

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 185

नई दिल्ली 23 जुलाई, 2010

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 की 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पत्तन पर सामान्य / बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्बर क्रेन के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास से प्राप्त को एतद्वारा निपटाता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्ष

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/26/2007-एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

-----

आवेदक

## आ दे श

(जून 2010 के 16 वें दिन पारित किया गया)

यह प्रकरण, न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में सामान्य / बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एनएमपीटी ने, एनएमपीटी में एक रबड़ टायर युक्त मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) उपलब्ध कराने और उसके प्रचालन के लिए 3 अक्टूबर 2006 को एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एबीजीएचआईएल) के साथ कथित रूप से एक लाइसेंस एग्रीमेंट (एलए) पर हस्ताक्षर किए हैं। लाइसेंस एग्रीमेंट के मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं :-

- (i) एनएमपीटी ने, कार्गो लादने / उतारने हेतु किराया आधार पर, एक टायर चढ़ी मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने और उसके प्रचालन के लिए एबीजी एचआईएल के लिए एक लाइसेंस जारी किया है।
- (ii) लाइसेंस धारी द्वारा बैंक गारंटी के रूप में रू . 50 लाख की जमानत राशि का भुगतान किया जाना है।
- (iii) लाइसेंस, स्वीकृति पत्र जारी होने की तिथि से अर्थात् 4 सितंबर 2006 से पांच वर्ष की अवधि अर्थात् 3 सितंबर 2011 तक के लिए है।
- (iv) लाइसेंस धारी द्वारा, 5% (चक्रवृद्धि) वार्षिक वृद्धि के अधीन रू . 1.06 करोड़ के वार्षिक शुल्क का भुगतान किया जाना है।

3.1 इसके पहले, एबीजीएचआईएल ने अपने पत्र सं. एबीजी / पी 189 / 0043 / 07 दिनांक 10 जनवरी 2007 के माध्यम से, मोबाइल हार्बर क्रेन की सहायता से सामान्य कार्गो / बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

3.2 एनएमपीटी और एबीजी एचआईएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस एग्रीमेंट से यह स्पष्ट नहीं था कि एमएचसी उपलब्ध करवाने और उसके प्रचालन के लिए प्रदत्त प्राधिकार क्या महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अन्तर्गत है। अतएव एनएमपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि एलए में एबीजी एचआईएल को बीओटी व्यवस्था के माध्यम से प्रदत्त प्राधिकार क्या महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अन्तर्गत था।

3.3 चूंकि एबीजी एचआईएल के साथ महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के तहत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी रियायत व्यवस्था के माध्यम से नहीं है, जैसाकि एनएमपीटी द्वारा दिनांक 2 मार्च 2007 के अपने पत्र द्वारा स्पष्ट किया गया है, पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह, सेवा प्रदाता द्वारा एमएचसी के लिए क्रेन संबंधी प्रभार निर्धारित करने के लिए, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुरूप, प्रस्ताव दाखिल करे।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, एनएमपीटी ने, सामान्य / बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा अधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिनांक 5 मई 2007 का प्रस्ताव दाखिल किया।

4.2 एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में रखे गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) (क) पत्तन के पास 10-10 मीटरिक टन क्षमता वाली तीन पोतघाट (व्हार्फ) क्रेने हैं। जैसाकि पत्तन के उपकरण जीर्ण शीर्ष होते जा रहे हैं और उसमें सामान्य कार्गो यातायात बढ़ता जा रहा है पत्तन को अपने उपकरणों के अतिरिक्त पोत के डैरिक्स (भारी क्रेन) पर निर्भर रहना पड़ता है।
- (ख) अनेक पत्तन उपयोग कर्ता हैवी ड्यूटी क्रेनों की तैनाती पर जोर दे रहे हैं ताकि वे गियर लैस पैना मैक्स पोतों को नामित कर सकें जिससे पोतों की निष्पादनता में सुधार आएगा और एनएमपीटी में प्रहस्तन की घटी लागत पर अपेक्षाकृत अधिक सामान्य / बल्क / कन्टेनर आकर्षित होगा। पत्तन उपयोग कर्ताओं को भी गियरलैस पोतों के नामन से महासागरीय माल भाड़े में लाभ होगा।
- (ग) नव निर्मित डीप ड्राफ्ट मल्टीपर्पज़ बर्थ सं. 14 में क्रेन की कोई सुविधा नहीं है। इसके अलावा बर्थ सं. 1 से 7 पर, जब तक नई सुविधाएं प्रचालित नहीं हो जाती हैं, उच्च क्षमता वाली क्रेनें स्थापित करने की आवश्यकता है।
- (घ) इस पृष्ठभूमि में, पत्तन ने पत्तन की बर्थ पर मोबाइल क्रेनें लगाने हेतु निजी प्रचालकों को अनुमत करने का प्रस्ताव किया है।
- (ङ) तदनुसार, निविदाएं आमंत्रित की गई थी और बोली दाताओं से, पत्तन को देय लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित करने के लिए कहा गया था।
- (च) चूंकि प्रस्तावित व्यवस्था इसके गैर-बीओटी प्रकार का होने की दृष्टि से, धारा 42(3) के अन्तर्गत नहीं आती है। पत्तन ने, इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के अनुसार संदर्भित प्रस्ताव प्रदत्त / निर्धारित प्रपत्र में दाखिल किया है। पत्तन ने यह भी कहा है कि एबीजी एचआईएल द्वारा इससे पहले दाखिल लागत ब्यौरों पर प्रचालक द्वारा विचारित मूल्य हास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के अनुमानन में संशोधन के अधीन विचार किया गया है।

- (ii) (क) यातायात  
इसने 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के वर्षों में क्रमशः 28 लाख टन, 70.4 लाख टन और 77.00 लाख टन सामान्य कार्गो प्रहस्तन किया है। एनएमपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों में एचएमसी द्वारा औसतन 11 लाख टन यातायात प्रहस्तित करने का अनुमान लगाया है। प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रोजेक्ट किए गए कार्गो की प्रमुख मर्दे लौह अयस्क, कोयला, इमारती लकड़ी के शहवीर और अन्य कार्गो हैं।
- (ख) क्षमता  
यह मानते हुए कि क्रेन वर्ष में 85% उपलब्ध रहेगी और क्रेन की उपलब्धता के 60% उपयोग पर विचार करते हुए क्रेन की क्षमता 13,39,200 टन प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। (365x24x0.85x0.60x300)
- (ग) पूंजी लागत  
एनएमपीटी ने एचएमसी की पूंजी लागत, जैसाकि एबीजी एचआईएल द्वारा प्रस्तुत की है, रू . 1804.64 लाख मानी गई है।
- (घ) प्रचालन लागत  
विचाराधीन प्रस्ताव में प्रचालन लागत, जैसीकि एबीजी एचआईएल द्वारा प्रदत्त की गई है, एनएमपीटी द्वारा विचार की गई है। प्रचालन लागत का ब्यौरा निम्नानुसार है :-
- (i) कर्मचारी संख्या 12 और औसत लागत रू . 2.35 लाख प्रति कर्मचारी प्रतिवर्ष मानते हुए प्रत्यक्ष श्रम लागत रू . 28.20 लाख प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है।
  - (ii) ईंधन खपत 40 लिटर प्रति घंटा अनुमानित की गई है। ईंधन लागत डीजल की दर रू . 40/- प्रति लिटर मानते हुए अनुमानित की गई है।
  - (iii) मरम्मत और अनुरक्षण, मोबाइल क्रेन की लागत 3 % पर अनुमानित की गई है।
  - (iv) पत्तन और प्रचालक के बीच निष्पादित एग्रीमेंट के अनुसार, एबीजीएचआईएल द्वारा पत्तन को, 5% वार्षिक वृद्धि के साथ, रू . 106 लाख वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना है। तदनुसार, पत्तन ने लागत विवरणी में रू . 106 लाख वार्षिक लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है।
  - (v) पूंजी लागत, व्यापार संवर्धन और कर्मचारी कल्याण तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के 1% के रूप में, जैसाकि प्रचालक द्वारा प्रदान किया गया है, बीमा जैसे अन्य प्रभारों पर विचार किया गया है।
  - (vi) एबीजीएचआईएल ने मूल्यहास पर कंपनी अधिनियम के अनुसार विचार किया था। एनएमपीटी ने (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रदत्त जीवन मानदंडों के आधार पर मूल्य हास गणना को संशोधित किया है।
  - (vii) क्षमता उपयोग से जुड़ी अधिकतम अनुमेय आरओसीई 15% की दर से विचार की गई है।

## 4.3

एनएमपीटी द्वारा दाखिल की गई लागत विवरणी निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है :-

क्रम सं.	ब्यौरा	लाख रु पर्यो में
(i)	क्रेन की लागत	1804.64
(ii)	क्रेन की निर्धारित क्षमता (300 टन प्रतिघंटा x 4464 घंटे )	13,39,200टन
(iii)	प्रत्यक्ष श्रम लागत	28.20
(iv)	ईंधन लागत	32.64
(v)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	54.14
(vi)	अन्य व्यय	60.09
(vii)	पट्टा किराए	106.38
(viii)	मूल्यहास	180.46
(ix)	कुल लागत (III से VIII तक)	461.91
(x)	नियोजित पूंजी पर 15% की दर से प्रतिलाभ	270.70
(xi)	कुल लागत + प्रतिलाभ	732.61
(xii)	प्रस्तावित यातायात प्रतिवर्ष	11.00 लाख टन
(xiii)	प्रस्तावित प्रशुल्क	रु . 66.60 प्रतिटन

## 4.4

एनएमपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए रु . 66.60 प्रतिटन की दर पर, तदनुसार प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

## 5.1

विचाराधीन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, एनएमपीटी ने दिनांक 26 मार्च 2007 के अपने पत्र के माध्यम से इस प्राधिकरण से हार्बर क्रेन किराए पर लेने के लिए, अन्तरिम अवधि के लिए तदर्थ-दर को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया था। इस संबंध में पत्तन ने विचाराधीन विषय में पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ एनएमपीटी परिसर में 20 मार्च 2007 को बुलाई गई बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति भी प्रस्तुत की थी। बैठक के कार्यवृत्त ने पुष्टि की कि पत्तन उपयोग कर्ताओं / स्टीवेडरों ने एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित मोबाइल क्रेन के लिए अनन्तिम रूप से रु . 64/- प्रति मीटरिक टन पर, विशाखापत्तनम् पत्तन में वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के दरमान में प्रदत्त दरों की बराबरी पर, किराया प्रभार लगाने पर एक मत से सहमति प्रदान कर दी है।

## 5.2

धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक अनुबंध किया गया है कि जब कभी किसी सेवा / कार्गो के लिए दरमान में कोई विशिष्ट प्रशुल्क प्रदान नहीं किया गया है, पत्तन एक उपयुक्त प्रदस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और साथ ही साथ, जब तक अन्तिम दर को अधिसूचित किया जाता है, दर को तदर्थ आधार पर इस शर्त के साथ लगा सकता है कि प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर समान/समतुल्य सेवा / कार्गो के लिए प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर परिगणित होनी चाहिए और यह (तदर्थ दर) पत्तन और संबंधित उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमत दर होनी चाहिए। तब पत्तन ने तदर्थ दर लगाने का अनुरोध करते हुए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था और इस तरह मार्गदर्शियों का अनुपालन नहीं किया गया था।

5.3 तदनन्तर एनएमपीटी ने मई 2007 में प्रस्ताव दाखिल किया चूंकि प्रस्तावित तदर्थ दर, वीएसपीएल के दरमान में प्रदत्त दर पर आधारित थी और जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने दर पर एकमत से सहमति व्यक्त कर दी थी, एनएमपीटी को, प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण तक तटीय कार्गो पर लागू रियायत के अधीन, सेवा प्रदाता द्वारा क्रेन की तैनाती के लिए अंतरिम प्रशुल्क के रूप में रु . 64/- प्रति मीट्रिक टन लगाने की अनुमति दी गई थी।

6.1 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव को पत्तन द्वारा सूचित किए गए अतिरिक्त उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशनों की सूची के साथ उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6.2 उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में एनएमपीटी को भेजा गया था। पत्तन ने कुछ उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6.3 एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (एबीजीआईएल) (पूर्व में एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड) ने अपना पक्ष अलग से रखा था जिन्हें टिप्पणियों के लिए एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया है। पत्तन ने एबीजीएचआईएल के पक्ष-बिन्दुओं पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं।

7. प्रस्ताव की आरंभिक जांच के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 17 दिसंबर 2007 द्वारा एनएमपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 मार्च 2008 द्वारा, हमारे द्वारा उठायी गई प्राथमिक शंकाओं / प्रश्नों पर प्रचालक द्वारा पत्तन को भेजे गए उत्तर दिनांक 11 फरवरी 2008 का उत्तर प्रस्तुत कर दिया। उत्तर की जांच करने पर पाया गया कि उसमें कुछ अंतर रह गए हैं। उसको देखते हुए हमारे पत्र दिनांक 7 मई 2008 के द्वारा कुछ और प्रश्न उठाए गए थे। पत्तन ने दिनांक 23 जून 2008 और 24 जुलाई 2008 द्वारा, प्राधिकरण द्वारा उठाए गए परवर्ती प्रश्नों के प्रचालक द्वारा दिए गए उत्तर दिनांक 6 जून 2008 के साथ अपने उत्तर भी अग्रेषित किए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण सारणी रूप में नीचे दिए गए हैं :-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एनएमपीटी का उत्तर
(i)	(क) प्रचालक द्वारा वर्ष 2006-07 (प्रचालन आरंभ करने की तिथि से) वर्ष 2007-08 (नवंबर 2007 तक) मोबाइल क्रेन की सहायता से प्रहस्तित वास्तविक यातायात प्रस्तुत किया जाए। साथ ही, सेवा प्रदाता द्वारा संबंधित अवधि के लिए किया गया वास्तविक व्यय भी बताया जाए।	एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड ( इससे पहले एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमि.) द्वारा अगस्त 2007 में प्रचालन की तिथि से नवंबर 2007 तक वास्तव में 5.15 लाख टन यातायात प्रहस्तित किया गया था।
	(ख) जैसाकि वित्तीय वर्ष 2007-08 बंद हो चुका है, पत्तन वास्तव में वर्ष 2007-08 में वास्तव में प्रहस्तित यातायात और कथित मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सेवा प्रदाता द्वारा किया गया व्यय और (अर्जित) आय बताए।	(i) वर्ष 2007-08 में एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (इससे पहले एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमि.) की एमएचसी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 10,90,967 मीट्रिक टन है। वर्ष 2007-08 में एमएचसी के प्रचालन के लिए वहन की गई वास्तविक प्रचालन और अनुरक्षण लागत जैसी

		<p>एबीजीएचआईएल द्वारा सूचित की गई है, निम्नानुसार है :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th> <th>ब्यौरा</th> <th>राशि लाख रु . में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>प्रत्यक्ष श्रम समेत स्थापना लागत</td> <td>28.45</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>उपकरण प्रचालन लागत</td> <td>47.19</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>बीमा</td> <td>2.57</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>लाइसेंस शुल्क</td> <td>106.00</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>पट्टेदारी किराए</td> <td>1.15</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>प्रशासन</td> <td>7.99</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>मूल्य हास</td> <td>190.85</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>384.20</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ii) पत्तन ने सूचित किया कि एबीजी एचआईएल का विचार है कि वर्ष 2007-08 के दौरान वहन किए गए खर्च, प्रचालन में अनिश्चितताओं के कारण जो श्रमिक विचार और प्रचालन और अनुरक्षण कर्मचारियों के पूर्ण शक्ति के भर्ती न करने / प्रदान न करने के कारण सामने आई सामान्य प्रचालन और अनुरक्षण लागत का घोटक नहीं हो सकता ।</p>	क्रम सं.	ब्यौरा	राशि लाख रु . में	1.	प्रत्यक्ष श्रम समेत स्थापना लागत	28.45	2.	उपकरण प्रचालन लागत	47.19	3.	बीमा	2.57	4.	लाइसेंस शुल्क	106.00	5.	पट्टेदारी किराए	1.15	6.	प्रशासन	7.99	7.	मूल्य हास	190.85		कुल	384.20
क्रम सं.	ब्यौरा	राशि लाख रु . में																											
1.	प्रत्यक्ष श्रम समेत स्थापना लागत	28.45																											
2.	उपकरण प्रचालन लागत	47.19																											
3.	बीमा	2.57																											
4.	लाइसेंस शुल्क	106.00																											
5.	पट्टेदारी किराए	1.15																											
6.	प्रशासन	7.99																											
7.	मूल्य हास	190.85																											
	कुल	384.20																											
(ii)	<p>(क) मोबाइल क्रेन की निर्धारित क्षमता 13,392 लाख टन परिगणित करने की विस्तृत गणना-विवरण प्रस्तुत करें ।</p> <p>(ख) चूंकि पत्तन द्वारा कोई विशिष्ट उत्तर परिगणित नहीं किया गया था, प्रश्न को दोहराया गया था ।</p>	<p>निर्धारित क्षमता का आकलन प्रत्याशित काम के घंटे 4464 घंटे प्रतिवर्ष (558 पालियां) और प्रहस्तन दर 300 मीटरिक टन / घंटा मानकर किया गया है जो 13,392 लाख टन परिगणित होता है । इसके मुकाबले प्रचालक ने 20 प्रभावी घंटे प्रतिदिन के साथ 102 दिन पर विचार किया था ।</p>																											
	<p>(ग) पहले पत्र सं. एबीजी / पी 189 / 0043 / 07 दिनांक 10 जनवरी 2007 के माध्यम से एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एबीजीएचआईएल) द्वारा अग्रेषित मोबाइल क्रेन के क्रय आदेश की प्रति दर्शाती है कि मोबाइल क्रेन लोह अयस्क, कोयला, कोक इत्यादि के लदान के लिए 15000 टन प्रतिदिन की डिस्चार्ज दर प्राप्त कर सकती है । कथित मोबाइल क्रेन की निर्धारित क्षमता के परिगणित के लिए विचार की गई डिस्चार्ज दर सूचित की जाए ।</p>	<p>पत्तन ने स्पष्ट किया है कि निर्धारित क्षमता के परिगणन के लिए प्रहस्तन दर 300 टन प्रति घंटा विचार की गई है । किन्तु, पत्तन ने पूछे गए प्रश्न के पहले भाग का विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है ।</p>																											
(iii)	<p>(क) प्रचालक द्वारा तैनात की गई मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात का अनुमान लगान का आधार स्पष्ट किया जाए ।</p>	<p>(क) एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने पत्तन में प्रहस्तित यातायात की मात्रा के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए 9.00 लाख टन यातायात प्रोजेक्ट किया था । इसकी तुलना में, क्रेन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात अगस्त 2007 से नवम्बर 2007 तक कंटेनरों के 932 टीईयू के साथ-साथ 5.15 लाख टन है ।</p>																											
		<p>(ख) बाद में एक ऐसी ही दूसरी क्रेन को पत्तन द्वारा लाइसेंस दिया गया था तथा उसने प्रचालन आरंभ कर दिया है । इस वर्ष एक तीसरी क्रेन को भी लाइसेंस दिए जाने की संभावना है । इसको नजर में रखते हुए</p>																											

		वर्ष 2007-08 में प्रोजेक्ट यातायात 9.00 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए 11.00 लाख टन और वर्ष 2009-10 के लिए 13.00 लाख टन हो सकता है प्रहस्तित न हो पाए ।
	(ख) बताया गया है कि क्रेन ने अगस्त 2007 से नवम्बर 2007 तक चार माह की अवधि में 5.15 लाख मीटरिक टन कार्गो प्रहस्तित किया है । यदि इसको पूरे वर्ष के लिए फैलाया जाए तो प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात 15.45 लाख मी.टन होता था । इसके मुकाबले पत्तन ने अपने प्रस्ताव में प्रति वर्ष 11 लाख मीटरिक टन प्रहस्तित करने का अनुमान लगाया है । पत्तन वर्ष 2007-08 में वास्तव में प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ से यातायात प्रोजेक्शन और लागत गणना की समीक्षा और संशोधन करे ।	एबीजीएचआईएल ने पिछले रू झानों पर निर्भर करते हुए वर्ष 2007-08 के लिए 9 लाख टन प्रहस्तित करना प्रोजेक्ट किया था । किन्तु पत्तन ने एमएचसी द्वारा 11.00 लाख मी.ट. प्रहस्तित करने का अनुमान किया था जिसकी तुलना में वास्तविक प्रहस्तित यातायात 10.91 लाख मी.ट. था ।
	(ग) सेवा प्रदाता द्वारा प्रस्तुत उत्तर से यह समझ आता है कि एनएमपीटी ने पत्तन में ऐसी ही एक और क्रेन के प्रचालन को लाइसेंस दे दिया है । इसको ध्यान में रखते हुए प्रचालक ने प्रस्तुत किया है कि प्रस्ताव में अनुमानित यातायात हो सकता है, प्रहस्तित न हो पाए । आप क्या कहते हैं ?	यातायात के रू झान में वृद्धि को देखते हुए, सामान्य कार्गो के संबंध में पोतों की तीव्रतर वापसी सुनिश्चित करने के लिए पत्तन ने दूसरी क्रेन की इच्छा व्यक्त की है । इसको देखते हुए एबीजीएचआईएल का यह मानना कि प्रोजेक्ट कार्गो में कमी आने की संभावना है, तब तक सही नहीं हो सकता जब तक कि अभिकल्पित यातायात के प्रवाह में बाधा की कोई संभावना न हो ।
(iv)	प्रस्ताव के साथ संलग्न संलग्नक-II दर्शाता है कि एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित मोबाइल हार्बल क्रेन द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक औसतन 11 मिलियन टन यातायात प्रहस्तित करने की अपेक्षा की जाती है । जबकि प्रस्ताव के साथ लगाई गई लागत विवरणी 9 मिलियन टन का कार्गो यातायात दर्शाती है । [(क्रम सं. (VI)]. सही स्थिति दर्शाने के लिए लागत विवरण को ठीक किया जाए । परिणामस्वरूप, क्रम सं. (VII) पर क्षमता उपयोगिता में उपयुक्त समायोजन किया जाए ।	पत्तन से इसका कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।
(v)	(क) मूल्यहास की गणना संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 में प्रदत्त विधि के अनुरूप नहीं जान पड़ती है । इस संबंध में 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से अलग जाने का कारण स्पष्ट करें ।	एबीजी ने 5 वर्ष की अवधि के लिए सरल रेखा विधि से 15% की दर पर मूल्यहास प्रदान किया है क्योंकि अनुबंध केवल 5 वर्ष की अवधि के लिए ही है । कंपनी अधिनियम 1956, तीन पालियों में काम करने वाले उपकरण के लिए 27.8% का प्रावधान करता है । नोट किया जाए कि 27.9% पर मूल्यहास, सरल रेखा विधि अपनाते हुए 16% के मूल्यहास के समान ही होगा (पाँच

		वर्ष के लिए)।
	(ख) कंपनी अधिनियम 1956 की अनुसूची XIV के अनुसार, 3 पालियों में प्रचालित संयंत्र और मशीनरी की मूल्यहास दर 10.34% है, न कि 27.9% जैसे कि उत्तर में बताई गई है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुरूप, मूल्यहास की गणना को कंपनी अधिनियम 1956 में प्रदत्त प्रासंगिक दर लागू करते हुए संशोधित किया जाए।	एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्ताव के साथ संलग्न लागत विवरणी में, परिसंपत्ति का जीवन 10 वर्ष मानते हुए मूल्यहास सरल रेखाविधि पर 10% आंका गया है। इसने सूचित किया है कि एबीएचआईएल ने, परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी पर मूल्यहास 27.9% आंका है। दिनांक 6 जून 2008 के अपने पत्र में एबीजीआईएल ने सूचित किया है (जैसाकि एनएमपीटी द्वारा अंग्रेषित किया गया है) कि पत्तन ने, मंत्रालय द्वारा मार्गदर्शियों में प्रदत्त उपकरणों के जीवन-मानदंड के आधार पर 10% पर मूल्यहास आंका है। इसने तर्क दिया है कि एचएमसी का आर्थिक जीवन पत्तन के साथ अनुबंध की उपलब्धता पर निर्भर करता है। अनुबंध अवधि के बाद आर्थिक जीवन शून्य हो जाएगा। चूंकि अनुबंध की अवधि 5 वर्ष है, इसने आग्रह किया है कि मूल्यहास 20% की दर से अनुमत किया जाए। एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई दर बहुत ही कम है। प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार भी, सरल रेखा विधि के अन्तर्गत मूल्यहास की दर 10.34% होनी चाहिए।
(vi)	प्रस्तावित दर की परिगणना के लिए विचार किए गए लागत अनुमानों की पुष्टि / के समर्थन के लिए प्रचालन के आरम्भ से 30 नवम्बर 2007 तक प्रचालक द्वारा वास्तव में वहन की गई प्रचालन और अनुरक्षण लागत प्रस्तुत की जाए।	वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से नवम्बर 2007 के अंत तक वास्तविक प्रचालन और अनुरक्षण लागत रु. 238.83 लाख सूचित की गई है। इसने निवेदन किया है कि प्रचालन में अनिश्चिताओं के कारण (श्रम विवादों से उपजे) शुरुआती महीनों में प्रचालन और अनुरक्षण कर्मचारियों का पूरा संख्या बल भर्ती नहीं किया गया था। अब एबीजी अपेक्षित कर्मचारी और श्रमिक पदों को भरने का प्रस्ताव करता है।
(vii)	ईंधन की खपत 40 लिटर प्रति घंटा मानने का आधार स्पष्ट किया जाए और अभी तक अर्जित वास्तविकों के संदर्भ से उसकी पुष्टि की जाए। इसी प्रकार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत, पूंजी-लागत के 3% पर अनुमानित करने के आधार का औचित्य बताया जाए।	(i) एबीजी ने कोलकाता पत्तन न्यास में एक एलएचएम 300 मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवायी है जो कन्टेनरों के प्रहस्तन में लगी हुई है। वास्तविक खपत 48.26 लिटर प्रति घंटा है। (ii) एनएमपीटी में तैनात की गई क्रेन अधिक क्षमता (एलएमएच 4000) की है जो केओपीटी में लगाई गई क्रेन से बेहतर क्षमता की है और आवश्यक रूप से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है जिसकी ईंधन खपत निश्चित रूप से केओपीटी वाली क्रेन से अधिक होगी। प्रचालन के दौरान वास्तविक पठन के आधार पर इस क्रेन की औसत खपत 53 लिटर प्रतिघंटा है। दूसरी ओर, एबीजीएचआईएल द्वारा पारादीप पत्तन न्यास में लगाई गई इसी क्षमता की क्रेन की औसत खपत 65.65 लिटर प्रति घंटा है। (iii) मोबाइल हार्बर क्रेन की प्रचालन और अनुरक्षण

		लागत, अन्य पत्तनों में अनुभव के आधार पर पूंजी लागत के 3% पर आंकी गई है। 5 वर्ष की अनुबंध अवधि में प्रचालन लागत को प्रोजैक्ट करने के लिए एकदम नई क्रेन के पहले छः माह के दौरान उस पर खर्च हुए अनुरक्षण खर्च से जोड़ना उचित नहीं होगा।
(viii)	(क) बीमा लागत के अनुमान को दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित किया जाए।	पूंजी व्यय के 1% पर बीमा लागत का अनुमान बीमा नियामक विकास प्राधिकरण (इरडा) द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर लगाया गया है। इस बाबत इसने बीमा पालिसी की एक प्रति पेश की गई है।
	(ख) वर्ष 2007-08 में (अप्रैल 2007 से नवम्बर 2007 तक) वास्तव में भुगतान किए गए रू. 2.57 लाख के बीमा प्रीमियम के संदर्भ से रू. 18.05 लाख की बीमा लागत के अनुमान का औचित्य सिद्ध कीजिए। चूंकि बीमा लागत के समर्थन में पेश किए गए दस्तावेजी साक्ष्य प्रीमियम राशि साफ नहीं दर्शाते हैं। पत्तन बीमा प्रीमियम भुगतान से संबंधित दस्तावेजी साक्ष्य, अनुमान का औचित्य बताने के लिए प्रस्तुत करें।	(i) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि निविदा में प्रदत्त शर्त के आधार पर क्रेन की लागत का 1% बीमा लागत माना गया है। निविदा की शर्त में धारा 3.19 के माध्यम से अनुबंध किया गया है कि सफल बोलीदाता प्रत्येक घटना / कृत्य को संरक्षित करने के लिए (क्रेन के साथ-साथ) कार्गो / कंटेनर / पोत / पत्तन संरचना इत्यादि का थर्ड पार्टी बीमा लेगा।
		(ii) बोलीदाता के पास सभी कृत्यों को संरक्षित करने वाले व्यापक बीमा लेने का विकल्प खुला है। एबीजीएचआईएल ने अप्रैल 2007 से नवम्बर 2007 तक की अवधि के बीमा प्रीमियम के रूप में 2.57 लाख रू पये का भुगतान किया है। किन्तु प्रचालक का आग्रहपूर्वक यह कहना है कि अभी भुगतान किए गए प्रीमियम को भविष्य के प्रीमियम का आधार नहीं माना जा सकता। इसने यह भी बताया है कि, चूंकि उसने अनेक प्रकार के उपकरण आयात किए हैं, बीमा कम्पनी ने क्रास सब्सीडाइज़ेशन के कदम के रूप में कम प्रीमियम लिया है। प्रचालक ने आगे बताया है कि निविदा शर्त की नज़र से और पूरी कर्मचारी संख्या भर्ती कर लेने पर आने वाले वर्षों में प्रीमियम बढ़ जाएगा।
		(iii) एबीजीआईएल ने (एनएमपीटी द्वारा भेजे गए पत्र) में बताया है कि सीपीएम नीति के अन्तर्गत बीमा नियामक विकास प्राधिकरण (इरडा) के मार्गदर्शियों के अनुसार, संयंत्र उपकरण और मशीनरी के समूह-III के अंतर्गत एमएचसी संरक्षित है जिसके लिए प्रदत्त प्रीमियम क्रेन के प्रतिस्थापन मूल्य का 1% है। थर्ड पार्टी बीमा लेना उपरोक्त के अलावा है। इस प्रकार, इसने उस मद में देय अतिरिक्त प्रीमियम का औचित्य बताया है।
(ix)	एनएमपीटी पुष्टि करें कि क्या मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार की गणना के लिए विचारित पट्टा किराया, मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने	निविदा की शर्तों और निबंधनों के अनुसार सफल बोलीदाता भुगतान करके पानी, बिजली, कार्यालय-स्थान इत्यादि सुविधाएं पाने का हकदार है। इसलिए,

	और प्रचालन के लिए एनएमपीटी तथा एबीजीएचआईएल के बीच निष्पादित करार के प्रावधानों के अनुसार है। रू. 20.97 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह पर पट्टा किरायों की दर मानने का आधार स्पष्ट किया जाए।	एबीजी ने 150 वर्गमीटर के लिए रू. 20.97 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह की दर पर लाइसेंस शुल्क का प्रावधान किया है।
(x)	एनएमपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच निष्पादित करार में अनुबंध किया गया है कि लाइसेंस धारी 5% वार्षिक वृद्धि के साथ रू. 1.06 करोड़ वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करेगा। इस मद को प्रस्तावित प्रभार की गणना के लिए लागत-परिगणना में शामिल किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या यह मद रायल्टी के प्रकार की है। यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क निर्धारण में रायल्टी का व्यवहार संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुरूप होना चाहिए।	पत्तन ने बताया है कि प्रवर्तित निविदा के अनुसार रायल्टी के अवयव पर विचार नहीं किया गया था। चूंकि लाइसेंस के प्रचालन की अवधि केवल 5 वर्ष है, प्रस्ताव में उच्चतम लाइसेंस-शुल्क प्रतिवर्ष का उल्लेख किया जाना था। प्रचालक ने यह भी बताया है कि निविदा कागजों और पत्तन के साथ विभिन्न पत्राचार के आधार पर रू. 1.06 करोड़ का भुगतान लाइसेंस शुल्क के रूप में है न कि रायल्टी के रूप में। यह राशि यातायात की प्रहस्तित मात्रा से संबंधित नहीं है और इसलिए इसे रायल्टी नहीं माना जा सकता। इसके साथ-साथ पत्तन ने उसी लाइसेंस शुल्क पर दो और प्रचालकों को ऐसी ही क्रेने तैनात करने की अनुमति प्रदान की है। इसने बताया है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 इस प्रकरण में लागू नहीं होगी।
(xi)	‘अन्य व्यय’ के अन्तर्गत लागत मदों को अनुमानित करने का आधार स्पष्ट किया जाए।	“अन्य व्यय” का संबंध स्थानीय वाहन, मुद्रण और स्टेशनरी, कूरियर व्यय, टेलीफोन, टेलीफैक्स ई-मेल, वाहन किराया प्रभार, भंडार एवं कन्ज्यूमेबल्स, सुरक्षा प्रभार और अन्य विविध व्यय / आकस्मिक व्ययों से है। उपरोक्त मदों पर रू. 1.00 लाख प्रतिमाह का अनुमानित व्यय यथार्थवादी है।
(xii)	यदि मोबाइल क्रेन को कार्गो के पोत से तट तक अन्तरण के लिए, क्वे से भंडारण यार्ड और व्युत्क्रम अन्तरण के लिए लगाया जाता है तो हमारे आदेश सं. टीएएमपी / 4 / सामान्य / 2004 दिनांक 7 जनवरी 2005 और दिनांक 15 जनवरी 2005 के अनुसार, प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर के 60% पर तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है।	नोट किया गया है।
(xiii)	एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने दिनांक 24 नवंबर 2007 के अपने पत्र में वर्णन किया है कि एबीजीएचआईएल को जारी किए गए लाइसेंस के अतिरिक्त एनएमपीटी का दो और क्रेनों के प्रचालन के लिए निजी प्रचालकों को लाइसेंस जारी करने का प्रस्ताव है। परिणाम स्वरूप, कार्गो की मात्रा को तीन मोबाइल क्रेनों और क्रेन युक्त पोतों के बीच प्रभावित करना होगा। इसलिए, प्रचालक का मानना है कि	(क) एनएमपीटी ने प्रचालक द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की है। तथापि इसने एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर को अग्रेषित किया है जिसमें प्रचालक ने कहा है कि एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव पत्तन यातायात और माल दुलाई की कुछ परिकल्पनाओं पर आधारित था। जिसकी उनके एचएचसी के लिए अपेक्षा की जा सकती थी। इसने सोचा था कि केवल एक ही एमएचसी को लाइसेंस दिया जाएगा और उसके पास

<p>एबीजीएचआईएल द्वारा अनुमानित यातायात प्रोजेक्शन व्यावहारिक न हो पाए और इस प्रकार, दर अलाभकारी न हो जाए। एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह निजी प्रचालक द्वारा रखे गए उसके पक्ष पर अपनी राय व्यक्त करे।</p>	<p>ऐसी कोई सूचना नहीं है कि एनएमपीटी और अधिक लाइसेंस जारी करेगा। किसी भी अवस्था / चरण में, यहां तक कि अब भी, कोई स्पष्ट संकेत नहीं था / है कि पत्तन कितनी मोबाइल हार्बर क्रेनों को लाइसेंस देगा। (ख) एबीजीआईएल ने आग्रह किया है कि इसकी क्रेनों के लिए अनुमानित माल ढुलाई अब न मिल पाए और इसलिए प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए प्रस्तावित दर अलाभकारी होगी। इसने अनुरोध किया है कि कम माल ढुलाई के आधार पर दर में वृद्धि की जाए।</p>
---	---

8. इस प्रकरण में, एनएमपीटी परिसर में 17 दिसंबर 2009 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था जहां एनएमपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन निकायों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

9.1 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था एनएमपीटी को अपना प्रस्ताव केवल किसी भी प्रचालक के वास्तविक आंकड़ों पर निर्भर किए बिना, मानक क्षमता और मानक लागत के आधार पर तैयार करने की सलाह दी थी। पत्तन को सलाह दी गई थी कि ऐसा करते समय वह निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना के लिए उपयोगकर्ताओं की मांग को भी ध्यान में रखे ताकि क्रेनों में खराबी आने पर उनके हितों की रक्षा हो सके।

9.2 अनुस्मारकों के बाद, दिनांक 29 जनवरी 2010 के अपने पत्र के माध्यम से एनएमपीटी ने निम्नलिखित सूचनाएं दीं :-

- (i) दो वित्तीय वर्षों 2007-08 और 2008-09 के दौरान अर्जित प्रति घंटा औसत उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए प्रस्ताव को संशोधित किया गया है।
- (ii) निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना को प्रस्तावित नहीं किया जा सकता क्योंकि कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के दौरान अनुभव किया गया वापसी समय (डाउन टाइम) बहुत कम है।
- (iii) एनएमपीटी ने संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है जिसमें प्रहस्तनदर रु. 47.77 प्रति टन दर्शायी गई है।

9.3 एनएमपीटी द्वारा दिनांक 29 जनवरी 2010 के संशोधित प्रस्ताव में किए गए मुख्य परिवर्तन (सुधार) संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) रु. 66.60 प्रतिटन की पिछली प्रस्तावित दर एक वर्ष के लिए अनुमानों पर आधारित थी। संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने 3 वर्षों (2007-08 से 2009-10) के लिए व्यय अनुमानों पर विचार किया है और प्रति टन औसत दर परिगणित की है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक और 2009-10 के अनुमानित यातायात पर विचार किया गया है।
- (ii) प्रतिवर्ष निर्धारित क्षमता 13,39,200 टन पर ही, जैसाकि पत्तन द्वारा पहले अनुमानित की गई थी, बरकरार रखा गया है।

- (iii) पहले एनएमपीटी ने रू . 66.60 प्रति टन की दर परिगणित करने हेतु 3 वर्ष के लिए वार्षिक औसत टनेज 11 लाख टन मानी थी । संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित कार्गो क्रमशः 10,20,000 टन और 17,59,000 टन पर और वर्ष 2009-10 के लिए 13,59,000 टन के अनुमानित कार्गो पर, जिनका कुल 41,38,000 टन होता है, विचार किया है ।
- (iv) प्रत्यक्ष श्रम लागत, बिना कोई परिवर्तन रू . 28.20 लाख प्रति वर्ष बरकरार रखी गई है । एनएमपीटी ने कथित 3 वर्षों के लिए, इसके द्वारा पहले विचारित रू . 32.64 लाख (प्रति वर्ष) के स्थान पर (क्रमशः) रू . 27.20 लाख, रू . 46.91 लाख और रू . 36.24 लाख प्रति वर्ष ईंधन लागत पर विचार किया है । तथापि ईंधन खपत और ईंधन लागत को क्रमशः 40 लिटर प्रति घंटा और रू . 40 प्रति लिटर ही बरकरार रखा गया है ।
- (v) मरम्मत और अनुरक्षण लागत, जैसीकि इसके मूल प्रस्ताव में ली गई थी, पूंजी लागत के 3% पर ही मानी गई है ।
- (vi) अन्य लागतें जैसे बीमा, व्यापार संवर्धन और कर्मचारी कल्याण एवं उपरिव्यय क्रमशः रू . 18.05 लाख, रू . 18.04 लाख और रू . 54.00 लाख के उसी स्तर पर ली गई हैं जिस स्तर पर इसके द्वारा इसके मूल प्रस्ताव में ली गई थी ।
- (viii) रू . 106.38 लाख के पट्टा किरायों (150 वर्ग मीटर क्षेत्रफल के लिए रू . 0.38 लाख और रू . 106.00 लाख का लाइसेंस शुल्क) पर बिना परिवर्तन विचार किया गया है ।
- (ix) रू . 180.46 लाख के मूल्यहास पर, परिसंपत्ति की आयु 10 वर्ष मानते हुए, बिना परिवर्तन विचार किया गया है ।
- (x) इसके द्वारा इसके मूल प्रस्ताव में विचार किए गए 15% की बजाए, क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित 16% के आरओसीई पर विचार किया गया है ।
- (xi) पत्तन द्वारा, पहले दिनांक 5 मई 2007 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित रू . 66.60 प्रति टन की तुलना में संशोधित लागत विवरणी के अनुसार (एनएमपीटी द्वारा प्रदर्शित रू . 47.77 प्रति टन की दर के बजाय) रू . 49.81 प्रति टन की दर परिगणित होती है ।

9.4 इसके दिनांक 5 मई 2007 के प्रस्ताव और दिनांक 29 जनवरी 2010 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणीबद्ध दी गई हैं:-

लाख रू पयों में

क्र.सं.	ब्यौरा	दि. 5 मई 2007 का प्रस्ताव	दि. 29 जनवरी 2010 का प्रस्ताव
1.	मोबाइल हार्बर क्रेन की लागत	1804.64	1804.64
2.	निर्धारित क्षमता प्रति वर्ष (टन)	1339200	1339200
3.	प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित मात्रा टनों में	1100000	1379333
4.	प्रतिवर्ष अनुमानित काम के घंटों की संख्या (घंटे)	4464	4464
5.	क्षमता उपयोगिता (%)	67.20	38.08%, 65.67%, 50.74%
6.	प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत		

	(क) प्रत्यक्ष श्रम	28.20	28.20
	(ख) ईंधन	32.64	36.78 (3 वर्षों का औसत)
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण	54.14	54.14
	(घ) अन्य		
	(i) बीमा	18.05	18.05
	(ii) व्यापार संवर्धन एवं कर्मचारी कल्याण	18.04	18.04
	(iii) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	24.00	24.00
	(iv) पट्टा किराया	106.38	106.38
	(ड.) मूल्यहास	180.46	180.46
7.	कुल वार्षिक लागत [क्र.सं.6 (क) से (ड.) तक]	461.91	466.05
8.	आरओसीई	*270.70	** 221.08 (3 वर्षों का औसत)
9.	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	732.61	687.13
10.	प्रस्तावित दर प्रतिटन	66.60	49.81

\* 15% पर पूरा आरओसीई

\*\* 16% पर आरओसीई - क्षमता उपयोग पर समायोजित

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए।

11. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने, मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने तथा उसके प्रचालन के लिए कुछ निजी प्रचालकों को लाइसेंस प्रदान किए हैं। लाइसेंसधारियों द्वारा एनएमपीटी को वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना है जो पत्तन में प्रचालन हेतु उन्हें प्रदत्त लाइसेंस के बदले में रायल्टी / राजस्व भाग के सदृश है।
- (ii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त परिचित सेवाओं के बारे में दरों को अधिसूचित करे। ऐसे मामलों में जहाँ धारा 42(3) के अंतर्गत दरों को अधिसूचित करे। ऐसे मामले में जहाँ धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी कन्सेशन एग्रीमेंट के अलावा किसी अन्य मार्ग से है, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 अपेक्षा करती है कि यह प्राधिकरण ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करे जिन्हें संबंधित पत्तनों पर, किसी विशेष सेवा प्रदाता कार्य का विचार किए बिना समानरूप से लागू किया जा सके। एनएमपीटी और क्रेन प्रचालकों के बीच

व्यवस्था, कथित रूप से बीओटी व्यवस्था नहीं है। क्रेन की सुविधा प्रदान किया जाना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और इसलिए क्रेन की सुविधा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क का नियमन इस प्राधिकरण द्वारा किए जाने की आवश्यकता है। इस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं आएगा फिर चाहे पत्तन स्वयं सेवा प्रदान करे अथवा ऐसा करने के लिए किसी निजी प्रचालक को अनुमति प्रदान करे। इसलिए, यह प्रकरण, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 का अनुसरण करते हुए, क्रेन संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए उच्चतम दरें प्रदान करने हेतु लिया गया है।

- (iii) सही स्थिति बताते हुए कि एक प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त सेवा के लिए दरें किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता का विचार किए बिना संबंधित पत्तन पर समान रूप से लागू की जाएंगी, पत्तन को दी गई एक विशिष्ट सलाह के बावजूद, प्रस्तावित दर के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी मई 2007 में पत्तन द्वारा इससे पहले प्रस्तुत ब्यौरों पर आधारित पायी गयी है जो पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त ब्यौरों पर आधारित थी।
- (iv) एनएमपीटी ने, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित, 104 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार प्रस्तावित किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अपेक्षी की गई है कि वह पत्तन के लिए समग्र रूप से उच्चतम दर प्रदान करे जिसे किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त सदृश सेवाओं / सुविधाओं के लिए समान रूप से लागू किया जाना है। इस अनिवार्यता के चलते, केवल किसी विशेष प्रचालक के लागत और निवेश के आधार पर दर प्रदान करना संभव नहीं है क्योंकि इस प्रकार तैयार किया गया राजस्व मॉडल जरूरी नहीं, वैसी ही सेवाएं प्रदान करने वाले किसी अन्य सेवा प्रदाता के मामले में भी उपयुक्त हो। इसलिए मानक क्षमता और एमएचसी प्रचालित करने की मानदंडीय लागत पर आधारित उच्चतम दर परिगणित करना उचित पाया गया है।
- (v) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में, यद्यपि पत्तन द्वारा प्राधिकृत विभिन्न क्रेन सेवा प्रदाताओं द्वारा अलग-अलग क्षमता वाली एमएचसी लगायी गई हैं, एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन से पीपीटी ने अपना प्रस्ताव 100 टन क्षमता की एमएचसी के लिए कुछ परिकल्पित मानदंडों और परिमापकों के आधार पर तैयार किया था और इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार निर्धारित किया गया था। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में भी किराया प्रभार, दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से, 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए मानदंडीय आधार पर प्रदान किया गया था। एनएमपीटी पर भी, पत्तन ने एक अतिरिक्त क्रेन शामिल की है और उसने यह संकेत दिया है कि शीघ्र ही तीसरी क्रेन भी शामिल की जाएगी। इसलिए, इस प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार प्रदान करने का निर्णय लिया है।
- (vi) चूंकि एमएचसी के प्रचालन के लिए उच्चतम दर, विशिष्ट अथवा अलग-अलग प्रचालकों का विचार किए बिना मानदंडीय आधार पर प्रदान की जानी है, परिगणित प्रशुल्क कुछ मानदंडों और परिमापकों पर आधारित होना चाहिए। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक अवयव की मानदंडीय लागत विकसित करने के प्रयासों की मांग करती है। चूंकि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 के अन्तर्गत मानदंडों का अलग सैट विकसित नहीं किया गया है, एनएमपीटी में एमएचसी प्रचालित करने की मानक लागत के आधार पर किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों को अपनाना उपयुक्त पाया गया है। संयोगवश, पीपीटी और टीपीटी में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने में इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

(vii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी, कोयला, लौह अयस्क और कन्टेनर प्रहस्तन जैसी समर्पित / एक निष्ठ सुविधाओं के लिए प्रहस्तन मानदंड / मार्गदर्शी प्रदान करते हैं। इसके अलावा कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि जैसे शुष्क बल्क कार्गो और इस्पात एवं थैला बंद कार्गो और अन्य, जैसे ब्रेक बल्क कार्गो को समाहित करते हुए बहुउद्देश्य कार्गो टर्मिनल के लिए मार्गदर्शी / प्रहस्तन मानदंड प्रदान किए गए हैं। पत्तन द्वारा इस कार्यवाही में प्रस्तुत की गई सूचना से ज्ञात होता है कि प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रमुख मर्दें कोयला, लौह अयस्क, इमारती लकड़ी के शहतीर और अन्य हैं। विभिन्न कार्गो मर्दों को आबंटित किए जा सकने वाले क्षमता-भाग पर सूचना के अभाव में, 2008 के मार्गदर्शियों में भिन्न-भिन्न कार्गो समूहों के लिए प्रदत्त प्रहस्तन मानदंडों के संदर्भ से शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो (जैसे) कार्गो समूहों के लिए क्रेन की मानक क्षमता अलग-अलग परिगणित की गई है। इस उद्देश्य से, काम के घंटों की प्रति वर्ष संख्या, बहुउद्देश्यीय बर्थ पर तैनात किए गए लादने / उतारने वाले उपकरण के लिए विद्युत / ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी में प्रदत्त काम के घंटों के मानदंडीय स्तर के आधार पर 4000 मानी गई है।

2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी खाद्यान्न एवं उर्वरक, कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि वस्तुओं समेत शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10000 टन प्रतिदिन की दर पर बहुउद्देश्यीय बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन का मानदंड प्रदान करते हैं। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 10000 टन प्रतिदिन का यह आउटपुट मानदंड 20-20 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 3 व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है। चूंकि वर्तमान प्रयास / कवायद 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने हेतु है, प्रतिदिन प्रहस्तन दर के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड में उपयुक्त समायोजन किया गया है। 2008 के मार्गदर्शियों में व्हार्फ क्रेनों की कुल प्रदत्त क्षमता की तुलना में एमएचसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किसी अन्य उपलब्ध मानदंड के अभाव में 20-20 टन क्षमता वाली 3 ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए प्रदत्त 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर से 25% अधिक गिनना न्यायसंगत लगता है। यही नज़रिया पीपीटी और टीपीटी स्थित एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारण से संबंधित प्रकरण में अपनाया गया था। संयोगवश एनएमपीटी ने संयुक्त सुनवाई में सूचित किया है कि प्रचालन में लगी एमएचसी पहले से ही 4000 टन प्रति पाली के लगभग आउटपुट दे रही है।

(viii) पीपीटी में 100 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण से संबंधित प्रक्रिया में जो हाल ही में, दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से, इस प्राधिकरण द्वारा पूरी की गई है दो ग्रैब्स के साथ 100 टन एमएचसी की पूंजी लागत, पीपीटी द्वारा अनुमानित और इस प्राधिकरण द्वारा मानी गई, माल-भाड़े और ड्यूटियों समेत रू . 3007.74 लाख था। अनुमानित पूंजी लागत की पीपीटी द्वारा अर्जित बजटीय दर प्रस्ताव द्वारा सिद्ध किया गया था। संयोगवश, पीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत पर दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा, उस समय प्रचलित दर के साथ विनिमय दर को अद्यतन करने की शर्त के अधीन, टीपीटी में एमएचसी के किराया-प्रभार के निर्धारण के लिए, भरोसा किया गया था। पीपीटी प्रकरण में अनुमानित पूंजी लागत पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से, प्रचलित दर के अनुसार विनिमय दर को अद्यतन करने की शर्त पर विचार किया गया है। बजटीय दर प्रस्ताव को यूरो में बदलने के लिए विनिमय दर, इस प्रकरण में विश्लेषण के समय प्रचलित दर को प्रतिबिंबित करने हेतु रू . 58.2600 पर अद्यतन की गई है। तदनुसार, एमएचसी की पूंजी लागत रू . 2585.28 लाख परिगणित होती है।

- (ix) (क) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एमएचसी के लिए कोई विशिष्ट खपत मानदंड नहीं दिया गया है। पीपीटी द्वारा 100 टन एमएचसी के लिए अनुमानित ईंधन खपत 70 लिटर प्रति घंटा है। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में एक निजी बल्क टर्मिनल प्रचालक वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा प्रचालित 104 टन एमएचसी द्वारा ईंधन खपत 60 लिटर प्रति घंटा दर्शायी गयी है। एबीजीएचआईएल द्वारा एनएमपीटी में प्रचालित 104 टन एमएचसी की ईंधन खपती 53 लिटर प्रतिघंटा दर्शायी गई है।

चूंकि एमएचसी द्वारा ईंधन की खपत के लिए कोई अलग मानदंड उपलब्ध नहीं है, पीपीटी द्वारा अनुमानित और 100 टन एमएचसी के लिए पीपीटी और टीपीटी के मामलों में मानी गई 70 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत इस विश्लेषण में भी मानी गई है। रू. 40 प्रति लिटर पर एनएमपीटी द्वारा मानी गई ईंधन की यूनिट लागत, इस विश्लेषण के समय पर प्रचलित दर रू. 39.87 पर अद्यतन की गई है।

- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार क्रेन की पूंजी लागत के क्रमशः 5% और 1% पर अनुमानित किए गए हैं।

- (ग) एनएमपीटी ने कथित रूप से जल, विद्युत, कार्यालय स्थान इत्यादि की मद में होने वाले व्यय की भरपाई के लिए रू. 20.97 प्रति व.मी. प्रति माह की दर से 150 वर्ग मीटर के लिए रू. 0.38 लाख प्रति वर्ष पट्टा किराया का अनुमान लगाया है। चूंकि एमएचसी के सकल मूल्य के 5% पर अन्य व्यय पर 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार, इस विश्लेषण में अलग से विचार किया गया है, रू. 0.38 लाख की अनुमति राशि पर विचार नहीं किया गया है। 2008 के मार्गदर्शियों में, लाइसेंस शुल्क का अनुमानन अलग-अलग महापत्तनों के दरमानों में प्रदत्त दरों के आधार पर करने की व्यवस्था है। चूंकि अनुमानित लाइसेंस शुल्क किराया एमएचसी द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के लिए नहीं जान पड़ता है, लाइसेंस शुल्क पर जब क्रेन प्रचालन में न हो, एमएचसी द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के लिए विचार किए जाने की आवश्यकता है।

इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 20 जनवरी 2005 के आदेश के माध्यम से अनुमोदित भूमि के पट्टों के लिए वर्तमान पट्टा किराया दर कार्गो के भंडारण के लिए 20 फरवरी 2002 से लागू रू. 790.00 प्रति 100 वर्गमीटर प्रति माह पर खुले स्थान के लिए दर प्रदान करती है। जैसाकि दर को शासित करने वाली सशर्तता में अनुबंधित है, 20 फरवरी 2003 से 19 फरवरी 2004 तक की अवधि के लिए दर में 5% (चक्रवृद्धि) प्रति वर्ष पर वृद्धि की व्यवस्था है। उसके बाद, दर 2% वार्षिक की दर से तब तक बढ़ायी जानी है। जब तक कि दर सक्षम प्राधिकारी द्वारा संशोधित नहीं कर दी जाती है। 20 फरवरी 2010 से 19 फरवरी 2011 तक की अवधि के लिए बढ़ी हुई दर रू. 952.83 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह परिगणित होती है। चूंकि क्रेन एक वर्ष में 4000 घंटे के लिए प्रचालित होगी, वर्ष की खाली अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क रू. 952.83 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह माना गया है।

- (घ) मूल्यहास का अनुमान जैसा कि कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत प्रदत्त है, क्रेन की पूंजी लागत के 10.34% पर लगाया गया है।
- (ङ.) अन्य व्यय, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार क्रेन की पूंजी लागत के 5% पर अनुमानित किए गए हैं।

(च) एनएमपीटी ने, प्रचालक द्वारा एनएमपीटी को देय वार्षिक लाइसेंस शुल्क की मद में रू . 106 लाख की राशि पर लागत परिगणना में विचार किया है ।

यद्यपि भुगतान प्रहस्तित मात्रा से संबंधित नहीं है, जैसाकि एनएमपीटी द्वारा तर्क दिया गया है, इस तरह का भुगतान राजस्व भाग के सदृश होता है । 2005 और 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, राजस्व भाग मद को एमएचसी के प्रशुल्क निर्धारण प्रयासक्रम में पास-थ्रू नहीं माना गया है ।

(x) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए 16% पर आरओसीई (ROCE) अपनाया है जिस पर एमएचसी के किराया प्रभार की गणना के लिए विचार किया गया है । प्रतिलाभ उस तीन वर्ष की अवधि के लिए एमएचसी के हासित मूल्य पर अनुमत किया जाता है जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है । यह रू . 328.10 लाख परिगणित होता है ।

(xi) एमएचसी प्रचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रू . 991.60 लाख है जो क्रेन की प्रचालन लागत रू . 663.40 लाख और प्रतिलाभ रू . 328.10 लाख का योग है । जैसाकि पहले बताया गया है, एमएचसी के किराया प्रभारों की व्यापक कार्गो समूहों के लिए उनकी अपनी-अपनी मानक क्षमता के संदर्भ से गणना की गई है ।

(xii) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी स्टील एवं थैलाबंद कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर-निर्धारण हेतु भी मानदंड प्रदान करता है । यह 20-20 टन क्षमता की 3 ईएलएल क्रेनों का उपयोग करते हुए स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्रदान करता है ।

जैसा कि पहले बताया जा चुका है, मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउट-पुट मानदंड 20-20 टन क्षमता की 3व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है जबकि वर्तमान प्रयास-क्रम 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने के लिए है । यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, क्रेन में ग्रेब्स लगाए बिना एमएचसी अन्य कार्गो का प्रहस्तन भी कर सकती है । इस प्रकार मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर उपरोक्त तत्वों / अवयवों को मान्य करने के लिए अद्यतन की गई है ।

जैसा कि पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास स्थित एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रकरण में निर्णय लिया गया था, मार्गदर्शियों में स्टील एवं थैलाबंद कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में इसके ऊपर 50% जोड़ा गया (गिना गया) है । तदनुसार, स्टील एवं थैला बंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रति दिन का अद्यतन किया गया मानदंड इस विश्लेषण में लिया गया है ।

इन समायोजित मानदंडों का अनुपालन करते हुए और एक वर्ष में क्रेन 4000 काम के घंटों का अनुसरण करते हुए जैसाकि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में दिया है, और 70% उपयोगिता अवयव को ध्यान में रखते हुए, एमएचसी के उपयोग के लिए भिन्न-भिन्न कार्गो समूहों के लिए प्रति टन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए रू . 33.31 प्रति टन, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए रू . 69.43 प्रति टन और अन्य कार्गो के लिए रू . 111.15 प्रति टन परिगणित होती है ताकि रू . 991.50 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता की पूर्ति हो सके ।

(xiii) एमएचसी के उपयोग के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप सुधारा गया है । विवरणी की एक प्रति संलग्नक के रूप में संलग्न है ।

(xiv) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रदान करने की व्यवस्था करती है। कथित धारा आगे कहती है कि समस्त तटीय कार्गो के लिए कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं समेत तापीय कोयले एवं पीओएल को छोड़कर, कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

इस संबंध में किए गए अनुरोध के बावजूद, एनएमपीटी ने केवल स्थिति को केवल नोट भर कर लिया है और एमएचसी का उपयोग करते हुए तटीय कार्गो के पोत से तट और व्युत्क्रम में स्थानान्तरण के लिए कोई रियायती शुल्क प्रस्तावित नहीं किया है।

कार्गो संबंधी प्रभारों और पोत संबंधी प्रभारों में तटीय कार्गो /कन्टेनर /पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रदान करना केन्द्र सरकार में (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग (एमएसआरटीएच) मंत्रालय का नीति निर्देश है जो इस प्राधिकरण को जारी किया गया है और जो 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में भी शामिल किया गया है। इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त दरों में यह नीति निर्णय झलकना अनिवार्य है फिर चाहे ये दर कोई भी व्यक्ति प्रभारित करने जा रहा हो। उद्देश्य है कि व्यापार जगत के संबंधित भाग को घोषित लाभ मिलना चाहिए।

रु . 991.50 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को प्रहस्तित विदेशी और तटीय कार्गो से ही वसूल करना होगा। ऐसी स्थिति में तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एमएचसी की अनुमानित क्षमता के भाग को ध्यान में रखते हुए रियायती दर को निर्धारित किए जाने की और विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन करने की आवश्यकता है किन्तु एनएमपीटी ने अपने पत्तन पर एमएचसी द्वारा प्रहस्तित विदेशी /तटीय कार्गो की अलग-अलग मात्रा नहीं बताई है ताकि क्रेन के किराया प्रभार निर्धारित करते समय तटीय कार्गो पर लागू होने वाले रियायती प्रशुल्क का प्रभाव पहचाना जा सके, समझाया जा सके। तटीय कार्गो के प्रहस्तन हेतु एमएचसी क्षमता के भाग से संबंधित सूचना के अभाव में और मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 का अनुपालन करने के लिए, सामान्य कार्गो के लिए प्रदत्त दर के 60% पर तटीय दर प्रदान की जाती है। किन्तु, यदि तटीय कार्गो के लिए प्रदत्त रियायती प्रशुल्क का इस विश्लेषण में विचार किए गए अनुमानित राजस्व मॉडल पर उल्लेखनीय प्रभाव पड़ने वाला है तो एनएमपीटी के लिए विकल्प खुला है कि वह दरों में समायोजन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

(xv) क्रेन खराब होकर बंद पड़ जाने की स्थिति में उपयोगकर्ताओं के हितों की रक्षा के लिए उपयोगकर्ताओं ने निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना की मांग की है। इस बारे में पत्तन को दी गई विशेष सलाह के बावजूद एनएमपीटी क्रेनों के न्यूनतम डाउन-टाइम के आधार पर निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना प्रस्तावित करने में उदासीन था।

इस विश्लेषण में परिगणित 100 टन एमएचसी क्रेन के किराया प्रभार 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंडों को अपनाते हुए विभिन्न कार्गो समूहों के प्रहस्तन के लिए निष्पादनता के संदर्भ से है। क्योंकि इस गणना में माने गए मानकों से वास्तविक निष्पादनता का भिन्न होना संभव है, निष्पादनता स्तरों से जुड़ा प्रशुल्क प्रदान करना आवश्यक हो गया है। संयोगवश 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 5.9 भी, बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क (मानक चिह्न) स्तरों से कम निष्पादनता के लिए हतोत्साहन (दंड) प्रदान करते हुए प्रशुल्क को उत्पादकता के मानक चिह्न स्तरों से जोड़ने की सिफारिश करती है। निष्पादनतायुक्त प्रशुल्क सेवा प्रदाता को बेहतर / अधिक निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और कम / घटिया निष्पादनता के लिए हतोत्साहन (दंड) प्रदान करेगा।

निष्पादनता युक्त प्रशुल्क योजना निर्धारित करने के लिए प्रस्तुत किसी विश्लेषण के अभाव में, पीपीटी और टीपीटी के मामलों में अनुसरित मॉडल के आधार पर एक प्रोत्साहन / हतोत्साहन योजना इस प्रकरण में लागू करवायी जाती है। प्रशुल्क की गणना के लिए परिकल्पित मानक उत्पादकता स्तर को आधार स्तर माना गया है। तदनुसार, निष्पादनतायुक्त प्रशुल्क संरचना प्रदान की गई है जिसके अन्तर्गत मानक चिह्न स्तर से 1000 टन अधिक निष्पादनता प्राप्त करने पर आधार दर में 5% वृद्धि देकर पुरस्कृत किया गया है और मानक चिह्न से 1000 टन कम निष्पादनता प्राप्त करने पर आधार दर में 5% की कमी करके हतोत्साहित किया गया है।

निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क निजी सेवा प्रदाताओं को, दी गई उच्चतर दरों के कारण अपने-अपने प्रति लाभ बढ़ाने के उद्देश्य से क्रेनों के उच्चतर निष्पादनता स्तर बरकरार रखने को प्रोत्साहित करेगा। ऐसी दक्षता सुधार से पोतों के तीव्रतर वापसी समय के कारण उपयोगकर्ताओं को भी लाभ होगा। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, प्रवर्तित निष्पादनतायुक्त प्रशुल्क के लिए विभिन्न स्तर / पायदान किसी भली भांति विश्लेषित डाटा पर आधारित नहीं है। अतः एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस मद की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय अधिक वैज्ञानिक प्रोत्साहन / हतोत्साहन योजना तैयार करे।

- (xvi) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र प्रदान करते हैं। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित क्रेन के किराया प्रभार, इस आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से तीन वर्ष के लिए वैध होगा।
- (xvii) एनएमपीटी ने एमएचसी के लिए केवल दरें प्रस्तावित की हैं। इसने दरों के क्रियान्वयन को शासित / नियंत्रित करने वाली कोई सशर्तता प्रस्तावित नहीं की है। किसी भी संदिग्धता से बचने के लिए शर्तों को परिभाषित / स्पष्ट करना आवश्यक है। एमएचसी के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव में पीपीटी ने एमएचसी की औसत बर्थ दिन आउटपुट परिगणित करने का सूत्र / फार्मूला प्रस्तावित किया है। इसने एक घंटे से अधिक समय के लिए एमएचसी खराब हो कर बंद हो जाने पर निष्पादनता मापने, एमएचसी का प्रचालन रोकने, खराबी आ जाने / पोत के काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करने की स्थिति में जुर्माना लगाने, इत्यादि के लिए प्रावधान प्रस्तावित किए हैं जो एनएमपीटी के मामले / प्रकरण में प्रासंगिक हो सकते हैं। यहाँ यह नोट करने योग्य है कि पीपीटी मामले में प्रदत्त शर्तें टीपीटी मामलों में भी शामिल की गई थीं। इसलिए, पीपीटी और टीपीटी मामलों में प्रदत्त सशर्तताओं को एनएमपीटी प्रकरण में, भी शामिल किया गया है। यदि एनएमपीटी को लगता है कि उसके पत्तन में एमएचसी के प्रचालनों के बारे में कोई अन्य शर्त प्रासंगिक है अथवा उसे लगता है कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त शर्तें उसके प्रकरण / मामले में प्रासंगिक नहीं हैं तो उसे सलाह दी जाती है कि वह उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।
- (xviii) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने रु. 64.00 प्रति टन की तदर्थ दर प्रस्तावित की थी। चूंकि प्रस्तावित तदर्थ दर वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमि.(वीएसपीएल) के दरमान में प्रदत्त दर पर आधारित थी और जैसाकि दर पर उपयोगकर्ताओं ने सर्वानुमति से अपनी सहमति व्यक्त कर दी थी, एनएमपीटी को सेवा प्रदाता द्वारा क्रेन की तैनाती के लिए अन्तरिम प्रशुल्क के रूप में रु. 64.00 प्रतिटन (की दर) लगाने की अनुमति दी गई थी। एनएमपीटी में एमएचसी के प्रचालन के आरंभ होने की तिथि से तदर्थ-दर का लगाया जाना, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दरों के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से रोक दिया जाना चाहिए।

12.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान में अध्याय-IV “अन्य प्रभार ” के अन्तर्गत निम्नलिखित को खंड 6.8 - “हार्बर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार” के रूप में डाले जाने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है और वर्तमान खंड 6.8 - विविध प्रभार को खंड 6.9 - विविध प्रभार के रूप में लिखा जाए।

**“5.20 निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार :**

(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए :-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98
11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501-15500	38.34	23.00

**टिप्पणी:** बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गया था और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% किया गया था। तीसरे हजार के लिए दरें, आधार दर को 115% बढ़ाकर परिगणित किया गया था। यही कार्यविधि 15500 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनाई जाएगी। इसी प्रकार 9500 से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें आधार दर को, तदनुसार कम करके परिगणित की जाएगी।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क) स्टील एवं थैलाबंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

**टिप्पणी:** बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्य विधि 7000 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें आधार दर को, तदनुसार कम करके परिगणित की जाएगी।

(ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीटरिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रू . में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

**टिप्पणी:** बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्यविधि 4750 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें, आधार दर को तदनुसार कम करके परिगणित की जाएगी।

**टिप्पणी:**

- (i) औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नानुसार है :-  
एचएमसी द्वारा लादी / उतारी गई कुल मात्रा  
----- X 24 घंटे  
पोत की शुरुआत से प्रचालन पूरा होने के लिया गया कुल समय
- (ii) पोत पर से कार्गो के लादने / उतराई का प्रचालन आरंभ होने से अंत तक औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, पत्तन उपयोगकर्ताओं से लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए, वसूली के लिए क्रेन के किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा।
- (iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेनों / क्रेन के साथ मिलकर काम करती है तो क्रेन का बर्थ-दिवस आउटपुट, एचएमसी के लोड-मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (iv) क्रेन के एक घंटे से अधिक समय तक खराब होने की स्थिति में, जब तक पोत बर्थ छोड़ नहीं देता एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी आने से पहले लादे / उतारे गए कार्गो को हिसाब में शामिल करते हुए निर्धारित की जाएगी। फिर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित करके, भागफल को 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- (v) यदि क्रेन का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक तक रू का रहता है जिसके लिए एमएचसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता तो पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम अवधि के लिए एमएचसी के रू कने पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। यदि रू कावट के लिए एचएमसी जिम्मेदार होगी तो कोई छूट नहीं दी जाएगी। एचएमसी के कार्य करने के दौरान लदान / उतराई प्रचालन में सभी रू कावटों को दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (vi) एमएचसी के खराब होने / काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाता है तो रू . 1,00,000/- (एक लाख रू पये मात्र) के जुर्माने के अलावा, पोत को बर्थ से लंगरगाह तक स्थानान्तरित करने का प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। इस तरह

वसूल किए गए स्थानान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को लौटाए जाएंगे जबकि जुर्माने की राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी।

- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद होने के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।

12.2 चूंकि तदर्थ दर पहले से ही प्रचालन में है, अब निर्धारित की गई उच्चतम दरें भारत का राजपत्र में इनकी अधिसूचना की तिथि से 15 दिन बीत जाने के बाद प्रभाव में आएंगी और तीन वर्ष के लिए वैध रहेंगी।

12.3 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर उच्चतम दर है और किसी विशेष सेवा प्रदाता का विचार किए बिना, पत्तन पर सदृश सुविधा / सेवा के लिए पत्तन पर समान रूप से लागू होगी प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.3 के अनुसार, प्राधिकार व्यवस्था में आवश्यक शर्त के अनुकूलता से शामिल करते हुए पत्तन न्यास यह सुनिश्चित करे कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता प्रदत्त उच्चतम दरों से अधिक न वसूल कर पाएं।

**(रानी जाधव)**

**अध्यक्ष**

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त 100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्बर क्रेन के उपयोग के लिए दर तय करने हेतु लागत गणना क. शुष्क ब्लक कार्गो के लिए

लाख रुपये में

क्र.सं.	विवरण	जैसा न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किया गया है।		2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानक, यदि कोई हो, (बहुउद्देशीय कार्गो पोतघाट)		परिष्कृत गणनाएँ
		गणना		गणना		
I	मोबाइल हार्बर क्रेन की लागत (लाख रूपयों में)		1804.64			शुष्क ब्लक के लिए (क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि 2585.28
II	(क) एनएमपीटी द्वारा परिगणित क्षमता					
	प्रतिवर्ष उपलब्ध पालियाँ	365 दिन * 3 पाली प्रतिदिन	1095			
	उपलब्ध कार्यकारी पालियाँ प्रतिवर्ष (85%)	310 दिन * 3 पालियाँ प्रतिदिन	930			
	उपयोगिता के लिए मानदंड	-	60%			
	क्षमता पालियाँ प्रतिवर्ष	930 पालियाँ * 60%	558			
	काम के घंटों की प्रतिवर्ष अपेक्षित संख्या	558 पालियाँ * 8घंटे	4464			
	निर्धारित क्षमता - प्रतिघंटा (टनों में)		300			
	निर्धारित क्षमता प्रति वर्ष	4464 घंटे * 300 टन	1339200 टन			
	दर की गणना के लिए विचारित मात्रा	2007-08 (वास्तविक)- 10,20,000 2008-09 (वास्तविक)- 17,59,000 2009-10 (अनुमानित)- 13,59,000				
		4138000				
	(ख) क्षमता टन / प्रतिवर्ष में, प्राधिकरण द्वारा परिगणित			शुष्क ब्लक के लिए		
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में)			क) खाद्यान, उर्वरक =10000 टन / दिन (30,000 टन पार्सल साइज) से बड़े पोतों के लिए) ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि =10000 टन / दिन	मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंड से ऊपर 25% अर्थात 12500/24 घंटे * 70% उपयोगिता अवयव)	744
	प्रतिवर्ष काम के घंटे			बिजली/ईंधन की लागत का अनुमान लगान हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घंटों का मानदंड दिया गया है।		4000
	<b>वार्षिक क्षमता (टनों में)</b>					<b>2976000</b>
	<b>वार्षिक क्षमता (10 लाख टनों में)</b>					<b>2.976</b>
III	प्रचालन लागत		लाख रूपये में			लाख रु.में
	(क)ईंधन लागत	2007-08 1700 घंटे * 40 लि.प्रति घं. * 40 प्रति लि. 2008-09 2931 घंटे * 40 लि.घं. * 40 प्रति लि. 2009-10 2265 घं. * 40 लि.घं. * 40 प्रति लि.	27.20 46.91 36.24 110.35		70 लि./ घंटा * रु. 39.87 प्रति लि. *4000 घंटा	111.64

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत	रु . 54.14 लाख प्रतिवर्ष (पूँजी लागत का 3%) 54.14 * 3	162.42	यांत्रिक उपकरण की लागत दर 5%	रु. 2585.29 लाख का 5%	129.26
(ग) बीमा	रु .18.05 लाख प्रतिवर्ष (पूँजी लागत का 1%) (18.05 * 3)	54.15	यांत्रिकी उपकरण की लागत दर 1 %	रु. 2585.28 लाख का 1%	25.85
(घ) मूल्यहास	पूँजी लागत / 10 वर्ष रु . 1804.64 लाख / 10 वर्ष रु . 180.46 * 3	541.39	कम्पनी अधिनियम में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार	रु. 2585.28 लाख का 10.34%	267.32
(ड.) किराया	(i) वार्षिक लाइसेंस शुल्क रु .106.00 लाख (ii) रु . 20.97 प्रति मीटर की दर से 150 व.मी. का पट्टा किराया (20.97 * 150* 12) 0.3800 * 3 वर्ष	318.00 1.14	संबंधित पत्तन के दरमान के अनुसार	एनएमपीटी द्वारा अनुमानित किराए का लाइसेंस शुल्क माना गया है	0.07
(च) अन्य व्यय			सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	रु. 2585.28 लाख * 5%	129.26
प्रत्यक्ष श्रम	12 कर्मचारी * रु . 2.35 लाख * 3 वर्ष	84.60			
व्यापार संवर्धन और कर्मचारी कल्याण	रु . 18.04 लाख * 3 वर्ष	54.12			
प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	रु . 24.00 लाख * 3 वर्ष	72.00			
कुल योग (क) से (च)		1398.17			
IV आरओसीई	(16% * रु . 1804.64 लाख * 63.47 %) + (16% * रु . 1624.18 लाख * 109.45% ) + (16% * रु . 1443.71 लाख * 84.56%) = रु .183.27 लाख + 284.44 लाख + 195.34 लाख	663.05	नियोजित पूँजी का 16%	रु. 2050.64 लाख का 16%	328.10
V कुल लागत + निवेश पर प्रति लाभ		2061.22			991.50
VI किराया प्रभार प्रति टन विदेश में	रु . 2061.22 लाख / 4138000 टन	49.81		रु. 991.50 लाख / 2.976 मिलि. टन	33.31
VII किराया प्रभार प्रति टन				रु. 33.31 का 60%	19.99

(ख) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

क्र.सं.	विवरण	कार्य संचालन	स्टील और थैला बंद कार्गो	अन्य
I	बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 में प्रदत्त मानदंडों से 50% अधिक पर कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रतिदिन)		6000	3750
II	कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रति घंटे में)	क्रम सं. I (24 घं.* 70% उपयोगिता मानक)	357.00	223
III	प्रति वर्ष काम के घंटे		4000	4000
IV	क्षमता (टन/ वर्ष)	क्रम सं. II * III	1428000	892000
V	कुल लागत + प्रति लाभ जैसा पहली सारणी में क्रम सं. V पर अनुमान लगाया गया है (लाख रुपये में)		991.50	991.50
VI	प्रति टन किराया प्रभार (विदेशगामी) रु. / टन में	क्रम सं. V/IV	69.43	111.15
VII	प्रति टन किराया प्रभार (तटीय) रु. / टन में	क्रम सं. VI का 60%	41.66	66..70

टिप्पणी : नियोजित पूँजी के लिए गणना-ब्यौरा

एचएमसी का सकल मूल्य

रु . 2585.28 लाख

कंपनी अधिनियम के प्रावधान के अनुसार मूल्य हास की दर

10.34%

वर्ष 1  
वर्ष के आरंभ में एचएमसी का मूल्य 2585.28  
मूल्यहास 267.32  
वर्ष के अंत में लिखा गया मूल्य 2317.96  
औसत लिखित मूल्य 2050.64

वर्ष 2  
2317.96  
267.32  
2050.64  
2050.64

वर्ष 3  
2050.64  
267.32  
1783.32

