

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 347

नई दिल्ली, 30 दिसंबर, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वाँ) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मैकेनाइज्ड के द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास पर लौह-अयस्क के प्रहस्तन करने के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं.टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/32/2010-वीपीटी

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

आदेश

(नवंबर, 2010 के 29 वें दिन में पारित किया गया)

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट के आंतरिक बंदरगाह में वेस्ट क्यू-1 (डब्ल्यू क्यू-1) बर्थ के डिजाइन, निर्माण, वित्तीय, प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर यांत्रिक संभलाई सुविधाओं के लिए अपफ्रंट टैरिफ के नियतन के संबंध विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट से (वि पो ट्र) से में एक प्रस्ताव 17 जुलाई 2010 प्राप्त हुआ ।

2.1. पोत, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने उसके पत्रव्यवहार दिनांक 12 फरवरी, 2008 के सं.पीआर-14019/25/2007-पीजी द्वारा महा पत्तन न्यास के पब्लिक प्राईवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) प्रोजेक्ट्स के अपफ्रंट टैरिफ के निर्देशों की घोषणा की । महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत एमएसआरटीएच के निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकार ने अपफ्रंट टैरिफ सेट्टिंग्स के निर्देशों को भारत के राजपत्र में 26 फरवरी 2008, सं. टीएमपी/52/2007-विविध में अधिसूचित किया गया ।

2.2. तदपश्चात् वी पो ट्र ने दिनांक 22 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा विद्युत की यूनिट दर को प्रमाणित करने के लिए हाल ही के विद्युत बिल के प्रति प्रेषित की साथ ही सिविल दर के प्राक्कलन के लिए अपनाये जानेवाले आधार के साथ दर विश्लेषण और अभियंता विभाग की पोर्ट के दर सूची भी भेजी ।

3.1. प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएँ निम्नानुसार है

(I). डब्ल्यूक्यू-1 बर्थ के यांत्रिकारण में निम्न शामिल है :

(a). डंपर हाऊस पर वेगनों द्वारा प्राप्त कार्गो की उतराई और उसी को 15 दिनों तक स्टॉक यार्ड में भंडारण के लिए स्थानांतरण करना ।

(b). स्टॉक यार्ड से वापसी और जलयानों पर चढ़ाना ।

(II). **भौतिक विशेषताएँ :**

(क). प्रस्तावित बर्थ की लंबाई - 280मी.

(ख). अप्रान की चौड़ाई - 22.5मी.

(ग). ड्राफ्ट - वी पी टी के ड्रेजिंग योजनाओं के सिंकरनैजिंग करते हुए (-) 16.10मी. के ड्राफ्ट जलयानों को आने के लिए ।

(III). **भूमि का आबंटन :**

(क). बर्थ के इस्ट साईड से नार्थ साईड के बेकप एरिया पर माल भंडारण तथा संबद्ध सुविधा जैसे प्रचालन / प्रशासनिक भवन / अप्रोच रोड / डंपर हाऊस और कन्वेयर गेलरीज आदि के लिए प्रस्तावित 28.87 एकड़ (1,16,864 वर्ग. मी.) क्षेत्र की भूमि के आबंटन का प्रस्ताव किया गया । ।

(ख). आबंटन के रूम में कुल क्षेत्र में से, 18.0 एकड़ की भूमि अर्थात् 72,864 वर्ग मी. भूमि को माल भंडारण के लिए प्रस्तावित किया जाएगा ।

(IV). **अधिकतम टर्मिनल क्षमता :**

(क). **अधिकतम क्वे क्षमता:**

अधिकतम क्वे क्षमता 8712550 पर निर्धारित की गई । (प्रति वर्ष 8.71 मिलियन टन)

- 45,000 डीडब्ल्यूटी और 45,001 से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक जलयान की शेयर 50:50 के अनुपात में निर्धारित किया गया । आंतरिक बंदरगाह और बाह्य बंदरगाह दोनों में निर्धारित करते हुए कुल लोहा अयस्क प्रोजेक्शन को 84:16 के अनुपात में विचार करने के लिए आगे उपभोक्ताओं की आवश्यकता के अनुसार बाह्य बंदरगाह और आंतरिक बंदरगाह में पेनामेक्स जलयान का उतरन किया जाएगा ।
- आंतरिक बंदरगाह में 14 मी. ड्राफ्टवाले जलयानों को ठहराने का प्रबंध है इस बर्थ पर केपासाईज़ जलयानों को नहीं ठहराया जाती ।
- निर्देशों में निर्धारित प्रतिवेदन के अनुसार, 45,000 डीडब्ल्यू तक के जलयानों पर उत्पादन शिप दिवस में लोहा अयस्क लदान उत्पाद 25,000 टन प्रति दिन निर्धारित किया गया है ।
- दो शिप लोडर्स के निर्देशों के आधार पर पेनामेक्स जलयानों के लिए शिप दिवस उत्पादन 55,000 टन तक निर्धारित किया । पोर्ट ने प्रति दिन जमीन पर 43,200 टन शिप के उत्पादन दिवस के प्रस्ताव पर निर्देशों के अनुसार एक शिप लोडर के अलावा 2 शिप लोडर को ठहराने के लिए निर्धारित किया गया । प्रति घंटे (टीपीएच) पर 3000 टन संभलाई करने एक शिप लोडर के आगमन पर 43200 टन के शिप दिवस उत्पादन / दिवस निम्न प्रकार के परिकलन दिया गया ।
$$3000 \text{ टीपीएच} \times 60\% \text{ प्रचालन योग्यता} \times 24 \text{ घंटे} = 43200 \text{ टीपीएच}$$
- तदनुसार,(एमटीपीए) प्रति वर्ष 8.71 मिलियन टनों का अधिकतम क्वे क्षमता निर्धारित किया गया ।

(ख). **अधिकतम यार्ड क्षमता :**

- परियोजना को ध्यान में रखते हुए 1,16,864 स्के.मी. की भूमि को छोड़कर, विशेष प्रयोजन के लिए 72,864 स्के.मी. की भूमि को स्टॉक यार्ड विकास पर उपयोग किया जाएगा ।
- निर्देशों में निर्धारित भंडारण मानदंड के अनुसार 15 टन प्रति वर्ग मी पर स्टेकिंग फेक्टर निर्धारित किया जाएगा ।
- निर्देशों के अनुसार प्लॉट आवर्तन 12 दिन और 25 दिनों निशुल्क अवधि के लिए रखा है । उसके अनुसार, पोर्ट ने 14:3 के अनुपात पर विचार किया जाएगा । यह बताया है कि दुबला समय नार्म को 21 दिनों के लिए, स्टॉक यार्ड का आर्टिमल उपयोग करने और कार्गो को तुरंत आवर्तन पर यह 14:3 के अनुपात पर प्लॉट आवर्तन दिया जाता है
- तदनुसार, एमटीपीए 7.66 आर्टिमल यार्ड क्षमता निर्धारित किया गया ।

(ग). अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

अधिकतम क्वे क्षमता और अधिकतम यार्ड क्षमता कम होने के कारण 7.66 एमटीपीए में अधिकतम क्षमता टर्मिनल का विचार किया ।

(V). पूँजी दर :

➤ परियोजना के अनुमानित पूँजी लागत रु. 272.43 करोड़ प्राक्कलित की गई है । पूँजी दर का ब्रेक अप निम्नानुसार है :

			(रूपया लाखों में)	
क्र सं.	विवरण		अनुमानित पूँजी दर	
(i).	सिविल दरें			
1.	भंडारण यार्ड का विकास	1941.89		
2.	कार्यशाला क्षेत्र भवन	35.13		
3.	विद्युत उप स्टेशन भवन	41.92		
4.	रेल्वे लाईन, साईडिंग्स एवं स्टेकर के लिए प्रतिष्ठापन, रिक्लेमर एवं शिप लोडर	1375.41		
5.	अप्रोच सड़कें	555.15		
6.	कन्वेयर गेलरीज	2966.09		
7.	ट्रान्सफर टवर्स	116.70		
8.	डंपर हाऊसेस	2429.06		
9.	फुटकर, पानी आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, विद्युत नियंत्रण कक्ष, भंडार,आदि.	1279.11		
			उप-कुल	10740.46
(ii).	यांत्रिक उपकरण			
1.	ट्रिवन वेगन टिप्पलर - 1.	2447.19		
2.	स्टेकर सहित रिक्लेमर - 3000 टी पी एच	6523.58		
3.	शिप लोडर 3000 टी पी एच - 1.	2468.72		
4.	बेल्ट कन्वेयर - 1600 मि.मी. चौड़ाई	2098.24		
5.	बेल्ट कन्वेयर- 1200 मि.मी. चौड़ाई	975.48		
6.	मेटल डिटेक्टर और तराजू (4+2.)	56.65		
7.	पे लोडर्स - 4.	135.95		
8.	कार्यशाला उपकरण	113.30		
9.	विद्युत शक्ति एवं नियंत्रण स्विच गियार्स	386.34		
			उप-कुल	15205.45
(iii).	फुटकर प्रभार - [(i). + (ii) का 5%.] अर्थात 5% * (10740.46 +15205.45)			1297.30
			परियोजना की कुल पूँजी दर [(i) + (ii) + (iii)]	27243.21

➤ पोर्ट ट्रस्ट ने मानदंड के अनुसार निर्धारित संभलाई उपकरणों को, अर्थात पे लोडर्स, बेल्ट कन्वेयर, मेटल डिटेक्टर, कार्यशाला उपकरण और विद्युत शक्ति एवं नियंत्रण स्विच गेयर्स का पूँजी लागत निर्धारण के लिए प्रस्तावित किया ।

➤ 1 जनवरी 2010 से सिविल कार्यों का प्राक्कलन अनुलग्नक दरों के आधार पर किया जाए । जो मद अनुलग्नक दरों के अंतर्गत नहीं है उसको जनवरी 2010 से वर्तमान बाजार दरों पर विचार किया जाएगा । बजट प्रस्ताव के अनुसार यांत्रिक उपकरणों का प्राक्कल किया जाएगा ।

(VI). प्राक्कलित पूँजी लागत पर 16% पर केपिटल एंप्लाइड पर रिटर्न (आरओसीई) करने ।

(VII). वार्षिक प्रचालन दर :

निर्देशों के मानदंड के अनुसार वार्षिक प्रचालन दर का प्राक्कलन ।

(रूपया लाखों में)

क्र सं.	ग्रुप	मानदंड	कार्य	रकम
(i).	विद्युत	प्रति टन 1.4 यूनिट (विद्युत रु. 6.20 यूनिट दर)	1.4 * 6.20 * 76.58 लाख टन	664.72
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण			
	(क).सिविल परिसंपत्तियाँ	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1%	1%* रु.10740.46 लाख	107.40
	(ख).उपकरण	सभी यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों की लागत का 2%	7%* रु.15205.45 लाख	1064.38
(iii).	बीमा	कुल स्थिर परिसंपत्ति नियत मूल्य का 1%	1%* रु.27243.21 लाख	272.43
(iv).	मूल्यहास			
	(क). सिविल संरचना	कंपनी अधिनियम के अनुसार	3.34% * रु.10740.46 लाख	358.73
	(ख). यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण		10.34% * रु 15205.45 लाख	1572.24
(v).	लाईसेंस शुल्क			
	(क).भंडारण क्षेत्र	प्रति वर्ग मी. के लिए रु.226.28.	72864 वर्ग मी.	
	(ख). कन्वेयर कॉरिडर		24076 वर्ग मी.	
	(ग). डंपर हाऊस एवं अन्य संरचना		19924 वर्ग मी.	
कुल			116864 वर्ग मी.. * रु.226.28/ वर्ग मी.	264.44
(vi).	अन्य व्यय	कुल नियत परिसंपत्ति मूल्य का 5%	5% * रु.27243.21 लाख	1362.16
कुल प्रचालन दर (i से vi)				5666.50

(VIII). वार्षिक राजस्व की आवश्यकता:

क्र. सं.	विवरण	रूपया लाखों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन दर	5666.50
2.	नियोजित पूँजी	27243.21
3.	नियोजित पूँजी पर 16% वापसी	4358.91
कुल वार्षिक राजस्व की आवश्यकता		10025.41

(IX). निर्देशों में निर्धारित मानदंड को पालन करते हुए वार्षिक अनुसज्जितराजस्व प्रभाजन निम्नांकित है:

(रूपया लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	मानदंड	कार्य	अनुमानित राजस्व आवश्यकता का आबंटन
(i).	लोहा अयस्क संभलाई प्रभार	98%	(रु.10025.41 लाख x 98%)	9824.91
(ii).	भंडारण प्रभार	1%	(रु.10025.41 लाख x 1%)	100.25
(iii).	फुटकर प्रभार	1%	(रु..10025.41 लाख x 1%)	100.25
कुल आवश्यक राजस्व				10025.41

(X). दरों का मान :

प्राक्कलित राजस्व आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वी पी टी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट टैरिफ को निम्नानुसार है :
कार्गो संभलाई प्रभार :

(क).

(प्रति मेट्रिक टन दर)

क्र. सं.	वस्तु	रूपया में दर	
		विदेशी	तटीय *
1.	लोहा अयस्क	128.30	128.30

* लोहा अयस्क संभलाई तटीय रियायत के हकदार नहीं है ।

(ख). भंडारण प्रभार :

(i). निशुल्क अवधि - 15 दिन

(ii). यह मानते हुए कार्गो क्षमता का 20% होने पर भंडारण प्रभार लगाये जायेंगे, निशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार निम्नानुसार प्रस्तावित है :

(प्रति दिन प्रति टन एवं भाग के बाद दर रूपयों में)

क्र.सं.	वस्तु	पाँच दिनों के लिए दर बाद में बाकी कार्गो के लिए फ्री अवधि	बाकी कार्गो के लिए 6वां दिन से 10 दिन तक दर	बाकी कार्गो के लिए 11वां दिन से दर
1.	लोहा अयस्क (सभी तरह)	1.51	3.02	6.04

(ग). झाडना, धूति दमन, पर्यावरण आदि के लिए रु. 1.31 प्रति टन फुटकर प्रभार का प्रस्तावित किं गये ।

(XI). वर्तमान बर्थ (डब्ल्यूक्यू-1) पर लोहा अयस्क संभलाई के लिए डीबीएफओटी के आधार पर पीपीपी मोडल के अंतर्गत यांत्रिक सुविधाओं की संस्थापन पर विचार किया गया । बर्थ भाड़ा प्रभार के विषय में दर-मान के अनुसार उक्त बर्थ का भाड़ा वि पो ट्र को ही प्राप्त होगा ।

3.2. वि पो ट्र ने प्रस्तावित दरमान के साथ ही (एसओआर) औचित्य रिपोर्ट प्रस्तुत की ।

4. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुपालन के प्रस्ताव दिनांक 17 जुलाई 2010 का प्रस्ताव और दिनांक 22 जुलाई 2010 का पत्र वि पो ट्र से प्राप्त हुआ ये पत्र उपभोक्ता/ प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों को (वि पो ट्र द्वारा अग्रेषित) साथ अन्य उपभोक्ताओं को / उपभोक्ता संस्थाओं को (उपभोक्ताओं की अनुमोदित सूची से) उनके टिप्पणी के लिए भेजा । उपभोक्ता / संस्था निकाय / प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों से प्राप्त टिप्पणियों को वि पो ट्र को यह फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित किया । उपभोक्ता / संस्था निकाय / प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों की टिप्पणियों पर वि पो ट्र ने अभियुक्ति दी ।

5. प्रस्ताव के प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, वि पो ट्र को हमारे दिनांक 24 अगस्त 2010 के पत्र द्वारा विविध पाइंटों पर सूचना/स्पष्टीकरण देने के लिए अनुरोध किया गया । उठाये गये प्रश्नों पर वि पो ट्र ने अपनी पत्र दिनांक 18 सितंबर 2010 के द्वारा स्पष्टीकरण दिया गया । पोर्ट ने 2 सिनेरियो में संशोधित गणना प्रस्तुत की । (i). सिनेरियो-क - एक शिप लोडर पर विचार करना और (ii). सिनेरियो-ख - दो शिप लोडर्स की संस्थापना पर विचार करना । दिनांक 24 अगस्त 2010 के पत्र में हमसे उठाये गये प्रश्नों का सारांश और दिनांक 18 सितंबर 2010 के पत्र में दिये गये स्पष्टीकरणों का विवरण नीचे दिया गया है :

क्र. सं.	हमारी ओर से उठाये प्रश्न	वि पो ट्र द्वारा दिया जवाब																																																																																																		
(i).	विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट के आंतरिक बंदरगाह / बाह्य बंदरगाह में संभलाये गये पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के विविध वर्ग के लोहा अयस्क जलयान औसतन अर्थात् केपसाईज़, पैनामेक्स, हेंडीमेक्स के डीडब्ल्यूटी, जीआरटी और पार्सल साईज़ की पृथक पृथक जानकारी दें ।	<p>आंतरिक बंदरगाह (आंब) और बाह्य बंदरगाह (बंब) में लोहा अयस्क जलयानों के डीडब्ल्यूटी, जीआरटी और पार्सल परिमाण का विवरण निम्नांकित है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष एवं जलयान का परिमाण</th> <th colspan="2">जहाजों की संख्या</th> <th colspan="2">डीडब्ल्यूटी औसतन</th> <th colspan="2">जीआरटी औसतन</th> <th colspan="2">पार्सल औसतन (टनों में)</th> </tr> <tr> <th>आंब</th> <th>बंब</th> <th>आंब</th> <th>बंब</th> <th>आंब</th> <th>बंब</th> <th>आंब</th> <th>बंब</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>115</td> <td>3</td> <td>25946</td> <td>44527</td> <td>15838</td> <td>26345</td> <td>16179</td> <td>19590</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>65</td> <td>147</td> <td>52495</td> <td>59658</td> <td>29835</td> <td>33077</td> <td>34123</td> <td>46358</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक</td> <td>--</td> <td>53</td> <td>--</td> <td>130670</td> <td>--</td> <td>69227</td> <td>--</td> <td>113932</td> </tr> <tr> <td>2008-09 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>77</td> <td>1</td> <td>28270</td> <td>42717</td> <td>17425</td> <td>24953</td> <td>18056</td> <td>36185</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>58</td> <td>156</td> <td>53377</td> <td>59303</td> <td>30123</td> <td>32767</td> <td>35293</td> <td>48569</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक</td> <td>--</td> <td>51</td> <td>--</td> <td>126602</td> <td>--</td> <td>66835</td> <td>--</td> <td>114596</td> </tr> <tr> <td>2009-10 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>157</td> <td>5</td> <td>27959</td> <td>41757</td> <td>17359</td> <td>24884</td> <td>20229</td> <td>27074</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>61</td> <td>155</td> <td>55286</td> <td>60466</td> <td>31347</td> <td>33380</td> <td>35890</td> <td>47709</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक</td> <td>--</td> <td>44</td> <td>--</td> <td>113936</td> <td>--</td> <td>60072</td> <td>--</td> <td>95630</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष एवं जलयान का परिमाण	जहाजों की संख्या		डीडब्ल्यूटी औसतन		जीआरटी औसतन		पार्सल औसतन (टनों में)		आंब	बंब	आंब	बंब	आंब	बंब	आंब	बंब	2007-08 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	115	3	25946	44527	15838	26345	16179	19590	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	65	147	52495	59658	29835	33077	34123	46358	- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	53	--	130670	--	69227	--	113932	2008-09 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	77	1	28270	42717	17425	24953	18056	36185	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	58	156	53377	59303	30123	32767	35293	48569	- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	51	--	126602	--	66835	--	114596	2009-10 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	157	5	27959	41757	17359	24884	20229	27074	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	61	155	55286	60466	31347	33380	35890	47709	- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	44	--	113936	--	60072	--	95630
वर्ष एवं जलयान का परिमाण	जहाजों की संख्या			डीडब्ल्यूटी औसतन		जीआरटी औसतन		पार्सल औसतन (टनों में)																																																																																												
	आंब	बंब	आंब	बंब	आंब	बंब	आंब	बंब																																																																																												
2007-08 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	115	3	25946	44527	15838	26345	16179	19590																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	65	147	52495	59658	29835	33077	34123	46358																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	53	--	130670	--	69227	--	113932																																																																																												
2008-09 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	77	1	28270	42717	17425	24953	18056	36185																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	58	156	53377	59303	30123	32767	35293	48569																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	51	--	126602	--	66835	--	114596																																																																																												
2009-10 - डीडब्ल्यूटी 45000 तक	157	5	27959	41757	17359	24884	20229	27074																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	61	155	55286	60466	31347	33380	35890	47709																																																																																												
- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	--	44	--	113936	--	60072	--	95630																																																																																												
(ii).	अधिकतम क्षमता :																																																																																																			
	(क). आर्टिमिल क्वे क्षमता :																																																																																																			
	(i). पोर्ट में यांत्रिक लोहा अयस्क की संभलाई के लिए अब तक शिप लोडर्स की संख्या और जलयानों में ऐसे पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में नियोजित उत्पादकता करनेवाले जहाजों का वर्गवार विवरण प्रस्तुत किया जाए ।	<p>वर्तमान में, 8,000 टीपीएच का एक शिप लोडर बाह्य बंदरगाह में यांत्रिक रूप में लोहा अयस्क का लदान करने के लिए नियोजित किया गया । यांत्रिक पद्धति द्वारा पिछले 3 वर्ष के दौरान लोहा अयस्क लदान की औसतन उत्पादा नीचे दी गई है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष एवं जलयान का परिमाण</th> <th>ओएसबीडी (टनों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>15167</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>32424</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक</td> <td>43039</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>25732</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>35358</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक</td> <td>48265</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45000 तक</td> <td>25104</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक</td> <td>32026</td> </tr> <tr> <td>- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक</td> <td>38752</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष एवं जलयान का परिमाण	ओएसबीडी (टनों में)	2007-08		- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	15167	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	32424	- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक	43039	2008-09		- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	25732	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	35358	- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक	48265	2009-10		- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	25104	- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	32026	- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	38752																																																																								
वर्ष एवं जलयान का परिमाण	ओएसबीडी (टनों में)																																																																																																			
2007-08																																																																																																				
- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	15167																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	32424																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक	43039																																																																																																			
2008-09																																																																																																				
- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	25732																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	35358																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 80,001 से अधिक	48265																																																																																																			
2009-10																																																																																																				
- डीडब्ल्यूटी 45000 तक	25104																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 45,001-80,000 तक	32026																																																																																																			
- डीडब्ल्यूटी 80,001से अधिक	38752																																																																																																			
	(ii). 84.16 के अनुपात में आंतरिक बंदरगाह एवं बाह्य बंदरगाह के कुल लोहा अयस्क उत्पाद के आधार पर 45,000 डीडब्ल्यूटी तक और 45,000 से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक जलयानों की की हिस्सेदारी 50:50 कैसे हो गई इसके लिए न प्रस्ताव में बताया गया है न संभाव्यता रिपोर्ट में । कृपया स्पष्ट करें ।	<p>40,000 से 80,000 एक के रेंजवाले बल्क कैरियर, प्लीट प्रोद्युक्त का आबंटन पैटर्न निम्न प्रकार 16:84 है जैसे नीचे दिखाया गया है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>जलयान का परिमाण (डेवे टन में)</th> <th>जलयानों की संख्या</th> <th>शेयर का प्रतिशत</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>हेंडीमेक्स 40,000 – 45,000</td> <td>472</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>पेनामैक्स 45000- 80000</td> <td>2441</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>2913</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	जलयान का परिमाण (डेवे टन में)	जलयानों की संख्या	शेयर का प्रतिशत	हेंडीमेक्स 40,000 – 45,000	472	16%	पेनामैक्स 45000- 80000	2441	84%	कुल	2913	100%																																																																																						
जलयान का परिमाण (डेवे टन में)	जलयानों की संख्या	शेयर का प्रतिशत																																																																																																		
हेंडीमेक्स 40,000 – 45,000	472	16%																																																																																																		
पेनामैक्स 45000- 80000	2441	84%																																																																																																		
कुल	2913	100%																																																																																																		
	(iii). यह देखा गया है कि ईक्यू-1 बर्थ पर स्टीम कोल संभलाई अपफ्रंट टैरिफ संबंधित अन्य																																																																																																			

प्रस्ताव पर और ईक्यू1 बर्थ पर थर्मल कोल के साथ स्टीम कोल की संयुक्त संभलाई के अन्य एक प्रस्ताव के संबंध में 2008 के क्लॉकसन डैरक्टरी के रिपोर्ट के आधार पर वि पो ट्र ने पैनामैक्स जलयान अर्थात् 45000 डीडब्ल्यूटी से 80000 डीडब्ल्यूटी तक का शेयर 84% और हेंडी मैक्स जलयान 45000 डीडब्ल्यूटी का शेयर 16% माना । जबकि वर्तमान प्रस्ताव में, 45000 डीडब्ल्यूटी जलयान और 45000 से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक के जलयानों का शेयर 50:50 माना है । पैनामैक्स एवं हेंडी मैक्स जलयानों की हिस्सेदारी कोल टर्मिनल से अलग अपनाने के आधार और कारणों का इस संबंध में पोर्ट द्वारा किये गये विश्लेषण के साथ सपष्ट कारण दें ।

25% लोहा अयस्क संभलाई विपोट्र के मामले में, केपसाईज जलयानों से की गई । जैसे, जलयानों का आबंटन प्राप्त हुआ, केपसाईज जलयानों को भी ठहराने के लिए विचार किया गया । इस मामले में, निम्नांकित विधान सामने आता है :

जलयानों का परिमाण (डीडब्ल्यूटी में)	जलयानों की संख्या	शेयर का प्रतिशत
हेंडीमैक्स 40,000 - 45,000	472	13%
पैनामैक्स 45000- 80000	2441	65%
केपसाईज 80000 - 200000	826	22%
कुल	3739	100%

पहले प्रस्ताव में 50:50 के गणन का आधार निम्न प्रकार है :

कुल कार्गो प्रोजेक्शन	19.8 मे.ट.			
घटा 25% केपसाईज जलयान (वास्तविक आधार पर)	4.9 मे.ट.		जलयानों की संख्या	शेयर %
	14.9 मे.ट.			
हेंडीमैक्स जलयान (16%)		2.4 मे.ट.	67	50
पैनामैक्स जलयान (84%)	12.5 मे.ट.	4.9 मे.ट.	68	50
घटा इस्सर के खाते में बाह्य बंदरगाह में आबंटित कार्गो	7.6 मे.ट. 4.9 मे.ट.			

टैंप के अनुसार और कार्यान्वयन के अंतर्गत ड्रेजिंग प्रस्ताव को ध्यान में रखते हुए, हेंडीमैक्स जलयानों का हिस्सेदारी 33% और पैनामैक्स जलयान की 67% समझे जाने का प्रस्ताव निम्नलिखित विचार पर आधारित है :

- हेंडीमैक्स का यातायात : 2.4 MT
 - पैनामैक्स का यातायात : 4.9 MT
- कुल : 7.3

इसलिए हेंडीमैक्स और पैनामैक्स का शेयर 33: 67 है ।

तदुनसार, पुनरीक्षित प्रस्ताव में हेंडीमैक्स और पैनामैक्स जलयानों का अधिक तक क्वे क्षमता क्रमशः 33:67 गणन की गई । मामले में 16:84 को अपनाने का वर्तमान प्रस्ताव नहीं है, पूर्व प्रस्ताव के मामले में इस पोर्ट में केपसाईज जलयानों में लोहा अयस्क यातायात की संभलाई की गई ।

(iv). 15 पृष्ठों की संभावता रिपोर्ट में बताया गया है कि 60000 डीडब्ल्यूटी से अधिक के बल्क केरियर्स की प्रतीयमान वृद्धि की अपेक्षित है । आगे, प्रस्ताव में कहा है कि टर्मिनल पर आनेवाले 14 मी. ड्राफ्ट जलयानों के लिए ड्राफ्ट को गहरा करने के लिए वि पो ट्र के पास योजनाएँ है । अतः, भविष्य में वर्तमान जलयान पेटर्न में परिवर्तन न हो सकता है, भविष्य में लोहा अयस्क संभलाई के लिए नई सुविधाओं का प्रस्ताव है ।

जब आंतरिक बंदरगाह में नई यांत्रिक लोहा

19.8 मे ट. के पूरे प्रोजेक्शन पर विचार करते हुए, हेंडीमैक्स का अंतरा शेयर केवल 12% है और उपर्युक्त बताये गये विस्तार पैटर्न के क्रम में है ।

<p>अयस्क सुविधा का विकास हो जाएगा, यह संभव है कि छोटे हैंडीमैक्स जलयानों के लिए पैनामैक्स में कार्गो को समेकित करने से लागत प्रभावित हो और परिणामस्वरूप आंतरिक बंदरगाह में पैनामैक्स जलयान के शेयर में वृद्धि हो। बड़े केपसाईज़ जलयानों के लिए बाह्य बंदरगाह में उत्कृष्ट रूप से उपयोग किया जाएगा। कृपया जैसे सिनेरियो पर पोर्ट घटकों पर स्पष्टीकरण दें।</p>	
<p>(v). हैंडी मैक्स जलयान के मामले में, पोर्ट ट्रस्ट ने ऐसा अनुमान लगाया है कि नियोजित किये जानेवाले एक 3,000 टन क्षमतावाले शिप लोडर निदेशों में बताये गये शर्तों की स्तर के अनुसार प्रति दिन 25000 टनों की संभलाई दर को प्राप्त कर सकता है जो दो शिप लोडरों के लिए निर्धारित है।</p> <p>लेकिन, पैनामैक्स जलयान के लिए, पोर्ट ने उपस्कर की तकनीकी विनिर्दिष्टों के संदर्भ में स्टैंड अलोन के आधार पर अलग संभलाई दर लगाया। यह स्पष्ट नहीं है, मानदंड के अनुसार हैंडी मैक्स जलयानों के मामले में लादान दर को पैनामैक्स जलयानों के लिए क्यों नहीं बढ़ाया। कृपया स्पष्ट करें।</p>	<p>हैंडीमैक्स जलयानों के लिए प्रति दिन 25000 टन का उत्पादन दर बाह्य बंदरगाह में उसी परिमाण वाले जलयानों के लिए यांत्रिक पद्धति के साथ प्राप्त वास्तविक उत्पादन के आधार पर किया गया। पैनामैक्स जलयानों के लिए प्रति दिन 43200 टन रोकनिंग के लिए निम्न लिखित कारण आधार है :</p> <ul style="list-style-type: none"> शिप लोडर की क्षमता = 3000 टीपीएच कार्य दक्षता = 60% (पहले अपनाये गये प्रस्ताव नियम के अनुसार अर्थात् डब्ल्यूक्यू-7 एवं डब्ल्यूक्यू -8 उत्पादन दर = 3000 टीपीएच X 0.6 X 24घंटे = 43200टीपीडी <p>यह बताना उपयुक्त होता है कि सर्वोत्तम क्वे क्षमता गणन के लिए फार्मुला में दिया गया 70% उपयोगिता फेक्टर घाट उपयोगिता फेक्टर को पूरा करता है अर्थात् 365 x 70% ये अनियमित रूप से आये जलयान। बर्थ पर शिप लोडर की क्षमता को पाइंट आऊट नहीं करेगा क्यों कि परिचालन आवश्यकता जैसे हेच चेंजिंग, ड्राफ्ट सर्वे, प्रारंभिक प्रबंध आदि के लिए कम से कम 4 घंटे समय प्रति दिन नष्ट होगा। इसको दृष्टि में रखते हुए 60% क्षमता फेक्टर उपयुक्त किया गया।</p>
<p>(vi). पैनामैक्स जलयान के लिए, निर्धारित नार्म के विरुद्ध 55000 टन / दिन में 60% दक्षता के आधार पर 3000 टन प्रति घंटे क्षमतावाले शिप लोडर 43200 टन प्रति दिन लदान दर को कम करने। शिप लोडर की क्षमता की 60% क्षमता फेक्टर पर विचार करने का आधार विशेष रूप से सर्वोत्तम क्वे क्षमता को दृष्टि में रखते हुए, जो पहले ही 70% उपयोगिता फेक्टर की व्यवस्था की, जो उपस्कर की दक्षता फेक्टर को पूरा करना है।</p>	<p>इस संदर्भ में, यह बताना उपयुक्त होता है कि बाह्य बंदरगाह में यांत्रिक लोहा अयस्क पद्धति को जो वर्ष 1976 में प्रारंभ किया गया विभिन्न स्टॉक पाइल्स से अयस्क की आपूर्ति के 3 तरह स्टीम्स के साथ 8000 टीपीएच वाले केवल एक ही शिप लोडर है। अनुभव के आधार पर, यह समझा गया है कि अधिक क्षमतावाले एक शिप लोडर के साथ अपेक्षित उत्पादन स्तर प्राप्त करना संभवना है। तदनुसार, सिर्फ एक ही शिप लोडर के लिए प्रस्ताव रखा गया।</p> <p>फिर भी, दो कम क्षमतावाले शिप लोडरों को टैम्प के निर्देशों के अनुसार लगाने से, वर्तमान पूँजी दरों रु. 295.51 करेड होगा और प्रति टन कार्य के लिए संभलाई प्रभार रु. 130.79 होगा। तदनुसार, यह दो सिनेरियो में प्रस्ताव को प्रस्तुत किया गया। सिनेरियो - क रु. 269.59 करोड़ों के पूँजी दर पर एक शिप लोडर को रखने के लिए और सिनेरियो - ख में रु. 295.51 करोड़ों के पूँजी दर पर दो शिप लोडर रखने के लिए विचार किया गया। सिनेरियो - क के अंतर्गत प्रति टन के लिए संभलाई प्रभार का टैरिफ रु. 118.77 है और सिनेरियो - ख के अंतर्गत रु.130.79 प्रति टन होगा।</p>
<p>(ख). अधिकतम यार्ड क्षमता :</p>	
<p>(i). पिछले 3 वर्षों के दौरान पोर्ट में स्टेक किये गये लोहा अयस्क के संबंध में पोर्ट द्वारा प्राप्त वास्तविक औसतन स्टेकिंग फेक्टर प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वि पो ट्र द्वारा पिछले तीन वर्षों में लोहा अयस्क औसतन स्टेकिंग फेक्टर 14 टन से 16 टन प्रति वर्ग.मी. तक है। .</p>
<p>(ii). वास्तविक औसतम का डेवल टाईम पिछले तीन वर्षों से पोर्ट में लोहा अयस्क दिया जाए।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों से डेवल टाईम औसतम नीचे दिया गया:</p> <p>2007-2008 : 24 दिन 2008-2009 : 24 दिन 2009-2010 : 21 दिन</p> <p>यह देखा जाता है कि लगातार 2 वर्षों से अर्थात् 2007-08 और 2008-</p>

		09 तक 24 घंटों के लिए डेवल टाईम प्राप्त हुआ। वर्ष 2009-10 के दौरान यांत्रिक पद्धति द्वारा यातायात में देय पतन के कारण दबाव के कारण डेवल टाईम 21 दिन हो गया। आंतरिक बंदरगाह में वर्तमान प्रस्ताव अत्यधिक उत्पादन के दरों की तुलना करते हुए डेवल टाईम 24 दिन निर्धारण करना उचित होगा।
	(iii). वि पो ट्रू के माल भंडारण विकास के लिए कुल 116864 वर्ग मीटर क्षेत्र की प्रस्तावित भूमि से संबद्ध सुविधाओं के लिए, 72864 वर्ग मीटर क्षेत्र को स्टाकयार्ड विकास के लिए आबंटित किया गया। जब यार्ड क्षमता गणन के लिए ठीक स्टॉक यार्ड क्षेत्र 72864 वर्ग मीटर निर्धारण किया गया और 70% के फेक्टर के स्टोकिंग क्षेत्र के साधन 51004.8 हेक्टेर्स कार्गो का भंडारण के लिए उपयोग किया जाएगा। (अर्थात् 43.6% कुल क्षेत्र)। बाकी 65859.2 वर्ग मीटर के लिए विस्तृत भूमि उपयोग प्लान प्रस्तुत करें।	आगे 16864 वर्ग मी. की प्रस्तावित क्षेत्र के लिए टॉप के टिप्पणियों की समीक्षा करते हुए और स्टॉकयार्ड विकास के लिए सिर्फ 72864 वर्ग.मी. आबंटित करने के लिए प्रस्ताव किया जाएगा।
	(iv) क्वे क्षमता को प्रति वर्ष 8.71 मि.टन निर्धारित किया गया, लेकिन यार्ड क्षमता सीमित होने के कारण अधिकतम क्षमता प्रति वर्ष 7.66 मि.टन लगाया गया। इस संबंध में यह कहना उचित होगा कि अप फ्रंट टैरिफ मार्गदर्शन में न कुछ मानक बताये गये हैं न ही भंडारण के लिए प्रचालक को आबंटन की जाने वाली भूमि सीमा के बारे में पोर्ट पर प्रतिबंध लगाया। केवल अनुमानित क्षमता की संभलाई के लिए आवश्यक क्षेत्र पर विचार करना होगा। अधिकतम क्वे और यार्ड क्षमता के बीच पाये गये गैप को दृष्टि में रखते हुए भंडारण के लिए आबंटित की जाने वाली भूमि के माप को बढ़ाते हुए और अधिकतम यार्ड क्षमता के निर्धारण में विचार किए जाने वाले अन्य पैरामीटर्स की वृद्धि करते हुए पोर्ट को यार्ड क्षमता बढ़ाने की संभाव्यता की जांच करनी होगी।	उपर्युक्त तथ्यों के आधार पर फिलहाल क्वे क्षमता प्रति वर्ष 11.52 मे.टन और यार्ड क्षमता 8.14 मे.टन निर्धारित की गयी। लोहा अयस्क निर्यात मार्केट में मांग के उतार चढ़ाव को दृष्टि में रखते हुए टर्मिनल की क्षमता जो दोनों से कम है, अर्थात् 8.14 मे.टन प्रति वर्ष निर्धारित करना उचित माना गया। वास्तव में यह अत्यधिक है।
(iii)	मूल लागत :	
	(क) एक लोडर को मान लेने के बारे में पोर्ट के प्रस्ताव के संदर्भ में निम्न प्वाइंटों पर विचार किया जाए :	
	(i) वि पो ट्रू ने 2 नंबरर्स के विहित मानक के स्थान पर 1 शिप लोडर पर विचार किया, लेकिन अन्य कॉन्सिमेंटरी उपस्कर अर्थात् स्टैकर-कम-रीक्लैमर, पेलोडर आदि को मार्ग दर्शन में बताई गई शर्तों के अनुसार प्रस्तावित किया। शिप लोडरों की संख्या के संदर्भ में मार्गदर्शक उल्लंघन के बारे में वि पो ट्रू निर्दिष्ट कारण स्पष्ट करें।	सुझाव के अनुसार सिनेरियो-बी में दो शिप लोडरों पर विचार किया गया और संशोधित संगणन प्रस्तुत किया गया।
	(ii) पुष्टीकरें कि प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल के पास एक से अधिक शिप लोडर टेक्निकल्ली नियोजित नहीं किये जा सकते और इस संबंध में पोर्ट द्वारा की गई तकनीकी संभाव्यता रिपोर्ट प्रस्तुत करें।	टैंप के अनुमोदन के आधार पर उचित उत्तर भेजा जाएगा।
	(iii) पुष्टीकरें कि ग्राही द्वारा हस्ताक्षर किये जाये वाले रियायत करारनामा के अनुसार - टर्मिनल पर प्रचालक द्वारा केवल एक ही लोडर के नियोजन की स्वीकृति है। अन्यथा ऐसा समझा जाएगा कि अप फ्रंट टैरिफ गणन में सिविल लागत और कॉन्सिमेंटरी उपस्कर के अधिक भाग का प्राक्कलन पहले ही किया जा चुका है। ग्राही	

	द्वारा दूसरी लोडर का नियोजन टर्मिनल मैनिफोल्ड की क्षमता को बढ़ा सकता है, परिणाम रूप में प्रचालक को अवांछित लाभ मिलता है। इस प्रश्न का जवाब देते समय इस प्वाइंट पर वि पो ट्र रियायत पाने वाला जांच करे।	
	(ख) अप फ्रंट टैरिफ मार्गदर्शन में सूचित किए गए अन्य उपस्कर के अलावा 2 वैगन टिप्पलर्स और 2 क्रेन्स के नियोजन के बारे अनुबंध करता है। इस के स्थान में पोर्ट ने 1 ट्रिवन वैगन टिप्पलर पर विचार किया। मूल लागत प्राक्कलन में क्रेन्स को शामिल नहीं किया गया। शर्तों के स्तर एवं मार्गदर्शन में विनिर्दिष्ट उपस्कर की संख्या एवं उपस्कर के प्रकार के उल्लंघन से संबंधित कारणों पर सफाई दें।	2 वैगन टिप्पलरों के बजाए एक ट्रिवन वैगन टिप्पलर का नियोजन - अधिक उत्पादकता आवश्यकताओं को पूरा करता है और लागत को भी प्रभावित करता है। 2 क्रेनों के बारे में - प्रस्ताव में लोहा अयस्क का इंटिग्रेटेड मेकनाईज्ड लदान पर विचार करने पर क्रेनों के नियोजन की जरूरत नहीं समझी गई।
	(ग) वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत दर विश्लेषण एवं सिविल लागत प्राक्कलन के आधार और अप फ्रंट टैरिफ गणन में विचार किये गये मूल लागत प्राक्कलन के बीच कोई संबंध नहीं दिखाई देता। देखें पत्र दि.22 जुलाई 2010. प्रस्तुत किए गए विवरण से यह पता चलता है कि कुछ मदों के लिए वर्ष 2004-05 और 2007-08 की दरों में कुछ बढ़ोत्तरी दिखाकर निर्धारित किया गया है। पोर्ट से अनुरोध किया जाता है कि वर्तमान मार्केट दर, बजटरी क्वोटेशनस और दर विश्लेषण के आधार पर सभी सिविल एवं उपस्कर लागत प्राक्कलन को अद्यतन करें। आराम से समझने के लिए, सिविल एवं उपस्कर लागत प्राक्कलन को जस्टिफाई करने के लिए सारणी में उचित संदर्भों के साथ साथ सपोर्टिंग कागजात / संगणन/ दर विश्लेषण / बजटरी क्वोटेशनस तथा मार्केट दरों की प्रतिलिपियाँ प्रस्तुत की जाए।	कुछ मदों की दर - वि पो ट्र में पहले निष्पादित इस प्रकार के कार्य के आधार पर निर्धारित किया गया जो कुछ बढ़ोत्तरी के साथ वर्तमान मार्केट दर से मिल-जुल रहा है। अतः निर्धारित दर वर्तमान मार्केट दरों से लगभग बराबर होने के कारण औचित्यपूर्व है।
(iv)	परिचालन व्यय	
	(क) फरवरी 2009 में बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल का अप फ्रंट टैरिफ गणन में और वि पो ट्र के अन्य अप फ्रंट टैरिफ मामलों में निर्धारित विद्युत की यूनिट दर लागत ₹6.20 थी। पोर्ट ने उसी यूनिट दर को वर्तमान प्रस्ताव में लिया। पोर्ट द्वारा प्रस्तुत जून 2010 से संबंधित ए पी ई पी डी सी एल के विद्युत बिल की प्रतिलिपि में यह दिखाया गया कि विद्युत की प्रति यूनिट का दर ₹ 6.26 था। अतः वि पो ट्र को फरवरी 2009 के यूनिट दर पर निर्भर होने के बजाय वर्तमान दर के आधार पर अद्यतन करना होगा।	संशोधित प्रस्ताव में विद्युत की प्रति यूनिट दर ₹ 6.26 के रूप में अद्यतन की गई।
	(ख) अप फ्रंट टैरिफ के लिए मार्गदर्शन से यह पता चलता है कि पोर्ट जमीन के लिए पट्टा किराया संबंधित मेजर पोर्टों के लिए निर्धारित दरमान के आधार पर प्राक्कलित करना होगा। वि पो ट्र का पट्टा किराया प्राधिकार द्वारा वर्ष 1998-2003 और 2003-08 पंच वर्षों के लिए अनुमोदित किया गया। देखें आदेश सं.टैप/41/2005-वि पो ट्र, दि.22 अप्रैल 2008। 2% वार्षिक वृद्धि के साथ वि पो ट्र द्वारा अपनाये गये पट्टा किराया प्राक्कलन की पद्धति अप फ्रंट टैरिफ मार्गदर्शन में दी गई शर्तों के अनुसार नहीं है। प्राधिकार द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया अप्रैल 2008 से पुनरीक्षण के लिए बाकी है, लेकिन पोर्ट के अन्य अपफ्रंट टैरिफ मामलों	वि पो ट्र के अन्य बी ओ टी परियोजनाओं के लिए अप फ्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय टैप के निर्धारण के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि के साथ पंचवर्ष 2003-08 के लिए अनुमोदित मूल पट्टा किराया पर विचार करते हुए वर्ष 2003-04 से 2009-10 तक लाईसेंस शुल्क का निर्धारण किया गया।

	पर कार्यवाही करते समय विनिर्दिष्ट रूप से बताने और रद्द होकर एक वर्ष से अधिक समय बीतने के बावजूद, वि पो ट्र ने मेजर पोर्टों की भूमि नीति पर सरकारी मार्गदर्शन के अनुसार पट्टा किराया पुनरीक्षण के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव नहीं किया ।													
	(ग) आदेश संख्या टैंप/41/2005-वी पी टी दि.22 अप्रैल 2008 में प्राधिकार द्वारा अनुमोदित जोन-2-ए2 का पट्टा किराया 1 अप्रैल 2003 से पांच वर्ष 2003-08 के लिए प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर के लिए ₹ 168/- रहा । ऐसा सोचने पर भी कि पोर्ट ने अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के दर में लागू होने वाली वार्षिक वृद्धि को ध्यान में रख कर वृद्धि की, तब भी दर प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर के लिए ₹ 198.66 होता है लेकिन वि पो ट्र द्वारा निर्धारित ₹ 264.44 प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर नहीं ।	प्राधिकार द्वारा अनुमोदित जोन-2-ए2 का पट्टा किराया प्रति गज के लिए ₹ 168/- था लेकिन प्रति टैंप द्वारा बताए गए अनुसार प्रति वर्ग मीटर के लिए नहीं । अतः यह प्रति वर्ग मीटर के लिए 200.93 (168 x 1.196 मी.) होता है । अनुमानित 2% वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ग मीटर की दर ₹ 200.93 की हिसाब से वर्ष 2009-10 तक प्रति वर्ग मीटर ₹ 226.28 होता है । तदनुसार 116864 वर्ग मीटर क्षेत्र का कुल पट्टा किराया ₹ 264.44 लाख होता है । वर्तमान प्रस्ताव में 72864 वर्ग मीटर का पट्टा किराया ₹ 164.88 लाख होता है जो निम्नानुसार है												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>जोन</th> <th>क्षेत्र</th> <th>प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रूपये)</th> <th>प्रति वर्ग मी के लिए 2% वृद्धि शामिल</th> <th>प्रति वर्ग मी. के लिए 6% की दर पर किराया (रूपये)</th> <th>लाईसेंस शुल्क (रूपये लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>II-ए2</td> <td>72,864</td> <td>3348</td> <td>3771</td> <td>226.28</td> <td>164.88</td> </tr> </tbody> </table>	जोन	क्षेत्र	प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रूपये)	प्रति वर्ग मी के लिए 2% वृद्धि शामिल	प्रति वर्ग मी. के लिए 6% की दर पर किराया (रूपये)	लाईसेंस शुल्क (रूपये लाखों में)	II-ए2	72,864	3348	3771	226.28	164.88
जोन	क्षेत्र	प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रूपये)	प्रति वर्ग मी के लिए 2% वृद्धि शामिल	प्रति वर्ग मी. के लिए 6% की दर पर किराया (रूपये)	लाईसेंस शुल्क (रूपये लाखों में)									
II-ए2	72,864	3348	3771	226.28	164.88									
(V)	भंडार प्रभार													
	(क) लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए मार्गदर्शन में निशुल्क अवधि 25 दिन बतायी गयी जो वार्षिक टर्नओवन मानक 12 के साथ जोड़ दिया गया । मार्गदर्शन में कहीं भी वि पो ट्र के प्रस्ताव में बताए गए अनुसार ड्वेल टाइम शर्त 21 नहीं बताया गया ।	नीचे बताए गए अनुसार टर्नओवन अनुपात 15.2 रहा । <ul style="list-style-type: none"> दिनों की संख्या : 365 ड्वेल टाइम : 24 दिन टर्नओवर अनुपात : 15.2 												
	(ख) वि पो ट्र द्वारा पूर्वनिर्धारित 14.3 वार्षिक टर्नओवर पर विचार करने पर ड्वेल टाइम 25.5 दिन होगा लेकिन वि पो ट्र द्वारा गणन किए गए अनुसार 21 दिन नहीं । पोर्ट द्वारा प्रस्तावित औसतन ड्वेल टाइम 25.5 दिन और फ्री अवधि 15 दिन के आधार पर भंडारण किए जाने वाले कार्गो क्षमता का प्रतिशत लगभग 41.1% हो सकता है । उपर्युक्त प्वाइंटों को ध्यान में रखते हुए पोर्ट द्वारा प्रस्तुत भंडारण गणन को संशोधित करना होगा । इस संबंध में विस्तृत विवरण दें ।	उपर्युक्त बताए गए अनुसार 15.2 (365/24दिन)वार्षिक टर्नओवर 24 ड्वेल टाइम दिनों के आधार पर है । भंडारण प्रभार लगाए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत निम्नानुसार है : ड्वेल टाइम : 24 दिन फ्री पीरियड : 15 दिन घाट पर जलयानों का टहरना : 1.67 दिन भंडारण लगाए जाने वाले कुल दिन : 7.33 दिन (ड्वेल टाइम 24 दिन फ्री पीरियड 15 दिन, घाट पर टहराव 1.67 दिन) भंडारण लगाए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत : 30% (7.33 दिन / 24 दिन * 100)												
(vi)	वि पो ट्र कृपया पुष्टी दें कि क्या निर्यात के लिए कुल लोहा अयस्क केवल रेल मोड द्वारा ही नवीकरण की जाने का पूर्वानुमान है । यदि वि पो ट्र निर्यात हेतु लोहा अयस्क रेल एवं रोड दोनों द्वारा प्राप्त करने के लिए विचार करता है तो रेल एवं रोड द्वारा प्राप्त लोहा अयस्क के लिए अलग अलग संभलाई प्रभार का प्रस्ताव किया जाए ।	विशाखपट्टणम पोर्ट के संबंध में निर्यात के लिए पूरा कार्गो रेल द्वारा किए जाने पर विचार किया जा रहा है ।												

6. वि पो ट्र द्वारा उत्तर देते समय प्रमुख संशोधन का संक्षिप्त विवरण निम्नानुसार है :

- हैंडी मैक्स जलयान और पैनामैक्स जलयानों के सर्वोत्तम क्वे क्षमता का निर्धारण करते समय मूल प्रस्ताव में किया गया प्रत्येक 50% के स्थान पर हैंडी मैक्स जलयान और पैनामैक्स जलयानों का हिस्सा क्रमशः 33% एवं 67% निर्धारित किया गया ।
- टर्नओवर फैक्टर - मूल प्रस्ताव में मान लिया गया 14.3 के खिलाफ 15.2 निर्धारित किया गया । टैंप के मार्गदर्शन के अनुसार फ्री पीरियड शर्त 25 दिन रहा, जो एक वर्ष में 12 टर्न राऊंड देगा ।

क्र . संख्या	विवरण	सिनेरियो-ए (एक शिप लोडर)	सिनेरियो-बी (दो शिप लोडर)
I.	सर्वोत्तम क्षमता		
(क).	सर्वोत्तम क्वे क्षमता		
(i).	जलयानों का भाग		
	(क). हैडीमैक्स जलयानों का भाग (45,000 डी डब्ल्यू टी तक जलयान)	33%	33%
	(ख). पैनामेक्स जलयानों का भाग (45,000 से 80,000 डी डब्ल्यू टी तक जलयान)	67%	67%
(ii).	संभलाई दर (टन / दिन)		
	(क). हैडीमैक्स जलयान (शर्त - 25,000 टन / दिन)	25,000	25,000
	(ख). पैनामेक्स जलयान (शर्त - 55,000 टन / दिन)	43,200	55,000
	वार्षिक के अनुसार सर्वोत्तम क्वे क्षमता, मिलियन टन(एमपीटीए)	9.50	11.52
(ख).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
(i).	यार्ड का क्षेत्र (वर्ग मीटरों में)	72,864	72,864
(ii).	स्टेक यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत	70%	70%
(iii).	भंडारण मात्रा (टन / वर्ग मीटरों में) (शर्त - 15 टन / वर्ग मीटर)	15 T	15 T
(iv).	टर्नोवर अनुपात (शर्त - 12)	15.2	15.2
	वार्षिक के अनुसार सर्वोत्तम यार्ड क्षमता, मिलियन टन(एमपीटीए)	8.14	8.14
(ग).	टर्मिनल का सर्वोत्तम क्षमता	8.14	8.14
II.	पूंजी लागत	(रुपये लाखों में)	(रुपये लाखों में)
(क).	सिविल लागत		
(i).	भंडारण यार्ड का विकास	1941.89	1941.89
(ii).	कार्यशाला क्षेत्र के भवन	35.13	35.13
(iii).	विद्युत सब स्टेशन भवन	41.92	41.92
(iv).	रेल्वे लाईन, साईडिंग्स एवं स्टैकर, रीक्लैमर एवं शिप लोडर के लिए नींव ।	1375.41	1375.41
(v).	एप्रोच रोड्स	555.15	555.15
(vi).	कन्वेयर गैलरीस	2966.09	2966.09
(vii).	ट्रान्सफर टावर्स	116.70	116.70
(viii).	डंपर हाऊसेस	2429.06	2429.06
(ix).	विविध, जल आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, पावर कंट्रोल रूम, भंडार आदि ।	1279.11	1279.11
	उप-कुल	10740.46	10740.46

प्रस्ताव में ड्वेल टाईम वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान सुसंगत वास्तविक प्राप्ति के अनुसार 24 दिन और टर्नोवर अनुपात 15.2 निर्धारित किया गया ।

- (iii) मूल प्रस्ताव में प्रचालक को आबंटित करने के लिए विचार किया गया 116864 वर्ग मीटर के खिलाफ, पोर्ट 72,864 वर्ग मीटर आबंटित करने के लिए प्रस्ताव किया ।
- (iv) वि पो ट्र ने दो सिनॉरियो में संशोधित गणन प्रस्तुत किया । सिनॉरियो-ए - एक शिप लोडर की स्थापना पर विचार, सिनॉरियो-बी- दो शिप लोडरों की स्थापना पर विचार । वि पो ट्र द्वारा दो सिनॉरियो में प्रस्तुत किए गए सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी लागत, प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है :

(ख).	यांत्रिक उपकरण		
(i).	ट्रिवन वेगन लिफ्टर - 1	2447.20	2447.20
(ii).	स्टैकर कम रीक्लैमर्स - 2	6523.57	6523.57
(iii).	शिप लोडर - 1 , (सिनॉरियो - ख -2)	2468.72	4937.43
(iv).	बेल्ट कन्वेयर्स - 1600 मि मि चौड़ा	1888.42	1888.42
(v).	बेल्ट कन्वेयर्स - 1200 मि मि चौड़ा	914.29	914.29
(vi).	मेटल डिटेक्टर एवं वेयर्स	56.65	56.65
(vii).	पे लोडर्स - 4	135.95	135.95
(viii).	कार्यशाला उपस्कर	113.30	113.30
(ix).	विद्युत शक्ति एवं कंट्रोल स्विच गियर्स	386.34	386.34
	उप-कुल	14934.44	17403.15
(ग).	विविध (सिविल एवं यांत्रिक उपकरण लागत का 5%)	1283.75	1407.18
	कुल	26958.65	29550.79
III.	अनमानित परिचालन लागत	5551.55	6135.15
IV.	16% आर ओ सी ई	4313.38	4728.13
V.	अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए ए आर)	9864.93	10863.28
VI.	वार्षिक राजस्व आवश्यकता का संविभाजन		
(क).	संभलाई प्रभार (98%)	9667.63	10646.02
(ख).	भंडारण प्रभार (1%)	98.65	108.63
(ग).	विविध प्रभार (1%)	98.65	108.63
	कुल राजस्व आवश्यकता	9864.93	10863.28
VII.	प्रस्तावित संशोधित दन		
(क).	मिश्रित संभलाई प्रभार - प्रति टन के लिए रूपये	118.77	130.79
(ख).	भंडारण प्रभार - प्रति टन प्रति दिन के लिए रूपये (15 दिन की फ्री अवधि के बाद) *		
(i).	प्रथम सप्ताह के लिए	0.61	0.55
(ii).	द्वितीय एवं तृतीय सप्ताह के लिए	1.22	1.10
(iii).	तृतीय सप्ताह के बाद	2.44	2.20
(ग).	विविध प्रभार - प्रति टन के लिए रूपये *	1.33	1.21

* वि पो ट्र का प्रस्ताव में दो सिनॉरियों में भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार अनजाने बदल गए लगता है जो उपर्युक्त सारणी में ठीक से दिखाया गया ।

7. वि पो ट्र द्वारा फाईल किया गया संशोधित प्रस्ताव संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकाय / प्रत्याशित आवेदक / प्रमुख लोहा अयस्क निर्यातक को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया । स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि. ने कहा कि देने के लिए कोई टिप्पणी नहीं है । इसके अलावा, परामर्श किए गए अन्य उपभोक्ता / संगठन, निकाय / प्रत्याशित आवेदक / प्रमुख लोहा अयस्क निर्यातकों से संशोधित प्रस्ताव पर हमें कुछ टिप्पणी प्राप्त नहीं हुआ ।

8. विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट में इस मामले पर दि. 2 नवंबर 2010 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई । वि पो ट्र ने इसकी प्रस्ताव पर एक पावर प्वाइंट प्रजेंटेशन दिया । संयुक्त सुनवाई में वि पो ट्र एवं संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकाय उनकी प्रस्तुति दी ।

9.1 संयुक्त सुनवाई में वि पो ट्र को केवल एक ही शिप लोडर का नियोजन से संबंधित प्रस्ताव पर इसका विस्तृत औचित्य प्रस्तुत करने तथा क्वे एवं यार्ड क्षमता के बीच पाया गया अधिक गैप को हटाने संबंधी प्रस्ताव पर समीक्षा करने और इसका उत्तर एक हफ्ते के अंदर अर्थात् 9 नवंबर 2010 तक प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया ।

9.2 संयुक्त सुनवाई में चर्चित प्वाइंटों के संदर्भ में वि पो ट्र ने उनका पत्र दि.22 नवंबर 2010 द्वारा जवाब दिया । वि पो ट्र ने संशोधित लागत सारणी तथा दरमान के साथ स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया । वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत प्रधान प्वाइंटों का सारांश निम्नानुसार है :

- (i) पहले का प्रस्ताव में यार्ड क्षेत्र के लिए प्रावधान 72,864 (639 मी. X 114 मी.) वर्ग मी. था । इसको प्रति वर्ष 9 मिलियन टन भंडारण मात्रा को रखने के लिए 76,380 (670 मी. X 114 मी.) वर्ग मी. तक बढ़ाया गया ।
- (ii) टर्नोवर अनुपात 12 टर्न राऊंड्स की शर्त के बदले में 16 निर्धारित किया गया । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट में पिछले तीन वर्षों के दौरान लोहा अयस्क का ड्वेल टाईम 21 दिन 24 दिन एवं 24 दिन रहा । इसे ध्यान में रखते हुए 3 वर्षों का औसतन डेल टाईम 23 दिन माना गया । तदनुसार टर्नोवर अनुपात 15.8 यानि 16 हुआ (365 दिन / 23 दिन) ।
- (iii) मार्ग दर्शन में विहित शर्त के अनुसार 2 शिप लोडरों के बजाए 3000 टी पी एच का एक शिप लोडर की व्यवस्था के लिए की गई शासी निर्धारण परिचालन सुविधा है, मुख्यतः घाट की लंबाई और तकनीकी संभाव्यता को दृष्टि में रख कर किया गया । वर्तमान अयस्क घाट के लिए - बर्थ किया गया 280 मी. लंबाई वाले जलयान हेतु 280 मी. लंबी एक ही शिप लोडर है ।
- (iv) क्वे क्षमता 9.50 मि.टन एवं यार्ड क्षमता 9.0 मि.टन रहने के कारण टर्मिनल क्षमता को यार्ड क्षमता के साथ जोड़ने के लिए हर प्रकार की संभाव्यता का अन्वेषण किया गया । प्रस्तावित क्षेत्र वर्तमान घाटों के पीछे की भूमि को पहले ही अनधिकार हस्तक्षेपण करने के कारण यार्ड क्षेत्र को और आगे विस्तार करना संभव नहीं है, और आगे की बढ़ोतरी समीप घाटों का परिचालन सुविधा एवं विकास कार्यकलापों में बाधा डाल सकता है । उपर्युक्त के विचार में क्वे क्षमता 9.50 मि.टन एवं यार्ड क्षमता 9.0 मि.टन और इन दोनों के बीच में भिन्नता केवल 5% रहा ।
- (v) यार्ड क्षेत्र आदि वृद्धि करने के कारण पूंजी लागत से संबंधित मदों में कुछ पुनरीक्षण हुआ, तदनुसार पूंजी लागत ₹ 275.20 करोड निर्धारित किया गया । उपर्युक्त परिवर्तन के साथ संशोधित संभलाई दर ₹ 110.67 हुआ ।

9.3 वि पो ट्र द्वारा फाईल किया गया संशोधित लागत सारणी का स्पष्टीकरण नीचे दिया गया है :

- (i) संशोधित पूंजी लागत को ₹ 275.20 करोड तक प्राक्कलित किया गया । इसका विवरण निम्नानुसार है :

			(रूपये लाख में)	
क्र.सं	विवरण		अनुमानित पूंजी लागत	
(i).	सिविल लागत			
	1.	भंडारण यार्ड का विकास	2243.26	
	2.	कार्यशाला क्षेत्र के भवन	35.13	
	3.	विद्युत सब स्टेशन भवन	41.92	
	4.	रेल्वे लाईन, साईडिंग्स एवं स्टैकर, रीक्लैमर एवं शिप लोडर के लिए नींव ।	1211.13	
	5.	एप्रोच रोड्स	555.15	
	6.	कन्वेयर गैलरीस	2966.09	
	7.	ट्रान्सफर टावर्स	116.70	
	8.	डंपर हाऊसेस	2429.06	
	9.	विविध, जल आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, पावर कंट्रोल रूम, भंडार आदि ।	1290.44	
		उप-कुल	10888.88	
(ii).	यांत्रिक उपकरण			
	1.	टिवन वेगन लिफ्टर - 1	2447.20	
	2.	स्टैकर कम रीक्लैमर्स - 3000 टी पी एच -2	6523.57	

	3.	शिप लोडर - 3000 टी पी एच 1)	2468.72	
	4.	बेल्ट कन्वेयर्स - 1600 मि मि चौड़ा	2213.46	
	5.	बेल्ट कन्वेयर्स - 1200 मि मि चौड़ा	975.48	
	6.	मेटल डिटेक्टर एवं वेयर्स (4+2)	56.65	
	7.	पे लोडर्स - 4	135.95	
	8.	कार्यशाला उपस्कर	113.30	
	9.	विद्युत शक्ति एवं कंट्रोल स्विच गियर्स	386.34	
			उप-कुल	15320.67
(iii).		विविध प्रभार - [5% of (i). + (ii).] i.e. 5% * (10888.88 +15320.67)		1310.48
		परियोजना का कुल पंजी लागत [(i) + (ii) + (iii)]		27520.03

(ii) वि पो ट्र द्वारा प्राक्कलित संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है :

क्र.सं.	विवरण	रूपये लाखों में
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	5740.40
2.	पूंजी नियोजन	27520.03
3.	16% पूंजी नियोजन पर प्रतिलाभ	4403.20
	कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता	10143.60

(iii) संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता में संभलाई प्रभार के लिए 98%, भंडारण एवं विविध प्रभार हेतु प्रत्येक के लिए 1% अनुपात विहित मार्गदर्शन के अनुसार है ।

(iv) दरमान :

संशोधित प्रस्ताव दि.19 नवंबर 2010 के अनुसार वि पो ट्र द्वारा द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट टेरिफ निम्नानुसार है :

(क) कार्गो संभलाई प्रभार :

क्र.सं	वस्तु	दर-रूपयों में	
		विदेशी	तटीय
1.	लोहा अयस्क	110.67	110.67

(ख) भंडारण प्रभार :

(i). भंडारण प्रभार लगाये जाने वाले कार्गो का - 28% प्रतिशत

(क). कार्गो का ड्रवेल टाईम - 23 दिन

(ख). फ्री अवधि - 15 दिन

(ग). घाट पर जलयानों का ठहराव - 1.67 दिन

(घ). भंडारण लगाए जाने वाले दिन - 6.33 दिन (23 दिन - 16.67 दिन)

(च). भंडारण लगाए जाने वाले कार्गो का - 28% (6.33 दिन /23 प्रतिशत दिन x 100)

(ii). भंडारण प्रभार लगाए जाने वाले कार्गो - 25.15 लाख टन (89.82 एल टी x 28%)

(iii). भंडारण प्रभार (15 दिन फ्री अवधि के बाद) Rs. प्रति टन / दिन

(क) प्रथम सप्ताह के लिए	- 0.64
(ख) द्वितीय एवं तृतीय सप्ताह के लिए	- 1.28
(ग) तृतीय सप्ताह के बाद	- 2.56

(ग) सफाई, धूलि दिमन, पर्यावरण आदि के लिए विविध प्रभार - प्रति टन के लिए ₹ 1.13 .

9.4 वि. पो. ट्र. ने तत्पश्चात दि.24 नवंबर 2010 द्वारा इसका दि.22 नवंबर 2010 का संशोधित प्रस्ताव से संबंधित निम्न लिखित निवेदन कर रहा है :

- (i) ई क्यू-1 एवं ई क्यू-1ए बर्थों के बीच भूमि आबंटित करने की आवश्यकता पडने और उन्हें बी ओ टी के आधार पर प्रस्तावित करने के साथ साथ वर्तमान / बी ओ टी बर्थों के लिए बैंक अप क्षेत्र की तरफ भूमि की आवश्यकता को ध्यान में रखने कारण भंडारण क्षेत्र को पुनः देखा गया और पहले प्रस्तावित 116,864 वर्ग मी. के बजाय 73,380 वर्ग मी . (18.78 एकड़) आबंटित करने का प्रस्ताव किया गया । डब्ल्यू क्यू-1 घाट की क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच गैप कम करने के लिए उक्त प्रस्ताव के लिए 9 एम टी क्षमता पर विचार किया गया जिस के लिए 76,380 वर्ग मी (18.87 एकड़) पर्याप्त समझा गया ।
- (ii) विशाखपट्टणम पोर्ट में डब्ल्यू क्यू-1 घाट की आवश्यकता पूरा करने के लिए आर एंड डी यार्ड पहले ही रहने के कारण मार्शलिंग यार्ड की जरूरत नहीं है , तथा मिंदी के पास इंटर चेंज यार्ड जैसे विकास प्रस्ताव भी हैं जो उक्त परियोजना सहित बी ओ टी परियोजनाओं की आवश्यकताओं को पूरा कर सकते हैं ।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही प्राधिकार के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध है । प्राप्त किए उद्धरण तथा संबंधित पार्टियों द्वारा किए गए वाद-विवाद संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा । विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध है ।

11. इस मामले पर कार्यवाही करते समय इकट्ठा किया गया कुल विवरण के संदर्भ में निम्न स्थिति निकलता है :

- (i) वि. पो. ट्र. पर लोहा अयस्क की यांत्रिकरण संभालाई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क कैप नियत करने का प्रस्ताव को पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन के आधार (पी पी पी) पर विकसित करना होगा । यह प्रस्ताव नौवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग (एम एस आर टी एच) फरवरी 2008 में मंत्रालय द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किये गये मार्गदर्शनों के आधार पर है ।

खण्ड 2.2 के अनुसार फरवरी 2008 को महापत्तनों में पी पी पी प्रोजेक्टों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सैटिंग के लिए मार्गदर्शन के अनुसार निर्धारित किये जाने वाले टैरि कैप्स उन सभी प्रोजेक्टों पर लागू होंगे जो अगले पांच वर्षों में लोहा अयस्क संभालाई के लिए बिड करेंगे ।

- (ii) वि. पो. ट्र. ने हमारी राय के साथ पूर्व प्रस्तावों की समीक्षा की है और एक परिशोधित प्रस्ताव 22 नवंबर 2010 फाइल किया है, जिसमें यार्ड क्षमता और क्वे क्षमता के बीच बेमेल को कम किया है जो इसके मूल प्रस्ताव पाया गया है । वि. पो. ट्र. द्वारा सूचना / स्पष्टीकरण के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान उनकी पत्र 22 नवंबर 2010 पत्र द्वारा प्रस्तुत परिशोधित प्रस्ताव को इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया ।

(iii) सामान्य अनुपालन में अपफ्रंट प्रशुल्क सैटिंग के लिए जारी मार्गदर्शनों के साथ वि. पो. ट्र. की दि. 22 नवंबर 2010 का प्रस्ताव देखें अधिसूचना सं. टैम्प/52/2007-विविध, दि. 26 फरवरी 2008 देखें । कुछ मानकों / पैरामीटरों पर प्रस्तावित बदलाव के साथ-साथ बाद में अनुच्छेदों में चर्चा है की गयी है ।

(iv) अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

(क) अधिकतम क्वे क्षमता :

(i) विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने यांत्रिकृत लोहा अयस्क संभलाई टर्मिनल का वार्षिक 9.50 मि. टन अधिकतम क्वे क्षमता का निर्धारण किया ।

(ii) हैंडिमेक्स वेसल और पेनामेक्स वाहकों का हिस्सा उनके मूल प्रस्ताव पर प्रत्येक के लिए 50% कल्पना किया । बाद में हमारे अवलोकन को ध्यान में रखकर तथा कार्यान्वयन के तहत निकर्षण परियोजनाओं को ध्यान में रखकर विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने परिशोधित प्रस्ताव में पेनामेक्स वाहक का हिस्सा 67% तथा हैंडिमेक्स वेसल का हिस्सा 33% माना ।

पोर्ट ट्रस्ट ने यह प्रस्तुत किया कि साइज के लोहा अयस्क वाहकों को केवल वाह्य बंदरगाह पर ही संभलाया जाता है । आंतरिक बंदरगाह में प्रतिबंध को ध्यान में रखते हुए जहाँ पर इस सुविधा पर विचार किया जा सकता है, प्रस्तावित टर्मिनल पर कोई कैप साइज की वाहकों की अपेक्षा नहीं की जा सकती है । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मानी गयी वाहकों की क्षमता का शेयर / हिस्सा भरोसेमंद है तथा विश्लेषण में विचार किया जा सकता है ।

(iii) अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए वर्तमान प्रस्ताव में विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गयी अति महत्वपूर्ण परिवर्तन शिप लोडर्स की संख्या में परिवर्तन और बाद में पेनामेक्स वाहक के संभलाई दर में परिवर्तन है ।

मार्गदर्शन में लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए सुझाव दी गयी उपस्कर सूची में अन्य उपकरण के अलावा 2 शिप लोडर्स का नियोजन का शर्त लगाया गया है, पोर्ट ने शिपलोडर नियोजित करने का प्रस्ताव किया है ।

पोर्ट ने स्पष्ट किया कि पोर्ट के वाह्य बंदरगाह में विद्यमान यांत्रिकृत लोहा अयस्क बर्थ एक शिप लोडर के साथ कार्य कर रहा है और वांछित उत्पादन प्राप्त हो रहा है । विद्यमान अयस्क बर्थ की लंबाई 280 मीटर्स है जहां पर 280 मीटर्स के वाहकों का बर्थिंग होता है तथा प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल भी उसी लंबाई का है । इस दृष्टिकोण से परिचालन सुविधा, विशेषकर बर्थों की लंबाई को ध्यान में रखकर साथ ही तकनीकी सहूलियत के कारण पोर्ट ट्रस्ट ने यह निर्णय दिया कि, प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल पर एक (1) शिपलोडर काफी है । यह प्राधिकार विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट की क्वे की अधिकतम लंबाई के बारे में या तकनीकी सुविधा के बारे में विवाद के गुण अवगुण के तरफ ध्यान नहीं दिया क्योंकि ये मामले सरकार में प्रोजेक्ट क्लेरिंग प्राधिकार द्वारा भेजे जाने चाहिए ।

पोर्ट एकमात्रा शिप लोडर संरूपण (आकृति) पर जोर देने पर भी, अपने दि.18 सितंबर 2010 के पत्र में अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना 2 शिपलोडर्स के साथ करने का लेखन प्रस्तुत किया । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी 2 शिपलोडर्स का परिदृश्य में यह देखा गया है कि अधिकतम क्वे क्षमता 11.52 एम

टी पी एस निर्धारित करने पर भी, यार्ड की क्षमता बड़े परिधि के रूप में काम करने के फलस्वरूप 2 आयतनों के बीच विस्तृत खाली जगह है ।

पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया कि प्रस्तावित क्षेत्र विद्यमान बर्थों के पीछे का क्षेत्र तक पहुंच जाने के कारण यार्ड एरिया को आगे और बढ़ाना संभव नहीं होगा तथा जमीन को आगे और बढ़ाना साथ में लगे बर्थों के विकास तथा कार्यकलापों में बाधा (अडचन) होगी । पार्ट द्वारा दी गयी रिपोर्ट के अनुसार, यार्ड की क्षमता नियंत्रित होने के कारण, निर्धारित मानदण्ड के अनुसार क्वे की क्षमता 2 शिपलोडर्स के लिए अनुमान लगाने पर भी, पूंजी लागत लगाने और अतिरिक्त शिपलोडर्स का परिचालन मूल्य से प्रशुल्क में वृद्धि के साथ उपभोक्ताओं पर भार के अलावा और कोई उपयोग नहीं होगा । संयोग से डब्लू क्यू-1 प्रोजेक्ट के लिए तकनीकी - आर्थिक औचित्यता रिपोर्ट एक शिपलोडर परिचालन में ही लिया जाता है ।

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 22 नवंबर 2010 को फाइल की गयी परिशोधित प्रस्ताव में यह नोट किया गया है कि, क्वे की क्षमता 9.5 एम टी पी ए पर तथा अधिकतम यार्ड की क्षमता 8.98 एम टी पी ए अर्थात् करीब 9 एम टी पी ए पर निर्धारित की गयी है । शिपलोडर्स की संख्या में बदलाव निर्धारित करने पर भी हैंडिमेक्स वाहक के लिए लदान दर मुख्यरूप के शिपलोडर की उच्च क्षमता के कारण नियामक लदान दर के बराबर लिया जाएगा । पेनामेक्स वाहकों के लिए संभलाई दर निर्धारित मानक से कम करने का प्रस्ताव है जो परिकलन के साथ किया गया है ।

उपर्युक्त को देखते हुए और मुख्य रूप से यार्ड क्षमता की प्रतिबंधता को मान्यता देते हुए विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित शिपलोडर्स की संख्या में परिवर्तन को स्वीकार किया जाता है । इस परिवर्तन को इस शर्त पर स्वीकार किया जाता है कि, निर्धारित की गयी अपफ्रंट प्रशुल्क विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत कारणों के लिए टर्मिनल में केवल एक शिपलोडर नियोजित करने पर ही किया जाएगा । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि यह सुनिश्चित कर लें कि आमंत्रित करने वाले आर एफ क्यू और हस्ताक्षर की जाने वाली करार इस स्थिति को लागू होंगे ।

- (iv) हैंडिमेक्स वाहक के लिए लोहा अयस्क लदान हेतु निर्धारित मानक प्रति दिन के लिए 25000 टन है, जो 2 शिपलोडर्स पर आधारित है, और पेनामेक्स वाहकों के लिए प्रति दिन 55000 टन निर्धारित किया गया है ।

उपर्युक्त स्थिति के विपरीत विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने हैंडिमेक्स वाहकों के लिए दो शिपलोडर्स के बराबर लागू होने वाले मानक पर प्रति दिवस 25,000 टन संभलाई दर माना है । पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि किया कि एक शिपलोडर के साथ परिचालित वर्तमान अयस्क घाट प्रतिदिवस 25000 टन लदान दर प्राप्त किया है, और अतः पोर्ट को विश्वास है कि प्रस्तावित घाट पर भी उसी प्रकार का उत्पादन प्राप्त किया जा सकता है ।

पेनामेक्स वाहकों के लिए उपकरण के तकनीकी विनिर्दिष्टों के आधार पर प्रतिदिवस 43200 टन संभलाई दर है । पोर्ट ने शिपलोडर की संभलाई दर 365 दिनों के लिए प्रति घंटा 3000 टन की दर पर मान लिया और दक्षता कारक, हैच बदलाव, ड्राफ्ट सर्वे, पारंभिक प्रबंध इत्यादि जैसे परिचालन अपेक्षाओं के लिए लिया गया समय कारक को 60% पर गिना है । यहा पर यह कहन युक्तसंगत होगा कि, विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा पिछले तीन वर्षों में पेनामेक्स वाहकों के लिए यांत्रिकी लोहा अयस्क घाट पर एक शिपलोडर के नियोजन से प्रतिदिवस में प्राप्त उच्चतम वास्तविक लदान दर 35358 टन रिपोर्ट किया गया । पोर्ट द्वारा पेनामेक्स वाहकों

के लिए प्रस्तावित लदान दर 43200 टन / दिन पोर्ट द्वारा प्राप्त सर्वोत्तम लदान दर से उच्च है तथा पोर्ट ने परिकलन के साथ इसके प्रस्ताव को साबित कर दिया । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी स्पष्टीकरण / परिकलन के विश्वास पर विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा पेनामेक्स वाहकों के लिए कल्पना की गयी संभलाई दर को स्वीकार किया गया ।

(ख) **अधिकतम यार्ड क्षमता :**

(i) अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन की शर्त यहा है कि, पोर्ट द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराई गयी यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता का निर्धारण किया जाना है । मूल रूप से पोर्ट ने 116,864 वर्ग मीटर जमीन आबंटित करने का प्रस्ताव किया, जिसमें से 72,864 वर्ग मीटर स्टॉक यार्ड विकसित करने के लिए प्रस्तावित है । बाद में पोर्ट ने जमीन की आवश्यकता की समीक्षा की और 72,864 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया । यार्ड और क्वे क्षमता के बीच की खाली जगह को हटाने की संभवना की जांच करने की हमारे अनुरोध पर पोर्ट ने परिशोधित प्रस्ताव दि. 22 नवंबर 2010 में स्टोरेज तथा सम्बद्ध सुविधा के लिए विस्तारित आबंटन कुल 76,380 वर्ग मीटर जमीन प्रस्तावित किया है ।

(ii) **स्टॉकिंग क्षमता :**

वि. पो. ट्र. ने मार्गदर्शन में निर्धारित मानकों के अनुसार प्रतिवर्ग मीटर पर स्टॉकिंग घटक 15 टनों का माना है ।

(iii) **भूखण्ड उत्पादन :**

मार्गदर्शन में लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए भूउत्पादर के लिए निर्दिष्ट की गयी मानक 12 है, और निशुल्क दिवस की संख्या 25 निर्दिष्ट किया गया है । जुलाई 2010 के मूल प्रस्ताव में वि. पा. ट्र. ने उत्पादन अनुपात को 14.3 माना है । नवंबर 2010 की परिशोधित प्रस्ताव में वि. पो. ट्र. ने उत्पादन घटक 16 की कल्पना की है । वि. पो. ट्र. ने समर्थित किया कि वि. पो. ट्र. में पिछले 3 वर्षों के दौरान वर्तमान लोहा अयस्क सुविधा का औसतन रहने का समय 23 दिन हैं । इसे आधार के रूप में अपनाते हुए, उत्पादन अनुपात 15.8 अथवा 16 होता है (365 दिन / 23 दिन) । पोर्ट द्वारा दी गयी समर्थन के आधार पर तथा तथ्य में निर्दिष्ट मानकों से यह बदलाव के परिणामस्वरूप यार्ड की क्षमता में सुधार होगा, इस मान्यता से इसे स्वीकार कर लिया गया ।

(iv) लोहा अयस्क के लिए अपनायी गयी स्टॉकिंग घटक यांत्रिकी अर्मिनल का अधिकतम यार्ड क्षमता तथा उपर्युक्त बताये गये अनुसार उत्पादन अनुपात एवं मार्गदर्शन में निर्दिष्ट सूत्र को लागू करने से 8982288 टन अर्थात् प्रति वर्ष 8.98 टन (एम टी पी ए) निर्धारित किया गया ।

(ग) **अधिकतम टर्मिनल क्षमता :**

यांत्रिकी टर्मिनल की वार्षिक 8982288 टन पर मानी गयी अधिकतम क्षमता, 2 क्षमताओं के अर्थात् क्वे और यार्ड की अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन में कम होता है ।

जैसा कि पहले लाया गया है, मार्गदर्शन में निर्धारित मानक से वि. पो. ट्र. द्वारा दिये गये कारणों के लिए शिपलोडर्स की संख्या के संदर्भ में छूट दिया गया । यार्ड क्षमता का नियंत्रण विशेष कारण है । अतः यदि वास्तविक परिचालन के समय में शिपलोडर्स की संख्या अथवा यार्ड क्षमता निर्धारण के पैरामीटर्स, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में विचार किये गये

पैरामीटर्स से अलग पाये जाने पर, वि. पो. ट्र. को इस आदेश में निर्धारित अपफ्रंट दर के लिए प्राधिकार के पास जाना होगा ।

(V) पूँजी लागत :

वि. पो. ट्र. द्वारा कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए अनुमानित परिशोधित पूँजी लागत रु. 275.20 करोड़ निम्नानुसार है :

(क) सिविल निर्माण लागत :

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन मोटे तौर पर लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए, शामिल सिविल कार्यों को सूचित करता है और पोर्ट को सिविल लागत का अनुमान लगाने की आवश्यकता है । वि. पो. ट्र. द्वारा तैयार की गयी सिविल कार्य के प्राक्कलन में लिये गये मद लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित मार्गदर्शन में पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत की गयी प्राक्कलन में शामिल नहीं किये गये मार्शलिंग यार्ड को छोड़कर, मोटे तौर पर सूचित सूचि को अपनाते है ।

(ख) उपकरण लागत :

मार्गदर्शन के अनुसार, उपकरण की सूचि के लिए उसमें निर्धारित पूँजी लागत का अनुमान किया जाना चाहिए :-

- (i) मार्गदर्शन में निर्दिष्ट उपकरण के नियामक स्तर से शिपलोडर के संदर्भ में वि. पो. ट्र. द्वारा किया गया परिवर्तन पूर्व के अनुचछेद में स्पष्ट किया जा चुका है ।
- (ii) उपकरण की नियामक सूची के अन्य उपकरण में से 2 रिक्लेमर्स और 2 स्टैकर्स निर्दिष्ट किया गया है जबकि वि. पो. ट्र. ने 2 स्टैकर कम रिक्लेमर को माना है ।

पहले भी वि. पो. ट्र. ने, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में कोकिंग कोल और थर्मल कोल तथा थर्मल एवं स्टीम कोल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अन्य प्रस्ताव में रिक्लेमर और स्टैकर को अलग से नियोजन करने के बजाय रिक्लेमर -कम-स्टैकर नियोजन को माना है । प्राधिकार द्वारा आदेश सं. टैम्प/58/2008वी पी टी, दिनांक 27 नवंबर 2009 तथा सं. टैम्प/53/2008 वी पी टी, दिनांक 4 मई 2010 में उन विशेष मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस स्थिति को विश्वास में लिया गया ।

- (iii) उपकरण की नियामक सूची के अन्य उपकरण में से 2 वैगन टिप्पर और 2 क्रेन्स निर्धारित किये गये है । पोर्ट ने स्पष्ट किया कि 2 वैगन टिप्पलर्स के बजाय टिवन वैगन टिप्पलर से अधिकतम उत्पादन होगा और किफायती भी है । क्रेनों के संबंध में, पोर्ट ने स्पष्ट किया कि प्रस्ताव लोहा अयस्क का समाकलित (एकीकृत) यांत्रिकी लदान दर्शाने के कारण क्रेनों को नियोजित करना जरूरी नहीं है । वि. पो. ट्र. द्वारा पूर्व में थर्मल कोल और स्टीम कोल का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए फाइल की गयी प्रस्ताव में भी वि. पो. ट्र. द्वारा उपकरण के उन्ही जोड़े पर विचार किया गया था जो आदेश सं. टैम्प/53/2009-वी पी टीए दिनांक 4 मई 2010 में प्राधिकार द्वारा विश्वास में लिया गया था ।

(ग) पोर्ट द्वारा तैयार की गयी सिविल तथा उपकरण लागत प्राक्कलन, जो किसी भी प्रकार की आवश्यकता की देखरेख करने के लिए आकस्मिकताओं के लिए, कार्य ठेका कर तथा इंजनीयरिंग / पर्यवेक्षण प्रभञ्जार का प्रावधान के साथ हैं । वि. पो. ट्र. के अन्य प्रशुल्क निर्धारण में वही दृष्टिकोण का विश्वास है ।

वि. पो. ट्र. द्वारा विचारणीय वैगन लोडर, स्टैकर कप रिक्लेमर, शिपलाडर, मेटल डिटेक्टर और वेयर्स वर्कशाप उपकरण, विद्युत पावर एवं कंट्रोल स्विच गियर्स इत्यादि की युनिट लागत, बर्थ सं. ईक्यू-1ए पर कोल टर्मिनल के लिए 4 मई 2010 पर दिये गये आदर्श में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में इस प्राधिकार द्वारा विश्वसनीय स्थिति के अनुसार है। जहां तक बेल्ट कन्वेयर की पूँजी लागत का संबंध है, पोर्ट ने उसके बारे में प्रलेख साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए वि. पो. ट्र. द्वारा बेल्ट कन्वेयर के लिए अनुमानित लागत, पोर्ट द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में, ईक्यू 1 ए बर्थ पर संभलाई जाने वाली थर्मल तथा स्टील कोल तथा ईक्यू-1 बर्थ पर संभलाई जाने वाली स्टीम कोल के लिए बेल्ट कन्वेयर की आनुपातिक लंबाई के लिए पार्ट द्वारा अनुमानित लागत पूँजी लागत के तुलनीय है अतः इस मामले में वि. पो. ट्र. का प्राक्कलन भरोसेमंद है।

सिविल कार्यों के लिए पूँजी लागत के संबंध में पोर्ट ने दर विश्लेषण प्रस्तुत किया और स्पष्ट किया कि यह प्राक्कलन वि. पो. ट्र. में पूर्व में, मूल्य में स्वतः वृद्धि के साथ निष्पादित उसी प्रकार के कार्यों के आधार पर है, जो मौजूदा मार्केट दरों के अनुसार आये लागत के बराबर है। पोर्ट को अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन सिविल लागत का अनुमान करना अपेक्षित है।

सिविल कार्यों तथा उपकरण लागत के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी पूँजी लागत प्राक्कलन भरोसेमंद है। यह उल्लेखनीय है कि वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत पूँजी लागत प्राक्कलन के लिए उपभोक्ताओं या बिडुरों को कोई आपत्ति नहीं है।

- (घ) वि. पो. ट्र. ने सिविल तथा उपकरण लागत पर विविध पूँजी लागत 5% पर अनुमानित किया है जो मार्गदर्शन में निर्दिष्ट मानक के क्रम में है।
- (च) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत का 16% पर अनुमानित किया गया है। एस्सल माइनिंग एवं इंडस्ट्रीज ने प्रतिलाभ को 12% कम करने के लिए अनुरोध किया है। यहां पर यह कहना उचित होगा कि आर ओ सी ई की दर इस प्राधिकार द्वारा हाल ही में परिशोधित किया गया, और यह निर्णय लिया गया है कि महा पत्तनों तथा प्राइवेट टर्मिनल्स हेतु प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए वर्ष 2009-10 के लिए आर ओ सी ई 16% अपनाया जाए। अतः नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ को अनुमानित पूँजी लागत पर 16% परिकल्पित किया गया। कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए यह रु. 44.03 करोड होता है।

(vi) परिचालन लागत :

- (क) लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन, बिजली खपत मानक 1.40 युनिट्स है। वि. पो. ट्र. ने मार्गदर्शन में निर्धारित खपत मानक को अपनाते हुए बिजली की लागत का प्राक्कलन किया है।

वि. पो. ट्र. द्वारा विचारणीय बिजली की लागत रु. 6.26 है 1 वि. पो. ट्र. ने बिजली की युनिट दर के सपोर्ट में ए पी ई पी डी सी एल द्वारा उठाये गये जून 2010 विद्युत बिल की एक प्रतिलिपि प्रस्तुत किया है।

- (ख) मानकों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत 1% तथा यांत्रिकी और विद्युत उपकरण पर 7% का अनुमान लगाया गया, कुल नियत परिसंपत्ति की बीमा लागत रु. 1% पर तथा अन्य व्यय, नियत परिसंपत्तियों की कुल मूल्य का 5% पर लगाया गया।

- (ग) मार्गदर्शन के अनुसार मूल्यहास को, कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित स्टेट लाइन प्रणाली (एस एल एम) के लिए अपनायी जानी वाली मूल्यहास दरों के अनुसार गिना जाएगा। परिसंपत्तियों के संगत ग्रुप के लिए एस एल एम के तहत कंपनी अधिनियम में निर्दिष्ट दरों के

अनुसार मूल्यहास को सिविल लागत पर 3.34% की दर पर तथा उपकरण लागत पर 10.34% की दर पर परिकलित किया जाएगा ।

- (घ) कुल क्षेत्र का 76830 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराया परिकलित किया गया । वि. पो. ट्र. ने इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर पर पंचवार्षिक 2003-08 के लिए पट्टा किराया का अनुमान लगाया । वार्षिक मूल्य वृद्धि वर्तमान दर सूची के अनुसार वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक सलाना 2% की दर पर विचार किया गया है ।

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन के मार्गदर्शन निर्दिष्ट हैं कि पोर्ट की जमीन के लिए पट्टा किराया संबंधित महा पत्तनों के दर-मान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाना चाहिए । वि. पो. ट्र. की जमीन का पट्टा किराया इस प्राधिकार द्वारा, आदेश सं. टैम्प/41/2005-वी पी टी, दि.22 अप्रैल 2008 द्वारा पंचवर्षीय 1998-2003 तथा 2003-2008 के लिए जमीन नीति पर, मार्च 2004 में जारी सरकार के मार्गदर्शन का अनुसरण करके पिछले बार अनुमोदित किया गया था । इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया का परिशोधन अभी किया जाना है परंतु पोर्ट ट्रस्ट ने महा पत्तनों की जमीन नीति पर सरकार की मार्गदर्शन के क्रम में पट्टा किराया परिशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव फाइल नहीं किया है । किसी प्रकार भी का परिशोधन होने तक वर्तमान दर-मान जारी रहेगा ।

इस मद के लिए वि. पो. ट्र. का अनुमान, जो इस प्राधिकार द्वारा पंचवर्षीय 2003-08 के लिए अनुमोदित दर पर, अनुमोदित वार्षिक मूल्यवृद्धि 2% पर, तथा वि. पो. ट्र. द्वारा जोन-11 ए2 के लिए अनुमोदित लागू दर को किसी प्रकार का परिवर्तन किये बिना मान लिया गया ।

यदि पंचवार्षिक 2008-13 के लिए परिशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित टर्मिनल के लिए आर एफ पी जारी करने से पहले लागू होने पर पोर्ट को इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकार के पास जाना होगा ।

- (vii) वि. पो. ट्र. द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्तुत की गयी तथा इस क्रम में, विचार की गयी स्थिति के प्रस्तावों को अनुलग्नक-1 के रूप संलग्न किया गया है ।

- (क) कार्गो संभलाई सेवा से कुल राजस्व की आवश्यकता रू. 10143.62 लाख पर अनुमान लगाया गया, जो परिचालन लागत रू. 5740.42 लाख का पूर्णयोग तथा पूँजी लागत पर रू. 4403.20 लाख का प्रतिफल है ।

- (ख) मार्गदर्शन के अनुसार, कुल राजस्व आवश्यकता का 98% संभलाई प्रभार के लिए प्रत्येक का 1%, स्टोरेज प्रभार के लिए तथा पूर्वनिर्धारित प्रशुल्क तक पहुंचने के लिए विविध प्रभार के लिए संविभजित (बांट दिया गया) किया गया ।

- (ग) वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तावित संपूर्ण संभलाई प्रभार में डम्पर हाउस पर उतराई सुविधाओं के द्वारा वैगन से प्राप्त कार्गो की उतराई सहित, स्टॉक यार्ड में उसे स्थानांतरण करने, स्टॉक यार्ड पर 15 दिनों का निःशुल्क समय तक स्टोरेज करने, स्टॉक यार्ड से रिक्लेम करने, तथा जहाजों में लदायी करने, वार्फेज तथा दर-मान में विशेष रूप से निर्दिष्ट नहीं किये गये अन्य विविध सेवायें शामिल हैं ।

- (घ) वि. पो. ट्र. ने पिछले तीन वर्षों में प्राप्त स्थिति के आधार पर कार्गो रहने का समय 23 की कल्पना की है । कार्गो के रहने का औसत समय को गिनते हुवे बर्थ पर 1.67 दिन के लिए वाहक का रूकना और प्रस्तावित 15 दिनों का निःशुल्क अवधि को पोर्ट ने कुल कार्गो का 28% विलंब शुल्क के रूप में परिकलन किया । पहले स्लैब (1 ली सप्ताह) के लिए 0.64 प्रति टन पर दर प्रस्तावित किया गया है । बाद के स्लैब के लिए, पहली स्लैब हेतु

प्रस्तावित दर का स्टोरेज प्रभार 2.0 गुणा प्रस्तावित किया गया । स्टोरेज प्रभार तक पहुंचने के लिए वि. पो. ट्र. द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गयी दृष्टिकोण के क्रम में है । प्रस्तावित दर स्वीकार कर लिया गया ।

(च) विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क कैप वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तावित अनुसार रू. 1.13 प्रति टन होता है । विविध प्रभारों में स्वीपिंग, धूलि दमन, पर्यावरण सुरक्षा आदि शामिल हैं ।

(ज) सरकार की तटीय नीति के अनुसार, जो कि प्रशुल्क मार्गदर्शन 4.3 खण्ड में निर्धारित और 31 मार्च 2005 में अधिसूचित किया है, अनुसार लोहा अयस्क कार्गो की संभलाई किसी भी तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है । अतः पोर्ट ने भी अधिकार रूप से तटीय वर्ग के लिए संभलाई प्रभार में रियायती प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव नहीं किया । लोहा अयस्क की संभलाई में प्रशुल्क में तटीय रियायत का किसी प्रकार की विचार नहीं करने के कारण, दरों के मान में विदेशी तथा तटीय वर्ग की संभलाई दरों में भेद करने की आवश्यकता नहीं है । इन्ही कारणों के लिए, नोट 1.2 में तटीय कार्गो के लिए लागू रियायत के बारे में प्रस्तावित प्रतिबंधन भी ठीक नहीं लगते ।

(viii) परिचालक द्वारा पी पी पी मॉडल के तहत पोर्ट के वर्तमान बर्थ पर अर्थात् डब्लू क्यू-1 पर लोहा अयस्क का यांत्रिक संभलाई पर ध्यान दिया गया । पोर्ट ने रिपोर्ट किया कि उपर्युक्त बर्थ पर प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए घाट (बर्थ) भाडा प्रभार, पोर्ट के दर मानों में निर्धारित दरों के अनुसार पोर्ट के लिए उपार्जन है ।

वि. पो. ट्र. द्वारा दिये गये कारणों के लिए बर्थ भाडा प्रभार रियायती लक्ष्य के भीतर नहीं होने के कारण, नोट (i) में वाहक संबंधी प्रभारों के लिए वाहक की स्थिति की धारणा के बारे में तथा 'विदेश जाने वाले' तथा 'तटीय' वाहकों की परिभाषा के बारे में प्रस्तावित शर्तें शामिल करना युक्सगत नहीं है । अतः प्रस्तावित शर्त लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए दर मानों में शामिल नहीं किया गया है ।

(ix) वर्ष 2005 के मार्ग दर्शनों में निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें तथा अन्य महा पत्तनों / प्राइवेट टर्मिनलों के लिए आरोप्य सामान्य स्तर से परे विलंब के लिए उपभोक्ताओं को प्रभार चुकाने की आवश्यकता नहीं है । सीमाशुल्क अवकाश दिनों को छोड़कर निःशुल्क दिनों में, तथा टर्मिनल्स के गैर परिचालन दिवस में यदि परिचालक उपभोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर उपभोक्ताओं से वि. पो. ट्र. द्वारा लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सूची में परिचालकों के लिए शामिल प्रस्तावित आरोप्य के कारण टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी / भराई करने की स्थिति में नहीं होने पर स्टोरेज प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा ।

12.1 मार्गदर्शन के खण्ड 2.8 के अनुसार, टैरिफ कैप स्फीति को सूचित करेगा परंतु 1 जनवरी 2008 और संबंधित वर्ष का 1 जनवरी के बीच हुई होलसेल प्राइस इंडेक्स (डब्लू पी आई) में भिन्नता 60% केवल सीमा तक, इस प्रकार का टैरिफ कैप का स्वचालित समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से आने वाले 31 मार्च तक लागू होगा । तात्कालिक मामले में, पूँजी लागत तथा परिचालन लागत के युनिट दर का प्राक्कलन वि. पो. ट्र. द्वारा रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2010 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन में किया गया है, यह उचित हो सकता है और 1 जनवरी 2010 के रूप में, हर वर्ष स्वचालित समायोजन के लिए डब्लू पी आई आधार का निर्धारण करने के लिए विचार करने हेतु युक्तसंगत है ।

12.2 मार्गदर्शन के खण्ड 2.9.1 तथा 2.9.2 में निर्धारित अनुसार वाणिज्य परिचालन शुरू होने से पहले, प्राइवेट परिचालकों को अनुमोदित सीमित दरों में निहित दर-मानों की अधिसूचना के लिए तथा महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत, यथापेक्षित शर्तों की विवरणिका के लिए प्राधिकार के समीप जाना होगा ।

12.3 मार्गदर्शन के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि स्पष्टीकरण अथवा दरमानों की व्याख्या तथा शर्त प्रतिबंधनों के विवरण की आवश्यकता का प्रश्न उठने पर, मामला इस प्राधिकारा को भेजी जानी चाहिए और इस संबंध प्राधिकार का निर्णय परिचालक के लिए बाध्य होगा ।

12.4 प्रोजेक्टों के लिए निष्पादन मानक बिड प्रलेखों में स्पष्ट रूप से दिये जाने होंगे । प्राइवेट परिचालक से कम से कम बिड प्रलेख / अनुमोदित करार में दिये गये निष्पादन मानकों पर निष्पादन की अपेक्षा है । पूर्व बताये गये अनुसार वि. पो. ट्र. को बिड प्रलेख तथा अनुमोदित करार में स्पष्ट रूप से यह देना होगा कि, प्राइवेट परिचालक को केवल एक शिपलोडर ही नियोजित करने की अनुमति है ।

12.5 प्राइवेट परिचालकों की वास्तविक निष्पादन की जांच इस प्राधिकार द्वारा किया जाएगा । सेवा की गुणवत्ता के बारे में किसी प्रकार की शिकायत मिलने पर यह प्राधिकार उस आरोप की पूछताछ करेगा तथा उसे परिणाम वि. पो. को भेजेगा । यदि प्राइवेट परिचालकों के खिलाफ कोई कार्रवाई लेनी पडे तो वि. पो. ट्र. उस अनुमोदित करार से संबंधित प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई करेगा ।

12.6 टर्मिनल पर वाणिज्यक परिचालन के दौरान हर तिमाही के अंत से 15 दिन के अंदर प्राइवेट परिचालक, वि. पो. ट्र. के माध्यम से आगे तीन महीने में टर्मिनल की भैतिक और वित्तीय निष्पादन के बारे में इस प्राधिकार को रिपोर्ट भेजना होगा ।

13. परिणामस्वरूप में तथा उपर्युक्त दिये गये कारणों के लिए एवं विचार का सामूहिक उपयोग के आधार पर यह प्राधिकार, वि. पोर्ट ट्रस्ट पर लोहा अयस्क की यांत्रिकृत संभलाई के लिए (प्रशुल्क कैप) टैरिफ कैप्स को यथा संलग्न अनुलग्नक-II के अनुसार अनुमोदित करती है, ।

रानी जाधव
अध्यक्ष

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट

लोहा अयस्क की यांत्रिकृत संभलाई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सूची

1.1 परिभाषा

इस दरमान में संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न होने पर, निम्न परिभाषा लागू होगी :

- (i) "दिन" का अर्थ एक दिन के सुबह छः बजे से प्रारम्भ अवधि से अगले दिन के सुबह छः बजे समाप्त अवधि से होगा ।

1.2 सममान्य शर्तें

- (i) विलंबित भुगतान / प्रतिदाय पर ब्याज :
- (क) उपभोक्ता इस दर-मान के तहत विलंबित भुगतान पर पीनल ब्याज का भुगतान करेगा । इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित प्रतिदाय पर पीनल ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) पीनल ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की मूल उधार दर से 2% अधिक होगी ।
- (ग) प्रतिदाय के लिए विलंब सेवा पूरी होने के दिन से 20 दिन गिने जायेंगे अथवा उपभोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो ।
- (घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब - टर्मिनल प्रचालक द्वारा दिये गये बिल की तिथी के 10 दिन बाद से गिना जायेगा । यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहाँ, सेवा से पूर्व भुगतान करना होता है और - दर-मान में दी गई शर्त के अनुसार शुल्क का अग्रिम भुगतान करना होता है ।
- (ii) अन्यथा उल्लिखित न होने पर किसी मद के वाल्युम या क्षमता के कुल भार या परिमाण का गणन करते समय 0.5 तक के भाग को 0.5 यूनिट के रूप में लिया जाए एवं 0.5 से अधिक के भाग को एक यूनिट समझा जाए ।
- (iii) बिल के कुल जमा में गणन किये गये सभी शुल्क अगले रूपये के रूप में राउण्ड ऑफ किये जाये ।
- (iv) (क) दर-मान में वर्णित दर अधिकतम हैं जैसे कि छूट और कटौती निम्न हैं । टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहें निम्न दर प्रभारित कर सकते हैं और / अथवा अधिक छूट और कटौती दे सकते हैं ।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहें - दर-मान में वर्णित दरों के प्रचालन को शासित करने वाली वर्णित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है यदि ऐसी तार्किकता उपभोक्ताओं को प्रति यूनिट दर में राहत देती है और दर-मान में वर्णित यूनिट दर निम्नतम दर को पार नहीं करती ।
- (ग) टर्मिनल प्रचालक को इस प्रकार की निम्न दर और / या इस प्रकार की दरों के प्रचालन को शासित करने वाली शर्तों की तार्किकता को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना चाहिए बशर्त कि निर्धारित नई दरें टैम्प द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हो ।
- (v) उपभोक्ता विलम्ब के लिए तर्कसंगत से अधिक प्रभारों का भुगतान टर्मिनल प्रचालक को नहीं करेगा ।

2. **कार्गो संभलाई प्रभार :**

क्रम सं.	वस्तु	यूनिट	दर रूपयों में
(क)	लोहा अयस्क	प्रति मी. टन	110.67

टिप्पणी :

उपर्युक्त संभलाई प्रभार, वैगन से उतराई सुविधाओं द्वारा डम्पर हाऊस में माल की उतराई और भंडारण स्थल पर उसके स्थानांतरण, 15 दिन की प्रभार रहित अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारित करना, स्टैक यार्ड से वापिस लाना, शिप पर चढ़ाना, आदि के लिए संयुक्त प्रभार है। घाट शुल्क एवं अन्य विविध सेवायें दर-मान में विशेष रूप से नहीं बताई गई हैं।

3. **भंडारण प्रभार :**

15 दिन की शुल्क रहित अवधि के बाद स्टैक यार्ड में रखे गये माल के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे।
(दर रूपये में प्रति टन, प्रति दिन या उसका अंश)

क्रम सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के बाद शेष माल के लिए पहले सप्ताह की दर	शेष माल के लिए दूसरे सप्ताह की दर	शेष माल के लिए तीसरे सप्ताह के बाद दर
1.	लोहा अयस्क	0.64	1.28	2.56

टिप्पणी :

- (i) 15 निशुल्क दिन दिये जायेंगे, पोर्ट परिसर में माल की प्राप्ति की वास्तविक तिथि से निर्यात माल के लिए निशुल्क अवधि शुरू होगी।
- (ii) निशुल्क अवधि के गणन के लिए सहित सभी दिवसों के लिए देय होगा सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के अकार्य दिवस को निकालना होगा।
- (iii) निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद माल रखने पर भंडारण प्रभार सहित सभी दिवसों के लिए देय होगा।
- (iv) टर्मिनल प्रचालक पर आरोग्य कारणों से उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर जब टर्मिनल प्रचालक माल को सुर्पुद/ जहाज पर चढ़ाने की स्थिति में नहीं होता तब उस अवधि के लिए माल पर भंडारण प्रभार उपाजित नहीं किया जायेगा।

4. **विविध प्रभार :**

लोहा अयस्क की संभलाई के लिए निम्न विविध प्रभार लागू है :

क्रम सं.	विवरण	प्रति टन या उसके अंश के लिए दर (रूपये में)
(i)	झाड़ना, धूलि दमन एवं पर्यावरण आदि विविध सेवाओं के लिए प्रभार	1.13

5. **अनुसूची (2) से उपर्युक्त (5) पर सामान्य टिप्पणी :**

टैरिफ कैप्स 1 जनवरी 2010 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच उत्पन्न होल सेल प्राइस इन्डेक्स में होनेवाली भिन्नता के केवल 60% तक मुद्रास्फीति को सूचीबद्ध करेगा। टैरिफ कैप्स का इस प्रकार स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होकर अगले वर्ष 31 मार्च तक लागू रहेगा।

रुपया लाखों में

क्र. सं.	विवरण	वि पो ट्र द्वारा दिया गया प्राक्कलन				टैम्प से विचार किया गया प्राक्कलन
		मूल प्रस्ताव दिनांक 17 जुलाई 2010	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 सितंबर 2010 को देखें		दिनांक 22 नवंबर 2010 के पत्र में उनको संशोधित परिकलन	
			सिनेरियो - क	सिनेरियो - ख (दो शिप लोडर्स)		
I	अत्यधिक क्षमता					
(i).	अत्यधिक न्यून क्षमता					
(क).	जलयान साईज का हिस्सा					
	मैनामैक्स क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (45000 से 80000 डी डब्ल्यूटी जलयान) (एस1)	50%	67%	67%	67%	67%
	हैंडीमैक्स जलयानों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (45000 डीडब्ल्यूटी तक) (एस2)	50%	33%	33%	33%	33%
(ख).	सिनेरियो - ख को छोड़कर निर्धारित निर्देशों के अनुसार दो शिप लोडर के स्थान पर एक शिप लोडर)					
	मैनामैक्स मानक 55000 ट/दि (पी1)	43200	43200	55000	43200	43200
	हैंडी मैक्स मानक-250000 ट/दि (पी2)	25000	25000	25000	25000	25000
(ग).	क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2)) * 365$	8712550	9503067	11523050	9503067	9503067
	मिलियन टनों में क्षमता	8.71	9.50	11.52	9.50	9.50
(ii).	अधिकतम यार्ड क्षमता					
(क).	पोर्ट द्वारा उपलब्ध किया गया यार्ड क्षेत्र (वर्ग मीटरों में) (क)	72864	72864	72864	76380	76380
	स्टाकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र में (%) (यू)	70%	70%	70%	70%	70%
(ख).	प्रति वर्ग मीटर के लिए स्टॉकिंग माना (टन) (क्यू)	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
(ग).	प्लॉट का वार्षिक उत्पादन निष्पादन (टी)	14.3	15.2	15.2	16	16
(घ).	यार्ड क्षमता (टनों में) = $0.7 * ए * यू * क्यू * टी$	-	-	-	-	-
(च).	कुल यार्ड क्षमता (टनों में)	7658371	8140366	8140366	8982288	8982288
(छ).	कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
(iii).	टर्मिनल की अत्यधिक क्षमता - अत्यधिकतम क्षमता का न्यूनतम मूल्य और अत्यधिक यार्ड क्षमता (प्रति वर्ष मिलियन टनों में).	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
II	पूँजी लागत					
(i).	कार्गो संभलाई गतिविधि	रुपया लाखों में	लाख रुपयों में	लाख रुपयों में	लाख रुपयों में	रुपया लाखों में
(क).	सिविल लागत					
	- मंडारण यार्ड का विकास	1941.89	1941.89	1941.89	2243.26	2243.26
	- कार्यशाला क्षेत्र भवनें	35.13	35.13	35.13	35.13	35.13
	- विद्युत सब स्टेशन भवनें	41.92	41.92	41.92	41.92	41.92
	स्टेकर रिक्लेमर एवं शिप लोडर्स के लिए रेल्वे लाइन्स, साइडिंग्स एवं बुनियाद	1375.41	1375.41	1375.41	1211.13	1211.13
	- अप्रोच रोड	555.15	555.15	555.15	555.15	555.15
	- कन्वेंशन गैलरीस	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09
	- ट्रांसफर टावर्स	116.70	116.70	116.70	116.70	116.70
	- डंपर हाऊसेस	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06
	- प्रशासनिक भवन पावर कंट्रोल रूप, मंडार आदि विविध के लिए जल आपूर्ति	1279.11	1279.11	1279.11	1290.44	1290.44
	उप कुल (क)	10740.46	10740.46	10740.46	10888.88	10888.88
(ख).	यांत्रिक उपकरण					
	- ट्रिवल वेगन टिप्लर (वि पो ट्र का एक के लिए प्रस्ताव रखा) मानक - 2 वेगन टिप्लर	2447.19	2447.20	2447.20	2447.20	2447.20
	- स्टेकर एवं रीक्लेमर्स (पी पो ट्र का प्रस्ताव 2) मानक - 2 स्टेकर तथा 2 रीक्लेमर्स	6523.58	6523.57	6523.57	6523.57	6523.57
	- शिप लोडर (वि पो ट्र ने एक के लिए प्रस्ताव रखा) मानक - 2 शिप लोडर्स	2468.72	2468.72	4937.43	2468.72	2468.72
	- बेल्ट कन्वेयर (1600मिमी चौड़ा)	2098.24	1888.42	1888.42	2213.46	2213.46
	- बेल्ट कन्वेयर (1200 मिमी चौड़ा)	975.48	914.29	914.29	975.48	975.48
	- मेटर डिस्टेक्टर एवं वेयर्स	56.65	56.65	56.65	56.65	56.65
	- पे लोडर्स (वि पो ट्र ने 4 के लिए प्रस्ताव रखा) नार्म - 4 पे लोडर्स	135.95	135.95	135.95	135.95	135.95
	- कार्यशाला उपस्कर	113.30	113.30	113.30	113.30	113.30
	-विद्युत शक्ति एवं कंट्रोल स्विच गेयर्स	386.34	386.34	386.34	386.34	386.34
	उप कुल (ख)	15205.45	14934.44	17403.15	15320.67	15320.67
(ग).	विविध [(क)और (ख) पर 5%]	1297.30	1283.75	1407.18	1310.48	1310.48
	संभलाई गतिविधि पर कुल पूँजी लागत (क +ख + ग)	27243.21	26958.65	29550.79	27520.03	27520.03

क्र. सं.	विवरण	वि पो टू द्वारा दिया गया प्राक्कलन				टैप से विचार किया गया प्राक्कलन
		मूल प्रस्ताव दिनांक 17 जुलाई 2010	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 सितंबर 2010 को देखें		दिनांक 22 नवंबर 2010 के पत्र में उनको संशोधित परिकलन	
III	परिचालन लागत					
(i).	कार्गो संभलाई गतिविधि	पारकलन (रूपया लाखों में)	पारकलन (रूपया लाखों में)	पारकलन (लाख रूपयों में)	पारकलन (लाख रूपयों में)	पारकलन (लाख रूपयों में)
	(क). विद्युत लागत (1.4 प्रति टन) प्रारंभिक प्रस्ताव में यूनिट दर रु. 6.20 को रु. 6.26 प्रति यूनिट संशोधित प्रस्ताव में नया बनाया)	664.72	713.39	713.39	787.18	787.21
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण					
	- सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल कार्य पर 1%)	107.40	107.40	107.40	108.89	108.89
	- यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण स्पेर को मिलाकर (यांत्रिक और विद्युत कार्य पर 7%)	1064.38	1045.41	1218.22	1072.45	1072.45
	(ग). बीमा (कुल नियत परिसंपत्तियों पर 1%)	272.43	269.59	295.51	275.20	275.20
	(घ). मूल्यह्रास	1930.97	1902.95	2158.22	1947.85	1947.85
	(च). लाईसंस शुल्क	264.44	164.88	164.88	172.83	172.83
	(छ). वेन और अन्य खर्चों पर अन्य व्यय (कुल नियत परिसंपत्तियों पर 5%)	1362.16	1347.93	1477.54	1376.00	1376.00
	कुल परिचालन लागत	5666.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
IV	राजस्व की आवश्यकता और प्रस्तावित प्रशुल्क					
(i).	कार्गो संभलाई प्रभार					
	1. राजस्व की आवश्यकता					
	(क). कुल परिचालन लागत	5666.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
	(ख). नियोजित फ़ंडी पर प्रतिताम @ 16%	4358.91	4313.38	4728.13	4403.20	4403.20
	(ग). कार्गो संभलाई गतिविधि से कुल राजस्व की आवश्यकता	10025.41	9864.93	10863.28	10143.60	10143.62
	2. राजस्व आवश्यकता का विभाजन					
	(क). संभलाई प्रभार (ए आर आर का 98%)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
	(ख). मंडारण प्रभार (ए आर आर का 1%)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
	(ग). विविध प्रभार (ए आर आर का 1%)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
	(घ). कार्गो संभलाई गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	10025.41	9864.93	10863.28	10143.60	10143.62
	3. प्रति टन दर का प्रस्तावित प्रशुल्क					
	(क). लोहा अयस्क संभलाई प्रभार (मिश्रित)					
	- राजस्व की आवश्यकता (लाख रूपये में)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
	- अधिकतम क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
	मिश्रित संभलाई प्रभार (प्रति टन रूपये)	128.30	118.77	130.79	110.67	110.67
	(ख). मंडारण प्रभार					
	- राजस्व की आवश्यकता (लाख रूपये में)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
	- मंडारण प्रभार आकृष्ट करने के लिए कार्गो का %	20%	30%	30%	28%	28%
	- मंडारण प्रभार चुकाने की संभावना वाली कार्गो (लाख टन)	15.32	24.42	24.42	25.15	25.15
	(i). नि: शुल्क	15 नि:द	15 नि:द	15 नि:द	15 नि:द	15 नि:द
	(ii). मंडारण प्रभार (नि: शुल्क अवधि के बाद)	प्रति दिन या उसके अंश पर प्रति टन दर	प्रति दिन या उसके अंश पर प्रति टन दर	प्रति दिन या उसके अंश पर प्रति टन दर	प्रति दिन या उसके अंश पर प्रति टन दर	प्रति दिन या उसके अंश पर प्रति टन दर
	मूल प्रस्ताव में स्लॉब संशोधित प्रस्ताव में स्लॉब					
	- पहले पांच दिवस पहली सप्ताह	1.51	0.55	0.61	0.64	0.64
	- 6दिन से 10 दिन तक दूसरे से तीसरे सप्ताह तक	3.02	1.10	1.22	1.28	1.28
	- 11दिन से आगे तीसरे सप्ताह से आगे	6.04	2.20	2.44	2.56	2.56
	(ग). विविध प्रभार					
	- राजस्व आवश्यकता (लाख रूपये में)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
	- अत्यधिक क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
	- प्रति टन के लिए विविध प्रभार	1.31	1.21	1.33	1.13	1.13