

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 21

नई दिल्ली,

12 जनवरी, 2010

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, हार्बर मोबाइल क्रेन्स का उपयोग करने के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है ।

(रानी जाधव)  
अध्यक्ष

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/54/2007-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

----

आवेदक

### आ दे श

( दिसम्बर 2009 के --- वें दिन पारित)

यह प्रकरण, पीपीटी में स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1 पीपीटी ने, पीपीटी स्थित एचएमसी के उद्योग के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पीपीटी को संबोधित एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमि. (एबीजीएचआईएल) के दिनांक 2 अगस्त 2007 के प्रस्ताव की एक प्रति दिनांक 14 सितंबर 2007 के पत्र के अन्तर्गत अग्रेषित की थी । प्रस्ताव में सन्निहित मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

- (i) पीपीटी में सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, मुख्य रूप से कोकिंग कोल और बल्क सामग्री जैसे, चूना पत्थर, हार्ड कोक और क्रोमाइट, सामान्य कार्गो, कतरनों (स्क्रेप) और कन्टेनरों इत्यादि के प्रहस्तन के लिए उपयोगकर्ताओं को सेवाएं प्रदान करने हेतु पीपीटी ने पीपीटी के भीतर एक एचएमसी की संस्थापना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 12 फरवरी 2007 को एबीजी एचआईएल के साथ 5 वर्ष की अवधि के लिए एक लाइसेंस एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर किए थे जो (इस अवधि के बाद) 5 वर्ष की अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा ।
- (ii) वर्ष 2007-08 से 2011-12 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित माल गुजारी निम्नलिखित सारणी में दी गई हैं :-

(आंकड़े लाख रुपये में)

क्रम सं.	विवरण	वर्ष				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-2011	2011-12
1.	कोयला	1.75	6.00	6.60	7.26	7.99
2.	कन्टेनर	0.90	1.80	2.70	3.60	5.40
	कन्टेनर (संख्या)	5000	10,000	15,000	20,000	30,000
3.	अन्य	0.35	0.70	0.77	0.85	0.93
	कुल यातायात टनों में	3.00	8.50	10.77	11.71	14.32

(iii) पूंजी-लागत का ब्यौरा नीचे दिया गया है :-

(लाख रुपये में)

(क)	104 टन की अधिकतम उठान क्षमता वाली एक प्रयुक्त एचएमसी की लागत	1547.19
(ख)	पीपीटी को भुगतान किया गया एक मुश्त प्रीमियम	121.00 1668.19

(iv) अनुमानित प्रचालन लागत का ब्यौरा निम्नलिखित सारणी में दिया गया है :-

(आंकड़े लाख रुपये में)

क्रम सं.	प्रचालन लागत	वर्ष				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-2011	2011-12
1.	कर्मचारियों का वेतन (प्रचालन)					
	(क) एक सुपर-वाइज़र मैनेज़र	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11
	(ख) 4 प्रचालक	4.80	10.08	10.58	11.11	11.67
	(ग) 4 टैली क्लर्क	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75
2.	कर्मचारियों का वेतन(अनुरक्षण) 3 तकनीशियन	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75
3.	कर्मचारी कल्याण	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11
4.	ईंधन और तेल-चिकनाई	14.40	42.24	56.92	74.46	104.15
5.	मरम्मत और अनुरक्षण	50.05	52.55	55.18	57.93	60.83
6.	बीमा	16.68	16.68	16.68	11.68	11.68
7.	कार्यालयीन-व्यय					
	(क) कर्मचारी	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
	(ख) अन्य	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
8.	भूमि किराया (150 वर्गमीटर)	0.38	0.80	0.84	0.88	0.92
9.	व्यापार संवर्धन	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00
10.	राजस्व / शेयर (दर प्रतिटन)	30.00	85.00	100.70	117.07	143.18
	कुल योग	151.75	184.86	205.09	223.43	259.20

(v) एबीजीएचआईएल ने निम्नलिखित दर प्रस्तावित की हैं :-

(क) सभी प्रकार के शुष्क-बल्क कार्गो, सामान्य कार्गो, कतरनों इत्यादि के प्रहस्तन के लिए उपयोग कर्त्ताओं द्वारा एचएमसी के उपयोग के लिए रु. 64/- प्रति मीटरिक टन

- (ख) एक कन्टेनर का वजन 18 मीटरिक टन मानते हुए प्रति कन्टेनर रू. 1000/-
- (vi) प्रोजैक्टेड प्रचालन आय, प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ के आधार पर एबीजीएचआईएल ने 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रोजैक्टेड घाटे की वित्तीय स्थिति नीचे दिखाई गई है :-

(आंकड़े लाख रूपये में)

वर्ष के अन्त में	2007-08	2008-09	2009-10
प्रचालन आय	184	529	622
प्रचालन व्यय	133	241	276
मूल्य ह्रास	334	334	334
उपरिव्यय	12	25	26
आरओसीई	232	182	130
घाटा	(294)	(71)	(14)
औसत	(119%)		

(ऐसा लगता है वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए घाटे की गणना करने में कुछ गलती हुई है)

2.2 पीपीटी ने कहा है कि एचएमसी के जरिए कार्गो प्रहस्तन के लिए उच्चतम दर रू. 43/- प्रति मीटरिक टन पर तय की जानी चाहिए। रू. 43/- प्रति टन की दर तय करने के लिए प्रस्तुत की गई गणना नियोजित पूंजी की गणना में पाई गई छोटी-मोटी त्रुटियों को सुधारने के बाद, निम्नलिखित सारणी में दिखाई गई है

(लाख रूपयों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	कुल योग
यातायात (लाख मी.ट.में)	3.00	8.50	10.07	11.71	14.32	47.60
क्रेन की क्षमता (लाख मी.ट. में)	270.00	270.00	270.00	270.00	270.00	-
क्षमता का उपयोग	1.11%	3.15%	3.73%	4.34%	5.30%	-
आय	184.40	528.80	621.68	719.04	870.88	2924.80
व्यय (मूल्य ह्रास और उपरिव्यय समेत)	256.33	377.33	413.33	448.56	510.48	2006.03
प्रचालन अधिशेष	-71.93	151.47	208.35	270.48	360.40	918.77
नियोजित पूंजी	1671.07	1581.09	1476.09	1364.76	1253.45	7346.46
नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	267.37	252.97	236.17	218.36	201.03	1175.90
क्षमता-उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	2.97	7.97	8.81	9.47	10.66	39.88
क्रेन से वसूल की जाने वाली राशि (व्यय + समायोजित आरओसीई)	259.30	385.30	422.14	458.03	521.14	2045.91

इस प्रकार,

उपयोगकर्ताओं से वसूल की जाने योग्य कुल राशि = रु. 2045.91 लाख = रु. 43.00 प्रति मी.ट.  
कुल प्रहस्तित यातायात 47.60 मी.ट.

3.1 धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) यह अपेक्षा करती है कि धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त सहयोगी सेवाओं के बारे में दरों को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाना है। पीपीटी ने यह नहीं स्पष्ट किया था कि क्या पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच यह व्यवस्था अधिनियम की धारा 42(3) के अन्तर्गत आती है या नहीं।

उन मामलों में जहां धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकार देने की व्यवस्था बीओटी एग्रीमेंट से इतर किसी अन्य उपकरण के माध्यम से है, वहां मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 में यह अपेक्षा की गई है कि इस प्रकार की सेवाओं के लिए अधिकतम / उच्चतम दरें इस प्राधिकरण द्वारा तय की जाएं जो अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू हों। यदि, पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच व्यवस्था बीओटी व्यवस्था वाले मार्ग से इतर मार्ग से है तो पीपीटी द्वारा अग्रेषित, संदर्भित प्रस्ताव में, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुरूप सुधार / परिवर्तन करने की आवश्यकता पड़ेगी।

3.2 जब, हमारे पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2007 और उसके बाद अनुस्मारक दिनांक 8 जनवरी 2008 के माध्यम से उपर्युक्त स्थिति, स्पष्टीकरण के लिए पीपीटी के सामने रखी गई थी तो पीपीटी ने दिनांक 18 फरवरी 2008 के अपने पत्र द्वारा निम्नानुसार उत्तर दिया था :-

- (i) पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) या धारा 42(4) के अन्तर्गत नहीं है। यह व्यवस्था पोतों से / पर कार्गो उतारने / चढ़ाने के लिए स्टीवेजोर्स / आयातकों / निर्यातकों द्वारा किराए पर उपयोग किए जाने हेतु एक एचएमसी स्थापित करने, प्रचालित करने और उसका अनुरक्षण करने के उद्देश्य से पत्तन द्वारा एबीजीएचआईएल को पांच वर्ष के लिए जारी किए गए लाइसेंस के माध्यम से है।
- (ii) इसी प्रयोजन से दो और क्रेनें पत्तन में स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है। इस प्रयोजन (उद्देश्य) के लिए निजी पक्षों द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली ऐसी ही या अन्य प्रकार की क्रेनों से संबंध में उच्चतम दर तय किया जाना आवश्यक हो गया है।
- (iii) इस प्रस्ताव को प्राधिकरण के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 द्वारा शासित माना जा सकता है यद्यपि यह ऐसी धाराओं की परिधि एवं परास में नहीं आता है।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी से प्राप्त हुआ प्रस्ताव संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों (प्रतिक्रिया) के लिए अग्रेषित किया गया था।

4.2 संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां, पीपीटी को फीड-बैक सूचनाओं के रूप में भेज दी गई थी। पीपीटी ने, उसके अपने प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

5.1 प्रस्ताव की आरंभिक छानबीन पर पीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह संदर्भित प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। पीपीटी ने दिनांक 20 जून 2008 के पत्र के द्वारा अपना जवाब दाखिल किया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और पीपीटी द्वारा उनके जवाब दाखिल नीचे सारणी में दिए गए हैं :-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	पीपीटी के उत्तर
1.	पत्तन और एबीजीएचआईएल के बीच हस्ताक्षरित कन्सेशन एग्रीमेंट की एक प्रति	पीपीटी ने, पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच हुए कन्सेशन एग्रीमेंट दिनांक 12.02.2007 की एक प्रति प्रस्तुत की है।
2.	पीपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या पत्तन ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 तक के प्रावधानों के अनुसार एचएमसी के लिए कोई तदर्थ व्यवस्था लागू की है ?	पत्तन ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 तक के प्रावधानों के अनुसार रु. 43/- प्रति मीटरिक टन की तदर्थ दर तय की है।
3.	पीपीटी एचएमसी की, विस्तृत कार्य-प्रणाली के साथ उसकी आकलित क्षमता (रेटिड केपेसिटी) प्रस्तुत करें।	आकलित क्षमता, निम्नानुसार 30 लाख टन प्रति वर्ष आकलित की गई है : 25 साइकिल्स x 20 टन x 20 घंटे x 300 दिन = 30,00,000 मी.ट. प्रतिवर्ष
4.	एक एचएमसी की क्षमता की गणना करने के लिए पीपीटी ने 270 लाख टन प्रतिवर्ष यातायात को आधार माना है। पीपीटी इस गणना का सत्यापन करे और एचएमसी की क्षमता की पुष्टि करे।	अधिक / उच्चतम दर की गणना करने के लिए पत्तन ने 30 लाख टन प्रतिवर्ष यातायात को आधार माना है।
5.	पीपीटी द्वारा प्रतिटन दर की गणना, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रदत्त कार्गो अनुमान पर, अनुमानित खर्च पर आधारित है। प्रति टन उच्चतम दर किसी व्यक्तिगत (विशिष्ट) सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना तय की जानी चाहिए। दर का आकलन करने के लिए एक प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात की मात्रा नहीं, एक एचएमसी की आकलित क्षमता प्रासंगिक होनी चाहिए, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी को आकलित क्षमता के लिए अनुमानित व्यय को समायोजित करते हुए यथोचित रूप से सुधार जाना है।	प्रति टन दर की गणना, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत यातायात और व्यय प्रोजेक्शन्स के आधार पर की गई हैं।
6.	कार्यालयीन व्यय के अन्तर्गत "अन्य" शीर्षक के अन्तर्गत अनुमानित व्यय का आधार स्पष्ट किया जाए।	"अन्य" शीर्षक के अन्तर्गत व्यय वैसे ही लिया गया है जैसा एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत किया गया है।
7.	पीपीटी, प्रस्तावित लेवी तय करने हेतु लागत की गणना में 10 लाख रुपये प्रतिवर्ष की राशि पर विचार करने का आधार स्पष्ट करे।	लागत की गणना में 10 लाख रुपये प्रतिवर्ष की राशि का शामिल किया जाना एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के आधार पर है।
8.	प्रस्तावित लेवी तय करने हेतु लागत की गणना में रु. 10/- प्रतिटन की राशि को राजस्व भाग माना गया है। रायल्टी के साथ वैसे ही व्यवहार किया जाना चाहिए जैसा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 में प्रदत्त है।	
9.	उपरिव्यय का आधार और विस्तृत ब्यौरा स्पष्ट किये जाएं।	उपरिव्यय का आधार और विस्तृत ब्यौरा एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के अनुरूप हैं।

5.2 पीपीटी ने पुष्टि की है कि इसने, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 के (प्रावधानों के) अनुसार रु. 43/- प्रति टन की तदर्थ दर तय की है। पीपीटी ने तदर्थ-दर पर, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत व्यय और यातायात प्रोजेक्शन्स के आधार पर आकलित की गई है। इसके आगे, पत्तन द्वारा तदर्थ-दर के प्रति संबद्ध उपयोगकर्ताओं की सहमति दर्शाने वाला कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किया गया। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में पीपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया गया है।

- (i) रु. 43/- प्रतिटन की तदर्थ-दर, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरे के आधार पर आकलित की गई थी। चूंकि इस पत्तन पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, आसपास के पत्तनों पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क को गणना में शामिल किया गया था। यह सुनिश्चित किया गया था कि वैजाग (विशाखापत्तनम्) सी-पोर्ट पर और न्यू मंगलौर पत्तन पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क (अब भी) रु. 64/- प्रति टन पर जारी है।
- (ii) तदर्थ-दर पर संबद्ध उपयोगकर्ताओं की सहमति के संबंध में, पीपीटी पर एचएमसी प्रचालक पीपीटी के दरमान में व्यापक संशोधन के लिए प्रस्ताव का एक भाग था जिस पर 25 जुलाई 2005 को हुई बैठक में पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ चर्चा के बाद छोड़ दिया गया था। यद्यपि, पत्तन उपयोगकर्ताओं से इस संबंध में उनके विचार जानने के लिए कोई और बैठक आयोजित नहीं की गई थी, तदर्थ-दर पीपीटी के न्यासी मंडल की 7 नवंबर 2007 को हुई बैठक में, जिसमें उत्कल चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री तथा पारादीप पत्तन स्टीवेजोर्स एसोसिएशन के प्रतिनिधि उपस्थित थे और उन्होंने चर्चा में भाग भी लिया था, तय की गई थी।

6.1 इस प्रकरण में 20 जून 2008 को पीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीएचपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6.2 एबीजीएचआईएल ने दिनांक 25 जून 2008 के अपने पत्र के माध्यम से, संयुक्त सुनवाई में अपने बिन्दुओं पर जोर दिया और साथ में यह भी कहा कि जब से प्रशुल्क तय करने के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया गया है डीज़ल की कीमत लगभग 25% बढ़ गई है और उसने ईंधन की बढ़ी हुई कीमत पर विचार करने तथा ईंधन में भावी वृद्धि को देखते हुए अन्तर्विष्ट यंत्रणा प्रदान करने का अनुरोध किया था।

6.3 वर्तमान कवायद, व्यक्तिगत / विशिष्ट प्रचालकों के संदर्भ के बिना एचएमसी के लिए उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। जैसाकि पीपीटी का प्रस्ताव पूरी तरह से एबीजीएचआईएल की एचएमसी की कार्य-प्रणाली / कार्यक्षमता पर आधारित है, पीपीटी के प्रस्ताव में कोई स्पष्टता नहीं है। पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में यह स्वीकार किया है कि उसने दो और क्रेनों के लिए, जो एबीजीएचआईएल की वर्तमान क्रेन से भिन्न होंगी, लाइसेंस प्रदान किया है। संयुक्त सुनवाई में जब इस विसंगति की ओर इशारा किया गया तो क्षमता के विभिन्न स्तरों के आधार पर और विभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आबंटन पर विचार करते हुए प्रस्ताव में संशोधन करना स्वीकार किया।

7.1 अनुस्मारकों के बाद पीपीटी ने दिनांक 5 नवंबर 2008 के पत्र द्वारा बताया कि इसने अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 अगस्त 2008 के पत्र के अन्तर्गत प्रस्तुत कर दिया है। संशोधित प्रस्ताव में पीपीटी ने केवल एचएमसी की क्षमता को 30 लाख टन से सुधार कर 20 लाख टन कर दिया है। पीपीटी द्वारा दिनांक 22 अगस्त 2008 के पत्र के अन्तर्गत प्रस्तुत की गई लागत विवरणी दिखाती है कि पीपीटी ने क्षमता के विभिन्न स्तरों और विभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आबंटन के आधार पर प्रस्ताव को संशोधित नहीं किया गया है। इस स्थिति को सामने रखते हुए पीपीटी से पुनः अनुरोध किया गया कि वह अपना संशोधित प्रस्ताव पुनः दाखिल

करे। कुछ अनुस्मारकों के बाद पीपीटी ने दिनांक 7 मई 2009 के पत्र से उत्तर दिया। पीपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य मुद्दे संक्षेप में निम्नानुसार है :-

- (i) पीपीटी ने बंदरगाह के भीतर तीन अलग-अलग पोतघाटों (बर्थ्स) में तीन एचएमसी, नीचे दिए विवरण के अनुसार एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (एबीजीआईएल), जिंदल स्टील एंड पावर लिमि. (जेएसपीएल) और चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (सीआरईडब्ल्यू) से प्रचालित करवाई हैं :-

विवरण	एबीजीआईएल	जेएसपीएल	सीआरईडब्ल्यू
स्थान	सीक्यू-III	सीक्यू-II	ईक्यू -III
क्रय मूल्य	रु. 16.68 करोड़	रु. 37.32 करोड़	रु.25.13 करोड़
क्रेन क्षमता	140 टन	100-140 टन	80-100 टन
कार्गो प्रहस्तन क्षमता	20,000,00 टन	20,000,00 टन	15 लाख टन
यातायात आबंटन	20 लाख टन	20 लाख टन	15 लाख टन
पकड़ क्षमता	35 सीबीएम	41 सीबीएम	30 सीबीएम
पत्तन को लाइसेंस शुल्क	रु. 10/-प्रतिटन	रु. 30/-प्रतिटन	रु. 32.60 प्रतिटन
पत्तन को अपफ्रंट शुल्क	रु. 1.20 करोड़	रु. 6.0 करोड़	शून्य
खरीदी माह / वर्ष	8/2007	3/2009	3/2009
लाइसेंस एग्रीमेंट की अवधि (5 वर्ष)	12.2.2007 से 11.2.2012	21.3.2009 से 20.3.2014	26.2.2009 से 25.2.2014

- (ii) (क) जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू ने अपने-अपने लागत पत्रक दाखिल किए जिनके अनुसार क्रेनों को प्रचालित करने की दरें क्रमशः रु. 124.50 प्रतिटन और रु. 121.83 प्रति टन निर्धारित हुईं। बाद में, पक्षों ने दरों को संशोधित कर क्रमशः रु. 105.72 प्रतिटन और रु. 88.22 प्रति टन निर्धारित किया। पक्षों की लागत विवरणियों की जांच-पड़ताल करने के बाद पीपीटी ने दरों को निम्नानुसार सुनिश्चित किया है :-

- (i) जेएसपीएल 140 टन क्षमता रु. 64.22 प्रतिटन  
(ii) सीआरईडब्ल्यू 100 टन क्षमता रु. 69.65 प्रतिटन

(पीपीटी ने जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा किए गए यातायात-अनुमान को बढ़ाया है और जेएसपीएल के अनुमानित प्रचालन व्यय की कुछ मदों को घटाया है जिसके परिणामस्वरूप, पत्तन ने संबद्ध पक्षों द्वारा प्रस्तावित दरों की अपेक्षा कम दरें प्रस्तावित की हैं )

- (ख) जैसे कि पहले सूचित किया जा चुका है एबीजीआईएल की 140 टन क्षमता वाली क्रेन के लिए दर रु. 43/- प्रति टन है।  
(ग) पीपीटी ने जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर लागत-पत्रक तैयार किए और उनके द्वारा संचालित क्रेनों के लिए दरें, नीचे दर्शाए विवरण के अनुसार, निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क में बदल दी गई हैं :-

जेएसपीएल		सीआरईडब्ल्यू		अभ्युक्ति
औसत कार्य निष्पादन / प्रतिदिन	दर प्रतिटन	औसत कार्य-निष्पादन / प्रतिदिन	दर/ प्रतिटन	दंड / पुरस्कार
15000 टन तक	रु. 64.00	10,000 टन तक	रु..69.00 (*)	आधार-दर
15001 टन से अधिक	रु. 67.00	10,001 टन से अधिक	रु. 72.00	5% पुरस्कार
12000 टन से कम	रु. 61.00	8,000 टन से कम	रु. 66.00	5% दंड

\*(पीपीटी ने आधार दर रु. 72/- दर्शाया है जो ठीक नहीं लगती हैं, जैसी कि लागत विवरणी से दिखाई पड़ती है। ऊपर दिखाई गई दर रु. 69/- लागत विवरणी स्थिति सही-सही प्रतिबिम्बित करती है।)

- (iii) एचएमसी से कभी-कभी यह अपेक्षा की जाती है कि वे कन्टेनरों, हैवी लिफ्ट स्टील, प्रोजैक्ट कार्गो इत्यादि का, उपयोग कर्त्ताओं की मांग पर, प्रहस्तन करें। चूंकि लगाने के लिए कोई दर उपलब्ध नहीं है, न्यासी मंडल ने 7 नवंबर 2007 को हुई अपनी बैठक में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 1000/- प्रतिटन की दर से एक तदर्थ-दर को अनुमोदन प्रदान किया है।
- (iv) पीपीटी द्वारा तय की गई तदर्थ दरें मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.4 तक के अनुसार हैं।

7.2 पीपीटी ने, जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने के प्रयोजन से उपयोग कर्त्ताओं के साथ आयोजित बैठक का कार्यवृत्त दिनांक 9 मई 2009 के पत्र के अन्तर्गत अग्रेषित किया है। आमतौर पर उपयोग कर्त्ताओं ने कहा है कि सभी तीनों क्रेनों के लिए दरें समान होनी चाहिए।

7.3 एबीजीएचआईएल ने, दिनांक 12 मई 2009 के पत्र के माध्यम से जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रचलित एचएमसी के लिए दरों के निर्धारण का संदर्भ देते हुए कहा है कि पीपीटी ने, एबीजीएचआईएल द्वारा संस्थापित एचएमसी के लिए पीपीटी द्वारा संस्तुत तदर्थ-दर की तुलना में जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रचलित एचएमसी के लिए उच्चतर दरों को अनुमोदन प्रदान किया है। एबीजीएचआईएल ने आगे कहा है कि पीपीटी ने उच्चतर दरों की सिफारिश संयुक्त सुनवाई में प्रदत्त इशारे का, कि पीपीटी में प्रचलित होने वाली सभी एचएमसी को एक ही दर प्रभारित करने की अनुमति दी जाएगी। एबीजीएचआईएल ने यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया है कि पीपीटी में सभी एचएमसी के लिए एक ही प्रशुल्क तय किया जाए।

8.1 संयुक्त सुनवाई के बाद पीपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव क्रेन-आपूर्तिकर्त्ताओं की एचएमसी के लिए प्रचालक वार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह कवायद, पीपीटी में एचएमसी के उपयोग के लिए, अलग-अलग / विशिष्ट प्रचालकों का संदर्भ लिए बिना, उच्चतम दर निर्धारित करने हेतु है। अतएव, पीपीटी को पुनः सलाह दी गई थी कि वह अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और विभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आबंटन को ध्यान में रखते हुए निष्पादन के विभिन्न स्तरों के आधार पर उच्चतम दर प्रस्तावित करे। पीपीटी को यह स्पष्ट कर दिया गया था कि यह प्राधिकरण, एक अन्तरिम उपाय के रूप में भी प्रचालक-वार दरों पर विचार करने की स्थिति में नहीं होगा।

8.2 (क) पीपीटी ने, दिनांक 14 मई 2007, 22 अगस्त 2008 और 7 मई 2009 के माध्यम से प्रस्तुत किए गए अपने पिछले प्रस्तावों के स्थान पर एक संशोधित प्रस्ताव, दिनांक 19 जून 2009 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तुत किया पीपीटी द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

- (i) पीपीटी में संस्थापित सभी एचएमसी की दरें अलग-अलग क्रेनों की निष्पादनता के आधार पर निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव है।
- (ii) विभिन्न क्रेन प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत लागत-विवरण के आधार पर प्राधिकरण को प्रस्तावित पिछली दरों को दरों की गणना करते समय उपयोग किया गया है। पीपीटी द्वारा पीपीटी स्थित विभिन्न क्रेनों के लिए प्रस्तावित निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क निम्नलिखित सारणी में दिया गया है :-

क्रम सं.	औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता, मी.ट. में	दर प्रति टन
1.	7000 मी.ट. तक	रु. 40.00
2.	7001 से 8000 मी.ट. तक	रु. 45.00
3.	8001 से 10,000 मी.ट.	रु. 50.00
4.	10,001 से 12000 मी.ट.	रु. 60.00
5.	12,001 से 14000 मी.ट.	रु. 65.00
6.	14000 मी.ट. से अधिक	रु. 70.00

- (ख) पीपीटी ने दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तें भी प्रस्तावित की हैं।

9.1 पीपीटी ने दिनांक 6 अगस्त 2009 और 17 अगस्त 2009 के अपने पत्रों के माध्यम से उपर्युक्त प्रस्ताव को और अधिक संशोधित किया है जिसका संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है।

- (i) 100 टन की क्षमता वाली क्रेन की वार्षिक क्षमता 24 लाख टन मानते हुए और वार्षिक राजस्व अपेक्षा (अनुमानित प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ) रु. 12.07 करोड़ परिगणित करते हुए, पत्तन ने औसतन 7000 टन कार्य-निष्पादन के लिए रु. 50/- प्रति टन की दर प्रस्तावित की है।
- (ii) पत्तन ने सभी प्रकार की / क्षमताओं की एचएमसी के लिए लागू कार्य-निष्पादनता से जुड़ी दरें, जैसीकि नीचे सारणी में दी गई हैं, प्रस्तावित की हैं :-

प्रतिदिन की कार्य-निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	दर प्रति टन (रु. में)
6000 टन तक	40
6001 - 7000 टन तक	45
7001 - 8000 टन तक	50
8001 - 9000 टन तक	55
9001 - 10,000 टन तक	60
10001 - 11,000 टन तक	65
11001 और अधिक	70

- (iv) औसत प्रति पोतघाट (बर्थ) प्रतिदिन कार्य-निष्पादनता परिगणित करने का सूत्र निम्नानुसार है :-  
एचएमसी द्वारा लदान की गई / उतारी गई कुल मात्रा  
----- x 24 घंटे  
पोत आरंभ से पूर्णता तक लिया गया कुल समय
- (v) पीपीटी द्वारा प्रस्तावित अन्य नियम व शर्तें निम्नानुसार हैं :-

- (क) यदि एक एचएमसी दूसरी एचएमसी या ईएलएल क्रेन के साथ काम करती है तो क्रेन की पोतघाट प्रतिदिन कार्य-निष्पादनता, एचएमसी के लोडमीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (ख) क्रेन में दीर्घकालिक खराबियों के मामले में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी से पहले (क्रेन द्वारा) लादे गए / उतारे गए कार्गो की मात्रा को क्रेन के काम के घंटों से विभाजित कर, उसके परिणाम को 24 से गुणा करके किया जाएगा।
- (ग) किसी ऐसे कारण से, जिसके लिए एचएमसी को उत्तरदायी न ठहराया जा सके एचएमसी का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक रुकने के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट प्रदान की जाएगी। यदि एचएमसी दो घंटे से कम समय के लिए रुकती है तो उपर्युक्त प्रयोजन के लिए उस पर विचार नहीं किया जाएगा। यदि एचएमसी अपनी किसी वजह से रुकती है तो कोई छूट नहीं दी जाएगी। एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उतराई में आई सभी रुकावटों को, दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किया जाना है।
- (घ) कार्गो के लदान / उतराई के आरंभ से इसकी पूर्णता तक, पोत के लिए औसत पोतघाट प्रतिदिन निष्पादनता के अनुसार, लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोग कर्त्ताओं से वसूली हेतु क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा।
- (ङ) एचएमसी में खराबी के अथवा उसके काम न करने के कारण यदि पोत को स्थलान्तरित करना पड़ता है तो पोत को पत्तन से लंगरगाह तक स्थलान्तरित करने के प्रभारों के साथ, क्रेन प्रचालक से एक लाख रुपये का अर्थ-दंड भी वसूल किया जाएगा। इस प्रकार वसूल किए गए स्थलान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को वापिस कर दिए जाएंगे और अर्थदण्ड पत्तन के पास रह जाएगा।
- (च) एचएमसी के लिए, ऊपर दर्शाया गया, निष्पादनता जुड़ा प्रशुल्क सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के लिए है। यदि क्रेन को कन्टेनर्स, हैवी लिफ्ट, स्टील की सामग्री, प्रोजेक्ट कार्गो इत्यादि लादने / उतारने के लिए लगाया गया है तो पकड़ (ग्रेब) को हटाने और दोबारा लगाने की आवश्यकता है। इसलिए, उपयोगकर्त्ताओं को हुक आपरेशन के लिए गैब हटाए जाने के समय से ऊपर की गई गणना के अनुसार रु. 30,000/- प्रति घंटा की दर से, प्रति घंटा दर का भुगतान करना होगा।
- (छ) औसत कार्य -निष्पादनता पर विवाद होने की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय फाइनल और बाध्यकारी होगा।

9.2 उपर्युक्त प्रस्तावित निष्पादनता सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए अनुमोदन मांगने के अलावा, पीपीटी ने इसके द्वारा पहले सितंबर 2007 और मई 2009 में प्रस्तावित प्रचालकवार अंतरिम प्रशुल्क की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया था।

10. इस प्राधिकरण ने पीपीटी से अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण मांगने का निर्णय लिया । तदनुसार अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2009 के द्वारा पीपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया । एक अनुस्मारक के बाद पीपीटी ने दिनांक 10 नवम्बर 2009 के माध्यम से उत्तर दिया । हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण और उन पर पीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर सारणीरूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण	उस पर पीपीटी का उत्तर																																																
(i)	पीपीटी में एचएमसी का प्रचालन आरम्भ होने से सितम्बर 2009 तक पीपीटी एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की मात्रा (श्रुपुट) का विवरण प्रस्तुत है ।	<p>प्रत्येक पक्ष द्वारा प्रहस्तित कार्गो की वार्षिक मात्रा</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज</th> </tr> <tr> <th colspan="2">काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>7,23,609</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>1,828,884</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1,37,269</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स</th> </tr> <tr> <th colspan="2">काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>789,870</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">जिंदल स्टील एंड पावर</th> </tr> <tr> <th colspan="2">काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1,008,783</td> </tr> </tbody> </table>	एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज		काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ		2007-08	7,23,609	2008-09	1,828,884	2009-10	1,37,269	चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स		काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	789,870	जिंदल स्टील एंड पावर		काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	1,008,783																		
एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज																																																		
काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ																																																		
2007-08	7,23,609																																																	
2008-09	1,828,884																																																	
2009-10	1,37,269																																																	
चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स																																																		
काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ																																																		
2007-08	0																																																	
2008-09	0																																																	
2009-10	789,870																																																	
जिंदल स्टील एंड पावर																																																		
काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ																																																		
2007-08	0																																																	
2008-09	0																																																	
2009-10	1,008,783																																																	
(ii)	पीपीटी प्रहस्तित वस्तुओं का टनों के आधार पर ब्यौरा प्रस्तुत करें ।	<p>प्रहस्तित वस्तुओं का ब्यौरा</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज</th> </tr> <tr> <th>कार्गो</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>398,409</td> <td>929,820</td> <td>107,142</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td> <td>176,958</td> <td>809,683</td> <td>8,224</td> </tr> <tr> <td>सीमेंट क्लिंकर</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5,559</td> </tr> <tr> <td>प्रोजेक्ट कार्गो</td> <td>105</td> <td>-</td> <td>208</td> </tr> <tr> <td>क्रोम अयस्क</td> <td>53,250</td> <td>20,000</td> <td>661</td> </tr> <tr> <td>लाम कोक</td> <td>-</td> <td>15,864</td> <td>15,475</td> </tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td> <td>69,662</td> <td>36,917</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>मैंगनीज अयस्क</td> <td>25,225</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ग्रेनुलेटिड स्लेग</td> <td>-</td> <td>16,600</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>723,609</td> <td>1,828,884</td> <td>137,269</td> </tr> </tbody> </table>	एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज				कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10	कोयला	398,409	929,820	107,142	लोह अयस्क	176,958	809,683	8,224	सीमेंट क्लिंकर	-	-	5,559	प्रोजेक्ट कार्गो	105	-	208	क्रोम अयस्क	53,250	20,000	661	लाम कोक	-	15,864	15,475	लाइम स्टोन	69,662	36,917	-	मैंगनीज अयस्क	25,225	-	-	ग्रेनुलेटिड स्लेग	-	16,600	-	कुल	723,609	1,828,884	137,269
एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज																																																		
कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10																																															
कोयला	398,409	929,820	107,142																																															
लोह अयस्क	176,958	809,683	8,224																																															
सीमेंट क्लिंकर	-	-	5,559																																															
प्रोजेक्ट कार्गो	105	-	208																																															
क्रोम अयस्क	53,250	20,000	661																																															
लाम कोक	-	15,864	15,475																																															
लाइम स्टोन	69,662	36,917	-																																															
मैंगनीज अयस्क	25,225	-	-																																															
ग्रेनुलेटिड स्लेग	-	16,600	-																																															
कुल	723,609	1,828,884	137,269																																															

		<p style="text-align: center;">चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स और जिंदल स्टील एंड पावर 2009-10</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">कार्गो</th> <th style="width: 30%;">चेन्नई राधा इंजी. वर्क्स</th> <th style="width: 50%;">जिंदल स्टील एंड पावर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>250686</td> <td>328,544</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td> <td>317803</td> <td>381,013</td> </tr> <tr> <td>सीमेंट क्लिंकर</td> <td>113344</td> <td>233,246</td> </tr> <tr> <td>प्रोजेक्ट कार्गो</td> <td>2813</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>क्रोम अयस्क</td> <td>50338</td> <td>29,177</td> </tr> <tr> <td>लाम कोक</td> <td>-</td> <td>1,525</td> </tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td> <td>-</td> <td>35,278</td> </tr> <tr> <td>स्वीट सैंड</td> <td>12,530</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>मैगनीज अयस्क</td> <td>42,356</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>789,870</td> <td>1,008,783</td> </tr> </tbody> </table>	कार्गो	चेन्नई राधा इंजी. वर्क्स	जिंदल स्टील एंड पावर	कोयला	250686	328,544	लोह अयस्क	317803	381,013	सीमेंट क्लिंकर	113344	233,246	प्रोजेक्ट कार्गो	2813	-	क्रोम अयस्क	50338	29,177	लाम कोक	-	1,525	लाइम स्टोन	-	35,278	स्वीट सैंड	12,530	-	मैगनीज अयस्क	42,356	-	कुल	789,870	1,008,783																							
कार्गो	चेन्नई राधा इंजी. वर्क्स	जिंदल स्टील एंड पावर																																																								
कोयला	250686	328,544																																																								
लोह अयस्क	317803	381,013																																																								
सीमेंट क्लिंकर	113344	233,246																																																								
प्रोजेक्ट कार्गो	2813	-																																																								
क्रोम अयस्क	50338	29,177																																																								
लाम कोक	-	1,525																																																								
लाइम स्टोन	-	35,278																																																								
स्वीट सैंड	12,530	-																																																								
मैगनीज अयस्क	42,356	-																																																								
कुल	789,870	1,008,783																																																								
(iii)	<p>पीपीटी प्रत्येक कार्गो श्रेणी के अंतर्गत अर्जित निष्पादनता स्तर टन प्रतिदिन में प्रस्तुत करे ।</p>	<p style="text-align: center;">औसत दैनिक निष्पादनता</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">एबीजी हेवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड</th> </tr> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">आरम्भ की तिथि 17.11.2007</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">कार्गो</th> <th style="width: 20%;">2007-08</th> <th style="width: 20%;">2008-09</th> <th style="width: 45%;">2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>12,651</td> <td>14,252</td> <td>7,253</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td> <td>16,554</td> <td>21,488</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td> <td>16,562</td> <td>25,340</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>सीमेंट क्लिंकर</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स</th> </tr> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">आरम्भ की तिथि 15.04.2009</th> </tr> <tr> <th style="width: 60%;">कार्गो</th> <th style="width: 40%;">2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>10055</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td> <td>8691</td> </tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>सीमेंट क्लिंकर</td> <td>5698</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">जिंदल स्टील एंड पावर</th> </tr> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">आरम्भ की तिथि 23.04.2009</th> </tr> <tr> <th style="width: 60%;">कार्गो</th> <th style="width: 40%;">2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>11789</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td> <td>11567</td> </tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td> <td>12451</td> </tr> <tr> <td>सीमेंट क्लिंकर</td> <td>11319</td> </tr> </tbody> </table>	एबीजी हेवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड				आरम्भ की तिथि 17.11.2007				कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10	कोयला	12,651	14,252	7,253	लोह अयस्क	16,554	21,488	-	लाइम स्टोन	16,562	25,340	-	सीमेंट क्लिंकर	-	-	-	चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स		आरम्भ की तिथि 15.04.2009		कार्गो	2009-10	कोयला	10055	लोह अयस्क	8691	लाइम स्टोन	-	सीमेंट क्लिंकर	5698	जिंदल स्टील एंड पावर		आरम्भ की तिथि 23.04.2009		कार्गो	2009-10	कोयला	11789	लोह अयस्क	11567	लाइम स्टोन	12451	सीमेंट क्लिंकर	11319
एबीजी हेवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड																																																										
आरम्भ की तिथि 17.11.2007																																																										
कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10																																																							
कोयला	12,651	14,252	7,253																																																							
लोह अयस्क	16,554	21,488	-																																																							
लाइम स्टोन	16,562	25,340	-																																																							
सीमेंट क्लिंकर	-	-	-																																																							
चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स																																																										
आरम्भ की तिथि 15.04.2009																																																										
कार्गो	2009-10																																																									
कोयला	10055																																																									
लोह अयस्क	8691																																																									
लाइम स्टोन	-																																																									
सीमेंट क्लिंकर	5698																																																									
जिंदल स्टील एंड पावर																																																										
आरम्भ की तिथि 23.04.2009																																																										
कार्गो	2009-10																																																									
कोयला	11789																																																									
लोह अयस्क	11567																																																									
लाइम स्टोन	12451																																																									
सीमेंट क्लिंकर	11319																																																									

<p>(iv)</p>	<p>वर्तमान क्वायद किसी व्यक्तिगत / विशिष्ट प्रचालक के उल्लेख के बिना, पीपीटी में एचएमसी के उपयोग के लिए उच्चतम दर तय करने के लिए है। यह स्थिति पीपीटी को दिनांक 17 जून 2008 के हमारे पत्र द्वारा जून 2008 में सूचित कर दी गई थी और यही स्थिति पीपीटी को 20 जून 2008 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में भी स्पष्ट कर दी गई थी बाद में भी दिनांक 12 जन. 2009, 6 मई 2009 और 19 जून 2009 के अपने पत्रों द्वारा इस स्थिति पर जोर दिया गया था। पीपीटी से हमने 18 जून 2009 के अपने पत्र के माध्यम से अन्य बातों के साथ यह भी आग्रह किया गया था कि वह अंतरिम उपाय के रूप में भी प्रचालकवार दरों पर विचार न करे। दिनांक 6 अगस्त 2009 के पत्तन के पत्र के संदर्भ में पीपीटी को यह बताना है कि प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में दी गई पिछली सलाह पर उसने अमल क्यों नहीं किया। पीपीटी इस बात को नोट कर ले कि प्राधिकरण इस प्रकरण में प्रचालकवार दरों को न तो मंजूर करेगा और न ही उनका समर्थन करेगा।</p>	<p>(i) पत्तन ने अलग-अलग तिथियों को अलग-अलग शर्तों और निबंधनों पर तीन अलग-अलग आपूर्तिकर्ताओं से तीन हार्बर मोबाइल क्रेने संस्थापित करवाई।</p> <p>(ii) क्रेनों की क्षमता भी अलग-अलग है। एबीजी क्रेन की क्षमता 140 मी.टन है, जेएसपीएल क्रेन की क्षमता 100 मी.टन है और चेन्नई राधा क्रेन की क्षमता 80 मी.टन है।</p> <p>(iii) एबीजी क्रेन फरवरी 2007 में, चेन्नई राधा क्रेन फरवरी 2009 में और जेएसपीएल क्रेन अप्रैल 2009 में प्रचालित की गई।</p> <p>(iv) जबकि एबीजी क्रेन पहले से प्रयोग में लाई जा चुकी थी, चेन्नई राधा और जेएसपीएल क्रेनें बिल्कुल नई क्रेने हैं। इन क्रेनों के खरीद मूल्यों में व्यापक अंतर है। उनकी घोषणाओं के अनुसार एबीजी क्रेन को रू .16.68 करोड़ में खरीदा गया था, जेएसपीएल को रू . 37.32 करोड़ में और चेन्नई राधा को 25.13 करोड़ में खरीदा गया था।</p> <p>(v) निविदाओं की शर्त के अनुसार इन प्रचालकों द्वारा पत्तन को भुगतान किया जा रहा उपयोगकर्ता शुल्क भी भिन्न भिन्न है। पत्तन को एबीजी रू . 10.00 प्रति टन की दर से, चेन्नई राधा को रू . 32.60 प्रति टन की दर से और जेएसपीएल को रू . 30.00 प्रति टन की दर से उपयोगकर्ता शुल्क का भुगतान करते हैं।</p> <p>(vi) पत्तन को एबीजी ने 1.20 करोड़ रू पये और जेएसपीएल ने 6 करोड़ रू पये अपफ्रंट प्रीमियम के रूप में भुगतान किये हैं। चेन्नई राधा ने पत्तन को कुछ भी अपफ्रंट प्रीमियम का भुगतान नहीं किया है।</p> <p>(vii) कार्गो की उतराई / लदान के लिए क्रेनों द्वारा काम में लगाये गये ग्रैब भी व्यापक रूप से भिन्न हैं। एबीजी का ग्रैब 35 सीबीएम का, चेन्नई राधा का ग्रैब 30 सीबीएम का और जेएसपीएल का ग्रैब 41 सीबीएम का है।</p> <p>(viii) पत्तन न्यास ने एबीजी मोबाइल हार्बर क्रेन (एचएमसी) के लिए दर के अनुमोदन हेतु अपना प्रस्ताव दिनांक 14.09.2007 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत किया</p>
-------------	--	--

		<p>गया था । अन्य दो क्रेनों की संस्थापन अप्रैल 2009 में की गई थी । यदि टीएएमपी ने मोबाइल क्रेनें किराये पर लेने की दर की मंजूरी 2008-09 में ही सूचित कर दी होती तो पत्तन उन्हें ध्यान में रखकर, अन्य दो क्रेनों की संस्थापना के लिए निविदायें आमंत्रित कर लेता । चूंकि, टीएएमपी (प्राधिकरण) द्वारा अनुमोदित कोई भी दर उपलब्ध नहीं थी, पत्तन को अपफ्रंट किराया दर अधिसूचित किये बिना निविदाओं को अंतिम रूप देना पड़ा था ।</p> <p>(ix) प्रचालकवार दरों को, न्यासी मंडल द्वारा, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एक दर के अभाव में अनुमोदन प्रदान किया गया है जो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.2 और 2.17.3 के अनुरूप है ।</p> <p>उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, पत्तन उपयोगकर्ताओं के हितों की रक्षा के लिए, 3 अलग-अलग क्रेनों के लिए जो एक दूसरे से अनेक मामलों में भिन्न हैं, तीन अलग-अलग दरें वसूलने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं है ।</p> <p>एक बार निष्पादनता से जुड़ी अकेली दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हो जाये तो भविष्य में पत्तन द्वारा उसी को लागू किया जायेगा और तीन क्रेनों के लिए तीन दरें प्रभारित करने की वर्तमान व्यवस्था भविष्य के लिए बंद कर दी जायेगी ।</p>
--	--	--

11. प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है । प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई जिरह के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भिजवाये जायेंगे । ये हमारे वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

12. प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) इस प्राधिकरण ने, दरमान के सामान्य संशोधन के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव को निपटाते हुए 12 अक्टूबर 2007 को एक आदेश पारित किया था । पीपीटी ने तब, अन्य बातों के साथ-साथ पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी संस्थापित करने हेतु निजी प्रचालकों को अनुज्ञा प्रदान करने के लिए एक दर प्रस्तावित की थी । कार्रवाई के दौरान, जिसकी पराकाष्ठा 12 अक्टूबर 2007 के आदेश में हुई, पत्तन से अनुरोध किया गया कि वह लागत ब्यौरे के साथ नया प्रभार लगाने की आवश्यकता को विस्तार से समझाये । पत्तन ने बाद में बताया कि खुली

निविदा प्रक्रिया के माध्यम से एक सेवा-प्रदाता का चयन किया गया है और क्रेन को किराए पर लेने वालों से प्रभार वसूलना तय किया गया था। अतएव, पत्तन ने अनुरोध किया था कि उसके पिछले प्रस्ताव को वापिस लिया गया मान लिया जाए। इस पृष्ठ भूमि में पीपीटी ने, पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु सितम्बर 2007 में एक अलग प्रस्ताव दाखिल किया था।

- (ii) कार्गो-प्रहस्तन के लिए उपयोगकर्ताओं को सेवा प्रदान करने के प्रयोजन से, अलग-अलग लाइसेंस-एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर करने की तिथि से 5 वर्ष की अवधि के लिए, पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी की संस्थापना, प्रचालन और रखरखाव करने हेतु पीपीटी ने कुछ निजी क्रेन प्रचालकों को लाइसेंस प्रदान किए हैं। क्रेन आपूर्तिकर्ताओं को लाइसेंस प्रदान करने हेतु पीपीटी ने भुगतान के रूप में रेवेन्यू-शेयरिंग-मॉडल का अनुसरण किया है। क्रेन के उपयोगकर्ताओं से क्रेन किराया प्रभार उगाहने के लिए पत्तन द्वारा क्रेन-आपूर्तिकर्ताओं को अधिकृत किया गया है।
- (iii) जैसाकि पहले भी वर्णन आया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अन्तर्गत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त विशिष्ट सेवाओं के संबंध में दरों को यह प्राधिकरण अधिसूचित करे। उन मामलों में, जहां धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकरण व्यवस्था बीओटी कन्सेशन एग्रीमेंट से इतर रास्ते से की गई है, वहां मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि वह अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दर तय करे जिसे संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू किया जाए। पीपीटी और क्रेन प्रचालकों के बीच व्यवस्था कथित रूप से बीओटी व्यवस्था नहीं है। किन्तु क्रेन संबंधी सुविधा का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और, अतएव क्रेन संबंधी सुविधा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा नियमित किया जाना है। अब चाहे पत्तन यह सेवा स्वयं प्रदान करे या ऐसा करने के लिए किसी निजी प्रचालक को अनुज्ञा प्रदान करे, इस स्थिति में तो परिवर्तन नहीं होने वाला है। अतएव, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 का अनुसरण करते हुए इस प्रकरण को क्रेन संबंधी सेवा के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने के लिए लिया गया है। पीपीटी ने, विशेष रूप से, इसके प्रस्ताव को मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अन्तर्गत व्यवहार करने का अनुरोध किया है।
- (iv) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन की प्राधिकरण व्यवस्था पत्तन के प्रस्ताव से स्पष्ट नहीं थी। इसलिए, पीपीटी को सूचित किया गया था कि उससे इस संबंध में स्पष्टीकरण प्राप्त करने के बाद ही इसके प्रस्ताव को प्रशुल्क प्रकरण के रूप में पंजीकृत किया जाएगा। पीपीटी ने, पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन के लिए प्राधिकरण व्यवस्था को स्पष्ट करने में लगभग 5 महिने का समय लगा दिया। पीपीटी से, हमारे पत्र दिनांक 4 मार्च 2008 के माध्यम से मार्च 2008 में सलाह दी गई थी जिस पर दिनांक 18 जून 2008 के हमारे पत्र द्वारा जोर दिया गया था कि इस मामले में प्रशुल्क किसी विशिष्ट प्रचालक के संदर्भ के बिना तय किया जाएगा। जून 2008 को हुई संयुक्त सुनवाई में भी पीपीटी को यह पुनः स्पष्ट किया गया था कि वह अपने प्रस्ताव को, अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना, क्षमता के विभिन्न स्तरों के आधार पर संशोधित करे। लगभग 11 माह बाद मई 2009 को पीपीटी द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव में पाया गया कि वह प्रचालक वार प्रशुल्क की सिफारिश करता है। पीपीटी को यह पुनः बताने के बाद, पत्तन ने अपना दूसरा संशोधित प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त 2009 के अपने पत्र के अन्तर्गत दाखिल किया है।

एचएमसी के प्रचालन के लिए प्राधिकरण-व्यवस्था के बारे में स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना, एचएमसी के उपयोग के लिए उच्चतम दरें तय करने हेतु संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने में पीपीटी द्वारा लगाए गए समय के कारण इस प्रकरण को एक तर्कसंगत समय में अंतिम रूप देने में विलम्ब करवाई है।

- (v) दिनांक 17 अगस्त 2009 के अपने पत्र के माध्यम से भेजे गए सुधारों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त 2009 पर विचार किया गया और निम्नलिखित पैराग्राफों में उसका विश्लेषण किया गया।
- (vi) चूंकि पीपीटी के संशोधित प्रस्ताव को अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना उच्चतम दरें निर्धारित करनी है और दरों को कार्य-निष्पादनता से भी जोड़ना है, इसने अपना प्रस्ताव कुछ धारित मानकों और परिमाणों के आधार पर तैयार किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक अवयव की मानक संबंधी लागत का विकास करने के लिए प्रयास करने की अपेक्षा करती है। चूंकि धारा 2.4.1.के अन्तर्गत मानकों का अलग समुच्चय विकसित नहीं किया गया है, 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित मानकों पर ही, पीपीटी द्वारा अंगीकृत मानकों की तार्किकता का परीक्षण करने हेतु भरोसा किया गया है। कार्य-क्षमता से जुड़ा प्रशुल्क मानक-संबंधी दृष्टिकोण के आधार पर तय करने से एक प्रचालक को अपने प्रचालनों में दक्षता लाने को प्रोत्साहन मिलेगा और उपयोगकर्ताओं की अक्षम प्रचालन से रक्षा होगी।
- (क) 30 साइकिल प्रतिघंटा के सुविचारित साइकिल समय और 20 टन प्रति साइकिल की सुविचारित लदान दर पर विचार करते हुए पत्तन ने, वर्ष में एचएमसी के काम के घंटे 4000 गिनते हुए, 100 टन एचएमसी की क्षमता 2400 लाख टन प्रतिवर्ष अनुमानित की है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी एक बहुउद्देशीय बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन के लिए, खाद्यान्न और उर्वरक तथा कोयला, लाइमस्टोन, खनिज इत्यादि समेत शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन प्रतिदिन की दर निर्धारित करते हैं। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित 10,000 टन प्रतिदिन का आउटपुट मानक 20-20 टन क्षमता वाली तीन पोतघाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से दिया गया है। चूंकि यह कवायद 100 टन क्षमता वाली मानदंड-संस्थापक एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए है, जैसाकि पीपीटी ने प्रस्ताव किया है, प्रतिदिन प्रहस्तन दर के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में निर्धारित मानक को तदानुसार समायोजित करने की आवश्यकता है

पीपीटी द्वारा वर्णित तीनों क्रेनों की औसत निष्पादनता, कार्गो की श्रेणी के आधार पर 5698 टन प्रतिदिन से 25340 टन प्रतिदिन है, किन्तु, यह भी स्वीकार किया जाना चाहिए कि ये तीनों क्रेनें अलग-अलग क्षमता वाली हैं। इस समय की कवायद, पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार 100 टन क्षमता वाली मानदंड स्थापक क्रेन के लिए प्रहस्तन प्रभार तय करने के लिए है। तीन क्रेनों में से एक ने, जिसकी क्षमता कथित रूप से 100 टन है, 11,319 टन से 12451 टन प्रतिदिन के बीच (थ्रूपुट का) निष्पादन किया है।

2008 के मार्गदर्शियों में पोतघाट क्रेनों के लिए निर्धारित कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किसी अन्य उपलब्ध मानक (मानदंड) के अभाव में 20-20 टन क्षमता की तीन ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए निर्धारित 1000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में 25% की वृद्धि जोड़ना उचित ही है,

तदनुसार, ड्राई बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

एक वर्ष में काम के घंटे 4000 मानते हुए, जो 2008 के मार्गदर्शियों में उपकरणों के प्रचालन के लिए ईंधन-लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किए गए हैं, एचएमसी की समायोजित वार्षिक क्षमता, ड्राई बल्क के लिए 29,70,000 टन परिगणित होती है जो इस विश्लेषण में एचएमसी की वार्षिक क्षमता मानी गई है। संयोगवश, यह वार्षिक क्षमता स्तर, दिनांक 19 जून 2008 के अपने पत्र के माध्यम से पीपीटी द्वारा सूचित 30,00,000 टीईयू के बहुत करीब है।

- (ख) पीपीटी ने दो ग्रेब्स समेत 100 टन क्षमता की एक एचएमसी की पूंजी-लागत रु . 3007.74 लाख अनुमानित की है जिसमें माल ढुलाई भाड़ा और ड्यूटीज भी शामिल हैं। अनुमानित पूंजी लागत को पीपीटी द्वारा प्राप्त बजट-संबंधी कोटेशन का भी समर्थन प्राप्त है। बजट संबंधी कोटेशन को यूरो में बदलने के लिए पीपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर रु . 67.78 है जो इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर को प्रतिबंधित करने के लिए रु . 66.7875 अद्यतन की गई है। तदनुसार एचएमसी की पूंजी लागत रु . 2963.70 लाख आती है।
- (ग) (i) चूंकि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में क्रेन द्वारा ईंधन-खपत का कोई अलग मानक उपलब्ध नहीं है, पीपीटी द्वारा, अनुमानित 70 लिटर प्रतिघंटा ईंधन खपत को हिसाब-किताब में लिया गया है। ईंधन की प्रति यूनिट लागत को पीपीटी द्वारा विचारित रु. 40/- प्रति यूनिट की तुलना में, अद्यतन कर इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित रु. 34.98 प्रति यूनिट किया गया है।
- (ii) पीपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत पूंजी लागत की 5% आकलित की है जो 2008 के मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय पोतघाट स्थित मशीनी और विद्युतीय उपकरणों के लिए निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (iii) सकल पूंजी लागत के 1% पर अनुमानित बीमा लागत को भी 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुरूप पाया गया है।
- (iv) क्रेन की पूंजी लागत के 11.31% पर, पीपीटी द्वारा परिगणित मूल्य ह्यास लागत को, कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार 10.34% की मूल्य ह्यास दर लागू करते हुए सुधारा गया है।
- (v) पीपीटी ने, एचएमसी द्वारा जब वह प्रचालन में नहीं है, घेरी गई जगह का लाइसेंस शुल्क अनुमानित नहीं किया है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंधित करते हैं कि संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त दर के अनुसार लाइसेंस-शुल्क पर विचार किया जाए। पीपीटी के वर्तमान दरमान में, खुले भंडारण क्षेत्र के 100 वर्गमीटर के लिए रु. 1200/- प्रतिमाह या उसके अंश की दर पर लाइसेंस-शुल्क निर्धारित किया गया है। चूंकि क्रेन वर्षभर में 4000 घंटों के लिए प्रचालित होगी, वर्ष

भर में बिना काम वाली अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क पर पीपीटी के दरमान में प्रदत्त दर पर विचार किया गया है।

(vi) पीपीटी ने क्रेन की पूंजी लागत के 5% पर "अन्य व्यय" का अनुमान लगाया है। 2008 के मार्गदर्शी, अन्य व्ययों के अनुमानन के लिए सकल अचल परिसम्पत्तियों के मूल्य के 5% को मानक के रूप में निर्धारित करता है। अनुमानित अन्य व्यय, पीपीटी की गणना में पाई गई अंकगणितीय त्रुटियों में अपेक्षित थोड़ा-बहुत सुधार करके, स्वीकार किए जाते हैं।

(घ) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2009-10 में निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क प्रकरण के लिए 16% पर आरओसीई (ROCE) अपनाया है। पीपीटी ने क्रेन के लिखित मूल्य (रु. 2660.70 लाख) के 16% (रु. 425.71 लाख) पर आरओसीई का अनुमान लगाया है और इस प्रयोजन से क्रेन का सकल मूल्य तीन करोड़ रु पये मानते हुए, उस पर एक वर्ष के लिए रु. 339.30 लाख मूल्य को समायोजित करने के बाद पत्तन द्वारा लिखित मूल्य की गणना की गई है।

अनुमानित आरओसीई में संशोधन किया गया है और तीन वर्ष की अवधि के लिए, जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, लिखित मूल्य के औसत पर आरओसीई अनुमत किया गया है जो रु. 376.13 लाख आता है।

(ड.) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 1106.60 लाख आती है जो 16% आरओसीई (रु. 376.13 लाख) और अनुमानित प्रचालन लागत (रु. 730.47 लाख) का योग है। इस प्रकार, एचएमसी की सहायता से ड्राई बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए आधार दर रु. 37.26 प्रतिटन परिगणित होती है।

(च) हैवी लिफ्ट्स स्टील की सामग्री, प्रोजेक्ट कार्गो, कन्टेनर इत्यादि के प्रहस्तन के प्रयोजन से पीपीटी से पीपीटी ने रु. 30,000/- प्रति घंटा दर पर प्रस्तावित की है।

ड्राई बल्क के लिए और भरी वजनों, इस्पात की सामग्री, प्रोजेक्ट कार्गो इत्यादि के लिए प्रति घंटा आधार पर दर निर्धारित करने हेतु अपनाई गई विधि से विचलित होने का कोई अपवादीय कारण नहीं है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी इस्पात और थैलाबंद कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर तय करने हेतु भी मानक प्रदान करता है यह 20-20 टन क्षमता वाली तीन ईएलएल क्रेने काम में लगाने के साथ इस्पात और थैला बंद कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर निर्धारित करता है। मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउटपुट नार्म्स 20 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 3 पोतघाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से हैं जबकि यह कवायद 100 टन क्षमता वाली एक एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए है। इसके अलावा यहाँ यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि एक एचएमसी क्रेन के साथ ग्रेब जोड़े / लगाए बिना भी, अन्य कार्गो का प्रहस्तन कर सकता है। इसलिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर को, उपरोक्त तत्वों को मान्य करने के लिए अद्यतन करने की आवश्यकता है।

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की मात्रा की सूचना के आधार पर प्राधिकरण ने पाया कि ग्रेनाइट के संदर्भ से (जो अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो की श्रेणी के तहत आता है), वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक (नवम्बर 2009 तक) के वर्षों में औसत निष्पादनता 3046 टन प्रतिदिन परिगणित होती है। वास्तव में, अपनी तरह के अनूठे प्रयोग के आधार पर टीपीटी स्थित एचएमसी ने, वर्ष 2009-10 में प्रहस्तित ग्रेनाइट के तीन कन्साइन्मेंटों के संदर्भ से 2483, 3825 और 4341 टन प्रतिदिन की दैनिक प्रहस्तन दर अर्जित की। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एचएमसी ने, कम से कम ग्रेनाइट के लिए जो अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के तहत आता है, मार्गदर्शियों में प्रदत्त 2500 टन के प्रहस्तन मानक से अधिक निष्पादनता अर्जित कर ली है। उल्लेखनीय रूप से, टीपीटी में प्रचालित एचएमसी कोई नई क्रेन नहीं है और इसके अलावा इसकी क्षमता भी कमतर -80 टन की है जबकि पीपीटी के संबंध में की गई कवायद, 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के लिए मापदंड संबंधी प्रहस्तन दर तय करने के लिए है।

ऊपर वर्णित कारणों से और यह मान्य करते हुए भी कि टीपीटी द्वारा सूचित की गई ग्रेनाइट की प्रहस्तन दर एक पुरानी (सैकेंड हैंड) एचएमसी से प्राप्त की जा सकती है, इस प्राधिकरण का यह विचार है कि 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करना अयथार्थवादी नहीं होगा। अतएव, यह प्राधिकरण, (2008 के) मार्गदर्शियों में स्टील और थैलाबंद कार्गो तथा अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करने का निर्णय करता है। टीपीटी में एचएमसी के किराया प्रभारों के निर्धारण के मामले में भी यही नज़रिया अपनाया गया है। तदनुसार, इस विश्लेषण में स्टील तथा थैलाबंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की मापदंड संबंधी अद्यतन प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।

इन समायोजित मापदंडों और एक वर्ष में क्रेन के काम के 4000 घंटों का जैसाकि 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त है, का अनुसरण करते हुए और 70% के उपयोगिता अवयव को ध्यान में रखते हुए, जैसाकि इस विश्लेषण के पिछले भाग में विचार किया गया था, अलग-अलग कार्गो समूहों के लिए 1106.06 लाख रूपये का अनुमानित एआरआर प्राप्त करने के लिए, स्टील तथा थैलाबंद कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु एचएमसी के उपयोग के लिए प्रति टन आधार दर क्रमशः रू . 77.49 प्रति टन और रू . 124.06 प्रति टन परिगणित होती है।

- (vii) एचएमसी के उपयोग के लिए, प्रतिटन दर तय करने हेतु पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप सुधारा गया है। सुधारित विवरण **संलग्नक-1** में है।
- (viii) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों धारा 4.3 में तटवर्ती कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारण का अनुबंध किया गया है। कथित धारा में और आगे अनुबंध किया गया है कि थर्मल कोल और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गिट्टियों से इतर सभी तटवर्ती कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभार के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। पीपीटी ने एचएमसी के प्रचालनों के लिए कोई तटवर्ती (तटीय) दर प्रस्तावित नहीं की हैं।

अनुमानित वा रा आ को विदेशी और तटीय कार्गो के प्रहस्तन से एकत्रित किया जाना है। ऐसी स्थिति में, तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की अनुमानित क्षमता के भाग और विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन पर विचार करते हुए तटीय कार्गो के लिए रियायती दर तय किये जाने की आवश्यकता है। तटीय कार्गो के प्रहस्तन हेतु एचएमसी की क्षमता के भाग से संबंधित सूचना के अभाव में और मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 का अनुपालन करने हेतु तटीय दर सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दर के 60% पर निर्धारित की जाती है। फिर भी, यदि तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क का इस विश्लेषण में विचार किए गए अनुमानित राजस्व मॉडल पर कोई उल्लेखनीय प्रभाव पड़ने की संवना हो तो, पीपीटी के लिए यह विकल्प खुला है कि वह दरों में समायोजन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

- (ix) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 की अपेक्षा है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के बैच मार्क स्तरों से संबद्ध किया जाए। बैचमार्क स्तर से बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बैचमार्क स्तर से कम निष्पादनता के लिए दंड लगाते हुए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क ऊंची निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और निम्नतर निष्पादनता के लिए दंड प्रदान करता है। इसके अलावा, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर, व्यक्तिगत / अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना, एक साझा उच्चतम दर है। उपयोगकर्ताओं का सरोकर, जैसाकि एफआईएमआई द्वारा प्रस्तुत किया गया है, क्रेन द्वारा विश्वसनीय निष्पादनता की सुविधा सुनिश्चित करना है। इसके साथ ही, निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना, अन्य बातों के साथ, उन स्थितियों के भी अनुकूल रहेगी जहां, 100 टन के मानदंडीय स्तर से भिन्न क्षमता वाली क्रेन प्रचालन में लगाई जाएंगी।

पीपीटी द्वारा प्रस्तावित, निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना 1000 टन के अंतराल पर कट-ऑफ लिमिट से उच्चतर निष्पादनता प्राप्त करने के लिए आधार दर में रु. 5/- प्रतिटन की वृद्धि के द्वारा पुरस्कार का और 1000 टन के अंतराल पर समान रूप से कट-ऑफ लिमिट से निम्नतर निष्पादनता की स्थिति में, आधार-दर में रु. 5/- प्रतिटन की कटौती का प्रावधान करता है।

पत्तन ने स्लैब स्ट्रक्चर तैयार करने का आधार नहीं बताया है और ऐसा नहीं लगता है कि इसे विस्तृत विश्लेषण के बाद तैयार किया गया है। निष्पादनता ने 10% सुधार के लिए प्रशुल्क में लगभग 10% की वृद्धि कुछ ज्यादा ही उदार लगती है। जबकि 1000 टन का अंतराल बरकरार रखा गया है, कट-ऑफ सीमा से अधिक निष्पादनता प्राप्त करने के लिए आधार दर ने वृद्धि के द्वारा पुरस्कार और कट ऑफ सीमा से नीचे निष्पादनता के लिए आधार दर में कटौती की दर, आधार क्षमता से 1000 टन के प्रत्येक अंतराल के लिए 5% संशोधित की जाती है।

पीपीटी ने, निष्पादनता सम्बद्ध प्रशुल्क तैयार करने के लिए 7000 टन प्रतिदिन के औसत आउटपुट को कट-ऑफ प्वाइंट माना है। जैसाकि पिछले पैराग्राफों में बताया गया है, 70% उपयोगिता स्तर पर 12,500 टन प्रति दिन के समायोजित आउट-पुट मानक पर बेस यूनिट दर परिगणित करने हेतु गणनाओं में विचार किया गया है। अतएव, कट-ऑफ प्वाइंट 12500 टन के मानदंडीय स्तर से जुड़ा होना चाहिए। पीपीटी ने 7000 टन का कट-ऑफ प्वाइंट आकलित करने हेतु अपनी गणनाओं में 11.11 घंटों पर विचार किया है। चूंकि प्रशुल्क के प्रयोजन से क्रेन की निष्पादनता, बर्थ में पोत के प्रचालन-समय के संदर्भ से मापी जानी है, ऐसी छूट बेकार समय के लिए दोहरी गुंजाइश प्रदान करती है।

12,500 टन प्रति दिन की निष्पादनता के लिए आधार स्तरीय प्रशुल्क के संदर्भ से अन्य निष्पादनता स्लैब्स (पायदान) भी समायोजित किए गए हैं . 12,500 टन प्रतिदिन के निष्पादनता स्तर के लिए दर रू . 37.26 प्रति टन होगी ।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी उसी विधि का अनुपालन किया गया है जो ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादनता संबद्ध प्रशुल्क संरचना निर्धारित की गई है ।

संयोगवश, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से संबंधित एक अन्य कार्य विवरण में इस प्राधिकरण को सूचित किया गया है कि पत्तन ने ड्राई बल्क प्रचालनों के लिए एमएचसी के प्रचालन, अनुरक्षण और उस पर आदमी लगाने के लिए खुली स्पर्धात्मक बोली के द्वारा 10,000 टन प्रति दिन की निष्पादनता शर्त के साथ रू . 29.75 प्रति टन पर सेवाएं प्राप्त की हैं । मानदंडीय दृष्टिकोण अपनाते हुए इस मामले में निष्पादनता संबद्ध दर, 9500-10499 के आउट पुट स्लैब के लिए, रू . 31.67 प्रति टन परिगणित होती है जो तार्किकता का संकेत देती है ।

- (x) जब क्रेन खराब हो जाए या जब क्रेन कार्य-निष्पादन न कर रही हो तब पोत को पोतघाट से लंगर गाह तक स्थालान्तरित करने के लिए प्रभार लगाना और क्रेन प्रचालक पर रू. 1,00,000 का अर्थदंड लगाना, क्रेन से समुचित निष्पादनता सुनिश्चित करने के लिए धमकी (दबाव) का काम करेगा । यहां यह नोट करना समीचीन होगा कि एफआईएमआई ने उपकरण / उपस्कर के खराब हो जाने के प्रभाव को उभारा है । क्रेन-प्रचालक से वसूले गए पोत के स्थलान्तरण-प्रभार पोत को लौटा दिए जाने का प्रस्ताव है जबकि क्रेन-प्रचालक पर लगाया गया अर्थ-दंड पीपीटी द्वारा अपने पास रखा जाएगा ।
- (xi) एचएमसी के लम्बे समय के लिए खराब हो जाने की स्थिति में, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा के निर्धारण के लिए पीपीटी ने एक शर्त प्रस्तावित की है । पत्तन ने यह नहीं बताया है कि किस अवधि को "लम्बी अविध" माना जायेगा । निर्धारित किया जाता है कि एक घंटे से ज्यादा और पोत के बर्थ के रवाना होने के समय तक क्रेन में खराबी के मामले में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, क्रेन में खराबी आने से पहले क्रेन द्वारा लादे / उतारे गये कार्गो की मात्रा को क्रेन के काम के घंटों में विभाजित करके, भागफल को 24 से गुणा करके किया जायेगा ।
- (xii) (क) प्रकरण पर प्रक्रिया के दौरान, पीपीटी को एक से अधिक बार स्पष्ट किया गया है कि दर किसी व्यक्तिगत / विशिष्ट सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना तय किया जाना चाहिए । पीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह, अंतरिम उपाय के रूप में भी प्रचालकवार दरों पर विचार न करे । विभिन्न क्रेन आपूर्तिकर्ताओं की एचएमसी के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित करना पीपीटी का फैसला है । इस विश्लेषण के पिछले भाग में वर्णित कारणों से वर्ष 2008-09 में पीपीटी को प्रशुल्क देने का प्रश्न ही नहीं उठता । चूंकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 अपेक्षा करती है कि उच्चतम दरें व्यक्तिगत सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, समान रूप से लागू की जानी हैं, यह प्राधिकरण प्रचालकवार अंतरिम प्रशुल्क की वसूली हेतु पीपीटी के अनुरोध को मानने की स्थिति में नहीं है । पीपीटी ने दावा किया है कि पत्तन द्वारा निर्णित प्रचालकवार दरें मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.2 और धारा 2.17.3 के अनुसार हैं । धारा 2.17.2 प्रावधान करती है कि कोई महापत्तन, प्रस्तावित दर के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही, तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर लगा सकता है । पीपीटी ने दिनांक 7 मई 2009 के अपने पत्र द्वारा, प्रचालकवार दर प्रस्तावित करने

वाला प्रस्ताव दाखिल किया था किन्तु प्रस्तावित प्रचालकवार दरों की (सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल के लिए) अनुमत की थी, वह भी तब, जब प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी कि वह प्रचालकों के संदर्भ के बिना ही दरें तय करे। पीपीटी द्वारा यह सिद्ध नहीं किया गया था कि तदर्थ दरें, जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3 द्वारा अनुबंधित है, तुलनीय सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर तैयार की गई है। कथित धारा आगे प्रावधान करती है कि प्रस्तावित तदर्थ दर पर पत्तन और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं की परस्पर सहमति होनी चाहिए। सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल की एचएमसी के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उपयोगकर्ताओं के साथ पीपीटी की हुई बैठक के कार्यवृत्त, जिसकी एक प्रति पीपीटी द्वारा दिनांक 9 मई 2009 के अपने पत्र द्वारा पीपीटी ने प्राधिकरण को दी थी, यह सूचित नहीं करता कि पीपीटी ने तदर्थ आधार पर दरें लगाने के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति ले ली थी। यहाँ यह नोट करने / ध्यान देने योग्य है कि आमतौर पर उपयोगकर्ताओं का यह अनुरोध होता है कि सभी तीनों क्रेनों के लिए दरें समान होनी चाहिए।

- (ख) रू.. 43/- प्रतिटन की दर निर्धारित करने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव प्रासंगिक शेयर धारकों के साथ परामर्श के लिये लिया गया था और इस प्रकरण में आयोजित संयुक्त सुनवाई में रू . 43/- प्रति टन की प्रस्तावित दर पर शेयर धारकों के विचार सुने जाने थे। यह ध्यान देने योग्य है कि आमतौर पर उपयोगकर्ताओं ने कथित दर का समर्थन किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 इस प्राधिकरण को पिछले प्रभाव से, तदर्थ आधार पर अपनाई गई अंतरिम दर को मान्य करने का अधिकार प्रदान करती है। इस प्रकार, तदर्थ आधार पर रू . 43/- प्रति टन की दर लागू करने का पीपीटी का कदम अनुमोदित किया जाता है। पीपीटी ने एचएमसी के प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से, तदर्थ दर का लागू किया जाना, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के लागू किए जाने की प्रभावी तिथि तक जारी रखना अनुमत किया जाता है। परिणामस्वरूप, पीपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि किसी भी प्रचालक द्वारा, उसका प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर लागू करने की प्रभावी तिथि तक, प्रहस्तित कार्गो के लिए रू . 43/- प्रति टन से अधिक की दर पर की गई बिलिंग को, यदि कोई की गई हो तदानुसार समायोजित किया जाना चाहिए और उगाहा गय अतिरिक्त प्रभार की संबद्ध उपयोगकर्ताओं को धन वापसी की जानी चाहिए।

13.1 परिणामस्वरूप, और दिए गए कारणों के लिए तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है :-

- (क) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित फाइनल प्रशुल्क के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक रू . 43/- प्रति टन की तदर्थ दर लगाना।
- (ख) पीपीटी के वर्तमान दरमान के अध्याय-II, कार्गो संबंधी प्रभार में, वर्तमान खंड 2.15 के बाद जिसे 2.15 (क) की संख्या दी जा सकती है, खंड 2.15 (ख) के रू प में निम्नलिखित को डाला जाये:-

- “2.15 (ख) निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:  
(I) ड्राई बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु पये में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501 -13500	39.12	23.47
13501-14500	40.99	24.59
14501-15500	42.85	25.71

नोट:- वृद्धिकारी उच्चतम दरें परिगणित करने हेतु, जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है और दूसरे 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% किया गया है । तीसरे 1000 टन के लिए अपेक्षित दर, आधार दर बढ़ाकर 115% करके परिगणित की गई थी । 15500 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी यही विधि अपनाई जायेगी । इसी प्रकार, 9500 टन से नीचे निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें, तदनुसार आधार दर को घटाकर परिगणित की जायेगी ।

- (II) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:  
(क) इस्पात और थैला बंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु पये में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

नोट: वृद्धिकारी उच्चतम दरें परिगणित करने हेतु जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है । 7000 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी वही विधि अपनाई जायेगी । इसी प्रकार 5000 टन से कम निष्पादनता के लिए उच्चतम दर, आधार दर तदनुसार घटाकर परिगणित की जायेगी ।

- (ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु पये में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

नोट: वृद्धिकारी उच्चतम दरें परिगणित करने हेतु जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है। 4750 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी वही विधि अपनाई जायेगी। इसी प्रकार 2750 टन से कम निष्पादनता के लिए उच्चतम दर, आधार दर तदनुसार घटाकर परिगणित की जायेगी।

नोट्स:-

(i) प्रतिदिन की पोतघाट औसत निष्पादनता की गणना करने का सूत्र निम्नानुसार है :-

एचएमसी द्वारा लादी गई / उतारी गई कुल मात्रा

-----X 24 घंटे

पोत प्रचालन के आरंभ से पूर्णता तक लिया गया कुल समय

- (ii) पोत में / से कार्गो के लदान / उताराई के आरंभ से उसकी पूर्णता तक प्रतिदिन की पोतघाट औसत निष्पादनता के अनुसार क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर, लादे / उतारे गए कार्गो की संपूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोग-कर्त्ताओं से वसूली के लिए चुनी जाएगी।
- (iii) यदि एक एचएमसी किसी दूसरी एचएमसी या ईएलएल क्रेन / क्रेनों के साथ काम करती है तो क्रेन की प्रतिदिन पोतघाट निष्पादनता एचएमसी लोडमीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (iv) यदि क्रेन में एक घंटे से अधिक की खराबी आ जाए, जब तक पोत पोतघाट से रवाना हो, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, क्रेन में खराबी आने से पहले तक लादे गए / उतारे गए कार्गो की मात्रा को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित किया जाए और ऐसे भाग फल को 24 से गुणा करके किया जाए।
- (v) यदि एचएमसी के प्रचालन में लगातार दो घंटे से अधिक समय तक रुकावट आ जाए जिसके लिए एचएमसी को उत्तरदायी न ठहराया जा सके, तो पोत में क्रेन के प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट प्रदान की जाएगी। दो घंटे से कम समय के लिए क्रेन के प्रचालन में आई रुकावट पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। यदि क्रेन में किसी ऐसे कारण से खराबी आती है जिसके लिए एचएमसी उत्तरदायी है, तो एचएमसी को कोई छूट नहीं दी जाएगी। एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उताराई प्रचालनों में सभी रुकावटों को पोत के स्टीवेडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादनता रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (vi) एचएमसी में खराबी के कारण या काम न करने के कारण यदि पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाता है तो रु.1,00,000 (एक लाख रुपये मात्र) के अर्थ दंड के साथ-साथ, पोत घाट से लंगरगाह तक पोत को स्थलान्तरित करने के प्रभार क्रेन-प्रचालक से वसूले जाएंगे। इस प्रकार वसूले गए स्थलान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को वापिस किए जाएंगे जबकि अर्थदंड की राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी।
- (vii) औसत निष्पादनता पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।

13.2 चूंकि तदर्थ दर पहले से ही प्रचालन में है, अब तय की गई उच्चतम दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि के बाद 15 दिन बीत जाने पर प्रभावी होंगी और तीन वर्ष तक प्रभावी रहेंगी ।

13.3 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए अनुमोदित दर उच्चतम दर है और पत्तन पर समान सुविधाएँ / सेवाएं प्रदान करने के लिए, किसी विशेष प्रदाता का उल्लेख किये बिना, समान रूप से लागू होंगी । प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.3 के अनुसार, पत्तन प्राधिकार व्यवस्था में उपयुक्त रूप से एक आवश्यक शर्त डालकर यह सुनिश्चित करे कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता निर्धारित उच्चतम दर से अधिक वसूल न करे ।

13.4 पीपीटी को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया जाता है कि यदि किसी प्रचालक ने उनके प्रचालन आरम्भ होने की अलग-अलग तिथियों से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक प्रहस्तित कार्गो के लिए रु . 43/- प्रति टन की तदर्थ दर से अधिक दर पर कोई बिल बनाये हों तो उन्हें तदनुसार समायोजित किया जाये और उगाहे गए अतिरिक्त प्रभार की संबद्ध उपयोगकर्ताओं को धन वापसी करवाई जाये । पीपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह इस संबंध में 3 महीनों के भीतर अनुपालन रिपोर्ट दाखिल करे ।

(रानी जाधव)  
अध्यक्ष