

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 163

नई दिल्ली,

22 जून, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/54/2009-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मई, 2010 के 4थें दिन पारित)

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अभिकल्प, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर पूर्व घाट 1 में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अभियंत्रिकृत टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में अपेक्षित ब्योरे/दस्तावेज जैसे प्रस्तावित सुविधा के प्रत्यक्ष फीचर, स्टेकिंग कारक के संदर्भ में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन के कारण, टर्नओवर अनुपात, क्षमता गणना में पोतों के विभिन्न आकारों की क्षमता की हिस्सेदारी अंगीकृत करने का आधार, मसौदा प्रस्तावित दरमान और साध्यता रिपोर्ट की प्रति उपलब्ध नहीं करवाई गई थी। नोटिस की गई कमियों के मद्देनजर, प्रस्ताव बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह के साथ हमारे पत्र दिनांक 4 दिसम्बर 2009 द्वारा वीपीटी को वापस भेज दिया गया था।

2. वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा दाखिल किए गए बृहत् प्रस्ताव में उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं और इस मामले में परामर्श किए जाने के लिए भावी आवेदकों की सूची नहीं भेजी गई थी जबकि इस अपेक्षा के बारे में बताया गया था। हमारे पत्र दिनांक 14 जनवरी 2010 द्वारा दोबारा अनुस्मरण करवाने के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2010 और 22 जनवरी 2010 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/बोलीदाताओं की सूची अग्रेषित की गई थी।

3. प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

(i). पत्तन ने वर्तमान पूर्व घाट-1 बर्थ और पूर्व घाट-2 बर्थ के भाग से बदलते हुए डीबीएफओटी आधार पर स्टीम कोयला प्रहस्तन (उतराई प्रचालन) के लिए समेकित अभियंत्रिकृत टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है।

(ii). प्रत्यक्ष फीचर:

(क).	प्रस्तावित बर्थ की लम्बाई	---	280 मी0
(ख).	अपरन चौड़ाई	---	22.5 मी0
(ग).	ड्राफ्ट	---	वीपीटी की गहरा करने की योजनाओं के साथ विधिवत् सिंक्रोनाइजिंग करते हुए स्तरों में 14 मी0 ड्राफ्ट पोतों को सेवा प्रदान करना।
(घ).	भंडारण क्षेत्र	---	25 एकड़।

(iii). टर्मिनल की क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नलिखित पैरामीटर अंगीकृत करते हुए 6.40 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित किया गया है:-

- हैंडी और हैंडी मेक्स और पेनामेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 16 प्रतिशत और 84 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।
- हैंडी और हैंडी मेक्स पोत के लिए जलयान दिवस आउटपुट निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार 15000 टन प्रति दिन (टीपीडी) अंगीकृत किया गया है। पेनामेक्स पोत के लिए आउटपुट मानक कोयला के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 35000 टीपीडी के उतराई प्रतिमानक के विपरीत 27000 टीपीडी सुविचारित किया गया है।

इस संबंध में, पत्तन ने निवेदन किया है कि 27000 टीपीडी का आउटपुट प्रतिमानक सुविचारित किया गया है क्योंकि प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो बिना नमी का भार में हल्का और धूलपूर्ण है। इसने बताया है कि यही प्रतिमानक जीसीबी परियोजना में स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क में भी अंगीकृत किया गया था जिसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।

(ख). सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता निम्नलिखित पैरामीटर अंगीकृत करते हुए 5.95 एमटीपीए निर्धारित किया गया है:-

- यार्ड क्षमता स्टेकिंग (अर्थात् 101200 वर्ग मी0, परिवर्तन के बाद) के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में निर्धारित की गई है।

- स्टेकयार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए, पत्तन ने स्टेकिंग क्षमता प्रति वर्ग मी0 और टर्नओवर अनुपात के मामले में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन का प्रस्ताव किया है। स्टेकिंग क्षमता 3 टन प्रति वर्ग मी0 के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 4 टन प्रति वर्ग मी0 पर सुविचारित की गई है। 4 टन प्रति वर्ग मी0 का स्टेकिंग कारक 5 मी0 की स्टेक ऊंचाई पर आधारित है जैसाकि स्टीम कोयला के आयातकों में से एक आयात से मालूम किया गया है। दिशानिर्देशों से विपथन इस आधार पर तर्कसंगत उहराया गया है कि स्टीम कोयला बिना नमी का भार में हल्का और धूलपूर्ण है।
 - दिशानिर्देश 25 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि की गणना करते हुए एक वर्ष में 12 का टर्नओवर अनुपात निर्धारित करता है। प्रमुख उपयोक्ता एजेंसियों में से एक से मालूम की गई स्थिति के आधार पर, पत्तन ने अनुमान लगाया है कि 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि उपयुक्त होगी और तदनुसार टर्नओवर अनुपात 30 सुविचारित किया गया है।
- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य होते हुए 5.95 एमटीपीए निर्धारित किया गया है।

(iv). पूंजी लागत:

- (क). परियोजना की पूंजी लागत रु0 26552.16 लाख अनुमानित की गई है। कार्गो प्रहस्तन और बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	समूह	राशि
(i).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
	(1). सिविल निर्माण लागत	484.23
	(2). कोयला प्रहस्तन उपस्कर	17946.08
	(3). विविध (सिविल और प्रहस्तन उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत)	921.52
	जोड़	19351.83
(ii).	बर्थिंग गतिविधि	
	(1). बर्थ के निर्माण की लागत	5200.44
	(2). ढलान सुरक्षा कार्यों का निर्माण	438.47
	(3). बर्थ जुड़नार	180.29
	(4). भूमि सुधार	590.84
	(5). बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	790.29
	जोड़	7200.33
	कुल परियोजना लागत	26552.16

उपस्कर के बेड़े के मामले में, फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला प्रहस्तन के लिए प्रतिमानकों के संदर्भ में निम्नलिखित विपथन देखे गए हैं:-

- वीपीटी ने दो जलयान अनलोडरों की बजाय 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों की दो संख्याओं पर विचार किया है।
 - पत्तन ने 1 सं. ट्रक लोडर पर विचार नहीं किया है।
 - इसने दो क्रेनों पर विचार नहीं किया है।
- (ख). वीपीटी ने बताया है कि अनुमान 1 जून 2008 से लागू वीपीटी दर अनुसूची और 1 जून 2008 की वीपीटी दर अनुसूची में तैयार किए गए दर विश्लेषण के आधार पर और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी अद्यतन संशोधन सं. 2 के साथ और उन मदों के लिए प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों के आधार पर जहां दरें सिविल कार्यों के मामले में वीपीटी में लागू नहीं हैं, के आधार पर तैयार किए गए हैं। निकर्षण की लागत मै0 डीसीआई द्वारा किए गए रु0 300/घन के आधार पर परिगणित की गई है।

(v). प्रचालन लागत:

- (क). प्रचालन लागत बिजली और ईंधन लागत के अनुमानन को छोड़कर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का सामान्यतः अनुसरण करते हुए रु0 4989.93 लाख अनुमानित की गई है।

- (ख). 2 एचएमसी की तैनाती के मद्देनजर, ईंधन लागत एक क्रेन के लिए 4000 घंटे प्रति वर्ष के लिए 83 लिटर प्रति घंटा का उपभोग परिकलित करते हुए अनुमानित की गई है। पत्तन ने बताया है कि 4000 घंटे बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य घंटों के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। ईंधन की इकाई दर रु0 37.50 प्रति लिटर सुविचारित की गई है।
- (ग). एचएमसी के लिए अलग-से ईंधन लागत का अनुमान लगाने के मद्देनजर, बिजली लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के 50 प्रतिशत अर्थात् 1.4 इकाई/टन का 50 प्रतिशत = 0.7 इकाई/टन पर उपभोग परिकलित करते हुए अनुमानित की गई है।
- (vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।
- (vii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:
अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	4989.93
2.	आरओसीई (रु0 19351.83 पर 16 प्रतिशत)	3096.29
वार्षिक राजस्व अपेक्षा		8086.22

- (viii). राजस्व अपेक्षा दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विभिन्न प्रशुल्क समूहों में प्रभाजित की गई है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	रु0 लाखों में
1.	प्रहस्तन प्रभार (98 प्रतिशत)	7924.50
2.	भंडारण प्रभार (1 प्रतिशत)	80.86
3.	विविध प्रभार (1 प्रतिशत)	80.86

- (ix). प्रहस्तन प्रभार विपथित किया गया है ताकि 5.95 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से प्रहस्तन प्रभारों से अनुमानित राजस्व अपेक्षा वसूल की जा सके। पत्तन ने केवल विदेशी कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित किया है।
- (x). भंडारण प्रभार यह मानते हुए अनुमानित किया है कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत प्रस्तावित 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।
- (xi). बर्थ किराया:
(क). बर्थ किराया सेवाओं के लिए प्रचालन लागत रु0 384.49 लाख अनुमानित की गई है। प्रचालन लागत कम्पनी अधिनियम के अनुसार बर्थ की कुल पूंजी लागत और मूल्यहास पर 1 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण तथा बीमा गणना करता है।
(ख). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:
बर्थ किराये से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् निर्धारित की गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	384.49
2.	आरओसीई (रु0 7200.33 लाख पर 16 प्रतिशत)	1152.05
वार्षिक राजस्व अपेक्षा		1536.54

- (xii). संक्षेप में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा नीचे दी गई है:-
(क). बर्थ किराया:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
विदेशगामी पोत (रु0 में)	विदेशगामी पोत (रु0 में)
0.672	0.403

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
1.	स्टीम कोयला	133.18	79.91

(ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

- निःशुल्क अवधि : 10 दिन

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	स्टीम कोयला	1.60	3.20	6.40

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 6 जनवरी 2010, वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार, संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों को परिचालित किया गया था। स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड ने बताया है कि वे कोई स्टीम कोयला प्रहस्तन नहीं करते हैं और इसलिए टिप्पणी नहीं की थी। एसईडब्ल्यू-पीएसआरबी कंसोर्टियम इस मामले में इच्छुक नहीं है। हमें उपर्युक्त दो संगठनों के अलावा किसी अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और आरएफक्यू आवेदकों से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई थी।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 12 मार्च 2010 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा अपना जवाब भेजा है। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब																													
(i).	पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालक विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में प्रहस्तित स्टीम कोयला पोतों का पार्सल आकार, औसत जीआरटी भेजें।	<p>ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">कार्गो</th> <th colspan="2">पत्तन द्वारा प्रहस्तित</th> <th colspan="2">विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित</th> </tr> <tr> <th>औसत जीआरटी</th> <th>औसत पार्सल</th> <th>औसत जीआरटी</th> <th>औसत पार्सल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>स्टीम कोयला</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>29420</td> <td>41118</td> <td>26059</td> <td>32236</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>30827</td> <td>40565</td> <td>27790</td> <td>35577</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>28646</td> <td>45839</td> <td>28162</td> <td>35222</td> </tr> </tbody> </table>	कार्गो	पत्तन द्वारा प्रहस्तित		विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित		औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	स्टीम कोयला					2006-07	29420	41118	26059	32236	2007-08	30827	40565	27790	35577	2008-09	28646	45839	28162	35222
कार्गो	पत्तन द्वारा प्रहस्तित			विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित																											
	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत जीआरटी	औसत पार्सल																											
स्टीम कोयला																															
2006-07	29420	41118	26059	32236																											
2007-08	30827	40565	27790	35577																											
2008-09	28646	45839	28162	35222																											
(ii).	(क). पत्तन ने घाट क्षमता निर्धारित करते समय केपसाइज पोत की कोई हिस्सेदारी परिकल्पित नहीं की थी। ध्यान में रखते हुए कि निर्धारित किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की समयावधि और अब तथा भविष्य में पत्तन द्वारा परिकल्पित गहरा करने की परियोजनाओं के लिए है, वीपीटी पुष्टि करे कि 30 वर्षों की परियोजना अवधि के दौरान केपसाइज पोतों के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं है।	ईक्यू-1 बर्थ का विकास विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के आंतरिक हारबर में योजनाबद्ध किया गया है। आंतरिक हारबर की गहराई वर्तमान 11 मी0 डुबाव से 14 मी0 दो चरणों में योजनाबद्ध की गई है और उसके साथ कि आंतरिक हारबर पेनामेक्स पोतों को व्यवस्थित कर सकता है। केपसाइज पोत जिनके लिए 18 मी0 डुबाव की आवश्यकता होती है, आंतरिक हारबर में प्रहस्तित नहीं किया जा सकता।																													
	(ख). पिछले तीन वर्षों के दौरान पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालक अर्थात् विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में प्रहस्तित स्टीम कोयला पोतों के आधार पर और प्रस्ताव में परिकल्पित वर्धित डुबाव पर विचार करते हुए, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में परिकल्पित पोत वितरण पैटर्न की हिस्सेदारी का औचित्य बताएं।	पोत वितरण पैटर्न हैंडीमेक्स और पेनामेक्स पोतों के लिए क्लार्कसन रजिस्टर (जनवरी 2008) के बल्क केरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर परिकल्पित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-																													

		डीडब्ल्यूटी	पोतों की सं.	प्रतिशत हिस्सेदारी
		हैंडीमेक्स		
		40000 – 45000	472	16
		पेनामेक्स		
		45000 – 50000	500	
		50000 – 60000	620	
		60000 – 70000	445	
		70000 – 80000	876	
		कुल पेनामेक्स	2441	84
		पोतों की कुल सं.	2913	100
	(ग). पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 जलयान अनलोडरों की बजाय हारबर मोबाइल क्रेनों की दो संख्याओं पर विचार किया है। हैंडीमेक्स के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानकों के अनुसार उत्पादकता दर पर विचार किया गया है जबकि पेनामेक्स के लिए उतराई प्रतिमानक कार्गो की हल्की प्रकृति उद्धरित करते हुए कम किया गया है। केवल पेनामेक्स पोत के लिए ही क्यों का कारण, दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक कम किए जाने चाहिए स्पष्ट नहीं किया गया है। पत्तन ने अनलोडरों की बजाय एमएचसी के विकल्प के लिए कारण भी स्पष्ट नहीं किए हैं। मानक उपस्कर से प्रस्तावित विपथन के कारण पूंजी लागत में उत्पादकता अथवा बचत के रूप में कोई लाभ परिकल्पित नहीं किया गया है।	<p>कमतर दर की गणना करने का कारण बिना नमी वाले भार में हल्के होने की वजह से कार्गो (स्टीम कोयला) की प्रकृति के मद्देनजर है जिसकी वजह से ग्रेब पिकअप कम होगा। इसके लिए बार-बार पानी के छिड़काव की जरूरी पड़ेगी जब इसे उतारा और स्टेकयार्ड में ले जाया जाएगा और वैगनों पर लदाई की जाएगी जिससे प्रहस्तन दर भी प्रभावित होगी। इसके अलावा, उतराई के समय धूल-उत्सर्जन ज्यादा होता है जिसके कारण प्रदूषण को रोकने के लिए उतराई दर में कमी होगी। पेनामेक्स पोतों के लिए स्टीम कोयले हेतु 27000 टीपीडी का प्रतिलाभ जीसीबी अभियंत्रिकरण प्रस्ताव में टीएमपी द्वारा स्वीकार किया गया है।</p> <p>15000 टीपीडी के हैंडीमेक्स पोतों की प्रहस्तन दर के मामले में टीएमपी की टिप्पणी की समीक्षा की गई है और टीएमपी का प्रतिलाभ उपयुक्त माना गया है। इसलिए, 15000 टीपीडी अंगीकृत किया गया है।</p> <p>अनलोडरों की बजाय एचएमसी पर विचार करने के लिए कारण विशेषतः उतराई प्रचालनों के लिए मोबिलिटी और प्रचालनात्मक लचीलापन के मद्देनजर है।</p>		
(iii).	पूंजी लागत:			
	(क). पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2009 से प्रभावी संशोधन के साथ 1 जून 2008 से लागू दर अनुसूची पर आधारित हैं और अन्य मदों जिनके लिए दरें उपलब्ध नहीं हैं, प्रचलित बाजार दर अंगीकृत की गई है। पूंजी लागत के अनुमान अद्यतन किए जाने वाले प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं।	<p>सिविल कार्यों के लिए प्रेषित पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ दर अनुसूची पर आधारित हैं। उन मदों के लिए जो दरमान में उपलब्ध नहीं हैं, जनवरी 2010 को प्रचलित बाजार दरें अंगीकृत की गई हैं। जहां तक अभियांत्रिक कार्यों का संबंध है, लागतें मै0 सेंडविक एशिया प्रा0 लि0 (जलयान लोडर, स्टेकर, रिक्लेमर) और मै0 लिभर इंडिया प्रा0 लि0 (एचएमसी) से हाल ही में प्राप्त किए गए बजटीय ऑफर के आधार पर अद्यतन की गई हैं। (वीपीटी ने बजटीय ऑफर दिनांक 7 अप्रैल 2010 की एक-एक प्रति भेजी है।)</p>		
	(ख). विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने सिविल और उपस्कर लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर का दस्तावेजी समर्थन नहीं भेजा है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज शामिल नहीं किए गए हैं। सिविल और उपस्कर लागत दोनों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां भेजें।	<p>सिविल लागतों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए सिविल लागतों के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दरों का दस्तावेजी समर्थन और समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां संलग्न की गई हैं। वीपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी समर्थन पूंजी लागत अनुमानों को दर्शाने वाला केवल एक विवरण है। अंगीकृत इकाई दर के लिए प्रमाण पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है।</p>		

<p>(ग). बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग के लिए रु0 68.38 लाख की पूंजी लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग में बर्थ अपरन एवं पहुंचमार्ग का सुदृढीकरण भाग शामिल है जिसमें पहुंचमार्गों और बर्थ लोकेशन में निर्बाधित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए मजबूत सतह बिछाना शामिल है। ये सभी गतिविधियां चिह्नित की गई हैं और रु0 60.36 करोड़ की आधार लागत के लिए नीचे यथा निर्दिष्ट शीर्ष के अधीन परिगणित की गई है:-</p> <table border="1" data-bbox="895 405 1485 1361"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> <th>मात्रा</th> <th>दर</th> <th>जोड़</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01.</td> <td>क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य</td> <td>510 मी⁰</td> <td>93.60</td> <td>47,736</td> </tr> <tr> <td>02.</td> <td>ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना</td> <td>638 मी⁰</td> <td>447.45</td> <td>2,85,473</td> </tr> <tr> <td>03.</td> <td>11 कि०मी० तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन</td> <td>510 मी⁰</td> <td>163.57</td> <td>8,34,207</td> </tr> <tr> <td>04.</td> <td>मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि०मी० मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना</td> <td>764 मी⁰</td> <td>769.50</td> <td>5,87,898</td> </tr> <tr> <td>05.</td> <td>225 मि०मी० मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना</td> <td>574 मी⁰</td> <td>1344.20</td> <td>7,71,571</td> </tr> <tr> <td>06.</td> <td>हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना। 200x100x100मि०मी०</td> <td>2548 मी⁰</td> <td>824.90</td> <td>21,01,845</td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td>46,34,730</td> </tr> <tr> <td colspan="4">215 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td>60,35,927 या कहें 60.35 लाख</td> </tr> </tbody> </table> <p>जब 3 प्रतिशत आकस्मिकताएं, 7 प्रतिशत परियोजना पर्यवेक्षण प्रभार और 2.8 प्रतिशत कार्य करार कर जोड़े जाते हैं तो इकाई लागत रु0 68.38 लाख परिगणित होती है।</p>	क्र. सं.	विवरण	मात्रा	दर	जोड़	01.	क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 मी ⁰	93.60	47,736	02.	ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना	638 मी ⁰	447.45	2,85,473	03.	11 कि०मी० तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन	510 मी ⁰	163.57	8,34,207	04.	मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि०मी० मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना	764 मी ⁰	769.50	5,87,898	05.	225 मि०मी० मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 मी ⁰	1344.20	7,71,571	06.	हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना। 200x100x100मि०मी०	2548 मी ⁰	824.90	21,01,845					46,34,730	215 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़									60,35,927 या कहें 60.35 लाख	<p>टीएएमपी द्वारा कही गई बात यही है कि क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए घटक बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों आदि के अधीन शामिल किया गया है:-</p> <p>[पहले सुविचारित बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों की लागत जोड़: क्षेत्र अल्यूमिनेशन की लागत संशोधित बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों की लागत]</p> <p>= रु0 339.89 लाख = रु0 46.72 लाख = <u>रु0 386.61 लाख</u></p>
क्र. सं.	विवरण	मात्रा	दर	जोड़																																																
01.	क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 मी ⁰	93.60	47,736																																																
02.	ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना	638 मी ⁰	447.45	2,85,473																																																
03.	11 कि०मी० तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन	510 मी ⁰	163.57	8,34,207																																																
04.	मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि०मी० मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना	764 मी ⁰	769.50	5,87,898																																																
05.	225 मि०मी० मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 मी ⁰	1344.20	7,71,571																																																
06.	हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना। 200x100x100मि०मी०	2548 मी ⁰	824.90	21,01,845																																																
				46,34,730																																																
215 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़																																																				
				60,35,927 या कहें 60.35 लाख																																																
<p>(घ). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची में, बिजली कार्य अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के अधीन समूहित किया गया है। सिविल लागत में क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए रु0 46.72 लाख शामिल है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची के अनुसार नहीं है। चूंकि अभियांत्रिक उपस्कर लागत के अनुमानन में बिजली कार्य और लाइटिंग के लिए रु0 339.89 लाख पहले से शामिल किए गए हैं, इसलिए क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए सिविल लागत के अधीन रु0 46.72 लाख का अनुमान लगाने का कारण भेजें।</p>																																																				

	<p>(ड). स्थानांतरण टावर दिशानिर्देशों में सिविल कार्य की सूची के अधीन विनिर्दिष्ट किए गए हैं। पत्तन ने प्रहस्तन उपस्कर के अधीन इस मद पर विचार किया है जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।</p>	<p>स्थानांतरण टावरों की लागत सिविल निर्माण लागत के अधीन सुविचारित की जा रही है।</p>
	<p>(च). हालांकि उपस्कर लागत में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार वैगन टिपलर शामिल है, परन्तु सिविल लागत में रेल ट्रैकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों की लागत शामिल नहीं की गई है। इसके अलावा, दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की मानक सूची में निर्धारित कन्वेयर गेलेरियों, मार्शलिंग यार्ड, सड़कों आदि की लागत भी शामिल नहीं की गई है। पत्तन दोबारा पुष्टि करे कि ये सिविल कार्य (दिशानिर्देशों में उल्लिखित) पत्तन द्वारा परिकल्पित नहीं किए गए हैं।</p>	<p>वीपीटी द्वारा हाल ही में स्टेकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं जिसे उपयोक्ता द्वारा उपयोग किया जा सकता है। वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों के संबंध में, बर्थ के बैक अप क्षेत्र के विकास के लिए वर्तमान भवनों/शैडों को गिराया जाना है जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में उपयोग किया जा सकता है।</p> <p>सड़के बिछाने के लिए सिविल कार्यों की लागत के संबंध में, यह बताया गया है कि वहां पर वर्तमान में और हाल ही में बिछाई गई सड़कें और खाली भवन हैं।</p> <p>कन्वेयर गेलेरी से संबंधित सिविल कार्यों के संबंध में, यह बताया गया है कि भूमि सुधार के लिए ₹0 5.22 करोड़ की राशि आबंटित की गई है जिसमें कन्वेयर गेलेरियों और स्थानांतरण टावरों के लिए नींव शामिल है। भूमि सुधार के लिए ₹0 5.91 करोड़ की लागत जो पहले बर्थ गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई थी, दिशानिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित की जा रही है।</p>
(iv).	<p>प्रचालन लागत:</p>	
	<p>(क). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों की संख्या के प्रतिमानक अर्थात् 4000 घंटे अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए लागू नहीं किया जा सकता। घाट क्षमता गणना में घंटों की संख्या 365 दिन x 24 घंटे x 70 प्रतिशत उपयोग = 6132 घंटे है। पत्तन द्वारा भेजी गई बर्थ किराया गणना में भी यह 5952 बर्थ घंटों द्वारा समर्थित है। बिजली लागत का अनुमानन उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में संशोधित करें।</p>	<p>जैसाकि टीएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है, ईंधन लागत वास्तविक कार्य घंटों अर्थात् 6120 घंटे के संदर्भ में संशोधित की गई है जैसाकि बर्थ किराया प्रशुल्क प्रति टन/प्रति जीआरटी (255 बर्थ दिवस x 24 घंटे) में दर्शाया गया था।</p>
	<p>(ख). जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएमपी/51/2009-वीपीटी दिनांक 11 मार्च 2010 के पैरा 5 (iv) (ग) में उल्लेख किया गया था कि पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास में 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार निर्धारित करते समय सुविचारित ईंधन उपभोग 70 लिटर/घंटा है। विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, वीपीटी में बल्क प्रचालक के 60 लिटर/घंटा का ईंधन उपभोग दर्शाया है। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, वीपीटी के लिए अंगीकृत 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए 83 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग को तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है।</p>	<p>टीएमपी की टिप्पणी नोट की गई है और पारादीप पत्तन के मामले में प्राधिकर द्वारा सुविचारित ईंधन अर्थात् 70 लिटर प्रति घंटा परिगणित किया गया है।</p>
	<p>(ग). बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक के 50 प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है। पत्तन गणना में परिकल्पित प्रतिमानक के तदर्थ 50 प्रतिशत की बजाय संभावित बिजली उपभोग करने वाले उपस्कर/सुविधा के संदर्भ में गणना में परिकल्पित 0.7 इकाई/टन बिजली उपभोग का औचित्य</p>	<p>कुल प्रचालनात्मक गतिविधि में शामिल हैं:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ एचएमसी के माध्यम से उतराई ▪ कन्वेयर प्रणाली ▪ स्टेक यार्ड में उतराई ▪ रिक्लेमिंग और स्टेकिंग ▪ वैगन लदाई आदि

	बताएं।	एचएमसी के माध्यम से उतराई के अलावा, सभी शेष गतिविधि के लिए बिजली उपभोग की आवश्यकता होती है और इसलिए, एचएमसी से इतर उपस्कर और एचएमसी ईंधन उपभोग के मामले में 1.4 लि0/टन के 80 प्रतिशत पर विचार किया गया है।										
	(घ). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबद्ध महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित किया जाना चाहिए। आधार जिसपर लाइसेंस शुल्क की इकाई दर अंगीकृत आधार दर की गणना के साथ जोन 1ग के लिए अनुमानित की गई है और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्पष्ट करें। प्राधिकरण ने जोन 1ख के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। इस जोन में आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	आधार जिसपर लाइसेंस शुल्क की इकाई दर जोन-1ग के लिए अनुमानित की गई है, भेजा गया है। चूंकि 2008-13 अवधि के लिए मूल्यांकन अभी तक निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए 2 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। जोन-1ख के मामले में, प्राधिकरण ने उस जोन के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। परंतु समीपवर्ती जोन अर्थात जोन-1क के मामले में जिसकी दर रु0 2215 प्रति वर्ग मी0 अर्थात रु0 2650 प्रति वर्ग मी0 है जिसे टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसलिए, इसे जोन-1ख के लिए भी अंगीकृत किया गया है। (जोन-1ख और 1ग के लिए पट्टा किराये के लिए गणना पत्रक भेजा गया है।)										
(v).	हालांकि पत्तन ने बर्थ किराये और समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है, परंतु प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत करने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यह पुष्टि करें कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में तटीय पोत कार्गो का तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि स्टीम कोयले के आयात के लिए तटीय पोतों/तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है क्योंकि स्टीम कोयला ओवरसीज आयात है।										
(vi).	यह दर्शाने के लिए विश्लेषण भेजें कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाली कार्गो क्षमता के निर्धारण के लिए परिकल्पित औसत विराम समय दर्शाएं।	प्रतिशत कार्गो जो भंडारण प्रभार आकर्षित करता है की समीक्षा की गई है और 23 प्रतिशत पर पुनः सुविचारित किया गया है, और ब्योरे निम्नवत् हैं:- <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>विराम समय</td> <td style="text-align: right;">10 days</td> </tr> <tr> <td>बर्थ में पोत का विराम</td> <td style="text-align: right;">2.7 days</td> </tr> <tr> <td>निःशुल्क अवधि</td> <td style="text-align: right;">5 days</td> </tr> <tr> <td>दिन जो भंडारण आकर्षित करेंगे</td> <td style="text-align: right;">2.3 days</td> </tr> <tr> <td>प्रतिशत कार्गो जो भंडारण आकर्षित करेंगे</td> <td style="text-align: right;">23%</td> </tr> </table> (2.3 दिन/10 दिन x 100)	विराम समय	10 days	बर्थ में पोत का विराम	2.7 days	निःशुल्क अवधि	5 days	दिन जो भंडारण आकर्षित करेंगे	2.3 days	प्रतिशत कार्गो जो भंडारण आकर्षित करेंगे	23%
विराम समय	10 days											
बर्थ में पोत का विराम	2.7 days											
निःशुल्क अवधि	5 days											
दिन जो भंडारण आकर्षित करेंगे	2.3 days											
प्रतिशत कार्गो जो भंडारण आकर्षित करेंगे	23%											
(vii).	मौजूदा बाजार स्थिति दर्शाने के लिए पूंजी लागत अनुमान अद्यतन करें और अपफ्रंट प्रशुल्क में सूचकांकन 1 जनवरी 2010 के संदर्भ में होगा।	दरें 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची के आधार पर परिगणित की गई हैं।										

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 17 मार्च 2010 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:-
(i). पत्तन ने मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर वीपीटी का विस्तृत प्रतिसाद।
(ii). घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच बेमेल को दूर करने के लिए वीपीटी अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे। वीपीटी को प्रतिसाद के लिए एक सप्ताह का समय (अर्थात) 23 मार्च 2010 तक का समय दिया गया था।

6.3. मै0 आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर एंड प्रोजेक्ट्स लिमिटेड को, उसके द्वारा यथा सहमत, उसकी लिखित टिप्पणियां भेजने के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था। तथापि, इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उनसे टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

6.4. संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने अपना जवाब संशोधित प्रस्ताव के साथ 14 अप्रैल 2010 द्वारा भेजा था। जब सिविल लागत के अनुमानन में विसंगतियां देखी गई थीं तब पत्तन को बता दिया गया था, वीपीटी ने स्पष्टीकरण दिनांक 27

अप्रैल 2010 द्वारा अनुसरित अपने पत्रों दिनांक 22 अप्रैल 2010 और 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपने अनुमान संशोधित किए हैं। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता मूल प्रस्ताव में अनुमानित 5.95 मिलियन टन प्रति वर्ष के विपरीत 6.41 मिलियन टन प्रति वर्ष की गई है। मूल प्रस्ताव में, घाट क्षमता और यार्ड क्षमता 6.41 मिलियन टन और 5.95 मिलियन टन निर्धारित की गई थी। संशोधित प्रस्ताव में, सीमित करने वाले कारक के रूप में 6.41 मिलियन टन की घाट क्षमता, वीपीटी ने सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 6.41 मिलियन टन की गई है।
- (ii). बर्थिंग सेवाओं की पूंजी लागत के अधीन उसके द्वारा पहले सुविचारित भूमि सुधार के लिए रु 590.84 लाख की अनुमानित लागत अब संशोधित कर रु 673.75 लाख की गई है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन सुविचारित की गई है।
- (iii). उपस्कर की पूंजी लागत के अधीन पहले सुविचारित रु 192.60 लाख के स्थानांतरण टॉवरों की अनुमानित लागत उपस्करों की मानक सूची के अधीन नहीं है, अब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन सुविचारित की गई है।
- (iv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन पहले सुविचारित क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए रु 46.72 लाख की लागत अब उपस्करों की मानक सूची के अधीन सूचीबद्ध बिजली पावर और कंट्रोल सिविल गियरों की अनुमानित लागत के साथ जोड़ी गई है।
- (v). 2 संख्या हारबर मोबाइल क्रेनों (2 संख्या जलयान अनलोडरों के स्थान पर) की लागत के लिए रु 3625.47 लाख की पूर्ववर्ती अनुमानित राशि संशोधित कर रु 5891.39 लाख की गई है।
- (vi). वीपीटी ने पहले प्रत्येक रिक्लेमर और स्टेकर की 2 संख्या का प्रस्ताव किया था, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने 1 रिक्लेमर और 1 स्टेकर तथा 1 स्टेकर-सह-रिक्लेमर का प्रस्ताव किया था। स्टेकर-सह-रिक्लेमर उपस्कर की मानक सूची में शामिल नहीं है। रिक्लेमरों और स्टेकरों की कुल लागत संशोधित कर रु 6117.98 लाख से रु 8970.77 लाख की गई है।
- (vii). एक वैगन लोडर की पूर्ववर्ती अनुमानित लागत संशोधित कर रु 1699.44 लाख से रु 2447.19 लाख की गई है।
- (viii). उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, बर्थिंग सेवा, कार्गो प्रहस्तन सेवा और कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा संशोधित किए गए हैं। कुल पूंजी लागत संशोधित कर रु 265.52 करोड़ से रु 323.18 करोड़ की गई है।
- (ix). प्रचालन लागत का अनुमानन भी संशोधित पूंजी लागत अनुमानन के संदर्भ में संशोधित किया गया है।
- (x). प्रस्ताव बैल्ट कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से उतराई प्रणाली से स्टेकयार्ड तक कार्गो का स्थानांतरण, स्टेकयार्ड में कार्गो की स्टेकिंग और हिंटरलैंड के लिए आगे के परिवहन हेतु स्टेकयार्ड से वैगन-लोडर तक कार्गो की रिक्लेमिंग परिकल्पित करता है। पृथक ट्रक लोडर रखने की जरूरत नहीं है क्योंकि कार्गो कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से स्टेकयार्ड में स्थानांतरित किया जाता है। इसलिए, ट्रक-लोडर पर विचार नहीं किया गया है।

प्रस्ताव में परिकल्पित दो हारबर मोबाइल क्रेनें 27,000 टन की परिकल्पित कोयला उतराई की आवश्यकता को पूरा कर सकती है।

- (xi). संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

(रु लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन के लिए	बर्थ किराये के लिए
1.	पूंजी लागत		
	(क). सिविल	1292.70	6110.90
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर	23666.67	--
	(ग). विविध	1247.97	--
	कुल प्रचालन लागत	26207.34	6110.90
2.	आरओसीई 16 प्रतिशत	4193.17	977.74
3.	प्रचालन लागत	6692.75	326.32
4.	कुल राजस्व अपेक्षा	10885.92	1304.06

- (xii). निःशुल्क भंडारण अवधि संशोधित कर 10 दिनों से 5 दिन की गई है।

(xiii). अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
विदेशगामी दर (रु० में)
0.53

(ख). स्टीम कोयला प्रहस्तन प्रभार:

	(दर रुपयों में प्रति टन)
नामपद्धति	विदेशी
प्रहस्तन प्रभार	166.48

(ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

- निःशुल्क अवधि : 5 दिन
- निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
1.	पहले 5 दिनों के लिए	1.48
2.	6वें से 10वें दिन	2.22
3.	11वें दिन से आगे	2.96

(घ). सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण आदि सेवाओं को कवर करने के लिए विविध प्रभार रु० 1.70 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

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

(i). प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अभियंत्रिकृत टर्मिनल में स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में स्टीम कोयला प्रहस्तन के लिए बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भलीभांति परिचित हैं। संयोगवश, दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में यथा विनिर्दिष्ट, अगले पांच वर्षों के लिए टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमा की अनुप्रयोज्यता चिह्नित घटक अथवा समान तरह की सेवाएं प्रदान करने के संदर्भ में है। आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमा कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए सुविधा तालमेल के लिए है। इसके अलावा, दो परियोजनाओं की क्षमताएं भी भिन्न-भिन्न हैं। ऐसी स्थिति में, यह मामला सिर्फ स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लिया गया है।

(ii). इस प्रस्ताव पर हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया है जिसमें पूंजी लागत संशोधित कर रु० 323.18 करोड़ की गई है और सर्वोत्तम क्षमता 6.41 मिलियन टन ली गई है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iii). वीपीटी ने सामान्य तौर पर अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में साथ-साथ चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

वीपीटी ने अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.41 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित की है। वीपीटी ने आंतरिक हारबर को 14 मी0 डुबाव तक गहरा करना परिकल्पित किया है, जहां स्टीम कोयला प्रहस्तन टर्मिनल विकसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह बताते हुए कि केपसाइज पोतों के लिए 18 मी0 डुबाव की आवश्यकता होती है, वीपीटी ने घाट क्षमता का निर्धारण करते समय केपसाइज पोतों का कोई हिस्सा परिकल्पित नहीं किया है। पत्तन ने क्लार्कसन रजिस्टरी के बल्क केरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर पोतों की क्षमता का हिस्सा परिकल्पित किया है।

उत्पादकता के संदर्भ में, दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानकों के अनुसार हैंडीमेक्स पोतों के लिए 15,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर पत्तन द्वारा विचार किया गया है जबकि पेनामेक्स पोतों के लिए उतराई प्रतिमानक कार्गो की हल्की प्रकृति उद्धरित करते हुए 35,000 टन प्रतिदिन से कम कर 27,000 टन प्रतिदिन किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि कोयले की कई ग्रेड और श्रेणियां हैं परंतु दिशानिर्देशों के भाग प्रतिमानक कोयले के विभिन्न प्रकारों के लिए भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। कि कोयले की प्रकृति उत्पादकता/प्रहस्तन दर को प्रभावित करेगी इसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी के कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला तालमेल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया गया था। उक्त आदेश में, स्टीम कोयले की प्रहस्तन दर 27000 टन प्रतिदिन ली गई थी। यही स्थिति इस मामले में भी बनाए रखी गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए निर्धारित की जानी है। वीपीटी ने सुविधा के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में यार्ड क्षमता निर्धारित की है। यह उल्लेखनीय है कि यार्ड क्षमता उपलब्ध बैकअप क्षेत्र पर निर्भर है और दिशानिर्देश सुविचारित किए जाने वाले भंडारण क्षेत्र के लिए कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं।

(ii). स्टेकिंग क्षमता:

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश स्टेकिंग कारक प्रतिमानक 3 टन प्रति वर्ग मी0 निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने स्टीम कोयले के लिए, भार में हल्का और धूलपूर्ण प्रकृति होने की वजह से, 4 टन प्रति वर्ग मी0 स्टेकिंग कारक पर विचार किया है। संयोगवश, आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण ने स्टीम कोयले के लिए वीपीटी द्वारा परिकल्पित 4 टन प्रति वर्ग मी0 के स्टेकिंग कारक पर विश्वास किया था। इस विश्लेषण में वीपीटी द्वारा परिकल्पित स्टेकिंग कारक पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

(iii). प्लॉट टर्नओवर:

दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर हेतु प्रतिमानक 12 है। नवम्बर, 2009 के मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने प्रमुख उपयोक्ता एजेंसियों में से एक एजेंसी से प्राप्त की गई 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि के आधार पर टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया है। पत्तन ने एक वर्ष में 330 कार्यदिवस और 10 दिनों का विराम समय परिकल्पित करते हुए अप्रैल 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में टर्नओवर अनुपात को संशोधित कर 33 किया है। इसे ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2012 तक पत्तन द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित रेल संपर्कता में सुधार जिससे रेल साइड सेवा में बढ़ोतरी होने की संभावना है और इससे कार्गो की निकासी में बढ़ोतरी और विराम समय में कमी होगी, पत्तन द्वारा परिकल्पित संशोधित टर्नओवर अनुपात पर विचार किया गया है। सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने और घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच बेमेल से बचने के लिए उपलब्ध भंडारण प्लॉट का तेजी से टर्नओवर जरूरी है।

(iv). ऊपर यथा स्पष्ट स्टेकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात को अंगीकृत करते हुए और दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अभियंत्रिकृत टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6545616 टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक पूरी तरह से प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए जाते हैं तो यार्ड क्षमता संशोधित पैरामीटरों के आधार पर निर्धारित 6.55 एमटीपीए के विपरीत 1.78 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी।

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
अभियंत्रणीकृत टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में दो क्षमताओं अर्थात घाट और यार्ड के कमतर होने की वजह से 6407940 टन प्रतिवर्ष सुचारित की गई है।

(v). पूंजी लागत:

वीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित पूंजी लागत रु0 323.18 करोड़ है जिसमें से रु0 61.11 करोड़ बर्थिंग गतिविधि और रु0 262.07 करोड़ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटनीय है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाए।

बर्थ की लागत रु0 53.21 करोड़ अनुमानित की गई है। इसमें ढलान सुरक्षा दीवारों के निर्माण के लिए रु0 3.90 करोड़ की अनुमानित लागत जमा बर्थ जुड़नारों के लिए रु0 1.80 करोड़ शामिल है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ढलान सुरक्षा दीवारों का निर्माण और बर्थ जुड़नार बर्थ निर्माण का भाग है।

(ii). वीपीटी ने मै0 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा किए गए कार्य के आधार पर रु0 300/घन की इकाई दर अंगीकृत करते हुए बर्थ के समीप निकर्षण के लिए रु0 7.90 करोड़ का अनुमान लगाया है। आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी हाल ही में समाहित कार्यवाहियों में, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित रु0 300 प्रति घन मीटर की इकाई दर पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया था।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्य बृहत् रूप से दर्शाते हैं और पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि सिविल लागत का अनुमान लगाया जाए। अनुमानित सिविल लागत में रेल ट्रैकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों अथवा मार्शलिंग यार्ड की लागत शामिल की गई है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने हाल ही में स्टेकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई हैं जिसका उपयोग द्वारा उपयोग किया जा सकता है। इसी प्रकार, बैकअप क्षेत्र के विकास के लिए मौजूदा सिविल ढांचों को नष्ट किए जाने की आवश्यकता है जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में उपयोग किया जा सकता है।

वीपीटी ने इस आधार पर सड़कें बिछाने की लागत पर विचार नहीं किया है कि सड़कें पहले से मौजूद हैं और उसने हाल ही में सड़कें बिछाई हैं। दिशानिर्देशों के अनुसार सिविल कार्यों के अधीन सूचीबद्ध मदों में से एक कन्वेयर गैलेरियां हैं। पत्तन ने सिविल कार्यों के अधीन भूमि सुधार की लागत पर विचार किया है और स्पष्ट किया है कि भूमि सुधार में कन्वेयर गैलरी के लिए नींव बिछाने की लागत शामिल है।

(ii). उपस्कर लागत:

(क). प्रहस्तन कोयले के लिए 2 सं. जलयान अनलोडरों की मानक तैनाती के विपरीत, पत्तन ने 100 टन मोबाइल हारबर क्रेन (एचएमसी) की 2 सं. की तैनाती का प्रस्ताव किया है। यह सत्य है कि दिशानिर्देश इस प्राधिकरण को अधिकृत करते हैं कि पत्तन द्वारा भेजे गए कारणों और औचित्य के लिए निर्धारित प्रतिमानक से विपथन

कर सके। प्रस्तावित विपथन के समर्थन में, पत्तन ने यह कहने के अलावा कोई विश्लेषण नहीं भेजा है कि एमएचसी प्रचालनात्मक लचीलापन उपलब्ध करवाएगा।

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में कोयला उतराई टर्मिनल जिसके लिए इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, पत्तन ने जलयान अनलोडरों की तैनाती का प्रस्ताव किया था। ईक्यू-1ए जोकि थर्मल कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए है, से संबंधित वीपीटी के अपफ्रंट मामले में भी पत्तन ने प्रचालनात्मक लचीलापन के लिए कोई एचएमसी प्रस्तावित नहीं किया है। केवल इस परियोजना के मामले में ही प्रचालनात्मक लचीलापन प्रदान करने के लिए दबावकारी कारण स्पष्ट नहीं किया गया है।

2 एचएमसी की अनुमानित लागत जलयान अनलोडरों की 2 सं. की लागत की तुलना में लगभग ₹0 6.80 करोड़ ज्यादा हैं, जिसकी पूंजी लागत जीसीबी में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के सेवा प्रदान करने के लिए किसी अन्य परियोजना हेतु वीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी। उपस्कर की उच्चतर पूंजी लागत का पूंजी पर उच्चतर प्रतिलाभ, मूल्यहास, बीमा, आदि के रूप में प्रशुल्क में परिणामी प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, एमएचसी ईंधन चालित हैं जिसके लिए प्रचालन लागत में ईंधन लागत का पृथक अनुमान दिया गया है। यदि अन्य सुविधाओं के लिए बिजली लागत और एमएचसी के प्रचालन की ईंधन लागत को इकट्ठा किया जाता है, कुल लागत प्रतिवर्ष जलयान अनलोडरों के साथ प्रचालन करने के लिए बिजली लागत के मानक स्तर की अपेक्षा उच्चतर होगी। पूंजी और प्रचालन लागत में वृद्धि और इसलिए, उच्चतर प्रशुल्क कुशलता अथवा प्रहस्तन दर में किसी सुधार के परिणामस्वरूप उच्चतर प्रशुल्क प्रकट नहीं होता है। एमएचसी में भी, पेनामेक्स पोत के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन दर 27000 टन प्रतिदिन की गई है जोकि संयोगवश जीसीबी में सुविचारित जलयान अनलोडरों के साथ प्रहस्तन दर है। इन परिस्थितियों में, इस प्राधिकरण को वीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए निर्धारित प्रतिमानक से विपथन करना तर्कसंगत नहीं लगता है। तदनुसार, पत्तन न्यास द्वारा उपलब्ध करवाए गए पूंजी लागत अनुमान दो एमएचसी के स्थान पर 2 जलयान अनलोडरों की पूंजी लागत शामिल करने के लिए संशोधित किए गए हैं। इस प्रयोजन के लिए, वीपीटी द्वारा जीसीबी की अपनी पूर्ववर्ती परियोजना जिसका हमारे द्वारा हाल ही में निपटान किया गया था, के संबंध में वीपीटी द्वारा अनुमानित जलयान अनलोडरों के पूंजी मूल्य पर विश्वास किया गया है।

यह स्वीकार करना होगा कि सुविधा के उपयोक्ता विकसित किए जाने वाले उपस्कर के प्रकार से संबंधित संबद्ध नहीं है। उपयोक्ता उल्लिखित कुशलता स्तर पर उपलब्ध करवाई जाने वाली सेवाओं के लिए अदायगी करते हैं। हालांकि मानक प्रशुल्क परिकलन 2 जलयान अनलोडरों के मानक स्तर पर विचार करता है, परन्तु पत्तन न्यास अथवा प्रचालक की ओर से उसी अथवा बेहतर परिणाम अर्जित करने के लिए किसी अन्य प्रकार का उपस्कर उपलब्ध करवाएगा, ऐसा नहीं देखा जा सकेगा।

(ख). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में 2 रिक्लेमर और 2 स्टेकर निर्धारित करती है जबकि वीपीटी ने एक रिक्लेमर, एक स्टेकर और एक स्टेकर-सह-रिक्लेमर पर विचार किया है।

विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के संदर्भ में उपस्कर में भिन्नता केवल एक उपस्कर अर्थात् एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर है। पत्तन ने अलग-से एक रिक्लेमर और एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इससे पहले, वीपीटी ने कोकिंग कोयले और थर्मल कोयले के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में एक रिक्लेमर और अलग से एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर की तैनाती पर विचार किया था जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा विश्वास किया गया था।

- (ग). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर के अंतर्गत एक ट्रक लोडर और दो क्रेन निर्धारित करती है। इन उपस्करों पर पत्तन द्वारा विचार नहीं किया गया है।
- (iii). पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान किसी आवश्यकता जो अनुमानों, कार्य करार कर और इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पित नहीं की गई है, को ध्यान में रखते हुए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित वैगन लोडर (रु0 24.67 करोड़), मैटल डिटेक्टर और धर्मकांटों (रु0 0.57 करोड़), वर्कशाप उपस्कर (रु0 1.13 करोड़), और बिजली पावर और कंट्रोल सिवच गियरों (रु0 3.87 करोड़) की इकाई लागत बजटीय ऑफर द्वारा समर्थित नहीं की गई हैं और, तथापि, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित तत्संबंधी मदों पर विश्वास किया गया है।

बैल्ट कन्वेयरों (रु0 56.65 करोड़) और पेलोडरों तथा डोजरों (रु0 1.36) की लागत अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास की गई स्थिति के अनुसार है।

सिविल लागत के मामले में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ वीपीटी दर अनुसूची के आधार पर तैयार किए गए हैं। उन मदों के लिए जहां दर अनुसूची में दरें उपलब्ध नहीं हों, 1 जनवरी 2010 को बाजार दरों में प्रचलित दरों पर विचार किया गया है।

पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विश्वास करता है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता अथवा बोलीदाता ने वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल और उपस्कर लागत पर आपत्ति नहीं उठाई है।

- (iv). वीपीटी ने विविध पूंजी लागत सिविल तथा उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार पाया गया है।
- (v). बर्थ किराया सेवा के लिए रु0 61.11 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए रु0 254.93 करोड़ कुल राशि रु0 316.04 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पूंजी लागत अनुमान पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची पर आधारित है।
- (vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। तमिल नाडु बिजली बोर्ड ने इस आधार पर प्रतिलाभ को कम कर 12 प्रतिशत करने का अनुरोध किया है कि 16 प्रतिशत प्रतिलाभ बहुत ज्यादा है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई बहुत ज्यादा है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई की दर की हाल ही में समीक्षा की गई थी और महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वर्ष 2009-10 हेतु 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय किया गया था। इसलिए, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए रु0 9.78 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु0 40.79 करोड़ परिगणित होता है।
- (vi). प्रचालन लागत:
- (क). दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक बेड़े के लिए कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बिजली उपभोग 1.40 इकाईयां प्रति टन निर्धारित करते हैं।

एचएमसी और उपस्कर के अन्य घटक की तैनाती के लिए, वीपीटी ने एचएमसी के लिए ईंधन लागत और अन्य उपस्कर के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया है जोकि कुल मिलाकर रु0 77.67 लाख परिगणित होता है। इस स्थिति के मद्देनजर कि 2 एचएमसी के स्थान पर प्रतिमानकों के अनुसार 2 जलयान अनलोडरों पर विचार किया गया है, इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में उल्लिखित कारणों से, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.40 इकाई प्रति टन के बिजली उपभोग के मानक स्तर पर विचार किया गया है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु0 6.20 है। कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के लिए नवम्बर 2009 में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और लिक्विड कार्गो बर्थ के लिए फरवरी 2009 में पहले निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी, वीपीटी ने बिजली की इकाई दर रु0 6.20 निर्दिष्ट की थी जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। एचएमसी और उपस्कर के अन्य घटक के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित बिजली और ईंधन की कुल लागत रु0 771.67 लाख की तुलना में बिजली लागत रु0 556.21 लाख परिगणित होता है।

- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 7 प्रतिशत, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।
- (घ). पट्टा किराया 1,01,200 वर्ग मी0 के कुल क्षेत्र के लिए परिकलित किया गया है। वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वर्ष 2004-05 से वर्ष 2009-10 तक वर्तमान दर अनुसूची के अनुसार, वार्षिक वृद्धि 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से सुविचारित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन 1ख में आबंटित (की जाने वाली) भूमि के लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई है, इसलिए इकाई दर जोन 1क जोकि समीपवर्ती है और जोन 1ख के समकक्ष है, के लिए लागू वर्तमान पट्टा किराया पर सुविचारित की गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासां के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च 2004 में जारी किए गए भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए वर्ष 1998-2003 और 2003-08 के लिए 22 अप्रैल 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अंतिम बार अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव अभी तक दाखिल नहीं किया है। जब तक कोई संशोधन नहीं किया जाता है, वर्तमान दरमान जारी रहेगा।

महापत्तन न्यासां के दरमान में निर्धारित वर्तमान पट्टा किराये के आधार पर इस मद के अनुमानन की अपेक्षा करने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विशिष्ट प्रावधान को स्वीकार करते हुए, इस मद के लिए वीपीटी का अनुमान, जोकि वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित जोन-1क और जोन-1ख के लिए लागू अनुमोदित दर का कार्यान्वयन और 2 प्रतिशत की अनुमोदित वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2003-08 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित है, बिना किसी बदलावा के सुविचारित किया गया है।

यदि वर्ष 2008-13 के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित ईक्यू1 टर्मिनल के लिए आरएफपी के जारी होने से पहले प्रभावी होता है तो पत्तन इस मदके संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

- (ङ). दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाए।

वीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित कुल पूंजी लागत पर बीमा 1 प्रतिशत और मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया है।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से भी मूल्यहासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य पत्तन न्यासां पर अपफ्रंट बर्थ किराया

निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित किए गए थे।

- ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत तत्व 1 प्रतिशत और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.4 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार देता है जिनके लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक स्पष्ट नहीं हैं उनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकल्पित करते समय समावेशन के लिए विचार करता है।
- (vii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार सुविचारित किया गया है। विवरण की प्रति **अनुलग्नक-I** रूप में संलग्न की गई है।
- (क). कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा रु0 10395.56 लाख अनुमानित की गई है जोकि रु0 6316.59 की प्रचालन लागत और रु0 4078.97 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार और एक-एक प्रतिशत भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में प्रभाजित किया गया है।
- (ग). 6407940 टन प्रति वर्ष पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु0 10395.56 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए समेकित प्रहस्तन दर रु0 158.98 प्रति टन परिगणित होती है।

वीपीटी के जीसीबी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में अनुमोदित रु0 131.94 प्रति टन की प्रहस्तन दर की तुलना में, यह प्रकट होता है कि रु0 158.98 प्रति टन की प्रहस्तन दर ज्यादा है। ईक्यू-1 में स्टीम कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता मुख्यतः कार्गो की प्रकृति की वजह से जीसीबी की सर्वोत्तम क्षमता की तुलना में 3.77 मिलियन टन कम है। पूंजी लागत में कोई आनुपातिक कटौती नहीं है क्योंकि सुविधाओं का यही कॉम्पलीमेंट कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित हैं।

- (घ). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन प्रभार में स्टेकयार्ड में कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग, घाटशुल्क सहित पोत पर लदाई और जब कभी जरूरी हो लेबर की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित की गई सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल हैं।
- (ङ). वीपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 23 प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा। इसने रु0 1.48 प्रति टन पर प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर प्रस्तावित की है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए, प्रस्तावित दर तत्संबंधी पूर्ववर्ती स्लैब का 150 प्रतिशत और 133 प्रतिशत है।

वीपीटी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार बर्थ में पोत के औसत विराम के लिए 33 और 5 निःशुल्क दिनों और 2.7 दिनों के टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। तदनुसार, कुल कार्गो का प्रतिशत बिलंबशुल्क आकर्षित करेगा जो 30 प्रतिशत होता है और दिनों की औसत संख्या जिसके लिए भंडारण प्रभार अर्जित होगा 3.31 दिन परिगणित किया गया है।

परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार रु0 1.61 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पूर्ववर्ती स्लैब का दोगुना निर्धारित की गई हैं।

- (च). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित रु0 1.70 की तुलना में रु0 1.62 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण सुरक्षा, आदि के लिए प्रभार शामिल है।

(छ). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु0 1304.06 लाख परिगणित होती है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपया मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किए गए हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते समय उल्लिखित कारणों से केवल रुपया रूप में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार को अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका है।

वीपीटी ने रु0 0.53 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर विदेशगामी पोतों के लिए रुपया रूप में बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट क्षमता तक सीमित की गई है। तदनुसार, स्टीम कोयला की मात्रा 6407940 टन प्रति वर्ष अर्थात् घाट क्षमता गणना में निर्धारित स्तर पर सुविचारित की गई है। वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित स्टीम कोयला लाने वाले हैंडीमेक्स/पेनामेक्स पोतों का प्रतिशत हिस्सा स्टीम कोयला क्षमता के वितरण के लिए आधार रूप में लिया गया है। विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया दर रु0 0.527 प्रति जीआरटी प्रति घंटा (गणना अनुलग्नक-I के हिस्से के रूप में संलग्न की गई है) परिगणित होती है।

(ज). पत्तन ने 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार बर्थ किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। तथापि प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत किए जाने के प्रभाव के बारे में विचार नहीं किया गया है। इस बारे में बताए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि कार्गो का तटीय पोत/कार्गो का तटीय संचलन प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में परिकल्पित नहीं किया गया है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परंतु इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है।

(viii). कुछ समान शब्दावलियों जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिवस की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई है।

(ix). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कुछ समान शर्तें जैसे 'उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी', 'बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के चार घंटे बाद रुक जाएगा', 'उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर सुपुर्दगी/कार्गो के नौभरण की स्थिति में नहीं हो' कोयला टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

(x). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन, वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 6 इस स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

- 9.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।
- 9.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निर्वर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।
- 9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।
- 9.5. निजी प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 9.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।
10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के प्रस्तावित ईक्यू-1 बर्थ में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		प्रस्ताव पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा	संशोधित प्रस्ताव पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा	यथा संशोधित पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा	
क	सर्वोत्तम क्षमता				
I	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
(क)	पोत आकार की हिस्सेदारी				
	केपसाइज पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस1)	0%	0%	0%	0%
	पेनामेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस2)	84%	84%	84%	84%
	पेनामेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (80000 डीडब्ल्यूटी तक) (एस2)				
	हैंडी और हैंडीमेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (45000 डीडब्ल्यूटी तक) (एस3)	16%	16%	16%	16%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)				
	- केपसाइज पोत (पी1)	0	0	0	0
	- पेनामेक्स पोत (पी2)	27000	27000	27000	27000
	- हैंडी और हैंडीमेक्स पोत (पी3)	15000	15000	15000	15000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2) + (एस3 * पी3)) * 365$	6407940	6407940	6407940	6407940
	मिलियन टनों में घाट क्षमता	6.41	6.41	6.41	6.41
II	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
(क)	पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड क्षेत्र (वर्ग मी0 में) (क)	101200	101200	101200	101200
(ख)	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (यू)	70%	70%	70%	70%
(ग)	स्टेकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टनों में) (क्यू)	4.00	4.00	4.00	4.00
(घ)	प्लॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	30	33	33	33
(ङ)	कुल यार्ड क्षमता (टनों में)	5950560	6545616	6545616	6545616
(च)	कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	5.95	6.55	6.55	6.55
III	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता – सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (मिलियन टनों में)	5.95	6.41	6.41	6.41
ख	पूंजी लागत				
I	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)
(क)	सिविल लागत				
	- बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग	68.39	68.39	57.21	57.21
	- भंडारण यार्ड, भवन, आपूर्ति और सीवेज	54.85	54.85	54.85	54.85
	- वर्तमान ढाँचे को गिराना और कम्पाऊंड दीवार का पुनर्निर्माण	314.29	314.29	314.29	314.29
	- भूमि सुधार	--	590.84	673.75	673.75
	- ड्राइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	--	192.60	192.60	192.60
	- क्षेत्र अल्युमिनेशन	46.72	--	--	--
	उपजोड़ (क)	484.25	1220.97	1292.70	1292.70

(ख)	उपस्कर लागत				
	- हारबार मोबाइल क्रेन 100 टी (2 सं.) (प्रतिमानकों के अनुसार वीपीटी में जीसीबी के लिए हाल ही में पारित आदेश से लिए गए जलयान अनलोडर)	3625.47	5891.39	5891.39	5211.62
	- रिक्लेमर 2000 टीपीएच (2 सं.)	3398.88	--	--	--
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएच (1 सं.) (प्रतिमानक : 2 सं.)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएच (2सं.)	2719.10	--	--	--
	- स्टेकर 1500 टीपीएच (1 सं.)	--	2447.19	2447.19	2447.19
	- स्टेकर सह रिक्लेमर 1 सं. (उपस्कर की मानक सूची में शामिल नहीं है और 1 सं. रिक्लेमर और 1 सं. स्टेकर के विपरीत प्रस्तावित किया गया है)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- वैगन लोडर 1500 टीपीएच (1 सं.) (प्रतिमानक : वैगन लोडर और ट्रक लोडर - 1 सं. प्रत्येक)	1699.44	2447.19	2447.19	2447.19
	- बैल्ट कन्वेयर 3000 टीपीएच	5664.79	5664.79	5664.79	5664.79
	- मेटल डिटेक्टर और धर्मकांटे	56.65	56.65	56.65	56.65
	- ब्लाइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	192.60	--	--	--
	- पे लोडर और डोजर (2 सं. प्रत्येक)	135.96	135.96	135.96	135.96
	- वर्कशाप उपस्कर	113.30	113.30	113.30	113.30
	- विद्युत ऊर्जा और कंट्रोल स्विच गियर्स	339.89	386.61	386.61	386.61
	उपजोड़ (ख)	17946.08	23666.66	23666.66	22986.89
(ग)	विविधि (क और ख) पर 5 प्रतिशत	921.52	1244.38	1247.97	1213.98
	ग्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)	19351.85	26132.01	26207.33	25493.57
II	बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजी लागत				
(क)	बर्थ का निर्माण	5200.44	5200.44	4750.08	4750.08
(ख)	ढलान सुरक्षा कार्यों का निर्माण	438.48	438.48	390.24	390.24
(ग)	बर्थ जुड़नार	180.30	180.30	180.30	180.30
(घ)	मृमि सुधार	590.84	--	--	--
(ङ)	निकर्षण लागत	790.28	790.28	790.28	790.28
	बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत (क से ङ)	7200.34	6609.50	6110.90	6110.90
III	कुल परियोजना पूंजी लागत (I + II)	26552.19	32741.51	32318.23	31604.47
ग	प्रचालन लागत				
I	कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
(क)	बिजली लागत (1.12 इकाईयां प्रति टन रु० 6.20/इकाई की दर से) (प्रतिमानक: 1.4 इकाईयां प्रति टन)	258.25	444.97	444.97	556.21
(ख)	ईंधन लागत (6120 घंटे x 70 लि० X 38.90) (मानक लागत में - जलयान अनलोडर की बजाय हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग करना परिकल्पित करता प्रस्ताव रूप में सुविचारित)	249.00	326.70	326.70	0.00
(ग)	मरम्मत और अनुसंधान				
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	4.84	12.21	12.93	12.93
	- पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (अभियांत्रिक और बिजली कार्यों पर 7 प्रतिशत)	1256.23	1656.67	1656.67	1609.08
(घ)	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	193.52	261.32	262.07	254.94
(ङ)	मूल्यहास				
	- सिविल ढाँचे (@ 3.34%)	16.17	40.78	43.18	43.18
	- अभियांत्रिक और बिजली (@ 10.34%)	1855.62	2447.13	2447.13	2376.84
(ज)	लाइसेंस शुल्क	188.73	188.73	188.73	188.73
(झ)	बेतनों और उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	967.59	1306.60	1310.37	1274.68
	कुल प्रचालन लागत	4989.95	6685.11	6692.75	6316.59
घ	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क				
I	कार्गो ग्रहस्तन प्रभार				
(क)	राजस्व अपेक्षा				
	(i) कुल प्रचालन लागत	4989.95	6685.11	6692.75	6316.59
	(ii) नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	3096.30	4181.12	4193.17	4078.97
	(iii) कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8086.25	10866.23	10885.92	10395.56

(ख) राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन				
(i) कोयला प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98 प्रतिशत)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
(ii) भंडारण प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	80.86	108.66	108.86	103.96
(iii) विविध प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	80.86	108.66	108.86	103.96
(iv) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8086.25	10866.23	10885.92	10395.57
(ग) प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन दर				
(i) कोयला प्रहस्तन प्रभार (समेकित)				
- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	5.95	6.41	6.41	6.41
समेकित प्रहस्तन प्रभार – कार्गो बार (विदेशी)	133.17	166.18	166.48	158.98
(ii) भंडारण प्रभार				
- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	80.86	108.66	108.86	103.96
- भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो का प्रतिशत	17%	23%	23%	30%
- भंडारण प्रभार अदा करने की संभावना वाला कार्गो (लाख टन)	10.12	14.74	14.74	19.22
- निःशुल्क अवधि	10 दिन	5 दिन	5 दिन	5 दिन
- भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
- प्रथम पांच दिन	1.60	1.48	1.48	1.61
- 6वें दिन से 10वें दिन	3.20	2.22	2.22	3.22
- 11वें दिन से आगे	6.40	2.96	2.96	6.44
(iii) विविध प्रभार				
- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	80.86	108.66	108.86	103.96
- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	5.95	6.41	6.41	6.41
- विविध प्रभार प्रति टन	1.36	1.70	1.70	1.62
II बर्थ किराया प्रभार				
(क) राजस्व अपेक्षा	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
(i) मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार बर्थ के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	72.00	66.10	61.11	61.11
(ii) मूल्यहास (@ 3.34%)	240.49	220.76	204.10	204.10
(iii) बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	72.00	66.10	61.11	61.11
उपजोड़ (क)	384.49	352.96	326.32	326.32
(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम @ 16%	1152.05	1057.52	977.74	977.74
(ग) बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	1536.54	1410.48	1304.06	1304.06
(घ) बर्थ किराया प्रभार				
विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	0.67	0.57	0.53	0.527
तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	0.40	0.34	0.32	0.316

बर्ध किराया परिकलन

पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा वीपीटी द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	हैड और हैंडीमेस	पेनामेन्स	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	952090	4998470	5950560
vii.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)		63.00	185.00	248
viii.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (vii)}	घंटे	1512	4440	5952
ix.	पोतों की संभावित संख्या (vi/v)	पोतों की सं.	26	69	95
x.	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	33264000	195360000	228624000
xi.	राजस्व अपेक्षा	₹0 लाखों में			1536.54
xii.	बर्ध किराया – विदेशगामी पोत (xi /x)	₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.67

वीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	हैड और हैंडीमेस	पेनामेन्स	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	1025270	5382670	6407940
vii.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (vii)}	घंटे	1632	4776	6408
ix.	पोतों की संभावित संख्या (vi/v)	पोतों की सं.	28	75	103
x.	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	35904000	210144000	246048000
xi.	राजस्व अपेक्षा	₹0 लाखों में			1410.48
xii.	बर्ध किराया – विदेशगामी पोत (xi /x)	₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.57

वीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	हैड और हैंडीमेस	पेनामेन्स	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	1025270	5382670	6407940
vii.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (vii)}	घंटे	1632	4776	6408
ix.	पोतों की संभावित संख्या (vi/v)	पोतों की सं.	28	75	103
x.	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	35904000	210144000	246048000
xi.	राजस्व अपेक्षा	₹0 लाखों में			1304.06
xii.	बर्ध किराया – विदेशगामी पोत (xi /x)	₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.53

टीएएमपी द्वारा संशोधित गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	हैड और हैंडीमेस	पेनामेन्स	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	613200	5794740	6407940.00
vii.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)		41	214	255
viii.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (vii)}	घंटे	984	5136	6120
ix.	पोतों की संभावित संख्या (vi/v)	पोतों की सं.	17	80	97
x.	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	21648000	225984000	247632000
xi.	राजस्व अपेक्षा	₹0 लाखों में			1304.06
xii.	बर्ध किराया – विदेशगामी पोत (xi /x)	₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.527

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

डीबीएफओटी आधार पर आंतरिक हारबर में पूर्व घाट 1 बर्थ में स्टीम कोयला के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं तथा ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (v). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
(ग). तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के

कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में कोई और बदलाव किए जाने की अधिसूचना देते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (vii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. **बर्थ किराया प्रभार:**

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	पोत	0.527	0.316

टिप्पणियाँ:

- बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।
- बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि निगरानी आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।
“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए माँग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।

3. **कार्गो प्रहस्तन प्रभार:**

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(ख).	स्टीम कोयला	प्रति मीट्रिक टन	158.98	95.39

टिप्पणी:

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में पोत से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और रेलवे वैगनों पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

4. **भंडारण प्रभार:**

5 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	स्टीम कोयला	1.61	3.22	6.44

टिप्पणियां:

- (i). 5 निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि पोत कार्गो की पूर्ण उतराई के अगले दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (iii). उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित स्टीम कोयला के लिए लागू है:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)
(i).	सफाई, धूल निवारण और पर्यावरण आदि के लिए प्रभार।	1.62

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

* * * *