

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

जी. संख्या 139

नई दिल्ली,

30 अप्रैल 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, कंटेनर समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश की समीक्षा हेतु पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त आवेदन को एतद्द्वारा , संलग्न आदेशानुसार निपटाता है ।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आ दे श

(मार्च 2010 के 31 वें दिन पारित)

यह प्रकरण कंटेनरों और क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त आवेदन दिनांक 10 मार्च 2010 से संबंधित है ।

2. कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को निपटाने के लिए इस प्राधिकरण ने 19 जनवरी 2010 को एक आदेश पारित किया था । यह आदेश 16 फरवरी 2010 को राजपत्र सं. 51 के अन्तर्गत भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था ।

3.1. दिनांक 19 जनवरी 2010 के कथित प्रशुल्क आदेश के संदर्भ से पीपीटी ने दिनांक 10 मार्च 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, निम्नलिखित बिंदुओं पर अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक आवेदन दाखिल किया है:-

- (i) लौह एवं इस्पात उत्पादों और इतर कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 4000 टन और 10,000 टन प्रतिदिन ही रखी जाए;
- (ii) लोहे एवं इस्पात और इतर कार्गो की प्रहस्तन क्षमता निर्धारित करते समय विचारित 10% वृद्धि न्याय संगत नहीं है ।
- (iii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत सीमित करना न्यायोचित नहीं है ।

3.2. उपर्युक्त प्रस्तुतियों के आधार पर पीपीटी ने बताया है कि इष्टतम क्षमता में बढ़ोत्तरी और प्रचालन लागत में गिरावट ने प्रहस्तन दरों पर भी प्रभाव डाला है । पीपीटी के अनुसार इस प्रशुल्क योजना के अन्तर्गत प्रकल्प की व्यावहारिकता को कम आंका गया है और यह पीपीटी के हितों के लिए हानिकारक है । पीपीटी ने आगे कहा है कि प्रकल्प के लिए चुने गए (शार्ट लिस्टेड) बोलीदाताओं ने भी इस मामले पर अपनी चिंता व्यक्त की है ।

3.3. उपरोक्त पृष्ठ भूमि में पीपीटी ने प्रकरण की समीक्षा करने और अधिसूचित प्रशुल्क को संशोधित करने का अनुरोध किया है ।

4. पीपीटी द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में रखे गए बिंदु, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के संबंधित पैराग्राफों के सारांश और उन पर विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (i) लोहे और इस्पात के उत्पाद और अन्य क्लीयर कार्गो के लिए प्रहस्तन दर :
 - (क) जनवरी 2010 का अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(iv))

- “(iv) (क). फरवरी 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 10,000 टन प्रतिदिन का आउटपुट नार्म, तीन 20 टी इलैक्ट्रिक लेवल लाफिंग क्रेन्स लगाकर खाद्यान्न और उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए है। वीओटीएल और ईबीटीएल के अंतर्राष्ट्रीय संगठन ने यह देखा है कि बल्क कार्गो के अन्तर्गत एल्यूमीनियम के सामान और पिग आयरन का वर्गीकरण सही नहीं जान पड़ता है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित बहुउद्देशीय बर्थ 10,000 टन एल्यूमीनियम इंगोट्स और पिग आयरन प्रतिदिन प्रहस्तन कर सकेगा।
- (ख). लौह और इस्पात उत्पादों के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और 4000 टन प्रतिदिन का आउटपुट नार्म 20-20 टन की क्षमता वाली तीन लेवल लाफिंग व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से हैं। चूंकि पीपीटी ने यह समाहित किया है कि सामान्य कार्गो प्रहस्तन सुविधा 100 टन क्षमता वाली एक एचएमसी के साथ प्रचालित होगी, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडीय प्रहस्तन दर को अद्यतन किए जाने की आवश्यकता है। संयोगवश, पीपीटी में 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के प्रचालन के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने के संबंध में समाप्त हुई प्रक्रिया में यह सूचित किया गया था कि उसी पत्तन में प्रचालित तीन एचएमसी में से एक क्रेन ने, जो कथित रूप से 100 टन क्षमता की है, 11319 टन से 12451 टन प्रतिदिन की रेंज में निष्पादन किया है।

बल्क कार्गो और लौह एवं इस्पात कार्गो के लिए प्रहस्तन कार्गो के संदर्भ में इस प्राधिकरण ने, पीपीटी से संबंधित पिछली कार्रवाई में एचएमसी के लिए उत्पादकता मानदंड पर विवेचना की है। पोतघाट क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की बेहतर प्रहस्तन क्षमता को ध्यान में रखते हुए और मार्गदर्शियों में प्रदत्त किसी भी मानदंड के अभाव में, 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर से 25% वृद्धि शामिल करने का निर्णय किया गया था। चूंकि एचएमसी ग्रैब के बिना भी लौह और इस्पात उत्पाद का प्रहस्तन कर सकती है, लौह और इस्पात कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करने का निर्णय लिया गया था। पिछले निर्णयों के आधार पर बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर और लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए 6000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर इस प्रकरण में भी लागू की गई है।

(ख) अपने समीक्षा आवेदन में पीपीटी द्वारा प्रस्तुत बिंदु

लौह और इस्पात उत्पादों के लिए प्रहस्तन दर 6000 टन प्रतिदिन और अन्य क्लीन कार्गो के लिए यह दर 12500 टन प्रतिदिन ली गई है जबकि पीपीटी द्वारा यह क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन प्रस्तावित की गई है।

ऊपर वर्णित कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राधिकरण के मार्गदर्शियों में प्रदत्त है और इसके लिए 20-20 टन क्षमता की तीन लेवल लाफिंग क्रेन्स इस्तेमाल की जाती हैं। इससे पिछले प्राधिकरण आदेशों में 60-60 टन क्षमता की दो एचएमसी क्रेनें उपयोग करते हुए भी यही दरें ली गई थीं। हमारे प्रकरण में, विविध प्रकार के क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए 100 टन क्षमता की एक

एचटएमसी प्रस्तावित की गई है। बहुउद्देश्यीय बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाला व्यापक विविधता को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन दर लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के लिए क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 10000 टन प्रतिदिन बरकरार रखी जा सकती हैं। पारादीप में, 100 टन एचएमसी द्वारा लौह अयस्क और कोयला जैसे बल्क कार्गो के प्रहस्तन से थैलाबंद कार्गो समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन की तुलना न्यायोचित नहीं है। क्योंकि दोनों कार्गो की प्रकृति अलग है।

(ग) विश्लेषण:

- (i) ऐसा लगता है कि पीपीटी ने विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) स्थित बहुउद्देश्यीय कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु फरवरी 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश का संदर्भ लिया है। उक्त मामले में, इस्पात और कोक के लिए क्रमशः 4000 टन प्रतिदिन और 100000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 60 टन एचएमसी के उपयोग के चलते विचारित की गई थी जबकि पीपीटी में तैनात की जाने वाली क्रेने 100 टन क्षमता की एचएमसी हैं।

पीपीटी से संबंधित संदर्भित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रकरण बहुत बाद में, यथा जनवरी 2010 में निर्णित किया गया था। इसके अलावा, इसके बीच की अवधि में इस प्राधिकरण ने 100 टन एचएमसी के लिए साझा / सामान्य उच्चतम प्रशुल्क तय करने के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल एक अन्य प्रशुल्क आवेदन पर कार्रवाई की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश द्वारा निपटाया गया था। उस आदेश में 100 टन एचएमसी क्रेन की मानदंडीय प्रहस्तन क्षमता लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, उस आदेश में रिकार्ड किए गए कारणों से क्रमशः 6000 टन प्रतिदिन और 12500 टन प्रतिदिन विचारित की गई।

यदि पीपीटी के दावे अर्थात् पीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रकरण के लिए विचारित स्तरों के समान प्रहस्तन स्तरों पर विचार किया जाए तो यह न्यायोचित नहीं होगा क्योंकि पीपीटी परियोजना के संभावित बोलीदाता से, वर्तमान एचएमसी प्रचालकों के उत्पादकता स्तर से कम उत्पादक स्तर से कम उत्पादकता स्तर पर काम करने की अपेक्षा की जाएगी।

प्रथम दृष्टया, प्रहस्तन दरें निर्धारित करने में आदेश को देखते हुए उसमें कोई दोष नज़र नहीं आता है। इस आदेश में पहले से लिए गए निर्णय की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, पीपीटी द्वारा उठाए गए बिंदु को अस्वीकार किया जाता है।

(ii) लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य कार्गो के प्रहस्तन की क्षमता

(क) जनवरी 2010 का अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(v))

- “(v) (क) टर्मिनल की संकल्पना अन्य कार्गो के साथ कन्टेनरों का प्रहस्तन करने के लिए भी की गई है। पीपीटी ने बताया है कि दो एचएमसी कन्टेनरों का प्रहस्तन करने के लिए भी की गई है। पीपीटी ने बताया है कि दो एचएमसी कन्टेनरों का प्रहस्तन करेगी और एक एचएमसी को अन्य कार्गो के प्रहस्तन

के लिए उपयोग करने का इरादा है। पीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि सभी तीनों एचएमसी 100-100 टन क्षमता वाली तैनात की जाएं। यह लगभग सबको पता है कि 100 टन वाली क्रेन यदि उसे 40' कंटेनर का वजन भी उठाना पड़े तो सामान्यतः कंटेनर प्रचालनों के लिए अपेक्षित नहीं होती है। यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि मोबाइल क्रेनों में, क्वे क्रेनों के विपरीत, कंटेनर और अन्य कार्गो के प्रहस्तन की गुंजाइश के साथ, लचीलापन होता है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए चिाँत / सुनिश्चित मोबाइल क्रेनों की अतिरिक्त क्षमता का उपयोग अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए किया जा सकता है। उल्लेखनीय रूप से, पीपीटी संयुक्त सुनवाई में घोषणा कर चुका है कि इस सुविधा की योजना मुख्य रूप से क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए की गई है। प्रचालन में लचीलेपन को देखते हुए और मानकीकरण को बढ़ावा देने के लिए, यह प्राधिकरण इस कवायद में 100-100 टन क्षमता की तीन हार्बर मोबाइल क्रेने लगाने का इरादा रखता है। किन्तु प्रहस्तन उपकरण में उपलब्ध उच्चतर (बेहतर) क्षमता, जिसके सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने की आशा है, सामान्य कार्गो प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता गणना में प्रतिबिम्बित होनी चाहिए। चूँकि कंटेनर प्रचालन चिाँत दो क्रेने समय-समय पर सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी मोड़ी जा सकती हैं, मानक सूत्र के अनुसार अन्यथा निर्धारित इष्टतम क्षमता, कम से कम 10% को बढ़ाई ही जा सकती है।

(ख) पीपीटी द्वारा अनुमानित समग्र मिश्र कार्गो में लोहे एवं इस्पात और अन्य क्लीन कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 21.70% और 31.70% मानते हुए चिाँत बर्थ में लोहे एवं इस्पात और अन्य क्लीन कार्गो का भाग क्रमशः 40.60% और 59.40% परिगणित होता है। ऐसे मामले में कार्गो प्रहस्तन क्षमता 25,19,485 टन $(0.7(6000 \times 40.60\% + 12500 \times 59.40\%)) \times 365$ परिगणित होती है। ऊपर दिए गए कारणों से 10% की वृद्धि अनुमत करने के बाद लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य कार्गो की, दोनों को मिलाकर कुल क्षमता 27,71,433 टन परिगणित होती है। लौह एवं इस्पात उत्पादों का भाग 11,25,202 टन और अन्य क्लीन कार्गो का भाग 16,46,231 टन होगा।

(ख). पीपीटी द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

क्लीन कार्गो के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता इस कल्पना के साथ और 10% बढ़ाई गई है कि कंटेनर प्रचालन के लिए चिह्नित क्रेने समय-समय पर अन्य क्लीन कार्गो प्रहस्तन करने के लिए भी लगाई जा सकती हैं। कल्पना न्याय संगत नहीं है क्योंकि कन्टेनर अवयव की इष्टतम क्षमता दो क्रेनों के साथ परिगणित की गई है जिसके कारण अन्य क्लीन कार्गो के प्रहस्तन हेतु इसके दो जगह उपयोग की गुंजाइश ही नहीं रह जाती।

(ग). विश्लेषण

(i) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए चिाँत बर्थों के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता के संबंध में पीपीटी में कोई विवाद नहीं है। पीपीटी का कहना यह है कि कन्टेनर बर्थ की इष्टतम

क्षमता, दो एचएमसी क्रेनों के संदर्भ से की गई है जिसके कारण उन्हें कार्गो बर्थ में लगाने की कोई गुंजाइश ही नहीं रह गई है ।

- (ii) कंटेनर बर्थ में 70% उपयोगिता अवयव के साथ एक एचएमसी के लिए वार्षिक कार्य-समय 6132 घंटे ($0.7 \times 24 \times 365 = 6132$) परिगणित होता है । कार्गो बर्थ पर एक एचएमसी का वार्षिक कार्य-समय 27.71 लाख टन की कुल क्षमता के लिए जिसमें 10% की वृद्धि भी शामिल है, (जैसा दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11 (ix) (ख) (iii) में रिकार्ड किया गया है) 5363 परिगणित होता है । कार्गो बर्थ पर एचएमसी की कार्य करने की मात्रा, यदि उपयोगिता अवयव के शब्दों में विचार किया जाए तो यह 60% परिगणित होती है हालांकि मानदंड 70% उपयोगिता अपेक्षित करती है । ऐसी स्थिति में कार्गो बर्थ पर, कार्य-समय की शब्दावली में समान 10% गुंजाइश उपलब्ध है । इस प्रकार पीपीटी के इस दावे में कोई दम नहीं है कि प्रचालन को अतिरिक्त क्षमता के मार्ग से कोई राहत उपलब्ध नहीं है ।
- (iii) हालांकि पीपीटी द्वारा उल्लेख नहीं किया गया है, 19 जनवरी 2010 के आदेश में लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य क्लीन कार्गो के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के वितरण के संदर्भ से एक त्रुटि देखी गई है । दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में राजस्व आवश्यकता का, लौह एवं इस्पात उत्पाद और अन्य क्लीन कार्गो में, कुल कार्गो में उनके अलग-अलग भागों के अनुपात (40.60:59.40) में प्रभाजन वितरण किया गया था ।

दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. ii(ix) (ख) (iii) में यह रिकार्ड किया गया है (जिसे इस आदेश के पैरा (III) (क) के अंतर्गत बाद में दोबारा प्रस्तुत किया गया है) कि लौह एवं इस्पात उत्पादों की उत्पादकता 357.14 टन प्रति घंटा है जबकि अन्य क्लीन कार्गो के संबंध में यह उत्पादकता 744.05 टन प्रति घंटा थी । ये आँकड़े इस तथ्य को स्पष्ट रूप से उजागर करते हैं कि लौह एवं इस्पात उत्पादों एक यूनिट भार स्रोतों को, क्लीन कार्गो के एक यूनिट भार की तुलना में अधिक व्यस्त रखता है । ऐसी स्थिति में, अलग-अलग कार्गो समूहों के बीच वार्षिक राजस्व आवश्यकता प्रभाजित करते समय अलग-अलग कार्गो समूहों के उत्पादकता अवयव पर विचार करना तार्किक होगा ।

दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में अनुमानित रू . 2372.12 लाख की वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) को अपरिवर्तित रखते हुए और एआरआर को विभिन्न कार्गो समूहों के उत्पादकता स्तरों के आधार पर लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के बीच प्रभाजित करते हुए लौह और इस्पात उत्पादों के विदेशगामी कार्गो और तटीय कार्गो की दरें क्रमशः रू . 129.00 प्रति टन और रू . 77.40 प्रति टन परिगणित होती हैं । अन्य क्लीन कार्गो के संदर्भ में विदेशगामी कार्गो और तटीय कार्गो के लिए ये क्रमशः रू . 61.93 प्रति टन और रू . 37.18 प्रति टन होंगी । संशोधित गणनाएँ दर्शाने वाली विवरणी परिशिष्ट में संलग्न है ।

(iv) कंटेनरों का प्रहस्तन करने वाले उपकरण के लिए ईंधन की खपत

(क) जनवरी 2010 का अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11(ix) (बी) (i, ii और iii))

“(i). एचएमसी के प्रचालन के लिए ईंधन लागत के अनुमानन के लिए पीपीटी ने, ऐसी क्रेनों के प्रचालन में अपने अनुभव के आधार पर कथित रूप से 100 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया है। 100 लिटर प्रति घंटा की खपत कुछ ज्यादा ही जान पड़ती है क्योंकि हाल ही में पीपीटी में 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित प्रकरण में पत्तन ने 70 लिटर प्रति घंटा की खपत सूचित की है। चूंकि फरवरी 2008 के 34 फ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एचएमसी के लिए कोई अलग मानदंड प्रदत्त नहीं है 70 लिटर प्रति घंटा की खपत को मानक माना गया है।

(ii) पत्तन द्वारा कथित रूप से तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर पीपीटी ने कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु एचएमसी के लिए 100 लिटर प्रति घंटा, आरटीजी और रीचस्टेकर्स के लिए 20 लिटर प्रति घंटा और ट्रेक्टर ट्रेलर के लिए 8 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत पर विचार किया है। कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों में ईंधन खपत के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू का मानदंड निर्धारित है। 2,55,091 की वार्षिक क्षमता पर विचार करते हुए और 4 लिटर प्रति टीईयू के मानक को ध्यान में लेते हुए ईंधन खपत 10, 20,364 लिटर प्रतिवर्ष परिगणित होती है कंटेनर प्रहस्तन के लिए ईंधन लागत के अनुमानन हेतु जिस पर विचार किया गया है।”

(iii) ईंधन लागत के अनुमानन के लिए मार्गदर्शी इलैक्ट्रिकल लेवल लाफिंग क्रैन्स के एक वर्ष में काम के समय के लिए 4000 घंटे प्रतिवर्ष का मानदंड निर्धारित करते हैं। जहाँ तक बहुउद्देशीय बर्थ में एचएमसी की कार्य-क्षमता का संबंध है, लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो की क्षमता क्रेनों के 4000 घंटे प्रतिवर्ष के संदर्भ से सीमित नहीं है। जैसाकि पहले बताया गया है, कार्गो क्षमता का अनुमान लगाने के लिए लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो के भाग के ऊपर 10% वृद्धि पर विचार किया गया है। ऐसी स्थिति में एचएमसी के काम के घंटों को अद्यतन करने की आवश्यकता है। विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रतिदिन आउटपुट क्रमशः 6000 टन और 12.500 टन पर विचार करते हुए और 16.80 काम के घंटे प्रतिदिन (24 x 70%) को हिसाब-किताब (गणना) में शामिल करते हुए प्रतिघंटा उत्पादकता क्रमशः 357.14 टन प्रति घंटा और 744.05 टन प्रति घंटा परिगणित होती है। लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए 11,25,202 टन और अन्य क्लीन कार्गो के लिए 16,46,231 टन की कार्गो क्षमता के लिए कुल वार्षिक कार्य-समय 5363 घंटे आता है, एचएमसी की ईंधन लागत के लिए जिस पर विचार किया गया है।

(iv) अन्य कार्गों के प्रहस्तन के लिए फोर्क लिफ्ट ट्रक्स और पे-लोडर्स के प्रचालन हेतु ईंधन खपत, मल्टीपर्पज कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप पायी गई है।

इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित ईंधन की प्रति यूनिट दर को, पीपीटी द्वारा विचारित दर रू. 40/- प्रति लिटर की तुलना में 35.21 प्रति लिटर अद्यतन करते हुए ईंधन-लागत के अनुमानन को संशोधित किया जाता है।

(ख) अपने समीक्षा आवेदन में पीपीटी द्वारा उठाए गए बिंदु

कंटेनर कंपोनेंट (अवयव) के लिए ईंधन खपत 4 लिटर प्रति टीईयू ली गई है। जब क्वे क्रेने और अन्य सहायक उपकरणों की उपयोग किया जाना हो तब, मार्गदर्शियों में 8 किलोवाट प्रति घंटा प्रति टीईयू बिजली की खपत के साथ 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत दी गई है। चूंकि पीपीटी प्रकरण में केवल हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग पर ही विचार किया गया है, ईंधन-खपत स्वतः अधिक होगी और इसे 4 लिटर प्रति टीईयू तक सीमित करना न्यायसंगत नहीं होगा।

(ग) विश्लेषण

- (i) कंटेनर टर्मिनल के लिए उपकरण आवश्यकता के संदर्भ से अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 क्वे क्रेन और रेल पर सवार गेटरी क्रेन, रबड़ के टायर वाली गेटरी क्रेन, रीच स्टेकर और टैक्टर टेलर्स जैसे सहायक उपकरण का प्रावधान करते हैं।
- (ii) इन उपकरणों की प्रचालन लागत के संदर्भ से मानदंड क्वे क्रेन के प्रचालन के लिए विद्युत-लागत और सहायक उपकरणों के प्रचालन के लिए ईंधन लागत की परिकल्पना / योजना करते हैं।
- (iii) पीपीटी के मामले में, पत्तन ने सहायक उपकरणों की तैनाती के अलावा हार्बर मोबाइल क्रेनों की तैनाती प्रस्तावित की है क्योंकि पीपीटी ने क्वे क्रेनों की तैनाती की योजना नहीं की थी, उसने विद्युत लागत का अनुमान नहीं लगाया, किन्तु पत्तन ने हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के लिए ईंधन-लागत का अनुमान लगाया है।
- (iv) जैसाकि दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में पहले से दर्ज किया गया है, पीपीटी ने हार्बर मोबाइल क्रेनों और सहायक उपकरणों के लिए ईंधन खपत का अलग से अनुमान लगाया है। हार्बर मोबाइल क्रेनों समेत कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों के पूरे बेड़े के लिए 4 लिटर प्रति टीईयू के मानदंड पर विचार करते हुए पीपीटी की ईंधन लागत को परिवर्तित किया गया है। चूंकि दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रचालन के लिए ईंधन-लागत पर विचार नहीं किया गया था, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित ईंधन-लागत के अनुमान की समीक्षा की आवश्यकता है।

(v) जैसाकि पहले बताया गया है, 70% उपयोगिता पर एक एचएमसी का वार्षिक कार्य-समय 6132 घंटे परिगणित होता है। 70 लिटर प्रतिघंटे की ईंधन खपत को गणना में लेते हुए और दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित रू .35.21 प्रतिलिटर की दर लागू करते हुए, दो एचएमसी की ईंधन लागत रू . 302.27 लाख (70 लिटर X 6132 X 35.21) प्रति वर्ष आती है। चूंकि ईंधन-लागत एचएमसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन से संबंधित है, ईंधन की लागत रू . 302.27 लाख दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में प्रहस्तन प्रभारों में से अनुमानित रू . 4228.62 लाख के प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रभाजित राजस्व आवश्यकता में जोड़ा जाता है। इस प्रकार, कंटेनर प्रहस्तन के लिए संशोधित राजस्व आवश्यकता रू . 4530.89 लाख हो जाती है। प्रहस्तन गतिविधि की वा.रा.आ. में कथित वृद्धि, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से अधिसूचित प्रहस्तन दर में 7.148 % की तदनुरूप वृद्धि की मांग करती है। ऐसी स्थिति में, इससे पहले अधिसूचित प्रहस्तन दरों में 7.148 % की वृद्धि की जाती है। संशोधित गणनाएं परिशिष्ट के रूप में संलग्न विवरणी में संलग्न हैं।

(iv) बर्थ किराया प्रभार

(क) विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में क्रमशः रू . 0.68 और रू . 0.41 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा दी गई थी। प्रस्तावित मानक टर्मिनल पर प्रभार्य बर्थ किराए की गणना में एक त्रुटि दिखाई दी है। बर्थ किराए की गणना में, अन्य अवयवों के साथ बर्थ में कार्गो की प्रतिदिन प्रहस्तन दर को भी शामिल किया जाता है। चूंकि टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन की भी योजना / परिकल्पना की गई है रू . 3460.49 लाख की अनुमानित वा.रा.आ. को अर्जित करने के लिए लौह एवं इस्पात उत्पादों और अन्य क्लीन कार्गो की प्रहस्तन दरों के साथ कंटेनरों की प्रहस्तन दर भी गणना में सम्मिलित की गई थी। कंटेनरों के लिए टनों में विचारित प्रहस्तन दर, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में 9085 टन प्रतिदिन थी।

(ख) कंटेनर बर्थ के लिए क्षमता की गणना में, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश में विचारित कंटेनर प्रहस्तन दर 500 टीईयू प्रतिदिन प्रति क्रेन ली गई है। टनों के रूप में प्रति क्रेन प्रतिदिन की आउटपुट 6500 टन परिगणित हुई। चूंकि कंटेनर बर्थ में दो एचएमसी की तैनाती की योजना की गई है, बर्थ किराए की गणना में 9085 टनों की बजाय 13000 टन प्रतिदिन की आउटपुट पर विचार किया जाना चाहिए था। इसलिए बर्थ किराए की गणना की समीक्षा की जाने की आवश्यकता है। तदनुसार रू . 3460.49 लाख की राजस्व आवश्यकता को बरकरार रखते हुए बर्थ किराए की पुनः गणना की गई है। बर्थ किराया दर विदेशगामी पोतों के लिए रू . 0.68 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए रू . 0.41 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा की अधिसूचित दर की तुलना में विदेशगामी पोतों के लिए रू . 0.82 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए रू . 0.49 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होती है। संशोधित गणनाएं परिशिष्ट के रूप में संलग्न विवरणी में प्रदर्शित हैं।

6. परिणाम स्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, दिनांक 19 जनवरी 2010 के आदेश के माध्यम से प्रदत्त पीपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में खंड 1.3, 1.4 (ए) और 1.5 (ए) के अन्तर्गत प्रदत्त सारणियों की जगह निम्नलिखित अलग-अलग सारणियां प्रतिस्थापित की जाती हैं :-

“1.3 बर्थ किराया प्रभार

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा	
		विदेश गामी पोत (रू . में)	तटीय पोत (रू . में)
1.	सभी पोत	0.82	0.49

1.4 कंटेनर संबंधी प्रभार

(क) प्रहस्तन प्रभार

सामान्य एवं रीफर कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी (रू . में)			तटीय (रू . में)		
		20' तक की लंबाई वाले कंटेनर	20' से अधिक 40' तक लंबे कंटेनर	40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20' तक की लंबाई वाले कंटेनर	20' से अधिक 40' तक लंबे कंटेनर	40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
(i)	भरे हुए कंटेनर	1850.18	2775.27	3700.36	1110.10	1665.15	2220.20
(ii)	खाली कंटेनर	1480.14	2220.21	2960.28	888.08	1332.12	1776.16

1.5 मल्टी पर्पज कार्गो संबंधी प्रभार

(क) प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	वस्तु / जिंस	इकाई	दर रू पर्यो में (विदेशी)	दर रू पर्यो में (तटीय)
1.	लौह एवं इस्पात उत्पाद	टन	129.00	77.40
2.	एल्यूमीनियम इन्फोर्ट्स, पिग आयरन तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी	टन	61.93	87.16

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

I. विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार की गणना दिखाने वाली संशोधित विवरणी

कार्गो समूह	प्रहस्तन दर प्रति घंटा	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	कार्गो काम के घंटे	कार्गो काम के घंटों की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता	प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो	प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो	दर रू पर्यो में	दर रू पर्यो में
			(iv / iii)		(रू .)	विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
लोहा और इस्पात	357.14	1125202	3151	58.74	139,338,329.00	1012682	112520	129	77.40
अन्य कार्गो	744.05	1646231	2212	41.26	97,873,671.00	1481608	164623	61.93	37.16
कुल	---	2771433	5563	100.00	237,212,000.00	2494290	277143	---	---

1 लौह एवं इस्पात उत्पाद	
प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो	1125202 टनों
विदेशी कार्गो	1012682 टनों
तटीय कार्गो	112520 टनों
राजस्व आवश्यकता	139,338,329.00
दर-विदेशी कार्गो के लिए	x
दर-तटीय कार्गो के लिए	0.6x
$1012682x + 112520 \cdot (0.6x) =$	139,338,329.00
$1012682x + 67512x =$	139,338,329.00
$1080194x =$	139,338,329.00
x =	129
0.6x =	77.40

2 अन्य कार्गो	
प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो	1646231
विदेशी कार्गो	1,481,608.00
तटीय कार्गो	164,623.00
राजस्व आवश्यकता	97,873,671.00
दर-विदेशी कार्गो के लिए	x
दर-तटीय कार्गो के लिए	0.6x
$1481608x + 164623x \cdot (0.6x) =$	97,873,671.00
$1481608x + 98774x =$	97,873,671.00
$1580382x =$	97,873,671.00
x =	61.93
0.6x =	37.16

3. कन्टेनर्स	
प्रहस्तित किए जाने वाले कन्टेनर्स	255091 टर्ईयू
तटीय कन्टेनर्स	25509 टर्ईयू
विदेशी कन्टेनर्स	229582 टर्ईयू
कुल	255091 टर्ईयू
प्रहस्तन के लिए राजस्व आवश्यकता (रू .)	453089000
दर-विदेशी कन्टेनर्स के लिए (रू .)	X
दर-तटीय कन्टेनर्स के लिए	0.6X
$229582X + 25509 \cdot (0.6x) =$	453089000
$229582X + 15305.4X =$	453089000
$244887.4X =$	453089000
दर-विदेशी कन्टेनर्स के लिए (रू .)	1850.18
दर-तटीय कन्टेनर्स के लिए (रू .)	1110.10

II. बर्थ किराया प्रभार की गणना दिखाने वाली संशोधित विवरणी

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	कंटेनर	लोहा और इस्पात	अन्य कार्गो	कुल
i	अनुपात	प्रतिशत	46.6%	21.7%	31.7%	100%
ii	प्रहस्तन दर	प्रति दिन टनों में	9984	4000	10000	
iii	औसत जीआरटी प्रति पोत	टनों में	35000	25000	35000	
iv	औसत पार्सल आकार	टनों में	30000	22000	30000	
v	प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित टनों की संख्या	टनों में	2069444	851800	1407755	4440868
vi	बर्थ दिवसों की संख्या	दिनों में	207	241	141	
vii	बर्थ-घंटों की संख्या (24 x vi)	घंटों में	4975	5782	3379	
viii	पोतों की अपेक्षित संख्या	पोतों की संख्या	31	27	37	95
ix	कुल जीआरटी घंटे	टनों - घंटे	174111915.40	144550252.9	118251432.7	436913601
x	राजस्व आवश्यकता	रु पये करोड़ में				346840000.00
xi	पीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया (xi / x)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके हिस्से				
(क)	विदेशी पोत	0.83				
(ख)	तटीय पोत	0.50				
ख	जैसा प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया गया					
क्र. सं.	विवरण	यूनिट	कंटेनर	लोहा और इस्पात	अन्य कार्गो	कुल
i	अनुपात	प्रतिशत	46%	22%	32%	100%
ii	प्रहस्तित दर	प्रति दिन टनों में	13000	6000	12500	27585
iii	औसत जीआरटी	टनों में	35000	25000	35000	
iv	औसत पार्सल आकार	टनों में	30000	22000	30000	
v	प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित टनों की संख्या	टनों में	3316183	1125202	1646231	6087616
vi	बर्थ दिवसों की संख्या (v/ii)	दिनों में	255	188	132	-
vii	बर्थ घंटों की संख्या (24 x (vi))	घंटों में	6120	4512	3168	-
viii	कुल जीआरटी घंटे (vii x iii)	पोतों की संख्या	214200000	112800000	110880000	437880000
ix	राजस्व आवश्यकता	टनों - घंटे				3460.49
x	संशोधित बर्थ किराया					
(a)	विदेशगामी पोत	प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके हिस्से				0.82
(b)	तटीय पोत					0.49
कार्यों:		नियमानुसार राजस्व आवश्यकता के संदर्भ में				
i.	90% विदेशगामी पोतों के लिए + 10% तटीय पोतों के लिए राजस्व आवश्यकता (रु.)	3460.49				
ii.	विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटों (437880000* 90%)	394092000				
iii.	तटीय पोतों के जीआरटी घंटों (437880000 * 10%)	43788000				
iv.	कुल जीआरटी घंटे =	437880000				
v.	394092000x + 43788000x 0.6 =	3460.49				
vi.	394092000x + 26272800x =	3460.49				
vii.	420364800x	3460.49				
viii.	X (विदेशगामी) (रु.) =	0.82				
ix.	0.6 * 0.67 (तटीय) (रु..) =	0.49				

* 16 फेरे प्रति घंटा *24 घंटे*1.3* 2एचएमसी*13 टन प्रति टीईयू =13000 टन