

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या -286

नई दिल्ली, 2 नवंबर 2010.

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वां) की धारा 48,49 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, कोच्चिन पत्तन के बहु-उपयोक्ता तरल टर्मिनल पर, बंकर इंधन/पीओएल कार्गो और एलपीजी संभलाई करने हेतु, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए, महापत्तन न्यास की अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश के अनुसार, इस प्राधिकरण के द्वारा दिनांक 26 फरवरी, 2008 को अधिसूचित अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध के तहत, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोच्चिन पत्तन के प्रस्ताव को निपटान करता है।

(रानी जाधव )  
अध्यक्ष

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टैम्प/58/2009 - सीओपीटी

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

## आदेश

(2010 सितंबर 3 को पारित )

यह मामला पुतुवाइपिन के सेस में सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल ( एम यू एल टी ) के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ तय करने से संबंधित कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ( सी ओ पी टी ) से 24 नवंबर 2009 को प्राप्त प्रस्ताव है ।

2. इस प्राधिकरण द्वारा 26 जनवरी 2008 को अधिसूचित महापत्तनों के सार्वजनिक निजी भागीदारी ( पी पी पी ) परियोजना के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ के लिए निर्दिष्ट मार्गदर्शन के अनुसार को पो ट्रू ने विषय संबंधी प्रस्ताव फाइल किया ।

3.1. परियोजना की मुख्य विशिष्टताएं निम्न प्रकार होती है :

(i) द्रव कार्गो याने बंकर इंधन, एल पी जी, क्रूड तेल सहित अन्य पी ओ एल कार्गो विविधोद्देश्य द्रव कार्गो टर्मिनल में हस्तन करने के लिए विचार किया जाता है ।

(ii) इस प्रस्ताव में निम्न लिखित बातों पर ध्यान दिया जाता है :

(क) मुख्य बर्थ का निर्माण :

✓ बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो हस्तन के लिए (क्रूड तेल रहित) (इस प्रक्रिया में मुख्य बर्थ में माल उतारने तथा विनिमयन गर्त तक पाइपलाइन द्वारा परिवहन शामिल है ) ।

✓ मुख्य बर्थ में माल उतारने के लिए भुज के संस्थापन द्वारा एल पी जी का हस्तन ( माल उतारण भुज का संस्थापन इंडियन ओयल कंपनी लि. द्वारा की जाने की प्रतीक्षा करती है )।

(ख) समीप में बार्ज लदान बर्थ का निर्माण :

✓ बार्ज में बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लदान के लिए (चलन पाइपलाइन के ज़रिए विनिमय गर्त से बार्ज लदान घाट तक तथा बार्जस में लदान के लिए होगा ) ।

(iii) (क) परियोजना के विकास के लिए पोर्ट निम्न लिखित आबंटन करने पर ध्यान देता है :

➤ मुख्य बर्थ के लिए 15 हेक्टर पानी क्षेत्र

➤ बार्ज लदान बर्थ के लिए 4 हेक्टर पानी क्षेत्र

➤ प्रचालन इमारत, रोड आदि के लिए 3.5 हेक्टर पोर्ट भूमि 1

(ख) प्रारंभिक प्रस्ताव में हस्तन कार्गो के लिए कोई भंडारण सुविधा उपलब्ध नहीं होती ।

(iv) बर्थ की लंबाई 220 मी. और चौड़ाई 32 मी. होती है । बर्थ 80000 डी डब्लियु टी वेसलों को हस्तन करने की प्रतीक्षा करती है और अधिकतम डुबाव 12 मी. ।

(v) **अनुकूलतम धारिता**

(क) विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल की श्रेष्ठतम धारिता 4095542 टन (याने 4.10 मेट्रिक टन प्रति वर्ष (एम टी पी ए) निर्धारित किया है ।

(ख) मार्गदर्शनों में निर्धारित हस्तन दर और पोर्ट का हस्तन दर नीचे सारणी में दिया है :

माल का प्रकार	मार्गदर्शनों में निर्धारित हस्तन दर के लिए शर्तें	कोचिन पोर्ट का हस्तन दर*
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	प्रति घंटा 1000 टन	प्रति दिन 24000 टन
एल पी जी	प्रति घंटा 250 टन	प्रति दिन 6000 टन

\* घंटे की शर्तें प्रति दिन की शर्तों में परिवर्तित करके हस्तन दर पर विचार किया है ।

(ग) माल शेर संबंधी निर्माण लेने के लिए वर्ष 2023-24 में हस्तन किए जाने के लिए प्राकलित यातायात आधार के रूप में लिया है । अनुकूलतम कार्यक्षमता के मूल्यांकन के लिए हर एक प्रकार के माल का हस्तन दर गिने गए घाट दिनों के आधार पर माल के शेर नीचे के अनुसार सारणी में दिया है :

माल का प्रकार	प्राकलित यातायात ( एम टी पी ए में )	माल यातायात के शेर	बर्थ दिनों के माल शेर
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	3.02	83.43 %	55.72%
एल पी जी	0.6	16.57%	44.28%
<b>कुल</b>	<b>3.62</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(घ) तदनुसार मुख्य बर्थ की अनुकूलतम कार्यक्षमता प्रति वर्ष 4.10 मिलियन टनों पर मूल्यांकित किया गया । मालवार ब्यौरा नीचे दिया है :

माल का प्रकार	अनुकूलतम कार्यक्षमता टनों में
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	3416723 टन
एल पी जी	678819 टन
<b>कुल</b>	<b>4095542 टन</b>

(ङ) बार्ज लोडिंग बर्थ की अनुकूलतम कार्यक्षमता 3.416 एम टी पी ए दिखाया है जो कि मुख्य घाट में बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के हस्तन के लिए मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता।

(vi) पूँजी लागत :

(क) इस परियोजना का कुल पूँजी लागत 124.39 करोड़ रू. पर प्राकलित किया है ।

(ख) **बर्थ लागत:**

मुख्य बर्थ और बार्ज लोडिंग बर्थ के निर्माण के लिए कुल पूँजीगत लागत नीचे के अनुसार क्रमशः 75.38 और 8.43 करोड़ रू. के रूप में प्राकलित किया है :

(रू. करोड़ों में )

क्रम सं	घटक	मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ
(i)	बर्थ निर्माण के लिए लागत	61.30	7.96
(ii)	ड्रेडजिंग के लिए लागत	14.08	0.47
	<b>कुल लागत</b>	<b>75.38</b>	<b>8.43</b>

(ग) **माल हस्तन कार्यकलाप**

माल हस्तन कार्यकलाप के लिए पूँजी लागत 40.58 करोड़ रु. के रूप में प्राकलित किया है।

➤ **मुख्य बर्थ:**

विभिन्न प्रकार के माल के लिए हस्तन दर विभिन्न होने के कारण हर एक प्रकार के माल के लिए पूँजी लागत वितरित किया है। एक विशेष प्रकार के माल के लिए सीधे संबद्ध पूँजी लागत पर उस श्रेणी के माल के लिए विचार किया जाता है। सामान्य परिसंपत्तियाँ जैसे रोड़, मकान, पानी सप्लाई, पाइपलाइन आदि पर पूँजी लागत, विशेष माल के लिए घाट दिनों के शेयर के आधार पर मुख्य बर्थ पर दो माल के बीच में विभाजन किया जाता है। अनुवर्ती पैरा में दिए गए सारणी में यह विस्तृत किया गया है।

➤ **बार्ज लोडिंग घाट**

एक ही तरह के माल हस्तन किए जाने के कारण पूँजी लागत में कोई द्विभाजन नहीं है।

## ➤ माल हस्तन कार्यकलाप के लिए पूँजी लागत की ब्यौरा नीचे दिया हुआ है :

( रु. करोड़ों में )

क्रम सं.	वर्ग		मुख्य बर्थ				बार्ज लोडिंग बर्थ
			कुल	विभाजन का आधार	बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	एलपीजी	
(i)	सिविल निर्माण लागत						
1	रोड़	1.03	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर *	0.57	0.46	0.1	
2	मकान, पानी सप्लाई गंदा पानी	3.21	एलपीजी के लिए विभाजित 2.13 करोड़ रु का पंप हाउस लागत और शेष घाट दिनों में माल के शेयर पर	0.60	2.61	0.32	
	<b>कुल</b>	<b>4.23</b>		<b>1.17</b>	<b>3.07</b>	<b>0.42</b>	
(ii)	उपस्कर लागत						
1	समद्री उतार/ चढ़ाव उपस्कर/फ्लेक्सिबिल होस	4.08	सीधा विभाजन	4.08	--	0.01	
2	पाइपलाइन	11.26	बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए सीधे विभाजित 0.69 करोड़ रु. और शेष बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	6.58	4.68	0.59	
3	अग्निशमन उपस्कर	10.53	सीधा विभाजन	--	10.53	1.05	
4	बिजली एवं प्रकाश संचारण	5.89	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	3.27	2.61	0.59	
	<b>कुल</b>	<b>31.75</b>		<b>13.93</b>	<b>17.82</b>	<b>2.24</b>	
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपस्कर लागत का 50%)	1.80	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	0.76	1.04	0.13	
	<b>कुल लागत</b>	<b>37.79</b>		<b>15.86</b>	<b>21.93</b>	<b>2.79</b>	
<b>दोनों बर्थों का कुल लागत</b>		<b>40.58</b>					

\* बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के लिए बर्थ दिनों के माल के शेयर के आधार पर 55.72% और एल पी जी के लिए 44.28% लिया जाता है।

(vii) कार्यरत पूँजी पर वापसी (आर ओ सी ई) प्राकलित पूँजी लागत पर 16% के रूप में संगणित किया जाता है ।

(viii) वार्षिक प्रचालन लागत

- (क) बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 4.32 हेक्टर तथा मुख्य बर्थ के लिए 18.18 हेक्टर के लिए 2.4 लाख यूनिट/बर्थ/हेक्टर उपभोग शर्त पर विचार करके बिजली लागत प्राकलित किया गया है । बिजली के यूनिट दर रू. 6.055 है । मुख्य बर्थ के लिए प्राकलित 2.64 करोड़ रू. का कुल बिजली लागत बर्थ दिनों के शेयर में एल पी जी एवं बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल माल के बीच में विभाजित किया गया है ।
- (ख) निर्धारित मार्गदर्शन के अनुसार सिविल संबंधी मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए 1% तथा यांत्रिक एवं उपकरण लागत पर 2 % अनुमानित किया है । बीमा और अन्य व्यय प्रत्येक को सकल नियत मूल्य पर 1% अनुमानित किया है ।
- (ग) कंपनी अधिनियम में निर्धारित दर के प्रकार मूल्यहास परिकलित किया है ।
- (घ) पानी क्षेत्र तथा भूमि क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अनुमानित किया है । लाइसेंस शुल्क का अनुमान वल्लारपाडम, पुतुवाइपिन तथा गोश्री क्षेत्रों में पोर्ट भूमि के लिए तय किए पट्टे किराए के लिए प्रस्ताव के अनुसार प्रति एकद 12 रुपये दर पोर्ट द्वारा प्रस्तावित किया है । पानी क्षेत्रों के लिए दर भूमि के लिए लागू दर के 1/3 होगा याने प्रति एकड़ 4 रुपये होगा ।
- (ङ) तदनुसार वार्षिक प्रचालन लागत निम्न प्रकार माना जाएगा :

➤ **मुख्य बर्थ:**

मुख्य बर्थ का वार्षिक प्रचालन लागत 5.25 करोड़ रुपये बंकर इंधन के हस्तन के लिए तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लिए अनुमानित किया है तथा 5.27 करोड़ रुपये एल पी जी के हस्तन के लिए ।

➤ **बार्ज लोडिंग बर्थ:**

बार्ज लोडिंग बर्थ के वार्षिक प्रचालन लागत 1.51 करोड़ रुपये अनुमानित किया है ।

(ix) **बर्थ भाड़ा:**

- (क) बर्थ भाड़ा सेवाओं के लिए वार्षिक प्रचालन लागत का आकलन निम्न प्रकार सारणीबद्ध किया है :

(रू. करोड़ों में )

क्रम सं	ग्रूप	आधार	मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ
(i)	सिविल परिसंपत्तियों के मरम्मत और अनुरक्षण	बर्थ के मूल लागत के 1% ( पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत सहित)	0.61	0.08
(ii)	अनुरक्षण ड्रेडजिंग का लागत	मुख्य बर्थ के लिए 420000 क्यु.मी. तथा बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 10000 क्युबिक मीटर ( प्रति क्युबिक मीटर के लिए 60 रुपये के यूनिट दर )	2.52	0.06
(iii)	बीमा	पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत सहित बर्थ के मूल लागत के 1 %	0.61	0.08
(iv)	मूल्यहास	कंपनी अधिनियम के अनुसार	2.52	0.28
<b>कुल</b>			<b>6.26</b>	<b>0.50</b>

- (ख) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने मुख्य बर्थ के लिए अनुरक्षण ड्रेडजिंग के लिए 2.52 करोड़ रुपये तथा बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 0.06 करोड़ रुपये शामिल किया है जो मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड के अनुसार नहीं है।

कोचिन पोर्ट ने बताया कि अनुरक्षण लागत प्रचालक को दिए जाने की आवश्यकता होती है क्योंकि कोचिन पोर्ट में ड्रेडजिंग लागत रेगीकरण अधिक होने के कारण अन्य पोर्टों की तुलना में ज्यादा होती है। कोचिन पोर्ट ने इसलिए बी ओ टी प्रचालक को वार्षिक अनुरक्षण ड्रेडजिंग सौंप देने पर विचार किया जो प्रस्ताव में बताया था। तदनुसार पोर्ट ने मार्गदर्शन में निर्धारित प्रकार बर्थ निर्माण लागत के 1% मरम्मत और अनुरक्षण के लिए अनुमानित किया तथा ड्रेडजिंग अनुरक्षण की लागत अलग रूप से वास्तविक आँकड़े में विचार किया।

(x) वार्षिक राजस्व अनिवार्यता ( ए आर आर )

( रुपये करोड़ों में )

क्रम सं.	विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ			बार्ज लोडिंग बर्थ	
		बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल का हस्तन	एलपीजी हस्तन	बर्थ भाड़ा सेवा	बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल का हस्तन	बर्थ भाड़ा सेवा
1	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5.25	5.27	6.26	1.51	0.50
2	कार्यरत पूँजी	15.86	21.92	75.38	2.79	8.43
3	कार्यरत पूँजी पर 16% वापसी	2.54	3.51	12.06	0.45	1.35
<b>वार्षिक राजस्व अनिवार्यता (1+3)</b>		<b>7.79</b>	<b>8.78</b>	<b>18.32</b>	<b>1.95</b>	<b>1.85</b>

- (xi) (क) द्रव बल्क टर्मिनल के लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार कुल राजस्व अनिवार्यता क्रमशः 95% और 5% अनुपात में द्रव माल हस्तन प्रभार और विविध प्रभार के बीच में द्विभाजित किया जाना है।
- (ख) बी ओ टी प्रचालक द्वारा कोई विविध कार्यकलापों पर ध्यान दिए जाने के लिए नहीं होने के कारण दोनों घाटों पर कोई अलग प्रभार का प्रस्ताव नहीं है। हस्तन प्रभार पर निर्णय लेने के लिए 100% ए आर आर ध्यान में रखा है।
- (ग) पोर्ट ने प्रस्तुत किया है कि मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शनों के खंड 4.3 के अनुसार तेर्मल कोयला और पी ओ एल सहित क्रूड तेल, लोहा ओर और लोहा ओर पेल्लटों के अलावा सभी माल के लिए तटीय माल संबंधी रिआयती टैरिफ निर्धारित है। हस्तन के लिए प्रस्तावित माल के स्वभाव को विचार करके पोर्ट ने तटीय माल के लिए रिआयती टैरिफ प्रस्तावित नहीं किया है।
- (घ) बर्थ- भाडे पर सोचने के लिए मुख्य बर्थ और बार्ज बर्थ के लिए पोर्ट द्वारा निम्न लिखित जी आर टी समय ध्यान में रखा गया है :

विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ के लिए		बार्ज बर्थ
	बंकर इंधन और अन्य पीओएल कार्गो	एल पी जी	
(i) जलयान का औसतन जी आर टी ( साध्यता रिपोर्ट के आधार पर	29250	18180	1300
(ii) बर्थ दिन	142.36	113.14	--
(iii) बर्थ समय	3416.72	2715.28	6132
(iv) कुल जी आर टी समय	149302886.35		7971600

(xii) ए आर आर पर विचार करने के लिए प्रस्तावित बर्थ भाड़ा एवं हस्तन प्रभार नीचे दिया हुआ है:

टैरिफ की विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ में	बार्ज लोडिंग बर्थ में
<b>बर्थ भाड़ा</b>	रू.1.23 प्रति जी आर टी प्रति घंटे	रू.2.32 प्रति जी आर टी प्रति घंटे
<b>हस्तन प्रभार</b>		
(i) बक्कर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो	रू.22.81 प्रति टन	रू.5.72 प्रति टन
(ii) एल पी जी	रू. 129.26 प्रति टन	--

3.2. कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तावित दरमान ( एस ओ आर ) और प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत किया है ।

4. निर्धारित वाणिज्य संबंधी प्रक्रिया के आधार पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने उक्त उपभोक्ताओं/उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं ( सी पी टी द्वारा उपलब्ध सूची के आधार पर ) को अपने अपने निरीक्षणों के लिए प्रस्ताव भेजा है । उपभोक्ताओं /उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं से प्राप्त निरीक्षण एक पोषक सूचना के रूप में सी पी टी को भेज दिया है । सी पी टी ने 6 मार्च 2010 के पत्र द्वारा उपभोक्ताओं ) उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं द्वारा दिए गए विषयों पर अपना निरीक्षण भेज दिया था । तदनुसार दि. 30 जून 2010 के पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों पर उत्तर देते समय उनकी ओर से पहले प्राप्त निरीक्षणों को आधुनिक बनाया था ।

5.1. इस मामले में 2010 फरवरी 23 को कोचिन पोर्ट परिसर पर एक संयुक्त सुनवाई आयोजित हुई । प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताओं संबंधी एक पवर पोयन्ट प्रस्तुतीकरण कोचिन पोर्ट ने बनायी । संयुक्त सुनवाई में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट तथा संबंधित उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठन ने आवेदकों की अल्पसूची बनायी तथा प्रत्याशित उपभोक्ताओं ने प्रस्ताव संबंधी निवेदन दिया ।

5.2. संयुक्त सुनवाई में कोपोट्र से निम्न लिखित मुद्दों पर आवश्यक कार्रवाई लेकर 2010 मार्च 3 को प्रस्तुत करने का उपदेश दिया ।

- (i) कार्यक्षम बिडरों द्वारा उनके लिखित निवेदन में प्रस्तुत टिप्पणी संबंधी प्रतिक्रिया ।
- (ii) प्रस्ताव का धारिता निर्णय तथा पूँजी लागत के आबंटन के संदर्भ में पुन अवलोकन करें तथा पोर्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधित पट्टे किराए के संदर्भ में अद्यतन करें ।
- (iii) पोर्ट ने संयुक्त सुनवाई में दावा किया है कि पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही की प्रथा समीप क्षेत्र के 1/3 होगा । पोर्ट की दावा सरकारी नीति के संदर्भ के अनुसार हो जाए तथा इससे संबंधित अन्य मार्गदर्शन के अनुसार हो ।

6. कोपोट्र ने 2010 मार्च 6 के पत्र के अनुसार संयुक्त सुनवाई में ली गई मुद्दों की प्रतिक्रिया प्रस्तुत किया जिसका संक्षिप्त रूप निम्न प्रकार है :

- (i) एम यू एल टी बर्थ की क्षमता निर्णय :  
यह अनुरोध किया जाता है कि टाम्प अपक्रन्ट टैरिफ विन्यास के लिए आई ओ सी एल द्वारा निर्दिष्ट उच्च हस्तन दर की गणना करने के बजाय टाम्प द्वारा 25 फरवरी 2008 को जारी की गई पी पी पी परियोजना का अनुसरण करें ।
- (ii) विविध उत्पन्न के लिए पूँजीगत लागत का आबंटन:  
यह अनुरोध किया जाता है कि टाम्प यह आबंटन पर विचार किया जाए कि कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने कार्यक्षम बिडरों के टिप्पणियों के उत्तर में स्वीकृत और तर्काधार का स्वीकार करें ।

- (iii) कोपोट्र द्वारा प्रस्तावित संशोधित पट्टे किराए: कार्यचालन के लिए प्रति हेक्टर पट्टे किराए की गणना अन्तरिम रिपोर्ट में दिए गए मूल्य के आधार पर 29,65,200/- रू. ( रू.12,00,000 X 2.471 ) था । अंतिम रिपोर्ट के अनुसार पुतुवाइपिन के सेस क्षेत्र के पट्टे किराए 29,65,482 रू. है । इसलिए प्रति हेक्टर प्रति वर्ष में अन्तर केवल 282 रूपये है जिससे हस्तन प्रभार में अधिक विवक्षा नहीं होगी ।
- (iv) पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही समीप भूमि क्षेत्र के 1/3 होगा जो कोई सरकारी नीति या अन्य मार्गदर्शन के अनुसार नहीं होगा । पोर्ट ने निम्न पट्टे किराए की वसूली करती थी क्योंकि पोर्ट ने पश्चजल प्रदेश ही दिया था तथा भूमि का उद्धरण , बर्थों/जेडियों का निर्माण आदि उपभोक्ता ही करता था । पश्चजल प्रदेश केवल कोचिन शिपयार्ड , केरल फाइन आर्टस सोसाइटी तथा लक्षद्वीप प्रशासन को ही दिया था ।

7. कोपोट्र द्वारा दिए गए उत्तर के आधार पर पोर्ट ने 2010 मार्च 19 के पत्र के अनुसार अनुरोध किया कि संशोधित गणना के साथ - कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए । कोपोट्र ने 2010 जून 30 के पत्र के अनुसार उत्तर दिया । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संक्षिप्त रूप और कोपोट्र द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण निम्न प्रकार सारणी बद्ध किया है

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए प्रश्न	कोपोट्र द्वारा दिए गए उत्तर
(i)	अनुमानित पूँजीगत लागत	
	<p>(क) प्रस्ताव यह बता देता है कि व्यवहार्यता रिपोर्ट में अनुमानित पूँजीगत लागत 147.38 करोड़ रूपये है जिसमें 47.75 करोड़ रूपये निकाल दिया है क्योंकि व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करते समय गुंजाइश में हुए परिवर्तन से था (व्यवहार्य रिपोर्ट के अनुसार 1,50,000 डी डब्लियु टी वेसलों को हस्तन करना था तथा डुबाव 16 मी. तक; अब रिपोर्ट के अनुसार पोर्ट 80,000 डी डब्लियुटी वेसल हस्तन किया सके तथा अधिकतम 12 मी. डुबाव )</p> <p>आगे 23.42 करोड़ रूपये अतिरिक्त पूँजीगत लागत के रूप में जोड़ दिया गया जो बंकर इधन तथा अन्य पीओएल उत्पादन के लिए अवतरण भुज के लिए, पोर्ट बर्थ के लिए अग्निशमन सिस्टम तथा पाइपिंग काम जो अब बी ओ टी पंचालक के अधीन लाया जाएगा । वैसे इस प्रस्तुतीकरण के द्वारा संशोधित पूँजीगत लागत 123.05 करोड़ रू. होगा ( याने 147.38 - 47.75 + 23.42 ) इसके विरुद्ध परियोजना लागत अनुमान 22.45 करोड़ रू. होगा, जो प्रस्ताव के पृष्ठ 7 पर है । आगे, अपफ्रन्ट टैरिफ के बर्थ भाड़ा तथा हस्तन कार्यकलाप काम के लिए 124.38 करोड़ रू. की गणना की है जो पूँजीगत लागत के कुल होगा । पूँजीगत लागत आंकड़े की यह असंगति कृपया ठीक किया जाए ।</p>	<p>ऊपर सूचित अस्थिरता का कारण ड्रेडजिंग के लिए सेवा कर में शुद्धि करने से हुआ था जो 12.36% था जिसका आई पी ए रिपोर्ट में बनाया था तथा उसको 10.3% चालू दर में ठीक किया । परिवहन मंत्रालय द्वारा किए संशोधित निर्देश के अनुसार परियोजना की गठना की थी । संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है ।</p>
	<p>(ख) माल उतारने भुज के यूनिट दर 2009 वित्तीय वर्ष में निवेदित भाव के आधार पर होगा । वित्तीय वर्ष 2010-11 प्रारंभ होनेवाला है , इसलिए यूनिट दर, वर्तमान दर में प्रतिबिंबित करने के लिए अद्यतन किया</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है । संशोधित प्रस्ताव में माल उतारने भुज के नए दर ( 2010 अप्रैल 9 ) पर विचार किया है । निवेदित दर की एक प्रतिलिपि प्रस्ताव के साथ संलग्न किया है तथा आकलन का आधार भी प्रस्तुत किया है ।</p>

	<p>जाए वैसे स्वीकृत परिवर्तित दर याने 1 यूरो= 70 रूपये भी वर्तमान विनिमय दर के साथ अद्यतन किया जाए । माल उतारने भुज के कुल यूनिट दर की गणना के लिए कृपया बेस दर, तथा सीमाशुल्क ड्यूटी आदि प्रस्तुत करें ।</p>	
	<p>(ग) यद्यपि पोर्ट ने सूचित किया कि कच्चे सामग्रियों का मूल्य नवंबर 2009 में पुनरीक्षित किया था, प्रस्ताव में विचार किए गए पूँजी लागत सितंबर 2008 में तैयार की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्राकलित लागत के आधार पर है । मार्गदर्शन की सूचना के अनुसार अपफ्रन्ट टैरिफ पूँजी स्थिर करते समय चालू बाज़ारी दर बने रखने के लिए उपकरणों का पूँजी लागत आधुनिक बनाना है । सी पी टी यह स्पष्ट करें कि सिविल एवं उपकरण लागत दोनों का प्राकलन चालू बाज़ारी दर दर्शाता है । बजट संबंधी उद्धरणों , दर विश्लेषण आदि के रूप में दस्तावेज़ी सपोर्ट के साथ प्राकलन, दस्तावेज़ी सपोर्ट के साथ सारभूत नहीं किए गए मदों के लिए सारभूत किया जाए ।</p>	<p>पुनरीक्षित प्रस्ताव में चालू बाज़ारी दरों/बजट संबंधी उद्धरणों के आधार पर लागत प्राकलन पुनरीक्षित किया है ।</p>
	<p>(घ) अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शनों में भंडारण यार्ड , अन्य मदों के अलावा टैंकेज शामिल है । लेकिन पोर्ट के प्रस्ताव में भंडारण यार्ड और टैंक के लिए पूँजी लागत शामिल नहीं है । अनुकूलतम कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए द्रव टर्मिनल संबंधी भंडारण/निष्क्रमण सुविधा संबंधी व्याख्या दी जाए ।</p>	<p>पोत परिवहन मंत्रालय के निदेश के अनुसार परियोजना संरचना की पुनरीक्षा की है । पुनरीक्षित संरचना में 2 हेक्टर भूमि सुविधा-भोगी द्वारा भंडारण टैंकों के विकास के लिए विभाजित किया था । भंडारण टैंकों के विकास के लिए जो टर्मिनल में वास्तविक रूप से होनेवाले यातायात से संबद्ध है , रियायत करार में और भी भूमि विमुक्त करने की व्यवस्था है ।</p>
	<p>(ङ) एक बिडर द्वारा दी गई सूचना के अनुसार पूँजी लागत पर विचार करते समय पोर्ट द्वारा प्रस्तावित द्रव टर्मिनल के सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध कर सुविधाओं पर विचार किया है क्या स्पष्ट कीजिए । अगर नहीं है तो पहचान किया जाए ।</p>	<p>कृपया पुनरीक्षित प्रस्ताव पर ध्यान दीजिए । इस प्रस्ताव में सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध सुविधाएं दिखाई है और इसके आधार पर टैरिफ बनाया है ।</p>
	<p>(च) अग्निशमन उपकरण से संबंधित पूँजी परिसंपत्तियों के विभाजन के संदर्भ में आई ओ सी एल ने सुस्पष्ट रूप से सूचित किया है कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित फेन आधारित अग्निशमन योजना एल पी जी के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता । आई ओ सी एल द्वारा दिए गए इस मद पर पोर्ट का निरीक्षण भेज दिया जाए जो इसके स्तर में नहीं दिया है ।</p>	<p>आई ओ सी एल के सुझाव के अनुसार फेन टैंक और फेन पंप योजना का लागत बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के लिए सीधे ही विभाजित किया जाएगा । आकस्मिकताएं, कर और इंजीनियरिंग लागत छोड़कर इस योजना का लागत 1,00,00,000/-रु. में प्राकलित है । इसके आधार पर टैरिफ पुनसंगणित किया है ।</p>

(च) पुष्ट करें कि अग्निशमन सिस्टम एल पी जी के लिए मात्र होता है। यदि बंकर एवं इंधन उत्पन्न को भी यही सुविधा परियोजना अवधि में ही प्राप्त हो जाए तो अग्निशमन सिस्टम का एक भाग उचित आधार पर इन कार्गो के लिए भी आबंटित किया जाना चाहिए।

हर एक काटगरी के *की कार्गो* के ज्वलनांक निम्न प्रकार प्रस्तुत किया

है :

कार्गो	ज्वलनांक
प्रोपेन (एल पी जी कार्गो के -20%)	-104 ° सी
बुटेन (एल पी जी कार्गो के -80%)	-40 ° सी
समुद्री इंधन तेल ( बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो के -93% - अन्य बंकरिंग स्थान में देखने में देखने लायक-कृपया व्यवहार्यता रिपोर्ट की धारा 4.18 देखें )	65.5° सी

विभिन्न मानदंड के पार प्रज्वलन/ज्वलनशीलता आधार पर विभिन्न द्रवों के वर्गीकरण निम्न प्रकार प्रस्तुत किया है:

मानक/ ज्वलनांक	<(-7° सी	(-7° सी से 38° सी)	38° सी से 60° सी	60° सी से 66° सी	66° सी से 93° सी
ओएसएचए	प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील
एनएसआ ई	अत्यधिक प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील (<(-60° सी)	ज्वलनशील	ज्वलनशील
एनपीएफए 30	श्रेणी I	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	श्रेणी III
सीपीएससी	अत्यधिक प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील	

एल पी जी कार्गो हस्तन जो अत्यधिक सख्त होता है ओ आई एस डी आवश्यकताओं के अधीन सूचित माँग को सम्मिलित करने योग्य अग्नि सुरक्षा सिस्टम को डिजाइन करना है। परियोजना के अग्निशमन सिस्टम के मुख्य पूँजीगत खर्च के मुख्य भाग के रूप में एल पी जी कार्गो के चलन की प्रतीक्षा है जिसका अलग रूप से गणना करना मुश्किल है। पूँजीगत खर्च को एल पी जी एवं बंकर इंधन के बीच में बर्थ दिनों के भाग के अनुपात में आबंटित करना उचित नहीं है तथा यही चल रहा था।

(ii) प्रचालन लागत अनुमान

(क) मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार कुल लागत के 1% बर्थ का अनुरक्षण लागत संबंधी अनुमान है। तदनुसार सी पी टी द्वारा दिए गए चालू प्राकलनों के आधार पर ड्रेडजिंग का अनुरक्षण लागत 0.15 करोड़ रुपये होगा। इसके विरुद्ध सी पी टी ने 2.58 करोड़ रुपये का कुल अनुरक्षण लागत प्राकलित किया है ( मुख्य बर्थ एवं बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए ) जो पूँजी ड्रेडजिंग लागत का 18% है। ड्रेडजिंग का अनुरक्षण लागत संबंधी अनुमान मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार नहीं दिखाई पड़ा है। इस खर्च के अनुमान के लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों से विचलन का कारण न्यायसंगत कीजिए।

मूल टैरिफ प्रस्ताव के अनुलग्नक II-परिशिष्ट IV और मुख्य प्रस्ताव की धारा 5.2 एवं 5.6 में ध्यान दिया जाए जिसमें कोचिन पोर्ट में रेग संबंधी विशेष अवस्था की व्याख्या है जिसके लिए उच्च ड्रेडजिंग अनुरक्षण की आवश्यकता है। संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई है।

(i) कोचिन पोर्ट में कोचिन ऑयल टर्मिनल (सी ओ टी) का बेसिन (-) 13.2 मी. बना रखता है जो एम यू एल टी के मुख्य बर्थ के सामने प्रस्तावित गहराई का समतुल्य है। इसलिए एम यू एल टी बेसिन का रेग दर सी पी टी बेसिन से तुलनात्मक होगा और इसलिए एम यू एल टी के लिए वही मूल्य स्वीकार किया जा सकता।

(ii) वर्ष 2005-06 के दौरान राजीव गाँधी कन्टाइनर टर्मिनल (आर जी सी टी) 12.5 मी. गहराई उपलब्ध करने में स्टेज I पूँजी ड्रेडजिंग पोर्ट द्वारा पूरा किया गया। उसी समय सी ओ टी के सामने चैनल और बेसिन (-) 13.20 मी. गहराई तक किया गया।

(iii) नौचालन चैनलों की गहराई करने के बाद जुलाई 2006 में वर्षा ऋतु के शुरुआत के तुरंत बाद सी ओ टी के सामने के चैनल और बेसिन में 2.7 मी. गहराई की कमी दिखाई पड़ा। इसके

		<p>अलावा 18.0 एम एम<sup>3</sup> कुल वार्षिक रोग का 2/3 भी उस समय दिखाई पड़ा। इसलिए कुल वार्षिक रोग के लिए गहराई की कमी 4.0 मी. के रूप में दिखाई पड़ा।</p> <p>(iv) भावी रोग संबंधी प्रवचन के लिए वल्लारपाडम में आई सी टी टी के लिए व्यवहार्यता पाठ्यक्रम रिपोर्ट में एफ आर एच द्वारा अनुवर्त “ मड बालन्स अप्रोच” के अनुसार यह सूचित किया था कि वर्षा के बाद मिट्टी तह के सुदृढीकरण पर रोग की सघनता वार्षिक रोग के 2/3 तक कम होगा अर्थात् यह 2.7 मी. के अन्दर होगा।</p> <p>(v) 10% विभिन्नता देकर बन्दरगाह क्षेत्र में वार्षिक रोग अनुमानित करने के लिए 3 मी. का वार्षिक रोग गहराई अनुमानित किया जा सकता।</p> <p>(vi) यह प्राकलित किया गया कि मुख्य बर्थ क्षेत्र में वार्षिक अनुरक्षण ड्रेडजिंग 4,20,000 क्युबिक मी होगा और बार्ज लोडिंग बर्थ में 10,000 क्युबिक मी. होगा जो बी ओ टी प्रचालक द्वारा किया जाना है। उक्त बर्थ के लिए प्रचालन लागत प्राकलित करते समय वही गणित किया गया है।</p>
	<p>(ख) अगर पोर्ट उचित रूप से चानल बना रखता है तो बर्थ के पार्श्व में उच्च रोग, जो ऐसे उच्च ड्रेडजिंग लागत के कारणों में एक स्थापित किया गया है, नियंत्रित किया जाए। कृपया स्पष्ट कीजिए।</p>	<p>यह दुहराया जाता है कि ड्रेडजिंग अनुरक्षण की अनिवार्यता संबंधी अनुमान दो स्रोतों पर आधारित है :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● चैनल में निरीक्षित रोग का वास्तविक हद और कोचिन ओयल टर्मिनल के सामने के बेसिन के आधार पर</li> <li>● तकनीकी विश्लेषण के आधार पर - भावी रोग के प्रवचन के लिए वल्लारपाडम में आई सी टी टी के लिए व्यवहार्यता के भाग के रूप में आयोजित “ मड बालन्स अप्रोच” के आधार पर</li> </ul> <p>इसलिए यह अनुरोध किया जाता है कि ड्रेडजिंग अनुरक्षण में इस विभिन्नता के लिए इस अनुरोध पर टाम्प द्वारा ध्यान दिया जाए।</p>
	<p>(ग) अनुमोदन प्राप्त मूल्यांक के पोर्ट आधारित संशोधित प्रस्ताव के अंतिम रिपोर्ट के आधार पर पट्टे किराए के आकलन अद्यतन किया जाए।</p>	<p>नोट किया गया, संशोधित प्रस्ताव के साथ उसी का संकलन किया है।</p>
	<p>(घ) मार्गदर्शन के अनुसार पट्टे किराए का आकलन प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निर्धारित दरमान के अनुसार होना है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पट्टे किराए केवल पोर्ट भूमि के लिए लागू होता है, पानी क्षेत्र के लिए नहीं। यद्यपि पोर्ट ने पानी क्षेत्र को पट्टे किराए का आकलन भूमि किराए का आकलन भूमि किराए के 1/3 के रूप निश्चित किया था तथापि यह कोई सरकारी नीति/मार्गदर्शन के आधार पर नहीं था। उक्त परिस्थिति में पोर्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शन से विचलन का स्मर्थन करें।</p>	<p>पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही समीप क्षेत्र के भूमि के 1/3 वसूल करने की रीति कोई सरकारी नीति या अन्य मार्गदर्शन के अनुसार नहीं हो। मेसेर्स. कोचिन शिपयार्ड, मेसेर्स. केरल फाइन आर्ट्स सोसाइटी तथा मेसेर्स. लक्षद्वीप प्रशासन से निम्न पट्टे किराए वसूल करते थे क्योंकि पोर्ट केवल पश्चजल के तल ही उनको दिया था तथा इसका पुनरुद्धार उपभोक्ता द्वारा किया। पश्चजल के तल उक्त उपभोक्ता को इस आधार पर आबंटित किया था। 15 हेक्टर पानी क्षेत्र के लिए प्रस्तावित पट्टे किराए, भूमि क्षेत्र के पट्टे किराए के 1/3 माना गया।</p>
	<p>(ङ) बिजली लागत के आकलन के लिए मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड आबंटन किए जानेवाले प्रस्तावित भूमि क्षेत्र के संदर्भ में होगा। पानी क्षेत्र के पोर्ट के बिजली लागत का आकलन मार्गदर्शन के अनुसार नहीं है। विचलन का कारण बताइए।</p>	<p>परियोजना के विकास के लिए ग्राही को आबंटित कुल क्षेत्र के 88% पानी क्षेत्र के अधीन में है ( कुल 21.5 हेक्टर से 19) प्रकाश व्यवस्था तथा अग्निशमन के प्रबन्धन ( टर्मिनल के प्रचालन के लिए आवश्यक कुल बिजली के मुख्य भाग होगा ) में प्रचालन के अधीन के सभी क्षेत्र शामिल होगा ( भूमि या पानी क्षेत्र है इसको देखे बिना ) पानी का क्षेत्र अधिक होने के कारण इस मामले में अन्य परियोजनाओं की तुलना में जहाँ अधिक क्षेत्र भूमि भाग की</p>

		ओर होने के कारण जो भंडारण सुविधाओं, स्टॉक यार्ड आदि संबंधी उपयोग के लिए होने से बिजली लागत परियोजना के लिए आर्बिट्रि कुल क्षेत्र के लिए हुआ ।																				
	(च) केरल राज्य वैद्युती बोर्ड को कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत वैद्युती बिल की प्रतिलिपि के अनुसार यूनिट दर 3.42 रुपये हैं । ( 9203435/-रू./उपभोग 2689000) इसके विरुद्ध बिजली लागत का आकलन बिजली यूनिट दर 6.005 रुपये आधार पर किया है । गणना में स्वीकृत बिजली यूनिट दर का केरल राज्य वैद्युती बोर्ड के अद्यतम बिल की प्रतिलिपि के साथ घटिया किया है ।	के एस ई बी के ग्राहक द्वारा अदा किए जानेवाले वैद्युति प्रभार ( केरल राज्य वैद्युति बोर्ड ) का दो भाग है - एक माँग प्रभार - जो बिलिंग माँग के के वी ए के साथ लिंक किया है /महीने ( जो नियत घटक है - वास्तव में उपभोग किए बिजली को देखे बिना ) दूसरा घटक ऊर्जा प्रभार है जो एम यू एल टी द्वारा प्रति यूनिट के लिए प्रभारित हो - यह अनुमानित है कि लिंकित भार 3,000 के वी ए होगा तथा जो वर्तमान टैरिफ रूपरेखा के अनुसार एच टी वाणिज्यिक टैरिफ ( के एस ई बी ) पर होगा ( कृपया टाम्प प्रस्ताव के भाग के रूप में के एस ई बी से प्राप्त टैरिफ को देखें ) जिसके लिए प्रति महीने बिलिंग माँग (3000 के वी ए ) के 350/रू. के वी ए माँग प्रभार होगा तथा प्रति कि.वा. 3.70 रुपये । वार्षिक ऊर्जा आवश्यकताओं के 5,160,000 यूनिट के लिए ( संशोधित प्रस्ताव में ) प्रति यूनिट 6.17 रुपये ( संशोधित प्रस्ताव ) की परिकलन की है ।																				
(iii)	सरकार से प्राप्त स्पष्टीकरण के अनुसार एल पी जी कार्गो भी जहाज़ तट/ यार्ड अन्तरण तट एवं घाट शुल्क के संदर्भ में तटीय रिआयत के लिए योग्य है । पोर्ट इसलिए हस्तन प्रभार के संदर्भ में तटीय एल पी जी के लिए रिआयत का निर्धारण करें । इस प्रकार के रिआयत से उत्पन्न राजस्व विवक्षा का टैरिफ को निश्चित करते समय विचार किया जाएगा ताकि अनुमानित राजस्व आवश्यकताएं प्रचालक द्वारा प्राप्त कर सकें ।	आई ओ सी एल द्वारा दिए उत्तर के अनुसार तटीय एल पी जी यातायात ( वार्षिक ) करीब प्रति वर्ष 350,000 टन की प्रतीक्षा करता है (एलपीजी के अनुकूलतम धारिता के 51.56% ) जो एल पी जी कार्गो के संशोधित टैरिफ दर पर पहुँचने की प्रतीक्षा करता है । यही संशोधित प्रस्तुत प्रस्ताव में प्रतिबिंबित करता है ।																				
	(ख) यद्यपि पी ओ एल कार्गो , कार्गो संबंधी प्रभार रिआयती के लिए योग्य नहीं है, तो भी ऐसे कार्गो वहन करनेवाले वेसल, वेसल संबंधी प्रभार में रिआयती के लिए योग्य हैं । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट यूनिट दर के मानते वक्त बर्थ भाड़े प्रभार में तटीय रिआयती के संघात को मान लें ।	इनपुट को संशोधित प्रस्ताव में मान लिया है । जबकि कोचिन पोर्ट प्रथमतया बंकर इंधन टर्मिनल का विकास कर रही है, तो गत डेटा के अभाव में तटीय यातायात के शेयर पर भरोसा रखना है । आई पी ए ने प्रमुख फर्मों से बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो ( कृपया व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के परिशिष्ट 4.03 का ध्यान दीजिए ) के स्रोत के लिए उनके प्लानों का इनपुट ले लिया है । अधिकतम फर्मों ने तटीय कार्गो के लिए बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लिए विदेशगामी और तटीय स्रोत के लिए ग्रहण करनेवाले 50% शेयर का उल्लेख किया है ।																				
(iv)	इस प्रस्ताव में मुख्य बर्थ में 80,000 डी डब्लियु टी तक के जलयानों का हस्तन उपलब्ध है और इसलिए संपरिवर्तन के लिए एक व्यवहार के रूप में 60% घटक प्रयोग में लाकर जलयान का जी आर टी 48000 टन आयेगा । 29250 में आनेवाले बंकर एवं पी ओ एल जलयानों के औसतन जी आर टी और 18180 में एल पी जी जलयानों का औसतन जी आर टी जलयानों का औसतन जी आर टी न्यायसंगत किया जाए । 1300 टनों में बार्ज बर्थ पार के रूप में बार्ज का औसतन जी आर टी लेने का आधार व्यक्त कीजिए। एल पी जी जलयानों और अन्य पी ओ एल माल जलयानों का औसतन जी आर टी और पिछले 3 वर्षों में पोर्ट में हस्तन किए गए बार्जों का विवरण दीजिए ।	1,300 टनों में बार्ज , 29250 में बंकर जलयान 18180 में एल पी जी जलयान का जी आर टी इंडियन पोर्ट्स असोसियेशन द्वारा तैयार किए गए व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्राकलित किया है । अनुरोध के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में पी ओ एल माल जलयानों पर ऐतिहासिक आंकड़ा नीचे दिया है :																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>जलयानों की संख्या</th> <th>जीआरटी ( टन )</th> <th>एनआरटी ( टन )</th> <th>डीडब्लियुटी ( टन )</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>159</td> <td>3,384,058</td> <td>2,887,618</td> <td>5,091,312</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>145</td> <td>3,219,864</td> <td>2,964,652</td> <td>4,849,703</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>197</td> <td>4,670,794</td> <td>2,137,306</td> <td>7,482,922.05</td> </tr> </tbody> </table> <p>एलपीजी टर्मिनल प्रथम रूप से विकसित करने के कारण एल पी जी एल के लिए कोई पूर्वी आंकड़ा उपलब्ध नहीं है ।</p>	वर्ष	जलयानों की संख्या	जीआरटी ( टन )	एनआरटी ( टन )	डीडब्लियुटी ( टन )	2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312	2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703	2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05
वर्ष	जलयानों की संख्या	जीआरटी ( टन )	एनआरटी ( टन )	डीडब्लियुटी ( टन )																		
2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312																		
2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703																		
2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05																		

(v)	व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के पृष्ठ 67 के फ्लो डायग्राम से यह समझ में आया है कि बार्ज लोडिंग बर्थ की ओर बार्जों में केवल बंकर ही लोड करने की प्रतीक्षा है। जबकि प्रस्ताव का पृष्ठ 9 में पैरा 3.2 में बंकर इंधन तथा पी ओ एल कार्गो दोनों के हस्तन के लिए मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता दर्शाया है। सही स्थिति सूचित की जाए।	एम यू एल टी में हस्तन किए जाने के लिए प्रतीक्षित माल के प्रकार पर प्रमुख फेर्मों से प्राप्त उत्तरों के विश्लेषण के आधार पर यह दिखाई पडा कि अधिकतम ( 6 में से 5 केवल बंकर इंधन उर इसके संबद्ध पी ओ एल ( लूब आदि जैसे ) और इस टर्मिनल में हस्तन किए जाने का पी ओ एल उत्पादों का शेयर नगण्य है। इसलिए बार्ज लोडिंग बर्थ की कार्यक्षमता देखने के लिए इंधन के हस्तन में मुख्य बर्थ पर कार्यक्षमता बढ़ाकर दिखाता है।
(vi)	प्रस्तावित टर्मिनल में पी ओ एल उत्पादों और बंकर का शेयर संबंधी निर्णय केलिए पोर्ट द्वारा किए गए विश्लेषण की व्याख्या दीजिए।	बंकर तथा अन्य पी ओ एल उत्पादों के लिए यातायात प्रक्षेप प्राकलित करने के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में इंडियन पोर्ट्स असोसियेशन द्वारा किए गए विश्लेषण पोर्ट ने स्वीकार किया। माल के प्रकार पर जो एम यू एल टी में हस्तन किए जाने के लिए प्रतीक्षित है ( व्यवहार्यता रिपोर्ट का परिशिष्ट 4.03 ) प्रमुख फेर्मों से प्राप्त उत्तरों के विश्लेषण के आधार पर यह देखा जा सकता है कि अधिकतम ( 6 में से 5 प्लेयेर्स ) बंकर इंधन और इससे संबद्ध पी ओ एल ( लूब आदि जैसे ) और एल पी जी जो इस टर्मिनल में हस्तन किए जाने के लिए ही प्रतीक्षित है। इसके आधार पर अन्य पी ओ एल उत्पादों का शेयर नगण्य है।

8.1 संक्षेप में 30 जून 2010 को सी पी टी द्वारा बनाए पुनरीक्षित प्रस्ताव के मुद्दे निम्न प्रकार है :

(i) मूल प्रस्ताव में दिए गए 22 हेक्टर के विरुद्ध पोर्ट ने परियोजना के लिए 21.5 हेक्टर आर्बिट कराने का प्रस्ताव रखा जो निम्न प्रकार है :

- मुख्य बर्थ के लिए 15 हेक्टर पानी क्षेत्र (कोई परिवर्तन नहीं)
- बार्ज लोडिंग बर्थ केलिए 4 हेक्टर पानी क्षेत्र
- भंडारण सुविधाओं के लिए 2 हेक्टर (प्राथमिक प्रस्ताव में नहीं दिखाया था)
- प्रचालनीय सुविधाएं जैसे मकान, सड़क आदि के लिए 0.5 हेक्टर पोर्ट भूमि (3 हेक्टर भूमि प्रारंभ में प्रस्तावित है)

(ii) प्राकलित कुल परियोजना लागत 173.42 करोड़ रू. हैं जो मूल प्रस्ताव में प्राकलित 124.39 करोड़ रूपये के विरुद्ध है। पूँजी लागत के प्राकलन संबंधी मुख्य संशोधन निम्न प्रकार है :

(क) हाल का बजट संबंधी उद्धरणों पर आधारित कुछ मदों के पूँजी लागत की पुनरीक्षा।

(ख) सी पी टी द्वारा विकसित किये जाने का सामान्य उपभोक्ता संरचना केलिए सी पी टी को अपफ्रन्ट अदायगी के रूप में 7.45 करोड़ रूपये पुनरीक्षित प्रस्ताव में प्राकलित किया है। यह लागत प्रत्यक्ष पूँजी लागत के क्रमशः 61.85 %, 5.60% और 32.15% के अनुपात में मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ और भण्डारण सुविधा केलिए विभाजित किया है।

(ग) भंडारण टैंकों के विकास की ओर प्राकलित कुल पूँजी लागत 54.72 करोड़ रू. हैं जिसमें सामान्य संरचना केलिए अपफ्रन्ट अदायगी का विभाजन शामिल है।

प्रोजेक्ट के आकलित लागत प्रारंभ प्रस्ताव एवं संशोधित प्रस्ताव दोनों के तुलनात्मक स्थिति नीचे दिया है :

(करोड़ रुपये में)

क्रम सं	विवरण	प्रारंभ प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ	मुख्य बर्थ (टिप्पणी देखें )	बार्ज लोडिंग बर्थ
<b>1</b>	<b>बर्थ भाड़ा कार्यकलाप</b>				
(i)	बर्थ निर्माण का लागत	61.30	7.96	55.02	7.49
(ii)	ड्रेडजिंग की लागत	14.08	0.47	14.08	0.47
	<b>बर्थ भाड़ा कार्यकलाप का कुल लागत</b>	<b>75.38</b>	<b>8.43</b>	<b>69.10</b>	<b>7.96</b>
<b>2</b>	<b>कार्गो हस्तन कार्यकलाप :</b>				
(i)	सिविल निर्माण लागत				
	(क) सड़क	1.03	0.1	0.68	0.06
	(ख) मकान, जल पूर्ति, गंदा पानी आदि	3.21	0.32	7.42	0.48
	<b>2(i) के उप कुल</b>	<b>4.23</b>	<b>0.42</b>	<b>8.10</b>	<b>0.54</b>
(ii)	उपकरण लागत				
	(क) (समुद्री भारित/ अभारित उपकरण / लचीला होस	4.08	0.0056	2.71	0.0055
	(ख) पाइपलाइन	11.26	0.59	10.12	0.57
	(ग) अग्निशमन उपकरण	10.53	1.05	11.21	0.09
	(घ) बिजली एवं प्रकाश संचारण	5.89	0.59	5.79	0.52
	<b>2(ii) के उप कुल</b>	<b>31.75</b>	<b>2.24</b>	<b>29.83</b>	<b>1.19</b>
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपकरण लागत का 5%)	1.80	0.13	1.90	0.09
	<b>कार्गो हस्तन कार्यकलाप का कुल लागत</b>	<b>37.79</b>	<b>2.79</b>	<b>39.83</b>	<b>1.82</b>
<b>3</b>	<b>भंडारण कार्यकलाप</b>				
(i)	सिविल निर्माण लागत	दर्शाया नहीं			
	(क) टैंक			41.58	-
	(क) सड़क			0.36	-
	(ख) मकान, जल आपूर्ति, गंदा पानी आदि			2.80	-
	<b>3(i) का उपकुल</b>			<b>44.74</b>	<b>-</b>
(ii)	उपकरण लागत				
	(क) पाइपलाइन			2.42	-
	(ख) अग्निशमन उपकरण			4.95	-
	(ग) बिजली एवं प्रकाश संचारण			0.00	-
	<b>3(ii) के उप कुल</b>			<b>7.37</b>	<b>-</b>
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपकरण लागत का 5%)			2.61	-
	<b>भंडारण कार्यकलाप के लिए कुल लागत</b>			<b>54.71</b>	<b>-</b>
4	बर्थवार कुल लागत (1+2+3)	113.17	11.22	163.64	9.78
5	कुल परियोजना लागत	124.39		173.42	

टिप्पणी:

बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल एवं एल पी जी के लिए मुख्य बर्थ में सामान्य पूँजी लागत के विभाजन का आधार निम्न प्रकार है :

- (1) सिविल लागत
  - रोडों में विकास के लिए पूँजी लागत , बर्थ दिनों के शेयर के आधार पर दो माल समूह के बीच में प्रभाजित है । ( अर्थात् बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल माल की ओर 55.72% और एल पी जी की ओर 44.28% )
  - मकान, पानी सप्लाई, माल व्यवस्था आदि के लिए - पंप हाउस के विकास के लिए 2.10 करोड़ रुपये का लागत (मुख्य बर्थ के लिए अग्रिशमन ) एल पी जी के लिए विभाजित किया लेकिन लागत का शेष बर्थ दिनों के शेयर के आधार पर दो माल के बीच में प्रभाजित है ।
- (2) उपकरण लागत :
  - समुद्री लोडिंग/अनलोडिंग उपकरण - बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए 2.71 करोड़ रु. सीधे आबंटित किया ।
  - पाइपलाइन- 0.67 करोड़ रु. बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए विभाजित है । बर्थ दिनों के शेयर के आधार पर लागत का शेष प्रभाजित किया गया । अर्थात् बंकर इंधन/ पी ओ एल माल के लिए 55.72% और एल पी जी की ओर 44.28% ।
  - अग्रिशमन उपकरण : बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए 1.01 करोड़ रु. विभाजित है और एल पी जी के लिए 10.20 करोड़ रु. ।

(iii) 42000 के एल के टैंकों का अधिकतम भंडारण कार्यक्षमता का 70% और  $0.9(0.7 * 42000 * 0.9 = 26460$  टन) में बंकर इंधन और पी ओ एल माल की सान्द्रता ध्यान में रखकर भंडारण टैंकों (4 संख्या) का अनुकूलतम कार्यक्षमता का मूल्यांकन 26460 टन किया जाता है ।

(iv ) प्रारंभिक तथा संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित प्रभारों की तुलनात्मक विवरण नीचे दी है :

क्रम सं	टैरिफ का विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ	मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ
I	बर्थ भाडा (प्रति घंटे प्रति जी आर टी)	1.23 रु.	2.32 रु.	1.43 रु. (विदेशगामी वेसल)	--
				0.86रु. (तटीय वेसल)	2.19 रु. (तटीय जहाज़)
II	<b>हस्तन प्रभार:</b>				
	(i) बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो (प्रति टन)	22.81 रु.	5.72 रु.	21.26 रु. (विदेशगामी और तटीय दोनों)	4.50 रु . (विदेशगामी और तटीय दोनों)
	(ii) एल पी जी	129.26 रु.	--	154.72 रु. (विदेशगामी) 92.83 रु. (तटीय)	--
III	<b>भंडारण प्रभार</b> (प्रति टन प्रति दिन)	प्रस्तावित नहीं		18.77 रु.	--

8.2. को.पो.ट्र. द्वारा बनाए परिवर्तन के अनुसार संशोधित प्रस्ताव को संबन्धित असोसियेयन को भेजा गया। आवेदकों की अल्प सूची बनायी तथा श्रेष्ठ उपभोक्ताओं द्वारा उनकी टिप्पणियाँ टैम्प तथा सीधे को.पो.ट्र. को प्रस्तुत किया। टिप्पणियों को प्राप्त करने के तुरन्त बाद को.पो.ट्र. से अनुरोध किया कि उनकी राय प्रस्तुत करें। इंडियन ओयल कारपोरेशन लि., मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्विस लि., मेसर्स. भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि. तथा मेसर्स. आई एम. सी. लि. द्वारा संशोधित प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियाँ को.पो.ट्र. को प्रस्तुत किया जिसकी एक प्रतिलिपि टैम्प को पृष्ठांकित किया। इन उपभोक्ताओं/प्रत्याशित विडरों द्वारा बनाई टिप्पणियों संबन्धी राय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तुत किया।

9. संशोधित प्रस्तावों तथा उत्तरों की जांच से को.पो.ट्र. से हमारे 2010 अगस्त 2 के पत्र के अनुसार कुछ और मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का उपदेश दिया। को.पो.ट्र. ने 2010 अगस्त 12 के पत्र के अनुसार उत्तर दिया। अपने उठाए गए प्रश्न तथा को.पो.ट्र. के उत्तर निम्न प्रकार प्रस्तुत किया है :

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए प्रश्न	को पो ट्र द्वारा प्रस्तुत उत्तर																																
(i)	पोर्ट ने बताया कि उतराई भुज के लागत में नए कोटेशन के अनुसार संशोधन किया है। (याने यू एस डोलर 4,80,0000 जिसके बारे में सीमा शुल्क/ ड्यूटी, परिवर्तन के लिए स्वीकृत विनियम दर, बेस दर आदि संबन्धी विस्तृत गणना नहीं की है। कोचिन पोर्ट से आवश्यक विवरण प्रस्तुत करने को बताया। यह बता दिया जाए कि सेस क्षेत्र के लिए कर फायदा कैसे उपलब्ध करें जो को पो ट्र द्वारा उनके (ii) (ड) के उत्तर में प्रतिपादित किया है।	<p>गणना संबन्धी विस्तृत विवरण निम्न प्रकार है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>मद</th> <th>यूनिट लागत</th> <th>यूनिटों की संख्या</th> <th>कुल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8" उतराई भुज की लागत (3" बाष्प प्राप्त लाइन के साथ)</td> <td>150,000\$</td> <td>2</td> <td>300,000 यू एस डी</td> </tr> <tr> <td>ई आर सी की लागत</td> <td>70,000 \$</td> <td>2</td> <td>140,000 यू एस डी</td> </tr> <tr> <td>प्रति स्थापन सहारा लागत</td> <td>2,100 \$</td> <td>सभी यूनिटों के लिए समान</td> <td>2,100 यू एस डी</td> </tr> <tr> <td>वर्कशाप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत</td> <td>1,500\$</td> <td></td> <td>1,500 यू एस डी</td> </tr> <tr> <td colspan="3">यू एस डी में कुल लागत</td> <td>443600\$</td> </tr> <tr> <td colspan="3">परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)</td> <td>46.14 रु. प्रति यू एस डी</td> </tr> <tr> <td colspan="3">उतराई भुज के कुल लागत</td> <td>20,467704 रु.</td> </tr> </tbody> </table> <p>फिलहाल में सेस फायदा का पानी क्षेत्र के लिए नहीं दिया जाता। तथापि एक स्थिर संरचना का निर्माण से भूमि क्षेत्र से होकर बना जाने के कारण सेस फायदा इस मराइन इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए उपलब्ध होने की गुंजाइश है। यह संगत है कि एल एन जी टर्मिनल की मामले में भी सेस की फायदा मराइन संरचना के लिए दी गई है। इस विशेष क्षेत्र की फायदा उपलब्ध करने के लिए संबन्धित प्राधिकारियों से संपर्क किया जाए। इस दृष्टि से सेस के अधीन छूट प्राप्त करने योग्य कर वस्तुओं को लागत आकलन में नहीं लिया गया है। उसी प्रकार मुख्य तथा बार्ज बर्थ के लिए कर फायदा प्राप्त होने के लिए आकलन को परिवर्तित किया है।</p>	मद	यूनिट लागत	यूनिटों की संख्या	कुल	8" उतराई भुज की लागत (3" बाष्प प्राप्त लाइन के साथ)	150,000\$	2	300,000 यू एस डी	ई आर सी की लागत	70,000 \$	2	140,000 यू एस डी	प्रति स्थापन सहारा लागत	2,100 \$	सभी यूनिटों के लिए समान	2,100 यू एस डी	वर्कशाप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत	1,500\$		1,500 यू एस डी	यू एस डी में कुल लागत			443600\$	परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)			46.14 रु. प्रति यू एस डी	उतराई भुज के कुल लागत			20,467704 रु.
मद	यूनिट लागत	यूनिटों की संख्या	कुल																															
8" उतराई भुज की लागत (3" बाष्प प्राप्त लाइन के साथ)	150,000\$	2	300,000 यू एस डी																															
ई आर सी की लागत	70,000 \$	2	140,000 यू एस डी																															
प्रति स्थापन सहारा लागत	2,100 \$	सभी यूनिटों के लिए समान	2,100 यू एस डी																															
वर्कशाप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत	1,500\$		1,500 यू एस डी																															
यू एस डी में कुल लागत			443600\$																															
परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)			46.14 रु. प्रति यू एस डी																															
उतराई भुज के कुल लागत			20,467704 रु.																															
(ii)	(क) पुनरीक्षित प्रस्ताव के अनुसार भंडारण टैंक सुविधा के लिए कैसे 2 हेक्टर भूमि संबन्धी निर्णय लिया गया। व्याख्या दीजिए।	2 हेक्टर क्षेत्र में 4 भंडारण टैंक, टैंकों के बीच बना रखने का सुरक्षित जगह, सर्विस शेड, जल निकास और कार्यालय जगह शामिल होगा।																																
	(ख) प्रति वर्ष 3.42 मिलियन टनों पर मूल्यांकित बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल की अनुकूलतम कार्यक्षमता के भंडारण के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 4 भंडारण टैंक की पर्याप्तता दर्शाने की संगणना सूचित की जाए। अगर है तो भविष्य में भंडारण टैंक के लिए अतिरिक्त भूमि आबंटित करने से संबन्धित पोर्ट का विचार क्या है।	भंडारण सुविधा निम्न प्रकार प्राकलित की है : भंडारण सुविधा = 37800 टन निष्क्रमण दर @ 500 टन/घंटे और 19 घंटे/दिन=9500 टन/दिन। टाम्प मार्गदर्शन में 16 ( 24* 0.7)घंटे का एक शर्त निर्धारित है। यद्यपि हमारी संगणना में मुख्य घाट की अनुकूलतम कार्यक्षमता मिलने के लिए हमने 19 घंटे लिए हैं। भंडारण समय = 37800/9500= 4 दिन																																

		<p>वार्षिक घुमाव-फिराव = 90</p> <p>भंडारण क्षमता = <math>90 \times 37800 = 3.4</math> एमएमटीपीए</p> <p>इसके अलावा उतार चढ़ाव प्रचालन समसामयिक रूप से करना है। इसलिए अनुकूलतम कार्यक्षमता के हस्तन के लिए भंडारण सुविधा समुचित है।</p>																										
	<p>(ग) उत्तर में सूचित प्रकार भविष्य में पोर्ट द्वारा भंडारण टैंक के लिए अतिरिक्त भूमि का आबंटन किया जाता तो, अप्फ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन 2008 के खंड 2.2 और 2.8 के अनुसार संकेतन के आधार पर समग्र परियोजना अवधि के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्फ्रन्ट टैरिफ काप्स ( भविष्य में ) लागू होने के कारण ऐसे अतिरिक्त निक्षेप का लागत वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को प्राप्य आश्रय क्या है।</p>	<p>उपर्युक्त (ख) में हमारे उत्तर के अनुसार इस स्तर में अतिरिक्त भूमि का आबंटन नहीं उठता है।</p>																										
(iii)	<p>पूंजी लागत प्राकलन में विचार किए गए सेस संबंधी कर सुविधाओं का मदवार विवरण दीजिए</p>	<p>सभी विषयों के लिए सेस सुविधाएं ध्यान में रखी है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th> <th>परियोजना घटक</th> <th>सेस कर सुविधा अवधि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>प्रचालनीय मकान मुख्य बाजर्ज निर्माण और बाजर्ज जेट्टी</td> <td rowspan="11">इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल -निकास</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्ध</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेट्टी बाजर्ज करने के लिए गर्त देना</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>लूब उत्पादों के पाइपलाइन</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>गर्त संबंधी नानारूप</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन</td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td>भंडारण टैंक</td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td>भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>समुद्री लोडिंग उपकरण</td> </tr> </tbody> </table>	क्रम सं.	परियोजना घटक	सेस कर सुविधा अवधि	1.	प्रचालनीय मकान मुख्य बाजर्ज निर्माण और बाजर्ज जेट्टी	इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।	2.	सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल -निकास	3.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्ध	4.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेट्टी बाजर्ज करने के लिए गर्त देना	5.	लूब उत्पादों के पाइपलाइन	6.	गर्त संबंधी नानारूप	7.	प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं	8.	भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन	9.	भंडारण टैंक	10.	भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा	11.	समुद्री लोडिंग उपकरण
क्रम सं.	परियोजना घटक	सेस कर सुविधा अवधि																										
1.	प्रचालनीय मकान मुख्य बाजर्ज निर्माण और बाजर्ज जेट्टी	इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।																										
2.	सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल -निकास																											
3.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्ध																											
4.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेट्टी बाजर्ज करने के लिए गर्त देना																											
5.	लूब उत्पादों के पाइपलाइन																											
6.	गर्त संबंधी नानारूप																											
7.	प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं																											
8.	भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन																											
9.	भंडारण टैंक																											
10.	भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा																											
11.	समुद्री लोडिंग उपकरण																											
(iv)	<p>सीपीटी द्वारा प्राकलित बिजली लागत में मुख्य बर्ध के लिए प्राकलित कुल प्रचालन लागत का 28% और बाजर्ज बर्ध के लिए प्राकलित कुल प्रचालन लागत का 48% शामिल है। बिजली लागत प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा विचार किए गए मुख्य क्षेत्र जल क्षेत्र है अर्थात् 19 हेक्टर में 0.5 हेक्टर ही भूमि है। मार्गदर्शनों के अनुसार प्रति हेक्टर के लिए 2.4 लाख यूनिट का बिजली उपभोग शर्त सामान्य लाइटिंग एवं द्वीप सज्जा सामान्य रूप से प्रचालन क्षेत्र में उपलब्ध किया जाएगा। उपर्युक्त निरीक्षण के आधार पर पोर्ट से यह अनुरोध किया जाता है कि क्या 19 हेक्टर जल क्षेत्र समग्र रूप से प्रचालन क्षेत्र होगा और यह भी पुष्ट किया जाए कि क्या लाइटिंग सुविधा समग्र जल क्षेत्र के लिए पोर्ट के निर्णयानुसार लाइटिंग सुविधा उपलब्ध की जाएगी। अगर नहीं है तो बिजली लागत प्राकलन में सी पी टी द्वारा उचित संशोधन बनाया जाए।</p>	<p>समग्र 19 हेक्टर जल क्षेत्र प्रचालन क्षेत्र नहीं होगा। 19 हेक्टर जल क्षेत्र के 20% बिजली लागत परिकलित किया था। यह 20% प्रचालन क्षेत्र होगा जहाँ जलयानों को बर्ध किया है, लाइटिंग किए जाने के लिए अनिवार्य पाइपलाइन और चलन रास्ता है।</p>																										
(v)	<p>यह दिखाई पडा कि पोर्ट ने हाइ टेनशन ( एच-टी-आई यु ) वाणिज्य एच टी अर्थात् प्रति यूनिट के लिए 3.70 रु. पर एनरजी चार्ज के लिए निर्धारित उच्चतम बिजली का यूनिट दर ले लिया है और प्रति के वी ए/ महीने के लिए 350/- रु. का डिमान्ड प्रभार स्थिर किया है। एम यु एल टी के लिए बिजली लागत</p>	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 15 में दर्शाए गए पोर्ट की नक्शे पर ध्यान दिया जाए। वर्तमान पोर्ट एक अकेले हुए आइलन्ड - वि. आइलन्ड पर विकसित है। मई 2010 का बिजली बिल इस आइलन्ड में ( जो एक अलग संपर्क है ) पोर्ट विकास के लिए लागू है। एम यु एल टी का विकास पुतुवाइपिन सेस में आ रहा है जहाँ पोर्ट ने कोई बिजली संपर्क नहीं लिया है। पुतुवाइपिन सेस में एक सबस्टेशन और इससे</p>																										

	<p>प्राकलित करने के लिए वाणिज्य एच टी टैरिफ ले लेना के आधार की व्याख्या दीजिए ।</p> <p>पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किये गये मई 2010 के बिजली के बिल में बिजली का यूनिट दर 4.78 रू. है । इस सिलसिले में अपफ्रन्ट टैरिफ निर्धारण में बिजली का उच्चतर यूनिट दर 6.17 रू.अपनाने के कारण उचित सिद्ध कीजिए ।</p>	<p>संबद्ध वितरण नेटवर्क बनाने की योजना है । (यह नोट किया जाए कि उपयोगिता संरचना इस सेस में विकसित करने की प्रक्रिया में है ) - और इसके लिए के एस ई बी द्वारा निर्धारित वाणिज्य दर एच टी- आई यु पर चार्ज किया जाएगा । इसलिए वही प्रस्ताव में दिया है ।</p>
(vi)	<p>प्रस्तावित दरमान में निम्न लिखित सामान्य शर्तें समायोजित किया जाए :</p> <p>“ टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य एक अनुचित स्तर के परे विलंबों के लिए उपभोक्ताओं द्वारा प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी ।”</p> <p>“ उपभोक्ता के अनुरोध पर जब प्रचालक माल की सुपुर्दागी /लोड नहीं किया जा सकता तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उत्पन्न नहीं होगी । ”</p>	<p>विषय नोट किया गया और यह समायोजित किया जाएगा ।</p>
(vii)	<p>पुनरीक्षित प्रस्ताव में 745 लाख रू. पर सामान्य उपभोक्ता संरचना के लिए अपफ्रन्ट शुल्क पोर्ट ने प्राकलित किया । कृपया सूचित किया जाए कि प्रस्ताव रखा जाने के लिए सामान्य उपभोक्ता संरचना सुविधाएं क्या है, सूचित किया जाए और 745 लाख रू. पर ऐसे मूल्यांकन का आधार भी सूचित किया जाए । और मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ के लिए यह लागत विभाजित करना और क्रमशः प्रत्यक्ष पूँजी लागत के 61.85%, 5.60% और 32.55% अनुपात में भंडारण का तर्क संबंधी व्याख्या दीजिए ।</p> <p>सिविल लागत के 5% पर विविध लागत के प्राकलन के लिए निर्धारित शर्त में अपफ्रन्ट शुल्क शामिल है । इसलिए विविध लागत के अलावा सामान्य उपभोक्ता सुविधाओं के लिए अलग अपफ्रन्ट शुल्क के प्राकलन के लिए मार्गदर्शनों से बनाये गये विचलन पोर्ट द्वारा न्यायसंगत किया जाएं ।</p>	<p>(क) पुतुवाइपिन क्षेत्र एक अविकसित क्षेत्र है और सी पी टी द्वारा सहायक संरचना जैसे रोड संबद्धता, बिजली और जल-निकास आदि समग्र सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध करना है । सी पी टी का यह लागत उस क्षेत्र के विभिन्न सह-विकासकर्ता-दार शेयर करेगा । आई ओ सी एल, बी पी सी एल और पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड ( पीएलएल ) के अलावा एम यु एल टी प्रचालक सह विकासकर्ताओं में एक होगा । ये सब बी ओ टी प्रचालक के लिए लाभदायक सामान्य संरचना सुविधाएं होने के कारण एस लागत एक भाग बी ओ टी प्रचालक द्वारा दिया जाएगा जो अपफ्रन्ट टैरिफ संगणना में विचार किया गया है । मसौदा रियायत करार में सामान्य संरचना के लिए 7.45 करोड़ रू. की अदायगी एक पूर्व शर्त के रूप में समायोजित किया है ।</p> <p>(ख) इस लागत के आबंटन के लिए मूलाधार साधारण उपभोक्ता इन्फ्रास्ट्रक्चर में शामिल है - बाहरी रोड़ (परियोजना स्थल की ओर) एवं संबन्धित उपस्कर जो मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ तथा भण्डारण टर्मिनल द्वारा उपयोग किया जाता है । सीधे पूँजीगत लागत पर आधारित आबंटन से साधारण उपभोक्ता इन्फ्रास्ट्रक्चर की ओर लागत में वृद्धि करती है । इसलिए इसको ही स्वीकार किया ।</p> <p>(ग) बी ओ टी प्रचालक से बाहरी रोड़ों तथा पुतुवाइपिन सेज के उपयोग संबन्धी विकास के लिए अदायगी की प्रतीक्षा है । यह टैप मार्गदर्शन में सूचित 'अपफ्रन्ट फ्री' के रूप में नहीं है । बाद में संशोधित प्रस्ताव में 'अपफ्रन्ट फ्री' शब्द को साधारण इन्फ्रास्ट्रक्चर के अनुकूलतम लागत (को पो ट्र द्वारा प्राप्त होनेवाले)" के रूप में प्रतिस्थापित किया जाना है ।</p> <p>(घ) यह ध्यान देने योग्य है कि पट्टे किराए प्रस्ताव टैप को प्रस्तुत भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट में को पो ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत पुतुवाइपिन के भूमि का मूल्यांकन को वल्लारपाडम के भूमि मूल्य का आधार माना जाता है तथा इसमें 20% घटाव किया है इस बात पर कि जो सी बी डी से दूर स्थित है तथा भूमि के बाज़ार भाव में भिन्नता होती है । आबंटित क्षेत्र के लिए लाइसन्स शुल्क वसूल करता है । प्रस्तावित वसूली राशि सहारा इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए होता है । इसलिए दोनों को अपफ्रन्ट प्रस्ताव में माना जाता है । भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट के संगत पृष्ठ प्रस्तुत किया है ।</p>
(viii)	<p>बार्ज बर्थ की बर्थ भाड़ा गणना में 3.42 मि.टन अनुकूलतम धारिता तथा प्रति दिन 8400 टन औसत निपटान दर मानते हुए इसके लिए 406 दिन (255.5 दिन=365* 70%) अनुकूलतम धारिता के ओफ लोड के किए माना जाएगा । घंटे के रूप में 9762 घंटे लग</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में बर्थ भाड़ा गणना का संशोधन किया है ।</p>

	जाएगा जिसकेलिए को पो ट्र ने 6132 घंटे की गणना उक्त टिप्पणी के अनुसार ठीक किया जाए ।	
(ix)	पोर्ट ने संशोधित प्रस्ताव की पृष्ठ सं. 8 में बताया था कि साधारण पूँजीगत लागत मर्दे जैसे इमारत, रोड़ तथा पानी आपूर्ति तथा मुख्य बर्थ के बीच के झूनेज, बार्ज बर्थ तथा भंडारण टैंक सीधे पूँजीगत लागत के अनुपात में होना है । उसी प्रकार साधारण लागत जैसे मराइन से जुडी हुई वस्तु, फोम आधारित अग्नि शमन आदि की गणना मुख्य बर्थ तथा बार्ज बर्थ के बीच का आबंटन सीधे पूँजीगत लागत प्लस आबंटित पूँजीगत लागत के अनुपात के अनुसार होगा । साधारण लागत के आबंटन के आधार को पूँजीगत लागत के स्वीकार का लोजिक मान गया है । यह बता दीजिए । इन लागतों को हर एक कार्यकलाप की सेवा सुविधाओं में प्रस्तावित सेवा में विनियोजित किया जाए ।	साधारण घटक के उपयोग-जैसे प्रचालन इमारत, रोड़, पानी आपूर्ति आदि का केवल एक कार्य के लिए प्रदान नहीं किया जा सकता । इसलिए यह महसूस हुआ कि इसको सीधे पूँजीगत लागत में आबंटित किया जाए ताकि इन घटकों के टैरिफ संबन्धी वृद्धि का कार्यकलाप के साथानुपातिक रूप है यह सुनिश्चित किया जा सकें । अग्निशमन सिस्टम जैसे घटक जिसका पूँजीगत लगत मुख्यतया एक विशेष कार्गो संबन्धी होने के कारण उसी को उसी कार्गो में आबंटित किया जाता है । जहाँ कहीं हो, सीधे पूँजीगत लागत का लोजिक का पालन किया जाता है ।
(x)	पोर्ट ने सूचित किया कि मूल रूप से बनाए गए परियोजना संरचना मंत्रालय के निदेशों के अनुसार संशोधित किया गया । मंत्रालय से उक्त निदेशन का प्रतिलिपि अपने रिकार्ड के लिए भेज दिया जाए ।	सार्वजनिक निजी भागीदारी अनुमोदन समिति ( पी पी पी ए सी ) के अनुमोदन के लिए मंत्रालय के समक्ष मूल रूप से प्रस्तुत परियोजना प्रस्ताव में बी ओ टी प्रचालक की गुंजाइश में भंडारण टैंक शामिल नहीं है । मंत्रालय में पीपीपी विशेषज्ञ के साथ फरवरी 2010 को हुई चर्चा के बाद, मोडल रियायत करार ( एम सी ए ) से विचलन छोडकर/काटकर और भंडारण अनिवार्यता की गुंजाइश मिलाकर परियोजना की संरचना के लिए मौखिक निदेश देकर पी पी पी ए सी ज्ञापन पुनः प्रस्तुत करने के लिए पोर्ट को निदेश दिया । तदनुसार परियोजना संरचना संशोधित किया गया । इससे संबंधित मंत्रालय के पत्रव्यवहार का एक प्रतिलिपि भेजा है ।
(xi)	कृपया स्पष्ट कीजिए कि पोर्ट द्वारा शुरु किए द्रव टर्मिनल के प्रचालनीय प्रवर्तन से क्या है अनिवार्य है कि सभी बंकर इंधन और अन्य इंधन माल भंडारण टैंक की ओर पास करना है । अगर है तो समग्र माल भंडारण टैंक की ओर पास करेगा और माल बार्जों में लोड करने के पहले टैंकों में भंडारण करना एक मध्यवर्ती सुविधा है, कृपया व्याख्या करें कि क्यों यह टैरिफ हस्तन प्रभार का एक भाग नहीं हो सकता ? प्रसंगवश, द्रव टर्मिनल के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शनों के अनुसार पोर्टों द्वारा पूँजी लागत में भंडारण टैंक सुविधा प्राकलित करना है, एक द्रव टर्मिनल के लिए अलग रूप से भंडारण प्रभार इसमें नहीं आता है । सी पी टी द्वारा इस विषय की परीक्षा करके स्पष्ट कीजिए ।	सभी माल भंडारण टैंक की ओर पास करना अनिवार्य है । दि. 30 जून 2010 के प्रस्ताव में , प्रचालनों में विभिन्न एजन्सियों की भागीदारी की प्रत्याशा में हर एक कार्यकलाप के लिए अलग टैरिफ का प्रस्ताव किया था । यद्यपि टाम्प द्वारा बनाए निरीक्षणों के अनुसार भंडारण एक अकेला होनेवाला प्रचालन नहीं है यह पहचान कर राजस्व अनिवार्यता के लिए समग्र संगणना हस्तन कार्यकलाप के साथ विलीय किया है । बार्ज बर्थ का हस्तन सम्मिलित है और एक संयुक्त दर प्रस्तावित है । मार्गदर्शनों के अनुसार राजस्व अनिवार्यता का 95% हस्तन प्रभार की ओर और 5% विविध प्रभारों की ओर प्रभाजित किया जाना है । यद्यपि हम कोई विविध प्रभार नहीं बनाते है । लेकिन रोकनेवाले के रूप में काम करने के लिए और यह सुनिश्चित करने के लिए कि मुख्य बर्थ में स्वीकृति के सम्मिलन से बार्ज बर्थ का माल का भी निष्क्रमण किया गया है और मुख्य बर्थ के 3.42 एम एम टी पी ए का अनुकूलतम कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए रोकनेवाले का कार्य अनिवार्य है । यह ध्यान में रखकर 3 दिनों के निःशुल्क अवधि के परे माल के भंडारण के लिए प्रभार निर्धारित करना व्यवहारकुशलता है । भंडारण टैंक से बार्ज बर्थ में निष्कासित करने के लिए 25000 टनों का पार्सल साइज़ के लिए अनिवार्य औसतन समय 3 दिन है । इसलिए भंडारण प्रभार की ओर कुल राजस्व अनिवार्यता का 5% और हस्तन प्रभार की ओर 95% विभाजित करने का प्रस्ताव है । पुनरीक्षित प्रस्ताव में, मुख्य बर्थ में हस्तन के लिए, 3 दिनों के भंडारण के लिए और बार्ज बर्थ के हस्तन के लिए एक सम्मिलित हस्तन दर प्रस्तावित है । पुनरीक्षित संगणना दी गई ।
(xii)	भंडारण प्रभार- पुनरीक्षित प्रस्ताव में नए रूप से प्रस्तावित :	
	(क) द्रव टर्मिनल के मार्गदर्शन के अनुसार सिविल निर्माण लागत के अधीन भंडारण टैंक निवेश होता है ।	क्रम सं. (xi) के समान ।

	<p>पहले बताए गए के अनुसार, मार्गदर्शन, द्रव टर्मिनल के लिए अलग भंडारण निर्धारित नहीं करते। प्रस्तावित मार्गदर्शन से विचलित होकर भंडारण कार्य के लिए अलग लागत की गणना करने का न्यायसंगत करें।</p>	
	<p>(ख) इमारत, पानी आपूर्ति तथा गंदा पानी संबंधी पूंजीगत लागत का भंडारण कार्य के लिए संगत होगा।</p>	<p>प्रशासन इमारत, पानी आपूर्ति तथा गंदा पानी भंडारण कार्य के प्रबन्धन के लिए आवश्यक है इसलिए लागत का आबंटन लिया है।</p>
	<p>(ग) द्रव टर्मिनल के भंडारण टैंक के अनुकूलतम धारिता के मार्गदर्शन में कोई मानदंड उपलब्ध नहीं है। 42000 कि.लि. टैंक 10,500 कि.लि. मानने का आधार बताइए। भंडारण टैंक की धारिता का निर्णय करने के लिए 70% उपयोगिता घटक लागू करने की प्रासंगिकता बता दीजिए याने 37800 टन्स 70%=26460 टन/दिन का भी विवरण दीजिए।</p>	<p>37,800 भंडारण धारिता याने 10,500 कि. लि के 4 टैंक ,हर एक को 0.9 डेन्सिटी घटक मान लेना है, अनुकूलतम धारिता के लिए यह आवश्यक है इस विचार पर कि कार्गो 9500 टन/दिन के दर पर बार्जस द्वारा उतार जाता है। संशोधित गणना में 70% घटक पर विचार नहीं किया है।</p>
	<p>(घ) प्रति दिन प्रति टन के लिए 18.77 रू. भंडारण शुल्क को. पो. ट्र. के प्रस्ताव के अनुसार 1 दिन की कार्गो भंडारण सुविधा पर भंडारण शुल्क 6.41 करोड़ ( याने 3416723 टन X 18.77/टन X प्रति दिन ) जो आकलित राजस्व आवश्यकता के 18.13 करोड़ रूपये के विरुद्ध था। कृपया असंगति दूर करें तथा यह देखा जाए कि प्रस्तावित भंडारण शुल्क इसके द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए पर्याप्त है</p>	<p>भंडारण शुल्क क उक्त 12(क) के अनुसार संशोधित किया है। यह निर्णायक है कि भंडारण सुविधा का उपयोग किया जाए तथा भंडारण किए कार्गो प्रति दिन 9500 टन धारिता पर खली किया जाए। इसलिए प्रस्तावित है कि निःशुल्क समय 3 दिन से अधिक रहनेवाले कार्गो के लिए अलग दर प्रस्तावित किया जाय। संशोधित दर प्रस्तुत किया है।</p>
	<p>(ङ) बार्जस में बंकर इंधन के औसत निपटान दर प्रति टन/दिन पर 8400 बार्ज लोडिंग बर्थ के आधार संबंधी विवरण प्रस्तुत करें।</p>	<p>इसका 9500 टन/प्रति दिन में संशोधित किया है यह विचार पर है कि लदान दर प्रति टन/घंटे 500 टन हो जाय ( आई पी ए के व्यावहार्यता रिपोर्ट पृष्ठ-142 के आधार पर- बार्ज लोडिंग बर्थ से प्रति घंटे 500 टन निकाल दिया जाए ) और यह मानते हुए कि प्रति दिन 19 घंटे प्रचालन किया जाए। कृपया हमारी टिप्पणी ii (ख) की ओर ध्यान दें।</p>
	<p>(च) बार्ज लोडिंग बर्थ में प्रति दिन 8400 टन औसत निपटान दर तथ 6132 घंटे को मानते हुए को.पो.ट्र.ने बर्थ भाड़ा की गणना की है (255.5 दिनों में परिवर्तित करके बार्जस में ओफ लोड करने योग्य कुल बंकरों की मात्रा 2.146 मि. टन (8400 टन/दिन 255.5 दिन) जिसकी सर्वोत्तम क्षमता 3.416 मि.टन निर्धारित है के विरुद्ध थे। इसलिए गणना में कुछ असंगति हुई है। जिसे ठीक किया जाए।</p>	<p>औसत निपटान दर 9500 टन प्रति दिन संशोधित किया है। तदनुसार संशोधित बर्थ भाड़ा गणना संशोधित किया है।</p>
	<p>(छ) बार्ज में एक साथ बंकर इंधन कार्गो के लोडिंग के लिए निर्धारित बर्थ की संख्या सूचित करें। भंडारण भाड़ा एवं बर्थ भाड़े की गणना कैसे किया है, कृपया यह दिखाएं।</p>	<p>बार्ज लोडिंग बर्थ में एक ही समय एक बार्ज ही निर्धारित किया है। जी आर टी घंटों की गिनती निम्नानुसार दर्शाया है : बार्ज का जी आर टी -1300 अधिकतम क्षमता छुड़ाने के आवश्यक बार्ज की संख्या = 2441(3.41 एम एम टी/1400 टन प्रति बार्ज) हर बार्ज के लोडिंग के लिए आवश्यक घंटे -1400/500 = 2.8 घंटे कुल जी आर टी घंटे- 2.8*1300*2441 =8883480 जी आर टी घंटे के ऊपरवाला बर्थ भाड़ा प्रभार के लिए आकलित किया गया है।</p>
	<p>(ज) सामान्य लोडिंग दर के आधार पर पोर्ट द्वारा अनुमानित बार्ज प्रति दिन 8400 टन है जो 37800 टन कार्गो प्रत्येक समय में संभरित है, उसको शून्यीकरण करने के लिए 4.5 दिन लगेगा। फिलहाल टैंक के संभरण क्षमता 26460 टन पोर्ट द्वारा माना गया है, जो प्रस्तुत कार्गो के शून्यीकरण करने के लिए 3.15 दिन लेगा। प्रस्तावित भंडारण प्रभार हर टन के लिए प्रति दिन 18.77 रू., सामान्य दिनों की संख्या स्वीकार किया नहीं; मुफ्त समय के पार द्रव कार्गो भंडारण</p>	<p>भंडारण दर संशोधित किया गया।</p>

	प्रभार में आकर्षित होने की संभावना है । समय घटक को ज़्यादा महत्ता देकर हमारे निरीक्षण के आधार पर यूनिट रेट संशोधित किया जाए ।	
	(झ) बहु उपभोक्ताओं द्वारा कार्गो हस्तन करने का प्रस्ताव होने के कारण विभिन्न उपभोक्ताओं के एक ही कैटगरी के द्रव कार्गो के लिए भंडारण प्रभार वसूल करने की रीति बतायें ।	विभिन्न टैंकों में विभिन्न उपभोक्ताओं से द्रव कार्गो लेकर ग्राही भंडारण किया जाएगा, और हर टैंक से इन्फ्लो और औटफ्लो की गणना किया जाएगा जो हर उपभोक्ताओं से संचित रकम का निर्णय ले सकता है ।
	(ञ) एक निर्धारित मुफ्त समय के बाद भंडारण प्रभार उगाहित कर सकता है जो अन्य कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रन्ट शुल्क मार्गनिर्देशक से स्पष्ट है । इस संदर्भ में; पोर्ट द्वारा द्रव कार्गो के लिए अनुयोज्य फ्री पीरियेड का प्रस्ताव रखें, इसके पार भंडारण प्रभार उद्ग्राह्य हो । फ्री पीरियेड दिनों शुरू होने के पहले सामान्य शर्तें भंडारण प्रभार अलग रूप से निर्धारित किया हो तो फ्री पीरियेड की गणना में छोड़ा गया दिनों समायोजित किया जायें ।	भंडारण कार्यकलाप के पूँजी लागत सम्मिश्र हस्तन दर के भाग में मानने के कारण 3 दिन का फ्री पीरियेड निर्धारित किया है । फ्री पीरियेड तब शुरू होगा जब वेसल से अन्तिम कार्गो की रिहाई भी होने के बाद के दिन से ।
( xiii)	पोर्ट द्वारा प्रस्तुत निकर्षण के अनुरक्षण पर अतिरिक्त स्पष्टीकरण ।	कोचिन ऑयल के जैसे मल्ट को भी एक बर्थ बेसिन है । सी ओ टी की घाटी क्षेत्र करीब 22.5 हेक्टर एवं निकर्षण अनुरक्षण मात्रा 0.674 मि.क्यु मी है । पिछले दो साल के निकर्षण अनुरक्षण लागत क्रमानुसार रू. 52.5/क्यु.मी और रू.3.94 करोड़ (रू.58.5/क्यु.मी) है । मल्ट के संबन्ध में निकर्षण अनुरक्षण मात्रा 0.42 मि.क्यु. मी है जो बेसिन के क्षेत्र कम है । आकलन के लिए प्रति क्यु.मी 60 रू. के दर स्वीकार किया है और गणना किया गया लागत रू.2.52 करोड़ उचित लगता है ।

10. तदनन्तर उठाये गये सवालों के लिए उत्तर देते हुए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने दि. 13 अगस्त 2010 एवं 18 अगस्त 2010 के ई-मेल के अनुसार एक संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया । दिनांक 30 जून 2010 के पहले संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ पर 13 अगस्त 2010 को कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किया गया मुख्य संशोधन नीचे संक्षेप में दिया गया है :

- (i) (क) सेज़ के लिए कर लाभ समुद्री भारित उपकरण के लागत आकलन में गणना किया था जो पहले विचार नहीं किया था ।
- (ख) डोलर रूपया में बदलने का विनिमय दर आधुनिक बना दिया; प्रचलित दर 1 यू एस डोलर + रू.46.70 (ई टी दि.12.8. 2010)
- (ग) उपर्युक्त संशोधन में, प्रोजेक्ट का पूँजी लागत अन्तिम संशोधित प्रस्ताव रू.17341.52 लाख पूर्व संशोधित प्रस्ताव में आकलित करने के विरुद्ध 17296.55 लाख में आकलित किया है ।
- (ii) (क) रोड़, प्रचालन मकान, प्रदूषण नियंत्रण सुविधायें आदि का सामान्य पूँजी लागत तथा सामान्य अवस्थापना आदि के लिए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को व्यय की अदायगी करनेवाला आनुपातिक हिस्सा आदि हर एक कार्यकलाप के लिए याने मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ, भंडारण तथा मुख्य बर्थ के लिए निर्धारित लागत एल पी जी तथा बंकर इंधन में विभाजित किया है । इसका हिस्सा बर्थ दिन में 55.72 % बंकर इंधन और 44.28 % एल पी जी के लिए रखा है । संशोधित गणना में, ऐसी सामान्य लागत का कुल बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो तथा एल पी जी के अनुपात में बर्थ दिन का हिस्सा एल पी जी कार्गो के पूँजी लागत बढ़ाने का परिणाम हुआ ।

- (ख) बर्थिंग सर्विसस के लिए पूँजी लागत आकलन में, मराइन से जुड़ी हुई वस्तु के पूँजी लागत रु.10.87 लाख पहले निर्धारित किया था जो बार्ज बर्थ के लिए था परन्तु अब मुख्य बर्थ के लिए बदल दिया है कारण स्पष्टीकृत किया नहीं ।
- (iii) (क) 19 हेक्टर जल क्षेत्र को प्रचालनात्मक क्षेत्र माना है जिसका पवर लागत 20% में आकलित किया है ।  
भूमि क्षेत्र 2.5 हेक्टर और कुल जल क्षेत्र के 20% अतः 3.8 हेक्टर यूनिट दर 6.17 को स्वीकार करके कुल मिलकर कुल बिजली लागत 6.3 हेक्टर में आकलित किया है । प्रति हेक्टर 2.4 लाख यूनिट बिजली उपभोग मार्ग निर्देशक में निर्धारित मानक के अनुसार स्वीकार किया है । कुल बिजली लागत बर्थ दिनों के हिस्से के रूप में दोनों कार्गो दलों को आबंटित किया है ।
- (ख) लाइसन्स की कुल क्षेत्र के लिए आकलित किया है और बर्थ दिनों के हिस्से के आधार पर आबंटित किया है ।
- (iv) 2010 अगस्त 18 के ई मेल के आधार आपर पोर्ट ने यह सुनिश्चित किया कि 1300 जी आर टी के बार्ज का औसत साइस एवं पार्सल साइस के 1400 टन बार्ज बर्थ भाड़े की गणना के लिए मान लिया है जो आई पी ए द्वारा प्रस्तुत प्रोजेक्ट की व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर था (पृष्ठ सं.143,144 और 145 व्यवहार्यता रिपोर्ट) और अतः वह सही है ।
- (v) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा आकलित संशोधित पूँजी लागत और राजस्व मांग की तुलना में इसका प्रस्ताव दिनांक 30 जून 2010 नीचे सारणी में दिया गया है :

(रूपये लाखों में)

	2010 जून 30 के कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव		2010 अगस्त 13 के कोचिन पोर्ट के संशोधित गणना	
	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ	बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो	एल पी जी
	बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो	एल पी जी		
(i) पूँजीगत लागत				
(क) हस्तन कार्यकलाप	1703.59	2278.61	182.36	7115.88
(ख) बर्थ सेवा	6909.99	795.56	मुख्य बर्थ 6920.86	बार्ज बर्थ 784.70
(ग) भंडारण	5471.41	-	-	हस्तन के लिए पूँजी लागत जिसमें भंडारण संबंधित लागत एवं बार्ज कार्यकलाप लागत जोड़ा है ।
<b>कुल</b>	<b>17341.52</b>		<b>17296.55</b>	
(ii) राजस्व मांग				
(क) हस्तन कार्यकलाप				
-प्रचालन लागत	453.76	469.11	124.56	705.18
- 16% आर ओ सी ई	272.57	364.58	29.18	1138.54
<b>कुल</b>	<b>726.34</b>	<b>833.69</b>	<b>153.73</b>	<b>1843.72</b>
(ख) भंडारण प्रभार				बार्ज बर्थ में भंडारण एवं हस्तन, हस्तन कार्यकलाप के मिश्रण का भाग बन जाता है ।
-प्रचालन लागत	937.84	-	-	
- 16% आर ओ सी ई	875.43	-	-	
<b>कुल</b>	<b>1813.26</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

(ग) बर्थ भाड़ा	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ
-प्रचालन लागत	592.84	47.54	593.42	46.96
- 16% आर ओ सी ई	1105.60	127.29	1107.34	125.55
<b>कुल</b>	1698.44	174.84	1700.76	172.52

- (vi) (क) 30 जून 2010 के पूर्व संशोधित प्रस्ताव में, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने हर कार्यकलापों के लिए अलग शुल्क प्रस्तावित किया था, याने, बंकर इंधन का हस्तन एवं मुख्य बर्थ में पी ओ एल कार्गो, भंडारण प्रभार एवं बार्ज बर्थ में हस्तन । संशोधित प्रस्ताव में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने मुख्य बर्थ में बंकर इंधन का हस्तन एवं अन्य पीओ एल कार्गो, पाइपलाइन द्वारा भंडारण टैंक में अन्तरण, 3 दिन के फ्री पीरिड भत्ता के साथ कार्गो भंडारण पाइपलाइन द्वारा बार्ज बर्थ का अन्तरण एवं बार्ज बर्थ पर लोडिंग ।

- (ख) अंतिम संशोधित गणना के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अपफ्रन्ट टैरिफ नीचे दिया है :

➤ बर्थ भाड़ा प्रभार

वर्गीकरण	विदेशगामी वेसल	तटीय वेसल
मुख्य बर्थ	रू.1.42 प्रति जी आर टी प्रति घंटे	रू. 0.85 प्रति जी आर टी प्रति घंटे
बार्ज बर्थ	-	रू.1.94 प्रति जी आर टी प्रति घंटे

➤ मिश्रण हस्तन प्रभार

हस्तन प्रभार	रू. प्रति टन
(i) ( बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो दोनों विदेशगामी वेसल एवं तटीय वेसल	53.96
(ii) एल पी जी- विदेशगामी वेसल	161.20
(iii) एल पी जी- तटीय वेसल	96.72

**टिप्पणी :**

मिश्रण हस्तन प्रभार निम्नवाले में शामिल है :

1. बंकर इंधन : वेसल से मुख्य बर्थ में अभारित बंकर इंधन स्टोरेज टैंक में पाइप लाइन द्वारा यातायात विनिमय नाली द्वारा इंधन का भंडारण तीन दिन तक, बाद में पाइपलाइन और विनिमय नाली द्वारा बार्ज में लोड किया जाता है ।
2. एल पी जी : इसमें घाट शुल्क, अभारित सुविधा तथा अन्य सहायक सुविधाएं शामिल है ।

➤ भंडारण प्रभार :

	रू.प्रति टन/दिन
(i) फ्री पीरियेड	3 दिन
(ii) भंडारण प्रभार :	
(क) फ्री पीरियेड के बाद के पहला दो दिन	5.40
(ख) 3 दिन- 4 दिन	8.09
(ग) 5 दिन से	10.79

- (ग) पोर्ट ने नोट (4) निकालने का प्रस्ताव रखा जो ज़मीन में खाली पडा बर्थ के समीप अतिरिक्त बर्थ भाड़ा शुल्क लेने मुख्य बर्थ में सिर्फ एक ही वेसल एक समय में समायोजित कर सकता है और समीप में एक बर्थ रिक्त रखने का अनुरोध उपभोक्ताओं की ओर से मिलने की संभावना नहीं होगा इसलिए पहले प्रस्ताव रखना था ।

11. इस प्राधिकरण के कार्यालय में इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाही रिकार्ड में उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणी का उद्घरण और संबंधित दलों द्वारा किया गया । तर्क वितर्क संबंधित दलों को अलग रूप से भेजा जाएगा । ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में उपलब्ध है ।

12. इस मामले के प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना के पूर्णता के संदर्भ में निम्न लिखित स्थिति उभर आती है :

- (i) बंकर इंधन, अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी हस्तन करने के आधार पर आम निजी भागीदारी(पीपीपी) के आधार पर पुतुवैपिन में एक मल्टी यूसर लिक्विड टर्मिनल बर्थ का विकास एवं इसकेलिए अप्फ्रन्ट तारिफ नियत करने का एक प्रस्ताव कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने रखा था । वर्ष 2008 के अप्फ्रन्ट तारीफ के मार्गनिर्देशन के खंड 2.2 के अनुसार बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी आदि समान प्रोजेक्ट केलिए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के अगले पाँच सालों के प्रोजेक्ट में निर्धारित तारिफ दर चालू होगा ।

- (ii) (क) इस आदेश के पूर्व भाग, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रारंभ प्रस्ताव दो बार संशोधित किया । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत मूल प्रस्ताव में बी ओ टी प्रचालक को भंडारण सुविधा मल्टी-यूसर लिक्विड टर्मिनल में देने का प्रस्ताव सूचित किया नहीं । कुछ अग्रदशी बोली लगानेवाले जैसे मेसर्स. आई एम सी, चेन्नै एवं पुंज लोइड लि. संघ ने चिन्ता उठाया कि भंडारण टैंक सुविधा, सुविधाओं के मुख्य भाग के रूप में दिया नहीं । लिक्विड टर्मिनल के अप्फ्रन्ट टैरिफ मार्ग निर्देशिका में स्टोरेज टैंक का प्रावधान भी शामिल है । इसलिए, पोर्ट द्वारा इस मार्गनिर्देश से विचलित होने के कारण का विवरण सूचित किया जाए और लिक्विड टर्मिनल केलिए सूचित शून्यीकरण सुविधा भी स्पष्ट करें । पोर्ट ने यह रिपोर्ट किया कि यह मार्गनिर्देश से यह विचलन नौवहन मंत्रालय से हुई एक चर्चा में मौखिक रूप से हुआ था जबकि भंडारण टैंक की सुविधा भी देने केलिए प्रस्ताव का पुनर्गठन करने को पोर्ट से बोला था और 2010 जून 30 के संशोधित प्रस्ताव में प्रोजेक्ट परिवर्तित करके दिया था, जो एक संयुक्त सुनवाई के 4 महीने के बाद ही हुआ । स्टोरेज टैंक के विकास केलिए 2 हेक्टर भूमि अलोट करने का प्रस्ताव कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने रखा और पुनःसंशोधित प्रस्ताव में अलग रूप से भंडारण प्रभार रखने प्रस्ताव दिया ।

- (ख) यह तो ध्यान योग्य है कि 2008 के टैरिफ मार्गनिर्देश भंडारण सुविधा केलिए स्टान्ड एलोन लागत के आधार पर भंडारण प्रभार सूचित किया नहीं । भंडारण सुविधा से संबन्धित पूंजी लागत कार्गो हस्तन कार्यकलाप के भाग के रूप में होता है । सभी तरह के टर्मिनल के मार्गनिर्देश वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं को निर्धारित करता है, यह संगत पूंजी एवं प्रचालन लागत के आधार पर तथा राजस्व आवश्यकताओं को निर्धारित करता है । यह संगत पूंजी एवं प्रचालन लागत के आधार पर तथा राजस्व आवश्यकताओं के विभाजन 90% से 98% के रेंज में हस्तन दर निर्धारित करने केलिए और भंडारण प्रभार तथा विविध सेवाओं के दर निर्णय करके विभाजित करने को था ।

(ग) पूरा बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो टैंक फॉर्म द्वारा ही निकलेगा ऐसा पोर्ट का दावा है , फिर भी उपर्युक्त विवरित किए गए के अनुसार 2010 जून 30 के संशोधित प्रस्ताव में इस स्थिति का उल्लेख नहीं । मार्गनिर्देशन की स्थिति सूचित करते समय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने 2010 अगस्त 13 के पत्र में इस प्रस्ताव को सुधार किया । अंतिम संशोधित प्रस्ताव में बंकर इंधन और पी ओ एल कार्गो के लिए एक मिश्रण हस्तन दर पोर्ट ने प्रस्तावित किया । यह व्यक्तिगत सेवा स्टान्ड एलोण गणना के लिए पहले प्रस्ताव अलग दर के बदले में था। ऐसे करने से, अलग तौर पर भंडारण प्रभार आकर्षित वार्षिक राजस्व के 5% भाग में, स्टान्ड एलोण लागत पूर्व प्रस्ताव करने बदले प्रस्ताव किया ।

(iii) 2008 फरवरी 26 के अधिसूचना सं. टाम्प /52/2007 विविध के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने अप्प्रून्ट टैरिफ सेटिंग के लिए जारी किया मार्गनिर्देशन का अनुपालन किया । कुछ नॉम्स/पैरामीटर में प्रस्तावित विसंगति आनेवाले पैराग्राफ में चर्चा किया ।

(iv) अधिकतम क्षमता:

मुख्य बर्थ की अधिकतम क्षमता 4095542 टन में आकलित किया है । इसमें 3416723 टन बंकर इंधन आउर अन्य पी ओ एल कार्गो है और एल पी जी 678819 टन है । बार्ज लोडिंग बर्थ का अधिकतम क्षमता 3416723 टन है जो बंकर इंधन और पी ओ एल कार्गो के हस्तन केलिए है ।

(क) बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी का हिस्सा 83.43% एवं 16.57% में आकलित किया है । यह 2023-24 में होनेवाले यातायात हस्तन के प्रतीक्षित आय है। अधिकतम क्षमता का निर्णय के लिए दोनों कार्गो दलों के हिस्सा बर्थ दिनों में परिणत किया है । बंकर इंधन के हस्तन दर 55.7196 % एल पी जी 44.2804 % है । पी ओ एल कार्गो नाममात्र में होने के कारण पोर्ट ने अलग रूप से इसका हिस्सा नहीं दिया था । इस मामले को कुछ पट्टेधारों /उपभोक्ताओं ने सूचित किया किया । किसी भी मामले में इस घटक पी ओ एल का हस्तन दर बंकर इंधन के जैसे होने के कारण अंतिम घटक में इसपर कुछ असर नहीं होगा । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मान्य कार्गो क्षमता का हिस्सा इसी विश्लेषण में निर्भर है ।

(ख) बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो का हस्तन दर 24,000 टन प्रति दिन है और एल पीजी का हस्तन दर 6,000 टन प्रति दिन है जो अप्प्रून्ट टैरिफ मार्गनिर्देशन में निर्धारित हस्तन दर के नॉम्स के अनुसार है ।

भारतीय तेल निगम लि. ( आई ओ सी एल ) ने एल पी जी कार्गो प्रति घंटे 520 टन उच्च हस्तन दर मानने को कहा जो आधुनिक तकनॉलजी के सहारे तथा ब्यूटेन और प्रोपेन 80 :20 के तौर पर कार्गो मिश्रण को पहचानकर उच्च हस्तन दर वसूल करने का अनुरोध किया ।

आई ओ सी एल द्वारा किया गया दावे को अमान्य करके कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने व्यक्त किया कि मार्ग निर्देशन में निर्धारित नॉम ही चालू होगा । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट का वादा यह था कि उच्च स्तर तकनॉलजी का खर्च यातायात और आई ओ सी एल माना जाएगा जो कि एल पी जी सुविधा का उपभोक्ता वे हैं और किसी निम्नतम यातायात का वादा किया नहीं या कार्गो मिश्रण ब्यूटेन और प्रोपेन का स्तर

80:20 पर वादा किया नहीं। बंकर इंधन के लिए यातायात की स्थिति 20 साल के बाद भी निर्णय किया गया से निम्न है जो नॉम्स के अनुसार निश्चित क्षमता। इसलिए एल पी जी हस्तन दर की वृद्धि आई ओ सी एल द्वारा विभाजित लागत कृत्रिम रूप से कम किया होगा। अन्य ध्यान देने योग्य बात स्टोरेज टैंक की क्षमता तथा शून्यीकरण क्षमता जो बार्ज बर्थ के लिए निर्धारित हो। वह स्वयं उपभोक्ता घटक को उन्नत करने के बाद बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो आई ओ सी एल द्वारा किया गया निर्धारण अनुयोज्य नहीं है।

आई ओ सी एल का माँग यह है कि मार्ग निर्देशन में निर्धारित नॉम्स का उन्नत करना/जो भी हो, माँग की अनुपस्थिति में 0.6 मि. टन जो कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उल्लिखित, पोर्ट का सुझाव अधिकतम क्षमता नॉम्स के अनुसार माना जाय।

- (ग) मेसर्स. भारत पेट्रोलियम निगम लि. ने टर्मिनल के लिए क्षमता प्राप्त करने के लिए आवश्यक समय के बारे में सूचित किया था तथा यह अनुरोध किया कि प्रारंभिक वर्ष में ही क्षमता उपयोग पर विचार करें तथा धीरे धीरे इसकी वृद्धि करें। मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्वीसस लि. ने इससे सहमत की।

यह जान लिया जाए कि अप्फ्रन्ट टैरिफ हस्तन करनेवाले यातायात को देखे बिना सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर किया जाए। मार्गदर्शन के अनुसार, अप्फ्रन्ट टैरिफ नियतन से निश्चित टर्मिनल के सर्वोत्तम क्षमता ही फोरमुला से जान सकें। संबंधित बिडरों द्वारा वित्तीय बिड तैयार करते समय मात्रा संबंधी निर्धारण किया जाए।

- (घ) प्रस्ताव के अनुसार यह दर्शाया जा सकता है कि मुख्य बर्थ में बंकर इंधन तथा पी ओ एल के उतार कितना हुआ है। इसके अलावा टैंको में भंडारण के लिए पाइपलाइन के लिए अन्तरण तथा बार्जस में लोडिंग भी। 2008 के मार्गदर्शन में हस्तन संबंधी कोई मानदंड नहीं है कि बार्जों में द्रव कार्गो कैसे भरा दें। मुख्य बर्थ में समग्र बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो लवल 3.42 मि.टन ( एम टी ) प्रति वर्ष बार्जस के ज़रिए खाली कर देने के कारण बार्ज बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता प्रति वर्ष 3.42 मे. टन होगा, जिसको भी मान लिया जाना है। बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो के उतारने का दर 500 टन/प्रति घंटे मान लिया है जिसके बारे में व्यवहार्यता रिपोर्ट में सूचित किया है। जिसके उपलब्ध अलग मानदंड के अनुसार सहायता प्राप्त होगी जब कोई अलग मानदंड बार्जस में कार्गो के लोडिंग के लिए उपलब्ध नहीं है।

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्वीकृत माल उतारने दर तथ मार्गदर्शन में निर्धारित 70% उपयोगिता फाक्टर को जुड़ा देने से, बार्ज बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता 3.06 मि.ट ( एमटी ) प्रति वर्ष होगी याने (  $500 * 24 घंटे * 365 * 70%$  )। बार्ज बर्थ में खाली करना बहुत कठिन है इसलिए उत्पादकता प्राप्त करना भी मुश्किल है तथा मुख्य बर्थ के लिए निश्चित सर्वोत्तम क्षमता प्राप्त करना भी मुश्किल है, इसलिए को पो ट्र ने मुख्य बर्थ तथा बार्ज बर्थ के बीच की सर्वोत्तम क्षमता के बेमेल को दूर करने के लिए बार्ज बर्थ की क्षमता को प्रतिवर्ष 3.42 एम टी जो मार्गदर्शन में बताई गई उपयोगिता घटक को बढ़ा देने योग्य ही प्रस्तावित किया। पोर्ट द्वारा बताए गए कारण तथा यह तथ्य को मानते हुए कि समग्र बंकर तथा पी ओ एल कार्गो जो मुख्य बर्थ में खाली करने की सुविधा अवश्य प्राप्त करना है, बार्ज बर्थ

की सर्वोत्तम क्षमता जो को. पो.ट्र. द्वारा निर्धारित है 3.42 एम टी, को स्वीकार किया ।

(v) पूँजीगत लागत:

(क) 2010 जून 30 के प्रथम संशोधित प्रस्ताव के अनुसार रोड, पाइप लाइन , इमारत, पानी आपूर्ति, आम इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए पोर्ट को देय आनुपातिक शेयर आदि हर एक कार्यकलाप के लिए अलग से दिया जाता था । याने, मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ तथा भंडारण और मुख्य बर्थ का लागत बंकर इंधन कार्गो/ अन्य पी ओ एल कार्गो तथा अपने अपने कार्गो रूप के एल पी जी आधारित बर्थ दिनों के शेयर के आधार पर वितरित किया था । बाद में 2010 अगस्त के प्रस्ताव में बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो के कम्पोसिट दर प्रस्तावित करते समय, पोर्ट ने बर्थ दिनों के शेयर के रूप में दोनों कार्गो ग्रुपों के बीच केवल समग्र सामान्य पूँजीगत लागत ही आबंटित किया । लाइसेंस शुल्क तथा बिजली लागत कुल जोड़ के आधार पर किया तथा बर्थ दिनों के शेयर में दो कार्गो मदों के बीच आबंटित किया । को.पो.ट्र. द्वारा स्वीकृत संशोधित आबंटन रीति एल पी जी कार्गो के लिए विषम पैदा होती है क्योंकि यह ब्रोड स्थान विशेष आबंटन का पालन नहीं करता है तथा कार्गो के बीच में आबंटन भी । प्रस्ताव में एल पी जी माल के लिए भंडारण सुविधा और बार्ज बर्थ नहीं उपलब्ध करने के कारण, जो बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के हस्तन के लिए सृजित है, सामान्य पूँजी और भंडारण सुविधा और बार्ज बर्थ का प्रचालन लागत लगाकर एल पी जी यातायात को भारी करना अनुचित है । सामान्य पूँजी और प्रचालन लागत के शुद्ध विभाजन सुनिश्चित करने के लिए 30 जून 2010 के प्रथम पुनरीक्षित प्रस्ताव में अनुवर्त पूँजी लागत के लिए स्वीकृत आधार पर निर्भर है । इसके साथ अनुवर्ती पैराओं में दी गई व्याख्या में बनायी संशोधनों के आधार पर इस विषय की प्रक्रिया के दौरान दिये गये स्पष्टीकरण/सूचनाएं भी है ।

(ख) एल पी जी के लिए फेन आधारित अग्निशमन के विभाजन पर आई ओ सी एल द्वारा उठायी गयी आपत्ति पोर्ट द्वारा पुनरीक्षित प्रस्ताव में दर्शाया गया और लागत सीधे ही बंकर इंधन एवं पी ओ एल माल के लिए विभाजित किया गया । आई ओ सी एल द्वारा उठाये गये अन्य विषय पर फेन आधारित सिस्टम के अलावा अग्निशमन सिस्टम दोनों माल वर्गों के लिए प्रभाजित करना है: सी पी टी ने स्पष्ट किया कि श्रेणी -I उत्पाद की श्रेणी में है जो कठोर रूप से प्रज्वलित है जबकि श्रेणी में रखे गये बंकर इंधन ज्वलनशील है । अग्नि सुरक्षा, ओयल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओ आई एस डी)की अपेक्षिताओं के अनुसार होना है जो पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस के अधीन है । ओ आई एस डी मानक एल पी जी के लिए कठिन है जो अग्निशमन सिस्टम का मुख्य भाग खर्च करेगा और इसलिए यह लागत बंकर इंधन के लिए विभाजित करना अनुचित होगा । पाइपलाइन, मकान, पानी सप्लाई आदि पर अन्य सामान्य पूँजी लागत के विभाजन के लिए आई ओ सी एल द्वारा बनायी मदों पर सी पी टी ने चर्चा की । सी पी टी द्वारा स्वीकृत पूँजी लागत का विभाजन अपने दिनांक 30 जून 2010 के पत्र पर निर्भर है जिस पर विचार किया गया । यद्यपि मुख्य बर्थ, में माल हस्तन के लिए स्थानीय कार्यकलापों के लिए विभाजित पूँजी लागत एक साथ लिया है । इस मद के लिए कर सुविधा और आधुनिक बनाये गये विनिमय दर की गिनती पर दिनांक 13 अगस्त 2010 को पोर्ट द्वारा दिये गये पुनरीक्षित प्राकलन के आधार पर समुद्री लोडिंग उपकरण का पूँजी

लागत आधुनिक किया गया। एल पी जी माल के लिए पूँजी लागत दिनांक 30 जून 2010 के सी पी टी के पत्र द्वारा प्राकलित किया गया।

(ग) विकसित किये जाने का द्रव टर्मिनल पुतुवैपिन के विशेष आर्थिक क्षेत्र में है और उक्त बी ओ टी प्रचालक को सेज़ के सह-विकासकर्ता के रूप में प्रतिष्ठित किया जाएगा। सेज़ के विकासकर्ताओं के लिए लागू होनेवाले कर-सुविधायें पूँजी लागत के प्राकलन में दर्शायी जाएगी। समुद्री लोडिंग/ अनलोडिंग उपकरण के प्राकलित पूँजी लागत में विचार किये गये की सुविधा पर स्पष्टीकरण मांगने पर पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि सेज़ क्षेत्र पानी क्षेत्र तक विस्तृत नहीं है और मूल रूप से इस उपकरण पर कर छूट नहीं दिया था जो 30 जून 2010 के पुनरीक्षित प्रस्ताव में भी नहीं रखा था। यद्यपि लोडिंग उपकरण की संस्थापना की जानेवाली जेट्टी, सेज़ के रूप में अलग किये गये भूमि क्षेत्र से विस्तारण होगा। यह समवर्ती एल एन जी टर्मिनल के लिए दिये गये अनुमोदन पर निर्भर रहेगा जहाँ सेज़ सुविधायें समुद्री संरचनाओं के लिए भी लागू है। इसलिए पोर्ट ने प्रस्तुत किया है कि विकसित किये जानेवाले समुद्री संरचनाओं के लिए बी ओ टी प्रचालक द्वारा आवेदन दिया जा सकता। तदनुसार कर का प्रभाव, समुद्री लोडर्स/अनलोडर्स के पूँजी लागत प्राकलन से दूर किया है। विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल का प्रचालक सेज़ के एक सह विकासकर्ता होने के कारण और समुद्री संरचना सेज़ एक अनुमोदित सेवा होने के कारण जो समवर्ती टर्मिनल के लिए अनुमोदित पत्र में दर्शाया है। सी पी टी का प्रस्तुतीकरण उसी पर निर्भर है।

(घ) पोर्ट द्वारा विकसित किये जानेवाले सामान्य संरचना सुविधाओं के लिए सी पी टी को देय 7.45 करोड़ रुपये पूँजी प्राकलन में शामिल है जो पहले अपफ्रन्ट अदायगी के रूप में दर्शाया था। द्रव टर्मिनल के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शनों में सिविल लागत के 5% का विविध पूँजी लागत का प्राकलन और उपकरण लागत में अन्य मदों के अलावा अपफ्रन्ट शुल्क शामिल है।

यह सूचित करना संबद्ध है कि वैशाख पोर्ट ट्रस्ट के सामान्य माल बर्थ और विविधोद्देश्य माल हस्तन टर्मिनल में कोयला हस्तन के लिए स्थिर किए गए अपफ्रन्ट टैरिफ, भागिक रूप से निर्मित बर्थ के लिए जो पोर्ट द्वारा प्रचालक को हस्तान्तर किया था जो यही तर्क पर अनुमोदित था कि अन्यथा निर्माण के लिए लागत प्रचालक द्वारा खर्च किया जाना पड़ेगा, प्रचालक द्वारा वी पी टी को दिए जाने का अपफ्रन्ट टैरिफ है। वर्तमान विषय में पूँजी लागत में शामिल किए गए 7.45 करोड़ रु. का प्राकलन पोर्ट द्वारा विकसित किए जाने की संरचना के लिए है जो टर्मिनल के लिए अलग किए गए क्षेत्र के बाहर होगा।

पोर्ट ने स्पष्ट किया कि अदायगी मार्गदर्शनों में अवलोकन किए अपफ्रन्ट शुल्क की तरह नहीं है। आई ओ सी एल, बी पी सी एल और पेट्रोनेट एल एन जी ( पी एल एल ) लि. के अलावा द्रव टर्मिनल के लिए बी ओ टी प्रचालक सेस के सह-विकासकर्ताओं में एक होगा। रोड संबद्धता, बिजली और समग्रसेस क्षेत्र के लिए जल-निकास जैसे सहायक सामान्य संरचना उपलब्ध करने के लिए पोर्ट द्वारा खर्च किए जाने का लागत सह-विकासकर्ताओं द्वारा शेयर करना है। पोर्ट आगे यह भी प्रस्तुत किया है कि हस्ताक्षर किए जाने के रियायत करार में एक पूर्ववर्ती व्यवस्था के रूप में सेस क्षेत्र में सामान्य संरचना के विकास के लिए बी ओ टी प्रचालक द्वारा सी पी टी के लिए 7.45 करोड़ रु. अदायगी शामिल होगा।

सी पी टी की ओर से यह समझ में आया कि सेस क्षेत्र विभिन्न निर्यात अनुकूलित यूनिटों के लिए आबंटित किया जाए। पोर्ट द्वारा यह स्पष्ट नहीं किया है कि सेस-कर सुविधा के अलावा कोई वित्तीय सुविधा, सह-विकासकर्ता होने के कारण भविष्य में बी ओ टी प्रचालक को खर्च करना पड़ेगा या नहीं। द्रव टर्मिनल द्वारा देय व्यय का संतुलित शेयर अर्थात् 7.45 करोड़ ₹. पहचान करने के लिए पोर्ट द्वारा दिए गए प्रस्तुतीकरण /स्पष्टीकरणों के आधार पर यह मद जो मुख्य मकान, पानी सप्लाई और मलिनजल के अन्तर्गत शामिल किया है, पूँजी प्राकलनों के एक भाग के रूप में विचार किया जाता है, यही शर्त पर कि अगर भविष्य में सेस क्षेत्र के सह-विकासकर्ता होने के कारण प्रचालक को किसी वित्तीय सुविधा खर्च करना पड़ता है तो इस स्थिति सी पी टी और बी ओ टी प्रचालक द्वारा रिपोर्ट करना है और उसी अवसर पर, उस अभ्यास में प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता बना रखके अनुमोदित टैरिफ का पुनर्वास किया जाएगा।

(ड) विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल के लिए पूँजी लागत का विवरण नीचे दिया है :

➤ हस्तन कार्यकलाप :

(i) सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन में द्रव टर्मिनल के लिए शामिल किए गए सिविल काम विस्तृत किया है और इसके अनुसार पोर्ट द्वारा सिविल लागत प्राकलित करना है। सिविल काम के अन्तर्गत विचार किए गए मदों में मार्गदर्शन में निर्धारित मदों की मानकी सूची भी है। मार्गदर्शन के अनुसार सिविल लागत उक्त पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राकलित किया जाएगा। सी पी टी द्वारा प्राकलित सिविल लागत का प्राकलन इस विश्लेषण में दर्शाया है।

(ii) उपकरण लागत :

उपकरण लागत प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा विचार किए गए मद, द्रव टर्मिनल के लिए मार्गदर्शन में निर्धारित उपकरणों की विस्तृत सूची के अनुसार है। बंकर इंधन/ पी ओ एल माल के लिए मुख्य बर्थ में दो अन्लॉडिंग भुज के लिए पोर्ट ने प्रस्ताव दिया। एल पी जी के लिए अन्लॉडिंग भुज आई ओ सी एल द्वारा फैलाव किए जाने का प्रस्ताव है और इसलिए पूँजी लागत प्राकलन में शामिल नहीं किया है।

(iii) विविध लागत :

विविध पूँजीगत लागत सिविल के कुल के 5% मान लिया जाता है तथा उपकरण लागत मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड के अनुसार।

➤ बर्थिंग कार्यकलाप :

अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार बर्थ भाड़ा सेवा की पूँजीगत लागत में शामिल है बर्थ निर्माण लागत और बर्थ के बगल में निकर्षण से कोई लागत हुई है तो वह भी बर्थिंग के लिए को. पो.ट्र. द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत में शामिल है बर्थों का निर्माण तथा बर्थ के बगलों में पूँजीगत निकर्षण। बर्थिंग सेवा के लिए अनुमानित कुल पूँजीगत लागत में शामिल है पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत 6909.99 लाख ₹. मुख्य बर्थ के लिए तथा 795.56 लाख रुपये।

- (च) मेसर्स. आई एम सी लि. ने निरीक्षण किया कि 42,000 के एल भंडारण क्षमता के 4 टैंक बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो सर्वोत्तम क्षमता प्राप्त करने के लिए पर्याप्त नहीं है। को.पो.ट्र. ने बार्ज बर्थ के लोडिंग क्षमता को दिखाते हुए पर्याप्त भंडारण क्षमता का विश्लेषण प्रस्तुत किया।
- (छ) मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्विस लि. के अनुसार को.पो.ट्र. द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत का अवमूल्यन किया है क्योंकि परियोजना आकलन 2008 में किया था जब जिन्सों जैसे इस्पात, सिमेंट, का मूल्य कम था। को.पो.ट्र. ने पुष्टि की कि कुछ प्रत्याशित बिडरों तथा इस प्राधिकरण द्वारा दिए हुए उपदेश के अनुसार सभी मूलकों के दाम का पुनरीक्षण तथा अद्यतन बजटरी प्रस्ताव के अनुसार संशोधित आकलन प्रस्तुत किया ताकि चालू बाज़ारे भाव प्रतिबिंबित हो। विशेष अनुरोध के बावजूद को.पो.ट्र. ने सहायक दस्तावेज़/ दर विश्लेषण आदि प्रस्तुत नहीं किया जिससे बर्थ के लागत, सिविल काम के लिए स्वीकृत यूनिट दर आदि के पूँजीगत लागत के आकलन का मूल्यांकन करें। पोर्ट ने पुष्टि की कि को.पो.ट्र. के अद्यतन दर जो सिविल काम के लिए संशोधित प्रस्ताव में स्वीकार किया था, प्रस्तुत किया है। पाइप लाइन के लिए को.पो.ट्र. ने काम प्रस्तुत किया, लेकिन इसमें कोई बजटरी सहारा नहीं था। मराइन लोडिंग तथा भंडारण टैंक के आकलन सप्लयेर्स से प्राप्त बजटरी आकलन के अनुसार था तथा दस्तावेज़ सबूत के साथ प्रमाणित करना है। विदेशी मुद्रा के बजटरी परिवर्तन के लिए को.पो.ट्र. ने, लागू की गई विनिमय दर 1 यू एस \$= 46.70 रूपये थे जो इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित दर के साथ सदृश होता है। पोर्ट द्वारा तैयार की गई सिविल तथा उपकरण लागत आकलन का आकस्मिकताओं में उपबंधित किया है कि कोई आवश्यकता पडने पर जिसके बारे में आकलन एवं इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण शुल्क में न दर्शाये गए हो। सेवा का केवल ड्रेडजिंग लागत पर वसूल करता है। पोर्ट ने यह पुष्टि की है कि सेस की कर फायदा का पूँजीगत लागत में स्वीकार किया है। को.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत पूँजीगत लागत अनुमान का छुटकारा मिली और इस विश्लेषण में सोच विचार किया।
- (ज) अनुमानित कुल पूँजीगत लागत 172965 लाख रूपये है। कुल पूँजीगत लागत से 9591 लाख रूपये कार्गो हस्तन सुविधा के लिए है जिसका 7312.39 लाख रू. बंकर इंधन/पी ओ एल हस्तन के लिए तथा 2278.61 लाख रूपये एल पी जी के लिए विभाजित किया है। 6909.99 लाख रू. मुख्य बर्थ के घाट सुविधा के लिए तथा 795.56 लाख रूपये बार्ज बर्थ के लिए है।
- (झ) नियोजित पूँजी के वापसी के लिए कुल लागत के अपने- अपने कार्यकलाप के लिए 16% परिकलित किया है। हस्तन कार्यकलाप के लिए आर ओ सी ई द्वारा बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो के लिए 1169.98 लाख रूपये एल पी जी के हस्तन के लिए 364.58 लाख रूपये परिकलित किया है। आर ओ सी ई के बर्थ भाड़ा सेवा मुख्य बर्थ के लिए 1105.60 लाख रू. तथा बार्ज बर्थ के लिए 127.29 रू. है।

(vi) प्रचालन लागत:

- (क) आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 19 हेक्टर का समग्र जलक्षेत्र और 2.5 हेक्टर का भूमि क्षेत्र अर्थात् 21.5 हेक्टर के लिए पोर्ट ने प्रारंभिक रूप से प्राकलित किया था। मार्गदर्शनों के अनुसार प्रति हेक्टर के लिए सामान्य प्रकाशन और दीप सज्जा के लिए निर्धारित 2.4 लाख यूनिट बिजली उपभोग सामान्य रूप से प्रचालन क्षेत्र में उपलब्ध किया जाएगा। यह सूचित करने पर इस प्रस्ताव पर फिर भी ध्यान दिया गया और जल क्षेत्र के आधार पर प्राकलित बिजली लागत कम कर दिया। अंतिम पुनरीक्षित कार्य पर पोर्ट ने 20% जल क्षेत्र पर ध्यान दिया गया अर्थात् 3.8 हेक्टर प्रचालन क्षेत्र होगा जिसके लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित उपभोग शर्त के अनुसार बिजली लागत प्राकलित किया जाता है। 2.5 हेक्टर भूमि क्षेत्र के लिए प्राकलित कुल बिजली लागत और जल क्षेत्र का 20% अर्थात् 3.8 हेक्टर, बर्थ दिनों के शेयर में दो माल वर्गों के बीच विभाजित किए जाने के लिए प्रस्तावित है।

अंतिम पुनरीक्षित प्रस्ताव में दो माल वर्गों के बीच में सी पी टी द्वारा बनाए गए बिजली लागत का पुनरीक्षित विभाजन, विस्तृत स्थान, विशेष विभाजन और आगे माल के बीच अनुभाजन नहीं होने से एल पी जी माल पर असंगत भार फेंक देना दिखाई पड़ता है। पहले सूचित कारणों के लिए 30 जून 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव में पोर्ट द्वारा अनुवर्त विभाजन की रीति पर निर्भर है और दीप सज्जित किए जाने का पुनरीक्षित क्षेत्र भी ध्यान में रखना है।

बिजली लागत प्राकलित करने के लिए पोर्ट द्वारा विचार किए गए बिजली का यूनिट दर 6.17 है जो केरल राज्य विद्युत बोर्ड (के एस ई बी) द्वारा निर्धारित वाणिज्य दर एच टी - आई यु पर निर्भर है। यह सूचित करना प्रासंगिक है कि सी पी टी में प्रचलित अन्य निजी कन्टाइनर टर्मिनल अर्थात् इंडिया गेट वे टर्मिनल प्राइवट लि. (आई जी टी पी एल) जो वही सेस क्षेत्र में नहीं है, वर्ष 2009-10 के लिए रिपोर्ट किए गए प्राकलित बिजली लागत 6.87 रु. है।

- (ख) सिविल परिसंपत्तियों पर 1% के रूप में प्राकलित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और यांत्रिक और विद्युत उपकरणों पर 2% ,मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार हर एक निवल स्थिर परिसंपत्तियों के बीमा लागत अन्य व्यय 1% पर प्राकलित है।
- (ग) टैंकेज, पाइपलाइन तथा बिजली और प्रकाशन पर परिकलित मूल्यहास @ 13.91% समुद्री लोडिंग/ अन्लोडिंग उपकरण और अग्निशमन उपकरण के लिए 10.34% , मकान, पानी सप्लाई और गन्दा पानी आदि के लिए 3.34% है जो संगत परिसंपत्तियों की श्रेणियों के लिए कंपनी अधिसूचना में निर्धारित मूल्यहास दरों के अनुसार दिखाई पड़ता है और इसलिए स्वीकृत है।

रोड पर सी पी टी द्वारा स्वीकृत मूल्यहास दर 1.63% है। कंपनी अधिनियम के अनुसार कारखाना मकानों के अलावा अन्य मकानों के लिए मूल्यहास दर 1.63% है। कंपनी अधिनियम के मूल्यहास अनुसूची में रोड के लिए अलग दर नहीं सूचित है। अन्य मेजर पोर्टों जैसे वैशाख पोर्ट ट्रस्ट ,पारदीप पोर्ट ट्रस्ट,

मुर्गाव पोर्ट ट्रस्ट आदि के अपफ्रन्ट टैरिफ में रोड सहित सभी सिविल कामों के लिए रोड पर मूल्यहास 3.34% पर प्राकलित है ,यह सादृश्य पर कि रोडों पर निक्षेप 30 वर्षों में बट्टे खाते में डाला जाना है, जो रिआयत अवधि है । ऐसा होने पर हमारी संगणना में रोड पर मूल्यहास 3.34% में परिकलित है ।

भंडारण टैंक पर 4158 लाख रू.के पूंजी लागत पर मूल्यहास परिकलित करना पोर्ट ने छोड़ दिया । हमारी संगणना में इस पर विचार किया है ।

- (घ) 2.5 हेक्टर भूमि क्षेत्र पर और 19 हेक्टर का जल क्षेत्र पर पट्टा किराया प्राकलित है। 4 मई 2010 के आदेश सं. टाम्प/33/2007-सीपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराए के अनुसार पुतुवाइपिन के सेस क्षेत्र के लिए प्रति वर्ष प्रति हेक्टर के लिए 29,65,482/- रू. का दर सी पी टी ने पुनरीक्षित प्रस्ताव में अपनाया था ।

जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क, समवर्ती भूमि के लिए निर्धारित दर के 1/3 पर प्राकलित है । दरमान में निर्धारित पट्टा किराया पोर्ट भूमि के लिए ही लागू है, जल क्षेत्र के लिए नहीं । सरकारी नीति के संदर्भ में या इस विषय में अन्य कोई मार्गदर्शनों के आधार पर विचलन प्रमाणित करने के लिए जब पोर्ट को सलाह दिया गया तब पोर्ट ने स्वीकार किया कि यह सरकारी नीति के अनुसार नहीं है, लेकिन पोर्ट द्वारा अनुवर्त एक समझौता है । पोर्ट ने न्यायसंगत किया है कि जल क्षेत्र पर न्यूनतम पट्टा किराया ही संग्रहित है जो कि पोर्ट द्वारा पश्च जल का तल ही दिया था और कार्यकलापों जैसे भूमि का उद्धारण, बर्थ, जेट्टी का निर्माण आदि उपभोक्ताओं द्वारा किया जाता है और कोचिन शिपयार्ड, केरल फाइन आर्ट्स सोसाइटी , लक्षद्वीप प्रशासन के लिए दिए गए ऐसे आबंटनों के लिए यह सदृश ही अनुवर्त कर रहा है ।

सरकारी मार्गदर्शनों पर मेजर पोर्ट ट्रस्टों के पट्टा किराए पर निर्णय लेने का तत्व होने पर भी कोई निजी पार्टी के उपयोग के लिए लाइसेंस में दिए गए जल क्षेत्र के लिए स्वीकृत किए जाने का दर इसमें सुस्पष्ट नहीं है। पोर्ट द्वारा लाइसेंस में दिए गए जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क/पट्टा किराए पर विभिन्न मेजर पोर्ट ट्रस्टों के बीच में आवेदन में कोई एकरूपता नहीं है । हमारे 9 जून 2010 के पत्र द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय को यह विषय भेज दिया था जो कि सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों में सामान्य आवेदन के लिए जल क्षेत्र पर दरों के निर्णय संबंधी अनिवार्य मार्गदर्शन तत्व तैयार किया जाए । इस विषय के लिए अंतिम रूप देने तक सरकार से उत्तर नहीं मिला । इस विषय पर इस हद तक कोई शुद्ध मार्गदर्शन नहीं मिलने के कारण जल क्षेत्र पर पट्टा किराया प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा अनुवर्त प्रणाली के लिए अनुमति दी है ।

प्रारंभमें सूचित कारणों के लिए 30 जून 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार दो माल वर्गों के बीच में लाइसेंस शुल्क का विभाजन बनाए रखा है ।

- (vii) (क) मार्गदर्शन के लिए बर्थ लागत के 1% पर प्राकलित किए जाने की बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत अपेक्षित है ।

- (ख) बर्थ के समीप में बर्थ निर्माण का पूँजी लागत और ड्रेडजिंग लागत पर बर्थ का अनुरक्षण लागत 1% पर प्राकलित किया जाना है। निर्धारित शर्तों के आधार पर मुख्य बर्थ के लिए ड्रेडजिंग पर अनुरक्षण लागत 14.07 लाख रू. और बार्ज बर्थ के लिए 0.47 लाख रू. और बार्ज बर्थ के लिए 0.47 लाख रू. होना चाहिए। इसके विरुद्ध सी पी टी ने मुख्य बर्थ के लिए 252 लाख रू. और बार्ज बर्थ के लिए 6.00 लाख रू. प्राकलित किया है। इसके जलों में ऊँचे रोग दर सूचित करके पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि प्रस्तावित द्रव टर्मिनल का बेसिन कोचिन ओयल टर्मिनल के बेसिन से तुलनात्मक है ( सी ओ टी )। पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 में सी ओ टी बेसिन के लिए पोर्ट द्वारा खर्च किए वास्तविक ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत रू. 3.54 और रू. 3.94 करोड़ का प्राकलन के लिए ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत का प्राकलन सन्तुष्ट नहीं है। प्रस्तावित द्रव टर्मिनल के बेसिन का जगह कम होने के कारण पोर्ट ने प्राकलित किया है कि द्रव टर्मिनल में वार्षिक रूप से 0.42 मिलियन क्युबिक मीटर रोग ड्रेडज किए गए 0.674 मिलियन क्युबिक मीटर के विरुद्ध था। बार्ज बर्थ के लिए सी पी टी ने प्राकलित किया कि बीओ टी प्रचालक द्वारा 10,000 क्युबिक मीटर ड्रेडज किया जाना है।

यह पहचान किया जाना है कि वर्तमान विषय में बर्थ के समीप में ड्रेडजिंग के अलावा बीओ टी प्रचालक को मुख्य चैनल से शाखा बनकर जेट्टे की ओर जानेवाले चैनल के लिए पूँजीगत ड्रेडजिंग और अनुरक्षण ड्रेडजिंग अपने ऊपर लेना है। पोर्ट ने सूचित किया कि 12 मीटरों की गहराई बने रखने के लिए ग्राही को अनिवार्य एक खंड, रियायत करार में उपलब्ध होगा।

अप्परन्ट टैरिफ बनाने के लिए मार्गदर्शनों के खंड 3.2, पोर्ट द्वारा दिए गए न्याय पर आधारित अनिवार्य समायोजन करने के लिए इस प्राधिकरण के लिए आज्ञाकारी है। यह, मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों पर टक्कर होनेवाले पोर्ट की विशेष व्यवस्थाओं पर भी प्रकाश डालता है।

पोर्ट द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण प्राकलित ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत स्वीकार करता है।

सी पी टी द्वारा विचार किए ड्रेडजिंग अनुरक्षण का यूनिट दर रू.60/- क्युबिक मीटर है जो पिछले दो वर्षों में पोर्ट द्वारा खर्च किए गए रू. 52.5/- क्यु.मी. और रू.58.5/- क्यु.मी. के वास्तविक यूनिट लागत पर आधारित है। पोर्ट द्वारा दिए गए प्राकलन वास्तविक आंकड़े पर आधारित होने के कारण ये निर्भर रहते हैं।

- (ग) बर्थिंग कार्यकलाप के संबंध में सीपी टी ने संकलित पूँजी लागत पर बर्थ लागत का @1% बीमा और @3.34% मूल्यहास विचार किया है जो बर्थिंग कार्यकलाप के निवल पूँजी लागत पर है। बर्थ लागत के निर्माण पर प्राकलित अनुरक्षण लागत केवल 1% पर है और प्रस्तावित टर्मिनल के लिए मूल्यांकित रोग स्तर के आधार पर ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत अलग रूप से प्राकलित किया है।

मार्गदर्शनों के अनुसार बर्थ लागत के 1% पर प्रचालन लागत नियंत्रित होने के कारण परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा राशि अपेक्षित है और टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति का मूल्य के लिए भी मूल्यहास होगा जो तिरस्कृत नहीं किया जा सकता।

अपफ्रन्ट बर्थ भाड़ा स्थिर करते समय यह स्थिति पहचान की गई और अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों के अपफ्रन्ट टैरिफ स्थिरीकरण के संदर्भ में बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता मूल्यांकित करने के लिए बीमा तथा मूल्यहास के लागत पर विचार किया था ।

यहाँ यह सूचित किया जाता है कि विभिन्न टर्मिनलों के बर्थ भाड़े के अपफ्रन्ट टैरिफ स्थिरीकरण में पोर्ट द्वारा विचार किए गए बीमा लागत कुल बर्थ भाड़े कार्यकलाप पर 1% है जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है । वर्तमान विषय में, ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत वास्तविक आंकड़े के आधार पर अलग रूप से प्राकलित करने के कारण बर्थ निर्माण लागत पर बीमा तथा अनुरक्षण लागत 1% पर प्राकलित है । उपर्युक्त स्पष्ट स्थिति के अनुसार, बर्थ लागत पर 1% पर बीमा लागत का विषय, बर्थिंग कार्यकलाप के लिए कुल पूँजी लागत पर मूल्यहास @ 3.34% , बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व अपेक्षिकता के मूल्यांकन के लिए प्रचालन लागत प्राकलित करते समय, पर भी विचार किया जाता है ।

इस अवसर पर यह ध्यान देने की बात है कि अपफ्रन्ट टैरिफ बनने के मार्गदर्शनों के खंड 3.6 में एक विशेष मद के व्यय पर, निर्णय लेने के लिए इस प्राधिकरण को सुगम्यता मिलती है, जो अपफ्रन्ट टैरिफ कैप संकुलित करते समय समायोजित करने के विचार में है जिसके लिए मार्गदर्शनों में कोई शर्त नहीं दिया है ।

(viii) उपर्युक्त विशेषण के आधार पर, सी पी टी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रन्ट टैरिफ संबंधी विवरण संशोधित किया है और उसकी एक प्रतिलिपि अनुलग्नक -I में संलग्न है ।

(क) बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए माल हस्तन सेवा से कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता 2535.06 लाख रू. है जो 1169.98 लाख रू. पर प्राकलित संशोधित पूँजी लागत पर और 1365.08 लाख रू. के संशोधित प्रचालन लागत का 16% वापसी का निवल है ।

मुख्य बर्थ पर एल पी जी की माल हस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षिकता 755.57 लाख रू. है जो 364.58 लाख रू. में प्राकलित पूँजी लागत और 390.99 लाख रू. के संशोधित प्रचालन लागत पर वापसी का 16% निवल है ।

(ख) मार्गदर्शन के अनुसार हस्तन प्रभार में प्रभारित किये जाने का कुल राजस्व अपेक्षिकता का 95% और विविध प्रभार की ओर 5% है ।

मार्गदर्शन में निर्धारित शर्तों के अनुसार संकलित हस्तन दर की ओर बंकर इंधननाउर पी ओ एल माल से प्राकलित कुल राजस्व अपेक्षिकता का 95% प्रभाजित करने के लिए सी पी टी ने प्रस्ताव रखा । पोर्ट में अन्य कोई विविध प्रभार नहीं है । यह सूचित करके कि भंडारण टैंकों का अधिकतम उपयोग निर्णायक है और अनुकूल कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए मुख्य बर्थ में स्वीकृति करके एक संयोजित रीति में बार्ज बर्थ में माल का निष्क्रमण है, पोर्ट ने प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के 5% प्रभाजित करके एक निवारक घटक के रूप में कार्य करने के लिए अलग भंडारण प्रभार निर्धारित करने पर बल दिया । समग्र रूप से प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के अन्दर अलग भंडारण प्रभार निर्धारित करने के पोर्ट

के प्रस्ताव ध्यान देने योग्य है कि टैंकों में माल के अधिक ठहराव से एक निवारक के रूप में कार्य करने के लिए ही दर का प्रस्ताव रखा जो मुख्य बर्त में सोचे गये अनुकूलतम कार्यक्षमता स्तर को बुरी रूप से प्रभावित करेगा ।

एल पी जी के लिए समग्र राजस्व अपेक्षिकता संकुलित हस्तन प्रभार से वसूल किया जाना है जो कि माल, द्रव टर्मिनल के बाहर स्थित अपने भंडारण टैंकों से आई ओ सी एल द्वारा संस्थापित अन्लॉडिंग आम्स की सहायता से मुख्य बर्त से सीधे स्थानान्तरित किया जाएगा ।

- (ग) सरकारी नीति के अनुसार तटीय माल के लिए (तेरमल कोयला और पी ओ एल के अलावा कूड ओयल, लोहा ओर और लोहा ओर पेल्लट्ट) और तटीय जलयान जिसके लिए साधारण माल/जलयान संबद्ध प्रभार के 60% से अधिक न हो, के लिए रिआयती टैरिफ निर्धारित करना है ।

बंकर इंधन/पी ओ एल माल हस्तन प्रभार में तटीय रिआयत के लिए हकदार नहीं है और इसलिए पोर्ट इसमें ध्यान नहीं देता है । 3.42 एम टी पी ए पर मूल्यांकित बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए अनुकूलतम कार्यक्षमता के आधार पर माल हस्तन सेवा से 2408.31 लाख रू. के प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के लिए संकुलित हस्तन दर प्रति टन के लिए 70.49 होगा जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 53.96 प्रति टन के विरुद्ध था । पोर्ट द्वारा प्रस्तावित अप्फ्रन्ट दर अनुमोदित दर से कम दिखाई पड़ता है जो पोर्ट द्वारा अपनी संगणना में भंडारण टैंकों पर मूल्यहास बनाने में हुई छूट के कारण है ।

एल पी जी के लिए पोर्ट द्वारा अनुकूलतम कार्यक्षमता का 52% अर्थात् 352986 टन, प्रति वर्ष रखा जो तटीय होगा और तटीय रिआयत का प्रभाव भी रखा गया । 0.68 एम टी पी ए में मूल्यांकित एल पी जी की अनुकूलतम कार्यक्षमता के आधार पर 755.57 लाख रू. पर प्राकलित संशोधित राजस्व अपेक्षिकता के लिए संकुलित हस्तन दर विदेश में 140.54 रू. प्रति टन के लिए और तटीय माल के लिए 84.32 रू. प्रति टन के लिए है जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 161.20 प्रति टन जो विदेश में और 96.72 रू. प्रति टन जो तटीय के लिए है ।

- (घ) बार्ज जेटी में प्रस्तावित लोडिंग दर के आधार पर, बार्ज द्वारा निष्क्रमण के लिए अनिवार्य औसतन समय, 25000 टन पार्सल साइस के जलयान से स्वीकृत माल के आधार पर पोर्ट ने भंडारण टैंकों में द्रव माल के भंडारण के लिए 3 दिनों का निःशुल्क अवधि के लिए प्रस्ताव रखा ।

बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए सी पी टी ने मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता का 25% अर्थात् 0.85 मिलियन टन महसूस किया जो 3 दिनों के निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार के लिए आकर्षक होगा । लेकिन 25% रखने का मूल कारण पोर्ट द्वारा स्पष्ट नहीं किया है । निःशुल्क अवधि बाद प्रथम दो दिनों के लिए भंडारण दर पर विचार करने के लिए पोर्ट ने महसूस किया कि माल औसतन दो दिनों के लिए रहेगा । तदनन्तर स्लाबों का दर प्रथम स्लाब के 1.5 और 2 दुगुने के आधार पर प्रस्तावित किया । तदनुसार प्रथम स्लाब के लिए ( प्रथम दो दिन) प्रति दिन, प्रति टन के लिए 5.40 रू. और प्रति दिन प्रति टन

दूसरे स्लाब के लिए 8.09 रू., अगले दो दिनों के लिए उसके बाद प्रति दिन प्रति टन के लिए 10.79 रू. के रूप में प्रस्तावित किया।

पोर्ट द्वारा मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षकता में बनायी संशोधनों के लिए सी पी टी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार भी संशोधित किया है और प्रथम स्लाब के लिए संशोधित भंडारण प्रभार प्रति दिन प्रति टन या प्रथम स्लाब के भाग के लिए 7.42 रू. है। तदनन्तर स्लबों का दर, सी पी टी द्वारा प्रस्तावित अन्तरीय बना रखकर बनाया गया।

- (ix) मुख्य बर्थ से बर्थिंग सेवा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षकता 1698.44 लाख रू. पर प्राकलित है ( अर्थात् 1105.60 रू. एक पूँजी लागत पर 16% वापसी और 592.84 लाख रू. का प्रचालन लागत )। बार्ज बर्थ में बर्थिंग सेवा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षकता 174.84 लाख रू. पर प्राकलित है ( अर्थात् 127.29 लाख रू. एक पूँजी लागत पर 16% का वापसी और 47.54 लाख रू. का प्रचालन लागत )।

साधारण रूप से विदेशगामी जलयानों के लिए जलयान संबद्ध प्रभार, संबद्ध टैरिफ आदेश की अधिसूचना के समय प्रवृत्त विनिमय दर लागू करके डोलर शर्तों में रूपया मूल्य परिवर्तित करके यु एस डोलरों में गणित किया जाता है। अन्य मेजर पोर्टों में अप्फ्रन्ट बर्थ भाड़े पर अंतिम रूप देते समय यह प्राधिकरण द्वारा, सूचित कारणों के लिए अप्फ्रन्ट बर्थ भाड़ा रूपया में अनुमोदित करने का निर्णय लिया गया।

बार्ज का जी आर टी 1,300 टन, बंकर जलयानों के लिए 29250 और एल पी जी जलयान के लिए 18180 है। यह देखा गया है कि पिछले 3 वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पोर्ट द्वारा हस्तन किए गए पी ओ एल जलयानों के औसतन जीआरटी 21200 से 23700 तक के स्तर पर है। प्रस्ताव के अनुसार मुख्य बर्थ में 80,000 डी डब्लियु टी तक के जलयानों का हस्तन और परिवर्तन के लिए व्यवहार के रूप में 60% घटक लागू करके जलयानों का जी आर टी 48000 टनों तक आयेगा। जबकि पोर्ट ने बंकर और पी ओ एल जलयानों का औसतन जी आर टी 29250 पर महसूस किया है। स्पष्ट करने के लिए कहने पर सी पी टी ने कहा कि बंकर टर्मिनल प्रथम रूप से ही विकसित किया है और इसलिए कोई पूर्वी आंकड़ा पर्याप्त नहीं है। संकुलन में विचार किए गए जलयानों का जी आर टी व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। एल पी जी जलयानों और बार्जों के लिए भी पोर्ट के साथ कोई, पूर्वी आंकड़ा उपलब्ध नहीं है। पोर्ट द्वारा दिए गए औसतन जलयान /बार्ज का जी आर टी से संबंधित आंकड़ा जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है और पोर्ट द्वारा दिए गए जलयान पार्सल आकार इस पर निर्भर है।

बंकर इंधन/ पी ओ एल जलयान के लिए तटीय जलयान का शेयर 50% और एल पी जी के लिए 52% है जो तटीय बंकर इंधन माल के स्रोत के लिए अपनी योजनाओं पर प्रमुख फेर्मों से आंकड़ा और एल पी जी माल के लिए आई ओ सी एल से आंकड़े पर आधारित है। बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित करते समय तटीय रियायत के राजस्वी प्रभाव पर विचार किया गया।

विदेशगामी जलयान के लिए प्रति जी आर टी प्रति घंटा के लिए 1.421 रू. पर मुख्य बर्थ में बर्थ भाड़ा और तटीय जलयानों के लिए 0.852 रू. जो राजस्व अपेक्षकता संबंधी खर्च के लिए दर्शाया गया जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित विदेशगामी जलयान/ तटीय जलयान के लिए प्रति जी आर टी प्रति घंटे में 1.42 रू. और 0.86 रू. के विरुद्ध था।

सभी चलन बाज की ओर होने के कारण बाज बर्थ के लिए एक सिंगल दर प्रस्तावित किया गया। समग्र राजस्व अपेक्षिकता बाजों से खर्च किए जाने के कारण 60% रियायत देना केवल एक सैद्धान्तिक अभ्यास होगा। संशोधित संगणना के आधार पर बाज बर्थ के लिए बर्थ भाड़ा 1.968 रू. प्रति जी आर टी प्रति घंटा है जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 1.94 प्रति जी आर टी प्रति घंटा के विरुद्ध है।

द्रव टर्मिनल के लिए बर्थ भाड़ा के विस्तृत परिकलन **अनुलग्नक-II** में संलग्न है।

- (x) कुछ साधारण शब्द जैसे विदेशगामी वेसल, तटीय वेसल अपफ्रन्ट अनुसूची में शामिल किया है जो अन्य मेजर पोर्टों/निजी टर्मिनलों के निर्धारित दरमान की परिभाषा के साथ मेल जोड़ है। को पो ट्रू द्वारा प्रस्तावित 'दिन' परिभाषा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के दरमान में निर्धारित परिभाषा से मेल जोड़ है। 'महीने' की परिभाषा संगत नहीं होता और इसलिए काट दिया गया। 'जी आर टी' की मानक परिभाषा विद्यमान होने के कारण जो आमतौर पर लागू है, इसलिए इसको अलग दिखाने की ज़रूरत नहीं होती।
- (xi) कुछ सामान्य शर्तें जो अन्य मेजर पोर्टों तथा निजी टर्मिनल के दरमान में निर्धारित है जिसके बारे में 2005 के मार्गदर्शन में निर्धारित है जैसे वेसल की स्थिति, वेसलों का विदेशी या तटीय वर्गीकरण, तटीय रियायत शर्तें, वेसल यात्रा के लिए सिंगनलिंग के बाद 4 घंटे तक बर्थ भाड़ा रोक देना, गलत सिगनल के लिए दण्ड बर्थ भाड़ा, प्रचालक को कार्गो को जहाज़/सुपोर्दगी नहीं किया जाए, उपभोक्ता द्वारा प्रचालक पर आरोप किया जाए, टर्मिनल प्रचालक से हुई देरी पर उपभोक्ता पर आरोप न करके चार्ज वसूल नहीं किया जाए, निःशुल्क दिनों का आरंभ, निःशुल्क दिनों को सीमाशुल्क छुट्टी तथा पोर्ट छुट्टी दिनों को अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची में शामिल करें जो अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों में इस प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार हो।
- (xii) देरी अदायगी पर ब्याज/13.75% पर वापसी के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित शर्तों का भागिक रूप में संशोधन किया। इसके अनुसार ब्याज का दण्ड दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित प्राइम लेन्डिंग दर से 2% ज़्यादा होगा जो अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों में निर्धारित अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची के अनुसार होगा। बिल के कुल राऊडिंग ओफ के संबंध में अन्य शर्तें, दरमान में निर्धारित दर सीमित लवल है तथा घटौती नीचे स्तर पर है जिससे कि पोर्ट दरमान को बुद्धिसंगत किया जाय ताकि उपभोक्ता को राहत मिलें, निम्नतम दर को अधिसूचित किया जाए तथा शर्तों को बुद्धिसंगत बना दिया जाय, ब्रेक डौण या अन्य तट आधारित सुविधाओं के कारण वेसल बेकार है तो बर्थ भाड़ा दर में घटौती करने का उपबन्ध आदि अन्य अपफ्रन्ट मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया है।

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने एक शर्त सामने रखी कि प्रति बिल/आवेदन के लिए न्यूनतम वसूली 100 रू. हो तथा दूसरी शर्त कि वापसी का ग्रहण नहीं किया जाएगा। जब न्यूनतम राशि 100 न हो। उसी प्रकार यह प्रस्ताव रखा कि प्रचालक द्वारा अतिरिक्त बिल का प्रस्ताव न रखें यदि बिल की राशि 100 से कम हो। ये सामान्य शर्तें को पो ट्रू द्वारा दरमान निर्धारित की थी और सम्मिलित किया।

बर्थ भाड़ा रूपयों में निर्धारित है इसलिए सामान्य नोट (i) पोर्ट द्वारा प्रस्तावित वेसल संबन्धी डोलर डिनोमिनेटड टैरिफ को रूपये में बदल देना शर्त संगत नहीं है इसलिए काट दिया गया।

(xiii) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तावित नोट 1 एवं 2 में बंकर इंधन/पी ओ एल एवं एल पी जी के हस्तन दर शामिल करते हुए सूची तैयार की है जिसका भागिक रूप में संशोधन किया है ।

(क) बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल के हस्तन प्रभार मुख्य बर्थ में वेसल/टैंकर से कार्गो उतारने के कम्पोसिट सेवा के लिए भंडारण टैंक में विनियम गड़्ढा के पाइपलाइन द्वारा परिवहन, टैंकों में 3 दिन के लिए निःशुल्क भंडारण, पाइपलाइन और विनियम गड़्ढा द्वारा भंडारण टैंक से बार्ज लोडिंग बर्थ में अन्तरण, बार्ज बर्थ में बार्जों में कार्गो लोडिंग, प्रचालक द्वारा उपबंधित घाट शुल्क एवं अन्य विविध प्रभार इन सबका दरमान में किसी भी प्रभार के अधीन उपबंधित नहीं किए हैं ।

(ख) मुख्य घाट में अन्लोडिंग संबन्धी संकुलित बर्थ भाड़ा, अन्य सहायक सेवायें और सभी अन्य विविध सेवायें , जो प्रचालक द्वारा इस दरमान में किसी अन्य प्रभार के रूप में विशेष रूप से दिया गया है, के लिए है एल पी जी का हस्तन दर ।

प्रस्ताव से यह समझ में आया कि अपने टर्मिनल के अन्दर बी ओ टी प्रचालक द्वारा अनिवार्य क्षेत्र, मुख्य बर्थ में एल पी जी के हस्तन के लिए अन्लोडेर्स संस्थापित करने के लिए और द्रव टर्मिनल के बाहर स्थित आई ओ सी एल के भंडारण सुविधा में मुख्य बर्थ से एल पी जी के स्थानान्तरण के लिए पाइपलाइन डालने के लिए आई ओ सी एल को उपलब्ध किया जाएगा ।

13.1. मार्गदर्शन के खण्ड 2.8 के आधार पर टैरिफ कैप स्फीति में, लेकिन थोक मूल्य सूची (डब्लियु पी आई) में विभिन्नता के 60% हद तक ही संबद्ध वर्ष के 1 जनवरी 2008 और जनवरी 1 के बीच में आनेवाले भी सूचीबद्ध किया जाएगा । हर वर्ष में टैरिफ कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन बनाया जाएगा और समायोजित किये गये टैरिफ कैप संबद्ध वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रवृत्त रहेगा । वर्तमान विषय में, अपफ्रन्ट टैरिफ संगणना में विचार किये गये प्रचालन लागत का पूँजी लागत और यूनिट दर का प्राकलन वर्ष 2010 में सी पी टी की रिपोर्ट के अनुसार । यह समुचित तथा संबद्ध दिखाई पड़ा है कि हर वर्ष में 1 जनवरी 2010 के रूप में मूल डब्लियु पी आई स्वचालित समायोजन के लिए विचार करने के लिए निर्धारित किया जाना है ।

13.2. मार्गदर्शनों के खण्ड 2.9.1 और 2.9.2 में निर्धारित प्रकार वाणिज्य प्रचालनों की शुरुआत के पहले अनुमोदित सीलिंग दर और व्यवस्थाओं के विवरण सहित दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष निजी प्रचालक पहुँचेगा, यह विषय इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत करेगा जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अन्तर्गत अपेक्षित है ।

13.3. मार्गदर्शनों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार दरमानों के स्पष्टीकरण या व्याख्या संबन्धी कोई प्रश्न उठता तो यह विषय प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा और इससे संबन्धित उनका निर्णय प्रचालक पर जिल्द रहेगा ।

13.4. परियोजनाओं के निष्पादन शर्त बिड दस्तावेज़ में शुद्ध रूप से दर्शाना है । निजी प्रचालक द्वारा कम से कम, बिड दस्तावेज़/रिआयत करार में दर्शाये गये निष्पादन शर्तें निष्पादित करने की प्रतीक्षा है ।

13.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा निरीक्षित किया जाएगा । सेवा का गुण संबन्धी कोई शिकायत मिलने पर इस प्राधिकरण द्वारा ऐसे विवाद पर पूछताछ करेगी और इसका निरीक्षण कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को भेज दिया जाएगा । निजी प्रचालकों के विरुद्ध किसी कार्रवाई की जानी है तो संबद्ध रिआयत करार की व्यवस्थाओं के आधार पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुचित कार्रवाई की जाएगी ।

13.6. टर्मिनल पर वाणिज्य प्रचालन के दौरान, हर एक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अन्दर, पूर्ववर्ती 3 महीनों के दौरान टर्मिनल के भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन सहित रिपोर्ट कोचिन पोर्ट ट्रस्ट की ओर से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा ।

14. परिणाम में और ऊपर दिये गये कारणों के लिए और एक संग्रहित मन लगाने से, **अनुलग्नक-III** में संलग्न के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल में बंकर इंधन और पी ओ एल माल हस्तन करने के लिए अप्रून्ट टैरिफ कैप इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है ।

(रानी जाधव )  
अध्यक्ष

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के पुनर्बाइनिंग सेस में विविध वित्तीय द्रव टर्मिनल के अप्रूव्ड टैरिफ की तैयारी

(रु. लाखों में)

क्रम सं	विवरण	सीओपीटी द्वारा निर्मित अनुमान											टॉप द्वारा विचारणीय अनुमान					
		दिनांक 21 नवंबर 2010 के सही प्रस्ताव			दिनांक 30 नवंबर 2010 के पुनरीकृत अनुमान				13 अगस्त के पुनरीकृत प्रस्ताव									
		मुख्य वर्ष			वार्ज वर्ष	मुख्य वर्ष			वार्ज वर्ष	बंकर इंधन एवं पी ओ एल (कम्पोसिट हस्तन)	एल पी जी	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल (कम्पोसिट हस्तन)	एल पी जी	कुल			
		बंकर इंधन एवं एल	पी ओ एल	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	पी ओ एल	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल									
	<b>अनुकूलतम कार्यक्षमता</b>																	
(क)	शेयर ऑफ वेसल आकार																	
	कर्मियों का हस्तन के लिए ( एल 1 एवं एल 2 ) वर्ष दिनों का शेयर प्रतिशत	55.71956%	44.2804%	100%	100%	55.7196%	44.2804%	100%	100%	55.7196%	44.2804%	100%	55.7196%	44.2804%	100%			
(ख)	विषय दिन ओवरटाइम ( प्रति दिन टनों में )																	
	कार्गो हस्तन प्रसार ( पी 1 एवं पी 2 )	24000	6000			24000	6000			24000	6000			24000	6000			
(ग)	अनुकूलतम कार्यक्षमता ( टनों में )	<b>3416723</b>	<b>678819</b>	<b>4095543</b>	<b>3416723</b>	<b>3416723</b>	<b>678819</b>	<b>4095543</b>	<b>3416723</b>	<b>3416723</b>	<b>678819</b>	<b>4095542</b>	<b>3416723</b>	<b>678819</b>	<b>4095542</b>			
	अनुकूलतम कार्यक्षमता मिलिबन टनों में	<b>3.42</b>	<b>0.68</b>	<b>4.10</b>	<b>3.42</b>	<b>3.42</b>	<b>0.68</b>	<b>4.10</b>	<b>3.42</b>	<b>3.42</b>	<b>0.68</b>	<b>4.10</b>	<b>3.42</b>	<b>0.68</b>	<b>4.10</b>			
<b>II</b>	<b>पूँजीगत लागत</b>																	
(क)	कार्गो हस्तन कार्यक्षमता																	
(i)	सिंचित निर्माण लागत																	
	वर्ध एन एल अग्रिम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	भद्राण चाई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	टैक्स	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4158.00	0.00	4158.00	4158.00	0.00	4158.00			
	सड़क	57.13	45.40	102.53	10.27	37.91	30.13	68.04	6.16	61.29	48.71	110.00	79.87	30.13	110.00			
	मकान, जल आपूर्ति, गंदा पानी इत्यादि..	59.99	260.58	320.57	32.09	296.56	445.31	741.87	48.20	479.47	590.67	1070.14	624.82	445.31	1070.14			
	<b>उपकुल (i)</b>	<b>117.12</b>	<b>305.98</b>	<b>423.10</b>	<b>42.36</b>	<b>334.47</b>	<b>475.44</b>	<b>809.91</b>	<b>54.36</b>	<b>4698.76</b>	<b>639.38</b>	<b>5338.14</b>	<b>4862.70</b>	<b>475.44</b>	<b>5338.14</b>			
(ii)	उपस्कर लागत																	
	समुद्रीम लाइन/गैर लाइन उपस्कर/पतेरिक्लिबिलि होस	407.74	0.00	407.74	0.56	270.70	0.00	270.70	0.55	227.88	0.00	227.88	227.88	0.00	227.88			
	पाइपलाइन	657.79	468.06	1125.85	58.66	593.83	418.59	1012.42	57.20	893.58	418.59	1312.17	893.58	418.59	1312.17			
	अग्रिम उपस्कर	0.00	1053.03	1053.03	105.43	100.87	1019.70	1120.57	9.13	605.00	1019.70	1624.70	605.00	1019.70	1624.70			
	ऊर्जा एवं बिजली, संचार	327.94	260.61	588.55	58.92	322.60	256.37	578.97	52.43	351.81	279.59	631.40	375.03	256.37	631.40			
	<b>उपकुल (ii)</b>	<b>1393.47</b>	<b>1781.70</b>	<b>3175.17</b>	<b>223.57</b>	<b>1287.99</b>	<b>1694.66</b>	<b>2982.66</b>	<b>119.32</b>	<b>2078.27</b>	<b>1717.88</b>	<b>3796.15</b>	<b>2101.49</b>	<b>1694.66</b>	<b>3796.15</b>			
(iii)	सिंचित [ (I) एवं (II) पर 5% ]	75.53	104.38	179.91	13.30	81.12	108.51	189.63	8.68	338.85	117.86	456.71	348.21	108.51	456.71			
	हस्तन कार्यक्षमता के कुल पूँजीगत लागत (i + ii + iii)	<b>1586.12</b>	<b>2192.06</b>	<b>3778.18</b>	<b>279.23</b>	<b>1703.59</b>	<b>2278.61</b>	<b>3982.19</b>	<b>182.36</b>	<b>7115.88</b>	<b>2475.12</b>	<b>9591.00</b>	<b>7312.39</b>	<b>2278.61</b>	<b>9591.00</b>			
(घ)	वर्षिक सेवा के लिए पूँजीगत लागत									<b>Main Berth</b>	<b>वार्ज वर्ष</b>	<b>कुल</b>	<b>मुख्य वर्ष</b>	<b>वार्ज वर्ष</b>	<b>कुल</b>			
(i)	वर्ष का निर्माण			6130.03	796.20			5502.48	748.65	5513.35	737.78	6251.13	5502.48	748.65	6251.13			
(ii)	ड्रडजिंग लागत			1407.51	46.92			1407.51	46.92	1407.51	46.92	1454.43	1407.51	46.92	1454.43			
	वर्षिक सेवा के लिए कुल पूँजीगत लागत			<b>7537.54</b>	<b>843.12</b>			<b>6909.99</b>	<b>795.56</b>	<b>6920.86</b>	<b>784.69</b>	<b>7705.55</b>	<b>6909.99</b>	<b>795.56</b>	<b>7705.55</b>			
(ग)	भद्राण कार्यक्षमता																	
(i)	सिंचित निर्माण लागत																	
	भद्राण चाई																	
	टैक्स					0.00	-	0.00	-									
	सड़क					4158.00	-	4158.00	-									
	मकान, जल आपूर्ति, गंदा पानी					35.80	-	35.80	-									
	<b>उप कुल (i)</b>					<b>280.07</b>	-	<b>280.07</b>	-									
(ii)	उपस्कर लागत																	
	पाइपलाइन							242.00	-	242.00	-							
	अग्रिम उपस्कर							495.00	-	495.00	-							
	ऊर्जा और प्रकाश संचरण							0.00	-	0.00	-							
	<b>उपकुल (ii)</b>							<b>737.00</b>	-	<b>737.00</b>	-							
(iii)	सिंचित [ (I) एवं (II) पर 5% ]							<b>260.54</b>	-	<b>260.54</b>	-							
	भद्राण कार्यक्षमता के लिए कुल पूँजीगत लागत (i+ii+iii)							<b>5471.41</b>		<b>5471.41</b>								
(घ)	कुल पूँजीगत लागत ( क+ख+ग )		<b>11315.72</b>		<b>1122.35</b>			<b>16363.59</b>		<b>977.93</b>		<b>17296.55</b>			<b>17296.55</b>			
(ङ)	कुल परिवर्धन पूँजीगत लागत		<b>12438.07</b>					<b>17341.52</b>				<b>17296.55</b>			<b>17296.55</b>			

मूल प्रस्ताव में दर्शाया नहीं है।

बंकर इंधन एवं पी ओ एल के लिए पूँजीगत लागत के अधीन में भद्राण कार्यक्षमता की पूँजीगत लागत शामिल है।

बंकर इंधन एवं पी ओ एल के लिए पूँजीगत लागत के अधीन में भद्राण कार्यक्षमता की पूँजीगत लागत शामिल है।

क्रम सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा निर्धारित अनुमान											टाइप द्वारा विचारातीत अनुमान				
		दिनांक 21 नवंबर 2010 के सही प्रस्ताव			39 दिनांक 30 जून 2010 के पुनरीक्षित अनुमान				13 अगस्त के पुनरीक्षित प्रस्ताव								
		मुख्य वर्ष			बार्ज वर्ष	मुख्य वर्ष			बार्ज वर्ष	बंकर ईंधन एवं पी ओ एल (कम्पोजिट हस्तन)	एल पी जी	कुल	बंकर ईंधन एवं पी ओ एल (कम्पोजिट हस्तन)	एल पी जी	कुल		
		बंकर ईंधन एवं एल	पी ओ एल	कुल	बंकर ईंधन एवं पी ओ एल	बंकर ईंधन एवं पी ओ एल	पी ओ एल	कुल	बंकर ईंधन एवं पी ओएल								
<b>III</b>	<b>प्रचालन लागत</b>																
(क)	कार्यों का हस्तन कार्यकलाप																
(i)	क्राई लान ( 2.4 लख घुंटा प्रति हेक्टर @ 6.17/- रु /घुंटा	147.30	117.07	264.37	62.79	126.32	100.38	226.70	59.63	51.98	41.31	93.29	71.54	21.75	93.29		
(ii)	मरम्मत और अनुक्षण																
	निवृत्त परिस्तरिका ( पूंजीगत लागत पर 1% )	1.17	3.06	4.23	0.42	3.34	4.75	8.10	0.54	46.99	6.39	53.38	48.63	4.75	53.38		
	कार्यिक और विद्युत मर ( पूंजीगत लागत के @ 2% )	27.87	35.63	63.50	4.47	25.76	33.89	59.65	2.39	41.57	34.36	75.92	42.03	33.89	75.92		
(iii)	बीमा ( निवृत्त स्थायी परिस्तरिका पर 1% )	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91		
(iv)	मूल्यहास																
	सड़क @ 1.63% प्रति वर्ष ( टाइप अनुमान में 3.34% में स्वीकृत )	0.93	0.74	1.67	0.17	0.62	0.49	1.11	0.10	1.00	0.79	1.79	2.67	1.01	3.67		
	मकान @ 3.34% प्रति वर्ष	2.00	8.70	10.70	1.07	9.91	14.87	24.78	1.61	16.01	19.73	35.74	20.87	14.87	35.74		
	अनुसंधान भूज/ अनिश्चित उपकरण @ 10.34%	42.16	108.88	151.04	10.96	38.42	105.44	143.86	1.00	86.12	105.44	191.56	86.12	105.44	191.56		
	श्रद्धेय, विद्युत और प्रकाश, संचारण @ 13.9%	137.12	101.36	238.48	16.36	127.47	93.89	221.36	15.25	173.23	97.12	270.35	754.84	93.89	848.73		
(v)	वास्तविक शुल्क																
	भूमि शेर	52.56	41.77	94.33	9.44	5.24	4.16	9.40	0.85	41.31	32.83	74.14	69.97	4.16	74.14		
	जल शेर	82.61	65.65	148.26	39.54	82.62	65.66	148.27	39.54	104.65	83.16	187.81	122.16	65.66	187.81		
(vi)	वेतन एवं अतिरिक्त खर्च पर अन्य व्यय ( परिस्तरिकाओं के निवृत्त मूल्य पर 5% )	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91		
	कुल प्रचालन लागत	<b>525.44</b>	<b>526.70</b>	<b>1052.14</b>	<b>150.80</b>	<b>453.76</b>	<b>469.11</b>	<b>922.87</b>	<b>124.56</b>	<b>705.18</b>	<b>470.63</b>	<b>1175.81</b>	<b>1365.08</b>	<b>390.99</b>	<b>1756.07</b>		
<b>IV</b>	<b>राजस्व आवरकता &amp; प्रस्तावित टैरिफ</b>																
(क)	हस्तन प्रभार																
(i)	राजस्व आवरकता																
	(क) कुल प्रचालन लागत	525.44	526.70	1052.14	150.80	453.76	469.11	922.87	124.56	705.18	470.63	1175.81	1365.08	390.99	1756.07		
	(ख) पूंजीगत निवेशन पर वापसी @ 16%	253.78	350.73	604.51	44.68	272.57	364.58	637.15	29.18	1138.54	396.02	1534.56	1169.98	364.58	1534.56		
	(ग) कार्यों हस्तन कार्यकलाप के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	<b>779.22</b>	<b>877.43</b>	<b>1656.65</b>	<b>195.48</b>	<b>726.34</b>	<b>833.69</b>	<b>1560.03</b>	<b>153.73</b>	<b>1843.72</b>	<b>866.65</b>	<b>2710.37</b>	<b>2535.06</b>	<b>755.57</b>	<b>3290.63</b>		
(ii)	राजस्व आवरकता का प्रभाजन																
	(क) हस्तन प्रभार ( ए आर आर के 95% )	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1751.53	866.65	2618.18	2408.31	755.57	3163.87		
	(ख) भंडार प्रभार ( ए आर आर के 5% )	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	92.19	0.00	92.19	126.75	0.00	126.75		
	(ग) निष्क्रिय प्रभार ( ए आर आर के 0% )	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
	(घ) कार्यों हस्तन कार्यकलाप से कुल राजस्व आवरकता	<b>779.22</b>	<b>877.43</b>	<b>1656.65</b>	<b>195.48</b>	<b>726.34</b>	<b>833.69</b>	<b>1560.03</b>	<b>153.73</b>	<b>1843.72</b>	<b>866.65</b>	<b>2710.37</b>	<b>2535.06</b>	<b>755.57</b>	<b>3290.63</b>		
(iii)	प्रस्तावित टैरिफ ( रु. प्रति टन )																
	विदेशीय कार्यों	22.81	129.26	-	5.72	21.26	154.72	-	4.50	53.96	161.20	-	70.49	140.54			
	तटीय कार्यों					21.26	92.83	-	4.50	53.96	96.72	-	70.49	84.32			
(घ)	बर्ज भाड़ा प्रभार																
(i)	राजस्व आवरकता																
	(क) मरम्मत एवं अनुक्षण प्रभार ( बर्ज के लिए नोम के अनुसार पूंजीगत लागत पर 1% )	61.30			7.96		55.02		7.49	55.13	7.38	62.51	55.02	7.49	62.51		
	(ख) मुख्य बर्ज के लिए @ 420000 पर अनुक्षण स्टैंडिंग एवं बार्ज बर्ज के लिए प्रति क्यू.मी. के लिए 60 रु. प्रति 10000 क्यू.मी.	252.00			6.00		252.00		6.00	252.00	6.00	258.00	252.00	6.00	258.00		
	(ग) मूल्यहास ( @ 3.34% )	251.75			28.16		230.79		26.57	231.16	26.21	257.37	230.79	26.57	257.37		
	(घ) बीमा ( बर्ज के निर्माण की लागत पर 1% )	61.30			7.96		55.02		7.49	55.13	7.38	62.51	55.02	7.49	62.51		
	उप कुल (i)	<b>626.35</b>			<b>50.08</b>		<b>592.84</b>		<b>47.54</b>	<b>593.42</b>	<b>46.96</b>	<b>640.39</b>	<b>592.84</b>	<b>47.54</b>	<b>640.39</b>		
(ii)	पूंजीगत निवेशन पर वापसी @ 16%	1206.01			134.90		1105.60		127.29	1107.34	125.55	1232.89	1105.60	127.29	1232.89		
(iii)	बीरिंग सेवा से कुल राजस्व आवरकता (I+ii)	<b>1832.36</b>			<b>184.98</b>		<b>1698.44</b>		<b>174.84</b>	<b>1700.76</b>	<b>172.52</b>	<b>1873.28</b>	<b>1698.44</b>	<b>174.84</b>	<b>1873.28</b>		
(iv)	बर्ज भाड़ा प्रभार ( वेसल/काच )																
	प्रति हज़े प्रति बी आरटी दर रु. में- विदेशी	1.23			2.32		1.43		2.19	1.42	1.94		1.421	---			
	प्रति हज़े प्रति बी आरटी दर रु. में- तटीय						0.86		2.19	0.85	1.94		0.852	1.968			

क्रम सं	विवरण	सीओपीटी द्वारा निर्धारित अनुमान							टाइप द्वारा विचारातीत अनुमान					
		दिनांक 21 नवंबर 2010 के सही प्रस्ताव			39 दिनांक 30 जून 2010 के पुनरीक्षित अनुमान				13 अगस्त के पुनरीक्षित प्रस्ताव					
		मुख्य वर्ष			वार्ज वर्ष			मुख्य वर्ष			वार्ज वर्ष			
		बंकर इंधन एवं एल	पी ओ एल पी जी	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओएल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल (कम्पोजिट हस्तन)	एल पी जी	कुल	बंकर इंधन एवं पी ओ एल (कम्पोजिट हस्तन)	एल पी जी
(ग)	भंडारण प्रभार													
(i)	प्रचालन लागत													
	क. श्रमता लागत (2.4 लाख यूनिट प्रति हेक्टर @ 6.17/यूनिट)						31.89	-	31.89					
	ख. मरम्मत और अक्षयण													
	विश्वित परिसरति ( एंजीन लागत पर 1%)						44.74	-	44.74					
	एंजीन लागत के 2% वार्षिक एंज विद्यन मर						14.74	-	14.74					
	ग. बीमा ( निवल म्शायी परिसरति पर 1%)						54.71	-	54.71					
	घ. मूल्यहास													
	सड़क @ 1.63 % प्रति वर्ष						0.58	-	0.58					
	मकान @ 3.34 % प्रति वर्ष						9.35	-	9.35					
	अभियान उपकरण @ 10.34 %						51.18	-	51.18					
	टैक, पाइपलाइन एंज विजली ओ प्रकाश संभरण @ 13.91 %						612.04	-	612.04					
	च. लाइसेंस शुल्क													
	भूमि खेज						63.89	-	63.89					
	जल खेज						0.00	-	0.00					
	च. वेतन एवं अतिरिक्त खर्च पर अन्य व्यय ( परिसरतिवों के कुल मूल्य पर 5%)						54.71	-	54.71					
	कुल प्रचालन लागत ( क-च)						937.84	-	937.84					
	(ii) वृद्धि निवहन के @ 16% पर वापसी						875.43	-	875.43					
	(iii) भंडारण कार्यकलाप से अ कुला राब ख की आवश्यकता (i +ii)						1813.26	-	1813.26					
(iv)	भंडारण प्रभार ( रु. प्रति टन प्रति दिन )													
	कामो आकषित के भंडारण प्रभार %									25%	-		25%	-
	कामो आकषित के भंडारण प्रभार ( टन )									854180.90	-		854180.75	-
	राबख आवश्यकता ( रु. लाखों में )									92.19	-		126.75	-
	3 दिनों के कुगत अवधि के पर औसत भंडारण दिन									2	-		2	-
	प्रति टन प्रति दिन भंडारण प्रभार ( रु. में )						18.77	-			-			-
	प्रथम दो दिन ( 3 दिनों के कुगत अवधि के पर )									5.40	-		7.42	-
	अगले दो दिन									8.09	-		11.13	-
	उर्वर दिन से									10.79	-		14.84	-

मूल प्रस्ताव में नहीं दर्शाया गया।

संशोधित प्रस्ताव में, कम्पोजिट हस्तन सेवा के एक भाग के रूप में स्वीकृत किया गया।

संशोधित प्रस्ताव में, कम्पोजिट हस्तन सेवा के एक भाग के रूप में स्वीकृत किया गया।

⊕ सीओपीटी द्वारा प्राप्त हस्तन प्रभार में भंडारण टैक पर प्रति वर्ष के 578 लाख रु. रकम की मूल्यहास नहीं जोड़ा गया है।

\* सीओपीटी के अनुमान में भंडारण टैक के मूल्यहास नहीं जोड़ा गया है।

**हटीच कामों हस्तन - एल पी जी के लिए रिआवती दर**

क्रम सं	विवरण	सीओपीटी द्वारा स्वीकृत 30-6-2010	सीओपीटी द्वारा स्वीकृत - 13-8-2019	टाइप द्वारा स्वीकृत 16-8-2010
i.	एलपीजी की कुल श्रमता ( टन )	678819	678819	678819
ii.	एलपीजी के लिए हटीच कामों शंकर	52%	52%	52%
iii.	हटीच कामों की श्रमता ( टन )	350000	352985.88	352985.88
iv.	हटीच कामों के लिए रिआवती दर	60%	60%	60%
v.	समाश्रित हटीच श्रमता ( टन )	210000	211791.528	211791.528
vi.	विदेशी कामों की श्रमता ( टन )	328819	325833.12	325833.12
vii.	कुल समाश्रित श्रमता ( टन )	538819	537624.648	537624.648
viii.	कुल राबख आवश्यकता ( रु. लाखों में )	833.69	866.65	755.57
ix.	विदेशी कामों के लिए हस्तन प्रभार ( रु. में प्रति टन )	154.72	161.20	140.54
x.	हटीच एल पी जी के लिए हस्तन प्रभार ( रु. में प्रति टन )	92.83	96.72	84.32

## बर्थ भाड़ा संगणना

21 नवंबर 2009 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा उल्लिखित

क्रम सं	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	बार्ज
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	कार्गो के लिए बर्थ घंटों की संख्या	घंटा	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	जी आर टी घंटा	घंटा	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाखों में			1832.36	184.98
	बर्थ भाड़ा प्रभार	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.23	2.32

30 जून 2010 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा उल्लिखित

क्रम सं	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	बार्ज
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	कार्गो के लिए बर्थ घंटों की संख्या	घंटा	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	जी आर टी घंटा	घंटा	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	तटीय वेसलों का शेयर		50%	52%		
v.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाखों में			1698.44	174.84
	बर्थ भाड़ा प्रभार- विदेशी	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.43	2.19
	बर्थ भाड़ा प्रभार- तटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.86	2.19

13 अगस्त 2010 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा उल्लिखित

क्रम सं	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	बार्ज
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	औसतन पार्सल आकार	टन	25000	7500		1400
iii.	पंजीकृत जहाजों की संख्या		137	91		2441
iv.	प्रति जहाज औसतन समय	दिन	1.04	1.25	2.29	0.12
v.	प्रति जहाज जहाज घण्टों की संख्या		25.00	30.00	55.00	2.80
vi.	जी आर टी घंटा	घंटा	100181250	49631400	149812650.00	8885240
vii.	तटीय वेसलों का शेयर		50%	52%		50%
viii.	तटीय वेसलों के लिए जी आर टी घंटा		50090625	25589949.84	75680574.84	4442620
ix.	विदेशी वेसलों के लिए जी आर टी घंटा		50090625	24041450.16	74132075.16	4442620
x.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाखों में			1700.76	172.52
xi.	बर्थ भाड़ा प्रभार- विदेशी	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.42	1.94
xii.	बर्थ भाड़ा प्रभार- तटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.85	1.94

टाइप द्वारा स्वीकृत अनुमान

क्रम सं	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	बार्ज
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	(क) बंकर इंधन/एलपीजी के लिए हस्तन दर	टन/दिन	24000	6000		-
	(ख) बार्ज के लिए हस्तन दर	टन/घंटा	-	-		500
iii.	औसतन पार्सल आकार	टन	25000	7500		1400
iv.	पंजीकृत जहाजों की संख्या		137	91		2441
v.	प्रति जहाज औसतन समय	दिन	1.04	1.25	2.29	-
vi.	प्रति जहाज/बार्ज की घंटों की संख्या		25.00	30.00	55.00	2.80
vii.	जी आर टी घंटा	घंटा	100181250	49631400	149812650.00	8885240
viii.	तटीय वेसलों का शेयर		50%	52%		100%
ix.	तटीय वेसलों के लिए जी आर टी घंटा		50090625	25589949.84	75680575	8885240
x.	विदेशी वेसलों के लिए जी आर टी घंटा		50090625	24041450.16	74132075	0
xi.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाखों में			1698.44	174.84
xii.	बर्थ भाड़ा प्रभार- विदेशी	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.421	---
xiii.	बर्थ भाड़ा प्रभार- तटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.852	1.968

मुख्य बर्थ में विदेशी/तटीय वेसल के लिए कार्यकारी दर						
$74132075 X + 75680575 * 0.6 X =$					1698.44	
$74132075 X + 45408345 X =$					1698.44	
$X =$ विदेशगामी वेसल दर					1.421	
तटीय वेसल दर = $0.6 X$					0.852	

## कोचिन पोर्ट ट्रस्ट

## विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल केलिए अपफ्रन्ट टैरिफ टर्मिनल

## अध्याय -I

## 1.1. व्याख्या - सामान्य

इस दरमान में, संदर्भ के अनुसार अपेक्षित, निम्नांकित व्याख्या लागू करना है :

- (i) “तटीय जहाज़” अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा अंगीकृत तटीय लाईसेंस के साथ जारी की गई किसी पत्तनों या भारत के किसी जगह के बीच में व्यापार मात्र में नियुक्त किसी जहाज़ से माना जाता है ।
- (ii) “दिन” अर्थात् 24 घंटों की अवधि से एक दिन के 06.00 घंटों से शुरु होकर तथा अनुवर्ती दिन में 06.00 घंटों में समाप्त होने से माना जाता है ।
- (iii) “विदेशगामी जहाज़” अर्थात् तटीय जहाज़ से परे अन्य किसी जहाज़ से माना जाता है ।

## 1.2. सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i) जहाज़ की स्थिति, सीमाशुल्क या नौवहन महा निदेशक द्वारा प्रमाणीकरण किए अनुसार, जहाज़ के उद्ग्रहण संबंधी प्रभार पर निर्णय करने केलिए यह स्पष्ट तथ्य है कि जहाज़ “तटीय” या विदेशगामी ; तथा, कार्गो की प्रकृति या उसकी स्रोत इस उद्देश्य केलिए कोई संबद्धता नहीं है ।
- (ii) (क) सभी तटीय जहाज़ों के जहाज़ संबंधी प्रभार अनुकूल प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए अन्य जहाज़ों केलिए ।
- (ख) तर्मल कोयला, पी ओ एल सहित क्रूड, लोहा खनिज, खनिज लोहा पेल्लट साधारण कार्गो संबंधी प्रभार 60% से अधिक नहीं होना चाहिए सभी तटीय कार्गो के कार्गो संबंधी प्रभार ।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभार के संबन्ध में, जहाज़-तट स्थानान्तरण और भंडारण यार्ड से वार्फेज को जोडकर स्थानान्तरण/के से के तक केलिए सभी संबन्धित हस्तन प्रभार पर रिआयती दर उद्ग्रहीत करना चाहिए ।
- (घ) विदेश पोर्ट से एक कार्गो, जो भारतीय पोर्ट ‘क’ में से तदनन्तर यानान्तरण केलिए भारतीय पोर्ट ‘ख’ में पहुँचता है उसके तटीय समुद्रीयात्रा केलिए संबंधित रिआयती प्रभार उद्ग्रहीत करना है । दूसरे अर्थ में, भारतीय पोर्ट में से/तक अनुमत जहाज़ द्वारा वहन किये गये कार्गो जो तटीय समुद्रीयात्रा करता है वे रिआयती केलिए योग्य हैं ।
- (iii). विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज
  - (क) उपभोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतान पर दण्डस्वरूप ब्याज की भुगतान करना है । उसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दण्डस्वरूप ब्याज की भुगतान करना चाहिए ।

- (ख) दण्डस्वरूप ब्याज का दर स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के प्रारंभिक ऋणद दर के 2% से अधिक होगी ।
- (ग) वापसी के विलंब तो पूर्ण किए गए सेवा के 20 दिन पूर्ण करने के या उपभोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के तारीख से, जो कोई बाद के हो से गिनती की जाएगी ।
- (घ) उपभोक्ता के विलंब भुगतान तो टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों के प्रस्तुत करने के 10 दिनों के बाद ही गिनती की जाएगी । तथापि, यह उपबन्ध सेवाओं की उपलब्धता के पहले भुगतान की गई मामलों के संबन्ध में लागू नहीं होगी जहाँकि पेशगी में प्रभार की भुगतान इस दरमान के रूप में निर्धारित की गई है ।
- (iv) (क) देय की गिनती के उद्देश्य के लिए भार की इकाई 1 टन या 1,000 किलोग्राम, वोलियम मापमान की इकाई 1 क्यूबिक मीटर और बल्क में द्रव के लिए क्षमता मापमान की इकाई 1,000 लिटर होनी चाहिए ।
- (ख) वोलियम द्वारा मापमान या किसी व्यक्तिगत मर्दों की क्षमता की निवल भार की गिनती करते समय, भागिक तक के एवं 0.5 भागिक सहित को 0.5 इकाई के रूप में मान लेना है तथा 0.5 इकाई से ऊपरवाले को एक इकाई के रूप में मान लेना है, जहाँ कहीं स्पष्ट किए के अलावा छोड़कर ।
- (v) गिनती की गई सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्च रूपये में राऊंड ऑफ करना चाहिए ।
- (vi) किसी एक आवेदन/बिल में वसूल की गई न्यूनतम प्रभार एक सौ रूपये मात्र (100/- रू.) होना चाहिए ।
- (vii) वापसी रकम की दावा 100/- रूपये या उससे अधिक न होनेवाले किसी दावे की वापसी नहीं करना चाहिए । उसी प्रकार , टर्मिनल प्रचालक को, उन्हें वापस करने की देय रकम अगर 100/- रू. से कम है तो अनुपूरक या कम दाम प्रभार बिल प्रस्तुत करना चाहिए ।
- (viii) (क) दरमान में निर्धारित दर उच्चतम स्तर के हैं, उसी प्रकार, छूट और कटौती न्यूनतम मूल्य पर हैं । प्रचालक को, अगर वे चाहते हैं तो, निम्न दर प्रभारित कर सकते हैं/ या उच्च छूट और कटौती अनुमत कर सकते हैं ।
- (ख) प्रचालक, अगर वे चाहते हैं तो निर्धारित शर्तबन्द दरमान में निर्धारित दर के संचालन में परिमेय प्रस्तुत कर सकते हैं, जो उपभोक्ता को प्रति यूनिट की दर में सहायता प्रदान करती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दर उच्चतम स्तर से अधिक न होती है ।
- (ग) प्रचालक को ऐसे निम्न दर और/या ऐसे दर के संचालन के शर्तबन्द को सार्वजनिक से अधिसूचित करना चाहिए और ऐसे निम्न दरों के आगे की प्रभार सार्वजनिक को अधिसूचित करना है और ऐसे दरों के संचालन के शर्तबन्द के अनुसार बशर्ते कि नियत नए दर टैप द्वारा अधिसूचित दर से अधिक नहीं होना चाहिए ।
- (ix) उपभोक्ता को प्रचालक द्वारा आरोप्य उचित स्तरवाले विलम्ब के लिए प्रभार भुगतान की आवश्यकता नहीं है ।

## अध्याय -II

### वेसल संबन्धी प्रभार

#### 2. बर्थ भाड़ा प्रभार की अनुसूची

क्रम संख्या	वर्गीकरण	प्रति घंटे या तदनु रूप भाग का प्रति जी आर टी दर रूपये में
(i)	मुख्य बर्थ में वेसल :	
	(क) विदेशगामी वेसल	1.421
	(ख) तटीय वेसल	0.852
(ii)	बार्ज लोडिंग बर्थ में बार्ज	1.968

टिप्पणी :

- (i) वेसल के बर्थिंग से अन्-बर्थिंग की अवधि के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार इकट्ठा करना चाहिए ।
- (ii) (क) बर्थ भाड़ा जहाज़ के प्रस्थान करने के सिगलिंग समय के 4 घंटों बाद रोकना चाहिए । बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में बर्थ भाड़ा रोकना चाहिए ।  
 (ख) उचित ज्वार-भाटे की स्थिति, प्रतिकूल मौसम तथा रात नौचालन के अभाव में जहाज़ के इन्तज़ार समय को छोड़ना चाहिए ।  
 (ग) जहाज़ के मास्टर/एजन्ट को नौचालन की तैयारी तो केवल उचित ज्वार-भाटे एवं मौसम शर्तों के अनुसार करना चाहिए ।
- (iii) गलती सिगनल के लिए दण्डस्वरूप बर्थ भाड़ा तो एक दिन (24 घंटों की) के बर्थ भाड़े प्रभार के समान होनी चाहिए । जब वेसल प्रस्थान की तैयारी सिगनल में है 'गलती सिगनल' होगी तथा वेसल में होनेवाली ऐसे अन्य कारणों से या पूर्ण नहीं किए कार्यों प्रचालन या वेसल के अन्-बर्थिंग के लिए इंजन के बिना तैयारी के फलस्वरूप पाइलट की प्रत्याशा में उसकी मांग कर सकता है । जब कभी एक वेसल प्रस्थान करने में अनुकूल ज्वार-भाटे, रात नौचालन के अभाव में या प्रतिकूल मौसम स्थिति में सिगनलिंग तैयारी रहित हो सकती है ।
- (iv) टर्मिनल प्रचालक द्वारा गैर-उपलब्धता/उपस्कर के ब्रेक-डौन या ऊर्जा पराजय या टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य अन्य कारणों से जससे वेसल को बर्थ में बेकाम रहने के लिए मज़बूर लगातार एक घंटे या उससे अधिक समयावधि के लिए कोई बर्थ भाड़ा उद्ग्रहीत नहीं करना चाहिए ।

## अध्याय -III

### कार्गो संबन्धी प्रभार

#### 3. कम्पोसिट हस्तन प्रभार की अनुसूची:

(प्रति टन रूपये में)

क्रम संख्या	जिन्स का विवरण	विदेशगामी वेसल	तटीय वेसल
(i)	बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल	70.49	70.49
(ii)	एल पी जी	140.54	84.32

**टिप्पणी :**

- (i) बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल केलिए हस्तन प्रभार तो मुख्य बर्थ के वेसल से कार्गो के अनलोडिंग कम्पोजिट सेवा/टैंक, पाइप लाइन से भंडार टैंक में एक्सचेंज पिट के ज़रिए स्थानान्तरण, एक्सचेंज पिट से भंडारण टैंक में पाइपलाइन के ज़रिए स्थानान्तर, टैंक में 3 दिनों केलिए मुफ्त भंडारण, भंडारण टैंक से बार्ज लोडिंग बर्थ में पाइपलाइन तथा एक्सचेंज पिट के ज़रिए स्थानान्तरण बार्ज बर्थ के बार्जर में कार्गो लोडिंग, प्रचालक द्वारा उपबंध किए गए अन्य सभी विविध प्रभार जिसेकि इस दरमान में अन्य कोई प्रभार द्वारा अमुक रूप से प्रबन्ध नहीं किया गया हो ।
- (ii) एल पी जी केलिए हस्तन प्रभार तो मुख्य बर्थ के अनलोडिंग के कम्पोजिट सेवा केलिए वार्फेज, अन्य सहायक सेवा एवं अन्य सभी विविध सेवा केलिए जिन्हें प्रचालक द्वारा इस दरमान में अन्य कोई प्रभार द्वारा अमुक रूप से प्रबन्ध नहीं किया गया हो ।

**4. बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो पर भंडारण प्रभार :**

- (क) मुफ्त अवधि 3 दिन मुफ्त
- (ख) मुफ्त अवधि के बाद बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल पर भंडारण प्रभार:

विवरण	प्रति दिन प्रति टन केलिए दर रूपये में
प्रथम दो दिनों केलिए (3 दिनों की मुफ्त अवधि से परे)	7.42
अगले दो दिन	11.13
5 वां दिन से	14.84

**टिप्पणी :**

- (i) मुफ्त अवधि की गिनती केलिए सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियों एवं टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़ देना चाहिए ।
- (ii) वेसल से अन्तिम कार्गो के उतारनेवाले आगामी दिन से मुफ्त अवधि की गिनती करना चाहिए ।
- (iii) जब टर्मिनल प्रचालक उपभोक्ता के वनती के अनुसार जहाज़ से कार्गो के उतारने/चढ़ाने की स्थिति में नहीं है टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारण के फलस्वरूप कार्गो पर भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं करना चाहिए ।

**5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) तक केलिए सामान्य टिप्पणी :**

टैरिफ कैप तो स्फीति केलिए सूचित की जाएगी, मगर 1 जनवरी 2010 एवं संबंधित साल के 1 जनवरी के बीचवाले बड़े पैमाने (डब्लियु पी आई) की भिन्नता की 60% के हद तक होना चाहिए । टैरिफ के ऐसे ओटोमेटिक टिकाऊ हर साल की जाएगी तथा टिकाऊ टैरिफ कैप संबंधित साल के 1 अप्रैल से आनेवाले साल के 31 मार्च तक लागू की जाएगी ।

.....