

( भारत के राजपत्र असाधारण के भाग - III परिच्छेद 4 में प्रकाशित )  
महा पत्तनों संबंधी टैरिफ प्राधिकरण

जी. संख्या - 285

नई दिल्ली, 2 नवंबर 2010

अधिसूचना

महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (38 का 1963), की धारा 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महा पत्तन संबंधी टैरिफ प्राधिकरण एतद्द्वारा प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टैम्प/52/2007-मिस, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा जो इसके अधीन संलग्न आदेश में महा पत्तनों में पीपीपी परियोजना हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं के अनुसार कंडला पोर्ट के तूणा स्थित टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल को पीपीपी पद्धति के अधीन विकसित किए जाने हेतु अद्यतन टैरिफ आवरण नियत करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष.

**महापत्तनों के लिए टैरिफ संबंधी प्राधिकरण**  
**केस संख्या . टैम्प /42/2009-केपीटी**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

**आदेश**

(अगस्त , 2010 के \_\_\_\_\_ दिन को पारित )

यह केस कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) से प्राप्त एक ऐसा प्रस्ताव है जो महा पत्तनों पर पी पी पी परियोजनाओं के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार पी पी पी पद्धति के अधीन कंडला पोर्ट पर तूणा के नजदीक टेकरा के पास विकसित किए जानेवाले शुष्क थोक टर्मिनल अप के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित है ।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 07 अक्टूबर 2009 के प्रस्ताव में उल्लिखित प्रमुख मुद्दे निम्नवत् थे :-

(क) संभाले जाने वाले नौभारों का प्रकार:-

सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार जैसे कि कोयला, उर्वरक, उर्वरक संबंधी कच्चा माल, नमक , लौह अयस्क तथा गेहूँ को संभालना है । चूंकि बाजार संबंधी प्रवृत्ति, मांग / आपूर्ति के तरीके आदि जैसे घटक रियायत की अवधि के दौरान परिवर्तित हो सकते हैं अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संभाले जानेवाले विविध नौभारों का हिस्सा समान शेयर रखा है ।

(ख) प्रहस्तन दर  
रखे गए प्रहस्तन दर निम्नवत् थे :-

नौभार	प्रहस्तन दर टन /दिवस
कोयला	35,000
उर्वरक /उर्वरक संबंधी का कच्चा माल	35,000
नमक	35,000
लौह अयस्क	40,000
गेहूँ	15,000

(ग) अधिकतम क्षमता

अधिकतम टर्मिनल क्षमता 8.3 मिलियन मैट्रिक टन (एमएम टी) प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है ।

(घ) पूंजीगत लागत

कुल पूंजीगत लागत रू.88223 लाख निर्धारित की गई जिसके नौभार प्रहस्तन नौभार क्रियाकलाप के मद्दे रू .67993 लाख (अर्थात् सिविल संचरचना के मद्दे रू.34112 लाख + रू.33881 लाख उपस्कर लागत ) तथा 600 मीटर लम्बे घाट के निर्माण के लिए रु.20230 लाख समाविष्ट है ।

(ड) परिचालन लागत

प्रहस्तन क्रियाकलाप के लिए परिचालन लागत रू.13383 लाख प्राक्कलित की गई है। चूंकि जलयान भारक/कन्वेनर परिकल्पित है अतः बहुदेशीय नौभार घाट के लिए दिए गए मानकों के बजाय कोयला टर्मिनल के लिए दिए गए परिचालन लागत संबंधी मानकों पर विचार किया गया।

(च) प्रस्तावित टैरिफ आवरण

रू. 242.62 करोड़ की प्राक्कलित राजस्व अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण निम्नवत् है :

क्रम संख्या	विवरण	प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण (रूपयों में)
(i).	नौभार प्रहस्तन प्रभार	263.07 प्रति टन
(ii).	भंडारण प्रभार	14.62 प्रति टन
(iii).	विविध प्रभार	14.62 प्रति टन
(iv).	घाट भाड़ा प्रभार:	
	(क). विदेशी जलयान हेतु	0.32 प्रति जी आर टी प्रति घंटा
	(ख). तटीय जलयान हेतु	0.19 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा

2.2. तत्पश्चात् कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 10 नवम्बर, 2009 के उनके पत्र द्वारा विषयाधीन प्रस्ताव पर परामर्श किए जानेवाले पूर्व अर्हक बोली कर्ताओं की एक अनन्तिम सूची सहित साध्यता रिपोर्ट की एक प्रति अग्रेषित की है।

3.1. प्रारंभिक जाँच के दौरान प्रस्ताव में कुछ कमियाँ पाई गईं जिसके विवरण नीचे बताए गए हैं :-

(i) टर्मिनल की अधिकतम क्षमता का परिकलन करते समय पोर्ट द्वारा विविध नौभार मर्दों के लिए रखी गई प्रहस्तन दरें मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप नहीं हैं। पोर्ट ने अन्य नौभार मर्दों के अभारण दर में अंतर के कारण स्पष्ट नहीं किए हैं।

(ii) नौभार प्रहस्तन उपकरणों की सूची मार्गदर्शिका में निर्धारित उपकरणों के मानकीय स्तर से मेल नहीं खाती। सिवाय जलयान भारक के, मानकों में अन्तर के कारण नहीं बताए गए हैं।

(iii) क्षमता परिकलन में मानी गई पण्यों से संबंधित प्रहस्तन दर में अंतर है जैसे लौह अयस्क (40,000 टन / दिवस), गेहूँ (15,000 टन /दिवस) और कोयला (35,000 टन /दिवस). किन्तु कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विशिष्ट उत्पादकता स्तर पर आधारित विभिन्न नौभार मर्दों के लिए विशिष्ट प्रहस्तन दरें प्रस्तावित नहीं की हैं।

(iv) प्रारूप अद्यतन टैरिफ अनुसूची के साथ प्रस्ताव संलग्न नहीं थी।

(v) पूंजीगत लागत प्राक्कलित करते समय पोर्ट ने पूंजीगत लागत पर लागत वृद्धि 5%, पर पूर्व परिचालन व्यय 2% पर, वित्तीय प्रभार 1% पर और निर्माण के दौरान ब्याज 10% रखा है जो अद्यतन टैरिफ

की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से मेल नहीं खाती, जिसमें सिविल तथा उपस्कर लागत की विविध लागत 5% की दर पर प्राक्कलित करने हेतु मानक अनुबद्ध करता है ।

3.2. पोर्ट द्वारा उक्त कमियों और मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों में अन्तर के कारण नहीं दर्शाए जाने के मद्दे नज़र यह पाया गया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 7 अक्टूबर, 2009 के प्रस्ताव पर कार्यवाई करना संभव नहीं है । अतः हमारे दिनांक 11 नवंबर, 2009 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि वे संप्रेक्षित कमियों को विधिवत् पूरा करते हुए मार्गदर्शिकाओं से अंतर होने के कारण स्पष्ट करते हुए विस्तृत प्रस्ताव दर्ज करें । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 7 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर जानकारी /स्पष्टीकरण दिया । उठाए गई प्रश्नों और के पी टी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण नीचे दिए गए हैं :

क्रम संख्या	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट(केपीटी) का टर्मिनल विकसित करने के लिए अद्यतन टैरिफ आवरण निर्धारित करने का प्रस्ताव कंडला पोर्ट पर तूणा के नजदीक शुष्क बल्क टर्मिनल विकसित करने के लिए प्रस्तावित परियोजना पर आधारित बनाया गया प्रतीत होता है । जैसा कि पूर्ववर्ती अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के मामले में कंडला पोर्ट ट्रस्ट के ध्यान में पहले ही लाया जा चुका है कि इस प्राधिकारण द्वारा निर्धारित किए जानेवाले टैरिफ आवरण केवल प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होंगे बल्कि अगले पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट पर नौभार प्रहस्तन सुविधा के लिए परवर्ती बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगे । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस पत्र में उठाए गए मुद्दों पर अनुक्रिया प्रस्तुत करते समय इस स्थिति का ध्यान रखें ।	टैम्प ने राजपत्र सं. 192 दिनांक 12 नवम्बर 08 कंडला पर बी ओ टी के आधार पर 13वीं से 16वीं बहुदेशीय नौभार (तरल / कन्टेनर के सिवाय ) घाट के विकास के कार्य के लिए टैरिफ अधिसूचित की थी । ये नौभार घाट कंडला खाड़ी के अंदर विद्यमान 1 से 12 शुष्क नौभार घाटों के साथ पंक्ति में स्थापित किए जाने हैं । साथ ही कंडला में इस शुष्क नौभार घाट प्रक्षेत्र को पहले से ही सभी मूलभूत संरचनाओं सुविधाओं जैसे सड़क-रेल संयोजन, जलापूर्ति विद्युतीकरण आदि उपलब्ध कराई गई है । किन्तु 'तूणा के निकट टेकरा के पास प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल" को उ टेकरा के पास कंडला खाड़ी के पश्चिमी मुहाने पर कंडला खाड़ी से लगभग 17 कि मी बाहर स्थापित किया जाना है । इसके अलावा प्रस्तावित टर्मिनल में कोई मूलभूत संरचना सुविधा उपलब्ध नहीं है क्योंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट पहली बार ही कंडला के बाहर ऐसी सुविधा विकसित करने जा रहा है । दूसरे शब्दों में प्रस्तावित टर्मिनल हरित क्षेत्र परियोजना है ।
2	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दर्ज किया गया अद्यतन टैरिफ प्रस्ताव, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से बहुत ज्यादा अंतर सूचित करता है परंतु टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.2. द्वारा यथापेक्षित, यथापेक्षित उन अंतरों का औचित्य अथवा स्पष्टीकरण नहीं दिया है । पोर्ट में परिकल्पित किया कि शुष्क थोक नौभार यथा कोयला , लौह अयस्क , उर्वरक, लौह अयस्क गेहूँ आदि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जाने है । पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि कोयले की भारण दर कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार लिया है । अन्य नौभार मदों जैसे कि उर्वरक, नमक, आदि जिस प्रहस्तन दर के आधार पर कोयले की प्रहस्तन दर रखी है, उसे प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किया है । मार्गदर्शिकाओं में लौह अयस्क हेतु पृथक प्रहस्तन दर निर्धारित की है । टैरिफ प्रस्ताव में रखी गई प्रत्येक नौभार मद की प्रहस्तन दर	प्रस्तावित टर्मिनल सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार संभालेगा अतः वर्तमान प्रस्ताव में टैरिफ सूची मार्गदर्शिकाओं के अनुसार बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन के लिए मानदण्ड लागू होंगे । शुष्क बल्क नौभार के अधीन नौभार की विविधता का समावेश है जो 30 सालों की सुविधा अवधि के दौरान सुविधाग्राहों द्वारा संभाला जा सकता है । अतः इस समय यह निर्धारित कर पाना संभव नहीं है कि रियायत अवधि के द्वारा किस प्रकार का शुष्क थोक नौभार संभाला जाएगा इस प्रकार यह विविध घटकों पर आधारित है यथा बाजार दृश्य योजना , अन्तर्प्रदेश की व्यापार अपेक्षा, मांग और आपूर्ति आदि । इसे ध्यान में रखते हुए टैरिफ परिलित करते हुए साध्यता रिपोर्ट में नमूने के आधार पर दिए गए शुष्क थोक नौभार ( जैसे कि कोयला, उर्वरक, उर्वरक हेतु कच्चा माल तथा खाद्य सामग्री ) पर ध्यान दिया है । इसके अलावा प्रस्तावित टर्मिनल पर संभाले जाने वाले नौभार ( सभी प्रकार का शुष्क थोक नौभार) के प्रकार के अनुसार बहुदेशीय घाट के लिए टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार दर सूची निर्धारित के मानक लागू होंगे । किन्तु प्रस्तुत किए गए परिशोधित प्रस्ताव में टर्मिनल की इस प्रकार परिकल्पित क्षमता नौभार के प्रकार से पूर्णतया स्वतंत्र है और उनके शेयर 30 वर्षों की रियायती अवधि के विस्तार तक प्रस्तावित टर्मिनल में संभाले जाने की संभावना है ।

	को विस्तृत विश्लेषण दर प्रमाणित करते हुए औचित्य दिया जाए ।	चूंकि जलयान भारक/अभारक द्वारा विभिन्न प्रकार के शुष्क नौभार संभाले जाने है अतः कोयला टर्मिनल हेतु आशयित अनुलग्नक-III की सारणी-I के मानक के अनुसार प्रहस्तन दरें ली जाएंगी ।
3	कोयला टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में अपेक्षित है कि टर्मिनल की अधिकतम क्षमता को दो क्षमताओं अर्थात् अधिकतम भित्ति घाट क्षमता और अधिकतम यार्ड क्षमता । इन दोनों में से कमतर के आधार पर निर्धारित किया जाए । किन्तु पोर्ट ने टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता निर्धारित नहीं की है ।	वर्तमान प्रस्ताव बहुदेशीय घाट के मानदकों पर आधारित है किन्तु प्रहस्तन उपस्करों से अनत्र होने के कारण कोयला टर्मिनल के लिए मानदकों में से केवल नौभार की प्रहस्तन दरों पर ही विचार किया है ।
4	कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में दो जहाज अभारक विहित है । इसकी तुलना में अनुबन्ध-VI में प्रस्तुत की गई पूंजीगत लागत में तीन जहाज अभारक और एक जहाज भारक दर्शाया है अर्थात् निर्धारित मानदकों की 2 संख्या की तुलना में 4 संख्या विचार में रखी है । मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों में अन्तर होने के कारण स्पष्ट किए जाएं ।  यदि अतिरिक्त उपस्कर उचित कारणों के लिए लगाए जाने प्रस्तावित है तो मार्गदर्शिकाओं में विधारित प्रहस्तन मानकों में भी अतिरिक्त जहाज भारकों /अभारकों के निष्पादन को ध्यान में रखते हुए उसके अनुरूप समायोजित किया जाए ।	कृपया उक्त मद सं. 2 तथा 3 के अनुपालन का अवलोकन करें ।
5	पूंजीगत लागत में ध्यानार्थ रखे गए उपस्कर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित नियामक उपस्करों की सूची के साथ मेल खाते नहीं पाये गये । मार्गदर्शिकाओं से अन्तर होने के औचित्य और उसे निर्धारित मानकों के संदर्भ में मदवार स्पष्ट करें ।	वर्तमान प्रस्ताव बहुदेशीय घाट के लिए मानकों पर आधारित है तथापि जैसाकि उक्त मद सं. 2 के अनुपालन में बताया गया है कि प्रहस्तन उपस्करों से अंतर होने के कारण कोयला टर्मिनल के मानकों में से मात्र नौभार के प्रहस्तन दरों को ही विचार में रखा है अतः वर्तमान प्रस्ताव में जहाज भारकों के सिवाय अन्य प्रहस्तन उपकरणों पर विचार किया जाना अपेक्षित नहीं है । तथापि, चित्ति यार्ड में नौभार हटाने के लिए नियोजित किए जाने हेतु अपेक्षित विविध उपकरणों के मदे सकल प्राक्कलन में रू. 83 करोड़ की एक मुश्त राशि समाविष्ट है ।
6	8 लाख घन मीटर का भंडारण क्षेत्र आबंटित किया जाना प्रस्तावित है और क्षेत्र की आवश्यकता के संदर्भ के साथ स भंडारण क्षेत्र को विकसित किये जाने हेतु प्रस्तावित सिविल लागत, का औचित्य दिया जाए । यह भी सुनिश्चित किया जाना जरूरी है कि आबंटित क्षेत्र टर्मिनल की क्षमता के अनुरूप है ।	इस भंडारण क्षेत्र के विकास लागत में जिन निर्माण कार्यों का समावेश है, वे ये हैं : (i) सीमा शुल्क और सुरक्षा की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए फाटकों को प्रावधानों सहित सीमाशुल्क चार दिवारी (ii) चित्ति यार्ड से /की तरफ त्वरित तथा कुशलता से नौभार हटाने के लिए रेलवे के साथ-साथ अंतरित सड़क जाल (iii) विविध उचित सामग्री से भूमि सुधार कार्य है ताकि क्षेत्र का परिसर्जित शीर्षभाग उच्चतम उच्चजल स्तर से काफी ऊपर हो तथा (iv) नौभार का भार सहन कर पाने तथा नौभार को खाली करने हेतु चित्ति यार्ड में लगाई जानेवाली मशीनरी के लिए यथोचित उच्चजल तथा

		<p>भूमिपृष्ठ का प्रावधान । तकनीकी सलाहकार द्वारा इस प्रकार तैयार की गई सभी अपेक्षित मूल आधारीक संरचनाओं से संबंधित सुविधाओं सहित 80 हेक्टेयर को पश्च क्षेत्र के विकास की लागत न्यायसंगत है । चित्ति यार्ड में नौभार के संग्रह की सटीक मांग का हिसाब लगाने हेतु कोई विशिष्ट मानदंड नहीं है 14 मिलियन टन नौभार का संग्रह करने हेतु 8,00,000 वर्ग मीटर क्षेत्र का परिकलन पिछले अनुभव के आधार पर किया गया है । इसके अतिरिक्त चूंकि यह एक हरित क्षेत्र परियोजना है, अतः रेल -सड़क संयोजन के अपर्याप्त संजाल के कारण इसे खाली करने की प्रक्रिया धीमी होगी ।</p>
7	<p>अनुबंध -III के पहुंच क्षेत्र तथा जेटी शीर्ष हेतु अनुज्ञप्ति - शुल्क के ऐसे प्राक्कलन को दर्शाता है जो प्रस्ताव में उल्लिखित नहीं है । शुष्क थोक टर्मिनल के परिचालन हेतु आबंटित किए जानेवाले प्रस्तावित अन्य कोई पोर्ट की परिसंपत्तियाँ, यदि कोई हो तो , का स्पष्टीकरण किया जाए ।</p>	<p>प्रारूप रियायती करार के अनुसार पोर्ट की निम्नलिखित परिसंपत्तियों के लिए सुविधाग्राहियों को रियायती अवधि के दौरान "जैसा है, जहां है" आधार पर अनुज्ञप्त किया जाएगा ।</p> <p>भूमि क्षेत्र में निम्नलिखित शामिल है :-</p> <p>(i) नौभार (800000 मी<sup>2</sup>) के संग्रह हेतु पश्च क्षेत्र विकसित करने के लिए 80 हेक्टेयर ।</p> <p>(ii) जेटी शीर्ष तक पहुंचने हेतु 18 मी. चौड़े तथा 3700 मी. लंबे सड़क का निर्माण कार्य अर्थात लैंड फोल पोईन्ट से जेटी शीर्ष तक (66600 मी<sup>2</sup>)</p> <p>(iii) जेटी शीर्ष (36000 मी<sup>2</sup>) के निर्माण हेतु 600 मी x 60 मी का क्षेत्र कुल = 9,02,600 मी<sup>2</sup></p> <p>उपर्युक्त क्षेत्र के लिए प्रति वर्ग मीटर रू 10.50 प्रतिमाह अनुज्ञप्ति शुल्क परिकलित किया जाता है तथापि,</p> <p>इसके अतिरिक्त निम्नलिखित क्षेत्र सुविधाग्राहियों को अनुज्ञप्त किया जाएगा किंतु पोर्ट द्वारा इसके लिए कोई भी अनुज्ञप्ति शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा क्योंकि यह एक सामान्य उपभोक्ता संबंधी सुविधाएं है, जिसका उपयोग सुविधादाता प्राधिकारीकरण अथवा उनके अन्य कोई अधिकृत पक्षकारी द्वारा निःशुल्क किया जा सकता है ।</p> <p>iv) तूणा से प्रस्तावित पश्च क्षेत्र (चित्ति यार्ड) तक सड़क-रेल संयोजन संबंधी निर्माण कार्य हेतु - 5000 मी x 40 मी = 200000 मी<sup>2</sup></p>
8	<p>कंडला पोर्ट ने सामान्य विवरण देतु हुए बताया कि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जाने की संभावना वाली नौभार मर्दों के शेयर को एक समान माना जाता है । ऐसे अनुमान के आधार को स्पष्ट किया जाए । साथ ही यह भी स्पष्ट किया</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार का प्रहस्तन करेगा । अतः टैरिफ संबंधी मार्गशिकाओं के अनुबंध -V के अनुसार बहुद्देशीय नौभार के प्रहस्तन संबंधी मानदंड इस वर्तमान प्रस्ताव में लागू होंगे । शुष्क थोक नौभार के</p>

	<p>जाए कि क्या पोर्ट ने रियायत करार में इस आशय की कोई शर्त शामिल करने का प्रस्ताव रखा है ।</p> <p>जबकि पोर्ट स्वयं यह स्वीकार करता है कि नौभार का शेयर विभिन्न कारकों पर निर्भर रहता है तथा आगामी 30 वर्षों की रियायत अवधि के दौरान इसमें बदलाव की संभावना रहती है । अतः विभिन्न नौभारों मद्दों के बीच विस्तृत विश्लेषण पर आधारित एक वास्तविक रीति से अधिकतम क्षमता का समुचित संविभाजित किया जाए ।</p>	<p>अधीन सुविधाग्राही द्वारा 30 वर्षों की रियायत के दौरान विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन किया जा सकता है । अतः इस परिस्थिति में शुष्क थोक नौभारों के प्रकार तथा उनके शेयर, जिनका प्रहस्तन रियायत के दौरान किया जाएगा , की जानकारी प्राप्त करना संभव नहीं है ,क्योंकि क्योंकि यह विभिन्न कार्यों यथा बाजार परिदृश्य, अंतर्प्रदेश की व्यापार संबंधी अपेक्षा, मांग और आपूर्ति आदि पर निर्भर हैं । आगे कंडला पोर्ट के अंदर जहां शुष्क बल्क नौभारों का प्रहस्तन किया जा रहा है वहां घाट संबंधी सुविधाएं मौजूद नहीं हैं । अतः ऐसे टर्मिनल के पिछले अनुभव से भी नौभार के विभिन्न शेयर का लेखा जोखा रखना संभव नहीं है और तर्कहीन है जैसा कि कंडला में 13 से 16 बहुद्देशीय नौभार-घाटों के विकास के मामले में किया गया था । इसे ध्यान में रखते हुए टैरिफ तैयार करने के लिए साध्यता रिपोर्ट में उदाहरण के तौर पर दिए गए शुष्क थोक नौभार पर विचार किया गया है । किन्तु परिशोधित प्रस्ताव में इस प्रकार परिकल्पित टर्मिनल की क्षमता, 30 वर्षों के रियायत अवधि के विसातर में प्रस्तावित टर्मिनल में संभाले जाने वाले नौभार के प्रकार और उनके शेयर से पूर्णतया स्वतंत्र है ।</p>
9	<p>पूँजीगत लागत का प्राक्कलन करते समय पोर्ट ने प्रत्येक मद पर लागत में 5%, परिचालनपूर्व व्यय में 2% वित्तीय प्रभाओं में 1% की दर में वृद्धि को ध्यान में रखा है अर्थात् सिविल लागत, उपकरण लागत तथा घाट लागत । निर्माण कार्य के दौरान प्रत्येक शीर्ष में कुल पूँजीगत लागत पर 10% को ब्याज का प्राक्कलन किया गया है । अद्यतन टैरिफ संबंधी मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है क्योंकि विविध लागत के प्राक्कलन हेतु सिविल तथा उपकरण लागत हेतु 5 प्रतिशत का मानदंड निर्धारित है जिसमें निर्माण -अवधि तथा अन्य विविध मद से संबंधित ब्याज भी सम्मिलित है । मानदंडों से अंतर, यदि कोई हो तों के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है । पूँजीगत लागत हेतु प्राक्कलन में मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप संशोधन किया जाए ।</p>	<p>पूँजीगत लागत के प्राक्कलन में निर्धारित मार्गदर्शिकाओं के अनुसार संशोधन कर लिया गया है ।</p>
10	<p>पूँजीगत लागत के प्राक्कलन को सुसंगत दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित नहीं किया गया । पूँजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु पोर्ट द्वारा आधार -रूप माने गए सुसंगत दस्तावेजों को प्रस्तुत किया जाए । साथ ही यह भी संपुष्टि की जाए कि पूँजीगत लागत का प्राक्कलन चालू बाजार -दर के आधार पर किया गया है ।</p>	<p>पूँजीगत लागत का प्राक्कलन वर्तमान बाजार -दरों तथा कंडला पोर्ट के दरों से संबंधित वर्तमान अनुसूची पर आधारित है । इस प्रकार परिकल्पित विभिन्न मदों के दरों के समर्थन में सुसंगत दस्तावेजों सुलभ संदर्भ हेतु संलग्न है । यद्यपि ऐसा बताया गया है लेकिन टैप में उक्त समर्थक दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए हैं ।</p>
11	<p>प्रहस्तन गतिविधियों के लिए अंचल घाट के एक हिस्से तथा पहुंच मार्ग को सिविल लागत के अधीन अपनाने का आधार बताएं ।</p>	<p>आई एस 4651 (भाग V) (खंड सं.. 6.3.5 (डी) (पोर्ट तथा हार्बर आयोजना और डिजाइन हेतु कोड प्रथा) थोक प्रहस्तन घाट हेतु पहुंच मार्ग की चौड़ाई का निर्धारण प्रगामी नौभार , अंतरण - उपकरण, कन्वेयर ,सुलभ प्रवेश सड़क</p>

		<p>तथा रेलवे आदि द्वारा निर्धारित किया जाना चाहिए । इस विषयगत कार्य में 600मी. X 60 मी. के जेटी शीर्ष को दोनों ओर से चार शिप भारक/अभारक तथा कन्वेयर पट्टों से सुसज्जित किया जाएगा ताकि प्रति वर्ष 14 मिलियन टन की सीमा तक नौभार प्रहस्तन हेतु एक समय में 4 जलयानों का प्रहस्तन किया जा सके । इन उपकरणों के प्रतिस्थापन हेतु अपेक्षित क्षेत्र तथा एक ही समय में चार जलयानों से /तक नौभार का सुरक्षित त्वरित तथा कुशल प्रहस्तन को ध्यान में रखते हुए समस्त जेटी शीर्ष को अंचल के रूप में माना गया है ।</p>
12	<p>इस तथ्य की पुष्टि करें कि परिचालक को आर्बिट्रि क्विफ जाने वाले प्रस्तावित भूमि से संबंधित पट्टा-किराया तथा पश्च क्षेत्र के प्राक्कलन हेतु लगाया गया यूनिट -दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तत्संबंधी दर पर आधारित है । वर्तमान दर-मान से कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा रखे गए पट्टा किराये से संबंधित समुचित संदर्भ प्रस्तुत किया जाए ।</p>	<p>वर्तमान प्रस्ताव में (क) रू. 10.50 / माह /वर्ग मीटर अनुज्ञप्क शुल्क पर विचार किया गया है । 13वें से 16वें बहुद्देशीय नौभार घाटों के विकास कार्य हेतु टैरिफ प्रस्ताव में भी समान दर का समावेश किया गया है जिसे 12.11.08 को राजपत्र संख्या 192 द्वारा टैप ने अनुमोदित तथा अधिसूचित किया है । वर्तमान प्रस्ताव में इस प्रकार रखे गए अनुज्ञप्ति शुल्क की दर टैप द्वारा विधिवत् अनुमोदित कंडला पोर्ट के वर्तमान दर-मान के पैरा 2.5 (क) के अनुरूप है ।</p>
13	<p>प्रस्तावित दर-मान में घाट किराया तथा प्रहस्तन दर के संबंध में सामान्य नौभार की दर के 60% तक अधिकृत तटीय नौभार हेतु रियायती दर निर्धारित है । तथापि अद्यतन प्रहस्तन दर का लेखा जोखा रखने हेतु वित्तीय प्रतिदर्श , राजस्व आशय को प्रभावित नहीं करती है ।</p>	<p>विदेशगामी जलयानों हेतु टैरिफ तैयार करने के लिए घाट किराया प्रभार संबंधी राजस्व अपेक्षाओं का परिकलन करते समय तटीय जलयानों की टैरिफ हेतु 90% का लाभ दिया जाए । विषय की साधर्म्य कंडला में बी.ओ.टी. के आधार पर 13वें से 16वें बहुद्देशीय नौभार घाटों के विकास कार्य हेतु समान टैरिफ संबंधी प्रस्ताव पर पूर्णतया आधारित है जो टैप द्वारा अनुमोदित है । इसके अतिरिक्त पिछले अनुभव के आधार पर विदेशगामी घाट किराया प्रभार जलयानों के लिए निर्धारित करने के लिए सटीक लाभ परिकलित करना संभव नहीं है । फिर भी विदेशी तथा तटीय जलयानों के अधीन घाट-किराया प्रभार को अलग-अलग दर्शाने के लिए 90:10 का अनुपात अपनाया गया है ।</p>
14	<p>मिश्रित प्रहस्तन दर के 5% के प्रस्तावित अद्यतन भंडारण प्रभार को सही नहीं पाया गया । अद्यतन टैरिफ संबंधी मार्गदर्शिकाओं में कुल प्राक्कलित वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं के 5% का मानदंड निर्धारित किया गया है जिसे भंडारण प्रभार से वसूल किया जाना है । भंडारण हेतु अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करने के लिए मानदंडों के अनुसार संविभाजित राजस्व की वसूली निम्न तत्वों को ध्यान में रखकर की जानी है (क) प्रस्तावित निर्मुक्त अवधि से अधिक समय तक टर्मिनल पर रूके रहने की संभावना वाले नौभार की प्रमात्रा तथा (ख) उन दिनों की संख्या , जब तक नौभार निकाले न जाने की स्थिति में पड़ा रहेगा तथा भंडारण उद्ग्रहण को आकृष्ट करेगा । वर्तमान महापत्तनों के साथ-साथ अद्यतन टैरिफ संबंधी मामलों</p>	<p>जैसा कि सुझाव दिया गया है, भंडारण प्रभार तैयार कर प्रस्तुत किया गया है ।</p>

	में यथाप्रस्तावित भंडारण प्रभार में स्लो के अनुसार वृद्धि का प्रस्ताव किया जाए। उक्त संप्रेक्षणों को ध्यान में रखते हुए संशोधन किया जाए।	
15	संबद्ध शर्तों सहित प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ के साथ यह प्रस्ताव नहीं भेजा गया है जिसे अग्रेषित किया जाए।	<p>टैरिफ संबंधी प्रस्ताव में निम्नलिखित शर्तों को समाविष्ट किया जाए :</p> <p>दिनांक 1 जनवरी, 2010 तथा संबद्ध वर्ष दिनांक 1 जनवरी, 2010 के मध्य आनेवाली थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई ) में हुए अन्तर के सिर्फ 60% की सीमा तक टैरिफ आवरण को मुद्रासफीती में सूचीबद्ध किया जाएगा टैरिफ के यह स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ आवरण संबद्ध वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।</p>
16	मानक शुष्क थोक नौभार की भौतिक विशिष्टता जैसे घाट की लंबाई, भरणाघाट की चौड़ाई पृष्ठ -क्षेत्र के निकर्षित स्तर को दर्शाया जाए।	<p>प्रस्तावित टर्मिनल में 'टी' आकार का एक अपतट घाट-संरचना समाविष्ट है। 9.4 मीटर परिरेखा में अवस्थित रहनेवाले 600 m x 60 मी. का जेटी शीर्ष एक समय के चार जलयानों अर्थात् जेटी शीर्ष क अग्रभाग में 1,00,000 डी डब्ल्यू टी के प्रत्येक दो जलयानों तथा पश्च भाग के में 75,000 डी डब्ल्यू टी के प्रत्येक दो जलयानों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने में सक्षम होगा। अग्र तथा पश्च भाग के किनारे - निकर्षित गहराई चार्ट डेटम से (-)16.2 मी तथा (-) 15.1 मी होगी। जेटी शीर्ष 3.70 कि.मी. लंबी पहुंच मार्ग अर्थात् 2 कि. मी. ढेरयुक्त पहुंच मार्ग (Pipe approach) तथा 1.7 कि.मी. मिट्टी की चुनाई युक्त पहुंच मार्ग (rubble mould approach ) से माध्यम से भूमि ढलान-बिंदु (Land Fall Point) से जुड़ा हुआ होगा। इसके अतिरिक्त अन्य अनुषांगिक अवसरंचना अर्थात् प्रहस्तन उपकरणों, रेल -सड़क संयोजन, जल आपूर्ति तथा अग्निशमन व्यवस्था, प्रहस्तन उपकरण, विद्युतिकरण तथा दीपसज्जा सहित चित्ति यार्ड हेतु 80 हेक्टेयर पश् क्षेत्र उपलब्ध कराने का भी प्रस्ताव किया गया।</p>
17	इस प्रस्ताव में सड़क तथा रेलवे लाइनों के विकास पर निवेश हेतु ध्यान रखा गया है। तथापि, इस प्रस्ताव में टर्मिनल से नौभार को निकालने के बारे में नहीं बताया गया है। इस प्रस्ताव को विस्तार से प्रस्तुत किया जाए।	<p>प्रस्तावित टर्मिनल को कंडला खाड़ी के बाहर टेकरा से दूर अवस्थित किया जाना है। टर्मिनल क्षेत्र का प्रस्तावित पश्च-क्षेत्र वर्तमान तूणा पोर्ट से 5 कि.मी. दूर अवस्थित होगा जहां नौभार का प्रहस्तन बजरों के माध्यम से किया जा रहा है। यह तूणा पोर्ट 2 लेन चौड़ी हुआ है। तूणा पोर्ट को रेल से जोड़ने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस सड़क के समानांतर एक बड़ी रेलवे लाईन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बिछाई जाएगी। तथापि, तूणा पोर्ट से प्रस्तावित पश्च-क्षेत्र तक सड़क रेल-संयोजन सुविधाग्राहियों द्वारा उनकी लागत पर उपलब्ध कराई</p>

		जाएगी । जलयानों से नौभार को शिप अनलोडर द्वारा निकाला जाएगा तथा वाहक-पट्टे के माध्यम से स्टेकिंग यार्ड तक लाया जाएगा ।
--	--	---

4. उक्त स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय केपीटी ने उनके दिनांक 7 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, संशोधित प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे निम्नवत् है :-

(क) संभाले जानेवाले नौभारों का प्रकार :-

प्रस्तावित सुविधा पर सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार अर्थात् कोयला, उर्वरक, उर्वरक हेतु कच्चा माल, नमक, इस्पात अयस्क और गेहूँ संभाला जाएगा । संशोधित प्रस्ताव रियायत अवधि के दौरान संभाले जाने वाले संभाव्य नौभारों का प्रकार एवं नौभारों के हिस्से के लिए स्वाधीन है ।

(ख) टर्मिनल की विशिष्टताएँ :-

(i) टर्मिनल की मुख्य विशेषताएँ निम्नवत् है :-

(ii) प्रस्तावित टर्मिनल "टी" के आकार में एक अपतट घाट पर लगाने की संरचना है । जेटी शीर्ष लंबाई में 600 मीटर X चौड़ाई में 60 मीटर होगा और एक ही समय पर 4 जलयान संभालने की क्षमता रखता होगा अर्थात् आगे की तरफ 1,00,000 डी डब्ल्यू टी का प्रत्येक के दो जलयान और जेटी शीर्ष के पीछे की तरफ 75,000 डी डब्ल्यू टी प्रत्येक के दो जलयान ।

(iii) जेटी शीर्ष के आगे और पीछे की तरफ निकर्षित गहराई (-) 16.2 मीटर और (-)15% मीटर होगी ।

(iv) चित्ति यार्ड की 80 हेक्टर की पृष्ठ भाग क्षेत्र, प्रहस्तन उपकरणों, रेल सड़क संयोजन, जलापूर्ति तथा अग्निशमन व्यवस्था, प्रहस्तन उपकरणों, विद्युतीकरण, प्रदीपन उपलब्ध करवाना प्रस्तावित है ।

(v) पोर्ट द्वारा आर्बिट्रि की जानेवाली तथा पट्टे पर भाड़े के प्राक्कलन हेतु विचार किया गया कुल क्षेत्र निम्नवत् है :

(रू. घन मीटरों में )

(i).	नौभार के ढेर लगाने हेतु पश्च क्षेत्र के विकास हेतु 80 हेक्टर भूमि ।	8,00,000
(ii).	जेटी की तरफ 3700 मीटर लंबाई x 18 मीटर चौड़ाई के पहुंच मार्ग का निर्माण हेतु ।	66,600
(iii).	जेटी शीर्ष के निर्माण हेतु	36,000
	<b>कुल</b>	<b>9,02,600</b>

(ग) अधिकतम क्षमता

(i) कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित. मानकों का अनुसरण करते हुए अधिकतम क्षमता परिकल्पित की गई है ।

(ii) अधिकतम भित्ति घाट क्षमता:

मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित निम्नवत् पैरामीटर तथा फार्मूला अपनाते हुए अधिकतम भित्ति घाट क्षमता 21.46 मिलियन टन प्रति वर्ष मूल्यकित की गई है ।

(क) पेनोमेक्स जलयानों का शेयर 60% और हेन्डीमेक्स जलयानों का शेयर 40 40%. है । टर्मिनल पर संभाले जानेवाले किसी प्रकार के शुष्क बल्क नौभारों का प्रहस्तन दर समान होगा ।

(ख) कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं के अनुसार भारण/अभारण मानकों पर विचार किया गया है ।

क्रम संख्या	जहाज का प्रकार	मानकों		औसत	केपीटी द्वारा माना गया मूल्य
		भारक	अभारक		
(i).	पेनामेक्स आकार के जलयान	40,000 टन /दिवस	35,000 टन /दिवस	37500	18750 *
(ii).	हेन्डी सार्ज एवं हेन्डी मेक्स आकार के जलयान	20,000 टन /दिवस	15,000 टन /दिवस	17500	8750 *

\* पोर्ट ने बताया है कि दो जलयान भारकों /अभारकों को संख्या में 2 अभिनियोजित, करने के लिए प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों के समरूप है । चूंकि, वर्तमान मामले में प्रत्येक घाट/जलयान के लिए केवल एक ही जलयान भारक /अभारक पर विचार किया गया है अतः प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के 50% की दर से अर्थात् भारक /अभारक दर को औसत पर प्रहस्तन दर संबंधी विचार किया गया है ।

(iii). अधिकतम यार्ड क्षमता :

अधिकतम यार्ड क्षमता 14 मिलियन टन प्रचि वर्ष आंकी गई है, जो निम्नवत् है :

(क) 80 हेक्टर के कुल क्षेत्र में से पश्च क्षेत्र के विकास के लिए 24 हेक्टर सड़क, रेलवे, सीमाशुल्क, चारदीवारी, बरसाती जल निकासी आदि के लिए और शेष 56 हेक्टर क्षेत्र शुद्ध रूप से नौभार जमा करने के क्षेत्र के रूप में विचार किया गया है ।

(ख) कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार चित्त घटक हेक्टर एक वर्ष में 3 टन/घन मीटर और 12 बार पर विचार किया गया है ।

(ग) अद्यतन टैरिफ के निर्धारण के लिए टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14 मिलियन टन प्रतिवर्ष जो कि दो क्षमताओं अर्थात् यार्ड और जहाजी घाट से निम्नतर है, पर विचार किया है ।

(घ) पूंजीगत लागत

बहुदेशीय नौभार टर्मिनल की कुल पूंजीगत लागत रू..89997.26 लाख पर प्राक्कलित की गई है जिसमें रू..71698.91 लाख नौभार प्रहस्तन कार्यकलाप और रू..18298.35 लाख घाट भाड़े के लिए है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जिस पर विचार किया गया है उस पूंजीगत लागत का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

क्रम संख्या	विवरण	(रू. लाखों में)	पूंजीगत लागत (रूपये लाखों में)
I.	घाट को भाड़े पर लेने के लिए		
	10% प्रति वर्ष की दर से वृद्धि लेने के बाद घाट के निर्माण की लागत ।	17427.00	
	5% की दर से आइडीसी सहित विविध लागत	871.35	
		कुल (I)	18298.35
II.	सिविल संरचना		

	(i). घाट पहुंच मार्ग	9409.09	
	(ii). भंडारण यार्ड	12721.92	
	(iii). सड़क, रेल पटरियाँ	4165.19	
	(iv). भवन, जलापूर्ति, मल जल निकासी आदि .	796.78	
	(v). सीमाशुल्क चार दीवारी, अग्निशमन व्यवस्था, पर्यावरण उपाय और अध्ययन और अन्वेषण	150.00	
	<b>उप योग</b>	<b>27242.98</b>	
	(vi). 10% की दर से वृद्धि ।	2724.30	
	<b>कुल (II)</b>		<b>29967.28</b>
<b>III.</b>	<b>उपस्कर लागत</b>		
	(i). तटीय भारक , अभारक तथा कन्वेयर	32400.00	
	(ii). उर्जा और विद्युत , संचार	2434.00	
	<b>उप योग</b>	<b>34834.00</b>	
	(iii). 10% की दर से वृद्धि	3483.40	
	<b>कुल (III)</b>		<b>38317.40</b>
<b>IV.</b>	विविध लागत (रू.. 29967.28 लाख + रू.. 38317.40 लाख पर 5%)		<b>3414.23</b>
<b>V</b>	<b>कुल पूंजीगत लागत (I से IV)</b>		<b>89997.26</b>

(ड.) **नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ**

नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर 16% की दर से प्राक्कलित किया गया है ।

(च) **परिचालन लागत :**

- (i). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि नौभार प्रहस्तन सेवा के लिए परिचालन लागत कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानदण्डों पर आधारित है ।
- (ii). उर्जा लागत 1.4 यूनिट/टन तथा बिजली का यूनिट दर रू. 7 के खपत मानदण्ड का अंगीकरण करते हुए प्राक्कलित किया गया है ।
- (iii). मरम्मत और अनुरक्षण, सिविल लागत पर 1% की दर से तथा यांत्रिक और विद्युत उपकरण लागत (अतिरिक्त पूंजी सहित) 7% की दर से प्राक्कलित किया गया है ।
- (iv). सकल परिसंपत्ति मूल्य पर बीमा 1% की दर से तथा अन्य लागत 5% की दर से प्राक्कलित की गई है ।
- (v). मूल्यह्रास के बारे में बताया जाता है कि वह कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित मानदण्डों के आधार पर प्राक्कलित किया गया है ।

- (vi). आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित कुल क्षेत्र के 90.26 हेक्टेयर के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क रू. 1137.28 लाख प्राक्कलित की गई है।

(ञ) **राजस्व संबंधी मांग :**

(रू. लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	बहुदेशीय नौभार संभालने के लिए	घाट भाड़ा के लिए	कुल
(i).	पूँजीगत लागत	71698.91	18298.35	89997.26
(ii).	पूँजीगत लागत पर 16% की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	11471.83	2927.74	14399.57
(iii).	परिचालन लागत	15416.17	3095.91	18512.08
(iv).	<b>कुल राजस्व संबंधी मांग (ii) + (iii)</b>	<b>26888.00</b>	<b>6023.65</b>	<b>32911.65</b>

नौभार प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए प्राक्कलित कुल राजस्व मांग का 90% प्रहस्तन सेवा के लिए तथा 5% भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार प्रत्येक के मद्दे प्रभाजित किया गया है ( यह बहुदेशीय नौभार घाट के लिए निर्धारित प्रभाजन शेयर के अनुसार है )। नौभार प्रहस्तन कार्यकलापों से प्राक्कलित राजस्व मांग का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

(रू. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	प्राक्कलित राजस्व मांग
(i).	नौभार प्रहस्तन सेवा (अर्थात् रू..26888 लाख x 90%)	24199.20
(ii).	भंडारण प्रभार (रू. .26888 लाख x 5%)	1344.40
(iii).	विविध प्रभार (रू. .26888 लाख x 5%)	1344.40
	<b>कुल</b>	<b>26888.00</b>

(ज) **अद्यतन टैरिफ**

प्राक्कलित राजस्व मांग को पूरा करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ आवरण शीर्ष निम्नवत् है :-

(i) **घाट भाड़ा प्रभार**

क्रम सं.	जलयान	प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा तत्संबंधी भाग की दर	
		विदेशगामी जलयान (रू. में)	तटीय जलयान (रू. में)
(i)	सभी जलयान	0.50	0.30

(ii) **नौभार प्रहस्तन प्रभार** - रू. .172.85 पर टन.

(iii) **भंडारण प्रभार**

(क) मुक्त अवधि :

आयात नौभार - 5 दिवस  
निर्यात नौभार - 15 दिवस

(ख) मुक्त अवधि के बाद बचे हुए शेष नौभार के लिए भंडारण प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	प्रति टन प्रति दिवस अथवा तत्संबंधी भाग की दर
(i).	1 <sup>st</sup> दिन से 30 <sup>th</sup> दिवस	9.75
(ii).	31 <sup>st</sup> दिन से 60 दिवस	10.23
(iii).	61 <sup>st</sup> दिन से 90 दिवस	10.72

(ग) विविध प्रभागों में सभी विविध सेवाओं जैसे कि भरण घाट पर नौभार उठाकर ले जाना, नौभार को तोलना, धूल रोकना आदि के लिए रू. 9.60 प्रति टन प्रस्तावित है ।

5. कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी, 2010 को टैरिफ मामले के रूप में पंजीकृत किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरणों के आधार पर दिनांक 21 जनवरी, 2010 के पत्र द्वारा इस प्रस्ताव को संबद्ध उपयोक्ता संगठनों तथा चयनित बोलीकर्त्ताओं में परिचालित किया गया ।

6. संशोधित प्रस्ताव के प्रारंभिक जाँच के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 7 अप्रैल 2010 के पत्र द्वारा निम्नलिखित जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 25 जून 2010 के पत्र के अधीन उसका उत्तर प्रेषित किया । मांगे गे ब्यौरे और प्राप्त उत्तर आमने-सामने रखे गए हैं :-

क्रम सं	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	साध्यता रिपोर्ट की पैरा 6.4.1 के अनुसार सुविधाग्राही को अन्य वस्तुओं में लगभग 27 मीटर की 100 टी क्षमतावाली एक चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराई जाए ताकि टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता से अधिक भी नौभार में वृद्धि हो तो उसे संभाला जा सके । कंडला पोर्ट ट्रस्टसे यह बताने कहा गया कि प्राक्कलन में चल हार्बर क्रेन का प्रावधान समाविष्ट क्यों नहीं किया गया ।	साध्यता रिपोर्ट पैरा 6.4.1. के अनुसार सुविधाग्राही को केवल बर्थिंग संरचना और 100 'टी' क्षमता की चल हार्बर क्रेन हेतु पहुँच मार्ग की डिजाइन करना अपेक्षित है न कि परियोजना सुविधाएं तथा सेवाएँ उपलब्ध कराई जाना । आई आई टी , चैन्ने ने जो तकनीकी सलाहकार है, चल प्रहस्तन उपस्करों की भी ऐसी संरचना डिजाइन का ऐसा प्रावधान रखा है कि जिसमें सुविधाग्राही द्वारा या तो । नौभार टर्मिनल की क्षमता से भी अधिक नौभार प्रहस्तन हेतु अथवा तटीय भारकों/अभारकों और/अथवा कन्वेयर पद्धति के अस्थायी बिगड़ जाने के दौरान भी अभिनियोजन अपेक्षित है । प्राक्कलन में इन पहलुओं को ध्यान में रखते हुए एसी चल क्रेन की लागत नहीं रखी गई है ।
2	संशोधित प्रस्ताव में चित्ति यार्ड में अभि नियोजित किए जानेवाले विविध उपस्करों के मद्दे रू. 83 करोड़ की राशि उपलब्ध कराई गई । उपलब्ध कराए जानेवाले उपस्करों का विश्लेषण , मदवार विवरणों सहित, यूनिट लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण के साथ प्रस्तुत किए जानेवाले आवश्यक है ।	यथापेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और शीघ्र ही भेजी जाएगी ।
3	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि की है कि पूंजीगत लागत का प्राक्कलन प्रचलित बाजार दरों और कंडला पोर्ट के प्रचलित ए स ओ आर पर आधारित है । जैसे कि पोर्ट ने बताया है कि विविध मर्दों के आँकी गई दरों से संबंधित सुसंगत पुष्टिकरण दस्तावेज सुलभ संदर्भ हेतु उनके दिनांक 7 जनवरी 2010, के पत्र के साथ सलगन किए गए हैं । परंतु ऐसे पुष्टिकरण दस्तावेज आज की तारीख तक प्राप्त नहीं हुए हैं ।	यह पुष्टि की जाती है कि पूंजीगत लागत प्रचलित बाजार दरों और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित ए स ओ आर पर आधारित है । पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में प्राक्कलन क्रम सं. 1 से 6(क) की मर्दों के लिए दरों से संबंधित पुष्टिकरण दस्तावेज प्रस्तुत किए गए थे । अब क्रम संख्या 6(ख) और 8 पर मर्दों के लिए दरों से संबंधित पुष्टिकरण दस्तावेज अवलोकन के लिए संलगन है ।
4	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि पोर्ट द्वारा वहन की जानेवाली	जेटी शीर्ष के समीप पूंजीगत निकर्षण का कार्य जेटी शीर्ष तथा उसके पहुंच

	<p>निकर्षण लागत जलयानों से जुड़े प्रभारों के अधीन पोर्ट देय हेतु विचार किया जाएगा। कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह पुष्टि करे कि क्या इस व्यय को अपने आसन्न सामान्य दर संशोधन हेतु ध्यान में रखा गया है।</p>	<p>मार्ग के कार्य समाप्ति के बाद ही प्रारंभ किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त परियोजना की अनुसूचित निर्माण अवधि 24 महिनों की है। अतः परियोजना पर किए जानेवाले पूंजीगत निकर्षण की वास्तविक लागत पर परवर्ती कंडला पोर्ट के दरों के मान के सामान्य संशोधन के दौरान परवर्ती चरण में विचार किया जाएगा।</p>
<p>5</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि संभाले जानेवाले नौभारों को पेनामेक्स जलयान का 60% अंशदान तथा हेन्डीमेक्स जलयान का 40% अंशदान देंगे। कंडला पोर्ट ट्रस्ट स्पष्ट करें कि जलयानों का ऐसा शेयर कैसे निर्धारित किया है।</p>	<p>यह पहला अवसर है कि जब कंडला पोर्ट ऐसे जलयानों, जिनका डुबाव 14 मीटर से 15 मीटर है, को संभालने के लिए परियोजना सुविधाएं विकसित कर रहा है। इसके अतिरिक्त, कंडला खाड़ी के अंदर शुष्क नौभार के लिए विद्यमान सुविधाएं में 12 मीटर डुबाव वाले जलयानों को ही संभाला जाता है अतः नौभार के विद्यमान प्रहस्तन के पूर्व अनुभव से भी 14 मीटर से 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों का अंशदान का आकलन नहीं किया जा सका। प्रस्तावित टर्मिनल पर आनेवाले जलयानों की संख्या ऐसे विविध कारकों पर निर्भर है जो समय-समय पर बदलते रहेंगे। अतः टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर पहुँचने के लिए तटीय भारक/अभारक की क्षमता पर विचार करते हुए पेनामेक्स और हेन्डीमेक्स जलयानों का अनुपात 60:40 के रूप में लिया गया है। तथापि 14 एम एम टी पी ए के टर्मिनल की ऐसी ऑकी गई क्षमता चित्ति यार्ड की क्षमता द्वारा शाषित है।</p>
<p>6</p>	<p>कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए मानदण्डों के अनुसार 2 जहाज भारक/अभारक उपलब्ध कराए जाने हैं जो पेनामेक्स जलयान के साथ 40000 टन प्रति टन तथा हेन्डीमेक्स जलयान के साथ 20000 टन प्रति दिन (दोनों भारक के लिए) एवं पेनामेक्स जलयान के लिए 35000 टन प्रति दिन तथा हेन्डीमेक्स जलयान के लिए 15000 टन प्रति दिन (दोनों अभारक के लिए) का उत्पादन उपलब्ध कराएंगे। लागत प्राक्कलित करते समय पोर्ट ने सभी में 15000 टी क्षमता वाले दो तटीय अभारक, 1000 टी क्षमतावाले एक अभारक तथा 10000 टी क्षमतावाले एक भारक, पर विचार किया है प्रत्येक जलयान पर एक जहाज भारक/अभारक के अभिनियोजन के विचार करने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता 15.0745 एम टी पी ए पर हो जाती है। यदि बाद में सुविधाग्राही द्वारा प्रत्येक जलयान पर दो जहाज भारक/अभारक संस्थापित किए जाते हैं तो टर्मिनल की नौभार प्रहस्तन क्षमता घातीय रूप से बढ़ जाएगी। ऐसे में यदि अब अद्यतन टैरिफ परिमित टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता पर अभिनिर्धारित किया जाता है तो सुविधाग्राही को वित्तीय अप्रत्याक्षित लाभ ओर ले जाएगी। यह भी अभिज्ञात किया जाना है कि प्रस्ताव में उन सभी सिविल कार्यों के पूंजीगत प्राक्कलन पर विचार किया गया है जो पूंजीगत व्ययों का मुख्य हिस्सा हैं। यह भी प्रमाणित नहीं किया गया है कि भित्ति घाट पर अतिरिक्त जहाज तटीय क्रेनों का संस्थापन तकनीकी रूप से साध्य नहीं है। अतः पोर्ट को उनके द्वारा 15.0745 एम एम टी पी ए पर पहुँची अधिकतम टर्मिनल क्षमता का पुनः निरीक्षण करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>परियोजना की पूंजीगत लागत ऑकने के लिए चार बेल्ट कन्वेयरों के साथ, चार तटीय लोडरों अर्थात् दो तटीय अनलोडर प्रत्येक 15000 टी/दिवस, 10,000 टी /दिवस का एक तटीय अनलोडर 10,000 टी/दिवस का एक तटीय अनलोडर, 10,000 टन/दिवस एक तटीय लोडर पर विचार किया गया है। तथापि, ऑकी गई 14 एम एम टी पी ए के टर्मिनल की क्षमता यदि (i) तटीय लोडरों/अनलोडरों (ii) कन्वेयरों तथा (iii) स्टैकिंग यार्ड की क्षमता के आधार पर विचार करते हुए ऑकी जाती है तो आंकी गई क्षमता न्यूनतम होती है। आगे, टर्मिनल के परिचालन के दौरान, सुविधाग्राही को डी सी ए (एम सी ए पर आधारित) में यथा निर्धारित न्यूनतम गारंटी वाले नौभार के साथ-साथ निष्पादन स्तरों को भी पूरा करना है अन्यथा सुविधाग्राही चूककर्ता हो जाएगा और उसके लिए मुआवजा (हरजाना) भरना पड़ेगा। उक्त बताए गए दोनों पैरामीटर, निष्पादन स्तर तथा न्यूनतम गारंटी वाला नौभार सुविधाग्राही द्वारा अभिनियोजित किए जानेवाले प्रहस्तन उपस्करों के प्रकार एवं क्षमता द्वारा निर्धारित होते हैं। डी सी ए में प्रावधानों के अनुसार सुविधाग्राहीयों का उक्त बताए गए पैरामीटरों को पूरा करने के लिए ऐसे प्रकार एवं क्षमता वाले प्रहस्तन उपकरण संस्थापित करने की छूट है। यह नोट किया जाए कि कंडला पोर्ट पहले से ही उत्कृष्ट प्रकार के निजी पोर्टों से घिरा हुआ है जिसके कारण उसे कड़ी प्रतियोगिता का सामना करना पड़ रहा है। ऐसी परिस्थिति में टर्मिनल के सुविधाग्राही को भी व्यापार आकर्षित करने के लिए प्रतियोगी दरें देनी पड़ रही है। इसे ध्यान में रखते हुए सुविधाग्राही को होनेवाला अप्रत्याक्षित वित्तीय लाभ संबंधी आशंका सत्य से परे हैं जहां तक चित्ति घाट पर अतिरिक्त जहाँज तटीय टर्मिनल तकनीकी साध्यता रिपोर्ट का संबंध है, यह बताया गया गया आर एफ पी के अनुसार परियोजना की सहायता के रूप में प्रारंभिक संदर्भ दस्तावेज ही है और सुविधाग्राही से अपेक्षित है कि कम से कम निष्पादन मानदंड तथा न्यूनतम गारंटीकृत नौभार हेतु उनके द्वारा लगाए जानेवाले यंत्रिकरण के लिए जेटी शीर्ष का डिजाइन करें। किन्तु जेटी शीर्ष तथा पहुंच मार्ग के भौतिक पैरामीटर सीमित हैं।</p>

7	<p>यद्यपि टर्मिनल को कोयला सहित विविध प्रकार शुष्क थोक नौभार प्रबंध करना है, तथापि कोयला टर्मिनल में अधिकतम यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए मानदण्डों का विचार करते हुए पोर्ट द्वारा अधिकतम चित्ति यार्ड क्षमता प्राप्त की गई है जहाँ एक वर्ष 12 के उपादन अनुपात के साथ प्रति घन मीटर क्षेत्र में तीन टन के ढेर लगाए जा सकते हैं। निर्यात और आयात नौभार के लिए भंडारण की निर्मुक्त अवधि क्रमशः 15 दिन तथा 5 दिन विचार की गई है। यदि प्रतिवर्ष 12 के उत्पादन अनुपात पर विचार करते हैं तो निर्यात नौभार को 15 दिन (30 दिन - 5 दिन) और आयात नौभार 25 दिन (30 दिन - 5 दिन) के लिए विलंब शुल्क आकर्षित करेगा। भंडारण के लिए निर्मुक्त अवधि के बाद रु. 9.75 प्रति टन प्रति दिन के प्रस्तावित दर पर सुविधाग्राही अब नियत की जाने वाली भंडारण-दर से अप्रत्याशित लाभ प्राप्त करेगा। अतः पोर्ट को विभिन्न प्रकार के पण्यों के लिए रहने के समय के विश्लेषण के आधार पर उत्पादन हेतु विचार करने का सुझाव दिया जाता है।</p>	<p>यह पहला मौका है कि कंडला पोर्ट 14 मीटर से 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों से केवल शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन के लिए परियोजना सुविधाएं विकसित कर रहा है। इसके अतिरिक्त कंडला खाड़ी के अंदर आने वाले शुष्क नौभार के लिए विद्यमान सुविधाओं में 12 मीटर के डुबाव वाले जलयानों से सभी प्रकार के बहुदेशीय नौभार संभाले जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त वर्तमान में पोर्ट को केवल शुष्क बल्क नौभार संभालने के लिए कोई समर्पित टर्मिनल नहीं है अतः नौभार के विद्यमान प्रहस्तन के पिछले अनुभव से भी पण्यों के विविध प्रकार के रहने के समय के लिए विस्तार पूर्वक विश्लेषण के आधार पर उत्पादन इस क्षमता तक नहीं पहुँच जा सकता है अतः वर्ष में 12 के उत्पादन के अनुपात पर विचार किया गया है।</p>
8	<p>यार्ड क्षमता परिकलन संबंधी 3 टी/घन मीटर स्टैकिंग घटक धर्मल कायेले की मार्गदर्शिका में निर्धारित है। कोयले के मामले में भी पोर्ट यथा विशाखापट्टणम, पारादीप, तुतीकारीन तथा मुरंगाव ने पहले से प्राप्त वास्तविक पर आधारित कई उच्चतम स्टैकिंग घटक सूचित किए हैं अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित करते समय यह बताना आवश्यक नहीं है कि विविध पण्यों के लिए स्टैकिंग घटक में अंतर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट संभाले जाने हेतु प्रस्तावित प्रत्येक नौभार संबंधी स्टैकिंग घटक वास्तविकता के आधार पर निर्धारित करें और तदनुसार यार्ड क्षमता परिकलन का पुनः निरीक्षण करें।</p>	<p>जिस भूमि क्षेत्र पर प्रस्तावित चित्ति यार्ड स्थापित किया जाना है वह समुद्री तट के निकट है। आगे, यह भूमि दिन में दो बार ज्वार के दौरान जलमग्न हो जाती है। टर्मिनल के अवस्थिति के साथ-साथ भूमि की रूप रेखा पर विचार करते हुए आई आई टी, मद्रास, जो कि तकनीकी सलाहकार है, चित्ति यार्ड को संभालने की क्षमता 3 टन प्रति एम 2 के रूप में आँकी है। उपर्युक्त से यह स्पष्ट होता है कि चित्ति यार्ड की संभालने की क्षमता उसकी अवस्थिति एवं भूमि की रूप रेखा पर आधारित है और कि जमा किए जाने वाले नौभार के प्रकार पर आधारित नहीं है। इस तथ्य को विचार में रखते हुए प्रस्तावित टर्मिनल के चित्ति यार्ड की क्षमता की अन्य पोर्ट के साथ तुलना नहीं की जा सकती। आगे, विचार की गई 3 टन/मी<sup>2</sup> की चित्ति यार्ड क्षमता की टैम्प की मार्गदर्शिकाओं से भी पुष्टि की गई है।</p>
9	<p>पूँजीगत प्राक्कलनों में रु. 45 करोड़ की दर से एक 15000 टी जहाज भारक/अभारक की लागत तथा रु. 35 करोड़ की दर से 10000 टन जहाज भारक/अभारक की लागत विचार में रखी गई है। प्राक्कलन का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है और न ही बजटीय कोटेशन जैसे कोई दस्तावेजी समर्थन ही प्रस्तुत किए हैं। अन्य पोर्टों पर हाल में ऐसे निर्धारित किए गए अद्यतन टैरिफ के मामलों में जहाज भारक/अभारक की लागत कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माने गए स्तर से निम्नतर पाई गई। अन्य पोर्टों द्वारा बताई गई पूँजीगत लागत ये हैं - टी पी टी (कोयला) पर रु. 28 करोड़ एम ओ पी टी (लौह अयस्क) रु. 35 करोड़, वी पी टी (उर्वरक तथा कोयला) रु. 28.90 करोड़।</p>	<p>यथापेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और शीघ्र भेजी जाएगी।</p>
10	<p>अनुबंध II तथा IV, पर बताई गई पूँजीगत लागत पर पहुंचने पर पोर्ट ने 10% की लागत वृद्धि अर्थात् रु. 1584.27 लाख रु. 2724 लाख और रु. 3483 लाख पर विचार किया है। पोर्ट को अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु मानदण्डों का कड़ाई से पालन करते हुए लागत प्राक्कलनों को पुनः आँकने का सुझाव दिया जाता है।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल की कार्यान्वयन अनुसूची अथवा निर्माण अवधि सुविधाग्राही को रियायत प्रदान करने की तारीख से 24 महिनों की है। आगे मंत्रालय की मार्गदर्शिकाओं (का.जा. सं. 1(3)/पीएफ-II/2001 दिनांक 18.02.2002) के अनुसार मुद्रास्फीति (वृद्धि) की औसत दर को ध्यान में रखते हुए समापन लागत आँकी जानी चाहिए। ठीक उसी समय टैम्प मार्गदर्शिका के अनुसार विविध लागत वृद्धि संबंधी पहलू का समावेश नहीं किया गया है इसके अतिरिक्त '13वें से 16वें नौभार घाटों का विकास' कार्य के लिए दर सूची प्रस्ताव में वृद्धि</p>

		हेतु ऐसे ही प्रावधान पर विचार किया गया था ।
11	भूमि के 902600 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए पोर्ट ने रू. 10.5 प्रति वर्ग की दर पर अनुज्ञप्ति -शुल्क को परिचालन व्यय के अधीन रखा है । कृपया कंडला पोर्ट ट्रस्ट के तत्संबंधी एस.ओ.आर. के सुसंगत अनुच्छेद दर्शाया जाएं ।	वर्तमान प्रस्ताव में भूमि हेतु इस प्रकार रखी गई अनुज्ञप्ति -शुल्क की दर टैम्प द्वारा विधिवत् अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित दरों के मान के पैराग्राफ 2.5 (क) के अनुसार है ।
12	नौभार प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन करते समय पोर्ट ने पहुंच सरणी में निकर्षण संबंधी अनुरक्षण के मद्दे रू. 265 लाख सम्मिलित किया है । मानदंडों के अनुसार नौभार प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन करते समय निकर्षण - व्यय को निकाल दिया जाना है । इसके अतिरिक्त, यह स्पष्ट नहीं है कि बी.ओ..टी. परिचालक द्वारा क्यों ऐसी परिसंपत्तियों पर अनुरक्षण -व्यय का वहन किया जाना है जिसका सृजन उसने नहीं किया है ।	विषयगत कार्य हेतु पी पी पी ए सी को अनुमोदन लेने से संबंधित प्रस्ताव पर दिनांक 20.11.09, को सचिव (नौवहन) के साथ चर्चा हुई और जहां यह निर्णय लिया गया कि जेटी तथा पहुंच सरणी के संपाश्वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा कराया जाए । (अतः डी सी ए के अनुसार, छूट की संपूर्ण अवधि के लिए जेटी शीर्ष के साथ पहुंच मार्ग के संपाश्वर्ष डुबवा के अनुरक्षण का दायित्व सुविधाग्राही का है । अतः अनुरक्षण निकर्षण की लागत टैरिफ प्रस्ताव में रखी गई है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट के उस अनुभव को ध्यान में रखते हुए जब टर्मिनल परिचालक के साथ पहुंच सरणी की गहराई तथा घाट के किनारे की गहराई से संबंधित विवाद उठा है , इसे डी सी ए में जोड़ दिया गया है ,
13	संभाले जाने-वाले सभी प्रकार के नौभारों हेतु पोर्ट ने मिश्रित टैरिफ आवरण के प्रति टन के रूप में एक एकल दर को प्रस्ताव रखा है । चूंकि बहुदेशीय घाट पर विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन किया जाना है, अतः यह आवश्यक है कि प्रहस्तन किए जानेवाले विभिन्न प्रकार के नौभारों के लिए उसकी उत्पादकता पर आधारित अलग दर उपलब्ध कराई जाएं ।	यह पहला अवसर है जब कंडला पोर्ट 14 मी. से 15 मी. डुबाव वाले जलयानों से केवल शुष्क थोक नौभार के प्रहस्तन हेतु परियोजना संबंधी सुविधाएं विकसित कर रहा है । इसके अलावा कंडला खाड़ी के अंदर शुष्क नौभार हेतु उपलब्ध वर्तमान सुविधाओं पर 12 मी के डुबाव तक के जलयानों से सभी प्रकार के बहुदेशीय नौभारों का प्रहस्तन किया जा रहा है । संप्रति पोर्ट के पास केवल शुष्क थोक नौभार के प्रहस्तन हेतु कोई अलग टर्मिनल नहीं है इसके अतिरिक्त यह टर्मिनल मुख्य रूप से शुष्क थोक नौभार जैसे खाद्यान्न , खाद तथा कायले का प्रहस्तन करेगा । टैम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुसार इन सभी नौभारों के लिए नौभार प्रहस्तन-दर समान होगी । अतः एकल - दर के प्रस्ताव पर विचार किया जाए ।
14	पोर्ट ने रू. 172.85 टन के नौभार प्रहस्तन -दर पर विचार किया है । अद्यतन टैरिफ नियत करते समय रियायती तटीय दरों की व्यवस्था करना आवश्यक है ।	प्रहस्तन प्रभारों हेतु रियायती तटीय दर प्रस्तुत की गई है ।
15	सकल प्राक्कलन में तूणा पोर्ट पश्च क्षेत्र तक पांच किलोमीटर की रेल लाइन तथा पश्च क्षेत्र के अंदर 1 किलोमीटर पार्श्विका के लिए सकल प्राक्कलन में रू. 1571.5 लाख की कुल राशि शामिल की गई है । यह स्पष्ट नहीं है कि क्या शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जानेवाले सभी पण्य के लिए इस रेल सुविधा का उपयोग किया जाएगा । रेल से होनेवाले नौभार तथा सड़क से होनेवाले नौभार के लिए अलग से दरों का निर्धारण किया जाना आवश्यक है । इसके अलावा यह भी स्पष्ट नहीं है कि सुविधाग्राही भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभारों के पात्र होंगे या नहीं ।	प्रस्ताव के अनुसार सुविधाग्राही परियोजना संबंधी सुविधा का उपयोग करने के लिए उपयोगिता से निम्नलिखित प्रभार उदगृहीत करेंगे: क. नौभार प्रहस्तन प्रभार ख.घाट - किराया प्रभार ग. भंडारण प्रभार घ. विविध प्रभार उक्त प्रभारों का परिकलन टैम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप किया जाएगा तथा चित्ती यार्ड से/की तरफ नौभार के परिवहन के प्रकार से इन प्रभारों के परिकलन का कोई संबंध नहीं है अतः रेल द्वारा होनेवाले और सड़क द्वारा होनेवाले नौभार परिवहन के लिए पृथक दरें निर्धारित करना आवश्यक नहीं है । आगे नौभार का संचलन चाहे वह रेल द्वारा हो या सड़क द्वारा वह विभिन्न कारकों यथा अन्तर्प्रदश के अंदर नौभार के गंतव्य तक रेल सड़क कड़ी की उपलब्धता, लागत प्रभावोत्पादकता, नौभार की मात्रा और परेषक/परेषिती के स्रोत पर निर्भर है । अतः इस चरण में सड़क अथवा रेल द्वारा परिवहन के रूप में नौभार की कुल प्रमात्रा द्विशाखित नहीं किया जा सकता है । यह प्रस्ताव किया जाता है कि भारतीय रेल द्वार देय रेल टर्मिनल प्रभारों के लिए केवल कंडला

		पोर्ट ट्रस्ट ही हकदार है ।
16	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विदेशगामी जलयानों हेतु प्रति जी आर टी प्रति घंटे रू. 0.50 तथा तटीय जलयानों हेतु प्रति जी आर टी घंटे रू. 0.30 का घाट -किराया प्रभार प्रस्तावित किया है । अनुलगनक II द्वारा घाट प्रभार संबंधी कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाई गई पद्धति में संशोधन किया जाना है अपेक्षित है । घाट-किराया प्रभारों को दिए गए निदर्शन के अनुरूप पुनः परिकलित किया जाए ।	घाट-किराया प्रभार सुझाई गई पद्धति के अनुरूप ही तैयार किए गए हैं ।
17	कृपया क्षमता निर्धारण करते समय ध्यान में रखे गए प्रस्तावित निमुक्त अवधि तथा 12 यार्ड टर्न ओवर पर विधिवत् ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित भंडार प्रभारों पर भंडारण आय के रिकलन की जांच की जाए । भंडारण से राजस्व संबंधी मांग के शेयर से जोड़ने के लिए यूनिट भंडारण प्रभारों का पुनः परिकलन किया जाना भी आवश्यक है ।	कृपया उपरोक्त सं.7 के प्रश्नों के उत्तर देखें ।

7.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट परिसर में दिनांक 8 अप्रैल 2010 को एक सयुक्त सुनवाई संपन्न हुई तथा उपयोक्ता /सूचीबद्ध गए बोलीकर्ता उनमें उपस्थित थे और उन्होंने अपनी-अपनी बातें रखी । सयुक्त सुनवाई के दौरान किए गए कुछ संप्रेक्षण को आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपना प्रस्ताव पुनरावलोकन करने तथा एक संशोधित प्रस्ताव, यदि आवश्यक हो तो , प्रस्तुत करने की सहमति दी । चूंकि उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीकर्ताओं ने पोर्ट के प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की थी अतः उन्हें अपने लिखित प्रस्तुतीकरण दर्ज करने हेतु एक और अवसर दिया गया ।

7.2. गैमन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट लिमिटेड ने दिनांक 16 अप्रैल 2010 के पत्र द्वारा पोर्ट के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है इसकी एक प्रति कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपनी टिप्पणी हेतु अग्रेषित की गई । पोर्ट ने दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा तत्संबंधी अपनी अभ्युक्तियां दी हैं ।

8. दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा पोर्ट से कुछ अतिरिक्त स्पष्टीकरण मांगा गया जो निम्नवत् है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 14 जुलाई 2010 के अपने पत्र में इसका उत्तर दिया है । प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए उत्तरों को आमने - सामने रखा गया है ।

क्रम सं.	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए उत्तर
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट क दिनांक 7 जनवरी 2010, के प्रस्ताव के अनुसार तटीय भारक , अभारक तथा कनवेयर्स के मददे प्रहस्तन उपकरणों की लागत लगभग रू. 325 करोड़ होती है । जिसमें चित्ति यार्ड प्रहस्तन उपकरणों के मददे रू. 83 करोड़ की राशि सम्मिलित है चित्ति यार्ड पर उपकरणों की लागत संपूर्ण प्रहस्तन उपकरणों का 25 % से भी अधिक है हमारे पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2010, द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट से दस्तावेजी प्रमाणपत्र सहित मदद विस्तृत विवरण देते हुए यार्ड पर उपलब्ध कराए गए उपकरणों का अलग-अलग ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि अपेक्षित जानकारी इकट्ठी की जा रही है और इसे यथासमय प्रस्तुत किया जाएगा । कृपया नोट करें कि अनुमोदित होनेवाले अद्यतन तटीय लागत के सभी तत्वों का प्राक्कलन करने के पश्चात तैयार की जानी है तथा मांगी गई विस्तृत जानकारी प्राप्त न होने तक पोर्ट के प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया जा सकता ।	रू.. 83 करोड़ के विभिन्न प्रहस्तन उपकरणों की लागत का विश्लेषण नीचे प्रस्तुत है :- (क) दो रीक्लेमर्स रू. 25.12 करोड़ (ख) दो वेगन टिप्स रू. 8 करोड़ (ग) दो स्टैकर्स रू. 36 करोड़ (घ) 3 क्रेन रू. 1.70 करोड़ (च) 4 पेलोडर्स रू. 1.36 क (छ) का उपकरण रू. 1.13 करोड़ (ज) स्विच गियर रू. 10.28 करोड़.

2	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि जलयान भारकों तथा अभारकों पूंजीगत लागत के प्राक्कलन के आधार जमा किए जा रहे हैं तथा इसे यथाशीघ्र प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में कृपया उपरोक्त क्रम सं. 1 देखें</p>	<p>निर्माणकर्ताओं से बजट संबंधी प्रस्ताव प्राप्त करने के लिए पोर्ट द्वारा किए गए अथक प्रयासों के बावजूद कंडला पोर्ट ट्रस्ट को किसी प्रकार का विवरण प्राप्त नहीं हुआ।</p>
3	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट से लागत प्रमाणित करनेवाले सुसंगत में सम्मिलित विभिन्न मदों की दरों के मद्दे प्रमाणित करनेवाला सुसंगत दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सिर्फ मदवार दरों का विश्लेषण प्रस्तुत किया है। जिस आधार पर ऐसा दर प्राक्कलन किया गया है उसका आधार प्रस्तुत नहीं किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से पुनः लागत प्राक्कलन में सम्मिलित विभिन्न मदों की दरों के तैयार करने पर विचार करने हेतु सुसंगत समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।</p>	<p>दर संबंधी विश्लेषण का विवरण प्रस्तुत किया गया है।</p>
4	<p>यह मानते हुए कि सुविधाग्राही द्वारा प्रति जलयान अतिरिक्त जलयान भारक/अभारक संस्थापित करते हुए नौभार प्रहस्तन क्षमता में वृद्धि कर सकते हैं, पोर्ट से अनुरोध किया गया था कि 15.0745 एम एम टी पी ए तक की अधिकतम टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता का पुनः निरीक्षण किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उठाए गए मुद्दे को संबोधित नहीं किया। इस संदर्भ में पोर्ट को बताया जाता है कि अब निर्धारित किए जानेवाली अद्यतन टैरिफ ऐसे सभी टर्मिनलों पर लागू होंगे जहां अगले पांच वर्षों के दौरान एक ही प्रकार के पण्यों के प्रहस्तन हेतु बोली लगाई गई है। अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करते समय इस प्राधिकरण को अपनाई गए मार्गदर्शिकाओं द्वारा नियत मानदंडों पर आधारित पूंजी तथा प्राक्कलित परिचालन लागत को मान्यता देते हुए नियामक लागत पर आधारित अभिगम अपनाना होगा। चूंकि यह तथ्य संस्थापित नहीं किया गया है कि चार घाट संस्थिति पर एक एक भारक/अभारक से अधिक प्रतिस्थापन तकनीकी दृष्टि से साध्य नहीं है, अतः रियायात-करार के माध्यम से नियत किए जानेवाली न्यूनतम गारंटी शर्तें/निष्पादन-मानक के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गई अनुक्रिया ही केवल पोर्ट द्वारा आकलित अधिकतम क्षमता को स्वीकार करने हेतु कोई आधार नहीं हो सकता।</p>	<p>खाड़ी में अवस्थित कंडला पोर्ट 13 मी. से अधिक डुबाव वाले जलयानों का प्रहस्तन करने में सक्षम नहीं है, अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि 15 मी डुबाव वाले जलयानों के प्रहस्तन हेतु टेकरा पर पोर्ट को विकसित किया जाए। घाट का अग्रभाग 15 मी डुबाव हेतु डिजाइन किया गया है। मिट्टी की स्थिति तथा भूकंप जॉन 5 को ध्यान में रखते हुए घाट की चौड़ाई 60 मी होनी अपेक्षित है। चूंकि घाट की 60 मी चौड़ाई उपलब्ध है, अतः पोर्ट ने जलयानों के प्रहस्तन हेतु घाट के पृष्ठभाग का भी उपयोग किए जाने का प्रस्ताव रखा है। घाट के नीचे के स्थिर/स्थायी ढलान को ध्यान में रखकर पृष्ठभाग को 14 मी डुबाव वाले जलयानों के प्रहस्तन हेतु तैयार किया गया है। तथापि, पृष्ठभाग के घाटों से उर्वरक, नमक, गोहू आदि का ही प्रहस्तन किया जाना प्रस्तावित है तथा ये नौभार सामान्यतः हैडी/हैंडीमैक्स जलयानों में भेजे जाते हैं। अतः पृष्ठभाग के दो घाटों की क्षमता का प्राक्कलन 4 एम एम टी पी ए के रूप में किया गया है। तथा अग्रभाग के दो घाटों की वर्तमान नौभार संभाव्यता का प्राक्कलन 10 एम एम टी पी ए के रूप में किया गया है। जिसमें कुल टर्मिनल क्षमता 14 एम एम टी पी ए तक हो जाती है। यातायात में वृद्धि होने की स्थिति में बाद के चरण में अतिरिक्त उपकरण उपलब्ध कराकर इसकी क्षमता को बढ़ाया जाना उचित होगा। अतः यह प्रस्ताव किया जाता है कि यातायात के 14 एम एम टी पी ए से अधिक हो जाने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों में संशोधन करने हेतु टैप से संपर्क करें।</p>
5	<p>पोर्ट को सलाह दी गई है कि विभिन्न पण्यों की रहने के समय विश्लेषण करने के बाद प्रति वर्ष 12 के अनुपात के टर्नभार पर पुनर्विचार करें। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उत्तर दिया कि चूंकि वर्तमान समय में पोर्ट के पास सिर्फ शुष्क बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए समर्पित कोई टर्मिनल नहीं है, अतः विभिन्न प्रकार की पण्यों के लिए रहने के समय विश्लेषण के आधार पर टर्नओवर नहीं प्राप्त नहीं किया जा सकता। आगे कंडला पोर्ट ट्रस्ट से बताया कि टैप मार्गदर्शिकाओं के अनुबंध-III के टेबल दो में एक वर्ष में 12 के टर्नओवर अनुपात पर विचार किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सूचित किया गया है कि सारणी-2 यहां कोयला टर्मिनल से संबंधित है जबकि विचाराधीन टर्मिनल कोयला सहित, विभिन्न प्रकार के शुष्क बल्क, नौभार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए है।</p>	<p>प्रस्तावित शुष्क थौक टर्मिनल कोयला सहित सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए प्रारंभ किया गया है। तथापि, ऐसे शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु दर-सूची बनाने से संबंधित टैप का कोई विशिष्ट मार्गदर्शिका नहीं है। चूंकि कोयला एक शुष्क थौक नौभार है, अतः टैप की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार कोयला टर्मिनल हेतु टर्नओवर के अनुपात को ध्यान में रखा जाता है, विभिन्न पण्यों के रहने के समय विश्लेषण तैयार करने के लिए एक समर्पित शुष्क बल्क टर्मिनल से प्राप्त पूर्व अनुभव के आंकड़े आवश्यक होते हैं। यह पहला अवसर है जब कंडला पोर्ट 14 मी से 15 मी तक के डुबाव वाले जलयानों से सिर्फ शुष्क बल्क नौभार का प्रहस्तन करने हेतु एक परियोजना विकसित कर रहा है। अब यह समझा जाता है कि यार्ड से कार्गो की 60% निकासी निर्मुक्त अवधि के अंदर शेष बचे 40% नौभार निर्मुक्त अवधि से अधिक समय तक पड़ा रहेगा जिसका अधिकांश भाग खाली</p>

	<p>हमारे पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2010 में यह बताया गया है कि यदि टर्नओवर अनुपात को 12 प्रतिवर्ष लिया गया हो तो आयात/निर्यात नौभारों से 15/20 दिनों का विलंब शुष्क प्राप्त होगा तथा खाली/मुक्त अवधि से अधिक भंडारण हेतु प्रति दिन टन रू.9.75 की प्रस्तावित दर पर सुविधाग्राही को अप्रत्याशित लाभ होगा। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि प्रस्तावित निर्मुक्त अवधि के हिसाब से 12 के यार्ड टर्नओवर पर विधिवत् विचार करते हुए प्रस्तावित भंडारण - आय के परिकलन की जांच करें। पोर्ट से यह भी अनुरोध किया गया कि भंडारण से राजस्व की मांग से संबंधित शेरर यूनिट भंडारण प्रभार को पुनः परिकलित करें। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 25 जून, 2010 के अपने में इन मुद्दों पर कोई स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। पोर्ट से अनुपालन हेतु अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>अवधि से 10 दिनों की अवधि के अंदर निकाल दिया जाएगा।</p>
6	<p>विशाखापत्तनम, पारादीप, तूतीकोरन तथा मुरगांव पर उपलब्ध कोयले के उच्चतर स्टेकिंग फैक्टर की ओर ध्यान दिलाते हुए कंडला पोर्ट से प्रहस्तन किए जानेवाले प्रत्येक प्रस्तावित नौभार हेतु स्टेकिंग फैक्टर का वास्तविक आकलन करने तथा यार्ड क्षमता संबंधी परिकलन की पुनः जांच करने का अनुरोध किया गया है। यह नोट किया जाता है कि कंडला पोर्ट ने यह बताते हुए कि स्टेकिंग यार्ड समुद्र तट के करीब होने के कारण ज्वार के दौरान दिन में दो बार डूब जाता है, यदि क्षमता का पुनर्आकलन करने का कोई प्रयास नहीं किया है। यह क्षमता में नहीं आता कि ऐसा एक क्षेत्र, जिसका दिन में दो बार समुद्र के पानी में डूबना निश्चित है, खाद तथा खाद्यान्न सहित सभी प्रकार के शुष्क बल्क नौभारों हेतु स्टेकिंग यार्ड के रूप में क्रियान्वित है।</p>	<p>स्टेकिंग यार्ड की वहन क्षमता उस पर संग्रह किए जा रहे नौभार की अपेक्षा यार्ड की अवस्थिति तथा मिट्टी की रूपरेखा तथा उसके विकास पर निर्भर होती है। स्टेकिंग यार्ड हेतु प्रस्तावित भूमि जो समुद्रतट के करीब है, को समुद्र के पानी के उच्चतम स्तर से ऊपर तक बढ़ा दिया जाएगा ताकि सब समय सभी प्रकार के नौभारों को सुरक्षित रूप से संग्रह/जमा किया जा सके। मिट्टी की विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखकर उपलब्ध 80 हेक्टेयर्स स्टेकयार्ड की 3 टी/एम 2 हेतु तैयार किया गया है। ऐसे सुधारों के पश्चात् यार्ड की वहन क्षमता में वृद्धि करने के आशय से उप-तल, तल तथा पपड़ी का निर्माण कर स्टेकिंग यार्ड को यथोचित जमीनी सुविधा कराई जाएगी। ध्यान में ली गई 3 टी/एम 2 की स्टेकिंग क्षमता टैंप के मार्गदर्शिकाओं की पुष्टि करता है। आई. आई. टी चेन्नई, परामर्शदाता, ने सूचित किया है कि एक टोस/पर्याप्त निवेश के बिना स्टेकिंग क्षमता में वृद्धि संभव नहीं है तथा 3 टी एम 2 स्टेकिंग क्षमता सभी नौभारों, भार या नौभारों के विशिष्ट गुरुत्व को ध्यान में लिए बिना, के लिए है और स्टेकिंग क्षमता सिर्फ यार्ड की भार-वहन क्षमता ही है।</p>
7	<p>पोर्ट को सलाह दी गई के 10% की लागत-वृद्धि के पहलू आवृत्त नहीं होता पोर्ट से पुनः अनुरोध किया गया कि अद्यतन दर सूची हेतु मानदंडों का सख्ती से पालन करते हुए पूंजीगत लागत को वर्तमान दर के हिसाब से अद्यतन करे।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल को कार्यान्वयन की नियम अवधि लाभग्राही को दी गई छूट की तारीख से 24 माह होती है। मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार (ओ एम सं.1 (3)/पी एफ -11/2001 दिनांक 18.02.02) वृद्धि की औसत दर को ध्यान में रखकर समापन - लागत का हिसाब लगाना चाहिए। फिर भी टैंप के दिशानिर्देशों के अनुसार विविध लागत में वृद्धि के पहलू आवृत्त नहीं होता।</p>
8	<p>यह दोहराया गया कि चूंकि बहुद्देशीय घाट पर विभिन्न प्रकार के नौभारों का प्रहस्तन होता है, अतः आवश्यक है कि विशिष्ट प्रकार के नौभारों के लिए उनकी उत्पादकता के आधार पर अलग-अलग दरें उपलब्ध कराए जाएं।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल मुख्य रूप से खाद्यान्न, नमक, खाद, खाद का कच्चा माल तथा कोयले जैसे शुष्क बल्क नौभार का प्रहस्तन करेगा। टैंप की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार इन सभी नौभारों के लिए नौभारों प्रहस्तन दरें एक समान होगी। अतः विभिन्न नौभारों के लिए अलग-अलग दरों की आवश्यकता नहीं है। साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उपरोक्त नौभारों के अलावा इस टर्मिनल पर लौह अयस्क का भी प्रहस्तन किया जाना है।</p>

	कंडला पोर्ट ट्रस्ट निकट भविष्य में किसी बहु ज्यादा राहत अयस्क संभालने की संभावना नहीं रखता है अतः अयस्क की संभलाई से संबंधित दर को ध्यान में नहीं लिया जाए ।
--	--

9. (क) दिनांक 16 जुलाई, 2010 को अधिकारी स्तर पर एक बैठक आयोजित की गई थी जिसमें कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह स्पष्ट करने को कहा गया था कि एल आकार की बर्थिंग संरचना क्यों व्यवहार्य नहीं है और तटीय भारकों और अभारकों की संख्या चार तक क्यों सीमित की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 21 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा टी आकार की बर्थिंग संरचना की आवश्यकता से संबंधित आईआईटी, चेन्नै का राय अग्रेषित भी है। आईआईटी, चेन्नै ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को संबोधित दिनांक 21 जुलाई 2010 के पत्र में बताया था कि कंडला जैसे ज्वारीय पोर्ट के लिए दो अग्र बर्थ से युक्त टी आकार की जेटी अनिवार्य है जहां 10 मिलियन टन की संभलाई हो सकती है जबकि पिछले भाग में केवल 4 मिलीयन टन नौभार संभाला जा सकेगा। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के अनुसार प्रथम चरण में एल आकार के जेटी का निर्माण तथा दूसरे चरण में उसका टी आकार की जेटी में रूपान्तरण करना महंगा पड़ेगा। एल आकार की जेटी व्यवहार्य नहीं है क्योंकि सभी ज्वार बड़े आकार के जहाजों को संभालने के लिए ऐसी जेटी के पिछले बर्थ का उपयोग नहीं किया जा सकता। आईआईटी चेन्नै की राय में टी आकार के सिवाय अन्य कोई भी आकार न केवल महंगा पड़ेगा बल्कि वह पर्यावरण के अनुकूल भी नहीं रहेगा।

(ख) दिनांक 21 जुलाई, 2010 के पत्र में इस प्रश्न का उत्तर नहीं मिला कि तटीय भारकों तथा अभारकों की संख्या चार तक क्यों सीमित की गई है। इस मामले में आपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने हेतु पोर्ट को अनुस्मरण कराया गया है। इसके प्रत्युत्तर में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 5 अगस्त, 2010 के पत्र के अधीन आईआईटी चेन्नै की तत्संबंधी राय अग्रेषित की है। आईआईटी चेन्नै ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को दिनांक 4 अगस्त, 2010 के अपने पत्र में बताया है कि विषयगत कार्य संबंधी साध्यता रिपोर्ट के अनुसार यह परिकलित किया गया कि 14 एमएमटीपीए तक शुष्क थोक नौभार संभाला जाए। जबकि कोई यातायात संभाव्यता नहीं है ऐसे में मानकीय स्तर के अनुसार ही सख्ती से क्षमता निर्धारित किए जाने से प्रस्तावित निवेश अनाकर्षक हो जाएगा। आगे, यह सुविधा ग्राही से लिए जाने वाले एमजीटी को भी क्षमता से जोड़ा जाना है। पर्याप्त नौभार आधार के बिना क्षमता के परिकलित मानकीय स्तर से केवल एमजीटी स्तर को बढ़ावा मिलेगा और यदि नौभार आधार मूर्त नहीं होता है तो तत्संबंधी उपलब्धियां पुनः अवास्तविक हो जाएंगी। टैरिफ प्रस्ताव में तटीय भारकों/अभारकों के संबंध में यानी गई संख्या चार पर्याप्त है और टर्मिनल में 14 एमएमटीपीए की प्रस्तावित परिकलित प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप है। अतः फिलहाल टैरिफ प्रस्ताव में केवल चार तटीय भारकों/अभारकों को ही रखा गया है। तथापि, जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक हो जाएगा तब उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरणों की क्षमता बढ़ाना साध्य होगा और उस समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों के परिशोधन हेतु "टेम्प" के समक्ष आएगा।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाहियों में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण तथा तर्क सुसंगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजे जायेंगे। साथ ही ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रदर्शित होती है :-

(i) यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने इस प्राधिकरण से कंडला पोर्ट में तूणा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अद्यतन टैरिफ नियत करने का अनुरोध किया है तथापि पोर्ट को यह स्पष्ट किया गया है कि महा पत्तन न्यासों के फरवरी, 2008 की पीपीपी परियोजना हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2 के अनुसार निर्धारित किया जाना वाला टैरिफ आवरण कैम्प केवल अब शुष्क थोक टर्मिनल पर लागू होगा बल्कि आगामी पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट के तत्समान नौभारों के लिए परवर्ती बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। वस्तुतः इस प्राधिकरण ने दिनांक 30 सितंबर, 2008 के अपने आदेश संख्या टैम्प/35/2008-केपीटी, में कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पीपीपी मानक के अधीन विकसित किए जाने हेतु प्रस्तावित बहुदेशीय नौभार घाटों पर खाद्यान्न तथा उर्वरक, थर्मल कोयला, कोयला (थर्मल कोल के सिवाय) चूना पत्थर, खनिज, शक्कर, नमक

तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार जैसे इस्पात और थैलाबंद नौभार और लकड़ी के लट्टों के प्रहस्तन हेतु अद्यतन टैरिफ अनुसूची को अनुमोदन प्रदान किया है। अब कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने तूणा स्थित प्रस्तावित टर्मिनल पर खाद्यान्न, नमक, उर्वरक संबंधी कच्चा माल और कोयले के प्रहस्तन की परिकल्पना की है जिसके लिए दिनांक 30 सितंबर, 2008 के आदेश द्वारा अद्यतन दरें पहले से ही उपलब्ध हैं। इस संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि हरित चार बहुदेशीय नौभार घाट जिसके लिए 30 सितंबर, 2008 के आदेश के अधीन अद्यतन टैरिफ पहले से ही नियत है। कंडला पोर्ट में (अर्थात् विद्यमान कंडला पोर्ट प्रक्षेत्र) में स्थित होंगे जबकि तूणा के निकट बनाए जाने हेतु प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल मैदान परियोजना है क्योंकि वह कंडला की खाड़ी से बाहर स्थित होगा जो टेकरा के निकट कंडला की खाड़ी के पश्चिमी मुहाने से 17 कि.मी. है और फिलहाल किसी भी प्रकार की कोई मूलभूत अधिरचना में उपलब्ध नहीं है। कंडला पोर्ट के अन्दर विकसित किए जाने वाले बहुदेशीय नौभार घाटों को कंडला पोर्ट में विद्यमान वर्तमान रेल संयोजन का सीधा लाभ मिलेगा जबकि तूणा के शुष्क थोक टर्मिनल को पश्च प्रदेश से टर्मिनल तक पांच किलोमीटर लंबी लाईन और पश्च प्रदेश में एक किलोमीटर लंबी रेल पार्श्विका बनानी होगी। इसके अलावा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार, प्रस्तावित दोनों टर्मिनलों पर नौभार प्रहस्तन संबंधी पद्धतियों में अन्तर होगा क्योंकि कंडला प्रक्षेत्र के अंदर बहुदेशीय नौभार घाटों पर लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण ग्राह / हुक संलग्नक से युक्त लेवल लॉफिंग भरणघाट क्रेन फॉर्कलिफ्ट ट्रक और पे लोडर होंगे जबकि तूणा स्थित शुष्क थोक टर्मिनल पर लगाए जाने हेतु प्रस्तावित उपकरण तटीय भारक, तटीय अभारक, कन्वेयर, रिक्लेमर वैगन टिप्लर, स्टैकर, क्रेन, पे-लोडर तथा डोजर होंगे। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि तूणा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल एक हरित मैदानी परियोजना है और दोनों टर्मिनलों की प्रहस्तन संबंधी पद्धति में अन्तर है, यह प्राधिकरण तूणा स्थित प्रस्तावित शुष्क थोक टर्मिनल पर लागू करने हेतु पृथक अद्यतन दरों को अनुमोदन प्रदान करने से संबंधित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुरोध की स्वीकृति देने हेतु सहमत हुआ है।

(ii). पोर्ट ने थोक टर्मिनल में प्रारंभिक तौर शुष्क थोक नौभार उदाहरणार्थ, कोयला, लौह, अयस्क, उर्वरक, गोहूँ आदि को संभालने की परिकल्पना की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने तत्पश्चात् दिनांक 14 जूलाई, 2010 के पत्र द्वारा सूचित किया कि यह टर्मिनल पर लौह अयस्क यातायात की आशा नहीं है। शुष्क थोक नौभार संबंधी प्रहस्तन दरें बहुदेशीय टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित की गई है। परन्तु पोर्ट ने कोयले के लिए मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दरों पर विचारणा की है क्योंकि ये नौभार जलयान भारकों / अभारकों के मार्फत संभाले जाने वाले हैं। इस संबंध में यह भी ध्यातव्य है कि मार्गदर्शिकाओं में यांत्रिक रूप से संभाले जानेवाले पण्यों यथा उर्वरक, खाद्यान्न आदि के लिए कोई पृथक मानक निर्धारित नहीं किया गया है। चूंकि प्रहस्तन पद्धति उस कोयले के टर्मिनल के लिए सदृश होगा जिसके लिए मार्गदर्शिकाओं में मानदंडों निर्धारित है अतः इस मामले में भी उसे अपना समुचित पाया गया है। यहां यह भी इंगित करना समीचीन होगा कि कोयले के टर्मिनल के संबंध में लागू किए जाने हेतु मानदंडों में से पोर्ट द्वारा कतिपय परिवर्तन किए गए हैं जो नीचे सूचीबद्ध हैं :

(क) कोयले के टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं के लिए टर्मिनल की अधिकतम क्षमता को दोनों क्षमताओं अर्थात् अधिकतम भित्ति घाट क्षमता तथा अधिकतम यार्ड क्षमता में से कमतर क्षमता पर आधारित किया जाना है। अधिकतम टर्मिनल क्षमता प्राप्त करने के लिए पोर्ट ने लगाए जाने वाले कन्वेयरों की क्षमता भी बनाई है, जिसे मार्गदर्शिकाओं में परिकलित नहीं किया गया है।

(ख) कोयले के टर्मिनल संबंधी मानदंडों में प्रतिघाट दो जलयान अभारक निर्धारित है। इसकी तुलना में पोर्ट ने तीन जलयान अभारक तथा एक जलयान भारक अर्थात् चार घाटों के लिए कुल 4 का ध्यान रखा है।

(ग) कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विशिष्ट उत्पादकता स्तर के आधार पर विभिन्न नौभार मदों के लिए विशिष्ट प्रहस्तन दरें प्रस्तावित नहीं की है।

(घ) कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण व्यय के परिचालन लागत में ध्यान रखा है।

(iii) अधिकतम भित्ति घाट क्षमता :

(क) यद्यपि प्रस्तावित टर्मिनल पर विभिन्न प्रकार के शुष्क थोक नौभार संभाले जाएंगे तथापि पोर्ट ने भित्ति घाट क्षमता परिकलन संबंधी मार्गदर्शिकाओं में कोयले के लिए निर्धारित मानक प्रहस्तन दरों पर भी

विचार किया है। क्योंकि ये सभी नौभार जलयान भारकों / अभारकों के मार्फत संभाले जाने वाले हैं। कंडला पोर्ट के अनुसार प्रस्तावित टर्मिनल पर नौभार का 60% पैनामेक्स जलयानों और 40% को हैडीसाइज तथा हैडीमेक्स जलयानों द्वारा संभाला जाएगा। कोयला प्रहस्तन टर्मिनल संबंधी मानकों के अनुसार दो जलयान भारक / अभारक उपलब्ध करार जाने हैं जो पैनामेक्स जलयानों से 40000 टन प्रति दिवस तथा हैडीमेक्स जलयानों में 20000 टन प्रति दिवस (दोनों ही भारण के लिए) होंगे और पैनामेक्स जलयानों से 35000 टन प्रति दिवस तथा हैडीमेक्स जलयानों से 15000 टन प्रति दिवस (दोनों ही अभारण के लिए) का उत्पाद अपार्जित करेंगे। प्रस्तावित परिकल्पित संस्थापन में संपूर्णतया 15000 टन क्षमतायुक्त दो तटीय अभारक 10000 टन क्षमता युक्त एक अभारक तथा 1000 टन क्षमतायुक्त एक भारक होंगे। प्रति जलयान एक जलयान भारक / अभारक नियोजित किए जाने में इस संयोजन से कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन क्षमता 15.0745 एमएमटीपीए तक पहुंच गई है जिसे अनुबन्ध - I में दर्शाया गया है।

(ख) यहां यह सूचित करना महत्वपूर्ण होगा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा भारकों / अभारक की संख्या में प्रस्तावित परिवर्तन से टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर भारी प्रभाव पड़ेगा। पूंजीगत व्यय का बहुत बड़ा हिस्सा सिविल कार्य से संबंधित है जिस पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए प्राक्कलनों में प्रगहण किया गया है। अतः कुछ और प्रहस्तन उपकरण बढ़ाने से टर्मिनल की क्षमता में प्रचालक महत्वपूर्ण विकास कर सकता है जिससे प्रचालक को अनचाहा लाभ मिलेगा। प्राधिकरण द्वारा इस तथ्य पर बार-बार जोर दिया गया है और पोर्ट को सुझाव दिया गया कि वह उनके द्वारा निर्धारित उपकरण संस्थिति और टर्मिनल क्षमता का पुनः निरीक्षण करें।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि शुष्क थोक टर्मिनल अग्र भाग में 15 मीटर डुबाव वाले जलयानों को संभालेगा। चूंकि मिट्टी की स्थिति और भूकंप पैरामीटर के कारण 60 मीटर चौड़ा घाट अपेक्षित है अतः पोर्ट ने जलयानों को संभालने के लिए टर्मिनल के पश्च भाग के उपयोग का भी प्रस्ताव किया है। यह पश्च भाग 14 मीटर डुबाववाले जलयानों मुख्यतः उर्वरक, नमक, गेहूँ आदि वहन करने वाले हैडीसाइज / हैडीमेक्स जलयानों को संभालने हेतु डिजाइन किया गया है। दो अग्र घाटों की क्षमता 10 एमएमटीपीए प्राक्कलित की गई है। पोर्ट के अनुसार जब यातायात की क्षमता 10 एमएमटीपीए तथा दो पश्च घाटों की क्षमता 4 एमएमटीपीए प्राक्कलित की गई है जिससे टर्मिनल की कुल क्षमता 14 एमएमटीपीए है। पोर्ट के अनुसार जब यातायात की क्षमता बढ़ जाए तभी उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरण उपलब्ध कराते हुए क्षमता बढ़ाना साध्य होगा। इसी कारणवश कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यह प्रस्ताव रखा है कि जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक बढ़ जाएगा तब दरों की समीक्षा हेतु उसे प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

पोर्ट ने यह स्वीकार किया कि प्रचालक को यह स्वतंत्रता है कि वह अपनी पसंद से किसी भी प्रकार और क्षमता के प्रहस्तन उपकरण लगाए परन्तु उसने अधिकतम क्षमता परिकलन को जो आईआईटी, चेन्नै द्वारा बनाई गई साध्यता रिपोर्ट पर आधारित है, को संशोधित नहीं किया है। हमारे द्वारा पोर्ट को यह भी सुझाव दिया गया था कि प्रस्तावित टर्मिनल हेतु चार घाटों से संबंधित अपने प्रस्ताव का पुनः निरीक्षण करे। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के आधार पर पोर्ट ने सूचित किया कि कंडला जैसे ज्वारीय पोर्ट के लिए दस मिलियन टन संभालने हेतु दो अग्र भाग से युक्त टी आकार की जेटी अनिवार्य है। जेटी के पश्च भाग में केवल 4 मिलियन टन नौभार संभाला जा सकेगा। आईआईटी, चेन्नै द्वारा दिए गए तकनीकी सुझाव के अनुसार प्रथम चरण में एल आकार के जेटी का निर्माण तथा दूसरे चरण में उसका टी आकार की जेटी में रूपान्तरण करना महंगा पड़ेगा। एल आकार की जेटी व्यवहार्य नहीं है क्योंकि सभी प्रकार के ज्वार में बड़े आकार के जहाजों को संभालने के लिए ऐसी जेटी की पिछली बर्थ का उपयोग नहीं किया जा सकता। आईआईटी चेन्नै की राय में टी आकार के सिवाय अन्य कोई भी आकार न केवल महंगा पड़ेगा बल्कि वह पर्यावरण के अनुकूल भी नहीं रहेगा।

आईआईटी, चेन्नै ने भी संपुष्टि की कि उनके द्वारा निर्धारित यातायात संभाव्यता लगभग 14 एमएमटीपीए होगी। जबकि कोई यातायात संभाव्यता नहीं है मानकीय स्तर के अनुसार सख्ती से

क्षमता निर्धारित किए जाने और उस स्तर की पूर्ति करने हेतु होने वाले पूंजीगत व्यय से प्रस्तावित निवेश ही अनाकर्षक हो जाएगा। आगे, यह भी कि सुविधा ग्राही से लिए जाने वाले एमजीटी को भी क्षमता से जोड़ा जाना है। पर्याप्त नौभार आधार के बिना क्षमता के परिकल्पित मानकीय स्तर से केवल एमजीटी स्तर को ही बढ़ावा मिलेगा। यदि नौभार आधार मूर्त नहीं होता है तो तत्संबंधी उपलब्धियां पुनः अवास्तविक हो जाएंगी। टैरिक प्रस्ताव में तटीय भारकों/अभारकों के संबंध में ध्यान में रखी गई संख्या चार पर्याप्त है और टर्मिनल में 14 एमएमटीपीए के प्रस्तावित परिकल्पित प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप है। तथापि, जब यातायात 14 एमएमटीपीए से अधिक हो जाएगा तभी उस परवर्ती चरण में अतिरिक्त उपकरणों की व्यवस्था करते हुए क्षमता बढ़ाना साध्य होगा और उस समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट दरों के परिशोधन हेतु "टैम्प" के समक्ष आएगा।

(iv) कन्वेयरों की अधिकतम क्षमता

शुष्क थोक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता निर्धारित करते समय पोर्ट ने संस्थापित किए जानेवाले कन्वेयरों की प्रहस्तन क्षमता पर भी विचार किया है अग्र भाग में 2 प्रत्येक 1000 टन प्रति घंटे और जेटी शीर्ष के पश्च भाग में 2 प्रत्येक 750 टन प्रति घंटे 21.46 एमएमपीटी प्रति वर्ष, हालांकि अद्यतन टैरिफ नियत करते समय कन्वेयरों की क्षमता निर्धारण हेतु मार्गदर्शिकाओं में कोई मानदंड विहित नहीं किया गया है।

पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि विभिन्न प्रकार के संभाले जाने वाले नौभारों के कारण कन्वेयर तंत्र की विद्यमान क्षमता 2 x 1000 टीपीएच 10 एमएमटीपीए पर प्राक्कल्पित की गई है और 2 x 750 टीपीएच 4 एमएमटीपीए पर प्राक्कल्पित की गई है। आईआईटी, चेन्नै के अनुसार अतिरिक्त पहुंच जेटी से युक्त एक नये कन्वेयर तंत्र के निर्माण द्वारा ही क्षमता बढ़ाई जा सकेगी।

(v) अधिकतम यार्ड क्षमता

(क) 800000 वर्ग मीटर के पश्च क्षेत्र के 240000 वर्ग मीटर को सड़कों, रेल, सीमाशुल्क बाड़ों आदि के निर्माण के लिए उपलब्ध कराया गया है और 5,60,000 वर्ग मीटर क्षेत्र को नौभार के ढेर लगाने के लिए रखा गया है। यद्यपि यह टर्मिनल कोयले सहित विभिन्न प्रकार के शुष्क थोक नौभार की पूर्ति करने के लिए है। कोयला टर्मिनल, जहां एक वर्ष में 12 के औसत उत्पादन सहित प्रति वर्ग मीटर 3 टन नौभार का ढेर लगाया जा सकता है उसकी अधिकतम यार्ड क्षमता के परिकल्पन मानदंड पर ध्यान देते हुए पोर्ट ने अधिकतम चित्ति यार्ड क्षमता निश्चित की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चित्ति यार्ड की 14000000 टन की अधिकतम क्षमता निश्चित की है जो निम्नवत् है :-

$560000 \text{ वर्ग फीट} \times 70\% \times 12 \times 3 = 14112000 \text{ टन जिसे } 14000000 \text{ टन प्रतिवर्ष पूर्णांकित किया गया है।}$

(ख) थर्मल कोयले से, संबंधित मार्गदर्शिकाओं में यार्ड क्षमता परिकल्पन के लिए 3 टन प्रति वर्गमीटर चित्ति घटक अपनाना विहित किया गया है। यहां तक कि कोयले के मामले में विशाखपट्टणम, पारादीप, तुत्तुकूडि और मुरगांव जैसे पत्तनों में उनके अद्यतन टैरिफ का प्रस्ताव रखते समय ध्यान में रखे गए घटकों के मुकाबले काफी ज्यादा चित्ति घटक प्राप्त किया है। चूंकि विभिन्न पण्यों से संबंधित चित्ति घटकों में भिन्नता होती है अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि वह संभाले जाने हेतु प्रस्तावित प्रत्येक नौभारों से संबंधित चित्ति घटकों को वास्तविक रूप से पुनः निर्धारित करे और यार्ड क्षमता संबंधी परिकल्पन का पुनः निरीक्षण करे। इसके प्रत्युत्तर में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने मिट्टी की स्थिति इंगित करते हुए सूचित किया कि केवल 3 टी/एम<sup>2</sup> के भारणघटक से युक्त यार्ड की डिजइन की जा सकती है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने आईआईटी चेन्नै के विश्लेषण के आधार पर बताया कि पर्याप्त अतिरिक्त निवेश के बिना चित्ति क्षमता बढ़ाना संभव नहीं होगा और 3टी/एम<sup>2</sup> की यह चित्ति क्षमता नौभार के प्रकार पर ध्यान दिए बिना सभी प्रकार के नौभारों के लिए है।

(vi) **टर्मिनल की अधिकतम क्षमता**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14000000 टन प्रतिवर्ष प्राक्कलित की गई है जो अधिकतम भित्ति घाट क्षमता (15074500 टन ) और अधिकतम चित्ति यार्ड क्षमता (14112000 टन जिसे 14000000 टन तक पूर्णांकित किया गया ) का निम्नतर मूल्य है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए कारण से जो उपरोक्त उप पैराग्राफ (iii) से (v) में यथा वर्णित है, यह प्राधिकरण अद्यतन टैरिफ आवरण निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल हेतु 14112000 टन क्षमता इस विनिर्दिष्ट शर्त के साथ मंजूर करता है कि वस्तुतः संभाला गया यातायात, इसकी प्रयुक्ति में ध्यान में रखी गई अधिकतम क्षमता से अधिक हो जाने पर अनुमोदित टैरिफ आवरण पुनरीक्षण के अधीन रहेगा । पोर्ट ने उस समय टैरिफ के पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव दर्ज करने का वचन दिया है । पोर्ट को सुझाव दिया गया है कि जारी किए जानेवाले आरपीएफ दस्तावेजों तथा सफल बोलीकर्ता के साथ हस्ताक्षरित होनेवाले बीओटी करार में इस आशय का एक समुचित खंड जोड़ा जाए ।

(vii) **पूंजीगत लागत**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 7 अक्टूबर 2009 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में रू. 882.23 करोड़ की पूंजीगत लागत प्राक्कलित की थी जिसमें रू.679.93 करोड़ नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप (अर्थात् उपकरण लागत के रूप में रू. 338.81 करोड़ सहित सिविल संरचनाओं के मदे रू.341.12 करोड़ ) और घाट निर्माण के लिए रू 202.30 करोड़ का समावेश है । तत्पश्चात् पोर्ट ने निर्माण लागत को रू. 899.97 करोड़ के रूप में परिशोधित किया जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है :-  
रूपये करोड़ में

1.	<b><u>सिविल संरचना</u></b>	314.66
	(घाट पहुंच मार्ग, भंडारण यार्ड, सड़के, रेल-पटरियाँ, भवन, जलापूर्ति, मल-जल निकासी, सीमाशुल्क चार दिवारी, अग्निशमन व्यवस्था, पर्यावरणीय उपाय तथा 10% की लागत वृद्धि का समावेश है )	
2.	<b><u>उपकरण लागत</u></b>	402.33
	( तटीय भारक, अभारक, कन्वेयर, चित्ति यार्ड के उपकरण, उर्जा तथा बिजली, संचार तथा 10% लागत वृद्धि का समावेश है )	
3.	<b><u>घाट निर्माण लागत</u></b>	182.98
	( 10% लागत वृद्धि सहित )	
	<b>कुल</b>	<b>899.97</b>

पोर्ट ने आवश्यक दस्तावेजी आधार पर पूंजीगत प्राक्कलन को प्रमाणित नहीं किया है । पोर्ट ने सूचित किया कि प्रबल प्रयासों के बावजूद उन्हें विनिर्माताओं से बजटी कोटेशन प्राप्त नहीं हुए है । पोर्ट द्वारा दिए गए उस संपुष्टीकरण के आधार पर कि पूंजीगत प्राक्कलनों में प्रचलित बाजार दरें परिकलित होती है, नीचे चर्चा किए गए आशोधन के अधीन इन प्राक्कलनों पर विश्वास रखा गया है :

(क) पोर्ट ने पूंजीगत प्राक्कलनों में 10% की लागत वृद्धि के तत्व का ध्यान रखा है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने निर्माण अवधि के दौरान लागत में संभाव्य वृद्धि होने के आधार पर अपने प्राक्कलनों को न्यायोचित ठहराने का सहारा लिया है और एक सरकारी अनुदेश उद्धृत किया है जिसमें मुद्रास्फिती की औसत दर को विधिवत् ध्यान में रखते हुए समाप्ति लागत परिकलित करना अपेक्षित है । पोर्ट द्वारा उद्धृत

सरकारी अनुदेश 2002 में जारी किया गया था जबकि सरकार द्वारा जारी अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाएँ 2008 से संबंधित हैं। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जानेवाले टैरिफ आवरण दिनांक 26 फरवरी, 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार मुद्रास्फिती में सूचीबद्ध किये जाएंगे, भावी संभाव्य लागत वृद्धि 10% प्रावधान को ध्यान में लिए बिना पोर्ट द्वारा टर्मिनल की रू. .899.97 करोड़ (नौभार प्रहस्तन क्रियाकलाप रू. 651.81 करोड़ तथा घाट निर्माण के लिए रू. 166.35) की पूंजीगत लागत को गिना गया है।

(ख) पूंजीगत प्राक्कलन में पश्च क्षेत्र में 5 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछवाने के मद्दे रू. 911 लाख तथा 1 किलोमीटर पार्श्विका बनाने के मद्दे रू. 660.50 लाख समाविष्ट है। यह स्पष्ट नहीं है कि शुष्क थोक टर्मिनल पर संभाले जानेवाले सभी पण्यों के लिए रेलवे सुविधा का इस्तेमाल होगा या नहीं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह राय है कि नौभार प्रहस्तन प्रभार, घाट भाड़ा प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों का उद्ग्रहण सुविधाग्राही करेगा जिनका चित्ति यार्ड की तरफ / से होने वाले नौभार के परिवहन के प्रकार से कोई संबंध नहीं है अतः रेलवे से लिए जाने वाले और रेल की तरफ ले जाने वाले नौभारों के लिए पृथक दर विहित करना आवश्यक नहीं है। यद्यपि वैगन टिपलिंग तंत्र के लागत की व्यवस्था की गई है तथापि। इन अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में रेलवे अवरचना संबंधी पूंजीगत लागत की मंजूरी स्पष्ट रूप से परिकलित नहीं की गई है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेल अवरचना संबंधी प्राक्कलित व्यय कुल पूंजीगत लागत का लगभग 2% है और उस हरित मैदानी स्थल में जहां अभी तक पूर्णतया खाली करवाने से संबंधित सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं वहाँ प्रस्तावित सुविधा विकसित की जानी है। प्रस्तावित व्यय को पूंजीगत प्राक्कलन के भाग रूप में लिया जाना है।

(viii) प्रचालन लागत

(क) कंडला पोर्ट ट्रस्ट निम्नवत् प्रचालन लागत परिकलित की है :-

- (i) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल हेतु विहित खपत मानदंडों को अपनाते हुए अर्थात् 1.4 यूनिट प्रति टन और उर्जा संबंधी यूनिट दर रू. 7/- प्राक्कलित है।
- (ii) सिविल निर्माण की मरम्मत और अनुरक्षण पूंजीगत लागत का 1%।
- (iii) उपकरणों की मरम्मत तथा अनुरक्षण पूंजीगत लागत का 7% .
- (iv) बीमा पर व्यय पूंजीगत लागत का 1%.
- (v) जीवनावधि को 30 वर्ष के रूप में लेते हुए सिविल अवसंरचना संबंधी मूल्यहास उपबंधित किया गया है।
- (vi) यह मानते हुए कि टर्मिनल चौबीसों घंटे कार्य रहेगा, उपकरणों से संबंधित मूल्यहास 10.34% प्रति वर्ष उपबंधित किया गया है।
- (vii) कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रचलित एसओआर के अनुसार भूमि क्षेत्र का अनुज्ञप्ति शुल्क रू. 10.50 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह।
- (viii) सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य के 5% पर अन्य व्यय।
- (ix) जेटी और पहुंच सरणी के संपाश्वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण व्यय रू. .265 प्रति घन मीटर है

जो केन्द्र सरकार द्वारा लिए गए उस निर्णय पर आधारित है कि अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा किया जाएगा ।

- (ख) नौभार प्रहस्तन तथा घाट पर लगाने हेतु सुसंगत परिचालन लागत परिकलित करते समय पोर्ट ने पहुंच सरणी में अनुरक्षण निकर्षण के मद्दे क्रमशः रू. 265 लाख तथा रू. 2120 लाख प्रतिवर्ष समाविष्ट किये हैं । पोर्ट द्वारा दिए गए वर्तमान अनुरक्षण निकर्षण निविदा के आधार पर प्राक्कलित अनुरक्षण निकर्षण लागत रू. 265 प्रति घन मीटर तक पहुंची है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया है कि वह यह स्पष्ट करे कि सुविधाग्राही उस परिसंपत्ति से संबंधित अनुरक्षण व्यय को क्यों वहन करेगा जो उसने नहीं बनाई है । पोर्ट ने सूचित किया है कि विषयगत कार्य संबंधी पीपीपीएस अनुमोदन देते समय केन्द्र सरकार द्वारा यह निर्णय लिया गया था कि सुविधा की संपूर्ण अवधि के दौरान जेटी तथा पहुंच सरणी के संपाश्वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण कार्य सुविधाग्राही द्वारा किया जाना है । यह ध्यातव्य है कि नौभार प्रहस्तन प्रभार विनिश्चित करते निकर्षण पर किसी भी प्रकार का व्यय चाहे वह पूंजीगत हो या राजस्व हो, ध्यान में रखा जाएगा क्योंकि निकर्षण व्यय एक ऐसा व्यय है जिसका संबंध जलयानों से है । इन बताई परिस्थितियों नीचे बताए गए पैराग्राफ (xiii) (क) में वर्णित कारणवश अद्यतन घाट भाड़ा प्रभार पाने के दौरान अनुरक्षण निकर्षण की वार्षिक लागत को प्रचालन लागत के एक भाग रूप में माना गया है न कि पोर्ट द्वारा यथाप्रस्तावित नौभार प्रहस्तन प्रभार पाने के लिए माना गया है ।
- (ग) कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान एसओआर (180 दिनों से अधिक समय तक अधिभोग के संबंध में रू. 105 प्रति वर्ग मीटर) में विहित सामान्य नौभार संबंधी भंडारण प्रभार की दर के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 902600 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र संबंधी अनुज्ञप्ति शुल्क रू. 10.50 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह प्राक्कलित किया गया है । मार्गदर्शिकाओं में यह अपेक्षित है कि भूमि संबंधी अनुज्ञप्ति शुल्क पत्तन न्यासों के दरों के मान के अनुसार परिकलित किया जाए । यह बताना अनावश्यक है कि सुसंगत भूमि के लिए यथा अनुज्ञेय दरों का ध्यान रखा जाए । पोर्ट का वर्तमान प्रस्ताव तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल जो कंडला की खाड़ी के पश्चिमी मुहाने पर 17 किलो मीटर का होगा, उस पर लागू होने वाले अद्यतन टैरिफ नियत करने से संबंधित है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट की वर्तमान दरों के मान में अध्याय V के अधीन तूणा के लिए पृथक दरें विहित की गई हैं । अनुसूची V के क्रमांक (i) खुले स्थल के लिए रू. 7.50 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह विनिर्दिष्ट करता है । कंडला भूमि के लिए निर्धारित अनुज्ञप्ति शुल्क अपनाते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित अनुज्ञप्ति शुल्क परिकलित किया गया है जिसे तूणा के दरों के मान में विहित विनिर्दिष्ट दर के संदर्भ में तदनुसार आशोधित किया जाता है ।
- (ix). **अनुबंध - I** में संलग्न विवरण में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तुत तथा इस विश्लेषण में ध्यान में रखे गए शुष्क थोक टर्मिनल से संबंधित अद्यतन टैरिफ का परिकलन दिया गया है । इस विवरण से पता चलता है कि रू. 65181 लाख के पूंजीगत आधार पर 16% पर रू.10429 लाख के पूंजी पर नियोजित प्रतिलाभ की व्यवस्था करने और रू. 12945 लाख की प्रचालन लागत लेने के पश्चात् नौभार प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व मांग रू. 23374 लाख है । यद्यपि, भारकों/अभारकों के नियोजन को ध्यान में रखते हुए क्षमता के परिकलन हेतु कोयला टर्मिनल प्रचालन मानक लागू होने वाले प्रचालन मानक का ध्यान रखा जाता है, तथापि पोर्ट ने बहुदेशीय घाटों के लिए विहित राजस्व संविभाजन सूत्र को अंगीकृत किया है और तदनुसार 90.5:5 के अनुपात में नौभार प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध प्रभारों में वार्षिक राजस्व संबंधी मांग को संभाजित किया है । रू. 21036.60 लाख (उपरोक्त रू.23374 लाख का 90% ) की राजस्व संबंधी मांग की पूर्ति करने के लिए विदेशी नौभार हेतु रू. 155.27 परिकलित किया गया है और तत्समान रियायती तटीय दर प्रति टन रू. 93.16 परिकलित की गई है ।
- (x). पोर्ट ने संभाले जाने वाले सभी प्रकार के नौभारों के लिए मिश्रित टैरिफ आवरण प्रति टन के रूप में एकल दर प्रस्तावित की है । पोर्ट का तर्क यह है कि बहुदेशीय घाट के लिए निर्धारित प्रहस्तन मानक और विभिन्न प्रकार के शुष्क नौभार को साथ सम्मिलित करते हैं और ऐसे नौभारों के लिए समान उत्पादन मानक निर्धारित करते हैं । इस मामले में भी सभी शुष्क थोक नौभार के लिए वही उत्पादन मानक अपनाया गया है, अलबत्त वह उच्चतम्

क्षमतायुक्त भारकों/अभारकों के प्रस्तावित नियोजन के कारण उच्चतर स्तर पर हैं। चूंकि विभिन्न पण्यों के लिए उत्पादन दरें वही रहेगी अतः प्रहस्तन प्रभारों में भिन्नता की आवश्यकता नहीं है। तदनुसार टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल में संभाले जाने वाले पण्यों अर्थात् खाद्यान्न, नमक, उर्वरक, उर्वरक संबंधी कच्चा माल और कोयले से संबंधित सामान्य प्रहस्तन दर को अनुमोदित किया गया है।

- (xi). बहुदेदशीय घाट संबंधी मानकों के अनुसार आयात नौभार के लिए 5 दिन तथा निर्यात नौभार के लिए 15 दिनों की अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के बाद पारवहन क्षेत्र में नौभारों के भंडारण लिए भंडारण प्रभार वसूली योग्य है। भंडारण प्रभार के मद्दे रू.1168.70 लाख ( रू.23374 लाख का 5%) की राजस्व संबंधी मांग को उन नौभारों से पूरा किया जाना है जो नौभार आयात नौभार के 5 दिन तथा निर्यात नौभार के 15 दिनों की अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के बाद पड़े रहते हैं, पोर्ट ने प्रारंभ में अनुज्ञेय निर्मुक्त अवधि के पश्चात् पारवहन क्षेत्र में पड़े रहने वाले नौभार के लिए प्रथम 30 दिनों के लिए रू. 9.75 प्रति टन प्रति दिवस अथवा उसके एक भाग की दर पर भंडारण प्रभाग सहित परवर्ती स्लैब हेतु वर्धित दरों का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह पाया गया कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित विलंब शुल्क राजस्व मांग से काफी बढ़ जाता है, अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट को द्वि- समय विश्लेषण करवाने का सुझाव दिया गया। हालांकि पोर्ट ने ऐसे निष्पादन कार्य करवाने में असमर्थता दर्शायी तथापि उसने दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा एक परिशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है, जो इस अनुमान पर आधारित है कि 60% नौभार निर्मुक्त अवधि के अन्दर हटा लिए जायेंगे और शेष 40 % निर्मुक्त अवधि के बाद रहेंगे जिनमें से अधिकांश का निर्मुक्त अवधि के बाद दस दिनों के अन्दर निपटान कर दिया जाएगा। परिशोधित परिकलन के अनुसार टर्मिनल में संभालने हेतु प्रस्तावित 14112000 टन नौभार में से केवल 5644800 टन ( 14712000 टन का 40% ) विलंब प्रभारों के संदाय के अधीन रहेगा, यदि इन 5644800 टन नौभार से रू. 20.70 प्रति टन का औसत राजस्व प्राप्त होता है तो रू. 1168.00 संबंधी राजस्व मांग की पूर्ति हो सकती है। यह मान लिया जाए कि शेष नौभार औसतन 10 दिनों के लिए पारवहन क्षेत्र में रहता है तो निर्मुक्त अवधि के बाद प्रथम 10 दिनों के लिए पारवहन क्षेत्र में पड़े रहने वाले नौभारों पर रू. 2.07 प्रति टन प्रति दिवस भंडारण प्रभार उद्ग्रहीत करते हुए राजस्व संबंधी मांग की पूर्ति की जा सकती है। कुछ नौभार दस दिनों की उक्त अवधि के बाद भी अधिक समय तक रह सकते हैं। ऐसे अधिक समय रहने के निवारक के रूप में उच्चतर दरों पर विलंब शुल्क प्रभार विहित करना आवश्यक है। अतः यह प्राधिकरण निर्मुक्त अवधि के पश्चात् पारवहन यार्ड में बचे रहने वाले नौभारों के संबंध में 11 से 20 दिनों, 21 से 30 दिनों के बीच तथा 31 दिनों के बाद भंडारण हेतु क्रमशः रू. 2.07/-, रू. 4.14/- और रू..6.21/- प्रति टन उद्ग्रहण अनुमोदित करता है।
- (xii). विभिन्न प्रभारों के मद्दे राजस्व मांग भी रू.1168.70 लाख (रू. 23374 लाख का 5%) परिकलित की गयी है। नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के अधीन जो व्यय समाविष्ट नहीं है उनकी पूर्ति करने के लिए यह प्राधिकरण विभिन्न प्रभारों के रूप में रू. 8.28 प्रति टन का टैरिफ आवरण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है।
- (xiii). (क) घाट के संपार्श्व में पूंजीगत निकर्षण संबंधी प्राक्कलित लागत रू.187.82 करोड़ और पहुंच सरणी पर रू. 30.33 करोड़ तक है। इस परियोजना में कुल रू. 218.15 करोड़ का पूंजीगत निकर्षण पोर्ट द्वारा किया जाना है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, केन्द्र सरकार ने निर्णय प्रतिवेदित किया कि घाट और पहुंच सरणी के संपार्श्ववर्ती अनुरक्षण निकर्षण सुविधाग्राही द्वारा किया जाना है। मानक के अनुसार घाट भाड़ा परिकलित करते समय घाट के निर्माण की लागत तथा पूंजीगत निकर्षण की लागत के 1% पर परिचालन लागत का ध्यान रखा जाना है। तदनुसार अनुरक्षण निकर्षण की मानकीय लागत रू.2.18 करोड़ (रू..218.15 करोड़ का 1%) परिकलित हुई है जबकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने रू.23.85 करोड़ पर अनुरक्षण लागत प्राक्कलित की थी। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 15 जुलाई 2010 के उसके पत्र द्वारा स्पष्ट किया था कि चूंकि यह टर्मिनल खुले समुद्र में बनाया जाना है, अतः आईआईटी, मद्रास तथा सीडब्ल्यू पीआरएस, खडकवासला दोनों ने ही प्राक्कलित किया

कि अनुरक्षण के मद्दे 9 लाख घन मीटर प्रतिवर्ष निकर्षण किया जाना है। पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तकनीकी औचित्य को देखते हुए घाट भाड़ा प्रभार नियत करने हेतु सुसंग परिचालन व्यय के अधीन अनुरक्षण निकर्षण के मद्दे रू.23.88 करोड़ ध्यान में रखा गया है।

(ख) मार्गदर्शिकाओं की यह अपेक्षा है कि घाट की लागत के 1% पर घाट सेवा संबंधी परिचालन लागत प्राक्कलित की जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने परिशोधित प्रस्ताव में अनुरक्षण तथा निकर्षण के मद्दे 1% के निर्धारित मानक के अलावा घाट सेवा संबंधी वार्षिक राजस्व मांग प्राक्कलित करते समय घाट के निर्माण से संबंधित कुल पूंजीगत मूल्य पर बीमा हेतु 1% की दर तथा मूल्यह्रास हेतु 3.34% की दर ध्यान में रखी है।

यद्यपि, मार्गदर्शिकाओं ने घाट की लागत के 1% पर परिचालन लागत सीमित की है, तथापि परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा आवरण अपेक्षित है और इस तथ्य को भी झुठलाया नहीं जा सकता कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति के मूल्य में ह्रास होगा। विविध पत्तनों पर कोयला, लौह अयस्क तथा बहुदेशीय नौभार घाट टर्मिनल संबंधी अद्यतन घाट भाड़ा नियत करते समय प्राधिकरण को इस स्थिति का पता चला और घाट सेवा से वार्षिक राजस्व संबंधी मांग निर्धारित करने हेतु बीमा तथा मूल्यह्रास की लागत को भी ध्यान में रखा गया।

उपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्दे नज़र रखते इस मामले में भी घाट भाड़ा सेवा से राजस्व मांग के निर्धारण हेतु परिचालन लागत प्राक्कलित करते समय पूंजीगत लागत के 1% पर बीमा लागत और 3.34% की दर से मूल्यह्रास के तत्व को भी ध्यान में रखा जाए।

(ग) घाट की पूंजीगत लागत रू.16635 लाख प्राक्कलित है। पूंजीगत लागत के (i) मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत, (ii) बीमा तथा (iii) मूल्यह्रास को क्रमशः 1%, 1% तथा 3.34% और वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण रू. 2385 लाख, को ध्यान में रखते हुए घाट की परिचालन लागत रू.3273 लाख परिकलित हुई है। रू.16635 लाख की पूंजीगत लागत पर 16% पर रू. 2662 लाख के आरओसीई उपलब्ध कराते हुए तथा रू. 3273 लाख की परिचालन लागत लेते हुए घाट प्रचालन संबंधी राजस्व मांग रू. 5935 लाख परिकलित की गई।

(xiv) दिनांक 31 मार्च, 2005 के राजपत्र में अधिसूचित टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 4.3 तथा 6.1.2 के अनुसार तटीयनौभारों (थर्मल कोयले तथा पीओ एल के अलावा कूड तेल, लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट्स समाविष्ट हैं) और तटीय जलयान हेतु रियायती टैरिफ विहित किया जाना है जो सामान्य नौभार/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रारंभ में किसी भी तटीय दरों का प्रस्ताव नहीं किया। चूंकि टर्मिनल विदेशी तथा तटीय दोनों ही जलयानों को संभालेगा अतः नौभारों तथा जलयानों से संबंधित प्रभारों, दोनों के लिए, रियायती तटीय दरें उपलब्ध कराना आवश्यक है।

(xv). (क) सामान्यतः विदेशगामी जलयानों के जलयान संबंधी प्रभारों को सुसंगत टैरिफ आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित पुनः डॉलर विनियम दर लागू करते हुए डॉलर पद के रूपये के मूल्य परिवर्तन द्वारा यू.एस. डॉलर पद के मूल्य वर्ग में रखा जाता है। किन्तु इस प्राधिकरण को भूतकाल में अद्यतन घाट भाड़ा दरों को अन्तिम रूप देते समय किन्तु यह दृष्टिगत हुआ कि यह अभिगम उन अद्यतन टैरिफ मामले में उचित नहीं होगा जिनकी वैधता 30 वर्षों की होगी। तब यह निर्णय लिया गया कि विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित मुद्रास्फिति लागू करना सही नहीं होगा क्योंकि अगले, 30 तक विदेशी विनियम अन्तर की भविष्यवाणी नहीं की जा सकती और किसी असामान्य अंतर के मामले में उपयोक्ता अथवा प्रचालक, दोनों में से किसी एक को, जो इस बात पर निर्भर है कि मूल्यवृद्धि किसकी तरफ हुई है, यह भार वहन करना होगा। अतः तूणा के शुष्क थोक टर्मिनल से संबंधित अद्यतन घाट भाड़ा प्रभार केवल रूपये पद के मूल्य में रखा गया है।

(ख) पोर्ट ने दिनांक 15 जुलाई, 2010 के अपने पत्र में सूचित किया है कि कार्यरत चार जलयानों के कारण टर्मिनल का जलयान दिवस उत्पादन 55000 टन होगा। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्राक्कलन किया कि टर्मिनल पर आनेवाले जलयानों का 10% तटीय प्रवर्ग के अन्तर्गत होगा। शुष्क थोक टर्मिनल के अद्यतन घाट भाड़ा का परिकलन अनुबन्ध-II पर संलग्न है, जिसके अनुसार रू. 5935 लाख प्रतिवर्ष की राजस्व मांग की पूर्ति करने के लिए विदेशगामी जलयान की रू.0.49 प्रति जीआरटी से प्रति घंटे की दर और तत्समान रियायती तटीय दर रू.0.29 प्रति जीआरटी प्रति घंटे होगी।

11.1. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार टैरिफ आवरण को मुद्रास्फिती में सूचीबद्ध किया जाएगा परन्तु वह केवल 1 जनवरी, 2010 तथा सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पीआई) में अन्तर की 60% की सीमा तक ही रहेगा। टैरिफ आवरणों का ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा और सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च में समायोजित टैरिफ आवरण लागू होंगे।

11.2. दरों के मान की ऐसी अधिसूचना जिसमें महा पत्तन न्यास अधिनियम मार्गदर्शिकाओं खंड 2.9.1. तथा 2.9.2. में जैसा विनिर्दिष्ट है, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व निजी प्रचालक इस प्राधिकरण के समक्ष 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दर तथा शर्तों के विवरण निहित हों, के लिए उपस्थित होगा।

11.3. मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार ऐसा कोई प्रश्न 56 खड़ा होता है जिसमें यदि दरों के मान और सोपाधिकता के विवरण संबंधी स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन अपेक्षित हो तो मामला प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और उस संबंध में उसका निर्णय ही प्रचालकों को के लिए बाध्यकारी होगा।

11.4. बोली दस्तावेजों में परियोजना संबंधी निष्पादन मानक स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं। निजी प्रचालकों से अपेक्षित है कि वे कम से कम बोली दस्तावेजों/रियायती करार में दर्शाए गए निष्पादन मानकों के अनुसार निष्पादन करें।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन की मानट्रिंग इस प्राधिकरण द्वारा की जाएगी। यदि सेवा संबंधी गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण उस आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ कर सकता है।

11.6. टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अन्दर निजी प्रचालक कंडला पोर्ट ट्रस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक ऐसी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें गत तीन माहों के दौरान टर्मिनल के भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन निहित होगी।

11.7. अद्यतन टैरिफ नियतन इस अनुमान पर किया गया है कि पहले स्पष्ट किए गए कारणवश पोर्ट द्वारा प्रस्तावित उपकरण के नियोजन के निम्नतम स्तर के कारण टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 14112000 टन है। यह प्राधिकरण पुनः यह स्पष्ट करता है कि अभी नियत किए गए अद्यतन टैरिफ आवरण रियायती अवधि के दौरान किसी भी समय पुनरीक्षण के अधीन है और यदि यह पाया गया कि संभाला गया वास्तविक यातायात इस अध्याय में विनिर्धारित अधिकतम क्षमता से अधिक हो गया है तो तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट को उचित समय पर स्थिति की जांच करने और टैरिफ के पुनः निर्धारण हेतु उचित प्रस्ताव दर्ज करने का सुझाव दिया जाएगा।

12. परिणाम के तौर पर और उक्त विचारविमर्श के आधार पर और सामूहिक राय के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला पोर्ट के तूणा स्थित टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु टैरिफ आवरण की अनुसूची -III के रूप में संलग्न, को अनुमोदित करता है।

**(रानी जाधव)**

अध्यक्ष.

## हिन्दी प्रकोष्ठ, कंडला पोर्ट ट्रस्ट

विषय :- महा पत्तनों के लिए टैरिफ संबंधी प्राधिकरण - कंडला पोर्ट में तूणा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल स्थापित करने हेतु अद्यतन टैरिफ संबंधी कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्ताव - तत्संबंधी अनुवाद का प्रेषण ।

संदर्भ : पीटी. एफए/कॉस्ट/1122/666 दिनांक : 16.9..2010.

आपके कार्यालय से प्राप्त पत्र सं. पीटी. एफए / कॉस्ट / 1122 / 666 दिनांक 16.9..2010 के संदर्भ में महा पत्तनों के लिए टैरिफ संबंधी प्राधिकरण प्रस्ताव का हिन्दी अनुवाद टंकित करके आगे कार्रवाई हेतु प्रेषित किया जाता है ।

संलग्नक : यथोक्त.

हिन्दी अधिकारी

वरि. लेखा अधिकारी(लागत)

---

सं. एचसी/जीएन/1426/

दिनांक : 28.9.2010

प्रतिलिपि :- सचिव महोदय को जानकारी हेतु ।

अनुबंध - I

कंडला पोर्ट में तूना के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अपफ्रन्ट टैरिफ का सुत्रीकरण

क्रमांक	विवरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्राक्कलित	टैम्प द्वारा यथा विचारणीय
<b>क.</b>	<b>क्षमता</b>		
	(क). टर्मिनल पर संभाले जानेवाले पैनामेक्स जलयान	60%	
	(ख). टर्मिनल पर संभाले जानेवाले हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स जलयान.	40%	
	(ग). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (भारण) दर (टन प्रति दिवस)	40000	
	(घ). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	35000	
	(ङ.). पैनामेक्स आकार के जलयान (टन प्रति दिवस) हेतु औसत प्रहस्तन (भारण/अभारण) दर.	37500	
	(च). पैनामेक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन दर प्रति जलयान भारक/अभारक प्रतिघाट/जलयान (टन प्रति दिवस)	18750	
	(छ). हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (भारण) दर (टन प्रति दिवस)	20000	
	(ज). हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन (अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	15000	
	(झ). हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स जलयान का औसत प्रहस्तन (भारण/अभारण) दर (टन प्रति दिवस)	17500	
	(ञ).. हैंडी साइज तथा हैंडी मैक्स आकार के जलयान हेतु प्रहस्तन दर प्रति जलयान भारक/अभारक प्रतिघाट/जलयान (टन प्रति दिवस)	8750	
	(ट). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकतम टर्मिनल की यथा परिकलित अधिकतम क्षमता (टन प्रति वर्ष) [(60% x 18750) + (40% x 8750)] x 365 दिवस x 70% x 4 जलयान	15074500	
	(ठ) कंडला पोर्ट ट्रस्ट चिन्ति घाट की यथा परिकलित अधिकतम क्षमता (टन प्रति दिवस) 70 % x 560000 m <sup>2</sup> (नौभार जमा करने हेतु शुद्ध क्षेत्र) x 12 माह x 3 टन (वह मात्रा जिसे प्रति वर्ग मीटर जमा किया जाना है )	14112000	
	(ड) अधिकतम भिन्ति घाट क्षमता तथा अधिकतम चिन्ति घाट क्षमता ( टन प्रति वर्ष) के निम्नतम मूल्य के रूप में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा विचारणीय टर्मिनल की अधिकतम क्षमता.	14112000 अर्थात् 14000000	
	(ढ). अपफ्रन्ट टैरिफ नियत करने हेतु विचारणीय अधिकतम क्षमता ( टन प्रति वर्ष)	14,000,000	14112000
<b>ख.</b>	<b>टर्मिनल की पूंजीगत लागत ( रू. लाखों में )</b>		
(i).	सिविल अवसंरचना	31466	28605
(ii).	उपकरण लागत	40233	36576
	कुल लागत	71699	65181
<b>ग.</b>	<b>टर्मिनल की परिचालन लागत ( रू. लाखों में )</b>		
	(क). उर्जा	1372	1372
	(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण- सिविल	315	286
	(ग). मरम्मत तथा अनुरक्षण - यांत्रिक	2816	2560
	(घ). बीमा	717	652

	(ड.). मूल्यहास	5209	4735
	(च). अनुज्ञप्ति शुल्क	1137	81
	(छ). पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य व्यय	3585	3259
	(ज). पहुंच सरणी में अनुरक्षण निकर्षण	265	
	कुल [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ड.)+(च)+(छ) + (ज)]	<b>15416</b>	<b>12945</b>
<b>घ.</b>	<b>नौभार प्रहस्तन हेतु राजस्व - आवश्यकता (रू. लाखों में )</b>		
(i).	परिचालन लागत	15416	12945
(ii).	पूंजीगत लागत के 6% की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	11472	10429
	कुल राजस्व आवश्यकता	26888	23374
<b>ङ..</b>	<b>टैरिफ (रू. प्रति टन )</b>		
(i).	प्रहस्तन प्रभार	172.85	
	विदेशी		155.27
	तटीय		93.16
(ii).	भंडारण प्रभार	9.60	2.07
(iii).	विविध प्रभार	9.60	8.28
<b>च.</b>	<b>घाट की पूंजीगत लागत (रू. लाखों में )</b>		
(i).	घाट निर्माण क्षमता	17427	15843
(ii).	विविध लागत का 5%	871	792
	(i) + (ii) का योग	18298	16635
<b>छ.</b>	<b>घाट की परिचालन लागत (रू. लाखों में )</b>		
(i).	मरम्मत तथा अनुरक्षण ( पूंजीगत लागत का 1%)	183	166
(ii).	बीमा ( पूंजीगत लागत का 1% )	183	166
(iii).	मूल्यहास ( पूंजीगत लागत का 3.34% )	610	556
(iv).	अनुरक्षण निकर्षण	2120	2385
	कुल (रू. लाखों में )	3096	3273
<b>ज.</b>	<b>घाट परिचालन हेतु राजस्व की आवश्यकता (रू. लाखों में )</b>		
(i).	परिचालन लागत	3096	3273
(ii).	पूंजीगत लागत पर 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2928	2662
	कुल राजस्व आवश्यकता	6024	5935
<b>झ.</b>	<b>टैरिफ</b>		
(i).	घाट भाड़ा प्रति जीआरटी प्रति घंटे		
	(क) समुद्रगामी जलयान (आरई)	0.46	0.49
	(ख) तटीय जलयान (आरई)	0.28	0.29

कंडला पोर्ट के तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल की अपफ्रन्ट टैरिफ घाट भाड़ा का परिकलन

क्रमांक	विवरण	एकक	
(i)	संभाला जानेवाला टनभार	टन	14112000
(ii)	जलयान दिवस उत्पाद	टीपीडी	55000
(iii)	घाट दिवसों की संख्या (i/ii)	घाट दिवस	256.58
(iv)	घाट घंटों की संख्या (iii * 24)	घंटे	6158
(v)	औसत जीआरटी प्रति जलयान	टन	51000
(vi)	जलयानों का औसत जीआरटी	टन	204000
(vii)	कुल जीआरटी (vi) x (iv)	टन	1256232000
(viii)	राजस्व आवश्यकता	रू.	593500000
(ix)	घाट भाड़ा प्रति जीआरटी प्रति घंटा (viii /vii)	आर ई	0.45

कार्यचालन

i.	90% समुद्रगामी जलयानों + 10% तटीय जलयानों के लिए राजस्व की आवश्यकता (रू.)	593500000
ii.	समुद्रगामी जलयानों का जीआरटी	1130608800
iii.	तटीय जलयानों का जीआरटी	125623200
iv.	कुल जीआरटी	1256232000
v.	$1130608800x + 0.6 * 125623200x$	$1205982720x$
vi.	$1205982720x$	$5935900000$
vii.	$x$ (समुद्रगामी जलयान ) आरई	0.49
viii.	तटीय $(0.6 * 0.50)$ आरई	0.29

## कंडला पोर्ट ट्रस्ट

तूणा के निकट टेकरा के पास शुष्क थोक टर्मिनल संबंधी टैरिफ अनुसूची

### 1.1. परिभाषा

दरों के इस मान में, सिवाय जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- i) “तटीय जलयान ” से कोई ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो विशेष तौर पर भारत में किसी पोर्ट अथवा स्थान से भारत के किसी पोर्ट अथवा स्थान तक व्यापार करने हेतु नियोजित है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी की गई वैध तटीय अनुज्ञप्ति हैं ।
- ii) “समुद्र-गामी जलयान” से तटीय जलयान के सिवाय अन्य कोई जलयान अभिप्रेत है ।
- iii) “प्रति दिवस ” से प्रति कैलेंडर दिवस अभिप्रेत है, बशर्ते अन्यथा बताया गया हो।

### 1.2 सामान्य शर्तें

- i) जलयान से संबंधित प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ यह निर्णय लेने के लिए कि क्या वह जलयान “तटीय ” है अथवा “समुद्रगामी ” है, जलयान की स्थिति जैसी सीमाशुल्क अथवा नौपरिवहन महानिदेशक द्वारा दिए गए उसके प्रमाणीकरण में धारित है, महत्वपूर्ण घटक होती है, और नौभार का प्रकार अथवा मूलदेश इस प्रयोजनार्थ कोई भी सुसंगतता नहीं रखता ।
- ii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्य जलयानों के तत्समान प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे ।  
 (ख) सिवाय थर्मल कोयले के, सभी तटीय नौभार से संबंधित नौभार प्रभार, सामान्य नौभार संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे ।  
 (ग) नौभार से संबंधित प्रभारों के मामले में भरणघाट प्रभार सहित तट-जलयान अंतरण और भित्तिघाट से / तक अंतरण / भंडारण यार्ड से/ तक अंतरण से संबंधित सभी प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दर उद्गृहीत की जाएंगी ।  
 (घ) विदेशी पोर्ट से आनेवाले ऐसा नौभार जो किसी भारतीय पत्तन ‘क’ पर बाद में भारतीय पत्तन ‘ख’ में यानांतरित होने हेतु पहुंचता है उसपर तटीय समुद्री यात्रा हेतु सुसंगत रियायती प्रभार उद्गृहीत किए जाएंगे । अन्य शब्दों में भारतीय पत्तनों से / तक नौभार वहन करनेवाला ऐसा जलयान

जिसे तटीय समुद्री यात्रा करने हेतु अनुमति प्राप्त है वही रियायत के लिए अर्हित होगा ।

- (iii) विलंबित संदाय/प्रतिदाय संबंधी ब्याज
- (क) उपयोक्ता को इस दरों के मान के अधीन विलंबित संदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा । उसी प्रकार , टर्मिनल प्रचालक को विलंबित प्रतिदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा ।
- (ख) शास्तिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋण दर से 2% अधिक होगी ।
- (ग) प्रतिदाय संबंधी विलंब की गणना, केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज के प्रस्तुतीकरण की तारीख ,जो भी बाद में हो, से 20 दिनों से की जाएगी ।
- (घ) उपयोक्ता द्वारा संदाय में विलंब की गणना केवल टर्मिनल प्रचालक द्वारा बनाए गए बिल की तारीख के बाद 10 दिनों से की जाएगी । किन्तु यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहाँ सेवा लेने के पूर्व संदाय किया जाना है और जहाँ इस दरों के मान में शर्त के रूप में प्रभारो का संदाय अग्रिम रूप से किया जाना निर्धारित है ।
- iv) परिकलित किए गए सभी प्रभारों को बिल के सकल योग में अगले उच्चतम रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (v) उपयोक्ता से समुचित स्तर से परे हुए उस विलंब हेतु प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा, जो टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी हैं ।

## 2. घाटा भाड़ा प्रभार

घाट पर आनेवाले अथवा संपाश्वर्ष में रहनेवाले जलयानों के और सिवाय प्लावी जलयान के , मास्टर/मालिक/अधिकर्ता द्वारा नीचे दी गई दरों के अनुसार घाट भाड़ा प्रभार संदेय होगा:

जलयान	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	समुद्रगामी जलयान (आरई में)	तटीय जलयान (आरई में)
सभी जलयान	0.49	0.29

## टिप्पणियाँ

- i) जिस समय से जलयान घाट का अधिभोग करता है उसी समय से घाट-भाड़े की अवधि परिकलित होगी ।
- ii) घाट-भाड़े में घाट पर दी जानेवाली सेवाओं जैसे कि घाट का अधिभोग, कूड़ा-कर्कट हटाना, घाट की सफाई, अग्नि संबंधी निगरानी आदि संबंधी प्रभार भी समाविष्ट है।
- iii) जब कोई जलयान टर्मिनल प्रचालक के उपकरण अथवा बिजली बंद हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी किसी अन्य कारणवश लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक समय तक उसके घाट पर निष्क्रिय पड़ा रहता है तो उस अवधि के लिए कोई घाट भाड़ा उद्गृहीत नहीं होगा ।

iv)(क) जलयान द्वारा उसके रवाना होने की तैयारी के संकेत देने के समय से 4 घंटे बाद घाट भाड़ा बन्द हो जाएगा ।

(ख) घाट भाड़ा बन्द होने हेतु निर्धारित 4 घंटे की समयावधि में किसी जलयान की वह प्रतिक्वावधि समाविष्ट नहीं है जो उचित ज्वारीय स्थिति के अभाव, तूफानी मौसम और रात्रिनौसंचलन के अभाव के कारण होती है।

(ग) जलयान का मास्टर /अधिकर्ता केवल योग्य ज्वारीय स्थिति तथा मौसम की स्थिति के अनुसार ही जलयान के रवाना होने की तैयारी का संकेत देगे ।

(V) गलत संकेत (सिग्नल) के संबंध में एक दिवस (24 घंटे) के समान शास्तिक घाट भाड़ा प्रभार होगा

“ गलत संकेत (सिग्नल) तब माना जाएगा जब कोई जलयान इंजिन तैयार नहीं होने अथवा नौभार प्रचालन कार्य पूरा नहीं होने अथवा जलयानों को आरोप्य ऐसे ही अन्य कारण वश घाट से जाने हेतु तैयार नहीं है फिर भी वह जलयान तैयारी का संकेत देता है और पहले से ही नौचालक की मांग करता है । इसमें तैयारी का ऐसा संकेत समाविष्ट नहीं है जब अयोग्य ज्वार, रात्रि नौचालन के अभाव अथवा मौसम की प्रतिकूल स्थिति के कारण जलयान रवाना होने में असमर्थ हो जाता है । “

### 3. नौभार प्रहस्तन प्रभार

सूचीबद्ध नौभार संबंधी प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर सीधे ही नौभार के आयात कर्ता द्वारा संदेय होगा :

कमांक	पण्य	रूपयों में दर (प्रतिटन)	
		विदेशी	तटीय
I	खाद्यान्न	155.27	93.16
ii	नमक	155.27	93.16
Iii	उर्वरक	155.27	93.16
Iv	उर्वरक हेतु कच्चा माल	155.27	93.16
v	कोयला	155.27	93.16

### टिप्पणी

उक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार जिनके लिए हेतु एक मिश्रित प्रभार है , वे ये हैं:-

i) नौभरण सहित जलयान से नौभार की उतराई तथा भंडारण स्थल तक उसका अंतरण, 5 दिनों की मुक्त अवधि तक चित्ति-यार्ड में भंडारण तथा आयात नौभार के मामले में ट्रकों पर उनकी लदाई और ii) चित्ति-यार्ड पर ट्रकों से नौभार की उतराई , 15 दिनों की अवधि तक चित्ति-यार्ड में भंडारण , लदाई स्थल पर नौभार का अंतरण तथा नौभरण सहित जहाज पर लदाई । इस मिश्रित प्रभार में भरणघाट प्रभार तथा श्रमिक आपूर्ति , जहां आवश्यक हो , शामिल है ।

### 4. भंडारण प्रभार:

चित्ति-यार्ड में स्वीकृत मुक्त अवधि से अधिक समय तक संगृहीत नौभार हेतु भंडारण - प्रभार निम्नवत् होंगे :

(क) आयात तथा निर्यात हेतु

( दर रूपयों में प्रति एम टी प्रतिदिवस )

पण्य	पहले दिन से दसवें दिन हेतु दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन हेतु दर	इक्कीसवें दिन से आगे की अवधि हेतु दर
सभी प्रकार के नौभार	2.07	4.14	6.21

#### अनुच्छेद 4 संबंधी टिप्पणी

- i) आयात नौभार के लिए पाँच मुक्त दिवसों तथा निर्यात नौभार हेतु पन्द्रह दिवसों की अनुमति होगी। मुक्त अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के अकार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- ii) निर्धारित मुक्त दिनों के बाद नौभार के रहने के लिए टर्मिनल के अकार्य दिवस तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार संदेय होगा।
- iii) जब कभी उपयोक्ता द्वारा यह अनुरोध किया जाए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी कारणवश टर्मिनल प्रचालक नौभार की सुपुर्दगी/ले जाने की स्थिति में नहीं है तब उस अवधि के लिए पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा।

#### 5. विविध प्रभार

क्रमांक	पण्य	रूपयों में दर प्रतिटन
क	सभी प्रकार के नौभार	8.28

उक्त निर्धारित किए गए विविध प्रभार, सभी विविध सेवाओं जैसे कि भरणघाट पर नौभार के साध्य को उठाने, नौभार को तोलने, धूल हटाने आदि के मिश्रित प्रभार है।

#### 6. उक्त अनुच्छेद 2 से 5 संबंधी सामान्य टिप्पणी

टैरिफ आवरण मुद्रास्फिति में सूचबद्ध होगा परन्तु वह 1 जनवरी 2010 और सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के मध्य आनेवाले थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई) में अन्तर के 60% की सीमा तक ही रहेगा। टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जायेंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे।