

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 251

नई दिल्ली,

18 दिसम्बर, 2009

### अधिसूचना

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

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएमपी/26/2009-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

**आदेश**

(नवम्बर, 2009 के 27वें दिन पारित)

यह मामला महापत्तन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन में अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. प्रारंभ में, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 मई 2009 (हमें 31 जुलाई 2009 को प्राप्त हुआ था) द्वारा अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया था जिसके बाद प्रासंगिक साध्यता रिपोर्ट अग्रेषित करते हुए दूसरा पत्र दिनांक 31 जुलाई 2009 भेजा था। चूंकि प्रस्ताव के साथ-साथ अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों विशेष रूप से सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता गणना के संदर्भ में कोई कमियां देखी गई थीं, इसलिए वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 11 अगस्त 2009 द्वारा वीपीटी को कुछ अन्य बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ दिशानिर्देशों से विपथनों के कारण स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी।

3.1. वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2009 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था और हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भी भेजे गए थे। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

- (i). यह प्रस्ताव अतिरिक्त बैगिंग और प्रेषण सुविधाओं के साथ आंतरिक हारबर में वर्तमान पूर्व घाट 7 में अभियंत्रिकृत उतराई सुविधाओं का संस्थापन परिकल्पित करता है।
- (ii). बर्थ की लम्बाई 255 मीटर परिकल्पित की गई है। बर्थ का मौजूदा डुबाव 11 मीटर है जिसके वीपीटी द्वारा करवाए जाने वाले निकर्षण के बाद बढ़कर 12.5 मीटर होने की उम्मीद है। यह पेनामेक्स पोतों को प्राप्त करने में समर्थ होगा।
- (iii). तैयार उर्वरक, म्यूरेट फास्फेट (एमओपी) और सामान्य कार्गो के प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद है।
- (iv). यह प्रस्ताव निम्नलिखित मुख्य सुविधाएं परिकल्पित करता है:-
  - (क). 25,000 टन की लक्षित दैनिक आउटपुट दर अर्जित करने के लिए 35 टन ग्रैब क्षमता के साथ प्रत्येक 800 टन/घंटा के दो गैन्ट्री प्रकार के अनलोडरों का संस्थापन।
  - (ख). उर्वरकों को बर्थ से सिलोस और अन्य भंडारण शैडों तथा बैगिंग संयंत्रों तक परिवहन के लिए कन्वेयर प्रणाली।
  - (ग). कुल भंडारण क्षमता 40,000 टन की योजना बनाई गई है जिससे 225 X 40 मी0 आकार अर्थात् (2X225X40) के दो भंडारण शैडों में 28000 टन क्षमता और सिलोस में 12000 टन क्षमता (4X14 मी0 और 20 मी0 ऊंचा) शामिल है।
  - (घ). बैगिंग संयंत्र के लिए सिले हुए बैगों के परिवहन के लिए परिवहन कन्वेयर शामिल होंगे। बैगिंग संयंत्र में 8400 टन प्रतिदिन की संस्थापित क्षमता वाली ऑटोमेटिक/सेमी-ऑटोमेटिक मशीनें होंगी। बैगिंग संयंत्र का अनुवीक्षण केन्द्रीयकृत कंट्रोल रूम द्वारा किया जाएगा।
  - (ङ). बैगिंग संयंत्र कॉम्पलेक्स के प्रथम तल में प्लेटफार्म के किसी एक ओर दो आधी ट्रेनों का प्रहस्तन करने के लिए रेलवे साइडिंग परिकल्पित किए गए हैं।
- (v). अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा निम्नलिखित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।
  - (क). सर्वोत्तम क्षमता:
    - (i). सर्वोत्तम घाट क्षमता:
      - पत्तन ने अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.17 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) परिगणित की है। उर्वरक अर्थात् म्यूरेट फास्फेट (एमओपी) और अन्य तैयार उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए आउटपुट प्रतिमानक 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन के प्रहस्तन प्रतिमानक के विपरीत 25000 टन प्रतिदिन सुविचारित किया गया है।

सामान्य कार्गो अर्थात् स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए प्रहस्तन दर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन के अनुसार 4000 टन प्रतिदिन सुविचारित की गई है।

- एमओपी की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा 24 प्रतिशत, अन्य तैयार उर्वरकों का 72 प्रतिशत और सामान्य कार्गो का 4 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।

- (ii). बैगिंग संयंत्र और सिलोस की क्षमता:  
प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता 3.9 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित की गई है जोकि 2.1 मिलियन टन प्रति वर्ष पर निर्धारित बैगिंग संयंत्र क्षमता और 1.8 मिलियन टन प्रति वर्ष पर निर्धारित सिलोस की क्षमता का जोड़ है। (अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए बैगिंग संयंत्र और सिलोस की क्षमता का निर्धारण करने के लिए कोई सूत्र अथवा प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं।)
- (iii). सर्वोत्तम घाट क्षमता का निम्नतर और भंडारण शैड पर बैगिंग की क्षमता और सिलोस की क्षमता अर्थात 3.9 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए गणना में अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित किया गया है।

(ख). अनुमानित पूंजी लागत:

अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं की कुल पूंजी लागत रु0 181.40 करोड़ अनुमानित की गई है। उसका ब्योरा नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत (रु0 लाखों में)
	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि</b>	
(i).	सिविल लागत	
	- बर्थ के पीछे होपर ट्रैक	69.35
	- कन्चेयर गैलेरियाँ	1053.53
	- सिलो फार्म	1174.34
	- भंडारण शैड	2701.64
	- ट्रकिंग पार्किंग क्षेत्र	22.24
	- स्थानांतरण टॉवर और ड्राइव हाऊस	200.12
	- रेलवे ट्रैकों की डिस्मेंटलिंग	11.68
	- रेलवे ट्रैक तैयार करना	111.18
	- फेरियल भूतल सड़कों का निर्माण	333.53
	- भूतल ड्रेनेज	11.12
	- प्रचालन भवन	30.02
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार	44.47
	- जल आपूर्ति के लिए प्रावधान	11.12
	- पर्यावरणात्मक कार्यों के लिए प्रावधान	277.95
	- मृदा जाँच	16.67
	<b>उपजोड़ (i)</b>	<b>6068.96</b>
(ii).	उपस्कर लागत	
	- जलयान अनलोडर ग्रैबिंग गैलेरियाँ (प्रतिमानक – 2 सं.) वीपीटी ने 2 सं. का प्रस्ताव किया है	5781.27
	- कन्चेयर (2580 मी0)	2868.40
	- बिजली कार्य	1028.40
	<b>उपजोड़ (ii)</b>	<b>9678.07</b>
(iii).	बैगिंग संयंत्र की लागत	
	- बैगिंग संयंत्र (सिविल कार्य)	1083.98
	- बैगिंग संयंत्र (2 सं.) (अभियांत्रिक कार्य)	444.71
	<b>उपजोड़ (iii)</b>	<b>1528.69</b>
(iv).	विविध	

	- उपर्युक्त (i) और (ii) पर सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5% (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) [अर्थात् 5% * (₹0 6068.96 लाख + ₹0 9678.07 लाख)]	787.35
	- बैगिंग संयंत्र की सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5% [अर्थात् 5%* ₹0 1528.69 लाख]	76.44
	<b>उपजोड़ (iv)</b>	<b>863.79</b>
	<b>प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii + iii + iv)</b>	<b>18139.51</b>

(ग). आरओसीई परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत निर्धारित किया गया है।

(घ). प्रचालन लागत:

हमारे सुझाव का पालन करते हुए, वीपीटी ने प्रासंगिक पूंजी लागत पर विचार करते हुए कार्गो प्रहस्तन सेवा और बैगिंग तथा सिलाई सेवाओं के लिए अलग-अलग प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है। प्रचालन लागत सामान्यतः बिजली लागत के अनुमानन में विपथन के अलावा नीचे यथा स्पष्ट किए गए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की जाती है:-

(i). बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बिजली के लिए उपभोग प्रतिमानक 100 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन निर्धारित करते हैं। ईंधन उपभोग प्रतिमानक फोर्क लिफ्ट ट्रक/पेलोडरों की विभिन्न क्षमता के लिए विभिन्न स्तरों पर निर्धारित किया गया है। दिशानिर्देश एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों के लिए बिजली और ईंधन लागत अनुमानन की अपेक्षा करते हैं।

वीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए बैगिंग संयंत्र को छोड़कर कार्गो प्रहस्तन सुविधा के लिए 1.4 इकाईयां प्रति टन पर कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए बिजली लागत का अनुमान लगाया है कि इसके द्वारा परिकल्पित सुविधा अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए है जबकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक सेमी-अभियंत्रिकृत साधनों द्वारा है। बैगिंग और सिलाई गतिविधियों के लिए, बिजली लागत 0.50 इकाई प्रति टन उपभोग परिकल्पित करते हुए अनुमानित किया गया है। बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर 6.20 प्रति इकाई है।

(ii). सिविल लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

(iii). बीमा 1 प्रतिशत और अन्य व्यय सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 5 प्रतिशत अनुमानित किए गए हैं।

(iv). मूल्यह्रास दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दर अंगीकृत करते हुए अंगीकृत किया गया है।

(v). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए जाने वाले क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क (पट्टा किराया) प्रासंगिक जोनों के लिए 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए जिला राजस्व प्राधिकरण (डीआरए) द्वारा निर्दिष्ट भूमि के मूल मूल्य पर 6 प्रतिशत प्रतिलाभ लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए आधार दर पर पहुंचने के लिए वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए वार्षिक वृद्धि कारक 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से सुविचारित किया गया है।

(ड). वीपीटी द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नवत् है:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए
(i).	पूंजी लागत		
	(क). सिविल	6068.96	1083.98
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर	9678.07	444.71
	(ग). विविध	787.35	76.43
	कुल पूंजी लागत	<b>16534.38</b>	<b>1605.12</b>
(ii).	पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	2645.50	256.82

(iii)	प्रचालन लागत	3477.49	276.67
(iv)	कुल राजस्व आवश्यकता	<b>6122.99</b>	<b>533.49</b>

- (च). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (बैगिंग और सिलाई अतिरिक्त) के लिए वार्षिक अनुमानित राजस्व आवश्यकता (दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए) का ब्योरा नीचे दिया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रभाजित अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	प्रहस्तन प्रभार (रु० 6122.99 लाख x 90%)	5510.69
(ii).	भंडारण प्रभार (रु० 6122.99 लाख x 5%)	306.15
(iii).	विविध प्रभार (रु० 6122.99 लाख x 5%)	306.15
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	<b>6122.99</b>

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

- (क). समेकित कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रुपयों में प्रति टन)

नामपद्धति	विदेशी	तटीय
फास्फेट के म्यूरेंट सहित तैयार उर्वरक	* 166.70	100.05

- \* यदि बैगिंग और सिलाई सुविधा प्राप्त नहीं की जाती है तो लागू दर रु० 141.30 प्रति टन (बैगिंग और सिलाई के लिए दर रु० 25.40 प्रति टन है) है।

- (ख). भंडारण प्रभार:

- (i). निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो - 5 दिन

निर्यात कार्गो - 15 दिन

- (ii). निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)
(i).	प्रथम 5 दिनों के लिए	19.65
(ii).	6वें से 10वें दिन	29.45
(iii).	10वें दिन के बाद	39.30

- (ग). सभी विविध सेवाओं जैसे धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा आदि के लिए विविध प्रभार रु० 7.85 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

3.2. जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव भेजते समय हमारे पत्र दिनांक 11 अगस्त, 2009 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 29 मई 2009 के संदर्भ में हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और वीपीटी के प्रतिसाद जोकि इस कार्यवाही में प्रासंगिक हो सकता है, का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	(क). सिविल कार्यों जैसे बर्थ के पीछे होपर ट्रैक, सिलो फार्म, बैगिंग संयंत्र आदि के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की सूची के अनुसार नहीं है। प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट करें और सिविल लागत की प्रत्येक मद के समावेशन के लिए औचित्य दें।	(क). सिविल कार्यों जैसे बर्थ के पीछे होपर, सिलो और बैगिंग संयंत्र के लिए पूंजी लागत परियोजना आवश्यकता के अनुसार है। यह प्रस्ताव अनलोडरों का इस्तेमाल करते हुए होपरो के माध्यम से कन्वेयरों पर उर्वरक की उतराई और उन्हें भंडारण शैड और बैगिंग संयंत्र ले जाना परिकल्पित करता है। हालांकि अनुशंसा अन्तर्निर्मित होपरो के साथ है, अंतर्निर्मित होपरो के साथ अनलोडर प्राप्त करने में तकनीकी समस्याओं की स्थिति में, नैरो गेज (10 मी०) के मद्देनजर होपर उतराई ट्रैकों के बाहर होने चाहिए। होपरो को रेलों पर अनलोडरों के साथ ले जाया जाएगा। इसलिए, होपर ट्रैक अपेक्षित हैं। (ख). सिलो फार्म कार्गो को मौजूदा बैगिंग संयंत्र में आगे के अंतरण के लिए अपेक्षित है। (ग). यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि टीएएमपी दिशानिर्देश उर्वरकों के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अपेक्षित किसी प्रकार का

		उपस्कर विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। पत्तन ने परियोजना आवश्यकता के आधार पर उपस्कर शामिल किया है। ब्योरे साध्यता रिपोर्ट में दिए गए हैं।
	(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव में सुविचारित कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध V अनुसूची 4.3 में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से मेल नहीं खाता है। प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट करें और उपस्कर की प्रत्येक मद के समावेशन के लिए औचित्य दें।	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध-5 के पैरा 4.3 में विनिर्दिष्ट कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अर्ध-अभियंत्रित साधनों द्वारा उर्वरकों सहित बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपस्कर संकेतक है जबकि परियोजना उर्वरक के लिए अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधाओं का संस्थापन परिकल्पित करती है जिसके लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है।
	(ग). यह प्रस्ताव दस्तावेजी समर्थन के साथ रु0 181.40 करोड़ का पूंजी लागत अनुमान प्रमाणित नहीं करता है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट (संशोधित) में भी पूंजी लागत के अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज नहीं हैं। वह अवधि दर्शाते हुए जिसमें इकाई दर अंगीकृत की गई है सिविल और उपस्कर दोनों की पूंजी लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेज/गणनाएं/पत्तन/पत्तन द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा किए गए दर विश्लेषण की प्रतियां भेजें और आंकड़ों को अंतर्संबंधित करने के लिए मुख्य पत्रक का संदर्भ भी दें।	(ग). सिविल प्रखंड अनुमानन वीपीटी दर अनुसूचियों/स्थानीय बाजार से एकत्र की गई कोटेशनों/पहले किए गए कार्यों के अनुसार दरों पर आधारित है। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के मामले में पूंजी लागत मौजूदा बाजार मूल्यों/बजटीय उद्धरणों पर आधारित है और कीमतें हाल ही में पत्तन द्वारा किए गए/कार्यान्वित कार्य पर आधारित हैं।
	(घ). पुष्टि करें कि क्या कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत, बिजली कार्य के लिए लागू होगा।	(घ). हाँ, कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत और बिजली कार्य के लिए लागू होगा।
(ii).	प्रस्ताव में कहा गया है कि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानक प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए अंगीकृत किए गए हैं। तथापि, बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए, कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत किया गया है। स्पष्ट करें कि लौह अयस्क/कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए प्रासंगिक है।	(क). बहुउद्देशीय बर्थों के लिए दिए गए प्रतिमानक सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण करने के लिए संभव स्तर तक अंगीकृत किए गए हैं, 4000 टन प्रतिदिन का उत्पादकता प्रतिमानक सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए अंगीकृत किया गया है, वार्षिक राजस्व आवश्यकता निर्दिष्ट किए गए प्रतिमानकों के आधार पर विभिन्न मदों में प्रभाजित की गई है, परिगणित कार्गो के आयात के लिए 5 दिन की निःशुल्क अवधि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार हैं। बिजली लागत के अनुमानन के संबंध में, कोयला प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.4 प्रति टन का उपभोग प्रतिमानक निम्नलिखित कारणों से अंगीकृत किया गया है क्योंकि टीएएमपी दिशानिर्देशों में उर्वरकों के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं:— (1). कोयला और उर्वरकों का घनत्व बहुत ज्यादा करीब है जैसे कोकिंग कोयले के लिए 0.883 प्रति वर्ग मी0 के घनत्व के मुकाबले पोटाश 0.90 प्रति वर्ग मी0 है। (2). उर्वरक प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित अभियंत्रित प्रणालियों में अनलोडर, कन्वेयर आदि शामिल हैं जोकि अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन प्रणाली, इसमें भी अनलोडर और कन्वेयर होते हैं, से बहुत मिलते-जुलते हैं।
	(ख). हालांकि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए 39 लाख टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है परंतु बिजली लागत के अनुमानन के लिए 60 लाख टन कार्गो सुविचारित किया गया है।	(ख). प्रणाली से उतारे गए 39 लाख टन कार्गो के बैगिंग संयंत्र में बिजली आवश्यकता को मद्देनजर रखते हुए 60 लाख टन के लिए बिजली लागत पर विचार करने का कारण लगभग 21 लाख टन का नए बैगिंग संयंत्र में स्थानांतरा किया जाना है।
	(ग). पिछले तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के दौरान वीपीटी बर्थों और कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड द्वारा प्रचालित समर्पित	(ग). वीपीटी में उर्वरकों के लिए कोई अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधाएं नहीं हैं। कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड से प्राप्त किया गया बिजली उपभोग 1.25 से 1.4 इकाई प्रति टन के बीच

	अभियंत्रिकृत बर्थ में उर्वरक प्रहस्तन के लिए बिजली के उपभोग की वास्तविक इकाई दर्शाएँ।	है।
(iii).	(क). अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया 1998-2003 और 2003-08 की पांच-पांच वर्षीय अवधियों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा आखिरी बार अनुमोदित किया गया था। पट्टा किराया के अनुमानन में वीपीटी द्वारा अंगीकृत पद्धति अप्रैल, 2008 अवधि के बाद 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करना अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया अप्रैल, 2008 से संशोधन के लिए देय है। परंतु पत्तन ने एक वर्ष से ज्यादा समय बीत जाने के बाद भी महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है।	(क). वीपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किरायों के संशोधन का प्रस्ताव जोकि 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए टीएएमपी के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाना देय है, प्राप्त नहीं किया गया है क्योंकि अपनाई जा रही प्रक्रिया के अनुसार जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) द्वारा भूमि मूल्यांकनों का निर्धारण प्रतीक्षित है। यह मामला संबद्ध अधिकारियों के साथ उठाया गया है। सरकार के निदेशों के अनुसार निश्चित समयावधि में पत्तन परियोजनाएं कार्यान्वित करने की तात्कालिकता के मद्देनजर वीपीटी ने अस्थायी तौर पर 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए अनुमोदित दर में 2 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि करते हुए अंगीकृत की है जैसाकि भूमि प्रबंध पर सरकारी नीति दिशानिर्देश दिनांक 8 मार्च 2004 में दिया गया है। 2008-13 के लिए निर्धारित भूमि मूल्यांकन प्राप्त करने के पश्चात शीघ्र ही वीपीटी इन्हें संशोधित पट्टा दरों की अनुशंसाओं के लिए दर निर्धारण समिति (आरएफसी) के समक्ष प्रस्तुत करेगा। वीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात, इसे अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा।
	(ख). अप्रैल 2008 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया में जोन X-क शामिल नहीं था क्योंकि पत्तन ने इस जोन के लिए दर का अनुमोदन नहीं मांगा था। इस संदर्भ में, आधार दर्शाएँ जिसपर जोन X-क के लिए पट्टा किराया पट्टा किराये के अनुमानन में अंगीकृत किया गया है। वह जोन भी दर्शाएँ जो भूमि के बाजार मूल्य, अवसंरचना और पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं, आदि के अनुसार जोन X-क के समकक्ष है।	(ख). वास्तव में, वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए टीएएमपी द्वारा पट्टा किराये के अनुमोदन के लिए पत्र सं. एलआर/एलवी/एसए/999 दिनांक 29 जून 2005 द्वारा सभी 31 जोनों के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था जिसमें जोन X-क और जोन X-ख शामिल थे परंतु तथापि, वीपीटी में 12 जून 2007 को हुई बैठक के दौरान टीएएमपी द्वारा दिए गए निर्देशों के मद्देनजर, वीपीटी के पत्र दिनांक 3 जुलाई 2007 द्वारा प्रस्ताव को 19 जोनों तक सीमित करते हुए प्रस्तुत किया गया था जहां पट्टे बाजार मूल्य आधार पर दिए गए हैं और जहां नए पट्टे देने के लिए भूमि आबंटित करने की गुंजाइश है जिसमें दोनों जोनों अर्थात् जोन X-क और समकक्ष जोन X-ख को उस समय अलग रखा गया है। तथापि, उक्त जोन X-क सहित 12 जोनों के लिए संशोधित प्रस्ताव अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्तुत किया जा रहा है। इस परियोजना के लिए उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र जोन X-क के अधीन आता है। वीपीटी द्वारा अंगीकृत दर 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए जोन X-क हेतु डीआरए द्वारा निर्धारित दर के अनुसार है।
(iv).	(क). क्षमता को बैगिंग सुविधा प्राप्त करने की संभावना वालों और ऐसी सुविधा प्राप्त नहीं करने की संभावना वालों में प्रभाजित करने का आधार स्पष्ट करें।	वर्तमान बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8000 टन प्रतिदिन है। मौजूदा बैगिंग संयंत्र के 50 प्रतिशत और प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र के लिए शेष 50 प्रतिशत पर विचार करने का कारण सिलोस और भंडारण शैड सहित प्रस्तावित प्रणाली की क्षमता के अनुसार है।
	(ख). यह भी स्पष्ट नहीं है कि लौह अयस्क/कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित 1.4 इकाई प्रति टन का बिजली उपभोग प्रतिमानक बैगिंग और सिलार्ड सेवा के लिए प्रासंगिक है। कृपया बैगिंग और सिलार्ड गतिविधि के लिए राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली का उपभोग स्पष्ट करें और औचित्य बताएं।	(ख). यह एक मौजूदा उपयोक्ता से प्राप्त किया गया है कि बैगिंग संयंत्र के लिए बिजली उपभोग 0.5 इकाई प्रति टन है। तदनुसार, गणनाएं संशोधित की गई हैं।
	(ग). अनुबंध II बताता है कि यह "बैगिंग और सिलार्ड सेवा के लिए राजस्व आवश्यकता 21 लाख टन के लिए है।" से संबंधित है। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है	चूंकि संशोधित किया गया है। संशोधित गणना में, वीपीटी ने प्रासंगिक पूंजी लागत पर विचार करते हुए 2.1 मिलियन टन उर्वरक द्वारा प्राप्त करने की संभावना वाले बैगिंग और सिलार्ड

	कि राजस्व का अनुमान लगाने के समय (बैगिंग सेवा प्राप्त कर रहे) 21 लाख टन के अलावा 3 लाख टन के अतिरिक्त कार्गो की लागत पर भी विचार क्यों किया गया है।	सेवाओं की दर अलग-से परिगणित की है। प्रचालन लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है।
	(घ). बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए प्रति टन दर परिकल्पित सुविधा की क्षमता के संदर्भ में परिकल्पित करें और अलग-से दर्शाएं।	(घ). अनुपालन किया गया है।
(v).	हालांकि पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है, परंतु प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत किए जाने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यदि कोई तटीय कार्गो परिकल्पित नहीं किया गया है तो अभिव्यक्त करें।	जहां तक उर्वरकों की बात है, कोई तटीय कार्गो नहीं है।
(vi).	(क). क्षमता से 40 प्रतिशत के बराबर कार्गो पर प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगेगा, ऐसा परिकल्पित करने का आधार स्पष्ट करें और वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्लॉट टर्नओवर तथा प्रस्तावित 5 दिनों की निःशुल्क अवधि के संदर्भ में औचित्य बताएं।	(क). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभारों के लिए कार्गो थ्रुपुट का 40 प्रतिशत परिकल्पित करने का आधार नीचे स्पष्ट किया गया है:- <ul style="list-style-type: none"> <li>प्रति माह कार्गो की अनुमानित उतराई = 5.13 टन (टीईएफआर के खंड-5 की तालिका 5.1 के अनुसार) कार्गो क्षमता जो एक माह में निकासित हो सकती है = 3.25 लाख टन (13000 टन X 25 दिन) (वर्षभर में प्रभाजित 300 दिन)।</li> <li>कार्गो का प्रतिशत जिससे भंडारण प्रभार आएंगे = (5.13 लाख टन - 3.25 लाख टन)/5.13 लाख टन = 37 प्रतिशत या कहें 40 प्रतिशत।</li> </ul>
	(ख). रु0 21.70 प्रति टन प्रतिदिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए, वीपीटी ने राजस्व आवश्यकता को भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना को कार्गो से विभाजित किया है। राजस्व भी अनिकासित रहने की संभावना वाले कार्गो के दिनों की संख्या पर निर्भर करता है। वीपीटी द्वारा समय कारक पर विचार नहीं किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार की समीक्षा की जाए और उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में संशोधित किया जाए।	(ख). भंडारण पर पहुंचने के लिए विराम समय घटक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि यह विभिन्न कारकों जैसे मौसमीय, कार्गो लेने के लिए आयातकों की तैयारी, आदि पर निर्भर करता है। भंडारण शैडों का प्रचालन कर रहे निजी प्रचालकों से यह मालूम किया गया है कि विराम समय 0 दिनों से 1 महीने और गैर-मौसम के दौरा 2 से 3 माह के बीच भिन्न-भिन्न होता है। इसके अलावा, यह मौसमीय कार्गो होने के कारण, विराम समय संकल्पना को प्रभावित करना मुश्किल पाया गया है। विराम समय पर डाटा के संबंध में, यह कहा जा सकता है कि कार्गो को उपयोक्ताओं के तत्संबंधी गोदाम/भंडारण शैडों में तत्काल स्थानांतरित किया जाता है। वैसे, अपेक्षित डाटा हमारे पास उपलब्ध नहीं है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख किया जाता है कि निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम पांच दिनों के लिए भंडारण प्रभार हैं निर्धारित किए गए हैं और अगले पांच दिनों के लिए 50 प्रतिशत तक और 11वें दिन से आगे के लिए दोगुना किया जाना प्रस्तावित किया गया है। निर्दिष्ट की गई दर वर्तमान प्रचालकों द्वारा प्रभारित प्रभारों के अनुसार है अर्थात् प्रथम 15 दिन - रु0 25/- प्रति टन और 15 दिनों के बाद - रु0 45/- प्रति टन।
	(ग). पिछले दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित उर्वरक का वास्तविक औसत विराम समय भेजें।	उपर्युक्त स्पष्टीकरण के मद्देनजर, उर्वरकों का विराम समय निर्धारित नहीं किया जा सकेगा।
(vii).	परियोजना साध्यता रिपोर्ट से, यह प्रकट होता है कि सभी पोत संबंधित सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी और बर्थ किराये सहित प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किए जाएंगे। कृपया पुष्टि करें और प्रस्ताव में भी स्थिति स्पष्ट रूप से बताएं।	यह पुष्टि की गई है कि सभी पोत संबंधित सेवाएं (बर्थ किराये सहित) पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी। यह परियोजना केवल मौजूदा प्रचालन बर्थ (ईक्यू-7) में अभियंत्रित प्रहस्तन सुविधाओं का संस्थापन परिकल्पित करती है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 10 सितम्बर 2009 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों/संगठनों/भावी बोलीदाताओं (वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं जिन्हें वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड की टिप्पणियों पर वीपीटी ने भी अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी को अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना जवाब भेजा था। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 अक्टूबर 2009 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। उक्त प्रस्ताव में, समय कारक की गणना करते हुए (अपफ्रंट) प्रहस्तन दर और भंडारण प्रभार संशोधित किए गए थे। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों/संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी को निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:—

- (i). संशोधित प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ संयुक्त सुनवाई में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की संशोधित गणनाएं सभी संबद्ध उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं को तत्काल परिचालित की जाएं जो उसके 7 दिनों के भीतर टीएमपी और वीपीटी को अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजेंगे।
- (ii). हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 29 अक्टूबर 2009 तक अवश्य भेजे जाएं। इसके अलावा, कार्गो की निकासी के लिए पत्तन की प्रस्तावित सुधार योजनाओं के आलोक और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्ष की अवधि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जा रहा है, घाट साइट क्षमता के साथ मिलान करने के लिए सुधरती भंडारण क्षमता पर नोट भेजें।
- (iii). पत्तन द्वारा यथा सहमत अवसंरचना सुधार योजनाएं सभी उपयोक्ताओं और इस मामले के भावी बोलीदाताओं को परिचालित की जाए।

7.1. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा था। इसने बताया था कि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा उठाए गए बिन्दुओं को संबोधित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में और संशोधन किए गए हैं। प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा किए गए कुछ मुख्य संशोधन और उनके कारण नीचे दिए गए हैं:—

- (i). संयुक्त सुनवाई में, बोलीदाताओं ने जलयान तट उतराई से बैगिंग संयंत्र तक प्रचालन चक्र पूरा करने के लिए फ्रंट एंड लोडर और रिक्लेमर शामिल किए जाने की इच्छा व्यक्त की थी। बोलीदाताओं द्वारा दिए गए सुझाव के मददेनजर, प्रस्ताव की प्रचालन प्रक्रिया के संदर्भ में जांच की गई है और प्रचालन फ्लो पूरा करने के लिए प्रस्ताव में 2 रिक्लेमर और 8 फ्रंट एंड लोडर शामिल किए गए हैं। 2 रिक्लेमरों की लागत रु0 22.60 करोड़ और 8 फ्रंट एंड लोडरों की लागत रु0 2.4 करोड़ ली गई है। इस प्रकार, उपस्कर लागत में रु0 25 करोड़ की बढ़ोतरी है।
- (ii). (क). संयुक्त सुनवाई में बातचीत के मददेनजर, पत्तन ने घाट और यार्ड क्षमता के बीच अमेल को कम करने के लिए यार्ड क्षमता को बढ़ाने की संभावना की जांच की थी। दो आधे-रैक साइडों के साथ 3 रैकों की निकासी में मुश्किल के बारे में बोलीदाता द्वारा व्यक्त की गई चिंता का भी पत्तन द्वारा विश्लेषण किया गया है और इसने 20.48 एकड़ के अलावा 8 एकड़ अतिरिक्त भूमि आबंटित करने का प्रस्ताव किया है।  
(ख). इसके फलस्वरूप 3 से 4 रैक प्रतिदिन तक कार्गो की निकासी सुगम बनाने के लिए पूर्ण रैक व्यवस्था हेतु प्लेटफार्मों के विकास और 500 मीटर की अतिरिक्त कन्वेयर के लिए लागत में रु0 6 करोड़ तक वृद्धि की गई है।  
(ग). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता में सुधार किया गया है और आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त क्षेत्र के कारण बढ़ाकर 4.30 मिलियन टन प्रति वर्ष किया गया है।
- (iii). उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, पूंजी लागत बढ़ाकर रु0 31 करोड़ (उपस्कर लागत में रु0 25 करोड़ + रेल प्लेटफार्मों के लिए रु0 6 करोड़) किया गया है। संशोधित अधुनातित पूंजी लागत रु0 223.80 करोड़ है।
- (iv). भावी बोलीदाताओं में से एक बोलीदाता द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर पत्तन ने इस तथ्य के मददेनजर पहले प्रस्तावित 5 प्रतिशत की बजाय कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार मरम्मतों और अनुवीक्षण लागतों के लिए 7 प्रतिशत उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है कि प्रस्तावित उपस्कर और उर्वरक के लिए जलयान से भंडारण तक प्रहस्तन की पद्धति उस कोयला टर्मिनल के बराबर है।
- (v). पत्तन ने निवेदन किया है कि हाल ही में हुई बैठक में सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) विशेषज्ञ ने पत्तनों को विविध लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 5 प्रतिशत के

स्थान पर 12 प्रतिशत पर विचार करने का निदेश दिया है। तथापि, विविध लागत 5 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिलाभ के स्थान पर परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 8 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है।

वीपीटी ने निवेदन किया है कि रु0 223.80 करोड़ की संशोधित अधुनातित पूंजी लागत और मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत अभियांत्रिक लागत के 7 प्रतिशत का पैरामीटर और विविध लागत के लिए 8 प्रतिशत एसएफसी/सीओएस बैटक के नोटिस में लाए गए थे और स्वीकृत किए गए थे।

- (vi). पूंजी लागत मदों के कुछ तत्व जैसे भंडारण शैड, ट्रैक तैयार करना पूर्ववर्ती प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में सुविचारित किए गए थे, बैगिंग और सिलाई सेवा दोनों के लिए अलग-अलग पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए बैगिंग संयंत्र में स्थानांतरित किए गए हैं। इसके अलावा, संशोधित प्रस्ताव में, भूतल ड्रेनेज, प्रचालन भवनों, बैगिंग संयंत्र से संबंधित कम्पाउंड दीवार संबंधी पूंजी लागत का 50 प्रतिशत बैगिंग संयंत्र को आबंटित किए गए हैं।

बैगिंग संयंत्र के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले क्षेत्र के लिए पट्टा किराया चिह्नित किया गया है और टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार बैगिंग और सिलाई प्रभागों के अधीन शामिल किया गया है।

- (vii). भंडारण प्रभागों पर पहुंचने के लिए 5 दिनों के समय कारक पर विचार किया गया है।  
(viii). संशोधित सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी लागत, वार्षिक राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

(क). क्षमता:

आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 8 एकड़ अतिरिक्त भूमि के मद्देनजर, वीपीटी परिकल्पित करता है कि बैगिंग संयंत्र पहले सुविचारित 7000 टन प्रतिदिन के स्थान पर पूर्णतः 8400 टन प्रतिदिन उपयोग किया जा सकता है। परिणामस्वरूप, भंडारण और बैगिंग संयंत्र तथा सिलोस की क्षमता मूल प्रस्ताव में निर्धारित 3.9 एमटीपीए के स्थान पर 4.3 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) संशोधित किया गया है। अभियंत्रिक उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट और यार्ड दो क्षमताओं के निम्नतर होने की वजह से 4.3 एमटीपीए पर सुविचारित की गई है।

(ख). पूंजी लागत:

पूंजी लागत पहले अनुमानित रु0 181.40 करोड़ के स्थान पर रु0 223.80 करोड़ में संशोधित की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत	पूंजी लागत का संशोधित अनुमानन
	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि</b>		
(i).	<b>सिविल लागत</b>		
	- बर्थ के पीछे होपर ट्रक	69.35	69.35
	- कन्वेयर गैलेरियां	1053.53	1609.42
	- सिलो फार्म	1174.34	1174.34
	- भंडारण शैड	2701.64	(बैगिंग गतिविधि को आबंटित)
	- ट्रकिंग पार्किंग क्षेत्र	22.24	22.24
	- स्थानांतरण टॉवर और ड्राइव हाऊस	200.12	200.12
	- रेलवे ट्रैक डिस्मेंटलिंग	11.68	11.68
	- रेलवे ट्रैक तैयार करना	111.18	(बैगिंग गतिविधि को आबंटित)
	- फेरियल भूतल सड़कों का निर्माण	333.53	333.53
	- भूतल ड्रेनेज (संशोधित प्रस्ताव में प्रहस्तन गतिविधि के लिए 50 प्रतिशत आबंटित)	11.12	5.56
	- प्रचालन भवन (50%)	30.02	15.01
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (50%)	44.47	22.24
	- जल आपूर्ति के लिए प्रावधान	11.12	11.12
	- पर्यावरणीय कार्यों के लिए प्रावधान	277.95	277.95

	- मृदा जाँच	16.67	16.67
	<b>उपजोड़ (i)</b>	<b>6068.96</b>	<b>3769.23</b>
(ii).	<b>उपस्कर लागत</b>		
	- जलयान अनलोडर ग्रेबिंग गैन्ट्रियाँ (प्रतिमानकों के अनुसार - 2 सं.)	5781.27	5781.27
	- रिक्लेमर (2 सं.)	-	2512.63
	- फ्रंट एंड लोडर (8 सं.)	-	266.83
	- कन्वेयर	2868.40	2868.40
	- बिजली कार्य	1028.40	1028.40
	<b>उपजोड़ (ii)</b>	<b>9678.07</b>	<b>12457.53</b>
(iii).	<b>बैगिंग संयंत्र की लागत</b>		
	- बैगिंग संयंत्र	1083.98	1083.98
	- भंडारण शेड	--	2701.64
	- रेलवे ट्रैक निर्माण	--	222.36
	- भूतल ड्रेनेज (50%)	--	5.56
	- प्रचालन भवन (50%)	--	15.01
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (50%)	--	22.23
	- बैगिंग संयंत्र (2 सं.) (अभियांत्रिक कार्य)	444.71	444.71
	<b>उपजोड़ (iii)</b>	<b>1528.69</b>	<b>4495.49</b>
(iv).	<b>विविध</b>		
	(क). कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त): - मूल प्रस्ताव में उपर्युक्त (i) और (ii) में सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत। संशोधित अनुमानित प्रस्ताव में 8 प्रतिशत।	787.35	1298.14
	(ख). बैगिंग संयंत्र के लिए: - मूल प्रस्ताव में बैगिंग संयंत्र के सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत। संशोधित प्रस्ताव में 8 प्रतिशत पर अनुमानित।	76.44	359.64
	<b>उपजोड़ (iv)</b>	<b>863.79</b>	<b>1657.78</b>
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत <b>(i + ii + iii + iv)</b>	<b>18139.51</b>	<b>22380.03</b>

(ग). वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए	कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए
(i).	पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	2645.50	256.82	2803.98	776.82
(ii).	प्रचालन लागत	3477.49	276.67	4021.31	904.78
(iii).	कुल राजस्व आवश्यकता	<b>6122.99</b>	<b>533.49</b>	<b>6825.29</b>	<b>1681.60</b>

(घ). संशोधित अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता कार्गो प्रहस्तन गतिविधि प्रहस्तन प्रभारों के लिए 96 प्रतिशत की दर से प्रभाजित की गई है, भंडारण और विविध प्रभारों के लिए 2 प्रतिशत प्रत्येक की दर से प्रभाजित की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

(रु लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रभाजित अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	प्रहस्तन प्रभार (रु 6825.29 लाख x 96%)	6552.28
(ii).	भंडारण प्रभार (रु 6825.29 लाख x 2%)	136.50
(iii).	विविध प्रभार (रु 6825.29 लाख x 2%)	136.50
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	<b>6825.29</b>

वीपीटी ने बताया है कि बोलीदाताओं में से एक ने भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व का प्रभाजन 5 प्रतिशत से कोयला तथा लौह अयस्क के बराबर 1 प्रतिशत में बदलने का सुझाव दिया था। तथापि, चूंकि उर्वरकों के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि बहुउद्देशीय बर्थों और विशेषज्ञ टर्मिनल के दिशानिर्देशों का संयुक्त रूप सुविचारित किया गया है, इसलिए राजस्व बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के बराबर 96 प्रतिशत, 2 प्रतिशत, 2 प्रतिशत पर प्रभाजित किया गया है।

(ड.) संशोधित अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क हैं:-

(i). समेकित कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रु में प्रति टन)

नामपद्धति	विदेशी
तैयार उर्वरक फास्फेट के म्यूरट के अलावा	152.40

(ii). बैगिंग और सिलाई प्रभार (25 लाख टन की क्षमता के लिए) – रु 67.30 प्रति टन।

(iii). भंडारण प्रभार:

(क). निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो – 5 दिन

(ख). निःशुल्क अवधि के बाद पड़े रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)
(i).	प्रथम 5 दिनों के लिए	1.60
(ii).	6वें से 10वें दिन	2.40
(iii).	10वें दिन के बाद	3.20

(iv). धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के लिए विविध प्रभार रु 3.20 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

7.2. हमारे पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2009 द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उसपर वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि उर्वरकों के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए अपने स्वयं के निर्धारण के आधार पर प्रहस्तन दर 25000 टन प्रतिदिन पर सुविचारित की गई है। भेजी गई गणना में, यह देखा गया है कि पत्तन ने सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता कारक की गणना की है और उसमें प्रत्येक कारक जैसे प्रहस्तन दर, घंटों की संख्या, आदि भी पत्तन द्वारा कम किए गए हैं। इस संबंध में, निम्नलिखित स्पष्ट करें:- (क). ग्रैब की निवल पे-लोड क्षमता अभिकल्पित क्षमता के 60 प्रतिशत पर सुविचारित करने का आधार।	(क). 25000 टन प्रतिदिन की उतराई दर टीईएफआर में दिए गए औचित्य के अनुसार सुविचारित की गई है। यह प्रस्ताव प्रत्येक के लिए 35 मी0 ग्रैब के साथ 800 टन/प्रति क्षमता के 2 अनलोडर

	<p>(ख). जब घाट क्षमता के लिए सूत्र अधिकतम क्षमता के 70 प्रतिशत की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में पहले ही स्वीकार करता है तब प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए एक दिन में घंटों की संख्या 21 घंटों तक सीमित की गई है।</p>	<p>संस्थापित करने के लिए है। अभिकल्पित क्षमता के 60 प्रतिशत (लगभग) पर निवल लिफ्टिंग क्षमता ग्रेब के टेरर भार के अलावा सुविचारित की गई है जो अभिकल्पित क्षमता का लगभग 40 प्रतिशत है।</p> <p>(ख). घंटों की संख्या के संबंध में, होल्डस के बीच संचलन करने वाले पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग, कार्य व्यवस्था जैसे हैच व्यवस्थाएं और पारी प्रभार आदि के कारण प्रतिदिन 3 घंटों का समय नुकसान 3 पारियों के लिए सुविचारित किया गया है। दक्षता कारक के 70 प्रतिशत के संदर्भ में, यह बताया गया है कि कार्य शुरू करने में समाप्त होने तक ग्रेब पिकअप में भिन्नताओं के कारण कार्य के लगातार 21 घंटों के दौरान कुशलता के समान स्तर पर ग्रेबों का इस्तेमाल नहीं किया जा सकता। 0.8 से 1.2 टन/घन के बीच उर्वरकों के विभिन्न प्रकारों के घनत्व में भिन्नता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत है क्योंकि टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता 365 दिनों में से बर्थ अभिग्रहण के प्रतिमानकों के लिए परिगणित की गई है।</p>
<p>(ii).</p>	<p>अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधा की क्षमता बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए निर्धारित क्षमता तक सीमित की गई है। बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं है। इस संबंध में, वीपीटी द्वारा परिकल्पित भंडारण की क्षमता, बैगिंग और सिलाई सेवाओं के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). दो निजी भांडागार प्रदाता द्वारा 8000 टन प्रतिदिन पर निर्दिष्ट बैगिंग और सिलाई सेवा अर्जित की गई बताया गया है इसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा प्रमाणित करें। वीपीटी के बर्थ पर अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाएं प्रदान करने वाली कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड द्वारा बैग में भरे और सिलाई किए गए उर्वरक की मात्रा उपयोग किए गए क्षेत्र, बैगिंग संयंत्र, आदि की संख्या के ब्योरों के साथ दर्शाएं।</p> <p>(ख). केवल 8400 टन प्रति दिन (टीपीडी) के स्तर पर बैगिंग संयंत्रों की क्षमता पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा, बैगिंग संयंत्र की क्षमता की गणना के लिए इसे आगे रेल द्वारा कार्गो की निकासी अर्थात् 7000 प्रतिदिन तक सीमित किया गया है। बैगिंग सुविधा और निकासी सुविधा की क्षमता में सुधार करने की संभव कार्यपद्धतियों की इस गहराई से जांच करें कि टर्मिनल क्षमता पर लगाई गई सीमाओं को दूर किया जा सके। यह ध्यान में रखना चाहिए कि अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित किया गया है और बाद में दरों की समीक्षा करने के लिए कोई नहीं अथा सीमित गुंजाइश होगी।</p> <p>(ग) सिलोस की क्षमता 12000 टन प्रतिदिन अनुमानित की गई है। पत्तन द्वारा भेजी गई परियोजना साध्यता रिपोर्ट (पृष्ठ 35) से यह ज्ञात होता है कि सिलोस से</p>	<p>(क). सूचना मौखिक रूप से प्राप्त की गई है।</p> <p>(ख). बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8400 टीपीडी परिकल्पित की गई है। रेल द्वारा 6960 टन प्रतिदिन कार्गो की निकासी 58 टन प्रति वैगन की 40 वैगनों की 3 ट्रेन लदाई (3 रैक X 40 वैगन X 58 टन) आधार पर सुविचारित की गई थी। बैगिंग संयंत्र के स्तर तक निकासी के लिए सीमांकन वर्तमान होल्डिंग लाइनों में सीमांकन के कारण है।</p> <p>टीएएमपी द्वारा 22-10-2009 को की गई संयुक्त सुनवाई में, बोलीदाताओं ने कहा था कि दो आधे रैक साइडों से 3 रैक प्रतिदिन की निकासी शंटिंग, पुनर्समूहन, आदि जैसी प्रचालन अपेक्षा में समय लगने के कारण मुश्किल होगा। इस पहलू की टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी और बोलीदाता द्वारा पूछे गए प्रश्नों के आलोक में समीक्षा की गई थी और 3 से 4 पूरे रैक प्रतिदिन प्रहस्तन करने में समर्थ बनाने के लिए 8 एकड़ की अतिरिक्त भूमि पर विचार किया गया है और तदनुसार टर्मिनल क्षमता 3.9 एमटीपीए से बढ़ाकर 4.3 एमटीपीए की गई है।</p> <p>(ग). टीईएफआर के अनुसार, वर्तमान भांडागारों में परिवहनित किए गए जाने वाले उर्वरकों की मात्रा 8000 टन परिकल्पित की गई है। वर्तमान बैगिंग संयंत्र की अभिकल्पित क्षमता 8000 टीपीडी है।</p>

	<p>कार्गो मौजूदा दो निजी भांडागारों पर परिवहनित किया जाएगा। ये भांडागार 8000 टन प्रतिदिन का बैगिंग और प्रेषण पहले ही प्रहस्तन कर रहे हैं। स्पष्ट करें कि क्यों सिलोस की क्षमता 6000 टन प्रतिदिन के संदर्भ में निर्धारित की गई है, जब प्रहस्तित वास्तविक कार्गो (बैगों में और सिला हुआ) 8000 टन प्रतिदिन बताया गया है।</p> <p>(घ). स्पष्ट करें कि सिलोस की क्षमता मौजूदा दो निजी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई बैगिंग और भंडारण सुविधा तक सीमित की जा रही है और वह उनके द्वारा उपलब्ध करवाई गई मौजूदा सुविधाओं पर भी आधारित हैं। यह जरूरी नहीं है कि वर्तमान व्यवस्था अगले 30 वर्षों तक जारी रहेगी।</p> <p>(ड). पत्तन को पुनः सलाह दी जाती है कि भंडारण की क्षमता, बैगिंग और रेल एवं सड़क दोनों द्वारा निकासी सुविधा को बढ़ाने के सभी संभव उपायों की जाँच करें जिससे टर्मिनल क्षमता में सुधार हो।</p>	<p>बैगिंग संयंत्र की अभिकल्पित क्षमता के 75 प्रतिशत के कुशलता कारक के मद्देनजर सिलोस से कार्गो की उपयुक्त निकासी के लिए था, सिलोस की क्षमता 6000 टन सुविचारित की गई थी।</p> <p>(घ). कृमको एक आयातक है। अन्य मुख्य आयातक जो वर्तमान बैगिंग संयंत्र का उपयोग कर रहे हैं, नए बैगिंग संयंत्र के प्रचालन शुरू होने के बाद भी इस सुविधा का उपयोग जारी रखेंगे। यदि आयातकों, जो कुछ वाणिज्यिक व्यवस्थाओं पर मौजूदा बैगिंग संयंत्र का उपयोग कर रहे हैं, को नए बैगिंग संयंत्र का उपयोग करने के लिए विवश किया जाता है तो यह संभावना है कि बर्थ के उपयोग अधीन प्रस्तावित सुविधा पर कार्गो का आयात न करें। इसलिए, कार्गो का कुछ भाग मौजूदा बैगिंग संयंत्र पर उपयोग जारी रखना परिकल्पित किया गया है और, तदनुसार, बैगिंग और सिलाई प्रभारों के लिए पृथक प्रभार परिगणित किए गए हैं। वर्तमान व्यवस्था को जारी रखने के संबंध में, यह वाणिज्यिक निर्णय आयातक द्वारा लिया जाएगा।</p> <p>(ड). यार्ड के लिए अलग-से 8 एकड़ भूमि के आबंटन के कारण, टर्मिनल क्षमता 3.9 एमटीपीए की पूर्व प्रस्तावित क्षमता से बढ़ाकर 4.3 एमटीपीए की गई है।</p>
(iii).	<p>विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए समर्थक दस्तावेज/दर विश्लेषण नहीं भेजे हैं। इसलिए, यह दोहराया जाता है कि सिविल पूंजी लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए समर्थ दस्तावेजों की प्रतियां/गणना/दर विश्लेषण आंकड़ों को अंतर्संबंधित करने के लिए मुख्य पत्रक का संदर्भ देते हुए भेजे।</p> <p>मौजूदा कीमतों/बजटीय उद्धरणों/पत्तन द्वारा हाल ही में किए गए कार्य की कीमतों पर आधारित बताए गए उपस्कर लागत का अनुमानन भी जरूरी दस्तावेजों के साथ स्थापित करें। कृपया पुष्टि करें कि सभी पूंजी लागत आंकड़े 1 जनवरी 2009 को अधुनातित किए गए हैं।</p>	<p>सिविल कार्यों के मामले में 1 जुलाई 2009 के दौरान सुविचारित दर विश्लेषण की प्रतियां संलग्न की गई हैं (ये दस्तावेज नहीं भेजे गए हैं)। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के संबंध में, उत्पाद निर्माता सामान्यतः गैर-क्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत अन्य महापत्तनों द्वारा समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित है और यह पुष्टि की गई है कि अनुमानों के लिए अंगीकृत दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है।</p>
(iv).	<p>बैगिंग और सिलाई सेवा उपलब्ध करवाने के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्र के लिए पट्टा किराया (बैगिंग और सिलाई के अलावा) अपफ्रंट दर समेकित प्रहस्तन निर्धारित करने के लिए इस लागत की गणना करने की बजाय बैगिंग/सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया जाए।</p>	<p>8 एकड़ के अतिरिक्त आबंटन के बाद बैगिंग संयंत्र के लिए क्षेत्र 69.816 वर्ग गज है और तदनुसार पट्टा किराये परिगणित किए गए हैं और बैगिंग तथा सिलाई प्रभारों में शामिल किए गए हैं।</p>
(v).	<p>पत्तन को सलाह दी जाती है कि समय कारक पर विचार करते हुए प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार की समीक्षा और संशोधन करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती स्लैबों की दरें भी संशोधित करें।</p>	<p>5 दिनों का समय कारक परिगणित किया गया है और तदनुसार भंडारण प्रभार संशोधित प्रस्ताव 11 नवम्बर 2009 में पुनः परिगणित किए गए हैं।</p>
(vi).	<p>चूँकि सामान्य कार्गो (स्टील और बैग वाला कार्गो) की प्रहस्तन दर उर्वरक से भिन्न है, इसलिए कृपया स्पष्ट करें कि दो कार्गो मदों की उत्पादकता के विभिन्न स्तर पर विचार करते हुए भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित क्यों नहीं की गई है।</p>	<p>सामान्य कार्गो का प्रहस्तन बीओटी प्रचालक के दायरे में नहीं आता है।</p>

7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, पत्तन ने संबंधित अवसंरचना सुधार योजना भी भेजी हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). 11 मी0 डुबाव वाले पोतों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल और घुमाव चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य पूरा हो चुका था और 12.5 मीटर डुबाव वाले पोतों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल तथा घुमाव चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य शुरू किया जा चुका है और अक्टूबर 2010 तक पूरा होने की उम्मीद है।
- (ii). एनएचएआई के साथ संयुक्त उद्यम रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने वाली 12.5 कि0मी0 की पत्तन संपर्कता रोड़ का कार्य चल रहा है जिससे कार्गो की आवाजाही आसान हो जाएगी।
- (iii). रु0 215 करोड़ की अनुमानित लागत से अवसंरचना और फ्लाईओवर पुलों का विकास कार्य चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा। अन्य सड़क सुधार प्रस्ताव जिसमें 11वीं योजना में सड़क अवसंरचना तथा फ्लाईओवर पुलों का विकास, पुलों के पुनर्वास सहित मौजूदा दो लेन वाली सड़कों का सुदृढीकरण, पत्तन संपर्कता रोड़ से जोड़ने के लिए आंतरिक सड़कों का विकास शामिल है।
- (iv). 1000 ट्रकों (लगभग) और 20 ट्रेलरों के लिए पार्किंग सुविधाओं और लदाई/उतराई स्थान और पार्किंग क्षेत्र के बीच कुशल संचार प्रणाली के साथ संबंधित सुविधाओं के लिए ट्रक टर्मिनल के विकास के लिए रुचि अभिव्यक्ति शुरू की गई है।
- (v). पत्तन स्वयं 200 कि0मी0 ट्रैक लम्बाई का प्रचालन और अनुरक्षण करता है, पत्तन रेलवे प्रणाली में 12 साइडों और 17 खुले टर्मिनल हैं। 2007-12 तक 16 और साइड विकसित करने की योजनाएं हैं। निम्नलिखित रेल संपर्क प्रस्ताव हैं:-
  - (क). रु0 25 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे साइड सुविधाओं के आधुनिकीकरण का कार्य प्रगति पर है।
  - (ख). ईस्ट यार्ड रेलवे लाइनों को दोबारा बिछाने का कार्य शुरू किया गया है और 9 आधे रैकों के स्थान पर 8 पूरे रैकों की लदाई की सुविधा देने के लिए यह तेजी से चलाया जा रहा है।
  - (ग). रु0 81 करोड़ की अनुमानित लागत से वादलापुदी में इंटरचेंज यार्ड और मिण्डी में रिसेप्शन और प्रेषण यार्ड तथा संबंधित सुविधाओं का विकास।
- (vi). अन्य लोजिस्टिक्स:
  - (क). लॉचों और बार्जों की प्राप्ति का कार्य प्रगति पर है।
  - (ख). 3100 एचपी लोको के 3 लोको प्राप्त किए गए हैं।
  - (ग). हाइ पावर टर्गों को किराये पर लेने के लिए टेंडर आमंत्रित किए गए हैं जिसपर काफी कार्रवाई हो चुकी है।
  - (घ). हाइ पावर की 2 टर्गों की प्राप्ति के लिए जारी किया गया कार्य आदेश प्रगतिधीन है।

7.4. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों, जो उपर्युक्त पैरा 6.2. (i) और (iii) में दिए गए हैं, के संदर्भ में, वीपीटी ने ईमेल दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 और अवसंरचना सुधार संबंधी ब्योरे संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को अग्रेषित किए थे। वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं से कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। तथापि, पत्तन ने बताया था कि कृभको और मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लि0 ने वीपीटी को अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। पत्तन ने कृभको द्वारा की गई टिप्पणियां और उसपर पत्तन की अभ्युक्तियां भेजी थीं।

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

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

- (i). विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के संस्थापन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) का प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुसरण में है। ये दिशानिर्देश सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर महापत्तन न्यासों द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा करते हैं। महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अगले पांच वर्षों के दौरान अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं के लिए लागू होगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।
- (ii). इस आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में दर्ज वास्तविक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि वीपीटी ने मई 2009 (हमें जुलाई 2009 के अंत में प्राप्त हुआ) में दाखिल किए गए अपने मूल प्रस्ताव से लेकर अब तक अपने प्रस्ताव में

चार बार संशोधन किया है। मई 2009 के मूल प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत रु0 181.39 करोड़ थी जिसे संयुक्त सुनवाई के बाद संशोधित किया गया है। कुछ बोलीदाताओं द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव की समीक्षा की है और पूर्ण रैंक साइडिंग सुविधा विकसित करने के लिए अतिरिक्त भूमि आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। इसने 2 रिव्लेमेर, 8 फ्रंट एंड लोडर और 1 प्लेटफार्म की लागत तथा अतिरिक्त कन्वेयर भी शामिल किया है। वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 में, तदनुसार, अनुमानित पूंजी लागत संशोधित कर रु0 223.80 करोड़ कर दी थी और पुष्टि की थी कि संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को परिचालित किया जा चुका है।

- मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए पिछले संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अलग से कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। इसलिए, पत्तन ने जहां कहीं जरूरी हुआ आधुनिकीकरण और संशोधन के लिए प्रासंगिक होने की सीमा तक बहुउद्देशीय बर्थों के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं। यह उद्धरित करते हुए कि अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए परिकल्पित सुविधाओं में से कुछ (अभियंत्रिकृत) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के समान है, वीपीटी ने प्रस्तावित उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रासंगिक सीमा तक कुछ मदों जैसे बिजली लागत का अनुमानन, मरम्मत और अनुरक्षण लागत, सिविल कार्य और अभियांत्रिक उपस्कर की पूंजी मदें, आदि के लिए कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक भी अंगीकृत किए हैं। कुछ उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं जिनसे इस मामले में विचार-विमर्श किया गया था, ने भी कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत करने का सुझाव दिया था क्योंकि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधा कुछ हद तक कोयला टर्मिनल से तुलनीय हैं।

- यह पाया गया है कि केवल सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक और मानक निःशुल्क अवधि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल से अंगीकृत किए गए हैं। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में मुख्य तौर पर पत्तन द्वारा जरूरी संशोधनों और पत्तन द्वारा परिकल्पित अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधा के लिए आधुनिकीकरण के साथ पहले से उद्धरित कारणों से कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करना पाया गया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में साथ-साथ चर्चा की गई है।
- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). अभियंत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.17 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। पोटैश के म्यूरेट (एमओपी) की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा 24 प्रतिशत, अन्य उर्वरक 72 प्रतिशत और सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो 4 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। किसी भी स्थिति में टर्मिनल की अंतिम सर्वोत्तम क्षमता पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा जिससे भंडारण और सिलोस क्षमता द्वारा सीमित किया गया है।
- (ii). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उर्वरक के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए 10000 टन प्रतिदिन और निम्नतर पार्सल आकार पोतों के लिए 7500 टन प्रतिदिन है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित उर्वरक के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक सेमी-अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए है जबकि वीपीटी ने उर्वरक का अभियंत्रिकृत प्रहस्तन परिकल्पित किया है। इस प्रकार, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए उर्वरक हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक प्रासंगिक नहीं है।
- (iii). वीपीटी ने तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दो अनलोडरों के आधार पर उर्वरक के लिए प्रहस्तन दर 25000 टन प्रतिदिन पर विचार किया है। बोलीदाताओं में से एक कृभको ने उल्लेख किया था कि पत्तन द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर ज्यादा है। तथापि, पत्तन ने प्रहस्तन दर पर पहुंचने के आधार दिए हैं। उर्वरक के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी विशिष्ट प्रहस्तन प्रतिमानकों के अभाव में, वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर पर अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में विश्वास किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि घाट क्षमता वर्तमान मामले में रुकावट नहीं है परंतु भंडारण और सिलोस की क्षमता सीमांकन कारक है।

सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए, पत्तन ने बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 4000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर

पर विचार किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि सामान्य कार्गो तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधाओं, जोकि मुख्यतः उर्वरक, जोकि अप्रभावी कार्गो है, प्रहस्तन के लिए है, का उपयोग नहीं करता रहेगा। वीपीटी द्वारा सुविचारित सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर अंगीकृत की गई है।

- (iv). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दरों में टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.17 एमटीपीए परिगणित की गई है।
- (ख). बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता:
- (i). संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा निर्धारित बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता 4.30 मिलियन टन प्रति वर्ष है जोकि 2.52 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित भंडारण तथा बैगिंग संयंत्र क्षमता और 1.8 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित सिलोस की क्षमता का जोड़ है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश उर्वरक के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। इसलिए, उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए पत्तन द्वारा परिकल्पित बैगिंग संयंत्र और सिलोस सुविधा की क्षमता का निर्धारण करने के लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक उपलब्ध नहीं है। इसलिए, बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत किए गए दृष्टिकोण और आधार पर कुछ संशोधनों के अधीन विश्वास किया गया है जो अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए हैं।

- (ii). संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 से पहले पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावों में, बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8400 टन प्रतिदिन निर्धारित की गई थी। तथापि, समग्र बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, उत्पादकता रेल द्वारा कार्गो की संभावित निकासी के आधार पर 7000 टन प्रतिदिन परिकल्पित की गई थी। पत्तन को घाट और यार्ड क्षमता के बीच बेमेल को कम करने के लिए बैगिंग संयंत्र और सिलोस की क्षमता बढ़ाने की संभावना की जाँच करने की सलाह दी गई थी। कुछ बोलीदाताओं ने भी कार्गो की बेहतर निकासी के लिए रेल साइड में सुधार करने और अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र की जरूरत की बात उठाई थी।

तदनुसार, पत्तन ने 8400 टन प्रतिदिन पर निर्धारित बैगिंग संयंत्र के आउटपुट के समय कार्गो की निकासी के मिलान के लिए संशोधित प्रस्ताव में अतिरिक्त भूमि क्षेत्र पर विचार किया है। इस तरह, बैगिंग संयंत्र की संशोधित उत्पादकता ओर 300 दिनों की गणना के आधार पर वीपीटी द्वारा बैगिंग संयंत्र की क्षमता 2.52 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित बैगिंग क्षमता पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। 8400 टन प्रतिदिन की बैगिंग सेवा के आधार पर वीपीटी द्वारा निर्धारित बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता पर विश्वास किया गया है और एक वर्ष में 356 दिनों की संख्या लेते हुए और दिशानिर्देशों में सामान्य निर्धारण के अनुसार वार्षिक क्षमता में 70 प्रतिशत सर्वोत्तम उपयोगिता कारक लागू करते हुए स्वीकार किया गया है। तदनुसार, बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता 2.15 एमटीपीए परिगणित होती है।

- (iii). सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा भंडारण क्षमता 12000 टन प्रतिदिन लेते हुए 1.80 एमटीपीए निर्धारित की गई है। तथापि, सिलोस की सर्वोत्तम वार्षिक क्षमता पर पहुंचने के लिए, यह क्षमता पत्तन के बाहर प्रचालन कर रहे मौजूदा दो निजी भांडागारों में उपलब्ध बैगिंग और प्रेषण सेवा के आधार पर और उसपर 75 प्रतिशत का सर्वोत्तम कुशलता कारक लागू करते हुए तथा 300 दिनों की गणना करते हुए 8000 टन प्रतिदिन की गई है।

जहां तक परियोजना का संबंध है, परिकल्पित सेवा जलयान-तट प्रहस्तन, सिलोस की ओर संचलन और सिलोस के माध्यम से ले जाए गए कार्गो के संदर्भ में बल्क रूप में सुपुर्दगी है। सुपुर्दगी बल्क रूप में परिकल्पित की गई है ना कि बैग रूप में। यह जरूरी नहीं होगा कि अगले 30 वर्षों के लिए केवल मौजूदा भांडागार सेवाएं जारी रहेंगी और उसकी मौजूदा क्षमता रहेगी। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं होगा कि सिलोस से बल्क रूप में आने वाले सभी कार्गो केवल मौजूदा दो निजी भांडागारों से बैगिंग सेवाएं प्राप्त करेंगे। पत्तन ने भी स्वीकार किया है कि मौजूदा भांडागार व्यवस्था को जारी रखना प्रचालक का वाणिज्यिक निर्णय है। ऐसी स्थिति में, सिलोस की क्षमता सीमित करना पूरी तरह से मौजूदा दो निजी भांडागारों द्वारा उपलब्ध करवाई गई बैगिंग सेवा की क्षमता पर आधारित है, ऐसा कहना अत्येष्ट होगा और अनुसरित मानक पद्धति में प्रासंगिक नहीं है।

सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता वीपीटी द्वारा निर्धारित सिलोस की भंडारण क्षमता अर्थात् 12000 टन प्रतिदिन के आधार पर संशोधित की गई है और वर्ष के दिनों की संख्या 365 ली गई है और सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए मानक उपयोगिता स्तर का 70 प्रतिशत लागू किया गया है। तदनुसार, सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता 3.07 एमटीपीए परिगणित की गई है।

उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता का जोड़ 5.21 एमटीपीए निर्धारित किया गया है।

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

उर्वरक के अभियंत्रित प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता दो क्षमताओं अर्थात् घाट और बैगिंग संयंत्र तथा सिलोस की क्षमता से कम होने की वजह से अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में 5.21 एमटीपीए सुविचारित किया गया है।

(व). पूंजी लागत:

अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए संशोधित पूंजी लागत रु० 223.80 करोड़ अनुमानित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर कन्वेयर्स और रेल प्लेटफार्म के विकास के लिए अतिरिक्त क्षेत्र और अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् 8 फ्रंट एंड लोडर और 2 रिक्लेमर का प्रस्ताव किया है। पत्तन परिकल्पित करता है कि प्रचालक मौजूदा प्रचालन बर्थ में अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं का विकास और प्रचालन करे। इसलिए, अनुमानित पूंजी लागत को बर्थ के निर्माण की लागत में शामिल नहीं किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सभी पोत संबंधित सेवाएं पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी और, इसलिए, ऐसी सेवाओं के लिए प्रासंगिक प्रशुल्क वीपीटी द्वारा अपने दरमान के आधार पर वसूल किया जाएगा।

कोयला टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बृहत रूप से बताया गया है कि सिविल कार्य शामिल हैं और पत्तन द्वारा दी गई सिविल लागत के अनुमानों पर विश्वास करना होगा। वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मदें कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित बृहत् चिह्नित सूची के अनुसार है। उसके अलावा पत्तन ने उर्वरक कार्गो के लिए परिकल्पित प्रहस्तन सुविधाओं के आधार पर कुछ मदें जैसे सिलो फार्म, बर्थ के पीछे होपर ट्रैक, ट्रकिंग पार्किंग क्षेत्र, पर्यावरणीय कार्यों के लिए प्रावधान, आदि शामिल की हैं।

पत्तन ने कुछ बोलीदाताओं द्वारा यथा सुझाए गए अतिरिक्त उपस्कर के अलावा 2 अनलोडरों, कन्वेयर्स और बिजली कार्यों पर विचार किया है। चूंकि सर्वोत्तम क्षमता का हिस्सा बैगिंग सेवा से प्राप्त होने की संभावना है और कार्गो क्षमता का हिस्सा सिलोस से बल्क रूप में सुपुर्दगी किए जाने की उम्मीद है, इसलिए बैगिंग संयंत्र से संबंधित पूंजी लागत अलग-से अनुमानित की गई है। तथापि, कुछ समान व्ययों जैसे— ड्रेनेज, भवन आदि की लागत कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं और बैगिंग संयंत्र की बीच बराबर-बराबर प्रभाजित की गई।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य और उपस्कर विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित प्रहस्तन सुविधाओं पर आधारित है।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को लचीलेपन का अधिकार देता है कि वह पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सके। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य और उपस्कर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है सिवाय इसके कि अपर्याप्त भंडारण यार्ड और अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडरों तथा रिक्लेमरों के कुछ विशिष्ट मुद्दे थे जिन्हें संशोधित प्रस्ताव में पत्तन द्वारा संबोधित किए गए हैं।

पत्तन द्वारा दिया गया सिविल और उपस्कर लागत का अनुमानन किसी आवश्यकता जो अनुमानों में परिकल्पित न हो, की देखरेख के लिए आकस्मिकताओं हेतु प्रावधान, कार्य करार कर तथा मृदा जांच, इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार के साथ है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने सिविल कार्य तथा उपस्कर लागत के लिए अंगीकृत इकाई दर के संदर्भ में पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए समर्थक दस्तावेज/दर विश्लेषण, आदि नहीं भेजे हैं।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सिविल कार्यों के अनुमान 1 जुलाई 2009 के दौरान दर विश्लेषण पर आधारित हैं। अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर लागत के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उत्पाद निर्माता सामान्यतः

गैर-क्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि अनुमान अन्य महापत्तनों द्वारा समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित हैं और अंगीकृत दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित हैं। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, पत्तन द्वारा भेजे गए पूंजी लागत अनुमानों पर अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विविध पूंजी लागत के अनुमानन में संशोधन करते हुए विश्वास किया गया है।

- (vi). विविध पूंजी लागत के संदर्भ में, कोयला प्रहस्तन टर्मिनल हेतु दिशानिर्देश इस मद का अनुमान लगाने का प्रतिमानक सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत निर्धारित करते हैं। अन्य बल्क कार्गो प्रहस्तन के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक भी इसी स्तर पर है। तथापि, कृभको और मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने उल्लेख किया था कि 5 प्रतिशत का प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए विविध लागत का अनुमान कमतर है।

वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में विविध लागत के लिए 12 प्रतिशत पर विचार करने के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) के एक विशेषज्ञ द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर सिविल तथा उपस्कर लागत पर 8 प्रतिशत विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। विविध पूंजी लागत का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। विपथनों पर विचार करने के कारण भी प्रस्तावित संशोधित प्रतिमानक सही ठहराने के लिए जरूरी विश्लेषण के साथ रिकॉर्ड में नहीं लाए गए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में विविध पूंजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है। केवल इसके मामले में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन करने के लिए पत्तन द्वारा कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं बताई गई हैं। ऐसी स्थिति में, विविध लागत का अनुमानन कोयला तथा अन्य बल्क कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।

- (vii). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए कुल पूंजी लागत रु0 21758.36 लाख पर अनुमानित किया गया है। इसमें बैगिंग और भंडारण संयंत्र के लिए अनुमानित रु0 4720.26 और बैगिंग तथा सिलाई सेवा के अलावा कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए रु0 17038.10 लाख शामिल हैं।

- (viii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) के लिए रु0 2726.10 लाख और बैगिंग तथा भंडारण संयंत्र के लिए रु0 755.24 लाख परिगणित किया गया है।

- (ix). प्रचालन लागत:

(क). कोयला प्रहस्तन टर्मिनल अर्थात् 1.4 इकाई प्रति टन के लिए निर्धारित उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए पत्तन द्वारा बिजली लागत यह उद्धरित करते हुए अनुमानित की गई है कि उर्वरक के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए इसके द्वारा परिकल्पित सुविधा में अनलोडर, कन्वेयर, रिक्लेमर आदि जो अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली के समयान है, शामिल हैं। पत्तन ने भी कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड से बिजली उपभोग प्राप्त किया है जोकि 1.25 से 1.4 इकाईयां प्रति टन के बीच बताया गया है। बैगिंग संयंत्र के लिए, वीपीटी ने मौजूदा सुविधाओं में से एक सुविधा से इसके द्वारा यथा प्राप्त 0.50 इकाईयां प्रति टन के बिजली उपभोग पर विचार किया गया है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु0 6.20 है और पत्तन ने पुष्टि की है कि यह पत्तन द्वारा खर्च की गई बिजली की प्रचालित इकाई लागत पर आधारित है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ तथा द्रव कार्गो बर्थों के लिए फरवरी 2009 में पहले निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी बिजली की इकाई दर रु0 6.20 सुविचारित की गई थी।

- (ख). पत्तन ने पहले बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया था। कृभको ने कोयला और लौह अयस्क टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर 7 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण उपलब्ध करवाने का सुझाव दिया है। बोलीदाता ने वास्तव में उर्वरक की प्रकृति के कारण मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के लिए अलग-से 5 प्रतिशत उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया है। संशोधित प्रस्ताव में, मरम्मत और अनुरक्षण इस तथ्य को मद्देनजर रखते हुए कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार उपस्कर लागत के 7 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है कि प्रस्तावित उपस्कर और उर्वरकों के लिए जलयान से भंडारण तक प्रहस्तन की पद्धति उस टर्मिनल के समान हैं। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अनुमान स्वीकार किया गया है।

- कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सिविल कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल लागत के 1 प्रतिशत, सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अन्य व्यय अनुमानित की गई है।
- (ग). परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।
- (घ). पट्टा किराये भंडारण यार्ड और बैगिंग संयंत्र, सिलोस, कन्वेयर गैलेरी, आदि के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए परिगणित किए गए हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है।

पत्तन ने निवेदन किया है कि वीपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किरायों के संशोधन हेतु प्रस्ताव 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए प्रस्तुत किया जाना देय है जिसे जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) द्वारा भूमि मूल्यांकन रूप में अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है जिसकी प्रतीक्षा है। जोन 1ग पर आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के संदर्भ में, वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा दर भूमि प्रबंध सरकारी नीति दिशानिर्देश दिनांक 8 मार्च 2004 में यथा उपलब्ध 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि के अधीन अस्थायी तौर पर अंगीकृत की है। यही दृष्टिकोण फरवरी 2009 में वीपीटी के द्रव कार्गो टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपनाया गया था।

तथापि, 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किराये जोन X क और जोन X ख शामिल नहीं था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन X क और जोन X ख में भूमि के लिए 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 6 प्रतिशत प्रतिलाभ लागू करते हुए और वर्ष 2009 के लिए दर पर पहुंचने के लिए 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि जोकि यह भी सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है, वार्षिक पट्टा किराया डीआरए द्वारा निर्धारित भूमि का मूल्यांकन अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने समान तरीकों से इन जोनों के मामले में पट्टा किरायों के निर्धारण के लिए हाल ही में एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

चूंकि जोन X क और जोन X ख के लिए पट्टा किराये 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हैं, और वीपीटी द्वारा इस संबंध में हाल ही में दाखिल किए गए प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, यह प्राधिकरण जिला राजस्व प्राधिकरण (डीआरए) द्वारा उपलब्ध करवाए गए भूमि के मूल्यांकन पर विश्वास करता है जोकि पट्टा किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है। 6 प्रतिशत प्रतिलाभ और 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए आधार पट्टा किराये पर पहुंचने में अपनाया गया दृष्टिकोण भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। यदि 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए आरएफपी के जारी होने से पहले प्रभावी किया जाता है तो पत्तन इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए यह दृष्टिकोण अंगीकृत कर सकता है।

- (x). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध I रूप में संलग्न की गई है।
- (क). कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) से कुल राजस्व अपेक्षा रु0 6797.17 लाख अनुमानित की गई है जोकि रु0 4071.07 लाख की प्रचालन लागत और रु0 2726.17 लाख के निवेश पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

भंडारण और बैगिंग सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा रु0 1640.95 लाख अनुमानित की गई है जोकि रु0 885.71 लाख की प्रचालन लागत और रु0 755.24 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

- (ख). वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) प्रहस्तन प्रभारों से कुल अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 96 प्रतिशत प्रभाजित किया है और अपफ्रंट प्रशुल्क में प्रभाजित राजस्व के आधार पर भंडारण और विविध प्रभार के लिए 2 प्रतिशत प्रत्येक फरवरी

2009 में विशाखापत्तनम पत्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित किया गया है।

चूंकि वीपीटी द्वारा परिकल्पित सुविधा कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के समान है, जैसाकि वीपीटी द्वारा बताया गया है, और यह भी स्वीकार करते हुए कि कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अधिकांश पूंजी लागत और प्रचालन लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत किए गए हैं, इसलिए यह ज्यादा उपयुक्त जान पड़ता है कि कोयला टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन किया जाए। बोलीदाता कृभको और मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने भी कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए राजस्व अपेक्षा प्रभाजित करने की सलाह दी थी। तदनुसार, कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 98 प्रतिशत की अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रहस्तन गतिविधि और 1-1 प्रतिशत भंडारण गतिविधि और विविध गतिविधि में प्रभाजित किया गया है।

- (ग). चूंकि परिकल्पित सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर उर्वरक से भिन्न है, पत्तन को सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने पर विचार करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए स्टील और पुराने कार्गो के लिए पृथक दर प्रस्तावित नहीं की थी कि सामान्य कार्गो का प्रहस्तन बीओटी प्रचालक के दायरे में नहीं आता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने सामान्य कार्गो का हिस्सा 4 प्रतिशत परिकल्पित किया है। यह स्वीकार करते हुए कि यह सुविधा मुख्य रूप से उर्वरक कार्गो के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए है और सामान्य कार्गो का हिस्सा भी बहुत ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं है, उर्वरक प्रहस्तन के लिए यथा निर्धारित यही दर अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा के रूप में निर्धारित की गई है।

5.21 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु0 6661.23 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए अपफ्रंट प्रहस्तन दर (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त) रु0 127.85 प्रति टन परिगणित किया गया है।

- (घ). हालांकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना पत्तन द्वारा समेकित प्रहस्तन सेवा (बैगिंग और सिलाई अतिरिक्त) और बैगिंग तथा सिलाई सेवा के लिए अलग-अलग की गई है, परंतु वीपीटी ने दरमान में बैगिंग और सिलाई सहित समेकित दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है और एक पृथक प्रहस्तन दर निर्धारित की गई है यदि कार्गो बैगिंग और सिलाई सेवाएं प्राप्त नहीं करता है।

अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में, बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त) और अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा अलग-अलग निर्धारित किए जाते हैं क्योंकि कार्गो क्षमता के कुछ भाग के बैगिंग और सिलाई सेवा प्राप्त करने की संभावना नहीं है।

- (ङ). प्रशुल्क ढांचे में उपर्युक्त बदलाव के परिणामस्वरूप, समेकित प्रहस्तन सेवा में दी गई सेवाएं परिभाषित करते हुए अनुसूची 2 – कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 बैगिंग और सिलाई सेवा से संबंधित सुविधाएं अलग करने के लिए उपयुक्ततः संशोधित की गई है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन अनुसूची में टिप्पणी सं. 1 यह बताने के लिए संशोधित की गई है कि समेकित प्रहस्तन प्रभार में नौभरण सहित पोत से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड/सिलोस में भंडारण, ट्रकों/रेलवे वैगनों पर कार्गो की लदाई शामिल है। समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो, और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध शामिल हैं।

- (च). बैगिंग और सिलाई सेवा जोकि परिकल्पित एक पृथक समर्थन सेवा है, के लिए प्रशुल्क के संबंध में, पत्तन ने बैगिंग और सिलाई सेवा से राजस्व अपेक्षा इस सुविधा की अनुमानित क्षमता में प्रभाजित किया है। बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत किया गया दृष्टिकोण अनुमानित राजस्व अपेक्षा और बैगिंग की सर्वोत्तम क्षमता में हमारे द्वारा किए गए संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है। इस प्रकार, बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क वीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु0 67.30 प्रति टन के स्थान पर रु0 76.46 प्रति टन निर्धारित किया गया है।

- (छ). प्रस्तावित दरमान में, वीपीटी ने आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अवधि प्रस्तावित की है। निर्यात कार्गो के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि उर्वरक प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं पाई गई है क्योंकि पत्तन ने केवल इस कार्गो का आयात परिकल्पित किया है क्योंकि पत्तन ने कार्गो के किसी निर्यात पर विचार नहीं किया है।

वीपीटी ने कुल कार्गो का 40 प्रतिशत परिकल्पित किया है जिसपर विलंबशुल्क लगेगा। इसने अपनी परिकल्पना के समर्थन में गणना भेजी है। इसने प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर 1.60 प्रति टन प्रस्तावित की है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए, इसने आधार स्लैब की दर की दोगुनी और तीन गुनी दर प्रस्तावित की है।

भंडारण सेवा में प्रभाजित सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता और अनुमानित वार्षिक राजस्व में संशोधन के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा अंगीकृत स्लैब ढाँचे को असंशोधित रखते हुए संशोधित किया गया है।

परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार रु0 0.65 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें तदनुसार निर्धारित की गई हैं।

- (ज). संशोधित राजस्व अपेक्षा और संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 3.20 प्रति टन के स्थान पर रु0 1.30 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के प्रभार शामिल हैं।
- (झ). पत्तन ने 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 तथा 6.1.2 के अनुसार समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। तथापि, प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत किए जाने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यह बिन्दु उठाए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि तटीय कार्गो प्रस्तावित टर्मिनल पर परिकल्पित किया गया है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायत दर निर्धारित करने का राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परंतु इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है।
- (xi). विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन जैसे कुछ समान शब्दों की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सप्ताह की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई है इसलिए इसे हटा दिया गया है।
- (xii). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में समान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं करना जब वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो, अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।
- (xiii). वीपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार हैं।
- (xiv). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान ऋण दर से 2 प्रतिशत अधिक निर्धारित की गई है।

10.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। मौजूदा मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन 1 जुलाई 2009 को वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित है, इसलिए प्रतिवर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने के लिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी 2009 को निर्धारित किया जाए जैसाकि प्रस्तावित दरमान में सामान्य टिप्पणी 5 में भी वीपीटी द्वारा सही विनिर्दिष्ट किया गया है।

- 10.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक के दरमान जिसमें अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण होता है, की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।
- 10.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के निवर्चन अथवा स्पष्टीकरणों का कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 10.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वे कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करें।
- 10.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का अनुवीक्षण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 10.6. टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का ब्योरा होगा।
11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में उर्वरक के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए **अनुबंध-II** रूप में संलग्न अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**विशाखापत्तनम पत्तन न्यास  
उर्वरकों के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची**

**1.1. परिभाषाएँ**

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

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

**1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). पीओएल सहित कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं और ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ख). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण याई को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।  
(ग). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन ‘ख’ को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।  
(घ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूप में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(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 भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।  
(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।  
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (v). सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।  
(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

### (क). समेकित प्रहस्तन प्रभार (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त)

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	पोटाश के म्यूरिएट सहित तैयार उर्वरक	प्रति मीट्रिक टन	127.85	76.71

### टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार नौभरण सहित पोत से कार्गो की उतराई और उसके भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड/सिलोस में भंडारण और ट्रकों/रेलवे वैगनों पर लदाई के लिए एक समेकित प्रभार है। इस समेकित दर में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जब कभी जरूरी हो, और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

### (ख). बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए प्रभार:

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी और तटीय	
(क).	पोटाश के म्यूरिएट सहित तैयार उर्वरक	प्रति मीट्रिक टन	76.46	

## 3. भंडारण प्रभार:

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

- (क). निःशुल्क अवधि:  
आयात कार्गो – 5 निःशुल्क दिन
- (ख). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/प्रति दिन)

विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद प्रथम पांच दिन	0.65
निःशुल्क अवधि समाप्त होने के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	0.98
10वें दिन के बाद	1.30

### टिप्पणियाँ:

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 4. विविध प्रभार:

रु 1.30 प्रति टन सभी विविध सेवाओं जैसे – धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के लिए एक समेकित प्रभार है।

## 5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2009 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

अनुबंध - I

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
<b>I</b>	<b>सर्वोत्तम क्षमता</b>		
(i)	<b>सर्वोत्तम घाट क्षमता</b>		
(क)	विभिन्न कार्गो मर्दानों की क्षमता का हिस्सा पोटाश के म्येरेट की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (एस1) अन्य वैद्यार उर्वरक की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (एस 2) सामान्य कार्गो की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (एस 3)	24% 72% 4%	24% 72% 4%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन) - पोटाश का म्येरेट वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 1) - अन्य वैद्यार उर्वरक वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 2) - सामान्य कार्गो वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 3)	25000 25000 4000	25000 25000 4000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7^2 \times ((एस1^2 \times पी1) + (एस2^2 \times पी2) + (एस3^2 \times पी3)) \times 365$ घाट क्षमता मिलियन टन/प्रतिवर्ष में	6172880 6.17	6172880 6.17
(ii)	<b>प्रस्तावित भंडारण और बैगिंग संयंत्र तथा सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता</b>		
(क)	<b>भंडारण और बैगिंग संयंत्र की क्षमता</b> - भंडारण शैड की क्षमता (टनों में/दिन) - प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र की क्षमता (टन/दिन) - कार्गो की निकाली की क्षमता (टन/दिन) - कार्गो की निकाली की क्षमता (टनों में/प्रतिदिन) पूर्णांकित	28000 8400 - -	28000 8400 - -
(ख)	- प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र की क्षमता (टन/वर्ष) बीपीटी ने 8400 टीपीडी * 300 दिन = 2,52,00,00,000 पर विचार किया है। हमारी गणना में, दिनों की संख्या 365 दिन है और दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 70 प्रतिशत का सर्वोत्तम उपयोगिता प्रतिमानक लागू किया गया है। - प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र की क्षमता (मिलियन टन/वर्ष)	2520000 2.52	2146200 2.15
(ग)	<b>सिलोस की क्षमता</b> - सिलोस की क्षमता (टनों में/दिन) - निजी भांडारण में मौजूद बैगिंग संयंत्र की अतिक्रमिता क्षमता (टन/दिन) - क्षमता जो 75 प्रतिशत पर अतिरिक्त की जा सकती है (75% * 8000 टन) (टन/दिन) - सिलोस की क्षमता (टनों में/प्रतिदिन) बीपीटी ने सुविधावित्त किया है (8000 टन * 300 दिन), हमारी गणना में सिलोस की क्षमता 12000 टन प्रतिदिन स्वीकार की गई है, दिनों की संख्या 365 सुविधावित्त की गई है और दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 70 प्रतिशत का सर्वोत्तम उपयोगिता प्रतिमानक लागू किया गया है। - सिलोस की क्षमता (मिलियन टन/वर्ष)	12000 8000 6000 1800000 1.80	12000 - - 3066000 3.07
(घ)	<b>कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में/वर्ष) (क+ख)</b>	4.32	5.21
(iii)	<b>टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता और भंडारण तथा बैगिंग संयंत्र एवं सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता का निम्नतर मूल्य (मिलियन टनों में/वर्ष)</b>	4.30	5.21
<b>II</b>	<b>पूंजी लागत</b>		
(i)	<b>सिविल लागत</b>	₹ लाखों में	₹ लाखों में
(क)	- बर्ध के पीछे होपर ट्रेक - कन्वेयर गैलरियां - सिलो फार्म - ट्रकिंग पार्किंग क्षेत्र - स्थानांतरण टॉवर और ड्राइव हाऊस - रेलवे ट्रेकों को डिस्मंटल करना - फेरिल ब्रूल सड़कों का निर्माण - मूतल ड्रेनेज (संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11.11.09 में, 50 प्रतिशत भंडारण और बैगिंग संयंत्र में प्रमाजित) - प्रचालन भवन (संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11.11.09 में, 50 प्रतिशत भंडारण और बैगिंग संयंत्र में प्रमाजित) - सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11.11.09 में, 50 प्रतिशत भंडारण और बैगिंग संयंत्र में प्रमाजित) - जल आपूर्ति के लिए प्राकधान - पर्यावरणीय कार्यों के लिए प्राकधान - मृदा जॉब	69.35 1609.42 1174.34 22.24 200.12 11.68 333.53 5.56 15.01 22.24 11.12 277.95 16.67	69.35 1609.42 1174.34 22.24 200.12 11.68 333.53 5.56 15.01 22.24 11.12 277.95 16.67
	<b>उपजोड़ (i)</b>	<b>3769.23</b>	<b>3769.23</b>
(ii)	<b>उपस्कर लागत</b>		
(क)	- जलयान अनलोडर वैगिंग मैग्निटियाँ ( 2 सं.) - कन्वेयर (2880 मी0) - विजली कार्य - रिक्लेमर (2 सं.) - फ्रंट एंड लोडर (8सं.)	5781.27 2868.4 1028.4 2512.63 266.83	5781.27 2868.4 1028.4 2512.63 266.83
	<b>उपजोड़ (ii)</b>	<b>12457.53</b>	<b>12457.53</b>
(iii)	<b>बैगिंग संयंत्र की लागत</b>		
(क)	- बैगिंग संयंत्र - भंडारण शैड - रेलवे ट्रेकों का निर्माण - मूतल ड्रेनेज (50%) - प्रचालन भवन (50%) - सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (50%)	1083.98 2701.64 222.36 5.56 15.01 22.23	1083.98 2701.64 222.36 5.56 15.01 22.23
	<b>उपजोड़ (क)</b>	<b>4050.78</b>	<b>4050.78</b>
	- बैगिंग संयंत्र (2 सं.) (अभियांत्रिकी कार्य)	444.71	444.71
	<b>उपजोड़ (iii)</b>	<b>4495.49</b>	<b>4495.49</b>
(iv)	<b>विविध</b>		
(क)	- (क) और (ख) में सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 8% (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) - बैगिंग संयंत्र की सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 8%	1298.14 359.64	811.34 224.77
	<b>उपजोड़ (iv)</b>	<b>1657.78</b>	<b>1036.11</b>

प्रदत्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत iii + iv)	(i + ii +	22380.03	21758.36
---	-----------	----------	----------

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
III	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)</b>	अनुमान (₹0 लाखों में)	अनुमान (₹0 लाखों में)
	(क) बिजली लागत (1.4 इकाईयां प्रति टन * ₹0 6.20 प्रति इकाई * सर्वोत्तम क्षमता)	373.24	452.23
	(ख) मरम्मत और अनुशासन		
	- विविध परिसंपत्तियों (विविध कार्य पर 1%)	37.69	37.69
	- पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपकरण (अभियांत्रिक और बिजली कार्यों पर 7%)		
	(ग) बीमा (सकल परिसंपत्ति मूल्य पर 1%)	872.03	872.03
	(घ) मूल्यहास	175.25	170.38
	- विविध कार्य @ 3.34%	125.89	125.89
	- अभियांत्रिक कार्य @ 10.34%	1288.11	1288.11
	(ड.) लाइसेंस शुल्क	272.85	272.85
	(च.) अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5%)	876.25	851.90
	<b>कुल प्रचालन लागत</b>	<b>4021.30</b>	<b>4071.07</b>
IV	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपग्रेड प्रशुल्क (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)</b>		
(i).	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा</b>		
	<b>राजस्व अपेक्षा कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)</b>		
	(क) कुल प्रचालन लागत	4021.30	4071.07
	(ख) निर्माजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	2803.98	2726.10
	<b>(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा</b>	<b>6825.29</b>	<b>6797.17</b>
(ii).	<b>राजस्व अपेक्षा का प्रमापन</b>		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (बीपीटी ने एपीआर का 96 प्रतिशत प्रमजित किया है) (एआरआर के 98 प्रतिशत पर संशोधित और प्रमाजित)	6552.28	6661.23
	(ख) मंडारण प्रभार (बीपीटी द्वारा एआरआर का 2 प्रतिशत) (टीएएमपी द्वारा संशोधित गणन में एआरआर का 1 प्रतिशत प्रमाजित)	136.50	67.97
	(ग) विविध प्रभार (बीपीटी द्वारा प्रमाजित एआरआर का 2 प्रतिशत) (टीएएमपी द्वारा संशोधित गणना में एआरआर का 1 प्रतिशत)	136.50	67.97
	<b>(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा</b>	<b>6825.29</b>	<b>6797.17</b>
(iii).	<b>कार्गो प्रहस्तन प्रभार (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)</b>		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	6552.28	6661.23
	- क्षमता (मिडियम टन प्रतिवर्ष)	4.30	5.21
	<b>- चयनित प्रहस्तन प्रभार ₹0 प्रति टन (विदेशी) (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त)</b>	<b>152.40</b>	<b>127.85</b>
	(ख) मंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	136.50	67.97
	- मंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का 9%	40%	40%
	- मंडारण कार्गो आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (लाख टन)	17.20	20.84
	(i). नि:शुल्क अवधि (आयात)	5 days	5 days
	(ii). मंडारण प्रभार (नि:शुल्क अवधि के बाद)	<b>₹ प्रति टन प्रतिदिन क्षमता चयन भाग</b>	<b>₹ प्रति टन प्रतिदिन क्षमता चयन भाग</b>
	- प्रथम पांच दिन	1.60	0.65
	- छठे दिन से 10वें दिन	2.40	0.98
	- 11वें दिन से आगे	3.20	1.30
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	136.50	67.97
	- क्षमता (मिडियम टन प्रतिवर्ष)	4.30	5.21
	- विविध प्रभार प्रति टन	<b>3.20</b>	<b>1.30</b>
V	<b>पोटाश के स्प्रेड सॉलिट उर्वरक की 21 लाख टन की कार्गो क्षमता के लिए बैगिंग और सिलाई गतिविधि के लिए प्रचालन लागत</b>	अनुमान (₹0 लाखों में)	अनुमान (₹0 लाखों में)
	(क) बिजली लागत (0.50 इकाईयां प्रति टन * इकाई दर 6.20 * बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता)	77.50	66.53
	(ख) मरम्मत और अनुशासन		
	- विविध परिसंपत्तियों (विविध कार्य पर 1 प्रतिशत)	40.51	40.51
	- पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपकरण (मूल प्रस्ताव पर अभियांत्रिक और बिजली कार्यों पर 5 प्रतिशत, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11.11.2009 में अभियांत्रिक और बिजली कार्यों पर 7 प्रतिशत)	31.13	31.13
	(ग) बीमा (बैगिंग संयंत्र के अलावा सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	48.55	47.20
	(घ) मूल्यहास		
	- विविध कार्य (3.34%)	135.30	135.30
	- अभियांत्रिक कार्य (10.34%)	45.98	45.98
	(ड.) लाइसेंस शुल्क	283.05	283.05
	(च.) वेतनों और उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	242.76	236.01
	<b>कुल प्रचालन लागत</b>	<b>904.78</b>	<b>885.71</b>
VI	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा और बैगिंग तथा सिलाई के लिए अपग्रेड प्रशुल्क</b>		
(i).	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा</b>		
	<b>राजस्व अपेक्षा कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)</b>		
	(क) कुल प्रचालन लागत	904.78	885.71
	(ख) निर्माजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	776.82	755.24
	<b>(ग) बैगिंग और सिलाई गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा</b>	<b>1681.60</b>	<b>1640.95</b>
(ii).	<b>बैगिंग और सिलाई प्रभार</b>		
	(क) राजस्व अपेक्षा (₹0 लाखों में)	1681.60	1640.95
	(ख) बैगिंग संयंत्र की क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	25.00	21.46
	<b>(ग) बैगिंग और सिलाई प्रभार प्रति टन (₹0)</b>	<b>67.30</b>	<b>76.46</b>
VII	<b>प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार (₹0 प्रति टन)</b>		

- कागजों प्रहस्तन प्रभार (बैंगिन और सिलाई सेवा अतिरिक्त) (विदेशी) IV(iii) (क) में यथा परिकल्पित	152.40	127.85
- बैंगिन और सिलाई प्रभार उपयुक्त VI (ii)(ग) में यथा परिकल्पित	67.30	76.46