

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 142

नई दिल्ली,

11 मई, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/51/2009-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2010 के 19वें दिन पारित)

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने महापत्तन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन में डिजाइन निर्माण वित्त प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर पश्चिमी घाट 8 में अल्यूमिना, जिप्सम और कास्टिक सोडा के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने पत्र दिनांक 21 नवम्बर 2009 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया है। वीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सभी प्रकार से पूर्ण नहीं था और इसलिए बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह के साथ वापस कर दिया गया था।

2. वीपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 11 जनवरी 2010 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया था जिसे इसके दूसरे पत्र दिनांक 18 जनवरी 2010 द्वारा और संशोधित किया गया था। पत्तन ने मसौदा प्रस्ताव दरमान और तकनीकी आर्थिक साध्यता रिपोर्ट भेजी है।

3. पश्चिमी घाट सं. 8 में अल्यूमिना, कास्टिक सोडा और जिप्सम के संदर्भ में वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 जनवरी 2010 की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

(i). टर्मिनल की क्षमता:

(क). पत्तन ने प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की हिस्सेदारी और प्रत्येक प्रकार के कार्गो के जलयान दिवस आउटपुट के आधार पर प्रस्तावित डब्ल्यूक्यू-8 में टर्मिनल की क्षमता 4.56 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। इसने अल्यूमिना, जिप्सम और कास्टिक सोडा की कार्गो क्षमता हिस्सेदारी क्रमशः 80 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर विचार किया है।

(ख). प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रहस्तन दर और इसके कारण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

कार्गो का प्रकार	प्रहस्तन दर	इसके लिए कारण
टल्यूमिना	20000	दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रहस्तन दर उल्लिखित नहीं की गई है। इसलिए समान सुविधा वाले समीपवर्ती बर्थ में अर्जित उत्पादकता स्तर पर विचार किया गया है।
जिप्सम	10000	बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित।
कास्टिक सोडा	7200	लिविड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार।

(ii). कुल पूंजी लागत रु0 20886.98 लाख सुविचारित की गई है। पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत (लाखों में)
क.	प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत	
	(i). सिविल कार्य	
	(क). बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग	44.18
	(ख). भंडारण यार्ड, भवन, आदि	55.15
	(ग). वर्तमान ढाँचे को गिराना	34.61
	(घ). क्षेत्र अल्यूमिनेशन	46.72
	जोड़	180.66
(ii).	उपस्कर	
	(क). जलयान लोडर - 1 सं. (अल्यूमिना के लिए)	1699.44

	(ख). कन्वेयर प्रणाली - 1 सं. (अल्यूमिना के लिए)	2832.40	
	(ग). स्थानांतरण हाऊस - 6 सं. (अल्यूमिना के लिए)	453.18	
	(घ). 60 टन एचएमसी - 1 सं. (जिप्सम के लिए)	2802.71	
	(ङ). फ्रंट एंड लोडर/डोजर - 2 सं. (जिप्सम के लिए)	67.98	
	(च). कार्स्टिक सोडा उतराई आर्म	906.37	
	(छ). सिलो फार्म - 4 सं. (अल्यूमिना के लिए)	2719.10	
	(ज). बिजली और लाइटिंग (समान परिसंपत्ति)	1472.85	
	जोड़		12954.03
(iii).	विविध लागत (उपर्युक्त i और ii का 5 प्रतिशत)		656.73
	जोड़ (i + ii + iii)		13791.42
ख.	बर्थिंग गतिविधि		
	(क). सिविल निर्माण	4918.58	
	(ख). बर्थ जुड़नार	180.29	
	(ग). भूमि सुधार	590.99	
	(घ). निकर्षण लागत	1405.70	
	जोड़		7095.56
	कुल पूंजी लागत		20886.98

- (क). पत्तन ने निवेदन किया है कि अल्यूमिना के प्रहस्तन के लिए उपस्कर की तैनाती हेतु कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है, इसलिए इसने नॉल्को द्वारा प्रचालित डब्ल्यूक्यू-5 में प्रहस्तन सुविधा के आधार पर उपस्करों का प्रस्ताव किया है।
- (ख). प्रहस्तन गतिविधियों के लिए सिविल परिसंपत्तियों की लागत और बिजली तथा लाइटिंग से संबंधित पूंजी लागत कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर विभिन्न कार्गो मर्दों में प्रभाजित की गई है।
- (ग). अनुमानों को 1 जून 2008 की वीपीटी की दर अनुसूची और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी अद्यतन संशोधन सं. 2 के आधार पर तैयार किया गया है। प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों पर मर्दों के लिए वहां विचार किया गया है जहां दरें सिविल कार्यों के मामले में वीपीटी दर अनुसूची में उपलब्ध नहीं हैं। निकर्षण की इकाई लागत मै0 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा किए गए कार्य के आधार पर रु0 300/घन मी0 सुविचारित की गई है।
- (iii). (क). पत्तन ने तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के संदर्भ में प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए कुल प्रचालन लागत रु0 3816.22 लाख अनुमानित की गई है। कार्गो-वार प्रचालन लागत का ब्रेकअप नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	प्रचालन लागत की मद	अल्यूमिना	जिप्सम	कार्स्टिक सोडा
(i).	बिजली	452.72	---	15.03
	ईंधन	---	160.50	----
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल परिसंपत्तियों पर 1%	1.45	0.27	0.09
	अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्तियों पर 7%	621.77	216.41	68.60
(iii).	बीमा सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	94.78	32.75	10.38
(iv).	मूल्यह्रास			
	सिविल परिसंपत्तियां - 3.34%	4.83	0.91	0.30
	अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्तियां - 10.34%	918.44	319.67	101.33
(v).	लाइसेंस शुल्क	60.66	34.79	10.98
(vi).	अन्य व्यय - सकल अचल परिसंपत्तियों का 5%	473.91	163.73	51.92
	जोड़	2628.56	929.03	258.63

- (ख). पत्तन ने निवेदन किया है कि चूंकि अल्यूमिना के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित उपस्कर कोयला टर्मिनल के लिए प्रतिमानकों के बराबर है, इसलिए प्रचालन लागत

कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है। जिप्सम और कास्टिक सोडा के लिए, पत्तन ने उल्लेख किया है कि उन्होंने क्रमशः बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और लिक्विड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत किया है। (यह उल्लेखनीय है कि मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा, अन्य व्ययों आदि का अनुमान जिप्सम और कास्टिक सोडा और कोयला टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक उधार लेते हुए लगाया गया है।)

- (ग). अल्यूमिना के लिए बिजली लागत का यह उद्धरित करते हुए दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.4 प्रति टन के उपभोग प्रतिमानक के विपरीत 2 इकाईयां प्रति टन बिजली उपभोग मानते हुए अनुमान लगाया गया है कि स्टेकिंग क्षेत्र बर्थ से 2 कि०मी० दूर स्थित है और यह मै० नॉल्को जो समान सुविधा का प्रचालक रहा है, के साथ जांच पर आधारित है।

जिप्सम के लिए ईंधन लागत 83 लिटर प्रति घंटा प्रति एचएमसी और प्रत्येक फ्रंट एंड लोडर के लिए 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाते हुए 1 सं. एचएमसी और 2 सं. फ्रंट एंड लोडरों/डोजरों का अनुमान लगाया गया है। ईंधन लागत का अनुमान बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 4000 कार्य घंटों के लिए लगाया गया है।

कास्टिक सोडा के लिए, बिजली लागत का अनुमान 1.01 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए लिक्विड कार्गो टर्मिनल हेतु 2.4 लाख इकाईयां/प्रतिवर्ष/हैक्टेयर का उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए लगाया गया है। बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर रु० 6.20 है।

- (घ). लाइसेंस शुल्क का अनुमान रु० 105.70 प्रति वर्ग मी० की इकाई दर अंगीकृत करते हुए जोन IX के में प्रत्येक कार्गो मद के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए लगाया गया है। इसने लाइसेंस शुल्क के अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है।

- (iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	राजस्व अपेक्षा की मदें	अल्यूमिना	जिप्सम	कास्टिक सोडा
(i).	वार्षिक प्रचालन लागत	2628.56	929.03	258.63
(ii).	आरओसीई @ 16%	1516.53	523.95	166.16
(iii).	जोड़	4145.09	1452.98	424.79

- (v). विभिन्न प्रशुल्क मदों के निर्धारण के लिए प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए अनुमानित एआरआर प्रभाजित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

प्रशुल्क मदें	अल्यूमिना	जिप्सम	कास्टिक सोडा
प्रहस्तन प्रभार	98%	96%	90%
भंडारण प्रभार	1%	2%	10%
विविध प्रभार	1%	2%	-----

- (vi). बर्थ किराया

- (क). प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए पूंजी और प्रचालन लागत पर विचार किया गया है। बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत और निकर्षण लागत का जोड़ रु० 7095.56 लाख अनुमानित की गई है। प्रचालन लागत के खाते में मरम्मत और अनुरक्षण तथा बीमा लागत 1 प्रतिशत प्रत्येक पर लिया गया है और मूल्यहास बर्थिंग सेवा की कुल पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत पर लिया गया है।

- (ख). बर्थिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा निम्नवत् निर्धारित की गई है:-

क्र. सं.	समूह	राशि लाखों में
(i).	प्रचालन लागत	378.91
(ii).	आरओसीई @ 16%	1135.29
(iii).	कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा	1514.20

- (ग). प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए इसने विस्तृत गणना भेजी है।

- (vii). मसौदा दरमान निम्नलिखित प्रभार प्रस्तावित करता है:-
(क). बर्थ किराया

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.13	0.68

- (ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
(i).	अल्युमिना	111.26	66.76
(ii).	कास्टिक सोडा	167.68	100.60
(iii).	जिप्सम	203.93	122.36

- (ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

➤ निःशुल्क अवधि : अल्युमिना और जिप्सम के लिए 10 दिन की निःशुल्क अवधि।

(दर रु० में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम 5 दिन	निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	10वें दिन के बाद
(i).	अल्युमिना	1.33	2.00	2.67
(ii).	कास्टिक सोडा	21.78	32.67	43.56
(iii).	जिप्सम	5.01	7.52	10.03

- (घ). विविध प्रभार:

दर रु० में प्रति टन प्रतिदिन	
अल्युमिना (रु० में)	जिप्सम (रु० में)
1.14	4.25

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 18 जनवरी 2010 संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार आरएफक्यू आवेदकों को उनकी टिप्पणियों के लिए प्रचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक छानबीन के आधार पर, यह देखा गया था कि पश्चिमी घाट 8 में अल्युमिना, कास्टिक सोडा और जिप्सम के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क और पश्चिमी घाट 7 में अल्युमिना, कास्टिक सोडा और बीएफ स्लेग के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इसके पत्र सं. आईआरएनपी/डब्ल्यूक्यू 7/अपफ्रंट प्रशुल्क/2010 दिनांक 18 जनवरी 2010 द्वारा पत्तन द्वारा दाखिल किए गए दूसरे प्रस्ताव के संदर्भ में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए दो प्रस्ताव प्रत्यक्ष फीचरों (लम्बाई, बर्थ का डुबाव), क्षमता गणना में कार्गो की हिस्सेदारी, सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी निवेश, इकाई दर, आदि के रूप में लगभग समान है। चूंकि दिशानिर्देश परियोजना-वार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते हैं, इसलिए पत्तन को सलाह दी गई थी कि जिप्सम और बीएफ स्लेग दोनों जिनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में एकसमान प्रहस्तन दर है, को शामिल करते हुए अल्युमिना, कास्टिक सोडा और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मानक टर्मिनल हेतु एकसमान दरें प्रस्तावित करने पर विचार किया जाए। इसलिए, पत्तन को उपर्युक्त टिप्पणियों के आलोक में डब्ल्यूक्यू-8 और डब्ल्यूक्यू-7 बर्थों से संबंधित दोनों प्रस्तावों की जांच करने और हमारे पत्र दिनांक 11 मार्च 2010 में उल्लिखित अंतरालों/अस्थिरताओं को ध्यान में रखते हुए प्रस्ताव दोबारा तैयार करने की सलाह दी गई थी। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों का सार अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए हैं:-

6.1. इस मामले में और बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इसके प्रस्ताव के संदर्भ में 17 मार्च 2010 को वीपीटी परिसर में दोनों पर संयुक्त सुनवाई की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि वीपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई प्रारंभ करेगा:-

- (i). हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 11 मार्च 2010 द्वारा जारी की गई प्रश्नावली पर विस्तृत प्रतिसाद।
- (ii). डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 में प्रहस्तित किए जाने वाले विभिन्न घटकों के समूहन की समीक्षा करना जिसके फलस्वरूप कुछ प्रस्तावित सुविधाओं विशेषतः उपस्करों और पूंजी लागत में वृद्धि के उपयोग में कमी आएगी।
- (iii). इन दोनों बर्थों पर प्रहस्तित किए जाने वाले समान घटकों के लिए एक ही प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 के लिए दोनों प्रस्तावों को आमेलित करने की संभावनाओं की जांच करना।
- (iv). उपर्युक्त (i) से (iii) में कही गई बातों पर विचार करते हुए, वीपीटी को 27 मार्च 2010 संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

6.3. इस मामले में जिन संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों/आरएफक्यू आवेदकों से परामर्श किया गया था उन्हें उनकी टिप्पणियां वीपीटी को सात दिनों में भेजने की अनुमति दी गई थी। वीपीटी को सलाह दी गई थी कि उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों/आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियों की जांच की जाए और संशोधित प्रस्ताव के साथ अपना प्रतिसाद भेजें।

6.4. संयुक्त सुनवाई में यह भी निर्णय लिया गया था कि वीपीटी द्वारा दाखिल (किया जाने वाला) संशोधित प्रस्ताव बिना किसी और परामर्श के अंतिम विचार के लिए लिया जाएगा।

7.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के प्रतिसाद में, वीपीटी ने अपना प्रतिसाद पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा भेजा है। वीपीटी ने हमारे उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा है, और डब्ल्यूक्यू-8 में अल्यूमिना, जिप्सम और कास्टिक सोडा और डब्ल्यूक्यू-7 में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित समान कार्गो के लिए उनके द्वारा पहले दाखिल किए गए दोनों प्रस्तावों को मिलाते हुए पूरी तरह संशोधित प्रस्ताव भी दाखिल किया है।

7.2. पत्र दिनांक 11 मार्च 2010 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा प्रेषित वीपीटी के जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
(i).	क्षमता, पूंजी लागत, प्रचालन लागत और उसपर अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक विशिष्ट प्रकार के कार्गो जैसे लौह अयस्क, कोयला, कंटेनर, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ, और लिक्विड बर्थ के लिए परिकल्पित प्रहस्तन सुविधा के संदर्भ में है। तथापि, वीपीटी का प्रस्ताव कार्गो मर्चें बल्क, शुष्क बल्क, लिक्विड जिनके लिए कोयला टर्मिनल/बहुउद्देशीय कार्गो और लिक्विड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक निर्धारित हैं, के काम्बिनेशन के प्रहस्तन के लिए है, लिया और लागू किया गया है।	कोई टिप्पणी नहीं भेजी गई।
(ii).	सर्वोत्तम क्षमता:	
	(क). वर्ष 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित अल्यूमिना की औसत प्रहस्तन दर 22324 टन प्रतिवर्ष है (साध्यता रिपोर्ट के अध्याय 3 (पृष्ठ 13) में यथा प्रतिवेदित)। पिछले दो वर्षों अर्थात् 2006-07 और 2007-08 का निष्पादन भी 18758 टन प्रतिदिन और 21350 टन प्रतिदिन के बीच है। चूंकि पत्तन 22324 टन प्रतिदिन का उत्पादकता स्तर पहले ही अर्जित कर चुका है और वो भी	जैसाकि टीएएमपी द्वारा सलाह दी गई है, अर्जित करने योग्य प्रस्तावित उपस्कर का स्वतंत्र विश्लेषण किया गया है और अल्यूमिना की लदाई के लिए 31,700 टन प्रतिदिन अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया गया है, जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:- जलयान लोडरों की डिजाइन क्षमता : 2200 टीपीएच कुशलता कारक : 60 प्रतिशत

	<p>पुराने उपस्कर/सुविधा के साथ, तब औचित्य बताएं कि नई परियोजना के लिए क्यों, इसलिए उत्पादकता 20,000 टन प्रतिदिन तक सीमित की गई है जब अद्यतन प्रहस्तन प्रौद्योगिकी तैनात की जाएगी जो वास्तव में पहले से अर्जित की अपेक्षा उच्चतर उत्पादकता मिलेगी। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए इस मामले में ऐतिहासिक डाटा पर पूरी तरह विश्वास जरूरी नहीं होगा कि प्रौद्योगिकी में उन्नयन बेहतर उत्पादकता स्तर ला सकता है और इसे भी ध्यान में रखते हुए कि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क 30 वर्षों की समयावधि के लिए है। अतः वीपीटी को सलाह दी जाती है कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के संदर्भ में अर्जित करने योग्य उत्पादकता का स्वतंत्र विश्लेषण किया जाए।</p>	<p>कार्य घंटों की सं. : 24 घंटे आउटपुट प्रति बर्थ दिवस : 31,700 टीपीएच (2200 X 0.6X 24 = 31,680 या कहें 31,700 टी)</p>
	<p>(ख). जिप्सम के संदर्भ में, पत्तन ने बताया है कि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित दर पर विचार किया गया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 30,000 टन से अधिक पार्सल आकार के लिए 10000 टन प्रतिदिन और छोटे पार्सल आकार पोत के लिए 7500 टन प्रतिदिन का आउटपुट प्रतिमानक 20 टन क्षमता प्रत्येक की लेवल लफिंग क्रनों की 3 संख्या के प्रचालन के संदर्भ में है। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव 60 टन क्षमता की एचएमसी की तैनाती के लिए है, एचएमसी की प्रहस्तन क्षमता 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित घाट क्रनों की कुल क्षमता की तुलना में बहुत ज्यादा है। अतः जिप्सम के लिए अंगीकृत उत्पादकता दर की समीक्षा की जाए और उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में सुधार किया जाए।</p>	<p>12600 टन प्रतिदिन का उत्पादकता प्रतिमानक निम्नलिखित आधार पर हारबर मोबाइल क्रनों के लिए परिगणित किया गया है:- सकल लिफ्टिंग क्षमता : 60 टी निवल लिफ्टिंग क्षमता (ग्रेब का टेअर भार अतिरिक्त) : 35 टी चक्रों की सं. : 25 प्रभावी कार्य घंटों की सं. : 24 घंटे कुशलता कारक : 60% क्षमता (35 टी x 25 चक्र x 24 घंटे x 0.6) = 12600 टी</p> <p>सामान्यतः किसी उपस्कर का 1 से 2 घंटे निष्क्रिय समय प्रतिदिन हैच बदलने, उपस्करों की जांच करने, आदि के लिए होगा। आगे कार्गो पिकअप सभी प्रहस्तन प्रचालनों के लिए एकसमान नहीं होगा। वैसे 60 प्रतिशत कुशलता कारक परिगणित किया गया है।</p>
<p>(iii).</p>	<p>पूंजी लागत अनुमानन:</p>	
	<p>(क). पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2009 से प्रभावी संशोधन के साथ 1 जून 2008 से लागू दर अनुसूची पर आधारित हैं और अन्य मदों के लिए जिनके लिए दरें उपलब्ध नहीं हैं, प्रचलित बाजार दरें अंगीकृत की गई हैं। कृपया प्रचलित बाजार दर के आधार पर पूंजी लागत के अनुमान अद्यतन करें।</p>	<p>सिविल कार्यों के लिए प्रेषित पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ दर अनुसूची पर आधारित है। उन मदों के लिए जो एसआर में उपलब्ध नहीं हैं, जनवरी 2010 को प्रचलित बाजार दरें अंगीकृत की गई हैं। जहां तक अभियांत्रिक कार्यों का संबंध है, नॉल्को द्वारा प्राप्त किया गया बजटीय ऑफर अद्यतन किया गया है और संलग्न (परिशिष्ट-1) किया गया है।</p>
	<p>(ख). विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने सिविल और उपस्कर लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर के समर्थन में दस्तावेज नहीं भेजे हैं। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज शामिल नहीं किए गए हैं। सिविल और उपस्कर लागत दोनों के अनुमानों का औचित्य बताने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां भेजें।</p>	<p>सिविल कार्यों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए सिविल लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर का दस्तावेजी समर्थन और समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां अनुलग्नक-II रूप में संलग्न की गई हैं। नॉल्को से प्राप्त जलयान लोडर के लिए दस्तावेजी समर्थन संलग्न किया गया है।</p>
	<p>(ग). बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग संबंधी पूंजी लागत का रु0 44.16 लाख अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग में बर्थ अपरन का सुदृढीकरण भाग और पहुंचमार्ग जिसमें पहुंचमार्गों और बर्थ स्थान पर अबाधित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सख्त परत बिछाना शामिल है। इन सभी गतिविधियों को चिह्नित किया गया है और नीचे यथा निर्दिष्ट शीर्ष के अधीन</p>

क्र. सं.	विवरण	मात्रा	दर	जोड़
01.	क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 m ²	93.60	47,736
02.	ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और फाइलिंग करना	637 m ³	483.35	3,07,894
03.	11 कि०मी० के लीड तक डेबरियों/एक्सकवेटिड का परिवहन	510 m ³	163.57	83,421
04.	मूरिम/ग्रेवल के साथ 300 मि०मी० मोटा सब-बेस उपलब्ध करवाना	764 m ³	769.50	5,87,898
05.	225 मि०मी० मोटा मकादम वॉटर बाउंड उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 m ³	1344.20	7,71,571
06.	प्री-कास्ट ब्लॉकों 200x100x100 मि०मी० एम-50 ग्रेड ऊंचा आपूर्ति करना और बिछाना	2548 m ³	824.90	21,01,845
जोड़				39,00,365 या कहें 39.00 लाख

कार्य किया गया है।

जोड़ें: 3 प्रतिशत आकस्मिकताएं, 7 प्रतिशत परियोजना पर्यवेक्षण प्रभार और 2.8 प्रतिशत कार्य करार कर।

(घ). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची में, बिजली कार्य को अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के अधीन समूहित किया गया है। सिविल लागत में क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए रु० 46.72 लाख शामिल है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची के अनुसार नहीं हैं। चूंकि अभियांत्रिक उपस्कर के अनुमानन में बिजली कार्यों और लाइटिंग के लिए रु० 1472 लाख पहले से ही शामिल हैं। इसलिए क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए सिविल लागत के अधीन रु० 46.72 लाख का अनुमान लगाने के कारण का औचित्य बताएं।

टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी सही है और क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए घटक बिजली और लाइटिंग के अधीन शामिल किया गया है।

(ङ). अल्यूमिना के लिए:

- भंडारण प्रयोजन के लिए शायद प्रहस्तन उपस्कर के अधीन सिलो कार्गो (4 सं.) का अनुमानन कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मानक दिशानिर्देश सूची के अनुसार नहीं पाया गया है। विपथन के कारण स्पष्ट करें।
- वर्तमान प्रस्ताव में, सिलोस पर पूंजी लागत अभियांत्रिक उपस्कर के अधीन सुविचारित की गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अभियंत्रिक उर्वरक प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में, सिलोस की पूंजी लागत सिविल कार्यों के अधीन सुविचारित की गई थी। प्रस्ताव तदनुसार संशोधित करें।
- दिशानिर्देशों में स्थानांतरण टावर सिविल कार्यों की सूची के अधीन विनिर्दिष्ट किया

अल्यूमिना प्रहस्तन टर्मिनल के लिए कोई दिशानिर्देश नहीं हैं। वैसे अल्यूमिना प्रहस्तन के लिए नॉल्को में उपलब्ध प्रस्तावित सुविधाएं आधार रूप में ली गई हैं।

- तदनुसार, प्रत्येक 25,000 टी सीमा के 3 सिलोस पर विचार किया गया है जोकि नॉल्को टर्मिनल के अल्यूमिना के लिए उपलब्ध सुविधाओं के अनुसार हैं। इसके अलावा, अल्यूमिना की प्रकृति ढके हुए भंडारण जैसे सिलोस की अपेक्षा करती है और खुले स्टेक यार्ड में भंडारित नहीं किया जा सकता।
- 3 सिलोस की लागत को प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल निर्माण लागत के अधीन शामिल किया जा रहा है।
- स्थानांतरण टॉवरों की लागत सिविल निर्माण लागत के अधीन सुविचारित की जा रही है।

	<p>गया है। पत्तन ने प्रहस्तन उपस्कर के अधीन इस मद पर विचार किया है जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।</p> <p>➤ प्रस्ताव में कहा गया है कि अल्यूमिना प्रहस्तन के लिए समेकित प्रहस्तन दर में भंडारण यार्ड से जलयानों में अल्यूमिना की लदाई और रेलवे वैगनों से उतराई शामिल है। प्रस्ताव में रेलवे वैगन से अल्यूमिना की उतराई के लिए किसी उपस्कर (कन्वेयर प्रणाली और जलयान लोडर के अलावा) के बारे में बताया अथवा विचार नहीं किया गया है। कृपया जांच करें और स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>➤ अभियंत्रिकृत वैगन उतराई प्रणाली के लिए लागत पूंजी लागत में शामिल की गई है जिसमें भंडारण यार्ड को कन्वेयर के माध्यम से साइडिंग और स्थानांतरण पर वैगनों से कार्गो की उतराई शामिल है। इसी प्रणाली पर नॉल्को द्वारा किया गया निवेशन आधार रूप में लिया गया है और मशीनरी, सीमेंट, स्टील और लौहा औद्योगिक कामगारों आदि के लिए इंडेक्स संख्याओं में वृद्धि के आधार पर अद्यतन किया गया है।</p>
	<p>(च). कास्टिक सोडा के लिए: पत्तन ने उतराई आर्मों के माध्यम से उतारे जाने वाले और पाइपलाइनों के माध्यम से भंडारण टैंकों में स्थानांतरित किया जाने वाला कास्टिक सोडा परिकल्पित किया है। पूंजी लागत में पाइपलाइनों और भंडारण टैंकों, जो लिक्विड टर्मिनल के लिए उपस्कर की मानक सूची में शामिल किए गए हैं, की लागत शामिल नहीं है। इन विपथनों के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>कास्टिक सोडा प्रस्ताव से हटा दिया गया है।</p>
<p>(iv).</p>	<p>पत्तन का प्रस्ताव प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए विभिन्न प्रहस्तन उपस्कर की अपेक्षा वाले बर्थ में घटक मिश्रण प्रहस्तन के लिए है। पत्तन ने अल्यूमिना प्रहस्तन के लिए (कोयला टर्मिनल के लिए 2 के निर्धारित प्रतिमानक के यथा विपरीत) 1 जलयान लोडर, कास्टिक सोडा प्रहस्तन के लिए (लिक्विड प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार) 1 उतराई आर्म और जिप्सम प्रहस्तन के लिए (बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 20 टन लेवल लफिंग क्रैन (2 सं.) के स्थान पर) 60 टन हारबर मोबाइल क्रैन का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त प्रहस्तन उपस्कर के अलावा, पत्तन ने प्रत्येक कार्गो मद के लिए प्रहस्तन उपस्कर के अन्य घटकों का भी प्रस्ताव किया है। दिशानिर्देशों में 70 प्रतिशत उपयोगिता के निर्धारित प्रतिमानक के संदर्भ में, जिप्सम प्रहस्तन के लिए हारबर मोबाइल क्रैन और फ्रंट एंड लोडर उपयोग की अनुमानित लागत लगभग ₹0 28.71 करोड़ 38 प्रतिशत है और ₹0 9.06 करोड़ पर अल्यूमिना उतराई आर्म का उपयोग 18 प्रतिशत है। सुविधा के कम उपयोग से निश्चित रूप से उपयोक्ताओं पर अनावश्यक प्रशुल्क बोझ पड़ेगा। यह उल्लेखनीय है कि कम उपयोग 30 वर्षों के लिए जारी रखना परिकल्पित किया गया है। घटक समूहीकरण की समीक्षा किए जाने की जरूरत है। स्पष्ट करें कि अलग-से परिकल्पित पत्तन के अन्य बर्थ लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए क्यों हैं और मान के मितव्यय अर्जित करने के लिए बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन कुछ कार्गो मदों जैसे जिप्सम, कास्टिक सोडा, आदि का प्रहस्तन नहीं कर सकता।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव 50 प्रतिशत और 50 प्रतिशत के अनुपात में अल्यूमिना और बल्क कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित करता है। 31,700 मी0ट0 प्रतिदिन और लगभग 128 बर्थ दिवसों की प्रस्तावित दर के साथ लगभग 4.05 मी0ट0 अल्यूमिना के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है। वैसे, 2200 टीपीएच क्षमता का केवल एक जलयान लोडर पर्याप्त है। यह बताया जाए कि नॉल्को के स्वामित्व वाली मौजूदा सुविधा में भी इसी क्षमता का केवल 1 जलयान लोडर है और लगभग 50 बर्थ दिवसों में 1 मी0ट0 अल्यूमिना वहन कर रहा है।</p> <p>बल्क कार्गो के लिए 1.61 मी0ट0 के संशोधित अनुमान के साथ, हारबर मोबाइल क्रैन की उपयोगिता 3072 घंटे (77 प्रतिशत उपयोगिता) परिगणित होंगे।</p>

(v).	प्रचालन लागत:	
	<p>(क). दिशानिर्देश 1.4 इकाईयां/टन का बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसके विपरीत, पत्तन ने नॉल्को के पास समान सुविधा है का उदाहरण उद्धरित करते हुए अल्यूमिना के लिए बिजली लागत का निर्धारण करने के लिए 2 इकाईयां/टन पर बिजली उपभोग पर विचार किया है। पत्तन द्वारा भेजा गया स्पष्टीकरण इस संदर्भ में संतोषजनक नहीं पाया गया है कि नॉल्को द्वारा तैनात की गई सुविधा पुरानी और मूल्यह्रासित परिसंपत्तियां हो सकती हैं। स्वीकार करते हुए किए परिकल्पित सुविधा नई है, पत्तन दिशानिर्देशों से किए गए विपथन को तर्कसंगत ठहराने के लिए स्वतंत्र विश्लेषण के आधार पर बिजली उपभोग का पुनः निर्धारण करे।</p>	<p>2 इकाईयां प्रति टन पर विचार करने के कारण नॉल्को के बिजली उपभोग और बर्थ से स्टेक यार्ड (लगभग 2 कि०मी०) की दूरी के भी मद्देनजर है। नॉल्को के मामले में, यह सुविधा 1 कि०मी० के भीतर स्थित है। तथापि, जैसाकि टीएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है केवल 1.4 इकाई प्रति टन परिगणित किया गया है।</p>
	<p>(ख). फरवरी 2009 में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित बिजली की इकाई दर वर्तमान प्रस्ताव में रु० 6.20 थी। पत्तन ने यही इकाई दर अंगीकृत की है। पुष्टि करें कि क्या सुविचारित बिजली की इकाई दर प्रचलित है और इसे हाल ही के बिजली बिल की प्रति से प्रमाणित करें।</p>	<p>बिजली की इकाई दर अर्थात् रु० 6.20 प्रचलित दर है।</p>
	<p>(ग). यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीपीटी के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के बाद पत्तन ने पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास में आदेश सं. टीएमपी/22/2007-टीपीटी और सं. टीएमपी/54/2007-पीपीटी दोनों दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा 100 टन मोबाइल के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते हुए पृथक आदेश पारित किए हैं जिसमें ईंधन का उपभोग पारादीप पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए अनुमानन के आधार पर 70 लिटर/घंटा सुविचारित किया गया है। वास्तव में, 104 टन एचएमसी का प्रचालन करने के लिए विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, जोकि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में बल्क टर्मिनल प्रचालक है, द्वारा निर्दिष्ट ईंधन उपभोग 60 लिटर/घंटा है। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में वीपीटी द्वारा अंगीकृत 60 टन एचएमसी के लिए 83 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग को तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है।</p>	<p>टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी को नोट किया गया है और पारादीप पत्तन के मामले में प्राधिकरण द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग अर्थात् 70 लिटर प्रति घंटा परिगणित किया गया है।</p>
	<p>(घ). जिप्सम के प्रहस्तन के लिए हारबर मोबाइल क्रेन और फ्रंट एंड लोडरों के लिए ईंधन लागत बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटा प्रतिमानकों के आधार पर पत्तन द्वारा 4000 कार्य घंटों का अनुमान लगाया गया है। जिप्सम पोत के प्रहस्तन के लिए 1632 बर्थ घंटे दर्शाते हुए पत्तनों की अपनी गणना के आलोक में ईंधन लागत इन उपस्करों के संभावित कार्य घंटों के संदर्भ में संशोधित करें। पुष्टि करें कि ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए</p>	<p>जैसाकि टीएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है, ईंधन लागत वास्तविक कार्य घंटों अर्थात् 3072 घंटे के संदर्भ में संशोधित की गई है।</p>

	<p>अंगीकृत रु0 37.50 की इकाई दर प्रचलित दर है और दस्तावेजी समर्थन से प्रमाणित करें।</p>	
	<p>(ड). वर्तमान प्रस्ताव केवल लिक्विड टर्मिनल के लिए नहीं है। कास्टिक सोडा अन्य कार्गो के साथ प्रहस्तित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और सामान्य अल्यूमिनेशन की लागत उन कार्गो मदों के अन्य व्ययों में शामिल की जाएगी। इस संदर्भ में, स्पष्ट करें कि बिजली लागत कास्टिक सोडा के लिए अलग-से अनुमानित क्यों किया जाएगा और इस प्रकार लागत दोहरी हो जाएगी।</p>	<p>प्रकट नहीं होता है क्योंकि कास्टिक सोडा हटा दिया गया है।</p>
	<p>(च). कार्गो-वार प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए, सिलोस की संपूर्ण पूंजी लागत अल्यूमिना कार्गो के लिए सुविचारित किया गया है। लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए, यह देखा गया है कि 8096 वर्ग मी0 क्षेत्र कास्टिक सोडा के लिए सुविचारित किया गया है और 48576 वर्ग मी0 सिलोस क्षेत्र अल्यूमिना के लिए सुविचारित किया गया है।</p> <p>इसी तरह, कन्वेयर के लिए संपूर्ण पूंजी लागत अल्यूमिना की प्रचालन लागत निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई है। लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के समय, 2024 वर्ग मी0 का कन्वेयर कोरिडोर क्षेत्र अल्यूमिना और कास्टिक सोडा दोनों के लिए सुविचारित किया गया है। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, कास्टिक सोडा के लिए पूंजी लागत के पाइपलाइनों की पूंजी लागत शामिल नहीं की गई है। देखी गई उपर्युक्त अस्थिरता की समीक्षा करें और संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।</p>	<p>कास्टिक सोडा को हटाए जाने के मद्देनजर इस अस्थिरता को दूर किया गया है।</p>
	<p>(छ). समान परिसंपत्तियों अर्थात भवन और प्रचालन क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के आबंटन के लिए सुविचारित कार्गो की हिस्सेदारी सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए कार्गो की हिस्सेदारी से भिन्न पाई जाएगी। भिन्नता के कारण स्पष्ट करें। वैयक्तिक प्रहस्तन दर से बिना जोड़े कार्गो की हिस्सेदारी के आधार पर समान व्यय आबंटित करने का औचित्य स्पष्ट करें। निम्नतर प्रहस्तन दर वाला कार्गो लम्बी समयावधि के लिए सुविधाओं का अभिग्रहण/उपयोग करेगा, जो प्रत्येक कार्गो मदों द्वारा उपयोगिता समय के आधार पर आबंटन की मांग कर सकता है।</p>	<p>जैसाकि टीएएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है, कार्गो की हिस्सेदारी 50:50 सामान्य परिसंपत्तियों के लिए लाइसेंस शुल्क के आबंटन के लिए सुविचारित की गई है। बर्थ दिवसों की संख्या के आधार पर, जिसे उत्पादकता दरों से भी जोड़ा गया है और हिस्सेदारी 50:50 है।</p>
	<p>(ज). स्पष्ट करें कि जिप्सम और कास्टिक सोडा के लिए प्रस्तावित अभियंत्रित उपस्कर और बिजली उपस्कर के संदर्भ में मरम्मत और अनुरक्षण लागत कोयला टर्मिनल के लिए प्रतिमानक (अर्थात परिसंपत्ति मूल्य का 7 प्रतिशत) अंगीकृत करते हुए सुविचारित क्यों किया गया है जब दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रासंगिक प्रतिमानक क्रमशः 5 प्रतिशत और 2 प्रतिशत है।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में, अभियंत्रित उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागतें बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए 5 प्रतिशत सुविचारित की गई है।</p>
	<p>(झ). कास्टिक सोडा और जिप्सम प्रहस्तन के लिए, केवल प्रहस्तन उपस्कर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए थे। पत्तन द्वारा भेजे गए बर्थ</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, बर्थ घंटे अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो प्रत्येक के लिए 3072 घंटों का अनुमान लगाया गया है। संशोधित गणना में कास्टिक सोडा</p>

	<p>किराये की गणना से, यह देखा गया है कि जिप्सम ढोने वाले पोत के घंटों की संख्या बर्थ अभिग्रहण करेगा 1632 घंटे और कास्टिक सोडा ढोने वाले पोत द्वारा 768 बर्थ घंटे अभिग्रहण करेगा जब इन उपस्करों के लिए कार्य घंटों की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 के कार्य घंटे प्रतिमानकों के 50 प्रतिशत से कम है, मरम्मत और अनुरक्षण लागत मानक स्तर (जोकि पूर्ण वर्ष प्रचालन के लिए निर्धारित है) पर विचार किए जाने की जरूरत का औचित्य बताएं। इन उपस्करों पर पूर्ण प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने की जरूरत का औचित्य भी बताएं जो डिजाइन द्वारा संपूर्ण परियोजना अवधि में कम उपयोग किए जाने के लिए परिकल्पित है।</p>	<p>शामिल नहीं है।</p>
(vi).	<p>यदि यार्ड क्षमता अल्यूमिना के लिए प्रस्तावित सिलोस क्षेत्र (अर्थात् 48576 वर्ग मी0) के आधार पर परिकल्पित की जाती है तो केवल अल्यूमिना के लिए यार्ड क्षमता 8.56 एमटीपीए परिगणित होती है। जबकि, प्रहस्तन दर और अंगीकृत कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर अल्यूमिना की सर्वोत्तम घाट क्षमता 4.08 एमटीपीए परिगणित होती है। दो क्षमताओं के बीच भारी अंतर के मद्देनजर यार्ड क्षमता का पुनः निर्धारण किया जाए ताकि इस कार्गो की घाट क्षमता से मेल हो सके और परिणामस्वरूप लाइसेंस शुल्क का अनुमानन संशोधित करें।</p>	<p>कोयला टर्मिनल के अनुसार यार्ड क्षमता का निर्धारण अल्यूमिना पर लागू नहीं किया जा सकता क्योंकि इसे सिलोस में भंडारित किया जाता है। अल्यूमिना के लिए क्षेत्र अपेक्षा के संबंध में, यह निम्नवत् स्पष्ट किया गया है।</p> <p>रेलवे ट्रैक की लॉगिटयूडल दिशा में, 38.0 परिमाण के तीन सिलोस (बाह्य से बाह्य) सिलोस के बीच 3 मी0 की स्पष्ट स्पेसिंग के साथ व्यवस्थित किए जाएंगे। चौड़ाई-वार के साथ 3.0 मी0 की निकासी सिलो की किसी एक तरह 5 मी0 चौड़े एक रेलवे ट्रैक द्वारा अनुसरित जब सिलो के किसी एक तरफ 3.0 मी0 की निकासी द्वारा अनुसरित किया जाता है। सिलो (जोकि बाह्य से बाह्य 38.0 मी0 परिमाण है) की किसी एक ओर आबंटित किया जाएगा। इसके परिणामस्वरूप सिलो की विशेषता + किसी तरह 3.0 मी0 की निकासी + किसी तरफ 5.0 मी0 का एक रेलवे ट्रैक + किसी तरफ 3.0 मी0 की निकासी।</p> $= 38.0\text{मी0} + 3.0\text{ मी0} \times 2 + 5.0\text{ मी0} \times 2 + 3.0\text{ मी0} \times 2$ $= 60.0\text{ मी0}$ <p>रेलवे लाइन की लम्बाई = 800 मी0 इसलिए 800 मी0 x 60.0 मी0 = 48,000 मी0</p> <p>इस प्रकार यार्ड क्षेत्र उपलब्ध करवाई जाने वाली सुविधाओं और उनकी न्यूनतम अपेक्षा जैसे रेल ट्रैक लम्बाई, आकार, निकासी आदि से निर्धारित किया गया है।</p>
(vii).	<p>प्रत्येक कार्गो मदों के लिए निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा सर्वोत्तम क्षमता में वैयक्तिक कार्गो की हिस्सेदारी में प्रभाजित किया गया है अर्थात् 80 प्रतिशत अल्यूमिना (3.65 मिलियन टन) 15 प्रतिशत जिप्सम (0.68 मिलियन टन) और 5 प्रतिशत कास्टिक सोडा (0.228 मिलियन टन)। तथापि, यह देखा गया है कि प्रहस्तन दर से जुड़ी क्षमता गणना में इन कार्गो मदों की हिस्सेदारी अल्यूमिना का 4.088 मिलियन टन, जिप्सम का 0.38 मिलियन टन और कास्टिक सोडा का 0.0919 मिलियन टन परिगणित होता है। गणना में यह अस्थिरता दूर की जाए।</p>	<p>संशोधित गणना के भीतर कार्गो हिस्सेदारी अर्थात् अल्यूमिना का 50 प्रतिशत और अन्य शुष्क बल्क का 50 प्रतिशत के आधार पर निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा।</p>

(viii).	<p>प्रस्तावित दरमान में बर्थ किराये और प्रहस्तन दर के मामले में हकदार तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर सामान्य कार्गो के लिए दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। तथापि, अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित राजस्व माडल इस कारक की गणना नहीं करता है। इसलिए, पत्तन यह सुनिश्चित करने के लिए कार्गो टर्मिनल में संभावित विदेशी और तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर प्रहस्तन दर और बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए इस कारक की गणना करे कि अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित की जा सकती है। अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में सुविचारित विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात अंगीकृत अनुपात का आधार स्पष्ट करते हुए प्रेषित करें।</p>	<p>अल्यूमिना केवल ओवरसीज कार्गो है। अन्य बल्क के मामले में ओवरसीज और तटीय कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत है और इसी की गणना की गई है।</p>
(ix).	<p>शुष्क बल्क कार्गो के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल (10,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन क्षमता) के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/39/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रहस्तन दर रु0 78.50 (विदेशी) है और लिविड टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएएमपी/17/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 में कास्टिक सोडा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अब प्रस्तावित अपफ्रंट प्रहस्तन दर जिप्सम (बल्क कार्गो) के लिए रु0 203.93 प्रति टन और कास्टिक सोडा के लिए रु0 167.68 प्रति टन है। कृपया पत्तन के दो विभिन्न बर्थों में इन कार्गो मदों के लिए प्रहस्तन दरों में ऐसे भारी अन्तर के कारणों का औचित्य बताएं।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव के लिए कास्टिक सोडा पर विचार नहीं किया गया है। जिप्सम शब्द जिप्सम, बीएफ स्लेग और ग्रेन्यूलेटेड स्लेग आदि सहित अन्य बल्क द्वारा परिवर्तित किया गया है।</p>
(x).	<p>अनुसूची 2 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी यह उल्लेख करने के लिए व्याख्यायित करें कि इसमें दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए लागत शामिल होंगी।</p>	<p>अनुपालन किया गया है।</p>
(xi).	<p>कोयला टर्मिनल (जिसे अल्यूमिना के लिए आधार रूप में अंगीकृत किया गया है) के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित निःशुल्क दिवसों की संख्या 25 दिन निर्धारित की गई है और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल (जिसे जिप्सम के लिए आधार रूप में अंगीकृत किया गया है) में शुष्क बल्क कार्गो के लिए निर्धारित निःशुल्क दिवसों की संख्या आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात के लिए 15 दिन निर्धारित की गई है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, पत्तन ने प्रस्ताव में दोनों कार्गो मदों के लिए 10 दिन की निःशुल्क अवधि उल्लिखित की गई है। दिशानिर्देशों से विपथनों के लिए विशिष्ट कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में, निःशुल्क दिवस अल्यूमिना और आयात/निर्यात दोनों के लिए अन्य बल्क कार्गो के लिए भी 5 दिन प्रस्तावित किए गए हैं।</p>
(xii).	<p>प्रत्येक प्रकार की कार्गो मदों के लिए निःशुल्क दिवसों की संख्या अनुसूची 2 - कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन टिप्पणी में स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया जाए।</p>	<p>अनुपालन किया गया है।</p>

<p>(xiii).</p>	<p>कृपया यह दर्शाने के लिए विश्लेषण भेजें कि अल्यूमिना और जिप्सम के मामले में कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए संभावित कार्गो क्षमता का अनुमान लगाने के समय प्रत्येक कार्गो मद के लिए परिकल्पित औसत विराम समय दर्शाएं।)</p> <p>कास्टिक सोडा के लिए, पत्तन द्वारा भंडारण सुविधा का प्रस्ताव नहीं किया गया है। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है कि कास्टिक सोडा क्षमता का 17 प्रतिशत कैसे भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।</p>	<p>पत्तन ने भंडारण प्रभार आकर्षिक करने की संभावना वाले कार्गो की संशोधित गणना भेजी है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <p>(क). अल्यूमिना के लिए</p> <table border="0"> <tr> <td>सिलोस की क्षमता</td> <td>=</td> <td>75000</td> </tr> <tr> <td>निःशुल्क अवधि</td> <td>=</td> <td>5 दिन</td> </tr> <tr> <td>एक माह में टर्न ओवर</td> <td>=</td> <td>6 टर्न</td> </tr> <tr> <td>मात्रा जो एक माह में स्टेक की जा सके</td> <td>=</td> <td>450000 टन</td> </tr> <tr> <td>मात्रा जो एक माह में निर्यात की जाएगी</td> <td>=</td> <td>340000 टन</td> </tr> <tr> <td>मात्रा जो भंडारण आकर्षित करेगी</td> <td>=</td> <td>24%</td> </tr> </table> <p>(ख). अन्य बल्क कार्गो के लिए</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>निर्यात</th> <th>आयात</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कार्गो प्रति माह</td> <td>69000</td> <td>65741</td> </tr> <tr> <td>हिस्सेदारी का %</td> <td>(51%)</td> <td>(49%)</td> </tr> <tr> <td>निःशुल्क अवधि</td> <td>5 दिन</td> <td>5 दिन</td> </tr> <tr> <td>विराम समय</td> <td>10 दिन</td> <td>10 दिन</td> </tr> <tr> <td>औसत पार्सल</td> <td>30000</td> <td>30000</td> </tr> <tr> <td>बर्थ में पोत का विराम</td> <td>2.4 दिन या कहीं 3 दिन</td> <td>2.4 दिन</td> </tr> <tr> <td>निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो विराम</td> <td>2.6 दिन (10-2.4 - 5)</td> <td>2.6 दिन (10-2.4 - 5)</td> </tr> <tr> <td>औसत प्राप्ति प्रति दिन</td> <td>2300 टी</td> <td>2200 टी</td> </tr> <tr> <td>कार्गो जो भंडारण आकर्षित करता है</td> <td>5980</td> <td>5720</td> </tr> <tr> <td>पार्सल आकार का %</td> <td>20%</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>19.5% या कहीं 20%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	सिलोस की क्षमता	=	75000	निःशुल्क अवधि	=	5 दिन	एक माह में टर्न ओवर	=	6 टर्न	मात्रा जो एक माह में स्टेक की जा सके	=	450000 टन	मात्रा जो एक माह में निर्यात की जाएगी	=	340000 टन	मात्रा जो भंडारण आकर्षित करेगी	=	24%	विवरण	निर्यात	आयात	कार्गो प्रति माह	69000	65741	हिस्सेदारी का %	(51%)	(49%)	निःशुल्क अवधि	5 दिन	5 दिन	विराम समय	10 दिन	10 दिन	औसत पार्सल	30000	30000	बर्थ में पोत का विराम	2.4 दिन या कहीं 3 दिन	2.4 दिन	निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो विराम	2.6 दिन (10-2.4 - 5)	2.6 दिन (10-2.4 - 5)	औसत प्राप्ति प्रति दिन	2300 टी	2200 टी	कार्गो जो भंडारण आकर्षित करता है	5980	5720	पार्सल आकार का %	20%	19%	औसत	19.5% या कहीं 20%	
सिलोस की क्षमता	=	75000																																																						
निःशुल्क अवधि	=	5 दिन																																																						
एक माह में टर्न ओवर	=	6 टर्न																																																						
मात्रा जो एक माह में स्टेक की जा सके	=	450000 टन																																																						
मात्रा जो एक माह में निर्यात की जाएगी	=	340000 टन																																																						
मात्रा जो भंडारण आकर्षित करेगी	=	24%																																																						
विवरण	निर्यात	आयात																																																						
कार्गो प्रति माह	69000	65741																																																						
हिस्सेदारी का %	(51%)	(49%)																																																						
निःशुल्क अवधि	5 दिन	5 दिन																																																						
विराम समय	10 दिन	10 दिन																																																						
औसत पार्सल	30000	30000																																																						
बर्थ में पोत का विराम	2.4 दिन या कहीं 3 दिन	2.4 दिन																																																						
निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो विराम	2.6 दिन (10-2.4 - 5)	2.6 दिन (10-2.4 - 5)																																																						
औसत प्राप्ति प्रति दिन	2300 टी	2200 टी																																																						
कार्गो जो भंडारण आकर्षित करता है	5980	5720																																																						
पार्सल आकार का %	20%	19%																																																						
औसत	19.5% या कहीं 20%																																																							
<p>(xiv).</p>	<p>मौजूदा बाजार स्थिति दर्शाने के लिए पूंजी लागत अनुमान अधुनातित किए जाने चाहिए और अपफ्रंट प्रशुल्क में सूचकांकन 1 जनवरी 2010 के संदर्भ में होगा।</p>	<p>दरें 1 जनवरी 2010 को लागू दरों की अनुसूची के आधार पर परिगणित की गई है।</p>																																																						

7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। दोनों प्रस्तावों पर एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 से प्राप्त टिप्पणियों और वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0	वीपीटी का जवाब
(i).	स्पष्ट करें कि क्या 22.5 मी0 अपरन की 280 मी0 बर्थ लम्बाई में सभी प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर संस्थापित करने के लिए साध्य है, और क्या परिकल्पित ओएसबीडी प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर के साथ निष्पादित किया जा सकता है। हम वीपीटी से यह अनुरोध भी करते हैं कि सुविधाओं का प्रस्तावित लेआउट भेजें।	बर्थ परिकल्पित कार्गो जिन्हें अपरन की बर्थ लम्बाई/चौड़ाई के भीतर व्यवस्थित किया जा सकता है और संभावित ओएसबीडी उतारा जा सकता है। सुविधाओं का लेआउट संभावी बोलीदाताओं को जो विषय परियोजना की बोली में भाग लेंगे, आरएफपी दस्तावेज के सांगि जारी किया जाएगा। तथापि, सफल बोलीदाताओं को बर्थिंग की योजना बनाने और डिजाइन और उपयुक्त उपस्कर की तैनाती का विकल्प होगा।

(ii).	प्रस्तावित सुविधा के लिए प्रहस्तित किए जाने वाले पोत का प्रकार और आकार स्पष्ट करें।	यह सुविधा 14 मी0 डुबाव के पेनामेक्स पोतों को सेवा प्रदान कर सकता है।
(iii).	पश्चिम घाट 8 में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो का प्रकार पश्चिम घाट-7 (डब्ल्यूक्यू 7) के लिए कार्गो की परियोजित के प्रकार से ज्यादा अथवा कम समान है। कृपया स्पष्ट करें कि कैसे और किस आधार पर यातायात समान कार्गो के लिए दो बर्थों के बीच आबटित किया जाएगा।	दोनों बर्थों के लिए आबटित यातायात अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो हैं। अन्य बल्क कार्गो जिप्सम, बीएफ स्लेग, ग्रेन्यूलर स्लेग आदि हैं।
(iv).	कृपया स्पष्ट करें कि क्यों कार्गो के लिए मूल्यांकित प्रतिशत हिस्सा लाइसेंस शुल्कों की गणना करने के समय भिन्न है।	लाइसेंस शुल्क की गणना करने के समय, सिलोस के लिए क्षेत्र की अपेक्षा अल्यूमिना के लिए परिगणित की गई है और शेष अन्य बल्क कार्गो के लिए सुविचारित किया गया है। समान परिसंपत्तियों के लिए लाइसेंस शुल्क संशोधित प्रस्ताव में 50:50 के अनुपात में वितरित किया गया है।
(v).	<p>खंड 5 – अल्यूमिना प्रहस्तन गतिविधि:</p> <p>यह उल्लेखनीय है कि यह एक समेकित प्रभार है जिसमें भंडारण यार्ड से जलयान अल्यूमिना की लदाई और बर्थ को आगे के परिवहन के लिए रेलवे वैगनों से उतराई के लिए प्रभार शामिल हैं। कृपया निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(i). रेलवे यार्ड से स्टॉक यार्ड तक दूरी।</p> <p>(ii). कार्गो रेलवे यार्ड से बर्थ में कैसे स्थानांतरित किया जाएगा और ऐसी लागत प्रचालन लागत में शामिल क्यों नहीं की गई है।</p> <p>(iii). भंडारण यार्ड से बर्थ और रेलवे यार्ड से बर्थ में निकासी कैसे की जाएगी और फीडिंग कन्चेयरों के लिए प्रोद्भूत लागत।</p> <p>(iv). क्या वैगन उतराई प्रभार प्रहस्तन लागत में शामिल हैं, यदि नहीं तो ऐसी लागत को प्रचालन लागत में शामिल क्यों नहीं किया गया है।</p> <p>कन्चेयर कैसे फीडिंग होंगे और ऐसी लागत को प्रचालन लागत में शामिल क्यों नहीं किया गया है।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में अल्यूमिना के लिए वैगन उतराई प्रणाली और अन्य बल्क कार्गो के लिए फ्रंट एंड लोडरों के अतिरिक्त सैट की लागत अपेक्षा की पूर्ति के लिए शामिल की गई है।</p> <p>अल्यूमिना वैगन अनलोडर प्रणाली से सिलोस और सिलोस से शिप लोडर कन्चेयरों द्वारा परिवहन किया जाएगा।</p> <p>अन्य बल्क मामले में, फ्रंट एंड लोडरों के माध्यम से।</p>
(vi).	<p>खंड 5, बीएफ स्लेग/ग्रेन्यूलटेड स्लेग प्रहस्तन गतिविधि:</p> <p>यह उल्लेखनीय है कि यह एक समेकित प्रभार है, जिसमें जलयान पर लदाई के लिए बर्थ को आगे परिवहन के लिए भंडारण यार्ड में रेलवे वैगनों/ट्रक से बीजी स्लेग/जिप्सम की उतराई के लिए प्रभार शामिल हैं। कृपया निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). क्या आगे की परिवहन लागत प्रहस्तन लागत में शामिल है, यदि नहीं तो ऐसी लागत को प्रचालन लागत में शामिल क्यों नहीं किया गया है।</p> <p>(ख). प्रतिदिन निकासित और प्रहस्तित किए जाने वाले वैगन और ट्रकों की संख्या।</p> <p>(ग). क्या वैगन और ट्रक लदाई प्रभार प्रहस्तन लागत में शामिल हैं, यदि नहीं तो ऐसी लागत को प्रचालन लागत में शामिल क्यों नहीं किया गया है।</p>	<p>ट्रकों की संख्या के संबंध में, यह तैनात किए गए ट्रकों के प्रकार और क्षमता पर निर्भर करता है। यह नोट किया जाए कि उपस्कर की तैनाती के लिए चयन प्रचालक पर विनिहित है।</p> <p>वैगनों की संख्या के संबंध में, 1.6 मी0 के बल्क कार्गो संचलन के थ्रुपुट के लिए यह उल्लिखित किया जाए कि 1.6 रैक प्रतिदिन परिकल्पित किया गया है।</p> <p>स्टेकयार्ड में ट्रकों पर कार्गो की उतराई/लदाई के लिए, 2 फ्रंट एंड लोडरों का घटक शामिल किया गया है। ऐसे निर्धारित प्रशुल्क में निम्नलिखित शामिल किया गया है:-</p> <p>“कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदाई अथवा उतराई प्रभार (जैसा भी मामला हो), परिवहन और भंडारण प्रभार, घाटशुल्क आदि शामिल हैं।”</p>

8. संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णय के अनुसार और हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर प्रतिसाद देने के समय, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। इसने अपने ईमेल दिनांक 28 मार्च 2010 द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरमान भी अप्रेषित किया था। संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में पत्तन द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). (क). बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू 8 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पत्तन द्वारा पहले दाखिल किए गए दो पृथक प्रस्तावों को अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए अनुमोदन मांगने के लिए इकट्ठा किया गया है।
- (ख). अल्यूमिना की औसत प्रहस्तन दर प्रस्तावित उपस्कर के निष्पादन फीचरों के आधार पर 31700 टन/दिन पुनः निर्धारित किया गया है। अन्य बल्क कार्गो के लिए, औसत प्रहस्तन दर 12600 टन/दिन परिकल्पित की गई है।
- (ग). कास्टिक सोडा को कार्गो प्रोफाइल से अलग किया गया है क्योंकि लिक्विड बर्थ के लिए वीपीटी के दूसरे प्रस्ताव में इस कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पहले से निर्धारित है।
- (ii). (क). जलयान तट प्रचालन के लिए प्रहस्तन उपस्कर में अल्यूमिना के लिए एक जलयान लोडर और बल्क कार्गो के लिए एक हारबर मोबाइल क्रेन शामिल है जैसाकि मूल प्रस्ताव में परिकल्पित किया गया है। स्टेकयार्ड में अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, अतिरिक्त दो फ्रंट एंड लोडरों को शामिल किया गया है। मूल प्रस्ताव में परिकल्पित 2 फ्रंट एंड लोडरों के विपरीत कुल 4 फ्रंट एंड लोडर प्रस्तावित किए गए हैं।
- (ख). वैगन उतराई प्रणाली की पूंजी लागत और वैगन से अल्यूमिना कार्गो प्राप्त करने के लिए सहयोगी कन्वेयर प्रणाली तथा इसे सिलोस में स्थानांतरित करना संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।
- (ग). कास्टिक सोडा के लिए उतराई आर्म हटा दिया गया है क्योंकि यह कार्गो प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित नहीं किया गया है।
- (घ). पूंजी लागत जनवरी 2010 को लागू दरों के आधार पर अधुनातित की गई है और संशोधित पूंजी लागत रु0 242.51 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (iii). सर्वोत्तम क्षमता:

संशोधित प्रहस्तन दरों और कार्गो के संशोधित हिस्से के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता 5.66 मिलियन टनों में पुनः निर्धारित की गई है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए अनुमानित प्रहस्तन दर और कार्गो का हिस्सा नीचे दिए गए हैं:-

कार्गो	कार्गो क्षमता का प्रतिशत हिस्सा	प्रहस्तन दरें (टनों में/प्रतिदिन)
अल्यूमिना	50	31700
अन्य बल्क कार्गो	50	12600

- (iv). पूंजी लागत:

अनुमानित पूंजी लागत संशोधित कर रु0 24251.33 लाख की गई है जिसका ब्योरा निम्नलिखित है:-

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित लागत (रु0 लाखों में)
क.	बर्थ की लागत	
(i).	280 मी0 बर्थ लम्बाई के निर्माण की लागत	4918.58
(ii).	बर्थ जुड़नार	180.30
(iii).	निकर्षण की लागत	1335.15
	जोड़ (क)	6434.03
ख.	सिविल ढाँचे	
(i).	बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग (संयुक्त परिसंपत्ति)	44.19
(ii).	सिलो फामर्स - 3 सं. (अल्यूमिना के लिए)	2719.10
(iii).	स्थानांतरण हाऊस - 6 सं. (अल्यूमिना के लिए)	453.18
(iv).	वैगन उतराई प्रणाली - सिविल कार्य (अल्यूमिना के लिए)	713.76
(v).	भंडारण यार्ड भवन जल आपूर्ति सीवरेज और भूमि सुधार	646.14
(vi).	वर्तमान ढांचों को गिराना और कम्पाउंड दीवार का पुनर्निर्माण	56.79
(vii).	रेलवे ट्रैक	135.96
	जोड़ (ख)	4769.12

ग.	उपस्कर लागत	
(i).	जलयान लोडर - 1 सं. (अल्यूमिना के लिए)	3217.60
(ii).	कन्वेयर प्रणाली - 1 सं. (अल्यूमिना के लिए)	3115.64
(iii).	60 टन हारबर मोबाइल क्रेन (अन्य बल्क कार्गो के लिए)	2802.71
(iv).	फ्रंट एंड लोडर - 4 सं. (अन्य बल्क कार्गो के लिए)	135.96
(v).	बिजली और लाइटिंग (संयुक्त परिसंपत्ति)	229.13
(vi).	वैगन उतराई प्रणाली (अल्यूमिना के लिए)	2698.71
	जोड़ (ग)	12199.75
घ.	सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत	848.44
	जोड़ (क+ख+ग+घ)	24251.33

नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ सकल अचल परिसंपत्तियों के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।

(v). प्रचालन लागत:

- (क). अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए प्रचालन लागत प्रत्येक कार्गो समूह के लिए तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के बेड़े के संदर्भ में अलग-से अनुमानित की गई है। समान परिसंपत्तियों जैसे बर्थ अपरन, पहुंचमार्ग, भंडारण यार्ड, और भवन की लागत कार्गो के हिस्से और बर्थ अभिग्रहण की संभावना वाले कार्गो के दिनों की संख्या के अनुपात के आधार पर अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो में 50:50 के अनुपात में प्रभाजित किए गए हैं।
- (ख). कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.4 इकाई प्रति टन के उपभोग प्रतिमानक पर विचार करते हुए अल्यूमिना के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया गया है। अंगीकृत बिजली की इकाई दर ₹0 6.20 है।
- (ग). ईंधन लागत का अनुमान 3072 घंटों के लिए एक हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा ईंधन के 70 लिटर उपभोग मानते हुए लगाया गया है। यह पारादीप पत्तन न्यास में हारबर मोबाइल क्रेन के लिए प्राधिकरण द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग के आधार पर है। ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए ₹0 38.13 प्रति लिटर की इकाई दर पर विचार किया गया है।
- (घ). मरम्मत और अनुरक्षण सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।
- (ङ). पट्टा किराया बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 में जोन I ग और X ख और IX क में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए भंडारण हेतु आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के संदर्भ में अनुमानित किया गया है और औसत पट्टा किराया अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित किया गया है। पंचवर्षीय 2003-08 के लिए जोन I ग और IX क हेतु प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार दर में उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ सुविचारित किया गया है। जोन X ख जोकि X क के समकक्ष है, में आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के लिए, पट्टा किराया डीआरए द्वारा निर्धारित भूमि का मूल्यांकन अंगीकृत करते हुए अनुमानित किया गया है, पंचवर्षीय 2003-08 के लिए और पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के अनुसार सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 6 प्रतिशत प्रतिलाभ लागू करते हुए। 2009-10 के लिए दर पर पहुंचने के लिए 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। समान क्षेत्रों के जैसे भवन पर पट्टा किराया और प्रचालनात्मक प्रयोजन बर्थ दिवसों के हिस्से के आधार पर अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के बीच समान रूपसे आबंटित किए गए हैं।
- (च). बीमा और अन्य व्यय इन दोनों कार्गो मदों के लिए अलग-से अनुमानित सकल परिसंपत्ति मूल्य पर 1 प्रतिशत अनुमानित किए गए हैं।
- (छ). अंगीकृत मूल्यहास दर सिविल परिसंपत्तियों पर 3.34 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्तियों पर 10.34 प्रतिशत है।
- (vi). बर्थ किराया सेवा के संबंध में, दिशानिर्देश अनुरक्षण प्रभार के लिए बर्थ लागत के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं।

(vii). अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) निम्नवत् है:-

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रहस्तन प्रभारों के लिए		बर्थ किराये के लिए
		अल्युमिना	अन्य बल्क	
(i).	पूँजी लागत			
	(क). सिविल	4395.56	373.57	6434.03
	(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	9146.51	3053.24	-
	(ग). विविध	677.10	171.34	-
	कुल पूँजी लागत	14219.16	3598.15	6434.03
(ii).	आरओसीई @ 16%	2275.07	575.70	1029.44
(iii).	प्रचालन लागत	2898.96	968.06	343.58
(iv).	कुल राजस्व अपेक्षा	5174.03	1543.76	1373.02

(viii). प्रहस्तन सेवा के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) निम्नवत् प्रभाजित की गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व अपेक्षा	
		अल्युमिना	अन्य बल्क कार्गो
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा (एआरआर का 96%)	4967.07	1482.02
(ii).	भंडारण प्रभार (एआरआर का 2%)	103.48	30.87
(iii).	विविध प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	103.48	30.87
	जोड़	5174.03	1543.76

(ix). समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार अल्युमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए अलग-से अनुमानित किया गया है।

(x). अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (रु0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
अल्युमिना और अन्य बल्क कार्गो ढोने वाले पोत	0.75	0.45

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्रहस्तन दर के अनुपात के आधार पर और सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए वैयक्तिक कार्गो मर्दों के हिस्से पर विचार करते हुए निर्धारित किए गए हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे दिए गए हैं:-

(दर रु0 में प्रति टन)

मद सं.	नामपद्धति	विदेशी	तटीय
1.	अल्युमिना	122.64	73.58
2.	अन्य बल्क कार्गो	95.86	57.52

(ग). भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	अल्युमिना	अन्य बल्क
(i).	निःशुल्क अवधि	5 दिन	5 दिन
(ii).	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद भंडारण प्रभार (रु0/टन/दिन में)		
	प्रथम पांच दिन	2.15	1.92
	6 से 10 दिन	3.25	2.88
	11वें दिन से आगे	4.30	3.84

- (घ). पर्यावरण और प्रबंध संबंधी सेवाओं, कार्गो की सफाई और सुरक्षा उपायों के लिए विविध प्रभार।

अल्यूमिना	2.56 प्रति टन
अन्य बल्क कार्गो	1.92 प्रति टन

9. इस मामले की परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियां और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार संबद्ध पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). जैसाकि पूर्ववर्ती भाग में बताया गया है जो वास्तविक स्थिति बताता है, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने पहले बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 में विभिन्न कार्गो जैसे अल्यूमिना, कास्टिक सोडा और बीएफ स्लेग/जिप्सम के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दो पृथक प्रस्ताव दाखिल किए थे। चूंकि परियोजना प्रत्यक्ष फीचरों (लम्बाई, बर्थ का डुबाव), कार्गो की हिस्सेदारी, सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी निवेश, प्रस्तावित इकाई दर, आदि के रूप में लगभग समान हैं और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश परियोजना-वार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना परिकल्पित नहीं करते हैं, इसलिए पत्तन को ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए मानक टर्मिनल हेतु एकसमान दरें प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। इसके अलावा, एकल बर्थ में प्रहस्तन के लिए घटकों के समूहन का उपस्कर अपेक्षा और ऐसी सुविधाओं के लिए सर्वोत्तम कार्गो हिस्से से कम होने की वजह से कई प्रस्तावित सुविधा के कम उपयोग के कारण पूंजी लागत पर महत्वपूर्ण प्रभाव देखा गया था।

हमारे कहने पर, पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्तावों की समीक्षा की है और अपने पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है। संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित सुविधाओं और समूहों में कास्टिक सोडा के प्रहस्तन को अलग रखा गया है और अल्यूमिना तथा अन्य बल्क कार्गो के अधीन घटकों को लक्ष्य किया गया है। यथा अपेक्षित, संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा परिकल्पित दोनों परियोजनाएं शामिल की गई हैं और इसलिए पहले दाखिल दोनों प्रस्तावों को बदला गया है। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 25 मार्च 2010 और इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

महापत्तन न्यासों में वीपीटी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार निर्धारित की जाने वाली अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।

- (ii). पत्तन का प्रस्ताव अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधाओं द्वारा अल्यूमिना और अर्ध-अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधाओं द्वारा अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पत्तन द्वारा परिकल्पित घटकों के प्रहस्तन के लिए कोई अलग-से प्रतिमानक निर्धारित नहीं किया गया है।

अतः पत्तन ने विशाखापत्तनम के पत्तन में प्रचालन कर रहे नेशनल अल्यूमिनियम कम्पनी लिमिटेड (नॉल्को) द्वारा विकसित वर्तमान अल्यूमिना प्रहस्तन सुविधा के आधार पर उपस्कर की तैनाती प्रस्तावित की है। अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग क्रेनों की तीन संख्या की बजाय 60 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेनों की तीन संख्या की बजाय 60 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन की 1 संख्या प्रस्तावित की है। प्रस्तावित प्रहस्तन दरें पत्तन द्वारा किए गए स्वतंत्र निर्धारण का परिणाम हैं। पत्तन ने प्रासंगिक सीमा तक बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है।

- (iii). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता द्वारा 5.66 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीएल) निर्धारित की गई है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में अल्यूमिना का हिस्सा

80 प्रतिशत अनुमानित किया गया था जिसे संशोधित प्रस्ताव में यह उद्धरित करते हुए कम करके 50 प्रतिशत किया गया है कि आखिरकार परियोजनाओं पर पहुंचने में अल्यूमिना निर्यातों को कुछ समय लगेगा। संशोधित प्रस्ताव में 50 प्रतिशत पर परिकल्पित अल्यूमिना की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा, और 50 प्रतिशत पर अन्य बल्क कार्गो प्रासंगिक उपयोक्ताओं द्वारा भेजे गए अनुमानों पर आधारित बताया गया है।

(ख). अल्यूमिना और बल्क कार्गो की लदाई के लिए प्रहस्तन दरें तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर की प्रकृति और क्षमता के विश्लेषण के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई हैं।

पत्तन ने अल्यूमिना की प्रहस्तन दर 31700 टन/दिन निर्धारित की है। वर्ष 2008-09 में पत्तन पर अर्जित अल्यूमिना की औसत प्रहस्तन दर 22324 टन प्रतिदिन बताई गई है। यह स्वीकार करना होगा कि पूर्वकाल में पत्तन द्वारा अर्जित प्रहस्तन दर पुराने/मूल्यहासित उपस्कर के संदर्भ में हो सकती है। प्रौद्योगिकी में उन्नयन बेहतर उत्पादकता स्तर ला सकता है और यह भी ध्यान में रखना होगा कि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क 30 वर्षों की समयावधि के लिए है। तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित उपस्कर के संदर्भ में वीपीटी द्वारा निर्धारित प्रहस्तन इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक शुष्क बल्क कार्गो के लिए 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और निम्नतर पार्सल आकार के पोतों के लिए 7500 टन प्रतिदिन है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग क्रेनों की तीन संख्याओं की तैनाती के संदर्भ में है। 30000 टन के पार्सल आकार के पोत के लिए और 60 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन के संदर्भ में पत्तन द्वारा निर्धारित अन्य बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 12600 टन प्रतिदिन है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पारादीप पत्तन न्यास में 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 12500 टन प्रतिदिन है। तथापि, वीपीटी ने उनके द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दर की विस्तृत गणना भेजी है। वीपीटी द्वारा भेजे गए विश्लेषण के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12600 टन प्रतिदिन की प्रस्तावित प्रहस्तन दर इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(ग). प्रस्तावित प्रहस्तन दरों और घटकों की हिस्सेदारी पर, टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 5659325 एमटीपीए परिगणित होती है जिसमें से 4049675 एमटीपीए अल्यूमिना से संबंधित है और 1609650 एमटीपीए अन्य बल्क कार्गो के लिए है। हमारे विश्लेषण में, सर्वोत्तम क्षमता बिना कोई पूर्णांकित किए सुविचारित की गई है।

(iv). पूंजी लागत:

(क). संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु0 242.51 करोड़ है जिसमें से रु0 64.34 करोड़ बर्थिंग गतिविधि और रु0 178.17 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित है।

वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदें कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित बृहत् संकेत सूची का अनुसरण करती है। उसके अलावा पत्तन ने मदें जैसे सिलो फार्म (3 सं.) शामिल की है जोकि अल्यूमिना के भंडारण के लिए अपेक्षित है।

बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत में बर्थ जुड़नार सहित बर्थ के निर्माण के लिए रु0 50.99 करोड़ और निकर्षण के लिए रु0 13.35 करोड़ शामिल हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन द्वारा लगाए गए सिविल लागत के अनुमानों पर विश्वास करने की अपेक्षा करते हैं।

(ख). उपस्कर के संदर्भ में, जैसाकि पहले उल्लिखित किया गया है, पत्तन ने सिर्फ अल्यूमिना के प्रहस्तन के लिए 1 शिप लोडर, कन्चेयरों, वैगन उतराई प्रणाली पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अभियंत्रिकृत अल्यूमिना प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी अतिरिक्त मानकों के अभाव में, प्रस्तावित उपस्कर मै0 नॉल्को द्वारा प्रस्तुत वर्तमान सुविधाओं पर आधारित हैं। संयोगवश, अधिकांश मदें कोयले के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए निर्धारित मानक सूची से मेल खाते हैं। पत्तन ने कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 सं. के विपरीत एक शिप लोडर की तैनाती का प्रस्ताव किया

है। स्वीकार करते हुए कि अल्यूमिना की हिस्सेदारी 50 प्रतिशत परिकल्पित की गई है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित शिप लोडर की संख्या और अन्य प्रहस्तन सुविधाएं स्वीकृत की गई हैं। सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने में सुविचारित अल्यूमिना की प्रहस्तन दर 31700 टन/दिन एक जलयान लोडर की गणना के संदर्भ में है। अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, पत्तन द्वारा 60 टन क्षमता की 1 हारबर मोबाइल क्रेन और 4 फ्रंट एंड लोडर प्रस्तावित किए गए हैं।

सिविल लागत अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो दोनों के लिए हैं, जैसे बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग, भंडारण यार्ड, भवन, जल आपूर्ति और सीवरेज, वर्तमान ढांचे को गिराना और कम्पाउंड दीवार का पुनर्निर्माण, भूमि सुधार और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर के अधीन क्षेत्र अल्यूमिनेशन सहित बिजली और लाइटिंग की लागत बर्थ दिवसों के रूप में कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर दो प्रमुख कार्गो समूहों के बीच 50:50 के अनुपात में आबंटित किए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा अंगीकृत पहुंचमार्ग उपयुक्त पाया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को प्रभावित करने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर जरूरी समायोजन करे। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं में से किसी ने भी वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य और उपस्कर पर कोई आपत्ति नहीं की थी सिवाय मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 द्वारा उठाए गए कुछ बिन्दु जिन्हें इसके पूर्ववर्ती प्रस्तावों में संशोधन करते समय पत्तन द्वारा संबोधित किया गया था। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से फ्रंट एंड लोडरों की संख्या में संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है।

- (ग). दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल जहां अन्य शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तित किए जाने की संभावना है, के लिए 3 फ्रंट एंड लोडरों की तैनाती परिकल्पित की थी। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने यह कहते हुए दो अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडरों का प्रस्ताव किया है कि बर्थ साइड में 2 सं. अपेक्षित हैं और अन्य दो ट्रकों पर कार्गो की उतराई/लदाई के लिए स्टेक यार्ड में प्रस्तावित है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य बल्क का हिस्सा जो फ्रंट एंड लोडर की सेवाएं प्राप्त करेगा, 5.66 मिलियन टन प्रति वर्ष की कुल सर्वोत्तम क्षमता का 1.61 मिलियन टन प्रति वर्ष है। बर्थ दिवसों की संख्या के रूप में इसे 6132 दिनों पर अनुमानित कुल बर्थ अभिग्रहण के 3066 दिनों पर परिगणित किया है स्वीकार करते हुए कि यह कार्गो कुल बर्थ दिवसों का केवल 50 प्रतिशत उपयोग करेगा, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से अधिक अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर की तैनाती उपयुक्त प्रतीत नहीं होती है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा हमारे आदेश सं. टीएएमपी/39/2008-वीपीटी दिनांक 18 फरवरी 2009 द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित केवल दो फ्रंट एंड लोडरों को स्वीकार किया गया था। इसलिए, पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं हैं जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक स्तर से विपथन की मांग करे। इस विश्लेषण में, 3 सं. फ्रंट एंड लोडरों की तैनाती पर विचार किया गया है।
- (घ). विविध पूंजी लागत सिविल तथा उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित की गई है जोकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (ड). पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान जनवरी 2010 का लागू दरों के आधार पर अधुनातित किए गए हैं। पत्तन ने बताया है कि प्रचलित बाजार दरें/कोटेशनों पर उन मदों के लिए विचार किया गया है जहां सिविल कार्गो के मामले में वीपीटी दर अनुसूची में दरें उपलब्ध नहीं है। वीपीटी ने बर्थ की लागत, जलयान लोडर के लिए बजटीय कोटेशन, आदि के संदर्भ में पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि भेजे हैं। पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान किसी अपेक्षा का ध्यान रखने के लिए आकस्मिकताओं के प्रावधान के साथ हैं जिन्हें अनुमानों कार्य करार

कर और पर्यवेक्षण लागत में परिकल्पित में नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा अनुमानित पूंजी लागत फ्रंट एंड लोडर की पूंजी लागत में संशोधन के अधीन सुविचारित की गई है जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है। संशोधित कुल पूंजी लागत वीपीटी द्वारा अनुमानित रु0 24251.33 लाख के विपरीत रु0 24215.65 लाख है।

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है।

(vi). प्रचालन लागत:

(क). अल्यूमिना के प्रहस्तन के लिए बिजली लागत बिजली उपभोग के 1.4 इकाईयां प्रति टन के लिए अनुमानित की गई हैं। पत्तन द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित उपभोग प्रतिमानक के अनुसार हैं। स्वीकार करते हुए कि अल्यूमिना के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए परिकल्पित सुविधा में उपस्कर शामिल हैं जोकि अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली में बहुत ज्यादा समान हैं, वीपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग सुविचारित किया गया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु0 6.20 है और पत्तन ने पुष्टि की है कि यह पत्तन द्वारा प्रोद्भूत बिजली की प्रचलित इकाई लागत पर आधारित है। अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए दिसम्बर 2009 में पहले निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी बिजली की इकाई दर पत्तन द्वारा निर्दिष्ट रु0 6.20 पर भी विचार किया गया था।

(ख). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन का उपभोग प्रतिमानक लफिंग क्रनों की 3 सं. के प्रचालन के संदर्भ में है। चूंकि वीपीटी ने अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक मोबाइल हारबर क्रन (एमएचसी) की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसलिए इसने हारबर मोबाइल क्रन द्वारा 70 लिटर ईंधन उपभोग का अनुमान लगाते हुए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग पारादीप पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में 100 टन हारबर मोबाइल क्रन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत ईंधन उपभोग से मेल खाता है। फ्रंट एंड लोडर के लिए, पत्तन ने 12 लिटर/घंटा का ईंधन उपभोग अंगीकृत किया है जोकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देश ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन लागत अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अनुमानित बर्थ दिवसों की संख्या के आधार पर 3072 घंटों के लिए है। हमारी गणना के आधार पर, बर्थ दिवसों की संख्या 3066 परिगणित होती है जोकि ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है।

ईंधन की इकाई दर वीपीटी द्वारा सुविचारित रु0 38.13 प्रति लिटर के विपरीत इस मामले में विश्लेषण के समय प्रचलित रु0 38.90 में अधुनातित की गई है।

(ग). बहुउद्देशीय कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सिविल लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर और बिजली उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित किया गया है। बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(घ). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से परिकल्पित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।

(ङ). अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाए। पट्टा किराया बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-8 में परिकल्पित परियोजना के लिए जोन IXक में आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ भंडारण क्षेत्र और बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 के लिए जोन 1ग और जोन X ख में आंशिक रूप से आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 27 एकड़ के लिए औसत पट्टा किराया के आधार पर पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। हालांकि पट्टा किराये प्रासंगिक जोन जहां उन्हें भूखंड आबंटित किए जाते हैं, के लिए लागू दर के आधार पर प्रचालक से वसूल किए जाएंगे, परंतु यह संभव

नहीं है कि केवल पट्टा किरायों में भिन्नता के कारण से विभिन्न परियोजनाओं में प्रहस्तित समान कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की जाएं। भावी बोलीदाताओं द्वारा बोली लगाए जाने के समय वैयक्तिक परियोजना का ध्यान रखा जाना चाहिए।

यह उल्लेखनीय है कि पश्चिम घाट (डब्ल्यूक्यू 6) में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, पट्टा किराया सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि के साथ पंचवर्षीय 2003-08 के लिए जोन VIII के लिए अनुमोदित रु0 76.20 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष की इकाई दर के आधार पर अनुमानित किया गया था। स्वीकार करते हुए कि अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित बर्थ पश्चिमी घाट में है और यह भी स्वीकार करते हुए कि जोन IX क के लिए पट्टा किराये की इकाई दर रु0 78 प्रति वर्ग गज प्रति वर्ष बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल जो पश्चिम घाट में ही है के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित इकाई दर के करीब है, विश्लेषण में पट्टा किराया सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार वार्षिक वृद्धि के साथ रु0 78 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष पर जोन IX क के लिए आधार पट्टा किराया लेते हुए सुविचारित किया गया है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी दिनांक 22 अप्रैल 2008 द्वारा अनुमोदित वीपीटी भूखंडों के लिए पट्टा किराया पंचवर्षीय 2003-08 से संबंधित है। अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इसे पूर्ववर्ती प्रस्तावों पर कार्यवाही करते समय, पत्तन ने निवेदन किया था कि पंचवर्षीय 2008-13 के लिए पट्टा किरायों के संशोधन के लए प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जा सकता क्योंकि अपनाई जा रही प्रक्रिया के अनुसार जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) द्वारा भूमि मूल्यांकनों का निर्धारण प्रतीक्षित है। सरकार के निर्देशों के अनुसार समयबद्ध तरीके से पत्तन परियोजनाओं को कार्यान्वित करने की तात्कालिकता को मितिगेट करने के लिए वीपीटी ने जोन IX क में आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के संदर्भ में भूमि प्रबंधन पर दिनांक 8 मार्च 2004 के सरकारी नीति दिशानिर्देशों में दिए गए अनुसार 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि करते हुए अंगीकृत की है। वीपीटी द्वारा उद्धरित कारणों से वीपीटी द्वारा अनुमानित पट्टा किराया महापत्तन की भूमि नीति पर सरकार द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्तमान पट्टा किराये पर आधारित है, स्वीकार किया गया है। यही दृष्टिकोण वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर लिविड कार्गो टर्मिनल, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल और अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित किया गया था।

यदि पंचवर्षीय 2008-13 के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित उर्वरक प्रहस्तन गतिविधि के लिए आरएफपी के जारी किए जाने से पहले प्रभावी किया जाता है तो पत्तन इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(vii). दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत की अपेक्षा करते हैं।

वीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण संबंधी कुल पूंजी लागत पर बीमा 1 प्रतिशत की दर से और मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण भी मूल्यहासित होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय यह स्थिति स्वीकार की गई थी और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए बीमा और मूल्यहास की लागत पर विचार किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत और मूल्यहास लागत के तत्व पर विचार किया गया था। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि व्यय की ऐसी किसी मद विशेष पर निर्णय ले सके जो अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकलित करते समय शामिल किए जाने पर विचार किया जाता है जिनके लिए प्रतिमानक दिशानिर्देशों में स्पष्ट नहीं किए गए हैं।

(viii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-I रूप में संलग्न की गई है।

(क). कुल राजस्व अपेक्षा प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 5174.03 लाख के विपरीत अल्यूमिना के लिए कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु0 5133.13 लाख पर अनुमानित किया गया है। बल्क और अन्य कार्गो के लिए, कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा वीपीटी द्वारा अनुमानित रु0 1543.76 लाख के विपरीत रु0 1436.31 लाख पर अनुमानित की गई है।

(ख). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किया जाए, 5 प्रतिशत भंडारण प्रभार के लिए और 5 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए प्रभाजित किया जाए।

इसके विपरीत, वीपीटी ने प्रहस्तन प्रभार संबंधी अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 96 प्रतिशत, भंडारण प्रभार से 2 प्रतिशत और विविध प्रभार से 2 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तीन प्रशुल्क मदों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन स्वीकार किया गया है। संयोगवश, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, इस प्राधिकरण ने वीपीटी द्वारा दिए गए कारणों से प्रहस्तन प्रभार संबंधी निर्धारित 96 प्रतिशत राजस्व और भंडारण तथा विविध प्रभार के प्रत्येक 2 प्रतिशत का प्रभाजन स्वीकृत किया था। अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकृत राजस्व प्रभाजन भी इस स्तर के करीब है।

(ग). अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि तीन शीर्षों के अधीन और सर्वोत्तम क्षमता में हिस्सेदारी के संदर्भ में इन कार्गो समूहों के प्रत्येक के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति की जा सके।

(घ). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के अलावा) और सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक तटीय पोतों के लिए निर्धारित किए जाते हैं। प्रहस्तित किए जाने वाले अल्यूमिना कार्गो की संपूर्ण क्षमता विदेशी बताई गई है और प्रासंगिक कार्गो क्षमता के 10 प्रतिशत अन्य बल्क कार्गो के संदर्भ में तटीय साधनों द्वारा संभावित है। बर्थ किराये और कार्गो प्रहस्तन प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा तटीय कार्गो के लिए लागू रियायत के प्रभाव पर विचार करने के बाद निर्धारित की गई है।

(ङ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर विदेशी संचलन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 122.64 और रु0 95.86 प्रति टन के विपरीत रु0 121.68 प्रति टन और रु0 89.23 प्रति टन परिगणित किया गया है।

(च). वीपीटी ने यह उल्लेख करने के लिए प्रावधान प्रस्तावित किया है कि समेकित प्रहस्तन प्रभारों में (i). नौभरण सहित पोत से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक इसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/वैगनों पर लदाई और (ii). स्टेकयार्ड में ट्रकों/वैगनों से कार्गो की उतराई, अन्य शुष्क बल्क और अल्यूमिना के मामले में 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु को कार्गो का स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई शामिल है।

इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो, और सभी अन्य विविध प्रभार जो दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं।

- (छ). प्रस्तावित दरमान में, वीपीटी ने अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो (आयात/निर्यात दोनों) के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है।

75000 टन पर निर्धारित तीन सिलोस की भंडारण क्षमता के आधार पर, 10 दिन का औसत विराम समय और सिलोस में प्राप्त संभावित कार्गो और निर्यात के लिए प्रेषण, वीपीटी ने अल्यूमिना की कुल कार्गो क्षमता का 24 प्रतिशत निर्धारित किया है जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इसी प्रकार, अन्य बल्क कार्गो के लिए पत्तन ने 20 प्रतिशत कार्गो का अनुमान लगाया है जो आयात/निर्यात दोनों के लिए 10 दिन के औसत विराम समय का अनुमान लगाते हुए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इसने अनुमान के समर्थन में गणना भेजी है। इसने प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर अल्यूमिना हेतु 2.15 प्रति टन प्रतिदिन और अन्य बल्क कार्गो के लिए रु0 1.92 प्रति टन प्रतिदिन प्रस्तावित किया है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए, प्रस्तावित दर आधार स्लैब के लिए प्रस्तावित दर के क्रमशः डेढ़ और दो गुना है।

संशोधित वार्षिक राजस्व में संशोधन के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा अंगीकृत स्लैब ढांचे को दरमान में रखते हुए बिना बदलाव के संशोधित किया गया है।

परिणामस्वरूप, अल्यूमिना के लिए भंडारण प्रभार प्रथम स्लैब के लिए रु0 2.11 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग और अन्य बल्क कार्गो के लिए रु0 1.78 प्रति टन प्रतिदिन किया गया है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें वीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए निर्धारित की गई हैं।

- (ज). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा अल्यूमिना के लिए रु0 2.55 प्रति टन और अन्य बल्क कार्गो के लिए रु0 1.78 निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में विविध सेवाएं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय आदि शामिल हैं।

- (झ). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित स्तरपर रु0 1373.02 लाख अनुमानित की गई है।

वीपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए रुपया रूप में बर्थ किराया रु0 0.75 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। वीपीटी ने पूर्व-निर्धारित बर्थ किराये पर पहुंचने के समय 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय पोतों पर लागू रियायत के प्रभाव पर विचार किया है। दो प्रमुख कार्गो समूहों के लिए बर्थ दिवसों की संख्या वीपीटी द्वारा अनुमानित 6144 दिनों के विपरीत हमारी गणना के अनुसार 6132 दिन होते हैं। इस संशोधन के अधीन, विदेशी पोत के लिए बर्थ किराया दर रु0 0.74 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है।

केवल रुपया रूप में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए वीपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय लिया गया है। रुपया मूल्यवर्गित बर्थ किराये के लिए वीपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (ix). कुछ सामान्य शब्दावलियों जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सप्ताह की परिभाषा प्रासंगिक नहीं होगी और इसलिए इसे हटा दिया गया है।

- (x). 2005 के दिशानिर्देशों विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार का प्रोद्भूत नहीं होना जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो, आदि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।
- (xi). वीपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जोकि पत्तन और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारण के अनुसार है।
- (xii). वीपीटी विनिर्दिष्ट अवधि के बाद पोत के अतिविराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए इसके दरमान में निर्धारित प्रावधानों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है बशर्ते बर्थ के लिए डिमांड हो और उतराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने के बाद बर्थ को खाली करने के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा 10 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो। यह वीपीटी के दरमान में निर्धारित वर्तमान प्रावधान है। दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए ऐसा ही प्रावधान वीपीटी में दूसरे प्रचालन कर रहे दूसरे बीओटी प्रचालक विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के दरमान में और वीपीटी में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित किया गया है। स्वीकार करते हुए कि बर्थ पत्तन/प्रचालक का संसाधन है और इसे सर्वोत्तम रूप में उपयोग किए जाने की जरूरत है, इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए प्रावधान शामिल किया गया है।

पत्तन ने एक शर्त प्रस्तावित की है कि ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए किराया प्रभारों के लिए दर और शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों और वीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएंगी। यह विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क मामले में अनुमोदित निर्धारण के अनुसार है।

- (xiii). स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित किया गया है।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन, वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 6 इस स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

11.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करना होगा।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

11.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अनुबंध-II रूप में संलग्न अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अल्युमिना और अन्य बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I सर्वोत्तम क्षमता			
(i) सर्वोत्तम घाट क्षमता			
(क)	निम्निल कार्गो मर्दों की क्षमता की हिस्सेदारी		
	अल्युमिना की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी ((एस1)	50%	50%
	अन्य बल्क कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी ((एस2)	50%	50%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)		
	- अल्युमिना ढोने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी1)	31700	31700
	- अन्य बल्क कार्गो ढोने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी2)	12600	12600
(ग)	घाट क्षमता		
	अल्युमिना		4049675
	अन्य बल्क कार्गो		1609650
(घ)	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता = $0.7*((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3))*365$	5659325	5659325
	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता मिलियन टनों में/वार्षिक	5.66	5.66
II पूंजी लागत			
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	₹ लाखों में	₹ लाखों में
(i). सिविल लागत			
(क). अल्युमिना			
	- सिलो फार्म (3 सं.)	2719.10	2719.10
	- स्थानांतरण हाऊस (6से)	453.18	453.18
	- उत्तराई प्रणाली के लिए रेलवे ट्रैक	135.95	135.95
	- बैगन उत्तराई प्रणाली	713.76	713.76
	- अन्य सिविल परिसंपत्तियों जैसे बर्थ अपरन पहुंचमार्ग, मंडारण यार्ड, विल्डिंग, मृमि सुधार, सीवरेज, जल आपूर्ति (अल्युमिना को 50 प्रतिशत आवंटित)	373.57	373.57
	उपजोड़ (क)	4395.56	4395.56
(ख). अन्य बल्क कार्गो			
	- बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग (50%)	22.09	22.09
	- मंडारण यार्ड, विल्डिंग, जल आपूर्ति और सीवरेज (50%)	27.58	27.58
	- मौजूदा ढांचे को गिराना और कम्पाऊंड दीवार का पुनर्निर्माण (50%)	28.40	28.40
	- मृमि सुधार (50%)	295.50	295.50
	उपजोड़ (ख)	373.56	373.56
	कुल सिविल लागत (क+ख)	4769.12	4769.12
(ii). उपस्कर लागत			
(क). अल्युमिना			
	- जलयान लॉडर (1 सं.)	3217.60	3217.60
	- कन्वेयर	3115.64	3115.64
	- बैगन उत्तराई प्रणाली	2698.71	2698.71
	- बिजली और लाइटिंग क्षेत्र अल्युमिनेशन सहित (50%)	114.56	114.56
	उपजोड़ (क)	9146.51	9146.51
(ख). अन्य बल्क कार्गो			
	- हारबर मोबाइल क्रेन (60 टन - 1 संख्या)	2802.71	2802.71
	- फ्रंट एंड लोडर / डोजर (वीपीटी द्वारा 4 सं.) (हमारे विश्लेषण में सुविचारित तीन संख्याएं)	135.96	101.97
	- बिजली और लाइटिंग क्षेत्र अल्युमिनेशन सहित (50%)	114.57	114.57
	उपजोड़ (ख)	3053.24	3019.25
	कुल उपस्कर लागत (क+ख)	12199.75	12165.76
(iii). विधि			
	- अल्युमिना के लिए सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5%	677.10	677.10
	- अन्य बल्क कार्गो के लिए सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5%	171.34	169.64
	उपजोड़ (iii)	848.44	846.74
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii + iii)	17817.30	17781.62
ख.	बर्थ किराया गतिविधि		
	- बर्थ का निर्माण बर्थ जुड़नारों सहित	5098.88	5098.88
	- निकर्षण की लागत	1335.15	1335.15
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	6434.03	6434.03
	कुल पूंजी लागत (क+ख)	24251.33	24215.65

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत	अनुमान (₹ लाखों में)	अनुमान (₹ लाखों में)
	(i) अल्पमिना के लिए		
	(क). बिजली लागत (1.4 इकाई/घंटा प्रति टन * ₹ 6.20 प्रति इकाई * 40.5 लाख टन)	351.54	351.51
	(ख). मरम्मत और अनुसंधान		
	- सिविल लागत (सिविल लागत पर 1 प्रतिशत)	43.96	43.96
	- अनियंत्रित और बिजली उपस्कर पुर्जा सहित (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	457.33	457.33
	(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	142.19	142.19
	(घ). मूल्यहास		
	- सिविल कार्य @ 3.34%	146.81	146.81
	- अनियंत्रित कार्य @ 10.34%	945.75	945.75
	(ङ). लाइसेंस शुल्क	100.43	59.55
	(च). वेतनों और उपरिचयों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	710.96	710.96
	कुल प्रचालन लागत	2898.96	2858.06
	(ii). अन्य बल्क कार्गो के लिए		
	(क). ईंधन		
	- 1 हारबर मोबाइल क्रेन के लिए - 3072 घंटे * 70 लि० * ₹ 38.13 / लिटर। हमारी गणना में इकाई दर अनुमानित कर ₹ 3890 / लिटर और 3066 घंटों के लिए परिकल्पित की गई है।	81.99	83.49
	- 4 फ्रंट एंड लोडर के लिए - 3072 घंटे * 12 लि० * ₹ 38.13 / लिटर। हमारी गणना में इकाई दर अनुमानित कर ₹ 38.90 / लिटर और 3066 घंटों के लिए 3 फ्रंट एंड लोडरों के लिए अनुमानित किया गया है।	56.22	42.94
	(ख). मरम्मत और अनुसंधान		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	3.74	3.74
	- अनियंत्रित और बिजली उपस्कर पुर्जा सहित (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	152.67	150.96
	(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	35.98	35.62
	(घ). मूल्यहास		
	- सिविल कार्य @ 3.34%	12.48	12.48
	- अनियंत्रित कार्य @ 10.34%	315.71	312.19
	(ङ). लाइसेंस शुल्क	129.38	46.79
	(च). वेतनों और उपरिचयों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	179.91	178.12
	कुल प्रचालन लागत	968.06	866.32
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा और अपफ्रंट प्रशुल्क		
	क. अल्पमिना के लिए		
	(i). अनुमानित राजस्व अपेक्षा		
	(क). कुल प्रचालन लागत	2898.96	2858.06
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	2275.07	2275.07
	(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	5174.03	5133.13
	(ii). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 96 प्रतिशत)	4967.07	4927.80
	(ख). मंडारण प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	103.48	102.66
	(ग). विविध प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	103.48	102.66
	(घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	5174.03	5133.13
	(iii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	4967.07	4927.80
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	40.50	40.50
	- समेकित प्रहस्तन प्रभार ₹ 0 प्रति टन (विदेशी)	122.64	121.68
	(ख). मंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	103.48	102.66
	- मंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का %	24%	24%
	- मंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (लाख टन)	9.72	9.72
	(i) निःशुल्क अवधि	5 days	5 days
	(ii) मंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)	₹ प्रति टन प्रतिदिन क्षमता उरका नाम	₹ प्रति टन प्रतिदिन क्षमता उरका नाम
	- प्रथम पांच दिन	2.15	2.11
	- 6वें दिन से 10वें दिन	3.25	3.17
	- 11वें दिन से आगे	4.30	4.22
	(ग). विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹ लाखों में)	103.48	102.66
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	40.50	40.50
	- विविध प्रभार ₹ 0 प्रति टन	2.56	2.55

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
ख.	अन्य बल्क कार्गो के लिए		
(i).	अनुमानित राजस्व अपेक्षा		
	(क) कुल प्रचालन लागत	968.06	866.32
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	575.70	569.99
	(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	1543.76	1436.31
(ii).	राजस्व अपेक्षा का प्रमाजन		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 96 प्रतिशत)	1482.02	1378.87
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	30.87	28.72
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	30.87	28.72
	(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	1543.76	1436.31
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	1482.02	1378.87
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	16.10	16.10
	- समेकित प्रहस्तन प्रभार ₹0 प्रति टन (विदेशी)	95.86	89.23
	- समेकित प्रहस्तन प्रभार ₹0 प्रति टन (तटीय)	57.52	53.54
	(ख) भंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	30.87	28.72
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का %	20%	20%
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (लाख टन)	3.22	3.22
	(i) निःशुल्क अवधि (आयात/निर्मात)	5 days	5 days
	(ii) भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम पांच दिन	1.92	1.78
	- 6वें दिन से 10वें दिन	2.88	2.67
	- 11वें दिन से आगे	3.83	3.56
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	30.87	28.72
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	16.10	16.10
	- विविध प्रभार ₹0 प्रति टन	1.92	1.78
ग.	बर्ध किराया प्रभार		
(i).	राजस्व अपेक्षा	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)
	(क) मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार (बर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	64.34	64.34
	(ख) मूल्यहास	214.90	214.90
	(ग) बीमा (बर्ध किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	64.34	64.34
	उपजोड़ (i)	343.58	343.58
(ii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	1029.44	1029.44
	बर्धिंग सेवकों से कुल राजस्व अपेक्षा (i + ii)	1373.02	1373.02
	बर्ध किराया प्रभार		
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹0 में	0.75	0.74
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹0 में	0.45	0.45

बर्ध किराया गणना

क्र.सं.	विवरण	अव्युक्ति	अन्य बल्क कार्गो	जोड़
i.	औसत डीइव्यूटी			
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	31700	12600	
iii.	औसत जीआरटी	39000	22000	
iv.	औसत घासल आकार	60000	30000	
v.	प्रहस्तित किए जाने के लिए समावित टनभार	4049675	1609650	5659325
vi.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (v / ii)	128	128	255.5
vii.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (vi)}	3066	3066	6132
viii.	प्रत्याशित पोतों की संख्या (v/iv)	67	54	122
ix.	कुल जीआरटी घंटे	119574000	67452000	0
x.	राजस्व अपेक्षा			1373.02
xi.	बर्ध किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)			
	बर्ध किराया - तटीय पोत			
	विदेशी / तटीय पोत दर के लिए गणना			
	$180280800x + 6745200 * 0.6x =$			1373.02
	$180280800x + 4047120x =$			1373.02
	X = विदेशगामी पोत दर			0.74
	तटीय पोत दर = $0.6 X$ विदेशगामी पोत दर			0.45

अन्य बल्क कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभार की गणना

विदेशी कार्गो (टनों में)	
अन्य बल्क कार्गो का 90%	1448685
तटीय कार्गो (टनों में) (अन्य बल्क कार्गो का 10%)	160965
कुल क्षमता (टनों में)	1609650
प्रहस्तन प्रभार से राजस्व अपेक्षा (₹0 में)	137,886,972
विदेशी कार्गो के लिए दर कहे	x
$1448685 x + 160965 * 0.6x =$	137,886,972
$1448685 x + 96579x =$	137,886,972
$1545264x =$	137,886,972
X =	89.23
विदेशी कार्गो के लिए दर (₹0 प्रति टन में)	89.23
तटीय कार्गो के लिए दर (₹0 प्रति टन में)	35.95

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

डीबीएफओटी बर्थों पर डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू 8 बर्थों में प्रहस्तित किए जाने वाले अल्यूमिना, अन्य शुष्क बल्क कार्गो अर्थात बीएफ स्लेग, जिप्सम और ग्रेन्युलेटेड स्लेग आदि के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (iii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं तथा ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
(ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपया में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (iv). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (v). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में कोई और बदलाव किए जाने की अधिसूचना देते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार

2.1. बर्थ किराये की अनुसूची

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (₹0 में)	तटीय पोत (₹0 में)
1.	अल्यूमिना और अन्य शुष्क बल्क कार्गो ढोने वाले पोत	0.74	0.45

2.2. पोत के अतिविराम के लिए दंडात्मक बर्थ किराया:

- (i). नीचे (ii) में उल्लिखित विनिर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ के अभिग्रहण के लिए पोत के अतिविराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा सामान्य लागू बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा, बशर्ते बर्थ के लिए डिमांड हो और बीओटी प्रचालक अथवा इसके प्राधिकृत कर्मचारियों द्वारा उतराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने के 10 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो।
- (ii). निम्नलिखित अवधि के लिए बिना दंड आकर्षित किए कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण के लिए पोत को अनुमति होगी:-
- | | |
|--|--|
| (क). बाजों के माध्यम से बंकरों को लेते हुए पोत | 8 घंटे |
| (ख). बाजों के माध्यम से जल को लेते हुए पोत | 12 घंटे (पोत के समीप बाजों को खड़ा किए जाने के समय से) |
| (ग). बंकरों के माध्यम से जल को लेते हुए पोत | 08 घंटे |
| (घ). सभी अन्य मामलों में | 07 घंटे |

बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (i). बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए समय पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।

- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
 (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
 (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।
 “झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए माँग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।
- (iv). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (v). ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभार:
 ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(1).	अल्यूमिना	प्रति मीट्रिक टन	121.68	73.01
(2).	अन्य शुष्क बल्क	प्रति मीट्रिक टन	89.23	53.54

टिप्पणियाँ:

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) नौभरण सहित पोत से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/वैगनों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों/वैगनों से कार्गो की उतराई, अन्य शुष्क बल्क और अल्यूमिना के मामले में 5 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, कार्गो का लदाई प्वाइंट पर स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

4. भंडारण प्रभार:

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होगा:-

(क). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/प्रति दिन)

विवरण	दर ₹0 में प्रति टन प्रतिदिन	
	अल्यूमिना	अन्य शुष्क बल्क
निःशुल्क अवधि	5 days	5 days
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन	2.11	1.78
निःशुल्क अवधि के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	3.17	2.67
10वें दिन के बाद	4.22	3.56

टिप्पणियाँ:

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनलों के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में माल की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी।
- (iii). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
- (iv). उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार:

विवरण	दर ₹0 में प्रति टन प्रति दिन	
	अल्यूमिना	अन्य शुष्क बल्क
	2.55	1.78

सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए समेकित प्रभार।

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

* * * *