238.47
आरओसीई	12.48%	13.66%	14.97%
समुद्री कार्यकलाप			
पीबीआईटी	(312.46)	(1624.93)	(2261.90)
लगी पूंजी	14856.42	14965.75	22506.04
आरओसीई	-2.10%	-10.86%	-10.05%

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए नियोजित पूंजी पर 15% की औसत आय प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक है कि ब्याज एवं कर-पूर्व लाभ में लगभग 55 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की वृद्धि होनी चाहिए ।

- (v) पोत-संबद्ध प्रभारों में किसी प्रकार की वृद्धि उपयुक्त नहीं हो सकती, क्योंकि इसका बीओटी टर्मिनल्स पर पोत-संबद्ध प्रभारों पर प्रभाव पड़ेगा, जिन पर प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया गया है । पोत-संबद्ध प्रभारों में कोई और कमी करने का भी मामला नहीं बनता है, जोकि पहले ही एक घाटे वाला कार्यकलाप है । इसलिए, कंटेनर-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि करना ही एकमात्र विकल्प है ।
- (vi) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल 100% से भी अधिक क्षमता पर प्रचालन कर रहा है और वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए यातायात में कमी के बावजूद भी यह लगभग 90% क्षमता पर प्रचालन करना जारी रखेगा ।
- (vii) प्रस्ताव तैयार करते समय लगाए गए पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं :-
- (क) आकलन शुद्धतः टर्मिनल आधारित है, जिनमें बीओटी आय, खर्च और परिसंपत्तियां शामिल नहीं हैं ।
- (ख) आय संबंधी पूर्वानुमान वित्तीय वर्ष 2004-05 में अर्जित औसत आय पर आधारित है ।
- (ग) व्यय संबंधी मुद्रास्फीति दर भारतीय रिजर्व बैंक के बल्क मूल्य सूचकांक के आधार पर 4.10% के रूप में ली गई है ।
- (घ) मरम्मतों और रख-रखाव में वार्षिक वृद्धि उपस्करों और बेड़े के पुराने होने के मद्देनजर 20% पर ली गई है ।
- (ङ) बर्थ की प्रचालन लागत का 50% और समुद्री कार्य के लिए और शेष कार्गो प्रहस्तन के लिए शामिल किया गया है ।
- (च) मूल्यहास और रेलवे में नियोजित पूंजी को कंटेनर बर्थ में शामिल किया गया है ।
- (छ) विनिमय दर 45/-रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर मानी गई थी ।

(viii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए प्रमुख पूंजीगत व्यय निम्नलिखित है :-

	करोड़ रुपए
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	121.00
कंटेनर प्रचालनों से मुख्य रूप से संबद्ध सिविल/सड़क निर्माण कार्य	83.50
बेड़ा	102.10
(ix) जेएनपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए इसके द्वारा किए गए निम्नलिखित प्रयासों का उल्लेख किया है :-	
(क) आरडीटी प्रणाली में निवेश, जोकि व्यापार जगत के लिए मूल्य अभिवृद्धि करने वाला है ।	
(ख) टर्मिनल में दो नये आरएमक्यूसी, जिससे आवागमन समय में वृद्धि होगी ।	
(ग) मौजूदा बाहरी सर्वेक्षण अभिकरणों को हटाकर सर्वेक्षण कार्यों का अधिग्रहण करना ।	
(घ) ऐसे सभी निर्माण कार्यों का अधिग्रहण करना, जोकि सामान्यतया नौवहन लाइन्स द्वारा किए जाते हैं।	
(ङ) 20 नए ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती से ग्राहकों को बेहतर मूल्यवर्धित सेवा मिलेगी ।	
(x) भारी तलकषण कार्य नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि भारी तलकषण कार्य का वित्तपोषण रॉयल्टी में से स्थापित	

एस्करो खाते से किए जाने का प्रस्ताव है ।

(xi) वर्ष 2005-06 और 2007-08 में औसत 15% आरओसीई प्राप्त करने के लिए यद्यपि कंटेनर प्रशुल्क में 20% वृद्धि किया जाना आवश्यक है, न्यासी बोर्ड ने इस पर विचार किया और अनुभव किया कि प्रतिस्पर्धी परिवेश के मद्देनजर यह बेहतर होगा कि एनएसआईसीटी प्रशुल्क के अनुसार कंटेनर प्रभारों में वृद्धि को 16% तक सीमित कर दिया जाए ।

3.2 जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने दिनांक 29 जुलाई, 2005 को आयोजित अपनी बैठक में प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है ।

4. जेएनपीटी ने आरंभ में वर्ष 2002-03 से 2007-08 के लिए नियोजित पूंजी पर आय के बाद अनुमानित यातायात, अधिशेष/घाटे की स्थिति (बीओटी आय के बिना) के ब्योरे प्रस्तुत किए थे । पत्तन ने बाद में वर्ष 2008-09 के लिए भी अधिशेष/घाटे की स्थिति प्रस्तुत कर दी थी । अनुमानित कुल कंटेनर और अन्य बल्क यातायात, आरओसीई की प्रयोज्य दर लागू करके नियोजित पूंजी पर आय समायोजित करने के बाद सूचित अधिशेष/घाटे की स्थिति (बीओटी आय के बिना) नीचे दी गई है :-

(लाख रुपए)

क्र०सं० यातायात	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1. टीईयू	10,38,434	11,38,868	12,50,000	9,50,000	10,00,000	प्रस्तुत नहीं की
2. अन्य बल्क (एमटी)	11,14,000	5,19,000	5,06,000	5,02,000	6,00,000	प्रस्तुत नहीं की
3. वाहन	83,000	58,000	26,000	-	-	प्रस्तुत नहीं की
4. निवल अधिशेष/घाटा						
(क) बल्क कंटेनर एवं प्रहस्तन	(4724.57)	(1875.86)	(2606.92)	(2692.92)	(2522.71)	(2334.87)
(ख) कंटेनर प्रहस्तन एवं भंडारण	9724.16	8963.28	9346.72	358.76	3373.92	624.77
(ग) सम्पदा	490.74	(345.95)	(441.98)	(226.66)	(4.64)	(154.94)
(घ) समुद्री कार्यकलाप	1331.13	(926.59)	(1781.83)	(3869.79)	(5637.81)	(5057.98)
5. मौजूदा प्रशुल्क पर समग्र पत्तन का निवल अधिशेष/घाटा	6370.47	5814.87	(4516.00)	(6430.59)	(4791.24)	(6923.00)
6. मौजूदा प्रशुल्क पर प्रचालन आय	14.13%	12.98%	9.59%	(17.37%)	(12.30%)	(17.04%)

के प्रतिशत के रूप में निवल
अधिशेष/घाटा

5.1. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था ।

5.2. संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां जेएनपीटी को पुनः सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं । जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर प्रस्तुत कर दिया है ।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर, हमारे दिनांक 14 नवम्बर,2005 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था । जेएनपीटी ने अपने दिनांक 6 जनवरी,2006 के पत्र द्वारा इन प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है । जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रत्युत्तर के अलावा निम्नलिखित सामान्य टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

(i) लागत विवरण संशोधित अनुमानों (2005-06) और बजट अनुमान (2006-07) के आधार पर संशोधित किए गए हैं । समग्र पत्तन के लिए तीन वर्षों हेतु इस आधार पर आरओसीई 5.14% है । यह कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए 13.30% है ।

(ii) 4 वर्षों (2005-06 से 2008-09) के लिए बीओटी प्रचालकों से अनुमानित आय संबंधी स्थिति और अनुमानित ढांचागत व्यय (नियोजित पूंजी में शामिल नहीं) निम्नलिखित है :-

(क)	अनुमानित बीओटी आय	1200 करोड़ रुपए
(ख)	चार वर्षों के दौरान खर्च किया जाने वाला (अनुमानित 1600 करोड़ रुपए में से) संशोधित अनुमानित ढांचागत व्यय	1300 करोड़ रुपए

कुल बीओटी आय ढांचागत व्यय को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है तथा पत्तन को इसके वित्तपोषण के लिए अन्य संसाधनों का प्रयोग करना होगा । प्रशुल्क में किसी भी कमी का इन ढांचागत कार्यों के लिए वित्तपोषण संबंधी पत्तन की क्षमता पर प्रभाव पड़ेगा ।

6.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

12.1. जेएनपीटी ने दिनांक 29 अगस्त,2006 को आयोजित सुनवाई में भाग लिया और 25 अगस्त,2006 को प्रस्तुत अपने लिखित अनुरोधों का पुनः उल्लेख किया ।

12.2. जैसाकि सुनवाई में निर्णय लिया गया था, हमारे 30 अगस्त,2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वे जेएनपीटी की आय निर्धारण में आयकर विभाग द्वारा न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) में गिरावट के लिए जुर्माने से होने वाली आय पर की गई कार्रवाई के संबंध में सूचित करें । जेएनपीटी ने अपने 11 सितम्बर,2006 के पत्र द्वारा निम्नलिखित स्थिति सूचित की है :-

(i) एमजीटी में गिरावट के लिए जुर्माने से उत्पन्न होने वाली आय को आयकर विभाग द्वारा निर्धारण के प्रयोजनार्थ आय के परिकलन में जोड़ा जाता है ।

(ii) वास्तव में बट्टे खाते डालने, यदि किसी भी कारणवश, के वर्ष में कटौती भी अनुमत्य होती है, इस राशि को वसूल कर पाना संभव नहीं होगा ।

(iii) बट्टे खाते डालना, यदि कोई हो, उस वर्ष के बाद होता है जिस वर्ष में इसे आय के रूप में प्रस्तावित किया गया था, इसलिए यह किसी एक प्रशुल्क संशोधन अवधि से लेकर दूसरी प्रशुल्क संशोधन अवधि तक विस्तारित हो सकता है । इस समय इस आय को प्रशुल्क निर्धारण के क्षेत्राधिकार से बाहर रखना उचित रहेगा ।

(iv) यह मामला संयुक्त मध्यस्थता के लिए भेजा गया है और निर्णय आने में 3 से 4 वर्ष तक का समय लग सकता है ।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं । प्राप्त

टिप्पणियों का सार और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संगत पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे । ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

14. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) जैसाकि पहले स्पष्ट किया जा चुका है कि इस प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी के दरों के मान की पिछली बार समीक्षा पत्तन द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के आधार पर सितम्बर,2002 में की गई थी । चूंकि, समग्र पत्तन के लिए राजस्व स्थिति अधिशेष में थी, इसलिए प्रशुल्क में किसी उर्ध्वगमी संशोधन की अनुमति नहीं दी गई थी । (तत्कालीन) विद्यमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दो-वर्षीय वैधता चक्र का पालन करते हुए जेएनपीटी के दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर,2004 में देय हो गई थी । चूंकि, जेएनपीटी ने सितम्बर,2002 के पूर्ववर्ती आदेश में दिए गए परामर्श के अनुसार पोत-संबद्ध प्रभारों में कमी करने के बारे में कोई कार्रवाई नहीं की थी, इसलिए जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित सभी पोत-संबद्ध प्रभारों की उच्चतम सीमा दर को कम करते हुए 10 अगस्त,2004 को स्वतः एक आदेश पारित किया गया था और अन्य बातों के साथ-साथ, जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान (पोत-संबद्ध प्रभारों को छोड़कर) की वैधता 31 मार्च,2005 तक बढ़ाई गई थी । जेएनपीटी के अनुरोध पर पत्तन को अपना व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव 31 जुलाई,2005 तक प्रस्तुत करने का समय प्रदान किया गया था । इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु दिनांक 9 अगस्त,2005 को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।
- (ii) (क) सितम्बर,2002 में जेएनपीटी के दरों के मान की पिछली समीक्षा के दौरान वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था । जेएनपीटी वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन सितम्बर,2002 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर करता रहा है । जेएनपीटी पोत संबद्ध प्रभारों में बाद में तदर्थ कटौती और लागू तटीय रियायतों के शर्ताधीन सितम्बर,2002 में प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर वर्ष 2004-05 और 2005-06 में भी अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखे हुए है ।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संबंध में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने का अधिदेश प्रदान करता है । सितम्बर,2002 में प्रशुल्क निर्धारण हेतु हमारे द्वारा विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक और भौतिक कार्यनिष्पादन में वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए परिवर्तनों का विश्लेषण प्रस्तुत करने के लिए हमारे द्वारा जेएनपीटी से बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद भी पत्तन ने इस आधार पर कि सितम्बर,2002 में कोई प्रशुल्क संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया था, ऐसा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है । जेएनपीटी ऐसे विश्लेषण को बाद में की जाने वाली व्यर्थ (पोस्टमार्टम) और अनुत्पादक कार्यवाही वर्णित करने की सीमा तक चला गया है । पत्तन वर्ष 2002-03 के लिए संगत सूचना को निर्धारित प्रपत्रों में प्रस्तुत करने का भी इच्छुक नहीं है । इसने 2005 में अनुमोदित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को 2002-03 से पूर्व-प्रभाव से लागू करने पर आपत्ति की है । यह तर्क कि पिछले अवसर पर कोई प्रशुल्क वृद्धि नहीं की गई थी और इसलिए, विगत कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करने की कोई जरूरत नहीं है, पूर्णतया अनुचित है । पिछले अवसर पर कोई प्रशुल्क वृद्धि नहीं की गई, क्योंकि प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने के पीछे कोई योग्यता नहीं थी लेकिन, उक्त निर्णय जेएनपीटी द्वारा सूचित लागत स्थिति के ध्यानपूर्वक विश्लेषण के बाद किया गया था । प्रसंगवश, जेएनपीटी ने अधिशेष जुटाने वाले पोत-संबद्ध कार्यकलाप में प्रशुल्क कम करने का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था, जबकि इसके कारण इस प्राधिकरण को मजबूरन स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) में 2004 में तदर्थ आधार पर स्वतः ही 10% की कटौती करनी पड़ी थी । यह उल्लेखनीय है कि लागू की गई कटौती संबंधित कार्यकलाप में संपूर्ण राजस्व अधिशेष के लिए नहीं थी । इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 मई,2004 के अपने संबंधित आदेश (पैरा-7) में स्पष्ट उल्लेख किया था कि विगत दो वर्षों के लिए वास्तविक वित्तीय स्थिति और अगले दो वर्षों के लिए अनुमानित स्थिति की अगली प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही के एक भाग के रूप में जांच-पड़ताल की जाएगी और इस स्थिति के आधार पर जेएनपीटी के प्रशुल्क में आगे समायोजन के बारे में निर्णय किया जाएगा । इसलिए, विगत कार्यनिष्पादन का विश्लेषण किया जाना आवश्यक होगा । यह याद रखना होगा कि वर्ष 2005 में निर्णीत एनएसआईसीटी के प्रशुल्क मामले में विगत कार्यनिष्पादन का विश्लेषण किया गया था और जेएनपीटी ने भी उस मामले में समीक्षा का समर्थन किया था । जेएनपीटी में कंटेनर और पोत यातायात

में काफी वृद्धि देखी गई है। जेएनपीटी के मामले में ऐसा विश्लेषण नहीं किए जाने के पीछे कोई कारण नहीं है, जबकि ऐसा एनएसआईसीटी के निजी टर्मिनल के मामले में किया गया था। प्रसंगवश, सीएसएलए अब इसका समर्थन करता है।

वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को किसी पूर्व-प्रभाव से लागू करने का कोई प्रश्न नहीं है, क्योंकि वर्तमान कार्यवाही अगले तीन वर्षों के लिए भावी प्रभाव के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने से संबंधित है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार ऐसी कार्यवाही में विगत के विश्लेषण की आवश्यकता होती है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के मामले में भी निर्णय इस दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए किया गया था। महापत्तनों और उनमें प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के हाल ही में निर्णीत सभी प्रशुल्क मामलों में विगत कार्यनिष्पादन का विश्लेषण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार किया गया था।

- (ख) (i) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 के लिए संबंधित सूचना प्रस्तुत नहीं की है। हमने वर्ष 2002-03 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखा में उपलब्ध वर्ष 2002-03 से संबंधित सूचना पर विश्वास किया है। प्रचालन आय, प्रचालन खर्चों और आवंटित प्रबंधन उपरिव्ययों को वर्ष 2002-03 के लिए वार्षिक लेखा के अनुसार अपनाया गया है।
- (ii) सामान्य निधि निवेशों पर ब्याज आय और कर्मचारी अग्रिमों पर ब्याज आय को छोड़कर वित्तीय और विविध आय वार्षिक लेखा में प्रस्तुत के अनुसार शामिल की गई है। इसी प्रकार, ऋणों पर ब्याज और परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि के लिए प्रावधान को छोड़कर वित्तीय और विविध व्यय को वार्षिक लेखा में प्रस्तुत के अनुसार शामिल किया गया है।
- (iii) वर्ष 2002-03 के वार्षिक लेखा में यथा प्रकटित चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के सभी स्वीकार्य घटकों पर लगाई गई पूंजी के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है।
- (ग) (i) जेएनपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए लागत/आय विवरण प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा लागत विवरण में यथा प्रदर्शित प्रचालन आय संबंधित 2 वर्षों के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखे में समतुल्य आंकड़ों से मेल खाती है। तथापि, यह देखा गया है कि पत्तन ने बीओटी प्रचालकों से स्वामी पत्तन के रूप में उसके द्वारा प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन के ढांचागत विकास व्यय की पूर्ति के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की प्राप्तियों हेतु पृथक एस्करो खाते का प्रचालन और रख-रखाव दिनांक 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वित्तीय वर्ष 2005-06 से ही प्रारंभ हुआ। इसके पूर्व रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्रशुल्क निर्धारण के लिए मानी जाने वाली आवर्ती आय थी। तदनुसार, बीओटी संविदाओं से अपफ्रंट प्रीमियम सहित जेएनपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्से/अन्य प्रभारों को वार्षिक लेखे में यथा प्रकटित लागत/वित्तीय विवरण में माना गया है।
- (ii) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक प्रचालन व्यय और आवंटित प्रबंध उपरिव्यय जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संबंधित दो वर्षों के लिए वार्षिक लेखे के अनुसार है।
- (iii) जेएनपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए लागत विवरण में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में कमी के लिए दंड

के कारण आय को इस आधार पर नहीं माना है कि ऐसी आय को बट्टे खाते डालना पड़ सकता है, अगर यह वास्तव में प्राप्त नहीं होती और ऐसे बट्टे खाते डाली गई आय अगले प्रशुल्क चक्र में आगे जा सकती है। जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा अपने सितम्बर, 2002 के आदेश में इंगित किया गया है, यह आय घाटशुल्क आय, जिसे जेएनपीटी द्वारा अर्जित किया गया होता, अगर एमजीटी का दायित्व पूरा कर लिया गया होता, के बदले में है। इसलिए, आय की इस मद पर लागत विवरण में विचार किया जाना होगा। यहां उल्लेखनीय महत्वपूर्ण बिंदु यह है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में कमी के लिए दंड के कारण आय को जेएनपीटी द्वारा उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा उसके आयकर निर्धारण के प्रयोजनार्थ शामिल किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क समीक्षा/नियतन के प्रयोजनार्थ ऐसी आय को हटाना सही नहीं हो सकता। ऐसी आय, जो निश्चित तरीके से प्राप्त होती है, को मात्र इस कारण नहीं छोड़ा जा सकता, क्योंकि पत्तन चाहे किसी भी कारणवश उसे वसूल नहीं कर सका। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय के दिनांक 17 जुलाई, 2001 के अपने पत्र सं० पीटी-17011/58/2001

द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार संगत संविदा में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट की शर्तों को माफ करने के अपने निर्णय के बारे में सूचित नहीं किया है ।

वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए पत्तन द्वारा सूचित वित्तीय और विविध आय के साथ थ्रूपुट में कमी के लिए दंड के कारण आय, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, नीलामी की बिक्री से आय, अप्रयुक्त पड़ी सामग्रियों की बिक्री से प्राप्त आय, लांच के गुजरने से होने वाली आय, अतिथिगृह से आय, गैस एजेंसी से आय और विविध आय पर भी विचार किया गया है ।

- (iv) पत्तन द्वारा सूचित वित्तीय और विविध व्यय के अतिरिक्त, गैस एजेंसी के व्यय, बैंक प्रभार, लांच किराए पर लेने पर हुए व्यय, अतिथिगृह के व्यय की अनुमति दी जाती है । जेएनपीटी ने एक मुद्दा उठाया है कि परिसंपत्तियों की बिक्री से लाभ पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है, वहीं वर्ष 2002-03 में परिसंपत्तियों पर हुई हानि के प्रावधान पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि, वर्ष 2002-03 में पत्तन द्वारा सृजित परिसंपत्तियों की बिक्री पर हुई हानि के लिए प्रावधान वास्तविक नकद व्यय प्रदर्शित नहीं करता, इसलिए इस पर विचार नहीं किया जा सकता है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि वर्ष 2003-04 के वार्षिक लेखे में यथा प्रकटित परिसंपत्तियों की बिक्री पर हुई हानि पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है ।
- (v) जेएनपीटी ने 966.30 करोड़ रुपए के अनुमान की तुलना में वर्ष 2003-04 के लिए लगाई गई पूंजी का आंकड़ा 921.91 करोड़ रुपए सूचित किया है और पत्तन द्वारा सूचित स्थिति पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है । वर्ष 2004-05 के संबंध में पत्तन द्वारा सूचित लगाई गई पूंजी के 854.70 करोड़ रुपए के स्तर पर विचार किया जाता है।
- (vi) वर्ष 2005-06 के संदर्भ में पत्तन द्वारा यथा सूचित वास्तविक प्रचालन आय और व्यय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है ।

वर्ष 2002-03 और 2004-05 के लिए अपनाए गए समान दृष्टिकोण का अनुपालन वित्त और विविध आय तथा व्यय के लिए किया जाता है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों से देखा गया है कि पत्तन ने परिसंपत्तियों की बिक्री पर घाटा उठाया है । परंतु, पत्तन द्वारा लागत विवरण, जिसे इस विश्लेषण में शामिल किया जाता है, में इस हानि पर विचार नहीं किया गया है ।

वर्ष 2005-06 के लिए आईएमओ द्वारा अपनाई गई अंतर्राष्ट्रीय पोत और पत्तन सुविधा सुरक्षा (आईएसपीएस) संहिता की आवश्यकताओं के कार्यान्वयन के लिए 50 लाख रुपए के पूंजी परिव्यय को पूर्णतया कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए आवंटित किया गया है । यह निवेश पत्तन में आने वाले पोतों के लिए अनिवार्य आवश्यकता प्रतीत होता है, विशेष रूप से कंटेनर टर्मिनल के लिए नहीं । प्रसंगवश, इस पत्तन ने यह भी वर्णन किया है कि टर्मिनल प्रचालक अपने टर्मिनलों में संहिता कार्यान्वित करते हैं और पत्तन न्यास पत्तन की समग्र सुरक्षा के लिए यह व्यय कर रहा है । इसके अतिरिक्त, पत्तन अपने कंटेनर टर्मिनल में आईएसपीएस संहिता कार्यान्वित करने के लिए यह व्यय कर रहा होगा । इसलिए, 50 लाख रुपए की राशि कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप और समुद्री कार्यकलाप को संबंधित प्रचालन आय के अनुपात में आवंटित की जाती है । वर्ष 2006-07 में आईएसपीएस संहिता क्रियान्वयन पर 250 लाख रुपए के प्रस्तावित निवेश के संबंध में वैसी ही कार्रवाई की गई है ।

विभाजन के लिए अपनाए गए आधार पर अपनी आपत्तियां व्यक्त करने के अलावा, जेएनपीटी ने किसी वैकल्पिक फार्मूले का सुझाव नहीं दिया है । इसलिए, लागू विभाजन फार्मूले में कोई कोई परिवर्तन नहीं किया गया है

जेएनपीटी ने व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियों का पता लगाया है, जिसमें विद्यालय भवन और अस्पताल उपस्करों का मूल्य शामिल है । पता लगाने का यह कार्य वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप से संबंधित अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के अथशेष मूल्य के संदर्भ में किया गया है । तत्पश्चात्, पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों की श्रेणी में विद्यालय भवन को शामिल करने का सुझाव दिया, क्योंकि विद्यालय भवन पत्तन के कर्मचारियों के लिए है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.9.7 ऐसी परिसंपत्तियों को व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों, जो जोखिम-मुक्त दर पर अभिलाभ के लिए पात्र हैं, के अधीन श्रेणीकृत करता है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के

खण्ड 2.9.7 के अनुरूप 668.42 लाख रुपए के अथशेष मूल्य पर 7.40% की जोखिम-मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है, क्योंकि जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए इन परिसंपत्तियों का

मूल्यहासित मूल्य प्रस्तुत नहीं किया है ।

जहां जेएनपीटी ने अस्पताल उपस्करों को व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया है, वहीं व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध अस्पताल भवन की परिसंपत्तियों के मूल्य को इस श्रेणी के अधीन शामिल नहीं किया गया है । अस्पताल भवन को भी व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्ति के रूप में श्रेणीकृत किया जाना चाहिए । जेएनपीटी ने किए गए विशिष्ट अनुरोध के बावजूद समुचित ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है । इसलिए, हमारे द्वारा लागत विवरण में किए जाने वाले प्रस्तावित परिवर्तनों पर टिप्पणी करने का अवसर देने पर जैसा जेएनपीटी को सूचित किया गया था, तदर्थ आधार पर 10 करोड़ रुपए की राशि को अस्पताल भवन का मूल्य माना जाता है और वर्ष 2005-06 से आगे के लिए 7.40% की जोखिम-मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है ।

जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए लगाई गई वास्तविक पूंजी 828.28 करोड़ रुपए सूचित की है, जिसे किसी संशोधन के बिना माना जाता है ।

विश्लेषण दर्शाता है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक की अवधि के दौरान 561.73 करोड़ रुपए (लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के बाद) का कुल निवल अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है ।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को (लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ (आरओसीडी के बाद) 609.64 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष सूचित किया गया था । यह अंतर पूर्व वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के विश्लेषण की गई समीक्षा के कारण है, जोकि जेएनपीटी द्वारा बाद में प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए की गई थी, जबकि पूर्व का विश्लेषण वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों पर आधारित था ।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 में यथानिर्दिष्ट मौजूदा चक्र (2006-08) के लिए जेएनपीटी का प्रशुल्क नियत करते समय 561.73 करोड़ रुपए के अतिरिक्त अधिशेष के 50% को समायोजित/समंजित करना अपेक्षित है । तदनुसार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक कार्यकलाप की संबंधित प्रचालन आय के समानुपात में सभी कार्यकलापों के लिए 280.86 करोड़ रुपए की राशि लागत विवरण में समंजित की जाती है ।

- (iii) जैसाकि पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों से संबंधित सरकार के पूर्व निर्णय की समीक्षा करने और बीओटी बर्थ में आने वाले पोटों पर लगाने योग्य पोट-संबद्ध आय को बीओटी प्रचालकों से प्राप्तव्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के समरूप, जहां तक इस प्राधिकरण के समक्ष दाखिल पत्तन के प्रशुल्क प्रस्ताव के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण कार्य में इसे मानने का संबंध है, मानने के अनुरोध सहित सरकार से आग्रह किया है । जेएनपीटी ने अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण से पोट-संबद्ध प्रभागों को मानने पर कोई निर्णय लेने के पूर्व सरकार के निर्णय की प्रतीक्षा करने का भी अनुरोध किया है ।

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि इस संबंध में सरकार का अंतिम निर्णय अभी भी इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना है और यह ध्यान में रखते हुए कि जेएनपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष अगस्त, 2005 में प्रस्तुत किया था, इस मामले को अनिश्चित काल तक स्थगित रखने का कोई कारण नहीं है । प्रशुल्क प्रस्ताव का विद्यमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विश्लेषण किया जाना है । अगर सरकार कोई संशोधित नीति घोषित करती है, तो जेएनपीटी प्रशुल्क समीक्षा कराने के लिए मुक्त है ।

- (iv) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है । जेएनपीटी द्वारा अगस्त, 2005 में प्रारंभ में दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों के अतिरिक्त 2 वर्षों (2006-07 और 2007-08) के लिए पूर्वानुमान शामिल थे । पत्तन ने हमारे कहने पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए संशोधित लागत विवरण और 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए हैं । इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ संशोधित लागत विवरण पर विचार किया जाता है ।

(ख) इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव के उद्देश्यपरक विश्लेषण के लिए आवश्यक संगत सूचना प्रस्तुत करने में जेएनपीटी की ओर से कुछ अनिच्छा प्रतीत होती है। जब महापत्तनों में कंटेनर टर्मिनल प्रचालित करने वाले निजी टर्मिनल अनुमानित यातायात मिश्रण के लिए विस्तृत सूचना प्रस्तुत करने में समर्थ है, तब ऐसी बुनियादी सूचना प्रस्तुत करने में जेएनपीटी की असमर्थता समझ में नहीं आती। चूंकि, जेएनपीटी ने आय के अनुमान के लिए विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों पर आश्रित रहने के लिए बाध्य है। यह उल्लेख करना आश्चर्यजनक है कि पत्तन के पास उन परिसंपत्तियों, जो पत्तन के प्रत्येक मुख्य कार्यकलाप के साथ अभिज्ञेय हैं, के बारे में रिकार्ड नहीं है।

(V) (क) जेएनपीटी ने अगस्त, 2005 में दाखिल अपने प्रस्ताव में प्रारंभ में वर्ष 2005-06 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 12.50 लाख टीईयू लगाया है। पत्तन ने बाद में इस अनुमान को संशोधित करके 12.46 लाख टीईयू कर दिया है, जैसा वर्ष 2005-06 के लिए उसके संशोधित अनुमानों में पूर्वानुमानित है। 'मनसा' ने जेएनपीटी के 25.46 लाख टीईयू के अनुमान की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए समग्र पत्तन हेतु कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 30.28 लाख टीईयू दिया है। तथापि, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के दौरान 13.39 लाख टीईयू यातायात का वास्तविक प्रहस्तन किया है।

(ख) वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 8.884 लाख

टीईयू, 8.700 लाख टीईयू और 9.950 लाख टीईयू है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है :-

(i) न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित बजट अनुमान (2006-07) 9 लाख टीईयू का अनुमानित यातायात इंगित करता है। इस अनुमान को वर्ष 2006-07 के लिए जीटीआईपीएल के यातायात अनुमानों में वृद्धि करने के लिए पत्तन द्वारा 11600 टीईयू कम किया गया है।

(ii) इसी प्रकार, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल में कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि करने के लिए वर्ष 2007-08 के लिए अपने यातायात के 10 लाख टीईयू के प्रारंभिक अनुमान को घटाकर 8.70 लाख टीईयू और वर्ष 2008-09 के लिए 11 लाख टीईयू से घटाकर 9.45 लाख टीईयू कर दिया है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात का लगभग 65% से 75% तक है।

(ग) 'मनसा' को जेएनपीटी द्वारा दिए गए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमानों की वैधता पर संदेह है। बीसीसीआई भी यह सुझाव देना चाहता है कि पत्तन द्वारा दिए गए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमान कम हैं। सीएसएलए का यह विचार है कि जेएनपीटी के यातायात के पूर्वानुमान संतुलित हैं। महत्वपूर्ण रूप से, प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेज प्रकट करते हैं कि न्यासी बोर्ड में यह विचार हुआ था कि जेएनपीटी द्वारा दिए गए यातायात के पूर्वानुमान बहुत कम हैं और उनकी समीक्षा अपेक्षित है। तथापि, जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने सामूहिक रूप से यातायात के पूर्वानुमानों की समीक्षा नहीं करने का संकल्प पारित किया है।

जेएनपीटी को किए गए हमारे अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना में किए गए यातायात के पूर्वानुमानों और तीसरे कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियां आमंत्रित करने के समय किए गए पूर्वानुमानों का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया। जबकि, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल के यातायात में प्रत्याशित वृद्धि के प्रभाव को हिसाब में लिया है, वहीं इसने जीटीआईपीएल के चालू होने से अनुमानित यातायात की गिरावट को सिद्ध करने के लिए संगत रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है। तथापि, और उल्लेखनीय रूप से जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि यातायात में गिरावट केवल अस्थायी है और आने वाले वर्षों में यातायात में वृद्धि का अनुमान करता है। इस अनुमान से कि जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने उनके द्वारा विचार किए गए यातायात के पूर्वानुमानों के समर्थन में विस्तृत विश्लेषण किया होगा, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण जेएनपीटी को कोई अतिरिक्त अधिशेष प्राप्त हुआ पाया जाता है तो जेएनपीटी को प्राप्त ऐसे अनुचित लाभ को अगली समीक्षा में पूर्णतः समंजित

किया जाएगा। देश की सामान्य आर्थिक वृद्धि के दृष्टिगत और इसलिए कंटेनर व्यापार में वृद्धि की प्रवृत्ति, यातायात भिन्नता के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न समायोजन पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा, परंतु इसके फलस्वरूप प्राप्त संपूर्ण लाभ को समंजित किया जाएगा।

(घ) वर्ष 2006-07 के लिए 27113 वाहनों का अनुमानित यातायात, जो वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान के अनुरूप है, पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। पत्तन ने परवर्ती दो वर्षों के लिए वाहन यातायात का अनुमान नहीं किया है।

(ङ) जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए द्रव यातायात का पूर्वानुमान किया गया है। चूंकि, द्रव यातायात का प्रहस्तन जैसी जेएनपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा किया जाता है, इसलिए, अनुमानित द्रव यातायात को केवल जेएनपीटी द्वारा प्राप्त व्यय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की आय के परिकलन के प्रयोजनार्थ ही संगत पाया गया है।

(च) वर्ष 2006-07 के लिए सामान्य कार्गो का अनुमानित यातायात वर्ष 2006-07 के लिए पत्तन के बजट अनुमान के अनुरूप है। तथापि, वर्ष 2007-08 के लिए सामान्य कार्गो के अनुमानित यातायात में कमी और वर्ष 2008-09 के लिए काफी कमी हुई है। सामान्य कार्गो के अनुमानित यातायात में कमियों की चर्चा नहीं की गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान पर अन्य किसी ब्योरे के अभाव में विश्वास किया जाता है।

(vi) (क) जेएनपीटी, निजी टर्मिनल प्रचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्राप्त करता है। राजस्व हिस्से/रॉयल्टी प्राप्तियों के लिए एक पृथक एस्करो खाते का सृजन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.3 में यथा विहित सरकारी नीति द्वारा अधिदेशित है। जेएनपीटी ने मूलभूत ढांचा के विकास के उक्त प्रयोजन के लिए ऐसा पृथक खाता सृजित करने और रखने की सहमति दी है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में वर्णित प्रयोजनों के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का न्यूनतम 50% एस्करो खाते में अलग रखना निर्धारित किया गया है। प्राप्त व्यय राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का अनुप्रयोग पहले अधिशेष श्रमिकों की लागत पूरी करने के लिए किया जाना चाहिए। यह वर्णन करते हुए कि जेएनपीटी के पास कोई अधिशेष श्रमिक नहीं हैं, राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के संपूर्ण 100% को मूलभूत ढांचा के विकास के व्यय की पूर्ति के लिए पत्तन द्वारा (सृजित किए जाने वाले) एस्करो खाते में जमा किया जाना प्रस्तावित है। चूंकि संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में एस्करो खाते को आवंटन के प्रयोजनार्थ रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं की गई है और निकट भविष्य में प्रारंभ की जाने वाली ढांचागत परियोजनाओं के लिए निधियों की आवश्यकता के बारे में जेएनपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर आश्रित रहते हुए संपूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के एस्करो खाते में अंतरण की अनुमति दी जाती है।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्से और इसके हेतु वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के

लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार करते हुए जेएनपीटी के एस्करो खाते में कुल लगभग 826.00 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त होगी। जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तरीके से एस्करो खाते में प्राप्तियों का उपयोग करना और अपने दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान उसके द्वारा रखे गए एस्करो खाते में लेन-देन का ब्योरा प्रस्तुत करना चाहिए।

(ख) जेएनपीटी द्वारा व्यक्त मुख्य धिंता पत्तन द्वारा संकल्पित ढांचागत परियोजनाओं के संबंध में पूंजीगत व्यय की पूर्ति से संबंधित है।

जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए जेएनपीटी में प्रचालनरत निजी टर्मिनलों से प्राप्त/प्राप्त व्यय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के कारण एस्करो खाते में लगभग 746.28 करोड़ रुपए की कुल राशि का संग्रहण अनुमानित किया है। यह उल्लेख किया जाना होगा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान जीटीआईपीएल से प्राप्त व्यय अनुमानित राजस्व हिस्सा जेएनपीटी में (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए प्रशुल्क पर आधारित हो सकता है। चूंकि, इस प्राधिकरण ने कंटेनर संबद्ध प्रभारों के लिए जेएनपीटी के प्रशुल्क पर 18% की वृद्धि अनुमोदित करते हुए जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटारा कर दिया है, इसलिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए जीटीआईपीएल से प्राप्त व्यय राजस्व हिस्से के लिए

जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान जीटीआईपीएल में प्रशुल्क में वृद्धि के कारण जेएनपीटी द्वारा प्राप्तव्य अतिरिक्त राजस्व हिस्से को लागू करने के लिए अद्यतन किया जाता है। जीटीआईपीएल अपना वार्षिक लेखा कैलेंडर वर्ष के आधार पर रखता है। जीटीआईपीएल से प्राप्तव्य राजस्व हिस्से को अद्यतन करते समय जीटीआईपीएल से जेएनपीटी द्वारा प्राप्तव्य राजस्व हिस्से को वित्तीय वर्षों के अनुरूप होने के लिए समायोजित किया जाता है। चूंकि, जीटीआईपीएल का प्रशुल्क दिनांक 31 दिसम्बर, 2008 तक वैध रहेगा, इसलिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्से पर वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए 9 महीने की संक्षिप्त अवधि के लिए विचार किया जाता है। इस प्रकार संशोधित अनुमान इंगित करता है कि जेएनपीटी द्वारा लगभग 746.28 करोड़ रुपए के प्रारंभिक अनुमान की तुलना में लगभग 826 करोड़ रुपए की कुल राशि वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान एस्करो खाते में प्राप्त होगी।

ढांचागत व्यय की पूर्ति के लिए एस्करो खाते से पूर्वानुमानित आहरण के संदर्भ में जेएनपीटी बारम्बार आंकड़ों को आशोधित करता रहा है। प्रारंभ में, अपने दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी ने कुल 1600 करोड़ रुपए की अनुमानित राशि में से वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक की 4 वर्ष की अवधि के दौरान व्यय किए जाने वाले 1300 करोड़ रुपए के अनुमानित ढांचागत व्यय का पूर्वानुमान किया है। तत्पश्चात, अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी ने उक्त अनुमानित व्यय को 2014 करोड़ रुपए तक आशोधित किया है, जिसमें से उसने वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान 1739 करोड़ रुपए व्यय करने की संकल्पना की है। हाल ही में, जेएनपीटी ने अपने दिनांक 25 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा वर्षवार पूंजीव्यय प्रस्तुत किया है, जिसके अनुसार यह वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान 1514 करोड़ रुपए व्यय करने की संकल्पना करता है। फिर भी, एस्करो खाते में 826 करोड़ रुपए के आशोधित अनुमानित अन्तर्प्रवाह पर विचार करते हुए, अभी भी 688 करोड़ रुपए की कमी रहेगी, अगर 1514 करोड़ रुपए के अनुमानित व्यय पर विचार किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि एस्करो खाता ढांचागत परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए अभिज्ञात स्रोतों में से एक है। जब परियोजनाओं का वित्तपोषण अन्य स्रोतों से किया जाता है तो परिसंपत्तियों के चालू होने से अभिलाभ स्वीकार्य होंगे।

जेएनपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 की अवधि के दौरान उसके द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष (280.86 करोड़ रुपए) का 50% रखने की अनुमति दी गई है, जो जेएनपीटी को उसके पूंजीव्यय की पूर्ति के लिए उपलब्ध होगी।

- (vii) अनुमानित प्रचालन व्यय के संगणन के लिए विस्तृत ब्योरे देने के लिए किए गए कई अनुरोधों के बावजूद जेएनपीटी ने इस आधार पर ऐसा कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया कि यह केवल तभी संभव होगा, अगर उनका संपूर्ण लेखाकरण और कम्प्यूटर प्रणाली पुनरुज्जीवित की जाती है और पर्याप्त मानवशक्ति की भी कमी है। तथापि, इसने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित पोत-संबद्ध आय का ब्योरा प्रस्तुत किया है। आगे पैराग्राफ में यथावर्णित अनुमानित पोत-संबद्ध आय में अपेक्षित समायोजनों के अधीन जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित उसके सभी कार्यकलापों के संबंध में प्रचालन आय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। अगली समीक्षा के समय, अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक अनुमानित आय प्रस्तुत अनुमानों से काफी भिन्न होता है तो अतिरिक्त प्राप्ति को अगले प्रशुल्क संशोधन के विरुद्ध पूर्णतः समंजित किया जाएगा।
- (viii) पोत-संबद्ध आय के संगणन में, जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रति अमरीकी डॉलर 43 रुपए की विनिमय दर अपनाई है। प्रचालन आय का अनुमान करने के प्रयोजनार्थ भारतीय रुपए में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को परिवर्तित करना प्रशुल्क मामले को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर निर्भर करता है। इसके बारे में जेएनपीटी को इंगित करने पर जेएनपीटी ने यह तर्क दिया है कि विनिमय दर हाल के पूर्व समय में अस्थिर रही है और इसके भविष्य में घटने-बढ़ने की संभावना है तथा पिछले 3 वर्षों के लिए औसत विनिमय दर पर विचार करने का अनुरोध किया। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी विद्यमान विनिमय दर पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मर्दे वसूल करता है, 3 वर्ष की औसत दर के आधार पर नहीं।

यह प्राधिकरण अनुमान करने के प्रयोजनार्थ डॉलर मूल्यवर्गित दरों को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के लिए प्रशुल्क संबंधी मामलों को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर विचार करने की समरूप विधि का अनुपालन करता है। महत्वपूर्ण

रूप से, इस विधि का अनुपालन जेएनपीटी से संबंधित पिछली प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही में किया गया था। जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण

द्वारा अपनाई गई विधि से अलग हटने की आवश्यकता वाली किन्हीं असाधारण परिस्थितियों का वर्णन नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पोत-संबद्ध आय के अनुमानों को प्रति अमरीकी डॉलर 46.10 रुपए की विद्यमान विनिमय दर के आधार पर अद्यतन किया जाता है।

- (ix) (क) जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 के लिए टाउनशिप से किराया की अनुमानित आय को 21.08 लाख रुपए पूर्वानुमानित किया है। तथापि, बजट अनुमान (2006-07) क्वार्टरों के किराए से वर्ष 2006-07 के लिए 95.08 लाख रुपए की आय दर्शाता है। जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि भवन के किराए तथा क्वार्टरों से किराए के बीच लेखा शीर्ष का परस्पर-संयोजन है और संपदा कार्यकलाप के अधीन कुल आय में कोई भिन्नता नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि अनुमानों और वास्तविक राशियों के कारण वर्ष 2005-06 के लिए बजटीय आय के बीच लगभग 1.5% का केवल सीमांतिक अंतर है। परवर्ती दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के लिए टाउनशिप से अनुमानित किराए को संबंधित वर्षों की तुलना में प्रति वर्ष 5% की वृद्धि का प्रयोग करते हुए बढ़ाया जाता है।
- (ख) जेएनपीटी द्वारा फरवरी, 2006 में प्रस्तुत संपदा कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक सहित वर्ष 2004-05 से जीटीआईपीएल से भूमि किराया अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा बाद में मई, 2006 में प्रस्तुत संगत कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में पत्तन ने किसी परिवर्तन के बिना जीटीआईपीएल से भूमि का अनुमान बनाए रखा है।
- जीटीआईपीएल के प्रशुल्क मामले पर कार्यवाही करते समय हमें यह सूचित किया गया था कि जेएनपीटी ने फरवरी, 2006 में प्रवेश द्वार काम्प्लेक्स के लिए जीटीआईपीएल को अतिरिक्त भूमि आवंटित की है। हाल ही में निर्णीत जीटीआईपीएल के प्रशुल्क मामले में अतिरिक्त भूमि के आवंटन के लिए जेएनपीटी को जीटीआईपीएल द्वारा देय भूमि किराए हेतु क्रमशः वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए 278.95 लाख रुपए, 290.53 लाख रुपए और 410.06 लाख रुपए की राशि पर विचार किया गया था। जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल से प्राप्त व्यय इस अतिरिक्त भूमि किराए को संपदा आय के अधीन शामिल किया जाता है।
- (x) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। जेएनपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।
- (ख) तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दर के संदर्भ में जेएनपीटी ने जहां भी कंटेनर संबद्ध प्रभार अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित हैं, प्रति अमरीकी डॉलर 48.54 रुपए की विनिमय दर मानी है। तटीय कंटेनरों के लिए दरें, जहां भी वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायती नीति के अनुरूप नहीं पाया गया है, 46.10 रुपए की विनिमय दर का प्रयोग करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60% पर निर्धारित की जाती हैं।
- (ग) तटीय कार्गो के संबंध में जेएनपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% से अनधिक रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।
- (xi) पहले वर्णित कारणों से वर्ष 2006-07 के लिए वित्त और विविध आय के अधीन जेएनपीटी द्वारा नहीं मानी गई आय की कतिपय मदों पर बजट अनुमान (2006-07) के आधार पर विचार किया गया है। परवर्ती दो वर्षों के लिए वित्त और विविध आय जेएनपीटी द्वारा बजट अनुमान (2006-07) में अनुमानित स्तर पर रखी गई है।
- (xii) (क) इसी प्रकार और पहले वर्णित कारणों से वित्त एवं विविध व्यय के अधीन जेएनपीटी द्वारा विचार नहीं की गई व्यय की कतिपय मदों पर वर्ष 2006-07 के लिए बजट अनुमान (2006-07) में विहित अनुमानों के अनुसार विचार किया जाता है और परवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमानों को वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित स्तर पर रखा जाता है।
- (ख) कुछ व्यय के लिए वास्तविक आंकड़ों और कुछ अन्य व्यय के लिए बजट के आंकड़ों को मानने के संबंध में जेएनपीटी द्वारा किया गया अवलोकन हमारे द्वारा किए गए अनुमानित व्यय की कमी से संबंधित प्रतीत होता है। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 तक वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2005-06 के लिए बजट के आंकड़े प्रस्तुत किए थे। यह सही है कि हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को सूचित व्यय के अनुमानों में कमी, कुछ व्यय के लिए वर्ष 2004-05 के वास्तविक

आंकड़ों और कुछ अन्य व्यय के लिए वर्ष 2005-06 के बजट के आंकड़ों पर आधारित थी। तथापि, अनुमानित व्यय में कमी की बाद में जेएनपीटी के दिनांक 11 सितम्बर, 2006 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर समीक्षा की गई है।

(xiii) जेएनपीटी ने अनुमानित व्यय की कमी के विरुद्ध तर्क दिया है। परंतु, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय का पूर्वानुमान सभी पण्य वस्तुओं के लिए बल्क बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान घट-बढ़ के संदर्भ में मूल्य में घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2005-06 के लिए लागू 4.5% के वृद्धि कारक पर जहां भी अपेक्षित हो, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर परवर्ती तीन वर्षों के लिए लागत विवरण में व्यय के पूर्वानुमानों को कम करने पर विचार किया जाता है। ऐसा करते समय पूर्वानुमानित घटते हुए यातायात के संबंध में कोई समायोजन नहीं किया गया है।

(xiv) (क) कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप :

‘सामग्री की खपत’ और ‘मरम्मत एवं अनुरक्षण’ के लिए पूर्वानुमानित व्यय वर्ष 2005-06 और 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए काफी वृद्धि दर्शाते हैं। जब वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान यातायात में कमी होना प्रत्याशित है, तब अनुमान में वृद्धि का औचित्य प्रतीत नहीं होता। यह स्पष्ट करने के अतिरिक्त कि ये व्यय मशीनों की अवधि और प्रयोग पर निर्भर हैं, केवल बल्क बिक्री मूल्य सूचकांक पर नहीं, जेएनपीटी ने यह तर्क दिया है कि वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक पट्टा अवधि पूरी होने के बाद पट्टा आधारित क्रेनों के अधिग्रहण पर ‘मरम्मत और अनुरक्षण’ तथा ‘सामग्री की खपत’ से संबंधित खर्चों में काफी वृद्धि होगी। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 में 3 आरटीजी अधिग्रहित किए हैं। वर्ष 2004-05 के लिए ‘सामग्री की खपत’ और ‘मरम्मत एवं अनुरक्षण’ पर वास्तविक व्यय, जब पट्टा अवधि की समाप्ति पर 3 आरटीजी पत्तन को वापस हो गए, को वर्ष 2003-04 के लिए संगत वास्तविक व्यय से कम पाया जाता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, यह मानने का कोई कारण नहीं है कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 में 3 आरएमक्यूसी, वर्ष 2006-07 में 3 आरटीजी और वर्ष 2005-06 और 2007-08, प्रत्येक में एक आरएमजीसी के अधिग्रहण से वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए ‘मरम्मत एवं अनुरक्षण’ के लिए अनुमानित व्यय में काफी परिवर्तन हो जाएगा। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानित व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए संबंधित पिछले वर्षों पर 4.5% के वृद्धि अनुपात को लागू करते हुए कम किया जाता है, यद्यपि वर्ष 2005-06 के लिए सामग्री की खपत हेतु वास्तविक व्यय को संभवतः मशीनों के पुराने पड़ने के कारण पिछले दो वर्षों के लिए वास्तविक व्यय से काफी अधिक पाया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि घटते हुए यातायात के संदर्भ में कोई समायोजन नहीं किया जाता है, जिसमें उपस्कर के पुराने होने के कारण व्यय की जाने वाली अतिरिक्त मरम्मत और अनुरक्षण लागत, अगर कोई हो, का भी ध्यान रखा जा सकता है।

(ख) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए उपस्करों के किराए के संबंध में अनुमानों के उर्ध्वमुखी संशोधन के संदर्भ में जेएनपीटी ने इस संबंध में हमारे अनुरोध के बावजूद उचित ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए। पत्तन ने उच्चतर क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने की स्थिति भी सूचित नहीं की।

उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने के लिए प्रति टीईयू लागत के संगणन में मरम्मत और अनुरक्षण तथा मानवशक्ति की दुलाई की लागत पर उच्चतर रूप से विचार किया गया है। ‘प्रशासनिक, पर्यवेक्षण और विविध व्यय’ के संगणन में भी त्रुटि है। इन लागतों को कम करने के बाद जेएनपीटी द्वारा निकाली गई 196 रुपए प्रति टीईयू की इकाई लागत की तुलना में इकाई लागत लगभग 181 रुपए प्रति टीईयू होती है। मौजूदा ट्रैक्टर ट्रेलरों द्वारा टीईयू की दुलाई की मौजूदा व्यवस्था में औसत इकाई लागत 106 रुपए प्रति टीईयू वर्णित है। इसे ध्यान में रखते हुए, उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने के कारण अतिरिक्त लागत 75 रुपए प्रति टीईयू होती है।

यहां तक कि उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों को प्रस्तावित किराए पर लेने के बाद भी जैसा पत्तन द्वारा वर्णित है, थ्रूपुट की कुछ मात्रा मौजूदा निम्न क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रेलरों से जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन की जानी प्रस्तावित है। तथापि, जेएनपीटी ने ऐसे थ्रूपुट, जिसका निम्न क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों द्वारा

प्रहस्तन किया जाएगा, को मात्राकृत नहीं किया है। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए उपस्कर को किराए पर लेने हेतु जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को अनुमानित थ्रूपुट के 90% के लिए 181 रुपए प्रति टीईयू और अनुमानित शेष 10% थ्रूपुट के लिए 106 रुपए प्रति टीईयू लागू करके कम किया जाता है।

ऐसी कमी करते समय, अनुमानित थ्रूपुट की 10% की मात्रा के लिए 106 रुपए प्रति टीईयू की सूचित दर पर प्रतिवर्ष 4.5% की वृद्धि पर विचार किया जाता है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानों के संबंध में संबंधित पूर्व वर्षों के अनुमानों पर 4.5% का वृद्धि कारक लागू किया जाता है।

यह उल्लेखनीय है कि इस आशोधित अनुमान पर अपने अनुमानों को वैध सिद्ध करने के लिए जेएनपीटी द्वारा समुचित ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए बिना भी विचार किया जाता है; और इसलिए अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन पास-थ्रू की अनुमति दी जाती है।

(ग) जेएनपीटी से घाट/यार्ड क्रेन के किराए के लिए क्रमशः वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 33.86 करोड़ रुपए और 1.33 करोड़ रुपए के अनुमानित व्यय का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि मौजूदा क्रेन पहले से ही किराए पर है। जेएनपीटी द्वारा पट्टे पर लिए गए क्रेनों के संबंध में प्रस्तुत ब्योरे से यह देखा जाता है कि 11 क्रेनों में से इसने वर्ष 2004-05 की यथास्थिति 5 क्रेन अधिग्रहित की हैं। यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2006-07 के दौरान 6 क्रेन किराए पर रहेंगे और एक क्रेन वर्ष 2007-08 के दौरान किराए पर रहेगा। इन सभी 6 क्रेनों को वर्ष 2007-08 तक जेएनपीटी द्वारा अधिग्रहित कर लिया जाएगा। इसलिए, यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने वर्ष 2008-09 के लिए घाट/यार्ड क्रेनों के किराए के लिए किसी किराया प्रभार का अनुमान नहीं किया है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए घाट/यार्ड क्रेनों के किराए के लिए अनुमानित किराया प्रभार को किसी परिवर्तन के बिना इस विश्लेषण में मान लिया जाता है।

(घ) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में जैसा वर्णित है, जेएनपीटी वर्ष 2007-08 तक सभी 11 क्रेनों (आरएमक्यूसी, आरटीजीसी और आरएमजीसी) अधिग्रहित कर लेगा। इस परिदृश्य में, जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 'नए

क्रेनों' के किराए पर अलग से व्यय पूर्वानुमानित किया है। पत्तन ने वर्णन किया है कि इसने यार्ड प्रचालन के लिए 6 आरटीजीसी किराए पर लेने का प्रस्ताव किया है और यह प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है। उक्त आरटीजीसी किराए पर लेने का पत्तन का प्रस्ताव वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के दौरान जेएनपीटी में घटते हुए यातायात के परिदृश्य में है। यह तर्क देने के अतिरिक्त कि यातायात में गिरावट केवल अस्थायी घटना है, जेएनपीटी ने इस संबंध में कोई ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। तथापि, नए क्रेनों के अनुमानित किराया प्रभार को वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान को आधार मानते हुए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रति वर्ष 4.5% की वृद्धि लागू करते हुए कम किया जाता है। अगर जेएनपीटी के अनुमानों में कोई भिन्नता पाई जाती है तो उसके दरों के मान की अगली समीक्षा में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(ङ) जेएनपीटी ने बल्क कार्यकलाप से कंटेनर कार्यकलाप में कर्मचारियों की पुनः तैनाती और वेतन में सामान्य वृद्धि के आधार पर वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए कर्मचारियों के पारिश्रमिक में 18 से 25% तक की सीमा में वृद्धि अनुमानित की है। परंतु, बल्क कार्यकलाप का लागत विवरण अभी भी कर्मचारियों के पारिश्रमिक के लिए अनुमानित व्यय दर्शाता है। कंटेनर कार्यकलाप के लिए कर्मचारियों के पारिश्रमिक में अनुमानित वृद्धि को बल्क कार्यकलाप में कर्मचारियों के पारिश्रमिक में व्यय की अनुमानित कमी के सुसंगत नहीं देखा जाता है।

दिनांक 1 जनवरी, 2007 से देय वेतन संशोधन के प्रभाव पर जेएनपीटी द्वारा पूर्णतया विचार नहीं किया गया है। वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारियों के वास्तविक पारिश्रमिक पर 4.5% प्रतिवर्ष की वृद्धि की अनुमति देने के बाद वर्ष 2006-07 के लिए वेतन संशोधन के लिए 15% की वृद्धि मानी जाती है, जैसाकि कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में किया गया था, जिनके प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा हाल ही में संपन्न हुई है। यह प्रभाव जनवरी, 2007 से मार्च, 2007 तक तीन महीने के लिए प्रतिबंधित है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानों के संबंध में वेतन संशोधन के प्रभाव को पूर्ण अवधि के

लिए माना गया है ।

- (च) जेएनपीटी द्वारा पूर्वानुमानित वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए इंजीनियरी सेवाओं हेतु अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए लगभग 750 लाख रुपए के अनुमानित व्यय पर आधारित था । परंतु, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय लगभग 270 लाख रुपए देखा गया है । वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय का आधार लेते हुए परवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानों को कम किया जाता है ।

प्रारंभ में, यह प्रतीत हुआ कि पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन कर्मचारियों के पारिश्रमिक का अलग से अनुमान करने के अतिरिक्त, इंजीनियरी सेवाओं में 'कर्मचारियों के पारिश्रमिक' पर विचार किया है । इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि लागत विवरण में दर्शाया गया इंजीनियरी सेवाओं का अनुमानित व्यय विभाजित आंकड़ा है, जिसमें इंजीनियरी सेवाओं के संगत कर्मचारियों का पारिश्रमिक शामिल है । इसका अर्थ यह है कि कर्मचारियों के पारिश्रमिक के लिए व्यय की दोहरी गणना नहीं हुई है ।

- (छ) (i) पत्तन ने प्रारंभ में 'पीपीडी, भंडार, पीएमसी और अन्य' के संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए लगभग 689 लाख रुपए की राशि का अनुमान किया था और वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित स्तर से थोड़े कम स्तर पर परवर्ती वर्षों के लिए यह व्यय पूर्वानुमानित किया । जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि पीपीडी व्यय में वृद्धि मुख्यतः यातायात में वृद्धि द्वारा आवश्यक हुई सड़कों की मरम्मत और अनुरक्षण के कारण है । तथापि, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय 126.66 लाख रुपए सूचित किया गया है, अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानों को कम किया जाता है ।

(ii) 'पीपीडी, भंडार/पीएमसी और अन्य' लागत की मदों की नामावली को देखते हुए, यह प्रतीत हुआ कि भंडार पर और अन्य मदों पर व्यय को सभी अन्य कार्यकलापों में आवंटित करना होगा। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस कार्यकलाप के अधीन दर्शाया गया व्यय कंटेनर कार्यकलाप से संबद्ध प्रत्यक्ष व्यय है । जेएनपीटी द्वारा किए गए वर्णन पर विश्वास किया जाता है और इस मद पर संपूर्ण अनुमानित व्यय को अन्य कार्यकलापों में आगे किसी विभाजन के बिना माना जाता है ।

- (ज) प्रारंभ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संयंत्र और मशीनरी हेतु 70 लाख रुपए की सीमा तक बीमा लागत पूर्वानुमानित की थी । तथापि, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक परिणाम दर्शाते हैं कि इसने समुद्री कार्यकलाप के अधीन केवल 1.74 लाख रुपए का व्यय किया है ।

पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन और समुद्री कार्यकलाप के अधीन बीमा लागत हेतु वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग 4 करोड़ रुपए अनुमानित किया है । जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमान पर इसके दरों के मान की अगली समीक्षा के दौरान सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है ।

(ख) समुद्री कार्यकलाप :

- (क) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए जल हेतु अनुमानित व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े को आधार के रूप में लेते हुए और पोत यातायात में प्रतिशतता वृद्धि पर तथा स्वीकार्य वृद्धि अनुपात पर विचार करते हुए कम किया जाता है ।

- (ख) जेएनपीटी ने छोटे निर्माण कार्यों के लिए वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 हेतु क्रमशः 42.89 लाख रुपए, 44.65 लाख रुपए और 46.48 लाख रुपए की राशि अनुमानित की है । जैसा पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से देखा जा सकता है, वर्ष 2003-04 के दौरान अधिकतम व्यय केवल 26.35 लाख रुपए था । यद्यपि, अनुमानों के उच्चतर स्तर के लिए कारण अस्पष्ट है, फिर भी जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों को किसी आशोधन के बिना माना जाता है ।

- (ग) वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित तलकषण व्यय में पत्तन द्वारा वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 9% की वृद्धि की गई है । परवर्ती दो वर्षों, 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमान 4% के वृद्धि अनुपात के साथ पूर्वानुमानित किए गए हैं । वर्ष 2005-06 के लिए अपने प्रारंभिक

अनुमान के संदर्भ में पूछे गए प्रश्न पर जेएनपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि पूर्वानुमानों में वृद्धि ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया के साथ करार में वृद्धि खण्ड के अनुसार है । जेएनपीटी के अनुमानों पर किसी आशोधन के बिना विश्वास किया जाता है ।

- (घ) वर्ष 2006-07 के लिए टग/पायलट लांच के किराए पर होने वाला अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का लगभग 23 गुना था । वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमान भी वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में अधिक पाए गए थे । न तो प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों की संख्या में कोई पर्याप्त वृद्धि और न ही पत्तन के स्वामित्व वाले क्राफ्ट की प्रचालन लागत में कोई कमी सूचित की गई है, इसलिए जेएनपीटी से अनुमानों का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था । पत्तन ने मात्र यह वर्णन किया है कि इसने वर्ष 2006-07 से दो अतिरिक्त टग और दो अतिरिक्त पायलट लांच किराए पर लिए हैं । पत्तन द्वारा किया गया वर्णन न तो अनुमानों के ब्योरो अथवा न ही लेखबद्ध साक्ष्य द्वारा ही समर्थित है । जेएनपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि क्या किराए पर लेने की व्यवस्था वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए भी जारी रहेगी या नहीं ।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान फ्लोटिंग क्राफ्ट (नौकाओं) के अधिग्रहण के लिए 102.10 करोड़ रुपए का कुल पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है । यह उल्लेखनीय है कि अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित फ्लोटिंग क्राफ्ट में तीन पॉयलट लांच और तीन टग शामिल हैं । इसे ध्यान में रखते हुए, दो अतिरिक्त टग और दो अतिरिक्त पायलट लांच को किराए पर लेने की आवश्यकता का पर्याप्त रूप से औचित्य नहीं दिया गया है । जैसा पहले वर्णन किया गया है, टग और पायलट लांच को किराए पर लेने के अनुमानित व्यय का औचित्य देने के लिए न तो प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित पोत की संख्या में काफी वृद्धि हुई है और न ही पत्तन के स्वामित्व वाली नौकाओं की प्रचालन लागत में कोई कमी हुई है । वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानों को पोतों की संख्या में वृद्धि पर विचार करते हुए और संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके तथा वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए कम किया जाता है ।

(xvi) संपदा कार्यकलाप

वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए लघु निर्माण कार्यों पर अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय का लगभग 15% पाया गया है । पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है । अगर गलत अनुमान के कारण कोई भिन्नता पाई जाती है तो जेएनपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा में आवश्यक समायोजन किए जाएंगे ।

- (xvii) वर्ष 2004-05 के लिए कुल मूल्यहास की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कुल मूल्यहास में काफी वृद्धि देखी गई थी । पत्तन ने कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्दिष्ट दरों को लागू करने के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों पर मूल्यहास में परिवर्तन के लिए 69.60 करोड़ रुपए का समायोजन किया है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.7.1 निर्दिष्ट करता है कि कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए मौजूदा मानदंडों का अनुपालन करते हुए मूल्यहास की अनुमति सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी । जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है और इसने आगे पुष्टि की है कि वर्ष 2005-06 के लिए मूल्यहास में वृद्धि मूल्यहास के परिकलन की विधि में परिवर्तन के कारण है । जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए यथा परिकलित मूल्यहास को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ मान लिया जाता है ।

- (xviii) जेएनपीटी ने रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की व्यवस्था के अधीन बल्क टर्मिनल निजी प्रचालक को सौंप दिया है । 'मनसा' ने प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई परिसंपत्तियों को मानने पर एक महत्वपूर्ण बिंदु उठाया है । जैसा 'मनसा' द्वारा सही इंगित किया गया है, स्वामी पत्तन द्वारा प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के अधीन पत्तन के ढांचागत विकास के प्रयोजनार्थ एस्करो खाते के अधीन अलग से रखना अपेक्षित है । 'मनसा' द्वारा पूछा गया विवादास्पद प्रश्न यह है कि क्या बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियों पर अभिलाभ की अनुमति दी जा सकती है, जबकि स्वामी पत्तन रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्राप्त कर रहा है । इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की व्यवस्था के अधीन स्वामी पत्तन द्वारा बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियां स्वामी को किसी अभिलाभ की अर्हक नहीं होंगी । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने बल्क कार्यकलाप से बीओटी प्रचालक को सौंपी

गई सभी परिसंपत्तियां हटा दी हैं। यह उल्लेखनीय है कि बल्क कार्यकलाप में लगाई गई पूंजी, जो वर्ष 2003-04 में लगभग 236 करोड़ रुपए थी, वर्ष 2004-05 में घटकर लगभग 79 करोड़ रुपए हो गई है। यह अंतर जैसा जेएनपीटी द्वारा यथावर्णित है, बल्क टर्मिनल के परिवर्तन पर सौंपी गई और रद्द की गई परिसंपत्तियों के कारण है। इसके अतिरिक्त, जेएनपीटी ने वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2005-06 के लिए अपना लागत विवरण संशोधित किया है और लगाई गई पूंजी के आंकड़े से शेडों के मूल्य को हटा दिया है।

(xix) लगाई पूंजी

(क) जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपसकरणों के अधिग्रहण हेतु वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है, जब वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए पूर्वानुमानित यातायात लगभग 20% से 35% तक की सीमा में कम है। पत्तन से इन अतिरिक्त उपसकरणों के अधिग्रहण के लिए प्रदान किए गए अनुमोदन से संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध करने के बावजूद हमें जेएनपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

फिर भी, कंटेनर प्रहस्तन उपसकरणों के अधिग्रहण पर अनुमानित पूंजी परिव्यय पर जेएनपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा में सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ख) पत्तन ने पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 400 लाख रुपए, 1500 लाख रुपए, 3300 लाख रुपए और 3600 लाख रुपए का पूंजीगत व्यय पूर्वानुमानित किया है। अगर ये सड़कें उस प्रचालन क्षेत्र, जहां बर्थ और भंडारण यार्ड स्थित हैं, में नहीं हैं, तो पूंजी परिव्यय संपदा कार्यकलाप के अधीन आवंटित किया जाना होगा। पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर हुए व्यय को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने का कारण स्पष्ट करते हुए पत्तन ने वर्णन किया है कि ये सड़कें आंतरिक सड़कें हैं और इन आंतरिक सड़कों का प्रयोग कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए किया जाता है। पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर पूंजी परिव्यय के कंटेनर कार्यकलाप को आवंटन पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है।

(ग) प्रस्तावित पूंजी परिव्यय में पत्तन क्षेत्र के भीतर रेल मार्गों को दोहरा करने पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 प्रत्येक के दौरान 1500 लाख रुपए, सेवा बर्थ के पीछे क्षेत्र के विकास के लिए 2079 लाख रुपए, आईसीडी यार्ड के विकास पर 1230 लाख रुपए, रेडियो डाटा टर्मिनल (आरडीटी) के लिए 700 लाख रुपए शामिल हैं। इन निवेशों के कारण कार्यनिष्पादन में सुधार/इकाई प्रचालन लागत में कमी अस्पष्ट रही है। फिर भी, प्रस्तावित निवेश पर इस विश्लेषण में जेएनपीटी के दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय सत्यापन के अधीन विचार किया जाता है।

(घ) जेएनपीटी ने समुद्री कार्यकलाप के अधीन यथा प्रदर्शित फ्लोटिंग क्राफ्ट के अधिग्रहण के लिए 10210 लाख रुपए का कुल पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है। पत्तन ने अतिरिक्त क्राफ्ट के अधिग्रहण के कारण कार्यनिष्पादन में सुधार अथवा इकाई लागत में कमी द्वारा प्राप्त किए जाने वाले लाभों का कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। फ्लोटिंग क्राफ्ट में तीन पायलट लांच, एक वीआईपी लांच और तीन टग शामिल हैं। फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रस्तावित अधिग्रहण पर वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए व्यय किए जाने का प्रस्ताव है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.6.3 के अनुसार एक विश्लेषण प्रस्तुत करने के अनुरोध पर जेएनपीटी ने उत्तर दिया है कि ऐसा विश्लेषण अनिवार्य प्रतीत नहीं होता, क्योंकि निवेश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से किया जा रहा है। संगत संशोधित दिशानिर्देश सरकार की प्रशुल्क नीति का हिस्सा है। अगर जेएनपीटी संगत प्रशुल्क दिशानिर्देश को लागू करने से छूट की अपेक्षा करता है तो पत्तन को सरकार के समक्ष ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए था। जेएनपीटी की ओर से यह उचित नहीं है कि वे सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने से इंकार करें। समुद्री क्षेत्र के लिए प्रारूप नीति (आशोधित) में इंगित सूचित किए गए पूर्वानुमानित यातायात से 30% अधिक स्तर तक क्षमता की योजना बनाने की सूचित आवश्यकता के आलोक में 10210 लाख रुपए के प्रस्तावित परिव्यय पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ङ) जेएनपीटी ने 800 करोड़ रुपए की राशि के लिए वर्ष 2008-09 में भारी तलकषण परियोजना संकल्पित की है। इस संबंध में पत्तन के दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की गई सरकारी स्वीकृति की प्रति नहीं पाई गई थी। यहां तक कि जेएनपीटी को स्वीकृति पत्र

की प्रति प्रस्तुत करने के लिए किए गए अनुरोध के बाद भी जेएनपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है । परियोजना के लागत लाभ का विश्लेषण इंगित करते हुए संगत रिपोर्ट भी इस संबंध में हमारे द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद उपलब्ध नहीं कराई गई । इसके अतिरिक्त, पत्तन ने सूचित किया है कि वित्तपोषण पैटर्न अभी तक अनुमोदित नहीं किया गया है । दूसरी ओर, एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण को सूचित किया है कि वह इस परियोजना के लिए 100 करोड़ रुपए का अंशदान करेगा ।

उचित ब्योरे के अभाव में उन पोतों, जिनका पत्तन में आगमन होगा, की अतिरिक्त संख्या और पत्तन को प्राप्त होने वाली परिणामी अतिरिक्त आय का अनुमान लगाना संभव नहीं पाया गया । यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने प्रशुल्क की वैधता अवधि की बिल्कुल समाप्ति (2008-09) में इस बड़े निवेश की संकल्पना की है । यहां तक कि अगर तलकषण कार्य तत्काल भी प्रारंभ होता है, फिर भी निष्पादन में जैसा जेएनपीटी द्वारा वर्णन किया गया है, 27 महीने का समय लगेगा । इसका अर्थ यह है कि तलकषण परियोजना का लाभ वर्ष 2009-10 अर्थात् अनुमोदित प्रशुल्क की वैधता अवधि के बाद ही उपलब्ध होगा । इसे ध्यान में रखते हुए, इस प्रस्तावित पूंजी परिव्यय से अभी प्रयोक्ता पर बोझ डालना उचित नहीं हो सकता । इस स्थिति के दृष्टिगत, 800 करोड़ रुपए के प्रस्तावित परिव्यय पर लगाई गई पूंजी के निर्धारण के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया जाता । एमबीपीटी में प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा से संबंधित मामले में भी ऐसा ही अपवर्जन किया गया है ।

यदि, ऐसा होता है कि परियोजना मौजूदा प्रशुल्क वैधता चक्र के भीतर ही पूरी कर ली जाएगी, तब जेएनपीटी परियोजना के संभावित चालू करने के कम से कम 6 महीने पूर्व भारी तलकषण की लागत की वसूली के लिए विशेष दर नियत

करने हेतु उचित प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।

- (च) यद्यपि, जेएनपीटी ने समुद्री कार्यकलाप के अधीन प्रदर्शित जीएसआर पाइपलाइन पर वर्ष 2008-09 में पूर्वानुमानित 1000 लाख रुपए के प्रस्तावित पूंजी परिव्यय के प्रयोजन और प्राप्त होने वाले लाभों के संबंध में समुचित ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं, फिर भी जेएनपीटी के प्रशुल्क की आगामी समीक्षा के समय सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में इस पर विचार किया जाता है ।
- (छ) जेएनपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि क्या पत्तन क्राफ्ट जेट्टी/पत्तन क्राफ्ट बर्थ की पूंजी और अन्य लागतों को दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश के पैरा 11(xiii) के अधीन सुझाव दिए गए अनुसार पोत-संबद्ध कार्यकलाप को सही रूप से आवंटित किया गया है या नहीं । विभिन्न कार्यकलापों से अभिज्ञात परिसंपत्तियों के ब्योरों के अभाव में इन लागतों का आवंटन जेएनपीटी द्वारा सही रूप से किया माना गया है ।
- (ज) पोत-संबद्ध आय और बीओटी प्रचालकों से पट्टा किराया शामिल करने के लिए लागत विवरण को आशोधित करते समय जेएनपीटी ने संपदा कार्यकलाप के अधीन पूंजी ब्लॉक में भी वृद्धि की है । ऐसा विचार हो सकता है कि पट्टा किराया और संबद्ध परिसंपत्ति ब्लॉक को बल्क कार्यकलाप के अधीन दर्शाया जाना होगा । चूंकि, संबंधित भूमि से पट्टा किराए को संपदा कार्यकलाप के अधीन लिया जाता है, इसलिए संपदा कार्यकलाप के अधीन पूंजी ब्लॉक में भूमि के मूल्य को शामिल करने पर किसी आशोधन के बिना विचार किया जाता है ।
- (झ) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्व में लगाई गई पूंजी के अनुमानित परिकलनों के अनुसार इसने वर्ष 2005-06 के अंत में अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 779.80 करोड़ रुपए दर्शाया था । पत्तन द्वारा बाद में प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे से यह पाया गया है कि वर्ष 2005-06 के अंत में अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 800.87 करोड़ रुपए है । यद्यपि, जेएनपीटी ने अपने पूर्व के अनुमानों के लिए कार्यकलाप-वार निवल ब्लॉक प्रस्तुत किया है, फिर भी इसने दिनांक 31 मार्च, 2006 की यथास्थिति अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के वास्तविक इतिशेष का ऐसा कार्यकलाप-वार आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया । अन्य किसी विकल्प के अभाव में, दिनांक 31 मार्च, 2006 की यथास्थिति संपूर्ण पत्तन के लिए परिसंपत्तियों के वास्तविक निवल ब्लॉक को जेएनपीटी द्वारा पहले प्रस्तुत कुल अनुमानित निवल ब्लॉक की तुलना में अनुमानित कार्यकलाप-वार निवल ब्लॉक के अनुपात में सभी कार्यकलापों में विभाजित किया जाता है ।

- () पत्तन ने बल्क कार्गो बर्थ और उथले जल वाले बर्थ की क्षितिजाकार सतह की 50% लागत कंटेनर कार्यकलाप को विभाजित की है । यह वर्णन करते हुए कि क्षितिजाकार सतह के लिए कोई ब्योरा उपलब्ध नहीं है, पत्तन ने बल्क बर्थ और उथले जल बर्थ की क्षितिजाकार सतह की लागत का 50% कंटेनर कार्यकलाप को विभाजित किया है । पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में इस चरण पर कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है । तथापि, पत्तन को इसके दरों के मान की आगामी समीक्षा में बर्थ की पूंजी लागत को आवंटित करने की सही कार्यविधि का अनुपालन करने का सुझाव दिया जाता है ।
- (ट) यद्यपि, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यशील पूंजी का अनुमान किया है, फिर भी पत्तन द्वारा प्रस्तुत चालू परिसंपत्तियों का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.9 के अधीन निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है । इसलिए, संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप चालू परिसंपत्तियों का अनुमान आशोधित किया जाता है ।
- तथापि, पत्तन ने लगाई गई पूंजी के हिसाब में चालू देयताओं का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है । अगर, वर्ष 2003-04 से 2005-06 तक के लिए वार्षिक लेखे में दी गई चालू देयताओं की राशि की तुलना चालू परिसंपत्तियों के स्वीकार्य घटकों से की जाती है तो कार्यशील पूंजी नकारात्मक आंकड़ा हो जाती है । इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए कार्यशील पूंजी 'शून्य' मानी जाती है ।
- (xx) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य अभिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोग अनुपात से जोड़ा जाना चाहिए । जेएनपीटी ने पत्तन की क्षमता वर्ष 2006-07 के लिए 12.35 लाख टीईयू और वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 प्रत्येक के लिए 15.37 लाख टीईयू आकलित की है । जब जेएनपीटी द्वारा संगत 3 वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात की तुलना आकलित क्षमता से की जाती है तो यह देखा गया है कि पत्तन वर्ष 2006-07 में लगभग 72%, वर्ष 2007-08 के लिए 56.06% और वर्ष 2008-09 में 64% पर सुविधाओं को परिचालित करेगा । लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के अधिकतम अनुमेय स्तर की अनुमति देने के लिए निर्धारित स्तर के रूप में 60% की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता सीमा निर्धारित की जाती है । वर्ष 2006-07 और 2008-09 के लिए अनुमानित क्षमता उपयोगिता निर्धारित स्तर से अधिक है । वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित क्षमता उपयोगिता न्यूनतम निर्धारित स्तर से कम होती है ।
- पत्तन ने वर्णन किया है कि कंटेनर प्रहस्तन क्षमता उपस्कर के उपयोग पर आधारित है । यह माना जाना होगा कि परिसंपत्ति आधार में पोत-संबद्ध सेवाओं और अन्य बुनियादी ढांचे के लिए परिसंपत्तियां शामिल हैं । दो निजी टर्मिनलों सहित संपूर्ण जेएनपीटी के विकास को देखते हुए विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि समग्र क्षमता उपयोग 60% से नीचे जाएगा । इसे ध्यान में रखते हुए, केवल कंटेनर प्रहस्तन क्षमता के आधार पर ही लगाई पूंजी पर अभिलाभ को
- जोड़ना सही नहीं हो सकता । जब क्षमता उपयोग 50 से 60% की सीमा में पाया जाता है, तब अधिकतम अनुमेय अभिलाभ की अनुमति मामला-दर-मामला आधार पर कारकों का विश्लेषण करने के बाद दी जानी होगी । इसे ध्यान में रखते हुए, यह उचित रूप से माना जा सकता है कि वर्ष 2007-08 के दौरान भी जेएनपीटी द्वारा न्यूनतम की प्राप्ति की जाएगी ।
- (ख) चूंकि, जेएनपीटी ने बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया है, इसलिए यह विचार हो सकता है कि जेएनपीटी बल्क टर्मिनल में लगाई गई पूंजी पर कोई अभिलाभ प्राप्त करने का हकदार नहीं होगा । जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि इसने बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियों को लगाई गई पूंजी के आंकड़ों से हटा दिया है । लगाई गई पूंजी का आंकड़ा, जो वर्ष 2003-04 में 221.86 करोड़ रुपए था, वर्ष 2004-05 में घटकर 72.48 करोड़ रुपए रह गया है, जो जेएनपीटी द्वारा दिए गए विवरण को सिद्ध करता है । चूंकि, जेएनपीटी ने पूंजीगत परिसंपत्तियों का कार्यकलाप-वार आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए बल्क कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण में प्रस्तुत लगाई गई पूंजी के आंकड़ों को सत्यापित नहीं किया जा सकता । यह माना जाता है कि बल्क कार्यकलाप में प्रदर्शित लगाई गई पूंजी का आंकड़ा बीओटी प्रचालक को नहीं सौंपी गई परिसंपत्तियां प्रदर्शित कर सकता है । इस स्थिति के दृष्टिगत, बल्क टर्मिनल पर लगाई गई पूंजी निर्धारित दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ (आरओसीई) के लिए पात्र होगी ।
- (xxi) अचल परिसंपत्तियों का संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन श्रेणियों में वैज्ञानिक वर्गीकरण नहीं किया

गया है । ऐसे वर्गीकरण के लिए कहे जाने पर जेएनपीटी ने व्यवसाय में प्रत्यक्षतः असंबद्ध परिसंपत्तियों से संबंधित कुछ ब्योरे प्रस्तुत किए हैं । जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने विद्यालय भवन और अस्पताल उपस्करों की लागत 668.42 लाख रुपए अभिज्ञात की है । अभिज्ञात करने का यह कार्य वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप से संबंधित अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के अथशेष मूल्य के संदर्भ में किया गया है । चूंकि, जेएनपीटी ने इन परिसंपत्तियों का मूल्यह्रासित मूल्य प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर 668.42 लाख रुपए की लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है ।

पत्तन कर्मचारियों के लिए अस्पताल को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 में व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्ति के रूप में इंगित किया गया है, जिसके लिए अभिलाभ की अनुमति केवल 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर दी जाएगी । चूंकि, जेएनपीटी ने अस्पताल भवन की लागत अभिज्ञात नहीं की है, इसलिए 10 करोड़ रुपए की राशि को तदर्थ आधार पर अस्पताल भवन की लागत माना जाता है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है । अचल परिसंपत्तियों के शेष निवल ब्लॉक पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% का अभिलाभ मिलेगा ।

जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 और 2.9.8 के अनुरूप अपनी परिसंपत्तियों को वर्गीकृत करने का कार्य प्रारंभ करने और अगली समीक्षा के समय ब्योरे प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है, जिस आधार पर अभी विचार की गई स्थिति (तदर्थ) की भी समीक्षा की जाएगी और अगर आवश्यक हुआ तो समायोजन किए जाएंगे ।

(xxii) ऊपर किए गए विश्लेषण के आलोक में, संपूर्ण पत्तन और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण को आशोधित किया गया है । आशोधित लागत विवरण **अनुबंध-1(क) से (ड)** के रूप में संलग्न हैं । संपूर्ण पत्तन के मुख्य कार्यकलापों के परिणामों का सारांश निम्नानुसार है :-

विवरण	प्रचालन आय			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)			प्रचालन आय के % के रूप में औसत			अधिशेष/	
	पूर्व का औसत									घाटा %	
	(करोड़ रुपए)			(करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)			अधिशेष/घाटा%	
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09		
समग्र पत्तन	488.10	490.72	546.07	143.58	139.81	168.17	29.42%	28.49%	30.80%	29.57%	29.28%
बल्क	5.21	1.74	0.58	(22.01)	(24.75)	(24.74)	(422.41%)	(1422.49%)	(4265.40%)	(2036.77%)	
	(2021.96%)										
कंटेनर	247.24	235.82	269.69	44.97	41.39	50.62	18.19%	17.55%	18.77%	18.17%	18.05%
समुद्री कार्यकलाप	158.19	170.91	189.43	105.83	101.44	116.28	66.90%	59.35%	61.38%	62.55%	61.85%
संपदा	77.47	82.26	86.37	13.09	19.95	24.14	16.90%	24.25%	27.95%	23.03%	23.08%

उपर्युक्त संक्षिप्त परिणाम वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए, जैसा पहले वर्णित है, प्रत्येक कार्यकलाप की संबंधित प्रचालन आय के समानुपात में सभी कार्यकलापों के लिए पूर्व के 561.73 करोड़ रुपए के वास्तविक अधिशेष का 50% समंजित करने के बाद हैं ।

(क) संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति 451.57 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाती है । यह अगले तीन वर्षों के लिए प्रचालन आय का औसत 29.57% निवल अधिशेष बैठता है । इसलिए, जेएनपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति देने का मामला नहीं बनता, परंतु जेएनपीटी में मौजूदा प्रशुल्क में कमी के लिए मजबूत मामला बनता है ।

(ख) सही अर्थों में, बल्क कार्यकलाप 71.50 करोड़ रुपए का कुल निवल घाटा दर्शाता है । यद्यपि, जेएनपीटी ने बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया है, यह उथले जल बर्थ में बल्क कार्यकलाप करता है । उथले जल बर्थ से संबंधित सभी व्यय, जैसा पत्तन द्वारा यथा वर्णित है, बल्क कार्यकलाप के अधीन दर्शाए जाते हैं । परंतु, गलत आवंटन के कारण पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण के अधीन भी उथले बर्थ में प्रहस्तन किए गए कंटेनरों से होने वाली

आय पर विचार किया है । इस स्थिति में, बल्क कार्यकलाप द्वारा दर्शाए गए कुल निवल घाटे को अन्य अधिशेष उत्पन्न करने वाले कार्यकलापों द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता देने की आवश्यकता है ।

(ग) संपदा कार्यकलाप 57.18 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष दर्शाता है । जेएनपीटी द्वारा दाखिल

संदर्भगत प्रशुल्क प्रस्ताव संपदा कार्यकलाप की मौजूदा दरों में किसी वृद्धि की संकल्पना नहीं करता। चूंकि, जेएनपीटी के प्रशुल्क में कमी का मामला बनता है, इसलिए संपदा कार्यकलाप की मौजूदा दरों में कमी होनी चाहिए। संपदा कार्यकलाप के लिए दरें लागत वर्धित दृष्टिकोण के आधार पर नियत नहीं की जाती हैं। महापत्तन न्यासों की संपदा के संबंध में यह प्राधिकरण सरकार द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है। जेएनपीटी ने अपनी संपदा के लिए दरों की समीक्षा हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सहमति दे दी है।

जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि संपदा कार्यकलाप से अधिशेष का प्रयोग इस आधार पर किसी अन्य कार्यकलाप की परस्पर आर्थिक-सहायता के लिए नहीं किया जाना चाहिए कि भूमि एक अत्यधिक दुर्लभ और अचल संसाधन है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.11.5 पत्तन प्रचालनों में घाटे की पूर्ति के लिए संपदा कार्यकलाप से अंशदान की अनुमति देता है।

उपर्युक्त सारणी में दिए गए सारांश परिणाम दर्शाते हैं कि समुद्री कार्यकलाप 323.54 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष अर्जित करते हैं और कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप 136.98 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष दर्शाते हैं। समुद्री कार्यकलाप और कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए संपदा कार्यकलाप के अधिशेष को समायोजित करने के बाद बल्क कार्यकलाप के 14.32 करोड़ रुपए के घाटे को बराबर-बराबर वहन करना उपयुक्त होगा। उस स्थिति में, समुद्री कार्यकलाप 316.38 करोड़ रुपए का निवल समायोजित अधिशेष दर्शाएगा, जो विचाराधीन तीन वर्षों के लिए समुद्री कार्यकलाप की कुल प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में 61.02% बैठता है।

कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप, जिसमें 129.82 करोड़ रुपए का समायोज्य अधिशेष होगा, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कंटेनर कार्यकलाप की कुल प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में 17.24% का औसत निवल अधिशेष दर्शाता है।

पत्तन प्रशुल्क विनियमित करने के लिए अनुपालन किए गए लागत वर्धित सिद्धांतों का सख्त अनुप्रयोग मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों में लगभग 60% और कंटेनर संबद्ध प्रभारों में 15% की सीमा तक कमी अवश्य करेगा। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बुनियादी ढांचे के विकास के लिए प्रस्तावित कई पहलें लागत विवरण के अनुसार अन्यथा आवश्यक प्रशुल्क में कमी को तत्समय संयत करने के लिए उचित हो सकती हैं। इसलिए, मौजूदा कंटेनर संबद्ध प्रभारों में 15% और मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों में 30% की एकबारगी कमी इस समय उचित पाई जाती है। असमायोजित छोड़ा गया अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर आकलित किया जा सकता है और वर्ष 2009-10 से प्रारंभ होने वाले अगले चक्र के लिए नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समंजित किया जा सकता है। हालांकि, इस विश्लेषण में विचारित वित्तीय स्थिति वित्तीय वर्ष 2006-07 के परिणामों से संबंधित है, लेकिन प्रशुल्क में की गई कमी इस वर्ष के केवल उत्तरवर्ती हिस्से में लागू हो पाएगी। इसलिए, संशोधन-पूर्व की दरें लागू करने से वर्ष 2006-07 में अर्जित अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतया समायोजित किया जाएगा।

(xxiii) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.15 निर्दिष्ट करता है कि पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रयोक्ता द्वारा प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा। जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि ऐसे मामलों पर गुणावगुण के आधार पर विचार किया जाएगा। उपलब्ध विशिष्ट दिशानिर्देशों के दृष्टिगत ऐसे मामला-दर-मामला आधार के विवेकाधीन निर्णय पत्तन पर नहीं छोड़े जा सकते। यह वर्णन करते हुए एक सामान्य टिप्पणी कि पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा, को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.15 में यथानिर्दिष्ट के अनुसार सम्मिलित किया जाता है।

(ख) जेएनपीटी ने विशिष्ट समुद्री यात्रा के दौरान प्रहस्तन किए गए तटीय/विदेशगामी कार्गो की मात्रा के समानुपात में पोत-संबद्ध प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। तटीय दरें लगाना उस समय पर निर्भर करता है, जब पोत लदान करने वाले पत्तन पर तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करता है और तटीय दरें केवल उस समय तक की प्रभार्य हैं, जब तक पोत इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानक खण्ड के अनुसार उतराई के पत्तन पर तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है। तदनुसार, खण्ड 1.2(i) के उप-खण्ड (ग) और (घ) जेएनपीटी द्वारा प्रारंभ में यथा प्रस्तावित संशोधित किए जाते हैं।

(ग) मौजूदा खण्ड 1.2(iii)(क), जो डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने का नियंत्रण करता है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.19.1 द्वारा यथापेक्षित ऐसे परिवर्तन के लिए किसी विशिष्ट बैंक को इंगित नहीं करता है। जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि वह डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ भारतीय रिजर्व बैंक से प्राप्त संदर्भ दरें लागू कर रहा है। इस प्रयोजनार्थ संदर्भ बैंक के रूप में भारतीय रिजर्व बैंक को निर्दिष्ट करते हुए प्रस्तावित खण्ड 1.2(iii)(क) को उचित रूप से आशोधित किया जाता है।

(घ) जेएनपीटी से भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) के संदर्भ में विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने इस आधार पर विशिष्ट दर प्रस्तावित नहीं की है कि पीएलआर परिवर्तनीय है। चूंकि, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.18.2 में

यथानिर्दिष्ट भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2% अधिक होनी चाहिए, इसलिए खण्ड 1 के उप-खण्ड 1.2 में प्रस्तावित टिप्पणी (vi)(ख) को 11% की विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में उचित रूप से आशोधित किया जाता है।

(ङ) जेएनपीटी तक जाने के लिए एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर साझा पहुंच मार्ग से होकर गुजरने वाले पोत इस समय एमबीपीटी के दरों के मान में निर्धारित जेएनपीटी को पत्तन देयताओं का 42.50% अदा करते हैं। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान की व्यवस्था दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित व्यवस्था से भिन्न देखी जाती है। एमबीपीटी के प्रशुल्क के संशोधन से संबंधित एक पृथक कार्यवाही में इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी में पत्तन देयताओं की इकाई दर बढ़ाने का निर्णय लिया है, परंतु जेएनपीटी जाने वाले पोतों द्वारा देय प्रतिशतता हिस्से को घटाकर 39.35% कर दिया है, ताकि पोतों की इस श्रेणी के लिए राजस्व निष्प्रभावन स्थिति बनाई रखी जा सके। एमबीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित संशोधित प्रावधान का अनुपालन जेएनपीटी द्वारा भी किया जाना होगा, क्योंकि यह इस संबंध में एमबीपीटी की केवल एक संग्रहणकर्ता एजेंसी के रूप में कार्य करता है। तथापि, संशोधित दर एमबीपीटी के संशोधित दरों के मान के कार्यान्वयन की तारीख से लागू होगी।

(च) (i) अनुसूची 2.2 (ए) में निर्धारित पायलिटेज शुल्क एक ही टर्मिनल के भीतर शिपिंग के एक कार्य सहित विभिन्न सेवाओं के लिए लगाया जाने वाला मिश्रित प्रभार है। यद्यपि, जेएनपीटी ने मिश्रित प्रभार से अंतरण के कार्य को हटाने का प्रस्ताव किया है, फिर भी इसने पायलिटेज शुल्क की इकाई दर में अपेक्षित समायोजन नहीं किया है। इसलिए, पत्तन को पोत के अंतरण से संबद्ध लागत घटक प्रस्तुत करने और मिश्रित शुल्क की इकाई दर को समतुल्य रूप से कम करने का परामर्श दिया गया था। पत्तन ने आग्रह किया है कि पोत के अनुरोध पर अंतरण बहुत बिरल और पूरक प्रकृति का होता है।

यहां तक कि यद्यपि पत्तन ने दावा किया है कि यह निःशुल्क अंतरण सुविधा प्रदान करता है, फिर भी यह नहीं नकारा जा सकता कि इस सेवा की लागत अन्यत्र शामिल की जाती है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतरण के लिए शर्त अन्तर्निहित करती है कि प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत का एक अंतरण प्रभार शामिल है। अंतरण कार्यकलाप के साथ संबद्ध लागत घटक प्रस्तुत करने के लिए पत्तन को अनुरोध करते समय पत्तन को यह इंगित किया गया था कि पायलिटेज फीस के पहले स्लैब के लिए लागू प्रस्तावित इकाई दर में 10% की कमी लागू की जाएगी, अगर पत्तन उचित लागत घटक प्रस्तुत नहीं करता। कुछ अन्य पत्तनों में भी, अंतरण के घटक को पृथक्करण प्रयोजन के लिए मिश्रित दर के 10% के रूप में लिया जाता है।

पोत के अनुरोध पर किए गए अंतरण के लिए अंतरण प्रभार लागू पायलिटेज शुल्क के 20% पर लगाया जाना प्रस्तावित है। इसलिए, सीएसएलए ने मांग की है कि इस संघटक को अलग करके पायलिटेज शुल्क 20% घटाया जाना चाहिए। यह माना जाना होगा कि यह आकलन उचित नहीं हो सकता, जब प्रशुल्क संपूर्ण उप-कार्यकलाप की लागत के आधार पर नियत किया जाता है न कि विशेष रूप से प्रत्येक मदकृत सेवाएं प्रदान करने की लागत के आधार पर। इसलिए, शिपिंग संघटक को हटाने के लिए मिश्रित पायलिटेज शुल्क में

10% की कमी लागू की जाती है ।

जैसा ऊपर वर्णित है, अंतरण प्रभार प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क के स्तर पर लागू पायलिटेज शुल्क के 20% पर जारी रखना प्रस्तावित है । तथापि, प्रशुल्क की इस मद को पायलिटेज शुल्क की प्रतिशतता के रूप में दरों के मान में निर्धारित करना आवश्यक नहीं है । इसे पायलिटेज शुल्क से किसी संबद्धता के बिना पूर्ण संख्या में निर्धारित किया जाता है ।

- (ii) जेएनपीटी ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर न्हावा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपीटी की सीमाओं में कहीं भी पोतों के अंतरण के लिए प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क के 50% पर अंतरण प्रभार प्रस्तावित किया है । लागू पायलिटेज शुल्क के प्रभार की 50% की प्रस्तावित मात्रा मौजूदा व्यवस्था में है; दर की प्रस्तावित मात्रा स्वीकार की जाती है । तथापि, इस प्रशुल्क मद को पायलिटेज शुल्क की प्रतिशतता के रूप में दरों के मान में निर्धारित करना आवश्यक नहीं है । इसे पायलिटेज शुल्क से किसी संबद्धता के बिना पूर्ण संख्या में निर्धारित किया जाता है ।
- (iii) लागू किए गए उपर्युक्त परिवर्तनों के दृष्टिगत पायलिटेज शुल्क की परिभाषा पर्याप्त क्षमता के टग/लांच की अपेक्षित संख्या से एक आगम और एक बर्हिगम आवागमन तथा पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के अंतरण को शामिल करने के लिए आशोधित की जाती है । पोतों के अनुरोध पर अंतरण किए जाने से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 6.4 में यथा निर्दिष्ट पृथक अंतरण प्रभार लगेगा ।
- (iv) मौजूदा दरों के मान में पायलिटेज शुल्क के लिए छः स्तरीय स्लैब पहले चार स्लैब के लिए समरूप दर पर और पांचवे तथा छठे स्लैब के लिए उच्चतर दरों पर निर्धारित किए गए हैं । जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों के मान में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वृद्धिकारी जीआरटी के लिए कम होती दरों के साथ तीन-स्तरीय स्लैब प्रस्तावित किया है । ऐसा करते समय, इसने पहले स्लैब के लिए मौजूदा दरों का निम्नतम अपनाया है, जिस पर अंतरण घटक को हटाने के लिए 10% कमी लागू की जाती है । दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वृद्धिकारी जीआरटी के लिए पहले स्लैब के 80% और 70% पर निर्धारित की जाती हैं । 30000 जीआरटी से अधिक वाले पोत युक्तिसंगत घटती हुई दरों द्वारा लाभान्वित होंगे । तथापि, यह उल्लेखनीय है कि जैसा पत्तन द्वारा वर्णन किया गया है, 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों की संख्या जेएनपीटी में पर्याप्त नहीं है । इसलिए, यौक्तिकीकरण के कारण पत्तन के राजस्व में कोई अधिक कमी नहीं होगी ।
- (छ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 6.10 निर्दिष्ट करता है कि पत्तन देयताएं लगाने के लिए जीआरटी का एक स्लैब होगा । मौजूदा दरों के मान में बल्क पोत, कंटेनर पोत और कार वाहक पोतों के संदर्भ में तीन श्रेणियों में दरें निर्धारित की गई हैं । इसके अलावा, 10 टन और उससे अधिक के पोतों का एक और वर्गीकरण भी है तथा टग नौका, नदी की नौकाओं के लिए पृथक वर्गीकरण और अपतटीय पोतों के लिए चौथा वर्गीकरण है । किसी भी मामले में, पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए एकल दर है । जेएनपीटी ने मौजूदा व्यवस्था जारी रखने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, पत्तन देयताओं की अनुसूची की मौजूदा और प्रस्तावित व्यवस्था संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का उल्लंघन नहीं करती हैं, इसलिए प्रस्तावित व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।
- (ज) बर्थ किराए के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 6.10 में यथानिर्दिष्ट प्रभार लगाने के लिए जीआरटी का एक स्लैब होगा । जेएनपीटी के दरों के मान में बर्थ किराए की मौजूदा अनुसूची में कंटेनर बर्थ, बल्क बर्थ, बहुप्रयोजनीय बर्थ और उत्तराई जेट्टी पर कब्जा करने के लिए बर्थ किराया प्रभार की समरूप दर निर्धारित की गई है । लंगरगाह बर्थ का अधिभोग करने वाले पोतों के लिए बर्थ किराए की घटी हुई दर निर्धारित की गई है । जेएनपीटी ने बल्क और बहुप्रयोजनीय बर्थ हटाने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, प्रस्तावित व्यवस्था संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथित नहीं होती है, इसलिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया जाता है ।
- (झ) (i) मौजूदा दरों के मान में चावल, गेहूं और लोहे के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पूरा होने

का समय निर्धारित करते हुए मौजूदा दरों के मान में एक शर्त है। चूंकि, बल्क बर्थ जेएनपीटी द्वारा निजी प्रचालक को सौंप दिया गया है, इसलिए मौजूदा शर्त अनावश्यक हो सकती है। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर जेएनपीटी ने उथले जल वाले बर्थ में भविष्य में उक्त कार्गो का प्रहस्तन पूरा करने के लिए मौजूदा शर्त जारी रखने का अनुरोध किया है। इस स्थिति के दृष्टिगत, मौजूदा शर्त को जारी रखने की अनुमति दी जाती है, लेकिन इस परिकल्पना के शर्ताधीन कि पूर्ववर्ती बल्क बर्थों और उथला जल बर्थों में प्रदत्त सुविधा तथा प्रचालन शर्तें पर्याप्त रूप में वही रहेंगी।

- (ii) मौजूदा दरों के मान में एक शर्त द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पूरा करने का समय इंगित करती है। पत्तन ने इस शर्त को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, द्रव कार्गो का प्रहस्तन बीपीसीएल द्वारा किया जा रहा है, इसलिए, इस संबंध में शर्त अनावश्यक हो गई है और इसे हटा दिया जाना चाहिए। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर जेएनपीटी ने इस आधार पर इस शर्त को हटाने पर सहमति नहीं दी कि बीपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार पर आधारित है। जेएनपीटी ने प्रस्तावित शर्त के लिए रॉयल्टी के संग्रहण की संगतता स्पष्ट नहीं की है। प्रस्तावित शर्त मात्र द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन के पूरा होने का समय इंगित करती है। चूंकि, बीपीसीएल के बर्थ में आने वाले पोतों पर पोत-संबद्ध प्रभार जेएनपीटी को प्राप्त होता है, इसलिए मौजूदा शर्त को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। फिर भी, जेएनपीटी को इस शर्त की संगतता की जांच करनी चाहिए और अगली समीक्षा के समय उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।
- () संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि प्रयोक्ता पत्तन पर आरोग्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए भुगतान नहीं करेंगे। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने उस अवधि, जब पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा विद्युत आपूर्ति ठप्प पड़ने या पत्तन पर आरोग्य किसी अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने का प्रावधान सम्मिलित करने का हमारा सुझाव स्वीकार किया था। तत्पश्चात, जेएनपीटी इस स्थिति से पीछे हट गया और प्रस्ताव किया कि यह ऐसी स्थितियों में सामान्य बर्थ किराया प्रभार लगाएगा। इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में चेन्नई पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन न्यास, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, मुंबई पत्तन न्यास और यहां तक कि कुछ निजी टर्मिनलों के संबंध में निपटाए गए प्रशुल्क मामलों में उनके संबंधित दरों के मान में समान शर्त सम्मिलित की गई है। इसलिए, उस अवधि, जब कोई पोत पत्तन के उपस्कर अथवा विद्युत आपूर्ति ठप्प पड़ने या पत्तन पर आरोग्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने के लिए जेएनपीटी के दरों के मान में समान प्रावधान सम्मिलित किया जाता है।
- (ट) इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में संगत लागत ब्योरे प्रस्तुत करने के लिए जेएनपीटी द्वारा दिए गए वचन पर उथले ड्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट जेट्टी के लिए मौजूदा बर्थ किराया प्रभार को लागू करना अगस्त, 2003 में अनुमोदित किया था। जेएनपीटी ने ऐसे बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए प्रशुल्क के नियतन पर अलग से विचार करने और ऐसे समय तक वर्तमान व्यवस्था जारी रखने का अनुरोध किया। जहां यह प्राधिकरण जेएनपीटी के अनुरोध पर विचार करने का इच्छुक है, वहीं पत्तन को उथले ड्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट जेट्टी में बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए छः महीने के भीतर लागत आधारित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।
- (ठ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत के लिए दरों के पुनः स्थापन का आश्रय नहीं लिया जा सकता। इस खण्ड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोतों पर ऐसे पुनः स्थापन के कारण विनिमय दर में घट-बढ़ से बोझ नहीं पड़े। इस स्थिति के दृष्टिगत, पोत-संबद्ध प्रभारों की कमी पर सामान्य निर्णय के अधीन जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की दरें बनाई रखी जाती हैं।
- (ड) (i) जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने के अतिरिक्त, पत्तन ने कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र अथवा विलोमतः कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः तथा कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। सरकार द्वारा

जारी नीतिगत निर्देश भंडारण यार्ड से बाहर रियायती प्रशुल्क की संकल्पना नहीं करते। इस स्थिति के दृष्टिगत, कंटेनर यार्ड से सीएफएस/रेलवे फ्लैट/ट्रक अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों के मान में निर्धारित नहीं किए जाते हैं। अगर पत्तन ऐसी रियायत बढ़ाना चाहता है तो वह ऐसा करने के लिए पहले से अधिकार प्राप्त है, क्योंकि नियत दरें उच्चतम स्तर की हैं।

- (ii) खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दरें सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर 25% प्रीमियम, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुरूप है, के साथ प्रस्तावित हैं।
 - (iii) रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन प्रभार लगाने के लिए 4 घंटे की प्रस्तावित इकाई संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 5.7.1 के अनुरूप पाई जाती है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
 - (iv) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा कोवीन पत्तन/तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के भीतर संचालित वृद्धिकारी यातायात पर पोतान्तरण कंटेनरों के लिए घटती हुए मात्रा की छूट अनुमोदित की थी। चूंकि, प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान में यह प्रावधान शामिल नहीं है और मौजूदा प्रावधान नहीं बनाए रखने के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है, इसलिए मौजूदा स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।
 - (v) दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेशानुसार, जेएनपीटी से पत्तन के ग्राहकों को निःशुल्क बर्थ से दूर चल घाट क्रेन के लिए पार्किंग स्थान प्रदान करना अपेक्षित है। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण के समक्ष दाखिल अपने प्रारूप दरों के मान से यह प्रावधान हटा दिया था। इंगित किए जाने पर, जेएनपीटी ने प्रस्ताव किया है कि पत्तन की अनुमति से पत्तन के प्रयोग के प्रयोजनार्थ लाए गए क्रेन के लिए पत्तन के भीतर निःशुल्क पार्किंग स्थान दिया जाए। इसने आगे प्रस्ताव किया है कि इस श्रेणी से भिन्न पार्किंग स्थान खुले क्षेत्र के लिए प्रभार लागू दरों के मान के अनुसार प्रभार्य होने चाहिए। दिनांक 11 अगस्त, 2003 का आदेश पत्तन के ग्राहकों को निःशुल्क पार्किंग स्थान प्रदान करने में विभेद नहीं करता। चूंकि, पिछले आदेश के बाद से परिस्थितियों में कोई परिवर्तन सूचित नहीं किया गया है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित प्रावधान जारी रहेगा।
 - (vi) जेएनपीटी ने प्रारंभ में यह वर्णन करते हुए कि जेएनपीटी पर आरोग्य कारणों से पत्तन द्वारा जब कंटेनर सुपुर्द नहीं किया जाता है, तो कोई भंडारण प्रभार देय नहीं होगा, अपने प्रारूप दरों के मान में शर्त सम्मिलित करने की सहमति दी थी। तत्पश्चात, इस आधार पर कि यह वर्ष भर चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुविधाजनक बना रहा है, अपनी प्रारंभिक स्थिति से पीछे हट गया है। यद्यपि, पत्तन किसी भी समय कंटेनरों की सुपुर्दगी सुविधाजनक बना सकता है, फिर भी पत्तन पर आरोग्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार नहीं लगाने का प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.15 द्वारा स्थापित सिद्धांत के आधार पर सम्मिलित किया जाना अपेक्षित है। ऐसी शर्त अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में सम्मिलित की गई थी। तदनुसार, इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त सम्मिलित की जाती है।
 - (vii) जेएनपीटी ने सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवसों को रूकने की अवधि, जिसके लिए भंडारण प्रभार लगाया जाता है, से हटाने के लिए मौजूदा टिप्पणी-1 को आशोधित किया है। प्रस्तावित आशोधन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 5.8.1 के अनुरूप है।
- (द) मौजूदा व्यवस्था में रीफर और खतरनाक कंटेनर पर दरों के मान के खण्ड 3.3.3 की टिप्पणी-7 में यथानिर्धारित सामान्य रूकने की अवधि के प्रभार का डेढ़ गुना प्रभार लगेगा। जेएनपीटी ने यह वर्णन करने के लिए कि रीफर कंटेनरों पर क्रमशः सामान्य लागू प्रभारों को डेढ़ गुना और खतरनाक कंटेनर पर सवा गुना प्रभार लगेगा, इस मौजूदा टिप्पणी को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणी उस सीमा तक कि सामान्य लागू प्रभारों के सवा गुने पर खतरनाक कंटेनर के लिए रूकने के

समय का प्रभार अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 5.7.3 के अनुरूप है ।

रीफर कंटेनरों के मामले में, रीफर अनुवीक्षण और संयोजन के लिए दरों के मान में यथानिर्धारित पृथक प्रभार लगाने योग्य है । इसे ध्यान में रखते हुए, रीफर कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों में प्रीमियम के लिए कोई औचित्य नहीं है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश रीफर कंटेनरों के भंडारण प्रभारों में कोई प्रीमियम प्रदान नहीं करते और अन्य पत्तनों में भी ऐसा कोई प्रीमियम नहीं लगाया जाता है । हाल ही में इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल के मामले में ऐसे प्रस्तावित प्रीमियम की अनुमति नहीं दी । इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को रीफर कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रीमियम हटाने के लिए उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है ।

- (ण) जेएनपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान में जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल अंतरण के लिए प्रभारों की व्यवस्था की गई है । जब किसी कंटेनर को जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और उसका लदान एनएसआईसीटी द्वारा उसके टर्मिनल में किया जाता है तब निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों के अतिरिक्त अंतर टर्मिनल अंतरण के लिए 1428/-रुपए (20 फुट के लिए) और 2142/रुपए (40 फुट के लिए) की राशि वसूल की जाती है । जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि मौजूदा अंतर टर्मिनल अंतरण प्रभार की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जानी है । एनएसआईसीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा तक, अंतर-टर्मिनल अंतरण के मौजूदा प्रभार जारी रह सकते हैं । जेएनपीटी को एनएसआईसीटी से संबंधित प्रशुल्क कार्यवाही में मुद्दा उठाने का सुझाव दिया जाता है ।
- (xxiv) (क) जेएनपीटी ने यह निर्धारित करते हुए कि कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क अनुसूची में पृथक वर्गीकरण के संदर्भ के बिना घाटशुल्क प्रति टीईयू नियत एकमुश्त राशि होनी चाहिए, घाटशुल्क अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी प्रस्तावित की है । चूंकि, कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रभार नियंत्रित करने वाली अनुसूची 3.3.1 के नीचे एक टिप्पणी यह निर्धारित करती है कि समेकित प्रभारों में कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क शामिल होता है, इसलिए पत्तन द्वारा पुनः अलग से घाटशुल्क संग्रहित करने का कोई प्रश्न नहीं हो सकता । इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित नहीं की जाती है ।
- (ख) घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत अनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो के वर्गीकरण के लिए कार्यविधि से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी-2 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.3 के अनुरूप आशोधित की जाती है ।
- (ग) घाटशुल्क अनुसूची में मौजूदा प्रविष्टि सं० 21 सीमेंट के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क निर्धारित करती है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बल्क कार्यकलाप का लागत विवरण सीमेंट के प्रहस्तन की संकल्पना नहीं करता । इसलिए, संगत प्रशुल्क मद और दरों के मान के खंड 5.1.2 में निर्धारित सीमेंट के प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट योजना से संबंधित प्रावधानों को हटाने का सुझाव दिया गया था । इसके उत्तर में, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि सीमेंट का प्रहस्तन उथला जल बर्थ में किया जा रहा है और दरों के मान में संगत प्रशुल्क मद और संगत मात्रा छूट योजना जारी रखने का अनुरोध किया । दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पूर्व पत्र का परस्पर संदर्भ पुष्टि करता है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2008-09 में सीमेंट के प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 58 लाख रुपए की राशि अनुमानित की है । जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 'अन्य' के अधीन दर्शाई गई अनुमानित आय के संदर्भ में यह माना जाता है कि पत्तन ने उथले जल के बर्थ में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क और भंडारण आय पर विचार किया है । इस स्थिति के दृष्टिगत, सीमेंट से संबंधित मौजूदा घाटशुल्क प्रविष्टि और मात्रा छूट योजना जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।
- (घ) मौजूदा खण्ड 5.5 बल्क टर्मिनल पर ढके हुए शेड में रखे निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार लगाना नियंत्रित करता है । चूंकि, बल्क टर्मिनल में भंडारण शेड बीओटी प्रचालक को सौंप दिए गए हैं, इसलिए जेएनपीटी द्वारा यथा सहमत्य प्रस्तावित अनुसूची 5.5 हटाई जाती है ।
- (ङ) इस आधार पर कि भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन से प्राप्तव्य रॉयल्टी जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार पर आधारित है, पत्तन ने एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की है कि मौजूदा

प्रशुल्क बीपीसीएल के प्रशुल्क नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करने तक बीपीसीएल के लिए लागू होगा। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के लिए वर्णित कारण समझ से बाहर है। उसके द्वारा लगाए जाने वाले प्रशुल्क का प्रस्ताव देना और अपने लिए पृथक दरों का मान अधिसूचित कराना बीपीसीएल का कार्य है। यहां तक कि अगर जेएनपीटी की मौजूदा दरें भी बीपीसीएल द्वारा अपनाई जानी हैं, फिर भी अपने पक्ष में एक विशिष्ट प्राधिकार पत्र आवश्यक है। चूंकि, जेएनपीटी के दरों के मान में एक टिप्पणी शामिल करके बीपीसीएल के प्रशुल्क का अकस्मात अनुमोदन नहीं किया जा सकता, इसलिए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी दरों के मान में शामिल नहीं की जा सकती।

(च) दरों के मान में मौजूदा प्रावधान द्रव कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करते हैं। जेएनपीटी ने मौजूदा प्रभार और प्रभारों को नियंत्रित करने वाली शर्तें जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, बर्थ पर प्रचालन बीपीसीएल द्वारा किया जा रहा है, इसलिए द्रव कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार लगाने के लिए मौजूदा प्रावधान जारी रखने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती। यह प्रतीत होता है कि जेएनपीटी पत्तन द्वारा यथावर्णित जेएनपीटी के दरों के मान में द्रव कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर बीपीसीएल से रॉयल्टी वसूल करता है। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए दरें नियत करता है। किसी अन्य निजी प्रचालक द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित नहीं किए जा सकते। सितम्बर, 2002 में इसके दरों के मान के पिछले संशोधन में जेएनपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के संदर्भ में जेएनपीटी ने मात्र यह वर्णन किया कि प्रचालक के दरों के मान के नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करना बीपीसीएल का कार्य है। यहां तक कि मामले में संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के बाद भी जब यह मुद्दा प्रस्तुत हुआ तो जेएनपीटी ने बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क के नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करने के लिए बीपीसीएल को मात्र एक नैमेतिक पत्र भेज दिया। जेएनपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान जेएनपीटी द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए ही है और चूंकि जेएनपीटी अब यह प्रचालन नहीं करता, इसलिए दरों के मान में संगत प्रावधान हटा दिए जाते हैं।

(छ) इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 15 मार्च, 2005 के आदेश के साथ पठित दिनांक 7 जनवरी, 2005 का आदेश कच्चे तेल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पिलेट्स सहित तापीय कोयले, पीओएल को ही तटीय कार्गो के लिए रियायती दर लागू करने से छूट देता है। सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबद्ध प्रभारों को विदेशगामी कार्गो संबद्ध प्रभारों के लिए लागू समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। प्रस्तावित खण्ड 7.1 और 7.2 पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य किसी उपस्कर पर जहाजी कुली प्रभार और घाटशुल्क प्रभार लगाना नियंत्रित करता है। जेएनपीटी द्वारा यथा सहमत्य तटीय कार्गो की इन मदों के संबंध में रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाते हैं। घाटशुल्क प्रभारों से संबंधित तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क मौजूदा मूल्यानुसार दरों का 60% होगा।

(ज) जेएनपीटी ने निर्माण के लिए पत्तन क्षेत्र के बाहर खुले स्थान और अन्य किसी प्रयोजन के लिए लाइसेंस शुल्क से संबंधित मद के विवरण में आशोधन का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, इसने संपदा किराए को नियंत्रित करने वाली मौजूदा टिप्पणी में आशोधन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, जेएनपीटी ने भूमि के संशोधित नीतिगत दिशानिर्देशों के आलोक में संपदा संबद्ध प्रभारों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की सहमति दी है, इसलिए प्रारूप दरों के मान में प्रस्तावित आशोधन पर इस संबंध में पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले उसके प्रस्ताव के साथ विचार किया जा सकता है। इस बीच, यह वर्णन करते हुए कि संपदा संबद्ध प्रभारों को नियंत्रित करने वाली मौजूदा शर्तें/टिप्पणियां उस सीमा तक लागू होंगी, जहां तक वे फरवरी-मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि संबंधी नीतिगत दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के असंगत नहीं हैं, दरों के मान में एक सामान्य टिप्पणी सम्मिलित की जाती है। मार्च, 2006 में चेन्नई पत्तन न्यास के दरों के मान में और हल्दिया में केओपीटी की भूमि और भवन के लिए किराए की अनुसूची में ऐसी ही सामान्य टिप्पणी सम्मिलित की गई थी।

सरकारी नीति के अनुसार, मूल पट्टा किराया दरें पांच वर्ष में एक बार पुनः निर्धारित की जानी होती हैं। जेएनपीटी के मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की मूल दर की इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1997 में इसके गठन के बाद से समीक्षा नहीं की गई है, क्योंकि इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया था। जेएनपीटी सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों के आलोक

में मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा करने हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है। चूंकि, जेएनपीटी में संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा अतिदेय हो गयी है, इसलिए जेएनपीटी को इस आदेश के 4(चार) महीने के भीतर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया जाता है।

- (झ) जेएनपीटी की सुविधाओं में अधिभोक्ताओं द्वारा खपत की गई विद्युत ऊर्जा के लिए विद्युत प्रभार लगाने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव में विद्युत बिल की राशि पर 5% उपरिव्यय शामिल है। हमें यह स्पष्ट नहीं है कि क्या ऐसी सुविधाओं की लेवी के लिए महाराष्ट्र विद्युत विनियामक आयोग (एमईआरसी) की स्वीकृति अपेक्षित है या नहीं। हमने यह मामला एमईआरसी को भेजा है। इस संबंध में प्रश्न पूछे जाने पर, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि उसने भी संबंधित प्राधिकारी से स्पष्टीकरण मांगा है। हमने या तो एमईआरसी से कोई प्रत्युत्तर अथवा मामले को अंतिम रूप देने तक इस संबंध में जेएनपीटी से अद्यतन स्थिति प्राप्त नहीं की है। यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा स्पष्टीकरण और अगर आवश्यक हो, इस संबंध में एमईआरसी से स्वीकृति प्राप्त करने के अधीन विद्युत बिल की राशि पर 5% उपरिव्यय लगाना अनुमोदित करने का इच्छुक है।
- (xxv) सीएसएलए ने 35000 जीआरटी के पोतों के लिए निकाले जाने वाले हिसाब पर कंटेनर पोतों के लिए प्रति आगमन लागत पर एक सीमा नियत करने का सुझाव दिया है। इसका अर्थ है कि 35000 जीआरटी से अधिक वाले किसी पोत से 35000 जीआरटी के लिए नियत प्रभारों से अधिक अतिरिक्त पोत-संबद्ध प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी। चूंकि, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने की इकाई जीआरटी आधार पर है। इसलिए, इस प्राधिकरण के लिए किसी विशेष स्तर पर पोत-संबद्ध प्रभार रोक देना संभव नहीं हो सकता। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन द्वारा यथा वर्णित 30000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों की संख्या, जो जेएनपीटी में आते हैं, न्यूनतम है। इसके अतिरिक्त, वाणिज्यिक विचार पर दरों को कम करने की नमनीयता पत्तनों को दी जा चुकी है।
- (xxvi) जेएनपीटी ने पट्टे पर दिए गए यार्ड में किसी अन्य तीसरी पार्टी के कंटेनरों का भंडारण करने देने के लिए मौजूदा पट्टाधारी को अनुमति देने का प्रस्ताव किया था। यह स्पष्ट है कि मूल पट्टाधारी तीसरी पार्टी, जो पट्टाधारित क्षेत्र का प्रयोग करती है, पर कुछ प्रभार लगाएगा। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा जेएनपीटी को इस मुद्दे की आगे जांच करने और यह देखने का सुझाव दिया कि क्या इस मामले में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में निर्दिष्ट शर्तें पूरी होती हैं या नहीं। इस संबंध में एक प्रश्न पूछने पर, पत्तन ने वर्णन किया है कि इसे महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 34 के अधीन शामिल किया जाएगा, क्योंकि इसमें भूमि को पट्टे पर देना शामिल है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 34 महापत्तन न्यास की ओर से संविदाएं निष्पादित करने के तरीकों को नियंत्रित करती है, जो ध्यान दिए जाने वाले मुद्दे के बिल्कुल संगत नहीं है। जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 7 को ध्यान में रखते हुए मामले पर पुनः गौर करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxvii) दरों के मान में प्रस्तावित कुछ प्रावधान, जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं हैं, को आशोधित किया गया है।
- (xxviii) (क) जेएनपीटी द्वारा अक्टूबर, 2004 और अक्टूबर, 2005 के लिए प्रस्तुत आंकड़े उत्पादकता मापदंडों में सुधार इंगित करते हैं। यह कारण दर्शाते हुए कि पत्तन के पास कुछ उपस्कर हैं, जो 10 वर्ष पुराने हैं और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार और अगले 10 वर्षों के लिए प्रतिस्थापित नहीं किए जा सकते, इसने उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर को इंगित करने में कठिनाई व्यक्त की है। जेएनपीटी को एक शुरुआत करने और विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर तैयार करने का सुझाव दिया जा सकता है।
- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 3-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ

विचारित वित्तीय एवं यातायात स्थिति केवल 31 मार्च, 2009 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त हो जाएगी।

16.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जोकि **अनुबंध-11** के रूप में संलग्न है।

16.2. जेएनपीटी का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और ये 31 मार्च, 2009 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

16.3. जेएनपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण जेएनपीटी को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, जेएनपीटी को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ वास्तविक वित्तीय और कार्यनिष्पादन ब्योरे निर्धारित प्रपत्र में इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश जाता है। यदि, जेएनपीटी निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन किया जाएगा।

(अ०ल० बोंगिरवार)
अध्यक्ष

**दरों का मान
अध्याय-I**

1.1. परिभाषाएं

- (i) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।
- (ii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा ।
- (iii) 'कोल्ड मूव' का अभिप्राय मुख्य इंजन के प्रचालन के बिना पोतों के संचलन से होगा ।
- (iv) 'खतरनाक रसायन' का अभिप्राय और इसमें पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 के अधीन बनाए गए, समय-समय पर लागू के अनुसार खतरनाक रसायनों के विनिर्माण, भंडारण और आयात संबंधी नियमावली, 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II और अनुसूची III के अंतर्गत उल्लिखित रसायन शामिल होंगे ।
- (v) 'पत्तन क्षेत्र' का अभिप्राय सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र/पत्तन के प्रचालन क्षेत्र से है ।
- (vi) 'सामान्य कंटेनर' का अभिप्राय सामान्य किस्म के कंटेनरों से होगा, जोकि बाद में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं ।
- (vii) 'रीफर कंटेनर' का अभिप्राय माल की दुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है ।
- (viii) 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं ।
- (ix) 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा गया है, यार्ड में भंडार किया गया और अन्य पोत के द्वारा दुलाई किया गया है ।
- (x) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की दुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है । क्षतिग्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है ।
- (xi) 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में उपस्कर अंतर-परिवर्तन रसीद (ईआईआर) द्वारा चिह्नित पोत के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसका पोत में लदान नहीं किया गया है ।
- (xii) 'शहर को वापस कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से होगा, जोकि निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है, परंतु किन्हीं भी कारणों से उसका निर्यात नहीं किया जाता है और उसे शहर में वापस ले जाया जाता है ।
- (xiii) 'वीआईएएन' का अभिप्राय पोत पहचान सूचना संख्या से है ।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें :

- (i) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान करने वाले

पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी; उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी ।

(ङ) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा ।

(ii) किसी भी पोत के पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए सीमा-शुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जारी इसका प्रमाण पत्र संगत कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।

(iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामी/स्टीमर एजेंट पर लगाए जाएंगे । जहां कहीं भी दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार

भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर उसके बराबर भारतीय रुपयों में अमरकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे । पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश के दिन को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा ।

(ख) अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभारों को आयात कंटेनरों के मामले में पोत की प्रवेश की तारीख और निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पत्तन परिसर में आगमन की तारीख को मौजूद बाजार क्रय दर पर आधारित बराबर भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा ।

(iv) पत्तन में लंबी अवधि के लिए रुकने वाले पोतों के मामलों में विनिमय दर की पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित हो जाएगा ।

(v) बकाए का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ भार की इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम, आयतन माप की इकाई 1 घनमीटर होगी और द्रवों के लिए भारी मात्रा क्षमता में माप की इकाई 1000 लीटर होगी ।

(vi) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए ।

(ख) तापीय कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह-अयस्क और लौह-अयस्क की गुटिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभार को कार्गो/कंटेनर-संबद्ध सामान्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए ।

(ग) कार्गो-संबद्ध प्रभारों के मामले में जहाज की ओर स्थानांतरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जानी चाहिए ।

(घ) कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है । जहां मदकृत प्रभार लगाया जाता है, वहां रियायत जहाज के तट पर स्थानांतरण और घाट तक/से भंडारण यार्ड के स्थानांतरण के लिए सभी संगत प्रभारों तथा साथ ही कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क पर दी जाएगी ।

(ङ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो किसी भारतीय पत्तन 'ए' पर भारतीय पत्तन 'बी' पर बाद में यानांतरण के लिए पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा । दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य पोतों द्वारा भारतीय पत्तन से/तक लाए गए कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे ।

(च) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे ।

(vii) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज :-

(क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार जेएनपीटी विलंबित वापसी-अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।

(ख) दंडात्मक ब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी । ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी ।

- (ग) जेएनपीटी द्वारा वापसी-अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब को जेएनपीटी द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के पश्चात गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है ।
- (viii) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे ।
- (ix) किसी भी अलग-अलग मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप का परिकलन करने के लिए 0.5 तक की भिन्नों को 0.5 इकाई के रूप में और 0.5 तथा उससे ऊपर की भिन्नों को, सिवाए इसके कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, एक इकाई माना जाएगा ।
- (x) प्रयोक्ताओं को पत्तन की वजह से एक तर्कसंगत स्तर से आगे के विलंबों के लिए किसी प्रभार का भुगतान नहीं करना होगा ।
- (xi) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरों के मान में किसी सेवा/कार्गों के लिए कोई विनिर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, तब जेएनपीटी टीएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर दरों को अंतिम तौर पर अधिसूचित किए जाने तक वसूल की जा सकती है ।
- (ग) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गों के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर आकलित की जानी चाहिए; और इस पर पत्तन/टर्मिनल और संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) द्वारा परस्पर सहमति होनी चाहिए ।
- (घ) टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतया केवल भावी प्रभाव से ही लागू होगी । तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को उसी रूप में माना जाएगा, जब तक कि इसे पूर्व-प्रभाव से कुछ संतुलित किए जाने के लिए अधिक नहीं पाया जाता है ।
- (xii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं । इसी प्रकार, छूट और कटौतियां निम्नतम स्तर की हैं । जेएनपीटी, अगर चाहे तो निम्न दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकता है ।
- (ख) जेएनपीटी अगर चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, अगर ऐसा यौक्तिकीकरण प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत प्रदान करता है और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तर से अधिक नहीं होती हैं ।

बशर्ते कि जेएनपीटी को जनता को ऐसी निम्नतम दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों का यौक्तिकीकरण अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को जनता को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्ते कि नियत नई दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी ।

अध्याय-II

पोत-संबद्ध प्रभार

2. पत्तन देयताओं की अनुसूची :

क्र०सं०	प्रभार योग्य पोत	प्रति जीआरटी		उसी पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	
1.	(क) बल्क पोत	0.1386	3.64	पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देयता का भुगतान करना है ।
	(ख) कंटेनर पोत	0.1071	2.80	
	(ग) कार ढोने वाले पोत(आरओआरओ)	0.693	1.81	

2.	उपर्युक्त में शामिल को छोड़कर 10 टन और उससे अधिक वाले पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	0.1071	2.80	-वही-
3.	भाप अथवा डीजल अथवा यांत्रिक साधनों द्वारा संचालित टग नौकाएं और नदी नौकाएं	0.1071	2.80	-वही-
4.	अपतटीय पोत	-	0.94	-वही-

टिप्पणियां

- (1) (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताओं का निर्धारण उस पोत के जीआरटी के अनुसार संबंधित पोत के समूह के सामने दर्शायी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर किया जाएगा ।
(ii) पत्तन देयताएं पोत के पत्तन में प्रवेश के समय उसकी तटीय अथवा विदेशगामी की स्थिति के अनुसार लागू होंगी ।
- (2) ब्लॉस्ट में और यात्रियों की दुलाई नहीं कर रहे पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत पर अन्यथा प्रभार्य पत्तन देयताओं का केवल 75% भारित किया जाएगा ।
- (3) पत्तन में प्रवेश करने वाले लेकिन वहां पर कार्गो अथवा यात्री न उतारने वाले अथवा न लेने (इस अपवाद के साथ कि मरम्मत के प्रयोजनार्थ और जैसा भी आवश्यक हो माल की उतराई और पुनः लदान) वाले पोत पर अन्यथा प्रभार्य पत्तन देयताओं का केवल 50% भारित किया जाएगा ।
- (4) निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों का 50% वसूल की जाएंगी :-
(i) मरम्मत, बंकरों में ड्राइडॉकिंग सामान अथवा जल लेने अथवा माल की अदला-बदली अथवा कू-सदरस्यों में से किसी रुग्ण सदस्य को उतारने के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और कोई यात्री अथवा कार्गो लिए बिना पत्तन से समुद्री यात्रा पर जाने वाला पोत ।
(ii) टेलीग्राफ पोत ।
- (5) (i) कार्गो अथवा संपत्ति सहित पत्तन में लाए जाने वाले संकटग्रस्त पोत पर पूर्ण पत्तन देयताएं भारित की जाएंगी ।
(ii) बिना कार्गो पत्तन में लाए जाने वाले संकटग्रस्त पोत पर पत्तन देयताओं का 75% भारित किया जाएगा ।
- (6) खाली और/अथवा भरे हुए फ्लीटिंग लैश बार्जों को उठाने के लिए 'दूसरी बार यात्रा' करने वाले लैश पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाला माना जाएगा, लेकिन वहां पर कोई कार्गो अथवा यात्री को न उतारेगा अथवा न लेगा और उस पर कोई पत्तन देयताएं भारित नहीं की जाएंगी ।
- (7) विभाजित ब्लास्ट वाले तेल टैंकरों के लिए अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम 'अभियुक्तियों' में उल्लिखित कम किए गए सकल टनभार को पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनभार माना जाएगा ।
- (8) **एमबीपीटी पत्तन देयताएं :-**

प्रभार योग्य पोत देयता	प्रति जीआरटी दर	उसी पोत के संबंध में कितनी बार वसूल की जाए
ऐसा पोत, जो मुम्बई पत्तन की सीमाओं में प्रत्येक प्रवेश करता है, परंतु मुम्बई पत्तन न्यास के भुगतान लिए कोई कार्गो अथवा यात्री न उतारता है अथवा न लेता है (इस अपवाद के साथ ही कार्गो की उतराई और पोत पर पुनः लदान	मुम्बई पत्तन न्यास के दरों के मान में समय-समय पर यथानिर्धारित के अनुसार पत्तन देयताओं का 39.35% ।	इस देयता का पत्तन प्रवेश के समय पर किया जाना होता है ।

मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक है।

2.2.ए. पायलटिज एवं टॉवेज शुल्क की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.2381	6.24
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.1908	4.99
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.1669	4.37

2.2.बी. शिफ्टिंग प्रभारों की अनुसूची :-

एक बर्थ से दूसरी बर्थ में शिफ्टिंग के लिए पायलट की सेवाएं मांगने वाले पोतों पर उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित दरों के अलावा निम्नलिखित दरें वसूल की जाएंगी :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.0476	1.25
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.0381	0.99
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.0333	0.87

2.2.सी. न्हावा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं भी शिफ्टिंग के लिए शिफ्टिंग प्रभारों की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.119	3.12
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.0954	2.49
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.0834	2.18

टिप्पणियां :-

- (1) अनुसूची में दर्शाये गए के अनुसार बंदरगाह के भीतर और बाहर पोतों के पायलटिज एवं टॉवेज के लिए वसूली योग्य शुल्क में और एक बाह्य प्रचालन के लिए आवश्यक पायलटों और टगों तथा अन्य क्राफ्ट के लिए सेवाएं और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों की शिफ्टिंग शामिल होंगी। पोतों के अनुरोध पर शिफ्टिंग के लिए अलग से शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे ।
- (2) पत्तन में की गई प्रत्येक यात्रा के लिए पायलटिज एवं टॉवेज संबंधी अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 189 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 4953.31 रुपए होंगे ।
- (3) पायलटिज एवं टॉवेज प्रभार प्रत्येक यात्रा अर्थात् विदेशगामी अथवा तटीय यात्रा के समय पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की अंतः और बाह्य यात्रा के लिए निर्धारित दरों का 50% वसूल किए जाएंगे ।
- (4) पत्तन सुविधा के लिए पोत की शिफ्टिंग हेतु कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे ।

(i) 'पत्तन सुविधा' निम्नलिखित अर्थ के संदर्भ में परिभाषित की गई है :-

- (क) किसी बर्थ अथवा/मूरिंग में कार्यरत कार्गो पोत को यदि जल-विज्ञान सर्वेक्षण कार्य अथवा ड्रेजर को बर्थ आवंटित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत, रख-रखाव करने के लिए और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिनके लिए शिफ्टिंग आवश्यक हो जाती है, जब शिफ्ट/बर्थ में खड़ा किया जाता है, तब ऐसे शिफ्टिंग

को 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाएगा । ऐसे शिफ्ट किए गए पोत को पुनः स्थापित करने के लिए शिफ्ट किए जाने को भी 'पत्तन सुविधा के लिए शिफ्टिंग माना जाता है ।

(ख) यदि किसी कार्यरत कार्गो पोत को बेदखली प्राथमिकता पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से शिफ्ट किया जाता है, जो

शिफ्टिंग प्रभार वहन करने से छूट प्राप्त है, तब ऐसे शिफ्टिंग को 'पत्तन सुविधा' माना जाएगा ।

(ग) जब कभी किसी पोत को ऐसे पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जोकि ड्राफ्ट और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थों पर खड़ा नहीं किया जा सकता, तब ऐसे पोत को 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग' माना जाता है ।

(घ) जब कभी किसी पोत को अन्य पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जिसके पास बराबर वाली बर्थ के लिए प्राथमिकता प्राप्त है और जब तक वह पोत शिफ्ट नहीं हो जाता, तब तक अन्य पोत को लंबाई प्रतिबंधों के कारण बराबर वाली बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, तब ऐसी शिफ्टिंग को 'पत्तन सुविधा के लिए शिफ्टिंग' माना जाता है ।

(ङ) जब कभी किसी पोत को अन्य पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जोकि खतरनाक कार्गो की दुलाई कर रहा है और जिसके लिए सुरक्षा कारणों से बराबर वाली बर्थ को खाली रखना अवश्यक होता है, तब ऐसे शिफ्टिंग को भी 'पत्तन सुविधा के लिए शिफ्टिंग' माना जाता है ।

(ii) जब कभी किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता वाले अन्य पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से शिफ्ट किया जाता है, ऐसे शिफ्ट किए गए पोत को शिफ्टिंग प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होती है, क्योंकि ऐसा भुगतान बेदखली प्राथमिकता वाले पोत द्वारा किया गया होता है अथवा ऐसे शिफ्टिंग को पत्तन सुविधा माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्रदान की जाती है । तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-

(क) बिना कार्गो वाले पोत, जिन्हें कार्गो वाले पोतों के आगमन पर बर्थ हर हाल में खाली करना होता है ।

(ख) दूसरे किनारे पर केवल लदान/उतराई का कार्य करने के लिए बर्थ प्रयोग करने वाले पोत ।

(ग) कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ पर निरर्थक खड़े रहने वाले पोत ।

2.2.डी. कोल्ड मूव प्रभार :-

क्रम सं०	विवरण	दर
(क)	पोत को कोल्ड मूव के रूप में अंदर लाए जाने और बाहर ले जाने की स्थिति में	सामान्य दरों का दुगुना
(ख)	पोत को बंद इंजन के साथ एक ओर कोल्ड मूव में तथा दूसरी ओर चालू इंजन के साथ सामान्य मूव की स्थिति में	सामान्य दरों का डेढ़ गुना ।
(ग)	कोल्ड मूव के साथ कोई भी शिफ्टिंग कार्य	सामान्य दरों का दुगुना

2.2.ई. पायलटों के संबंध में रद्दकरण प्रभार और रूकने संबंधी प्रभार :-

क्रम सं०	पोत का आकार	दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तृतीय पोत (रुपए)
1.	चार घंटे से कम की सूचना पर पायलट की सेवाओं के लिए मांग को रद्द करना	63.00	1651.10
2.	मांग किए गए समय के बाद 30 मिनट से अधिक		

के लिए पायलट को रोकने पर

(क) प्रथम 1 घंटे के लिए	63.00	1651.10
(ख) अनुवर्ती घंटा अथवा उसके भाग के लिए	31.50	825.55

2.2.एफ. टग सहायता की अपेक्षा नहीं वाले पोतों के लिए पायलटिज शुल्क :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पायलटिज शुल्क	0088	2.31

टिप्पणी : पत्तन में की गई प्रत्येक यात्रा के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 126 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में 3302.20 रुपए होंगे ।

2.3. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार जीआरटी दर	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए प्रति	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	जेएनपीटी बर्थ प्राप्त करने के लिए :		
	(क) कंटेनर बर्थ	0.0037	0.09
	(ख) लैंडिंग जेट्टी	0.0037	0.09
2.	लंगरगाह बर्थ प्राप्त करने के लिए	0.0018	0.04

2.4. स्वच्छ जल प्रभारों की अनुसूची (पोतों के अपने उपयोग के लिए जल आपूर्ति) :-

क्रम सं०	पोत का आकार	इकाई	प्रति मीट्रिक टन दर
1.	विदेशगामी पोत	अमरीकी डॉलर	2.52
2.	तटीय पोत	रुपए	66.04
3.	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रुपए	66.04

टिप्पणियां :

(1) कार्गो प्रचालन के प्रयोजनार्थ अथवा किसी अन्य प्रयोजनार्थ किसी भी बर्थ के साथ वाली स्टीमर बर्थ अथवा लंगरगाह में दूसरे किनारे पर प्रचालन में सहायता करने अथवा जेएनपीटी बर्थों पर स्थान प्राप्त करने वाले विदेशगामी नौका/बार्ज अथवा देशी क्राफ्ट के संबंध में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 0.1834 अमरीकी डॉलर की दर पर और तटीय नौका/बार्ज अथवा देशी क्राफ्ट के संबंध में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 4.80 रुपए की दर पर एक संयुक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।

(2) जेएनपीटी द्वारा किराये पर लिए गए को छोड़कर, लैंडिंग जेट्टी अथवा किसी अन्य बर्थ पर मूरिंग करने वाले छोटे क्राफ्टों (*), यात्री लांचों अथवा देशी क्राफ्टों के संबंध में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 126/- रुपए की दर पर एक संयुक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।

*(किसी छोटे क्राफ्ट का अभिप्राय 20 मीटर से अनधिक लंबाई वाले पोत से है)।

(3) (i) पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद निम्नलिखित अवधि के लिए बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के बर्थ में रुके रहने की अनुमति होगी :-

(क) कंटेनर/कार ढोने वाले पोत

2 घंटे

(ख) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पोतों के अलावा सभी अन्य पोत

6 घंटे

- (ii) कंटेनर पोत के संबंध में कार्गो प्रचालन को कंटेनर बांधने के बाद पूर्व हुआ माना जाएगा, जिसके लिए लदान पूरा होने के बाद 4 घंटे की अवधि अनुमत्य होगी ।
- (iii) चावल, गेहूं और प्रत्यक्ष कम किए गए लौह के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पोत को अवस्थित करने/धूम्रीकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा हुआ माना जाएगा । धूम्रीकरण, अवस्थित करने और सर्वेक्षण के लिए अनुमत्य समय लदान प्रचालनों के पूरा होने के बाद 24 घंटे गिना जाएगा ।
- (iv) द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पिगिंग आउट/प्लशिंग आउट प्रचालनों के बाद पूरा हुआ माना जाएगा । प्लशिंग आउट/पिगिंग आउट के लिए समय माल की उतराई पूरा होने के बाद, जहां पर जहाज उपस्कर की जरूरत पड़ती है, 8 घंटे गिना जाएगा ।
- (v) सभी पोत जहाज को बर्थ के साथ खड़ा किए जाने के समय से नीचे विनिर्दिष्ट समय अनुसूची के भीतर कार्गो प्रचालन आरंभ कर देंगे, जिसमें असफल रहने पर नीचे (viii) उल्लिखित के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

(क) बल्क/टैंकर पोत

4 घंटे

(ख) सभी अन्य पोत

1 घंटा

- (vi) यद्यपि, चाहे पत्तन अपने प्रचालन के लिए तैयार है, लेकिन पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाओं में पोत कार्य हेतु तैयार न होने के कारण निरर्थक खड़े हैं, तब उन पर नीचे उल्लिखित टिप्पणी (viii) में निर्धारित के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे । दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के प्रयोजनार्थ निरर्थक खड़े रहने का अभिप्राय कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के किसी कारणवश कार्य को दो घंटे से अधिक के लिए रोक देने/बंद करने से होगा ।

- (vii) फर्नेस ऑयल, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, ल्यूब ऑयल के विस्कॉस ग्रेड जैसे द्रव कार्गो की ढुलाई करने वाले पोतों में पोत के नौतल पर पर्याप्त ताप कार्य संबंधी प्रबंध अवश्य होने चाहिए, ताकि 20 घंटे प्रतिदिन के कारण कार्यचालन के लिए निम्नलिखित औसत उतराई दर सुनिश्चित एवं बनाई रखी जा सके :-

(क) फर्नेस ऑयल

400 एमटी प्रति घंटा

(ख) कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक

300 एमटी प्रति घंटा

(ग) ब्राइट स्टॉक

40 एमटी प्रति घंटा

यदि यह पाया जाता है कि बर्थ पर लाए गए पोत में उपयुक्त ताप व्यवस्थाएं चालू हालत में नहीं हैं और माल उतराई की दर ऊपर विनिर्दिष्ट दरों से कम है, तब जेएनपीटी को यह अधिकार है कि किसी अन्य पोत के प्रतीक्षारत होने की स्थिति में पोत के एजेंट की लागत और जोखिम पर उस पोत को हटा दिया जाएगा अथवा यदि पोत को माल उतारना जारी रखने की अनुमति दी जाती है तो उस पर नीचे (viii) में उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा ।

- (viii) उपर्युक्त निर्धारित घंटों से आगे के लिए बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त निम्नलिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

क्रम सं० पोत का आकार

प्रति जीआरटी दर

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	6 घंटे तक	0.0378	0.99
2.	6 घंटे से अधिक, परंतु 12 घंटे तक	0.1134	2.97
3.	12 घंटे से अधिक, परंतु 18 घंटे तक	0.2268	5.94
4.	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 18 घंटे से अधिक	0.3024	7.92

- (ix) उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, यदि पोत का निरर्थक खड़े रहना पत्तन की वजह से अथवा प्रतिकूल ज्वार-भाटा स्थिति अथवा खराब मौसम और वर्षा के कारण है, जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन बंद हो जाता है ।
- (x) यदि बर्थ की तत्काल आवश्यकता नहीं है, पत्तन अपने विवेक पर पत्तन द्वारा घोषित ऐसे समय तक कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के पोत द्वारा बर्थ पर कब्जा बनाए रखने की अनुमति प्रदान कर सकता है । इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (4) (क) एक ऐसी समय-सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के यात्रा करने की तैयारी का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा ।
बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशा की कमी अथवा खराब मौसम के कारण या रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।
- (ख) गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक बर्थ किराया' वसूल किया जाएगा ।
- (ग) पोत का मास्टर/एजेंट अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम की दशा के अनुसार ही यात्रा करने की तैयारी का संकेत देगा ।
- (घ) बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशा की कमी अथवा मौसम का खराब होना जहाज की प्रतीक्षा अवधि में शामिल नहीं होंगे ।
- (5) बर्थ किराया वसूल करने के लिए 1 घंटे की अवधि पोत द्वारा बर्थ/जेट्टी/लंगरगाह बर्थ में स्थान ग्रहण करने के समय से गिनी जाएगी । बर्थ किराया प्रभार संयुक्त प्रभार हैं, जिनमें रविवारों और अवकाशों सहित सामान्य शिफ्ट घंटे से आगे के लिए कार्य भी शामिल हैं ।
- (6) प्राथमिकता बर्थिंग के लिए एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा रुकने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, अतिरिक्त शुल्क वसूल किया जाएगा ।
- (7) बेदखली प्राथमिकता के लिए रुकने की वास्तविक अवधि हेतु सामान्य बर्थ किराया प्रभार के 100% के बराबर शुल्क अतिरिक्त वसूल किया जाएगा ।
- (8) 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता हेतु मांग के साथ अग्रिम तौर पर वसूल किया गया शुल्क वापस कर दिया जाएगा, यदि बर्थिंग पोत के आगमन की बारी पर केवल सामान्य तौर पर अनुमत्य की गई है ।
- (9) उस अवधि के लिए बर्थ किराया, जिसमें पोत की स्थिति परिवर्तित हो जाती है, संबंधित पहले घंटे की शुरुआत पर पोत की स्थिति के आधार पर वसूल किया जाएगा ।
- (10) **उथले जल वाले बर्थ, पत्तन क्राफ्ट बर्थ और पत्तन क्राफ्ट जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार :**
बर्थ किराया की अनुसूची संख्या 2.3, इन बर्थों पर लागू दरों में न्यूनतम 20% की छूट के शर्ताधीन लागू होगी । बर्थ किराया प्रभारों की टिप्पणी संख्या 1 और 2 उपर्युक्त बर्थों के लिए भी लागू होगी ।
- (11) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, जब कोई पोत पत्तन उपस्कर के बंद होने अथवा विद्युत आपूर्ति बंद होने अथवा पत्तन की वजह से किसी कारणवश बर्थ में निष्क्रिय खड़ा रहता है ।

अध्याय-III

कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) 20 फुट से कम और 20 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा ।

- (ii) 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होंगे ।
- (iii) 40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होंगे ।
- (iv) मानक आकार से भिन्न किस्म वाले कंटेनरों, जिनके लिए विशेष उपकरणों अथवा प्रहस्तन हेतु स्लिंग की जरूरत पड़ती है, के लिए खंड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों का दुगुना वसूल किया जाएगा । ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त और विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कोई अन्य किस्म के कंटेनर भी शामिल होंगे ।

3.3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार

कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभारों का पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के संबंध में प्रदत्त सेवाओं के लिए नौवहन लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा भुगतान किया जाएगा ।

ए. सामान्य कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2210	1785	1326	1071
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	786	786	786	786
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1105	1105	1105	1105
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	340	340	340	340

बी. रीफर कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2210	1785	1326	1071
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	786	786	786	786
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1105	1105	1105	1105
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	340	340	340	340

सी. खतरनाक कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		विदेशगामी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		भरे हुए	भरे हुए
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2763.00	1658.00

2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	983.00	983.00
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1381.00	1381.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	425.00	425.00

डी. पोतांतरण कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		विदेशगामी कंटेनर	
		भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2550	2210
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	2380	2040
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2210	1870
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	2040	1700

टिप्पणियां :

- (1) दर उसी वित्तीय वर्ष में नौवहन लाइन्स अथवा एजेंटों द्वारा लाये गए कुल टीईयू पर आधारित है ।
- (2) पोतांतरण कंटेनर के रूप में मूलतः घोषित कंटेनर, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ढोए जाने पर अपनी पोतांतरण कंटेनर के रूप में पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे ।
- (3) कोचीन पत्तन/तूतीकोरन पत्तन और जेएनपीटी के बीच ढोए जाने वाले वृद्धिकारी यातायात पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए घटती हुई मात्रात्मक छूट निम्नलिखित हैं :-

मात्रा प्रति वर्ष टीईयू	पहले वर्ष के लिए छूट	दूसरे वर्ष के लिए छूट	तीसरे वर्ष के लिए छूट	चौथे वर्ष के लिए छूट
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000 टीईयू	200	150	100	शून्य
9001-15000 टीईयू	250	200	150	शून्य

- (4) पत्तन ग्राहकों के लिए बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों हेतु पार्किंग स्थल निःशुल्क है ।

ई. सामान्य आकार से बड़े कार्गो कंटेनर :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4420	3570	2652	2142
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	1573	1573	1573	1573
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2210	2210	2210	2210
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	680	680	680	680

एफ. शट-आउट कंटेनर :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1	शट-आउट प्रभार	35.0115	1614
2	पत्तन में किसी भी स्थान से शट-आउट कंटेनरों की दुलाई और निर्धारित क्षेत्र में वापसी, टर्मिनल में अवस्थिति चाहे कुछ भी हो	1275	1275

जी. रीफर परिवीक्षण एवं संयोजन :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर			
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)		तटीय पोत (रुपए)	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	बिजली की खपत और रीफर कंटेनरों के परिवीक्षण के लिए प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए अतिरिक्त प्रभार	3.502	3.502	161	161

टिप्पणी : रीफर रेस्टॉव कंटेनरों के मामले में निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार भी लागू होगा ।

एच. प्रदत्त अन्य सेवाएं :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों की शिफ्टिंग और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का बाद में लदान	1445	1445	1445	1445
2	पूर्व-प्रबंध द्वारा सीमाशुल्क जांच-पड़ताल अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु नियत यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	170	170	170	170

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक यथा; जहाजी कुली कार्य, गेंट्री क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन और रेलवे आधारभूत ढांचे के लिए अंशदान शामिल है ।

3.3.2 रियायतें

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, जब जेएनपीटी उपस्कर खराब हों अथवा किसी अन्य प्रयोक्ता को किराए पर दिए

जाने या किसी अन्य

कारण से उपलब्ध न हों, तब पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए उनके अपने प्रबंध द्वारा विभिन्न प्रचालन करने पर निम्नलिखित रियायतें लागू होंगी :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1(क)	यदि जहाज से तट तक अथवा विलोमतः कंटेनरों के लदान/उताराई के लिए जहाज के गियरों का प्रयोग किया जाता है :-				
	20 फुट लंबे	510	510	306	306
	20 फुट से अधिक लंबे	680	680	408	408
1(ख)	उथले ड्राफ्ट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतांतरण कंटेनर :				
	20 फुट लंबे	255	255	153	153
	20 फुट से अधिक लंबे	340	340	204	204
2.	यदि पत्तन प्रयोक्त क्वे से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः कंटेनरों की ढुलाई करने के लिए अपने ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) तैनात करता है :				
	20 फुट लंबे	255	255	153	153
	20 फुट से अधिक लंबे	383	383	230	230
3.	यदि प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए अपने स्वयं के उपस्कर लाता है				
	20 फुट लंबे	213	213	213	213
	20 फुट से अधिक लंबे	319	319	319	319
4.	निजी यार्ड से शट-आउट किए गए कंटेनरों के लिए शट-आउट प्रभारों पर रियायत :				
	20 फुट लंबे	14.875	-	411	-
		अमरीकी डॉलर			
	40 फुट लंबे	22.3125	-	617	-
		अमरीकी डॉलर			
5.	यदि पत्तन प्रयोक्ता कंटेनरों को बांधने के प्रचालन के लिए बांधने/खोलने वाला गैंग प्रदान करता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में विदेशगामी कंटेनर के लिए 26 रुपए और तटीय कंटेनर के लिए 16 रुपए की रियायत अनुमत्य होगी । यह रियायत वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी ।				
6.	एकल यात्रा के समय किसी पोत द्वारा 1000 टीईयू से अधिक का कार्यनिष्पादन किए जाने पर, पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों के निम्नलिखित प्रतिशत की राशि रियायत के लिए पात्र होगी :-				
	1000 टीईयू अधिक परंतु 1200 टीईयू तक		2%		
	1200 टीईयू अधिक परंतु 1500 टीईयू तक		3%		
	1500 टीईयू अधिक परंतु 1800 टीईयू तक		4%		
	1800 टीईयू अधिक परंतु 2200 टीईयू तक		5%		

2200 टीईयू अधिक परंतु 2600 टीईयू तक	6%
2600 टीईयू अधिक	7%

7. निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तन किए गए शहर को वापस भेजे जाने वाले कंटेनरों के लिए कोई रियायत अनुमत्य नहीं होगी।

3.3.3 पत्तन परिसर में भंडार किए गए कंटेनरों के रूकने के समय के प्रभार :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (अमरीकी डॉलर)		प्रतिदिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (रुपए)	
		20 फुट तक लंबे	20 फुट से अधिक, परंतु 40 फुट तक लंबे	20 फुट तक लंबे	20 फुट से अधिक, परंतु 40 फुट तक लंबे
1.	गैर-आईसीडी आयात एवं निर्यात - भरे हुए				
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
2.	गैर-आईसीडी आयात एवं निर्यात - खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
3.	आईसीडी आयात एवं निर्यात- भरे हुए सड़क द्वारा दुलाई				
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
4.	आईसीडी आयात एवं निर्यात- खाली सड़क द्वारा दुलाई				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
5.	आईसीडी आयात एवं निर्यात - भरे हुए और खाली - रेल द्वारा दुलाई				
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	2.431	4.862	106	212
	31-45 दिन	4.862	9.724	212	425
	उसके बाद	9.724	19.448	425	849
6.	पोतांतरण - भरे हुए				
	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	31-45 दिन	2.7625	5.525	121	241
	उसके बाद	5.525	11.05	241	483
7.	पोतांतरण - खाली				
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	2.7625	2.7625	121	121

प्रथम

	31-45 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
8.	शट-आउट - भरे हुए एवं खाली				
	1-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
9.	शहर को वापस - भरे हुए एवं खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965

टिप्पणियां :

- (1) किसी भी कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से लेकर पोतलदान/सुपुर्दगी/कंटेनर को हटाने की तारीख के दिन तक और रविवारों तथा अवकाशों सहित, परंतु सीमा-शुल्क अधिसूचित अवकाशों और पत्तन अकार्य दिवसों को शामिल न करते हुए मानी जाएगी ।
- (2) माल भरने/खाली करने के लिए बाद में स्थानीय तौर पर अथवा कंटेनर माल केन्द्र के अनुसार परेषण का तरीका बदलने वाले पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में निर्धारित रियायती रूकने का समय खो देंगे । ऐसे कंटेनरों के लिए रूकने के समय के प्रभार यथा लागू मद संख्या 1 अथवा 2 में उल्लिखित अनुसार आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे ।
- (3) पोतांतरण कंटेनरों को बाद में परेषण के तरीकों को रेल से आईसीडी में बदलने पर रूकने के समय के प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ अन्य आईसीडी कंटेनर माना जाएगा और उनपर उपर्युक्त मद (4) में उल्लिखित दरों के अनुसार शुल्क वसूल किया जाएगा । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अतिरिक्त शिपिंग प्रभार लागू होंगे ।
- (4) किसी तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण हेतु जेएनपीटी में विदेशी पत्तन से उतारे जाने वाले कंटेनर पर विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों पर 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किया जाता है ।
- (5) सामान्य आयात कंटेनरों को बाद में परेषण का तरीका रेल से आईसीडी में बदलने पर केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि प्राप्त होगी । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अतिरिक्त शिपिंग प्रभार लागू होंगे ।
- (6) किसी शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर के शट-आउट बन जाने के दिन के बाद के दिन से परिकलित की जाएगी ।
- (7) सामान्य आकार से ऊंचे और सामान्य आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए सामान्य लागू प्रभारों का 3 गुना वसूल किया जाएगा ।
- (8) खतरनाक कंटेनरों के लिए सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा ।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने के मामले में रूकने के समय के प्रभार निम्नानुसार लागू होंगे :-
 - (i) भरने से पहले रूकने के प्रभार खाली कंटेनरों पर लागू प्रभार के अनुसार वसूल किए जाएंगे ।
 - (ii) निःशुल्क अवधि और रूकने के समय के प्रभार भरे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू के अनुसार भरने का कार्य पूरा होने और पत्तन को सूचित करने के दिन के बाद के दिन से वसूल किए जाएंगे ।
- (10) नीलामी वाले कंटेनरों के मामले में नीलामी होने के बाद खाली कंटेनरों पर खाली करने का कार्य पूरा होने के बाद के दिन से खाली कंटेनर के लिए लागू रूकने के समय के प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (11) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की तारीख अथवा कंटेनर की उत्तराई के दिन से 75 दिन तक, निम्नलिखित शर्तों के अधीन, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे :-

- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है ।
- (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्ताधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :-
- (क) नौवहन लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगा और इसे वापस ले लेगा अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगा; और
- (ख) नौवहन लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और ढुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा । निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफल रहने की स्थिति में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय लागू रहना जारी रहेंगे, जब तक कि नौवहन लाइन्स द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी प्रकार की आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं ।
- (iv) जब किसी कंटेनर को सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/कब्जे में ले लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब कार्गो को छोड़ने के सीमा शुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि नौवहन लाइन्स सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करती हैं और ढुलाई तथा उतराई की लागत वहन करती है । अन्यथा, जब्त/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को नौवहन लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस स्थिति में भंडारण प्रभार इस प्रकार हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे ।
- (12) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं किए जाएंगे, जिसके दौरान जेएनपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर इसके स्वयं के कारणों की वजह से कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है ।

3.3.4 कंटेनर पोतों को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार :-

हैच कवर प्रभार

ए. हैच कवर खोलना और इसे पुनः स्थापित करना :-

विवरण	प्रति हैच कवर दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
जब इसे क्वे पर स्थापित किया जाता है	52.513	1376
इसे क्वे पर स्थापित किए बिना	21.00	551

टिप्पणी : यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तब उपर्युक्त अनुसार हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा ।

बी. एक हैच से दूसरे हैच तक अथवा उसी हैच के भीतर

विवरण	प्रति टीईयू दर			
	विदेशगामी कंटेनर (अमरीकी डॉलर)		तटीय कंटेनर (रुपए)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(क) हैच से हैच तक शिफ्टिंग (केवल 1 संचलन शामिल)	17.502	17.502	459	459
(ख) उपर्युक्त (क) को छोड़ कर	70.015	70.015	1838	1838

3.3.5 निकासी न किए गए माल पर भंडारण प्रभार :-

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 61 और 62 के अनुसार बिक्री किए गए कार्गो के संबंध में रुकने के समय के लिए निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

विवरण	प्रतिदिन प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
लंबे समय से खड़े कंटेनरों से ढके हुए स्थान में खाली किए गए कार्गो का भंडारण, यदि मूल परेषिती कार्गो की सुपुर्दगी लेने के लिए आगे आता है	25.50
निकासी न किए गए कार्गो की बिक्री की तारीख की पुष्टि के बाद छठे दिन से 20वें दिन तक (दोनों दिन शामिल) भांडागार किराया प्रभार । प्रथम 5 कार्यदिवस निःशुल्क है	76.50
निकासी न किए गए कार्गो की बिक्री की तारीख की पुष्टि के बाद 21वें दिन से आगे तक के लिए भांडागार किराया प्रभार	102.00

3.3.6. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल अंतरण अथवा पोतांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार

ए. पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया :-

- जेएनपीटी में उतारे गए और एनएसआईसीटी को भेजे जाने के लिए लदान किए गए टीपी कंटेनरों की ढुलाई जेएनपीटी के ट्रैक्टर-ट्रेलरों द्वारा की जाएगी और जेएनपीटी के आरटीजीसी कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेंगे ।
- इसी प्रकार एनएसआईसीटी में उतारे गए और जेएनपीटी को भेजे जाने के लिए लदान किए गए टीपी कंटेनरों को एनएसआईसीटी द्वारा अपने आरटीजीसी और ट्रैक्टर-ट्रेलरों का प्रयोग करके जेएनपीटी के कंटेनर यार्ड 31 में उतारा जाएगा ।

बी. टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार :-

- यदि कोई कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-

जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% जेएनपीटी द्वारा नौवहन लाइन को भारित किया जाएगा ।

उसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए (20 फुट के लिए) 1428/-रुपए और (40 फुट के लिए) 2142/-रुपए वसूल करेगा ।

- यदि कोई कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-

एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% नौवहन लाइन से वसूल करेगा ।

उसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए (20 फुट के लिए) 1508/-रुपए और (40 फुट के लिए) 2262/-रुपए वसूल करेगा ।

अध्याय-IV
शुष्क बल्क एवं सामान्य कार्गो

4.1. घाट शुल्क

क्र०सं०	वर्गीकरण	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)	प्रति मीट्रिक टन तटीय दर (रुपए)
1.	अनाज/दालें/तिलहन	32.50	19.50
2.	खाद्यान्न	32.50	19.50
3.	खली	32.50	19.50
4.	चीनी	37.50	22.50
5.	नमक	32.50	19.50
6.	कच्चा लोहा	97.50	58.50
7.	इस्पात और धातु रद्दी	65.00	39.00
8.	इस्पात पाइपें क) 12 मीटर से कम लंबी	117.50	70.50
9.	इस्पात कुंडल	107.50	64.50
10.	लौह-अयस्क पैलेट्स	57.50	57.50
11.	लौह-अयस्क के टुकड़े और ढेले	37.50	37.50
12.	बाक्ससाइट	50.00	30
13.	सीधे लघुकृत लौह/हॉट ब्रिकेट लौह	57.50	34.50
14.	आकारशुदा कोयला, जिसका व्यास 10 मि०मी० से अधिक न हो	37.50	22.50
15.	ऐस्बेस्टॉस	75.00	45.00
16.	गोला-बारुद	125.00	75.00
17.	सामान्य आकार से बड़ा कार्गो	625.00	375.00
18.	ब्रेक बल्क	107.50	64.50
19.	मशीन के कल-पुर्जे	107.50	64.50
20.	चूना	55.00	33.00
21.	सीमेंट - प्रतिवर्ष 5.0 लाख टन तक - प्रति वर्ष 5.0 लाख टन से अधिक	42.50 38.25	25.50 22.95
22.	सीमेंट खंगर	42.50	25.50
23.	लकड़ी लुगदी	42.50	25.50
24.	कागज के रोल	42.50	25.50
25.	टिम्बर/लकड़ी/बांस प्रति टन मीटर	75.00 65.00	45.00 39.00
26.	इस्पात स्लैब/इस्पात छड़ें	135.00	81.00
27.	अनिर्दिष्ट मदें	135.00	81.00
28.	परित्यक्त/अधिक उतारा गया माल/सीमा-शुल्क द्वारा जब, पत्तन स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत/जब्त और अंततः जेएनपीटी द्वारा नष्ट/सुरक्षित रखा गया कार्गो	50.00	30.00

टिप्पणी :

घाट शुल्क अनुसूची के अंतर्गत 'अनिर्दिष्ट' श्रेणी के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पहले संबंधित सीमा-शुल्क

वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए देखा जाना चाहिए कि क्या किसी कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया

जा सकता है ।

4.1.2. सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रात्मक छूट :-

यातायात	छूट
300000 मीट्रिक टन तक	शून्य
300000 मीट्रिक टन से अधिक परंतु 400000 मीट्रिक टन तक का 5%	बढ़ी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 5%
400000 मीट्रिक टन से अधिक परंतु 500000 मीट्रिक टन तक का 10%	बढ़ी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 10%
500000 मीट्रिक टन से अधिक का 15%	बढ़ी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 15%

4.2. प्रहस्तन प्रभार (ग्रेब अनलोडर के साथ) :-

ग्रेब अनलोडर के साथ इस्पात कुडलों और सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार विदेशगामी कार्गो के लिए 50/-रुपए प्रति मीट्रिक टन और तटीय कार्गो के लिए 30/-रुपए प्रति टन होंगे ।

टिप्पणियां :-

- (1) 6 मीटर x 2.5 मीटर x 2.5 मीटर से अधिक आकार वाले अथवा 3 मीट्रिक टन वजन से अधिक वाले पैकेज सामान्य आकार से बड़े कार्गो के लिए लागू दरों पर भारित किया जाएगा ।
- (2) सामान्य आकार से बड़े कार्गो की परिभाषा इस्पात पाइपों/कुडलों/स्लैबों/इस्पात छड़ों पर लागू नहीं होगी ।
- (3) टिम्बर/लकड़ी/बांस पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मीट्रिक टन अथवा प्रति घनमीटर पर आधारित होंगे, इनमें से जो भी पत्तन के लिए लाभकारी हो ।
- (4) बर्थों का प्रयोग किए बिना दूसरे किनारे पर कार्गो के लदान और उतराई का प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में घाटशुल्क प्रभार लागू दर के 75% की दर पर वसूल किए जाएंगे ।
- (5) लंगरगाह बर्थ पर कार्गो के लदान और उतराई का प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में घाट शुल्क प्रभार लागू दर के 50% की दर पर वसूल किए जाएंगे ।
- (6) जेट्टी पर किसी पोत से अस्थायी तौर पर उतारा जाने वाला कार्गो उसी यात्रा के दौरान उसी पोत में वापस पुनः लदान किया जाता है, तब उसे कार्गो की श्रेणी के आधार पर यथा लागू आयात और निर्यात घाट शुल्क प्रभारों का भुगतान करना होगा ।
- (7) घाट शुल्क से मुक्त माल की मदें :-
 - (i) वास्तविक यात्रियों का सामान और नाविकों का सामान तथा उनके साथ उनकी निजी वस्तुएं ।
 - (ii) डाक वस्तुएं/डाक थैले, घोषित अथवा अघोषित ।
 - (iii) बंकरिंग ऑयल को छोड़कर यात्रा के दौरान उपयोग के लिए कू-सदस्यों के लिए सामान और जहाज के भंडार ।

4.3. रुकने के समय के लिए प्रभार :-

खंड 5.1 में उल्लिखित मदों के लिए प्रतिदिन रुकने के समय के प्रभार नीचे दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे :-

क्र०सं०	मद	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
---------	----	---

1.	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	8.00

	15-21 दिन	16.00
	उसके बाद	32.00
2.	निर्यात	
	1-15	शून्य
	उसके बाद	8.00

टिप्पणियां :

- (1) आयात के मामले में रूकने का समय पोत से माल उतराई का कार्य पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित किया जाएगा ।
- (2) निर्यात के मामले में रूकने का समय जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित किया जाएगा ।
- (3) ऐसा निर्यात कार्गो, जिसका न निर्यात किया जा सकता/न निर्यात के लिए उपयुक्त पाया जाता है, रूकने के समय के प्रभारों के भुगतान पर परेषक द्वारा वापस शहर ले जाया जाएगा । ऐसे कार्गो के लिए जेएनपीटी में कार्गो के प्रवेश के दिन के बाद वाले दिन से 3 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत्य होगी और उसके बाद रूकने के समय के प्रभार प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 8/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर पर वसूल किए जाएंगे ।
- (4) अनुमत्य निःशुल्क रूकने के समय में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे ।
- (5) प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, जब जेएनपीटी स्वयं उसके कारणों से कार्गो सुपुर्द करने की स्थिति में नहीं है, तब उस अवधि के लिए कोई विलंब शुल्क लागू नहीं होगा ।

4.4. तोलन प्रभार

- (1) किसी कार्गो के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा तोल-सेतु सुविधा का उपयोग करने पर प्रभार 2/-रुपए प्रति एमटी होगा ।

अध्याय - V

पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर प्रभार

5.1. जहाजी कुली कार्य प्रभार :-

क्र०सं०	मद	प्रति वाहन/उपस्कर दर (रुपए)	तटीय दर (रुपए)
1.	आयात/निर्यात	35.00	21.00
2.	पोतांतरण	40.00	24.00

5.2. घाट शुल्क प्रभार :-

क्र०सं०	मद	निम्नलिखित के प्रतिशत के रूप में दर	तटीय दर (रुपए)
1.	आयात	सीआईएफ मूल्य का 0.50	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.30
2.	निर्यात	एफओबी मूल्य का 0.50	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.30
3.	पोतांतरण	सीआईएफ/एफओबी मूल्य का 0.65	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.195

5.3. रूकने के समय के प्रभार :-

ए. आयात/निर्यात/पोतांतरण :-

क्र०सं०	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मीट्रिक टन में			
		<1.0	>=1.0 <=5.0	>=5.0 <=10.0	>=10.0
		प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर दर			
1.	1-15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	16-30 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	उसके बाद	50.00	100.00	200.00	400.00

बी. शहर को वापस :-

क्र०सं०	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मीट्रिक टन में			
		<1.0	>=1.0 <=5.0	>=5.0 <=10.0	>=10.0
		प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर दर			
1.	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4-14 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	15-21 दिन	50.00	100.00	200.00	400.00
3.	उसके बाद	100.00	200.00	400.00	800.00

टिप्पणियां :-

- (1) कारों के भंडारण के प्रयोजनार्थ पट्टे पर दिए गए क्षेत्र को छोड़कर पत्तन के भीतर भंडारण के लिए रूकने के समय के प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (2) मोटन वाहनों के आयात/पोतांतरण हेतु रूकने का समय उतराई के अंतिम दिन के बाद के दिन से परिकलित किया जाएगा ।
- (3) मोटर वाहनों के निर्यात/शहर को वापसी हेतु रूकने का समय जेएनपीटी में प्राप्ति के दिन के बाद के दिन से परिकलित किया जाएगा ।
- (4) पत्तन प्रयोक्ता को मोटर वाहनों के लदान/उतराई हेतु पत्तन के उपस्कर का प्रयोग किए जाने पर उपर्युक्त अनुसार घाटशुल्क प्रभारों के अलावा नौतल पर्यंत निःशुल्क (एफओबी)/लागत, बीमा, भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य, जैसा भी मामला हो, के 0.5% के बराबर राशि का भुगतान करना होगा ।
- (5) निर्यात के प्रयोजनार्थ किसी वाहन को यदि किसी कारणवश शहर में वापस लाया जाता है, तो इसे शहर को वापस वाहन माना जाएगा और उपर्युक्त अनुसूची में उल्लेख के अनुसार उस पर रूकने के समय के प्रभार लागू होंगे ।
- (6) पोत पर लदान के लिए लिए गए वाहन/उपस्कर का जब पोत पर लदान नहीं किया जाए, तब उस पर 50/-रुपए प्रति वाहन/उपस्कर की दर से शट-आउट प्रभार लगेंगे ।

5.4. रेलगाड़ी द्वारा आने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहस्तन हेतु विशेष बुनियादी ढांचे के प्रयोग के लिए वसूली प्रभार :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति वाहन (रुपए)
1.	16.5 हार्स पावर से कम वाले मोटन वाहन	195.00
2.	16.5 हार्स पावर वाले और उससे अधिक के मोटन वाहन	290.00

अध्याय-VI

विविध प्रभार

6.1. यात्री लांचों और कार्गो लाइटर्स के लिए लाइसेंस शुल्क

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की सीमाओं के भीतर चलने वाली गैर-यांत्रिकी चालित मछलीमार नौकाओं को छोड़कर, यात्री लांचों/नौकाओं, यांत्रिकी चालित बंदरगाह क्राफ्टों, कार्गो लाइटर्स, यांत्रिकी चालित गहरे समुद्री ट्रालरों, डम्प बाजों और अन्य छोटे क्राफ्टों से लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा। लाइसेंस निम्नलिखित शर्तें पूरी करने के अधीन जारी किया जाएगा :

(i) आवेदक के पास भारतीय पोत अधिनियम के संबंधित प्रावधान के अंतर्गत एमएमडी द्वारा जारी वैध यात्री नौका

सर्वेक्षण प्रमाणपत्र होना चाहिए।

(ii) लांचों/नौकाओं पर विनिर्दिष्ट सांविधिक अपेक्षाओं के अनुसार मानवशक्ति तैनात होनी चाहिए।

6.2. पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग ऑयल पर घाटशुल्क

क्र०सं०	मद	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग ऑयल पर घाटशुल्क	25.00

6.3. पहले जारी वीआईए को निरस्त किए जाने हेतु दंडात्मक प्रभार

क्र०सं०	मद	प्रति वीआईए प्रत्येक अवसर पर दर (रुपए)
1.	पहले जारी वीआईए को निरस्त किए जाने हेतु दंडात्मक प्रभार	1000.00

6.4. फ्लोटिंग क्राफ्ट हेतु किराया प्रभार :-

क्र०सं०	मद	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए दर (रुपए)
1.	टग्ज	10000.00
2.	पायलट लांच	1500.00
3.	सर्वेक्षण लांच	3000.00
4.	मूरिंग लांच	800.00
5.	एम०एल० शेवाली/अपूर्वा	1500.00

टिप्पणियां

(i) फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार का न्यूनतम चार घंटे के लिए भुगतान करना होगा।

6.5. मानव शक्ति किराए पर लेने के लिए प्रभार

क्र०सं०	मद	प्रति व्यक्ति प्रति घंटा दर (रुपए)
---------	----	---------------------------------------

1.	प्रबंधकीय	100.00
2.	अन्य	75.00

टिप्पणियां:-

- (1) मानवशक्ति किराए पर लेने के लिए न्यूनतम 4 घंटे के लिए भुगतान करना होगा ।
- (2) किसी भी कानून के अधीन कार्मिकों के जोखिम और क्षतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिकों की सेवाओं की मांग करने वाली पार्टी द्वारा अलग से वहन की जानी है ।

अध्याय - VII

संपदा से संबंधित प्रभार

7.1. संपदा किराया :-

क्रम सं०	मद	प्रति माह या उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर या उसके भाग हेतु दर (रुपए)
1.	जेएनपीटी के पुराने भवन और टाउनशिप क्षेत्र को छोड़कर पत्तन में कहीं भी वाणिज्यिक अभिकरणों, बैंकों, सरकार को आवंटित कार्यालय स्थान हेतु लाइसेंस शुल्क	166.38
2.	जेएनपीटी के पुराने भवनों में विभिन्न अभिकरणों को आवंटित कार्यालय स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	85.00
3.	निम्नलिखित को आवंटित खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क :-	
(ए)	सरकारी विभाग को छोड़कर अन्य सभी पट्टाधारक	
	(क) विकसित स्थान	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	16.00
	(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	14.00
	(ख) अविकसित स्थान	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	14.00
	(ii) भांडागारों के निर्माण और रखरखाव के लिए पत्तन क्षेत्र से बाहर	7.00
	(iii) उपर्युक्त खंड 1-3(ए)(ख)(i) में किसी प्रयोजनार्थ पत्तन क्षेत्र से बाहर	25.00
(बी)	सरकारी विभाग	
	(क) विकसित स्थान	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	8.00
	(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	7.00
	(ख) विकसित स्थान	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	7.00
	(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	6.00
		प्रति माह या उसके भाग के लिए प्रति फ्लैट
4.	पत्तन टाउनशिप में निम्नलिखित को आवंटित आवासीय स्थान के लिए किराया	
(क)	अन्य सरकारी अभिकरणों और सरकारी उपक्रमों के कर्मचारी	

	(i)	श्रेणी 'क'	1300.00
	(ii)	श्रेणी 'ख'	2000.00
	(iii)	श्रेणी 'ग'	2600.00
(ख)		उपर्युक्त 'क' में उल्लिखित से भिन्न कर्मचारी	
	(i)	श्रेणी 'क'	2800.00
	(ii)	श्रेणी 'ख'	3700.00
	(iii)	श्रेणी 'ग'	4800.00

सामान्य टिप्पणी :-

अध्याय-VII के संपदा संबंधी प्रभारों के अधीन निर्धारित दरों को शासित करने के लिए यहां नीचे उल्लिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां फरवरी/मार्च,2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में उल्लिखित शर्तों के साथ असंगत नहीं की सीमा तक लागू होंगी। असहमति की स्थिति में, भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रभावी होंगी ।

टिप्पणियां :

- (1) 'सरकारी विभाग' शब्द में केन्द्रीय अथवा राज्य सरकारों के किसी अधिनियम के अंतर्गत गठित सभी 'सरकारी क्षेत्र के उपक्रम' और 'निगम' शामिल नहीं होंगे ।
- (2) अधिभोक्ता द्वारा खपत किए गए पानी और बिजली की लागत अतिरिक्त तौर पर वसूल की जाएगी ।
- (3) ऊपर मद संख्या 1 में उल्लिखित लाइसेंस शुल्क की दर 19 मार्च,1997 को अधिसूचित दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार है, जिसमें 1 जनवरी,1998 से 10% की वृद्धि की जानी है और उसके बाद प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात उतने ही प्रतिशत और 1 जनवरी,2004 से 5% की वृद्धि की जाएगी । संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों की घोषणा की तारीख 24 फरवरी,2004 से दरों में 2% प्रतिवर्ष की वृद्धि की जाएगी ।
- (4) ऊपर मद संख्या 2 और 3 में उल्लिखित लाइसेंस शुल्क की दर 19 मार्च,1997 को अधिसूचित दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार हैं, जिनमें 1 अप्रैल,1998 से 10% की वृद्धि की जानी है और उसके बाद मौजूदा निबंधनों और शर्तों के अनुसार प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात 23 फरवरी,2004 तक उतनी ही प्रतिशत तक वृद्धि की जाएगी । संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों की घोषणा की तारीख 24 फरवरी,2004 से दरों में 2% प्रतिवर्ष की वृद्धि की जाएगी ।
- (5) जेएनपीटी प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टे का आधार पुनः निर्धारित करेगी ।

7.2. जल प्रभार :-

क्र०सं०	मद	इकाई	दर
1.	क्वार्टरों के अधिभोक्ताओं से जल प्रभार (जेएनपीटी और सीआईएसएफ कर्मचारियों, टाउनशिप में दुकानें और भवन तथा पत्तन प्रयोक्ता भवन (पीयूबी) को छोड़कर पत्तन परिसर में भवन	प्रति माह या उसके भाग के लिए रुपए	60.00
2.	पत्तन प्रयोक्ता भवन (पीयूबी) के अधिभोक्ताओं से जल प्रभार	किराए का प्रतिशत	5%
3.	क्रम संख्या 1 को छोड़कर पट्टाधारकों और किरायेदारों इत्यादि से जल प्रभार	रुपए प्रति मीट्रिक टन	40.00
4.	निम्नलिखित को छोड़कर, उपभोक्ताओं (पुनः बिक्री इत्यादि के लिए) को जल आपूर्ति के लिए प्रभार (i) पट्टाधारक तथा किरायेदार; और (ii) पोत के स्वयं उपयोग के लिए	रुपए प्रति मीट्रिक टन	110.00

टिप्पणी :-

(1)ऊपर खंड 2 के अंतर्गत उल्लिखित जल प्रभारों की दर में 1 अप्रैल,1998 से 10% और उसके बाद प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात वृद्धि की जाएगी ।

7.3. विद्युत प्रभार :-

क्र०सं०	मद	दर
1.	निम्नलिखित के अधिभोक्ताओं द्वारा खपत की गई बिजली :-	
(i)	पत्तन प्रयोक्ता भवन घरेलू-भिन्न,	उपभोक्ता श्रेणी (जैसे घरेलू,
(ii)	कंटेनर माल केन्द्र वर्ग पर	हाई-टेंशन इत्यादि) के उपर्युक्त
(iii)	आवासीय क्वार्टरों, विपणन केन्द्र, कैंटीन, डिपार्टमेंटल स्टोर बोर्ड की सहित टाउनशिप परिसर रूपर	लागू महाराष्ट्र राज्य बिजली मौजूदा दरों के अनुसार और
(iv)	प्रशासनिक भवन में परिसर बिल	व्यय के रूप में कुल बिजली
(v)	पत्तन के भीतर पुराने भवन	राशि का 5%
(vi)	कोई भी अन्य पट्टाधारक और किरायेदार	

टिप्पणी :-

(1) खंड 9.3.1(iii) में उल्लिखित उपर्युक्त दरें जेएनपीटी कर्मचारियों और सीआईएसएफ कर्मचारियों पर लागू नहीं होंगी ।

7.4. जेएनपीटी परिसर में हॉकरों के क्षेत्र में पीएपी को खुले स्थान के आवंटन हेतु दरें :-

- (ए) अपफ्रंट पट्टा प्रीमियम भुगतान :-
(क) 4.5 वर्ग मीटर के प्लॉट के लिए 15,000 रुपए
(ख) 10 वर्ग मीटर के प्लॉट के लिए 32,500 रुपए
- (बी) वार्षिक पट्टा किराया :-
प्रत्येक पांच वर्ष के बाद किराये में 30% की वृद्धि के शर्ताधीन 1/-रुपया प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष ।

क्र०सं० टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न

क. सामान्य

- (i) जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह विद्यमान प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आधार बनाए गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन में अंतर का विश्लेषण विधिवत (यथेष्ट) रूप से ऐसे अंतरों के लिए कारणों को स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत करें । इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 का अवलोकन करें ।
- (ii) जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह दरों के मान का मसौदा तथा संबद्ध शर्तें प्रस्तुत करे ।
- (iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ संबद्ध किया जाए । जेएनपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/ सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है ।
- (iv) जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 से 2007-08 की अवधि के लिए विद्यमान प्रशुल्क में बिना परिवर्तन के अनुमानित वित्तीय स्थिति उद्घाटित करती है कि बल्क प्रहस्तन एवं भंडारण कार्यकलाप घाटे में चल रहे हैं । समुद्री कार्यकलाप में सूचित घाटा भी समाप्त हो जाएगा, जब बीओटी व्यवस्थाओं से उत्पन्न यान संबंधित आय को पत्तन की आय माना जाएगा । कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप, वर्ष 2005-06 से 2007-08 की अवधि के लिए लगभग 28% के औसत आरओसीई को उद्घाटित करता है । इस परिदृश्य में, विद्यमान कंटेनर संबंधित प्रभारों में 16% की वृद्धि के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.3 तथा 2.11.4 के प्रकाश में न्यायोचित ठहराना आवश्यक है । इसके अतिरिक्त, अतिशेष स्थिति के दृष्टिगत प्रशुल्क में अधोमुखी समंजन न किए जाने के कारण भी दर्शाए जाने चाहिए ।
- (v) (क) प्रस्ताव के साथ संबद्ध दस्तावेज यह उद्घाटित करते हैं कि जेएनपीटी ने लागत विवरण के परिकलन में बीओटी संविदाओं से प्रत्युत्पन्न आय को शामिल नहीं किया है । जैसाकि जेएनपीटी को

ज्ञात है, प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा के लिए पत्तन की आय में केवल रॉयल्टी/राजस्व अंश को अलग किया जाना है तथा भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्य राजस्व अंश/रॉयल्टी संबंधी संव्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 द्वारा शासित होगा। बीओटी प्रचालकों के यानों के संबंध में यान संबंधित आय पत्तन की आय है तथा इसे प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा के लिए विचार में लिया जाना है।

(ख) बीओटी प्रचालकों से प्राप्य पट्टा किराया पत्तन की आय है तथा ऐसे पट्टा किरायों को प्रशुल्क निर्धारण में विचार में लिया जाना होगा। तदनुसार, बीओटी प्रचालकों से प्राप्य पट्टा किरायों को विचार में लिया जाए तथा लागत विवरण उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए।

(ग) जेएनपीटी विचाराधीन सभी वर्षों के लिए समस्त बीओटी करारों से बीओटी आय का ब्योरेवार विवरण प्रस्तुत करे।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कथित प्रयोजनों के लिए एस्करो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का न्यूनतम 50% अलग रखना निर्धारित किया गया है। एस्करो खाते में संपूर्ण रॉयल्टी/राजस्व अंश आय के संवयन के लिए उत्तरदायी अपवादात्मक परिस्थितियों को स्पष्ट करें।

(ङ) प्राप्य राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का अनुप्रयोग पहले अतिशेष

श्रम की लागत को पूरा करने के लिए किया जाना चाहिए। इस संबंध में लागत विवरणों में दिए गए संव्यवहार को स्पष्ट करें।

(च)(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में बीओटी प्रचालकों से प्रमुख पत्तन द्वारा प्राप्य राजस्व हिस्से/रॉयल्टी संबंधी किया जाने वाला संव्यवहार निर्धारित किया गया है। इसमें आगे कथित प्रयोजन के लिए एस्करो खाते के सृजन तथा ढांचागत सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए ऐसी निधि के अनुप्रयोग की शर्त निर्धारित की है। जेएनपीटी ने ऐसे एस्करो खाते के सृजन के संबंध में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है। जेएनपीटी बीओटी प्रचालकों से वर्षवार प्राप्त/प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से से वास्तविक/अनुमानित आय तथा ऐसी आय से इसकी ढांचागत सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण हेतु पत्तन के प्रस्ताव का उल्लेख करे।

(ii) वर्ष 2004-05 के दौरान बीओटी प्रचालक (जीटीआईपीएल) से अपफ्रंट प्रीमियम के रूप में प्राप्त 15.00 करोड़ रुपए की राशि को आय के रूप में लागत विवरण में शामिल किया जाए।

(iii) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखे उद्घाटित करते हैं कि जेएनपीटी को बीओटी प्रचालकों से 'अन्य प्रभारों' के लिए आय प्राप्त होती है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पहले ही प्राप्त तथा प्राप्त होने के लिए अनुमानित इन 'अन्य प्रभारों' को सूचीबद्ध किया जाए और लागत विवरणों में शामिल किया जाए तथा लागत विवरणों को तदनुसार संशोधित किया जाए।

(vi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में जेएनपीटी द्वारा की गई कार्रवाई को स्पष्ट करें।

(ख) यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के अपने आदेश में जेएनपीटी द्वारा आवंटित नाम निर्दिष्ट याडों में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी एवं शिपिंग लाइनों के परिसंघ के बीच हुए प्रशस्त क्षेत्र करार की शर्तों में संशोधन के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए पत्तन को रॉयल्टी की प्रमात्रा के निर्धारण के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कहा था। हमें अभी तक जेएनपीटी से इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(vii) जैसाकि वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखों से प्रकट हुआ है, जेएनपीटी भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि० (बीपीसीएल) से 'रॉयल्टी आय' प्राप्त कर रहा है। अगस्त, 2002 में पिछले संशोधन के दौरान बीपीसीएल से रॉयल्टी आय को पत्तन की आय माना गया था। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश में जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी थी कि बीपीसीएल उनके टर्मिनल पर प्रहस्तन किए गए यातायात पर उनके लिए अनुमोदित प्रशुल्कों का ही उद्ग्रहण करे। लाइसेंस प्रदाता के रूप में जेएनपीटी द्वारा अपने लाइसेंस प्राप्तकर्ता से प्रशुल्क निर्धारण की विधिक स्थिति का अनुपालन करने की अपेक्षा करने के लिए की गई कार्रवाई को स्पष्ट किया जाए।

(viii) (क) कृपया, वह तिथि निर्दिष्ट करें, जब बल्क टर्मिनल को तृतीय कंटेनर टर्मिनल में इसके रूपांतरण संबंधी निर्णय के लंबित रहते बंद किया गया था।

(ख) बल्क टर्मिनल के बल्क प्रहस्तन उपकरणों तथा अन्य परिसंपत्तियों के निपटान संबंधी ब्योरे। कृपया पुष्टि करें कि क्या ऐसी निपटाई गई परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी के निवल ब्लॉक से हटा लिया गया है।

(ग) बीओटी प्रचालक को तृतीय कंटेनर टर्मिनल सौंपने की तिथि के साथ-साथ नियोजित पूंजी में शामिल प्रमुख परिसंपत्तियों की सूची सहित बल्क टर्मिनल (पूर्ववर्ती) से संबंधित निवल ब्लॉक को प्रस्तुत करे । पत्तन यह भी निर्दिष्ट करे कि क्या इस अवधि के दौरान इन गोदियों पर किसी यातायात का प्रहस्तन किया जा रहा है तथा ऐसे यातायात से क्या आय हो रही है ।

(घ) नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीई) के परिकलन में बल्क टर्मिनल में नियोजित प्रहस्तनों पर आरओसीई शामिल है। चूंकि, बल्क टर्मिनल को बीओटी व्यवस्था के अंतर्गत कंटेनर टर्मिनल में रूपांतरित किया जाना परिकल्पित है, जिसमें रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा बीओटी से प्राप्य है, (पूर्ववर्ती) बल्क टर्मिनल की परिसंपत्तियों संबंधी आरओसीई पर दावा, यदि कोई हो, का औचित्य बताएं ।

(ix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 को ध्यान में रखते हुए अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, संबंधी संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें तथा ऐसी जनशक्ति लागत के आवंटन को स्पष्ट करें ।

(x) सभी प्रमुख पत्तन न्यासों को निम्नतर दरें प्रभारित करने तथा/अथवा उच्चतर छूटें तथा रियायतें अनुमत करने की नम्यता दी गई है, यदि वे ऐसा चाहें। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह अपने अधिसूचित प्रशुल्क में कटौती तथा अनुमत छूटों एवं रियायतें, यदि कोई हो, के मदवार ब्योरे प्रस्तुत करे। यातायात वृद्धि पर ऐसे कदमों के प्रभाव पर भी विशिष्ट प्रकाश डालें ।

(xi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 3 वर्ष की अवधि की प्रशुल्क वैधता को विनिर्दिष्ट किया गया है। ऐसा होने से वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वित्तीय/लागत आंकड़े अपेक्षत हैं । अतः जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह पत्तन के लिए समग्र रूप से लागत विवरण तथा वर्ष 2008-09 के लिए कार्यकलाप/उप कार्यकलाप लागत विवरण प्रस्तुत करे ।

(ख) अक्तूबर, 2005 तक के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में वर्ष 2005-06 के लिए लागत विवरण को अद्यतन किया जाए । परिणामतः, अनुवर्ती अवधि के लागत अनुमानों में भी, यदि आवश्यक हो, संशोधन किया जाए ।

(ग) वर्ष 2002-03 के लिए लागत विवरण भी प्रस्तुत किया जाए ।

भावी अनुमानों में विनिमय दर उतार-चढ़ाव के लिए उचित प्रावधान के साथ प्रवृत्त विनिमय दर के संदर्भ में आय अनुमानों को अद्यतन करें ।

ख. क्षमता

कृपया, वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्षमता उपयोग तथा साथ ही समग्र रूप से जेएनपीटी की निर्धारित क्षमता तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पृथक रूप से प्रमुख सुविधाओं को इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजीनिवेश एवं प्राप्त किए जाने वाले प्रत्याशित उत्पादकता स्तरों को विचार में रखते हुए प्रस्तुत करें । क्षमता अनुमानन का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें ।

ग. यातायात

(i) जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए निम्न के संबंध में यातायात अनुमान प्रस्तुत करे ।

(क) अनुमानित शुष्क बल्क (तरल को छोड़कर) यातायात/सामान्य कार्गो के मदवार ब्योरे ।

(ख) प्रहस्तन किए जाने वाले अनुमानित तरल यातायात के ब्योरे ।

(ग) सामान्य कार्गो यातायात, यदि कोई हो, के ब्योरे।

(घ) रूकने के समय के विश्लेषण सहित 20', 40' रीफर, आईसीडी यातायात, यानांतरण इत्यादि जैसे कंटेनर यातायात का ब्योरेवार विवरण ।

(ङ) तृतीय कंटेनर टर्मिनल के आरंभन तथा गोदी के औसत समय को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित यानों तथा यानों के जीआरटी की संख्या बीओटी गोदियों के लिए इसी प्रकार की सूचना प्रस्तुत करें ।

(च) उपर्युक्त प्रत्येक मद के अंतर्गत, विदेशगामी तथा तटीय श्रेणीकरण को दर्शाएं ।

- (ii) यातायात अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा निर्धारित 5 वर्षीय/वार्षिक योजना तथा वर्तमान/प्रत्याशित वृद्धि के अनुमानों के समनुरूप होने चाहिए। जेएनपीटी ने तृतीय कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियां आमंत्रित करते समय यातायात अनुमान लगाए होंगे। जीटीआई के आरंभ से यातायात की गिरावट के पूर्वानुमान की पुष्टि करने के लिए संगत रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।

घ. **वित्तीय/लागत विवरण**

लागत विवरण (समग्र पत्तन के लिए)

प्रचालनात्मक आय

1. (क) लागत विवरणों में दर्शाई गई वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए कंटेनर प्रहस्तन से प्राप्त आय तथा वर्ष 2005-06 के लिए समुद्री कार्यकलाप से आय वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों एवं वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमानों में दिए गए आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाती। कृपया, आंकड़ों का समाधान करें।

(ख) प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों में 'विविध आय' के अंतर्गत एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने की आय को शामिल नहीं किया गया है।

तथापि, वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखे उद्घाटित करते हैं कि इसे 'वित्त एवं विविध आय' (एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने सहित) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए क्रमशः 65.12 करोड़ रुपए तथा 76.07 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त हुई है तथा इसने 'समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण' में 'विविध आय' के रूप में वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए क्रमशः केवल 28.74 लाख रुपए तथा 63 लाख रुपए की राशि का प्रकटन किया है। शामिल की गई विविध आय केवल अप्रयोज्य सामग्री की बिक्री से हुई आय तथा लांच पास से हुई आय ही संबंधित है। वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान प्राप्त 'वित्त एवं विविध आय' के अंतर्गत श्रेणीकृत आय की अन्य मदों को शामिल न करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं। प्राप्त हुई वास्तविक 'वित्त एवं विविध आय' तथा अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमानों का अनुमान लगाया जाए तथा उन्हें तदनुसार लागत विवरण में शामिल किया जाए।

(ग) लागत विवरण में वर्षों के लिए अनुमानित निम्नलिखित प्रत्येक कार्यकलाप के संबंध में आय के अनुमान का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें :-

- (i) कंटेनर प्रहस्तन
- (ii) तरल प्रहस्तन
- (iii) शुष्क बल्क
- (iv) समुद्री कार्यकलाप

2. **प्रचालनात्मक व्यय**

- (i) कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप लागत विवरणों में दर्शाया गया सकल प्रचालनात्मक व्यय समग्र रूप से पत्तन के लिए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल प्रचालनात्मक व्यय के साथ मेल नहीं खाता। जेएनपीटी इसका समाधान करे तथा सही लागत विवरण प्रस्तुत करे।

- (ii) विद्युत एवं ईंधन लागत के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करे :-

(क) लागत विवरण में दर्शाई गई वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित विद्युत एवं ईंधन लागत तथा वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्यय वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमान तथा वर्ष 2003-04 के लिए वार्षिक लेखों से मेल नहीं खाते।

(ख) कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित विद्युत लागत के परिकलन प्रस्तुत करें।

(ग) विभिन्न कार्यकलापों में विद्युत तथा ईंधन लागत के संविभाजन का आधार प्रस्तुत करें।

(घ) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए विद्युत एवं ईंधन लागत में लगभग 11% की मूल्यवृद्धि लागू करने का कारण स्पष्ट करें तथा वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित विद्युत एवं ईंधन लागत का अक्टूबर, 2005 के अंत तक उपगत वास्तविक व्यय के आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।

- (iii) (क) कृपया, विभिन्न कार्यकलापों के लिए जल प्रभारों के संविभाजन का आधार निर्दिष्ट करें।

(ख) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित जल लागत में 21% की वृद्धि का औचित्य बताएं।

(ग)(i) कृपया, वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए 'अन्य सामान्य व्यय' संबंधी वास्तविक व्यय में लगभग 322% की वृद्धि का कारण स्पष्ट करें।

(ii) कृपया, 'अन्य सामान्य व्ययों' के अंतर्गत विचारित मदों की सूची बनाएं।

(घ) कृपया, इंजीनियरी सेवाओं के लिए संपूर्ण अनुमानित व्यय केवल कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने के कारण स्पष्ट करें।

(ङ) कृपया, विभिन्न कार्यकलापों के लिए भंडारों/ पीएमसी संबंधी व्यय के संविभाजन का आधार स्पष्ट करें। वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्ययों की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए भंडारों/पीएमसी का वास्तविक व्यय लगभग 281% है, जिसका औचित्य बताएं।

(च) संपूर्ण अनुमानित व्यय का आवंटन केवल पत्तन आयोजना एवं संपदा विकास कार्यकलाप को करने का कारण स्पष्ट करें।

(छ)(i) प्रशासनिक परिसंपत्तियों के मूल्यहास का पुनः आवंटन अन्य कार्यकलापों को करने का आधार तथा कारण।

(ii) वर्ष 2004-05 (2705.91 लाख रुपए) की तुलना में वर्ष 2005-06 (7249.46 लाख रुपए) के लिए कुल मूल्यहास में काफी अधिक वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।

(iii) अगस्त, 2002 में अपने दरों के मान के पिछले संशोधन में, जेएनपीटी ने स्पष्ट किया था कि पत्तन रेलवे को एक नाममात्र लागत पर भारतीय रेलवे को अंतरित किया गया था। प्रचालन भारतीय रेलवे द्वारा संचालित किए जाने तथा तथा पत्तन तक तथा पत्तन से यातायात के लिए रेलवे मालभाड़ा/हॉलेज प्रभार उनके द्वारा संग्रहित किए जाते हैं। रेलसे से यह प्रत्याशा की जाती है कि वह अंतरित प्रहस्तनयां अथवा उनके द्वारा प्रयुक्त की जा रही प्रहस्तनयों के मद्देनजर इस आय में से जेएनपीटी को क्षतिपूर्ति करे। कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में इस लागत को शामिल करना प्रयोक्ताओं पर एक अतिरिक्त भार होगा। इस प्राधिकरण ने अगस्त, 2002 में इस व्यय को अनुमत करते समय जेएनपीटी को सलाह दी थी कि वह अगली समीक्षा/संशोधन से भारतीय रेलवे के साथ इस मामले का हल निकाल लें। तथापि, जेएनपीटी ने अपने प्रशुल्क की वर्तमान समीक्षा के दौरान रेलवे का संपूर्ण मूल्यहास कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप पर आवंटित कर दिया है तथा इस खाते में रेलवे से कोई आय निर्दिष्ट नहीं की है।

(ज)(i) जेएनपीटी प्रशासनिक उपरिव्ययों का ब्योरा प्रस्तुत करे तथा पत्तन की विभिन्न कार्यकलापों/उप- कार्यकलापों को प्रशासनिक उपरिव्ययों के आवंटन का आधार स्पष्ट करे।

(ii) कृपया, वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए ऐसे व्ययों के अनुमानन के लिए आवंटित प्रशासनिक व्यय में विचारित लगभग 44.5% की वृद्धि का औचित्य बताएं।

(iii) क्या भविष्य निधि, पेंशन तथा उपदान संबंधी अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान पेंशन/उपदान निधि अथवा वास्तविक अनुमानित संवितरणों का द्योतक है। यदि यह पेंशन/उपदान निधि को वार्षिक अंशदान का द्योतक है तो यह माना जाता है कि जेएनपीटी संबंधित निधियों से वास्तविक व्यय को पूरा करेगा। कृपया, पुष्टि करें।

4. नियोजित पूंजी:

(i) कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सेवा की अलग-अलग मदों के संदर्भ में परिसंपत्तियों को यथेष्ट रूप से अभिचिन्हित करते हुए पत्तन के लिए समग्र रूप से तथा साथ ही विभिन्न कार्यकलापों के लिए नियोजित पूंजी विवरण को संशोधित करें तथा निर्धारित प्रारूप में प्रस्तुत करें।

(ii) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06, 2004-05 तथा 2003-04 की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए निम्नतर स्तर

पर कंटेनर यातायात का अनुमान लगाया है । इसे देखते हुए, कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों की अधिप्राप्ति के लिए वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित भारी पूंजीगत परिव्यय का औचित्य बताएं ।

(iii) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान पत्तन सड़क को चौड़ा करने के लिए पूंजी परिव्यय की परिकल्पना की है । ऐसा प्रतीत होता है कि इन सड़कों को चौड़ा करना राष्ट्रीय राजमार्ग 4ख, राज्य राजमार्ग 54 तथा अमरा मार्ग से संबंधित है । इस संदर्भ में कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट करें :-

(क) अनुमानित परिव्यय को केन्द्र/राज्य सरकारों की बजाए जेएनपीटी द्वारा वित्तपोषित करने की आवश्यकता है ।

(ख) क्या कोई विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) परियोजना के निष्पादन के लिए निर्मित किया जाएगा ।

(ग) इस पूंजीव्यय को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने का कारण ।

(घ) कृपया, स्पष्ट करें कि क्या इन सड़कों को बिछाने संबंधी मूल परिव्यय का वित्तपोषण जेएनपीटी द्वारा किया गया था तथा यदि हां, तो नियोजित पूंजी आंकड़ों में शामिल उसके निवल ब्लॉक का मूल्य क्या था ।

(ङ) कृपया, स्पष्ट करें कि क्या इस सुविधा के लिए कोई प्रयोक्ता प्रभार संदेय है । यदि हां, तो लागत विवरणों में इस राजस्व के साथ क्या संव्यवहार किया गया है ।

(iv) जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अंतर्गत फेंडरों को प्रतिस्थापन के लिए पूंजी परिव्यय की परिकल्पना की है । यह निवेश समुद्री कार्यकलाप को आवंटित किया जाना आवश्यक है ।

(v) वर्ष 2005-06 तथा 2005-06, प्रत्येक के लिए 300 लाख रुपए के परिकल्पित पूंजी परिव्यय के लिए कृपया निम्नलिखित को प्रस्तुत/स्पष्ट करें :-

(क) आईएसपीएस में निवेश का स्वरूप तथा ब्योरे ।

(ख) वर्ष 2005-06 के लिए परिकल्पित निवेश प्रास्थिति ।

(ग) कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अंतर्गत परिकल्पित यह पूंजीव्यय समुद्री कार्यकलाप को आवंटित किया जाना होगा ।

(vi) (क) वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए परिकल्पित नए निवेशों में प्रहस्तन उपकरण, फ्लोटिंग यान तथा अन्य परिसंपत्तियां शामिल हैं । इस संबंध में, कृपया निम्नलिखित को प्रस्तुत करें :-

(i) ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए निर्भर की गई परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्टों के ब्योरे उन रिपोर्टों में निहित सिफारिशों के सारांश सहित ।

(ii) इन निवेश योजनाओं के क्रियान्वयन की वर्तमान प्रास्थिति तथा पूर्ण होने का संभावित समय ।

(iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 के अर्थ में विश्लेषण प्रत्येक पूंजीवर्धन के संबंध में करें ।

(iv) यूनिट प्रचालन लागत में प्रत्याशित कटौती, अनुमानित अतिरिक्त यातायात तथा परिसंपत्तियों में प्रस्तावित वर्धनों के कारण प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार ।

(ख) जेएनपीटी ने दिनांक 24 जुलाई, 2004 के अपने पत्र संख्या जेएनपी/वित्त/04/328 के तहत बताया है कि (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय सिद्धांततः सहमत है कि भारी तलकषण पर व्यय का वित्तपोषण केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाएगा तथा वित्त मंत्रालय एवं योजना आयोग को अभी अपनी सहमति देनी है । मुख्य चैनल को गहरा करने के जेएनपीटी प्रस्ताव का वित्तपोषण पैटर्न इस निर्णय पर निर्भर है । मीडिया में हालिया रिपोर्टें यह निर्दिष्ट करती हैं कि केन्द्रीय सरकार ने परियोजना को स्वीकृति दे दी है । इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करें:-

(i) तलकषण परियोजना के निष्पादन की प्रास्थिति ।

- (ii) तलकषण परियोजना आरंभ करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा प्रदत्त अंतिम अनुमोदन की प्रति ।
- (iii) परियोजना के लिए परिकल्पित कुल पूंजी परिव्यय ।
- (iv) कृपया, परियोजना के लिए निर्णीत वित्तपोषण पैटर्न निर्दिष्ट करें ।
- (v) सरकार के समक्ष प्रस्तुत अंतिम पीआईबी/ईएफसी नोट ।
- (vii) (क) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां/सुविधाओं से जुड़ी परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों/ सुविधाओं, जो प्रत्यक्ष रूप से अथवा अप्रत्यक्ष रूप से भी पत्तन प्रचालन से संबंधित नहीं हैं, के निवल ब्लॉक को पृथक किया जाए, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 तथा 2.9.8 के अंतर्गत यथानिर्धारित हो तथा नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन को तदनुसार आशोधित किया जाए ।
- (ख) इस संबंध में, 668.42 लाख रुपए, जो संपदा परिसंपत्तियों में दर्शाए गए व्यवसाय से प्रत्यक्ष रूप से न जुड़ी परिसंपत्तियों का मूल्य है, के ब्योरे प्रस्तुत करें।
- (viii) गोदी के उर्ध्व फल्क तथा नियोजित पूंजी में उर्ध्व फल्क (एसडब्ल्यूवी) से जुड़े किए गए समायोजनों के संदर्भ में कृपया निम्न को प्रस्तुत/स्पष्ट करें :-
- (क) लागत विवरण में सभी वर्षों के लिए विचार किए गए गोदी के उर्ध्व फल्क तथा उर्ध्व फल्म (एसडब्ल्यूवी) के मूल्य के परिकलन ।
- (ख) कृपया, स्पष्ट करें कि कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप से समुद्री कार्यकलाप को गोदी में उर्ध्व फल्क को किए गए ऐसे लागत आवंटन में वर्ष 2003-04 में किए गए आवंटन की तुलना में वर्ष 2004-05 से भारी वृद्धि क्यों हो गई है ।
- (ix) इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को (दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(xiii) का गोदियों की पूंजी एवं अनुरक्षण संबंधी लागत यान संबंधित कार्यकलापों को आवंटित करने तथा कार्गो संबंधित कार्यकलाप को आवंटित न करने की सही प्रक्रियाविधि का अनुकरण करने की सलाह दी थी । चूंकि, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणों में किसी विशिष्ट कार्यकलाप से संबंधित परिसंपत्तियों को अभिचिन्हांकित नहीं किया गया है, गोदियों को पूंजी लागत के आवंटन का सत्यापन नहीं किया जा सका। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह यान संबंधित कार्यकलाप को गोदियों की पूंजी तथा अनुरक्षण लागत के सही आवंटन की पुष्टि करें । पत्तन यह भी बताए कि क्या पत्तन यान गोदी/जेटी की लागत का आवंटन यान से संबंधित कार्यकलाप को किया गया है।
- (x) कार्यशील पूंजी अनुमानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप उपयुक्त प्रकार से आशोधित करें ।

5. लागत विवरण (बल्क प्रहस्तन तथा भंडारण)

- (i) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन प्रभारों से प्रत्युत्पन्न वास्तविक आय नहीं दर्शाई गई है । कृपया, स्पष्ट करें।
- (ii) वर्ष 2004-05 के लिए घाटशुल्क तथा वाहनों की (वास्तविक) प्रचालनात्मक आय में क्रमशः लगभग 61% तथा 52% की गिरावट आई है । कृपया, स्पष्ट करें ।
- (iii) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए भंडारण प्रभारों में किसी आय का अनुमान न लगाए जाने के कारण प्रस्तुत करें ।
- (iv) कृपया, निम्नलिखित को स्पष्ट करें :-
- (क) (i) वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारी पारिश्रमिक के लिए अनुमानित व्यय में लगभग 13% की वृद्धि दर्शाई गई है तथा वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 के दौरान इस व्यय में और वृद्धि होने का अनुमान है । कृपया, कर्मचारी पारिश्रमिक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण स्पष्ट करें । यह भी स्पष्ट करें कि क्या किसी अधिशेष श्रम की लागत इन आंकड़ों में शामिल की गई है तथा यदि हां तो उसकी प्रमात्रा कितनी है ।
- (ii) वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारी कल्याण एवं अन्व्यों के लिए अनुमानित व्यय में वर्ष 2004-05 की तुलना में 19%

की वृद्धि देखी गई है। इसके कारण स्पष्ट करें।

- (vi) इस प्राधिकरण के दिनांक 14 फरवरी, 2001 के आदेश के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा अगस्त, 2002 में इसके दरों के मान में किए गए पिछले संशोधन के दौरान तरल कार्गो की श्रेणियों का संवहन करने वाले यानों द्वारा हासिल निष्पादनों को ध्यान में लेने के पश्चात इसके दरों के मान में यानों के निष्पादन मानकों के संभावित सम्मिलन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित था। जेएनपीटी ने केवल 3 मदों के लिए निष्पादन मानक प्रस्तावित किए थे, नामशः (i) भट्टी का तेल, (ii) कार्बन ब्लक से भरा ब्लक स्टॉक तथा ब्राईट स्टॉक। अन्य तरल ब्लक मदों के मामले में, पत्तन ने बताया था कि यह निष्पादन मानदंड का परिकलन करने के लिए प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर रहा है तथा निष्पादन मानदंड (दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश का पैराग्राफ 11 xLi) का प्रस्ताव करने के लिए सहमत है। हमें जेएनपीटी से अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह ऐसे प्रस्ताव के निरूपण की प्रास्थिति निर्दिष्ट करे।

6. लागत विवरण (कंटेनर प्रहस्तन एवं भंडारण):

- (i) लागत विवरण में दर्शाई गई वर्ष 2003-04, 2004-05 तथा 2005-06 की प्रचालनात्मक आय वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के वार्षिक लेखों तथा वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान के आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाती। जेएनपीटी आंकड़ों को समुचित बनाए तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित प्रचालनात्मक आय का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करे।
- (ii) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 में कंटेनर प्रचालन से अनुमानित आय वर्ष 2003-04 की वास्तविक आय से कम है, जबकि इन दोनों वर्षों के लिए अनुमानित यातायात वर्ष 2003-04 में प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात की तुलना में कुल मिलाकर समान है। कृपया, स्पष्ट करें।
- (iii) कृपया, वर्ष 2004-05 के दौरान वसूल की गई वास्तविक आय की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए विविध प्रभारों से अनुमानित आय में भारी गिरावट के कारण स्पष्ट करें।

प्रचालनात्मक व्यय

- (i) (क) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए ईंधन एवं स्नेहक लागत के अनुमान की परिकलनों सहित युक्तिसंगतता बताएं।
- (ख) वर्ष 2005-06 के लिए यातायात अनुमान में अनुमानित केवल सीमांतिक वृद्धि के आलोक में वर्ष 2004-05 के लिए (वास्तविक) व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए ईंधन एवं स्नेहक लागत में 14.25% की वृद्धि के अनुमान के कारण बताएं।
- (ii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए 'सामग्री की खपत' तथा 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' पर अनुमानित व्यय पूर्ववर्ती दो वर्षों के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में काफी अधिक है। यह उल्लेखनीय है कि तीन वर्षों (2005-06 से 2007-08) के लिए यातायात अनुमान में कोई भारी वृद्धि नहीं दर्शाई गई है। कृपया स्पष्ट करें। व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के समनुरूप होने चाहिए।
- (iii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए उपकरणों के किराए संबंधी अनुमानित व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य सहित औचित्य दर्शाएं। किराए पर लिए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों के ब्योरों को सूचीबद्ध करें।
- (iv) इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए घाटा/यार्ड क्रेनों के किराए हेतु अनुमानित व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य सहित औचित्य दर्शाएं।
- (v) (क) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए नई क्रेनों को किराए पर लेने संबंधी व्यय का अनुमान लगाया है। कृपया, किराए पर ली जाने वाली प्रस्तावित नई क्रेनों के ब्योरे प्रस्तुत करें तथा स्पष्ट करें कि क्या इन क्रेनों के सन्निवेशन से पहले किराए पर ली गई क्रेनों को बंद कर दिया जाएगा अथवा ये क्रेनें पहले किराए पर ली गई क्रेनों के अतिरिक्त होंगी। पश्चोक्त मामले में, अनुमानित यातायात गिरावट के दृष्टिगत प्रस्तावित वर्धन का औचित्य बताएं।

(ख) नई क्रेनों को किराए पर लेने के अतिरिक्त जेएनपीटी का प्रस्ताव वर्ष 2006-07 में एक रबड़ माउंटिड क्वे क्रेन एवं 2 रबड़ माउंटिड गैटरी क्रेनें (आरएमजीसी) तथा वर्ष 2007-08 में रबड़ माउंटिड क्वे क्रेनें (आरएमक्यूसी) अर्जित करने का भी है। इसे देखते हुए, वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित निम्नतर यातायात के परिदृश्य के दृष्टिगत क्रेनों के प्रस्तावित अधिग्रहण के अलावा

प्रस्तावित नई क्रेनों को किराए पर लेने की आवश्यकता को स्पष्ट करें ।

- (vi) हालांकि, वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 के दौरान कंटेनर यातायात में केवल सीमांतिक वृद्धि हुई थी, वर्ष 2004-05 के दौरान कर्मचारी पारिश्रमिक संबंधी व्यय के लिए 28% वृद्धि के कारण स्पष्ट करें ।
- (vii) (क) इसी प्रकार, कृपया वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 के दौरान प्रोत्साहन के लिए वास्तविक व्यय में लगभग 24% वृद्धि के कारण स्पष्ट करें ।

(ख) प्रोत्साहन व्यय के स्वरूप को भी स्पष्ट करें ।

(ग) उत्पादकता आधारित प्रोत्साहन योजना के मामले में आधार (डेटम) निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें एवं साथ ही ऐसे आधार (डेटम) की समीक्षा की आवश्यकता निर्दिष्ट करें ।

(घ) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित प्रोत्साहन व्यय में उतार-चढ़ाव के कारण स्पष्ट करें । इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का औचित्य बताएं ।

- (viii) 'कर्मचारी कल्याण तथा अन्य' के लिए अनुमानित व्यय के संदर्भ में, कृपया वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय में लगभग 20% वृद्धि का औचित्य दर्शाएं ।

- (ix) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संयंत्र एवं मशीनरी के लिए 70 लाख रुपए की बीमा लागत का अनुमान लगाया है । कृपया, प्रस्तावित लागत का औचित्य दर्शाने के लिए बीमा नीति की प्रति प्रस्तुत करें ।

- (x) वर्ष 2005-06 के लिए 155.86 लाख रुपए के अनुमानित 'अन्य सामान्य व्यय' में व्यय की विभिन्न मदों के अलावा 'अन्य सामान्य व्यय' के लिए 63 लाख रुपए शामिल हैं । कृपया, 'अन्य सामान्य व्यय' के अंतर्गत विचार में लिए गए व्यय की मदों को सूचीबद्ध करें ।

- (xi) (क) जेएनपीटी निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों के संबंध में लिफ्ट ऑन, लिफ्ट ऑफ तथा संवहन का संचलन नहीं करता। प्रयोक्ताओं ने इन मदों के लिए प्रभारों की पूर्ण माफी की मांग की थी । तथापि, जेएनपीटी ने अपने दरों के मान में अनुमोदित विद्यमान छूट संरचना के अनुसार इन मदों के लिए छूट अनुमत करने का प्रस्ताव किया । चूंकि, यह पता लगाने के लिए कि क्या अनुमत की जाने वाली प्रस्तावित छूट प्रदत्त न की गई सेवा की प्रत्यक्ष लागत के समनुरूप है, केवल निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों के संदर्भ में पृथक से विश्लेषण किया जाना कठिन था, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा जेएनपीटी द्वारा अप्रदत्त सेवा मदों के लिए निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों के संबंध में प्रवृत्त दर संरचना की प्रयोज्यता को इस संबंध में लागत विश्लेषण किए जाने तक अनुमोदित कर दिया था । अप्रदत्त सेवाओं की प्रत्यक्ष लागत के समनुरूप समुचित छूट संरचना प्रस्तुत करें ।

(ख) निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों की संख्या बहुत अधिक थी, जो निजी यार्ड अनुमत करते समय प्रत्याशित प्रचालनात्मक दक्षता को निर्दिष्ट नहीं करती। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को इस मुद्दे की जांच करने तथा सुधारात्मक उपाय करने की सलाह दी (दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश का पैराग्राफ 9(v)(घ) थी । जेएनपीटी इसके विस्तार को रोकने या कम से कम अल्पतम करने के लिए किए गए उपाय निर्दिष्ट करे तथा वर्ष 2004-05 एवं 2005-06 के लिए इस संबंध में आंकड़े प्रस्तुत करे ।

- (xii) जेएनपीटी ने पट्टाबद्ध यार्ड में किसी अन्य तृतीय पक्ष के कंटेनरों का भंडारण करने की अनुमति विद्यमान पट्टाधारक को देने का प्रस्ताव किया था। यह स्पष्ट है कि पट्टाबद्ध क्षेत्र का प्रयोग करने वाले तृतीय पक्षकार से मूल पट्टाधारक कुछ प्रभार उद्ग्रहीत करेगा । उस विशिष्ट समय पर यह स्पष्ट नहीं था कि क्या पट्टाबद्ध यार्ड में मूल पट्टाधारक द्वारा प्रदत्त सेवाएं एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत अभिचिन्हंकित सेवाओं में शामिल हैं तथा क्या मूल पट्टाधारक एमपीटी अधिनियम के उपबंध के तहत प्राधिकृत सेवा प्रदायक के रूप में अर्हक है । जेएनपीटी को सलाह दी गई (11 अगस्त, 2003 के आदेश का पैराग्राफ 9(vi) थी कि वह इस मुद्दे की आगे जांच करे तथा यदि इस मामले में एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में निर्धारित शर्तें पूरी होती हैं तो पत्तन के निजी यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन मूल पट्टाधारक द्वारा उद्ग्रहणीय प्रशुल्क के लिए उपयुक्त उच्चतम सीमा दरों के नियतन का प्रस्ताव करेगा । हमे अभी तक जेएनपीटी से इस बारे में कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है । कृपया, मामले की वर्तमान प्रास्थिति निर्दिष्ट करें ।

- (xiii) जेएनपीटी हमें प्रस्तुत किए गए (किए जाने वाले) अपने मसौदा दरों के मान में यह कथन करते हुए एक शर्त शामिल करने पर विचार करे कि जब जेएनपीटी पर आरोप्य कारणों से पत्तन द्वारा कंटेनर की सुपुर्दगी नहीं की जाती है, तो कोई भंडारण प्रभार संदेय नहीं होंगे। इस संबंध में संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.15 का अवलोकन करें।

7. **लागत विवरण (समुद्री) :**

प्रचालनात्मक आय

कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए यान टर्मिनल प्रयोग के वास्तविक/अनुमानित जीआरटी तथा यानों की वास्तविक/अनुमानित संख्या प्रस्तुत करें।

(i) **प्रचालनात्मक व्यय**

सामग्री की खपत के लिए अनुमानित आय के संदर्भ में, वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित 51% की वृद्धि का औचित्य बताएं। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान व्यय अनुमानों में 20% की वृद्धि का औचित्य इन वर्षों के लिए यातायात अनुमानों को विचार में लेते हुए बताएं।

- (ii) कृपया, वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 की तुलना में 2006-07 तथा 2007-08 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय में 20% वृद्धि का औचित्य बताएं।

- (iii) (क) लघु निर्माण कार्यों, तलकषण, कर्षनावों के लिए मानव व्यवस्था तथा पत्तन यानों के लिए मानव व्यवस्था के संबंध में अनुमानित व्यय में वार्षिक मूल्यवृद्धि के संदर्भ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संगत मदों के अनुमानित व्यय पर वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए व्यय के अनुमानों हेतु 4.1% के मूल्यवृद्धि कारक को प्रयोज्य किया है, जबकि संगत मदों के लिए वर्ष 2005-06 के अनुमानित व्यय में वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 6% से 63% की सीमा में वृद्धि दर्शाई गई है। यह दोहराया जाता है कि अनुमानित व्यय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुरूप होना चाहिए। लागत विवरण में तदनुसार संशोधन करें।

(ख) जेएनपीटी ने लागत विवरण में कर्मचारी पारिश्रमिक के लिए पृथक व्यय अनुमानित किया है। ऐसा होने से, कर्षनावों के लिए मानव व्यवस्था तथा पत्तन यानों के लिए मानव व्यवस्था हेतु वास्तविक/अनुमानित व्यय की आवश्यकता स्पष्ट नहीं है।

(ग) लागत विवरण में तलकषण के लिए दर्शाया गया वास्तविक/अनुमानित व्यय अनुरक्षण तलकषण व्यय माना गया है। कृपया पुष्टि करें। इसके अतिरिक्त, तलकषण व्यय वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 में काफी उच्चतर था तथा वर्ष 2004-05 की तुलना में इस व्यय में वर्ष 2005-06 के लिए 6.4% की और मूल्यवृद्धि की गई है। कृपया स्पष्ट करें।

- (iv) 'विविध व्यय' के अंतर्गत लांचों पर अनुमानित व्यय की पृथक प्रविष्टि को स्पष्ट करें। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय लगभग 77% अधिक है। इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का जेएनपीटी द्वारा औचित्य बताया जाना आवश्यक है।

- (v) विविध व्यय के अंतर्गत दर्शित लांचों पर वास्तविक/अनुमानित व्यय का स्वरूप स्पष्ट नहीं है। कृपया, लांचों पर ऐसे व्यय की सूची तैयार करें। वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए विचारित लगभग 77% की मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं।

- (vi) इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी द्वारा इसकी प्रशुल्क संरचना (पैराग्राफ 11(iii)(ख) के अगले संशोधन में संगत लागत विवरण प्रस्तुत करने के लिए दी गई वचनबद्धता के आधार पर बहुप्रयोजन गोदी (बीबी 04) पर यथा प्रयोज्य उथली तथा पत्तन यान गोदियां एवं पत्तन यान जेट्टी के लिए गोदी किराया प्रभारों को अपने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा अनुमोदित कर दिया था। कृपया, उथले ड्राफ्ट गोदी, पत्तन यान गोदी तथा पत्तन यान जेट्टी में गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए लागत व्ययों प्रस्तुत करें तथा तदनुसार एक पृथक गोदी किराया का प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

- (vii) जेएनपीटी हमें प्रस्तुत किए गए (किए जाने वाले) अपने मसौदा दरों के मान में यह कथन करते हुए एक शर्त शामिल कर सकता है कि पत्तन उपकरण के खराब होने या बिजली बंद होने अथवा जेएनपीटी पर आरोप्य किसी कारण से गोदी पर मजबूरीवश निष्क्रिय खड़े यान की अवधि के लिए कोई गोदी किराया प्रभार संदेय नहीं होंगे। इस संबंध में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.2 का अवलोकन करें।

- (x) पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की विद्यमान अनुसूची में छः स्लैब हैं । यह अनुसूची तीन स्लैबों में निर्धारित की जाए, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 में निर्धारित किया गया है । ऐसा करते समय, विद्यमान प्रशुल्क संरचना तथा प्रभारों के यौक्तिकीकृत स्लैबों पर वित्तीय निहितार्थों को दर्शाते हुए एक प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत करें ।

8. लागत विवरण (संपदा) :

प्रचालनात्मक आय

- (i) (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने मार्च,2004 में महापत्तन न्यास (मुम्बई तथा कोलकाता को छोड़कर) के लिए भू-नीति की घोषणा की थी । जेएनपीटी ने मार्च,2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति के अनुसार विद्यमान संपदा संबद्ध प्रभारों की समीक्षा सूचित नहीं की है । कृपया, स्पष्ट करें ।
- (ii) (क) वर्ष 2005-06 के लिए भूमि से किराए तथा भवन से किराए के रूप में अनुमानित आय वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में निम्नतर है । कृपया, आय में कमी को स्पष्ट करें ।

(ख) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए अनुमानित भवन संबंधी किराया आय वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक आय से निम्नतर है । कृपया, स्पष्ट करें ।

प्रचालन व्यय

कृपया, वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय के अनुमानन के लिए अनुप्रयुक्त 20% की वार्षिक मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं ।

अन्य मुद्दे

- (i) विश्व बैंक से ऋण पर ब्याज के भुगतान के संबंध में वर्तमान स्थिति निर्दिष्ट करें ।
- (ii) दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों की माफ़ी के संदर्भ में, जेएनपीटी को (दिनांक 27 अगस्त,2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(XLii) सलाह दी गई थी कि वह इस मामले की पृथक रूप से जांच करे तथा इसके प्रयोक्ताओं के परामर्श से एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे । ऐसा नहीं किया गया है ।
- (iii) जेएनपीटी द्वारा आवधिक प्रतिशत वृद्धि निर्धारित करने के बजाए सीआईडीसीओ/एमआईडीसी जल प्रभारों के आधार पर जल प्रभारों का संशोधन निर्धारित किया जाना था (दिनांक 27 अगस्त,2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(xLvi)। सीआईडीसीओ/एमआईडीसी जल प्रभारों के आधार पर जेएनपीटी जल प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करे ।
- (iv) जेएनपीटी को यह सलाह भी दी गई थी कि वह सामान्य प्रयोक्ता आधार पर निजी प्रहस्तन उपकरण उथली गोदी में संस्थापित करने के प्रयोक्ताओं के प्रस्ताव की जांच करे तथा एक उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करे (दिनांक 11 अगस्त,2003 के आदेश का पैराग्राफ 11(viii) । कृपया, इस संबंध में वर्तमान स्थिति निर्दिष्ट करें ।

जेएनपीटी द्वारा दिए गए उत्तर

चूंकि, पिछले सामान्य संशोधन के समय टीएएमपी द्वारा कोई प्रशुल्क संशोधन नहीं किया गया था, अतः पूर्ववर्ती अनुमान के आधार पर हम महसूस करते हैं कि विगत निष्पादन का विश्लेषण वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई के लिए संगत नहीं है ।

जेएनपीटी ने दिनांक 4 मार्च,2006 के अपने पत्र के साथ दरों के मान का मसौदा प्रस्तुत किया है ।

विगत एक वर्ष की तुलना में उत्पादकता मापदंडों में परिवर्तन नीचे दिया गया है :-

	अक्तूबर 2005	अक्तूबर 2004
(क) गोदी अधिभोग (%)	79.87	82.42
(ख) सकल गोदी उत्पादकता (संचलन/घंटा)	44.08	36.55
(ग) सकल क्रेन उत्पादकता	15.99	15.34

(संचलन/घंटा/क्रेन)		
(घ) औसत लंगर-पूर्व समय (घंटे)	8.40	4.30
(ङ) औसत गोदी ठहराव (दिनों में)	1.13	1.50
(च) औसत आवागमन समय (दिन)	1.48	1.65
(छ) प्रति जहाज गोदी दिवस उत्पादन	1441	1187

उपकरण तथा बेड़े के पुराने हो जाने के बावजूद, अतिरिक्त उपकरण के अधिग्रहण से विगत एक वर्ष में उत्पादकता मापदंडों में सुधार आया है ।

जेएनपीटी के पास अभी भी कुछ उपकरण हैं, जो लगभग 10 वर्ष पुराने हैं तथा जिन्हें सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार अन्य 10 वर्षों तक प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता । एक सार्वजनिक टर्मिनल होने के कारण जेएनपीटी के पास प्रतिबंधों के साथ यानों के प्रहस्तन का विकल्प उपलब्ध नहीं है, जिससे उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है । उक्त के दृष्टिगत, उत्पादकता मापदंड निर्दिष्ट करना कठिन है ।

जेएनपीटी बल्क या समुद्री, किसी भी कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक सहायता देने का प्रयास नहीं कर रहा है । कंटेनर कार्यकलाप में प्रस्तावित वृद्धि की मांग किसी अन्य कार्यकलाप के लिए निम्नतर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नहीं की गई है ।

जेएनपीटी को पत्तन के लिए समग्र रूप से 15% आरओसीई का अर्जन करना होगा, यदि हमें वर्तमान अनेक पूंजीव्यय एवं ढांचागत परियोजनाओं का वित्तपोषण करना है ।

लागत विवरण दर्शाते हैं कि वर्ष 2006-07 से 2007-08 के लिए पत्तन के लिए समग्र रूप से औसत आरओसीई केवल 5% है । कंटेनर संबंधी आय लगभग 13% है । अतः कंटेनर में मांगी गई वृद्धि पूर्णतया न्यायोचित है । कंटेनर प्रभारों में किसी प्रकार की कटौती पत्तन की वित्तीय स्थिति के ह्रास में परिणामी होगी तथा इससे सेवा की गुणवत्ता में भी ह्रास होगा ।

ऊपर (iv) पर अभ्युक्तियों को देखें ।

बीओटी प्रचालक को लाइसेंस करारों के भाग के रूप में सौंपी गई परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है । अतः ऐसी परिसंपत्तियों के लिए पट्टा किरायों को भी शामिल नहीं किया गया है । जैसाकि पहले बताया गया है, यह प्रस्ताव टर्मिनल आधारित है ।

चूंकि, प्रस्ताव टर्मिनल आधारित है तथा बीओटी प्रचालकों से आय का प्रयोग मूलभूत ढांचा स्थापित करने के लिए किया जाएगा, जिसे नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया जाएगा, बीओटी आय का ब्योरा प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत नहीं है । तथापि, यह ब्योरा निम्न प्रकार है :-

(लाख रुपए)

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा				
एनएसआईसीटी	6946.88	10228.13	13404	17460
जीटीआईपीएल	-	3962.31	7384.62	9230.8
बीपीसीएल	872.00	994.40	1001.00	1137.5
जीटीआईपीएल	2422.96	2544.11	2671.31	2804.9
से भूमि राजस्व				
वीआरसी	7902.74	9874.99	11015.70	12357
जोड़	18144.58	27603.94	23416.63	42990.2

भारी तलकषण तथा गोदी विस्तार के लिए अनुमानित लागत क्रमशः 800 करोड़ रुपए तथा 168 करोड़ रुपए है । मंत्रालय ने जेएनपीटी को लगभग 5000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मार्च, 2009 तक चौथे कंटेनर टर्मिनल में सुविधाओं को प्रचालनरत करने के लिए कहा है, जिसके वित्तपोषण के पैटर्न को अभी निर्णीत किया जाना है ।

प्रशुल्क परिकलन के लिए अनुमत लागत के रूप में बीओटी प्रचालक द्वारा संदेय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को अनुमत करने से प्रचालक दृष्टिकोण से यह परियोजना कम आकर्षक हो जाएगी। पत्तन को परियोजना के लिए भारी तलकषण संबंधी 185 करोड़ रुपए के व्यय को वहन करना होगा, यदि परियोजना को बीओटी प्रचालक के लिए आकर्षक बनाया जाना है। इसी प्रकार, प्रस्तावित समुद्री रासायनिक टर्मिनल के लिए भारी तलकषण लागत 118 करोड़ रुपए होगी।

जेएनपीटी ने विकास प्रयोजनों के लिए एक पृथक खाते के सृजन के लिए टीएमपी द्वारा प्रस्तुत दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। 100% राजस्व/रॉयल्टी हिस्से के आवंटन के कारण जेएनपीटी द्वारा किए जाने वाले पर्याप्त ढांचागत निर्माण कार्यों की लागत लगभग 1614 करोड़ रुपए बैठती है।

जेएनपीटी के पास कोई अतिशेष श्रमिक नहीं है। बीटी से सीटी में रूपांतरण के कारण किसी अतिशेष को पुनःनियोजित कर लिया गया है।

जेएनपीटी का इरादा 'ढांचागत प्रारक्षित राशि (टीएमपी)' नाम निर्दिष्ट एवं पृथक खाते का सृजन करने का है, जिसमें वीआरसी से आय सहित समस्त बीओटी आय को विनियोजित किया जाएगा।

ऊपर V(ग) को देखें।

अन्य प्रभार केवल बिजली, जल प्रभारों की प्रतिपूर्ति है तथा इस मुद्दे से संबंधित नहीं है। संबंधित लागतों को भी शामिल नहीं किया गया है।

जेएनपीटी ने अपनी सीएफएस कार्यकलापों के लिए एक सेवा प्रदायक नियोजित किया है। सेवा प्रदायक अपने लागत निर्धारण के पूर्ण ब्योरे देते हुए प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीएमपी से संपर्क करेगा, क्योंकि बीओटी प्रचालन पहले ही टीएमपी के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत हैं।

अन्य लाइनों में पट्टाधारक द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए रॉयल्टी के संबंध में जेएनपीटी द्वारा आगे और कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

टीएमपी इस संबंध में बीपीसीएल से सीधे संपर्क कर सकता है (तथापि, बाद में जेएनपीटी ने दिनांक 31 जनवरी, 2006 के जेएनपीटी के पत्र के द्वारा बीपीसीएल के साथ मामला उठाया है।)

यंत्रिकृत बल्क प्रहस्तन सुविधाओं को जुलाई, 2002 से बंद कर दिया गया था। मार्च, 2003 में, तरल कार्गो प्रहस्तन को बीपीसीएल तरल कार्गो जेट्टी को अंतरित कर दिया गया।

बल्क टर्मिनल की निपटान की गई प्रमुख परिसंपत्तियां ग्रैब अनलोडर, सतत् अनलोडर, कन्वेयर प्रणालियां तथा बैरिंग संयंत्र हैं। अन्य मुख्यतः अचल परिसंपत्तियां बीओटी प्रचालकों को सौंप दी गई हैं। यह पुष्टि की जाती है कि ऐसी परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के रूप में शामिल नहीं की गई हैं।

बीओटी प्रचालक के साथ करार पर 10 अगस्त, 2004 को हस्ताक्षर किए गए थे। बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी में शामिल नहीं हैं। यह 2004-05 से बीओटी की नियोजित पूंजी में कमी से स्पष्ट देखा जा सकता है। यातायात तथा संबंधित आय की प्रमात्रा तथा राशि बहुत अधिक नहीं है।

जैसाकि ऊपर पैराग्राफ viii(ग) में बताया गया है।

जैसाकि ऊपर पैराग्राफ V(ड) में बताया गया है।

जेएनपीटी ने निम्नतर दरें प्रभारित नहीं की हैं अथवा उच्चतर रियायत या छूट की अनुमति नहीं दी है।

जेएनपीटी ने 2008-09 तक की अवधि के लिए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं।

जेएनपीटी ने संशोधित अनुमान 2005-06 तथा बजट अनुमान 2006-07 पर आधारित लागत विवरणों को पुनः परिकलित किया है।

वर्ष 2002-03 के ब्योरे संगत नहीं है।

विनिमय दर में घटबढ़ होती रहती है तथा इसका अनुमान नहीं लगाया जा सकता ।

जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात एवं क्षमता की तुलना प्रस्तुत की है तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अपनी भावी क्षमता बताई है, जो निम्न प्रकार है :-

(मिलियन टन)

वर्ष	क्षमता	प्रहस्तन किया गया यातायात
2002-03	13.45	10.31
2003-04	12.25	13.93
2004-05	13.20	14.48
2005-06	14.82	उपलब्ध नहीं
2006-07	14.82	उपलब्ध नहीं
2007-08	18.44	उपलब्ध नहीं
2008-09	18.44	उपलब्ध नहीं

जेएनपीटी में बल्क यातायात केवल अवशिष्ट तथा नगण्य है, जिसमें मुख्यतः सीमेंट एवं ब्रेक बल्क शामिल हैं ।

तरल यातायात का प्रहस्तन बीपीसीएल द्वारा किया जाता है तथा संगत नहीं है । रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को आय नहीं माना जाता ।

जेएनपीटी में बल्क यातायात, यदि कोई हो, केवल अवशिष्ट तथा नगण्य है । इसमें मुख्यतः सीमेंट तथा ब्रेक बल्क शामिल है ।

जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की किस्मों का विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया है । इसने आगे बताया है कि आगे और ब्योरे देने अथवा भावी अनुमान/ब्योरे बताना संभव नहीं है, क्योंकि विभिन्न श्रेणियां असंख्य हैं । प्रशुल्क निर्धारण कार्रवाई के लिए विद्यमान पैटर्न के जारी रहने की आशा है ।

जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए यानों की संख्या तथा यानों की जीआरटी के ब्योरे प्रस्तुत किए हैं । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्योरों में जेएनपीटी के निजी टर्मिनलों में जाने वाले यानों के ब्योरे शामिल हैं ।

तटीय कंटेनर यातायात 3% माना गया है ।

यातायात में स्पष्ट गिरावट देखी गई, जब एनएसआईसीटी को आरंभ किया गया था तथा जीटीआई के आरंभ पर भी ऐसा ही होने की संभावना है । तथापि, यह 2 से 3 वर्षों के लिए केवल अस्थायी है ।

अंतर वाहन आय तथा बीओटी प्रचालनों से आय के कारण है । वाहन आय को पृथक दर्शाया गया है तथा बीओटी आय को शामिल नहीं किया गया है ।

यदि, एमजीटी के लिए जुमाने को आय के रूप में शामिल किया जाता है तो टीएएमपी को एमजीटी से समस्त कर्जदरों को नियोजित पूंजी के भाग के रूप में शामिल करने की अनुमति देनी होगी ।

आरओसीई की संकल्पना ब्याज-पूर्व है । अतः ब्याज आय को शामिल नहीं किया गया है । अन्य मामलों में (अतिथि गृह आय, गैस एजेंसी आय), आय तथा व्यय दोनों को शामिल नहीं किया गया है ।

कंटेनरों की किस्म का क्रम परिवर्तन तथा संयोजन इतना अधिक है कि हमारे लिए उसका ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करना संभव नहीं है । जेएनपीटी ऐसी ब्योरेवार सूचना तभी प्रस्तुत कर पाएगा, यदि संपूर्ण लेखाकरण एवं कम्प्यूटर प्रणालियों का पुनरुद्धार किया जाए । ऐसी परिस्थितियों में तथा जनशक्ति एवं कम्प्यूटरीकरण के अभाव के कारण, वर्तमान में ब्योरों को अनुपलब्धता के कारण प्रस्तुत नहीं किया जा

सकता। वर्ष 2005-06 से आगे अनुमान वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानित यातायात को समायोजित करने के पश्चात तैयार किए गए हैं।

जहां तक तरल प्रहस्तन का संबंध है, पत्तन को केवल रॉयल्टी प्राप्त होती है, जिसे आय के रूप में शामिल नहीं किया जाता। शुष्क बल्क आय नगण्य है।

समुद्री कार्यकलापों से आय के ब्योरे निम्न प्रकार हैं :-

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
पत्तन देयताएं				
जेएनपीटी	1434.38	1079.94	1087.20	1173.37
निजी टर्मिनल	1942.79	2376.57	2605.07	2911.17
जोड़	3377.17	3456.51	3692.27	4084.54
निर्यात				
जेएनपीटी	3495.76	2618.92	2637.69	2858.90
निजी टर्मिनल	4558.60	5610.21	6209.81	6909.50
विविध	70.00	70.00	70.00	70.00
जोड़	8124.36	8299.13	8917.50	9838.40
गोदी किराया				
जेएनपीटी	1496.67	1100.47	1135.42	1234.09
निजी टर्मिनल	1401.36	1888.21	2200.82	2536.31
विविध	57.50	57.50	57.50	57.50
जोड़	2955.53	3046.18	3393.74	3827.90

रेलवे पर मूल्यहास के विविध व्यय के अंतर्गत कंटेनर में दर्शाया गया है। इसीलिए यह अंतर है।

विद्युत तथा ईंधन यातायात पर आधारित तथा इसका बजट से सुमेल होना आवश्यक नहीं है। इसमें बीओटी भाग शामिल नहीं है। इसलिए, यह 2003-04 के वार्षिक लेखों से सुमेल नहीं है। इसके अतिरिक्त, लागत विवरणों में प्रस्तुतीकरण कार्यकलाप-वार किया गया है, जबकि लेखा में यह लेखावार है।

विद्युत एवं ईंधन में यातायात तथा सामान्य मूल्यवृद्धि के साथ अंतर आता है। यह देखा गया है कि 2004-05 तथा 2008-09 के दौरान विद्युत एवं ईंधन लागत में प्रचालनात्मक आय के 4% से 5% तक का अंतर है। यह उचित है।

विद्युत एवं ईंधन लागत वास्तविक खपत पर आधारित है।

विद्युत एवं ईंधन लागत मुख्यतया कंटेनर यातायात में वृद्धि से संबंधित है, जिसमें 2004-05 की तुलना में 2005-06 में लगभग 10% की वृद्धि हुई है। अतः मूल्यवृद्धि 11% नहीं है। यातायात वृद्धि एवं मुद्रास्फीति का संयुक्त प्रभाव 11% है।

जल प्रभारों का संविभाजन कार्यपालक विभाग द्वारा प्रदत्त औसत खपत के ब्योरों के अनुसार किया जाता है। स्थिति की समीक्षा की गई है तथा तदनुसार आशोधन किया गया है।

जेएनपीटी ने कोई टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं।

वृद्धि मुख्यतया पत्तन के स्वामित्वाधीन ट्रेक्टर ट्रेलरों पर प्रभारित 9 करोड़ रुपए के मार्ग कर के कारण है।

जेएनपीटी ने बताया है कि विशिष्ट शीर्षों के अंतर्गत शामिल न किए गए व्यय अवशिष्ट व्यय कोड के अंतर्गत दर्ज किए जाते हैं। इसने

वर्ष 2004-05 के दौरान उपगत व्यय को दर्शाने वाली सूची दी है ।

इंजीनियरी सेवाएं प्रचालन विभाग का भाग है । बल्क प्रचालन के कम होने तथा कंटेनर प्रचालन के बढ़ने से यह स्वाभाविक है कि इंजीनियरी सेवाओं का संपूर्ण व्यय कंटेनर के तहत है । बल्क केवल अवशिष्ट कार्यकलाप है । अतः बल्क में ऋणात्मक आरओसीई के बावजूद किसी प्रशुल्क वृद्धि की मांग नहीं की गई है ।

कम्प्यूटर अनुरक्षण व्यय बढ़ गए हैं । वास्तविक अर्थों में, वृद्धि केवल लगभग 80 लाख है । मुख्य व्यय कंटेनर से संबंधित है, क्योंकि कम्प्यूटर प्रणालियां मुख्यतः कम्प्यूटर टर्मिनल की हैं ।

पत्तन आयोजना तथा विकास मुख्यतः टारुनशिप के प्रचालनों तथा अनुरक्षण के लिए अवसंरचना के विकास से संबंधित है । टारुनशिप से संबंधित व्यय संपदा में दर्शाया गया है । शेष को प्रचालनों में ले जाया गया है ।

किसी भी कार्यकलाप में सीधे प्रस्तुत न की जाने वाली परिसंपत्तियों को प्रशासनिक परिसंपत्तियों के रूप में पहचाना गया है । इन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास को अन्य प्रशासनिक व्ययों के साथ प्रत्यक्ष प्रचालनात्मक व्यय के आधार पर कार्यकलापों को पुनः आवंटित किया जाता है ।

वर्ष 2005-06 में मूल्यहास में वृद्धि मूल्यहास परिकलन की विधि में परिवर्तन के कारण है । जैसाकि विनिर्दिष्ट किया गया है, टीएमपी दिशानिर्देशों में मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के लिए प्रयोज्य मूल्यहास की दरों का प्रयोग करते हुए एसएलएम आधार पर किया जाता है ।

परिसंपत्तियों के जीवनकाल का मूल्यहास दरों के साथ कोई संबंध नहीं है। नई परिसंपत्तियों के सामने उल्लिखित जीवनकाल केवल सूचनार्थ है, जिसका प्रयोग मूल्यहास के परिकलन के लिए किया गया । कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की दरें निम्न प्रकार हैं :-

संयंत्र एवं मशीनरी	-	10.34%
भवन	-	3.34%
बेड़ा	-	5%

जेएनपीटी को रेलवे से कोई आय प्राप्त नहीं होती । रेलवे द्वारा उन्हें सौंपी गई परिसंपत्तियों का अनुरक्षण किया जाना अपेक्षित है तथा वे किसी भावी विकास के लिए उत्तरदायी हैं, जैसे रेल में वृद्धि, लाइन को दोहरा करना इत्यादि ताकि यातायात में वृद्धि का सामना किया जा सके । चूंकि, रेलवे का प्रयोग पूर्णतया कंटेनरों के संवहन के लिए किया जाता है, यह समुचित है कि संपूर्ण मूल्यहास कंटेनर को आवंटित किया जाए ।

प्रशासनिक उपरिव्यय प्रत्यक्ष प्रचालनात्मक व्ययों के आधार पर आवंटित किए जाते हैं ।

प्रबंध एवं प्रशासनिक व्ययों में वृद्धि सुरक्षा एवं पीएमसी संबंधित व्ययों के कारण है । ये आंकड़े अब संशोधित कर दिए गए हैं । अब वृद्धि लगभग 20% है ।

सेवानिवृत्ति लाभों के लिए वार्षिक अंशदान संबंधित निधियों के लिए बीमांकिक मूल्यांकन के आधार पर किए जाते हैं । यह स्पष्ट किया जाता है कि कर्मचारियों को भुगतान उस निधि में से किए जाते हैं ।

जेएनपीटी ने पहले जोर दिया था कि आज तक पूंजीकृत परिसंपत्तियों के लिए पूंजी परिसंपत्तियों का ब्योरा उपलब्ध कराना संभव नहीं होगा । ऐसे अभिलेख विद्यमान नहीं हैं तथा विद्यमान संसाधनों के साथ पहले ही किए जा चुके द्विभाजन के अलावा आगे कोई और ब्योरेवार विभाजन करना संभव नहीं होगा । प्रयुक्त मूल्यहास दरें पहले बताई जा चुकी हैं ।

कंटेनर प्रहस्तन उपकरण के लिए पूंजी परिव्यय की 2-3 वर्षों के यातायात के साथ तुलना नहीं की जा सकती । इसका जीवनकाल 20 वर्ष का है तथा भविष्य में और अधिक यातायात के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं का सृजन किया जाता है । एक दीर्घावधिक दृष्टिकोण अपनाया गया है । आगे यह बताया जाता है कि 'समुद्री क्षेत्र के लिए मसौदा नीति (आशोधित)' के अनुसार, प्रमुख पत्तनों को अपनी क्षमताओं की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% अधिक के स्तर पर करनी चाहिए ।

यह व्यय एनएच 4 बी, एसएच 54 तथा अमरा मार्ग से संबंधित नहीं है, बल्कि आंतरिक पत्तन सड़कों को चौड़ा करने से संबंधित है ।

चूंकि, ये आंतरिक सड़के हैं, व्यय की पूर्ति पत्तन को करनी होगी ।

उपरोक्त (क) के दृष्टिगत एसपीवी का प्रश्न नहीं उठता।

जेएनपीटी मुख्यतः एक कंटेनर पत्तन है, जिसमें बल्क एक अति लघु कार्यकलाप है । सड़कों पर व्यय का आवंटन समुद्री क्षेत्र को नहीं किया जा सकता । यह युक्तिसंगत ही है, क्योंकि सड़कों का प्रयोग मुख्यतः कंटेनर लाने ले जाने वाले वाहनों द्वारा किया जाएगा । अतः इसे कंटेनर को प्रभारित करना समुचित है ।

जी, हां । उनका वित्तपोषण जेएनपीटी द्वारा किया गया था। लागत टीएमपी को पहले ही अग्रेषित वार्षिक लेखों में उपलब्ध है ।

कोई प्रयोक्ता प्रभार संदेय नहीं है ।

संशोधित परिकलनों में, फंडरों के प्रतिस्थापन को समुद्री कार्यकलाप के अंतर्गत माना जाता है ।

(v) अंतर्राष्ट्रीय यात्रा में संलग्न 500 जीटी से अधिक के जहाजों को पत्तनों के साथ आईएसपीएस संहिता का अनुपालन करना है । चूंकि, जेएनपीटी आईएसपीएस के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आता है, आईएसपीएस की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए कतिपय पूंजीनिवेश उपगत किया जाना है । अनुरक्षण एवं प्रचालन की प्रहस्तन लागतों में भी वृद्धि हो रही है । समुद्री विभाग आईएसपीएस परियोजना के लिए केवल निष्पादनकारी विभाग है । यदि जेएनपीटी आईएसपीएस अनुपालक नहीं होगा तो सीधा प्रभाव कार्गो प्रचालनों में महसूस किया जाएगा, क्योंकि यान कंटेनर टर्मिनल में जाने में समर्थ नहीं होंगे । अतः इसे कंटेनर टर्मिनल के अंतर्गत दर्शाना समुचित है ।

पत्तन में उपकरण तथा बेड़ा पुराने हो गए हैं तथा उन्हें प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है । इसके अतिरिक्त, तीव्रतर निकासी सुनिश्चित करने के लिए बुनियादी ढांचे का सृजन किया जाना है । निवेश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से किए जा रहे हैं । खंड 2.6.3 के अंतर्गत आगे और विश्लेषण आवश्यक प्रतीत नहीं होता ।

केन्द्र सरकार ने भारी तलकषण परियोजना को स्वीकृति दे दी है । 800 करोड़ रुपए की लागत वाली परियोजना की निष्पादन अवधि 27 माह है। केन्द्र सरकार का अनुमोदन संलग्न है

परियोजना का वित्तपोषण स्वयं की निधियों से या ऋण निधियों से या दोनों के संयोजन में किया जाएगा ।

इसे नियोजित पूंजी के अंतर्गत शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि इसका वित्तपोषण बीओटी प्रचालकों से वीआरसी में से किया जाएगा ।

(जेएनपीटी ने केन्द्र सरकार का अनुमोदन दर्शाने के लिए दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं ।)

सामाजिक परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक को संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत शामिल किया गया है ।

व्यवसाय से सीधे न जुड़ी हुई परिसंपत्तियों के ब्योरे निम्न प्रकार हैं :-

	(लाख रुपए)	
विद्यालय भवन	620.35	अस्पताल उपकरण 48.07

जोड़ 668.42

ऊर्ध्व तथा क्षैतिज फ्लक के लिए कोई ब्योरेवार परिकलन उपलब्ध नहीं है। इसीलिए, समान विभाजन किया गया है ।

त्रुटि को अब सुधार दिया गया है ।

ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं । इसलिए, आवंटन समान किया गया है ।

कार्यशील पूंजी अनुमान संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार लगाए गए हैं ।

चूंकि, बल्क टर्मिनल प्रचालन बंद कर दिए गए हैं, वर्ष 2004-05 में किसी बल्क कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया गया था ।

चूंकि, गोदियां बीओटी प्रचालकों को सौंप दी गई हैं, बल्क आय कम हो गई है ।

पत्तन ने समस्त बल्क भंडारण सुविधाएं बीओटी प्रचालकों को सौंप दी हैं। किसी बल्क कार्गो के भंडारण की आशा नहीं है ।

कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि वेतनवृद्धि एवं महंगाई भत्ते की वृद्धि के कारण है, जैसाकि बजट में व्यवस्था की गई है । कोई अधिशेष श्रमिक विद्यमान नहीं है, जैसाकि पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है । आंकड़ों का पुनः परिकलन भी किया गया है ।

यह कर्मचारी परिवहन में प्रत्याशित वृद्धि के कारण है ।

यह मामला बीपीसीएल के साथ उठाया जाए क्योंकि जेएनपीटी अब तरल कार्गो का प्रहस्तन नहीं करता ।

वार्षिक लेखे तथा बजटों में कंटेनर से प्रचालनात्मक आय में वाहन शामिल है, किन्तु लागत विवरणों में वाहन बल्क कार्यकलाप के अंतर्गत दर्शाए गए हैं । वाहनों का प्रहस्तन मुख्यतः एसडब्ल्यूबी में किया जाता है ।

अनुमान 2004-05 में प्रवृत्ति को विचार में लेते हुए किए गए हैं तथा 2003-04 को नहीं । यह उल्लेखनीय है कि फरवरी, 2005 में तटीय प्रभार कम कर दिए गए थे । वर्ष 2003-04 में वास्तविक रीफर प्रभारों में 2002-03 के लिए बिलिंग शामिल थी । इसके अतिरिक्त, यातायात कम हो रहा है ।

यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2003-04 में विविध आय शून्य थी । यह अपवादात्मक आय है, जिसका यथार्थतः अनुमान नहीं लगाया जा सकता ।

आंकड़ों के अब पुनः परिकलित किया गया है ।

ईंधन एवं स्नेहक प्रचालनात्मक आय के लगभग 1.7% से 2% है तथा युक्तिसंगत प्रतीत होते हैं ।

ईंधन एवं स्नेहक परिवर्ती लागतें हैं, जो यातायात के साथ बदलती हैं । इसके अतिरिक्त, मुद्रास्फीति कारक को भी विचार में लिया गया है । यातायात में लगभग 10% की वृद्धि हुई है ।

मरम्मत एवं अनुरक्षण तथा अतिरिक्त पुर्जों की खपत मशीनों के जीवन-काल तथा प्रयोग पर निर्भर है तथा बल्क मूल्य सूचकांक पर नहीं ।

पत्तन ने पहले उपकरण को किराए पर लिया था तथा मरम्मत का खर्च पट्टा दाता द्वारा वहन किया गया था । 10 वर्ष समाप्त होने पर पत्तन के पास उपकरण का स्वामित्व है तथा पत्तन को मरम्मत एवं अनुरक्षण पर व्यय उपगत करना है ।

पत्तन ट्रैक्टर-ट्रेलर, रीच स्टैकर तथा फोर्कलिफ्ट इत्यादि को किराए पर ले रहा है ।

विद्यमान क्रेनें पहले ही किराए पर ली गई हैं ।

वर्तमान में किराए पर ली गई क्रेनें 10 वर्ष की समाप्ति पर पत्तन की संपत्ति बन जाएंगी । तब भी उनका 10 वर्ष का जीवनकाल शेष होगा । पट्टे पर 11 उपकरणों में से 5 की पट्टा अवधि समाप्त हो चुकी है तथा पत्तन ने उसे अधिग्रहीत कर लिया है । शेष उपकरणों की पट्टा अवधि 2007 में समाप्त होगी । 6 आरटीजीसी को किराए पर लेने का प्रस्ताव है, जिसके लिए प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है ।

आरएमक्यूसी तथा आरएमजीसी को अधिप्राप्त किया जा रहा है । आरटीजीसी को समुद्र तटीय प्रचालनों की सहायता के लिए यार्ड प्रचालन के लिए किराए पर लेने का प्रस्ताव है ।

यह जोर दिया गया है कि समुद्री क्षेत्र के लिए मसौदा नीति के अनुसार, प्रमुख पत्तनों को अपनी क्षमता की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% से अधिक के स्तर पर बनानी चाहिए। यातायात में गिरावट केवल 2 से 3

वर्ष के लिए है ।

कंटेनर के कर्मचारी पारिश्रमिक में बल्क कार्यकलाप से कर्मचारियों के पुनः नियोजन, वेतन में सामान्य वृद्धि के कारण बढ़ोतरी हुई है ।

प्रोत्साहन उत्पादकता के लिए एक पुरस्कार है । चूंकि, अधिक कंटेनरों का प्रहस्तन किया गया था, इसलिए वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 में प्रोत्साहन में वृद्धि हुई है ।

पत्तन को अधिक दक्ष सेवाएं उपलब्ध कराने में समर्थ बनाने के लिए यह उत्पादकता सम्बद्ध है ।

इसका परिकलन व्यापार आवश्यकता, पूर्ववर्ती रूझान तथा यूनियनों के साथ चर्चा के आधार पर किया गया है ।

प्रोत्साहन उत्पादकता तथा यातायात के अनुसार भिन्न होते हैं । चूंकि, यातायात में कमी आ रही है, प्रोत्साहन में भी गिरावट आ रही है ।

एलटीसी एवं कर्मचारी परिवहन के व्यय में वृद्धि हुई है ।

पत्तन ने अपनी परिसंपत्तियों के लिए बीमा कवर लेने का निर्णय किया है । तथापि, इस नीति को अभी अंतिम रूप दिया जाना शेष है । पत्तन द्वारा इस वित्तीय वर्ष के अंत तक बीमा कवर ले लेने की आशा है ।

जेएनपीटी ने बताया है कि अवशिष्ट व्यय, वे व्यय हैं, जो विशिष्ट शीर्षों के अंतर्गत शामिल नहीं किए जाते, इन्हें 'अन्य सामान्य व्ययों' के अंतर्गत दर्ज किया जाता है । इसने 2004-05 के दौरान उपगत व्ययों को दर्शाने वाली सूची दी है ।

टीएमपी ने पहले ही शट-आउट प्रभारों में एक छूट संरचना को अनुमोदित किया है, जो निजी याडों में शट-आउट कंटेनर पर उद्ग्रहनीय है, जिसे पत्तन ने वर्तमानतः अपनाया है ।

वर्ष 2004-05 में निजी याडों से शट-आउट की संख्या 29321 थी तथा 2005-06 में नवम्बर, 2005 तक यह 21647 थी । शट-आउट के विस्तार को कम करने के लिए निम्न कदम उठाए गए हैं :-

(i) विंडो बर्थिंग समय के आरंभ तक कट-ऑफ में दो पारियों की कमी की जाती है ।

(ii) बर्थिंग के पश्चात दो पारियों के भीतर अंतिम लोडिंग सूची मांगी जाती है ।

(iii) रेल द्वारा आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रपत्र 11 का अग्रिम प्रस्तुतीकरण ।

(iv) कारखाना माल कंटेनरों के लिए पूर्व सूचना ।

चूंकि, इसमें भूमियों का पट्टा शामिल है, इसे एमपीटी अधिनियम की धारा 34 के अंतर्गत शामिल किया जाएगा ।

टीएमपी का सुझाव स्वीकार्य है ।

ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं ।

सामग्री खपत के आंकड़ों को अब संशोधित किया गया है ।

मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय को भी संशोधित किया गया है ।

वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए अनुमान बजट के अनुसार तैयार किए जाते हैं, जबकि व्ययों का युक्तिसंगत अनुमान लगाया जाता है । अगले दो वर्षों के लिए अनुमान आवश्यकता को ध्यान में रखकर लगाए गए हैं तथा बल्क मूल्य सूचकांक पर आधारित हैं । व्यय विभिन्न कारकों पर निर्भर होता है तथा केवल मुद्रास्फीति दर पर नहीं ।

पत्तन यान परियोजना चरण पर अधिप्राप्त किए गए थे, किन्तु तकनीकी रूप से अर्हक कार्मिकों के लिए पद स्वीकृत नहीं किए गए थे । अतः, प्रचालन एवं जनशक्ति का बहिःस्रोतण किया जाता था । विगत वर्षों में नौवहन संचलन में वृद्धि के कारण, पत्तन यानों की प्रमात्रा में वृद्धि की जानी आवश्यक है ।

यह पुष्टि की जाती है कि लागत विवरणों में दर्शित तलकर्षण व्यय अनुरक्षण तलकर्षण है ।

तलकर्षण व्यय गाद की प्रमात्रा तथा ईंधन कीमतों पर निर्भर है ।

अनुमान में मूल्यवृद्धि डीसीआई के साथ करार में मूल्यवृद्धि खंड के अनुसार है ।

विविध व्ययों के अंतर्गत लांचों पर व्यय किराए पर लेने के प्रभार हैं । अनुमानित वृद्धि उच्च गति लांचों को किराए पर लेने के कारण है ।

इन आंकड़ों को अब संशोधित किया गया है ।

पूंजी लागत में अन्यथा एमडब्ल्यूबी के लिए पृथक लागत ब्योरे उपलब्ध नहीं है । वर्तमान गोदी को किराए पर लेना जारी रहेगा ।

हम टीएमपी के साथ सहमत हैं ।

चूंकि, यानों का औसत जीआरटी 20000 से 25000 के बीच भिन्न-भिन्न है, प्रभाव के बहुत अधिक होने की आशा नहीं है।

इसकी अभी जांच की जा रही है । पत्तन ने सीआईडीसीओ से अध्ययन करने का अनुरोध किया है । इसके प्राप्त होने पर प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा ।

यह मार्ग छोड़ने के लिए प्रभारों में परिवर्तन के कारण है। वाहन निर्यातकों ने भी जेएनपीटी में क्षेत्र को खाली कर दिया है ।

सीमाशुल्क जैसे कुछ पक्षकारों ने परिसर को खाली कर दिया है ।

भवनों तथा सड़कों की मरम्मत में पर्याप्त वृद्धि होने की संभावना है ।

भारत सरकार ने 10% प्रतिवर्ष की दर से ब्याज दर नियत की है । पत्तन ने ऋण की पूर्व अदायगी की अनुमति मांगी है।

यदि, दंडात्मक गोदी किराया प्रभार प्रयोक्ता के दोष के कारण नहीं है तो उनका उद्ग्रहण नहीं किया जाता । यदि उनका उद्ग्रहण किया जाता है, तो अभ्यावेदन एवं मामले के गुणावगुण के आधार पर प्रभारों का प्रतिदाय कर दिया जाता है ।

संपदा प्रभारों की समीक्षा करने पर इनकी समीक्षा की जाएगी।

चूंकि, एक लघुतर अवधि के लिए क्रेनों को किराए पर लेना एक अव्यवहार्य प्रस्ताव प्रतीत होता है । जेएनपीटी का इरादा मुख्य गोदी के लिए नई क्रेनों लेने तथा अवशिष्ट जीवन वाली पुरानी क्रेनों एसडब्ल्यूबी को अंतरित करने का है । इसके दृष्टिगत, इस संबंध में कार्रवाई शुरू नहीं की गई है ।

क्र०सं० हमारे प्रश्न

1. वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए समग्र पत्तन (जेएनपीटी के निष्पादन का विश्लेषण)

1. प्रचालनात्मक आय

जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए 43.50 रुपए/ अमरीकी डॉलर की विनिमय दर तथा 2006-07 से आगे की अवधि के लिए 43 रुपए/अमरीकी डॉलर की विनिमय दर यान संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए प्रयोज्य की है । यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित यान संबंधित आय इस मामले को अंतिम रूप देते समय प्रवृत्त विनिमय दर पर निर्भर होगी ।

2. वित्त एवं विविध आय तथा वित्त एवं विविध व्यय

(i) जेएनपीटी ने लेखों में वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत दर्ज किए गए न्यूनतम गारंटीशुदा शुपुट (एमजीटी) में कमी के लिए जुर्माने से प्राप्त आय को विचार में नहीं लिया है । इस आय को विश्लेषण में विचार में लिया गया है ।

(ii) जेएनपीटी ने वित्त एवं विविध आय तथा वित्त एवं विविध व्यय में अतिथिगृह एवं गैस अभिकरण से संबंधित आय को शामिल नहीं किया है । लेखों में दर्ज इन दो मदों की आय तथा व्यय को इस प्रक्रिया में विचार में लिया गया है ।

3. प्रबंधन उपरिव्ययों का आवंटन

वर्ष 2005-06 के लिए आवंटित प्रबंधन उपरिव्यय वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक उपरिव्यय से लगभग 21%

उच्चतर हैं। जेएनपीटी ने बताया है कि यह वृद्धि सुरक्षा तथा पीएमसी के व्ययों में वृद्धि के कारण है। तथापि, यह पाया गया है कि पत्तन ने कंटेनर कार्यकलाप के लिए संगत लागत विवरण में 'पीपीडी, स्टोर्स/पीएमसी तथा अन्य' के अंतर्गत पीएमसी व्यय का पृथक लेखाकरण किया है। इसलिए, वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित प्रबंधन उपरिव्यय आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए 6.5% के मूल्यवृद्धि कारक को प्रयोज्य करते हुए संतुलित किए गए हैं।

4. नियोजित पूंजी

वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी के संदर्भ में वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार दर्शित नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के मूल्य तथा 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी परिकलनों में 4057 लाख रुपए का अंतर है। यह अंतर अस्पष्ट बना हुआ है। वर्ष 2005-06 के लिए नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के मूल्य को वार्षिक लेखों की स्थिति दर्शाने के लिए आशोधित किया गया है।

5. विगत अधिशेष का समायोजन

जैसेकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने दो वर्षों (2002-03 तथा 2003-04) के लिए 48.98 करोड़ रुपए के अनुमानित निवल अधिशेष की तुलना में 2002-03 से 2005-06 तक की 4 वर्षों की अवधि के दौरान आरओसीई के पश्चात 609.64 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष अर्जित किया होता। जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में निर्धारित है, जेएनपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करते समय 609.64 करोड़ रुपए के 50% को प्रतिशुलित किया जाना अपेक्षित है। तदनुसार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रत्येक कार्यकलाप की संबंधित प्रचालनात्मक आय के अनुपात में सभी कार्यकलापों के लागत विवरणों में 304.82 करोड़ रुपए की राशि प्रतिशुलित की गई है।

II. वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए समग्र पत्तन

1. आवंटित प्रबंधन उपरिव्यय

(i) वर्ष 2005-06 तथा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक प्रशासनिक उपरिव्ययों को लेते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 6.5% का मूल्यवृद्धि कारक प्रयोज्य करके तथा आधार के रूप में वर्ष 2005-06 के लिए संतुलित आंकड़े लेते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 4.5% प्रतिवर्ष पर अनुमानित प्रबंधन उपरिव्ययों को संतुलित किया गया है।

2. वित्त एवं विविध आय

(i) जेएनपीटी ने केवल नीलामी बिक्री से आय तथा लांच पास से

आय को विचार में लिया है। वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय 513.30 लाख रुपए परिकलित की गई है, जिसमें संशोधित अनुमान 2006-07 के अनुसार निवेशों पर ब्याज शामिल नहीं है।

(ii) 513.30 लाख रुपए के इस आंकड़े को वर्ष 2006-07 के लिए तथा अनुवर्ती दो वर्षों 2007-08 तथा 2008-09 के लिए विचार में लिया गया है।

3. वित्त एवं विविध व्यय

इसी प्रकार, जेएनपीटी ने केवल लांच किराए, भविष्य निधि, पेंशन तथा उपदान संबंधी व्यय को विचार में लिया है। ऋण पर ब्याज को छोड़कर बजट अनुमान (2006-07) के अनुसार अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय पर वर्ष 2006-07 के लिए विचार किया गया है तथा इसी अनुमानित राशि को अगले दो वर्षों (2007-08 तथा 2008-09) के लिए विचार में लिया गया है।

4. नियोजित पूंजी

(i) वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखे 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 78418.43 लाख रुपए दर्शाते हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी परिकलन 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार नियत परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक 82,475.75 लाख रुपए दर्शाते हैं। वार्षिक लेखों में दर्शित आंकड़े तथा लागत विवरणों के बीच 4057 लाख रुपए का अंतर है। यह अंतर अस्पष्ट बना हुआ है। लागत विवरण में दर्शित वर्ष 2005-06 के लिए निवल ब्लॉक के मूल्य को वार्षिक लेखों में दर्शित निवल ब्लॉक का मूल्य दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है। कुल आंकड़े को संशोधित करते समय, 4057 लाख रुपए के अंतर को नियत परिसंपत्तियों के आरंभिक निवल ब्लॉक के अनुपात में सभी कार्यकलापों में समायोजित किया गया है।

(ii) जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपकरण के अधिग्रहण के लिए वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए पूंजी उपरिव्यय का अनुमान लगाया है, जब वर्ष 2006-07 तथा 2008-09 के लिए अनुमानित यातायात लगभग 20% से 30% निम्नतर है। पत्तन ने बताया है कि यह प्रस्ताव दीर्घावधिक दृष्टिकोण लेते हुए तथा क्षमताओं के लिए आयोजना हेतु

अनुमानित यातायात से 30% अधिक के स्तर पर नियोजित पूंजी के आलोक में किया गया है। पत्तन ने इन अतिरिक्त उपकरणों के अधिग्रहण के लिए प्रदत्त अनुमोदन से संबंधित कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है।

- (iii) आईएसपीएस के लिए वर्ष 2005-06 में 50 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय तथा वर्ष 2006-07 में 250 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित किया गया है। यह निवेश पत्तन में आने वाले सभी यानों के लिए अनिवार्य आवश्यकता प्रतीत होता है तथा केवल मात्र जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए नहीं। अतः संबंधित प्रचालनात्मक आय के आधार पर कंटेनर कार्यकलाप तथा समुद्री कार्यकलाप के लिए 300 लाख रुपए का निवेश संविभाजित किया गया है।
- (iv) जेएनपीटी ने रेल ट्रेक दोहरेकरण के लिए वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान प्रत्येक वर्ष 1500 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा यह सिद्ध नहीं किया गया है कि रेल ट्रेक के दोहरेकरण से प्रत्युत्पन्न लाभ केवल जेएनपीटी में संचालित कंटेनरों तक ही सीमित होंगे। चूंकि, रेल ट्रेक दोहराकरण बुनियादी ढांचे का विकास है, 3000 लाख रुपए के परिकल्पित पूंजी परिव्यय को एस्करो खाते से पूरा किया जाना चाहिए। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 1500 लाख रुपए के प्रस्तावित पूंजी परिव्यय को विचार में नहीं लिया गया है।
- (v) पत्तन ने वर्ष 2008-09 के लिए 80,000 लाख रुपए की राशि की भारी तलकषण परियोजना की परिकल्पना की है। इस संबंध में सरकार की स्वीकृति की प्रति, जो कथित रूप से जेएनपीटी के 6 जनवरी, 2006 के पत्र के साथ संलग्न की गई है, प्राप्त नहीं हुई है। कृपया, सरकारी स्वीकृति की एक प्रति प्रस्तुत करें। एमबीपीटी ने अपने 10 जुलाई, 2006 के पत्र संख्या एफए/एसीसी/190-ए/ 6096 द्वारा अन्य बातों के अलावा यह सूचित किया है कि यह जेएनपीटी के सहयोग से जलमार्ग को गहरा करने की परियोजना में भागीदारी कर रही है और इस संबंध में 10,000 लाख रुपए के निवेश की वचनबद्धता की है। अतः एमबीपीटी द्वारा वचनबद्ध 10,000 लाख रुपए के समंजन के पश्चात लागत विवरणी में सिर्फ 70,000 लाख रुपए की राशि पर विचार किया जा सकता है।
- (vi) जेएनपीटी ने 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियों की पहचान की है, जो प्रत्यक्षतः व्यवसाय से संबंधित नहीं है, जिनमें विद्यालय भवन और अस्पताल के उपकरणों की कीमत शामिल है। यह पहचान वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलापों से संबंधित नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के अथशेष मूल्य के संदर्भ में की गई है। जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए इन परिसंपत्तियों की मूल्यह्रासित कीमत स्पष्ट रूप से प्रस्तुत नहीं की है। इन परिसंपत्तियों की मूल्यह्रासित कीमत की अनुपस्थिति में 668.42 लाख रुपए के अधिशेष मूल्य पर संशोधित दिशानिर्देशों की धारा 2.9.7 की तर्ज पर 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर आरओसीई की अनुमति होगी। तथापि, यह नोट किया जाए कि अस्पताल के भवन को भी व्यवसाय संबंधी प्रहस्तनयों की श्रेणी में शामिल किए जाने की जरूरत है। अतएव, तदर्थ आधार पर 10 करोड़ रुपए की राशि को अस्पताल के भवन की कीमत और 7.40% की जोखिम मुक्त ब्याज दर पर आरओसीई की अनुमति है।
- (vii) पत्तन द्वारा अनुमानित कार्यशील पूंजी अनुमान संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार कम कर दिए गए हैं।

III. बल्क प्रहस्तन कार्यकलाप

प्रचालन खर्च

मूल्यहास को छोड़कर प्रचालन खर्च के कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में कर्मचारियों की पुनः तैनाती के बाद भी प्रति वर्ष 300 लाख रुपए से अधिक के स्तर पर बने रहने का अनुमान है। यह भी कि इस पत्तन ने स्थूल टर्मिनल कार्य प्रचालन बंद कर दिए हैं; इसने गोदी बीओटी प्रचालक को सौंप दी है और पत्तन ने सभी स्थूल भंडारण सुविधाएं भी बीओटी प्रचालक को सौंप दी हैं। इसे देखते हुए, 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित व्यय न्यायोचित प्रतीत नहीं होता। तथापि, 2006-07 से 2008-09 वर्षों के लिए 'कर्मचारी

पारिश्रमिक' और 'अन्य सामान्य व्यय' को वर्ष 2005-06 को आधार मानते हुए संबंधित अनुमानित प्रचालन खर्च में 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए कम कर दिया गया है।

IV. कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप

(i) प्रचालन खर्च

'मरम्मत और रख-रखाव' तथा 'सामग्री की खपत' पर अनुमानित खर्च में पूर्ववर्ती दो वर्षों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 2005-06 से 2008-09 वर्षों के लिए भारी वृद्धि दर्शायी गई है। जबकि 2006-07 से 2008-09 के वर्षों में यातायात घटने की संभावना है, अनुमानित व्यय में वृद्धि न्यायोचित प्रतीत नहीं होती है। जेएनपीटी ने पूर्वानुमानित व्यय परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। परिकलन की अनुपस्थिति में व्यय अनुमान वर्ष 2004-05 को आधार मानते हुए वास्तविक आंकड़ों को हिसाब में

लेकर वर्ष 2005-06 और 2006-07 से 2008-09 की अवधि के लिए संगत वृद्धि कारक लागू करके कम किया गया है ।

(ii) **उपस्कर किराए पर लेना**

जेएनपीटी ने आरंभ में अपने 3 फरवरी,2006 के पत्र द्वारा कंटेनर प्रहस्तन हेतु लागत विवरणियों में किराए पर उपस्कर लेने के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 21.00 करोड़ रुपए, 20.56 करोड़ रुपए और 23.52 करोड़ रुपए दर्शाया है । विशेष रूप से ये अनुमान वर्ष 2005-06 के लिए 27 करोड़ रुपए के अनुमान की तुलना में कम थे । तदनंतर, इस कथित वैधानिक अपेक्षा के दृष्टिगत कि वाहन अपने पंजीकृत सकल वाहन भार के अनुसार वजन ढोएं, जेएनपीटी द्वारा उच्च क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों को प्रस्तावित किराए पर लेने के आधार पर 2006-07 से 2008-09 के वर्षों के लिए लगभग 8 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की उर्ध्वगामी वृद्धि के इन अनुमानों को जेएनपीटी ने अपने 31 मई,2006 के पत्र संख्या जेएनपी-एफआईएन/06 द्वारा संशोधित किया है । इस परिप्रेक्ष्य में कृपया, इसके 3 फरवरी,2006 और 31 मई,2006 के पत्रों के संदर्भ में उत्पन्न निम्नलिखित बिंदु प्रस्तुत/स्पष्ट करें । जेएनपीटी द्वारा उच्च क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने की यथास्थिति प्रस्तुत करें और अनुमान अद्यतन होने चाहिए । जेएनपीटी से अपेक्षित ब्योनों की प्राप्ति के लंबित रहते, इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 3 फरवरी,2006 के पत्र में प्रस्तुत अनुमानों को माना गया है ।

जेएनपीटी का दिनांक 3 फरवरी,2006 का पत्र

(क) उपस्करों के किराया प्रभारों में निर्मित ट्रैक्टर ट्रेलरों हेतु किराया प्रभारों के संघटक को स्पष्ट रूप से लाते हुए 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित संघटकों के पूर्व प्रस्तावित किराया प्रभारों हेतु परिकलन ।

(ख) वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों और 2005-06 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2006-07 और 2008-09 के लिए अनुमानों के घटे हुए स्तर के कारण ।

जेएनपीटी का दिनांक 31 मई,2006 का पत्र

जेएनपीटी के दिनांक 31 मई,2006 के पत्र के कवर के अंतर्गत हमें अग्रेषित लागत पत्र के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/प्रस्तुत करें :

(क) एक ट्रैक्टर ट्रेलर के लिए 50 लाख रुपए की पूंजीगत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य ।

(ख) विद्यमान ट्रैक्टर/ट्रेलर्स के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में 5% 'मरम्मत और रख-रखाव' लागत के अनुमान का आधार ।

(ग) कथित रूप से लागत पत्र के साथ संलग्न की गई 3.32 लाख रुपए की अनुमानित कर्मचारी लागत के ब्योरे नहीं मिले हैं ।

(घ) जेएनपीटी ने प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रेलर प्रतिवर्ष प्रचालन हेतु मानवशक्ति के परिवहन की लागत का अनुमान किया है । प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर 40,765 रुपए की अनुमानित राशि का परिकलन प्रस्तुत करें ।

(ङ) कृपया, प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर 8228/- रुपए की प्रस्तावित स्थल तक मानवशक्ति के परिवहन की लागत का परिकलन प्रस्तुत करें । इस संदर्भ में, प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रेलर के प्रचालन हेतु 3 शिफ्टों में मानवशक्ति के परिवहन की लागत और मानवशक्ति के परिवहन की लागत (स्थल पर) में अलग-अलग अनुमान (लागत पत्र के 'ख' और 'च' पर) प्रस्तावित करने के कारण प्रस्तुत करें ।

(च) पर्यवेक्षण लागत (लागत पत्र की मद 'ज') के अनुमान में गलती प्रतीत होती है ।

(छ) जेएनपीटी ने लागत पत्र में माना है कि प्रतिवर्ष 105 ट्रैक्टर ट्रेलर किराए पर लिए जाने हैं और प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रेलर प्रतिवर्ष 13200 टीईयू का प्रहस्तन करेगा । इसे देखते हुए, 105 ट्रैक्टर ट्रेलरों द्वारा प्रहस्तन किए गए कुल टीईयू वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 0.88 मिलियन टीईयू, 0.87 मिलियन टीईयू और 0.995 टीईयू के अनुमानित यातायात की तुलना में लगभग 1.39 मिलियन टीईयू प्रतिवर्ष बैठते हैं । इसलिए, उपस्करों के अनुमानित किराया प्रभारों को अनुमानित यातायात के संदर्भ में न्यायोचित होने की जरूरत है ।

- (iii) **कर्मचारी पारिश्रमिक**
जेएनपीटी ने बल्क कार्यकलाप से कर्मचारियों की पुनः तैनाती और वेतनों में सामान्य वृद्धि के आधार पर वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 2005-06 में वृद्धि लगभग 25% अनुमानित की है और वर्ष 2005-06 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2006-07 के अनुमान में वृद्धि 8% है। परंतु, बल्क कार्यकलाप की लागत विवरणी अभी भी कर्मचारी पारिश्रमिक में अनुमानित व्यय दर्शाती है। कंटेनर कार्यकलाप हेतु अनुमानित कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि वास्तविक अर्थों में वर्ष 2004-05 हेतु वास्तविक की तुलना में 2005-06 हेतु बल्क कार्यकलाप में कर्मचारी पारिश्रमिक में अनुमानित व्यय में कमी के अनुरूप दिखाई नहीं देती है। वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके 2005-06 के अनुमान और 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों को कम किया गया है।
- (iv) **कानूनी और व्यावसायिक प्रभार**
वर्ष 2005-06 के अनुमानों पर 4.5% का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम कर दिए गए हैं।
- (v) **मूल्यहास**
पत्तन रेलवे से संबंधित मूल्यहास, जिन्हें प्रचालन और रख-रखाव हेतु भारतीय रेलवे को अंतरित कर दिया गया था, जेएनपीटी द्वारा यथापुष्ट कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के तहत दिखाया जा रहा है। रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास आंकड़ा वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए 121.46 लाख रुपए के एकसमान स्तर पर बढ़ा हुआ दिखाई देता है। इस 121.46 लाख रुपए के आंकड़े को वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानित मूल्यहास से हटा दिया गया है।
- (vi) **इंजीनियरी सेवाएं**
वर्ष 2005-06 हेतु इंजीनियरी सेवाओं के लिए अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक व्यय का लगभग 160% है। वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों में वृद्धि का कारण बढ़ा हुआ रख-रखाव कार्य और कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि बताया जाता है। जब लागत विवरणी में 'कर्मचारी पारिश्रमिक' के लिए पहले ही लागत का घटक है, यह स्पष्ट नहीं है कि इंजीनियरी सेवाएं देते हुए लागत में कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि को क्यों हिसाब में लिया गया है। रख-रखाव कार्य में वृद्धि के संबंध में जेएनपीटी द्वारा दिया गया विवरण समुचित रूप से इंजीनियरी सेवाएं देने की लागत में वृद्धि का स्पष्टीकरण नहीं देता है। अतएव, आधार के रूप में 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2005-06 और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक का अनुमानित व्यय कम किया गया है।
- (vii) **पीपीडी भंडार/पीएमसी व अन्य**
(क) वर्ष 2005-06 का अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 6 गुना है। अनुमानित कंटेनर यातायात और आधार के रूप में 2004-05 के वास्तविक व्यय को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2005-06 के अनुमान और 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम किए गए हैं।
(ख) इस खाते में समूचा व्यय पत्तन द्वारा इस आधार पर कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए आवंटित किया जाता है कि कम्प्यूटर प्रणाली मुख्यतया कंटेनर कार्यकलाप के लिए है। जबकि यह सत्य हो सकता है, भंडारों का व्यय और अन्य मदों पर व्यय अन्य कार्यकलापों के लिए भी आवंटित करना होगा। अतएव, अनुमानित व्यय की यह मद संबंधित कार्यकलापों के अनुमानित प्रचालन व्यय के अनुपात में सभी कार्यकलापों को आवंटित की जाती है।
- (viii) जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र में प्रस्तुत कंटेनर प्रहस्तन लागत विवरणी में 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलनात्मक स्थिति और जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र में प्रस्तुत कंटेनर प्रहस्तन लागत विवरणी वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 3 करोड़ रुपए, 5.38 करोड़ रुपए और लगभग 7.77 करोड़ रुपए की वृद्धि दर्शाती है। कृपया, जेएनपीटी के दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में अतिरिक्त विचाराणीय मूल्य सहित परिसंपत्तियों की मदों की सूची बनाएं।

V. **समुद्री कार्यकलाप**

- (i) **यातायात**
लागत विवरण में सूचित और आय गणना हेतु परिकलन पत्रक में प्रस्तुत पोतों की संख्या और पोतों के जीआरटी में अंतर है। परिकलन पत्रक में प्रस्तुत आंकड़ों पर विचार किया गया है।
- (ii) **प्रचालन आय**
परिकलन पत्रक में प्रस्तुत स्थिति पर विचार किया गया और लागत विवरणी में सूचित प्रचालन आय को परिकलन पत्रक के

समान रखने के लिए आशोधित किया गया । अनुमानित प्रचालन आय आगे मामले के निपटान के समय विद्यमान मुद्रा विनिमय दर के अनुसार समंजन के अध्याधीन होगी ।

(iii) प्रचालन लागत

(क) जल के लिए अनुमानित व्यय 2004-2005 के वास्तविक व्यय से 2005-06 में लगभग 38% अधिक है । वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए अनुमानों को पोत यातायात और अनुमत्य वृद्धि कारक में प्रतिशतता वृद्धि को ध्यान में रखकर कम किया गया है ।

(ख) सामग्री की खपत हेतु अनुमानित व्यय के संदर्भ में पिछले दो वर्षों के वास्तविक व्यय और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों का उच्च स्तर स्पष्ट नहीं है । वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए आधार के रूप में 2004-05 हेतु वास्तविक व्यय को हिसाब में लेते हुए प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके अनुमान कम किए गए हैं ।

(ग) आधार के रूप में वर्ष 2006-07 के अनुमान को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित 'मरम्मत और रख-रखाव' हेतु अनुमानित व्यय कम किया गया है ।

(घ) वर्ष 2006-07 हेतु टर्गों को किराए पर लेने/ पायलट लांचों/सुरक्षा के लिए अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के अनुमानित व्यय का लगभग 23 गुना है । वर्ष 2007-08 और 2008-09 के अनुमान भी वर्ष 2003-04 और 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में अधिक हैं । न तो प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों की संख्या में कोई भारी वृद्धि हुई है और न ही पत्तन यानों की प्रचालन लागत में कोई कमी हुई है। आधार के रूप में, वर्ष 2005-06 के अनुमान को हिसाब में लेते हुए 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम किए गए हैं ।

(ङ) वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित 'अन्य सामान्य खर्च' वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय का लगभग 195% है। तदनंतर तीन वर्षों के अनुमान भी वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में अधिक है । ये अनुमान प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके कम किए गए हैं ।

VI. संपदा कार्यकलाप

I. प्रचालन आय

जेएनपीटी ने टाउनशिप से किराए की अनुमानित आय वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 20.08 लाख रुपए और 21.08 लाख रुपए आंकी है । तथापि, संशोधित अनुमान (2005-06) और बजट अनुमान (2006-07) वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रत्येक वर्ष क्वार्टरों से किराया 95.08 लाख रुपए दर्शाते हैं । वर्ष 2005-06 और 2006-07 हेतु लागत विवरणी में यथा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार किया गया है । तथापि, जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे ।

2. प्रचालन व्यय

(i) वर्ष 2005-06 और 2007-08 तथा 2008-09 में मरम्मत और रख-रखाव खर्च 20% बढ़ना अनुमानित है । व्यय की मद के इस अनुमान को आधार के रूप में वर्ष 2004-05 हेतु मरम्मत और रख-रखाव के वास्तविक व्यय को मानते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 6.5% का वृद्धि कारक लागू करके कम किया गया है । इसी प्रकार, आधार के रूप में वर्ष 2005-06 के कम अनुमान मानते हुए 4.5% का वृद्धि कारक प्रयोग करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक का अनुमानित व्यय कम किया गया है ।

(ii) लघु निर्माण कार्यों का व्यय 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 में लगभग 10 गुना बढ़ना अनुमानित है । तदनंतर वर्षों (2006-07 से 2008-09) के लिए अनुमान वर्ष 2005-06 के अनुमान की तुलना में 51% से अधिक बढ़ना अनुमानित है । यदि, वर्ष 2005-06 के अनुमान वास्तविक खर्च से अधिक है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान जेएनपीटी द्वारा न्यायोचित हैं, तो जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़े स्वीकार कर लिए जाएंगे । अन्यथा, पिछले तीन वर्षों (2003-04 से 2005-06) के लिए व्यय के औसत को 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष हेतु अनुमान के रूप में माना जाएगा ।

(iii) आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय को आधार मान कर लेते हुए प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके 2005-06 और 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के लिए अनुमानित कर्मचारी पारिश्रमिक कम कर दिया गया है ।

(iv) वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय पर 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2006-07 से 2008-09 के

लिए पौधरोपण हेतु अनुमानित व्यय कम किया गया है ।

3. संपदा संबंधी प्रभारों की पुनरीक्षा तब तक नहीं की जाएगी, जब तक जेएनपीटी भारत सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के दृष्टिगत तैयार किए गए संपदा संबंधी प्रभारों की पुनरीक्षा का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करता है।

जेएनपीटी का उत्तर

विनिमय दर में हालिया विगत में घटबढ़ थी और भविष्य में भी इसमें उतार-चढ़ाव होने की संभावना है तथा अगले तीन वर्षों के लिए अनुमान लगाते समय एक संरक्षणात्मक अनुमान लगाया जाना अपेक्षित है । मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रवृत्त विनिमय दर पर विचार करना सही नहीं है । विगत तीन वर्षों के लिए औसत विनिमय दर पर विचार करना समुचित होगा ।

एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने को विचार में नहीं लिया गया है, क्योंकि उन्हें वसूल नहीं किया जा रहा है । इसके अतिरिक्त, पैरा 2.9.9 पर संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रवृत्तियों के इस भाग पर कार्यशील पूंजी के लिए विचार में नहीं लिया गया है । आय को विचार में लेना तथा सदृश प्रवृत्तियों को नियोजित पूंजी के लिए विचार में न लेना सही नहीं है। प्रशुल्क नियतन के प्रयोजन से उर्पाजन आधार पर एमजीटी पर विचार करना पतन की वित्तीय स्थिति को गंभीर रूप से प्रभावित करेगा । हम

केवल बिल बना रहे हैं तथा इस आय को वसूल नहीं कर रहे हैं । बिल भी संविदात्मक शर्त के अनुपालन में दिए जा रहे हैं । एएस-9 में भी यह शर्त रखी गई है कि अंततः संदिग्ध वसूली वाली आय को मान्य नहीं किया जाना चाहिए । हम सशक्त रूप से महसूस करते हैं कि इस आय को शामिल नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि अंततः इसे बट्टे खाते डालना पड़ेगा ।

जैसाकि पहले सूचित किया जा चुका है, प्रबंधन उपरिव्ययों में वृद्धि सुरक्षा तथा पीएमसी के कारण है । यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005-06 में सीआईएसएफ की संख्या 336 से बढ़ाकर 392 कर दी गई है तथा इसमें 151 और कार्मिकों की वृद्धि होने की संभावना है । लागत विवरणों में पृथक रूप से दर्शित पीएमसी व्यय सीधे उस कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर आयोजना एवं बिलिंग से संबंधित हैं । तथापि, प्रबंधन उपरिव्ययों में पीएमसी व्यय लेखाकरण, वेतन नामावली पर कार्यवाही, इंटरनेट, इंटरनेट, नेटवर्किंग संबंधित व्ययों के लिए हैं । वर्धित यंत्रीकरण व्यय वृद्धि में परिणामी हुआ है । अतः 6.5% का वृद्धि कारक प्रयोज्य करना सही नहीं है ।

नियोजित पूंजी में 4057 लाख रुपए का अंतर बीओटी प्रचालक को सौंपे गए शेडों के कारण है, जिसे निवल नियत परिसंपत्तियों के नीचे तुलनपत्र में पृथक प्रकट किया गया है ।

हम दोहराते हैं कि सरकार की अंतिम राय प्राप्त होने तक बीओटी आय को विचार में नहीं लिया जाना चाहिए । प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल आधार पर किया जाए तथा भूस्वामी कार्यकलाप के कारण उर्पाजित होने वाली किसी भी आय को टर्मिनल प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए ।

जैसाकि पहले ही ऊपर बताया गया है, लागत विवरण में पृथक दर्शाए गए पीएमसी व्यय उस कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर आयोजना एवं बिलिंग से सीधे संबंधित व्यय हैं । तथापि, प्रबंधन उपरिव्ययों में पीएमसी व्यय लेखाकरण, वेतन नामावली पर कार्यवाही, इंटरनेट, इंटरनेट, नेटवर्किंग संबंधित व्ययों के लिए हैं । वर्धित यंत्रीकरण व्यय वृद्धि में परिणामी हुआ है ।

लांच पास, गैस एजेंसी इत्यादि को छोड़कर इस शीर्ष के अंतर्गत आय की कोई युक्तिसंगत निश्चितता नहीं है । इसके महत्वपूर्ण न होने के कारण इसे छोड़ा जा सकता है। यह आश्चर्यजनक है कि कर्मचारी अग्रिम पर ब्याज को भी विचार में लिया गया है । चूंकि, अतिथिगृह से आय केवल हमारे प्रचालनों की आनुषंगिक है, इसलिए परिवर्तनीय स्वरूप की होने के कारण उसे विचार में नहीं लिया जाना चाहिए ।

यह प्रतीत होता है कि टीएएमपी व्यय पूर्वानुमान/विचार के लिए आधार परिवर्तन द्वारा आरओसीई को बढ़ाने का प्रयास कर रहा है । यह पाया गया है कि कोई एकसमान दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया है । कुछ व्ययों के लिए यह वास्तविक व्यय है तथा अन्य व्ययों के लिए यह बजटीय आंकड़े हैं । यह इस तथ्य से देखा जा सकता है कि 2002-03 से परिसंपत्तियां निवेशों पर हानि के लिए प्रावधान को विचार में नहीं लिया गया है, जबकि परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ को विचार में लिया गया है । परिसंपत्तियों की बिक्री/निवेश पर हानि को विचार में न लेने का तर्काधार समझ में नहीं आता है ।

नियोजित पूंजी में अंतर के संबंध में कृपया ऊपर मद सं० 1(4) को देखें ।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं ।

आईएसपीएस पर व्यय के संबंध में यह स्पष्ट नहीं है कि आय किए प्रकार समुद्री कंटेनर कार्यकलापों के लिए व्यय के संविभाजन का आधार हो सकती है । प्रत्येक निजी टर्मिनल अपनी आंतरिक सुरक्षा के लिए व्यय उपगत कर रहा है, यद्यपि प्रमुखतः समग्र सुरक्षा के

लिए व्यय पत्तन उपगत कर रहा है ।

2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए रेल ट्रैक दोहरेकरण के लिए 1500 लाख रुपए का अनुमान पत्तन क्षेत्र के भीतर अतिरिक्त रेल ट्रैकों के वर्धन के लिए है । चूंकि, आयोजित भारी पूंजीव्यय ढांचागत प्रारक्षित राशि के विनियोजन से अधिक हो जाएगा, इन व्ययों पर पृथक विचार किया जाना होगा ।

भारी तलकषण परियोजना के बारे में वित्तपोषण पद्धति को मंत्रालय के साथ परामर्श से अभी निश्चित किया जाना है । अंतिम निर्णय होने पर एमबीपीटी से अंशदान, यदि कोई हो, टीएमपी को सूचित किया जा सकता है ।

जैसाकि पहले ही सूचित किया जा चुका है कि विद्यालय के भवनों का निर्माण मुख्यतया अपने कर्मचारियों को शैक्षणिक सुविधाओं के लिए प्रावधान हेतु किया जाता है और इसे व्यवसाय परिसंपत्तियों की श्रेणी में शामिल किया जा सकता है ।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं की गई हैं ।

यद्यपि, बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया गया है, बल्क कार्यकलाप उथले जल की गोदी (एसडब्ल्यूबी) में किया गया है । उथले जल गोदी से संबंधित पूरे व्यय को बल्क कार्यकलाप में दर्शाया गया है । तथापि, ध्यान दिया जा सकता है कि एसडब्ल्यूबी में कंटेनर प्रहस्तन से आय कंटेनर कार्यकलाप में मानी जाती है । चूंकि, कंटेनर और बल्क माल दोनों एसडब्ल्यूबी में प्रहस्तन किए जाते हैं और माल का प्रत्येक प्रकार का हिस्सा अनिश्चित है, इस पर सारे व्यय को बल्क कार्यकलाप के अंतर्गत दर्शाया जाता है । समयोपरि प्रोत्साहन आदि सहित कुल कर्मचारी पारिश्रमिक लगभग 15% प्रतिवर्ष के हिसाब से बढ़ रहा है, इसलिए कर्मचारी पारिश्रमिक के लिए 4.5% वृद्धि लागू करना सही नहीं है ।

मरम्मत और रख-रखाव तथा सामग्री की खपत पर अनुमानित व्यय में वृद्धि पट्टे पर ली गई क्रेनों को खरीदने के कारण है । पट्टा अवधि के पूरा होने के बाद क्रेनों खरीदने व इन क्रेनों की मरम्मत व रख-रखाव में काफी वृद्धि होगी । इसलिए, 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वृद्धि की सामान्य प्रतिशतता लागू करना उचित नहीं होगा । जेएनपीटी ने निम्नलिखित उपस्कर पट्टे पर लिए हैं :-

रेल माउंटेड क्वे क्रेन	:	3 नग
रबर टायर्ड गैट्री क्रेन	:	6 नग
रेल माउंटेड गैट्री क्रेन	:	2 नग

ली गई/ली जाने वाली क्रेनों के ब्योरे निम्नानुसार हैं :

क्रेन	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
आरएमक्यूसी-3	-	1	2	-
आरटीजीसी-6	3	-	3	-
आरएमजीसी-2	-	1	-	1

जेएनपीटी द्वारा ट्रैक्टर के यूनिट मूल्य के बारे में एक निजी पार्टी से पेशकश की प्रति प्रस्तुत करने के सिवाए कोई कतिपय टिप्पणियां नहीं की गई हैं ।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गईं ।

ट्रैक्टर ट्रेलर की पूंजीगत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत है ।

कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं ।

(iii) कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं ।

रेलवे परिसंपत्तियां सतत् पट्टे पर रेलवे को अंतरित की जाती हैं, जिनका स्वामित्व जेएनपीटी के पास रहता है। प्रचालन और अनुरक्षण भारतीय रेलवे द्वारा किया जा रहा है। चूंकि, जेएनपीटी परिसंपत्तियों का मालिक है, प्रभारित मूल्यहास सही नहीं है।

इंजीनियरी सेवा समर्थक कार्यकलाप है, जिसका व्यय मुख्य कार्यकलापों के लिए पुनर्विनियोजित किया जाता है। इसलिए, उस कार्यकलाप का कर्मचारी पारिश्रमिक प्रत्यक्ष रूप से मुख्य कार्यकलाप में नहीं दिखाया जाता है।

पीपीडी व्यय में वृद्धि मुख्यतया सड़कों की मरम्मत और रख-रखाव के कारण है, जिसमें आवधिक रखरखाव के अलावा बढ़ते हुए यातायात के कारण वृद्धि हुई है।

जैसाकि पहले ही ऊपर स्पष्ट किया गया है, लागत विवरणियों में अलग से दर्शाए गए पीएमसी खर्च वे खर्च हैं, जो कंटेनर कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर नियोजन और बिलिंग से सीधे जुड़े हैं। तथापि, प्रबंधन उपरिव्यय में पीएमसी खर्च लेखाकरण, पे-रोल संबंधी कार्यवाही, इंटरनेट, इंटरनेट, नेटवर्क संबंधी खर्च के लिए हैं। प्रबंधन के अतिरिक्त खर्चों को विभिन्न कार्यकलापों के लिए पहले ही आवंटित किया जा चुका है। इसलिए, कंटेनर कार्यकलाप के प्रत्यक्ष खर्चों को अन्य कार्यकलापों में आवंटित करना ठीक नहीं है।

हमारे रिकार्डों के अनुसार 6.1.2006 और 3.2.2006 को प्रस्तुत लागत विवरणियों में कंटेनर कार्यकलाप के लिए नियोजित पूंजी एक ही है, जिस पर शुल्क संगणन के प्रयोजनार्थ विचार किया जा सकता है।

यह समझ में नहीं आता कि वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 3 करोड़ रुपए, 5.38 करोड़ रुपए और 7.77 करोड़ रुपए का अंतर कैसे हो गया। कृपया, इसकी समीक्षा करें।

जीआरटी का संगत परिकलन और पोलों की संख्या प्रस्तुत हैं।

इस मामले के निपटान के समय विद्यमान मुद्रा विनिमय दर पर विचार-विमर्श करना सही नहीं है। यह सही होगा कि पिछले तीन वर्षों की औसत दर पर विचार किया जाए।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

जैसाकि पहले ही सूचित किया गया है, मरम्मत और रख-रखाव तथा सामग्री के उपयोग में वृद्धि फ्लोटिंग क्राफ्टों के पुराने होने के कारण है।

वर्ष 2006-07 से दो नग अतिरिक्त टग और दो नग अतिरिक्त पायलट लांच किराए पर लिए गए हैं। इसलिए, व्यय बढ़ा है। वृद्धि लागू करना ठीक नहीं है।

कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

टाउनशिप हेतु किराए के खाते में अंतर कतिपय खाता शीर्षों अर्थात् भवन से किराए और क्वार्टरों से किराए के आवास में मिलने के कारण हुआ है। फिर भी, संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत कुल आय में कोई अंतर नहीं है। हम ठोस रूप से महसूस करते हैं कि संपदा कार्यकलाप से अधिशेष को किसी अन्य कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक-सहायता देने में प्रयोग न किया जाए, क्योंकि जमीन काफी कम है और संसाधन सीमित हैं। इनसे प्राप्त किराए को केवल विकास प्रयोजन हेतु ही प्रयोग किया जाए।

कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

11.2. हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को इंगित मसौदा दरों के मान में अपेक्षित परिवर्तनों और इस संबंध में प्राप्त जेएनपीटी के दिनांक 11 सितम्बर, 2006 के पत्र में उल्लिखित प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

क्र०सं० टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न

- (i) अध्याय 1.2 (सामान्य शर्तें) में यह बताते हुए एक टिप्पणी कि प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा, को संशोधित शुल्क दिशानिर्देशों की खंड 2.15 के अनुरूप शामिल किया जाएगा।

- (ii) खंड 1.2 (i) उप-खंडों (ग) और (घ) को इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट मानक खंड की तर्ज पर संशोधित किया जाए ।
- (iii) भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित शुल्क के रूपांतरण के बारे में खंड 1.2 (iii)(क) के संदर्भ में प्रस्तावित खंड को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 के अनुरूप विनिर्दिष्ट बैंक का चयन करते हुए संशोधित किया जाए ।
- (iv) खंड 1 के उप-खंड 1.2 में प्रस्तावित टिप्पणी (vi)(ख) के बारे में विलंबित भुगतान/वापसी- अदायगियों पर ब्याज को भारतीय स्टेट बैंक की विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में अद्यतन किया जाए ।
- (v) पायलिटेज एवं टॉवेज पर शुल्क लगाने के प्रस्तावित 3 स्लैबों के संदर्भ में जेएनपीटी कर संरचना के यौक्तिकीकरण के कारण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अलग से राजस्व कटौती प्रस्तुत करे ।
- (vi) (क) अनुसूची-2.2 (ए) की विद्यमान टिप्पणी-1 में स्थानांतरण शामिल है । प्रस्तावित टिप्पणी-1 में शब्द 'स्थानांतरण' नहीं है । परंतु, यूनिट दर में कोई समंजन नहीं किया गया है ।

प्रयोक्ता के अनुरोध पर पोत के स्थानांतरण प्रभारों के बारे में अनुसूची-2.2 (ए) की टिप्पणी-3 (पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की अनुसूची) यह अर्थ दर्शाती है कि पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की प्रस्तावित अनुसूची में प्रयोक्ता के अनुरोध पर पोत के एक स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं । प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.4 के अर्थ में प्रयोक्ता के अनुरोध पर स्थानांतरण संयुक्त शुल्क का हिस्सा नहीं बनता है । स्थानांतरण हेतु लागत घटक प्रस्तुत किया जाए और तदनुसार संयुक्त शुल्क की यूनिट दर घटाई जाए । यदि, जेएनपीटी 'स्थानांतरण' कार्यकलाप के लिए लागत घटक प्रस्तुत नहीं करता, पत्तन देयताओं की अनुसूची के पहले स्लैब के लिए प्रयोज्य प्रस्तावित यूनिट दर का 10% कम कर दिया जाएगा और बाद के दो स्लैब दरों को तदनुसार संशोधित किया जाएगा ।

- (ख) स्थानांतरण प्रभार तीन स्लैबों में प्रस्तावित किए जा सकते हैं, जैसाकि लागत ब्योरों में न्यायोचित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 की शर्तों में अपेक्षित है; और खंड 2.2 (ए) की प्रस्तावित टिप्पणी को हटा दिया जाए ।
- (vii) खंड 2.4 के नीचे टिप्पणी 3(iii) और (iv) बेकार प्रतीत होती हैं, क्योंकि बल्क/तरल माल जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन नहीं किए जाते हैं और इसे हटा दिया जाएगा ।
- (viii) खंड 2.4 के नीचे टिप्पणी 3(x) में उक्त टिप्पणी के पहले वाक्य में प्रकाशित 'लगाए' शब्द के पश्चात 'दंडात्मक' शब्द जोड़ा जाए ।
- (ix) इसी प्रकार, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों का न्हावा जेट्टी, मंबई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह गोदी अथवा जेएनपीटी की सीमाओं के भीतर कहीं भी स्थानांतरण के बारे में अनुसूची 2.2(ए) के टिप्पणी-4 को तीन स्लैबों में निर्दिष्ट किया जा सकता है और इसे लागत ब्योरों से न्यायोचित किया जा सकता है । इसके परिणामस्वरूप टिप्पणी-4 को हटाया जा सकता है ।
- (x) यह उल्लेख करते हुए एक शर्त कि उस अवधि के लिए कोई गोदी किराया प्रभार देय नहीं होंगे, जब पत्तन उपस्कर खराब होने अथवा विद्युत आपूर्ति बाधित होने अथवा जेएनपीटी पर आरोप्य किसी अन्य कारण से एक पोत को गोदी में निष्क्रिय खड़ा रहने के लिए मजबूर किया जाएगा, जो जेएनपीटी द्वारा यथा सहमत दरों के मान में अंतर्विष्ट नहीं है ।
- (xi) (क) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश में जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क के अगले पुनरीक्षण में संगत लागत ब्योरे प्रस्तुत करने के लिए दिए गए वचन पर प्रयोज्य दरों की 20% न्यूनतम छूट की शर्त के अध्याधीन उथले ड्राफ्ट वाली गोदी/पत्तन यान गोदी/पत्तन यान घाट के लिए अनुसूची संख्या 2.3 में निर्दिष्ट विद्यमान गोदी किराया प्रभारों का आवेदन अनुमोदित किया है । उथले और पत्तन यान गोदी के साथ-साथ पत्तन यान घाट के लिए प्रभार्य गोदी किराया प्रभारों के बारे में हमारे प्रश्न के संदर्भ में जेएनपीटी ने बताया है कि अन्य पूंजीगत लागत के अलावा उथली गोदी के लिए अलग लागत ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं और विद्यमान तदर्थ व्यवस्था जारी रखने का प्रस्ताव किया है ।

जेएनपीटी से अनुरोध है कि लागत ब्योरों पर आधारित उथले और पत्तन यान गोदियों के साथ-साथ पत्तन यान घाट हेतु गोदी किराया प्रभार प्रस्तावित करें नहीं तो यह प्राधिकरण विद्यमान तदर्थ व्यवस्था बनाए रखने की पुनरीक्षा करेगा ।

(ख) जेएनपीटी ने कंटेनर गोदी, बल्क गोदी, बहुप्रयोजन गोदी और अवतरण घाट के लिए गोदी किराया प्रभारों की उन्हीं दरों का प्रस्ताव किया है । कृपया, स्पष्ट करें कि इन गोदियों में उपलब्ध करायी गई सुविधाएं और उत्पादकता के स्तर एक समान

हैं।

- (xii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.1.5 के अनुसार जेएनपीटी यह कहते हुए अपने दरों के मान के मसौदे में यह शर्त अंतर्विष्ट करने के लिए सहमत हुआ है कि जेएनपीटी पर आरोप्य कारणों के लिए पत्तन द्वारा यदि कोई कंटेनर सुपुर्द नहीं किया गया तो कोई भंडारण प्रभार देय नहीं होंगे। जेएनपीटी द्वारा अपने दरों के मान के मसौदे में ऐसी किसी शर्त का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (xiii) खंड 5.1.1 के नीचे टिप्पणी (1)(घाट शुल्क अनुसूची) को हटाया जाएगा, क्योंकि खंड 3.3.1 के नीचे टिप्पणी में यह निर्दिष्ट है कि कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु बाक्स दरों में कंटेनरबंद माल पर घाटशुल्क शामिल है।
- (xiv) खंड 5.1.1 के नीचे टिप्पणी (2) को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.3 की तर्ज पर संशोधित किया जाएगा।
- (xv) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बल्क कार्यकलाप हेतु लागत विवरणी में सीमेंट प्रहस्तन का स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए, घाटशुल्क अनुसूची 5.1.1 में विद्यमान शुल्क मद संख्या 21 और अनुसूची 5.1.2 में निर्दिष्ट सीमेंट के प्रहस्तन हेतु मात्रा छूट स्कीम को हटा दिया जाएगा।
- (xvi) निःशुल्क अवधि के निर्धारण से संबंधित खंड 5.3 के नीचे टिप्पणी (3) को उस सीमा तक संशोधित किया जाएगा, ताकि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 के अनुरूप हो जाए।
- (xvii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा कोचीन पत्तन/तूतीकोरन पत्तन और जेएनपीटी के बीच क्रमिक यातायात संचलन पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए घटती हुई मात्रात्मक छूट अनुमोदित की थी। चूंकि, प्रस्तावित मसौदा दरों के मान में यह प्रावधान शामिल नहीं है, इसे पुनः शामिल किया जाएगा।
- (xviii) इसी प्रकार, इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश के अनुसार अनुमोदित पत्तन ग्राहकों को बिना लागत के बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों के लिए पार्किंग स्थान प्रदान करने हेतु प्रावधान मसौदा दरों के मान में जेएनपीटी द्वारा शामिल नहीं किया गया पाया गया है। यह प्रावधान पुनः शामिल किया जाएगा।
- (xix) चूंकि, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि बल्क टर्मिनल में भंडारण शेड बीओटी प्रचालक को सौंप दिए गए हैं, इसलिए खंड 5.5 (बल्क टर्मिनल में आच्छादित शेडों के लिए भंडारण प्रभार) और उसके नीचे सभी टिप्पणियां हटा दी जाएंगी।
- (xx) (क) जेएनपीटी के मसौदा दरों के मान के अध्याय-VI में एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि मौजूदा प्रशुल्क बीपीसीएल पर तब तक लागू रहेगा, जब तक कि वह प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएएमपी से संपर्क नहीं करता है। यह भी उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित टिप्पणी अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं है और इसलिए इसे हटा दिया जाएगा।
- (ख) जब बर्थ का बीपीसीएल द्वारा प्रचालन किया जा रहा है, तब जेएनपीटी के दरों के मान में खंड 6.1 (द्रव कार्गो पर घाट शुल्क प्रभार) और टिप्पणियां शामिल करने की कोई आवश्यकता दिखाई नहीं देती है।
- (xxi) तटीय कार्गो के लिए दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार खंड 7.1 से 7.4 (पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा किन्हीं अन्य उपस्करों पर प्रभार) में निर्धारित की जाएं।
- (xxii) जेएनपीटी ने निर्माण और किसी अन्य प्रयोजन हेतु पत्तन क्षेत्र के बाहर खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क (अध्याय-IX) से संबंधित मद के विवरण में संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, इसने संपदा किरायों को शासित करने वाली मौजूदा टिप्पणियों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन को भारत सरकार द्वारा घोषित संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों के आलोक में अपने संपदा किरायों की समीक्षा अवश्य करनी चाहिए। चूंकि, पत्तन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आलोक में संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है, मसौदा दरों के मान में प्रस्तावित संशोधनों पर इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तुत (किए जाने वाले) प्रस्ताव के साथ कार्रवाई की जाएगी। इस बीच, दरों के मान में शामिल करने के लिए एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की जाए, जिसमें यह उल्लेख किया गया हो कि संपदा संबंधी प्रभारों को शासित करने वाली मौजूदा शर्तें/टिप्पणियां उस सीमा तक लागू होंगी, जहां तक वे सरकार द्वारा फरवरी-मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के असंगत नहीं हैं।
- (xxiii) जेएनपीटी की सुविधाओं के कब्जाधारकों द्वारा खपत की गई बिजली के लिए बिजली प्रभार वसूल करने संबंधी जेएनपीटी के

प्रस्ताव में बिजली बिल की राशि में 5% उपरिव्यय शामिल हैं। इस प्रसंग में, कृपया स्पष्ट करें कि क्या ऐसे उपरिव्यय वसूल करने के लिए महाराष्ट्र विद्युत विनियामक आयोग की स्वीकृति अपेक्षित है।

जेएनपीटी द्वारा दिया गया उत्तर उचित स्तर से अधिक प्रभारों की प्रयोज्यता के संबंध में प्रस्ताव है कि मामलों के गुणावगुणों के आधार पर विचार किया जाए। उन मामलों पर सामान्यतया विचार किया जा सकता है, जिनके साथ न्यायोचित अर्थात् पत्तन कार्यचालन प्रभावित करने वाली राष्ट्रव्यापी परिवहन हड़ताल, पत्तन/डॉक यूनियन की हड़ताल, बलात रूकावट, प्राकृतिक आपदा आदि न्यायोचित दस्तावेज साथ लगे हों। तथापि, इसे खंड संख्या 2.2ए और 2.4 के टिप्पणी की तरह विभिन्न कार्यकलापों के प्रभारों के सामने अंतर्विष्ट किया जाएगा।

गोदी पर विदेशगामी से तटीय/विलोमतः परिवर्तित पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों पर शुल्क लगाने के बारे में यह प्रस्ताव है कि एक खास यात्रा के दौरान गोदी पर संचालित तटीय विदेशी सामान की मात्रा के अनुपात में वीआरसी प्रभारित हो।

वर्तमान में जेएनपीटी भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित शुल्क के रूपांतरण के प्रयोजनार्थ भारतीय रिजर्व बैंक से प्राप्त संदर्भ दरें लागू कर रहा है।

भारतीय स्टेट बैंक की पीएलआर से 2% अधिक दंडात्मक ब्याज दर प्रभारित की जाएगी। चूंकि, पीएलआर परिवर्तनशील है, दरों के मान में एक विशिष्ट दर का उल्लेख किया जा सकता है।

जहाजों का अनुमानित प्रक्षेपण विद्यमान पद्धति पर आधारित है, जिसे उपलब्ध मसौदे के भीतर समायोजित किया जा सकता है। यह अवलोकित किया गया है कि 30,000 जीआरटी से अधिक के जहाजों की संख्या अधिक नहीं है, इसलिए वर्तमान में विचार न करें। तलकषण के पूरा होने और जीटीआई के संपूर्ण प्रचालन में आने पर यह परिदृश्य बदल सकता है।

जेएनपीटी में अधिकतर स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए है, जो किसी मामले में विद्यमान दरों के मान के अनुसार निःशुल्क बने रहेंगे। प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्थानांतरण मामूली स्तर के और प्रकृति में पूरक हैं।

इसलिए, पायलटिज की अनुसूची में दिए गए स्थानांतरण कार्यकलाप की लागत के प्रभारों में कटौती अपेक्षित नहीं है। यह भी अनुरोध है कि किसी मामले में जीआरटी स्तर/दर के संशोधन के कारण पायलटिज एवं टॉवेज शुल्क घटाने का प्रस्ताव है तो पूरक मामूली स्तर के स्थानांतरण को छोड़ने के कारण और कभी न्यायोचित नहीं होगी।

दरों के मान के खंड 2.2 (ए) की टिप्पणी संख्या 1 और 3 को निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :

- (1) अनुसूची में दर्शाए अनुसार पत्तन के भीतर और बाहर पोतों के पायलटिज एवं टॉवेज हेतु प्रभार्य शुल्क में पोतों के एक आगत और एक निर्गत संचलन के लिए यथापेक्षित पायलट/टग/अन्य यानों की सेवाएं शामिल हैं।
- (3) एक गोदी से दूसरे में स्थानांतरण हेतु पायलट की सेवाएं चाहने वाले पोतों से प्रत्येक स्थानांतरण हेतु अनुसूची के लिए निर्धारित दरों के अतिरिक्त निर्धारित दरों का 20% प्रभारित किया जाएगा।

स्थानांतरण प्रभार पायलटिज एवं टॉवेज प्रभारों का नियत प्रतिशत हैं और 2.2(ए) में दर्शाए गए स्लैब स्थानांतरण प्रभारों पर भी लागू होते हैं।

चावल और गेहूं का माल

यह तथ्य है कि जेएनपीटी वर्तमान में इस माल का प्रहस्तन नहीं कर रहा है, फिर भी, जेएनपीटी उथले जल की गोदी में इस माल का प्रहस्तन करने की भावी संभावना के दृष्टिगत दरों के मान में प्रावधानों को जारी रखना चाहेगा।

तरल माल

इसे दरों के मान से हटाया नहीं जा सकता, क्योंकि तरल माल बीपीसीएल की जेट्टी द्वारा प्रहस्तन किया जा रहा है और रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार घाट शुल्क प्रभारों पर आधारित है। इसलिए, उक्त प्रावधानों को बनाए रखा जाना प्रस्तावित है।

इसे निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :-

“यदि गोदी की तत्काल आवश्यकता नहीं है तो पत्तन अपने विवेक से दंडात्मक गोदी किराया लगाए बगैर पत्तन द्वारा यथाघोषित ऐसे समय तक माल प्रचालन कार्य पूरे होने के पश्चात एक पोत को गोदी में स्थान लेने की अनुमति दे सकता है। इस मामले में सामान्य गोदी किराया प्रभार प्रभारित किए जाएंगे

वही जैसा ऊपर (vi)(ख) में दर्शाया गया है ।

कथित परिस्थितियों (पत्तन उपस्करों में खराबी, विद्युत आपूर्ति में बाधा आदि) जैसी सामान्य प्रचालनगत रूकावटों पर विचार करते हुए यह प्रस्ताव है कि ऐसी स्थितियों में सामान्य गोदी किराया प्रभार ही लगाए जाना जारी रखा जाए । उपर्युक्त परिस्थितियों में दंडात्मक गोदी किराया प्रभार न लगाए जाएं ।

इस बारे में यह अनुरोध भी है कि जितने समय तक कोई पोत गोदी में रहेगा, तो गोदी किराया प्रभार लगता रहेगा । पत्तन की सुविधानुसार गोदी खाली रहने पर कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे और पत्तन दूसरा पोत ला सकता है, जो पत्तन उपस्करों के बगैर कार्य कर सकता हो ।

जलपोतों/उथले जल वाली गोदी के लिए प्रयोज्य प्रभारों के संबंध में प्रशुल्क के निर्धारण पर अलग से विचार किया जाए और उस समय तक वर्तमान व्यवस्था की अनुमति दी जाए ।

चूंकि, बल्क गोदी/बहुप्रयोजन गोदी नहीं है, इसलिए इन्हें दरों के मान से हटा दिया जाए ।

चूंकि, पत्तन पूरे वर्ष चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुकर बनाता है । यह प्रस्ताव है कि यार्ड में पड़े कंटेनर पर आश्रय/भंडारण प्रभारों की प्रयोज्यता के संबंध में कोई शर्त अंतर्विष्ट न करें ।

सहमत, इसे दरों के मान के खंड 3.3.1 में शामिल किया जा सकता है ।

इसे निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :

घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत 'अनिर्दिष्ट' श्रेणी के तहत किसी माल के लिए संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण को यह पता करने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या माल को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा ।

सीमेंट माल को उथले जल की गोदी में संचालित किया जा रहा है, इसलिए खंड 5.1.1 में विद्यमान शुल्क मद संख्या 21 और अनुसूची 5.1.2 में सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट स्कीम दरों के मान के भाग के रूप में बनी रहेगी ।

चूंकि, पत्तन पूरे वर्ष चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुकर बनाता है । यह प्रस्ताव है कि यार्ड में पड़े कंटेनर पर आश्रय/भंडारण प्रभारों की प्रयोज्यता के संबंध में कोई शर्त अंतर्विष्ट न करें ।

इसे शामिल किया जा सकता है ।

बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों के लिए निःशुल्क पार्किंग स्थल प्रदान करने हेतु प्रावधान के संबंध में यह प्रस्ताव किया जाता है कि पत्तन की अनुमति से पत्तन के प्रयोग के प्रयोजनार्थ खरीदी गई क्रेनों के लिए ही पत्तन के भीतर निःशुल्क पार्किंग स्थल प्रदान किया जाएगा । इस श्रेणी को छोड़कर शेष सभी प्रकार के क्रेन पार्किंग स्थलों के लिए खुला क्षेत्र पट्टा के दरों के मान के अनुसार प्रभार लगाए जाएंगे ।

चूंकि, आच्छादित शेड उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इस खंड को हटाने के लिए सहमत हैं ।

इसे हटाया नहीं जाएगा, क्योंकि बीपीसीएल से रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार इन घाट शुल्क प्रभारों पर आधारित है ।

मोटर वाहनों के संबंध में प्रस्तावित दरों का मान स्वीकार किया जाए, क्योंकि यह मौजूदा दरों के मान पर आधारित है । तटीय कार्गो की दरों में कमी करने संबंधी टीएएमपी के दिनांक 7 जनवरी, 2005 के आदेश में मोटर वाहनों को कार्गो की परिभाषा के अंतर्गत विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है । यदि वाहनों को भी कार्गो के अंतर्गत शामिल करने का आशय है, तब यह प्रावधान शामिल किया जा सकता है ।

चूंकि, मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की दिनांक 24 फरवरी, 2004 के पत्र संख्या पीटी-17011/55/87-पीटी के अनुसार भारत सरकार, नौवहन मंत्रालय (पत्तन स्कंध) द्वारा जारी संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देश के अनुसार समीक्षा की जानी है । इसलिए, संपदा संबंधी प्रशुल्क को संशोधित करने हेतु कार्यवाही पहले ही आरंभ की जा चुकी है । बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात इसे टीएएमपी के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत कर दिया जाएगा ।

उपर्युक्त मुद्दे के संबंध में, मामला अनुमोदन की अपेक्षा संबंधी स्पष्टीकरण के लिए संबंधित प्राधिकरण को भेज दिया गया है । इसके प्राप्ति

होने पर, टीएमपी को इस संबंध में सूचित कर दिया जाएगा ।

क्र०सं० विवरण द्वारा संतुलित अनुमान	जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास समग्र पत्तन से संबंधित लागत विवरण								अनुबंध-I(क)		
	वास्तविक				जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान				(लाख रुपए)		
	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
I प्रचालन आय											
कंटेनर	21,502.88	29,967.79	32,366.05	35,330.27	24,077.21	23,581.81	26,968.70	24,723.74	23,581.81	26,968.70	
कार	0.00	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-	332.15	0.00	0.00	
बल्क	2,023.95	580.59	269.64	164.34	188.80	174.01	58.00	188.80	174.01	58.00	
समुद्री कार्य	16,089.43	17,662.42	15,447.28	14,476.52	14,803.35	16,002.88	17,750.32	15,818.75	17,090.55	18,942.83	
संपदा	4,509.10	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,388.69	7,757.87	8,145.51	7,746.64	8,226.10	8,637.15	
बीओटी प्रचालक से रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सा/अन्य आय #	1,855.92	4,986.16	8,175.47	-	-	-	-	-	-	-	
कुल प्रचालन आय	45,981.28	58,738.63	63,008.92	57,387.25	46,790.20	47,516.57	52,922.53	48,810.08	49,072.47	54,606.68	
II प्रचालन व्यय											
कंटेनर	10,917.23	12,960.54	15,243.33	15,363.04	19,452.47	17,311.71	19,118.76	16,264.77	14,207.64	15,708.25	
बल्क	2,821.81	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,655.89	1,656.03	1,619.49	1,563.46	1,571.60	1,578.30	
समुद्री कार्य	3,591.07	4,135.83	4,588.08	5,245.47	7,640.64	8,556.69	11,749.17	5,260.66	6,040.96	6,444.63	
संपदा	1,029.82	1,286.22	1,601.78	3,924.40	2,756.19	2,861.14	3,030.30	2,651.96	2,711.63	2,821.18	
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	18,359.93	19,890.15	22,439.41	26,086.06	31,505.19	30,385.57	35,517.72	25,740.85	24,531.83	26,552.35	
III आवंटित प्रशासनिक व्यय	2,957.73	3,520.24	3,505.44	4,313.35	4,661.41	4,852.53	5,051.48	4,507.45	4,710.29	4,922.25	
कुल प्रचालन व्यय	21,317.66	23,410.39	25,944.85	30,399.41	36,166.60	35,238.10	40,569.20	30,248.30	29,242.12	31,474.60	
IV प्रचालन अधिशेष	24,663.62	35,328.24	37,064.07	26,987.84	10,623.60	12,278.47	12,353.33	18,561.78	19,830.35	23,132.08	
V विविध आय	1,196.80	1,452.83	1,393.09	1,180.16	50.00	50.00	50.00	513.30	513.30	513.30	
VI विविध व्यय	936.73	1,104.54	1,370.66	1,061.16	702.12	730.58	760.21	1,839.24	1,839.24	1,839.24	
VII अधिशेष	24,923.69	35,676.53	37,086.50	27,106.84	9,971.48	11,597.89	11,643.12	17,235.84	18,504.41	21,806.14	
VIII नियोजित पूंजी	126884.76	92,190.67	85,469.53	82,827.97	83,566.72	94,648.08	175,200.32	82,443.72	93,413.26	96,519.46	
IX नियोजित पूंजी पर आय	23,473.68	17,055.27	15,811.86	12,279.88	12,535.01	14,197.21	26,280.05	12,239.76	13,885.19	14,351.12	
X नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	1,450.01	18,621.26	21,274.64	14,826.97	-2,563.53	-2,599.32	-14,636.93	4,996.08	4,619.22	7,455.02	
XI जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष का 50%		28,086.43						9,362.14	9,362.14	9,362.14	
XII जेएनपीटी का कुल अधिशेष								14,358.23	13,981.36	16,817.17	
XIII प्रचालन आय के % के रूप में कुल निवल अधिशेष	3.15%	31.70%	33.76%	25.84%	-5.48%	-5.47%	-27.66%	29.42%	28.49%	30.80%	

XIV प्रचालन आय के % के रूप
में औसत निवल अधिशेष
29.57%

23.61%

-12.87%

टिप्पणी : जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से रॉयल्टी प्राप्तियों के लिए एस्करो खाता प्रचालित करने का प्रस्ताव किया है । इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हस्से पर वर्ष 2005-06 से लेकर आगे तक के लिए विचार नहीं किया गया है ।

विवरण	अनुबंध-I(ख)					
	जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास बल्क कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण					
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
	(लाख रुपए)					
		वास्तविक		पूर्वानुमान		
प्रहस्तन किया गया यातायात (टन)						
उर्वरक	52,906	5,833				
द्रव	2,679,441	3,488,385	4,009,000	4,371,000	4,400,000	5,000,000
अन्य	495,179	509,650	591,000	651,000	600,000	200,000
वाहन (नग)	66,109	37,478	24,651	27,113	-	-
वाहर (एमटी)	82,707	58,270	48,000	53,000	-	-
प्रचालन आय						
प्रहस्तन प्रभार	7.43	-	-	-	-	-
घाट शुल्क	497.67	192.49	148.50	163.80	150.97	50.32
भंडारण प्रभार	75.49	77.15	15.84	25.00	23.04	7.68
वाहन	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-
कुल प्रचालन आय	1,543.53	728.72	416.96	520.95	174.01	58.00
प्रचालन व्यय						
विद्युत एवं ईंधन	78.13	61.02	37.16	38.83	40.57	42.39
जल	38.34	35.34	44.77	26.03	27.09	25.00
सामग्री की खपत	(10.53)	0.95	2.94	2.00	2.00	2.00
मरम्मत एवं रख-रखाव	15.79	0.40	0.13	0.14	0.15	0.16
लघु निर्माण कार्य	-	-	0.13	4.00	4.00	4.00
कर्मचारी पारिश्रमिक	331.98	272.48	104.25	113.02	126.10	131.77
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	44.03	47.57	0.36	0.38	0.40	0.42
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	1.39	2.27	1.80	1.88	1.96	2.05
डाक टिकट, तार एवं दूरभाष	2.41	1.98	1.51	1.58	1.65	1.72
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	5.01	2.36	3.51	18.00	9.00	9.00
प्रशिक्षण व्यय	0.31	0.15	0.14	0.15	0.16	0.17
अन्य सामान्य व्यय	47.80	29.50	22.52	23.53	24.59	25.69
मूल्यहास	921.64	551.09	1333.93	1333.93	1333.93	1333.93
इंजीनियरी सेवाएं	31.26	-	-	-	-	-
पीपीडी	-	1.11	-	-	-	-
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,563.46	1,571.60	1,578.30
आवंटित प्रशासनिक व्यय	278.04	158.05	52.14	237.09	247.76	258.91

कुल प्रचालन व्यय	1,785.60	1,164.27	1,605.29	1,800.55	1,819.36	1,837.21
प्रचालन अधिशेष	(242.07)	(435.55)	(1,188.33)	(1,279.60)	(1,645.35)	(1,779.20)
विविध व्यय	166.56	147.19	30.77	99.88	99.14	98.39
व्याज-पूर्व कुल व्यय	1,952.17	1,311.46	1,636.06	1,900.43	1,918.50	1,935.60
व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	(408.64)	(582.74)	(1,219.10)	(1,379.48)	(1,744.49)	(1,877.59)
नियोजित पूंजी	22186.00	7248.19	6168.55	6160.35	5102.75	4045.13
नियोजित पूंजी पर आय	4104.41	1340.92	925.28	924.05	765.41	606.77
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	-4513.05	-1923.65	-2144.38	-2303.53	-2509.90	-2484.36
जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				102.98	34.64	10.30
जेएनपीटी का कुल घाटा				-2200.55	-2475.26	-2474.06
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-292.38%	-263.98%	-514.29%	-422.41%	-1422.49%	-4265.40%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		-356.88%			-2036.77%	

अनुबंध-1(ग)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
कंटेनर कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक					
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
प्रहस्तन किए गए टीईयू	1,038,434	1,138,868	1,338,982	888,400	870,000	995,000
प्रचालन आय						
प्रहस्तन प्रभार	26,290.86	28,381.53	32,634.86	22,704.56	21,601.18	24,704.80
रुकने के समय के प्रभार	2,373.72	2,981.50	1,584.46	1,252.54	1,226.59	1,402.83
रीफर विद्युत एवं परिवीक्षण	922.00	731.55	904.68	565.61	553.90	633.48
गैर-मानक कार्गो से आय	214.15	97.52	44.16	27.11	29.82	32.80
सीएफएस से और तक कंटेनर डुलाई (सीडब्ल्यूसी)	167.06	117.72	137.86	118.45	116.00	132.67
विविध प्रभार	-	56.23	24.25	55.47	54.32	62.12
कुल प्रचालन आय	29,967.79	32,366.05	35,330.27	24,723.74	23,581.81	26,968.70
प्रचालन व्यय						
विद्युत	451.56	477.14	557.36	403.35	411.19	489.55
ईंधन एवं लूब्रिकेंट	458.89	606.39	741.37	512.61	522.58	622.16
जल	53.67	45.29	60.56	38.29	39.03	46.47
सामग्री की खपत	187.15	147.67	301.94	315.53	329.73	344.56
मरम्मत एवं रख-रखाव	16.59	11.52	14.15	14.79	15.46	16.16
लघु निर्माण कार्य	10.93	5.15	6.83	16.00	16.66	17.34
उपस्कर का किराया	2,070.42	2,251.39	2,197.17	1,545.61	1,581.67	1,890.25
वार्ड/यार्ड क्रेनों का किराया	5,938.06	6,298.32	4,196.83	3,386.00	133.00	-
नई क्रेनों का किराया	-	-	-	1,614.00	1,686.63	1,762.52
कर्मचारी पारिश्रमिक	1,593.21	1,911.63	2,198.71	2,383.81	2,658.86	2,778.51
प्रोत्साहन	177.47	219.33	392.16	182.18	178.41	204.04
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	59.97	58.85	120.76	130.00	135.33	140.88
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	19.32	15.00	11.49	21.00	21.86	22.76
डाक टिकट, दूरभाष एवं तार	4.96	3.85	3.76	7.05	7.34	7.64
बीमा	-	-	0.00	400.00	400.00	400.00
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	20.85	32.20	5.08	42.50	44.24	46.06
प्रशिक्षण व्यय	4.52	6.39	3.86	12.00	12.49	13.00
अन्य सामान्य व्यय	119.63	988.59	137.32	184.86	192.44	200.33
मूल्यहास	1,378.39	1,574.02	4017.25	4640.92	5387.83	6253.65
इंजीनियरी सेवाएं	363.64	471.34	269.78	281.92	294.60	307.85

पीपीडी, भंडार/पीएमसी एवं अन्य	31.31	119.26	126.66	132.35	138.30	144.52
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	12,960.54	15,243.33	15,363.04	16,264.77	14,207.64	15,708.25
आवंटित प्रशासनिक व्यय	2,240.01	2,375.17	2659.42	2782.90	2908.13	3038.99
कुल प्रचालन व्यय	15,200.55	17,618.50	18,022.46	19,047.67	17,115.77	18,747.24
प्रचालन अधिशेष	14,767.24	14,747.55	17,307.81	5,676.07	6,466.04	8,221.46
विविध आय	1.16	860.65	529.42	205.32	205.32	205.32
विविध व्यय	786.85	968.78	764.35	819.55	853.58	886.50
व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	13,981.55	14,639.42	17,072.88	5,061.84	5,817.78	7,540.27
नियोजित पूंजी	28,344.61	33,904.70	32,059.29	36,205.26	42,087.07	48,253.07
नियोजित पूंजी पर आय	5243.75	6272.37	4808.89	5430.79	6313.06	7237.96
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	8737.79	8367.05	12263.99	-368.95	-495.28	302.31
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				4865.51	4634.26	4759.71
जेएनपीटी का कुल अधिशेष				4496.56	4138.98	5062.03
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	29.16%	25.85%	34.71%	18.19%	17.55%	18.77%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		29.91%			18.17%	

अनुबंध-1(घ)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
समुद्री कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			पूर्वानुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
पोतों की संख्या	2,126	2,060	2,213	2,291	2,487	2,762
पोतों का जीआरटी	49,009,512	46,463,662	49,408,156	51,094,806	54,881,876	60,646,146
औसत जीआरटी	23,052	22,555	22,327	22,302	22,068	21,957
प्रचालन आय						
पत्तन देयताएं	3,792.80	3,376.53	3218.06	3664.25	3913.13	4329.06
पायलिटेज	9,600.53	8,416.58	7959.37	8797.64	9452.56	10428.70
बर्थ किराया	4,100.91	3,540.59	3155.36	3229.36	3597.36	4057.57
अन्य आय	168.18	113.58	143.73	127.50	127.50	127.50
कुल प्रचालन आय	17,662.42	15,447.28	14,476.52	15,818.75	17,090.55	18,942.83
प्रचालन लागत						
विद्युत एवं ईंधन	551.00	568.10	914.34	687.42	763.96	871.11
जल	19.17	18.11	22.68	24.53	27.83	32.30
सामग्री की खपत	182.54	268.05	193.46	202.17	211.27	220.78
मरम्मत एवं रख-रखाव	422.25	522.58	135.18	141.26	147.62	154.26
लघु निर्माण कार्य	26.35	18.34	8.35	42.89	44.65	46.48
तलकषण	838.31	949.31	1,285.76	1400.00	1457.40	1517.15
टगों पर मानव तैनाती	145.27	174.40	184.03	192.31	200.96	210.00
पत्तन जहाजों पर मानव तैनाती	207.58	206.66	219.39	229.26	239.58	250.36
टगों/पायलट लांचों/सुरक्षा का किराया	1,048.01	1,080.29	882.35	954.55	1051.76	1220.62
कर्मचारी पारिश्रमिक	290.65	320.25	342.33	370.74	413.66	432.27
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	42.55	44.68	41.45	43.32	45.27	47.31
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	1.71	1.77	2.43	2.25	2.34	2.44
डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलिक्स	3.73	3.94	3.54	3.70	3.87	4.04
बीमा	3.96	1.89	1.74	1.82	1.90	1.99
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	21.14	7.65	11.29	20.00	20.82	21.67
प्रशिक्षण व्यय	1.28	2.57	1.02	1.06	1.11	1.16
आईएसपीएस पर व्यय	-	22.35	1.92	2.00	2.08	2.17
अन्य सामान्य व्यय	29.20	49.93	202.19	85.30	88.80	92.44

मूल्यहास	301.13	327.21	792.02	856.08	1316.08	1316.08
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	4,135.83	4,588.08	5,245.47	5,260.66	6,040.96	6,444.63
आवंटित प्रशासनिक व्यय	762.78	720.64	984.34	1093.06	1142.25	1193.65
कुल प्रचालन व्यय	4,898.61	5,308.72	6,229.81	6,353.72	7,183.21	7,638.28
प्रचालन अधिशेष	12,763.81	10,138.56	8,246.71	9,465.03	9,907.34	11,304.55
विविध आय	1,451.67	532.44	650.74	307.98	307.98	307.98
विविध व्यय	206.77	206.82	260.95	274.26	278.77	283.65
ब्याज-पूर्व निवल अधिशेष	14,008.71	10,464.18	8,636.50	9,498.75	9,936.55	11,328.88
नियोजित पूंजी	14,634.09	13,573.21	12,466.50	12,364.42	19,752.38	19,040.33
नियोजित पूंजी पर आय	2707.31	2511.04	1869.98	1854.66	2962.86	2856.05
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	11301.40	7953.14	6766.53	7644.09	6973.70	8472.83
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				2938.78	3170.02	3155.04
जेएनपीटी का कुल अधिशेष				10582.86	10143.72	11627.88
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	63.99%	51.49%	46.74%	66.90%	59.35%	61.38%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		54.07%			62.55%	

अनुबंध-I(ड)

जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास
संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक						पूर्वानुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09		
प्रचालन आय								
भूमि से किराया	3,889.02	4,089.94	4,014.52	4,308.16	4,523.57	4,749.75		
भवन से किराया	327.35	318.74	308.64	238.11	250.02	262.52		
टाउनशिप से किराया	15.82	19.12	20.26	95.08	99.83	104.82		
बिजली प्रभारों की वसूली	249.08	220.10	197.84	162.00	170.10	178.61		
जल प्रभारों की वसूली	91.03	99.72	122.33	139.47	146.44	153.77		
विविध आय	6.43	6.68	15.75	10.00	5.00	5.00		
जीटीआईपीएल से भूमि किराया	-	1,537.10	2,484.16	2,514.87	2,640.61	2,772.64		
अतिरिक्त भूमि पर जीटीआईपीएल से भूमि किराया	-	-	-	278.95	390.53	410.06		
कुल प्रचालन आय	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,746.64	8,226.10	8,637.15		
प्रचालन व्यय								
विद्युत, ईंधन	378.77	424.89	439.44	459.21	479.32	498.98		
जल	202.89	202.82	254.01	220.00	229.02	238.41		
मरम्मत एवं रख-रखाव	207.25	221.49	234.52	245.07	256.10	267.62		
लघु निर्माण कार्य	1.06	5.85	525.00	80.00	83.28	86.69		
कर्मचारी पारिश्रमिक	14.11	16.16	17.26	18.72	21.56	22.53		
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	0.51	0.33	0.60	0.65	0.68	0.70		
डाक टिकट, मुद्रण एवं लेखन सामग्री	0.96	1.18	1.14	1.00	1.04	1.08		
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	5.89	7.15	7.11	9.00	9.37	9.75		
पौधरोपण	87.99	133.42	89.62	93.65	97.86	102.26		
गैर-सीआईएसएफ	55.92	72.28	83.42	80.44	84.06	87.84		
अन्य सामान्य व्यय	91.50	147.46	694.43	76.81	76.81	79.96		
मूल्यहास	239.37	253.60	1242.63	1242.63	1242.63	1290.13		
पीपीडी एवं ईएस व्यय	-	115.15	335.22	124.79	129.90	135.23		
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	1,286.22	1,601.78	3,924.40	2,651.96	2,711.63	2,821.18		
आवंटित प्रशासनिक व्यय	239.40	251.59	617.45	394.40	412.15	430.70		

कुल प्रचालन व्यय	1,525.62	1,853.37	4,541.85	3,046.36	3,123.78	3,251.88
प्रचालन अधिशेष	3,053.11	4,438.03	2,621.65	4,700.28	5,102.32	5,385.27
विविध व्यय	108.58	190.68	5.09	816.06	786.49	757.99
व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	2,944.53	4,247.35	2,616.56	3,884.22	4,315.83	4,627.29
नियोजित पूंजी	27,025.96	30,743.43	32,133.63	27,713.69	26,471.06	25,180.93
नियोजित पूंजी पर आय	4999.80	5687.53	4569.78	3906.79	3720.40	3526.88
जोखिम-मुक्त दर पर व्यावसाय संबद्ध परिसंपत्तियों से आय#	-	-	105.94	123.46	123.46	123.46
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	-2055.27	-1440.19	-2059.17	-146.04	471.97	976.95
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				1454.88	1523.22	1437.09
जेएनपीटी का कुल अधिशेष				1308.84	1995.20	2414.04
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-44.89%	-22.89%	-28.75%	16.90%	24.25%	27.95%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		-32.17%			23.03%	

#टिप्पणी: व्यावसाय में सीधे प्रयोग न की गई 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियां आरओसीई हेतु वर्ष 2005-06 के लिए 6.35% और वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए 7.4% पर शामिल की गई हैं।

6.3. दिनांक 14 नवम्बर, 2005 के हमारे अनुरोध के प्रत्युत्तर में जेएनपीटी ने 4 मार्च, 2006 के अपने पत्र के तहत अपनी दरों के मान का मसौदा प्रस्तुत किया है।

7.1. संदर्भाधीन मामले में एक संयुक्त सुनवाई 13 जनवरी, 2006 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई। जेएनपीटी तथा प्रयोक्ताओं के प्रस्तुतीकरण रिकॉर्ड में शामिल किए गए।

7.2. मनसा ने जेएनपीटी के कंटेनर यातायात अनुमानों का विश्लेषण दर्शाते हुए संयुक्त सुनवाई में एक दस्तावेज प्रस्तुत किया। इस दस्तावेज की एक प्रति जेएनपीटी को उसकी अभ्युक्तियों हेतु हमारे दिनांक 17 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा दी गई।

7.3. जेएनपीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव तथा तदनंतर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों में काफी कमियां थी तथा कुछ मुद्दे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप नहीं थे। इसलिए, और संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार, जेएनपीटी से दिनांक 17 जनवरी, 2006 के हमारे पत्र के तहत अपेक्षित विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। जेएनपीटी ने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के अपने पत्र के तहत उत्तर दिया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा जेएनपीटी के उत्तरों का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्रम सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

- जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह संयुक्त सुनवाई में मनसा द्वारा प्रस्तुत जेएनपीटी के कंटेनर यातायात अनुमानों के विश्लेषण के संबंध में अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, प्रस्तुत करें।
- प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.1.3 के संदर्भ में वर्ष 2002-03 से आरंभ विगत प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण करें। जेएनपीटी अंतर, यदि कोई हो, के कारण निर्दिष्ट करते हुए ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत करें।
- बीओटी प्रचालनों से प्राप्त/प्राप्य बीओटी गोदी एवं पट्टा किरायों की वीआरसी आय को प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ आय माना जाएगा। जेएनपीटी संबंधित कार्यकलापों के अंतर्गत ऐसी आय पर विचार करते हुए आशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करें।

बुनियादी ढांचे के भावी विकास के लिए संपूर्ण बीओटी आय अलग रखने का जेएनपीटी का अनुरोध प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। यदि, जेएनपीटी द्वारा इसके मामले में कोई छूट प्राप्त करना वांछित है तो वह सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क नीति से विपथन हेतु सरकार का अनुमोदन प्राप्त करें।
- जेएनपीटी एस्करो खाते में वास्तविक/अनुमानित संचय तथा पूंजीव्यय को पूरा करने के लिए ऐसे खातों से प्रत्याशित आहरणों के वर्षवार ब्योरे प्रस्तुत करें।

5. जैसाकि संगत प्रशुल्क कार्यवाही में आश्वासन दिया गया था, जेएनपीटी अपनी उथली तथा पत्तन यान गोदियों के साथ-साथ पत्तन यान जेट्टी के लिए प्रशुल्क का औचित्य बताने के लिए समस्त संगत लागत ब्योरों को प्रस्तुत करे ।
6. बीपीसीएल जेट्टी में प्रशुल्क के संदर्भ में जेएनपीटी बीओटी प्रचालक के साथ उनकी प्रचालन लागत के आधार पर उनके लिए पृथक दरें नियत करने का मुद्दा उठाने के लिए सहमत है ।
7. जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने हाल ही में निष्पादित बीओटी व्यवस्था के अंतर्गत अपने सीएफएस का निजीकरण किया है । इसने आगे बताया है कि इसने बीओटी प्रचालक को एक वर्ष की अवधि के लिए विद्यमान प्रशुल्क प्रभारित करने की अनुमति दे दी है, जिसके पश्चात वह दरों के निर्धारण के लिए टीएमपी से संपर्क करेगा । जब यह इंगत किया गया कि जेएनपीटी को बीओटी प्रचालकों के साथ कोई प्रशुल्क व्यवस्था करने का प्राधिकार नहीं है, पत्तन बीओटी प्रचालक को अपने द्वारा दिए गए प्राधिकार में संशोधन करने तथा उसे प्रशुल्क नियतन हेतु टीएमपी से संपर्क करने की सलाह देने के लिए सहमत हो गया है ।
8. जेएनपीटी निम्नलिखित प्रस्तुत करे :-
 - (i) अनुमानित शुल्क बल्क (तरल को छोड़कर) यातायात/ सामान्य कार्गो के मदवार ब्योरे ।
 - (ii) रुकने के समय के विश्लेषण सहित 20', 40', रीफर, आईसीडी यातायात, यानांतरण इत्यादि के विस्तृत ब्योरे ।
 - (iii) निम्नलिखित के संबंध में अनुमानित आय के अनुमानन हेतु ब्योरेवार परिकलन :-
 - (क) कंटेनर प्रहस्तन
 - (ख) शुष्क बल्क
9. जेएनपीटी निम्न के संदर्भ में ब्योरे प्रस्तुत करे :-
 - (i) वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के प्रत्येक वर्ष के लिए आईएसपीएस पर 300 लाख रुपए का परिकल्पित नया निवेश ।
 - (ii) ऐसे निवेश के कारण उपाजित होने वाले उत्पादकता सुधार/प्रचालन लागत में कमी इत्यादि को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए प्रहस्तन उपकरणों, प्लवमान यानों इत्यादि के लिए वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 में परिकल्पित नए निवेश ।

जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर

हम मनसा द्वारा किए गए कंटेनर यातायात अनुमान से सहमत नहीं हैं । उन्होंने दर्शाया है कि 2004-05 में 2.438 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया गया है, जबकि जेएनपीटी ने 2004-05 में 2.371 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया है। 2005-06 में, मनसा ने 3.028 मिलियन टीईयू का अनुमान लगाया है, किन्तु जेएनपीटी ने दिसम्बर, 2005 तक 1.962 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया है । अतः जेएनपीटी का 2.546 मिलियन टीईयू का अनुमान युक्तिसंगत प्रतीत होता है ।

जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल के आरंभ से 2.6 मिलियन टीईयू के प्रहस्तन की आशा है । वर्ष 2007-08 में वृद्धि 15.38% (3 मिलियन टीईयू) है तथा 2008-09 में 10% (3.3 मिलियन टीईयू) है ।

पुनः अनुरोध है कि विगत वर्षों के विश्लेषण पर जोर न दिया जाए । एनएसआईसीटी से भिन्न, जेएनपीटी को कभी भी पूर्ववर्ती यातायात अनुमान के आधार पर प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क वृद्धि प्रदान नहीं की गई थी । यह मात्र एक पोस्टमार्टम एवं अनुत्पादक क्रिया है । इसके अतिरिक्त, टीएमपी के पास सभी आंकड़े विद्यमान हैं ।

जैसाकि टीएमपी द्वारा वांछित है, बीओटी प्रचालकों से वीआरसी आय एवं पट्टा किरायों को प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ आय माना गया है तथा आशोधित लागत विवरण प्रस्तुत हैं । नियोजित पूंजी को भी शामिल किया गया है ।

जेएनपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ वीआरसी को शामिल न करने तथा रॉयल्टी/राजस्व अंश के समान संव्यवहृत करने के लिए मंत्रालय के साथ संपर्क किया है ।

टीएमपी से अनुरोध है कि वह हमारे यान संबंधित प्रभारों के बारे में कोई निर्णय लेने से पूर्व मंत्रालय के निदेशों की प्रतीक्षा करे ।

संशोधित लागत विवरणों के संबंध में यह उल्लेख करना संगत है कि जीटीआईपीएल ने अपने टर्मिनल में जेएनपीटी द्वारा अनुमानित

यातायात से उच्चतर यातायात का अनुमान लगाया है । उस सीमा तक जेएनपीटी में यातायात कम हो जाता है ।

(टीईयू)

	जेएनपीटी द्वारा अनुमान	जीटीआई द्वारा अनुमान	अंतर
2006-07	400000	411600	11600
2007-08	800000	930000	130000
2008-09	1000000	1105000	105000

जेएनपीटी में यातायात में सदृश कमी को शामिल करते हुए संशोधित लागत विवरण संलग्न है । तथापि, यातायात में यह कमी केवल अस्थायी है तथा आने वाले वर्षों में इसमें वृद्धि होने की संभावना है ।

(लाख रुपए)

विवरण	पूर्वानुमान			
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
एनएसआईसीटी रॉयल्टी	6946.88	10228.13	13404.00	17460.00
बीपीसीएल रॉयल्टी	872.00	994.40	1001.00	1137.50
जीटीआईपीएल राजस्व अंश	-	3799.39	8584.63	10200.01
जोड़	7818.88	15021.91	22989.63	28797.51

बुनियादी ढांचे के विकास पर व्यय

(लाख रुपए)

2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	जोड़
150	1550	82800	89425	173925

उथला जल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) के लिए पूंजी लागत के अलावा पृथक लागत ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं । जेएनपीटी का इरादा एसडब्ल्यूबी में सुविधाओं को यंत्रिकृत करने का है । अतः वर्तमान में एसडब्ल्यूबी में मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखा जा सकता है ।

जेएनपीटी ने टीएएमपी से संपर्क करने के लिए पहले ही मामले को बीपीसीएल के साथ उठाया है ।

जेएनपीटी ने पहले ही मामले को सीएफएस प्रचालक के साथ उठाया है । चूंकि, सीएफएस प्रचालक नया है, नई दरों के नियत होने तक विद्यमान टीएएमपी अनुमोदित दरों का अनुसरण करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है ।

(i) बल्क यातायात केवल अवशिष्ट स्वरूप का है । इसमें मुख्यतः सीमेंट शामिल है । वर्ष 2008-09 में आय केवल 58 लाख रुपए है, जो महत्वपूर्ण नहीं है ।

(ii) तथा (iii) वर्ष 2004-05 के लिए हमारे द्वारा पूर्व में दिए गए कंटेनर यातायात के ब्योरे के पैटर्न के भावी वर्षों में जारी रहने की संभावना है ।

रुकने के समय के संबंध में वर्ष 2005-06 से आय में वस्तुतः कमी हुई है ।

यह उल्लेखनीय है कि आयात कंटेनरों के रुकने के समय में कमी मुख्यतः निम्न कारणों के कारण है :-

- (क) विभिन्न आईसीडी की ओर जाने वाले कंटेनर रेल ट्रैकों के लिए नामनिर्दिष्ट यार्डों में स्टैक किए जाते हैं ।
- (ख) विभिन्न सीएफएस की ओर जाने वाले कंटेनर पीओसी आयात यार्ड के सामने सीएफएस के अनुसार नामनिर्दिष्ट यार्डों में स्टैक किए जाते हैं ।
- (ग) वर्ष 2004-05 के दौरान 12 नए आरटीवाईजीसी की संस्थापना तथा आरंभ के कारण कुछ पुराने तथा 2 नए आरटीवाईजीसी को पीओसी आयात यार्ड में अवस्थित किया जा रहा है, जिससे आरटीवाईजीसी द्वारा आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी एवं आयात यार्डों में रीच स्टेकरों को हटाना आरंभ हुआ है । इससे आयात कंटेनरों की शीघ्र निकासी एवं आयात यार्ड में स्टैकिंग क्षमता वर्धन सुकर हुआ है ।

कंटेनर आय के ब्योरेवार परिकलन के संबंध में संगत लागत विवरण के अनुसरण से पता चलेगा कि आय निरंतर कमाधिक स्थित है । गिरावट रुकने के समय में कमी तथा तटीय कार्गो के संबंध में टीएएमपी के आदेश के क्रियान्वयन के कारण है । यह दर्शाता है कि अनुमान यथार्थवादी तथा विगत उत्पाद मिश्र पर आधारित है ।

(i) आईएसपीएस कोड में संभावित नया निवेश निम्न प्रकार है:-

क्र०सं०	विवरण	लाख रुपए
(क)	आपदा आंकड़ा प्राप्ति	160
(ख)	सीसीटीवी	70
(ग)	स्टील लाईट खंबे	5
(घ)	पोर्टा कैबिन	13
(ङ)	वीटीएम को एआईएस, जीपीएस तथा वीएचएफ एंटीना की आपूर्ति	54

(ii) नए निवेशों के ब्योरे पहले ही दिए जा चुके हैं ।

8.1 इस दौरान, अध्यक्ष (जेएनपीटी) ने सचिव (नौवहन) को संबोधित तथा हमें पृष्ठांकित दिनांक 27 जनवरी, 2006 के अपने पत्र द्वारा सरकार से अनुरोध किया है कि वह जहां तक विचाराधीन इसके प्रशुल्क प्रस्ताव के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया संबंधी व्यवहार का संबंध है, प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों से संबंधित नीति-निर्देश की समीक्षा करे तथा बीओटी गोदियों में आने वाले यानों पर उद्ग्रहणीय यान संबंधित आय को बीओटी प्रचालकों से प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के समतुल्य माने ।

8.2. उक्त मामले पर हमें अपनी टिप्पणियां देने का अनुरोध करने वाले दिनांक 14 फरवरी, 2006 के मंत्रालय के पत्र के प्रत्युत्तर में हमने दिनांक 17 फरवरी, 2006 के पत्र के तहत अपनी अभ्युक्तियां मंत्रालय को भेज दी थीं । मंत्रालय को प्रस्तुत मुख्य अभ्युक्तियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के संदर्भ में, किसी भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का कम से कम 50% किसी एस्करो खाते में अनुरक्षित किया जाएगा, जिसका प्रयोग बुनियादी ढांचा सुविधाओं के सृजन या आधुनिकीकरण के लिए किया जाएगा । इस प्रकार अंतरित राशि को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के लिए पत्तन न्यास का वर्तमान राजस्व नहीं माना जाएगा । निजीकरण के कारण पत्तन के लेखों में किन्हीं अन्य प्राप्तियों को आय से अलग रखने के लिए अलग नहीं किया गया है । राजस्व हिस्से/रॉयल्टी को विशेष संव्यवहार देने का तर्क संभवतः इस तथ्य के कारण है कि यह पत्तन द्वारा प्रदत्त किसी विशिष्ट सेवा से सीधे संबंधित नहीं है, बल्कि किसी स्थापित स्थान में व्यवसाय करने का अधिकार प्रदान करने के लिए संग्रहित शुल्क के स्वरूप में अधिक है ।
- (ii) निजी प्रचालकों को भूमि तथा भूमि संबंधी सुविधाओं के प्रचालन का अधिकार प्रदान किया गया है, जबकि निजी टर्मिनल में आने वाले यानों सहित सभी यानों को प्रदत्त सेवाओं का नियंत्रण भूस्वामी पत्तनों के पास प्रतिधारित है । भूस्वामी पत्तनों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए वीआरसी नियत है ।
- (iii) चूंकि, जेएनपीटी समस्त यान संबंधित सेवाएं उपलब्ध कराता है, जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क गोदी के स्थान को ध्यान में रखे बिना सभी यानों पर प्रयोज्य है । वीआरसी के लिए टर्मिनल आधारित दृष्टिकोण

के बारे में जेएनपीटी का तर्क बिल्कुल भी संगत नहीं है ।

- (iv) नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में संगत कार्यकलाप से जेएनपीटी को होने वाली संपूर्ण आय को शामिल किया जाएगा तथा ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए जेएनपीटी द्वारा उपगत समस्त पूंजी एवं प्रचालन लागत के लिए लेखे में लिया जाएगा ।
- (v) वीआरसी की भांति, निजी प्रचालक को पट्टे पर दी गई भूमि से पट्टा किराए को भी प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पत्तन न्यास की आय माना जाएगा ।
- (vi) विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण सिद्धांतों में किसी परिवर्तन को सभी महापत्तन न्यासों में एकसमान लागू किया जाएगा तथा परिवर्तन, यदि कोई हो, पूर्ववर्ती नीति दिशानिर्देशों के आंशिक अधिक्रमण में महापत्तन न्यास, 1963 की धारा 111 के अनुसार किए जाएंगे।

8.3. मंत्रालय ने संदर्भाधीन मामले पर चर्चा करने के लिए 28 मार्च, 2006 को नई दिल्ली में एक बैठक का आयोजन किया । बैठक में हमारे विचारों को दोहराया गया ।

8.4. तत्पश्चात एवं दिनांक 24 अप्रैल, 2006 के मंत्रालय के पत्र के संदर्भ में, जिसमें आगे और टिप्पणियां मांगी गई थीं, हमने दिनांक 19 मई, 2006 के अपने पत्र के तहत दिनांक 17 फरवरी, 2006 के हमारे पत्र में संसूचित विचारों को दोहराया है ।

9.1. जब मामला चल रहा था, जेएनपीटी ने जेएनपीटी द्वारा उच्चतर क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने के प्रस्ताव के आधार पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए उपकरणों के किराए हेतु अनुमानित व्यय में उर्ध्वमुखी वृद्धि पर विचार करने के लिए दिनांक 31 मई, 2006 के अपने पत्र के तहत लागत विवरणों में संशोधन किया था । यह सूचित की गई इस सांविधिक अपेक्षा के दृष्टिगत बताया गया है कि वाहनों को अपने पंजीकृत सकल वाहन भार और भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय में दिनांक 9 नवम्बर, 2005 की 2003 की रिट याचिका (ग) सं० 136 के आधार पर भार वहन करना चाहिए । इसके अलावा, वर्तमान संविदा के अंतर्गत संचालित सभी ट्रैक्टर ट्रेलर 35.20 टन के सकल वाहन भार के लिए पंजीकृत हैं, जो केवल 22 टन (लगभग) का पे-लोड संवाहित करने में सक्षम हैं, यह बदले में केवल 22 टन तक भरे 1x20' कंटेनर का संवहन करने के लिए ही उपयुक्त है । अतः पत्तन 2x20' भार वाले कंटेनरों के प्रहस्तन करने में कठिनाई महसूस कर रही है । पत्तन के पास उपलब्ध संसाधनों का प्रभावी उपयोग करने तथा उत्पादकता में सुधार करने के लिए भरे हुए 2x20' कंटेनरों के संवहन के लिए उपयुक्त ट्रैक्टर ट्रेलरों का नियोजन करने की आवश्यकता है । अतः आरटीओ द्वारा वर्तमान में अनुमत अधिकतम सकल वाहन भार वाले ट्रैक्टर ट्रेलर किराए पर लेना आवश्यक है ।

पत्तन अब उच्चतर क्षमता ट्रैक्टर ट्रेलरों के लिए एक निविदा जारी कर रही है । ऊपर प्रस्तावित उच्चतर क्षमता ट्रैक्टर ट्रेलरों का नियोजन ऐसे ट्रैक्टर ट्रेलरों की उच्चतर पूंजी लागत के कारण ट्रैक्टर ट्रेलरों के किराए के लिए अनुमानित व्यय की वृद्धि में परिणामी होगा । 106/- रुपए प्रति टीईयू की वर्तमान औसत की तुलना में प्रति टीईयू कंटेनर प्रहस्तन के लिए अनुमानित दर 196/- रुपए प्रति टीईयू बैठती है । अतिरिक्त भार लगभग 90 रुपए प्रति टीईयू है, जिसे लागत विवरणों में शामिल किया जाना होगा ।

9.2. वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लगभग 8 करोड़ रुपए की उर्ध्वमुखी वृद्धि के साथ उपकरणों के किराए में अपने आरंभिक अनुमानित व्यय में आशोधन करते हुए, जेएनपीटी ने संशोधित लागत विवरण 31 मई, 2006 को प्रस्तुत किए । नियोजित पूंजी पर आय के पश्चात अनुमानित कुल कंटेनर तथा अन्य बल्क यातायात, सूचित अधिशेष/घाटा स्थिति नीचे दर्शाई गई है :-

(लाख रुपए)

क्र०सं०	यातायात	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1.	टीईयू	10,38,434	11,38,868	13,38,982	8,88,400	8,70,000	9,95,000
2.	अन्य बल्क (मी०टन)	11,14,000	5,19,000	5,91,000	6,51,000	6,00,000	2,00,000
3.	वाहन	83,000	58,000	24,651	27,113	-	-
4.	निवल अधिशेष/घाटा						
	क. बल्क प्रहस्तन एवं भंडारण	(4237.02)	(1759.34)	(2367.14)	(2179.33)	(2378.97)	(2311.45)
	ख. कंटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण	9291.92	8610.95	7730.44	4093.30	3472.32	2965.50
	ग. संपदा	(1583.71)	(1013.82)	(895.79)	(263.71)	162.62	399.28
	घ. समुद्री कार्य	10038.62	7620.44	5574.31	3972.80	3089.33	9759.25

5.	विद्यमान प्रशुल्क पर पत्तन का समग्र निवल अधिशेष/घाटा	13509.81	13457.42	10041.81	(2563.52)	(2599.33)	(14636.92)
6.	विद्यमान प्रशुल्क पर प्रचालनात्मक आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	25.05%	24.54%	18.12%	(5.48%)	(5.47%)	(27.66%)

10.1. जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी का प्रस्ताव विद्यमान कंटेनर संबंधित प्रभारों में 16% की वृद्धि करने का है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आलोक में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के संबंध में हमारे द्वारा संतुलित की गई कंटेनर कार्यकलाप की वित्तीय/लागत स्थिति के परिणामस्वरूप विद्यमान कंटेनर संबंधित प्रभारों में कोई वृद्धि किया जाना आवश्यक नहीं था। दूसरी ओर, यान संबंधित कार्यकलाप में राजस्व अधिशेष दर्शाया गया था।

10.2. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण के समय निर्भर किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तन के वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। हमारे द्वारा किए गए विश्लेषण दर्शाते हैं कि दो वर्षों (2002-03 से 2003-04) की अवधि के दौरान 48.98 करोड़ रुपए के अनुमानित निवल अधिशेष की तुलना में चार वर्षों (2002-03 से 2004-05) की अवधि के दौरान आरओसीई के पश्चात जेएनपीटी ने 609.64 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष अर्जित किया होता। 609.64 करोड़ रुपए के 50% को जेएनपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करते समय समायोजित/प्रति संतुलित किया जाना अपेक्षित है, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में निर्धारित है।

10.3. इस प्राधिकरण ने 26 जून, 2006 को आयोजित अपनी बैठक में इस मामले पर विचार किया। कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में अधिशेष स्थिति के मद्देनजर, विद्यमान कंटेनर संबंधित प्रभारों में वृद्धि के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव निरस्त किए जाने का पात्र है। चूंकि, विद्यमान संगत प्रभारों में यान संबंधित कार्यकलाप में कमी किया जाना वांछित था, इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को वित्तीय/लागत विरणों में किए गए संतुलों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अवसर देने तथा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए मसौदा दरों के मान की कमियों को जेएनपीटी की जानकारी में लाने का निर्णय किया।

11.1. तदनुसार, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए जेएनपीटी के वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए जेएनपीटी के लागत विवरण जेएनपीटी को उसकी अभ्युक्तियों हेतु हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा उपलब्ध कराए गए। जेएनपीटी ने दिनांक 25 अगस्त, 2006 के अपने पत्र के तहत उत्तर दिया है तथा निम्नलिखित सामान्य अभ्युक्तियों की हैं :-

- (क) हम दोहराते हैं कि सरकार की अंतिम राय प्राप्त होने तक बीओटी आय को विचार में नहीं लिया जाना चाहिए। प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल आधार पर किया जाए तथा भूस्वामी कार्यकलाप के कारण उपाार्जित होने वाली किसी आय का प्रयोग टर्मिनल प्रशुल्क के निर्धारण के लिए न किया जाए।
- (ख) विगत आंकड़ों, जो आने वाले वर्षों का सही चित्र प्रस्तुत नहीं करते, के आधार पर व्ययों को संतुलित नहीं किया जा सकता। जेएनपीटी संतुलीकरण के तर्क को स्वीकार नहीं करता, जिसे संपूर्ण प्रशुल्क प्रस्ताव पर प्रयोज्य किया गया है।
- (ग) विगत अधिशेष के समायोजन के लिए वर्ष 2002-03 से भूतलक्षी प्रभाव से वर्ष 2005 में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को प्रयोज्य करना बिल्कुल भी स्वीकार्य नहीं है। भावी अनुप्रयोग के लिए भी जेएनपीटी के विचार पहले ही संसूचित किए जा चुके हैं।
- (घ) जेएनपीटी ने भावी यातायात अनुमान का सामना करने के लिए क्षमताओं का सृजन करने एवं समुद्र तटीय बुनियादी ढांचे में अवरोधों को हटाने की दृष्टि से नौवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित राष्ट्रीय समुद्री विकास परियोजना के अनुसार भारी पैमाने पर पूंजीनिवेश की परिकल्पना की है। पत्तन के 20 वर्ष भी पूरे हो रहे हैं तथा परियोजना चरण के दौरान खरीदे गए अधिकांश

उपकरणों का आर्थिक जीवनवृत्त पूरा हो रहा है तथा उन्हें प्रतिस्थापित किया जाना आवश्यक है। यह उल्लेख करना भी संगत है कि यदि 100% बीओटी आय को भी ढांचागत प्रारक्षित निधि को अंतरित कर दिया जाता है, तब भी वह पत्तन द्वारा परिकलत 2/3(दो-तिहाई) आवश्यकता के लिए पर्याप्त नहीं होगी। वर्ष 2011-2012 तक चरण-। एवं चरण-।। के अंतर्गत एनडीएमपी में यथा परिकल्पित वर्षवार पूंजीव्यय निम्न प्रकार है :-

2006-07 70 करोड़
2007-08 681 करोड़

2008-09 783 करोड़
2009-10 100 करोड़
2010-11 शून्य
2011-12 172 करोड़

जोड़ 1786 करोड़

अगले 5 वर्षों में इतने बड़े पूंजीव्यय के लिए भारी संसाधन संग्रहण की आवश्यकता है, जिसपर अत्यधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, यदि प्रशुल्क वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया जाता। अतः हमारा अनुरोध है कि हमारे प्रस्ताव पर विचार करते समय इस बात को ध्यान में रखा जाए।

(ड) यहां यह भी उल्लेखनीय है कि भारी तलकषण परियोजना का अनुमोदन वर्तमान प्रशुल्क के आधार पर किया गया है तथा इसमें किसी भी कटौती से परियोजना की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है। तलकषण परियोजना की वर्तमान समय अनुसूची के अनुसार, निविदा को अधिकतम दिसम्बर, 2006 के अंत तक अंतिम रूप दे दिया जाएगा। उस समय तक हम परियोजना की किफायतों तथा साथ ही निधि अपेक्षा को जानने में समर्थ हो जाएंगे। राष्ट्रीय महत्व की इस परियोजना के क्रियान्वयन की तात्कालिकता पर अत्यधिक जोर दिए जाने की आवश्यकता नहीं है। अतः एक बार निविदाएं प्राप्त होने तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा संविदा प्रदान संबंधी निर्णय लिए जाने के पश्चात हमारे प्रस्ताव पर निर्णय लेना समुचित होगा। व्यय प्रबंधन संबंधी सरकार के हालिया आदेशों के अनुसार यदि व्यवहार्यता का सुनिश्चयन नहीं होता है, तो ऐसी परियोजना आरंभ नहीं की जानी चाहिए।

(च) वित्तीय दशाओं में सुधार लाने के उद्देश्य से, पत्तन ने भारत सरकार के उच्च लागत ऋण का पूर्व भुगतान कर दिया है, जिसके पुनर्भुगतान का पूंजीव्यय हेतु संसाधन संग्रहण पर दबाव पड़ेगा।

जेएनपीटीपी को संसूचित विश्लेषण तथा जेएनपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सरणीबद्ध किया गया है :-