

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 160

नई दिल्ली ,

25 अगस्त 2009

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला सं. टीएएमपी/7/2008-वीसीटीपीएल**

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

**आदेश**  
**(जुलाई, 2009 के 28वें दिन पारित)**

यह मामला विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. वीसीटीपीएल का दरमान 31 मार्च 2007 तक की वैधता अवधि के साथ पिछली बार अगस्त, 2005 में संशोधित किया गया था।
- 2.2. तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2007-08 के लागत अनुमानों के साथ फरवरी, 2007 में प्रस्ताव दाखिल किया था और अनुरोध किया था कि मौजूदा दरमान को और एक वर्ष अर्थात् 2007-08 के लिए जारी रखा जाए। वर्ष 2007-08 की लागत स्थिति की प्राथमिक संवीक्षा के पश्चात, इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान को वर्ष 2007-08 के लिए जारी रखने की अनुमति देते हुए 28 जून 2007 को एक आदेश पारित किया था। दरमान की वैधता 31 मार्च, 2008 तक निर्धारित की गई थी।
- 2.3. वीसीटीपीएल ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव फरवरी 2008 में दाखिल किया था। परामर्श प्रक्रिया, प्रस्ताव की संवीक्षा, संयुक्त सुनवाई के निर्धारण आदि में लगने वाले समय को स्वीकार करते हुए, वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता कुछ समय के लिए विस्तारित की गई थी। इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 103 द्वारा 20 जून 2009 को अधिसूचित अपने 17 जून 2009 को पारित आदेश द्वारा इसके दरमान की वैधता 30 अप्रैल 2009 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव के अंतिम निपटान तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की थी।
- 3.1. वीसीटीपीएल के प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-
- (i). पिछले दो वर्षों में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात और वर्ष 2007-08 में और अनुवर्ती दो वर्षों में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

वित्तीय वर्ष	थ्रुपुट (टीईयू)	पिछले वर्ष में वृद्धि %
2005-06 (वास्तविक)	47276	0.93%
2006-07 (वास्तविक)	55769	17.97%
2007-08 (अनुमान)	69225	24.12%
2008-09 (अनुमान)	1,00,000	44.46%
2009-10 (अनुमान)	1,33,000	33.00%
2010-11 (अनुमान)	1,60,000	20.30%

- (ii). लाइसेंस करार के अनुसार, वीसीटीपीएल से अपेक्षा की गई है कि जब 1,00,000 टीईयू का थ्रुपुट अर्जित किया जाता है तो क्रेनों और अन्य परिसंपत्तियों के अधिग्रहण द्वारा विस्तार किया जाए। चूंकि इसे उम्मीद है कि वर्ष 2008-09 के दौरान इस लक्ष्य को पार कर लेगा, इसलिए इसने निम्नलिखित मुख्य निवेश प्रस्तावित किए हैं:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	परिसंपत्ति	वर्ष		
		2008-09	2009-10	2010-11
1.	अतिरिक्त भंडारण यार्ड	150.00	0	0
2.	गेट कॉम्प्लेक्स एक्स. (अतिरिक्त स्टाफ के लिए कार्यालय स्थान)	74.00	0	0
3.	वर्कशाप	0	400.00	0
4.	स्यंत्र और मशीनरी	39.50	0	0
5.	आरएमक्यूसी (2 सं.)	0	6182.40	0
6.	आरटीजीसी (4 सं.)	0	2592.00	0
7.	आईटी	80.60	225.00	0

8.	प्रशासनिक भवन	0	0	500.00
	जोड़	<b>344.10</b>	<b>9399.40</b>	<b>500.00</b>

(iii). वीसीटीपीएल ने 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार दूसरे उच्चतम बोली मूल्य की सीमा तक रॉयल्टी के पास-थू का दावा किया है।

(iv). वीसीटीपीएल द्वारा (कुशलता लाभ के कारण बचतों की गणना करने से पहले) तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शाए गए वर्ष 2005 में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर निवल अधिशेष/घाटा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11
1.	प्रचालन आय	2761.36	3669.01	4431.27
2.	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ के बाद	1.54	-1131.00	-1051.34
3.	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	0.06%	-30.83%	-23.73%

(v). लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता के कारण लागत बचतें नीचे दी गई हैं:-

क्र. सं.	वर्ष	रु० लाखों में
1.	2006-07	29.55
2.	2007-08	49.34
3.	2008-09	84.72
4.	2009-10	129.71
5.	2010-11	171.34

(vi). प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन:

क्र. सं.	वर्ष	प्रस्तावित वृद्धि %
(i).	समेकित प्रहस्तन दर	
	(क). 2008-09	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं
	(ख). 2009-10 & 2010-11	आयात और निर्यात कंटेनर प्रहस्तन के लिए समेकित दर में 7.81% वृद्धि।
(ii).	अन्य मर्दे	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं सिवाय इसके कि फिल्म शूटिंग प्रभारों को सभी वर्षों 2008-09 से 2010-11 के लिए मौजूदा रु० 10,000/- प्रति दिन से रु० 1,00,000/- प्रति दिन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

3.2. वीसीटीपीएल ने, तत्पश्चात, इसके लिए कारणों को स्पष्ट करते हुए कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित संशोधनों और उसके लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए औचित्यों का सार नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित संशोधन	प्रस्तावित संशोधन के कारण
(i).	आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 100 प्रतिशत का प्रीमियम मौजूदा 25 प्रतिशत के स्थान पर प्रस्तावित किया गया है।	आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर स्लिंग्स, शेकल्स, आदि जैसे विशेष प्रहस्तन गियरों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं, क्योंकि इन्हें सामान्य तरीके से प्रहस्तित नहीं किया जा सकता। इसके लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता होती है। सामान्य कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 23 फेरे/घंटा की औसत के स्थान पर एक घंटे के दौरान ओओजी कंटेनर का औसत 7 फेरे हैं। अतः ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन पर 100 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव

		किया गया है।
(ii).	ओओजी कंटेनर के भंडारण प्रभारों पर मौजूदा 25 प्रतिशत प्रीमियम के स्थान पर 200 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है।	ओओजी कंटेनर ज्यादा चौड़ा अथवा ज्यादा ऊँचा अथवा दोनों होते हैं। इसलिए, वे समीपवर्ती स्लॉट्स अभिग्रहण कर सकते हैं जोकि सामान्य परिस्थितियों के अधीन होते हैं, सामान्य कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किए जा सकते हैं। स्टेकिंग स्लॉटों का नुकसान 2 से 14 कंटेनरों के बीच होगा। इसलिए, ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। ओओजी कंटेनरों का औसत विराम समय अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2008 अवधि के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर 5.4 दिन होना बताया गया है।
(iii).	जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि: मौजूदा 3 दिनों से कम करके 1 दिन किया जाए।	अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 अवधि के दौरान प्रहस्तित जोखिमपूर्ण कंटेनरों का औसत विराम समय 3.2 दिन है और वे मौजूदा दरमान के अनुसार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त कर सकते हैं। इन कंटेनरों को अंतर्राष्ट्रीय मेरीटाम जोखिमपूर्ण सामान (आईएमडीजी) संहिता का पालन करते हुए अलग-से रखा जाता है और टर्मिनल में कंटेनरों के अति-विराम के कारण जोखिम होता है। निरोधक के रूप में कार्य करने के लिए और सुरक्षा संबंधित कारणों से, जोखिमपूर्ण कंटेनरों की निःशुल्क अवधि आयात और निर्यात दोनों श्रेणियों के लिए 3 दिन से कम करके 1 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है।
(iv).	कूड़े को हटाने के प्रभारों को मौजूदा रु0 2000 प्रति ट्रक प्रति फेरा से बढ़ाकर रु0 8000 प्रति ट्रक प्रति फेरा करने का प्रस्ताव किया गया है।	टर्मिनल में आने वाले पोतों से हटाया गया कूड़ा म्यूनिसिपल कार्पोरेशन द्वारा अनुमोदित डम्पिंग यार्ड में ले जाया जाता है जोकि टर्मिनल से लगभग 20 कि0मी0 है। कूड़ा इकट्ठा करने में आने वाली लागत लगभग रु0 468/- प्रति घन मीटर है और एक ट्रक फेरा में 15 घन मीटर वहन किया जा सकता है। तदनुसार, यह रु0 7020/- प्रति ट्रक फेरा परिगणित होता है। इसने इस वैकल्पिक सेवा के लिए रु0 8000/- प्रति ट्रक प्रति फेरा का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

3.3. पिछले दो वर्षों 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों का यातायात और अनुवर्ती तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के अनुमान भेजे गए हैं। वीसीटीपीएल ने ओओजी/जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए क्रमशः 10.67 लाख, रु0 14.14 लाख और रु0 16.90 लाख के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि चूंकि कंटेनर की इस श्रेणी से सृजित राजस्व नगण्य है, इसलिए पहले प्रस्तुत की गई वित्तीय गणनाओं में कोई महत्वपूर्ण अन्तर नहीं आएगा।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रारंभ में दाखिल किया गया प्रस्ताव और बाद में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए गए थे। वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां वीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियां रूप में अग्रप्रेषित की गई थीं। वीसीटीपीएल ने वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीटीपीएल से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीसीटीपीएल ने प्रासंगिक सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं। उठाए गए प्रश्नों और वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	उठाए गए प्रश्न	वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए जवाब
क.	वित्तीय/लागत विवरण:	
1.	वर्ष 2007-08 के अनुमान वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित इसका विधिवत् मिलान करते हुए वास्तविक आंकड़ों से अधुनातित किए जाएं।	(क). लागत विवरण वार्षिक लेखों के आधार पर अधुनातित किया गया है और वर्ष 2007-08 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी भेजी गई है।  (ख). वर्ष 2007-08 के अंत तक, इसने गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) से रु0 603.58 लाख का राजस्व प्रतिवेदित किया है। यह आय

		अनियमित प्रकृति की है और इसलिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि संशोधित प्रशुल्क निर्धारित करते समय आरओसीई की गणना के प्रयोजन के लिए इसे नज़रअंदाज किया जाए। एनसीवी से आय को अलग करते हुए परिगणित आरओसीई सही तस्वीर पेश करेगा जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाए।
2.	वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों के संदर्भ में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड/निवल प्रखंड में किए गए समायोजन भेजें।	इसने लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों के साथ-साथ वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड/परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का मिलान करते हुए विवरण भेजा है।
3.	यातायात:	
(i).	वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित यातायात वृद्धि का पूर्व झुकाव दें, वर्ष 2008-09 के दौरान कंटेनर यातायात में 44.46 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार सही ठहराएं। यातायात अनुमानों के समर्थन में वीसीटीपीएल द्वारा किया गया बाजार विश्लेषण भेजें।	वर्तमान वित्तीय वर्ष 2008-09 की प्रथम तिमाही (अप्रैल से जून) के दौरान अर्जित थ्रुपुट 21509 टीईयू है, तदनुरूपी अवधि के लिए 13942 टीईयू का पिछले वर्षों का यातायात के सापेक्ष, जिसका अर्थ है 54.3 प्रतिशत की वृद्धि।  यह वृद्धि मुख्यतः स्थानीय हिंटरलैंड यातायात में है, जिसके हिंटरलैंड में आ रहे लघु उद्योगों के कारण लगभग 40 प्रतिशत वृद्धि जारी रहने की संभावना है। बहुत-से स्टील और अल्युमीनियम उद्योग उड़ीसा राज्य में आ रहे हैं जिससे आयात और निर्यात कंटेनर यातायात दोनों सृजित होने शुरू हो गए हैं। इसके वर्तमान वित्तीय वर्ष 2008-09 में पर्याप्त वृद्धि होने की संभावना है। तदनुसार, इसे उम्मीद है कि स्थानीय हिंटरलैंड यातायात कम से कम 40 प्रतिशत वृद्धि के साथ लगभग 95000 टीईयू हो जाएगा।  आईसीडी यातायात के संचलन में विलंब करने के कारण पश्चिमी तट में भीड़ से, विपथन अपरिहार्य है। इसके अलावा, कॉनकॉर, बॉक्सट्रांस, निजी ट्रेन प्रचालक भी नियमित रेल सम्पर्कता उपलब्ध करवा रहे हैं। मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान अनुमानतः एक ट्रेन प्रति सप्ताह 7500 टीईयू सृजित करेगी।
(ii).	वर्ष 2005-06 और 2006-07 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात से, यह पाया गया है कि 20' कंटेनरों की हिस्सेदारी कुल कंटेनरों का 70 प्रतिशत से 75 प्रतिशत है। तदनुसार, कंटेनरों से टीईयू का परिवर्तन 1.3 होता है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के यातायात पूर्वानुमानों का अनुमान लगाने के लिए 1.4 का परिवर्तन कारक अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें। वीसीटीपीएल पिछले तीन वर्षों में प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर परिकलन संशोधित करने पर विचार कर सकता है। परिणामस्वरूप, आय के अनुमानन में भी समायोजन किया जाए।	लक्षित विजाग हिंटरलैंड कार्गो में परियोजना कार्गो, बेकार पेपर, वुड पल्प आदि का आयात नौभरण शामिल है जोकि 40' कंटेनरयुक्त कार्गो रूप में आयातित किए जाते हैं जबकि तम्बाकू, कपास, पेपर, सोया आदि का निर्यात नौभरण 40' कंटेनरों में ले जाया जाता है। थ्रुपुट में 40' कंटेनरों के हिस्से की वृद्धि करते हुए इन नौभरणों में धीरे-धीरे वृद्धि होने की संभावना है और इसलिए 20' : 40' का कंटेनर अनुपात लगभग 60:40 परिकलित किया गया है जिसके आधार पर बॉक्सों से टीईयू का परिवर्तन 1.4 रूप में अंगीकृत किया गया है।
4.	प्रचालन लागत और अन्य व्यय:	
(i).	चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों को शुरू करने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजी पर पहले ही निवेश कर चुका है, इसलिए कृपया पृष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए की शर्तों के अनुसार है। लगभग 1 लाख टीईयू का कुल यातायात प्रहस्तित करने के लिए 4 आरएमक्यूसी और 8 आरटीजी की तैनाती का औचित्य बताएं।	एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को 2 घाट क्रेंनें और अधुनातन प्रौद्योगिकी की 4 आरटीजी तैनात करने की आवश्यकता है और नई स्थिति में जब थ्रुपुट एक लाख टीईयू पर पहुंच जाता है। वीसीटी में प्रचालनात्मक मौजूदा घाट क्रेंनें और आरटीजी सभी पुराने मॉडल के हैं और एलए में शर्तों का अनुपालन करने के लिए है, इन नए उपस्करों को प्राप्त किए जाने की जरूरत है। इसके अलावा, 15 मी0 डुबाव और संभावित वृद्धि अनुमानों के साथ, यह उम्मीद की गई है कि वर्धित पार्सल आकार के साथ बड़े आकार के पोत वीसीटी पर आएंगे। इन पोतों के लिए तीव्र घुमाव के लिए कम से कम 3 क्रेंनों की तैनाती की जरूरत होगी और इसलिए पर्याप्त बैकअप यार्ड

		उपस्कर के साथ कुल 4 आरएमक्यूसी रखना निकट भविष्य में दिन का आदेश होगा।																									
(ii).	वर्ष 2007-08 को समाप्त वर्ष के लिए सभी वस्तुओं का थोक मूल्य सूचकांक वर्ष 2008-09 में सुविचारित प्रशुल्क संशोधन मामलों में वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अंगीकृत किया जाएगा। वीसीटीपीएल मुद्रास्फीति दर अधुनातित करते हुए अनुमान संशोधित करें।	वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए सभी वस्तुओं का थोक मूल्य सूचकांक पूर्ववर्ती निवेदन में अंगीकृत 5.40 प्रतिशत के स्थान पर 5.60 प्रतिशत अंगीकृत किया गया है।																									
(iii).	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर:																										
(क).	तत्संबंधी पिछले वर्ष में अनुमानित औसत कर्मचारी लागत में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में 10 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 44 प्रतिशत वृद्धि करने के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी अनुमानित किया गया है। डब्ल्यूपीआई से परे औसत लागत प्रति कर्मचारी का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि 5.60 प्रतिशत अनुमानित की गई है 10 प्रतिशत नहीं। औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि तीन वर्षों के दौरान एकसमान ज्यादा अथवा कम है। औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित उपांतिक वृद्धि मौजूदा कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि के कारण है जोकि कम्पनी नीति के अनुसार और उद्योग मानकों के बराबर और अट्रीशन्स से बचने के मद्देनजर 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशत है। प्रचालन विभाग में कर्मचारियों की 5 श्रेणियां हैं। इसे औसत लागत प्रति कर्मचारी नहीं लिया जा सकता क्योंकि विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारी वेतनवृद्धियों के विभिन्न प्रतिशत प्राप्त कर रहे हैं। इसके अलावा, प्रतिस्पर्धी बाजार का सामना करने के लिए, नए प्रचालन स्टॉफ की भर्ती करते समय और मौजूदा कर्मचारियों को बनाए रखने के लिए उच्चतर वेतन ऑफर किए जाते हैं। इसने यह दर्शाने के लिए निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं कि औसत लागत प्रति कर्मचारी में 8 से 27 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।																									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कर्मचारियों की सं.</td> <td>52</td> <td>63</td> <td>115</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>वेतन</td> <td>10917258</td> <td>14222428</td> <td>32838267</td> <td>47126446</td> </tr> <tr> <td>औसत लागत प्रति कर्मचारी</td> <td>209,947</td> <td>225,753</td> <td>285,550</td> <td>336,617</td> </tr> <tr> <td>वृद्धि %</td> <td>-</td> <td>7.52%</td> <td>26.49%</td> <td>17.88%</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	कर्मचारियों की सं.	52	63	115	140	वेतन	10917258	14222428	32838267	47126446	औसत लागत प्रति कर्मचारी	209,947	225,753	285,550	336,617	वृद्धि %	-	7.52%	26.49%	17.88%
विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11																							
कर्मचारियों की सं.	52	63	115	140																							
वेतन	10917258	14222428	32838267	47126446																							
औसत लागत प्रति कर्मचारी	209,947	225,753	285,550	336,617																							
वृद्धि %	-	7.52%	26.49%	17.88%																							
(ख).	वर्ष 2008-09 के यातायात पूर्वानुमानों के मूल्यांकित क्षमता स्तर पर रहने की उम्मीद है। इस स्थिति के मद्देनजर, कृपया वर्ष 2007-08 में तैनात किए गए श्रमिकों पर वर्ष 2008-09 के दौरान प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में 21 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	यह एलए में अपेक्षा के अनुसार मौजूदा उपस्करों के अलावा 2 घाट क्रेंन और 4 आरटीजीसी प्राप्त करने की प्रक्रिया में हैं। इन उपस्करों के 2009 के दौरान पहुंचने की उम्मीद है। इन उपस्करों के प्रचालन और अनुसंधान के लिए, प्रचालन और इंजीनियरिंग विभाग में अतिरिक्त स्टॉफ को भर्ती करने और इन उपस्करों के आने से पहले प्रशिक्षित करने की जरूरत पड़ेगी। इसके अलावा, मौजूदा उपस्कर इंजीनियरिंग विभाग की संख्या को कम कर रहा है और उपस्करों का सही रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए बढ़ाए जाने की जरूरत है। अतः वर्ष 2008-09 के दौरान कार्य बल में वृद्धि की गई है।																									
(ग).	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में और 82 प्रतिशत तक वृद्धि अर्थात 2008-09 में 63 से 2009-10 में 115 कर्मचारी करने का अनुमान लगाया गया है। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में स्टॉफ की संख्या में 140 की वृद्धि अर्थात पिछले वर्ष में अनुमानित प्रचालन/प्रत्यक्ष मजदूरों पर 21 प्रतिशत तक, करने का अनुमान लगाया है। यह स्वीकार करते हुए कि प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर सामान्यतः निश्चित प्रकृति का है और यातायात के साथ अनुपाततः भिन्न होने की संभावना नहीं है, विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान स्टॉफ	इसे नए उपस्कर के संस्थापन के लिए प्रचालकों की भर्ती करनी होगी क्योंकि उन्हें विशेष प्रशिक्षण दिए जाने की आवश्यकता होगी। चूंकि द्वितीय वर्ष (2009-10) के मध्य में नए उपस्कर का अभिग्रहण करना होगा, इसलिए इसने 2009-10 में 52 और कर्मचारी और वर्ष 2010-11 में और 25 कर्मचारियों की भर्ती करनी होगी, जोकि प्रचालन स्टॉफ में क्रमशः 82 प्रतिशत वृद्धि और 21.73 प्रतिशत वृद्धि दर्शाती है। इसने 2008-09 की प्रथम तिमाही में तैनात किए गए प्रचालन स्टॉफ (52 सं.) का ब्रेकअप भेजा है।																									

	संख्या में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य स्पष्ट करें।																										
(iv).	अनुरक्षण लेबर:																										
(क).	वर्ष 2009-10 के दौरान औसत लागत प्रति कर्मचारी में 13.7 प्रतिशत तक वृद्धि जोकि वार्षिक वृद्धि स्तर से अधिक है, का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	<p>औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि 5.60 प्रतिशत अनुमानित की गई है 13.7 प्रतिशत नहीं। अतिरिक्त जनशक्ति की भर्ती के कारण, औसत लागत प्रति कर्मचारी 5 प्रतिशत से 13 प्रतिशत वृद्धि दर्शाती है जिसे निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कर्मचारियों की सं.</td> <td>22</td> <td>35</td> <td>43</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>वेतन</td> <td>79,05,113</td> <td>1,16,93,407</td> <td>1,50,89,681</td> <td>2,14,12,367</td> </tr> <tr> <td>औसत लागत प्रति कर्मचारी</td> <td>359,323</td> <td>334,097</td> <td>350,923</td> <td>396,525</td> </tr> <tr> <td>वृद्धि का %</td> <td>-</td> <td>(7%)</td> <td>5%</td> <td>13%</td> </tr> </tbody> </table> <p>वेतन ढाँचा बाजार चालित है। वार्षिक वेतनवृद्धियां न केवल मुद्रास्फीति दर को लेखा में लेते हुए दी जाती है अपितु प्रतिस्पर्धी उद्योगों में वेतन मानकों, आपूर्ति और माँग स्थिति जैसे कारक भी है। सामान्यतः वेतन में वार्षिक वृद्धि 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशत है।</p> <p>बाजार में अनुभवी तकनीकी कार्मिक का भारी अभाव है और प्रतिस्पर्धी उद्योग उच्चतर वेतन देते हुए अनुभवी कर्मचारियों को ले रहे हैं। अतः इसे मौजूदा कर्मचारियों के वेतन स्तर बढ़ाने हैं और नए कर्मचारियों को उच्चतर वेतन भी ऑफर करने हैं।</p>	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	कर्मचारियों की सं.	22	35	43	54	वेतन	79,05,113	1,16,93,407	1,50,89,681	2,14,12,367	औसत लागत प्रति कर्मचारी	359,323	334,097	350,923	396,525	वृद्धि का %	-	(7%)	5%	13%
विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11																							
कर्मचारियों की सं.	22	35	43	54																							
वेतन	79,05,113	1,16,93,407	1,50,89,681	2,14,12,367																							
औसत लागत प्रति कर्मचारी	359,323	334,097	350,923	396,525																							
वृद्धि का %	-	(7%)	5%	13%																							
(ख).	अनुरक्षण लेबर की संख्या वर्ष 2007-08 में 22 बताई गई है जोकि वर्ष 2008-09 में बढ़ाकर 35 (अर्थात 31 प्रतिशत वृद्धि) अनुमानित की गई है। अनुरक्षण के लिए मजदूरों की संख्या में वृद्धि कर वर्ष 2009-10 के दौरान 43 और 2010-11 में 54 करने का अनुमान लगाया गया है अर्थात 23 प्रतिशत से 28 प्रतिशत वृद्धि। विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान लेबर की इस श्रेणी में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	<p>अगले तीन वर्षों के दौरान अनुरक्षण के लिए जनशक्ति की उच्चतर अपेक्षा का अनुमान लगाने के कारण निम्नवत् हैं:-</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). मौजूदा थ्रुपुट स्तरों पर भी वर्तमान पुराने हो रहे उपस्कर के अनुरक्षण का प्रहस्तन करने के लिए मौजूदा जनशक्ति अपर्याप्त है। अनुरक्षण की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इसे वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान और भर्ती की जरूरत है।</li> <li>(2). 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी प्राप्त करने की प्रक्रिया जारी है जिनके वर्ष 2009 के दौरान शुरू होने की संभावना है।</li> <li>(3). यह आगामी वर्षों के दौरान उच्चतर थ्रुपुट स्तरों की उम्मीद कर रहा है जोकि मशीनरी के लिए उच्चतर चालन घंटों को जरूरी बना देगा। इसके अलावा, मौजूदा मशीनरी पुरानी है और समय बीतने के साथ ही साथ ज्यादा टूट-फूट की आशंका है और इसलिए इसे सही कार्यगत स्थिति में रखने के लिए ज्यादा जनशक्ति अपेक्षित है।</li> </ol>																									
(v).	उपस्कर चालन लागत:																										
(क).	बिजली लागत: पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2009-10 में बिजली की इकाई लागत में 17.5 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2007-08 के दौरान बिजली की वास्तविक इकाई लागत दर्शाएं।	<p>इकाई लागत और अधिकतम माँग प्रभागों में वृद्धि सभी तीन वर्षों के लिए डब्ल्यूपीआई अर्थात 5.40 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। 2 आरएमक्यूसी के अभिग्रहण के मद्देनजर, अधिकतम माँग की आवश्यकता के मौजूदा 720 केवीए से बढ़कर 1400 केवीए होने की उम्मीद है।</p> <p>2007-08 के दौरान प्रति इकाई बिजली की वास्तविक (औसत) लागत रु0 4.89 है और अधिकतम माँग की दर प्रति केवीए रु0 230 है। संशोधित लागत विवरण में, बिजली की इकाई दर में वार्षिक वृद्धि 5.60 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।</p>																									
(ख).	ईंधन लागत:	ईंधन आवश्यकता में वृद्धि थ्रुपुट स्तर में वृद्धि के अनुपात में प्रत्यक्षतः																									

	तत्संबंधी पिछले वर्षों की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए ईंधन की इकाई लागत में 12.7 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	अनुमानित की गई है। ईंधन की इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि डब्ल्यूपीआई पर सुविचारित की गई है। वर्तमान औसत ईंधन उपभोग 1.87 लिटर प्रति टीईयू के बढ़कर 2 लिटर प्रति टीईयू होने की संभावना है। उपभोग में यह वृद्धि मुख्यतः मात्रा में वृद्धि और कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण में वृद्धि के कारण है, जिसे थ्रुपुट गणनाओं में शामिल नहीं किया गया है।																																																
(ग).	मरम्मतों और अनुरक्षण लागत:																																																	
(i).	मरम्मतों और अनुरक्षण के अनुमानन के लिए अनुपात में प्रत्यक्षतः भिन्न कम्प्यूटर सामानों, भंडारों और पुर्जों, टायरों तथा ट्यूबों और कर्मशाला औजारों के उपभोग का अनुमान लगाने के कारण और आधार स्पष्ट करें। वीसीटीपीएल इस अनुमान की समीक्षा करे और विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए विस्तृत परिकलन भेजे और वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय के संदर्भ में इसका औचित्य बताएं।	भंडारों और पुर्जों तथा टायर और ट्यूबों का उपभोग मरम्मतों और अनुरक्षण पर कुल व्यय का 97 प्रतिशत है। ये मर्दे थ्रुपुट निष्पादन में बदलाव से प्रत्यक्षतः भिन्न है। शेष राशि जिसमें कम्प्यूटर उपभोज्य और कर्मशाला औजार शामिल है, कुल व्यय का छोटा हिस्सा अर्थात् 3 प्रतिशत है। सभी इन चार मर्दों का उपभोग प्रत्यक्षतः संबंधित है और प्रचालनों पर निर्भर करता है। भंडारों और पुर्जों का उपयोग, उपस्कर के टायरों और ट्यूबों की टूट-फूट, कर्मशाला औजारों की वृद्धि हुई है क्योंकि उपस्कर के प्रचालनों और उपयोग में वृद्धि हुई है। इसके अलावा, उपस्कर का पुराना होना भी उच्चतर मरम्मतों और अनुरक्षण को आमंत्रित करता है। कम्प्यूटर उपभोज्य का उपभोग जबकि छोटे क्षेत्र का अभिग्रहण, मरम्मतों और अनुरक्षण सर्वाधिक प्रचालनों के कारण प्रशासनिक गतिविधियों में वृद्धि के साथ प्रत्यक्षतः वृद्धि करता है। अतः उपर्युक्त मर्दों का उपभोग थ्रुपुट निष्पादन से प्रत्यक्षतः आनुपातिक आधार पर सुविचारित किया गया है। इसने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का ब्योरा भेजा है:-																																																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>मर्द</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>%</th> <th>2009-10</th> <th>%</th> <th>2010-11</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कंप्यूटर उपभोज्य</td> <td>66,253</td> <td>93,201</td> <td>1.8</td> <td>1,23,957</td> <td>1.8</td> <td>1,49,122</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>भंडार और पुर्जे</td> <td>18,06,949</td> <td>25,41,920</td> <td>48.8</td> <td>33,80,749</td> <td>48.9</td> <td>40,67,071</td> <td>48.8</td> </tr> <tr> <td>टायर और ट्यूबें</td> <td>17,66,247</td> <td>24,84,662</td> <td>47.8</td> <td>33,04,597</td> <td>47.7</td> <td>39,75,459</td> <td>47.8</td> </tr> <tr> <td>कर्मशाला औजार</td> <td>59,802</td> <td>84,126</td> <td>1.6</td> <td>1,11,888</td> <td>1.6</td> <td>1,34,602</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td>36,99,251</td> <td>52,03,909</td> <td>100</td> <td>69,21,191</td> <td>100</td> <td>83,26,255</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	मर्द	2007-08	2008-09	%	2009-10	%	2010-11	%	कंप्यूटर उपभोज्य	66,253	93,201	1.8	1,23,957	1.8	1,49,122	1.8	भंडार और पुर्जे	18,06,949	25,41,920	48.8	33,80,749	48.9	40,67,071	48.8	टायर और ट्यूबें	17,66,247	24,84,662	47.8	33,04,597	47.7	39,75,459	47.8	कर्मशाला औजार	59,802	84,126	1.6	1,11,888	1.6	1,34,602	1.6	जोड़	36,99,251	52,03,909	100	69,21,191	100	83,26,255	100
मर्द	2007-08	2008-09	%	2009-10	%	2010-11	%																																											
कंप्यूटर उपभोज्य	66,253	93,201	1.8	1,23,957	1.8	1,49,122	1.8																																											
भंडार और पुर्जे	18,06,949	25,41,920	48.8	33,80,749	48.9	40,67,071	48.8																																											
टायर और ट्यूबें	17,66,247	24,84,662	47.8	33,04,597	47.7	39,75,459	47.8																																											
कर्मशाला औजार	59,802	84,126	1.6	1,11,888	1.6	1,34,602	1.6																																											
जोड़	36,99,251	52,03,909	100	69,21,191	100	83,26,255	100																																											
(ii).	(क). वीसीटीपीएल ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत शीर्ष के अधीन जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में पेवर ब्लॉक को पुनः बिछाने के लिए रु0 1.68 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया है। भेजे गए ब्योरों से, यह प्रकट होता है कि प्रस्तावित व्यय राजस्व व्यय की बजाय पूंजी व्यय है। संयोगवश, वीपीटी ने भी समान टिप्पणी की है। अतः वीसीटीपीएल स्पष्ट करे कि इस व्यय को पूंजी व्यय क्यों नहीं माना जा सकता। (ख). प्रस्ताव व्यय के संदर्भ में दिया गया दस्तावेजी साक्ष्य वेंडर द्वारा जारी की गई कोटेशन है। कृपया प्रस्तावित व्यय के संदर्भ में वीसीटीपीएल द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश द्वारा अनुमान को प्रमाणित करें।	(क). पेवर ब्लॉक का पुनः बिछाया जाना यार्ड में किया जाना है जहां कहीं गड़ड़े, टूटफूट, असमतलता भारी उपस्कर का वहन करने वाले कंटेनरों के संचलन के लिए यार्ड की मजबूती को जाँचे जाने की भी जरूरत है। यह कार्य एक समयावधि में किया जाना है और यह उम्मीद की जाती है कि इसमें 6-8 महीने की न्यूनतम अवधि लगेगी। चूंकि यह व्यय केवल राजस्व प्रकृति का है क्योंकि यह मुख्यतः अनुरक्षण गतिविधि से संबंधित है। निर्माण के स्थान और प्रकृति के कारण, ऐसा अनुरक्षण कार्य समय-समय पर किए जाने की जरूरत है। ऐसा संचयी व्यय राजस्व व्यय रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए। (ख). यह कार्य आदेश मानसून अवधि के समाप्त होने के पश्चात दिया जाना प्रस्तावित है।																																																
(iii).	रॉयल्टी: एलए के अनुसार प्रति रॉयल्टी पर विचार करते हुए और इसे प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार द्वितीय उद्धरण की सीमा तक अधिकतम स्वीकार करते हुए रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजे।	निम्नलिखित तालिका तीन वर्षों के लिए रॉयल्टी की विस्तृत गणनाएं देता है। लागत विवरण में सुविचारित राशि टीएएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार कुल रॉयल्टी का 49 प्रतिशत (द्वितीय उद्धरण का एनपीवी) है।																																																

		(रुपयों में)			
क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	
(i).	अनुमानित थ्रुपुट (टीईयू)	1,00,000	1,33,000	1,60,000	
(ii).	वास्तविक/अनुमानित थ्रुपुट (पिछला प्रचालन वर्ष)	77,470	1,08,250	1,39,750	
(iii).	एमजीटी एल के अनुसार (टीईयू)	1,12,000	1,40,000	1,66,400	
(iv).	कमी (टीईयू) (iii - ii)	34,530	31,750	26,650	
(v).	रॉयल्टी की दर प्रति टीईयू पर (रुपयों में)	75	100	100	
(vi).	रॉयल्टी की दर कमी पर (रुपयों में)	75	75	100	
(vii).	अनुमानित थ्रुपुट पर रॉयल्टी (रु0) (v x i)	75,00,000	133,00,000	160,00,000	
(viii).	रॉयल्टी कमी पर (रु0) (vi x iv)	25,89,750	23,81,250	26,65,000	
(ix).	कुल रॉयल्टी (vii + viii)	100,89,750	156,81,250	186,65,000	
(x).	टीएएमपी के अनुसार दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक लागत विवरण में शामिल रॉयल्टी (49 प्रतिशत की दर से)	49,43,977	76,83,813	91,45,850	
(iv).	उपस्कर किराया प्रभार:				
(क).	2007-08 तक किराये पर लिए गए उपस्कर और वर्ष 2008-09 और 2010-11 के दौरान किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर की सूची भेजी जाए और अनुमानों को दस्तावेज़ी समर्थन के साथ वैधीकृत किया जाए।	<p>प्रचालन के लिए किराये पर लिए गए/आउटसोर्स किए गए उपस्कर टर्मिनल परिसर के भीतर कंटेनरों के परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर हैं। मौजूदा आवश्यकता के अनुसार, टर्मिनल प्रचालन के लिए 16 ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात किए गए हैं। अतिरिक्त उपस्कर शामिल किए जाने और ट्रेनों के प्रहस्तन में वृद्धि से, 2009-10 के दौरान प्रचालक के लिए अपेक्षित ट्रैक्टर ट्रेलर जलयान साइड, रेल साइड और यार्ड के अन्दर स्थानांतरण प्रचालनों के लिए 36 होंगे।</p> <p>ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराये पर लेने के लिए संविदाकारों को देय प्रभार "प्रति टीईयू" आधार पर है और ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या पर निर्भर नहीं करता है।</p>			
(ख).	यार्ड से जेट्टी और विलोमत: कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण के लिए प्रतिवेदित मौजूदा आउटसोर्सिंग लागत रु0 200 प्रति 20' कंटेनर और रु0 235 प्रति 40' कंटेनर आउटसोर्सिंग एजेंसियों के साथ हुए करार की प्रतियों द्वारा वैधीकृत की जाए। इसी प्रकार, इस सेवा के लिए आउटसोर्सिंग लागत में लगभग 75 प्रतिशत से 100 प्रतिशत की वृद्धि दस्तावेज़ी समर्थन द्वारा वैधीकृत की जाए।	<p>आंतरिक परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर उपलब्ध करवाने के लिए जून 2007 में समाप्त हो चुके मौजूदा करार के पश्चात, वीसीटीपीएल ने 2007-10 के लिए स्थानीय ट्रांसपोर्टर्स से बोलियां आमंत्रित की थीं और रु0 200 प्रति 20' कंटेनर और रु0 255 प्रति 40' कंटेनर की दरों पर निम्नतम बोलीदाता को ठेका दिया गया था और इस बोलीदाता द्वारा उद्धरित दरें हमारे वित्तीय आंकड़ों में सुविचारित लागतों की सीमा में हैं।</p> <p>अगला ठेका उच्चतर कुशलता स्तर प्राप्त करने के लिए दोहरी लिफ्ट क्रनों के लिए विशिष्ट हैवी ड्यूटी और नए टर्मिनल ट्रैक्टरों-ट्रेलरों के लिए होगा। अतः लागत श्रीवाली ट्रांसपोर्ट द्वारा यथा उद्धरित सीमा में रहने की संभावना है।</p>			

(v).	बीमा:	
(क).	बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में बीमा लागत के अनुमानों का औचित्य बताएं।	इसने वास्तव में भुगतान किए गए बीमा और वर्ष 2007-08 के दौरान परिसंपत्तियों के बीमित मूल्य के ब्योरे भेजे हैं और इसे बीमा कम्पनी के साथ हुए करार की प्रति के साथ प्रमाणित किया है। तीन वर्षों के लिए संवर्धनों सहित परिसंपत्तियों के लिए बीमा व्यय उस दर पर अनुमानित किया गया है जिसपर वर्ष 2007-08 के दौरान भुगतान की गई थी।
(ख).	रेल माउंटेड घाट क्रनों और रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रनों के संदर्भ में परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन मूल्य का अनुमान लगाने का आधार भेजें और इसे दस्तावेज़ी समर्थन के साथ वैधीकृत करें।	इसने आरएमक्यूसी और आरटीजीसी के अभिग्रहण के लिए मै0 दूसन हैवी इंडस्ट्रीज़ एंड कंस्ट्रक्शन कम्पनी लि0, कोरिया से कोटेशन प्राप्त की हैं जिन्हें इसके प्रस्ताव के साथ संलग्न किया था। इन उद्धरणों के अनुसार मूल्य सभी तीन बर्थों के लिए पुर्नस्थापन मूल्य के रूप में गणनाओं में अंगीकृत किए गए थे।
(vi).	तकनीकी सेवा शुल्क: इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2005 को अधिसूचित पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रबंध व्यय को लागत की मद के रूप में स्वीकार किया था और यह दर्शाने के लिए कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को अनुमति दे दी है, वीसीटीपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर (आईटी) निर्धारण आदेश प्राप्त करेगा, की शर्त के अधीन आयकर अधिनियम के अनुसार लेनदेन का 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए परियोजना की शेष अवधि में प्रभाजित किया था। पिछले आदेश में विशेष रूप से उल्लेख करने के बावजूद वीसीटीपीएल ने यह दर्शाने के लिए पिछले वर्षों के आयकर निर्धारण आदेश नहीं भेजे हैं कि इस मद को आयकर प्राधिकारियों द्वारा व्यय रूप में स्वीकार किया गया है। आयकर निर्धारण प्रमाणपत्र के अभाव में, यह नोट किया जाए कि पूर्ववर्ती प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुमत्त प्रासंगिक लागत की समीक्षा की जाए।	इसने प्रवर्तकों को उनके साथ हुए करारों के अनुसार प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के लिए अपने वार्षिक लेखों में प्रावधान किया था। तथापि, कम्पनी को हुए नुकसानों के मद्देनजर इस शुल्क का भुगतान आस्थगित कर दिया गया था। आंतरिक व्यवस्था के अनुसार, यह राशि वर्ष/वर्षों में देय है जिसमें काफी नकदी प्रवाह उपलब्ध है। निर्धारण के दौरान आयकर विभाग ने इस मद को व्यय रूप में नहीं माना था, चूंकि वास्तविक भुगतान अभी नहीं हुआ है और भुगतान के वर्ष में इस व्यय पर विचार किया जाएगा।  इसने निवेदन किया है कि प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क कम्पनी के साथ हुए करारों के अनुसार देय कम्पनी पर एक देयता है। यह देयता वर्ष/वर्षों के दौरान उतारी जाएगी जिसमें काफी नकदी प्रवाह उपलब्ध है जिसका अर्थ है कि यह आस्थगन के लिए केवल एक व्यवस्था है परंतु इससे बचने के लिए नहीं।  यह करार प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से पांच वर्षों के लिए किया गया था और तदनुसार वार्षिक लेखों में प्रावधान किए गए थे। हालांकि यह प्रावधान केवल पांच वर्षों के लिए है परंतु व्यय सम्पूर्ण पट्टा अवधि में बांटा गया था। लागत विवरण में यह प्रभाव नगण्य है।  इसने निर्धारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए आयकर विभाग के निर्धारण आदेशों की प्रति भेजी है।
(vii).	प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय: वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पिछले वर्षों के अनुमानों में क्रमशः 7.3 प्रतिशत, 10.35 प्रतिशत और 12 प्रतिशत अनुमानित किया गया है। चूंकि प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय ज्यादातर निश्चित प्रकृति का है, इसलिए कृपया विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए डब्ल्यूपीआई से अधिक इस लागत अनुमानन में वृद्धि का औचित्य बताएं। इस लागत तत्व का विस्तृत ब्योरा भी भेजें।	प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय के अधीन, (i) ट्रेवलिंग और वाहन, (ii) विपणन और (iii) प्रशासन संबंधी व्यय में वृद्धि वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 5.60 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।  स्टॉफ लागत, प्रशासन में मुद्रास्फीति के लिए वृद्धि भी 5.6 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। इसके अलावा, वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान अतिरिक्त जनशक्ति आवश्यकता क्रमशः 1, 4 और 4 पर अनुमानित की गई है। इस अतिरिक्त जनशक्ति की लागत क्रमशः ₹0 4.89 लाख, ₹0 13.71 लाख और ₹0 19.92 लाख अनुमानित की गई है। इस अतिरिक्त जनशक्ति के कारण, कुल व्यय में वृद्धि डब्ल्यूपीआई से अधिक प्रतीत होती है।
5.	नियोजित पूंजी:	
(i).	अचल परिसंपत्तियां:	

<p>(क).</p>	<p>सीएलए की शर्तों के अनुसार, वीसीटीपीएल को इस उपस्कर के तीसरे चरण में शुरू होने की उम्मीद है जब थ्रुपुट स्तर 1 लाख टीईयू पर पहुंच गया है। पिछले तीन वर्षों के लिए वास्तविक प्रहस्तित यातायात न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से कम है और 1 लाख टीईयू की वर्तमान क्षमता से भी कम है। वीसीटीपीएल ने यह मानते हुए वर्ष 2009-10 में अतिरिक्त उपस्कर पर निवेश प्रस्तावित किया है कि यह 2008-09 में 1 लाख टीईयू के स्तर पर पहुंच जाएगा।</p> <p>चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों के शुरू होने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजी पर पहले ही निवेश कर चुका है, कृपया पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एल की शर्तों के अनुसार है और प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित मात्राओं के आलोक में औचित्य दिया गया है।</p>	<p>इसने निम्नलिखित कारणों से प्रारंभिक स्तर में 2 घाट क्रेनें प्राप्त की थीं -</p> <p>(i). इसके टर्मिनल में आने वाले जलयानों से कंटेनरों का प्रहस्तन करने हेतु। यह नोट किया जाए कि अधिकांश नए कंटेनर जलयान बिना गियर के हैं।</p> <p>(ii). कंटेनर जलयानों का तीव्र घुमाव सुनिश्चित करने के लिए।</p> <p>(iii). पड़ोसी प्रतिस्पर्धी कंटेनर टर्मिनलों के बराबर कुशलता स्तर पर निष्पादन के लिए।</p> <p>तथापि, एलए के अनुसार, इसे 2 घाट क्रेनों और नवीनतम प्रौद्योगिकी तथा नई स्थिति वाली 4 आरटीजीसी की आवश्यकता होती है जब थ्रुपुट 1 लाख टीईयू पर पहुंच गया हो। इसके अलावा, अतिरिक्त उपस्कर तैनात करने के लिए निम्नलिखित कारकों पर भी विचार किया गया है:-</p> <p>(i). टर्मिनल में मौजूदा घाट क्रेनों और आरटीजीसी का पुराना होना।</p> <p>(ii). विज्ञाग के पास 15 मीटर का डुबाव है जो ज्यादा क्षमता के कंटेनर जलयानों को यहां आने की अनुमति देता है। इन जलयानों का 32 मीटर से अधिक बीम और समग्र लम्बाई (एलओए) 200 मी० ऊर्ध्वमुखी है। इसलिए नौचालन इन जलयानों पर प्रचालन के लिए घाट क्रेन की ज्यादा संख्या की तैनाती की अनुमति देगा। सामान्यतः इस प्रकार के जलयानों के लिए क्रेन घनत्व 3 से ज्यादा होगा और इसलिए इन जलयानों का प्रचालन करने के लिए कम से कम 3 घाट क्रेनों को तैनात करने की जरूरत होगी।</p>
<p>(ख).</p>	<p>इस पूंजी व्यय परियोजना की वर्तमान स्थिति और इस संबंध में जारी किया गया कार्य आदेश, यदि कोई हो, अनुमानों को वैध ठहराने के लिए भेजें।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के लिए रु० 344.10 लाख का पूंजी व्यय अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र, गेट कॉम्प्लेक्स एक्सटेंशन, सीएएस, सीसीटीवी और ईएमएस तथा सफाई मशीन के लिए है।</p> <p>सफाई मशीन में लगने वाले मजदूरों की ज्यादा संख्या से अधिक कुशल और तेजी से अभियंत्रिकृत सफाई में जाने के लिए खरीदी गई हैं। इससे धूल प्रदूषण से कार्य बल को सुरक्षित रखने के अलावा हर समय टर्मिनल को प्रस्तुत करने की स्थिति में मदद मिलेगी।</p> <p>(ii). वर्ष 2009-10 के लिए रु० 9399.40 लाख का पूंजी व्यय निम्नलिखित परियोजनाओं के लिए चिह्नित किया गया है:-</p> <p>(क). कर्मशाला भवन (2009-10) रु० 400.00 लाख।</p> <p>पिछले 5 वर्षों के लिए, इंजीनियरिंग विभाग अनुरक्षण गतिविधियों के लिए सीमित खुले क्षेत्र और पोर्टा-केबिन्स के साथ अस्थायी जगह से कार्य करते रहे हैं।</p> <p>चूंकि टर्मिनल इसके थ्रुपुट की शर्तों में उच्चतर वृद्धि के लिए तैयार किया गया है तथा उपस्कर प्राप्त करने की प्रक्रिया में कार्यरत है, इसलिए यह जरूरी हो जाता है कि एक स्थायी कर्मशाला हो जिसमें आधुनिक अनुरक्षण प्रबंध प्रणाली के लए सभी आवश्यकताएं हों। इसके अलावा, माल के भंडारण के लिए स्थान भी एक कारक है जिसपर इस सुविधा के निर्माण के लिए विचार किया गया है। इस कार्य के लिए कार्य आदेश जारी नहीं किया गया है। तथापि, वर्ष 2009-10 अवधि के दौरान इन कार्यों को पूरा किया जाएगा।</p> <p>(ख). पुर्जे व्यय (2009-10) रु० 225.00 लाख पर अनुमानित किए गए हैं।</p>

		<p>(ग). 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की प्राप्ति (2009-10) रु0 8774.40 लाख</p> <p>इसने कार्य आदेश जारी नहीं किया है क्योंकि उपस्कर के प्रकार और मेक पर अध्ययन और निर्णय लेने के लिए एक से अधिक विकल्प हैं। इसमें अभी तक निविदा प्रक्रिया चल रही है और कार्य आदेश इस प्रक्रिया के पश्चात शीघ्र जारी किया जाएगा। किसी भी स्थिति में, यह परियोजना वर्ष 2009-10 में पूरी की जानी है।</p> <p>(घ). प्रशासनिक भवन (2010-11) रु0 500.00 लाख</p> <p>प्रशासनिक भवन के निर्माण के लिए अनुमान इसके मूल निवेदन में दिया गया है। यह निर्माण कार्य आदेश जारी करते हुए वर्ष 2009-10 के दौरान शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है ताकि इसे वर्ष 2010-11 के दौरान पूरा किया जा सके।</p>
(ग).	परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित आरएमक्यूसी और आरटीजी के संवर्धन के कारण 1 लाख टीईयू की अतिरिक्त क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें।	तैनात किए गए मौजूदा उपस्करों के साथ, टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता 1 लाख टीईयू है। टर्मिनल के पास अब कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए 772 टीईयू भूमि स्लॉट हैं। 6 दिनों के औसत विराम समय और 2.25 के औसत स्टेकिंग कारक के साथ, टर्मिनल क्षमता 105,668 टीईयू है। इसे वर्ष 2009 तक बढ़ाकर 1096 टीईयू भूमि स्लॉट करने की कार्यवाही जारी है और अतिरिक्त उपस्करों अर्थात घाट क्रेनों और आरटीजीसी का अनुमान लगाया जा रहा है। कंटेनर का औसत विराम समय तब 2.25 के स्टेकिंग कारक के साथ 5 दिन होने की संभावना है। इससे, टर्मिनल क्षमता 1,80,018 टीईयू हो जाएगी।
(घ).	प्रस्तावित नए निवेश के कारण प्रचालन कुशलता में कोई सुधार अथवा इकाई प्रचालन लागत, यदि कोई हो, में कटौती दर्शाएं।	मौजूदा उपस्करों अर्थात आरएमक्यूसी के साथ जोकि पेनामेक्स क्रेनों के पुराने माडल हैं, बड़े पोतों अर्थात 32 मीटर से अधिक के बीम के प्रहस्तन की सीमा है। इसके अलावा, इन उपस्करों के पुराना होने के कारण प्रचालनात्मक निष्पादन भी सीमित हैं। यह सुपर पोस्ट पेनामेक्स क्रेनें प्राप्त करना चाहता है जो 32 मीटर बीम से अधिक के जलयानों का प्रहस्तन कर सकें और जब मौजूदा उपस्करों से तुलना की जाए तो उच्चतर चक्र समय (फेरे/घंटा) हो। इससे यहां आने वाले जलयानों पर बेहतर प्रचालनात्मक निष्पादन में टर्मिनल को मदद मिलेगी और शिपिंग लाइनों को बेहतर सेवा ऑफर कर सकेगा।
(ङ).	यह नोट किया जाए कि केवल पूर्ण और शुरू की गई परिसंपत्तियां ही विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए नियोजित पूंजी के लिए गिने जाएं। प्रगति-कार्य को लेखा में न लिया जाए। इस संबंध में पुष्टि भेजें।	यह एतद्वारा पुष्टि की गई है कि नियोजित पूंजी की गणना के लिए प्रगति-कार्य पर विचार नहीं किया गया है। केवल शुरू हुई परिसंपत्तियां गिनी गई हैं। तीन वर्षों के दौरान अनुमानों के लिए भी, विस्तार योजना के अनुसार शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित परिसंपत्तियां इन गणनाओं में सुविचारित की गई हैं।
(ii).	कार्यगत पूंजी:	
(क).	एक माह के कुल राजस्व पर विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।	विविध देनदारियों के अनुमान अब दो महीनों के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में संशोधित की गई है जोकि संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार है।
(ख).	वर्ष 2007-08 के दौरान पुर्जों के उपभोग की छह माह की वास्तविक औसत दर्शाएं। तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में पुर्जों के उपभोग का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। इस संबंध में विस्तृत परिकलन भी भेजें।	पुर्जों के उपभोग को थ्रुपुट में वृद्धि में प्रत्यक्षतः आनुपातित किया गया है।
(ग).	15 दिन औसत नकदी व्यय पर मौजूदा देयताओं का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्यगत पूंजी प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, मौजूदा देयताओं के अनुमान का औचित्य बताएं।	मौजूदा देयताएं अब 15 दिनों के औसत रोकड़ व्ययों पर अनुमानित की गई हैं और इसे संशोधित लागत विवरण में शामिल किया गया है।
6.	सीएलए विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की	लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सही मूल्य का

	समाप्ति पर, लाइसेंसदाता को एक स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा परिसंपत्तियों के सही मूल्य के अनुमानन के आधार पर लाइसेंसधारी को टर्मिनल मूल्य अदा करना होगा। लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर कंटेनर टर्मिनल के टर्मिनल मूल्य का अनुमान प्रचलित पीएलआर/ऋण की लागत पर परियोजना की सम्पूर्ण अवधि में इसके प्रभाव को वार्षिकीकृत करने के लिए दर्शाया जाए।	अनुमान नहीं लगाया जा सकता। उस समय निर्धारण करना बहुत मुश्किल है, विशेषतः नम्बर और लाइसेंस अवधि के दौरान अभिग्रहीत/निपटान की जाने वाली परिसंपत्तियों के प्रकार के मद्देनजर।												
ख.	दरमान:													
1.	अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन प्रभार में प्रीमियम, जिसे वीसीटीपीएल प्रस्ताव में आउट ऑफ गेज़ रूप में परिभाषित किया गया है, अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में लागू प्रभारों के 25 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है। इस संदर्भ में, वीसीटीपीएल के मामले में 100 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित करने की असाधारण परिस्थितियां ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए शामिल अतिरिक्त लागत के साथ औचित्य बताए जाने की जरूरत है।	एक घंटे के दौरान प्रहस्तित औसत ओओजी फेरे सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के समय 24 फेरे/घंटा की औसत के स्थान पर 2.5 है। इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में, यार्ड उपस्करों द्वारा प्रहस्तित औसत फेरे सामान्य कंटेनर के लिए 21 फेरे/घंटा हैं जबकि प्रहस्तित औसत फेरे एक ओओजी कंटेनर के लिए 5 फेरे/घंटा हैं। उपर्युक्त तथ्यों के आधार पर, एक ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए सामान्य कंटेनर प्रहस्तन प्रभार का दोगुना वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।												
2.	<p>(क). इस संबंध में, ओओजी कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार पर 200 प्रतिशत का प्रस्तावित प्रीमियम, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों की उनके आकार के साथ संख्या के संबंध में वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए वर्ष-वार आंकड़े भेजे जाएं। ओओजी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत क्षेत्र के बीच संबंध और भंडारण प्रभार का 200 प्रतिशत वसूल करने का प्रस्ताव स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). वीसीटीपीएल को चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरमान में निर्धारण के अनुसार 200 प्रतिशत के प्रस्तावित प्रीमियम की बजाय तत्संबंधी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत वास्तविक भूमि स्लॉटों के आधार पर ओओजी कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली निर्धारित करने पर विचार करें।</p>	<p>(क). ओओजी कंटेनर ज्यादा चौड़े, ज्यादा लम्बे अथवा ज्यादा ऊँचे अथवा दोनों होते हैं, जहां वे समीपवर्ती स्लॉट अभिग्रहीत करते हैं जिसके अधीन सामान्य परिस्थितियां इन-गेज़ कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए उपयोग की जा सकती हैं। ओओजी कंटेनर के आयाम पर निर्भर करते हुए, कंटेनर स्टेकिंग स्लॉटों का नुकसान न्यूनतम 2 कंटेनर से अधिकतम 14 कंटेनर हैं, क्योंकि ओओजी कंटेनर न केवल ज्यादा भूमि स्लॉट अभिग्रहीत करते हैं अपितु कंटेनरों को इसके सबसे ऊपर भी नहीं रखा जा सकता। उपर्युक्त को रखते हुए और इसे 2 कंटेनर स्लॉटों के नुकसान से सामान्यकरण करते हुए, यह प्रस्तावित किया गया है कि ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया है।</p> <p>पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों के आंकड़े निम्नवत् दर्शाए गए हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="911 1330 1402 1464"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>20'</th> <th>40'</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>21</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>14</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>106</td> <td>171</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ख). अभिग्रहीत वास्तविक भूमि स्लॉटों पर भंडारण प्रभार की वसूली करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं होगा क्योंकि यह एक कंटेनर से दूसरे कंटेनर भिन्न होगा। इसके अलावा, नुकसान हुए स्लॉटों की संख्या ओओजी कंटेनर के आकार के बावजूद हमेशा 2 से ज्यादा रहेगी। इसलिए 200 प्रतिशत प्रभार न्यूनतम है जो वसूल किया जा सकता है। यदि टीएएमपी के सुझाव को अंगीकृत किया जाता है तो व्यापार 200 प्रतिशत से अधिक भुगतान करना बन्द कर सकता है। तथापि, इस सुझाव के लिए खुला है यदि टीएएमपी और व्यापार इसके पक्ष में हों।</p>	वर्ष	20'	40'	2005-06	21	50	2006-07	14	42	2007-08	106	171
वर्ष	20'	40'												
2005-06	21	50												
2006-07	14	42												
2007-08	106	171												
3.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबंधित होना चाहिए। कृपया उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाएं जिन्हें तत्संबंधी प्रशुल्क मदों पर शासित शर्तों के रूप में दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।	उत्पादकता स्तर लाइसेंस करार के अनुसार अर्थात् 30 फेरे प्रति जलयान प्रति बर्थ घंटा निर्धारित किया जा सकता है।												

5.2. वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के अनुमानों को शामिल करने के लिए संशोधित लागत विवरण दाखिल किए हैं। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित कुल निवल घाटा प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित ₹0 2180.80 लाख के स्थान पर ₹0 2376.92 लाख है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल घाटा 20.06 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

6. वीपीटी ने वीसीटीपीएल के प्रस्ताव के संदर्भ में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया था। वीपीटी ने स्पष्टीकरण भेजे हैं। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद																
(i).	<p>(क). वर्ष 2007-08 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात दर्शाएं।</p> <p>(ख). वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात और आय पूर्वानुमानों की उपयुक्तता पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें।</p>	<p>(क). 2007-08 के लिए प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>मद</th> <th>वीसीटीपीएल</th> <th>वीपीटी</th> <th>जोड़</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>बॉक्सों की सं.</td> <td>57181</td> <td>34</td> <td>57215</td> </tr> <tr> <td>टीईयू की सं.</td> <td>71086</td> <td>34</td> <td>71120</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ख). यातायात और आय के मामले में वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए पूर्वानुमानों को तम्बाकू/न्यूज़ प्रिंट, आईसीडी यातायात और पोतांतरण कार्गो को आकर्षित करने के लिए उनके द्वारा किए जा रहे विपणन प्रयासों को देकर न्यायोचित ठहराया है।</p>	मद	वीसीटीपीएल	वीपीटी	जोड़	बॉक्सों की सं.	57181	34	57215	टीईयू की सं.	71086	34	71120				
मद	वीसीटीपीएल	वीपीटी	जोड़															
बॉक्सों की सं.	57181	34	57215															
टीईयू की सं.	71086	34	71120															
(ii).	पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए देय ₹0 78.71 लाख का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए देय ₹0 78.71 लाख का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।																
(iii).	एलए की शर्तों के अनुसार वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य अनुमानित रॉयल्टी दर्शाएं।	<p>वित्तीय वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए लाइसेंस करार की तारीख पर विचार करते हुए अनुमानित रॉयल्टी नीचे दी गई है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>टीईयू की सं.</th> <th>दर ₹0 में</th> <th>₹0 करोड़ों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>1,40,000</td> <td>75/-</td> <td>1.05</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1,66,400</td> <td>100/-</td> <td>1.66</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>1,86,400</td> <td>100/-</td> <td>1.86</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	टीईयू की सं.	दर ₹0 में	₹0 करोड़ों में	2008-09	1,40,000	75/-	1.05	2009-10	1,66,400	100/-	1.66	2010-11	1,86,400	100/-	1.86
वर्ष	टीईयू की सं.	दर ₹0 में	₹0 करोड़ों में															
2008-09	1,40,000	75/-	1.05															
2009-10	1,66,400	100/-	1.66															
2010-11	1,86,400	100/-	1.86															
(iv).	वर्ष 2007-08 के लिए भेजे गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर, अनुरक्षण लेबर, मरम्मतें और अनुरक्षण लागत, उपस्कर किराया प्रभागों पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें।	वर्ष 2008-09 के दौरान, वीसीटीपीएल ने ₹0 168.50 लाख की लागत से जेट्टी के बैंक रीच क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉकों को पुनः बिछाते हुए मरम्मतें करने की योजना बनाई थी। प्रचालन लागत में उपर्युक्त अनुमानित वृद्धि की उपयुक्तता टीएएमपी द्वारा जाँची जा सकती है। यह देखा गया है कि जेट्टियों के बैंक रीच क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉक पुनः बिछाने के लिए व्यय एक प्रमुख भारी रिपेयर है और उपयुक्त अवधि में प्रभाजित किए जाने की जरूरत है।																
(v).	<p>(क). चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों को शुरू करने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजी पर पहले ही निवेश कर चुका है, इसलिए कृपया पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए की शर्तों के अनुसार है और क्या अनुमानित मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए यह निवेश औचित्यपरक है।</p> <p>(ख). इसी प्रकार, यह भी टिप्पणी करें कि क्या वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में ₹0 344 लाख और वर्ष 2010-11 में ₹0 500 लाख का संवर्धन एलए की शर्तों के अनुसार है।</p>	<p>(क). लाइसेंस करार के परिशिष्ट 13 और 16 के अनुसार, वीसीटीपीएल को उपस्कर बदलने होंगे। अतः मै0 वीसीटीपीएल द्वारा दिया गया प्रस्ताव लाइसेंस करार के अनुसार है।</p> <p>(ख). वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में ₹0 344 लाख और वर्ष 2010-11 में ₹0 500 लाख का संवर्धन लाइसेंस करार के अनुसार है परंतु वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः 1.00 लाख टीईयू, 1.33 लाख टीईयू और 1.60 लाख टीईयू है।</p>																

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल को निम्नलिखित सूचना भेजने की सलाह दी गई थी:-

- (i). अप्रैल-दिसम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन और तदनुसार भविष्य अवधि के लिए अनुमान अधुनातन करना।
- (ii). पूंजी संवर्धनों के ब्योरे जो किए गए हैं/चालू वित्तीय वर्ष में किए जाने हैं और इसे दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित करें। भविष्य अवधि के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों के संबंध में की गई कार्रवाई की वर्तमान स्थिति भी दर्शाएं।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीसीटीपीएल ने अप्रैल से दिसम्बर 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन भेजा है और 2008-09 की शेष अवधि के लिए अनुमान भी अधुनातित किए हैं। परिणामस्वरूप, वीपीटी ने 2008-09 की नौ महीनों की अवधि के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी संशोधित किए हैं। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजी संवर्धनों संबंधी ब्योरे और उनकी वर्तमान स्थिति भी भेजी गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान प्रस्तावित कुछ पूंजी संवर्धन अगले वर्ष तक के लिए आस्थगित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा अन्य निवेदनों के साथ भेजी गई सूचना नीचे सारबद्ध की गई है:-

(i). यातायात:

- (क). पहले प्रस्तुत किए गए यातायात पूर्वानुमान उस समय प्रचलित मार्केट चलन पर आधारित है और उस समय ज्ञात बिजनेस प्रस्ताव पर विचार करते हुए थे। अप्रैल से दिसम्बर, 2008 के लिए प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट 64896 टीईयू प्रतिवेदित किया गया है। अतः वर्ष 2008-09 और अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात निम्नवत् पुनः अनुमानित किया गया है:-

(टीईयू में)

वर्ष	पूर्ववर्ती यातायात पूर्वानुमान	संशोधित यातायात पूर्वानुमान
2008-09	1,00,000	84,031
2009-10	1,33,000	1,05,000
2010-11	1,60,000	1,33,000

- (ख). पिछले वर्ष के अनुमानों में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान 25 प्रतिशत और 27 प्रतिशत की यातायात वृद्धि परिकल्पित की गई है।

पोतांतरण और आईसीडी यातायात के क्षेत्र में मात्राओं को बढ़ाने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं। लाइम्स कोलकाता-विजाग क्षेत्र में नई सेवाएं शुरू करने के लिए उत्सुक है। इसे उम्मीद है कि 2009-10 में लगभग 400 टीईयू प्रति माह की पोतांतरण कंटेनर आवाजाही होगी। अनुवर्ती वर्ष में इसके बढ़कर लगभग 750 टीईयू प्रति माह (अर्थात् समग्र यातायात पर लगभग 5 प्रतिशत की वृद्धि) होने की संभावना है। तदनुसार, यह अनुमान लगाया गया है कि पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन वर्ष 2009-10 के लिए कुल मात्रा का 9 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए मात्रा का 14 प्रतिशत होगा। आईसीडी यातायात के मामले में, यह वर्ष 2009-10 में 3 ट्रेन (140 टीईयू प्रति ट्रेन की दर से) अर्थात् कुल यातायात का 6 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए 5 ट्रेनें अर्थात् कुल यातायात का 6 प्रतिशत। इसने विभिन्न प्रकार के कंटेनरों, आकार, आदि के संदर्भ में थ्रुपुट अनुमानन की विस्तृत बनावट भी भेजी है।

- (ii). संशोधित थ्रुपुट पूर्वानुमानों के मद्देनजर आय अनुमानन भी परिणामस्वरूप संशोधित किया गया है।

- (iii). वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान भंडारण प्रभार वर्ष 2008-09 में हुए प्रोद्भूत से कम होगा। वर्ष 2008-09 के दौरान, कुछ ग्राहकों ने तीसरी तिमाही में बहुत संख्या में लदे हुए कंटेनरों का आयात किया था जोकि उनपर मंदी की मार के कारण, 15-30 दिनों की विस्तारित निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं हटाए जा सके। इसके परिणामस्वरूप भंडारण शीर्ष के अंतर्गत ज्यादा आय हुई। तथापि, भविष्य में ऐसा होने की संभावना नहीं है। इसने यह निवेदन भी किया है कि स्थानीय कंटेनर

फ्रेट स्टेशनों (सीएफएस) ने कार्गो और कंटेनरों के प्रभावी प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त स्थान अभिग्रहीत करने के अलावा अपनी प्रहस्तन क्षमताओं में सुधार किया है। एक और नए सीएफएस के शीघ्र ही खुलने की संभावना है। इससे टर्मिनल में कंटेनरों की भंडारण अवधि और कम होगी और परिणामस्वरूप भंडारण आय भी कम होगी।

(iv). टर्मिनल क्षमता:

वर्ष 2009-10 में पहले योजनाबद्ध अतिरिक्त भंडारण भूमि स्लॉटों पर निवेश 2010-11 तक आस्थगित किया गया है। इस निवेश के कारण, टर्मिनल में कंटेनरों का औसत विराम 6 दिनों से कम हो कर 5 दिन रहने का अनुमान लगाया गया है और टर्मिनल की क्षमता 1,05,668 टीईयू पर निर्धारित मौजूदा क्षमता से बढ़कर 1,26,801 टीईयू होने की संभावना है।

(v). (क). पूंजी निवेश:

पहले प्रस्तावित पूंजी निवेश आर्थिक मंदी और विदेशी मुद्रा विनिमय दरों में असामान्य वृद्धि के मद्देनजर पुनः निर्धारित किया गया है और अनुमान संशोधित किए गए हैं। मौजूदा वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक पूंजी निवेश लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। आरएमक्यूसी और आरटीजीसी जैसे उपस्करों की खरीद और कुछ अन्य निवेश जो मूलतः वर्ष 2009-10 के लिए योजनाबद्ध किए गए थे, संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2010-11 में स्थानांतरित किए गए हैं।

संशोधित वर्ष-वार निवेश अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए प्रस्तावित निवेश की वर्तमान स्थिति भी नीचे दी गई तालिका में संक्षिप्त रूप से दर्शाई गई है:-

क्र. सं.	परिसंपत्ति	वर्ष (₹ लाखों में)			टिप्पणियां	वर्तमान स्थिति
		2008-09	2009-10	2010-11		
1.	सफाई मशीन	21.50	--	--	पहले से खरीदा हुआ और इस्तेमाल किया जा रहा है	
2.	गेट कॉम्प्लेक्स एक्स. (अतिरिक्त स्टाफ के लिए कार्यालय स्थान)	--	135.00	--	2008-09 में मूलतः योजनाबद्ध 2009-10 के लिए आस्थगित।	पिल्लरों की इरेक्शन आदि पूर्ण। दीवारों का निर्माण प्रगतिधीन है।
3.	आईटी	--	# 80.40 (नेटवर्क अपडेशन एक्सेस कंट्रोल, सीसीटीवी, आदि)	## 225.00 (नेविस एक्सप्रेस)	2008-09 में योजनाबद्ध ₹ 80.60 लाख का प्रस्तावित निवेश 2009-10 के लिए आस्थगित। 2009-10 में योजनाबद्ध ₹ 225 लाख 2010-11 के लिए आस्थगित।	# वैडरों की पहचान की गई है। बातचीत के बाद आदेश दिया जाएगा। ## वैडर ने ऑफर प्रस्तुत कर दी है और सॉफ्टवेयर अनुप्रयोजन का प्रदर्शन कर दिया है।
4.	2 सं. आरएमक्यूसी	--	--	* 7418.88	2009-10 में पहले योजनाबद्ध ₹ 6182.40 लाख 2020-11 के लिए आस्थगित।	तकनीकी विशिष्टता बन्द हो चुकी है। आदेश दिए जाने के लिए भावी बोलीदाताओं के साथ

5.	4 सं. आरटीजीसी	--	--	* 3110.40	2009-10 में योजनाबद्ध रु0 2512 लाख आस्थगित।	बातचीत जारी है। * आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की अनुमानित लागत विदेशी मुद्रा विनिमय दर में बदलाव के मद्देनज़र संशोधित की गई है।
6.	प्रशासनिक भवन	--	--	500.00	कोई परिवर्तन नहीं	निविदा प्रक्रिया अभी शुरू की जानी है।
7.	अतिरिक्त भंडारण यार्ड	--	--	150.00	2008-09 में मूलतः योजनाबद्ध 2010-11 के लिए आस्थगित।	भू सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। आवश्यकताओं के निर्धारण के लिए परामर्शदाता नियुक्त किया गया है।
8.	वर्क शॉप	--	--	400.00	2009-10 में पहले योजनाबद्ध 2010-11 के लिए आस्थगित।	कुछ विशिष्ट नहीं दर्शाया गया है।
	<b>जोड़</b>	<b>21.50</b>	<b>215.40</b>	<b>11804.28</b>		

(ख). इसने दोहराया है कि वर्ष 2010-11 में अभिग्रहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी वीपीटी के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार है। एए के परिशिष्ट 13 के साथ पठित परिशिष्ट 7 के अनुसार, वीसीटीपीएल को निम्नलिखित उपस्कर तैनात करने हैं:-

	चरण I	चरण II	चरण III
अवधि	0-5 वर्ष	5वें वर्ष से आगे	100,000 टीईयू क्षमता प्राप्त करने पर + 18 महीनें
उपस्कर समीपवर्ती	1 मोबाइल क्रेन	2 मोबाइल क्रेनें	2 आरएमक्यूसी
उपस्कर यार्ड साइड	2 रीच स्टेकर्स	4 रीच स्टेकर्स	4 आरटीजीसी 2 रीच स्टेकर 8 ट्रेक्टर ट्रेलर्स

वीसीटीपीएल द्वारा प्रारंभ में प्राप्त की गई दो पुरानी आरएमक्यूसी का अभी भी कुछ उपयोगी जीवनकाल है। ये क्रेनें तब इस्तेमाल की जा सकती हैं जब कभी बर्थ पर दो पोत हों और प्रत्येक पोत पर दो क्रेनें तैनात करने की जरूरत हो अथवा उस समय जब एकल प्रमुख लाइन पोत पर तीन से चार क्रेनें तैनात करने की जरूरत हो, जोकि एक मानक प्रतिमानक है।

(vi). संशोधन और व्यय:

(क). अतिरिक्त स्टाफ की आवश्यकता का अनुमान संशोधित किया गया है और आरएमक्यूसी, आरटीजीसी और अन्य परिसंपत्तियों पर निवेश को वर्ष 2009-10 से 2010-11 में आस्थगित करने के मद्देनज़र कम किया गया है। अतिरिक्त स्टाफ और अनुमानित व्यय की आवश्यकता का संशोधित अनुमान है:-

क्र.सं.	विभाग	2009-10		2010-11	
		कर्मचारियों की सं.	राशि	कर्मचारियों की सं.	राशि
1.	प्रचालन	15	41,66,268	42	1,76,00,106

2.	इंजीनियरिंग	8	21,20,000	11	42,41,820
3.	अन्य	4	12,81,600	4	19,61,792

- (ख). वर्ष 2008-09 में पेवर ब्लॉकों को दोबारा बिछाने पर रु0 168.50 लाख व्यय के अनुमान वर्ष 2009-10 में स्थानांतरित किए गए हैं।
- (ग). वीपीटी के पत्र सं. अस्टेट/वीसीटीपीएल/बीओटी/एसए/418 दिनांक 31 मई, 2008 के अनुसार, वीसीटीपीएल को खाली भूमि के पट्टे के लिए पट्टा करार करना होगा। इस करार के पंजीकरण प्रभारों की अनुमानित लागत रु0 89.43 लाख है जोकि वर्ष 2009-10 के दौरान लागत मद के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (घ). यार्ड से जेट्टी और विलोमत: और यार्ड के भीतर भी कंटेनरों को वहन करने के लिए आंतरिक परिवहन वर्तमान में रु0 200/- प्रति 20' कंटेनर और रु0 255/- प्रति 40' कंटेनर की दर से आउटसोर्स किया जा रहा है। वर्तमान करार जून 2009 में समाप्त हो रहा है। मात्राओं में वृद्धि और कुशलता स्तरों में सुधार लाने के आशय से, यह प्रस्तावित किया गया है कि उस ठेकेदार से परिवहन गतिविधि आउटसोर्स की जाए जो विशिष्ट हैवी ड्यूटी और अधिमानतः दोहरी लिफ्ट क्रनों के लिए नए टर्मिनल ट्रेक्टर उपलब्ध करवाने के लिए तैयार हो, जिसमें लागत वर्तमान ट्रेलरों की तुलना में ज्यादा है। अतः दरें वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः रु0 350/- और रु0 525/- में संशोधित किए जाने का अनुमान लगाया गया है। यह दर अप्रैल, 2007 की कीमत बोली पर आधारित है और कीमतें बढ़ भी सकती हैं।
- (ङ). अप्रैल से दिसम्बर, 2008 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व में "गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) से आय" राशि रु0 700.18 लाख शामिल है। वीसीटीपीएल पर रुकने वाले गैर-कंटेनर पोतों में बल्क पोत शामिल है जो भीड़ के कारण वीपीटी में आगमन पर बर्थ प्राप्त नहीं कर पाते हैं अथवा वे जिन्हें आंतरिक हारबर में प्रवेश करने के लिए कम डुबाव में पहुंचने से पहले खाली करना होता है। इसके अलावा, बल्क केरियर्स, ऑफशोर सप्लाई पोत (ओएसवी) वीसीटीपीएल पर बर्थ किए गए एनसीवी की अन्य श्रेणी है। यह उम्मीद की गई है कि एनसीवी आय केवल एक और माह अर्थात जनवरी 2009 के लिए प्रोद्भूत की जा सकती है। निकट भविष्य में बल्क केरियर्स और ओएसवी बर्थिंग की पद्धति जारी रखने की स्थिति के निम्नलिखित कारणों से मुश्किल प्रतीत होती है:-
- (i). बल्क केरियर्स के मामले में, वीपीटी ने हाल ही में आंतरिक हारबर में स्वीकार्य डुबाव को निकर्षित और बढ़ाकर 11 मी0 किया है और इसलिए पोतों की संख्या जिन्हें खाली करने की आवश्यकता होगी, कम हो जाएगी।
- (ii). द्वितीयतः वीपीटी में भीड़ बहुत तेजी से कम हुई है जिससे वीपीटी में बर्थ की प्रतीक्षा के लिए अपेक्षित बल्क केरियर्स की संख्या में और कमी होगी और इसलिए वीसीटीपीएल बर्थ की जरूरत नहीं होगी।
- (iii). गंगावरम पत्तन के पड़ोस में आने से, एनसीवी के पास ज्यादा विकल्प नहीं होंगे।
- (iv). रिगों को केवल आकस्मिकता के मामले में वीसीटीपीएल पर बर्थ किया गया था और खाली रहने की संभावना बहुत कम है। इसके अलावा, काकीनाडा में अब ओएसवी के लिए अलग-से बर्थ हैं और संभवतः गंगावरम इन पोतों को आकर्षित कर रहा है, वीसीटीपीएल

की ओर ओएसवी की संख्या भी कम होती जाएगी और एक समय रूक जाएगी।

8.2. वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के अनुसार लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2007-08	30 जनवरी, 2009 को भेजे गए संशोधित लागत विवरण के अनुसार		
			2008-09	2009-10	2010-11
	अनुमानित यातायात टीईयू में	71086	84031	105000	133000
	प्रचालन आय	2719.11	3479.50	2792.52	3428.33
	कुल लागत	1600.19	1871.21	2517.09	3606.93
	अधिशेष/घाटा (2-3)	1118.93	1608.29	275.43	(-) 178.60
	नियोजित पूंजी	5096.15	4753.74	4319.10	14890.82
	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	548.54	604.86	572.24	1760.25
	निवल अधिशेष/घाटा (4-6)	570.39	1003.43	(-) 296.81	(-) 1938.85
	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में	20.98%	28.84%	(-) 10.63%	(-) 56.55%
	वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता लाभ		50.40	65.46	94.86

8.3. प्रशुल्क वृद्धि और प्रस्तावित दरमान में संशोधन इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार रखे गए हैं।

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

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

- अपने दरमान के संशोधन के लिए फरवरी, 2008 में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के अनुमानों पर आधारित थे। हमारी सलाह के तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के वास्तविक आंकड़ों और जनवरी 2009 से मार्च 2009 अवधि के अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अधुनातित किया था। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अधुनातित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2008 और वीसीटीपीएल द्वारा बाद में 30 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के साथ किए गए निवेदनों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट जून, 2007 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 75,000 टीईयू के अनुमानित यातायात के अपेक्षाकृत 71,086 टीईयू है। वीसीटीपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2008-09 में 1,00,000 टीईयू, वर्ष 2009-10 में 1,33,000 टीईयू और वर्ष 2010-11 में 1,60,000 टीईयू के प्रहस्तन का अनुमान लगाया था। वित्तीय वर्ष 2008-09 के प्रथम नौ महीनों के लिए प्रतिवेदित वास्तविक थ्रुपुट 64,896 टीईयू है। इसलिए, 2008-09 के पूर्ण वर्ष के यातायात पूर्वानुमान को वीसीटीपीएल द्वारा कम करके 84,031 टीईयू किया गया है। परिणामस्वरूप, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के यातायात पूर्वानुमानों को भी क्रमशः 1,05,000 टीईयू और 1,33,000 टीईयू संशोधित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात वृद्धि पिछले वर्ष के अनुमानों से क्रमशः 25 प्रतिशत और 26.7 प्रतिशत है।

वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों से, यह प्रकट होता है कि 1.4 का कारक 60:40 पर 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों के कंटेनर मिश्रण की परिकल्पना करते हुए टीईयू से बॉक्सों में परिवर्तन के लिए लागू किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2007-08 और 2008-09 में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनरों का ब्रेकअप दर्शाता है कि 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों का अनुपात 75:25 है और, तदनुसार, टीईयू से बॉक्सों का अनुपात 1.25 होगा। जब पिछले वास्तविक आंकड़ों से भिन्न 20' / 40' कंटेनर का कंटेनर मिश्रण अंगीकृत करने पर विशिष्ट स्पष्टीकरण मांगा गया था, तब वीसीटीपीएल ने सामान्य बयान दिया था कि कुल थ्रुपुट में 40 फीट कंटेनरों के हिस्से के धीरे-धीरे बढ़ने की उम्मीद है और इसलिए 20 फीट / 40 फीट का कंटेनर अनुपात लगभग 60:40 होना परिकल्पित किया गया है। हालांकि यह मौजूदा टर्मिनलों के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता, परंतु सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित टीईयू अनुपात 1:3 है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे कई अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों पर टीईयू अनुपात भी लगभग 1:3 है। वीसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित 40 फीट कंटेनर के हिस्से में अचानक वृद्धि किसी विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं की गई है। इसलिए, आय के अनुमानों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित बॉक्सों की संख्या पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 1.25 का परिवर्तन कारक लागू करते हुए संशोधित की गई है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों का ब्रेकअप वर्ष 2008-09 के नौ महीनों के लिए भेजे गए वास्तविक कंटेनर मिश्रण के आधार पर उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान आईसीडी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के यातायात में वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर सुविचारित की गई है। तदनुसार, आय अनुमानन के इस विश्लेषण में सुविचारित बॉक्सों की संशोधित संख्या वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित 75,000 बॉक्सों और 95,000 बॉक्सों के स्थान पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 84,000 और 1,06,400 हैं। तथापि, वीसीटीपीएल को सुविचारित परिवर्तन कारक में महत्वपूर्ण पारी के किसी मामले में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की सामयिक समीक्षा प्रस्तावित करने का विकल्प दिया गया है जिसका इस विश्लेषण में सुविचारित वित्त/लागत माडल पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया है।

वैधता अवधि के समाप्त होने के पश्चात की जाने वाली प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लिया जाएगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एक निजी कंटेनर टर्मिनल के मामले का निपटान करते समय प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता के लिए एक उन्नत दृष्टिकोण अपनाया था। इस दृष्टिकोण में, प्रशुल्क टर्मिनल की मानक क्षमता के आधार पर निर्धारित किया गया था। मानक क्षमता का स्तर 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए निर्धारित किया गया था। यद्यपि, प्रशुल्क निर्धारण मानक क्षमता के संदर्भ में किया गया था, परंतु अतिरिक्त मात्रा से राजस्व योगदान रॉयल्टी के पास-थ्रू की मात्रा को कम करने के लिए स्वीकार किया गया था जिसे अन्यथा स्वीकार किया गया है।

घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लागू करते हुए, केवल एक व्यावहारिक कार्यवाही होगी क्योंकि वीसीटीपीएल ने वर्तमान में केवल दो पुरानी क्रें तैनात की हैं और उनकी उत्पादकता अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित उत्पादकता प्रतिमानकों से तुलनीय नहीं हो सकती। तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित नए अतिरिक्त आरएमक्यूसी और आरटीजीसी इस प्रशुल्क चक्र के पिछले वर्ष में है। यह विदित है कि वीसीटीपीएल ने अपने द्वारा प्रहस्तित कम मात्रा के कारण कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए वीपीटी द्वारा आबंटित भूखंडों को पूर्णतः विकसित नहीं किया है। 2008-09 तक वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 1 लाख टीईयू से कम है और भविष्य अवधि के अनुमान भी वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित क्षमता से कम है। ऐसी स्थिति में, मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण इस स्थिति में वीसीटीपीएल के मामले में अंगीकृत नहीं किया जा सकता। अतः यह मामला 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर विश्लेषित किया गया है।

- (iii). वर्ष 2008-09 की आय दिसम्बर तक के वास्तविक आंकड़ों और जनवरी से मार्च 2009 के अनुमानों पर आधारित बताई गई है। वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित/अनुमानित आय पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के संशोधित थ्रुपुट पूर्वानुमानों के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया विस्तृत आय अनुमानन अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए 20' / 40' कंटेनर मिश्रण के अनुपात में बदलाव के मद्देनजर संशोधित किया गया है।

आय अनुमानन में रेल से यार्ड और विलोमत: आईसीडी कंटेनर के संचलन से आय शामिल है जोकि 'अन्य आय' शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। चूंकि आईसीडी कंटेनर के रेल संचलन के लिए प्रशुल्क मौजूदा दरमान में निर्धारित किया गया है इसलिए इस सेवा से आय कंटेनर प्रहस्तन आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

'अन्य' शीर्ष के अधीन वर्ष 2007-08 में 846.83 लाख और वर्ष 2008-09 में ₹0 1091.52 लाख पर प्रतिवेदित आय वर्ष 2009-10 में ₹0 244.33 लाख और वर्ष 2010-11 में ₹0 265.76 लाख पर अनुमानित की गई है। वीसीटीपीएल ने अपने यहां गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) की बर्थिंग की संख्या में अनुमानित कटौती के लिए आय में कटौती की है। वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित गैर-कंटेनर पोतों से आय ₹0 603.58 लाख और वर्ष 2008-09 में दिसम्बर तक ₹0 700.18 लाख है। आंतरिक हारबर में उपलब्ध डुबाव और पत्तन पर भीड़ के कम हुए स्तर से, वीसीटीपीएल को जनवरी, 2009 के पश्चात वीसीटीपीएल पर बर्थिंग सेवाएं प्राप्त करने वाले गैर-कंटेनर पोतों की उम्मीद नहीं है और इसलिए इसने एनसीवी से आय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में ₹0 12 लाख की गई है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने भी इस संबंध में वीसीटीपीएल के दावे के विपरीत कोई टिप्पणी नहीं की है, वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित 'अन्य' शीर्ष के अधीन आय इस शर्त के अधीन सुविचारित की गई है कि यदि वास्तविक और अनुमानित स्थिति की भिन्नता के कारण वीसीटीपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो ऐसा प्रोद्भूत लाभ अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (iv). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल ने कुछ लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए 5.6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया है। वर्ष 2009-10 के दौरान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही किए जाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वार्षिक वृद्धि 5.8 प्रतिशत है। व्यय प्रक्षेपणों के अनुमानन के लिए, जहां कही अपेक्षित हो, 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है।
- (v). संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 में क्रमशः 15 और 42 कामगारों की अतिरिक्त प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर फोर्स तथा 8 और 11 कामगारों द्वारा अनुरक्षण लेबर का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि लेबर की तैनाती वर्ष 2010-11 में अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के मद्देनजर वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि प्रचालकों से उपस्कर के संस्थापन के लिए तैनात किए जाने की अपेक्षा की जाती है क्योंकि उनसे विशेष प्रशिक्षण दिए जाने की अपेक्षा की जाती है। यह स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए स्टॉफ संख्या में प्रस्तावित वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के कारण जरूरी बनाया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा किया गया प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमानन वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत 5.6 प्रतिशत की बजाय 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि तक लागू करते हुए स्वीकार किया गया है।
- (vi). उपस्कर चालन लागत के अनुमान में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार शामिल हैं जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). घाट क्रेन द्वारा बिजली उपभोग वर्ष 2007-08 और 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित घाट क्रेन द्वारा वास्तविक बिजली उपभोग के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 4.07 इकाईयां प्रति टीईयू पर अनुमानित किया गया है। प्रति टीईयू बिजली का समग्र उपभोग वर्ष 2007-08 में 23.57 इकाईयां प्रति टीईयू और वर्ष 2008-09 में 20.86 इकाईयां प्रति टीईयू बताया गया है। जब अपफ्रंट निर्धारण के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 इकाईयां प्रति टीईयू के साथ तुलना के कारण होगी। तथापि, थ्रुपुट अनुमानों में वृद्धि से, इकाई बिजली उपभोग कम करके वर्ष 2009-10 में 17.80 इकाईयां और 2010-11 में 15.41 इकाईयां अनुमानित किया गया है। यह मुख्यतः उच्च स्तर पर निर्धारित बिजली उपभोग और प्रति टीईयू उपभोग को कम करते हुए बृहत् आधार में अन्य क्षेत्र बांटे गए हैं।

वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित बिजली की इकाई लागत ₹0 4.78 है जोकि 2009-10 में ₹0 5.03 प्रति इकाई और वर्ष 2010-11 में ₹0 6.08 प्रति इकाई अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली की इकाई लागत पर 5.6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया गया है। वर्ष 2010-11 की इकाई लागत पर भी इस वर्ष के दौरान अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के साथ मौजूदा 720 से 1400 किलोवॉट से केवीए मांग में वृद्धि के कारण अधिकतम मांग प्रभारों में वृद्धि पर भी विचार किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली की इकाई लागत और अधिकतम मांग प्रभारों में अनुमानित वृद्धि 5.8 की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए स्वीकार किए गए

हैं। तदनुसार, विश्लेषण में सुविचारित बिजली की संशोधित इकाई लागत वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः ₹0 5.04 और ₹0 6.11 है।

- (ख). वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए ईंधन का वास्तविक उपभोग 1.93 लिटर प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 4 लिटर प्रति टीईयू का प्रतिमानक निर्धारित करता है। वीसीटीपीएल के मामले में, परिवहन संबंधी गतिविधियों में से कुछ गतिविधियां आउटसोर्स की गई हैं और इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित ईंधन उपभोग कम है।

वीसीटीपीएल ने मात्रा में वृद्धि के कारण वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ईंधन के उपभोग में 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है और कंटेनर के आंतरिक स्थानांतरण में वृद्धि पर थ्रुपुट गणनाओं में विचार नहीं किया गया है। चूंकि ईंधन लागत का अनुमानन यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में किया गया है, इसलिए यातायात में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि का प्रभाव इस अनुमानन में पहले ही स्वीकार किया जा चुका है। चूंकि वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित कुल ईंधन लागत प्रति टीईयू ईंधन उपभोग पर पहुंचने के लिए आधार रूप में ली गई है, इसलिए वीसीटीपीएल की यह टिप्पणी कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण की लागत प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती है। वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन उपभोग को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2008-09 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित ईंधन की इकाई दर ₹0 35.89 प्रति लिटर है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ईंधन की इकाई दर में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। ईंधन की इकाई दर 5.8 प्रतिशत द्वारा बढ़ाई गई है और यातायात में अनुमानित वृद्धि के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।

- (ग). प्रथम नौ महीनों के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹0 126.40 लाख है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत यातायात अनुमानों में भिन्नता के अनुपात में प्रत्यक्षतः अनुमानित किया गया है। सम्पूर्ण व्यय प्रकृति में पूर्णतः परिवर्तनीय नहीं हो सकता। तथापि, वीसीटीपीएल ने माना है कि भंडारों और पुर्जों का उपभोग, टायर तथा ट्यूबों की टूटफूट, कर्मशाला औजार आदि यातायात में वृद्धि के कारण प्रशासनिक गतिविधि में वृद्धि से सीधे वृद्धि करता है और लागत थ्रुपुट पूर्वानुमानों के अनुपात में सीधे अनुमानित की गई है। इस लागत का अनुमान लगाने में वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण मौजूदा कंटेनर अथवा कार्गो टर्मिनलों में से किसी भी टर्मिनल में नहीं अपनाया गया है। यह व्यय नए संवर्धनों के लिए परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत रूप में सामान्यतः अनुमानित किया गया है और यदि सकल प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित नहीं किया जाता है तो लागत में वार्षिक वृद्धि स्वीकार की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशा-निर्देश भी इस लागत तत्व का अनुमानन सिविल परिसंपत्तियों की लागत पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर की लागत पर 2 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करता है। नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के भीतर पाया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान अभियांत्रिक और बिजली लागत पर 2 प्रतिशत और सिविल लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में ब्लॉकों को बिछाने संबंधी ₹0 168.50 लाख का व्यय शामिल हैं। जब इस व्यय को पूंजी की बजाय राजस्व रूप में वर्गीकृत करने का औचित्य देने के लिए कहा गया तो वीसीटीपीएल ने बताया था कि व्यय संचयी प्रकृति का है और इसलिए इसे राजस्व व्यय माना गया है। वीपीटी का मत रहा है कि जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉक बिछाना एक प्रमुख भारी मरम्मत व्यय है और उपयुक्त अवधि में प्रभाजित किए जाने की जरूरत है। चूंकि प्रस्तावित व्यय का लाभ उसी वर्ष में विनिहित नहीं होगा जिस वर्ष में खर्च किया गया है, इसलिए इसे परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ा गया है। तथापि, मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा इस व्यय पर भी स्वीकृत किया गया है।

- (vii). (क). पिछले प्रशुल्क संशोधन में, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक लागत की मद के रूप में स्वीकृत की गई थी।

वीपीटी से प्राप्त अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व स्ट्रीम का निवल वर्तमान मूल्य वीसीटीपीएल की बोली के लिए प्रासंगिक निर्धारण की अपेक्षा 51 प्रतिशत कम पाया गया था। तदनुसार, अपने यातायात पूर्वानुमानों पर वीसीटीपीएल द्वारा देय रॉयल्टी राशि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर पर रॉयल्टी भुगतान सीमित करते हुए 49 प्रतिशत तक स्वीकृत किया गया है।

- (ख). वीसीटीपीएल ने न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए 112000 टीईयू, वर्ष 2009-10 के लिए 140000 टीईयू और वर्ष 2010-11 के लिए 166400 टीईयू के स्तर पर दर्शाया है। वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के अनुमान एलए में निर्धारित एमजीटी स्तर से कम हैं।

एलए के अनुसार, वास्तविक प्रहस्तित यातायात एमजीटी के स्तर से कम रहता है तो वीसीटीपीएल न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर रॉयल्टी अदा करने के लिए बाध्य है। इसलिए, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित थ्रुपुट पर और एलए में विनिर्दिष्ट न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से यातायात अनुमानन में कमी पर भी दूसरे उच्चतम उद्धरण की सीमा तक देय रॉयल्टी का दावा किया है।

जैसाकि साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के मामले की तरह वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह निर्णय दिया गया है, यदि प्रहस्तित/अनुमानित यातायात से अधिक रॉयल्टी राशि प्रशुल्क में लागत रूप में सुविचारित किया जाता है तो मौजूदा यातायात को निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उद्धरित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट टर्मिनल द्वारा अर्जित नहीं करने के कारण बढ़ने वाला अतिरिक्त बोझ वहन करना होगा।

रॉयल्टी का आंशिक पास-थ्रू केवल अनुमानित यातायात पूर्वानुमानों पर स्वीकृत किया जा सकता है। दूसरे शब्दों में, न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के पूरा नहीं होने के कारण होने वाला रॉयल्टी भुगतान प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार नहीं किया जाएगा। तदनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के वास्तविक थ्रुपुट/पूर्वानुमानों पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक पास-थ्रू रूप में स्वीकृत की गई है।

- (viii). उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान कंटेनरों के परिवहन संबंधी सेवा की आउटसोर्सिंग पर व्यय से संबंधित है। वीसीटीपीएल ने दो वर्ष की अवधि के लिए जून, 2007 में आउटसोर्सिंग एजेंसी के साथ हुए करार की प्रति भेजी है जो रु0 200 प्रति 20' कंटेनर और रु0 255 प्रति 40' कंटेनर पर सेवा आउटसोर्सिंग के लिए दर दर्शाती है।

तथापि, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए उपस्कर किराये पर व्यय 20' कंटेनर के लिए रु0 350 और 40 फीट कंटेनर के लिए रु0 550 की दर लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल ने माना है कि यह अनुमान दूसरे ठेकेदार से मौजूदा सेवा आउटसोर्स करने के इसके प्रस्ताव पर आधारित है जो बढ़ी हुई लागत पर उच्चतर कुशलता स्तर प्राप्त करने के लिए विशिष्ट हैवी ड्यूटी और नए टर्मिनल ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाएगा।

अनुमान का औचित्य बताने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेज प्राप्त हुई बोली है और वीसीटीपीएल द्वारा जारी किया गया कार्य आदेश नहीं है। नई व्यवस्था से उपयोक्ताओं को लाभ जिससे लागत में 75 प्रतिशत से 105 प्रतिशत वृद्धि होगी, भी स्पष्ट नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए इस मद का अनुमान यह स्वीकार करते हुए मौजूदा इकाई दर में 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए लगाया गया है कि संविदा के जून, 2009 में समाप्त होने की संभावना है और यातायात पूर्वानुमानों के लिए समायोजित किया गया है।

- (ix). वर्ष 2007-08 के लिए बीमा लागत रु0 42.15 लाख प्रतिवेदित की गई है जिसे अक्टूबर, 2007 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई बीमा पालिसी की प्रति द्वारा समर्थित किया गया है। यह लागत मद वर्ष 2008-09 के लिए रु0 40.87 लाख और वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित स्तर पर वर्ष 2009-10 में रु0 41.63 लाख अनुमानित की गई है और इसलिए स्वीकार किया गया है। रु0 82.94 लाख पर अनुमानित वर्ष 2010-11 के बीमा लागत में बीमा की प्रचलित दर के आधार पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन पर अनुमानित बीमा प्रीमियम शामिल है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 0.4 प्रतिशत से 0.6 प्रतिशत है और अप्रकृत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के भीतर भी है। वीसीटीपीएल

द्वारा यथा भेजे गए बीमा प्रीमियम के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, बीमा लागत पेवर ब्लॉकों को बिछाने की लागत पर भी बीमा लागत अनुमानित किया गया है जिसे इस विश्लेषण में पूंजी व्यय रूप में माना गया है।

- (x). वीसीटीपीएल एल की शर्तों के अनुसार वीपीटी द्वारा आबंटित भूमि के लिए 164000 वर्ग मी0 के पट्टा किराये अदा किए हैं। इसने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीपीटी को देय रु0 78.71 लाख के पट्टा किराये का अनुमान लगाया है जिसकी पुष्टि वीपीटी द्वारा की गई है।
- (xi). प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय का अनुमान वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों पर डब्ल्यूपीआई में मुद्रास्फीति संबंधी 5.6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है। लागत में वार्षिक वृद्धि अन्य लागत मदों का अनुमान लगाने के लए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार तत्संबंधी पिछले वर्ष के वास्तविकताओं/अनुमानों पर 5.8 प्रतिशत तक स्वीकृत की गई है।

प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के दौरान तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 4 अतिरिक्त प्रबंध स्टॉफ की लागत भी शामिल है। वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंध और प्रशासन में अनुमानित वीपीटी के साथ पट्टा करार के पंजीकरण प्रभारों संबंधी रु0 89.43 लाख भी शामिल है। चूंकि यह व्यय सम्पूर्ण परियोजना के लिए है, इसलिए यह लागत परियोजना की शेष अवधि वर्ष 2009-10 से 23 वर्ष में प्रभाजित की गई है और प्रारंभिक व्यय तथा अपफ्रंट बटा खाता के साथ दर्शाया गया है।

- (xii). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार परिकलित किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से पट्टाधारक प्रीमियम और अपफ्रंट शुल्क को अलग रखा गया है और इस व्यय को परियोजना अवधि में बांटते हुए पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है। इसने उस सीमा तक मूल्यहास में उपयुक्त संशोधन भी किया है। यह अन्य निजी टर्मिनलों में अनुसरित दृष्टिकोण और पिछले प्रशुल्क संशोधन में दिए गए संव्यवहार के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।
- (xiii). अन्य व्ययों के अनुमानों में मिलान प्रभार, बांधना/खोलना व्यय और प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार जो यातायात पूर्वानुमानों के अनुपात में प्रत्यक्षतः भिन्न हैं, शामिल हैं। इन मदों का अनुमान पहले से स्पष्ट किए गए बॉक्सों की संख्या में किए गए संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है। इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें जैसे सुरक्षा व्यय, परीक्षण प्रभार और जल प्रभार तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (xiv). (क). प्रबंध व्यय दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) द्वारा युनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) को वीसीटीपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क से संबंधित है। यह सेवा प्रदान करने के लिए दिसम्बर, 2002 में प्रासंगिक पार्टियों के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किए गए करार की प्रति 2005 की प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान प्रस्तुत की गई थी।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने 'सहयोगी हकदार' को देय 'तकनीकी सेवा शुल्क' प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि इस संव्यवहार की 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' को यार्डस्टिक आयकर अधिनियम के अधीन परिभाषित की जाती है। इस मद को वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए सनदी लेखाकार से प्रमाणपत्र जो वीसीटीपीएल द्वारा डीपीआई और यूएलए को देय तकनीकी सेवा शुल्क प्रमाणित करता है, पर विश्वास करते हुए 2005 और 2007 प्रशुल्क आदेश में लागत रूप में स्वीकार किया गया था, आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के प्रावधानों के अनुसार परिकलित 'आमर्स लैंथ प्राइज' के संबंध में निर्धारित की गई थी। इस व्यय को, आयकर निर्धारण आदेश के आधार पर अगली समीक्षा के समय सत्यापन के अधीन, लागत रूप में स्वीकार किया गया था।

निर्धारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए आयकर निर्धारण आदेशों में इस व्यय को स्वीकार करने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया था। यह स्पष्ट किया गया है कि वास्तविक भुगतान अभी नहीं किया गया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि उनके साथ किए गए करारों के अनुसार प्रवर्तकों को प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के लिए अपने वार्षिक लेखों में यह प्रावधान किया गया है, परंतु शुल्क का भुगतान कम्पनी को हुए नुकसानों के मद्देनजर आस्थगित किया गया था।

जून, 2007 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित वर्ष 2005-06 और 2006-07 की वास्तविक लागत स्थिति को एक नुकसान बताया गया है। तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई वर्ष 2007-08 और 2008-09 की लागत स्थिति और स्वीकार्य लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के पश्चात हमारे द्वारा तैयार किया गया लागत विवरण अधिशेष स्थिति दर्शाता है।

वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, यह मद आयकर अधिनियम, 1961 के अनुसार इस संव्यवहार की 'आमर्स लैथ' प्रमाणित करते हुए 2005 के प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान इसके सनदी लेखाकार द्वारा इस शर्त के अधीन जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में लागत रूप में स्वीकार किया गया है कि वीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय वास्तविक भुगतान और आयकर निर्धारण आदेशों का साक्ष्य प्रस्तुत करेगा। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो पूर्ववर्ती प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अब तक स्वीकृत व्यय की समीक्षा की जाएगी और अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ख). तकनीकी सेवा करार जून 2003 से जून 2008 तक 5 वर्षों की अवधि के लिए मूल कम्पनियों को शुल्क का भुगतान विनिर्दिष्ट करता है। प्राप्त की गई तकनीकी सेवाओं का लाभ सम्पूर्ण परियोजना में प्राप्त किए जाने की उम्मीद है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किया गया/देय तकनीकी सेवा शुल्क वीसीटीपीएल और अन्य निजी टर्मिनलों की पूर्ववर्ती प्रशुल्क कार्यवाही के दौरान अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से पहले किया गया प्रबंध शुल्क लागत रूप में स्वीकार नहीं किया गया है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट कुल प्रबंध सेवा शुल्क ₹ 389.51 लाख है और वर्ष 2008-09 से जून, 2008 तक के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया अनुमान ₹ 33.31 लाख है। इस प्रकार, सुविचारित किया जाने वाला कुल प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क ₹ 422.82 लाख है। पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा आच्छादित अवधि के लिए वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, ₹ 27.98 लाख की सीमा तक प्रभाजन को लेखा में लिया गया है। अतः ₹ 394.84 लाख की शेष राशि को परियोजना की शेष अवधि अर्थात् वर्ष 2007-08 से 25 वर्ष में बांटा गया है।

- (xv). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2010-11 में क्रमशः अर्जित कुशलता लाभ संबंधी ₹ 29.55 लाख, ₹ 40.46 लाख, ₹ 50.40 लाख, ₹ 65.46 लाख और ₹ 94.86 लाख का दावा किया है।

कुशलता लाभ परिकलित करते समय, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में बिजली के वास्तविक उपभोग की वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों से तुलना की है। ईंधन के लिए, वीसीटीपीएल ने कुशलता लाभ परिकलन के लिए बिजली/ईंधन उपभोग में बचतों से तुलना के लिए आधार वर्ष 2004-05/2005-06 रूप में अंगीकृत किया है। वीसीटीपीएल ने दो भिन्न लागत मदों के लिए कुशलता लाभ का दावा करने के लिए दो भिन्न आधार अवधियां अंगीकृत की हैं। इसके अलावा, कुशलता लाभ का परिकलन भी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.1 उल्लेख करता है कि कुशलता के लिए तलचिह्न तत्काल अनुवर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित समान टर्मिनल पर समान प्रचालक का औसत निष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए, तत्काल अनुवर्ती चक्र में प्रचालक द्वारा की गई लागत कटौती की इसके अनुवर्ती प्रशुल्क चक्र से तुलना करनी होगी। वीसीटीपीएल के मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2003 में प्रथम प्रशुल्क आदेश पारित किया गया था जिसमें वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमानों पर विचार किया गया था, दूसरा प्रशुल्क आदेश सितम्बर, 2005 में पारित किया गया था जिसमें वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमानों पर विचार किया गया था। इस प्राधिकरण ने उस समय प्रचलित दरमान को विस्तारित करते हुए जून 2007 में आदेश पारित करते समय वीसीटीपीएल को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए औसत कुशलता/उत्पादकता सुधार निष्पादन के संदर्भ में कुशलता/उत्पादकता सुधार के कारण अर्जित लागत कटौती स्थापित की जाए। इस प्रकार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान कुशलता/उत्पादकता सुधार की शर्तों में वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित औसत निष्पादन की प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पूर्ववर्ती चक्र अर्थात् 2003-04 और 2004-05 के औसत निष्पादन से तुलना की जानी चाहिए। वीसीटीपीएल द्वारा किया गया कुशलता लाभ का परिकलन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है और, इसलिए, कुशलता लाभ के लिए कोई भत्ता नहीं दिया गया है।

- (xvi). (क). परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड और अपफ्रंट प्रशुल्क के अलावा निवल अचल परिसंपत्तियों तथा पूंजीकृत पट्टाधारण प्रीमियम वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 73.08 करोड़ और ₹ 45.56 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है।

हमारी सलाह पर, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 से 2010-11 तक दो आरएमक्यूसी, चार आरटीजीसी, आईटी लागत का हिस्सा, वर्कशाप की प्राप्ति जैसी आस्थगित कुछ पूंजी व्यय मदों और प्रत्येक पूंजी परियोजना की वर्तमान स्थिति के आधार पर प्रस्तावित संवर्धनों पर पुनर्विचार किया है। संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु0 21.50 लाख के संवर्धन पर विचार किया है जोकि इस वर्ष के दौरान इसके द्वारा किया गया वास्तविक निवेश है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान अनुमानित पूंजी व्यय क्रमशः रु0 215.40 लाख और रु0 11804.28 लाख है।

(ख). वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2009-10 के दौरान एकल प्रखंड में रु0 215.40 लाख के संवर्धन में गेट कॉम्प्लेक्स के विस्तार की लागत, अतिरिक्त स्टॉक के लिए कार्यालय स्थान और आईटी संबंधित लागत शामिल है। कार्य की वर्तमान स्थिति और वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई कोटेशनों की प्रति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2009-10 के दौरान परिसंपत्तियों में प्रस्तावित संशोधनों को इस कार्यवाही में स्वीकार किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, पावर ब्लॉकों को बिछाने संबंधी रु0 168.50 लाख की अनुमानित लागत भी इस वर्ष के सकल प्रखंड में जोड़ी गई है।

(ग). वर्ष 2010-11 के दौरान सकल प्रखंड में रु0 11804.28 लाख के प्रस्तावित संवर्धन में मुख्यतः आरएमक्यूसी/आरटीजीसी के प्राप्ति संबंधी रु0 10529 लाख, प्रशासनिक भवन/वर्कशाप/अतिरिक्त भंडारण यार्ड संबंधी रु0 1050 लाख और नेविस सॉफ्टवेयर के लिए रु0 225 लाख शामिल हैं।

परिशिष्ट 13 - लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट उपस्कर प्राप्ति योजना के अनुसार, पोस्ट पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन में सक्षम 2 रेल माउंटेड घाट क्रेन (आरएमक्यूसी) और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (आरटीजीसी) द्वारा तैनात करनी होती है जब थ्रुपुट 1 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पहुंच जाता है। चूंकि वीसीटीपीएल को वर्ष 2009-10 में 1 लाख टीईयू के पार होने की उम्मीद है, इसलिए इसने लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वर्ष 2010-11 में 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी तैनात करने का प्रस्ताव किया बताया गया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त आरएमक्यूसी और आरटीजीसी लाइसेंस करार के अनुसार है।

एलए दो नए आरएमक्यूसी और चार आरटीजीसी की न्यूनतम उपस्कर तैनाती योजना विनिर्दिष्ट करती है जब लाइसेंसधारी 1 लाख टीईयू की मात्रा को छूता है। इस बारे में नहीं बताया गया है कि तैनात की गई मौजूदा क्रेन बर्थ पर प्रचालन करेंगी अथवा नहीं। वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि मौजूदा 2 पुरानी आरएमक्यूसी का अभी तक उपयोगी जीवनकाल है और दो पोतों अथवा एक एकल मेन लाइन पोत के लिए तैनात किए जा सकते हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर और वीपीटी से पुष्टि कि प्रस्तावित निवेश एलए के अनुसार है, वर्ष 2010-11 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी के संवर्धन पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। पूंजी व्यय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित आरएमक्यूसी और आरटीजीसी का इकाई मूल्य दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रस्तावित किया गया है।

वीसीटीपीएल ने सही समय सीमा के बारे में नहीं बताया है जिसमें इन उपस्करों के शुरू होने की उम्मीद है। सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर निवेश पर प्रतिलाभ, मूल्यह्रास, बीमा वीसीटीपीएल द्वारा 2010-11 के सम्पूर्ण वर्ष के लिए अनुमानित किए गए हैं, विश्लेषण में, इस अनुमान के साथ सुविचारित किए गए हैं कि ये उपस्कर 2010-11 के शुरूआत से शुरू हो जाएंगे और प्रचालन के लिए उपलब्ध होंगे।

वैन्डरों से कोटेशनों के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य और वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई प्रस्तावित निवेश की स्थिति के आधार पर वर्ष 2010-11 में सिविल कार्य और आईटी संबंधी अनुमानित पूंजी लागत को स्वीकार किया गया है।

(xvii). (क). कार्यपूंजी के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, देनदारियां दो माह के पूंजी राजस्व अनुमान, भंडारों और छह माह के औसत उपभोग पर पुर्जा, एक माह के रोकड़ व्ययों पर बैंक जमा शेष पर अनुमानित की गई है और चालू देयताएं उपस्कर किराया प्रभार, उपस्कर चालन लागत और अन्य व्ययों से संबंधित 15 दिनों के औसत प्रचालन व्यय परिकल्पित की गई हैं।

विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। इस प्राधिकरण ने 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में शोधन घोषित करते हुए 30 सितम्बर, 2008 को एक आदेश

पारित किया था जिसमें कुछ मदों को स्वीकार किया गया है जो विविध देनदारी के हिस्से के रूप में लाइसेंस करार में आती हैं।

वीसीटीपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि कोई भी मद विचार हेतु पात्र नहीं है। वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी तत्काल अनुवर्ती महीने के 7वें दिन को देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट हो जाता है कि एलए के अनुसार भी वीसीटीपीएल से यह अपेक्षा नहीं की जाती है कि रॉयल्टी का कोई अग्रिम अनुमान किया जाए।

- (ख). भंडारों और पुर्जों का अनुमान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार छह माह के औसत उपभोग तक स्वीकृत किया गया है।
- (ग). कार्यगत पूंजी के परिकलन में रोकड़ और बैंक जमा शेष एक माह के प्रचालन व्यय पर सुविचारित किया गया है।
- (घ). वर्ष 2007-08 के लिए यथा प्रतिवेदित मौजूदा देयता पर विचार किया गया है।
- (ङ). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए कार्यगत पूंजी का संशोधित अनुमानन नकारात्मक है और इसे शून्य माना गया है।
- (च). प्रारंभिक व्यय का अप्रभाजित हिस्सा, अपफ्रंट शुल्क और आस्थगित राजस्व व्यय नियोजित पूंजी के हिस्से हैं जिसपर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए संशोधनों के अधीन नियोजित पूंजी वर्ष 2008-09 के लिए रु0 4376.11 लाख, वर्ष 2009-10 के लिए रु0 4250.05 लाख और 2010-11 के लिए रु0 14655.35 परिगणित होता है।
- (xviii). वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2008-09 के लिए 105668 टीईयू है। इसने बताया है कि कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए वर्तमान 772 टीईयू भूमि स्लॉट उपलब्ध हैं। 6 दिनों के औसत विराम समय तथा 2.25 के औसत स्टेकिंग कारक के साथ, टर्मिनल क्षमता 105,668 टीईयू है। वर्ष 2009-10 के लिए टर्मिनल की क्षमता 5 दिनों के कंटेनर के औसत विराम में संभावित कटौती के मद्देनजर बढ़कर 126801 टीईयू होने की संभावना है। वर्ष 2010-11 के लिए, वीसीटीपीएल ने अतिरिक्त उपस्कर का अनुमान लगाते हुए भूमि स्लॉटों को बढ़ाकर 1096 टीईयू करने का अनुमान लगाया है और टर्मिनल की क्षमता 180018 प्रति वर्ष होना निर्धारित किया गया है। थ्रुपुट पूर्वानुमानों के लिए क्षमता उपयोगिता वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 79.52 प्रतिशत, 82.81 प्रतिशत और 73.88 प्रतिशत है।

इस प्राधिकरण ने न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल से संबंधित 30 सितम्बर 2008 के आदेश में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए मानक क्षमता का स्तर निर्धारित करने के लिए निर्णय लिया था। जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल ने कंटेनर स्टेकिंग के लिए वीपीटी द्वारा आबटित बैकअप क्षेत्र का पूर्णतः विकास नहीं किया है। इसने क्षमता के निर्धारण के लिए उपलब्ध इसके द्वारा वर्तमान में विकसित किए गए भूमि स्लॉटों पर ही विचार किया है। इसके अलावा, मौजूदा टर्मिनल में पुरानी क्रेन शामिल हैं इसलिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित उत्पादकता प्रतिमानक लागू नहीं किए जा सकते। इसलिए, मौजूदा टर्मिनल की घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए मानक सूत्र लागू करना मुश्किल होगा। रफ गणना दर्शाती है कि प्रतिमानकों के अनुसार वर्ष 2010-11 में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दो नए आरएमक्यूसी की क्षमता पर विचार करते हुए और वीसीटीपीएल द्वारा यथा निर्धारित वर्तमान टर्मिनल का अनुमान लगाते हुए टर्मिनल की क्षमता लगभग 4.8 लाख टीईयू प्रतिवर्ष होगी।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश पूर्ण आरओसीई का दावा करने के लिए 60 प्रतिशत की न्यूनतम घाट उपयोगिता निर्धारित करते हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि निजी प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के अधीन बाध्यताओं के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोग अर्जित किया गया हो अथवा नहीं। वीपीटी और वीसीटीपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि वर्ष 2010-11 में प्रस्तावित निवेश एलए के अनुसार है। इसलिए, यह संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण आरओसीई का हकदार है। तथापि, वीसीटीपीएल को सलाह दी गई है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार क्षमता परिकलित की जाए।

- (xix). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, लाइसेंसदाता इसके लिए भुगतान करेगा और स्वतंत्र विशेषज्ञ द्वारा निर्धारित सही मूल्य के जोड़ के बराबर मूल्य पर उपक्रम की परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का समग्र अभिग्रहण करेगा। वीसीटीपीएल ने वैधता अवधि की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सही मूल्य का अनुमान लगाने में मुश्किल उद्घरित करते हुए परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य टर्मिनल लाभों के वार्षिकीकृत प्रभाव को स्वीकार नहीं किया गया है।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में दिए गए इसी प्रकार के कारणों से, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 जून, 2008 में निर्णय दिया था कि जब भूस्वामी पत्तन को स्थानांतरित किए जाने की संभावना वाली परिसंपत्तियों के बारे में स्पष्ट हो जाए तो प्रचालक के अंतिम 2 अथवा 3 प्रशुल्क चक्रों में टर्मिनल मूल्य पर विचार किया जाए। सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को ध्यान में रखते हुए, टर्मिनल मूल्य का वार्षिकीकृत प्रभाव वीसीटीपीएल के मामले में भी वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए सुविचारित नहीं किया गया है और वर्ष 2008-09 से पहले सुविचारित राशि को क्रेडिट दिया जाए, जब परिसंपत्तियों का टर्मिनल मूल्य बाद में प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित किए जाते हैं।

- (xx). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करें। वीसीटीपीएल ने पूर्व अवधि 2004-05 से 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है। तथापि, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की पहले ही समीक्षा की जा चुकी है और जून, 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश पर कार्यवाही की गई है। अतः पूर्ण अवधि 2007-08 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का जून, 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में अब विश्लेषण किया गया है।

- (ख). लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण उनके वार्षिक लेखों में रिपोर्टिंग के लिए अनुसरित वर्गीकरण से भिन्न है। वीसीटीपीएल ने लागत विवरण निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाभ/नुकसान का मिलान करते हुए विवरण भेजा है जो दर्शाता है कि प्रशुल्क संशोधन के लिए भेजे गए विवरण में कुछ लागत मदों में समायोजन किए गए हैं। इसलिए, लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए वास्तविक आंकड़े मिलान विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दर्शाए गए समायोजन किए जाने के अधीन वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करने के लिए सुविचारित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया वर्ष 2007-08 की पूर्व अवधि का विश्लेषण उस सीमा तक संशोधित किया गया है जो पूर्ववर्ती आदेश और सामान्य सिद्धांतों का पुष्टिकारक नहीं पाया गया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

- (i). दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्घरित एनपीवी की सीमा तक वीपीटी को देय रॉयल्टी केवल अर्जित वास्तविक थ्रुपुट पर सुविचारित की गई है।
- (ii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए, वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों और प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकलित कार्यगत पूंजी पर विचार किया गया है। प्रारंभिक व्ययों और अपफ्रंट भुगतान का अप्रभाजित भाग भी प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।
- (iii). तदनुसार, उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन पिछले प्रशुल्क आदेश और वास्तविक के अनुसार स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा निम्नवत् है:-

(रुपए लाखों में)

वर्ष	निवल अधिशेष/घाटा 28 जून 2007 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार	वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा
2007-08	(-) 83.79	300.84

- (ग). वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से 5.2 प्रतिशत कम है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में, वास्तविक लागत की राशि और नियोजित पूंजी स्थिति में भिन्नता (+)/(-) 20% से कम पाई जाएगी। तथापि, वास्तविक

प्रचालन आय वास्तविक यातायात में 5.2 प्रतिशत गिरावट के बावजूद अनुमानित से 26 प्रतिशत अधिक प्रतिवेदित की गई है। पूर्व निष्पादन से संबंधित लागत विवरण दर्शाता है कि वीसीटीपीएल द्वारा वसूल की गई अन्य मदों से आय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रु 250.71 लाख की अपेक्षा रु 846.83 लाख है। भिन्नता मुख्यतः वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 में रु 603.58 लाख पर प्रतिवेदित गैर-कंटेनर पोतों से वास्तविक आय के कारण है जिसका पूर्व प्रशुल्क आदेश उस स्तर पर अनुमान नहीं लगाया गया था। यह प्राधिकरण जून, 2007 के पूर्व प्रशुल्क आदेश में पहले ही यह निर्णय दे चुका है कि यदि वास्तविक प्रचालन लागत वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से भिन्न रहती है तो अतिरिक्त उगाही भविष्य प्रशुल्क संशोधन से पूर्णतः समायोजित की जाएगी। ऐसी स्थिति में, स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित निवल वास्तविक अधिशेष तीन वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2010-11 में बराबर-बराबर समायोजित किया गया है।

- (xxi). वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरणों को अनुलग्नक-I रूप में संलग्न किया गया है। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रुपए लाखों में)

प्रचालन आय (रु 0 लाखों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु 0 लाखों में)			
2008-09	2009-10	2010-11	कुल	2008-09	2009-10	2010-11	कुल
3479.50	2960.77	3697.24	10137.51	1020.79	279.63	(-)2029.37	(-)728.95

उपर्युक्त तालिका से, यह स्पष्ट हो जाता है कि वीसीटीपीएल मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2008-09 में रु 1020.79 लाख और वर्ष 2009-10 में रु 265.58 लाख की अधिशेष स्थिति में है। वर्ष 2010-11 में होने वाला रु 2029.37 लाख का घाटा अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् वर्ष 2010-11 में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के वित्तीय प्रभाव से हुआ है। हालांकि एक प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों की औसत लागत स्थिति सामान्यतः संशोधित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया जाता है, परंतु इस प्राधिकरण ने उल्लिखित कारणों से कुछ मामलों में वर्ष-वार दृष्टिकोण भी अपनाया है। इस मामले में, वर्ष 2010-11 के दौरान तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के कारण प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत प्रकट होती है। इसलिए, जैसाकि विशाखा कंटेनर लाइन्स असोसिएशन द्वारा उपयुक्त रूप से मांग की गई है, प्रशुल्क में वृद्धि प्रस्तावित निवेश से जुड़ी होनी चाहिए। संयोगवश, यह इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार भी है जो उस वर्ष से वृद्धि की मांग करता है जब अतिरिक्त उपस्कर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए थे।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क संशोधन से संबंधित आदेश पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के वर्तमान दरमान को विस्तार प्रदान करना इस शर्त के अधीन होगा कि विस्तारित अवधि के दौरान अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने इस शर्त को एकसमान रूप से लागू करने के लिए इस संबंध में 2005 के दिशानिर्देशों को रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था। आदेश सं. टीएमपी/12/2007-वीसीटीपीएल दिनांक 17 जून 2009 द्वारा वीसीटीपीएल का दरमान विस्तारित करते समय, यह उल्लिखित किया गया था कि स्वीकार्य लागत और 1 अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

हालांकि इस संबंध में लागत विवरण में कोई समायोजन नहीं दर्शाया गया है, परंतु वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित सम्पूर्ण अधिशेष वर्ष 2010-11 में समायोजित किया गया है जोकि प्रभावी प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करने के लिए घाटा स्थिति दर्शाता है।

वीसीटीपीएल ने एक प्रशुल्क मद अर्थात् वर्ष 2009-10 से आयात और निर्यात के लिए समेकित प्रहस्तन दर में 7.81 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की थी क्योंकि अतिरिक्त उपस्कर पर निवेश प्रारंभ में इस वर्ष के दौरान प्रस्तावित किया गया था। समेकित प्रहस्तन दर में प्रस्तावित यातायात वृद्धि के कारण वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 4.08 करोड़ है।

संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने अतिरिक्त उपस्कर पर प्रस्तावित निवेश वर्ष 2010-11 के लिए आस्थगित किया है परंतु प्रशुल्क प्रस्ताव को संशोधित नहीं किया है। चूंकि उपस्कर पर अतिरिक्त निवेश वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 तक आस्थगित किया गया है और वर्ष 2009-10 के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति को स्वीकार करते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि किए जाने और निवेश तथा संबंधित लागत का उपयोक्ताओं पर बोझ डाले जाने का कोई मामला नहीं है, जिसका लाभ अनुवर्ती वर्ष में उपलब्ध होने की संभावना है। ऐसी स्थिति में, अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कुछ समायोजनों के अधीन वर्ष 2009-10 में यथास्थिति बनाए रखी गई है।

वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित 265.58 का अधिशेष जुलाई 2009 के इस आदेश की तारीख तक यथानुपात आधार पर समायोजित किए जाने के लिए है। परंतु, स्वीकार करते हुए कि लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मद्देनजर और अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से वर्ष 2009-10 में कोई वृद्धि किए जाने के लिए कोई मामला नहीं है, इसलिए इस प्राधिकरण को वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित घाटा स्थिति के विपरीत वर्ष 2009-10 के लिए सम्पूर्ण अधिशेष समायोजित करने के लिए उपयुक्त लगता है।

वर्ष 2010-11 के लिए निवल राजस्व घाटा, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष रु0 1286.37 लाख समायोजित करने के पश्चात प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा किया जाने वाला राजस्व घाटा रु0 7.72 करोड़ है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों और आउट ऑफ गेज़ कंटेनरों, आदि के प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधनों के कारण दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए रु0 22 लाख (लगभग) की अतिरिक्त आय पर विचार करने के बाद, शेष रु0 7.50 करोड़ के अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए वर्तमान दरों में 20 प्रतिशत वृद्धि करने की आवश्यकता होगी। इस प्राधिकरण को लगता है कि प्रशुल्क चक्र के अंतिम वर्ष में लगभग 20 प्रतिशत की अचानक वृद्धि बहुत ज्यादा होगी और टर्मिनल के लिए अवरोधक के रूप में भी कार्य करेगा जोकि मात्राओं को बढ़ाने के लिए पहले से प्रयास कर रहा है। घाटा स्थिति मुख्यतः वर्ष 2010-11 में 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी पर प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश के कारण उत्पन्न हुई है जबकि इन उपस्कर को शुरू करने का सही समय पक्का नहीं किया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण को दरमान के खंड I में निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क स्तर में वर्ष 2010-11 के लिए 10 प्रतिशत तक वृद्धि करना सही लगता है। संयोगवश, वीसीटीपीएल ने भी आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए समेकित प्रहस्तन दर में वर्ष 2009-10 से 7.81 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वास्तविक स्थिति की समीक्षा करते समय यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए 10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि संशोधित करने के कारण कोई राजस्व घाटा उठाया है, तब ऐसे घाटे को अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लेखांकित किया जाएगा।

इसने दोहराया है कि वर्ष 2010-11 में प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत मुख्यतः अतिरिक्त उपस्कर (अर्थात् आरएमक्यूसी और आरटीजीसी) की लागत को शामिल करने से हुआ है जिन्हें वित्तीय वर्ष 2010-11 की शुरुआत से प्रचालन के लिए उपलब्ध करवाए जाने वाले इस विश्लेषण में परिकल्पित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रशासनिक भवन, आईटी आदि पर प्रस्तावित अन्य निवेश नियमित प्रकृति के हैं और घाटा स्थिति में ज्यादा योगदान नहीं कर रहे हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमत्त 10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि केवल उस वर्ष से प्रभावी होगी जिस तारीख से वीसीटीपीएल 2 नई आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी शुरू करेगा। उपस्कर के शुरू होने में किसी विलंब की स्थिति में, वीसीटीपीएल द्वारा, इस लेखा पर उस अवधि के लिए प्रोद्भूत वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (xxii). उपयोक्ताओं को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। वीसीटीपीएल के प्रस्तावित दरमान में इस संबंध में एक टिप्पणी शामिल की गई है।

मौजूदा प्रावधान में बताया गया है कि उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे जब वीसीटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो, को भी अन्य निजी टर्मिनलों और महापत्तनों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।

- (xxiii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों के लिए ब्याज की दंडात्मक दर 14.75 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 11.75 प्रतिशत है। तदनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज के दंडात्मक दर

संबंधी प्रस्तावित प्रावधान भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक रखते हुए 13.75 प्रतिशत की ब्याज दर अधुनातित की गई है।

(xxiv). उत्पादकता के तलचिह्न स्तर को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शामिल करने वाली शर्तों के रूप में दरमान में शामिल करने के हमारे सुझाव पर, वीसीटीपीएल ने दर्शाया है कि 30 फेरे प्रति पारी प्रति घंटा पर लाइसेंस करार के अनुसार उत्पादकता स्तर निर्धारित किया जाए। जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल वर्तमान में दो पुरानी घाट क्रनों से प्रचालन कर रहा है। लाइसेंस करार के अनुसार दो नई आरएमक्यूसी वर्ष 2010-11 में उपयोग के लिए तैनात और उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। वीसीटीपीएल ने बेहतर निष्पादन के लिए कोई प्रोत्साहन योजना और प्रस्तावित उत्पादकता स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित नहीं किया है। वीसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि अगले प्रशुल्क चक्र के समय नए उपस्कर के वास्तविक प्रचालन के आधार पर उपयुक्त योजना शामिल की जाए।

(xxv). वीसीटीपीएल ने आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार में 25 प्रतिशत के मौजूदा स्तर से 100 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है।

वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर रिलिंग्स, शेकल्स, आदि जैसे विशेष प्रहस्तन गियरों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं जिसके लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता होती है और एक घंटे में ओओजी कंटेनरों के फेरों की औसत संख्या सामान्य कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए 24 फेरे प्रति घंटे की औसत अपेक्षा 7 है। इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में भी एक ओओजी कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए औसत फेरे सामान्य कंटेनर से काफी कम हैं। इस प्रकार, प्रचालन समय के आधार पर और एक ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन में शामिल प्रयास सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन की तुलना में 3 से 5 गुना ज्यादा है, इसने ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 100 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रीमियम लागू प्रहस्तन प्रभार का 25 प्रतिशत है। वीसीटीपीएल द्वारा ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं बताई गई है जिसके लिए इसके मामले में आपवादिक प्रशुल्क व्यवस्था की आवश्यकता हो।

(xxvi). वीसीटीपीएल ने अति आयामीय कंटेनरों के भंडारण के लिए 25 प्रतिशत के मौजूदा प्रीमियम के स्थान पर सामान्य लागू प्रभार के दोगुना का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि ओओजी कंटेनर दो कंटेनर स्लॉटों के नुकसान की वजह से सामान्यतः सामान्य कंटेनर की अपेक्षा अधिक स्थान अभिग्रहण करते हैं। इसलिए, इसने ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम लेवी का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड आदि के मामले में, इस प्राधिकरण ने ओओजी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर भंडारण प्रभार निर्धारित किया है। दरमान में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित नोट चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में निर्धारण के अनुसार संशोधित किया है।

(xxvii). वीसीटीपीएल का मौजूदा दरमान जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए पृथक निःशुल्क अवधि विनिर्दिष्ट नहीं करता है और, इसलिए, सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के लिए लागू तीन दिनों से दस दिनों की निःशुल्क अवधि जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए लागू होगी। वीसीटीपीएल ने जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि को कम कर एक दिन करने का प्रस्ताव किया है। इसने निवेदन किया है कि अक्टूबर, 2007 से मार्च 2008 अवधि के दौरान प्रहस्तित जोखिमपूर्ण कंटेनरों का औसत विराम समय 3.2 दिन है और वे चालू दरमान के अनुसार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त करेंगे। इन कंटेनरों को इंटरनेशनल मेरीटाइम डेंजरस गुड्स (आईएमडीजी) कोड का अनुसरण करते हुए अलग से रखे जाते हैं और टर्मिनल में कंटेनरों के अति-विराम के कारण जोखिम रहते हैं। निरोधक के रूप में कार्य करने के लिए और सुरक्षा संबंधी कारणों से, जोखिमपूर्ण कंटेनरों की निःशुल्क अवधि आयात और निर्यात दोनों श्रेणियों के लिए 3 दिनों से कम करके 1 दिन करने का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश भी पत्तन/निजी प्रचालक को निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने का अधिकार देता है। इसके मद्देनजर, और वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि में कटौती स्वीकार की गई है।

(xxviii). वीसीटीपीएल ने फिल्म शूटिंग प्रभारों को मौजूदा ₹ 10,000/- प्रति दिन से ₹ 1,00,000/- प्रतिदिन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह एक विविध प्रशुल्क मद है और कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया गया है।

- (xxix). वीसीटीपीएल ने कूड़े को हटाने के प्रभारों को मौजूदा रु0 2000 प्रति ट्रक प्रति फेरा से बढ़ाकर रु0 8000 प्रति ट्रक प्रति फेरा करने का प्रस्ताव किया है। इसने निवेदन किया है कि टर्मिनल में आने वाले पोतों से हटाए गए कूड़े को म्यूनिसिपल कार्पोरेशन द्वारा अनुमोदित डम्पिंग यार्ड में ले जाया जाता है जोकि टर्मिनल से 20 कि0मी0 है। कूड़ा इकट्ठा करने में आने वाली लागत लगभग रु0 468/- प्रति घन मीटर है और एक ट्रक फेरा 15 घन मीटरन वहन कर सकता है। तदनुसार, यह रु0 7020/- प्रति ट्रक फेरा होता है। इसने इस सेवा के लिए रु0 8000/- प्रति ट्रक प्रति फेरा का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जोकि वैकल्पिक है। यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित वृद्धि विविध सेवा के लिए है, और स्वीकार करते हुए कि किसी उपयोक्ता ने कोई प्रमुख आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करता है।
- (xxx). वर्तमान दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2009 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव के निपटान तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई है।

अतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों बाद से लागू होगा।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2011 तक है। इसलिए, संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2011 तक निर्धारित की गई है। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न किया गया है।

11.2. अनुमोदित संशोधित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तारीख से 15 दिनों में प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2011 तक प्रभावी रहेंगे।

11.3. वीसीटीपीएल का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न हैं अथवा यहां स्वीकृत की गई परिकल्पनाओं से विपथन है, तो यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल से अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करें और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले लाभ को पूर्णतः समायोजित करें।

11.4. इस संबंध में, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए दाखिल किए जाने वाले प्रारूप में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट भेजें। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विपथन के कारण भी दिए जाएं। यदि (+)/(-) 20 प्रतिशत का विपथन दो लगातार तिमाही के वास्तविक और अनुमानों के बीच देखा जाता है तो टीएएमपी संबद्ध प्रचालक को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि वीसीटीपीएल टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट नहीं की जाने वाली समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल नहीं करता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही करेगा।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

विशाखापत्तनम कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड का समेकित आय और लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2007-08 वार्षिक	बासांटाएल द्वारा भेज गए अनुमान			टारएमएल द्वारा संचालित अनुमान		
			2008-09 वार्षिक दिसम्बर तक अनुमान जनवरी से मार्च तक	2009-10 अनुमान	2010-11 अनुमान	2008-09 वार्षिक दिसम्बर तक अनुमान जनवरी से मार्च तक	2009-10 अनुमान	2010-11 अनुमान "
	यातायात (मीटो / टीईयू में)	71,086	84,031	105,000	133,000	84,030	105,000	133,000
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>							
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	1,865.46	2,387.98	2,548.19	3,162.57	2,387.98	2,766.89	3,503.69
	(ii) अन्य	846.83	1,091.52	244.33	265.76	1,091.52	193.88	193.55
	<b>कुल प्रचालन आय</b>	<b>2,712.29</b>	<b>3,479.50</b>	<b>2,792.52</b>	<b>3,428.33</b>	<b>3,479.50</b>	<b>2,960.77</b>	<b>3,697.24</b>
II	<b>प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>							
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	106.17	129.85	177.15	356.39	129.85	177.41	357.02
	(ii) अनुरक्षण लेबर	79.05	88.03	113.47	160.60	88.03	113.64	161.01
	(iii) उपकरण खालन लागतें	228.54	268.35	500.45	436.28	268.35	314.06	501.77
	(iv) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सा	24.55	43.57	69.44	91.83	30.88	48.23	65.17
	(v) उपकरण किराया	116.18	154.36	327.87	412.79	154.36	203.58	255.21
	(vi) देय पट्टा किराये रियायत कटौत के अनुसार	78.71	78.71	78.71	78.71	78.71	78.71	78.71
	(vii) बीमा	42.15	40.87	41.63	82.94	40.87	42.64	83.92
	(viii) अन्य व्यय	113.74	143.47	152.63	173.20	143.47	160.39	183.13
	(ix) तकनीकी सेवा शुल्क	15.79	15.50	15.50	15.50	15.79	15.79	15.79
	<b>जोड़ (i से x)</b>	<b>804.89</b>	<b>962.71</b>	<b>1,476.83</b>	<b>1,808.23</b>	<b>950.32</b>	<b>1,154.46</b>	<b>1,701.72</b>
III	मूल्यहास	570.66	582.08	577.36	1,376.95	582.08	582.98	1,382.56
IV	उपपरिव्यय							
	(i) प्रबंध और प्रशासन उपपरिव्यय	245.49	313.38	432.62	381.28	313.38	343.82	382.63
	(ii) सामान्य उपपरिव्यय							
	(iii) प्रारंभिक व्यय और अपक्रेंट भुगतान और अवलंबित राजस्व व्यय बट्टा खाता	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	16.41	16.41
	(iv) अन्य							
	<b>जोड़ (i से iv)</b>	<b>258.02</b>	<b>325.91</b>	<b>445.15</b>	<b>393.80</b>	<b>325.91</b>	<b>360.24</b>	<b>399.04</b>
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,078.72	1,608.80	293.18	(150.65)	1,621.19	863.10	213.92
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)							
	(i) प्राप्ति-योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य रियायत करार के अनुसार (..... पर छूट प्राप्त)	5.85						
	(ii) अन्य व्ययों के साथ	12.54	15.75	2.30	2.30	15.75	2.30	2.30
	<b>जोड़</b>	<b>18.39</b>	<b>15.75</b>	<b>2.30</b>	<b>2.30</b>	<b>15.75</b>	<b>2.30</b>	<b>2.30</b>
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)							
	भाविष्य निधि अंशदान	14.16	16.26	20.05	30.25	16.26	20.08	30.32
	अन्य	0.74						
	<b>जोड़</b>	<b>14.90</b>	<b>16.26</b>	<b>20.05</b>	<b>30.25</b>	<b>16.26</b>	<b>20.08</b>	<b>30.32</b>
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	3.49	(0.51)	(17.75)	(27.95)	(0.51)	(17.78)	(28.02)
IX	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>1,082.21</b>	<b>1,608.29</b>	<b>275.43</b>	<b>(178.60)</b>	<b>1,620.68</b>	<b>845.31</b>	<b>185.90</b>
X	नियोजित पूंजी	4,883.58	4,753.74	4,319.10	14,890.82	4,376.11	4,250.05	14,655.35
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35% / 0%)	781.37	760.60	691.06	2382.53	700.18	680.01	2344.86
XII	क्षमता उपयोगिता	67.27%	79.52%	82.81%	73.88%	79.52%	82.81%	73.88%
XIII	आरओसीई क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	781.37	604.86	572.24	1760.25	700.18	680.01	2344.86
XIV	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>300.84</b>	<b>1,003.43</b>	<b>(296.81)</b>	<b>(1,938.85)</b>	<b>920.50</b>	<b>165.30</b>	<b>(2,158.96)</b>
XV	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XIV/I % में)</b>		<b>28.84%</b>	<b>-10.63%</b>	<b>-56.55%</b>	<b>26.46%</b>	<b>5.58%</b>	<b>-58.39%</b>
XVI	कुशलता लाभ		50.40	65.46	94.86	-	-	-
XVII	<b>निवल लाभ / (घाटा) कुशलता लाभ स्वीकार करने के पश्चात (XIV) - (XVI)</b>		<b>953.03</b>	<b>(362.27)</b>	<b>(2,033.71)</b>	<b>920.50</b>	<b>165.30</b>	<b>(2,158.96)</b>
XVIII	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XVII/I % में)</b>	<b>11.09%</b>	<b>27.39%</b>	<b>-12.97%</b>	<b>-59.32%</b>	<b>26.46%</b>	<b>5.58%</b>	<b>-58.39%</b>
XIX	2007-08 अवधि के लिए संचित लाभ तीन वर्षों में समानतः प्रयोजित					100.28	100.28	100.28
XX	<b>निवल अधिशेष 2007-08 में प्रोद्भूत लाभ के समायोजन के पश्चात</b>		<b>953.03</b>	<b>(362.27)</b>	<b>(2,033.71)</b>	<b>1,020.79</b>	<b>265.58</b>	<b>-2058.68</b>

टिप्पणी: 2010-11 के अनुमानों में दो रेल मार्टेड घाट क्रेशों और 4 रबड़ गैन्ट्री क्रेशों की निवेश की लागत और एलए के अनुसार किए जाने के लिए प्रतिबंधित संबंधित प्रचालन लागत शामिल है। वीपीटी ने भी इस स्थिति का समर्थन किया है।

## विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

### दरमान

#### परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरमान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय-समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

#### 1. परिभाषाएँ

दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). **“कंटेनर”** अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना बीच में पुनः लदाई के एक अथवा अधिक प्रकारों द्वारा सामानों को वहन करने करने के लिए डिजाइन किया गया है; तैयार प्रहस्तन की अनुमति वाले डिवाइसों के साथ जुड़ा हुआ और दुर्लभ पहचान संख्याओं और चिह्नों के साथ।
- (ii). **“प्रति दिन”** अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (iii). **“पत्तन”** अर्थात् विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जहां कहीं “टर्मिनल” अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल।
- (iv). **“वीसीटीपीएल”** अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाना है।
- (v). **“प्रशीतन”** अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।
- (vi). **“पोतांतरण कंटेनर”** अर्थात् ऐसा कंटेनर जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण पर विनिहित और आयात अग्रिम सूची पर घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।
- (vii). **“तटीय पोत”** अर्थात् 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।
- (viii). **“विदेशगामी पोत”** अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (ix). **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (x). **“आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर”** अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज़ कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xi). **“एफसीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (xii). **“आईसीडी”** अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (xiii). **“एलसीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (xiv). **“शट आरूट कंटेनर”** अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।

- (xv). "टन" अर्थात् 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।
- (xvi). "वीआईएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- (xvii). "आईसीडी कंटेनर" अर्थात् कंटेनर जो पोत से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

"आईसीडी कंटेनर" भी अर्थात् कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और पोत पर नौभरण के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

## 2. सामान्य

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभाय होंगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभाय होंगी, उसके पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाय होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii). (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ग). वीसीटीपीएल द्वारा वापसियों में 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 वीसीटीपीएल 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 महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- (iv). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/आउट ऑफ गेज कंटेनरों के मामले में लागू प्रहस्तन प्रभार पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रभाय होगा।
- (v). तटीय कंटेनरों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के तदनुसारी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, प्रहस्तन प्रभारों में समान रियायत लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होगी।
- (vi). यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा वीसीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस पोत द्वारा देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत वीसीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।
- (vii). उपयोक्ता को वीसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (viii). वर्ष 2010-11 के लिए, दरमान के भाग I में निर्धारित दरों में अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 2 रेल माउंटेड घाट क्रेनें और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें को वीसीटीपीएल द्वारा शुरू किए जाने की तारीख से 10 प्रतिशत वृद्धि हो जाएगी।

### 3. कार्यान्वयन

(i). आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब:

(क). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है; अथवा

(ख). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभरित किया जाता है।

(ii). पोतांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल में उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संख्या में रखा जाता है जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं किया जाता है।

## भाग – 1

### 1. कंटेनर प्रचालन

1.1.क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर:

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए कंटेनर – आयात/निर्यात	3200	1920	4800	2880	6400	3840
(ख).	खाली कंटेनर – आयात/निर्यात	2240	1344	3360	2016	4480	2688
(ग).	सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमत: परिवहन और चढ़ाना/उतारना						
	- लदे हुए	1250	1250	1875	1875	2500	2500
	- खाली	1150	1150	1725	1725	2300	2300

### टिप्पणियाँ:

- (1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/खोलना, सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमत:।
- (3). लदाई के लिए आयात कंटेनर पोत की बर्थिंग के कम से कम 6 घंटे पहले वीसीटीपीएल को सुपुर्दगी देनी होगी।

### ख. रियायतें:

निम्नलिखित रियायतें वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर लागू होंगी जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैं:

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	यदि जलयान के गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट अथवा विलोमतः लदाई/उतराई के लिए किया जाता है	343.00	205.80	514.50	308.70	686.00	411.60
(ख).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है	286.00	171.60	429.00	257.40	572.00	343.20
(ग).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है	191.00	191.00	286.50	286.50	382.00	382.00

**टिप्पणी:**

(1). निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

**1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:**

(रुपयों में)

विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
लदे हुए और खाली	3780	2268	5670	3402	7560	4536

**टिप्पणियाँ:**

- (1). पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लदाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/खोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदाई), सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के प्रहस्तन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- (4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:
  - (i). यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात् बदला जाता है; अथवा

(ii). यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को बर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।

(5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण आयातित किया जाता है अथवा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

**1.3. चढ़ाना अथवा उतारना:**

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए	500	500	750	750	1000	1000
(ख).	खाली	400	400	600	600	800	800

**1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बन्द करना दोनों):**

(रुपयों में)

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क).	घाट पर हैच कवर उतारे बिना	1260	756
(ख).	घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित	2520	1512

टिप्पणी:

(1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात खोलना अथवा बन्द करना प्रचालन की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

**1.5. पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (रिस्टोज):**

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	उतराई और पुनः नौभरण द्वारा स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर	2520	1512	3780	2268	5040	3024
(ख).	उतराई और पुनः नौभरण किए बिना स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर	1260	756	1890	1134	2520	1512

टिप्पणी:

(1). प्रशीतन संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

**1.6. आंतरिक परिवहन:**

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए और खाली	750	750	1125	1125	1500	1500

**टिप्पणी:**

- (1). जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

**1.7. प्रशीतन संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएँ**

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	ट्रिप से पहले जाँच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	300	300	450	450	600	600
(ख).	प्रशीतन चालित जाँच (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	300	300	450	450	600	600
(ग).	बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग—	186	186	279	279	372	372

**टिप्पणियाँ:**

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालफंगशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अनुवीक्षण प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

**1.8. एक शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार**

जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है, निम्नलिखित दरें लागू होंगी:—

(रुपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(क).	लदे हुए	1750	2625	3500
(ख).	खाली	1550	2325	3100

**टिप्पणियाँ:**

- (1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरित किया जाता है।
- (2). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

1.9. अतिरिक्त प्रभार

(रुपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1.	सीधे लदाई – लदे हुआ और खाली	875	1313	1750
2.	लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण – लदे हुए – खाली	1750 1550	2625 2325	3500 3100
3.	कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर पानी धुलाई)	500	750	1000
4.	दस्तावेज का रद्दीकरण – (प्रति ईआईआर)		75	
5.	एक दरवाजा खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)		500	
6.	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)		200	
7.	'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)		200	
8.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जाँच (प्रति कंटेनर)		400	
9.	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर)		50	
10.	जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)		3000	
11.	दस्तावेजों का जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)		150	
12.	वीआईए रद्दकरण		1000	
13.	ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन)		100	
14.	निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति 'दस्तावेज' हैं)		500	
15.	ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)		3000	

टिप्पणियाँ:

- (1). **प्रत्यक्ष लदाई** प्रभार लागू होता है जब, ग्राहकों के अनुरोध पर, वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीवाई से पहले से है परंतु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।
- (2). **'कंटेनर का स्थानांतरण'** प्रभार लागू होगा जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति अथवा कंटेनर स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है।

**नौभरण स्थिति में बदलाव लागू होता है जब:**

- (i). वीसीटीपीएल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (ii). वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है;
- (iii). निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है;
- (iv). उत्तराई अथवा विलोमतः के पश्चात स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (v). पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।
- (vi). रेल द्वारा पहुंचने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

**कंटेनर स्थिति का बदलाव** हर समय लागू होता है। आयात अथवा निर्यात कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/- 2 टन द्वारा वेरिंग) का ब्योरा वीसीटीपीएल द्वारा कार्यवाही के पश्चात बदला जाता है।

- (3). **कंटेनर सफाई प्रभार:** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।
- (4). **ईआईआर के लिए रद्दकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (5). **“एक दरवाजा खोलना” प्रभार** प्रहस्तन कंटेनर के लिए लागू है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रखने की जरूरत होती है (अर्थात प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/हटाना**

टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिसपर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टाफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व-सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई गई है, की सूची के बारे में लाइनों को बताया जाएगा।

सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।

- (7). **‘जोखिमपूर्ण स्टिकर’ लगाना/हटाना**  
जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाए जाएंगे। इसी तरह गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर से कंटेनर पर पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यवाही करने के लिए ग्राहक को वीसीटी सूचित करना होगा।
- (8). **ग्राहक निरीक्षण**  
कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षण के अधीन खोले जा सकते हैं।
- (9). **कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग निकालना**  
पोत/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रशीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतारना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।
- (10). **जोखिमपूर्ण कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की अ-घोषणा/गलत-घोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएनएनओ, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के सम्पर्क ब्योरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्योरे भी नहीं भेजने के लिए हैं।

तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण होने वाले परिणामों संबंधी देयताएं और लागतें ग्राहक के लेखा पर होंगी।

(11). दस्तावेज़ जारी करना

यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टों (पोत रिपोर्ट/यार्ड रिपोर्ट/प्रशीतन रिपोर्ट आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेज़ों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।

(12). वीआईए का रद्दकरण

वीआईए का रद्दकरण तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आबंटित वीआईएएन बाद में किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक द्वारा अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

(13). कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेलर का भारतोलन

ट्रेलरों/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उसपर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

(14). संबंधित दस्तावेज़ प्रस्तुत करने में विलंब

संबंधित दस्तावेज़ों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियाँ, जोखिमपूर्ण विनिहित, रेस्टोज़, इम्पोर्ट बे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज़ जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल हैं। दस्तावेज़ों को प्रस्तुत करने के लिए समय सीमा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से की जाएगी।

(15). ओओजी कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा

ग्राहक को सम्पूर्ण ब्योरों अर्थात अति ऊँचाई, अति चौड़ाई, अति लम्बाई, और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

(क). आयात – लदे हुए कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	99	198	297
(iii).	16 से 30 दिन	198	396	594
(iv).	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(ख). आयात – खाली कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	11 से 15 दिन	99	198	297

(iii).	16 से 30 दिन	198	396	594
(iv).	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(ग). निर्यात – लदे हुए कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	8 से 15 दिन	99	198	297
(iii).	16 से 30 दिन	198	396	594
(iv).	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(घ). निर्यात – खाली कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	8 से 15 दिन	99	198	297
(iii).	16 से 30 दिन	198	396	594
(iv).	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(ङ). आईसीडी कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	16 से 30 दिन	99	198	297
(iii).	31 से 45 दिन	198	396	594
(iv).	45 दिनों के बाद	396	792	1188

(च). पोतांतरण कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	31 से 45 दिन	99	198	297
(iii).	46 से 60 दिन	198	396	594
(iv).	60 दिनों के बाद	396	792	1188

(छ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	1 से 15 दिन	99	198	297
(ii).	16 से 30 दिन	198	396	594
(iii).	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(ज). जोखिमपूर्ण कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	2 से 15 दिन	124	248	372
(iii).	16 से 30 दिन	248	496	744
(iv).	30 दिनों के बाद	495	990	1485

टिप्पणियाँ:

- आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- अति आयामीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन अभिग्रहण करता है, पर आधारित होगा।
- शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर शट आउट हो जाए।
- परित्यक्त कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगा:
  - परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:-
    - लाइन कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा करेगी और इसे वापस लेगी अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और
    - लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन और उतराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभार्य रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल

परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।

(7). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण नहीं कर सकेगा।

**1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार**

जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हुए कूड़े को हटाने के लिए रु0 8000/- प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।

**1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार**

विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 200/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 1000/-।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 120/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 600/-।

**भाग – II**

**2. अन्य सेवाएं**

**2.1. आगंतुक प्रवेश अनुज्ञापत्र**

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन-पत्र	रु0 250	रु0 100	रु0 20

**2.2. वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र**

प्रति प्रवेश रु0 100/-

**टिप्पणी:**

(1). वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/परेषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होगा।

**2.3. फोटोग्राफी**

(क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु0 1,00,000 प्रति दिन
(ख). आयातित/निर्यातित सामानों के फोटोग्राफ लेना	रु0 500 प्रति दिन
(ग). क्रूज़ और अन्य के फोटोग्राफ लेना	रु0 250 प्रति दिन
(घ). विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु0 3000 प्रति दिन

**2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार**

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में बर्थ होने वाले गैर-कंटेनर पोतों अर्थात् गैर-सम्मत कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोत अथवा किसी भी कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रभार लागू होंगे।

जीआरटी	दरें
10000 तक	रु0 2100 प्रति घंटा
10001 से 30000	रु0 0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु0 2100 प्रति घंटा
30001 और अधिक	रु0 0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

\*\*\*\*\*