

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 140

नई दिल्ली,

15 सितम्बर, 2006

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड से तृतीकोरन पत्तन न्यास में इसके कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है ।

(अ०ल० बॉगिरवार)

अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/52/2005-पीएसए सिकाल

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकाल)

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2006 के 23वें दिन पारित किया गया)

यह मामला पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकाल) से इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2 इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल से तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) में इसके प्रचालनों के लिए इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त एक प्रस्ताव पर 20 सितम्बर,2002 को एक आदेश पारित किया था । इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में (उस समय) विद्यमान दरों में 15% की कटौती की थी और दरों के मान से बांधने/खोलने, स्टॉवेज और पर्यवेक्षण के लिए (उस समय) विद्यमान प्रशुल्क को हटा दिया था ।

3.1 पीएसए सिकाल ने उक्त आदेश को चुनौती देते हुए मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में 2002 की रिट याचिका संख्या 40637 से 40639 दाखिल की थी और इसने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाने के लिए एक अंतरिम निर्देश जारी करने हेतु मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में विविध रिट याचिकाएं भी दाखिल की थीं ।

3.2 माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाते हुए 8 नवम्बर,2002 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था और पीएसए सिकाल को दिनांक 20 सितम्बर,2002 को प्रतिवाद आदेश को पारित करने से पहले मौजूद प्रशुल्क के आधार पर उनके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति दी थी । बाद में, मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 17 जून,2005 के आदेश द्वारा इस अंतरिम आदेश की पुष्टि की थी । इस प्राधिकरण ने एकल बैंच के आदेश के विरुद्ध तत्काल एक अपील दाखिल की थी ।

3.3 तत्पश्चात, पीएसए सिकाल ने मार्च,2005 में जारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यक्षेत्र को समझने के लिए एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था । दिनांक 26 जुलाई,2005 को उनके साथ एक व्यक्तिगत सुनवाई आयोजित की गई थी और पीएसए सिकाल को यह स्पष्ट कर दिया गया था कि यह प्राधिकरण औपचारिक प्रशुल्क प्रस्ताव पर ही कार्रवाई कर सकेगा, जब भी यह उनसे प्राप्त होता है, बशर्ते कि लंबित रिट याचिकाओं के मद्देनजर मामले पर कार्रवाई करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय अनुमति प्रदान कर देता है । पीएसए सिकाल ने मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा उक्त मामले में सुनवाई आरंभ करने के थोड़ा पहले दिनांक 8 अगस्त,2005 को अपना औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था ।

3.4 माननीय उच्च न्यायालय मद्रास द्वारा 16 और 17 अगस्त,2005 को मामले की सुनवाई की गई थी । संबंधित पक्षों द्वारा 17 अगस्त,2005 को एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया । मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय ने समझौता ज्ञापन को अभिलेखबद्ध किया तथा रिट याचिका को वापस ली गई मानते हुए उसे बंद करने का आदेश 17 अगस्त,2005 को पारित किया । समझौता ज्ञापन की प्रमुख बातें नीचे दी गई हैं :-

- (i) नए प्रशुल्क के राजपत्रित किए जाने तक पीएसए सिकाल 1999 के प्रशुल्क को प्रभारित करना जारी रखेगा ।
- (ii) प्रशुल्क निर्धारण के लिए पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त,2005 के प्रस्ताव का निपटान विधि के अनुसार किया जाएगा तथा एक प्रशुल्क तैयार एवं राजपत्रित किया जाएगा तथा ऐसा प्रशुल्क उसके भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तिथि के 30 दिन पश्चात भूतलक्षी प्रभाव से लागू होगा ।
- (iii) पीएसए सिकाल 31 मार्च,2005 से पूर्व प्रशुल्क निर्धारण के लिए राजस्व व्यय के रूप में 'पास थ्रू' के रूप में अनुमत की जाने वाली रॉयल्टी की प्रमात्रा के निर्धारण के मामले में एमएसआरटीएच को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा । केन्द्र सरकार उस पर विचार करेगी तथा समुचित आदेश पारित करेगी एवं महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत निदेश जारी करेगी । 31 मार्च,2005 के बाद की अवधि के लिए नए दिशानिर्देशों में यह कार्य करने का तरीका और माध्यम बताया गया है ।

- (iv) माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त स्थगन के दृष्टिगत 2002 के प्रशुल्क को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल द्वारा उपभोग किए गए किसी लाभ/फायदों का टीएमपी द्वारा प्रमात्रात्मक निर्धारण किया जाएगा तथा ऐसे लाभों/फायदे को प्रस्तावित नए प्रशुल्क में समायोजित/प्रतिसंतुलित किया जाएगा एवं ऐसे प्रतिसंतुलन का विस्तार तीन वर्षीय अवधि में किया जाएगा।
- (v) लाभों की प्रमात्रा के आकलन में टीएमपी इस बात को ध्यान में रखेगा कि 2002 के प्रशुल्क में रॉयल्टी के 'पास थ्रू' की अनुमति नहीं थी तथा उसमें से समायोजन भारत सरकार के निदेश के अनुसार किया जाएगा, जैसाकि ऊपर कहा गया है। उस सीमा तक, जहां तक 2002 के प्रशुल्क का परिकलन अनुमानों के आधार पर किया गया है, लाभों की प्रमात्रा में समुचित समायोजन किए जाएंगे यदि संगत अवधियों के लिए अब उपलब्ध वास्तविक आंकड़े भिन्न हैं।
- (vi) समायोजन/प्रतिसंतुलन के लिए लाभ/फायदे निर्धारित करने से पूर्व, टीएमपी पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत रूप से सुनवाई किए जाने का अवसर प्रदान करेगा।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव पर आगे विचार किया गया था।

4.2 पीएसए सिकाल ने अपने प्रस्ताव में अपने टर्मिनल द्वारा हासिल किए गए कुशलता लाभों/उत्पादकता सुधार पर जोर दिया है। इसने प्रशुल्क निर्धारित करते समय अन्य मुद्दों के साथ इस पहलू पर विचार करने का अनुरोध किया है। प्रस्ताव की प्रमुख विशिष्टताएं निम्न प्रकार हैं :-

(i) कुशलता लाभ

- प्रचालन के प्रथम वर्ष में भी इसकी 'कुशलता चालित टर्मिनल लागत' (नियत तथा परिवर्तनीय, दोनों प्रकार की लागत सहित) 1670/-रुपए प्रति टीईयू थी। निष्पादन कुशलता में सुधार के लिए उसके सतत प्रयासों के परिणामस्वरूप अगले 5 वर्षों के दौरान यह कम हो कर 1000/-रुपए प्रति टीईयू तक के निम्न स्तर पर पहुंच जाएगी।
- प्रचालन के प्रथम वर्ष में नियोजित पूंजी केवल 5480/-रुपए प्रति टीईयू थी, जो क्षमता वर्धन के पश्चात भी कम होकर 150 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू पर निवेश के अंतरराष्ट्रीय मानदंड की तुलना में 2100/-रुपए प्रति टीईयू (50 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू से कम) हो गई है। यदि टीपीटी द्वारा 7वीं गोदी की आरंभिक लागत को भी विचार में लिया जाता है, तो भी इसकी नियोजित पूंजी 65 से 70 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू से अधिक नहीं होगी।
- इसने लगभग 2 लाख टीईयू/क्रेन/वर्ष का प्रहस्तन करने की सैद्धांतिक क्षमता का विकास किया है, जो राष्ट्रीय मानदंडों का लगभग 2 से 3 गुणा है। परिणामतः, नियत लागत कम होकर लगभग 750/-रुपए प्रति टीईयू रह गई है।
- संचालन, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत घटकर 230/-रुपए प्रति टीईयू रह गई है तथा कुशल अतिरिक्त पुर्जे तथा विक्रेता प्रबंधन, कुशल यार्ड आयोजना इत्यादि के कारण अतिरिक्त पुर्जों के स्टॉक की लागत लगभग 100/-रुपए प्रति टीईयू है।
- प्रति कर्मचारी 3000 से अधिक टीईयू का प्रहस्तन किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप स्टॉक लागत का स्तर कम होकर 130/-रुपए प्रति टीईयू रह गया है।
- सावधि ऋण 65.29 करोड़ रुपए पर तथा इक्विटी 15 करोड़ रुपए के स्तर तक सीमित है। 20% पूंजीव्यय की पूर्ति आंतरिक सृजन से की जाती है। ब्याज, जो पिछले वर्ष 674/-रुपए प्रति टीईयू था, कम होकर 81/-रुपए प्रति टीईयू रह गया है।

(ii) हासिल किया गया उत्पादकता/कुशलता सुधार

- वर्ष 2000 में 25 संचलनों की सकल क्रेन दर (जीसीआर) हासिल की तथा वर्ष 2004 में इसका उन्नयन कर 28 संचलन किया गया।

- औसत यान आवर्तन समय (पार्सल आकार में वृद्धि के बावजूद) वर्ष 2002 में 10 दिन से बढ़कर वर्ष 2003 में 12 तथा वर्ष 2004 में 15 हो गया ।
- इसके टर्मिनल पर गोदी अधिभोग लगभग 30% है, जोकि देश में निम्नतम है ।
- यार्ड के भीतर लगभग 90% ट्रकों से संबंधित कार्य (सर्विसिंग) एक घंटे के भीतर कर दिया जाता है । द्वार निष्पादन (गेट निष्पादन) भी सर्वोत्तम है ।
- अंतरराष्ट्रीय न्यूनतम सीमा का निर्धारण इष्टतम वित्तीय निष्पादन, उच्च संसाधन उपयोग, उच्च उत्पादकता, कुशल प्रचालन इत्यादि के जरिए टर्मिनल लागत के अर्थ में निर्धारित किया गया है ।

(iii) **अन्य मुख बातें**

- तूतीकोरन में कंटेनर प्रशुल्क विपथन किए गए/हिस्सेदारी किए गए कार्गो पर आधारित है । केवल सेवा की गुणवत्ता तथा प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क ही यातायात को प्रभावित कर सकते हैं । इसने वर्ष 2004-05 के दौरान कंटेनर यातायात में लक्षित वृद्धि हासिल की है, जिससे इसकी कुशलता सिद्ध होती है । कुल टर्मिनल लागत, उत्पादन (थ्रूपुट) तथा प्रशुल्क के संबंध में बोली के समय युक्तिसंगत धारणाएं बनाई गई थीं । यह माना गया था कि प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी, ताकि रॉयल्टी का प्रबंधन कुशलता लाभों में से किया जा सके । हालांकि, कुल टर्मिनल लागत पूर्णतया निजी प्रचालकों के नियंत्रणाधीन है, थ्रूपुट इसके अंशतः नियंत्रणाधीन है तथा प्रशुल्क पूर्णतया विनियमित है ।
- इसका प्रशुल्क देश में निम्नतम है, संभवतः क्षेत्र में निम्नतम तथा संपूर्ण विश्व में सर्वाधिक प्रतिस्पर्धी है । एनएसआईसीटी के लगभग 3100/-रुपए, जेएनपीटी के 2700/-रुपए तथा सीसीटीएल के 3100/-रुपए के प्रति टीईयू राजस्व की तुलना में इसका राजस्व 2100/-रुपए प्रति टीईयू से कम है ।
- इसने पोतवणिकों/प्रयोक्ताओं के हित के सुरक्षोपाय, संसाधनों के किफायती उपयोग, इष्टतम निवेश तथा कुशल निष्पादन के टीएएमपी के उद्देश्य को हासिल करने में योगदान दिया है ।
- प्रतिस्पर्धी सीमा के भीतर प्रशुल्क में सामान्य वृद्धि को अनुमोदित किया जाना आवश्यक है, अन्यथा यह लाइसेंस करार वचनबद्धता का निर्वहन करने की स्थिति में नहीं होगा ।

(iv) **लागत विवरण**

- यातायात में वर्षानुवर्ष आधार पर 10% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है । चूंकि, टीपीटी द्वारा द्वितीय टर्मिनल के आरंभन की अधिकारिक/वास्तविक जानकारी नहीं है, कंटेनर यातायात पर उसके प्रभाव को लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है ।
- परिकलन में शामिल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 3,39,300 टीईयू प्रति वर्ष होने का निर्धारण किया गया है, जो कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए मानकीय लागत संबंधी राष्ट्रीय कार्य दल (टीएएमपी द्वारा गठित) द्वारा जुलाई, 2005 की उनकी मसौदा रिपोर्ट में निर्दिष्ट क्षमता पर आधारित है ।
- भारत सरकार ने इसकी प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में रॉयल्टी संबंधी व्यवहार की अनुशंसा करने के लिए एक समिति का गठन किया है। इस अनुशंसा के लंबित होने तक, अदा की गई संदेय वास्तविक रॉयल्टी को इस प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में विचार में लिया गया है । यह समिति की अनुशंसाओं के आधार पर उसमें संशोधन करने के लिए अथवा वैकल्पिक रूप से इसके मामले में अनुज्ञेय रॉयल्टी आंकड़े का परिकलन करने के लिए टीएएमपी के साथ विचार-विमर्श करने के लिए सहमत है ।
- सकल ब्लॉक में चालू वर्ष (2005) के दौरान 782 लाख रुपए तथा आगामी वर्ष (अर्थात 2006 में) में 720.86 लाख रुपए की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है ।
- विगत अवधि में उपाजित लाभों को प्रतिस्तुलित करने से पूर्व तथा पूर्ण रॉयल्टी एवं अधिकतम ओसीई को हिसाब में लेने के पश्चात तीन वर्षों अर्थात 2006 से 2008 तक के लिए लागत विवरण में प्रतिबिम्बित निवल अधिशेष/घाटा निम्न प्रकार है :-

वर्ष निवल अधिशेष/घाटाप्रचालन आय के % के रूप में
(लाख रुपए) निवल अधिशेष/घाटा
(1999 के प्रशुल्क पर अनुमानित)

2006	(+) 597	8%
2007	(-) 257	(-) 3%
2008	(-) 1057	(-) 11%

(v) कुशलता लाभों का निर्दिष्टात्मक अनुमान

- कुशलता लाभों का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ, कर्मचारी लागत यह मान्य करते हुए प्रति कर्मचारी 3 लाख रुपए मानी गई है कि युक्तिसंगत रूप से कुशल टर्मिनल भी 1000 टीईयू/कर्मचारी की श्रम उत्पादकता को हासिल कर लेगा। इसके अनुसार प्रति क्वे क्रेन 100 कर्मचारियों की संख्या बैठती है तथा इसलिए 3 क्वे क्रेनों के लिए यह संख्या 300 कर्मचारी परिकलित होगी। नियोजित अतिरिक्त उपकरण में वृद्धि के साथ वर्ष 2003 में तथा अनुवर्ती वर्ष में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि की गई है। प्रति कर्मचारी लागत वृद्धि 5% प्रतिवर्ष मानी गई है। इस अनुमान के आधार पर परिकलित कुल कर्मचारी लागत की वर्ष 2002 से 2004 तक के लिए वास्तविक कर्मचारी लागत तथा वर्ष 2005 एवं 2008 के लिए अनुमानों के साथ तुलना की जाती है।
- उपकरण, मरम्मत, संचालन एवं अनुरक्षण (आरआरएम) लागत में कुशलता लाभों का परिकलन करने के लिए 1999 में लागत 350/-रुपए प्रति टीईयू मानी गई है तथा इसमें प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि की जाती है एवं इसकी इसके वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों (2005 से 2008) के साथ तुलना की जाती है।
- संसाधन उपयोग एवं इष्टतम निवेश के कारण कुशलता लाभों का अनुमान भी ऐसी मान्यता के आधार पर लगाया गया है।
- किए गए विभिन्न अनुरोधों के दृष्टिगत इसने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ इसके द्वारा हासिल किए गए कुशलता लाभों पर विचार किए जाने का अनुरोध किया है। तदनुसार, वर्ष 2005 से 2008 के लिए 5038 लाख रुपए, 5542 लाख रुपए, 6669 लाख रुपए तथा 7340 लाख रुपए के अनुमानित कुशलता लाभों को निवल अधिशेष स्थिति से घटा दिया गया है तथा निवल घाटे को एक पृथक विवरण में (निम्नानुसार सारणी 7.4) निर्दिष्ट किया गया है :-

वर्ष कुशलता लाभों पर विचार करने के पश्चात निवल घाटा
(लाख रुपए)

2005	(-) 3976
2006	(-) 4288
2007	(-) 5451
2008	(-) 5663

(vi) प्रस्तावित दरों के मान में प्रमुख संशोधन

- प्रस्तावित प्रशुल्क (इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में अनुमोदित) में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने एवं खोलने प्रभार का जहाजी प्रभार (अर्थात क्वे क्रेन प्रभार) के साथ विलय किया गया है तथा तब इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2002 के अपने आदेश में बांधने/खोलने के प्रभारों की अनुमति नहीं दी थी)।
- इसी प्रकार, यानों के भीतर कंटेनरों के अंतरण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन करते समय बांधने/खोलने के प्रभारों को स्थानांतरण प्रभार में जोड़ दिया गया है तथा फिर इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।
- कंटेनर प्रास्थिति में सीधे लदान, ट्रक में लादना तथा इधर-उधर करने इत्यादि जैसी कतिपय विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क की शुरुआत किए जाने का प्रस्ताव है।

4.3 पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि कंटेनर टर्मिनल के रूप में 8वीं गोदी का विकास करने की औपचारिक प्रक्रिया को टीपीटी द्वारा अभी-अभी शुरू किया गया है तथा प्रचालन के आरंभन का सही समय आरएफपी को अंतिम रूप दिए जाने पर ही ज्ञात होगा । इस नई गोदी पर प्रत्याशित प्रमात्रा के संबंध में प्रारंभिक जानकारी के आधार पर इसे इसके टर्मिनल के राजस्व में वर्ष 2007 में 28% तथा वर्ष 2008 में 43% की कमी होने की आशा है । अतः इसने अनुरोध किया है कि जब और जैसे द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के लिए टीपीटी द्वारा आरएफपी दस्तावेज जारी किया जाता है, हमें इस प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के दौरान समायोजन करने की अनुमति दी जाए ।

5.1 पीएसए सिकाल ने समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार अगले तीन वर्षों में 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण अपने प्रस्ताव में उपाजित लाभ/फायदों को समायोजित नहीं किया है । अतः पीएसए सिकाल से समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुरूप संशोधित लागत प्रस्तुत करने तथा साथ ही मसौदा प्रस्तावित दरों का मान भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था ।

5.2 पीएसए सिकाल ने प्रत्युत्तर में प्रस्तावित मसौदा दरों के मान के साथ टीएएमपी के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण लाभ/हानि से संबंधित एक विवरण प्रस्तुत किया है । पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत लाभ/हानि विवरण में निवल हानि को वर्ष 2002 से 2004 के लिए निम्न प्रकार दर्शाया गया है :-

वर्ष	निवल लाभ/हानि (लाख रुपए)
2002	(-) 759.84
2003	460.62
2004	(-) 107.16
जोड़	(-) 406.38

इसने वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में टीएएमपी द्वारा उसके आदेश में अनुमानित आय एवं व्यय को समायोजित नहीं किया है ।

6. पीएसए सिकाल ने कहा है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपेक्षित समस्त सूचना वाणिज्यिक रूप से संवदेनशील है । तथापि, यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के विशिष्ट खंड (3.2.4) के दृष्टिगत आय एवं व्यय, अनुमानों तथा कुशलता लाभ विवरण सहित समेकित लागत विवरण, प्रशुल्क अनुमानों को परिचालित करने के लिए सहमत हो गया है । पीएसए सिकाल ने अपने अन्य दस्तावेजों को गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने के किन्हीं कारणों को स्पष्ट नहीं किया है, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित है । पीएसए सिकाल के विशिष्ट अनुरोध के दृष्टिगत, इसका दिनांक 8 अगस्त, 2005 का पत्र कुशलता लाभों से संबंधित सारणी 7.4, प्रस्ताव की प्रमुख विशिष्टताओं एवं यातायात/आय अनुमानों, समेकित लागत विवरण, नियोजित पूंजी विवरण तथा प्रस्तावित शर्तों एवं निबंधनों सहित प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में विद्यमान प्रशुल्क के तुलनात्मक विवरण से संबंधित प्रपत्र सं० 2क, 2ख, 3क तथा 4क के साथ टीपीटी तथा अन्य संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी अभ्युक्तियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित किया गया था ।

7. तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन, तूतीकोरन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन तथा तूतीकोरन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स एसोसिएशन (तूतीकोरन स्टीमर अभिकर्ता संघ, तूतीकोरन सीमा शुल्क अभिकर्ता संघ तथा तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन संघ) जैसे कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी आरंभिक अभ्युक्तियों में कहा था कि पीएसए सिकाल का प्रस्तुत प्रस्ताव अनुचित, गैर-कानूनी था, क्योंकि पीएसए सिकाल द्वारा दायर की गई रिट याचिकाएं अभी लंबित थीं तथा मामला न्यायाधीन था । उन्होंने यह भी कहा था कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका को खारिज कर दिए जाने के दृष्टिगत सितम्बर, 2002 से पूर्व पारित आदेश के आधार पर प्रभार एकत्र करना पीएसए सिकाल के लिए समुचित नहीं है । उन्होंने तर्क दिया कि टीएएमपी का सितम्बर, 2002 का आदेश वैध तथा प्रभावी था और पीएसए सिकाल द्वारा उद्ग्रहीत अंतर राशि वापस लौटाई जानी चाहिए । प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त आरंभिक पश्च जानकारी से यह प्रतीत हुआ कि वे पीएसए सिकाल द्वारा दायर याचिका को रद्द करते हुए 17 अगस्त को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश तथा विभिन्न मुद्दों पर संबंधित पक्षकारों के बीच हुए समझौता ज्ञापन से पूर्णतया अवगत नहीं थे । इसलिए, सभी प्रयोक्ता संगठनों को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा 17 अगस्त, 2005 को पारित आदेश के साथ-साथ समझौता ज्ञापन की मुख्य बातों के बारे में सूचित कर दिया गया था ।

8. टीपीटी तथा विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों ने पीएसए सिकाल के प्रस्ताव पर अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं । विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अभ्युक्तियां पश्च जानकारी/अभ्युक्तियों के रूप में पीएसए सिकाल को अग्रेषित की गईं । पीएसए सिकाल ने टीपीटी की तथा अन्य प्रयोक्ता संगठनों की अभ्युक्तियों का उत्तर दे दिया है ।

9. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा तथा पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर, विभिन्न मुद्दों के संबंध में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा पीएसए सिकाल के उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड

दरों का मान

प्राक्कथन :

इस दरों के मान में तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के प्रयोग के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है ।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हों, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (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) 'कंटेनर' का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जो कार्गो की ढुलाई और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त है तथा एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने योग्य है और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य है ।
- (iii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा ।
- (iv) 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं ।
- (v) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की ढुलाई 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 ।
- (vi) 'प्रतिदिन' का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस अथवा उसके भाग से है ।
- (vii) 'प्रति शिफ्ट' का अभिप्राय 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग से है ।
- (viii) 'पत्तन' का अभिप्राय तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) से है, जबकि 'टर्मिनल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड द्वारा प्रचालित तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल(टीसीटी) से है ।
- (ix) 'पीएसए सिकाल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड, जोकि भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है ।
- (x) 'रीफर' का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है ।
- (xi) 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में उपस्कर अंतर-परिवर्तन रसीद (ईआईआर) द्वारा चिन्हित पोत के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसका पोत में लदान नहीं किया गया है ।
- (xii) 'टन' का अभिप्राय 1000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है ।
- (xiii) 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो किसी पोत से उतारा गया है और पोतांतरण घोषणा में घोषित किसी अन्य पोत पर पोतलदान के प्रयोजनार्थ पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में रखा गया है, जिसे पीएसए सिकाल के साथ उसकी अभिरक्षा में रखे गए कंटेनर के समय अथवा उससे पहले कंटेनर पर चिन्हित अंतिम गंतव्य पत्तन को भेजा जाना है ।

2. सामान्य :

- (i) "किसी भी पोत के 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए महानिदेशक, नौवहन द्वारा जारी प्रमाणपत्र संगत कारक है । तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य और कार्गो/कंटेनर की ढुलाई करने वाले विदेशगामी पोत ऐसी

अनुमत्य यात्राओं के संबंध में रियायतों के लिए भी पात्र होंगे ।”

- (ii) (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 ।
- (iii) (क) सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर-संबद्ध प्रभार सामान्य कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ख) जहाज तट स्थानांतरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए तथा कंटेनरों और कार्गो पर घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रभारों पर छूट दी जाएगी ।
- (ग) 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 ।
- (iv) सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क डॉलर में प्रभारों के इसके समान भारतीय रुपयों में परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके किसी सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर यथा निर्दिष्ट के अनुसार अधिसूचित बाजार क्रय दर टर्मिनल में (आयात कंटेनरों के मामले में) पोत के प्रवेश के दिन मौजूद और टर्मिनल परिसर में (निर्यात कंटेनरों के मामले में) कंटेनरों के आगमन के दिन डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में परिवर्तन के लिए लागू की जाएगी ।
- (v) 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 ।
- (vi) 20 फुट और उससे कम की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा ।
- (vii) परिकल्पित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (viii) सभी बीजक प्रस्तुति के समय देय के रूप में जारी किए जाते हैं । भुगतान करने में असफल रहने पर टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए माल पर कब्जा बनाए रखा जाएगा और जिम्मेदार पार्टी को जब तक सभी बकाया प्रभारों का भुगतान नहीं किया जाता, तब तक टर्मिनल का आगे उपयोग करने से मना किया जा सकता है ।
- (ix) (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार पीएसए सिकाल विलंबित वापसी-अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज दर पीएसए सिकाल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी । ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी ।
- (ग) पीएसए सिकाल 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 पीएसए सिकाल 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, 1963 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 ।
- (X) खतरनाक कार्गो/कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कार्गो/कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए निर्धारित सभी लागू प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों की तुलना में 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा ।
- (Xi) प्रयोक्ताओं को पीएसए सिकाल की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे के विलंबों के लिए किन्हीं प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा ।
- (xii) पीएसए सिकाल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा बंद होने अथवा पीएसए सिकाल की वजह से किन्हीं अन्य कारणों से किसी पोत के बेकार खड़े रहने के मामले में पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए अर्जित टीपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के बराबर पीएसए सिकाल द्वारा छूट अनुमत्य होगी ।
- (xiii) ग्राहक को आईएमओ वर्गीकरण के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप की घोषणा करनी होती है और आयात कंटेनरों के लिए पोत से माल की उतराई से पहले और निर्यात कंटेनरों के मामले में ईआईआर की कार्यवाही से पहले पीएसए सिकाल को संबंधित खतरनाक स्वरूप के ब्योरे प्रस्तुत करने होते हैं । तथापि, घोषणा न किए जाने अथवा गलत घोषणा किए जाने के परिणामस्वरूप उत्पन्न परिस्थितियों के लिए सभी देयताएं और लागतों के लिए ग्राहक जिम्मेवार होंगे ।

3. प्रयोज्यता

- (i) आयात और निर्यात दरें तब लागू होंगी, जब :
- (क) कोई भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, कंटेनर टर्मिनल से सीधे ही सुपुर्दगी की जाती है अथवा हटाया जाता है और कंटेनर यार्ड में भंडार किया जाता है और अंततः कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है; अथवा
- (ख) भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत में लादा जाता है और (क) के विपरीत प्रचालन किए जाते हैं ।
- (ii) भरे हुए अथवा खाली कंटेनर पर पोतांतरण कंटेनर दरें लागू होंगी, जब इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल के परिसर में उतारा जाता है और जब तक कि किसी नामांकित दूसरे जहाज में पीएसए सिकाल द्वारा इसकी मूल स्थिति में इसका पोतांतरण नहीं कर दिया जाता और यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है ।
- (iii) पुनः निर्यात कंटेनर दरें भरे हुए कंटेनर पर तब लागू होंगी, जब :
- (क) इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल परिसर में उतारा जाता है और इसका पुनः निर्यात किए जाने तक यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है;
- (ख) इसे पहले जहाज से माल उतराई पूरा होने के बाद 72 घंटे के भीतर पुनः निर्यात के लिए घोषित कर दिया जाता है; और
- (ग) पीएसए सिकाल को दूसरे जहाज के बर्थ में खड़ा होने के कम से कम 24 घंटे पहले पुनः निर्यात के लिए सूचित किया जाता है ।

पुनः निर्यात वाले कंटेनर आयात और निर्यात कंटेनर जहाजी कुली दरों का भुगतान करेंगे, लेकिन वे पोतांतरण कंटेनरों पर लागू समान निशुल्क भंडारण अवधि का लाभ उठाएंगे, यदि वे उपर्युक्त शर्तों को पूरा करते हैं ।

खंड-1

1. कंटेनर प्रचालन

1.1. आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	क्वे क्रेन प्रभार भरे हुए और खाली	8.61	12.92	17.22	225.00	337.50	450.00
(ख)	कंटेनर यार्ड से/तक ढुलाई और लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ - भरे हुए - खाली	312.50 रुपए 157.50 रुपए	468.75 236.25 रुपए	625.00 रुपए 315.00 रुपए	187.50 रुपए 94.50 रुपए	281.25 रुपए 141.75 रुपए	375.00 रुपए 189.00 रुपए

टिप्पणी

- (1) पीएसए सिकाल को निर्यात कंटेनर लदान करने हेतु स्वीकार किए जाने के लिए पोत के बर्थ किए जाने से कम से कम 2 घंटे पहले सुपुर्द किए जाने हैं ।
- (2) उपर्युक्त 1.1 (क) में प्रभारों में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने, स्टॉवेज आयोजना और पर्यवेक्षण संबंधी प्रभार शामिल हैं ।
- (3) उपर्युक्त 1.1 (ख) में क्वेसाइड से कंटेनर यार्ड तक ढुलाई और आयात कंटेनर उतारने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट तथा कंटेनर यार्ड से क्वे साइड तक ढुलाई और निर्यात कंटेनर का लदान करने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट संबंधी प्रभार शामिल हैं ।

1.2. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	कंटेनर प्रचालक जिसमें प्रति माह भरे हुए अथवा खाली पोतांतरण कंटेनरों के 400 टीईयू से अधिक का पोतांतरण किया है	9.36	14.04	18.72	244.50	366.75	489.00
(ख)	यदि प्रति माह 400 टीईयू से कम पोतांतरण किया है	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00

टिप्पणी

- (1) उपर्युक्त प्रभार पहले जहाज से माल उतराई से लेकर दूसरे जहाज में लदान के लिए पोतांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होते हैं

और इनमें क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदान), बांधने/खोलने, स्टॉवेज, आयोजना और पर्यवेक्षण, कंटेनर यार्ड और क्वेसाइड के बीच दुलाई, कंटेनर यार्ड में लिफ्ट-ऑन और लिफ्ट-ऑफ संबंधी प्रभार शामिल हैं ।

- (2) शट-आउट प्रभार मद सं० 1.8 के अनुसार लागू होगा :
- (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्थ में खड़ा होने के बाद जहाज बदल जाता है; अथवा
- (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा कर दिए जाने के बाद अनुवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नामांकन बदल जाता है ।
- (3) तटीय अथवा विलोमतः यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कोई कंटेनर विदेशी पत्तन से पीएसए सिकाल में उतारा जाता है, तब उस पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार पर 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित प्रभार का 50% वसूल किया जाएगा ।
- (4) सड़क अथवा रेल द्वारा किसी पोतांतरण कंटेनर को कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किए जाने पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी ।

1.3. लिफ्ट-ऑन अथवा लिफ्ट-ऑफ

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए	157.50	236.25	315.00	157.50	236.25	315.00
(ख)	खाली	80.00	120.00	160.00	80.00	120.00	160.00

टिप्पणी

- (1) सेवाओं में भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उतारने का कार्य और ग्राहक के वाहन में अथवा से कंटेनरों की उतराई अथवा लदान शामिल हैं ।

1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन प्रभार (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
(क)	क्वे पर हैच कवर उतारे बिना	7.18	187.50
(ख)	क्वे पर हैच कवर उतारने सहित	17.97	469.50

1.5. पोत के भीतर कंटेनरों को हटाना (रेस्टॉव)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	उतराई और पुनः पोत लदान द्वारा भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00

(ख)	बिना उतराई और पुनः पोत लदान के बिना भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	4.31	6.47	8.62	112.50	168.75	225.00
-----	---	------	------	------	--------	--------	--------

टिप्पणी

(1) रेस्टॉव कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो पर कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा ।

1.6. अतिरिक्त संचलन

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए और खाली	250.00	375.00	500.00	250.00	375.00	500.00

टिप्पणी

(1) अतिरिक्त ढुलाई प्रभार तब लागू होते हैं, जब किसी कंटेनर को ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना अपेक्षित होता है ।

1.7. रीफर-संबद्ध और अन्य सामान्य सेवाएं

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
(क)	प्रति कंटेनर यात्रा-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	16.08	700.00
(ख)	प्रति कंटेनर पोत के नौतल पर जोड़ने और खोलने की सेवाएं	1.15	50.00
(ग)	बिजली की आपूर्ति (जोड़ने और खोलने, रीफर यार्ड में तापमान के अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए-		
	(i) लंबाई में 20 फुट से अनधिक	1.29	56.25
	(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.73	75.00
(घ)	कंटेनर की सफाई		
	(i) लंबाई में 20 फुट से अनधिक	0.75	32.50
	(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.50	65.00

टिप्पणी

(1) रीफर कंटेनरों का यात्रा-पूर्व निरीक्षण और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी ।

(2) उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा रीफरों की खराबी की मरम्मत अथवा अनुरक्षण शामिल नहीं हैं ।

उपर्युक्त प्रभार रेस्टॉव रीफर कंटेनरों पर भी लागू होते हैं ।

1.8. शट-आउट

(i) जब कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनः-निर्यात कंटेनर शट-आउट किया जाता है और बाद में कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है, तब निम्नलिखित दरें लागू होंगी :-

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी				तटीय	
		20 फुट से अनधिक	20 फुट से अधिक और	40 फुट से अधिक और	20 फुट से अनधिक	20 फुट से अधिक और	40 फुट से अधिक और

	लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क) भरे हुए और खाली	11.49	17.23	22.98	500.00	750.00	1000.00

(ii) जब कोई कंटेनर एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में अन्य पोत द्वारा उसका पोत लदान किया जाता है, तब जहाजी कुली प्रभार के अलावा निम्नलिखित अतिरिक्त प्रभार :

(क) उपर्युक्त मद (क) के अनुसार प्रभार लागू होंगे ।

(ख) कंटेनर के लिए निशुल्क भंडारण कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से मद सं० 1.10 के अनुसार प्रदान किया जाएगा । यदि निशुल्क भंडारण अवधि बढ़ जाती है, निशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद से लिफ्ट-ऑन के समय तक के लिए भंडार किराया परिकलित किया जाएगा ।

1.9. घाट शुल्क

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	प्रति कंटेनर	0.46	0.69	0.92	12.00	18.00	24.00
(ख)	प्रति कंटेनरबंद कार्गो	250.00 रुपए	375.00 रुपए	500.00 रुपए	150.00 रुपए	225.00 रुपए	300.00 रुपए

1.10. कंटेनरों का भंडारण

(क) आयात और निर्यात - भरे हुए और खाली कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(i)	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii)	6 से 15 दिन	0.38	0.76	1.14	16.35	32.70	49.05
(iii)	16 से 22 दिन	1.50	3.00	4.50	65.35	130.70	196.05
(iv)	22 दिन से अधिक	2.90	5.80	8.70	126.30	252.60	378.90

(ख) पोतांतरण/पुनः निर्यात - भरे हुए और खाली कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से	20 फुट से	40 फुट से	20 फुट से	20 फुट से	40 फुट से

	अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(i) प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii) 16 से 30 दिन	2.00	4.00	6.00	87.10	174.20	261.30
(iii) 30 दिन से अधिक	3.00	6.00	9.00	130.65	261.30	391.95

टिप्पणी

- (1) (क) आयात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया सुपुर्दगी के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (ख) निर्यात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में आगमन के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया पोत के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (2) पोतांतरण और पुनः निर्यात कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि पहले जहाज से उतराई पूरा होने के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया दूसरे जहाज के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (3) निशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (4) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, जिस अवधि के दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी पीएसए सिकाल कंटेनरों की सुपुर्दगी करने/ जहाज में लदान करने की स्थिति में नहीं है।
- (5) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेषिती परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा उसे पत्तन के परिसर से हटाएगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लगे सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे और ढुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेंगे। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक नौवहन लाइन द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।
- (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करने और ढुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो को मुक्त करने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब्त कंटेनर को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र से हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।

1.11. विविध सेवाओं के लिए प्रभार

क्र०सं०	विवरण	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
1.	सीधे लदान (भरे हुए और खाली) - विदेशगामी - तटीय	10 अमरीकी डॉलर 486.00 रुपए	15 अमरीकी डॉलर 728.00 रुपए

2.	फेर-बदल - भरे हुए और खाली	600.00 रुपए	900.00 रुपए
3.	ट्रक में लदान - भरे हुए और खाली	500.00 रुपए	750.00 रुपए
4.	पोत लदान की स्थिति में परिवर्तन - भरे हुए और खाली	728.00 रुपए	1093.00 रुपए
5.	कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन - प्रति कंटेनर		97.00 रुपए
6.	दस्तावेज का रद्दकरण - प्रति ईआईआर		75.00 रुपए
7.	ईआईआर की विलंब से जांच	500.00 रुपए	

टिप्पणी

- (1) **सीधे लदान** संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में किसी निर्यात कंटेनर की सुपुर्दगी को स्वीकार करता है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अतिरिक्त हैं।
- (2) **फेर-बदल** संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल यार्ड में कंटेनरों का फेर-बदल करता है।
- (3) **ट्रकों में लदान** संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल अतिरिक्त बर्थ में पत्तन की रेलवे साइडिंग और पीएसए सिकाल के बीच कंटेनरों की ढुलाई करता है।
- (4) **पोत लदान स्थिति में परिवर्तन** संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब :
 - (i) पीएसए सिकाल परिसर में पोतांतरण कंटेनर का किसी आयात कंटेनर में परिवर्तन किया जाता है;
 - (ii) पीएसए सिकाल परिसर में किसी आयात कंटेनर का पुनः निर्यात किया जाता है;
 - (iii) पीएसए सिकाल परिसर से जब किसी निर्यात कंटेनर की बाहर सुपुर्दगी की जाती है; अथवा
 - (iv) किसी पोतांतरण कंटेनर को मूलतः नामांकित जहाज अथवा पुनः नामांकित जहाज की बर्थिंग से 8 घंटे से अधिक पहले, जो भी पहले हो, किसी दूसरे जहाज के लिए पुनः नामांकित किया जाता है।
- (5) **कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन** संबंधी प्रभार प्रत्येक बार लागू होते हैं, जब भी पीएसए सिकाल द्वारा जांच किए जाने के बाद किसी आयात अथवा निर्यात कंटेनर के ब्योरे बदल जाते हैं।
- (6) **रद्दकरण प्रभार** तब लागू होते हैं, जब ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर रद्द कर दिया जाता है।
- (7) **विलंब जांच शुल्क** तब लागू होता है, जब ईआईआर की जांच ईआईआर के अंतिम समय (अर्थात बर्थिंग के अनुमानित समय से 4 घंटे पहले) के बाद की जाती है।

खंड-11

2. अन्य सेवाएं

2.1 आगतुक प्रवेश पत्र

क्र०सं०	विवरण	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क)	प्रति आवेदन पत्र	200.00 रुपए	50.00 रुपए	20.00 रुपए
(ख)	प्रति पुनर्स्थापन	50.00 रुपए	20.00 रुपए	20.00 रुपए

2.2 फोटोग्राफी

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	13000.00 रुपए प्रति दिन
(ख)	आयातित/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	650.00 रुपए प्रति दिन
(ग)	क्रू-सदस्यों और अन्य व्यक्तियों की फोटो लेना	325.00 रुपए प्रति दिन
(घ)	वीडियोग्राफी करना (प्रचालनात्मक कार्यकलापों से संबंधित)	3900.00 रुपए प्रति दिन

2.3 दस्तावेज

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	प्रति उत्तराई प्रमाण पत्र	100.00 रुपए
(ख)	प्रति पोत लदान विवरण	100.00 रुपए
(ग)	दूसरी प्रति का प्रिंट/पोतलदान दस्तावेज की फोटोप्रति	100.00 रुपए
(घ)	विशेष प्रणाली सेवा (प्रति लेन-देन/रिपोर्ट)	1000.00 रुपए

टिप्पणी

1. **विशेष प्रणाली सेवा** प्रभार ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने के आधार पर पीएसए सिकाल प्रणाली से किसी विशेष रिपोर्ट/सूचना प्राप्त करने के लिए लागू होता है, जोकि सामान्य किस्म का नहीं है ।

क्र०सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

- (i) समझौता ज्ञापन के पैरा 8 में 2002 के टीएमपी आदेश को अनुमोदित करते समय विचार किए गए अनुमानों में उस सीमा तक समुचित समायोजन करने की शर्त निर्धारित की गई है, जहां तक संगत अवधि के वास्तविक आंकड़े टीएमपी के 2002 के आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ अनुमानों से भिन्न हैं । इस संबंध में, हमने वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए लाभ का निर्धारण किया है तथा निदर्शनात्मक प्रयोजन के लिए उसे पीएसए सिकाल को भेजा है । पीएसए सिकाल से 2002 के टीएमपी के आदेश में निर्णीत निम्न मुद्दों को ध्यान में रखकर अक्टूबर,2002 से दिसम्बर,2005 तक की संपूर्ण अवधि के लिए इन रूपरेखाओं पर एक पूर्ण विवरण तैयार करने का अनुरोध किया गया है ।

- सामान्य संशोधन आदेश के दौरान सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था ।

इसके अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 31 मार्च,2005 से अधिसूचित किए गए हैं तथा इसलिए इन्हें इससे पूर्व की अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किया जा सकता । 31 मार्च,2005 से बाद की अवधि के लिए लागत मद के रूप में सीआईटीओएस व्यय को स्वीकार करने के लिए भी प्रचालक को इस लेन-देन का उचित अंतर संबंध स्थापित करना अपेक्षित होगा । इस संबंध में इस व्यय को स्वीकृत करने वाले विगत वर्षों के अन्य कर निर्धारण आदेशों की एक प्रति प्रस्तुत करें ।

- 31 दिसम्बर,2001 की स्थिति के अनुसार सूचित 686.98 लाख रुपए के आस्थगित राजस्व व्यय को शेष परियोजना अवधि में विस्तारित किया जाए ।

आस्थगित राजस्व व्यय के शीर्ष के अंतर्गत शामिल अन्य आस्थगित राजस्व व्यय के ब्योरे प्रस्तुत करें । कुल व्यय के मामले में, इस व्यय को चरणबद्ध करने का आधार स्पष्ट करें ।

- विदेशी मुद्रा ऋणों की वापसी-अदायगी में उपगत विदेशी मुद्रा हानि, यदि कोई हो, को केवल एक व्यय के रूप में ही स्वीकृत किया जा सकता है । कृपया, बताएं कि क्या वर्ष 2002, 2004 और 2005 के लिए वार्षिक लेखों में शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत सूचित विदेशी मुद्रा हानि का संबंध विदेशी मुद्रा हानि की वापसी-अदायगी से है ।

- जैसाकि हमारे पिछले आदेश के पैरा 15(xiii) में कहा गया है, केवल प्रारक्षित निधियों में से अनुज्ञेय आस्तियों में निवेशित निधियां ही प्रतिफल के लिए अर्हक होंगी । पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुदित सिद्धांत के अनुरूप आस्थगित राजस्व व्यय के व्यवहार में सुझाए गए संशोधन के दृष्टिगत शेरधारक निधि तथा उस पर प्रतिफल के परिकलन में उपयुक्त समंजन किया जाए । इक्विटी पर प्रतिफल का समायोजन क्षमता उपयोग के लिए किया जाना चाहिए ।

- पीएसए सिकाल द्वारा 20 सितम्बर,2005 को तैयार किया गया संशोधित लाभ/हानि विवरण वर्ष 2002 के संपूर्ण वर्ष के लिए है । अतः पीएसए सिकाल को पुनः सलाह दी गई है कि वह आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से वर्ष 2002 के निवल लाभ/हानि को पृथक रूप से निर्दिष्ट करे । साथ ही संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने से पूर्व पिछले आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर 31 मार्च,2005 तक की अवधि के लिए पृथक संगणना प्रस्तुत करे । पहली अप्रैल,2005 से 31 दिसम्बर,2005 तक की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन के विशेष संदर्भ में किया जाए ।

- (ii) पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव की जांच करते समय पीएसए सिकाल द्वारा टर्मिनल की क्षमता 2 लाख टीईयू प्रति वर्ष निर्धारित की गई थी। लाइसेंस करार में भी वर्ष 2003 से 3 लाख टीईयू प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट की शर्त निर्धारित की गई है। स्पष्ट करें कि किस प्रकार वर्ष 2003 से 2004 तक के लिए निर्धारित क्षमता (2,26,200 पर) लाइसेंस करार में निर्धारित एमजीटी से कम है। टीएमपी द्वारा मानकीय लागत के अध्ययन के लिए गठित राष्ट्रीय कार्य दल द्वारा अपनी रिपोर्ट में निर्दिष्ट क्वे क्षमता विभिन्न अनुमानों पर आधारित एक सामान्य निर्धारण है। वर्ष 2003 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण नियोजित/नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण तथा हासिल किए गए/किए जाने वाले वास्तविक उत्पादकता स्तर पर आधारित पीएसए सिकाल के संगत कारकों को ध्यान में रखकर किया जाएगा।
- (iii) वर्ष 2005 के लिए 30 नवम्बर,2005 तक सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक आय एवं व्यय तथा दिसम्बर,2005 के माह के लिए अनुमान प्रस्तुत करें। वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानों को संशोधित स्थिति के आधार पर संशोधित किया जाए।
- (iv) 1999 में अनुमोदित इसके दरों के मान में निर्धारित तथा 2002 के आदेश में अनुमोदित दर के संदर्भ में प्रति कंटेनर दर निर्दिष्ट करते हुए वर्ष 2006 से 2008 के लिए आय अनुमानों का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।
- (v) (क) वर्ष 2004 से 115 कर्मचारी संख्या को 32% बढ़ाकर वर्ष 2005 में 152 करने की प्रत्याशा करने के कारणों का औचित्य बताएं तथा साथ ही वर्तमान कर्मचारी स्थिति प्रस्तुत करें।
- (ख) स्पष्ट करें कि क्या उक्त मजदूरी (वेतन) संशोधन वर्ष 2006 के दौरान प्रभावी किया गया है। इसके अतिरिक्त, वेतन में 28% तक के संशोधन का अनुमान लगाने के आधार स्पष्ट करते हुए ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।
- (vi) • उपकरण संचालन लागत में 58% की तीव्र वृद्धि के अनुमान (अर्थात वर्ष 2004 में 640 लाख रुपए से बढ़कर वर्तमान वर्ष 2005 में 1016 लाख रुपए) तथा पूर्व वर्ष के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007 में 24% और वृद्धि का औचित्य बताएं। साथ ही जनवरी,2005 से नवम्बर,2005 की अवधि के दौरान उपगत वास्तविक उपकरण संचालन लागत को उसमें शामिल विभिन्न लागत घटकों के ब्योरो सहित प्रस्तुत करें।
- विगत वर्षों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005 में 37% की वृद्धि का औचित्य बताते हुए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों में पहले ही अतिरिक्त उपकरण यथा 1 क्यूसी, 4 आरटीजी, 4 प्राइम मूवर्स तथा वर्ष के दौरान नियोजित अन्य उपकरण को लेख में शामिल कर लिया गया है।
- (vii) • संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2006 से 2008 के लिए बिजली की यूनिट लागत में 8% की वार्षिक मूल्यवृद्धि तथा पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2006 से 2008 के लिए 'अन्यों' में 10% से 16% वृद्धि एवं वर्ष 2005 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2006 में सामान्य उपरिशीर्षों में 9% वृद्धि का औचित्य इस तथ्य के आलोक में बताएं कि संशोधित दिशानिर्देशों में यह स्पष्ट निर्धारित किया गया है कि व्यय का अनुमान थोक मूल्य सूचकांक में वर्तमान उतार-चढ़ाव पर आधारित होना चाहिए। वर्ष 2006 तथा 2007 के लिए ईंधन एवं विद्युत लागत में 35% तथा 25% की अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथा अनुमत मूल्यवृद्धि स्तर से अधिक है।
- यह स्पष्ट नहीं है कि प्रति टीईयू विद्युत खपत में वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रत्येक वर्ष में 12% प्रति वर्ष की वृद्धि क्यों की गई है।
- वर्ष 2006 तथा 2007 के दौरान प्रस्तावित अभियांत्रिकी/वैद्युत तथा इलेक्ट्रॉनिक उपकरण में लगभग 1.5 करोड़ रुपए की पुनर्सज्जा लागत मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में शामिल बताई गई है। यह स्पष्ट करें कि इस व्यय को मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से अलग करके उपकरण लागत में क्यों न जोड़ दिया जाए, क्योंकि उपकरण की पुनर्सज्जा से आस्ति के जीवनकाल/क्षमता बढ़ने की संभावना है तथा इसका लाभ व्यय उपगत किए जाने के वर्ष से आगे तक उपलब्ध रहेगा।
- (viii) (क) संभावित हानि को निर्दिष्ट करें, यदि रॉयल्टी को वर्ष 2005 (अप्रैल से दिसम्बर तक), 2006, 2007 तथा 2008 के प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाता।

(ख) 31 मार्च, 2005 से आगे की अवधि के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की लागत मद के रूप में अनुज्ञेयता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार होगी ।

(ix) (क) किराए पर लिए गए अतिरिक्त उपकरण, यदि कोई हो, को निर्दिष्ट करें तथा उपकरण किराया संविदाओं की प्रतियां प्रस्तुत करके अनुमानों की पुष्टि करें ।

(ख) पट्टा किराए के भुगतान पर क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका पीटीई लि० के साथ किए गए पट्टा समझौते (करार) के संदर्भ में कृपया, स्पष्ट करें कि क्या फर्म का चयन प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किया गया था तथा साथ ही लागत मद के रूप में इस व्यय को स्वीकृत करने के लिए इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को भी प्रमाणित करें ।

(x) (क) कृपया, स्पष्ट करें कि सीआईटीओएस के लिए प्रदत्त/संदेय वार्षिक लाइसेंस शुल्क को किस शीर्ष के अंतर्गत शामिल किया गया है ।

(ख) टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (टीओएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की अनुज्ञेयता दर्शाते हुए विगत वर्षों के आयकर निर्धारण आदेश को प्रस्तुत करें, ताकि इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को स्थापित किया जा सके ।

सीआईटीओएस का मौलिक लाइसेंस का जनवरी 2006 में अवसान हो जाना बताया गया है । यदि इस संबंध में एक नए लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं, तो कृपया उसकी प्रति प्रस्तुत करें । कृपया, स्पष्ट करें कि क्या फर्म का चयन प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किया गया था तथा साथ ही इस व्यय को लागत मद के रूप में स्वीकृत करने के लिए इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को भी प्रमाणित करें ।

(xi) कोई भी व्यय, जो तकनीकी सेवा शुल्क के समान है, अनुमानों में शामिल किया जा सकता है, बशर्ते कि ऐसी मदों की अनुज्ञेयता दर्शाते हुए पूर्व वर्षों के लिए आयकर निर्धारण आदेशों के प्रस्तुतिकरण द्वारा ऐसे लेन-देन के उचित अंतर संबंध की पुष्टि की जाए ।

(xii) पुष्टि करें कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानकों के साथ सीधी रेखा विधि से अथवा रिआयत करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी उच्चतर हो, किया गया है ।

(xiii) शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत बीमा लागत के अनुमान को 2004 में 39 लाख रुपए से बढ़ाकर 2005 में 57 लाख रुपए करने की पुष्टि दस्तावेजी समर्थनों से करें । वर्ष 2007 तथा 2008 के दौरान बीमा लागत में वृद्धि होने के अनुमान के कारण स्पष्ट करें, जबकि सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है । वस्तुतः उन आस्तियों, जिनके लिए बीमा कवच लिया गया है, वर्षानुवर्ष हासिल होगा तथा इसलिए बीमा लागत में भी कमी आनी चाहिए ।

(xiv) वर्ष 2006 के दौरान सकल ब्लॉक में वर्धन अर्थात (संयंत्र तथा मशीनरी में 259 लाख रुपए तथा सूचना प्रौद्योगिकी में 462 लाख रुपए) के दृष्टिगत टर्मिनल की क्षमता में वर्धन को निर्दिष्ट करें । साथ ही सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण यूनिट प्रचालन लागत में कमी, यदि कोई हो, अनुमानित अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय अथवा प्रचालनात्मक क्षमता में किसी सुधार को निर्दिष्ट करें ।

(xv) (क) कार्यशील पूंजी का परिकलन करते समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विविध कर्जदार को दो माह की संपदा आय तथा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया गया है । पीएसए सिकाल के लिए संभवतः ये दो मर्दे संगत नहीं हैं। इस स्थिति के दृष्टिगत तथा साथ ही यह मान्य करते हुए कि प्रभारों का संग्रहण किसी प्रचालक द्वारा अग्रिम कर लिया जाता है, विविध कर्जदारों को 10 दिन के राजस्व पर अनुमानित करने का औचित्य बताएं ।

(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित एक माह के नकद व्यय के मानदंड की तुलना में नकद एवं बैंक अधिशेष में लगभग छः से आठ माह के नकद व्यय को शामिल किया गया है । कार्यशील पूंजी में नकद एवं बैंक अधिशेष के अनुमान में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप संशोधन करें ।

(xvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कुशलता सुधार को मापने के लिए न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत निष्पादन है । अन्य टर्मिनलों के निष्पादन तथा साथ ही उनमें उदग्रहित प्रशुल्क का संदर्भ संगत नहीं है ।

पीएसए सिकाल को सलाह दी जाती है कि वह विगत अवधि के दौरान हासिल किए गए लागत अपचयन, यदि कोई हो, की प्रमात्रा बताएं तथा साथ ही यह सिद्ध करें कि लागत अपचयन इसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करें ।

- (xvii) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रूप में रूपांतरित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोत के बर्थ करने के वास्तविक समय की तिथि को परिकलित करने संबंधी प्रस्तावित शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 तथा 2.19.2 के समनुरूप नहीं पाई गई है ।निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में, रूपांतरण पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तिथि से प्रभावी नहीं किया जाएगा, बल्कि टर्मिनल में कंटेनर आगमन की तिथि से प्रभावी होगा ।
- (xviii) विनिमय दर की नियमित समीक्षा का निर्धारण करने वाले संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.3 को शामिल करें ।
- (xix) जहां लेन-देन इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के जरिए नहीं किए जाते, उस मामले में प्रयोक्ताओं से जमाराशि का संग्रहण करने संबंधी प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 तथा 2.18.3 के समनुरूप नहीं पाए गए हैं । अतः 2.6 पर प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 से 2.18.3 के साथ संशोधित किया जाए । प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/प्रचालक द्वारा विलंबित परिदाय के लिए दंडात्मक ब्याज की सही दर को भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2% अधिक पर अद्यतन करें, जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है ।
- (xx) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 10 को शामिल करने के कारण स्पष्ट करें, जो सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत निपटान हेतु आयात से भरे कंटेनर को ऑफ डॉक सीएफएस में अंतरित करने के संबंध में है, यदि ऐसे कार्गो को अवतरण की तिथि से 25 दिन के भीतर समायोजित नहीं किया जाता । इस संबंध में सीमाशुल्क के संगत आदेश की प्रति प्रस्तुत करें ।
- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित समय-सीमा के भीतर परिसर से न हटाए गए माल के निपटान के लिए अथवा यदि दरों या किराए की अदायगी न की गई हो, धारा 61 तथा 26 के अंतर्गत प्रावधानों का विशिष्ट निर्धारण किया गया है ।
- (xxi) पेशकश न की गई सेवाओं के लिए छूटों से युक्त एक सम्मिश्र बाक्स दर का प्रस्ताव न करने के कारण स्पष्ट करें।
- (xxii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 20 सितम्बर,2002 के अपने आदेश के तहत (जिसे रोक दिया गया है) प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने/खोलने के प्रभारों को हटा दिया था, जिसके लिए कारणों को उक्त आदेश में विस्तार में वर्णित किया गया है । सामान्य कंटेनर/पोतांतरण कंटेनर के जहाजी कुली प्रभार के लिए प्रस्तावित दर तथा कंटेनर के अंतरण के लिए प्रभार का आकलन विद्यमान बांधने/खोलने के प्रभार को जहाजी कुली प्रभार में जोड़ कर तथा उसमें 30% की वृद्धि करके किया जाता है । यह इन मदों के लिए सितम्बर,2002 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर से लगभग 100% से 124% की वृद्धि बैठती है । प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं ।
- (xxiii) उस प्रत्येक उपकरण या सेवा केन्द्र के लिए ब्योरेवार लागत पत्र प्रस्तुत करें, जिसके लिए सेवा प्रदान करने की वास्तविक लागत के संदर्भ में अलग-अलग प्रशुल्क मदों की युक्तिसंगतता का निर्धारण करने हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है ।
- (xxiv) अनुसूची 1.1., 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 तथा 1.9 में तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण किया जाए, जो दिनांक 7 जनवरी,2005 के हमारे आदेश सं० टीएएमपी/4/2004-सामान्य के समनुरूप सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से 60% के स्तर से अधिक न हो ।
- (xxv) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अंतर्गत यथानिर्धारित उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को निर्दिष्ट करें । टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहनों तथा न्यूनतम स्तरों से नीचे निष्पादन के लिए हतोत्साहनों का प्रस्ताव किया जाए । साथ ही ऐसे न्यूनतम स्तरों तथा प्रोत्साहनों/ हतोत्साहनों का प्रस्ताव करने के आधार को स्पष्ट करें ।
- (xxvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में निर्धारित सिद्धांत के अनुसरण में उस अवधि के लिए, जब पीएसए सिकाल की तटाधारित सुविधाओं की विफलता/खराबी के कारण प्रचालन न हो सकने से यान इसके टर्मिनलों पर निष्क्रिय रहते हैं, गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य वापसी अदायगी अनुमत करने की शर्त को शामिल करें ।
- (xxvii) तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण हेतु विदेशी पत्तन से या इसके विलोमतः पीएसए सिकाल पर अवतरण करने वाले कंटेनर पर प्रयोज्य दरों को स्पष्ट करते हुए एक प्रावधान समाविष्ट करें ।

- (xxviii) प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सितम्बर, 2002 के टीएमपी आदेश में अनुमोदित दर की तुलना में लिफ्ट ऑफ/लिफ्ट ऑन, हैच कवर प्रहस्तन, अतिरिक्त संचलन, रीफर संबद्ध प्रभारों, शट-आऊट तथा घाटशुल्क में लगभग 53% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं ।
- (xxix) रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार उद्ग्रहण इकाई का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के समनुरूप 4 घंटे के आधार पर किया जाए । ऐसा करते समय, प्रस्तावित दरों में सदृश समायोजन करें। साथ ही, विद्युतापूर्ति के वर्तमान प्रशुल्क तथा प्रति पारी बिजली की औसत खपत के संदर्भ में बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभारों की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं ।
- (xxx) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 के अनुसार आयात से भरे हुए तथा खाली कंटेनर के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि के आरंभन संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी को संशोधित करें ।
- (xxxi) परित्यक्त कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण हेतु समय-सीमा के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 5 अपूर्ण पाई गई है । प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 में निर्धारित विभिन्न प्रावधानों को शामिल करने के लिए उक्त टिप्पणी में संशोधन करें ।
- (xxxii) यह कथन करने के लिए एक शर्त समाविष्ट करें कि उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं होंगे, जब पीएसए सिकाल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौवहन करने की स्थिति में नहीं है ।
- (xxxiii) विशेषज्ञ प्रणाली सेवा के लिए अनुसूची 2.3 के अंतर्गत प्रति लेन-देन/रिपोर्ट 1000/- रूपए के प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करें तथा साथ ही इस प्रशुल्क के उद्ग्रहण के बदले पेशकश की जाने वाली प्रस्तावित विशेषज्ञ सेवाओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख करें । ऐसी सेवाएं वे नहीं होंगी, जो टर्मिनल प्रचालन के सामान्य क्रम में आवश्यक होती हैं/दी जाती हैं । **पीएसए सिकाल का उत्तर** इसने आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ एवं हानियों का संशोधित विवरण प्रस्तुत किया है (तथापि, इसने इस प्राधिकरण के आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के लिए 2002 के आदेश को अनुमोदित करते समय शामिल किए गए वास्तविक आंकड़ों में समुचित समायोजनों को शामिल नहीं किया है)। इसने निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं:-

• **सीआईटी के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क**

- (क) अनुप्रयोग साफ्टवेयर के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है तथा यह तकनीकी सेवा शुल्क के समरूप नहीं है ।
- (ख) संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी शुल्क (जो इस लागत मद को अननुमत करने का सबसे बड़ा कारण था) अब एक अनुज्ञेय व्यय है । केवल शर्त यह है कि 'उचित अंतर का संबंध' के मापदंड को प्रयोज्य करते हुए यह युक्तिसंगत होना चाहिए । हमारे मामले में, उचित अंतर कीमत कोटेशन में दी गई है ।
- (ग) टीएमपी ने स्वीकार किया था कि यदि इसे कहीं अन्यत्र से अधिप्राप्त किया गया होता तो कुछ पूंजीगत लागत उपगत होती । यदि ऐसा मामला है तो इसी प्रणाली के वार्षिक प्रभार भी होंगे, क्योंकि यह एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है । अन्य टर्मिनलों के लागत विवरणों से यह स्पष्ट है, जहां टीएमपी ने ऐसी लागत अनुमत की है ।
- (घ) अतः इस लागत को अननुमत करना बिल्कुल संगत एवं उचित नहीं है । संशोधित दिशानिर्देश के अनुसार, इस लागत को अननुमत करने के कारण अब विद्यमान नहीं रहे हैं ।
- (ङ) यह सम्मत है कि संशोधित दिशानिर्देश पूर्व अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किए जा सकते । किन्तु साथ ही यह भी सत्य है कि इन दिशानिर्देशों को पूर्व दिशानिर्देशों के अनुप्रयोग के पश्चात हासिल अनुभव के आधार पर संशोधित किया गया है तथा ऐसे क्षेत्रों पर संकेन्द्रण किया गया है, जो पूर्ववर्ती दिशानिर्देशों में कुछ-कुछ अस्पष्ट थे । सीआईटीओएस शुल्क ऐसे मुद्दों में से एक है । जबकि प्रचालक इन व्ययों के लिए एक अनुज्ञेय व्यय के रूप में दावा कर रहे थे, टीएमपी कुछ प्रचालकों के मामले में ऐसी स्वीकृति देने से इंकार कर रहा था । संशोधित दिशानिर्देशों में, इस व्यय के संबंध में आशय स्पष्ट है । यद्यपि, ये दिशानिर्देश पहली अप्रैल, 2005 या उसके बाद की अवधि के लिए प्रयोज्य हैं, ये कुछ पुराने मुद्दों के निपटान के लिए भली-भांति दिशा प्रदान कर सकते हैं ।
- (च) आयकर कार्यवाहियां चल रही हैं और अभी अंतिम चरण पर नहीं पहुंची हैं तथा इसलिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि आयकर विभाग ने सीआईटीओएस से संबंधित वार्षिक लाइसेंस शुल्क के संबंध में कोई

स्पष्टीकरण नहीं मांगा है ।

• **आस्थगित राजस्व व्यय**

(क) भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) द्वारा जारी 'निर्माण अवधि के दौरान व्यय के संव्यवहार संबंधी मार्गदर्शक टिप्पणी' में 3 से 5 वर्ष में इन व्ययों को बट्टे खाते डालने की अनुशंसा की गई है । आरंभिक व्ययों के मामले में इसने 5 वर्षों की उच्चतर सीमा मानी है । रॉयल्टी भुगतान के मामले में इसे 10 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया गया है ।

आईसीएआई लेखाकरण उद्घोषणाओं के लिए भारत में सर्वोच्च निकाय है । संस्थान द्वारा अनुशंसित व्यवहार न केवल लेखाकरण का आधार बनता है, बल्कि एक समरूप तरीके से व्ययों का व्यवहार भी सुनिश्चित करता है ।

(ख) जब तक कि विपथनों के लिए कोई ठोस आधार न हो, इस प्राधिकरण को लागत संव्यवहार के लिए सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांतों (जीएएपी) का अनुसरण करना चाहिए ।

(ग) यह सम्मत किया गया है कि आरंभिक व्यय परियोजना से संबंधित होने के कारण ही लागत के रूप में अनुमत है (किन्तु इसी तर्क को किए गए व्यवहार का आधार नहीं माना जा सकता) तथा यदि इन्हें अनुमत किया जाता है तो आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार को निश्चित रूप से ऐसे व्ययों के लिए सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांत के विरुद्ध संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित करने का आधार नहीं माना जा सकता ।

(घ) यह प्राकृतिक न्याय का सिद्धांत है कि पारित आदेश एक स्पष्ट आदेश होना चाहिए । इसमें किसी भी पक्ष में लिए गए निर्णय के आधार दिए जाने चाहिए ।

(ङ) इसके अतिरिक्त, टीएएमपी ने ऐसे प्रचालक के मामले में स्वतः पांच वर्षीय अवधि में आरंभिक व्ययों को बट्टे खाते डालने की अनुमति दे दी है, जिसने प्रशुल्क समीक्षा की इस संपूर्ण प्रक्रिया में सहयोग नहीं किया है ।

• ऐसे अनेक विदेशी मुद्रा लेन-देन हैं, जो वैध व्यवसाय व्यय के रूप में उपगत किए जाते हैं । इसका व्यवहार (प्रथा) लेखा बहियों में प्रविष्टि को पारित करने के समय प्रवृत्त विनिमय दर पर व्यय को दर्ज करने का है । विदेशी मुद्रा लेन-देन वस्तुतः बाद में किया जाता है तथा विनिमय किए गए वास्तविक 'भारतीय रुपए' की सूचना बैंक द्वारा दी जाती है । अंतर को पुनः लेखों में 'विदेशी मुद्रा लाभ/हानि' के रूप में दर्ज किया जाता है । अतः दोनों प्रविष्टियों के संयोजन से ही वस्तुतः उपगत व्यय का पता चलेगा । इस प्रकार, इस मामले में लेखों में विशिष्ट प्रविष्टि वास्तविक लेन-देन से संबंधित है तथा वास्तविक व्यय का हिस्सा है । वर्ष 2003, 2004 तथा 2005 के दौरान ऐसे लेन-देन के ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं जिनमें सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के अलावा अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, आरटीजी के पट्टा किरायों के भुगतान इत्यादि से संबंधित लेन-देन शामिल हैं ।

• **नियोजित पूंजी का परिकलन**

(क) संशोधित दिशानिर्देशों के पैरा 2.9.4 में कहा गया है कि कार्यशील पूंजी का अर्थ है वर्तमान देयताएं घटाकर वर्तमान आस्तियां (नकद/निधियों के जमा अधिशेषों को छोड़कर) । उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि निधियों के नकद अधिशेष तथा जमा अधिशेषों को वर्तमान आस्तियों के अंतर्गत शामिल नहीं किया जाएगा । ये नकद तथा जमा अधिशेष वे नहीं हैं, जो किसी व्यवसाय के सहज कार्यकरण के लिए अपेक्षित हैं, बल्कि मुक्त प्रारक्षित भंडारों में से सृजित

विशिष्ट निधियों के अधिशेषों के द्योतक हैं । कार्यशील पूंजी के अंतर्गत इसके द्वारा शामिल किया गया नकद अधिशेष संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.4 में उल्लिखित नकद अधिशेष से पूर्णतया भिन्न है । यही स्थिति जमा अधिशेषों की भी है ।

(ख) नकद अधिशेष से भिन्न, दिशानिर्देशों में जमा अधिशेष को कार्यशील पूंजी की एक मद के रूप में शामिल करते हुए इसके लिए कोई विशिष्ट सीमा सन्निहित नहीं है । अतः, ऐसे अधिशेषों की अनुज्ञेयता ऐसे अधिशेषों को रखने के औचित्य तथा उनकी युक्तिसंगतता द्वारा शासित होगी ।

(ग) बैंक में नकदी रणनीतिक प्रयोजनों के लिए इसके व्यवसाय में नियोजित कुल पूंजी का भाग है । यह वर्तमान आस्ति उपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल ब्याज दर, टीपीटी को बैंक गारंटी इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए अपेक्षित है । आवधिक रूप से इसका प्रयोग सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों, जिनकी अपक्षय दर अति उच्च है, की प्रतिस्थापन आवश्यकताओं तथा हमारे पूंजी वर्धनों के वित्तपोषण के लिए भी किया जाता है ।

(घ) पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न नियत आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है । अतः वर्धनात्मक रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क का अनुरक्षण करने के लिए ऐसा बफर (प्रारक्षित भंडार) आवश्यक है, जिससे हमारी कानूनी रूप से

बाध्यकारी बाध्यताओं का निर्वहन करना हमारे लिए सुकर हो जाता है । ऐसा होने पर भी, इसकी नियोजित पूंजी अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों की तुलना में अति लघु है तथा उद्धृत प्रथम एवं द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी के बीच अंतर को पूरा करने के लिए प्रतिफल अपर्याप्त है ।

(क) लाभ/हानि विवरण संपूर्ण वर्ष के लिए तैयार किया गया है, क्योंकि टीएमपी के 2002 के आदेश में प्रशुल्क का परिकलन करते समय संपूर्ण वर्ष के लिए लागतों को विनिर्दिष्ट किया गया है ।

(ख) संपूर्ण वर्ष के लिए टीएमपी लागतों को तुलना के लिए न्यूनतम सीमा माना गया है, जबकि इसने 2002 के टीएमपी आदेश के आधार पर नवम्बर और दिसम्बर, 2002 के राजस्व को समायोजित कर दिया है । यह लाभ/हानि को मान्य करने का सर्वाधिक यथार्थवादी तरीका है । इसके साथ यह तथ्य जुड़ा हुआ है कि निजी प्रचालक के लिए यह अनुमान लगाना कठिन है कि टीएमपी लागत के रूप में क्या अनुज्ञेय करेगा ।

(ग) जहां तक वर्ष 2005 का संबंध है, यह स्पष्ट किया जाता है कि चूंकि टीएमपी के 2002 के आदेश में 2005 के अनुमान नहीं थे, पीएसए सिकाल के वास्तविक आंकड़ों के साथ तुलना करने हेतु 2005 के लिए कोई आधार आंकड़े नहीं हैं । इस मामले में, यदि टीएमपी आदेश प्रयोज्य किया जाता है तो 2005 के वास्तविक अधिशेष/(हानि)(7.09 करोड़ रुपए) की तुलना 2002 से 2004 के लिए अनुमानित अधिशेष/(हानि) के औसत (12.67 करोड़ रुपए अर्थात 38.02 रुपए/3) के साथ की जाती है । इस तुलना से आगे यह तथ्य स्थापित हुआ है कि यदि 2005 के आंकड़ों को हिसाब में लिया जाता है तो कुल हानि अधिक होगी ।

(क) इसने 2002 के प्रशुल्क प्रस्ताव को क्रियान्वित करते समय टर्मिनल क्षमता 3,00,000 टीईयू निर्धारित नहीं की थी । वस्तुतः, इसने क्षमता वर्धन के लिए 2003 में अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव किया था । (यह निवेश वस्तुतः 2004 के मध्य में आरंभ हुआ)।

(ख) 3,00,000 टीईयू का एमजीटी बोली दस्तावेज की शर्त नहीं है, बल्कि पीएसए सिकाल द्वारा उद्धृत किए गए कथन का एक भाग है । यह एक वाणिज्यिक आंकड़ा है, जो हरेक बोलीदाता के लिए भिन्न होगा । अतः एमजीटी निर्धारित क्षमता नहीं हो सकता

(ग) निर्धारित टर्मिनल क्षमता गोदी/यार्ड में नियोजित भौतिक संसाधनों का कार्य है । इस देश में किसी टर्मिनल ने 2 क्वे क्रेन तथा 4 आरटीजी के साथ 3,00,000 टीईयू का प्रहस्तन नहीं किया है । टीएमपी ने अन्य निजी टर्मिनलों के लिए कहीं निम्नतर टर्मिनल क्षमता अनुमत की है ।

(घ) अनुरक्षण के दृष्टिकोण से 2 क्वे क्रेन तथा 4 आरटीजी एक निर्वहनीय न्यूनतम बेड़ा क्षमता नहीं है (क्षमता में 50% क्षरण यदि एक क्वे क्रेन काम न कर रही हो)। इसीलिए टीपीटी ने 8वीं गोदी के लिए 3 क्वे क्रेन एवं 9 आरटीजी तथा 4,00,000 टीईयू की निर्धारित टर्मिनल क्षमता विनिर्दिष्ट की है (यह वर्ष 2002 से 2004 में पीएसए सिकाल द्वारा नियोजित उपकरण के आधार पर 2,66,666 टीईयू से कम टर्मिनल क्षमता में रूपांतरित होता है)।

(ङ) क्षमता की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% अधिक करना स्वीकृत अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार है । सरकार की मसौदा समुद्री क्षेत्र नीति में भी इस तथ्य का समर्थन किया गया है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में समुचित परिवर्तन किए गए हैं ।

(च) टीएमपी द्वारा "मानकीय लागत" के लिए अध्ययन दल का गठन इस क्षेत्र में विशेषज्ञों को शामिल करके किया गया तथा उन्होंने भौतिक आस्तियों का प्रयोग करते हुए एक व्यावसायिक निर्धारण का विकास किया । किसी अन्य वस्तुनिष्ठ निर्धारण के अभाव में यह उचित ही है कि टीएमपी इस न्यूनतम सीमा को स्वीकार करे ।

तदनुसार, वर्ष 2002 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता नीचे दी गई है :-

वर्ष	क्षमता टीईयू में
2002	226,200
2003	226,200
2004	226,200
2005	339,300
2006	339,300
2007	339,300
2008	339,300

11 महीनों के लिए वास्तविक वित्तीय विवरण तथा दिसम्बर,2005 के लिए अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित करवाकर प्रस्तुत किए गए हैं । इसने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए अनुमानों में संशोधन किया जाना आवश्यक नहीं है, क्योंकि पूर्वानुमानों और वास्तविक आंकड़ों में कोई महत्वपूर्ण अंतर नहीं है ।

1999 तथा 2002, दोनों आदेशों पर आधारित वर्ष 2006 से 2008 के लिए ब्योरेवार आय परिकलन प्रस्तुत किए गए हैं । (तथापि, इसमें परिकलन के सत्यापन हेतु मदों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रशुल्क तथा कंटेनरों की संख्या निर्दिष्ट नहीं की गई है।)

(क) वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम लागत अनुमानों में वर्ष 2006 में केवल 17.7%, वर्ष 2007 में 6% तथा 2008 में 6% की वृद्धि निर्दिष्ट की गई है। वर्ष 2004 तथा 2005 के दौरान, पीएसए सिकाल ने 1 और क्वे क्रेन (विद्यमान 2 क्वे क्रेन में), 4 और आरटीजी (विद्यमान 4 आरटीजी में), 4 और प्राइम मूवर्स एवं ट्रेलर (विद्यमान 8 प्राइम मूवर्स तथा ट्रेलरों में), 5 और यार्ड ब्लॉकों (विद्यमान 5 यार्ड ब्लॉकों में) की वृद्धि तथा संबद्ध सिविल एवं वैद्युत वर्धन किए थे । कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का कारण यह 50% क्षमता वर्धन है । वर्ष 2006 के दौरान पक्के किए जाने वाले नए भर्ती किए गए प्रशिक्षणार्थियों सहित वास्तविक कर्मचारी संख्या 161 (हमारे प्रस्ताव में पूर्वानुमानित 152 कर्मचारियों की तुलना में) है । इसके अतिरिक्त, पीएसए सिकाल ने समस्त प्रबंधन-भिन्न स्टॉफ के लिए पहली जनवरी,2006 से लगभग 28% के वेतन संशोधन की घोषणा की है। इन सबके संयुक्त प्रभाव अनुमानित आंकड़ों में प्रतिबिंबित होते हैं । 40% की स्टॉफ संख्या वृद्धि तथा पूरे उद्योग में प्रवृत्त सामान्य वार्षिक वेतन वृद्धि को देखते हुए अनुमानित आंकड़े (विगत वास्तविक आंकड़ों पर आधारित) काफी युक्तिसंगत है ।

(ख) यह पुष्टि की गई है कि वेतन संशोधन को क्रियान्वित किया गया है तथा यह कि प्रबंधन-भिन्न स्टॉफ के लिए औसत वेतन वृद्धि लगभग 28% है। इसने दिसम्बर,2005 से पूर्व तथा वेतन संशोधन के तदनंतर औसत वेतन का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत किया है । यद्यपि, वेतन में वृद्धि अधिकांश वेतनमानों के लिए 20% से 50% की सीमा में है, सभी कर्मचारियों के संशोधित वेतनों को 28% तक समायोजित किया गया है ।

(क) उपकरण संख्या में यथोक्तानुसार 50% की वृद्धि के परिणामस्वरूप उपकरण में चालन लागत में वृद्धि होगी ।

(ख) विगत छः वर्षों के दौरान प्रमात्रा वृद्धि के कारण लागत में 10% वृद्धि होने के अतिरिक्त बिजली की लागत में वस्तुतः 8% की तथा ईंधन की लागत में 14% की वार्षिक वृद्धि हुई है (सीएजीआर आधार पर)। इसने बिजली की इकाई लागत में 8% की वृद्धि का अनुमान लगाया है, जो डीजल की प्रति इकाई लागत में 10% की वृद्धि से कम है ।

(ग) वर्ष 2003 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का पूर्णतया निम्न आधार था। 2 क्यूसी, 4 आरटीजी, 8पीएम एवं ट्रेलर्स, फोर्क लिफ्ट, सर्विस ट्रक इत्यादि के लिए 1.13 करोड़ रुपए एक अति निम्न कुशलता चालित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत है । इस अति निम्न आधार से, वार्षिक प्रतिशत वृद्धि बहुत अधिक प्रतीत होगी । इसके मामले में प्रतिशत वृद्धि को प्रयोज्य करना भ्रामक होगा ।

(घ) वर्ष 2005 में क्यूसी बेड़े में 50%, आरटीजी बेड़े में 100% और पीएम एवं ट्रेलर बेड़े में 50% की बढ़ोतरी हुई है । निवारक तथा पूर्वाभासी अनुरक्षण पर काफी अधिक जोर दिया गया है । अतः प्रमात्रा में वृद्धि के बावजूद लागत के एक बड़े अनुपात में बेड़े में अनुपातिक वृद्धि होगी । यह वर्ष 2006 में आरआरएम लागत में कम से कम 50% वृद्धि में परिणामी होगी।

(ङ) इसके अतिरिक्त, वर्ष 2006 और 2007 के दौरान एक चरणबद्ध तरीके में 'प्रयुक्त' क्यूसी एवं आरटीजी की बृहत अभियांत्रिकि वैद्युत एवं इलैक्ट्रॉनिक पुनर्सज्जा की आयोजना है । इसमें लगभग 1.5 करोड़ रुपए का व्यय होगा। ये सभी अनुमानित आरआरएम लागत में प्रतिबिम्बित हैं । वर्ष 2008 का 5.03 करोड़ रुपए का अनुमान 117 रुपए प्रति टीईयू के समतुल्य है, जो संभवतः देश में निम्नतम है । यह एक अति यथार्थवादी अनुमान है ।

• चार आरटीजी को 8 जनवरी,2005 तक पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा ये 7 जनवरी,2006 तक वारंटी के अंतर्गत हैं । इसी प्रकार, 9

जून,2005 तक एक क्यूसी को पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा इसकी वारंटी 8 जून,2006 तक प्रभावी रहेगी । वर्ष 2005 के आरआरएम व्यय में अतिरिक्त उपकरण के प्रभाव को हिसाब में शामिल नहीं किया गया है । प्रतिशतता में वृद्धि अत्यधिक भारी प्रतीत होती है, क्योंकि यह एक अति निम्न आधार से हुई है । वास्तविक प्रमात्रा प्रतिशत वार्षिक वृद्धि से अधिक प्रासंगिक है; ऐसा बेड़े में वृद्धि तथा निम्न आधार, दोनों के कारण है । मरम्मत एवं अनुरक्षण में वृद्धि की वास्तविक प्रमात्रा वर्ष 2006 में केवल 1.25 करोड़ रुपए, 2007 में 0.85 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2008 में 0.2 करोड़ रुपए है । हमारे अनुरोधों के दृष्टिगत, टीएमपी से अनुरोध है कि वह दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत मूल्यवृद्धि स्तर के बजाए एक कुशलतापूर्वक अनुरक्षित टर्मिनल की युक्तिसंगतता का अवलोकन करे ।

(क) इसके वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से बिजली के प्रशुल्क में तीन प्रमुख संशोधन किए गए हैं अर्थात् जनवरी,2000 में इकाई लागत में 13.3% की तथा नियत लागत में 17.65% की वृद्धि, 2002 में इकाई लागत में 10.52% तथा नियत लागत में 50% की वृद्धि तथा मार्च,2003 में इकाई लागत में 19.05% की वृद्धि । प्रभावी रूप से, बिजली की लागत, जो जनवरी,2000 के आरंभ में हमारे मामले में 5.24 रुपए प्रति इकाई थी, अब 7.66 रुपए प्रति इकाई है, जो लगभग 46% की वृद्धि है । अगला संशोधन अवश्यभावी है । इसी प्रकार, डीजल की कीमत जनवरी,2000 में 15.62 रुपए प्रति लीटर थी, जोकि अब 31.15 रुपए प्रति लीटर है, यह लगभग 120% की वृद्धि है । यह ईंधन तथा बिजली के लिए इसके पूर्वानुमान का औचित्य सिद्ध करता है ।

(ख) व्यवसाय व्यय स्थिर नहीं रहता । यदि ऐसा होता तो केवल एक मुद्रास्फीतिकारी समायोजन ही पर्याप्त होता । तथापि, व्यवसाय माहौल तथा प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में परिवर्तन ग्राहक मांगों तथा आवश्यकताओं में वर्धन में परिणामी होंगे । बढ़ती प्रतिस्पर्धा के साथ, विपथन तथा बाजार विकास व्ययों में भी मुद्रास्फीति के अनुपात में अधिक वृद्धि होगी । अतः 'अन्य' व्ययों के लिए इसके पूर्वानुमान में मुद्रास्फीतिकारी समायोजन से अधिक की आवश्यकता है । इस प्रकार इसका पूर्वानुमान न्यायोचित है ।

- यह वस्तुतः खपत की गई विद्युत/ईंधन की वास्तविक मात्रा है तथा प्रति टीईयू विद्युत/ईंधन खपत की मात्रा नहीं है ।
- इलैक्ट्रॉनिक कार्डों की उपलब्धता में कठिनाई/अपक्षय हो जाने के कारण 4 आरटीजी तथा एक क्यू क्रेन को प्रतिस्थापित किया जाना आवश्यक है (ऐसा अनुरक्षणीयता सुधार हेतु किया जाता है)। प्रचालन सुरक्षा में सुधार लाने के लिए 1 क्यूसी हॉयस्ट की ब्रेक प्रणाली को प्रतिस्थापित किया जा रहा है । पुरातन हो जाने के कारण हानि हुई अपेक्षित ट्रांली गति हासिल करने के लिए 1 क्यूसी की ट्रांली/केबिन प्रणाली में सुधार किए जा रहे हैं । लगभग 1.5 करोड़ रुपए की लागत पर किए जा रहे ये प्रमुख सुधार कार्य हैं । ये मरम्मत कार्य मूल उपयोगी जीवनावधि को बढ़ाने या क्षमता में वृद्धि नहीं करते; बल्कि इन्हें, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, अनुरक्षणीयता, प्रचालनात्मक कुशलता एवं सुरक्षा के वांछित स्तर को हासिल करने के लिए किया जाता है । मानक लेखाकरण प्रक्रिया तथा ठोस व्यवसाय व्यवहार के अनुसार उन्हें वर्ष 2006 तथा 2007 में 'मरम्मत तथा अनुरक्षण' व्यय माना गया है ।

(क) अनुमानित नियोजित पूंजी, परिणामी आरओसीई तथा वर्ष 2005 से 2008 के लिए टीपीटी को अदा की जाने वाली रॉयल्टी नीचे सारणीबद्ध की गई है :-

(करोड़ रुपए)

	2005	2006	2007	2008
कुल नियोजित पूंजी	68.56	68.87	67.72	67.24
आरओसीई	10.28	10.33	10.16	10.09
टीपीटी को अदा की गई रॉयल्टी	15.00	22.43	33.52	49.60

(ख) वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए आरओसीई केवल लगभग 11 करोड़ रुपए प्रति वर्ष है, जबकि उसी अवधि के लिए वास्तविक रॉयल्टी 22.43 करोड़ रुपए से 49.6 करोड़ रुपए तक भिन्न-भिन्न है । अतः वैध व्यवसाय व्यय के रूप में अदा की गई 100% रॉयल्टी की पूर्ति हेतु केवल आरओसीई ही पर्याप्त नहीं है । यदि टीएमपी 100% रॉयल्टी अनुमत कर भी देता है, तब भी इसका प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी होगा । हमारी सर्वाधिक कुशल सेवा की पृष्ठभूमि में अवलोकन करने पर यह व्यापार तथा निवेशकों के सर्वाधिक हित में होगा । अतः टीएमपी से अनुरोध है कि तूतीकोरन पत्तन न्यास को अदा की गई 100% रॉयल्टी 31 मार्च,2005 के पश्चात आरंभ अवधि के लिए वैध व्यवसाय के रूप में अनुमत की जाए ।

(क) सिविल एवं वैद्युत निर्माण कार्य, यार्ड विस्तार तथा 4 नए प्राइम मूवर्स एवं ट्रेलरों का क्रय इसकी स्वयं की निधियों का प्रयोग करके किया गया था । एक प्रयुक्त क्यूसी तथा 4 प्रयुक्त आरटीजी का वर्धन एक सिंगापुर आधारित कंपनी अर्थात् ढाका प्रा० लि० के साथ पांच वर्षों के लिए प्रचालनात्मक पट्टा व्यवस्था के माध्यम से किया गया था । मासिक पट्टा भुगतान क्यूसी के लिए 58,800 अमरीकी डॉलर तथा आरटीजी के लिए 44,800 अमरीकी डॉलर है । इस अनुमान के समर्थन में पट्टा करार की प्रतियां प्रस्तुत कर दी गई हैं ।

(ख) क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका प्रा० लि० के साथ पट्टा करार, प्रतिस्पर्धी बोली पर आधारित है । कीमतें प्रतिस्पर्धी हैं तथा लेन-देन के उचित दूरी संबंध पर आधारित हैं । केपीएमजी के लिए अंतरण कीमत निर्धारण रिपोर्ट की एक प्रति भी कीमतों के औचित्य निर्धारण हेतु प्रस्तुत की गई है ।

(क) टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली (टीओएस) की वार्षिक लागत को "सामान्य उपरिव्यय" के अंतर्गत शामिल किया गया है । मूलतः क्रय किए गए सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस जनवरी, 2006 में समाप्त हो जाएगा । चूंकि, प्रौद्योगिकीय एवं व्यवसाय संकल्पना प्रगति के कारण इस प्रणाली के उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है, यह चार छंटे गए बोलीदाताओं को एक नई तथा अधिक उन्नत टीओएस के लिए निविदाएं भेज रहा है । आदेश को शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिया जाएगा । वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानित लागत एक नई टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए है तथा इसे सामान्य उपरिव्यय के अंतर्गत शामिल किया गया है ।

(ख) आयकर कार्यवाहियां जारी हैं तथा अभी अंतिम चरण पर नहीं पहुंची हैं। आयकर विभाग ने सीआईटीओएस वार्षिक लाइसेंस शुल्क के संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा है ।

लाइसेंस करार के लिए नई व्यवस्था अभी भी निविदाकरण चरण पर है ।

इसने पुष्टि की है कि तकनीकी सेवा शुल्क के समान कोई व्यय नहीं है ।

मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवनावधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि के अनुसार किया जाता है ।

लाइसेंस करार के खंड 10.6.2 के अनुसार, बीमा आस्तियों के 'प्रतिस्थापन मूल्य' पर आधारित होगा । यह अच्छा वाणिज्यिक विवेकपूर्णता तथा एक स्वीकृत व्यवसाय व्यवहार भी है । अतः बीमा लागत में सीमांत वृद्धि होगी तथा इसमें कमी नहीं आएगी। इसने इन अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए दस्तावेज भी प्रस्तुत किए हैं ।

वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धन का ब्योरा प्रस्तुत कर दिया गया है । संयंत्र एवं मशीनरी में 259 लाख रुपए के वर्धन में मुख्यतः रीच स्टैकर के लिए 143 लाख रुपए तथा वैकल्पिक विद्युतापूर्ति के लिए 80 लाख रुपए शामिल हैं । इसी प्रकार, सूचना प्रौद्योगिकी में प्रमुख वर्धन उन्नत टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए 315 लाख रुपए और वेब आधारित साल्यूशन के लिए 64 लाख रुपए है । नियोजित पूंजी की तुलना में सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि अत्यधिक कम है । वर्धन प्रौद्योगिकीय अपक्षय तथा व्यवसाय परिष्करण के कारण सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों के प्रतिस्थापन तथा सीमा शुल्क प्रक्रियाविधियों में सुधारों के समनुरूप गेट निष्पादन को बनाए रखने के लिए संतुलन उपकरण के वर्धन के स्वरूप के हैं । वैकल्पिक विद्युतापूर्ति स्रोत के वर्धन से प्रचालन की विश्वसनीयता में लगभग 98% से 100% का सुधार होगा । इसने सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण क्षमता में किसी वर्धन की परिकल्पना नहीं की है ।

(क) संशोधित दिशानिर्देशों में विविध कर्जदारों को दो माह की संपदा आय (जैसे हमारे मामले में स्टोर किराया) तथा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया है । ये व्यय पीएसए सिकाल के लिए अत्यंत संगत हैं । साथ ही, इन प्रभारों का अग्रिम संग्रहण नहीं किया जाता, बल्कि उन्हें सेवानुसार प्रदान करने के बाद संग्रहित किया जाता है । ऐसा होने से, पीएसए सिकाल ने आपात स्थितियों की व्यवस्था हेतु बिलिंग के 10 दिनों की दर पर कार्यशील पूंजी का अनुमान लगाया है । यह टीएमपी द्वारा सामान्य अनुमत सीमा अर्थात् 2 माह के राजस्व के समतुल्य से काफी कम है ।

(ख) नकद के अनुमान के संदर्भ में, यह प्रस्तुत किया गया है कि नकद तथा बैंक अधिशेष में हाथ में विद्यमान नकदी के साथ-साथ बैंक अधिशेष शामिल हैं । जबकि हाथ में विद्यमान नकदी दिशानिर्देशों में व्यवस्थित सीमा के अनुसार है, बैंक में अधिशेष किसी विशिष्ट सीमा के न होने के कारण ऐसे अधिशेषों का अनुरक्षण करने के औचित्य तथ्य उसकी तर्कसंगतता द्वारा शामिल है ।

बैंक अधिशेष रणनीतिक प्रयोजनों के लिए पीएसए सिकाल के टर्मिनल व्यवसाय में नियोजित कुल पूंजी का भाग है । यह वर्तमान आस्ति उपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल ब्याज दर, टीपीटी को बैंक गारंटी जैसी अनिधिपोषित सुविधाएं उपलब्ध कराना, कारपोरेट गारंटी की अपेक्षाओं में शिथिलता, इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए आवश्यक है। आवधिक रूप से इसका प्रयोग पूंजीवर्धनों तथा उच्च अपक्षय दर वाले सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों की प्रतिस्थापन आवश्यकताओं को वित्तपोषित करने के लिए भी किया जाता है । उपलब्ध वित्तीय सहायता कई अन्य क्षेत्रों की लागतों को कम करने में सहायक होता है ।

पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न निवल आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है । अतः वृद्धिकारी रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के अनुरक्षण के लिए ऐसे संकटरोधक भंडार की आवश्यकता है, जिससे हमारे लिए अपनी कानूनी

बाध्यकारी बाध्यताएं पूरा करना सुकर हो जाता है । इस बैंक अधिशेष के साथ भी पीएसए सिकाल की नियोजित पूंजी अति लघु है तथा प्रतिफल (आय) प्रथम तथा द्वितीय उच्चतम उद्धृत के बीच अंतर को पूरा करने के लिए कम है ।

वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से ही, पीएसए सिकाल ने कुशलता नेतृत्व तथा लागत नेतृत्व हासिल करने के लिए अत्यधिक मेहनत से काम किया है। टीएमपी को प्रस्तुत आंकड़े (विगत तथा अनुमानित दोनों) इस उपलब्धि को प्रतिबिंबित करते हैं । अतः इसके अनुरोध को मानकीय लागत दृष्टिकोण पर आधारित प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के लिए एक परीक्षण मामले के रूप में विचार किया जाना है । हालांकि, कानून का नेक इरादा बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा न्यूनतम सीमा से निम्न निष्पादन के लिए हतोत्साहन देना है, दिशानिर्देशों की वास्तविक व्याख्या इस नेक इरादे को कार्यों में रूपांतरित नहीं करती। यह इस तथ्य के कारण है कि प्रोत्साहनों के लिए ये प्रावधान बीच-बीच में शुरू किए जाते हैं तथा वह भी ऐसी स्थिति के लिए व्यवस्था करने के किन्हीं संक्रमणीय उपबंधों के बिना जहां सभी प्रचालक निष्पादन स्तर के अर्थ में एकसमान मंच पर नहीं हैं ।

प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह नीति के आशय पर विचार करे तथा उस कार्यक्षेत्र का निर्धारण करे, जिसमें प्राधिकरण किसी प्रचालन के संबंध में, जिसका प्रशुल्क सर्वोत्तम निष्पादन न्यूनतम सीमाओं को पूरा करने के बावजूद देश भर में निम्नतम है ।

टीएमपी से अनुरोध है कि वह डॉलर दरों को रुपया दरों में रूपांतरित करने के लिए बर्ध करने का वास्तविक समय (एटीबी) प्रयुक्त करते हुए नम्यता प्रदान करे, क्योंकि यह किसी विशिष्ट यान में जाने वाले सभी निर्यात बक्सों के लिए एकसमान विनिमय दर में परिणामी होगी तथा बिलिंग प्रक्रिया अधिक सरल हो जाएगी । सामान्यतः, सभी निर्यात बक्से एटीबी में केवल 2 से 3 दिन पहले प्राप्त होते हैं तथा इसलिए अंतर बहुत ही कम होंगे।

चूंकि, टीपीटी तथा पीएसए सिकाल, दोनों ही भंडारण तथा भंडारण प्रभारों का संग्रहण करने में अंतर्ग्रस्त हैं, प्रस्तावित उपबंध (प्रावधान) सही है । यान लगभग 14 से 18 घंटे में वापस लौट जाते हैं, अतः संशोधित दिशानिर्देशों के 2.19.3 का उक्त खंड प्रयोज्य नहीं है। ग्राहकों के साथ लेन-देन के लिए ईडीआई मार्ग का उचित त्रिपक्षीय व्यवस्थाओं के साथ स्थिरीकरण किया गया है । अतः, कोई जमाराशियां नहीं होंगी । यह टीपीटी की ईडीआई व्यवस्था के समरूप है तथा सभी ग्राहकों ने इसे सुस्वीकार किया है । इसने प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब/टर्मिनल द्वारा प्रतिदाय में विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज के उद्ग्रहण के किसी भी प्रावधान का प्रस्ताव नहीं किया है । इसने यह कथन करने के लिए एक प्रावधान का प्रस्ताव किया है कि इसके सीमाशुल्क के सभी लेन-देन उचित त्रिपक्षीय करार के साथ केवल इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के जरिए ही किए जाएं । इसने संशोधित सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार प्रावधान में संशोधन कर दिया है (उसकी प्रति प्रस्तुत की गई है) ।

बीजक भेजने के समय सीएचए तथ्य एमएलओ की अंतर्ग्रस्तता के कारण तथा कुछ प्रशुल्क मदों में अमरीकी डॉलर घटक होने के कारण सम्मिश्र बॉक्स दर संभव नहीं है ।

समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल के लिए नए प्रशुल्क के अधिसूचित किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क के आधार पर प्रभार एकत्र करना जारी रखने की व्यवस्था की गई है । अतः 1999 के प्रशुल्क के आधार पर 30% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोज्य करना युक्तिसंगत है । एक कंटेनर टर्मिनल निर्यात बक्से प्राप्त करने तथा जहाज पर लादने एवं आयात बक्सों के लिए विलोमतः व्यापक सेवा की पेशकश करता है । यह प्रमुख पत्तन से भिन्न है, जो लदान/उतराई, कार्गो की विभिन्न क्रिस्मों के प्रहस्तन, ढके तथा खुले भंडारण भूमि प्रयोग आवंटन इत्यादि जैसी विविध सेवाएं प्रदान करती है । कंटेनर प्रचालन के मामले में, परस्पर आर्थिक- सहायता संगत नहीं है । पारंपरिक रूप से प्रस्तावित भिन्न दरें बिलिंग में नम्यता तथा डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की विद्यमानता के कारण हैं । प्रत्येक उपकरण या सेवा केन्द्र के अंतर्गत लागत का विभाजन करना संभव नहीं है। समग्र दर वृद्धि केवल कुल राजस्व तथा कुल लागत स्थिति के जरिए ही न्यायोचित है । तटीय यानों के लिए प्रशुल्क का निर्धारण टीएमपी द्वारा परिकल्पित रियायत के स्तर पर किया गया है ।

उत्पादकता तथा विश्वसनीयता, दोनों के अर्थ में यह पहले दिन से ही देश का सर्वाधिक कुशल टर्मिनल रहा है । इसे इसके उत्कृष्टतम निष्पादन के लिए अभी तक कभी भी कोई मौद्रिक प्रोत्साहन प्राप्त नहीं हुआ है । विगत में पूर्ववर्ती प्रक्रियाओं जैसे 'कुशलता संबद्ध प्रशुल्क योजना' तथा 'न्यूनतम सीमाओं वाले कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों पर आधारित मानकीय लागत' से वांछित परिणाम हासिल नहीं हुए हैं ।

अनेक अवसरों पर इसने उत्कृष्ट स्तर उत्पादकता के कारण यान को अपेक्षाकृत शीघ्र लौटाया है तथा विलंबित यानों के लिए 'कैच अप' सेवाओं की व्यवस्था की है । यान/एमएलओ इस अपचित गोदी प्रयोग के लिए अतिरिक्त राशि का भुगतान नहीं करते हैं । साथ ही यह खंड पत्तन ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए अधिक विवादों में परिणामी होगा । इसने इस अवलोकनों पर आधारित एक आवश्यक प्रावधान शामिल किया है। समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल को नया प्रशुल्क अधिसूचित किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क पर आधारित प्रभार एकत्र करना जारी रखने की अनुमति दी गई है । अतः 1999 के प्रशुल्क पर आधारित 30% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोज्य करना तर्कसंगत है । इसने रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के उद्ग्रहण की इकाई में 4 घंटे के आधार पर संशोधन किया है । इसके प्रचालन आरंभ के समय से बिजली प्रभारों में 46% की बढ़ोतरी हो चुकी है, जबकि इसके प्रस्ताव में 1999 की दरों से केवल 30% की वृद्धि की परिकल्पना की गई है । संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 का अनुपालन करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी में संशोधन

किया गया है ।

इसने नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के समनुरूप प्रावधान में यह कथन करने के लिए संशोधन किया है कि जहां कंटेनर सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त किया जाता है तथा उसे निर्धारित समय के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने तथा आवश्यक औपचारिकताओं के अनुपालन करने के अध्याधीन कार्गो निर्मुक्ति आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगने बंद हो जाएंगे । अन्यथा पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइन/प्रेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाए जाएंगे तथा उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तिथि से लागू होना बंद हो जाएगा ।

इस शर्त के लिए का शब्द चयन सुस्पष्ट होना चाहिए । इसमें विषयपरक व्याख्याएं नहीं की जानी चाहिए, जो ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए विवादों में परिणामी हों । एक राष्ट्रीय सर्वसम्मति होनी चाहिए तथा सभी टर्मिनल उसका अनुसरण करेंगे ।

यह इसकी प्रणाली में किन्हीं विशेष रिपोर्टों/सूचना के सृजन से संबंधित है, जो नेमी स्वरूप की नहीं हैं, बल्कि ग्राहक के अनुरोध पर आधारित हैं । संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में इन सेवाओं को स्पष्ट किया गया है, जिनके लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा ।

10. तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) को निम्नलिखित मुद्दों पर भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है । टीपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है । हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा टीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर का सारांश नीचे सारणी में दिया गया है :-

क्र०सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

- (i) पीएसए सिकाल द्वारा वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए किए गए यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य के संबंध में विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें ।
- (ii) सफल बोलीदाता का चयन करने के लिए निविदा के खंड 5.6 (ख एवं ग) तथा 4.9.2 के अनुसार दी गई सभी बोलीदाताओं की बोलियों का एनपीवी विश्लेषण प्रस्तुत करें ।
- (iii) वर्ष 2006 के दौरान संयंत्र तथा मशीनरी में 259 लाख रुपए की तथा सूचना प्रौद्योगिकी में 462 लाख रुपए की राशि का पीएसए सिकाल द्वारा वास्तविक निवेश किए जाने की युक्तिसंगतता पर अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें तथा साथ ही यह पुष्टि करें कि क्या यह सीएलए की शर्तों के अनुरूप है ।
- (iv) तैनात/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण को विचार में लेते हुए वर्ष 2003 से 2008 तक के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता पर टिप्पणी करें ।

टीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर

बीओटी प्रचालक द्वारा हासिल किया जाने वाला न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए 3,00,000 टीईयू है । पीएसए सिकाल द्वारा टीएमपी प्रस्ताव में किए गए यातायात पूर्वानुमान वर्ष 2006 के लिए 356100 टीईयू है तथा 10% की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2008 के लिए 430881 टीईयू है । यह पत्तन द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमानों के अनुसार है ।

इसने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है । पीएसए सिकाल द्वारा उद्धृत 13,914.88 लाख रुपए की तुलना में द्वितीय उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि का निवल वर्तमान मूल्य 6521.18 लाख रुपए है ।

इसने कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं की हैं । टीपीटी ने कहा है कि सीएलए खंड संख्या 6.1.5 के अनुसार लाइसेंसधारक लाइसेंसशुदा परिसर पर या कंटेनर टर्मिनल पर वाणिज्य के संवर्धन तथा विकास के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगा, ताकि अधिकतम उपयोग हासिल किया जा सके तथा सदैव प्रचालन के इसके तरीके में ठोस व्यवसाय व्यवहारों सहित इस उद्देश्य को प्राथमिकता देगा । लाइसेंस करार के अनुच्छेद 6, खंड 6.1.1 के अनुसार, लाइसेंसधारक द्वारा कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन, अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए पूंजीनिवेश सहित सभी आवश्यक संसाधन उपलब्ध कराए जाने अपेक्षित हैं ।

बीओटी रियायत करार में उल्लिखित टर्मिनल क्षमता इसके आधुनिक प्रहस्तन उपकरण तथा सूचना प्रणाली समर्थन के साथ 3,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष है । गोदी की लंबाई 370 मीटर तथा झूपट 10.7 मीटर है । गोदी में आरंभतः 4 रबड़ टायर वाली ग्रेंटी क्रेनों, 2 रेल माउंटिड क्वे क्रेनों तथा ट्रैक्टरों एवं ट्रेलरों इत्यादि जैसी सहायक सुविधाओं की व्यवस्था की गई थी, जैसाकि बीओटी करार में निर्धारित है

। कंटेनरों के प्रहस्तन तथा स्टैकिंग के लिए 10 हैक्टेयर (1,00,000 वर्गमीटर) भू-क्षेत्र की व्यवस्था की गई है । यह क्षेत्र 4,00,000 टीईयू कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है । तथापि, इन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध कराए गए उपकरण पर्याप्त नहीं थे तथा प्रचालक से अतिरिक्त उपकरण की व्यवस्था करने का अनुरोध किया गया था, ताकि

अधिक यातायात का प्रहस्तन सुकर हो सके । पत्तन के अनुरोध के अनुपालन में टर्मिनल प्रचालक ने एक और आरएमक्यूसी, चार आरटीजीसी और अपेक्षित प्राइम मूवर्स की संस्थापना के साथ-साथ यार्ड विस्तार की व्यवस्था भी की । अतिरिक्त अवसंरचना की व्यवस्था मार्च,2005 के अंत तक कर दी गई थी । अतः टर्मिनल प्रचालक द्वारा वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए लगाए गए क्रमशः 356100 टीईयू, 391710 टीईयू तथा 430881 टीईयू के पूर्वानुमान सही हैं ।

11.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 9 दिसम्बर,2005 को आयोजित की गई । संयुक्त सुनवाई में पीएसए सिकाल, टीपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे ।

11.2. संयुक्त सुनवाई में, भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (आईसीसीआई), तूतीकोरन सीमा-शुल्क गृह एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएचएए), तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) एवं तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन एजेंट्स एसोसिएशन ने उनके द्वारा पहले उठाए गए मुद्दों को दोहराते हुए आगे और लिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं । तदनन्तर, टीसीएचएए ने और अनुरोध किया है तथा उसे टीएसएए द्वारा शब्दशः दोहराया गया है । उक्त प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त आगामी अनुरोध पीएसए सिकाल को उनके सूचनार्थ/अभ्युक्तियों के लिए अग्रेषित किए गए थे । प्रत्युत्तर में, पीएसए सिकाल ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं ।

12.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, पीएसए सिकाल से अनुरोध किया गया कि वह कम से कम अपनी वित्तीय स्थिति का सारांश संबंधित प्रयोक्ताओं को परिचालित करने के संबंध में अपना निर्णय इस प्राधिकरण को 19 दिसम्बर,2005 तक सूचित कर दे ।

12.2. अपने प्रत्युत्तर में पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि सारणी 7.4.0 तक अनुबंध सहित इसका प्रस्ताव, जिसमें लेखापरीक्षित लाभ एवं हानि विवरण तथा तुलनपत्र का सार शामिल है, टीएमपी द्वारा प्रयोक्ताओं को परिचालित कर दिया गया है और इसलिए सूचना को प्रयोक्ताओं में एक बार पुनः परिचालित करना आवश्यक नहीं है ।

13. पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करते हुए और एमपीटी अधिनियम की धारा 111 में परिकल्पित परामर्श के अनुसरण में नौवहन, सड़क एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत निम्नलिखित निदेश जारी किया है, जोकि 17 अगस्त,2005 के समझौता ज्ञापन के खंड-4 के अंतर्गत अपेक्षित है:-

“पीएसए सिकाल के प्रस्ताव तथा 27.10.2005 को आयोजित बैठक में किए गए अनुरोधों के साथ-साथ उनके दिनांक 10.11.2005 के पत्र में किए गए अनुरोधों तथा टीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई अभ्युक्तियों पर विचार करने के पश्चात यह स्पष्ट रूप में रॉयल्टी के कम से कम एक भाग का दावा करने हेतु हानि उपगत करने की पूर्व शर्त इस मामले में पूरी नहीं हुई है । इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को भावी प्रभाव से लागू किया गया है । अपवादात्मक संव्यवहार किए जाने के लिए इस मामले में कोई असाधारण परिस्थिति सामने नहीं आई है। अतः यह स्पष्ट रूप से पता चलता है कि 31 मार्च,2005 तक की अवधि के लिए रॉयल्टी को पास थ्रू के रूप में अनुमत करने हेतु पीएसए सिकाल द्वारा किया गया अनुरोध आधारहीन है तथा इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता । टीएमपी को एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पीएसए सिकाल के प्रशुल्क निर्धारण मामले पर तदनुसार विचार करने का निदेश दिया जाता है। इस मामले में टीएमपी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों द्वारा मार्गदर्शित होगा ।

14.1. केन्द्र सरकार द्वारा जारी नीति निदेश के अनुपालन में तथा साथ ही समझौता ज्ञापन की शर्तों पर विचार करने के पश्चात, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लि० द्वारा प्रस्तुत किए गए विगत अवधि (अर्थात् 2002 से 2005) के लाभ/हानि विवरण को संशोधित किया गया था तथा पीएसए सिकाल को अग्रेषित कर दिया गया था । इसके अलावा, भावी अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण की गई लागत स्थिति भी पीएसए सिकाल को उसकी टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए उपलब्ध करा दी गई थी ।

14.2. इस विवरण के अनुसार, इस प्राधिकरण के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को उपाजित निवल लाभ 2002 के आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से जून,2006 तक की अवधि के लिए 66 करोड़ रूपए निर्धारित किया गया है । पहले प्रस्तुत की गई सूचना में पाई गई कुछ कमी की सीमा तक पीएसए सिकाल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भी मांगे गए हैं ।

15.1. समझौता ज्ञापन के खंड 8 में यह अपेक्षा की गई है कि पीएसए सिकाल को प्रमात्रात्मक परिकलन किए गए फायदे/लाभ पर अपने विचार अभिव्यक्त करने का एक अवसर दिया जाए । तदनुसार, पीएसए सिकाल से अनुरोध किया गया था कि वह

2002 के आदेशों को क्रियान्वित किए जाने के कारण उपाजित फायदे/लाभ, जैसाकि हमारे द्वारा प्रमात्रात्मक परिकलन किया गया है, पर अपने विचार 9 जून,2006 तक प्रस्तुत करे । पीएसए सिकाल के अनुरोध पर इस तिथि को बाद में 15 जुलाई,2006 तक बढ़ा दिया गया था । मांगी गई सूचना तथा पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

क्र०सं० टीएसएमपी द्वारा मांगी गई जानकारी

(i) चूंकि, दिनांक 20 सितम्बर,2002 का आदेश नवम्बर,2002 में क्रियान्वित किया गया था, लाभ/हानि को भी आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से संगत अवधि के लिए ही शामिल किया जाना आवश्यक है । तथापि, पीएसए सिकाल ने 2002 के पूरे वर्ष के लिए लाभ/हानि का ब्योरा तैयार किया है । पीएसए सिकाल द्वारा अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत किए जाने के अभाव में, वर्ष 2002 के लिए निवल अधिशेष/लाभ को दो महीनों के लिए यथानुपात आधार पर शामिल किया गया है । पुनः अनुरोध है कि वर्ष 2002 के लिए आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से निवल लाभ/हानि निर्दिष्ट करें ।

(ii) चूंकि, वर्ष 2005 पहले ही समाप्त हो चुका है, वर्ष 2005 के आंकड़ों को अपने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित संपूर्ण वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के साथ अद्यतन करें तथा वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की एक प्रति प्रस्तुत करें ।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को जारी करने से पूर्व अंतिम आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण पर आधारित वर्ष 2005 के लिए 31 मार्च,2005 तक की अवधि के लिए पृथक परिकलन दर्शाएं । पहली अप्रैल,2005 से 31 दिसम्बर,2005 तक की अवधि के लिए, नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन के विशेष संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करें ।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, वर्ष 2005 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक आंकड़ों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने के पूर्व पिछले आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर तीन महीनों (जनवरी,2005 से मार्च,2005) के लिए यथानुपातिक शामिल किया गया है तथा नौ महीनों के लिए (अर्थात अप्रैल,2005 से दिसम्बर,2005 तक) आंकड़ों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आनुपातिक रूप से शामिल किया गया है ।

(iii) वर्ष 2006 के प्रथम पांच माह भी लगभग पूरे हो चुके हैं तथा इसलिए वर्ष 2006 के लिए अनुमानित लागत को मई,2006 तक वास्तविक आंकड़ों (इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित) के साथ तथा शेष अवधि के लिए अनुमानित आंकड़ों को अद्यतन करें । मई,2006 तक इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित लेखों की एक प्रति भी प्रस्तुत करें ।

(iv) इस मामले के निर्णीत होने तक वर्ष 2006 की लगभग आधी अवधि बीत जाएगी । इसका अर्थ है कि हमारे आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से जून,2006 तक कुल निवल लाभ लगभग ढाई वर्षों (अर्थात जुलाई,2006 से दिसम्बर,2008) में विस्तारित किया जाना है । वर्ष 2009 के लिए अनुमान भी प्रस्तुत किए जाएं, ताकि विगत अवधि के लाभ को तीन वर्षों में फैलाया जा सके ।

(v) पीएसए सिकाल ने कहा है कि वेतन संशोधन पहले ही पहली जनवरी,2006 से प्रभावी कर दिया गया है । इस संबंध में अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए मई,2006 तक की वस्तुतः उपगत प्रत्यक्ष मजदूरी लागत प्रस्तुत करें । मजदूरी संशोधन से पूर्व प्रबंधकीय तथा प्रबंधकीय-भिन्न स्टाफ से संबंधित श्रम लागत का ब्योरा प्रस्तुत करें तथा वेतन संशोधन का प्रभाव निर्दिष्ट करें ।

(vi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार करने की न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत निष्पादन है। अन्य टर्मिनलों के निष्पादन तथा वहां उदग्रहित प्रशुल्क का संदर्भ देना संगत नहीं है । जैसाकि पहले कहा गया है, पीएसए सिकाल विगत अवधि के दौरान हासिल किया गया लागत अपचयन, यदि कोई हो, का प्रमात्रात्मक परिकलन करे तथा स्थापित करे कि लागत अपचयन इसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करे ।

पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत की गई जानकारी

वर्ष 2002 की अवधि के लिए निवल लाभ/हानि के परिकलन का सर्वाधिक व्यवहारिक तरीका 2002 के टीएमपी आदेश में प्रशुल्क के आधार पर नवम्बर एवं दिसम्बर की अवधि के लिए राजस्व का समायोजन करना है ।

टीएमपी द्वारा यथा निर्दिष्ट वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित लेखों की एक प्रति प्रस्तुत की गई है ।

वर्ष 2006 के लिए पूर्वानुमानों की तुलना में वर्ष 2006 के प्रथम 5 महीनों के लिए वास्तविक आंकड़े दर्शाने वाला एक विवरण प्रस्तुत किया गया है ।

वर्ष 2009 के लिए अनुमान 300,000 टीईयू पर अनुमानित उत्पादन के साथ दिए गए हैं, क्योंकि वर्ष 2009 में द्वितीय कंटेनर टर्मिनल निश्चित है ।

प्रबंधकीय तथा प्रबंधकीय-भिन्न स्थिति से संबंधित श्रम लागत का ब्योरा वेतन संशोधन का प्रभाव स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत किया गया है, जैसाकि नीचे सारणीबद्ध है :-

श्रेणी	जनवरी-मई 2005	जनवरी-मई 2005	% वर्षानुवर्ष वृद्धि
प्रबंधकीय	8893480	9026761	1.5%
गैर-प्रबंधकीय	8462103	12179827	43.9%
जोड़	17355583	21206588	22.2%

टीएमपी के ध्यान में यह लाया जाना है कि नियोजित पूंजी का लघु तथा हासकारी स्वरूप अनुमत रॉयल्टी की पूर्ति हेतु पर्याप्त आय प्रदान नहीं करता । अतः यह नितांत आवश्यक है कि तर्कसंगत/प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के साथ कुशलता लाभों को पीएसए सिकाल के स्थायी तथा कुशल प्रचालन के लिए प्राप्त किया जाए। टीएमपी से पुनः अनुरोध है कि वह हमारे दिनांक 16 जनवरी,2006 के पत्र के अनुबंध-ड में दिए गए औचित्यों पर अनुकूल विचार करे ।

15.2. विगत अवधि के लिए लाभ/हानि के संबंध में पीएसए सिकाल की टिप्पणियां तथा हमारी टिप्पणियों के प्रति समेकित लागत विवरण का सार नीचे दिया गया है :

क. लाभ/हानि विवरण
क्र०सं० हमारी टिप्पणियां

(i) **पैरा III : राजस्व :-**

पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक आंकड़ों को शामिल किया गया है । चूंकि, वर्ष 2005 के लिए कोई अनुमान उपलब्ध नहीं थे, हमारे आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ पीएसए सिकाल द्वारा सूचित की गई आय (अर्थात् इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित नवम्बर,2005 तक के वास्तविक आंकड़े तथा दिसम्बर,2005 के लिए अनुमान) को शामिल किया गया है ।

(ii) **पैरा IV (ii) : रायल्टी :-**

17 अगस्त,2005 को तैयार किए गए समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार, 31 मार्च,2005 से पूर्वावधि के लिए रॉयल्टी का संव्यवहार केन्द्र सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार किया जाना है। केन्द्र सरकार के अधीन नौवहन मंत्रालय ने एमपीटी अधिनियम,1963 की धारा 111 के तहत इस प्राधिकरण को दिनांक 17 अप्रैल,2006 के पत्र संख्या पीआर-14019/6/2002-पीजी (खंड-I) के तहत एक नीति निर्देश जारी किया है, जिसमें 31 मार्च,2005 में पूर्वावधि के लिए रॉयल्टी को पास थ्रू के रूप में स्वीकृति न देने का निर्देश दिया गया है । इस निर्देश के अनुपालन में, पीएसए सिकाल द्वारा 31 मार्च,2005 से पूर्वावधि के लिए अदा की गई रॉयल्टी राशि को इस विवरण में लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया है । 31 मार्च,2005 से तदनंतर अवधि के लिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार रॉयल्टी को अगले बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि की सीमा तक रॉयल्टी को लागत के रूप में स्वीकार किया गया है । इस विशिष्ट अवधि के लिए वास्तविक रॉयल्टी राशि प्रस्तुत न किए जाने पर, 31 मार्च,2005 से तदनंतर अवधि के लिए इस विश्लेषण में नौ महीने के लिए यथानुपातिक समायोजन किया गया है ।

(iii) **पैरा IV (iii) वार्षिक लाइसेंसधारक शुल्क (सीआईटीओएस) :-**

सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2002 से 31 मार्च,2005 तक के लिए सितम्बर,2002 के हमारे पूर्ववर्ती आदेश में दिए गए संव्यवहार के अनुरूप प्रचालनात्मक व्यय से अलग रखा गया है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी सेवा शुल्क को लागत मद के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता, जब तक कि प्रचालक, लेन-देन का 'उचित दूरी संबंध' स्थापित न कर दे । पीएसए सिकाल ने आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया है, क्योंकि यह विगत वर्षों के लिए लंबित है। तथापि, इसने आयकर अधिनियम के अनुसार इस लेन-देन का उचित दूरी संबंध स्थापित करते हुए सीए का प्रमाणपत्र प्रस्तुत कर दिया है । ऐसा होने पर, सीए द्वारा इस संबंध में प्रस्तुत किए गए प्रमाणपत्र के आधार पर इस व्यय को 31 मार्च,2005 से तदनंतर अवधि के लिए यथानुपातिक आधार पर स्वीकृत कर लिया गया है।

(iv) **पैरा IV (vi) : मुद्रा विनिमय हानि**

पिछले संशोधन के दौरान, पीएसए सिकाल ने कोई विदेशी मुद्रा कर्ज सूचित नहीं किया था, किन्तु विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण हानि के रूप में पर्याप्त राशि का अनुमान लगाया था । इस प्राधिकरण की निर्धारित नीति यह है कि उधार/कर्ज की वास्तविक वापसी-अदायगी के लिए विदेशी मुद्रा की हानि को लागत मद के रूप में अनुमत किया जाता है । पिछले संशोधन के दौरान विदेशी मुद्रा कर्ज से संबंधित किन्हीं ब्योरों के अभाव में इन अनुमानों को सामान्य रखा गया । अब पीएसए सिकाल ने विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण वास्तविक हानि सूचित की है तथा उसका विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया है । ब्योरेवार संवीक्षा करने पर यह पाया गया है कि विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण यह हानि सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के भुगतान के अलावा वर्ष 2005 के दौरान अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, साफ्टवेयर की संस्थापना, आरटीजी के पट्टा किरायों इत्यादि से संबंधित है । पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि व्यय को प्रवृत्त विनिमय दर पर दर्ज किया जाता है तथा तदनंतर बैंक वास्तविक विनिमय दर सूचित करता है तथा दोनों राशियों के बीच अंतर को इस शीर्ष के अंतर्गत दर्ज कर लिया जाता है । पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, सीआईटीओएस भुगतान के लिए उपगत विनिमय लाभ/हानि को छोड़कर इस मद को लागत के रूप में अनुमत कर दिया गया है । चूंकि, 31 मार्च,2005 तक की पूर्वावधि के लिए सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को लागत मद के रूप में स्वीकृति नहीं दी गई है, इसके कारण हुई मुद्रा हानि को भी अनुमत नहीं किया जा सकता । ऐसा होने पर मुद्रा हानि उस सीमा तक ही अनुमत की गई है, जहां तक वह सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क से संबंधित नहीं है । वर्ष 2005 के लिए समायोजन आनुपातिक रूप से किया गया है तथा इस हानि को भी 31 मार्च,2005 से तदनंतर अवधि के लिए अनुमत कर दिया गया है ।

(v) **पैरा IV (vii) बट्टे खाते डाला गया आस्थगित व्यय**

पीएसए सिकाल ने 10 वर्ष से अधिक अवधि के अपफ्रंट शुल्क तथा 5 वर्ष से अधिक अवधि के अन्य आस्थगित राजस्व व्यय को परिशोधित कर दिया है । चूंकि, यह व्यय संपूर्ण परियोजना अवधि से संबंधित है, पिछले आदेश के समय दिए गए संव्यवहार के अनुरूप 31 दिसम्बर,2001 की स्थिति के अनुसार सूचित 686.98 लाख रुपए की राशि 28 वर्ष की शेष लाइसेंस अवधि में विस्तारित है । यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनके प्रशुल्क का निर्धारण/समीक्षा करते समय अनुसरित सामान्य सिद्धांत के भी अनुरूप है ।

(vi) **पैरा VIII : स्वामी की समायोजित पूंजी**

पीएसए सिकाल द्वारा यथासूचित वास्तविक निवल ब्लॉक जमा कार्यशील पूंजी को वर्ष 2002 से 31 मार्च,2005 तक के लिए शामिल किया गया है । इसके अतिरिक्त, बट्टे खाते न डाली गई सीमा तक आस्थगित राजस्व व्यय को भी नियोजित पूंजी का परिकलन करते समय जोड़ा जाता है, जो अन्य निजी टर्मिनलों पर किए जा रहे संव्यवहार के समनुरूप है । नियोजित पूंजी को ऋण द्वारा वित्तपोषित माना गया है, जैसाकि पीएसए सिकाल ने सूचित किया है तथा शेष को 31 मार्च,2005 तक इक्विटी पर प्रतिफल के परिकलन हेतु स्वामियों की निधि माना जाता है ।

वर्ष 2005 के लिए नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए, पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित निवल नियत आस्तियों को शामिल किया जाता है। 31 मार्च,2005 से तदनंतर अवधि के लिए कार्यशील पूंजी का परिकलन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है ।

(vii) **पैरा XIII :**

प्रशुल्क अपचयन को प्रभावी करने तथा बांधने एवं खोलने के प्रभार हटाने के पश्चात, पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार असमायोजित रखे जाने वाला अनुमत औसत अधिशेष प्रचालनात्मक आय का 11.2% है (वर्ष 2002 के लिए दो महीने के लिए यथानुपातिक आधार पर परिकलित)।

वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में, पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिधारित किए जाने के लिए अनुमत अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार प्राप्त औसत स्थिति के आधार पर वास्तविक प्रचालनात्मक आय के 11.20% पर लिया गया है ।

पीएसए सिकाल की टिप्पणियां

2002 के टीएमपी आदेश के अनुबंध 1ख के अनुसार राजस्व (बांधने/खोलने की आय को घटाने के पश्चात) शामिल किए गए अनुमानों के तहत दर्शाए गए हैं । अधिशेषों से आय का 15% घटाकर सहज परिकलन सुकर हो जाएगा ।

हमारे विवरण में वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए सूचित राजस्व 4895.65 लाख रुपए तथा 5542.08 लाख रुपए है । इसे सितम्बर,2002 के आदेश के अनुबंध 1(ख) में अनुमानित क्रमशः 659.71 लाख रुपए तथा 761.97 लाख रुपए की बांधने/खोलने की आय को घटा कर समायोजित किया गया है ।

प्रदत्त पूर्ण रॉयल्टी अनुज्ञेय वास्तविक आंकड़े के अंतर्गत दर्शाई गई है । हमने सरकार से अपने निर्णय की पुनरीक्षा करने का अनुरोध किया है । सरकार के दिनांक 17 अप्रैल,2006 के निर्णय में भी टीएमपी को इस मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंधों द्वारा मार्गदर्शित होने की अनुमति है । चूंकि, टीएमपी के दिनांक 24 मई,2006 के पत्र में दर्शाए गए परिकलन एक तत्काल हानि उपगत कराने वाली स्थिति में परिणामी होते हैं, टीएमपी से अनुरोध है कि वह लागत के रूप में द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी पर विचार करे । तथापि, चूंकि अनुमत आय में रॉयल्टी का अननुमत भाग शामिल नहीं है, हम टीएमपी/सरकार से पुनः अपील करते हैं कि पास थ्रू के रूप में पूर्ण रॉयल्टी अनुमत की जाए ।

अनुप्रयोग साफ्टवेयर के लिए वार्षिक आवेदन शुल्क एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है । टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए शुल्क तकनीकी सेवा शुल्क के समान नहीं है । यह प्रदत्त मूर्त सेवाओं के लिए अदा किए जाने वाला प्रभार है तथा विगत में भी अन्य प्रचालकों के लिए इसी प्रकार के प्रभार अनुमत किए गए हैं ।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी शुल्क एक अनुज्ञेय व्यय है, बशर्ते कि इसके प्रवर्तकों अथवा उनके एसोसिएट निकाय के साथ उचित दूरी संबंध विद्यमान हो । उचित दूरी संबंध के समर्थन में, आपूर्ति कोटेशन प्रस्तुत की गई है । इसके अतिरिक्त जैसा कि टीएमपी द्वारा स्वीकार किया गया है, इसे अर्जित करने के लिए पूंजी लागत उपगत की जानी है, उद्योग प्रथा के अनुसार वार्षिक प्रभार अदा किए जाने अपेक्षित हैं ।

इसके मद्देनजर तथा इस संबंध में किए गए पूर्ववर्ती अनुरोधों के दृष्टिगत इसने टीएमपी से अनुरोध किया है कि 31 मार्च,2005 से पूर्वावधि के लिए भी इसे वैध व्यवसाय व्यय के रूप में स्वीकार किया जाए ।

चूंकि, सीआईटीओएस लाइसेंस शुल्क उक्त कारणों से वैध व्यवसाय व्यय है, मुद्रा हानि वर्ष 2002, 2004 तथा 2005 के लिए क्रमशः 1.63 लाख रुपए, 1.35 लाख रुपए तथा 2.7 लाख रुपए परिकलित की गई है ।

हमने सीआईटीओएस लाइसेंस शुल्क को निकालकर हानि का परिकलन किया था ।

आईसीएआई द्वारा जारी की गई निर्माण अवधि के दौरान व्यय मार्गदर्शक टिप्पणी के अनुसार, आस्थगित राजस्व व्यय को 3 से 5 वर्ष की अवधि में बट्टे खाते डाला जाना आवश्यक है । हमने इसे 5 वर्षों में बट्टे खाते डाला है । रॉयल्टी भुगतान 10 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया गया है । आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार उसे संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित करने का कारण नहीं माना जा सकता ।

इस व्यय को 24.54 लाख रुपए की दर से वर्ष 2002, 2003, 2004 तथा 2005 में समरूप फैलाया गया था । तथापि, पीएसए सिकाल ने इसे वर्ष 2002, 2003, 2004 तथा 2005 में क्रमशः 242.90 लाख रुपए, 110.40 लाख रुपए, 110.02 लाख रुपए तथा 45 लाख रुपए की दर से विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है ।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, वर्तमान आस्तियों में नकद निधियां/जमा अधिशेष शामिल नहीं है । किन्तु बैंक में नकद राशि पीएसए सिकाल के व्यवसाय में नियोजित पूंजी का भाग है, क्योंकि यह अनुकूल ब्याज दर, बैंक गारंटी इत्यादि जैसी सर्वोत्तम वित्तीय सुविधाएं हासिल करने में सहायक है । इन अधिशेषों का प्रयोग पूंजी वर्धनों तथा प्रतिस्थापनों का वित्तपोषण करने के लिए भी किया जाता है । चूंकि, दिशानिर्देशों में टीएमपी को प्रशुल्क परिकलन में शामिल मदों की युक्तिसंगतता को मान्य करने की अनुमति

दी गई है तथा साथ ही समझौता ज्ञापन में टीएएमपी को समुचित समायोजनों पर विचार करना अनुमत किया गया है, इस प्राधिकरण से हमारे अनुरोध को स्वीकार करने का अनुरोध किया गया है।

2002 के आदेश के अनुबंध 1ख में शामिल आय अनुमानों के 15% का परिकलन अधोमुखी समायोजन के लिए किया गया है।

टीएएमपी प्रचालक द्वारा इस लाभ को प्रतिधारित किया जाना अनुमत करता है, यदि अनुमान 20% से अधिक उच्चतर न हो। हमारे मामले में प्रहस्तन की गई अतिरिक्त प्रमात्रा 20% से कम है तथा इसीलिए 2002 के आदेश के आधार पर परिकलित अतिरिक्त सृजित आय को प्रतिधारित किए जाने वाले अनुमत अधिशेष के रूप में दर्शाया गया है।

2002 के आदेश में 2005 के लिए कोई टीएएमपी अनुमान नहीं दिया गया है। अतः अनुमानों के अंतर्गत अनुमत अधिशेष को वर्ष 2002, 2003 तथा

2004 के लिए अनुमत औसत अधिशेष अर्थात (1644.92 रुपए + 630.76 रुपए + 1526.15 रुपए)/3 बराबर 1267.28 लाख रुपए माना गया है। अतः वर्ष 2005 के दौरान निवल हानि (1267.28 - 818.24) = 449.04 लाख रुपए है। अतः इस प्राधिकरण के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण निवल हानि 602.7 लाख रुपए है।

ख. समेकित लागत विवरण

क्र०सं० हमारी टिप्पणियां

(i) पैरा II (i) : प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम

वर्ष 2006 में कर्मचारी लागत में 16% की वृद्धि होने का अनुमान है। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि यह प्रबंधकीय-भिन्न स्टॉफ के वेतन में 28% वृद्धि के कारण है तथा पुष्टि की है कि इसे पहले ही जनवरी, 2006 से क्रियान्वित कर दिया गया है। इसने मई, 2006 तक प्रथम पांच महीनों के लिए वास्तविक वेतन तथा मजदूरी के विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। अनुमानों का औचित्य दर्शाने के लिए मई, 2006 तक के वास्तविक वेतन तथा मजदूरी - इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित किए गए प्रस्तुत करें। इस प्राधिकरण ने हाल ही में दो प्रमुख पतनों के मामले में भी कुल वेतन तथा मजदूरी बिल पर 15% वेतन संशोधन प्रभाव अनुमत किया है। अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए प्रचालन द्वारा वास्तविक आंकड़ों संबंधी सूचना प्रस्तुत करने के अभाव में वेतन संशोधन का प्रभाव 15% तक सीमित किया गया है, जैसाकि अन्य महापतनों के लिए किया गया है। प्रबंधकीय स्टॉफ तथा प्रबंधकीय-भिन्न स्टॉफ की सूचना की उपलब्धता के अभाव में, इसकी कर्मचारी लागत का लगभग 60% प्रबंधकीय-भिन्न स्टॉफ से संबंधित माना गया है। पीएसए सिकाल से अपेक्षित है कि वह प्रबंधकीय/प्रबंधकीय-भिन्न स्टॉफ से संबंधित वेतन लागत से जुड़ी सूचना प्रस्तुत करे। वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत में 4.5% प्रतिवर्ष की मूल्यवृद्धि अनुमत की जाए।

(ii) पैरा II (ii)(क) : विद्युत एवं ईंधन लागत

वर्ष 2006 के लिए विद्युत लागत में वृद्धि के लिए समायोजन के पश्चात अनुज्ञेय सीमा के भीतर है। वर्ष 2006 के लिए प्रति यूनिट लागत भी उन अन्य निजी प्रचालकों के अनुमान के साथ तुलनीय पाई गई है, जिन्होंने प्रस्ताव दायर किया है तथा इसलिए इसे स्वीकार कर लिया जाए। तथापि, वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए, विद्युत लागत में वृद्धि विगत वर्षों की तुलना में 7% से 8% होने का अनुमान लगाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, व्यय का अनुमान वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक (अर्थात 4.5%) के आधार पर लगाया जाना चाहिए तथा उसमें यातायात वृद्धि के लिए समायोजन किया जाना चाहिए। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अनुमानित प्रति यूनिट लागत में मूल्यवृद्धि 6% से कम है। अतः इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ मूल्यवृद्धि को 6% पर सीमित करते हुए अनुमानों को अंशतः संतुलित (सामान्य) किया गया है। तथापि, पीएसए सिकाल कथित स्तर से आगे इस लागत में वृद्धि का औचित्य बताए।

(iii) पैरा II (ii)(ग) : मरम्मत तथा अनुरक्षण

मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत वर्ष 2005 में 2.72 करोड़ रुपए से बढ़कर वर्ष 2006 में 3.98 करोड़ रुपए हो गई, जो लगभग 44% वृद्धि है। पीएसए सिकाल ने औचित्य दिया है कि यह वर्ष 2005 में उपकरण में वर्धन के कारण तथा कुछ ऐसे उपकरणों के कारण हैं, जिसके लिए वारंटी समाप्त हो गई है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालक के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत आरंभिक सकल ब्लॉक पर 1.5% पर तथा वर्धनों पर 0.5% अनुमत की जाती है। सीसीटीएल में यह आस्तियों के सकल ब्लॉक के लगभग 2% पर तथा वीएसपीएल एवं एसडब्ल्यूपीएल में आस्तियों के सकल ब्लॉक के 3% पर अनुमानित है। यह मानते हुए कि इसके कुछ उपकरण पुराने हैं तथा वारंटी समाप्त हो गई है, यह प्राधिकरण वर्ष 2006 के लिए आस्तियों के आरंभिक सकल ब्लॉक पर वीएसपीएल तथा एसडब्ल्यूपीएल के लिए अनुमत 3% की अधिकतम दर को तथा वर्धनों के लिए 2% की दर को मान्य कर सकती है, क्योंकि वे गारंटी/वारंटी के

अंतर्गत होंगे। प्रसंगवश, वर्ष 2005 के लिए सूचित मरम्मत एवं अनुरक्षण भी आस्तियों के सकल ब्लॉक का लगभग 3% है। अनुवर्ती वर्षों के लिए सकल ब्लॉक में कोई वर्धन नहीं है तथा इसलिए कुछ उपकरणों के पुराने हो जाने के कारण मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में वृद्धि के लिए व्यवस्था करने हेतु इसमें 4.5% की मूल्यवृद्धि अनुमत की गई है।

(iv) **पैरा II (ii)(घ) : अन्य**

अन्य लागत घटकों में मूल्यवृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक पर 4.5% तक सीमित की गई है।

(v) **पैरा (IV)(i) : प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय**

पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के लिए इस लागत में 9% की मूल्यवृद्धि होने का अनुमान लगाया है तथा अनुवर्ती वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए 5% की मूल्यवृद्धि का अनुमान है। चूंकि, ये लागत घटक नियत स्वरूप के हैं, मूल्यवृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अर्थ में कथित स्तर तक सीमित की गई है।

(vi) **पैरा (IV)(ii) : सामान्य उपरिव्यय**

वर्ष 2006 के लिए अनुमानों में मूल्यवृद्धि वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना में 81% पर काफी अधिक पाई गई है। पीएसए सिकाल ने ऐसी भारी बढ़ोतरी के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। अन्य लागत घटकों के लिए किए गए संशोधनों के समनुरूप इन अनुमानों में 4.5% की मूल्यवृद्धि अनुमत है।

(vii) **पैरा (IV)(iii) : बट्टे खाते डाला गया आरंभिक एवं अपफ्रंट भुगतान**

पीएसए सिकाल ने 5 वर्षीय अवधि से अधिक का आस्थगित राजस्व व्यय तथा 10 वर्ष से अधिक का अपफ्रंट शुल्क परिशोधित कर दिया है। चूंकि, यह व्यय संपूर्ण परियोजना अवधि से संबंधित है, 31 दिसम्बर, 2001 को यथासूचित 686.98 लाख रुपए की राशि पिछले आदेश के समय किए गए संव्यवहार के समनुरूप 28 वर्ष की शेष लाइसेंस अवधि में विस्तारित है। यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनका प्रशुल्क निर्धारण/समीक्षा करते समय अनुसरण किए गए सामान्य सिद्धांत के भी समनुरूप है।

(viii) **पैरा VII : नियोजित पूंजी**

संशोधित प्रशुल्क मानदंडों के अनुसार पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित निवल नियत आस्तियों तथा कार्यशील पूंजी पर विचार किया गया है।

(ix) **पैरा IX : कुशलता लाभ**

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार मापने की न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत कार्यनिष्पादन है। अन्य टर्मिनलों तथा साथ ही उनमें उद्ग्रहित प्रशुल्क को संदर्भित करना संगत नहीं है। पीएसए सिकाल विगत अवधि में हासिल लागत अपचयन, यदि कोई हो, का प्रमात्रात्मक परिकलन करेगा तथा सिद्ध करेगा कि लागत अपचयन इसके कुशलता सुधार के कारण हैं तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि हेतु प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए व्यय में संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करेगा।

(x) **पैरा XII और XIII**

वर्ष 2002 से 2005 तथा जून 2006 तक की अवधि के लिए विगत उपार्जन जुलाई, 2006 से आगे ढाई वर्षों में विस्तारित है।

पीएसए सिकाल की टिप्पणियां

अनुमानित प्रत्यक्ष श्रम लागत को पहले यथा सारणीबद्ध किए गए जनवरी से मई, 2006 के दौरान उपगत वास्तविक व्यय के मद्देनजर उचित ठहराया गया है। वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम लागत क्रमशः 17.70%, 6% तथा 6% की वृद्धि निर्दिष्ट करती है। वर्ष 2006 में तीव्र वृद्धि पहली जनवरी, 2006 से वेतन संशोधन के कारण है। प्रबंधकीय-भिन्न स्टाफ में औसत वृद्धि 28% है।

इसने दोहराया है कि सभी लागतें थोक मूल्य सूचकांक के समनुरूप परिवर्तित नहीं होतीं। बिजली तथा ईंधन के मामले में इसने तमिलनाडू में सामना की गई वास्तविक प्रतिशत वृद्धि प्रस्तुत की है तथा इसलिए ये पूर्वानुमान न्यायोचित हैं।

टीएमपी ने 2004 में 13.13 करोड़ रुपए की लागत पर एक आरटीजी तथा 2005 में 1 क्यूसी के क्रय के लिए 16.14 करोड़ रुपए से संघटित 29.27 करोड़ रुपए के निवेश को लेखे में शामिल नहीं किया है, क्योंकि ये पट्टा आस्तियों के रूप में प्राप्त किए गए हैं तथा इनका वित्तपोषण पृथक है एवं इन्हें नियोजित पूंजी में नहीं दर्शाया गया है ।

टीएमपी से पुनः अनुरोध है कि वह प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के साथ-साथ व्यवसाय माहौल में परिवर्तनों को महत्व दे । ऐसा होने से, थोक मूल्य सूचकांक में मामूली सी मूल्यवृद्धि हमें वास्तविक व्यय को पूर्ण करना अनुमत नहीं करेगी । इसने इस संबंध में किए गए अपने पूर्ववर्ती अनुरोधों का संदर्भ दिया है ।

इसने पूर्व में इसके द्वारा प्रस्तुत ब्योरेवार स्पष्टीकरण को स्वीकार करने का अनुरोध किया है ।

अनुमानित नियोजित पूंजी काफी युक्तिसंगत है तथा यह पूंजी भी अननुमत रॉयल्टी को पूरा करने के लिए पर्याप्त आय प्रदान नहीं करती । अतः इसने इसके द्वारा किए गए पूर्ववर्ती प्रस्तुतीकरणों पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

इसने इस संबंध में पूर्व में प्रस्तुत ब्योरेवार स्पष्टीकरण का संदर्भ दिया है तथा कहा है कि यदि अनुमानित कुशलता लाभों को शामिल नहीं किया जाता तो पीएसए सिकाल एक अव्यवहार्य स्थिति में पहुंच जाएगा, क्योंकि अनुमत प्रतिफल (आय) से अननुमत रॉयल्टी की पूर्ति नहीं होती । इसने पुनः अधिकांश युक्तिसंगत/प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के संबंध में इसके स्थायी/कुशल प्रचालन के लिए टीएमपी के समर्थन का अनुरोध किया है ।

इसने अपने द्वारा तैयार लाभ/हानि विवरण का संदर्भ दिया है, जिसमें 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण 2005 तक 602.70 करोड़ रुपए की हानि निर्दिष्ट की गई है ।

15.3. हमारे द्वारा निर्धारित तथा पीएसए सिकाल द्वारा यथा दावा किया गया वर्षवार अधिशेष/लाभ नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

(लाख रुपए)

वर्ष	टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित	पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा
2002	241.53	(729.40)
2003	1492.32	(468.57)
		(इसके विवरण के आधार पर + 468.57 होना चाहिए)
2004	1792.71	(107.17)
2005	1995.28	(449.04)
2006 (6 महीनों के लिए)	1129.20	-
जोड़	6651.00	(602.70)*

(* इसमें कुछ गणितीय त्रुटियां हैं)। संशोधित किए जाने पर यह 817.04 लाख रुपए की निवल हानि होगी ।

16.1. समझौता ज्ञापन की अपेक्षा के अनुसार, पीएसए सिकाल को इस प्राधिकरण द्वारा प्रमात्रात्मक परिकलन किए गए लाभ/हानि के संबंध में सुनवाई का एक अवसर इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 जुलाई, 2006 को अपने विचार अभिव्यक्त करने के लिए दिया गया था ।

16.2. पीएसए सिकाल ने पट्टे पर लिए गए उपकरण के संबंध में और अनुरोध किए हैं, जिनका सार नीचे दिया गया है :-

- अभी तक इसने 2004-05 के कर लेखापरीक्षा खाते तक लेखों को अंतिम रूप देने के लिए 'प्रचालनात्मक पट्टा' की विधि का अनुसरण किया है । सांविधिक लेखापरीक्षकों ने नए अंतर्राष्ट्रीय लेखाकरण मानकों में परिवर्तनों को प्रतिबिंबित करने के लिए 2005 के सांविधिक लेखे के लिए जनवरी, 2006 में इसे वित्त पट्टा ('फायनेंस लीज') विधि के रूप में मानने की अनुशंसा की थी ।
- इसने इसके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा यथा परिकलित 'वित्त पट्टा' विधि के लिए आस्तियों का उचित मूल्य,

मूल्यहास एवं वित्त प्रभार निर्दिष्ट किए हैं तथा 'प्रचालनात्मक पट्टे' से 'वित्त पट्टे' में लेखाकरण निधि को परिवर्तित करने का प्रभाव बताया है, जिसे निम्नानुसार सारणीबद्ध किया गया है :-

विवरण	2006	2007	2008	2009
क. वित्त पट्टा विधि के अंतर्गत				
(i) 1 क्यूसी तथा 4 आरटीजी के लिए मूल्यहास	52,461,568	52,461,568	52,461,568	52,251,225
(ii) निवल नियत आस्ति	169,067,750	116,606,182	64,144,614	11,893,390
(iii) 15% पर आरओसीई	25,360,162	17,490,927	9,621,692	1,784,008
(iv) जोड़ : (i) एवं (ii)	77,821,730	69,952,495	62,083,260	54,035,233
ख. प्रचालनात्मक पट्टा विधि				
वास्तविक उपकरण किराया प्रभार	57,284,066	57,856,907	58,435,476	59,019,831

- (iv) अदा किया गया/देय वास्तविक पट्टा किराए का वर्ष 2005 के बाद अनुपालन की गई 'वित्त पट्टा' विधि लेखाकरण से प्राप्त आंकड़ों की तुलना में प्रशुल्क पर कम प्रभाव हुआ है ।
- (v) सुसंगत रहने और यह भी सुनिश्चित रहने के लिए कि इसे लेखाकरण में परिवर्तन द्वारा कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं होता है, पूर्व के अनुरोध अगस्त, 2005 में विद्यमान लेखापरीक्षा पद्धति पर आधारित थे ।

16.3. पीएसए सिकाल को दिनांक 20 जुलाई, 2006 को दी गई सुनवाई में यथा सहमत्य पीएसए सिकाल ने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005 के लिए वार्षिक लेखे और जून, 2006 तक छः महीने के लिए वर्ष 2006 के वार्षिक लेखे प्रस्तुत किए हैं । इस वार्षिक लेखे में इसने जैसी ऊपर चर्चा की गई है, वित्त पट्टा विधि के आधार पर पट्टे पर लिए गए उपस्करों के लेखाकरण पर विचार किया है ।

17. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं । संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियों और दिए गए तर्कों का सार अलग से संगत पार्टियों को भेजा जाएगा । ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

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

- (i) पीएसए सिकाल के दरों के मान को इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम बार वर्ष 1999 के दरों के मान की तुलना में 15% की एकसमान कमी लागू करते हुए सितम्बर, 2002 में संशोधित किया गया था । इसके अतिरिक्त, बांधने/खोलने, कर्षण आयोजना और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रशुल्क मर्दे हटा दी गई थीं । तथापि, वर्ष 2002 का संशोधित दरों का मान पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल याचिका पर माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम स्थगन आदेश के दृष्टिगत कार्यान्वित नहीं किया गया था ।

पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल समादेश याचिका पर अंतिम सुनवाई मद्रास में माननीय उच्च न्यायालय में 16 और 17 अगस्त, 2005 को हुई थी । संबंधित पार्टियों द्वारा दिनांक 17 अगस्त, 2005 को एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया था । माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने समझौता ज्ञापन (एमओसी) को रिकार्ड में लिया और समादेश याचिका को वापस लिया मानते हुए बंद करके दिनांक 17 अगस्त, 2005 को एक आदेश पारित किया था । प्रसंगवश, पीएसए सिकाल ने माननीय उच्च न्यायालय में अंतिम सुनवाई के लिए इस मामले के आने के मात्र कुछ दिन पूर्व अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था ।

कुछ प्रयोक्ता संघों ने वर्णन किया है कि एमओसी को प्रयोक्ताओं से परामर्श किए बिना अंतिम रूप दिया गया था और इसलिए यह अमान्य होगा । यह उल्लेख करना संगत है कि एमओसी समादेश याचिका में शामिल संबंधित पार्टियों के बीच तैयार किया गया था और उसे आदेश पारित करते समय माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्वीकार किया गया था ।

पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त,2005 के प्रस्ताव और उसके बाद किए गए अनुरोध का विश्लेषण एमओसी के उपबंधों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश,2005 के अनुसार उस अवधि, जिसके लिए ऐसे दिशानिर्देश लागू हैं, विश्लेषण किया गया है ।

- (ii) पीएसए सिकाल ने अनुरोध किया था कि प्रस्ताव में विहित कुछ सूचना वाणिज्यिक रूप से संवेदी है और उन्होंने केवल यातायात के पूर्वानुमानों, आय और व्यय के ब्योरे के साथ समेकित लागत विवरण, अनुमान और क्षमता अभिलाभ विवरण (सारणी 7.4) के परिचालन के लिए ही सहमति दी । पीएसए सिकाल ने अपने अन्य दस्तावेजों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा यथापेक्षित गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने का कोई विशेष कारण स्पष्ट नहीं किया । लगाई गई पूंजी से संबंधित विवरण और सारणी 7.4 तक के अनुबंधों के साथ पीएसए सिकाल द्वारा परिचालित किए जाने के लिए सहमत्य दस्तावेज टिप्पणियां मांगते हुए टीपीटी और अन्य संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को परिचालित किए गए थे । इस मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर पीएसए सिकाल ने प्रत्युत्तर देते हुए सही कहा है कि पहले परिचालित सारणी 7.4 तक के अनुबंधों में भी लेखापरीक्षित लाभ और हानि विवरण तथा तुलनपत्र का सारांश शामिल था और इसलिए प्रयोक्ताओं को वित्तीय स्थिति का सारांश पुनः परिचालित करना आवश्यक नहीं पाया गया था ।
- (iii) समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल को संशोधित दरों का मान अधिसूचित होने तक वर्ष 1999 का संशोधन-पूर्व प्रशुल्क वसूल करते रहने की अनुमति दी गई है ।

पीएसए सिकाल के प्रस्ताव का विश्लेषण करने में एमओसी के निम्नलिखित दो खण्ड महत्वपूर्ण हैं :-

- (क) पीएसए सिकाल को रॉयल्टी की मात्रा, जिसकी अनुमति दिनांक 31 मार्च,2005 से पूर्व की अवधि के लिए "पास थ्रू" के रूप में दी जा सकती है, के नियतन के मामले में नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को एक प्रस्ताव देना होगा । केंद्र सरकार को उसपर विचार करना और उपयुक्त आदेश पारित करना तथा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को निर्देश जारी करना होगा [एमओसी का पैरा 4] ।
- (ख) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को उस लाभ/अभिलाभ, जिसे माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए स्थगन के दृष्टिगत वर्ष 2002 के प्रशुल्क के कार्यान्वयन नहीं होने से पीएसए सिकाल ने प्राप्त किया है, की मात्रा नियत करनी होगी और उसे तीन वर्ष की अवधि में प्रस्तावित नए प्रशुल्क में समायोजित/समंजित करना होगा । [एमओसी का पैरा 7]
- (iv) उपरोक्त (iii)(क) के संदर्भ में पीएसए सिकाल ने दिनांक 31 मार्च,2005 से पूर्व की अवधि के लिए पास थ्रू के रूप में टीपीटी को अदा की गई वास्तविक रॉयल्टी की अनुमति देने के अनुरोध सहित सरकार को एक प्रस्ताव दाखिल किया था ।

नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने पीएसए सिकाल के प्रस्ताव और प्रचालक, टीपीटी तथा इस प्राधिकरण द्वारा किए गए अनुरोधों पर विचार करने के बाद एमओसी के खण्ड 4 के अनुपालन में दिनांक 17 अप्रैल,2006 को एक नीतिगत निर्देश जारी किया । नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्णन किया कि पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी के कम से कम एक भाग का दावा करने के लिए हानि उठाने की पूर्व-शर्त इस मामले में पूरी नहीं की गई है । इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को भावी प्रभाव से लागू किया गया है । इस मामले में किसी आपवादिक विचार की आवश्यकता बताते हुए कोई असाधारण परिस्थितियों का वर्णन नहीं किया गया है । इसलिए, दिनांक 31 मार्च,2005 तक की अवधि के लिए पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी की अनुमति देने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोध में कोई योग्यता नहीं है और इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता । नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को पीएसए सिकाल के प्रशुल्क नियतन पर विचार करने का निर्देश दिया है ।

इस नीति निर्देश के अनुपालन में पूर्व अवधि के लिए पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किए गए अभिलाभ/लाभ विवरण को दिनांक 31 मार्च,2005 तक की अवधि के लिए अन्य बातों के साथ-साथ राजस्व व्यय के रूप में रॉयल्टी को छोड़कर संशोधित किया गया है। दिनांक 31 मार्च,2005 के बाद की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संगत प्रावधान लागू किए गए हैं । जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विगत के लाभ के प्रमात्राकरण से

संबंधित मामले में पीएसए सिकाल से हमारा विश्लेषण उन्हें प्रदान कर परामर्श किया गया था। पीएसए सिकाल से भागीदारी किया गया विश्लेषण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर आधारित था। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि पीएसए सिकाल ने सितम्बर, 2006 तक अधिशेष के प्रमात्राकरण के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को लागू करने पर कोई आपत्ति नहीं की है।

- (v) उपरोक्त (iii)(ख) के संदर्भ में सितम्बर, 2002 में पारित आदेश का कार्यान्वयन नहीं करने के कारण पीएसए सिकाल द्वारा प्राप्त लाभ/हानि को एमओसी के अनुसार मात्राकृत किया और पीएसए सिकाल को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया था। पीएसए सिकाल को एमओसी के अनुसार हमारे द्वारा तैयार किए गए लाभ/हानि विवरण पर सुनवाई का अवसर भी दिया गया था। पीएसए सिकाल ने दिनांक 15 जुलाई, 2006 को प्रस्तुत अपने संशोधित विवरण में वर्ष 2002 से 2005 तक के लिए 602.70 लाख रुपए की निवल हानि सूचित की है।

यह उल्लेख करना संगत है कि हमारे द्वारा तैयार और पीएसए सिकाल को भेजे गए लाभ/हानि विवरण में वर्ष 2005 से संबंधित आंकड़े नवम्बर, 2005 तक की लेखापरीक्षित वास्तविक राशियों और दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमानों पर आधारित थे। पीएसए सिकाल से वर्ष 2005 के लिए वास्तविक राशियों से इसे अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था, क्योंकि वर्ष लगभग समाप्त हो गया था। पीएसए सिकाल ने पूर्ण वर्ष के लिए वास्तविक राशियों के साथ लाभ/हानि विवरण अद्यतन नहीं किया है। तथापि, पीएसए सिकाल ने बाद में अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे प्रस्तुत किए हैं। प्रपत्र, जिसमें वास्तविक राशि प्रस्तुत की जाती है, वह लाभ/हानि विवरण में विचार की गई मदों से भिन्न है और इसलिए मद से मद की तुलना संभव नहीं है। पीएसए सिकाल ने यह भी स्वीकार किया है कि लागत विवरण में प्रस्तुत व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखे तैयार करने के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विचार किए गए वर्गीकरण से भिन्न है।

व्यय शीर्षों के भिन्न वर्गीकरण के कारण तुलना में उत्पन्न कठिनाइयों के कारण वर्ष 2005 के पहले ग्यारह महीनों के लिए सूचित लेखापरीक्षित वास्तविक राशियों और दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमानों को इस विशेष वर्ष के लिए लाभ के मात्राकरण के आधार के रूप में लिया जाता है।

पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किया गया लाभ/हानि विवरण एमओसी के अनुसार नहीं पाया गया है और यह रॉयल्टी पर विचार करने के संबंध में नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुरूप नहीं है। इसके अतिरिक्त, उसके संगणन में कतिपय अंकगणितीय त्रुटियां भी देखी गई हैं। मुख्य क्षेत्र, जहां पीएसए सिकाल के संगणन वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण लाभ/हानि के मात्राकरण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार दिए आंकड़ों से मेल नहीं खाते, यहां नीचे विश्लेषित किए जाते हैं :

- (क) पीएसए सिकाल ने 2002 के पूरे वर्ष के लिए इस आधार पर लाभ/हानि विवरण तैयार किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2002 में पारित आदेश में प्रशुल्क निकालते समय लागतें पूर्ण वर्ष के लिए निर्दिष्ट की गई थीं।

विश्लेषण :

लाभ/हानि का मात्राकरण वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं करने के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न होता है और इसका आकलन उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से लेकर एमओसी के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वित किए जाने तक किया जाना होगा। तदनुसार, दिनांक 3 नवम्बर, 2002 से 31 दिसम्बर, 2002 तक की अवधि केवल वर्ष 2000 के लिए संगत है। पीएसए सिकाल ने अपने विवरण को इस संबंध में दिए गए विशिष्ट सुझाव के बावजूद संशोधित नहीं किया है। चूंकि, इस अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, इसलिए हमारे पिछले आदेश में अनुमानित निवल अधिशेष स्थिति और वर्ष 2002 के लिए वास्तविक राशियों पर इस वर्ष के दौरान प्राप्त लाभ निकालने के लिए दो महीने हेतु यथानुपात आधार पर विचार किया जाता है।

- (ख) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2002, 2003, 2004 और 2005 के लिए वास्तविक राशियों पर विचार किया है, परंतु उसने उन मदों को नहीं छोड़ा है, जिनकी पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमति नहीं दी गई थी।

विश्लेषण :

समझौता ज्ञापन का पैराग्राफ 8 विशेष रूप से निर्दिष्ट करता है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के वर्ष 2002 के आदेश को अनुमोदित करते समय विचार किए गए अनुमानों में इस आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण हुए लाभ/हानि निकालने के प्रयोजनार्थ संगत अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुमानों से भिन्न रहने की सीमा तक उपयुक्त समायोजन किया जाना चाहिए। यह जांच करके कि क्या उस समय की अननुमत्य कुछ मदों को पुनः शामिल किया जाना चाहिए, वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करना आशय नहीं है। इस सामान्य स्थिति से एकमात्र विपथन रॉयल्टी के भुगतान की स्वीकार्यता है, जिसके लिए एमओसी में पीएसए सिकाल से सरकार को अनुरोध करने की अपेक्षा की गई है।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, पीएसए सिकाल के संबंधित वर्षों के लिए वार्षिक लेखे में यथासूचित वास्तविक राशियों पर वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अनुमत्य उन मदों के संबंध में ही विचार किया जाता है।

- (ग) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2002 में पारित आदेश के कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पूर्व अवधि के लिए लाभ/हानि के प्रमात्राकरण के लिए कम्प्यूटर एकीकृत टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (सीआईटीओएस) के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क शामिल किया है।

विश्लेषण :

इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान अवलोकन किया था कि पीएसए सिकाल द्वारा अपनी प्रवर्तक कंपनी को देय कम्प्यूटर एकीकृत टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (सीआईटीओएस) के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क अन्य निजी प्रचालकों द्वारा मूल/प्रवर्तक कंपनियों को देय तकनीकी सेवा शुल्क के समान हैं और इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के जारी किए जाने के पूर्व अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुसार इस मद को लागत के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। इस तर्क के आधार पर कि कुछ व्यय किया जाना होता, अगर इसे अन्यत्र से अधिप्राप्त किया जाना होता, पूंजीगत लागत की अनुमति दी गई थी।

चूंकि, इस मद की अनुमति वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में लागत के रूप में नहीं दी गई थी, इसलिए इस घटक को पिछले आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण हुए लाभ/हानि को मात्राकृत करने के प्रयोजनार्थ व्यय की मद के रूप में स्वीकार करना संभव नहीं है। जैसाकि उल्लेख किया जा चुका है कि एमओसी में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत्य अनुमानों को उस सीमा, जहां तक वास्तविक राशियां अनुमानों से भिन्न हैं, तक अद्यतन करने की अपेक्षा की गई है और किसी नए घटक, जिसकी पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुमति नहीं दी गई थी, को शामिल करने की कल्पना नहीं की गई है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में किए गए विचार के अनुरूप वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 तक के लिए लागत के रूप में नहीं माना जाता।

दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.8.2 तकनीकी सेवाशुल्क की अनुमति नहीं देता अगर परस्पर संबंध के मानदंड लागू करते हुए इसका औचित्य स्थापित नहीं होता। पीएसए सिकाल ने इस आधार पर कि इसके आयकर का निर्धारण पिछली अवधि से अभी तक लंबित है, आयकर विभाग द्वारा इस व्यय की स्वीकृति के समर्थन में कोई आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया गया है। चूंकि, आयकर निर्धारण आदेश उपलब्ध नहीं है, इसलिए इस लेन-देन के परस्पर संबंध को प्रमाणित करते हुए पीएसए सिकाल के लेखा परीक्षक द्वारा जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास किया जाता है और इस शर्त के अधीन कि पीएसए सिकाल को यह सिद्ध करने के लिए कि इस व्यय की अनुमति आयकर प्राधिकारियों द्वारा दी गई थी, अगली समीक्षा के समय आयकर निर्धारण आदेश दाखिल करना चाहिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए लागत के रूप में इस मद को स्वीकार किया जाता है। यदि, आयकर आदेश प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो यह मद अस्वीकार कर दी जाएगी और तदनुसार अगली प्रशुल्क निर्धारण कार्रवाई के दौरान इस पर विचार किया जाएगा।

(घ) पीएसए सिकाल ने संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान को यहां तक कि 31 मार्च,2005 के पूर्व की अवधि के लिए भी लागत की मद माना है ।

विश्लेषण :

एमओसी की शर्त के अनुसार इस प्राधिकरण को इस मामले में दिनांक 31 मार्च,2005 के पूर्व की अवधि के लिए रॉयल्टी को मानने के संदर्भ में सरकार द्वारा जारी निर्देश का अनुपालन करना होता है । सरकार ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को इस मामले में 31 मार्च,2005 के पूर्व की अवधि के लिए पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी भुगतान स्वीकार नहीं करने का निर्देश देते हुए नीतिगत निर्देश जारी किया है । केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में 31 मार्च,2005 तक पूर्व अवधि के लिए रॉयल्टी भुगतान को लाभ/हानि विवरण के प्रमात्राकरण में विचार नहीं किया जाता है ।

एमओसी का खण्ड 4 स्पष्ट करता है कि 31 मार्च,2005 के बाद की अवधि के लिए नए दिशानिर्देशों में उस तरीके, जिनमें रॉयल्टी को माना जाना है, की व्यवस्था की गई है । प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार दिनांक 29जुलाई,2003 के पूर्व अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क संगणन को निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन इस मद को हिसाब में नहीं लिए जाने के कारण संभावित हानि से बचने के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु लागत के रूप में हिसाब में लेना चाहिए । लाइसेंस करार पर पीएसए सिकाल द्वारा दिनांक 15 जुलाई,1998 को हस्ताक्षर किए गए थे ।

पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी के भाग की अनुमति देने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को कार्यान्वित करते समय सीसीटीएल और एनएसआईसीटी के मामले में इस परिप्रेक्ष्य में हानि को स्वीकार्य लागत घटकों और अनुमेय आय पर विचार करने के बाद राजस्व घाटा माना गया था । चूंकि, पूर्व अवधि के लिए अतिरिक्त अधिशेष को एमओसी के अनुसार पूर्णतः समायोजित किया गया है, लेकिन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दूसरे बोलीदाता द्वारा बताई गई अधिकतम सीमा तक रॉयल्टी की अनुमति नहीं दी जाती तो इससे लगाई गई पूंजी पर आय में कमी होगी और उस सीमा तक 'हानि' होगी । इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.1 में यथा निर्दिष्ट रॉयल्टी की अधिकतम अनुमेय सीमा तक 31 मार्च,2005 की अवधि के लिए पास थ्रू के रूप में अनुमति दी जाती है ।

रॉयल्टी मॉडल में सफल बोलददाता का चयन एनपीवी आकलन के आधार पर किया गया था । इसलिए, अलग से केवल वर्षवार मूल्य पर विचार करना और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई सीमा तक इसे स्वीकार करना सही नहीं है । राजस्व हिस्से के दूसरी उच्चतम बोली मूल्य को अनुमति देने के समान सिद्धांत को लागू करते हुए, रॉयल्टी मॉडल को केवल दूसरी उच्चतम बोली के संगत एनपीवी के समानुपात के समतुल्य रॉयल्टी के भाग को ही मानना होगा ।

टीपीटी ने हमारे अनुरोध पर पीएसए सिकाल द्वारा बताए गए 139.15 करोड़ रुपए की तुलना में अगले बोलीदाता द्वारा बताए गए राजस्व तरीके के 65.21 करोड़ रुपए का एनपीवी प्रस्तुत किया है । इसे पीएसए सिकाल की बोली के संगत आकलन का 46.86% पाया गया है । इसका अर्थ यह है कि पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित रॉयल्टी राशि के केवल 46.86% को ही संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के आधार पर प्रशुल्क संगणन प्रयोजन के लिए स्वीकार किया जा सकता है । इस दृष्टिकोण का अनुपालन विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड और न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में किया गया था । तदनुसार, दिनांक 31 मार्च,2005 की बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताए गए स्तर की सीमा अर्थात् पीएसए सिकाल द्वारा देय रॉयल्टी के 46.86% तक लागत की मद के रूप में स्वीकार की जाती है ।

(ङ) पीएसए सिकाल ने विदेशी मुद्रा दर में भिन्नता के कारण सीमांतिक हानि सूचित की है । इसने स्पष्ट किया है कि यह हानि अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, सॉफ्टवेयर की संस्थापना, वर्ष 2005 के दौरान आरटीजी के पट्टा किराए के लिए विदेशी मुद्रा लेन-देन से संबंधित है । चूंकि, यह यथार्थ लागत है, इसलिए इसने इस मद को लाभ/हानि के मात्राकरण के लिए स्वीकार करने का अनुरोध किया है ।

विश्लेषण :

पिछले संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल ने किसी विदेशी मुद्रा ऋण की सूचना नहीं दी थी, परंतु विदेशी मुद्रा लेन-देनों के कारण पर्याप्त हानि का अनुमान किया था। तत्समय अनुपालित दृष्टिकोण ऋण/कर्ज की वास्तविक वापसी-अदायगी के लिए ही लागत की मद के रूप में विदेशी मुद्रा लेन-देन पर हानि की अनुमति देना था। पीएसए सिकाल द्वारा उसके विदेशी मुद्रा ऋण के लिए वापसी-अदायगी से संबंधित कोई ब्योरा प्रस्तुत करने के अभाव में विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण हानि की अनुमति पिछले संशोधन के दौरान लागत की मद के रूप में नहीं दी गई थी।

पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि इस मद को केवल इसकी लेखाकरण नीति के दृष्टिगत उसकी बहियों में अलग से दर्शाया जाता है। विदेशी मुद्रा लाभ/हानि के अधीन प्रविष्टि वास्तविक लेन-देन से संबंधित होती है और यह वास्तविक व्यय का भाग होती है, परंतु इसे पृथक शीर्ष के अधीन दर्शाया जाता है। पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर पूर्व अवधि के लिए प्राप्त लाभ/हानि का मात्राकरण करते समय इस मद को लागत के रूप में स्वीकार किया जाता है। पीएसए सिकाल ने तत्पश्चात पुष्टि की है कि उसके द्वारा इंगित विदेशी मुद्रा हानि में सीआईटीओएस लाइसेंस शुल्क शामिल नहीं है और इसलिए इस शीर्ष के अधीन यथासूचित वास्तविक राशि वास्तविक परिदृश्य में लागत के रूप में स्वीकार की जाती है।

- (च) पीएसए सिकाल ने अप्रकृत शुल्क 10 वर्षों की अवधि में और अन्य आस्थगित राजस्व व्यय 5 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया है।

विश्लेषण :

यह प्राधिकरण निजी टर्मिनल प्रचालकों से संबंधित विभिन्न आदेशों में निर्णय कर चुका है कि प्रारंभिक व्यय और अप्रकृत शुल्क संपूर्ण परियोजना के लिए संगत है और इसलिए संपूर्ण अवधि में ऐसे व्यय का विस्तार करना उचित है। लेखाकरण प्रयोजन के लिए अनुपालन किया गया दृष्टिकोण प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ एकमात्र निर्देशक कारक नहीं हो सकता।

दिनांक 31 दिसम्बर, 2001 की यथास्थिति 686.98 लाख रुपए पर सूचित आस्थगित राजस्व व्यय और अप्रकृत शुल्क का पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 28 वर्षों की लाइसेंस अवधि में विस्तार किया जाता है। यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनके प्रशुल्क की नियतन/समीक्षा करते समय अनुपालन किए जाने वाले सामान्य सिद्धांत के अनुरूप भी है। पीएसए सिकाल ने बताया है कि एक टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के मामले में इस व्यय को पांच वर्षों में शोधित करने की अनुमति दी गई थी। इस परिप्रेक्ष्य में यह स्पष्ट किया जाता है कि एनएसआईसीटी के मामले में अप्रकृत भुगतान संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया था, लेकिन आरंभिक व्यय के मामले में इस प्रकार की कार्रवाई नहीं की गई थी, क्योंकि उस समय संपूर्ण परियोजना अवधि में इस व्यय को विस्तारित करने का यह सिद्धांत नहीं बनाया गया था। इस सिद्धांत को अपनाने के पश्चात इसे अन्य सभी निजी टर्मिनलों में सतत रूप से लागू किया गया है।

इस समायोजन के फलस्वरूप, अप्रकृत शुल्क का अशोधित भाग और बट्टे खाते न डाले गए की सीमा तक आस्थगित राजस्व व्यय को पूंजी आधार में जोड़ा जाता है और आय की अनुमति देने के लिए माना जाता है।

- (छ) वर्ष 2002 के आदेश में विस्तारपूर्वक वर्णित कारणों से पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ईपीसीजी दंड के भुगतान को कम कर दिया गया था। इसे आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में माना और परिसंपत्ति की शेष अवधि में विस्तारित किया गया था।

पीएसए सिकाल के वार्षिक लेखे ने संभवतः ईपीसीजी दंड की माफी के दृष्टिगत इस शीर्ष के अधीन कोई व्यय सूचित नहीं किया है। तदनुसार, व्यय को पीएसए सिकाल द्वारा जैसा किया गया था वर्ष 2002, 2003 और 2004 प्रत्येक के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमानित 94.54 लाख की तुलना में 'शून्य' माना जाता है।

(ज) पीएसए सिकाल ने पूर्व अवधि के लिए लाभ/हानि का प्रमात्राकरण करते समय 2005 के संपूर्ण वर्ष के लिए ब्याज भुगतान का पहले लागत के रूप में विचार किया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति 31 मार्च, 2005 से दी जानी है। चूंकि, लगाई गई पूंजी में इक्विटी और ऋण, दोनों घटक शामिल हैं, इसलिए ब्याज को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन व्यय की मद के रूप में नहीं माना गया है। पीएसए सिकाल ने तदनुसार अपना संगणन संशोधित किया है। पूर्व अवधि के लिए, पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक ब्याज लागत पर विचार किया जाता है।

(झ) टर्मिनल की क्षमता पिछले संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा यथा आकलित प्रति वर्ष 3 लाख टीईयू मानी गई थी। पीएसए सिकाल ने वर्णन किया है कि इसने 3 लाख टीईयू प्रतिवर्ष की क्षमता आकलित नहीं की थी। वर्ष 2003 में इसकी क्षमता बढ़ाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश में विलंब हुआ और यह मार्च, 2005 में ही मूर्त रूप ले पाया था। इसने मानकीय लागत निर्धारण के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा गठित राष्ट्रीय कार्य दल द्वारा प्रस्तुत प्रारूप रिपोर्ट में इंगित मानदंडों के आधार पर क्षमता मानी है।

विश्लेषण :

यह उल्लेख करना संगत है कि मानकीय लागत समिति की रिपोर्ट कई पूर्वानुमानों के आधार पर एक सामान्य निर्धारण है और इसलिए यह पूर्णतः इसके मामले में संगत नहीं हो सकता।

टर्मिनल की क्षमता निर्धारण के संदर्भ में यहां तक कि टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि पीएसए सिकाल को आवंटित क्षेत्र 4 लाख टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त है, फिर भी प्रचालक ने मार्च, 2005 तक पर्याप्त उपस्कर तैनात नहीं किए थे।

पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोधों के दृष्टिगत पीएसए सिकाल द्वारा उल्लिखित टर्मिनल क्षमता वर्ष 2002 से 2004 के लिए और 2005 से आगे तक के लिए 3,39,300 टीईयू प्रतिवर्ष पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

() लगाई गई पूंजी और शेयरधारक निधि निकालने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक निवल ब्लॉक और कार्यशील पूंजी के योग पर 2002 से 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए विचार किया गया है। वर्ष 2005 के लिए लगाई गई पूंजी को पीएसए सिकाल द्वारा यथानुमानित निवल अचल परिसंपत्तियों के रूप में माना गया है और कार्यशील पूंजी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप कम किया गया है।

प्रत्येक वर्ष के अंत में बट्टे खाते नहीं डाली गई सीमा तक अपफ्रंट शुल्क और आस्थगित राजस्व व्यय को भी लगाई गई पूंजी निकालते समय निवल ब्लॉक में जोड़ा गया है।

पीएसए सिकाल द्वारा सूचित ऋण स्थिति को लगाई गई पूंजी से घटाया जाता है और शेष को दिनांक 31 मार्च, 2005 तक इक्विटी पर आय के संगणन के लिए स्वामी की निधि माना गया है।

इक्विटी शेयरधारक निधि पर आय की अनुमति दिनांक 31 मार्च, 2005 तक 20% की दर पर दी जाती है और इसे पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत्य आय के अनुरूप क्षमता उपयोग से जोड़ा जाता है।

प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात और पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित क्षमता के संदर्भ में टर्मिनल का क्षमता उपयोग वर्ष 2002 के लिए 94.7%, वर्ष 2003 के लिए 98.8% और वर्ष 2004 में 100% से अधिक है। इक्विटी (शेयरधारक निधि) पर आय को पिछले प्रशुल्क आदेश में, जो वास्तव में अन्य निजी टर्मिनलों और पत्तन न्यासों के मामले में अपनाया गया सामान्य सिद्धांत है, के अनुरूप क्षमता उपयोग के लिए समायोजित किया जाता है।

(ट) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक राशियों और शेष अवधि के लिए अनुमान प्रस्तुत किया है। जब तक यह आदेश कार्यान्वयन के योग्य होता है, तब तक वर्ष 2006 में

केवल तीन महीने रह जाएंगे । चूंकि, पीएसए सिकाल संशोधित प्रशुल्क अधिसूचित किए जाने तक वर्ष 1999 के प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन जारी रखेगा, इसलिए वर्ष 2006 के नौ महीनों के लिए पीएसए सिकाल को प्राप्त निवल लाभ भी निर्धारित किए जाने की अपेक्षा है ।

वर्ष 2006 की शेष अवधि के लिए अनुमानों को पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक राशि के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कम किया जाता है । इस संबंध में ब्योरे की चर्चा इस विश्लेषण में अन्यत्र की गई है ।

- (vi) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2002 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह देखा था कि इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि कुछ लागत घटकों को प्रशुल्क संगणन में अनुमति नहीं दी गई थी, वास्तविक लेन-देन करार में प्रावधानों, संगत सांविधियों द्वारा निर्मात्रित होगा । चूंकि, इक्विटी पर अनुमत्य आय ऐसे व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं पाई गई थी, इसलिए पीएसए सिकाल को इन देयताओं की पूर्ति के लिए अपने अधिशेष का कुछ भाग रखने की अनुमति दी गई थी ।

इसके दृष्टिगत, यद्यपि पिछले प्रशुल्क संशोधन में निर्भर रहे लागत विवरण ने दो वर्षों 2003 और 2004 के लिए 37.64% का औसत निवल अधिशेष प्रदर्शित किया, फिर भी इस प्राधिकरण ने अपने तत्समय विद्यमान प्रशुल्क में 15% की कमी की थी और बांधने/खोलने के लिए प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर का प्रभार हटा दिया था । इस निर्णय का निवल प्रभाव समतुल्य वर्षों के लिए अनुमानित राजस्व में लगभग 26.58% की कमी हुई थी । की गई कमी से संबद्ध किसी अन्य अनुवृद्धि के अभाव में उस आदेश द्वारा शामिल संगत वर्षों के लिए औसत राजस्व के लगभग 11.2% की सीमा तक अधिशेष के शेष की अनुमति पूर्व अवधि के लिए निवल लाभ का मात्राकरण करते समय पीएसए सिकाल के पक्ष में दी जाती है ।

वर्तमान कार्रवाई 2002 के पूर्व आदेश की समीक्षा करने के लिए नहीं, बल्कि वर्ष 2002 के आदेश के कार्यान्वयन नहीं करने के प्रभाव का प्रमात्राकरण करने के लिए है । इसलिए, पीएसए सिकाल को वर्ष 2004 की अवधि के लिए पिछले आदेश में अनुमत्य अतिरिक्त अधिशेष को इस विश्लेषण में माना जाता है और समान तुलना के लिए यह राशि संगत अवधि के लिए अधिशेष से निकाली जाती है ।

- (vii) वर्ष 2002 का आदेश वर्ष 2004 तक की अनुमानित स्थिति पर आधारित था और इसमें वर्ष 2005 के लिए अनुमानों पर विचार नहीं किया गया । इसलिए, वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों के साथ तुलना करने के लिए कोई मूल आंकड़ा उपलब्ध नहीं है । पीएसए सिकाल ने वर्ष 2005 की वास्तविक हानि की वर्ष 2002 से 2004 तक के लिए अनुमानित अधिशेष/(हानि) से तुलना की है ।

पीएसए सिकाल द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण सही नहीं पाया जाता क्योंकि मात्रा, राजस्व, व्यय और लगाई गई पूंजी पूर्व अवधि के लिए भिन्न हैं और उनकी तुलना वर्ष 2005 की वास्तविक राशियों से नहीं की जा सकती । वर्ष 2005 के लिए निर्धारण मात्रा, राजस्व, स्वीकार्य लागत और पूंजीगत व्यय की वास्तविक राशियों पर आधारित है । वर्ष 2006 (9 महीने) के लिए समान दृष्टिकोण अपनाया जाता है ।

- (viii) उपरोक्त विश्लेषण के अधीन वर्ष 2002 में पारित आदेश का कार्यान्वयन नहीं करने के कारण प्राप्त लाभ/हानि **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न है । लाभ/हानि विवरण का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

वर्ष	वर्ष 2002 के आदेश का कार्यान्वयन नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्राप्त लाभ
2002 (यथानुपात आधार पर दो महीनों के लिए)	241.40
2003	1492.32
2004	1791.49
2005	1994.70
2006 (यथानुपात आधार पर नौ महीनों के लिए)	1742.82
वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश का कार्यान्वयन नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्राप्त कुल लाभ	7262.73

- (ix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.13 वर्णन करता है कि अगर विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय माने गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के बीच भिन्नता (+) अथवा (-) 20% से अधिक है, तो प्रशुल्क को संशोधित करते समय प्राप्त ऐसे लाभ/हानि के 50% को भावी तौर पर निर्धारित करते हुए प्रशुल्क समायोजित किया जाएगा ।

पीएसए सिकाल ने दावा किया है कि चूंकि मात्रा में भिन्नता 20% से कम है, इसलिए प्राप्त की गई अतिरिक्त आय को अधिशेष के रूप में रखने की अनुमति दी जाए ।

पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा उसके मामले में प्रशुल्क के नियतन का नियंत्रण करने वाले एमओसी की शर्तों के अनुरूप नहीं पाया गया है । एमओसी की शर्त के अनुसार वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश का कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्राप्त लाभ को मात्राकृत और तीन वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि में समंजित किया जाना होगा । पीएसए सिकाल को प्राप्त लाभ वर्ष 2002 की पिछली प्रशुल्क समीक्षा में माने गए अनुमानों में केवल भिन्नता का परिणाम नहीं है । तदनुसार, पूर्व अवधि के लिए लाभ को वर्ष 2006 में 605 लाख रुपए, वर्ष 2007 और 2008 प्रत्येक में 2421 लाख रुपए और वर्ष 2009 में 1816 लाख रुपए पर 3 वर्ष के अगले वैधता चक्र में समायोजित किया जाता है ।

- (x) वर्ष 2005 के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तन किया गया थ्रूपुट 3,13,317 टीईयू है । इसकी तुलना में वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 3,56,100 टीईयू, 3,91,710 टीईयू, 4,30,881 टीईयू और 3,00,000 टीईयू किया गया है । वर्ष 2006 के लिए यातायात में 13.7% और वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रति वर्ष 10% की वृद्धि अनुमानित है। वर्ष 2009 के लिए इसने इस वर्ष दूसरा टर्मिनल चालू होने के कारण अपने थ्रूपुट में 30% की गिरावट अनुमानित की है ।

यह उल्लेख करना संगत है कि पीएसए सिकाल ने पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006 के लिए अनुमानित यातायात समायोजित नहीं किया है ।

टीपीटी वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों को पत्तन द्वारा किए गए पूर्वानुमानों के अनुरूप पाता है । प्रयोक्ताओं ने भी इन वर्षों के लिए यातायात के अनुमानों का विरोध नहीं किया है । इसके विपरीत, कुछ भी उपलब्ध होने के अभाव में पीएसए सिकाल द्वारा वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए किए गए यातायात के पूर्वानुमानों को स्वीकार किया जाता है । तथापि, अगर गलत अनुमान के कारण पीएसए सिकाल को अनुचित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा ।

पीएसए सिकाल की एक नए कंटेनर टर्मिनल के चालू होने के दृष्टिगत वर्ष 2009 के दौरान यातायात में कमी होने के बारे में आशंका के संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पीएसए सिकाल के साथ किया गया लाइसेंस करार (एलए) विशेष रूप से टीपीटी द्वारा कंटेनर बर्थ के भावी विस्तार का एक खण्ड प्रदान करता है । पीएसए सिकाल को भी मौजूदा लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार प्रतिस्पर्धी बोली में भाग लेने की अनुमति दी गई है । टीपीटी की राय है कि पीएसए सिकाल को निम्नतम प्रशुल्क से क्षेत्र में आठ वर्षों के अनुभव का लाभ होगा। इससे बेहतर समेकन होना संभावित है और वास्तव में राजस्व में वृद्धि हो सकती है ।

जैसा पीएसए सिकाल द्वारा सूचित किया गया है, बर्थ सं० VII में नए कंटेनर टर्मिनल को चालू करना अभी तक बिल्कुल प्रारंभिक चरण में है । वर्ष 2009 के लिए यातायात पूर्वानुमानों में विफलता की आशंका करने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत कोई उचित आधार नहीं है । इसलिए, वर्ष 2009 के लिए अनुमानित यातायात पूर्व वर्ष के लिए पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित स्तर पर ही जारी रहना पूर्वानुमानित है ।

तथापि, पीएसए सिकाल को नए टर्मिनल के चालू होने के कारण, जो इस विश्लेषण में विचार किए गए वित्त/लागत मॉडल को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है, वर्ष 2009 के लिए यातायात में किसी पर्याप्त कमी के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की निर्धारित अवधि से पूर्व समीक्षा प्रस्तावित करने के विकल्प की अनुमति दी जा सकती है ।

- (xi) जैसा पहले वर्णन किया गया है, पीएसए सिकाल सितम्बर, 2002 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश पर स्थगन

आदेश प्राप्त करने के दृष्टिगत वर्ष 1999 में अनुमोदित प्रशुल्क वसूल कर रहा है। दिनांक 17 अगस्त, 2005 को निष्पन्न एमओसी ने भी पीएसए सिकाल को संशोधित प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने तक यह प्रशुल्क लगाते रहने की अनुमति दी है। पीएसए सिकाल ने तदनुसार पूर्वानुमानित थ्रूपुट पर उसके द्वारा लगाए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अपनी आय अनुमानित की है। आय का अनुमान करते समय, इसने घाटशुल्क, रीफर कंटेनर प्रभार, शटआऊट प्रभार, भंडारण किराया, उतारने/उतारने के प्रभार, हैच कवर प्रभार और अतिरिक्त आवागमन प्रभार को छोड़कर अधिकांश प्रशुल्क मदों में 3% की छूट पर भी विचार किया है। प्रशुल्क समीक्षा का यह कार्य मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर किए गए आय के अनुमानों पर आधारित है। चूंकि, दरों के मान में ऐसी कोई छूट साझा आधार पर निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए राजस्व अनुमान ऐसी छूट के प्रभाव पर विचार नहीं कर सकता।

इस संशोधन के अधीन, पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित आय पर इस विश्लेषण के लिए विश्वास किया जाता है और उस पर विचार किया जाता है। वर्ष 2009 के लिए आय को वर्ष 2008 के स्तर पर रखा जाता है, क्योंकि यातायात की मात्रा 2008 के स्तर पर बनाए रखी जानी है।

- (xii) दिनांक 20 जुलाई, 2006 को आयोजित सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार पीएसए सिकाल ने अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2006 के लिए छमाही वार्षिक लेखा प्रस्तुत किया है। प्रारूप जिसमें वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं, लागत विवरण के प्रारूप से भिन्न है और इसलिए मदवार तुलना संभव नहीं है। पीएसए सिकाल ने यह भी स्वीकार किया है कि लागत विवरण में प्रस्तुत व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखे तैयार करने के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा माने गए वर्गीकरण से भिन्न है। पहले प्रस्तुत वर्ष 2006 के प्रथम पांच महीनों के वास्तविक आंकड़ों में व्यय का वर्गीकरण लागत विवरण के अनुसार बनाए रखा गया था। यह पाया जाता है कि पहले 5 महीनों के लिए वास्तविक आंकड़ों के बहिर्वेशन द्वारा निर्मित वर्ष 2006 के अनुमान पहले छः महीने के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तैयार समान अनुमान की अपेक्षा अधिक हैं।

व्यय के शीर्षों के भिन्न वर्गीकरण के कारण तुलना में कठिनाई की वजह से वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़े वर्ष 2006 के लिए अनुमानों के औचित्य के मूल्यांकन के लिये आधार के रूप में लिये गए हैं।

- (xiii) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत वर्ष 2006 में 16% और परवर्ती वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 6% पर बढ़ना अनुमानित है। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006 के दौरान श्रमिक लागत में पर्याप्त वृद्धि जनवरी, 2006 से आगे तक कार्यान्वित गैर-प्रबंधकीय कर्मचारियों के वेतन में 28% की वृद्धि के कारण है। इसने अपने अनुमान का औचित्य देने के लिए पहले पांच महीने के लिए मई, 2006 तक वेतन और मजदूरी के वास्तविक आंकड़े 212 लाख रुपए प्रस्तुत किए हैं। वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक स्थिति को मानते हुए वर्ष 2006 के पूर्ण वर्ष के लिए श्रमिक लागत पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 512 लाख रुपए की तुलना में 509 लाख रुपए होगी। लागत विवरण को उस सीमा तक संशोधित किया जाता है।

परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित लागत में वृद्धि के संदर्भ में यह उल्लेख करना संगत है कि प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश व्यय को यातायात के पूर्वानुमानों के अनुरूप पूर्वानुमानित करने और उसे भारत सरकार द्वारा घोषित सभी पण्यवस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान घट-बढ़ के संबंध में मूल्य घट-बढ़ के लिए समायोजित करने की अपेक्षा करते हैं। वर्ष 2005-06 के लिए थोक मूल्य सूचकांक 4.5% सूचित है।

प्रत्यक्ष श्रमिक लागत साधारणतया एक नियत व्यय है और यह यातायात में वृद्धि के साथ समानुपात में काफी भिन्न नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, पीएसए सिकाल ने वर्ष 2007 से 2009 के दौरान कार्यबल में किसी वृद्धि का भी अनुमान नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस लागत घटक में वृद्धि को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रति वर्ष 4.5% तक प्रतिबंधित किया जाता है।

- (xiv) (क) विद्युत की इकाई लागत प्रतिवर्ष 8% से बढ़ना अनुमानित है और ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2006 के लिए 5% और वर्ष 2007 में 17% बढ़ना अनुमानित है।

वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए ईंधन, विद्युत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए गए हैं, परंतु उपस्कर चालन लागत, जिसमें विद्युत, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण तथा अन्य शामिल हैं, के लिए 426 लाख रुपए का समेकित व्यय सूचित किया गया है।

पीएसए सिकाल ने इस आधार पर अपने अनुमानों का औचित्य दिया है कि पिछले छः वर्षों के दौरान वार्षिक रूप से मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) आधार पर विद्युत की लागत वास्तविक रूप में 8% और ईंधन लागत 14% बढ़ गई है। इसी प्रकार डीजल का मूल्य, जो जनवरी, 2000 में प्रति लीटर 15.62 रुपए था, इस समय प्रति लीटर 34.15 रुपए है, जो लगभग 120% की वृद्धि है।

इस संबंध में यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा निर्देशित होता है, जो व्यय का अनुमान 4.5% पर सूचित थोक मूल्य सूचकांक (सभी पण्यवस्तुओं के लिए) के आधार पर करने और यातायात की वृद्धि के लिए समायोजित करने की अपेक्षा करते हैं। थोक मूल्य सूचकांक अभिज्ञात समूहों के मूल्यों की भारांशित औसत घट-बढ़ है। यह सही नहीं है कि थोक मूल्य सूचकांक के बास्केट में सभी समूहों में समान मात्रा में वृद्धि हुई थी। इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुसार प्रति वर्ष 4.5% के वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक से अधिक विद्युत और ईंधन की इकाई दर में वृद्धि की अनुमति देना आवश्यक नहीं पाया जाता। यह उल्लेखनीय है कि इस प्रयोजनार्थ विचार की गई इकाई आधार दरें पीएसए सिकाल द्वारा सूचित वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़े हैं। तथापि, विद्युत और ईंधन की अनुमानित लागत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप पूर्वानुमानाधीन प्रत्येक वर्षों के दौरान पूर्वानुमानित यातायात में वृद्धि के लिए समायोजित की जाती है।

ईंधन की खपत पर मात्रा वृद्धि का प्रभाव वर्ष 2006 के लिए 10% माना गया है, यहां तक कि यद्यपि मात्रा में वृद्धि 13.7% अनुमानित है। ईंधन लागत के अनुमान की वर्ष 2006 के लिए यातायात में 13.7% वृद्धि के लिए ईंधन की खपत को समायोजित करते हुए संशोधित किया जाता है और इकाई दर में 4.5% की वार्षिक वृद्धि की भी अनुमति दी जाती है। ईंधन की संशोधित अनुमानित लागत 433 लाख रुपए है, जो वर्ष 2006 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा माने गए 422 लाख रुपए से थोड़ा अधिक है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वर्ष 2005 में व्यय किए गए 2.72 करोड़ रुपए से वर्ष 2006 में बढ़कर 3.98 करोड़ रुपए होना अनुमानित है, जो लगभग 46% की वृद्धि है। पीएसए सिकाल ने औचित्य दिया है कि 1 क्यूसी और 4 आरटीजी, जो वर्ष 2005 में चालू किए गए थे, क्रमशः जनवरी, 2006 और जून, 2006 तक वारंटी के अधीन थे और इसलिए वर्ष 2006 के लिए सूचित मरम्मत और अनुरक्षण का वास्तविक व्यय इन उपस्करों के संदर्भ में मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार नहीं करता।

पीएसए सिकाल द्वारा ढाका पीटीई लिमिटेड के साथ किया गया पट्टा करार दर्शाता है कि इन उपस्करों की वारंटी चालू करने की तारीख से 12 महीने के भीतर होगी और इसलिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का वहन पीएसए सिकाल द्वारा किया जाना होगा। इसलिए, पट्टे पर लिए गए उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण की अनुमति दी जाती है।

वर्ष 2006 के दौरान वृद्धि किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों के मामले में और उन पट्टाधारित उपस्करों, जिनकी वारंटी वर्ष 2006 में समाप्त हो गई है, के संबंध में भी मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अनुमति वर्ष 2006 के लिए सकल ब्लॉक के 2% पर दी जाती है।

मौजूदा उपस्करों के लिए वर्ष 2005 के दौरान सूचित मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर 4.5% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में उपस्करों के प्रस्तावित पुनःमार्जन पर वर्ष 2006 और 2007 के दौरान आने वाली 150 लाख रुपए की लागत शामिल है। इसने स्पष्ट किया है कि इस पुनःमार्जन लागत से परिसंपत्ति की मूल उपयोगी अवधि में वृद्धि करने अथवा टर्मिनल की क्षमता बढ़ने की संभावना नहीं है। वे बल्कि अनुरक्षणीयता, प्रचालनात्मक क्षमता और सुरक्षा में वांछित स्तर तक पहुंचने के लिए किए जाते हैं।

आदर्श रूप से ऐसी पुनः मार्जन लागत को पूंजीकृत किया जाना चाहिए, क्योंकि पुनःमार्जन का लाभ उस संगत वर्ष, जिसमें व्यय किया जाता है, के बाद प्राप्त होना संभावित है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड के मामलों में उनके संबंधित स्वामी पत्तनों से अधिग्रहित उपस्करों पर व्यय की गई पुनःमार्जन लागत पूंजीकृत की गई थी। इसलिए, पीएसए सिकाल के तर्क को स्वीकार करना कठिन है कि ऐसे पुनःमार्जन का लाभ विशेष वर्ष के बाद, जिसमें व्यय किया गया है, प्रचालक को उपलब्ध नहीं होगा। वर्ष 2006 आधा से अधिक समाप्त हो गया है, परंतु पीएसए सिकाल ने इस वर्ष के दौरान इस संबंध में अब तक कोई व्यय नहीं किया है। वर्ष 2006 के लिए अभी तक पीएसए सिकाल द्वारा व्यय की गई वास्तविक पुनःमार्जन लागत की उपलब्धता के अभाव में 150 लाख रुपए की अनुमानित लागत वर्ष 2007 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में जोड़ी जाती है और पीएसए सिकाल द्वारा अन्य उपस्करों के लिए लागू की गई औसत दर पर मूल्यहासित की जाती है।

पीएसए सिकाल ने वर्ष 2007 से 2009 के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं की है। इन वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान संबंधित पूर्व वर्षों के लिए अनुमानों में 4.5% वार्षिक वृद्धि की अनुमति देकर कम किया जाता है। तथापि, वर्ष 2007 के लिए अनुमानों में पुनःमार्जन लागत के पूंजीकरण के प्रभाव को हिसाब में लिया गया है।

- (ग) उपस्कर चालन लागत विद्युत, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण तथा अन्यो का एकत्रीकरण है। उपरोक्त संशोधन के अधीन कुल उपस्कर चालन लागत इस शीर्ष के अधीन पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 1095 लाख रुपए की तुलना में वर्ष 2006 के लिए 1055 लाख रुपए होती है।
- (xv) वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय 52 लाख रुपए सूचित है। इस स्थिति के आधार पर, वर्ष 2006 के पूर्ण वर्ष के लिए व्यय लगभग 125 लाख रुपए हो सकता है। इसलिए, पीएसए सिकाल द्वारा किए गए 126 लाख रुपए का अनुमान अपरिवर्तित माना जाता है।

सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2005 में 190 लाख रुपए के वास्तविक व्यय से वर्ष 2006 में 81% बढ़कर 345 लाख रुपए होना अनुमानित है। पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के उत्तरार्द्ध में सामान्य उपरिव्यय के अनुमान में तीव्र वृद्धि के लिए किन्हीं विशिष्ट कारणों की चर्चा नहीं की है।

पहले पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006 के लिए अनुमान लगभग 144 लाख रुपए हो सकता है, जो वास्तव में वर्ष 2005 के लिए वास्तविक आंकड़ों (190 लाख रुपए) से कम है। वर्ष 2006 के लिए सामान्य उपरिव्यय के अनुमान प्रचालक द्वारा वर्ष के पहले पांच महीने के लिए प्रस्तुत वास्तविक आंकड़ों और तत्काल पूर्व वर्ष के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों के अनुरूप दिखाई नहीं देते।

यह मानते हुए कि वर्ष 2006 के पहले पांच महीने के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान वर्ष 2005 के दौरान सूचित वास्तविक आंकड़ों से बना है, इस मद को वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों पर 4.5% की वृद्धि की अनुमति देकर कम किया जाता है। तदनुसार, वर्ष 2006 के लिए संशोधित अनुमान पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 345 लाख रुपए की तुलना में 199 लाख रुपए होगा।

परवर्ती वर्षों के लिए प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय प्रतिवर्ष 5% बढ़ना अनुमानित है और परवर्ती वर्षों के लिए सामान्य उपरिव्यय प्रतिवर्ष 7% से 8% द्वारा बढ़ना अनुमानित है।

प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों तथा सभी अन्य संगत लागत घटकों में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथा स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

- (xvi) पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर वर्ष 2009 के लिए अनुमान प्रस्तुत किए हैं, ताकि पूर्व अवधि में प्राप्त लाभ का समायोजन तीन वर्षों में विस्तारित किया जा सके। वर्ष 2009 के अनुमानों में कुछ लागत अवयव मुख्यतः शायद प्रत्याशित नए कंटेनर टर्मिनल के चालू होने के दृष्टिगत अनुमानित यातायात में 30% की कमी के कारण कम किए गए हैं। हमारे विश्लेषण में वर्ष 2009 के लिए यातायात और आय जैसा पहले वर्णन किया गया है, वर्ष 2008 के स्तर पर पूर्वानुमानित है। इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2009 के लिए प्रचालन लागत के अनुमान पर

पूर्व वर्षों के लिए की गई उपयुक्त वृद्धि की अनुमति देकर विचार किया जाता है ।

- (xvii) पीएसए सिकाल ने इस आधार पर कि लगाई गई पूंजी पर आय 100% रॉयल्टी को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है, दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए पूर्ण रॉयल्टी को स्वीकार्य व्यय के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है । इस परिप्रेक्ष्य में, यह उल्लेख करना संगत है कि दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विचार किया गया है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाता है । तदनुसार, दूसरी बोली अर्थात् पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए अनुमानों के 46.86% की सीमा तक रॉयल्टी के भुगतान की संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 31 मार्च, 2005 से आगे की अवधि के लिए अनुमति दी जाती है ।
- (xviii) पीएसए सिकाल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि पर किया गया है । पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित मूल्यहास वर्ष 2007 के दौरान परिसंपत्ति के सकल ब्लॉक में पुनःमार्जन लागत शामिल किए जाने के कारण समायोजन के अधीन स्वीकार किया जाता है ।
- (xix) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2004 और 2005 में कुछ उपस्कर पट्टे पर लिए हैं और उसने अनुमान का समर्थन करने के लिए करार की प्रतियां भी प्रस्तुत की हैं । पीएसए सिकाल ने इन लेन-देनों का परस्पर संबंध स्थापित करते हुए अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट से एक प्रमाणपत्र और मूल्य के औचित्य निर्धारण के लिए केपीएमजी से अंतरण मूल्य निर्धारण रिपोर्ट की एक प्रति भी प्रस्तुत की है । इन अनुमानों को पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन पर विश्वास करते हुए स्वीकार किया जाता है ।

जब यह मामला अंतिम रूप देने के अग्रिम चरण में था, पीएसए सिकाल ने इन उपस्करों के पट्टे के लेखाकरण मान्यता को परिवर्तित करने और उसे वर्ष 2006 से आगे तक प्रचालन पट्टे की बजाय वित्त पट्टे के रूप में मानने का प्रस्ताव किया था । यह प्रस्तावित दृष्टिकोण पीएसए सिकाल के विचार में एक परिवर्तन है, जिसने प्रारंभ में संबंधित वर्षों में केवल पट्टा किराए को लागत के रूप में विचार करने का प्रस्ताव किया था ।

यह उल्लेख करना संगत है कि सीसीटीएल और आईजीटीपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में पट्टा किराया पट्टे पर लिए गए उपस्कर के मामले में लागत के रूप में स्वीकार किया जाता है ।

वास्तव में, यहां तक कि पीएसए सिकाल ने स्वीकार भी किया था कि सुसंगत रहने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह लेखाकरण पद्धति में परिवर्तन के कारण कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं करता, उसने अगस्त, 2005 में विद्यमान पद्धति के अनुरूप लागत विवरण में पट्टा किराए पर विचार किया था ।

पट्टे पर लिए गए उपस्कर के लिए अपनी पूर्व प्रस्तुति में पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया और उस पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत को लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जाता है ।

- (xx) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.2 के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने सहयोगी संगठनों को देय तकनीकी सेवा शुल्क को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा, अगर परस्पर संबंध के मानदंडों को लागू करते हुए उसका औचित्य स्थापित नहीं किया जाता ।

जैसी पहले चर्चा की गई है, इस मद को इसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा पूर्व अवधि के दौरान प्रचालक को प्राप्त लाभ का मात्राकरण करते समय इस लेन-देन के परस्पर संबंध को स्थापित करते हुए जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए लागत के रूप में स्वीकार किया गया है ।

पीएसए सिकाल ने सूचित किया है कि मूल रूप से खरीदे गए सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस जनवरी, 2006 में समाप्त हो गया है और वह एक नए और अधिक उन्नत टीओएस के लिए निविदा देने की प्रक्रिया में है ।

इस नए टीओएस के लिए लाइसेंस शुल्क वर्ष 2005 के दौरान व्यय की गई वास्तविक राशि से वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए थोड़ा अधिक है । तथापि, पीएसए सिकाल ने इस अनुमान का औचित्य देने के लिए नए लाइसेंस करार की प्रतियां प्रस्तुत नहीं की हैं, क्योंकि इसे अभी भी अंतिम रूप दिया जाना है । इसलिए, इस अनुमान का औचित्य निर्धारण करना कठिन है । बताए जाने के लिए संभावित लाइसेंस शुल्क ज्ञात नहीं है और

इस चरण पर यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या लेन-देन के परस्पर संबंध का मानदंड इस व्यय को लागत की मद के रूप में स्वीकार करने के लिए बनाया रखा जाएगा या नहीं। यह उल्लेख करना संगत है कि अगर वर्ष 2006 के पहले पांच महीने के लिए लाइसेंस शुल्क को पूरे वर्ष के लिए बर्हिवेशित किया जाता है तो प्राप्त अनुमान पूर्व वर्ष के दौरान व्यय की गई वास्तविक राशि से कम पाए जाते हैं।

फिर भी, पीएसए सिकाल द्वारा अपने सहयोगी संगठन को देय वार्षिक लाइसेंस शुल्क के लेन-देन के परस्पर संबंध को स्थापित करते हुए पूर्व अवधि के लिए पीएसए सिकाल के लेखापरीक्षकों द्वारा जारी प्रमाणपत्र के आधार पर व्यय की इस मद में इस शर्त के अधीन कि पीएसए सिकाल अगली समीक्षा के समय यह दर्शाने के लिए कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दी है, करार का लेखबद्ध साक्ष्य और आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा, संबंधित पूर्व वर्षों की वास्तविक राशि/अनुमानों पर प्रति वर्ष 4.5% द्वारा वृद्धि होने की अनुमति दी जाती है। अगर ऐसे साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए जाते हैं, अभी अनुमत्य अनुमानित व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतया समायोजित कर दिया जाएगा।

(xxi) आस्थगित राजस्व व्यय और अपफ्रंट शुल्क को पूर्व अवधि के लिए किए गए विचार के अनुरूप और अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के आधार पर परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित किया जाता है।

(xxii) (क) वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में 721 लाख रुपए की वृद्धि प्रस्तावित है, जिसमें संयंत्र और उपस्कर पर 259 लाख रुपए और आईटी पर 462 लाख रुपए का पूंजीगत व्यय शामिल है। वर्ष 2007 से 2009 तक के वर्षों के दौरान पूंजीगत परिसंपत्तियों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। यह स्पष्ट कर दिया गया है कि वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में वृद्धियां प्रौद्योगिकीय अप्रचलन और व्यवसाय अत्याधुनिकीकरण के कारण सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों के प्रतिस्थापन की प्रकृति में अधिक है। पीएसए सिकाल टर्मिनल की क्षमता में किसी वृद्धि अथवा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण लागत की कमी की संकल्पना नहीं करता। प्रस्तावित पूंजीव्यय को प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय वास्तविक राशियों के आधार पर समीक्षा के अधीन लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के लिए माना जाता है।

प्रत्येक वर्ष के अंत में शेष आस्थगित राजस्व व्यय और अशोधित अपफ्रंट शुल्क लगाई गई पूंजी में जोड़े जाते हैं। इसी प्रकार, जैसा पहले वर्णन किया गया है, 150 लाख रुपए की पुनःमार्जन की लागत भी वर्ष 2007 के सकल ब्लॉक में जोड़ी जाती है।

(ख) वर्ष 2006 के लिए कार्यशील पूंजी 21 करोड़ रुपए, वर्ष 2007 में 31 करोड़ रुपए और वर्ष 2008 में 39 करोड़ रुपए अनुमानित है। इस आधार पर कि कार्यशील पूंजी का यह स्तर वित्तीय सुविधाएं प्राप्त करने हेतु सर्वोत्तम शर्तें प्राप्त करने, निगम गारंटी आवश्यकता में छूट लेने, पूंजीवृद्धि के लिए निधि देने और सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों, जिनकी अपक्षय की उच्च दर है, की प्रतिस्थापन आवश्यकता की पूर्ति के लिए अपेक्षित है।

कार्यशील पूंजी का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यशील पूंजी मानदंडों के अनुरूप नहीं पाया गया है। इसने संशोधित दिशानिर्देशों में अनुशंसित एक महीने के नकद प्रचालन व्यय की तुलना में लगभग छः से आठ महीने का पर्याप्त नकद और बैंक शेष अनुमानित किया है। यह उल्लेखनीय है कि नकद शेष में नकद और बैंक शेष दोनों शामिल हैं न कि पीएसए सिकाल द्वारा माना गया केवल नकद।

इसी प्रकार, भंडार भी छः महीने की खपत की बजाय वार्षिक रूप से खपत किए गए स्तर पर अनुमानित है।

चालू परिसंपत्तियों के अनुमान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप संशोधित किया जाता है। चालू देयताएं पीएसए सिकाल द्वारा पूर्वानुमानित वृद्धिकारी प्रवृत्ति की तुलना में वर्ष 2005 के लिए सूचित स्तर पर अनुमानित की जाती हैं। संशोधित लागत विवरण में संशोधित कार्यशील पूंजी वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए 241 लाख रुपए, 383 लाख रुपए, 571 लाख

रुपए और 571 लाख रुपए पर अनुमानित की जाती है ।

- (ग) पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वर्णित संशोधनों के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2006 के लिए 59.44 करोड़ रुपए, वर्ष 2007 के लिए 53.40 करोड़ रुपए, वर्ष 2008 के लिए 46.40 करोड़ रुपए और वर्ष 2009 के लिए 37.83 करोड़ रुपए होती है ।
- (घ) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश व्यावसायिक परिसंपत्तियों के मामले में लगाई गई पूंजी पर 15% आय निर्धारित करते हैं । आय को टर्मिनल के क्षमता उपयोग अनुपात से संयोजित किया जाता है । तात्कालिक मामले में, चूंकि पीएसए सिकाल द्वारा क्षमता के निर्धारण के आधार पर क्षमता का कम उपयोग नहीं हुआ है, इसलिए लगाई गई संशोधित पूंजी पर 15% की दर पर पूर्ण आय की अनुमति दी जाती है ।
- (xxiii) पीएसए सिकाल ने कई बार अपने टर्मिनल में प्राप्त क्षमता सुधार का विशेष उल्लेख किया है । संशोधित लागत विवरण में इसने क्षमता सुधार के समायोजन के लिए वर्ष 2006 से 2008 तक के प्रत्येक वर्षों के लिए निवल अधिशेष को 38.15 करोड़ रुपए कम कर दिया है ।

यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश क्षमता/उत्पादकता में सुधार के लिए पत्तन/प्रचालक को पुरस्कार के लिए प्रोत्साहित करते हैं । परंतु, इस क्षमता सुधार को मापने के लिए बैंचमार्क पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा प्राप्त औसत कार्यनिष्पादन होगा । प्रशुल्क की तुलना अन्य निजी टर्मिनलों से करना उपयुक्त नहीं होगा । टीपीटी द्वारा जैसा सही वर्णन किया गया है, अन्य टर्मिनलों के कार्यनिष्पादन और प्रशुल्क तथा वहां लगाए गए प्रशुल्क का भी संदर्भ देना पीएसए सिकाल में प्रशुल्क नियत करने के लिए पूर्णतः संगत नहीं है ।

विभिन्न निजी टर्मिनलों का विस्तृत अध्ययन करने के बाद कंटेनर संबद्ध प्रशुल्क की मानकीय लागत के लिए इस प्राधिकरण द्वारा गठित कार्यदल ने भी निष्कर्ष निकाला है कि वास्तविक और उपस्कर अवसंरचना में विविधता और यातायात परिदृश्य में गतिशीलता को देखते हुए समरूप मानदंडों का अधिदेश देना न तो व्यवहार्य है और न ही व्यावहारिक । इसने सिफारिश की है कि टर्मिनल का विशिष्ट दृष्टिकोण क्षमता सुधार का विश्लेषण करने के लिए केवल कार्य योग्य समाधान है ।

प्रदान किए गए विशिष्ट परामर्श के बावजूद, पीएसए सिकाल ने पूर्व अवधि में प्राप्त लागत की कमी, अगर कोई हो, को मात्राकृत और यह स्थापित नहीं किया है कि ऐसी लागत की कमी पिछले चक्र में इसके अपने कार्यनिष्पादन के संदर्भ में इसके टर्मिनल की क्षमता सुधार के कारण है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खण्ड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा किया है । इसलिए, दावा स्वीकार नहीं किया जाता है ।

- (xxiv) ऊपर की गई चर्चा के अधीन, लागत विवरण को संशोधित किया गया है । संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न है । इस विवरण द्वारा प्रकट किए गए परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई सारणी में यथा प्रदर्शित है :-

अधिशेष 2006 (तीन महीने के लिए)		अधिशेष 2007		अधिशेष 2008		अधिशेष, 2009 (जनवरी से सितम्बर तक)		कुल अधिशेष
(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	लाख रुपए में और प्रचालन आय का औसत %
1186	63.01%	4856	58.36%	4973	54.07%	3273	47.46%	14288.11 54.3%

(xxv) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने, स्टॉवेंज योजना इत्यादि के लिए प्रशुल्क मद का आंकड़ा प्रस्तुत किया था, जिसमें यह इंगित किया था कि इस प्रभार का लगभग 80% कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर से संबंधित पूंजीगत और अनुरक्षण लागत पर व्यय था। चूंकि, प्राथमिक रूप से कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए प्रशुल्क मद निर्दिष्ट करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं दिया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने अपने 2002 के आदेश में बांधने/खोलने, कर्षण आयोजना और पर्यवेक्षण से संबंधित प्रशुल्क मद हटा दी थी और बांधने/खोलने के लिए संगत प्रति बॉक्स 36/-रुपए की लागत को जहाजी कुली के प्रभारों में शामिल किया माना गया था। चूंकि, वर्ष 2002 में पारित आदेश कार्यान्वित नहीं किया गया है, इसलिए पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने का प्रभार लगाना जारी रखा है और इसे आय के अनुमान में भी शामिल किया है।

संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने के प्रभार को सामान्य कंटेनरों, यानान्तरण कंटेनरों, पुनःकर्षण कंटेनर के लिए जहाजी कुली प्रभार के साथ मिला दिया है और तब 30% प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जिसका प्रभावी रूप से अर्थ वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क पर लगभग 90% की वृद्धि है। तृतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन, तृतीकोरिन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन और तृतीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट एसोसिएशन जैसे अधिकांश प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि इस प्रशुल्क मद को अस्वीकृत किया जाना चाहिए। प्रयोक्ता संगठनों द्वारा जैसा सही इंगित किया गया है, इस मामले पर पिछले प्रशुल्क आदेश में कार्रवाई की जा चुकी है और इसलिए इस प्रशुल्क के जहाजी कुली प्रभार के साथ विलय अथवा अलग से लगाए जाने का कोई औचित्य नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, आय और निवल अधिशेष स्थिति का बांधने/खोलने की आय को छोड़कर विश्लेषण किया जाता है और परिणाम नीचे दर्शाए गए हैं :-

(लाख रुपए)

विवरण	2006 (तीन महीने के लिए)	2007	2008	2009 (9 महीने के लिए)	जोड़
(i) लागत विवरण के अनुसार निवल अधिशेष	1186	4856	4973	3273	14288
(ii) घटाएं : पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित बांधने/खोलने से आय	234	1042	1158	868	3302
(iii) बांधने/खोलने, कर्षण योजना और पर्यवेक्षण प्रभार से आय छोड़ने के बाद निवल अधिशेष(i-ii)	952	3814	3815	2405	10986
(iv) 1999 के प्रशुल्क पर लागत विवरण में विचारित आय	1802	8321	9196	6897	26296
(v) बांधने/खोलने के प्रभार से प्राप्त आय को छोड़ने के बाद आय [(iv)-(ii)]	1648	7279	8083	6029	22994
प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष (iii/v)	57.75%	52.40%	47.46%	39.89%	49.4% (औसत)

यहां यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि केवल बांधने/खोलने से संबंधित आय को परिकलन में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि इस प्रशुल्क मद को पूरी तरह हटा दिया गया है। तथापि, तदनुसारी व्यय को शामिल नहीं किया गया है, जिसका अभिप्राय है कि यह सेवा प्रदान करने की संगत लागत को जहाजी कुली प्रभारों जैसी अन्य प्रशुल्क मदों से पूरा किया जाता है।

इस प्रकार लागत स्थिति के आधार पर वर्ष 1999 में पारित आदेश पर आधारित लगाया गया प्रशुल्क कम किया जाना आवश्यक है और बांधने/खोलने के प्रभारों को हटाना होगा। इस स्थिति के मद्देनजर, पीएसए सिकाल के प्रस्ताव में 1999 के प्रशुल्क की तुलना में 30% उर्ध्वगामी संशोधन का अनुरोध करना सही नहीं है। पीएसए सिकाल ने इसे स्पष्ट करने और इसका औचित्य देने की बजाय, बल्कि "प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क" का बार-बार उल्लेख किया है। जबकि बाजार में प्रतिस्पर्धी शक्तियों की मौजूदगी है, तब पतन सेवाओं की व्यवस्था करना अपने आप में एक परिचर्चा का मुद्दा है, यह प्राधिकरण इस बात में विश्वास नहीं रखता है कि कुछ अन्य टर्मिनलों पर लगाए गए उच्च प्रशुल्क से किसी अन्य स्थान पर वही प्रशुल्क लगाने का औचित्य सिद्ध हो जाएगा अथवा ऐसे प्रशुल्क को बाजार चालित प्रशुल्क बनाया जाए। यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से बंधा हुआ है और इस मामले में समझौता ज्ञापन द्वारा ही अनुमत्य प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।

(xxvi) ऊपर पैरा (xxiv) और (xxv) में स्पष्ट की गई लागत स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने दिनांक 8 दिसम्बर, 1999 के आदेश द्वारा निर्धारित प्रशुल्क को 50% कम करने के साथ-साथ बांधने/खोलने, स्टॉवेज प्रभारों इत्यादि के लिए प्रशुल्क मद हटाने और तदनुसार पीएसए सिकाल का संशोधित दरों का मान निर्धारित करने का निर्णय किया है, बशर्ते कि यह अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई चर्चा के शर्ताधीन होगा ।

(xxvii) यदि इस मामले और इससे संबंधित महत्वपूर्ण मुद्दों के इतिहास में जाए बिना अब निर्णित संशोधित प्रशुल्क पर एक नजर डाली जाए तो कोई कटौती करना बहुत ही कठोर दिखाई देगा । इस संबंध में यह ध्यान रखना होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा किया गया विश्लेषण वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क के दिशानिर्देशों, सरकार द्वारा जारी नीति निर्देश और 17 अगस्त, 2005 के समझौता ज्ञापन पर आधारित है, जिस पर न केवल इस प्राधिकरण और सरकार ने बल्कि स्वयं पीएसए सिकाल ने भी हस्ताक्षर किए हैं ।

अब आदेश की गई कटौती 1999 के प्रशुल्क की तुलना में है, जोकि मौजूदा सीएचपीटी प्रशुल्क है और जिसे पीएसए सिकाल द्वारा अपनाए जाने की अनुमति दी गई है । उपर्युक्त पैराग्राफ (vi) में दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार 2002 में की गई लागत आधारित प्रशुल्क निर्धारण कार्रवाई के परिणामस्वरूप प्रशुल्क ऐसे स्तर पर निर्धारित किया गया, जिससे राजस्व में लगभग 26% की कमी हो गई । अक्टूबर, 2006 से सितम्बर, 2009 तक की अवधि के लिए अब तैयार किए गए लागत अनुमानों से लगभग 26.7% राजस्व अधिशेष का पता चलता है **(अनुबंध-II)** ।

इसका अर्थ है कि सामान्य स्थिति में अब निर्धारित प्रशुल्क कुल मिलाकर वर्ष 2002 के स्तर पर ही बैठता है । इसके विपरीत, पीएसए सिकाल द्वारा 2002 का प्रशुल्क क्रियान्वित नहीं किए जाने और समझौता ज्ञापन के अनुसार परिणामी अर्जित अधिशेष को समायोजित किए जाने की अपेक्षा के कारण मुख्यतः एक अलग स्थिति उभरती है । वस्तुतः, विगत के अधिशेष के लिए किया गया समायोजन पीएसए सिकाल द्वारा अक्टूबर, 2006 से सितम्बर, 2002 तक की अवधि के लिए अग्रिम तौर पर एकत्र किए गए प्रशुल्क को दर्शाता है, यद्यपि प्रयोक्ता परिदृश्य वैसा ही नहीं है । इस प्रकार, अब निर्धारित प्रशुल्क अन्यथा अनुमत्य और पीएसए सिकाल द्वारा पहले ही अग्रिम तौर पर एकत्रित किए गए प्रशुल्क के बीच अंतर को दर्शाता है ।

(xxviii) वर्ष 2002 के दरों के मान में शामिल कंटेनरों, खतरनाक कंटेनरों, सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों जैसे कुछ शब्दों की परिभाषाएं चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार थोड़ा संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया जाता है । ये संशोधित परिभाषाएं स्वीकार और संशोधित दरों के मान में शामिल की जाती हैं ।

(xxix) पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर पोतों की 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' के रूप में स्थिति निर्धारित करने के लिए प्रावधान और सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा साझा रूप से अपनाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क से संबंधित प्रावधान शामिल किया है ।

पीएसए सिकाल ने अपने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में तटीय कंटेनर के लिए लागू रियायती प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया है । इसकी बजाय इसने संगत अनुसूचियों में सामान्य शर्त शामिल की है । अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों पर निर्धारण के अनुरूप तटीय कंटेनर के लिए पृथक दर निर्धारित करना उपयुक्त पाया गया है । इसे ध्यान में रखते हुए, तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विदेशगामी कंटेनर के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% पर निर्धारित किया जाता है ।

(xxx) पीएसए सिकाल ने वर्णन किया है कि चूंकि पोत के आवागमन का समय लगभग 14 से 18 घंटे होता है, इसलिए विनिमय दर की नियमित समीक्षा से संबंधित प्रावधान शामिल करने की आवश्यकता नहीं है । चूंकि, यह प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का एक भाग है और इसे अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों में समरूप निर्धारित किया गया है, इसलिए इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में भी शामिल किया जाता है ।

(xxxi) पीएसए सिकाल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोत के बर्thing के वास्तविक समय की तारीख को मानने का प्रस्ताव किया है, ताकि विनिमय दर किसी विशेष पोत में जाने वाले सभी निर्यात बॉक्स पर लागू की जा सके और इस प्रकार बिलिंग प्रक्रिया सरल हो सके ।

निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में चूंकि टीपीटी और पीएसए सिकाल, दोनों भंडारण और भंडारण प्रभार संग्रहित करने में शामिल हैं, इसलिए पत्तन परिसरों में कंटेनरों के आगमन की तारीख डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में परिवर्तित करने और आयात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के लिए प्रस्तावित है, टर्मिनल में पोत के एटीबी को ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में माना जाना प्रस्तावित है ।

प्रस्तावित शर्तें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.19.1 और 2.19.2, जो स्पष्टतः निर्दिष्ट करते हैं कि कंटेनरों के मामले में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा, के अनुरूप नहीं पाई जाती हैं।

चूंकि, इस संबंध में विशिष्ट दिशानिर्देश हैं और यह भी मानते हुए कि इसे अन्य सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समान रूप से कार्यान्वित किया जा रहा है, इसलिए केवल पीएसए सिकाल के मामले में ही साधारणतया स्वीकृत सिद्धांतों से विपथित होने के लिए तात्कालिक मामले में कोई असाधारण परिस्थितियां उत्पन्न होना नहीं पाया जाता है।

इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुरूप संशोधित किया जाता है ।

(xxxii) एजेंसी के परिवर्तन आदि से संबंधित प्रस्तावित कुछ प्रावधान कार्यविधिक मुद्दे अधिक हैं और प्रत्यक्षतः प्रशुल्क से संबंधित नहीं हैं । ऐसी शर्तों को संशोधित दरों के मान से हटाया जाता है ।

(xxxiii) इसके अधिकांश लेन-देन कुछ आपवादिक मामलों को छोड़कर इलेक्ट्रॉनिक आंकड़ा अंतरण प्रणाली के माध्यम से किए जाने की सूचना है । पीएसए सिकाल ने पहले प्रयोक्ताओं से अपने वार्षिक कुल कारोबार का 3% जमा करने की एक शर्त प्रस्तावित की थी और ऐसे ग्राहकों से किसी दंडात्मक ब्याज के बिना 10 दिनों के भीतर राशि प्रेषित करना अपेक्षित है । इस अवधि के बाद भारतीय स्टेट बैंक की मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक दंडात्मक ब्याज और अधिकतम 18% लगाया जाना प्रस्तावित है ।

तत्पश्चात, इसने यह वर्णन करने के लिए कि ग्राहकों के साथ सभी लेन-देन उचित त्रिपक्षीय करार से केवल इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के माध्यम से हैं, इस प्रावधान को संशोधित किया है । इसने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/विलंबित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित कोई प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया है ।

यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों विलंबित भुगतान/वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान का विशेष रूप से उल्लेख किया गया है । इसे सभी निजी टर्मिनलों और महापत्तनों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित किया गया है । इसे ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरों के मान में शामिल किया जाता है । इस प्रयोजन के लिए दंडात्मक ब्याज दर भारतीय स्टेट बैंक के वर्तमान मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक 13% पर निर्धारित की जाती है ।

(xxxiv) आयात लदे कंटेनर को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 के अधीन निपटान के लिए गोदी से परे सीएफएस में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है, अगर ऐसा कार्गो अगस्त, 2005 में सीमाशुल्क द्वारा जारी अधिसूचना के आधार पर उतराई की तारीख से 30 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है ।

पीएसए सिकाल द्वारा अग्रेषित सीमाशुल्क अधिसूचना में उल्लेख है कि अदावित आयात लदे कंटेनरों को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 में यथा प्रदत्त 30 दिन पूरा होने के बाद आईसीडी/सीएफएस में अंतरित किया जाए ।

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 61 और 62 के अधीन निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर परिसर से नहीं हटाई गई सामग्रियों के निपटान अथवा दरें या किराया अदा नहीं करने पर, शर्तें निर्दिष्ट की गई हैं ।

प्रस्तावित प्रावधान को किसी अन्य महापत्तन/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में निर्धारित किया नहीं पाया गया है । इसे ध्यान में रखते हुए, इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल नहीं किया जाता है ।

चूंकि, यह मुद्दा सभी कंटेनर टर्मिनलों के लिए साझा दिखाई देता है, इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले को सभी

पत्तनों/टर्मिनलों के लिए एकसमान निर्णय हेतु सरकार के साथ उठा सकती है ।

(xxxv) खतरनाक कार्गो कंटेनरों के लिए सभी लागू प्रभारों पर 25% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया जाता है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सभी लागू प्रभारों पर न होकर, बल्कि खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर केवल उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम वसूल करने का प्रावधान किया गया है ।

सीसीटीएल के मामले में खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों पर 25% निर्धारित है और वीसीटीपीएल के मामले में यह प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों, केवल दोनों पर निर्धारित किया गया है । इन टर्मिनलों पर उपस्थित स्थिति के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में भी खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों के 25% पर निर्धारित किया गया है ।

सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी इसने सभी लागू प्रभारों पर 25% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है । यहां यह उल्लेख करना उचित है कि इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर लिमिटेड और इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड के मामले में सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है । विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में यह प्रीमियम कंटेनरों के सामान्य से बड़े आकार के कारण ढेर लगाने के प्लॉटों के मामले में हानि होने के बारे में प्रचालक द्वारा किए गए अनुरोधों के आधार पर भंडारण प्रभारों पर भी लगाया गया था । इस संबंध में पूर्ववर्ती निर्णयों के आधार पर सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम निर्धारित किया गया है ।

(xxxvi) यद्यपि, प्रत्येक प्रशुल्क मद के औचित्य का मूल्यांकन करने के लिए पीएसए सिकाल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, लेकिन यह ऐसे ब्योरे प्रस्तुत नहीं कर सका, क्योंकि इसके पास प्रत्येक उपस्कर और सेवाओं के अधीन लागत का विभाजन करने की प्रणाली नहीं है । इसलिए, प्रशुल्क समग्र लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित किया गया है । यह स्वीकार करना होगा कि संपूर्ण टर्मिनल के लिए विचारित समग्र लागत स्थिति में पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित सभी अनुमत्य प्रचालन व्यय शामिल हैं । इसका अर्थ है कि लागत संबंधी घाटे, यदि कोई है, की सेवाओं के किसी एक घटक के अंतर्गत किसी अन्य घटक में उपलब्ध अधिशेष द्वारा क्षतिपूर्ति की जाती है, क्योंकि प्रशुल्क अलग-अलग प्रदान की जाने वाली सेवाओं की लागत के संदर्भ में पूर्णतया मेल नहीं खाते हैं ।

(xxxvii) पीएसए सिकाल ने संयुक्त बॉक्स दर की बजाए मदकृत प्रशुल्क ढांचे को जारी रखने का प्रस्ताव किया है । यह उल्लेख करना संगत है कि अनेक अन्य निजी टर्मिनलों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित की गई है । वस्तुतः, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश भी घाट शुल्क सहित विभिन्न प्रचालनों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित करने और संयुक्त बॉक्स दर में शामिल यदि कोई सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं, तो उनके लिए रियायत प्रस्तावित करने को प्रोत्साहित करते हैं । इसलिए, पीएसए सिकाल को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संयुक्त बॉक्स दर प्रस्तावित करने पर विचार करने का परामर्श दिया जाता है ।

(xxxviii) पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर अपने दरों के मान में एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है कि तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा के लिए किसी भारतीय पत्तन पर बाद में पोतांतरण हेतु उसके टर्मिनल पर किसी विदेशी पत्तन से आए हुए कंटेनर को उतारने के संबंध में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित उक्त दर का 50% वसूल किया जाएगा । प्रस्तावित संशोधन सरकार के संबंधित नीतिगत निर्णय के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है ।

(xxxix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख किया गया है कि पत्तन की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को कोई भुगतान नहीं करना होगा । इसके मद्देनजर, जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है और उस अवधि के दौरान पीएसए सिकाल किसी खाली कंटेनर की सुपुर्दगी करने/उसे हटाने की स्थिति में नहीं है, तब कोई भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, का उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल करने का सुझाव दिया गया है । पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि इस संबंध में राष्ट्रीय सहमति होनी चाहिए और सभी टर्मिनलों को इसका पालन करना चाहिए । यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी), गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लि० (जीटीआईपीएल) जैसे निजी टर्मिनलों और पत्तन न्यासों के दरों के मान में यह शर्त पहले ही निर्धारित कर चुका है, जिनके बारे में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अधिसूचना के बाद में निर्णय किया गया था ।

इसलिए, संबंधित प्रावधान पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है ।

चूंकि, पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार लाइसेंस करार के अनुसार टीपीटी द्वारा संग्रहित किए जाएंगे, इसलिए इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल को तट पर आधारित सुविधाओं के असफल रहने/बंद रहने के कारण प्रचालनों के न होने पर इसके टर्मिनल पर पोतों के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए पोतों को किराया प्रभारों की वापसी अदायगी करने के लिए एक शर्त शामिल करने का परामर्श दिया है । यह बात इस सिद्धांत से उभरती है कि पत्तन/प्रचालकों की वजह से तर्कसंगत सीमा से आगे के विलंबों के लिए प्रयोक्ता को कोई भुगतान नहीं करना होगा । तथापि, पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि अनेक अवसरों पर इसकी बेहतर उत्पादकता के कारण इसके फेरों की गति तेज रही है, जिसके लिए पोतों/एमएलओ को कम बर्थ उपयोग के लिए कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं करना पड़ता है । इसलिए, इसने इस शर्त को शामिल नहीं करने का अनुरोध किया है, क्योंकि इसके परिणामस्वरूप अनेक विवाद उत्पन्न हो जाएंगे ।

इस प्रसंग में, यह उल्लेख करना संगत है कि इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राईवेट लिमिटेड, साउथ-वेस्ट पोत लिमिटेड, विजाग सी-पोर्ट लिमिटेड, गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राईवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राईवेट लिमिटेड के दरों के मान में यह शर्त पहले ही निर्धारित की जा चुकी है । कुछेक पत्तनों जैसे चेन्नई पत्तन न्यास, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के मामलों में, जिन्होंने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के बाद संशोधन के लिए अनुरोध किया है, इस संबंध में एक शर्त निर्धारित की गई है कि पत्तन की वजह से पोतों के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे ।

ऐसा कोई कारण दिखाई नहीं देता कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित कोई प्रावधान विशेषकर पीएसए सिकाल के लिए लागू क्यों नहीं किया जाना चाहिए, जबकि ऐसा प्रावधान सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है । टर्मिनल से संबंधित कारणों के आधार पर किसी पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान अर्जित बर्थ किराए के बराबर रियायत की अनुमति देने के लिए पीएसए सिकाल के संबंध में एक उपयुक्त शर्त पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल की जाती है ।

- (xi) पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों, शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभारों, भंडारण प्रभारों इत्यादि के मामले में 20 फुट वाले और 40 फुट वाले कंटेनरों के बीच विभेदक प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है । इन मदों के लिए प्रशुल्क में विभेदक को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित किया जाता है ।
- (xli) पीएसए सिकाल ने 1999 के दरों के मान में निर्धारित लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ में अंतर करने संबंधी प्रभारों और अंतरण क्रेन तथा किन्हीं अन्य क्रेनों द्वारा अतिरिक्त संचलनों को हटाने का प्रस्ताव किया है और इन दोनों मदों को मिलाने के पश्चात एक युक्तियुक्त प्रशुल्क प्रस्तावित किया है । यह यौक्तिकीकरण प्रयोक्ताओं द्वारा प्रयोग किए जाने वाले उपस्कर की किस्म चुनने को हतोत्साहित करने के लिए 2002 के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी प्रस्तावित किया गया था । इसे तर्कसंगत पाया गया था और पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान स्वीकार किया गया था तथा वर्तमान प्रस्ताव में भी इस संशोधन को स्वीकार किया जाता है ।
- (xlii) रीफर कंटेनरों को बिजली आपूर्ति के लिए प्रभार वसूल करने की इकाई को वर्तमान 8 घंटे के आधार को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 4 घंटे के आधार पर संशोधित करने का प्रस्ताव किया जाता है ।
- (xliii) परित्यक्त किए गए कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार वसूल करने के लिए समय-सीमा निर्धारित करने वाली प्रस्तावित टिप्पणी को पूर्णतया प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार नहीं पाया जाता है । इसने केवल इस खंड की केवल अंतिम शर्त निर्धारित की है और तर्क दिया है कि यह नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के अनुसार है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित शर्तों को पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है ।

निशुल्क अवधि के निर्धारण के समय के बारे में इसके दरों के मान में प्रस्तावित अन्य प्रावधानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों और अन्य प्राईवेट टर्मिनलों में शर्तों के अनुरूप पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है ।

(xliv) इसने विविध सेवाओं के लिए वर्ष 2002 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमोदित स्तर के आसपास प्रभारों का प्रस्ताव किया है। यह सीधे लदान की अनुमति देने के लिए अतिरिक्त प्रभार, फेरबदल और कंटेनरों के ट्रक में लदान के लिए प्रभारों, प्रयोक्ता के अनुरोध पर रद्दकरण प्रभारों से संबंधित है। कुछ प्रयोक्ताओं ने इन आधारों पर प्रस्तावित प्रभारों पर आपत्ति की है कि ये नई प्रविष्टि हैं और ये सेवाएं इस समय निशुल्क प्रदान की जा रही हैं। इनमें से अधिकतर प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क संशोधन में पहले ही अनुमोदित किए गए थे। सीसीटीएल, वीसीटीपीएल इत्यादि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरों के मान में भी ऐसी विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। इसके मद्देनजर और यह मानते हुए कि ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क मदें 2002 के आदेश में अनुमोदित स्तर पर जारी रह सकती हैं।

कंटेनर की स्थिति बदलने के मामले में, इसने डॉलर मूल्यवर्गित दर प्रस्तावित की है। इस मद को डॉलर में मूल्यवर्गित करने का कोई पर्याप्त कारण नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण वर्ष 2002 के आदेश में इस मद के लिए अनुमोदित के अनुसार रुपया मूल्यवर्गित प्रशुल्क की अनुमति प्रदान करता है।

(xlv) आगंतुक प्रवेश शुल्क जैसी अन्य सेवाओं के लिए प्रभार सीसीटीएल में निर्धारित स्तर पर प्रस्तावित किए जाते हैं। फोटोग्राफी के लिए प्रशुल्क में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। चूंकि, ये विविध सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है। इससे इसकी राजस्व स्थिति पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ता है।

इसने कुछ दस्तावेजों के लिए 100/-रुपए प्रति विवरण और ग्राहकों के अनुरोध पर प्रदान की गई विशेष सेवाओं के लिए 1,000/-रुपए प्रति विवरण/रिपोर्ट का प्रशुल्क भी प्रस्तावित किया है। इसने विशेषज्ञ प्रणाली सेवाओं शब्दों की परिभाषा दी है, क्योंकि यह प्रभार विशेष रिपोर्टें तैयार करने, इसकी प्रणाली से सूचना तैयार करने के लिए लागू हैं, ये कार्य नेमी किस्म के नहीं हैं और ग्राहकों के अनुरोध पर आधारित हैं। चूंकि, ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली विविध किस्म की वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xlvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों को टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम (बेंचमार्क) स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन दिए जाने का प्रस्ताव है। इसके इस दावे के बावजूद कि यह उत्पादकता और प्रशुल्क के मामले में सर्वाधिक कुशल टर्मिनल है, फिर भी इसने दक्षता से संबद्ध कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि यांत्रिकी लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए मुरमुगांव पत्तन न्यास के दरों के मान में एक ईएलटी योजना निर्धारित की गई है और 4 वर्ष से अधिक समय से क्रियान्वित की जा रही है। पीएसए सिकाल को अपने टर्मिनल में एक उपयुक्त दक्षता संबद्ध प्रशुल्क योजना (ईएलटी) लागू करने की संभावनाओं का पता लगाने का परामर्श दिया गया है।

(xlvii) कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में लागू साझा शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं, को संशोधित किया जाता है।

(xlviii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। संशोधित दरों का मान इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 3 वर्षों के लिए वैध होगा, जिसके बाद इसे प्रदत्त अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि जब तक इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

19.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण पीएसए सिकाल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि **अनुबंध-III** के रूप में संलग्न है।

19.2. संशोधित दरों का मान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी हो जाएगा और इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।

(अ०ल० बोंगिरवार)
अध्यक्ष

अनुबंध-I

(लाख रुपए)

पीएसए सिकाल का लाभ/हानि विवरण

क्र० सं०	विवरण	2002 पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत		2002 संशोधित		2003 पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत		2003 संशोधित		2004 पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत		2004 संशोधित		2005 हमारे द्वारा संशोधित			
		सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश में विचार किए गए अनुमान	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य वास्तविक	2005 पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत नवम्बर तक वास्तविक और दिसम्बर तक के लिए अनुमान	2005 सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार अनुमत्य जनवरी,05 से मार्च,05 की अवधि के लिए (क)	हमारे 2002 के आदेश और संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत्य (1 अप्रैल, 2005 से 31 दिसंबर, 2005 की अवधि के लिए (ख)	वर्ष 2005 के लिए जोड़ (क)+(ख)
I.	श्रुपट (टीईयू)	203079	214238	203079	214238	223387	234929	223387	234929	245725	294298	245725	294298	313317	78329	234988	313317
II.	क्षमता (टीईयू)	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	339300		339300	
III.	राजस्व	4361.02	4831.85	4,361.02	4,831.85	4,235.94	5,196.61	4,895.65	5,196.61	4,780.11	6,307.54	5,542.08	6,307.54	6,526.26	1,631.57	4,894.70	6,526.26
IV.	प्रचालन लागत																
	(i) प्रचालन व्यय (रॉयल्टी और और सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस शुल्क को छोड़कर	333.74	428.84	333.74	428.84	389.14	477.23	389.14	477.23	453.74	756.39	453.74	756.39	1,310.98	327.75	983.24	1,310.98
	(ii) रॉयल्टी	0	540.24	0.00	0.00	0.00	775.76	0.00	0.00	0.00	1,095.07	0.00	0.00	1,496.42	0.00	525.92	525.92
	(iii) वार्षिक लाइसेंस शुल्क (सीआईटीओएस)	0	59.02	0.00	0.00	0.00	79.86	0.00	0.00	0.00	76.47	0.00	0.00	62.19	0.00	46.64	46.64
	(iv) कर्मचारी लागत	316.62	313.5	316.62	313.50	403.42	379.72	403.42	379.72	456.60	387.77	456.60	387.77	441.54	110.39	331.16	441.54
	(v) अन्य व्यय	313.16	193.9	313.16	193.90	284.13	342.54	284.13	342.54	299.76	407.98	299.76	407.98	414.66	103.67	311.00	414.66
	(vi) विनिमय हानि	0.00	1.63	0.00	1.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.35	0.00	1.35	2.70	0.68	2.03	2.70
	(vii) मूल्यह्रास	768.43	766.39	768.43	766.39	796.17	765.32	796.17	765.32	796.15	952.96	796.15	952.96	745.43	186.36	559.07	745.43
	(viii) बट्टे खाते डाला गया																
	आस्थगित व्यय	24.54	242.9	24.54	24.54	24.54	110.40	24.54	24.54	24.54	110.02	24.54	24.54	45.00	6.14	18.41	24.54
	(ix) वित्तीय व्यय	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	54.04	55.13	54.04	55.13	45.84	55.13	45.84	18.09	4.52	13.57	18.09

के बाद बकाया अधिशेष (XI-XII-XIV)
(हमारे 2002 के आदेश के क्रियान्वयन
से दो माह के लिए वर्ष 2002 हेतु
समानुपातिक दर्शाया गया)

	1,644.92	915.52	0.00	241.40	630.76	1,099.33	-109.69	1382.63	1,526.15	1,418.98	109.69	1901.17	818.24	542.66	1452.03	1994.70
--	----------	--------	------	--------	--------	----------	---------	---------	----------	----------	--------	---------	--------	--------	---------	---------

XVI पीएसए सिकाल को अर्जित निवल लाभ	-729.40		241.40		468.57		1492.32		-107.17		1791.49	-449.04				1994.70
------------------------------------	---------	--	--------	--	--------	--	---------	--	---------	--	---------	---------	--	--	--	---------

उपर्युक्त परिकलन के अनुसार इस प्राधिकरण के 2002 के आदेश का क्रियान्वयन न होने के कारण (हमारे आदेश के क्रियान्वयन से लेकर दिसम्बर,2005 तक) पीएसए सिकाल को अर्जित लाभ की राशि

वर्ष 2006 के लिए 9 माह हेतु पीएसए सिकाल को अर्जित निवल लाभ (आंकड़ों का समेकित लागत विवरण में उल्लेख किया गया है)

इस प्राधिकरण को 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को अर्जित कुल निवल लाभ (हमारे आदेश के क्रियान्वयन से लेकर सितम्बर,2006 तक)

पीएसए सिकाल के परिकलन के अनुसार निवल घाटा (817.04 लाख रुपए) होना चाहिए । इसका परिकलन गणितीय तौर पर गलत है ।

5519.91

1742.82

7262.73

-817.04

अनुबंध- II

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड से संबंधित समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र०सं० विवरण

वर्तमान प्रशुल्क पर पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत अनुमान

हमारे द्वारा संशोधित अनुमान

	नवम्बर,2005 तक वास्तविक और दिसम्बर, 2005 तक अनुमान	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
यातायात (टीईयू)	313,317	356100	391710	430881	300000	356100	391710	430881	430,881
क्षमता उपयोग	92.34%	104.95%	115.45%	126.99%	88.42%	104.95%	115.45%	126.99%	126.99%
I कुल प्रचालन लागत									
(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	6425	7380	8155	9013	6531	7530	8321	9196	9196
(ii) अन्य	101	87	124	186		87	124	186	186
कुल आय	6526	7467	8279	9199	6531	7617	8445	9382	9382
II प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	442	512	543	576	612	509	532	556	581
(ii) उपस्कर चालन लागत									
(क) विद्युत लागत	161	191	227	270	1310	187	212	241	252
(ख) ईंधन लागत	365	422	547	626		433	498	573	598

	(ग) मरम्मत एवं अनुरक्षण	272	398	483	503		351	370	387	404
	(घ) अन्य	81	83	96	111		83	87	91	95
	उप जोड़ (क+ख+ग+घ)	879	1095	1353	1510	1310	1055	1167	1291	1349
	(iii) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	1496	2243	3352	4960	4411	1051	1571	2324	2969
	(iv) उपस्कर किराया	504	573	579	584	590	573	579	584	590
	(v) अन्य व्यय	58	60	61	62	62	60	61	62	62
	जोड़ (i से v)	3379	4483	5887	7693	6986	3248	3909	4817	5550
III	मूल्यहास	745	740	855	855	843	740	868	868	856
IV	ऊपरिव्यय									
	(i) प्रबंध एवं प्रशासन	116	126	133	139	140	126	132	138	140
	(ii) सामान्य ऊपरिव्यय	190	345	369	398	398	199	207	217	227
	(iii) प्रारंभिक एवं अग्रिम भुगतान बट्टे खाते डालना	45	45	45	45	44	25	25	25	25
	(iv) टर्मिनल प्रचालन प्रणाली के लिए लाइसेंस शुल्क	62	68	68	69	77	65	68	71	74
	जोड़ (i से iv)	413	584	615	652	658	414	431	450	465
	कुल व्यय	4537	5806	7356	9198	8485	4401	5208	6134	6871
V	अधिशेष	1989	1660	923	0	-1954	3215	3237	3248	2511
V I	नियोजित पूंजी	7303	7348	7385	7385	4993	5944	5343	4640	3783
VII	आरओसीई-अधिकतम अनुमत्य (15%)	1095	1102	1108	1108	749	892	801	696	567
	क्षमता उपयोग हेतु आरओसीई समायोजन						892	801	696	567
VIII	निवल अधिशेष/(घाटा)	894	558	-185	-1107	-2703	2324	2435	2552	1943
	क्षमता लाभ	0	3815	3815	3815		0	0	0	0
	निवल अधिशेष/(घाटा)	894	-3257	-4000	-4922	-2703	2324	2435	2552	1943
IX	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	13.69%	-43.63%	-48.31%	-53.52%	-41%	30.86%	29.27%	27.75%	21.13%

X	अगले तीन वर्षों के लाभ के समायोजन हेतु वर्ष 2006 (9 महीने के लिए) के लिए बकाया अधिशेष	1742.82			
XI	2002 से 2005 की अवधि के लिए गत जमाराशियां और आधे वर्ष के लिए समानुपातिक वर्ष 2006 का निवल अधिशेष			7263	
XII	तीन वर्षों में विस्तारित गत जमाराशियां (वर्ष 2006 में तीन माह और 2009 में नौ माह के लिए समानुपातिक)	605	2421	2421	1816
XIII	गत जमाराशियों के समायोजन के बाद निवल अधिशेष (वर्ष 2006 में तीन माह और 2009 में नौ माह के लिए समानुपातिक)	1186	4856	4973	3273
XIV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में गत जमाराशियों के समायोजन के बाद निवल अधिशेष	63.01%	58.36%	54.07%	47.46%
XV	औसत निवल अधिशेष			54.33%	