

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 64

नई दिल्ली,

15 अप्रैल, 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, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अपने टर्मिनल के लिए इसके दरमान के संशोधन हेतु विज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(अरविन्द कुमार)  
सदस्य

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएएमपी/9/2007-वीएसपीएल

विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

**आदेश**

(मार्च, 2009 के 27वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अपने टर्मिनल के लिए इसके दरमान के संशोधन हेतु विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) का दरमान प्रारंभ में इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित आदेश दिनांक 15 मार्च, 2005 द्वारा निर्धारित किया गया था।

2.2. जरूरी संशोधन के पश्चात लागत विवरण ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए रु 18.26 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया था। प्रतिशत रूप में यह वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रचालन आय का औसत 58 प्रतिशत था। जब पहले वर्ष के असामान्य घाटे को अलग किया गया था तो समग्र लागत स्थिति में प्रचालक द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर का औसतन 4 प्रतिशत घाटा दर्शाया था। उसके मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने प्रचालक द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान अनुमोदित किया था।

2.3. दरमान की वैधता प्रारंभ में भारत के राजपत्र में आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से दो वर्षों की अवधि अर्थात् 15 अप्रैल 2007 तक निर्धारित की गई थी, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा कई बार विस्तारित किया गया था। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 17 दिसम्बर, 2008 द्वारा मौजूदा दरमान की वैधता अवधि को 31 मार्च, 2009 तक अथवा इसके प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया था।

3.1. वीएसपीएल द्वारा प्रारंभ में दाखिल प्रस्ताव दिनांक 1 फरवरी, 2007 पर वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ सामान्य विचार-विमर्श किया गया था। वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रारंभिक प्रस्ताव पर किन्हीं उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। संयुक्त सुनवाई 12 जून, 2007 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को टालने का अनुरोध किया था क्योंकि वह प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में संशोधन करने की कार्यवाही कर रहा था।

3.2. वीएसपीएल ने, तदनुसार, 30 जून, 2007 को संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु और वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं:-

- (i). 30 वर्षों की लाइसेंस करार अवधि 28 नवम्बर, 2001 से शुरू हुई और टर्मिनल ने अपने व्यावसायिक प्रचालन 24 जुलाई 2004 को शुरू किए थे।
- (ii). प्रस्तावित मौजूदा दरमान और अनुमानित राजस्व कम्पनी को इतनी समर्थता भी प्रदान नहीं करता है कि वे लाइसेंस अवधि के 10वें वर्ष की समाप्ति पर ब्रेक-इवन-प्वाइंट पर भी पहुंच सकें।
- (iii). विषमताओं में से एक यह है कि वीएसपीएल के पास समेकित स्थान है और परिणामी थ्रुपुट केवल 5 से 6 एमटीपीए है।
- (iv). यातायात:
  - (क). बर्थ ईक्यू-8 जुलाई, 2004 में प्रचालन में आया और बर्थ ईक्यू-9 सितम्बर, 2005 से प्रचालन में आया।
  - (ख). बर्थ सं. ईक्यू-8 पर बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) का संस्थापन 2 वर्षों के लिए किया गया था। परिणामस्वरूप, इससे बर्थ सं. ईक्यू-8 में कार्गो प्रहस्तन की उपयोगिता कम हुई। परिणामस्वरूप, वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक कार्गो प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में दिए गए अनुमानों से कम हैं।

(मिलियन मीट्रिक टनों में)

वर्ष	कार्गो (15 मार्च, 2005 के टीएमपी आदेश में यथा सुविचारित)	वास्तविक प्रहस्तित कार्गो
2004-05	1.06 (8 महीनों के लिए)	0.83 (9 महीनों के लिए)
2005-06	4.20	1.59
2006-07	5.24	2.37

- (ग). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) जनवरी 2007 में शुरू हुई थी। एीएमएचएस में शामिल हैं – हारबर मोबाइल क्रेनें, मोबाइल होपरो से जुड़े कन्वेयर, स्टेकर-सह-रिक्लेमर, नमूना प्रणाली जैसी सहयोगी प्रणाली के साथ वैगन लोडर, धूल निवारण प्रणाली, चालित भारतोलन प्रणाली आदि।

बीएमएचएस में पोत से कार्गो की प्राप्ति से रेल/सड़क लदाई प्रचालनों के माध्यम से कार्गो के प्रेषण तक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित टर्मिनल सेवाओं (आईटीएस) का प्रावधान करेगा।

- (घ). बर्थ सं. ईक्यू-8 और जुड़ा हुआ समेकित बीएमएचएस कोयला/कोक के लिए समेकित टर्मिनल सेवाएं (आईटीएस) प्रदान करने के लिए विशेष रूप से उपयोग किया जाएगा।

बर्थ सं. ईक्यू-9 परंपरागत तरीके से बल्क/गैर-बल्क/सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाएगा।

- (ङ). ईक्यू-8 और ईक्यू-9 दोनों बर्थ 14 मीटर तक के डुबाव वाले पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित और निर्मित किए गए हैं। इन पोतों के प्रहस्तन को आसान बनाने के लिए प्रवेश चैनल, बर्थ के समीप और अन्य समीपवर्ती क्षेत्रों को गहरा करने का कार्य प्रगति पर है और मार्च, 2009 तक पूरा किया जाना है।

- (च). उपर्युक्त सुविधाओं से कार्गो की मात्रा वर्ष 2006-07 में 2.37 एमएमटी से वर्ष 2007-08 में 4.80 एमएमटी होने की संभावना है। अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात प्रासंगिक पिछले वर्षों के यातायात अनुमानों में 5 प्रतिशत तक वृद्धि होने का अनुमान है।

- (छ). तदनुसार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा नीचे तालिकाबद्ध की गई है:—  
(एमएमटी में)

वर्ष	अनुमानित कार्गो
2007-08	4.80
2008-09	5.04
2009-10	5.29

- (v). लागत विवरण में सुविचारित 31 मार्च 2007 को अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु0 27092.35 लाख (वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु0 27098.55 लाख) है। वीएसपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु0 5501.94 लाख का संवर्धन प्रस्तावित किया है जिसमें शामिल है – संयंत्र और मशीनरी में रु0 500 लाख, फर्नीचर और जुड़नार में रु0 1 लाख, निकर्षण पर रु0 4994.94 लाख और कंप्यूटरों तथा कार्यालय उपस्कर पर रु0 6 लाख। तदनुसार, 31 मार्च, 2008 को लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु0 31336.21 लाख है।

इसने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं।

- (vi). टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2005-06 के लिए 4.5 मीट्रिक मिलियन टन (एमएमटी) प्रतिवर्ष, वर्ष 2006-07 में 5.4 एमएमटी निर्धारित की है जिसके परिसंपत्ति प्रखंड में प्रस्तावित संशोधनों से वर्ष 2007-08 से 6.7 एमएमटी प्रतिवर्ष होने की संभावना है।

- (vii). व्यय:

- (क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर तथा अनुरक्षण लेबर आउटसोर्स की गई सेवाओं के ठेकेदारों के साथ हुए करार के आधार पर अनुमानित की गई है।

(ख). वीएसपीएल ने लागत रूप में इसके द्वारा वीपीटी को देय पूर्ण राजस्व हिस्से (अर्थात घाटशुल्क तथा बर्थ किराये से राजस्व का 17.111 प्रतिशत) का दावा किया है।

(ग). 30 जून, 2007 को प्रचालक द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क पर समग्र लागत स्थिति प्रचालन आय का औसतन 90 प्रतिशत घाटा अर्थात वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए रु0 142 करोड़ दर्शाया था।

(viii). प्रस्ताव:

(क). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) के अधीन प्रदत्त सेवाओं के लिए नया प्रशुल्क नीचे दिए गए अनुसार शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है:-

मद सं.	विवरण	प्रभार प्रति टन (रु0 में)
1.	104 एमटी हारबर मोबाइल क्रेनों से कार्गो की उतराई	64.00
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होपर्स - 2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलेस्कोपिक स्पॉउट के साथ।	13.00
3.	कन्वेयर और स्टेकर्स - 2 सं. 1600 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	57.00
4.	1050 टीपीएच की दर से रिक्लेमिंग और वैगन लदाई	38.00
5.	चलायमान इलैक्ट्रॉनिक भारतोलन	5.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं - समतलीकरण, लेबल लगाना और फोटोग्राफी	10.00
	<b>जोड़:</b>	<b>189.00</b>

रु0 180 प्रति टन को समेकित दर प्रस्तावित की गई है यदि इस अनुसूची में उल्लिखित सभी मदों को शामिल करते हुए समेकित टर्मिनल सेवाएं उपयोक्ता द्वारा प्राप्त की जाती हैं।

(ख). मौजूदा एकल स्लैब के स्थान पर 30000 जीआरटी तक के पोतों और 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए दो टियरों में प्रस्तावित बर्थ किराया। प्रस्तावित बर्थ किराया 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 42 प्रतिशत अधिक है और 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

(ग). अधिकांश वस्तुओं पर घाटशुल्क दर 3 प्रतिशत से 26 प्रतिशत की सीमा में कम किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(घ). नौभरण प्रभारों में पेट कोक, केलसिनाइड पेट कोक, चूना पत्थर के मामले में 8.7 प्रतिशत तक, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, लौह अयस्क के प्रहस्तन में 66 प्रतिशत, ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत और फेल्डसफर के मामले में 11 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उर्वरक, ताप/भाप कोयला, इल्यूमिनेटेड रेत, खाद्यान्नों, स्लैग, स्क्रैप, कच्ची चीनी और अनुसूची में सूचीबद्ध नहीं किए गए अन्य कार्गो के लिए नौभरण प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

(ङ). नई घाटशुल्क दर और नौभरण प्रभार कच्चे तेल, पेट्रोलियम उत्पादों (एलपीजी को छोड़कर) और आरबीडी पाम तेल, अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे मामल सहित कोई अन्य द्रव कार्गो के लिए प्रस्तावित किया गया है। जिप्सम और सीमेंट क्लिंकर जोकि प्रचलित दरमान में शामिल नहीं हैं, के लिए भी नई नौभरण दर प्रस्तावित की गई है।

(च). भंडारण प्रभार की वसूली की इकाई मौजूदा क्षेत्र आधार से टनभार आधार में बदले जाने का प्रस्ताव किया गया है। भंडारण प्रभार रु0 138 प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्ग मीटर की मौजूदा दर के स्थान पर प्रथम पखवाड़े के लिए रु0 6 प्रति मीट्रिक टन और दूसरे पखवाड़े से आगे के लिए रु0 9 प्रति मीट्रिक टन

प्रस्तावित किया गया है। वीएसपीएल ने इस प्रशुल्क मद में प्रस्तावित बदलाव से वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹0 2.19 करोड़ की अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया है।

(छ). धूल निवारण प्रभार सभी बल्क कार्गो पर ₹0 1.41 प्रति टन की मौजूदा दर के स्थान पर शुष्क बल्क और ब्रेक-बल्क के लिए अलग-से क्रमशः ₹0 1.50 प्रति टन और ₹0 0.50 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

(ज). इसने 80 टन और 120 टन इलैक्ट्रॉनिक कॉंटे के लिए भारतोलन प्रभारों के लिए नया प्रशुल्क क्रमशः ₹0 3/- प्रति टन और ₹0 5/- प्रति टन शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां वीएसपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के लिए अग्रप्रेषित की गई थीं। वीएसपीएल ने वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

4.2. विशाखापत्तनम कस्टम क्लियरिंग एजेंट्स असोसिएशन, विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन और विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स असोसिएशन ने वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रस्ताव पर 1 जून, 2007 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान संयुक्त अभ्यावेदन दाखिल किया था।

5.1. वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा दिए गए क्रेन किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार में जोड़ने का अनुरोध किया है। वीपीटी द्वारा किए गए निवेदन वीएसपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रप्रेषित किए गए थे। वीपीटी की टिप्पणियों और उसपर वीएसपीएल की टिप्पणियों का सार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	वीपीटी की टिप्पणियाँ	वीएसपीएल की टिप्पणियाँ
(i).	<p>लाइसेंस करार के अनुसार, वीएसएल को परियोजना से अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत का राजस्व हिस्सा वीपीटी को अदा करना होगा। सकल राजस्व बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभारों को जोड़ है। बर्थ किराये और घाट क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों के निर्धारण के परिणामस्वरूप, क्रेन प्रभारों पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने से वंचित किया जा रहा है।</p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.5.2 विनिर्दिष्ट करता है कि समेकित बर्थ किराया प्रभार में (विशेष प्रयोजन क्रेनों/प्रहस्तन प्रणालियों से इतर) घाट क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार शामिल होंगे। वीएसपीएल द्वारा निर्मित दो बीओटी बर्थ हारबर मोबाइल क्रेन से सज्जित है जोकि कुछ नहीं है परंतु घाट क्रेनों हैं। वे वही कार्य करते हैं जो घाट क्रेनें करती हैं। इसलिए, एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन अथवा प्रहस्तन प्रणाली नहीं माना जा सकता। अतः इसने क्रेन प्रभारों को बर्थ किराया प्रभारों में जोड़ने अथवा वैकल्पिकतः वीएसपीएल को यह निदेश देने का अनुरोध किया है कि क्रेन-शुल्क घटक पर भी राजस्व हिस्सा अदा किया जाए।</p>	<p>(क). वीपीटी का दावा न तो वीपीटी और वीएसएल के बीच हुए लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर, 2001 की भावना के अनुरूप है और न ही 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में है।</p> <p>(ख). यह निवेदन किया गया है कि क्रेन-शुल्क वीपीटी में केवल कुछ बर्थों के लिए बर्थ किराये में जोड़ा गया है। व्यापार जोकि अभी तक केवल तभी क्रेन-शुल्क घटक के लिए भुगतान करता रहा है जब उसने क्रेन सुविधा प्राप्त की हो, को क्रेन-शुल्क घटक अदा करना होगा भले ही वे यह सुविधा प्राप्त करें अथवा नहीं।</p> <p>(ग). इस टर्मिनल में दिए गए अभियांत्रिक कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में, इसने परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडरों के स्थान पर बल्क सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के अभिन्न हिस्से के रूप में टायर माउंटेड हारबर मोबाइल क्रेनों का प्रस्ताव किया है। एचएमसी विशेष प्रयोजन क्रेनें हैं। अतः ये क्रेनें परंपरागत सामान्य कार्गो बर्थों पर संस्थापित परंपरागत घाट क्रेनों से तुलनीय नहीं है। इस प्रकार इन क्रेनों के प्रभार बर्थ किराये का हिस्सा नहीं होने चाहिए।</p>
(ii).	<p>वीपीटी के बर्थ संख्या ईक्यू 1 और ईक्यू 7 पत्तन के क्रेन बर्थ हैं। एक बार जब एजेंट/व्यापार इन बर्थों में से किसी पर प्रचालन करता है तो उसे तदनुसार क्रेन बर्थों पर लागू बर्थ किराया प्रभार अदा करने के अलावा कोई विकल्प नहीं होगा। इसी तरीके से, चूँकि वीसीपीएल बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 घाट क्रेनों से सज्जित हैं, इसलिए क्रेन प्रभारों सहित समेकित बर्थ किराया प्रभार अवश्य अधिसूचित किए जाने चाहिए ताकि वीपीटी और वीएसपीएल के क्रेन बर्थों के बीच अन्तर हो और वीएसपीएल को अनावश्यक लाभ नहीं दिया जाए। यदि वीएसपीएल गैर-क्रेन बर्थ से व्यापार</p>	<p>वीपीटी के आंतरिक हारबर में 15 बर्थ हैं। व्यापार/उपयोक्ता को यह विकल्प होगा वह क्रेन सुविधा के साथ अथवा उसके बिना बर्थ प्राप्त करें और उचित बर्थ किराया अदा करें अर्थात् वीपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार क्रेन के अलावा अथा क्रेन सहित। तथापि, इसके टर्मिनल पर सीमित बर्थों के मद्देनजर और व्यापार/उपयोक्ता को समान सुविधा प्रदान करने के लिए, बर्थ किराये और क्रेन-शुल्क के घटक वीपीटी के दरमान में अलग-से निर्धारित/प्रस्तावित किए गए हैं।</p>

का विकल्प देने की इच्छा करता है तो उन्हें अपने बर्थों में से किसी एक बर्थ पर घाट क्रेनें उपलब्ध नहीं करवानी होगी।
---

5.2. इस मुद्दे के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने वीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भी माँगे थे। वीपीटी ने अपना प्रतिसाद भेजा है। इस संबंध में, हमारे प्रश्नों और वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण का सार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	वीपीटी से माँगे गए स्पष्टीकरण	वीपीटी की टिप्पणियाँ
(i).	उपयोक्ताओं को यह विकल्प है कि हारबर मोबाइल क्रेन का उपयोग किया जाए अथवा जलयान का गियर तैनात किया जाए। वीपीटी कारण स्पष्ट करें कि उन्हें ऐसा क्यों लगता है कि हारबर मोबाइल क्रेनों को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.2 में उल्लिखित विशेष प्रयोजन क्रेनों के रूप में नहीं लिया जा सकता।	<p>(क). वीएसपीएल द्वारा बीओटी आधार पर निर्मित बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 सामान्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ है। इस प्रकार, इन बर्थों पर उपलब्ध करवाई गई क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों पर विचार करना प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के अनुसार, वीएसएल को अन्य उपस्कर उपलब्ध करवाने के अलावा 2 संख्या ग्रैब टायर अनलोडर और एक जलयान लोडर प्राप्त करना होगा। वीएसएल ने अपनी प्रचालनात्मक योजना में निर्दिष्ट किया था कि वह पूर्णतः अभियंत्रित साधनों और समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन होगा। एलए उपस्कर के संस्थापन सहित बर्थों का निर्माण परिकल्पित करता है। इस प्रकार, एलए को अंतिम रूप देते समय, इसने विचार किया था कि बर्थ किराया प्रभारों में पद्धति और प्रचलित लागू प्रशुल्क प्रणाली के अनुसार घाटों के समीप संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के लिए प्रभार शामिल होंगे।</p> <p>प्रचलित पद्धति और प्रशुल्क प्रणाली के विपरीत, टीएएमपी ने सम्मिलित बर्थ किराया प्रभारों की बजाय उपलब्ध करवाए गए उक्त उपस्कर के लिए वीएसपीएल को पृथक प्रभारों की अनुमति प्रदान की है और वीपीटी बीओटी करार प्रक्रिया के दौरान यथा मूलतः शामिल उसपर रॉयल्टी का अपना हिस्सा वसूल करने के लिए वंचित है। अतः बर्थ किराया प्रभारों में उपस्कर के उपयोग के प्रभार भी शामिल हैं।</p> <p>(ग). वीएसपीएल ने 2 एचएमसी प्राप्त और संस्थापित किए हैं, जोकि नहीं हैं परंतु एलए में यथा परिकल्पित जलयान अनलोडर/लोडर। वे उसी प्रकार निष्पादन करते हैं जैसे घाट क्रेन। अतः एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन अथवा प्रहस्तन प्रणाली के रूप में नहीं माना जा सकता। तथापि, यदि टीएएमपी एचएमसी के लिए पृथक प्रभारों को जारी रखना चाहता है तो वीपीटी को हारबर क्रेन प्रभारों पर भी राजस्व हिस्से की अनुमति दी जाए।</p>
(ii).	विशाखापत्तनम पत्तन में प्रचालन करने वाला अन्य कंटेनर टर्मिनल (अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड), घाट क्रेन द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार वसूल करता है। क्रेन प्रभारों को केवल इस कारण से बर्थ किराया प्रभारों में नहीं जोड़ा गया है क्योंकि बर्थ किराया और कंटेनर प्रभार पृथक एजेंसियों द्वारा वसूल किए जाते हैं परंतु ऐसी क्रेनों को विशेष प्रयोजन क्रेन के रूप में माने जाने का कारण भी है।	वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल कंटेनर प्रहस्तन के लिए है न कि सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए। कंटेनर टर्मिनल में दी गई गैन्ट्री क्रेन की वीएसपीएल के बहुउद्देशीय बर्थों पर उपलब्ध क्रेनों से तुलना नहीं की जा सकती। वीसीटीपीएल के मामले में, रॉयल्टी प्रति टीईयू आधार पर देय है। वीपीटी से संबंधित बर्थ और पत्तन प्रत्यक्षतः बर्थ किराया प्रभार वसूल करते हैं।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीएसपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल से संशोधित प्रस्ताव पर भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल ने संशोधित लागत विवरण के साथ अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीएसपीएल द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीएसपीएल से प्राप्त जवाब
1.	प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के नाम से दाखिल किया गया था जबकि मौजूदा प्रस्ताव विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के नाम से दाखिल किया गया है। कृपया कम्पनी के नाम में बदलाव के प्रमाणपत्र और लाइसेंस करार में किए गए संशोधनों की प्रतियां भेजें।	इसने रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज़, हैदराबाद, आंध्र प्रदेश द्वारा जारी किए गए कम्पनी के नाम में परिवर्तन प्रमाणपत्र दिनांक 24 मार्च, 2004 की प्रति भेजी है।
2.	तत्संबंधित वार्षिक लेखों के साथ समेकित लागत विवरणों में निर्दिष्ट किए गए निवल अधिशेष/घाटे का मिलान करते हुए वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए मिलान विवरण भेजें।	टीएमपी द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार, वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए मिलान विवरण भेजा है।
3.	यातायात:	
	(i). वैयक्तिक कार्गो मर्दों के यातायात का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा यातायात में अनुमानित सामान्य बढ़ोतरी के संदर्भ में अनुवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित 5 प्रतिशत की यातायात वृद्धि का औचित्य बताएं।	(क). विशाखापत्तनम पत्तन में कार्गो थ्रुपुट में पिछले पांच वर्षों में वृद्धि 5 प्रतिशत रही है। थ्रुपुट में वृद्धि मुख्यतः बल्क कार्गो विशेषतः कोयले के कारण है। यह समर्पित कोकिंग कोयला टर्मिनल का विकास करने की अपनी योजना है। इस दिशा में, इसने बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) पर भारी निवेश किया है जोकि 0.8 घनत्व के बल्क कार्गो का प्रहस्तन कर सकता है।  (ख). इसने (13 मीटर के आगमन डुबाव तक वाले) गहरे डुबाव वाले पोतों की बर्थिंग को सुविधाजनक बनाने के लिए विशाखापत्तनम पत्तन के नेविगेबल जल-मार्गों के डुबाव को बढ़ाने के लिए चल रहे निकर्षण कार्य पर भी भारी निवेश किया है।  (ग). मार्च, 2007 से पेनामेक्स वाले वीएसपीएल के साथ, पेनामेक्स पोतों द्वारा वहनित मुख्य घटक के नाते कोकिंग कोयला आयातकों के लिए स्वाभाविक रूप से चयनित गंतव्य होगा।  (घ). उपर्युक्त कारणों से, इसने अनुमान लगाया है कि कार्गो थ्रुपुट मुख्यतः कोकिंग कोयला होगा और इसका प्रयास वीपीटी सुविधाओं के अनुपूरक होगा।  (ङ). जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए 5 प्रतिशत यातायात वृद्धि पर विचार किया गया है।
	(ii). पोत यातायात के सापेक्ष कार्गो यातायात में अनुमानित वृद्धि में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	चरण 1 में वीपीटी द्वारा और चरण 2 में वीएसपीएल द्वारा किए गए गहरा करने के कार्य के पूरा होने के साथ, पत्तन पर आने वाले पोत का आकार स्वाभाविक रूप से बढ़ जाएगा परिणामस्वरूप, बढ़े हुए थ्रुपुट के बावजूद पोतों की संख्या में उत्साहजनक बदलाव नहीं आया है। टर्मिनल पर आने की संभावना वाले पोतों की संख्या के निर्धारण के समय इस पहलू पर भी विचार किया गया है।
4.	क्षमता:	
	(i). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में वर्ष 2005-06 के लिए टर्मिनल की क्षमता 6.0 मिलियन मीट्रिक टन निर्धारित की गई थी। मौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2005-06 के लिए 4.50 एमएमटी प्रतिवर्ष पर टर्मिनल की क्षमता पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में वर्ष 2005-06 के लिए टर्मिनल की क्षमता यह अनुमान लगाते हुए 6.0 एमएमटी निर्धारित की गई थी कि ईक्यू-8 और ईक्यू-9 उस समय तक तैयार हो जाएगा। परंतु, चूंकि ईक्यू-9 केवल सितम्बर, 2005 से प्रचालन में आया, इसलिए टर्मिनल की क्षमता 4.5 एमएमटी (पूर्ण वर्ष के लिए ईक्यू-8 बर्थ हेतु 2.70 एमएमटी और आधे वर्ष के लिए ईक्यू-9 हेतु 1.80 एमएमटी) पुनर्निर्धारित की गई है।
	(ii). (क). इन वर्षों के दौरान विशेष रूप से बीएमएचएस और अर्जित किए जाने की संभावना वाले उत्पादकता सुधारों के लिए किए जाने हेतु प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार करते हुए वर्ष	(क). इसने अपने टर्मिनल की निम्न क्षमता भेजी है:  (1). बर्थ क्षमता (परंपरागत पद्धति के अनुसार):

	<p>2005-06 से 2009-10 के लिए क्षमता अनुमानन का विस्तृत परिकलन भेजें।</p> <p>(ख). टर्मिनल की क्षमता पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, बर्थ अभिग्रहणता 70 प्रतिशत/75 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, प्रचालन दिवसों की संख्या 365 दिनों से कम कर 331 दिन की गई है। अतः वीएसपीएल से अनुरोध है कि वह यह सूचित करे कि क्या बर्थ अभिग्रहण दर टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को प्रभावित नहीं करती है।</p>	<table border="1" data-bbox="778 190 1407 383"> <tr> <td>औसत उतराई दर</td> <td>12000 मी0ट0</td> </tr> <tr> <td>दिनों की सं. (प्रतिमानकों के अनुसार)</td> <td>330 दिन</td> </tr> <tr> <td>बर्थ अभिग्रहणता दर</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>अभिग्रहीत बर्थ दिनों की सं.</td> <td>231 दिन</td> </tr> <tr> <td>क्षमता (12000 * 231 दिन) यानि</td> <td>2.70 एमएमटी</td> </tr> </table> <p>(2). बीएमएच प्रणाली क्षमता निम्नवत् निर्धारित की गई है:</p> <table border="1" data-bbox="778 488 1407 904"> <tr> <td>1 रैक = 58 * 58</td> <td>3364 मी0ट0</td> </tr> <tr> <td>वैगन लदाई की अभिकल्पित क्षमता</td> <td>1050 पीएच</td> </tr> <tr> <td>कुशलता कारक</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>वैगन लदाई की क्षमता (यानि)</td> <td>780 टीपीएच</td> </tr> <tr> <td>लिए गए घंटों की कुल सं. (3364/780)</td> <td>4.31 घंटे</td> </tr> <tr> <td>स्थापन, ट्रीमिंग और वापसी के लिए लिया गया समय</td> <td>1.69 घंटे</td> </tr> <tr> <td>सुविचारित घंटों की कुल सं.</td> <td>6 घंटे</td> </tr> <tr> <td>रैकों की सं. प्रतिदिन (24/6)</td> <td>4 रैक</td> </tr> <tr> <td>प्रचालन दिवसों की सं.</td> <td>330 दिन</td> </tr> <tr> <td>कुल क्षमता (330 * 4 * 3364) यानि</td> <td>4.0 एमएमटी</td> </tr> </table> <p>उपर्युक्त आधार पर संशोधित लागत विवरणों में वर्ष-वार क्षमता वर्ष 2005-06 में 4.5 एमएमटी (अर्थात ईक्यू 8 - 2.70 एमएमटी + ईक्यू 9 - 1.80 एमएमटी), वर्ष 2006-07 में 5.4 एमएमटी (अर्थात ईक्यू 8 - 2.7 एमएमटी + ईक्यू 9 - 2.70 एमएमटी) और 2007-08 से आगे 6.40 एमएमटी (अर्थात ईक्यू 8 - 4 एमएमटी + ईक्यू 9 - 2.70 एमएमटी) अधुनातित की गई है।</p> <p>(ख). मौसम, आदि के कारण घाट साइड अनुरक्षण, अनुरक्षण निकर्षण और डाउन टाइम के दौरान प्रचालन के लिए बर्थ उपलब्ध नहीं है। अतः बर्थ अभिग्रहणता पर पहुंचने के लिए ऐसी अवधि को अलग रखा गया है। 70 प्रतिशत की उच्चतर बर्थ अभिग्रहणता तब परिगणित की गई है जबकि इसके पास केवल दो बर्थ हैं। बर्थ के साथ जुड़े बीएमएचएस की प्रणाली कुशलता 75 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।</p>	औसत उतराई दर	12000 मी0ट0	दिनों की सं. (प्रतिमानकों के अनुसार)	330 दिन	बर्थ अभिग्रहणता दर	70%	अभिग्रहीत बर्थ दिनों की सं.	231 दिन	क्षमता (12000 * 231 दिन) यानि	2.70 एमएमटी	1 रैक = 58 * 58	3364 मी0ट0	वैगन लदाई की अभिकल्पित क्षमता	1050 पीएच	कुशलता कारक	75%	वैगन लदाई की क्षमता (यानि)	780 टीपीएच	लिए गए घंटों की कुल सं. (3364/780)	4.31 घंटे	स्थापन, ट्रीमिंग और वापसी के लिए लिया गया समय	1.69 घंटे	सुविचारित घंटों की कुल सं.	6 घंटे	रैकों की सं. प्रतिदिन (24/6)	4 रैक	प्रचालन दिवसों की सं.	330 दिन	कुल क्षमता (330 * 4 * 3364) यानि	4.0 एमएमटी
औसत उतराई दर	12000 मी0ट0																															
दिनों की सं. (प्रतिमानकों के अनुसार)	330 दिन																															
बर्थ अभिग्रहणता दर	70%																															
अभिग्रहीत बर्थ दिनों की सं.	231 दिन																															
क्षमता (12000 * 231 दिन) यानि	2.70 एमएमटी																															
1 रैक = 58 * 58	3364 मी0ट0																															
वैगन लदाई की अभिकल्पित क्षमता	1050 पीएच																															
कुशलता कारक	75%																															
वैगन लदाई की क्षमता (यानि)	780 टीपीएच																															
लिए गए घंटों की कुल सं. (3364/780)	4.31 घंटे																															
स्थापन, ट्रीमिंग और वापसी के लिए लिया गया समय	1.69 घंटे																															
सुविचारित घंटों की कुल सं.	6 घंटे																															
रैकों की सं. प्रतिदिन (24/6)	4 रैक																															
प्रचालन दिवसों की सं.	330 दिन																															
कुल क्षमता (330 * 4 * 3364) यानि	4.0 एमएमटी																															
5.	आय अनुमानन:																															
	<p>(i). फार्म 2 बी में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए दी गई वार्षिक आय के आधार पर वसूल किया गया औसत प्रति टन घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रत्येक कार्गो मद के लिए अनुमानित औसत प्रति टन प्रहस्तन और घाटशुल्क वसूली से बहुत भिन्न पाया गया है। उदाहरणार्थ - लौह अयस्क की औसत घाटशुल्क और प्रहस्तन दर वर्ष 2005-06 में रु0 50.27 पीएमटी और 2006-07 में रु0 54.70 पीएमटी है जबकि भविष्य के लिए अनुमान 'अन्य कार्गो' के लिए औसत घाटशुल्क रु0 81/- पीएमटी और औसत घाटशुल्क तथा प्रहस्तन दर वर्ष 2005-06 में रु0 194.35 पीएमटी और 2006-07 में रु0 268.32 पीएमटी के स्तर पर दर्शाती है जबकि भविष्य के लिए अनुमान रु0 99.51 की औसत प्रति टन दर पर आधारित है। अन्य कार्गो मदों के लिए भी समान भिन्नताएं देखी गई</p>	<p>(क). दरमान अधिकतम दरें हैं। तथापि, यह वे दरें इस तथ्य पर विचार करते हुए वसूल कर सकता है जो बाजार और व्यापार स्वीकार कर सकता है कि वीपीटी में नौभरकों द्वारा समान प्रचालन निष्पादित किए जाते हैं जिसके पास वीएसपीएल की तुलना में कई गुणा अधिक अवसंरचना और वित्तीय ताकत है। अतः लाइसेंस करार (एलए) के रूप में पहले से सृजित परिसंपत्तियों का उपयोग करने और सरवाइव करने के लिए, इसने वीपीटी दरमान के समकक्ष छूट पर घाटशुल्क वसूल किया है। समानतः हारबर मोबाइल क्रेन और नौभरण प्रभार छूट दी गई दरों पर वसूल किए जाते हैं।</p> <p>(ख). 'अन्य कार्गो' के मामले में आय में भिन्नता वर्गीकरण के इस शीर्ष में अंतरण क्षेत्र में कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों को शामिल किए जाने के कारण है और इसे तब से सही किया गया है।</p> <p>(ग). इसने ऑफ-टट सेवा पोतों की सेवा के लिए विशिष्ट उपस्कर तैनात करने के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज को कार्गो प्रहस्तन और विनियुक्त भंडारण सुविधा प्रदान की है। रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड के लिए</p>																														

	है। ऐसी भिन्नताओं के कारण कृपया स्पष्ट करें।	चिह्नित कार्गो भंडारण क्षेत्र अत्यावधि आधार पर 2500 वर्ग मीटर है। इस क्षेत्र की भंडारण क्षमता 22500 टन है। निःशुल्क समय के बाद की अवधि दरमान के अनुसार रु0 24 प्रति टन प्रतिदिन की दर से समकक्ष क्षमता के लिए विलंबशुल्क के अधीन वर्गीकृत की गई है। इसे ग्राहक द्वारा स्वीकार किया गया है और आय, तदनुसार, विलंबशुल्क के शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है।																																																						
	(ii). (क). मार्च 2005 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पिछले दरमान में जिप्सम के प्रहस्तन के लिए कोई पृथक घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं की गई है। हालांकि वीएसपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत आय अनुमानन से प्रकट हाता है कि यह कार्गो चूना पत्थर के लिए निर्धारित रु0 30 प्रति टन के विपरीत रु0 40 प्रति टन पर अनुमानित किया गया है। यह दर्शाएँ कि घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए जिप्सम को किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया गया है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या पिछले तीन वर्षों में वीएसपीएल ने इस कार्गो का प्रहस्तन किया है और यदि किया है तो क्या प्रशुल्क व्यवस्था इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागू की गई है।	जिप्सम को अवशिष्ट सामानों के अधीन माना और वर्गीकृत किया गया है जिसे ग्राहकों द्वारा भी स्वीकार किया गया था, चूंकि इस कार्गो के लिए वीएसपीएल के मौजूदा दरमान अथवा वीपीटी के उस दरमान में अलग से अनुमोदित दर नहीं है। वीपीएस दरमान के अनुसार अवशिष्ट सामानों के लिए रु0 40/- प्रति टन की दर अंगीकृत और ग्राहक द्वारा स्वीकार की गई थी। इस मद के लिए यही दर आने वाले वर्षों के लिए भी अनुसरित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।																																																						
	(ख). यदि इसके टर्मिनल में जिप्सम के काफी मात्रा में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है तो वीएसपीएल इसे अवशिष्ट सामानों के अधीन वर्गीकृत करने के बजाय कार्गो के प्रहस्तन की लागत के आधार पर पृथक घाटशुल्क दर का प्रस्ताव कर सकता है। उस सीमा तक प्रस्तावित दरों पर आय अनुमानन भी अधुनातन करें।	उपरोक्ता आवश्यकता के आधार पर जिप्सम के कुछ और समय तक प्रहस्तित होने की संभावना है। तथापि, इस अवस्था में यह साध्य नहीं है कि पर्याप्त अनुभव प्राप्त किए बिना इकाई दर पर कार्य किया जाए। इसलिए, यह प्रस्तावित किया गया है कि यह घटक वसूल किया जाए और यथा पूर्व अन्य सामान अवशिष्ट वस्तुओं के लिए वसूली की जाए। आय अनुमानन केवल रु0 40/- प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर पर वीएसपीएल द्वारा प्रभार्य मौजूदा दर पर विचार करते हुए लगाए गए हैं।																																																						
	<p>(iii). बर्थ किराया प्रभारों से आय के अनुमानन के संदर्भ में, निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएं:</p> <p>(क). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, बर्थ किराया आय कार्गो पोत विशेष की तत्संबंधी औसत उतराई दर के आधार पर कार्गो पोतों की प्रत्येक श्रेणियों के लिए अनुमानित किया गया था। इसके विपरीत, मौजूदा प्रस्ताव में 12000 मी0ट0 प्रतिदिन की एकसमान औसत उतराई दर सभी बल्क कार्गो पोतों के लिए सुविचारित की गई है और 6000 मी0ट0 प्रतिदिन अन्य ब्रेक बल्क कार्गो पोतों के लिए सुविचारित किया गया है। कृपया पिछले दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 में प्रहस्तित प्रत्येक प्रमुख कार्गो पोतों की औसत उतराई दर और बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों के लिए संभावित औसत उतराई दर दर्शाएँ। बर्थ किराये से आय अनुमानन 12000 प्रति मी0ट0 प्रतिदिन की सामान्य औसत उतराई दर की बजाय कार्गो पोतों की अलग-अलग श्रेणी की औसत उतराई दर के साथ गणना से संशोधित किया जाए।</p> <p>(ख). रु0 12000 मी0ट0 प्रतिदिन की ऐसी औसत उतराई दर के आधार पर और पोत के औसत जीआरटी आकार पर विचार करते हुए, वीएसपीएल ने बर्थ किराया आय रु0 3 पीएमटी पर अनुमानित</p>	<p>(क). इसने वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान कार्गो-वार औसत उतराई दर (टनों में प्रतिदिन) भेजी है। उसके ब्योरे निम्नवत् हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="769 1352 1407 1935"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>कार्गो मर्दे</th> <th>जीआरटी</th> <th>2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर</th> <th>2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर</th> <th>दर प्रति मी0ट0 (रु0 में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6">30000 जीआरटी तक</td> </tr> <tr> <td>(i).</td> <td>लौह अयस्क</td> <td>25000</td> <td>12613</td> <td>12000</td> <td>2.87</td> </tr> <tr> <td>(ii).</td> <td>बीएफ स्लैग</td> <td>25000</td> <td>11694</td> <td>12000</td> <td>2.87</td> </tr> <tr> <td>(iii).</td> <td>उर्वरक और एफकेएम</td> <td>25000</td> <td>6170</td> <td>8000</td> <td>4.31</td> </tr> <tr> <td>(iv).</td> <td>जिप्सम</td> <td>25000</td> <td>15242</td> <td>15000</td> <td>2.30</td> </tr> <tr> <td>(v).</td> <td>अन्य</td> <td>20000</td> <td>3146</td> <td>4000</td> <td>6.89</td> </tr> <tr> <td colspan="6">30000 जीआरटी से अधिक</td> </tr> <tr> <td>(vi).</td> <td>कोयला</td> <td>32000</td> <td>15074</td> <td>20000</td> <td>3.15</td> </tr> </tbody> </table> <p>उपर्युक्त आधार पर, इसने संशोधित लागत विवरण में बर्थ किराया आय का अनुमान लगाया है।</p>	क्र.सं.	कार्गो मर्दे	जीआरटी	2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर	2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर	दर प्रति मी0ट0 (रु0 में)	30000 जीआरटी तक						(i).	लौह अयस्क	25000	12613	12000	2.87	(ii).	बीएफ स्लैग	25000	11694	12000	2.87	(iii).	उर्वरक और एफकेएम	25000	6170	8000	4.31	(iv).	जिप्सम	25000	15242	15000	2.30	(v).	अन्य	20000	3146	4000	6.89	30000 जीआरटी से अधिक						(vi).	कोयला	32000	15074	20000	3.15
क्र.सं.	कार्गो मर्दे	जीआरटी	2005-06 और 2006-07 की औसत उतराई दर	2007-08 के लिए अनुमानित उतराई दर	दर प्रति मी0ट0 (रु0 में)																																																			
30000 जीआरटी तक																																																								
(i).	लौह अयस्क	25000	12613	12000	2.87																																																			
(ii).	बीएफ स्लैग	25000	11694	12000	2.87																																																			
(iii).	उर्वरक और एफकेएम	25000	6170	8000	4.31																																																			
(iv).	जिप्सम	25000	15242	15000	2.30																																																			
(v).	अन्य	20000	3146	4000	6.89																																																			
30000 जीआरटी से अधिक																																																								
(vi).	कोयला	32000	15074	20000	3.15																																																			

<p>की है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान अर्जित वास्तविक बर्थ किराया आय क्रमशः रु0 5.62 प्रति मी0ट0 और 4.91 प्रति मी0ट0 है। अतः अगले तीन वर्षों के लिए रु0 3 पीएमटी पर बर्थ किराया आय का अनुमान लगाने के लिए पूर्ववर्ती दो वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक बर्थ किराया आय के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(ग). वीएसपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत आय अनुमानन से प्रकट होता है कि कोयला से बर्थ किराया आय प्रचलित बर्थ किराया प्रभारों की बजाय प्रस्तावित बर्थ किराये पर अनुमानित किया गया है। चूंकि प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में मौजूदा दरमान का संशोधन शामिल है, इसलिए आय प्रचलित दरों पर अनुमानित की जानी चाहिए। आय अनुमानन उस सीमा तक संशोधित करें। प्रस्तावित प्रशुल्क पर होने वाली संभावित अतिरिक्त आय दर्शाएं।</p> <p>(घ). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, परिकलित करें और अलग-से दर्शाएं।</p>	<p>बीएमएचएस के माध्यम से पेनामेक्स पोतों से प्रहस्तित बल्क कार्गो मर्दों के लिए औसत उतराई दर 20000 टन प्रतिदिन (टीपीडी) सुविचारित की गई है।</p> <p>(ख). पिछले दो वर्षों की कार्गो-वार उतराई दर के आधार पर, अगले तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए बर्थ किराया आय संशोधित लागत विवरण में अनुमानित और अधुनातित की गई है जोकि निम्नवत् है:-</p> <table border="1" data-bbox="874 443 1311 546"> <thead> <tr> <th colspan="3">(रु0 लाखों में)</th> </tr> <tr> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>160.69</td> <td>168.73</td> <td>177.17</td> </tr> </tbody> </table> <p>प्रस्तावित दरमान के अनुसार औसत आय लगभग केवल रु0 3/- प्रति टन होना निर्धारित किया गया है। इस प्रकार, यह सराहनीय होगा कि प्रस्तावित दरों के परिणाम के रूप में उपयोक्ताओं पर कोई प्रभाव नहीं पड़े।</p> <p>(ग). मौजूदा दरमान के अनुसार, 30000 जीआरटी से अधिक के बर्थ किराया प्रभार प्रति टन निम्नवत् रु0 2.20 परिगणित होता है:</p> <p>कोयला पोत:</p> <table border="0" data-bbox="762 904 1264 1124"> <tr> <td>औसत जीआरटी</td> <td>- 32,000</td> </tr> <tr> <td>औसत उतराई दर</td> <td>- 20,000</td> </tr> <tr> <td>बर्थ किराया दर (प्रति जीआरटी)</td> <td>- डॉलर 0.0014</td> </tr> <tr> <td>विनिमय दर</td> <td>- रु0 41.00</td> </tr> <tr> <td>बर्थ किराया प्रतिदिन</td> <td>- रु0 44083</td> </tr> <tr> <td>औसत प्रति टन</td> <td>- रु0 2.20</td> </tr> </table> <p>आय अनुमानन तदनुसार संशोधित किया गया है। तीन वर्षों के लिए अनुमानित बर्थ किराया आय निम्नवत् है:-</p> <table border="1" data-bbox="874 1272 1311 1375"> <thead> <tr> <th colspan="3">(रु0 लाखों में)</th> </tr> <tr> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>132.20</td> <td>138.80</td> <td>145.75</td> </tr> </tbody> </table> <p>एक साथ तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया पर लगभग अतिरिक्त आय रु0 90.0 लाख पर अनुमानित की गई है।</p> <p>(घ). अब डॉलर रुपए के मुकाबले कमजोर हो रहा है। इसलिए, विदेशी मुद्रा में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं लगाया गया है और इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है।</p>	(रु0 लाखों में)			2007-08	2008-09	2009-10	160.69	168.73	177.17	औसत जीआरटी	- 32,000	औसत उतराई दर	- 20,000	बर्थ किराया दर (प्रति जीआरटी)	- डॉलर 0.0014	विनिमय दर	- रु0 41.00	बर्थ किराया प्रतिदिन	- रु0 44083	औसत प्रति टन	- रु0 2.20	(रु0 लाखों में)			2007-08	2008-09	2009-10	132.20	138.80	145.75
(रु0 लाखों में)																															
2007-08	2008-09	2009-10																													
160.69	168.73	177.17																													
औसत जीआरटी	- 32,000																														
औसत उतराई दर	- 20,000																														
बर्थ किराया दर (प्रति जीआरटी)	- डॉलर 0.0014																														
विनिमय दर	- रु0 41.00																														
बर्थ किराया प्रतिदिन	- रु0 44083																														
औसत प्रति टन	- रु0 2.20																														
(रु0 लाखों में)																															
2007-08	2008-09	2009-10																													
132.20	138.80	145.75																													
<p>(iv). (क). प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए विस्तृत आय परिकलन में रु0 25 प्रति टन पर 'अन्य कार्गो' की घाटशुल्क आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। 'अन्य कार्गो' श्रेणी के अधीन प्रिडोमिनेंट कार्गो भी दर्शाएं।</p>	<p>"अन्य कार्गो" श्रेणी के अधीन प्रिडोमिनेंट कार्गो के लिए घाटशुल्क दर अवशिष्ट सामानों के लिए औसत घाटशुल्क दर के आधार पर अनुमानित किया गया है (अर्थात् रु0 40 + रु0 20)/2 = रु0 25/- प्रति टन)।</p>																														
<p>(ख). अन्य कार्गो से घाटशुल्क आय रु0 1000 से कम और रु0 1000 से अधिक मूल्य के अवशिष्ट सामानों के लिए प्रस्तावित औसत दर के आधार पर अनुमानित किया गया है। अन्य कार्गो से घाटशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए रु0 22 प्रति मी0ट0 की प्रचलित घाटशुल्क दर लागू करते हुए आय अनुमानन संशोधित करें।</p>	<p>यथा सुझावित, घाटशुल्क आय पुनः परिगणित की गई है और आय में कटौती का प्रभाव निम्नवत् है:-</p> <table border="0" data-bbox="762 1886 1088 1989"> <tr> <td>2007-08 -</td> <td>रु0 9 लाख</td> </tr> <tr> <td>2008-09 -</td> <td>रु0 10 लाख</td> </tr> <tr> <td>2009-10 -</td> <td>रु0 10 लाख</td> </tr> </table>	2007-08 -	रु0 9 लाख	2008-09 -	रु0 10 लाख	2009-10 -	रु0 10 लाख																								
2007-08 -	रु0 9 लाख																														
2008-09 -	रु0 10 लाख																														
2009-10 -	रु0 10 लाख																														

		इसने स्पष्ट किया है कि प्रमुख कार्गो मदें पहले ही सूचीबद्ध की गई हैं। प्रहस्तित की जाने वाली अन्य कार्गो मदें और उनकी मात्राएं अधिक नहीं होंगी और उपयोक्ताओं के आवश्यकता पर भी निर्भर करेंगी। अतः इसका पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं है। इसलिए, उन्हें एकल श्रेणी में शामिल किया गया है।																																														
(v). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय अनुमानन में सुविचारित इन सेवाओं के अनुमात को सही ठहराने के लिए पिछले दो वर्षों के लिए कार्गो-वार तट प्रचालन सेवाओं के साथ हारबर मोबाइल क्रेन के साथ नौभरण और नौभरण सेवाएं, आरबर मोबाइल क्रेन के साथ नौभरण सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के टनभार के ब्योरे भेजें।	वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के साथ नौभरण सेवाएं, केवल नौभरण सेवाएं तट प्रहस्तन सेवा के साथ हारबर मोबाइल क्रेनों के साथ नौभरण सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के टनभार के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">कुल कार्गो</th> <th colspan="2">एचएमसी से नौभरण</th> <th colspan="2">नौभरण, एचएमसी + तट</th> <th colspan="2">केवल नौभरण</th> </tr> <tr> <th>एमएमटी</th> <th>%</th> <th>एमएमटी</th> <th>%</th> <th>एमएमटी</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>2.37</td> <td>1.28</td> <td>54</td> <td>0.71</td> <td>30</td> <td>0.38</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>1.59</td> <td>1.13</td> <td>71</td> <td>0.32</td> <td>20</td> <td>0.15</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td>3.96</td> <td>2.41</td> <td>62</td> <td>1.03</td> <td>25</td> <td>0.53</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>प्रस्तावित</td> <td></td> <td></td> <td>60</td> <td></td> <td>20</td> <td></td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table> <p>पिछले दो वर्षों के अनुभव के आधार पर, यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2007-08 से आगे के लिए कोयले से इतर कार्गो का 60 प्रतिशत एचएमसी के साथ नौभरण प्राप्त करेगा, कोयले से इतर कार्गो का 20 प्रतिशत केवल नौभरण सेवाएं प्राप्त करेगा और कोयले से इतर कुल कार्गो के 20 प्रतिशत के नौभरण और तट प्रहस्तन सेवाओं के साथ एचएमसी प्राप्त करने की संभावना है।</p>	वर्ष	कुल कार्गो	एचएमसी से नौभरण		नौभरण, एचएमसी + तट		केवल नौभरण		एमएमटी	%	एमएमटी	%	एमएमटी	%	2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30	0.38	16	2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20	0.15	9	जोड़	3.96	2.41	62	1.03	25	0.53	13	प्रस्तावित			60		20		20
वर्ष	कुल कार्गो	एचएमसी से नौभरण			नौभरण, एचएमसी + तट		केवल नौभरण																																									
		एमएमटी	%	एमएमटी	%	एमएमटी	%																																									
2006-07	2.37	1.28	54	0.71	30	0.38	16																																									
2005-06	1.59	1.13	71	0.32	20	0.15	9																																									
जोड़	3.96	2.41	62	1.03	25	0.53	13																																									
प्रस्तावित			60		20		20																																									
(vi). (क). रु0 3 प्रति टन (अनुमान पत्रक में निर्दिष्ट) पर प्लॉट किराये से आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट नहीं है। इस आधार पर दर की गणना भेजें और पिछले दो वर्षों में अर्जित वास्तविक आय के संदर्भ में औचित्य बताएं।	वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान अर्जित औसत प्लॉट किराया क्रमशः 3 पीएमटी और रु0 4 पीएमटी था। वर्ष 2006-07 के लिए औसत विराम समय के आधार पर, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए 15 दिनों का औसत विराम समय परिकल्पित किया गया है।	संशोधित प्रस्ताव में, प्लॉट किराया रु0 6 प्रति टन प्रति पखवाड़ा पर प्रस्तावित किया गया है।																																														
(ख). पिछले वर्षों 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान प्रत्येक कार्गो मद के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें।	इसने वर्ष 2006-07 के लिए प्रत्येक कार्गो के विराम समय के ब्योरे भेजे हैं जोकि नीचे दर्शाए गए हैं:-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्गो मद</th> <th>दिनों की सं.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>उर्वरक</td> <td>4.50</td> </tr> <tr> <td>जिप्सम</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table>	कार्गो मद	दिनों की सं.	कोयला	34	उर्वरक	4.50	जिप्सम	21																																						
कार्गो मद	दिनों की सं.																																															
कोयला	34																																															
उर्वरक	4.50																																															
जिप्सम	21																																															
(ग). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित औसत विराम समय दर्शाएं।	वर्ष 2006-07 के लिए औसत विराम समय के आधार पर, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए (नीचे दिए गए बिन्दुओं पर स्पष्ट किए गए कारणों से कम की गई है) भंडारण/विलंबशुल्क आय का अनुमान लगाने के लिए 15 दिनों के औसत विराम समय पर विचार किया गया है। तदनुसार, संशोधित लागत विवरण अधुनातित किए गए हैं।																																															
(घ). अनुमान को प्रमाणित करने के लिए प्रत्येक प्रमुख कार्गो मद के लिए वर्ष 2005-06 से 2009-10 हेतु भंडारण/विलंबशुल्क आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	(i). वर्तमान भंडारण प्रभार गलती से पिछले प्रशुल्क प्रस्तावों में प्रस्तावित किए गए थे। प्रस्तावित प्रशुल्क बीओटी परियोजना विकसित करने के लिए लाइसेंस करार (एलए) में विनिर्दिष्ट समान किराये थे। मानसूनों और विशेष रूप से दबावों और चक्रवातीय मौसम के दौरान रनऑफ कार्गो के रिसाइकलिंग से जुड़ी खराब मृदा स्थितियों, पर्याप्त ढलानों के साथ प्रखंडों वाले कंक्रीट पेविंग, सेडिमेंटेशन तालाबों के साथ जल-निकासी के कारण उच्च सबसिडेंस दूर करने के लिए पर्याप्त भूखंड सुधार के साथ आधुनिक भंडारण प्लॉटों का सृजन करने के लिए अपेक्षित पूंजी व्यय को इसने प्रभावित नहीं किया था। वीपीटी क्षेत्र के भौगोलिक स्टारटा बहुत खराब है। सबसिडेंस अनिवार्य और निरन्तर है। कंक्रीट पेविंग ढलानों को बनाए																																															

		<p>रखने के लिए प्रत्येक 6 माह में एक बार अनुरक्षण, हटाए जाने और पुनः बिछाए जाने की अपेक्षा करता है।</p> <p>दरों में प्रस्तावित बदलाव उपर्युक्त व्यय को कटेर करने के लिए है।</p> <p>(ii). यह अपने व्यवसाय को नहीं बनाए रख सकता यदि भंडारण क्षेत्र उपयोक्ताओं द्वारा भांडागार सुविधा के रूप में उपयोग किया जाता है। आयातकों और निर्यातकों द्वारा बाजार उतार-चढ़ावों के कारण भंडारण क्षेत्रों में छूटे व्यापार घटकों की अवसरवादिता को कटेर करने के लिए निरोधक अपेक्षित है। ऐसे अवसरों को कटेर करने के लिए उच्च दर निरोधक रूप में सही है।</p> <p>ऊपर संशोधित दर के आधार पर, वर्ष 2007-08 से आगे के लिए भंडारण प्रभार पुनर्गणित किया गया है और संशोधित लागत विवरण तदनुसार अधुनातित किया गया है।</p> <table border="1" data-bbox="770 734 1409 913"> <tr> <td>कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)</td> <td>- 4.1 मी0ट0</td> </tr> <tr> <td>औसत भंडारण अवधि</td> <td>- 15 दिन</td> </tr> <tr> <td>दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)</td> <td>- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा</td> </tr> <tr> <td>भंडारण प्रभार</td> <td>- ₹0 2.46 करोड़</td> </tr> </table> <p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान वसूल किए गए भंडारण / विलंबशुल्क तथा प्रस्तावित दरों पर वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="770 1093 1409 1529"> <tr> <td>2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0</td> <td>= ₹0 0.05 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0</td> <td>= ₹0 1.01 करोड़</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)</td> </tr> <tr> <td>2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0</td> <td>= ₹0 2.46 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0</td> <td>= ₹0 2.58 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0</td> <td>= ₹0 2.71 करोड़</td> </tr> </table>	कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)	- 4.1 मी0ट0	औसत भंडारण अवधि	- 15 दिन	दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)	- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा	भंडारण प्रभार	- ₹0 2.46 करोड़	2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0	= ₹0 0.05 करोड़	2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0	= ₹0 1.01 करोड़	(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)		2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0	= ₹0 2.46 करोड़	2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0	= ₹0 2.58 करोड़	2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0	= ₹0 2.71 करोड़
कुल कार्गो (निर्यात अतिरिक्त)	- 4.1 मी0ट0																					
औसत भंडारण अवधि	- 15 दिन																					
दर प्रति पखवाड़ा (संशोधित दरमान)	- ₹0 6/- प्रति टन प्रति पखवाड़ा																					
भंडारण प्रभार	- ₹0 2.46 करोड़																					
2005-06 ₹0 3.23 प्रति मी0ट0 की दर से 1.59 मि0मी0ट0	= ₹0 0.05 करोड़																					
2006-07 ₹0 4.26 प्रति मी0ट0 की दर से 2.37 मि0मी0ट0	= ₹0 1.01 करोड़																					
(आरआईएल के साथ अल्पावधि करार पर विलंबशुल्क आय अतिरिक्त)																						
2007-08 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.10 मि0मी0ट0	= ₹0 2.46 करोड़																					
2008-09 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.30 मि0मी0ट0	= ₹0 2.58 करोड़																					
2009-10 ₹0 6.00 प्रति मी0ट0 की दर से 4.52 मि0मी0ट0	= ₹0 2.71 करोड़																					
	<p>(ड). रिलायंस इंडस्ट्रीज के लिए चिह्नित भंडारण क्षेत्र के लिए रिलायंस इंडस्ट्री पर वीएसपीएल द्वारा लागू की गई ₹0 24 प्रति टन की दर इसके दरमान में निर्धारित विलंबशुल्क प्रभार है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या रिलायंस इंडस्ट्रीज पर लागू दर अल्पावधि आधार पर आबंटित क्षेत्र के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार लागू भंडारण प्रभार की अपेक्षा ज्यादा नहीं है। रिलायंस इंडस्ट्रीज को अल्पावधि आधार पर चिह्नित भंडारण क्षेत्र के लिए भिन्न प्रशुल्क व्यवस्था लागू करने के लिए विशिष्ट कारण, यदि कोई हो, स्पष्ट करें। स्पष्ट करें कि क्या चिह्नित भंडारण क्षेत्र के आबंटन के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज के साथ अल्पावधि करार अभी भी जारी है। यदि ऐसा है तो सविदा की प्रति भेजें और यह पुष्टि भी करें कि</p>	<p>चूंकि यह क्षेत्र अन्य कार्गो के लिए उपलब्ध नहीं था, उपयोक्ता द्वारा यगी सहमत, इसलिए मौजूदा दरमान के अनुसार विलंबशुल्क प्रभार लागू किया गया था। रिलायंस के साथ अल्पावधि करार 10-09-2007 को खत्म हो गया था।</p>																				

	आय अनुमानन में इस उपयोक्ता विशेष से संभावित भंडारण आय शामिल है।	
	(vii). (क). हारबर मोबाइल क्रेन की तैनाती से नौभरण प्रभार और तट प्रचालनों से आय कोकिंग कोयला, उर्वरक, जिप्सम और अन्य के लिए रु0 110 प्र0मि0ट0 पर अनुमानित की गई है। इसमें से, रु0 110 प्र0मि0ट0, रु0 40 प्र0मि0ट0 तट प्रचालनों के लिए है। तट प्रचालनों के लिए रु0 40 प्र0मि0ट0 पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में कोई ऐसी दर निर्धारित नहीं की गई है। यह भी स्पष्ट करें कि स्लैग और लौह अयस्क से आय का अनुमान लगाने के लिए तट प्रचालनों संबंधी प्रभारों पर विचार क्यों नहीं किया गया।	<p>हारबर मोबाइल क्रेन 1000 टन प्रति घंटे की दर से घाट साइड पर कार्गो उतराई करती है और केटर पिलर्स, उच्च क्षमता के डम्परों और डोजरों द्वारा घाट साइड से अंतरण क्षेत्र कार्गो के निरन्तर और कुशल इवेक्यूएशन की जरूरत पड़ती है। यदि इवेक्यूएटिंग उपस्कर तैनात नहीं किए जाते हैं तो उतराई दर प्रभावित होती है। इसलिए, उपस्कर तैनाती के कारण, आउटसोर्स आधार पर काफी व्यय किया गया है। स्पिलेजिज़ को एरेस्ट करने के साथ-साथ कार्गो के संवितरण के लिए कार्गो की सफाई और इकट्ठा करने के लिए भारी मात्रा में मैनुअल लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। इन सभी व्ययों को तट प्रचालनों के अधीन जोड़ा गया है और रु0 40/- का घटक परिकलित किया गया है। हालांकि इस रु0 40/- की आय अनुमानित की जा रही है परंतु नौभरणों जैसी अन्य एजेंसियों के लिए इनका आउटसोर्स किया जा रहा है। तट प्रचालनों में उपस्कर किराया, लेबर, पर्यवेक्षण, क्षेत्र इल्यूमिनेशन के लिए व्यय, रेलवे अवसंरचना और उपरिव्यय आदि शामिल हैं।</p> <p>जैसाकि ऊपर सूचित किया गया है, व्यापार वीएसपीएल से अनुरोध करता रहा है कि तट प्रहस्तन गतिविधि को कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के दौरान समेकित सेवा के रूप में चलाया जाए।</p> <p>बीएफ स्लैग और लौह अयस्क जैसी कार्गो मर्दों के निर्यात के मामले में, तट प्रहस्तन गतिविधि सामान्यतः निर्यातकों द्वारा स्वयं व्यवस्थित की जाती है, इसलिए विचार नहीं किया गया है।</p>
	(ख). मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान दोनों ही तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित नहीं करते हैं। कृपया स्पष्ट करें कि तट पर कार्गो प्रहस्तन सेवा प्रदान करने के लिए क्या प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था है और ऐसा प्रशुल्क किस अधिकरण के अधीन वसूल किया जा रहा है।	<p>सामान्यतः किसी भी महापतन के मामले में तट प्रचालन आयातक/निर्यातक द्वारा अपने नौभरण एजेंट के माध्यम से किए जाते हैं। कुछ ग्राहक एक ही एजेंसी के माध्यम से सभी सेवाओं की इच्छा करते हैं। टर्मिनल पर व्यापार को आकर्षित करने के लिए, इन गतिविधियों को आउटसोर्स करते हुए ये सेवाएं ऑफर की हैं क्योंकि इसके पास तट प्रचालनों का प्रहस्तन करने के लिए अवसंरचना अपेक्षित नहीं है।</p> <p>सुविधा-प्रदाता के रूप में कार्य कर रहे वीएसपीएल ने दरमान में दर प्रस्तावित नहीं की है। एजेंसी की दर और उपरिव्ययों, आदि के आधार पर उपयोक्ता उसके लिए भुगतान करते हैं। ये सेवाएं केवल तभी प्रदान की जाएंगी यदि ग्राहकों और अपेक्षित तथा सहमत हों और अनिवार्य प्रकृति की नहीं है। इसलिए, तट प्रचालनों संबंधी पृथक दर दरमान में शामिल नहीं की गई है।</p>
	(ग). तट पर ऑफर की गई सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाएं हैं और इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की आवश्यकता है भले ही वीएसपीएल स्वयं यह सेवा देता हो अथवा उनसे आउटसोर्स करता हो। इसलिए, इस शीर्ष के अधीन ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित दर शामिल की गई सेवाओं के ब्योरे और प्रस्तावित दरों पर शासित किन्हीं अन्य शर्तों के ब्योरे देते हुए प्रस्तावित दरमान में शामिल करें।	जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, वीएसपीएल के उपरिव्यय इस मद में केवल ऑफसेट हैं।
6.	प्रचालन लागत:	
(i).	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	
	(क). लागत विवरण में रु0 4.40 पीएमटी पर सुविचारित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रत्यक्ष लेबर लागत के अनुमानों को पिछले वर्षों	रु0 4.40 प्रति टन की दर प्रत्यक्ष प्रचालन सेवाएं प्रदान करने के लिए ठेकेदार के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार के आधार पर अनुमानित की गई है।

	2004-05 और 2005-06 में प्रोद्भूत रु0 3.13 पीएमटी और रु0 2.02 पीएमटी की वास्तविक प्रत्यक्ष लागत के संदर्भ में न्यायोचित ठहराएं।	
	(ख). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजे गए अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए प्रत्यक्ष और प्रचालन लेबर उपलब्ध करवाने के लिए ठेकेदारों के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करारों के प्रत्येक की प्रति भेजें।	इसने अपने अनुमानों को सही ठहराने के लिए ऑन-बोर्ड और तट पर प्रचालनों के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाने के लिए ठेकेदार को जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 की प्रति भेजी है।
(ii).	अनुरक्षण लेबर:	
	(क). दो वर्षों 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़े 'अनुरक्षण लेबर' शीर्ष के अधीन कोई व्यय प्रतिवेदित नहीं किया गया है। कृपया अनुरक्षण लेबर के संबंध में वर्ष 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत किए गए रु0 16.09 लाख का दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	अनुरक्षण व्यय में टर्मिनल अर्थात् बर्थ, सड़कें, स्टाकपाइल क्षेत्र, घाट, मशीन नियंत्रण कक्ष आदि की सफाई, स्वीपिंग, अप-कीपिंग आदि शामिल हैं। ये ज्यादा लेबर वाली मदें आउटसोर्स की जाती हैं। वर्ष 2006-07 के लिए इस शीर्ष पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय रु0 27.82 लाख है जिसे संशोधित लागत विवरण में अधुनातित किया गया है।
	(ख). टर्मिनल के अनुरक्षण के लिए वीएसएनएल द्वारा भेजी गई ठेकों की प्रतियों के अनुसार, अनुरक्षण लागत सर्विस टैक्स सहित लगभग रु0 38 लाख परिगणित होती है। यह ठेका अप्रैल, 2007 से शुरू होकर तीन वर्षों के लिए है। इसके विपरीत, वर्ष 2007-08 के दौरान वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत रु0 50.40 लाख और अगले दो वर्षों के लिए 5.4 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू की गई है। वीएसएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी समर्थन से इस लागत मद के अनुमानन में भिन्नता के लिए कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।	हमने केवल दो ठेके संलग्न किए हैं जो सफाई और अनुरक्षण के लिए वीएसएल द्वारा किए गए थे। इनके अलावा, इसने कोंटामिनेशन से बचने के लिए उर्वरकों, यूरिया आदि जैसी कार्गो मदों के प्रहस्तन से पहले घाट की सफाई के लिए एकमुश्त करार किए हैं। ऐसे मामलों में घाट की सफाई के लिए अतिरिक्त जनशक्ति लगाने की भी जरूरत होती है। यह लागत उपर्युक्त एकमुश्त करारों के अलावा है। तदनुसार, व्यय का अनुमान लगाने के लिए इन सभी लागत मदों पर विचार किया गया है।  किन्तु, यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2007-08 के लिए प्रति टन अनुरक्षण लागत रु0 1.05 परिगणित होती है जोकि पिछले दो वर्षों की प्रति टन अनुरक्षण लागत से कम है।
(iii).	उपस्कर चालन लागत:	
	(क). प्रहस्तित कार्गो की प्रति टन बिजली लागत वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः रु0 1.25 पीएमटी और रु0 2.21 पीएमटी परिगणित की गई है। इसके विपरीत, प्रहस्तित कार्गो की वर्ष 2007-08 के लिए बिजली लागत रु0 3.55 पीएमटी परिगणित होती है जिसको पिछले दो वर्षों में प्रोद्भूत वास्तविक बिजली लागत के संदर्भ में न्यायोचित ठहराए जाने की जरूरत है।	बिजली लागत प्रहस्तित टनभार से नहीं जुड़ी है। वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के एक हिस्से के दौरान प्रहस्तन प्रचालन हारबर मोबाइल क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए किए गए थे जिसके लिए बिजली की आवश्यकता नहीं होती है।  वर्ष 2006-07 के दौरान, 33 केवी विद्युत अप-स्टेशन बीएमएच प्रणाली के हिस्से के रूप में संस्थापित किया गया था। संपूर्ण बीएमएच प्रणाली बिजली इस्तेमाल करते हुए प्रचालित की जाएगी, जबकि मोबाइल हारबर क्रेनें डीजल इस्तेमाल करते हुए प्रचालित की जाती हैं। इसलिए, वर्ष 2007-08 के लिए बिजली लागत बीएमएच प्रणाली के शुरू होने पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। अगले दो वर्षों के लिए 5.4 प्रतिशत वृद्धि के साथ बिजली लागत अनुमानित की गई है।
	(ख). आय अनुमानन कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत परिकल्पित करता है जो हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की सेवाएं प्राप्त करेगा और शेष 20 प्रतिशत इस सेवा को प्राप्त नहीं करेगा। स्पष्ट करें कि एचएमसी के प्रचालन के लिए जो ईंधन उपभोग किया जाता है वह (एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने वाले) कार्गो के 80 प्रतिशत की बजाय 92.5 प्रतिशत कार्गो यातायात के लिए अनुमान क्यों न लगाया जाए।	यह माना गया है कि कोयले से इतर अन्य कार्गो मदों के मामले में, कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। परंतु कोयले के मामले में, यह माना गया है कि कार्गो का 100 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। इसलिए ईंधन उपभोग तदनुसार अनुमानित किया गया है जोकि वर्ष 2007-08 से आगे के लिए अनुमानित सभी कार्गो के औसत भार का 92.5 प्रतिशत है (कोयले का भारित औसत 3.0 एमएमटी * 100 प्रतिशत + अन्य कार्गो 1.80 एमएमटी * 80 प्रतिशत = कुल 4.80 एमएमटी का 92.5 प्रतिशत)।
	(ग). डीजल की इकाई लागत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 10 प्रतिशत तक वृद्धि के लिए अनुमानित की गई है। यह स्वीकार करते हुए कि	ईंधन लागत के मामले में वार्षिक वृद्धि बदलकर 5.40 प्रतिशत की गई है।

	<p>अन्य लागत तत्वों में वार्षिक वृद्धि वीएसपीएल द्वारा 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है, उल्लिखित 5 प्रतिशत से अधिक डीजल की इकाई लागत में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारणों का औचित्य बताए जाने की जरूरत है।</p>	
	<p>(घ). यह स्वीकार करते हुए कि मात्र वारंटी के खत्म होने से उपस्कर की एजिंग तब तक एसलेरेटेड तरीके से नहीं की जाती है जब तक कि कार्यक्रम में कोई बड़ा बदलाव नहीं किया जाता है, कृपया वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन की समीक्षा करें और वर्ष 2006-07 में प्रोद्भूत वास्तविकताओं के संदर्भ में संशोधित करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों के अनुमान भी संशोधित करें।</p>	<p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत के सिविल कार्यों के निवल प्रखंड के लगभग 1 प्रतिशत और हारबर मोबाइल क्रेनों, बीएमएचएस आदि जैसे संयंत्र और मशीनरी के निवल प्रखंड के 2 प्रतिशत होने का अनुमान है।</p> <p>यह उल्लेखनीय है कि खराब मशीनरी का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। चूंकि मशीनरी पहले ही 3 साल पुरानी हो चुकी है, इसलिए सामान्य टूट-फूट और प्रहस्तन प्रचालनों में वृद्धि के कारण मशीनरी के खराब होने की संभावनाएं ज्यादा सामान्य हैं। एचएमसी क्रेनों को अधिकांश पुर्जे भी भारी राशि खर्च करते हुए आयात किए जाते हैं। इसके अलावा, हारबर मोबाइल क्रेनों की वारंटी अवधि भी वर्ष 2007-08 के दौरान समाप्त हो चुकी है।</p> <p>अतः उपर्युक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, मशीनरी पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत निवल प्रखंड के 2 प्रतिशत की दर से अनुमानित की गई थी और टीएमपी के आदेश दिनांक 15-03-2005 की पुष्टि करता है। यह दरमान के अगले संशोधन के लिए परिसंपत्तियों के ओपनिंग सकल प्रखंड मूल्य पर 1 प्रतिशत की दर से मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए सहमत है यदि प्रस्तावित दरमान की करेंसी के दौरान वास्तविक व्यय अनुमानों से कम रहते हैं।</p>
	<p>(ङ). पुष्टि करें कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत तकनीकी सेवा शुल्क पर परिकलित नहीं की गई है जिसे वर्ष 2006-07 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ा गया है।</p>	<p>यह अनुमानन परिसंपत्तियों के कुल निवल प्रखंड मूल्य अर्थात तकनीकी सेवा शुल्क सहित पर है।</p>
(iv).	<p>अनुरक्षण निकर्षण:</p>	
	<p>(क). निकर्षित मात्रा, निकर्षण की इकाई दर और वीएसपीएल द्वारा अर्जित डुबाव में वृद्धि के साथ वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के ब्योरे भेजें। दस्तावेजी समर्थन के साथ आंकड़ों को भी वैधानिक करें।</p>	<p>प्रारंभिक निकर्षण के समाप्त होने के पश्चात डुबाव स्तर निर्धारित करने के लिए वीपीटी द्वारा आवधिक हाइड्रोग्राफिकल सर्वेक्षण किया जा रहा है। प्रासंगिक सर्वेक्षण प्रभार 2004-05 से 2006-07 अवधियों के दौरान वीपीटी द्वारा वीएसपीएल से लिए जा रहे हैं। अनुरक्षण निकर्षण लागत इसका प्रतिनिधित्व करती है। यह राशि वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण के लिए नहीं है। इसने इसपर वीपीटी द्वारा दिए गए बिल की प्रतियां भी भेजी है।</p>
	<p>(ख). लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ग) के अनुसार, लाइसेंसदाता का यह दायित्व है कि वह प्रवेश चैनल और इसके समीप का डुबाव 10.70 मीटर तक अनुरक्षण निकर्षण उपलब्ध करवाए। यदि अर्जित डुबाव 10.70 मीटर तक है तो कृपया इसका औचित्य बताएं कि इस मद को एलए में इस विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर वीएसपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में कैसे सुविचारित किया जा सकता है।</p>	<p>जैसाकि टीएमपी द्वारा बताया गया है, 10.7 मीटर के डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण लागत केवल वीपीटी के खाते से होगी। उपर्युक्त व्यय आवधिक हाइड्रोग्राफिकल सर्वेक्षण प्रभारों के प्रयोजन से किया गया था जो वीपीटी द्वारा लिया जा रहा है, परंतु अनुरक्षण निकर्षण लागत नहीं।</p>
	<p>(ग). यदि अर्जित डुबाव 10.70 मीटर से अधिक हो तो कृपया स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी के बर्थों पर आने वाला कोई पोत भी सर्वर्धित डुबाव का लाभ उठाएगा अथवा क्या सर्वर्धित डुबाव का लाभ केवल उन्हीं पोतों को उपलब्ध होगा जो वीएसपीएल बर्थों पर आते हैं।</p> <p>यदि वीपीटी के बर्थों पर आने वाले पोतों के</p>	<p>(i). अब तक गहरा करने का कार्य दो चरणों में किया गया है। चरण I में, उसके लिए व्यय वीपीटी द्वारा किया गया है, 11.0 मी0 दबाव तक के पोत वीएसपीएल के बर्थों का प्रयोग कर सकते हैं और वीपीटी के ज्यादातर बर्थों का प्रयोग कर सकते हैं। चरण II के पूरा होने पर, जोकि वीएसपीएल द्वारा किया गया है, 12.50 मी0 तक डुबाव वाले पोत पहली बारी में इसके बर्थों में आ सकते हैं। ऐसे गहरे डुबाव वाले पोत निकर्षण आवश्यकता को केंटर करने के लिए आंतरिक हारबर में वीपीटी के ज्यादातर बर्थों को मजबूत किए जाने की आवश्यकता है। इसने वीपीटी से</p>

<p>वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के लेखा पर सर्वर्धित डुबाव का लाभ लेने की संभावना है तो यह उपयुक्त होगा कि अनुरक्षण निकर्षण की लागत को वीपीटी और वीएसपीएल के बीच बांटा जाए। कृपया सूचित करें कि क्या वीपीटी और वीएसपीएल ने अनुरक्षण निकर्षण लागत की हिस्सेदारी के बारे में कोई चर्चा की थी।</p>	<p>ऐसी अतिरिक्त लागत के लिए क्षतिपूर्ति करने को कहा है। तथापि, जैसाकि वीपीटी द्वारा जोर दिया गया है, चरण II के लिए व्यय पूरी तरह से वीएसपीएल द्वारा किया गया है।</p> <p>(ii). इसने प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म के जलमार्गों को 13.5 मी0 गहरा और चौड़ा करने के लिए सरकार के अनुमोदन से वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दिनांक 24 नवम्बर, 2006 को हुए समझौता ज्ञापन (एमओयू) की प्रति भेजी है।</p> <p>प्रारंभिक निकर्षण के 135 मी0 तक पूरा होने के पश्चात, नियमित अनुरक्षण निकर्षण लागत केवल वीपीटी के खाते से होगी। जबकि बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के समीप नियमित अनुरक्षण निकर्षण लागत वीएसपीएल द्वारा वहन की जाएगी।</p> <p>तदनुसार, अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए अनुमान केवल वर्ष 2007-08 से आगे के लिए ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के समीप के लिए था।</p>
<p>(घ). संशोधित लागत विवरण में इस शीर्ष के अधीन लागत विवरण में 2007-08 में रु0 24.37 लाख से वर्ष 2008-09 में रु0 102.76 लाख की महत्वपूर्ण वृद्धि के कारण स्पष्ट करें</p>	<p>चूंकि डुबाव को 13.50 मी0 तक गहरा करने का कार्य वर्ष 2007-08 के अंत तक पूरा हो जाने का अनुमान था। इसलिए अनुरक्षण लागत वर्ष के केवल एक हिस्से के लिए अनुमानित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के मामले में पूरे वर्ष के लिए इसका अनुमान लगाया गया है।</p>
<p>(ङ). वर्ष 2007-08 में रु0 150 प्रति घन मीटर, 2008-09 में रु0 158 प्रति घन मीटर पर अनुरक्षण निकर्षण की लागत का अनुमान लगाने का आधार दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रमाणित करें।</p>	<p>निर्धारित दर मौजूदा निकर्षण करार पर आधारित है। इसने निकर्षण कार्य के लिए ठेकेदार को जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 24 जुलाई, 2006 की प्रति भेजी है जोकि रु0 140 प्रति घन मीटर की इकाई दर दर्शाती है।</p>
<p>7. राजस्व हिस्सा:</p>	
<p>(i). एलए का खंड 5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारी को अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष रॉयल्टी लाइसेंसदाता को अदा करेगा। इस स्थिति के मद्देनजर कृपया स्पष्ट करें कि किस आधार पर सकल राजस्व को राजस्व हिस्से के परिकलन के लिए बर्थ किराए और घाटशुल्क प्रभार से अर्जित राजस्व के रूप में माना गया है। जब वीएसपीएल अपने दरमान में निर्धारित विभिन्न अन्य प्रशुल्क मदों से राजस्व अर्जित करता है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या सकल राजस्व के परिकलन की इस व्यवस्था के लिए सरकार का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किया गया है।</p>	<p>एलए की शर्तों के अनुसार, रॉयल्टी सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के राजस्व हिस्सा आधार पर भुगतान की जाएगी जिसमें वीपीटी के दरमान के अनुसार टर्मिनल में अर्जित बर्थ किराया और घाटशुल्क शामिल माना गया है।</p> <p>प्रारंभिक बोली प्रक्रिया के दौरान, वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 जून 2000 द्वारा इसकी पुष्टि की गई थी। यह दस्तावेज एलए का हिस्सा है। यह एलए एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन पोत परिवहन एवं सड़क परिवहन मंत्रालय से इसके लिए वीपीटी द्वारा अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात किया गया है। इसने वीपीटी के उपर्युक्त पत्र दिनांक 14 जून 2000 की प्रति भेजी है।</p>
<p>(ii). राजस्व हिस्सेदारी का संव्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार सुविचारित किया जाएगा। इस संदर्भ में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि यदि इसे राजस्व हिस्से के रूप में स्वीकार नहीं किया जाता है तो संभावित नुकसान दर्शाएं।</p>	<p>अगले उच्चतम बोलीदाता मै0 साउथ इंडियन कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा 12.811 प्रतिशत है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार लागत विवरण तदनुसार संशोधित किया गया है। यदि राजस्व हिस्से को लागत रूप में स्वीकार किया जाता है तो संभावित नुकसान वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः रु0 182.36 लाख, रु0 191.48 लाख और रु0 201.05 लाख होगा।</p>
<p>(iii). वीएसपीएल ने अपने द्वारा वीपीटी को देय संपूर्ण राजस्व हिस्सा पास-थ्रू रूप में शामिल किया है जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। लागत विवरण में पास-थ्रू रूप में सुविचारित राजस्व हिस्सा प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित करें</p>	<p>हालांकि वीएसपीएल ने दूसरे उद्धरण की सीमा तक राजस्व हिस्सा परिकलित किया है परंतु समेकित लागत विवरण में इसने पूर्ण राजस्व हिस्से को पास-थ्रू रूप में सुविचारित किया है। यह सूचित किया जाता है कि अगले तीन वर्षों के लिए राजस्व हिस्से का अनुमान लगाने के समय अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि अर्थात् 12.811 प्रतिशत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।</p>

		<p>पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी को भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्सा निम्नवत् है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)</th> <th>12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्धरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>24.24</td> <td>18.15</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>79.21</td> <td>59.30</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>109.72</td> <td>82.15</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)	12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्धरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)	2004-05	24.24	18.15	2005-06	79.21	59.30	2006-07	109.72	82.15
वर्ष	17.111 प्रतिशत की दर से देय वास्तविक राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)	12.811 प्रतिशत की दर से दूसरे उद्धरण की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा (₹0 लाखों में)												
2004-05	24.24	18.15												
2005-06	79.21	59.30												
2006-07	109.72	82.15												
8.	पट्टा किराये:													
	<p>परिकलन सत्यापित करें और पुष्टि करें कि इस मद के अनुमानन के लिए सुविचारित पट्टा दर वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p>	<p>लेखापरीक्षित लेखों में निर्दिष्ट पट्टा किराये में पट्टे पर दी गई भूमि के लिए और पट्टे पर दिए गए भवन के लिए भी वीपीटी को भुगतान किए गए दोनों किराए शामिल हैं। वीपीटी के संशोधित दरमान की धारा 6 (2) के अनुसार वीपीटी को देय पट्टा किराया निम्नवत् पुनर्गणित किया गया है और संशोधित लागत विवरण तथा प्रपत्र 3 बी में अधुनातित किया गया है:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>1) 121700 वर्ग मी0 X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी0 X 53 सप्ताह</td> <td>= ₹0 58,40,566/-</td> </tr> <tr> <td>2) ₹0 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया</td> <td>= ₹0 10,39,560/-</td> </tr> <tr> <td><b>जोड़</b></td> <td><b>= ₹0 68,80,126/-</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>एतद्वारा यह पुष्टि की गई है कि अनुमानन के लिए सुविचारित पट्टा किराया दर वीपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार है।</p>	1) 121700 वर्ग मी0 X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी0 X 53 सप्ताह	= ₹0 58,40,566/-	2) ₹0 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया	= ₹0 10,39,560/-	<b>जोड़</b>	<b>= ₹0 68,80,126/-</b>						
1) 121700 वर्ग मी0 X 90.55 प्रति 100 वर्ग मी0 X 53 सप्ताह	= ₹0 58,40,566/-													
2) ₹0 86,630/- प्रति माह की दर से भवन पर पट्टा किराया	= ₹0 10,39,560/-													
<b>जोड़</b>	<b>= ₹0 68,80,126/-</b>													
9.	उपस्कर किराया प्रभार:													
	<p>(i). (क). वर्ष 2007-08 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमान को न्यायोचित ठहराने के लिए वीएसएल द्वारा ठेकेदारों के साथ किए गए करारों की प्रति भेजें।</p> <p>(ख). उत्तराई प्रचालनों के लिए वीपीटी द्वारा प्राप्त की गई बार्ज सेवाओं के लिए प्रेषित बिल की प्रतियां दर्शाती हैं कि दर लगभग ₹0 70 प्रति टन है। इसके विपरीत 'उपस्कर किराया प्रभार' शीर्ष के अधीन उत्तराई के लिए प्राप्त की गई सेवाओं का अनुमान लगाने के लिए ₹0 11 प्रति टन पर विचार किया गया है। व्यय के अनुमानन में इस भिन्नता के कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा इस लागत मद के अनुमानन में अंतर को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हों, भेजें।</p>	<p>(क). इसके अनुमान पर 31 जनवरी 2007 को टीएमपी को प्रशुल्क प्रस्ताव जमा किया था कि वीपीटी 11 मी0 डुबाव के पोतों के लिए चरण I के अधीन भारी निकर्षण जनवरी 2007 तक पूरा कर लेगा। उसके बाद 14 मीटर डुबाव के पोतों के लिए वीएसपीएल द्वारा भारी निकर्षण के चरण II के जुलाई 2007 तक पूरा होने की संभावना थी। तथापि, इसके अनुमान पूरे नहीं हो सके। चरण I के अधीन वीपीटी भारी निकर्षण के सितम्बर, 2007 तक पूरा होने की संभावना और चरण II के अधीन वीएसपीएल भारी निकर्षण के उसके 6 महीनों के भीतर अर्थात् मार्च, 2008 तक पूरा होने की संभावना है।</p> <p>(ख). उपर्युक्त स्थिति ने वीएसपीएल को बिना विकल्प के छोड़ दिया है, परंतु मार्च 2008 तक 10.06 मी0 से अधिक के आने वाले सभी पोतों का बाह्य हारबर पर उत्तराई प्रचालन होगा। उत्तराई प्रचालन बाज और फ्लोटिंग क्रैन दोनों की सेवाओं की अपेक्षा करता है। बिलों की प्रतियां पहले ही भेजी गई हैं। उत्तराई प्रचालनों पर पोतांतरण प्रभारों के रूप में वीपीटी को ₹0 3 प्रति टन की राशि भी देय है। इन सभी लागतों को जोड़ा गया है और उत्तराई प्रचालन के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए ₹0 113 प्रति टन पर विचार किया गया है।</p> <p>(ग). पत्तन पर आने वाले गहरे डुबाव के पोतों के आगमन पैटर्न के अनुसार यह अनुमान लगाया गया है कि प्रत्येक पोत के कार्गो के 2008-09 में 35 प्रतिशत, 2009-10 में 25 प्रतिशत और 2010-11 में 15 प्रतिशत बाह्य हारबर में उतारे जाने की जरूरत होगी।</p> <p>(घ). इन उपस्करों की वार्षिक लागत का संशोधित विवरण में अनुमान</p>												

		<p>लगाया गया है। लागत सकलतः उतराई प्रचालन के लेखा पर वर्ष 2007-08 के दौरान रु0 3.19 करोड़ से रु0 19.88 करोड़ की मूल अनुमानित राशि से भिन्न है। यह उल्लेखनीय है कि डुबाव को गहरा करने के कारण वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए व्यय कम हो रहा है जोकि चलाए जाने वाले उतराई प्रचालनों को कम करता है।</p>
	<p>(ii). (क). वर्ष 2006-07 में किराये पर लिए गए ओर 2007-08 में किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के ब्योरे भेजें। अतिरिक्त क्षमता और अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के कारण परिकल्पित उत्पादकता में सुधार भी दर्शाएं।</p> <p>(ख). क्षमता परिकलन में किराये पर लिए गए उपस्कर की तैनाती के कारण अतिरिक्त क्षमता को शामिल करना प्रतीत नहीं होता है। किराये पर लिए गए उपस्कर को प्रभावशाली ढंग से उपयोग किया जाता है अथवा नहीं, बर्थों की क्षमता निर्धारण के निर्धारण के लिए प्रासंगिक कारक नहीं होगा। यह दोहराया जाता है कि किराये पर लिए गए उपस्कर के लेखा पर अतिरिक्त क्षमता और उससे परिकल्पित उत्पादकता में सुधार भी दर्शाया जाए।</p>	<p>(क). वर्ष 2006-07 के दौरान पोकलेन्स, पे-लोडर्स, जेड बार्स, फ्लोटिंग क्रेन, मोबाइल हारबर क्रेन, डम्पर, बार्ज आदि किराये पर लिए गए थे और उतराई प्रचालनों को शामिल करते हुए कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए अगले तीन वर्षों के दौरान किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित है :</p> <p>अनुमानित उतराई दरें केवल तभी अर्जित की जा सकती हैं जब उपर्युक्त उपस्कर प्रभावी ढंग से उपयोग किए जाते हैं। ऑन-बोर्ड उपस्कर के संदर्भ में अन्य करार भेजे गए हैं।</p> <p>(ख). टर्मिनल क्षमता का परिकलन ईक्यू-8 के मामले में बीएमएस रेटिड क्षमता और ईक्यू-9 के मामले में बर्थ क्षमता के आधार पर किया गया है। टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के समय प्रचालनों के दौरान प्रयुक्त अतिरिक्त उपस्कर की क्षमता पर भी विचार किया गया है।</p>
10.	बीमा	
	<p>वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानों को सही ठहराने के लिए शुरु किए जाने के लिए प्रस्तावित बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली पर लिए गए बीमा कवर का दस्तावेजी समर्थन भेजें।</p> <p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>इसने जनवरी 2007 से 2008 अवधि के लिए बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी है जो यह दर्शाती है कि बीमा कम्पनी को रु0 54.06 लाख का बीमा प्रीमियम का भुगतान किया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान 5.4 प्रतिशत की मुद्रास्फीति दर के साथ किए गए वास्तविक बीमा भुगतान के आधार पर लागत विवरण में आगले तीन वर्षों के लिए अनुमान संशोधित किए गए हैं। इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क पॉलिसी के अनुसार परिसंपत्तियां पुनर्स्थापन मूल्य अथवा रिइन्स्टेटमेंट मूल्य के लिए (परंतु मूल्यहासित मूल्य पर नहीं) बीमित होंगी। अतः प्रीमियम बीमित राशि पर भुगतान किया जाएगा।</p>
11.	प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययः	
	<p>प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्ययों में 17 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने के लिए विशिष्ट कारण स्पष्ट करें क्योंकि यह व्यय सामान्यतः अचल प्रकृति का है।</p>	<p>इसने नोट कर लिया है और लागत विवरण में जरूरी संशोधन करने का उल्लेख किया है।</p>
12.	<p>(i). प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क का संव्यवहार अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अंगीकृत सामान्य दृष्टिकोण और वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में यथा सुविचारित के अनुसार नहीं है। प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन से इसे पूर्व अवधि और भावी अनुमानों के लिए सम्पूर्ण परियोजना अवधि में फैलाते हुए इस व्यय के संव्यवहार को संशोधित करें।</p>	<p>प्रारंभिक व्ययों का संव्यवहार प्रचलित लेखांकन मानकों के अनुसार किया गया है और कम्पनी के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षित किया गया है। रु0 8.30 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क पूंजीकृत किया गया है और एलए की अवधि अर्थात् 30 वर्षों में प्रभाजित किया गया है। हालांकि इसे इस शीर्ष के अधीन अलग-से नहीं दर्शाया गया है, परंतु इसे मूल्यहास/प्रभाजन प्रभार में शामिल किया गया है।</p>
	<p>(ii). इस जवाब के मद्देनजर, वीएसपीएल से अनुरोध किया गया था कि प्रचालन-पूर्व व्ययों और अपफ्रंट शुल्क को सकल प्रखंड से अलग किया जाए और मूल्यहास तथा निवल प्रखंड को भी समायोजित किया जाए। प्राथमिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को लागत विवरण में पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया जाए और प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में दिए गए संव्यवहार के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में बांटा जाए।</p>	<p>यह बताया गया है कि उसने अपफ्रंट शुल्क के लिए रु0 8.30 करोड़ का भुगतान किया है। यह शुल्क ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों की लागत के रूप में पूंजीकृत किया गया है। कुल बर्थ लागत (अपफ्रंट शुल्क सहित) परियोजना अवधि अर्थात् 30 वर्षों में प्रभाजित की गई है। अतः हालांकि अपफ्रंट शुल्क का प्रभाजन अलग से नहीं दर्शाया गया है, परंतु लागत विवरण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>
13.	मूल्यहासः	
	<p>पुष्टि करें कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के</p>	<p>अचल परिसंपत्तियों, परियोजना बर्थों से इतर, पर मूल्यहास कम्पनी</p>

	अनुसार अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी ज्यादा हो, किया गया है। कम्पनी अधिनियम में दी गई मूल्यहास अनुसूची में प्रासंगिक स्लैबों का संदर्भ देते हुए मूल्यहास के परिकलन के लिए सुविचारित मूल्यहास दर दर्शाएं।	अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV में विनिर्दिष्ट दरों के आधार पर स्ट्रेट-लाइन पद्धति का इस्तेमाल करते हुए उपलब्ध करवाया जा रहा है। परियोजना बर्थ वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस करार के जीवनकाल पर मूल्यहासित किए गए हैं।
14.	तकनीकी सेवा शुल्क:	
	(i). वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़े तत्संबंधी वार्षिक लेखों में तकनीकी सेवा शुल्क संबंधी किसी शुल्क के बारे में रिपोर्ट नहीं करते हैं। वर्ष 2007-08 से इस प्रवेश को शुरू किए जाने का आधार तकनीकी विशेषज्ञता प्रदान करने के लिए संबद्ध पक्ष के साथ वीएसपीएल द्वारा हस्ताक्षरित करार के रूप में दस्तावेजी समर्थन के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	एलए के अनुसार, मै0 पोर्टिया मनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड (पीएमएसएल) उपस्करण, प्रचालन, प्रचालनों का अनुरक्षण और प्रबंध करेगा। करार दिनांक 19-01-2005 के अनुसार, रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क दोनों बर्थों के व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय है। इसलिए, यह व्यय पिछले दो वर्षों में नहीं दिखाया गया है। इसने पीएमएसएल के साथ हुए करार की प्रति भेजी है।
	(ii). प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में इस मद को लागत रूप में शामिल करने को सही ठहराने के लिए, जैसाकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है, आयकर अधिनियम की धारा 92 के अधीन यथा परिभाषित वीएसपीएल और संबद्ध पक्ष के बीच हुए संयवहार के 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' को स्थापित करने के लिए आईटी प्राधिकारियों से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजें।	वर्ष 2004-05 और 2005-06 की आयकर विवरणियां आयकर विभाग को दाखिल की गई हैं। यह आयकर प्राधिकारियों से उन्हें जैसे और जब प्राप्त होने वाले निर्धारण आदेशों को जमा करने के लिए सहमत है। इसने यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजा है कि मै0 पोर्टिया मनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड (पीएमएसएल) को देय शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के उपबंधों के अनुसार यथा परिकलित आमर्स लैथ कीमत के संबंध में निर्धारित किया गया है।
	(iii). कृपया स्पष्ट करें कि क्या पीएमएस द्वारा प्रदत्त तकनीकी सेवा का लाभ सम्पूर्ण परियोजना के लिए उपलब्ध करवाए जाने की संभावना है। यदि ऐसा है, वीएसपीएल पीएमएस को देय तकनीकी सेवा शुल्क का परियोजना की शेष अवधि में प्रभाजित करने पर विचार कर सकता है।	पीएमएस के साथ करार दो चरणों में है। भुगतान की गई रु0 45 मिलियन की एकमुश्त राशि पूंजीकृत की गई है और परियोजना अवधि में प्रभाजित की गई है। द्वितीयतः रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष की वार्षिक सहमत राशि व्यावसायिक प्रचालन के पश्चात 3 वर्षों की अवधि के लिए देय है। इस भुगतान को राजस्व व्यय माना गया है।
15.	नियोजित पूंजी:	
	(i). निवल अचल परिसंपत्तियां:	
	(क). वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 के अंत में रु0 222.89 करोड़ का सकल प्रखंड और रु0 112.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश वर्ष 2006-07 में (प्रारंभिक प्रस्ताव में) और वर्ष 2007-08 में रु0 5.07 करोड़ है। प्रचालनों के शुरू होने से वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 तक किए गए कुल निवेश और वर्ष 2007-08 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में परिकल्पित निवेश योजना के अनुसार प्रतीत नहीं होती है। पूंजी निवेश के अनुमान में ऐसी भिन्नताओं के कारण और एलए में परिकल्पित स्थिति को स्पष्ट और तर्कसंगत ठहराने की जरूरत है।	एलए का परिशिष्ट 14 न्यूनतम और संभावित निवेश योजना विनिर्दिष्ट करता है। परंतु परियोजना को कार्यान्वित करने में विलंब के कारण, परियोजना लागत में विचारणीय वृद्धि की गई है।  लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वीएसपीएल का वर्ष-वार सकल प्रखंड वर्ष 2005-06 में रु0 222.89 करोड़ और 2006-07 में रु0 289.61 करोड़ है।  एलए में निर्दिष्ट किया गया अनुमानित निवेश वर्ष 2000 में मूल्यकरण पर आधारित है, जबकि वास्तविक निवेश बाद के वर्षों में किया गया है और तब से वृद्धि शामिल की गई है।  अपने बर्थों पर पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए जलमार्गों को गहरा करने और चैनल के निकर्षण तथा समीपवर्ती ईक्यू-8 और ईक्यू-9 की 13.50 मी0 तक गहरा करने के लिए भी निवेश वीएसपीएल की लागत पर विचार किया जा रहा है।  इस संबंध में वीपीटी की यह टिप्पणी है कि इसे पूंजी लागत में शामिल नहीं किया जा सकता, कृपया यह नोट करें कि, जहां तक वीपीटी के हित का संबंध है वह केवल टर्मिनल मूल्य का निर्धारण करना है इसे पूंजी लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाएगा। कृपया यह देखा जाए कि

	किसी भी पूंजी लागत को निवेश पर प्रतिलाभ परिगणित किए जाने की जरूरत है।
(ख). वीएसपीएल द्वारा प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन दिनांक 24 नवम्बर, 2006 का खंड 2 उल्लेख करता है कि वीएसपीएल प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए प्रोद्भूत निवेश को लाइसेंस करार के अधीन व्यय के रूप में विचार नहीं करेगा और इस लेखा पर कोई क्षतिपूर्ति अथवा प्रोत्साहन प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने भी बताया है कि भारी निकर्षण लागत को एमओयू के अनुसार प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, वर्ष 2007-08 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ी गई रु0 49.90 करोड़ की निकर्षण लागत वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए एमओयू के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए इसे प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अलग रखा जा सकता है।	<p>अनुमानित भारी निकर्षण लागत रु0 49.95 करोड़ है।</p> <p>इस परियोजना के अधीन निकर्षण कार्य की लागत वीपीटी में चट्टान प्रिडोमिनेंटली जलमार्गों अर्थात् आंतरिक हारबर को प्रवेश चैनल, आंतरिक घुमाव चक्र और उत्तरी आर्म सहित निकर्षण के लिए है और कार्य की लागत का छोटा घटक ईक्यू 8 और ईक्यू 9 जलमार्गों में निकर्षण के लिए है। चूंकि बीओटी लाइसेंस करार में प्रस्तावित निकर्षण नहीं दिया गया है, इसलिए वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए एमओयू में यह सहमति है कि वीपीटी द्वारा परियोजना लागत के मूल्यांकन के प्रयोजन के लिए इसे शामिल नहीं किया जा सकता।</p> <p>अतः एमओयू का आशय लाइसेंस करार की शर्तों में वीपीटी के भुगतान करने, यदि कोई हो, के संदर्भ में इस निवेश को बीओटी परियोजना के लिए पूंजी लागत के रूप में विचार करना नहीं है और जहां तक वीपीटी का संबंध है इस लेखा पर कोई क्षतिपूर्ति अथवा संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा करना नहीं है।</p> <p>अवसंरचना सृजित करने के लिए प्रोद्भूत सम्पूर्ण लागत को लाइसेंस अवधि के दौरान वसूल किया जाना है, ऐसा स्थान ढूँढना होगा जब इन सेवाओं के लिए उपयुक्त लागत परिगणित की जाती है। यह भी नोट किया जाए कि उपयोक्ताओं को सुविधा के लिए भुगतान करना होगा और कोई सेवा निःशुल्क नहीं मिलेगी।</p>
(ग). पुष्टि करें कि केवल पूरे किए गए और शुरु की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के अधीन दर्शाई गई हैं और पूर्णतः मूल्यहासित परिसंपत्तियों को अलग रखा गया है।	इसने पुष्टि की है कि केवल पूरे किए गए और शुरु की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के अधीन दर्शाई गई हैं और पूर्णतः मूल्यहासित परिसंपत्तियों को अलग रखा गया है।
(घ). 2007-08 में किए गए निवेश और किराये पर लेने तथा तैनाती के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के संदर्भ में, कृपया क्षमता, अतिरिक्त प्रशुल्क/व्यवसाय, इकाई प्रचालन लागत में कटौती तथा प्रचालनात्मक कुशलता में किसी अन्य सुधार के अलावा इसके प्रभाव को परिगणित करें।	टर्मिनल की क्षमता बीएमएचएस तथा निकर्षण के शुरु होने के कारण भिन्न नहीं है, पहले यथा पुनर्निर्धारित को छोड़कर। परंतु, पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के कारण और प्रचालनात्मक कुशलता में बीएमएचएस तथा कार्गो प्रहस्तन की परंपरागत पद्धति के माध्यम से कार्गो के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के कारण सुधार आएगा। ये अनुमान उपर्युक्त पहलुओं पर विचार करने के पश्चात लगाए गए थे।
(ङ). स्पष्ट करें कि 'तकनीकी सेवा शुल्क' रु0 4.71 करोड़ वर्ष 2006-07 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में अतिरिक्त रूप में क्यों शामिल किया गया है। वीएसपीएल इस व्यय को पृथक प्रविष्टि दर्शाते हुए परियोजना अवधि में प्रभाजित करने पर विचार कर सकता है। तकनीकी सेवा शुल्क को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाए और मूल्यहास, मरम्मत तथा अनुरक्षण, बीमा और निवल प्रखंड का परिकलन उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।	<p>(i). रु0 45 मिलियन का तकनीकी सेवा शुल्क अभिकल्प के लिए परामर्श सेवाओं, इंजीनियरिंग, निर्माण, योजनाकरण, उपस्करण, प्रचालन और मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विसस के साथ करार के अनुसार परियोजना के संबंध में प्रबंध, प्रशासनिक और तकनीकी सेवाओं सहित अनुरक्षण और पुनर्स्थापन के लिए भुगतान किया गया है। बैंकों के साथ दीर्घावधि ऋण सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए सिंडिकेशन शुल्क के लिए रु0 63 लाख की राशि भी प्रोद्भूत की गई थी। अतः उपर्युक्त व्यय प्रचलित लेखांकन मानकों के अनुसार और सांविधिक लेखाकारों द्वारा प्रमाणित लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के अनुसार, पूंजी प्रकृति का है, इसलिए इन दो राशियों को शेष परियोजना अवधि में पूंजीकृत और प्रभाजित किया गया है।</p> <p>(ii). मरम्मतें और अनुरक्षण, मूल्यहास आदि की गणना के प्रयोजन से, इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि, राशि को केवल परियोजना अवधि में प्रभाजित किया गया है। इसके अलावा, बीमा लागत पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह राशि प्रोद्भूत की गई वास्तविक राशि के आधार पर अनुमानित की गई है परंतु परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत के रूप में नहीं। जहां तक मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत का संबंध है, चूंकि केवल 1 प्रतिशत लागत रूप में माना गया है, इसलिए इसका लागत</p>

		विवरण पर ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ेगा।
(ii).	कार्यगत पूंजी:	
	(क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश विविध देनदारियों को दो माह की संपदा आय और कार्यगत पूंजी के परिकलन के समय भारतीय रेलवे को देय रेलवे टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करते हैं। चूंकि ये दो मदें वीएसपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं होगी, इसलिए कार्यगत पूंजी के अनुमानन के लिए विविध देनदारी का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार संशोधित किया जाए।	विविध देनदारियों के आंकड़े टीएमपी के दिशा-निर्देशों अर्थात् 2 माह के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार अथवा वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अधुनातित किए गए हैं। 31 मार्च 2007 को वास्तविक देनदारी बकाया रु0 2.63 करोड़ है।  घाटशुल्क और बर्थ किराये को छोड़कर, अन्य प्रभार वीएसपीएल द्वारा अग्रिम रूप में वसूल नहीं किए जाते हैं। व्यापार के अनुरोध के अनुसार, वीएसपीएल को ग्राहकों को कुछ ऋण अवधि दी जानी चाहिए। अतः कार्यगत पूंजी गणना के प्रयोजन से एक माह का राजस्व (पोत संबंधित आय अतिरिक्त, जोकि सामान्य अग्रिम रूप में वसूल किया जाता है) विविध देनदारियों के रूप में सुविचारित किया गया है। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि इससे सहमति प्रदान करें।
	(ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए अनुमानित वस्तुसूची के लिए विस्तृत गणना भेजें।	वस्तुसूची के आंकड़े टीएमपी के दिशा-निर्देशों अर्थात् 6 माह का उपभोग के अनुसार अधुनातित किया गया है। 31-03-2007 को शेष वस्तुसूची रु0 24.73 लाख है।
	(ग). कार्यगत पूंजी के रोकड़ शेष का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अधुनातित किया जाए। इस मद के परिकलन का विस्तृत आधार भेजें।	कार्यगत पूंजी में रोकड़ शेष का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों अर्थात् एक माह के रोकड़ व्यय के अनुसार संशोधित किया गया है। चूंकि टीएमपी के दिशा-निर्देश मौजूदा देयता के बारे में कुछ विशेष नहीं कहा गया है, इसलिए इसने देयता की गणना करने के लिए मानक कार्यगत पूंजी अनुपात प्रतिमानक अर्थात् 2:1 पर विचार किया है। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि इससे सहमति प्रदान करें।
16.	बर्थ किराया आय, प्रचालन लागत की प्रत्येक मद, मूल्यहास, उपरिव्यय तथा बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली और परंपरागत कार्गो प्रहस्तन प्रणाली के बीच नियोजित पूंजी के आबंटन का आधार स्पष्ट करें।	(क). कोयला प्रहस्तन के लिए सृजित राजस्व और प्रोद्भूत व्यय बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली को आबंटित किया गया है और कोयला से इतर कार्गो मदों के लिए इसे परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली को आबंटित किया गया है।  (ख). कार्गो प्रहस्तन की अभियांत्रिक पद्धति और कार्गो प्रहस्तन की परंपरागत पद्धति के लिए परिसंपत्तियों को अलग-से चिह्नित किया गया है और मूल्यहास उपर्युक्त आधार पर परिगणित किया गया है।
17.	प्रपत्र 7 – वास्तविक और पूर्ववर्ती अनुमानों की तुलना	
	(i). प्रपत्र 7 में सुविचारित वैयक्तिक मदें पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से मेल नहीं खाती हैं। वीएसपीएल को हमारे आदेश में यथा सुविचारित अनुमानों और तत्संबंधी वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वास्तविकताओं से विधिवत् मिलान करते हुए इस विवरण में जरूरी शोधन करें।	प्रशुल्क निवेदन के पुराने प्रारूपों में, तकनीकी सेवा शुल्क, उपस्कर किराया आदि के लिए कोई पृथक कॉलम नहीं दिया गया था। इन्हें उस समय प्रचालन व्ययों के अधीन दर्शाया गया था। चूंकि नए प्रारूप विशेष रूप से अपेक्षा करते हैं कि आंकड़े अलग-से भरे जाएं, इसलिए इसे अलग-से दर्शाया गया है। इसके अलावा, परिसंपत्तियों के पूंजीकरण की प्रक्रिया के दौरान, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के व्यावसायिक प्रचालनों से पूर्व प्रोद्भूत कुछ प्रचालन व्यय (पट्टा किराये, बीमा आदि सहित) पूंजीकृत किए गए हैं। विशेषतः वार्षिक लेखे इस प्रोद्भूत किए गए कुल प्रचालन व्यय से कटौती रूप में दर्शाते हैं।
	(ii). चूंकि यह विश्लेषण वास्तविकताओं और पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों की तुलना करने के लिए है, इसलिए अनुमानों और वास्तविकताओं दोनों के संदर्भ में प्रतिलाभ का परिकलन प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति/दृष्टिकोण को बनाए रखते हुए संशोधित करें।	लागत विवरण टर्मिनल के क्षमता उपयोग के आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ से जोड़कर संशोधित किया गया है।
18.	उपयुक्त छूट कारक लागू करते हुए एलए की शर्तों के अनुसार परियोजना के अंत में प्रोद्भूत होने के	एलए की शर्तों के अनुसार परियोजना के अंत में टर्मिनल मूल्य रु0 4 करोड़ प्रति बर्थ कुल राशि रु0 8 करोड़ है। पिछले प्रस्ताव के दौरान

	लिए अनुमानित टर्मिनल मूल्य की ऋण वापसी का विस्तृत परिकलन भेजें।	टीएमपी द्वारा यथा अंगीकृत टर्मिनल मूल्य मौजूदा प्रस्ताव के लिए भी अनुसरित किया गया है।
	दरमान:	
1.	सामान्य निबंधन और शर्तें:	
	(i). यह खंड शामिल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं. 8 संशोधित करें कि वीएसपीएल अनुपूरक अथवा प्रभार अधीन बिल नहीं देगा, यदि प्रचालक को देय राशि रु0 100/- अथवा कम हो।	टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार यह खंड संशोधित किया गया है।
	(ii). पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों अथवा प्रचालक द्वारा विलंबित वापसियों पर प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक अधुनातित करें।	टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार खंड संशोधित किया गया है।
	(iii). हमारे आदेश सं. टीएमपी/4/2000-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 द्वारा निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी प्रावधानों को शामिल करने के लिए प्रस्तावित शर्त सं. 14 संशोधित करें।	टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार प्रस्तावित शर्त संशोधित की गई है।
	(iv). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल करें : "उपयोक्ताओं को वीएसएल के कारण उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।"	टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार यह शर्त शामिल की गई है।
	(v). वीएसपीएल ने एक शर्त (टिप्पणी सं.15) प्रस्तावित की है जिसमें यदि क्राफ्ट/उपस्कर आदि को कोई नुकसान पहुंचता है तो किराये पर लेने वाले को नुकसानों के प्रभार जमा करने होंगे। वीएसपीएल ने अपने दावे के स्वीकार होने पर बीमा कम्पनी से प्राप्त नुकसान की लागत की वापसी का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित शर्त को शामिल करने के लिए कारणों को इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट किए जाने की जरूरत है कि वीएसपीएल वर्ष 2007-08 और 2008-09 के क्रमशः प्रत्येक वर्ष में बीमा प्रीमियम पर पहले ही विचार कर चुका है और प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.14 अपेक्षा करता है कि पत्तन/प्रचालक को बीमा कम्पनी अथवा बीमा निधि में किए गए अंशदान, यदि कोई हो, से क्षति की मरम्मत की लागत वसूल करनी होगी। यदि वीएसपीएल बीमा कम्पनी द्वारा उसके दावे को स्वीकार करने तक आकस्मिक उपाय के रूप में उपयोक्ता से जमानत राशि का प्रस्ताव करता है तो वीएसपीएल द्वारा वापसी की जाती है तो ऐसी प्रतिधारित जमा राशि पर ब्याज देना होगा।	वर्तमान बीमा पॉलिसी अर्थात इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क्स पॉलिसी की शर्तों के अनुसार, रु0 5 लाख से अधिक मूल्य वाले नुकसानों के लिए ही दावा किया जा सकता है। रु0 5 लाख से कम के नुकसान इसमें शामिल नहीं हैं। इसलिए, वीएसपीएल क्राफ्ट/उपस्कर को हुए नुकसान के लिए बीमा, यदि कोई हो, द्वारा प्रतिपूर्ति नहीं किए गए व्यय की देयता की पूर्ति के लिए किरायेदार से जमा राशि रखने के लिए प्रवृत्त है।  इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा किरायेदार को वापस की जाने वाली राशि पर ऐसी वापसी राशियों के लिए यथा सामान्यतः लागू ब्याज देगा।
2.	खंड 2.1.1 - बर्थ किराये की अनुसूची	
	(i). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.10 बर्थ किराया प्रभार का एकल स्लैब विनिर्दिष्ट करता है। मौजूदा एकल टियर दर के स्थान पर दो टियर स्लैबों में प्रस्तावित बर्थ किराया अनुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार	उच्चतर जीआरटी के बड़े/गहरे डुबाव वाले पोतों के लिए जलमार्गों को गहरा करने के लिए निकर्षण हेतु भारी लागत प्रोद्भूत की जा रही है। पोत की केवल इन्हीं श्रेणियों के लिए बर्थ किराया पृथक स्लैब रूप में प्रस्तावित किया गया है। ऐसे बड़े पोत बर्थ के आउटपुट को बढ़ाने में सहयोग करते हैं। इस जीआरटी श्रेणी के लिए बर्थ किराया दर ऐसे

	नहीं पाए गए हैं। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से इस विपथन के कारण स्पष्ट करें।	उच्चतर आउटपुट के कारण बर्थ पर पोत के विराम में समायोजित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है।  इस प्रकार, प्रस्तावित दो स्लैब प्रणाली से यह सुविधा सभी उपयोक्ताओं के लिए आकर्षक होने की संभावना है। संयुक्त उपयोक्ता सुविधा प्राप्तकर्ता के रूप में, वह ऐसे जीआरटी के पोतों के प्रहस्तन में भेदभाव नहीं करता है जोकि आंतरिक हारबर बर्थों में प्रहस्तित किया जा सकता है।																
	(ii). 3000 जीआरटी से अधिक के विदेशगामी पोत के मामले में अमेरिकी डॉलर 0.0020 प्रति जीआरटी के प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने का विस्तृत परिकलन भेजें।	उच्चतर जीआरटी पोतों के लिए बर्थ किराया बर्थ किराये के प्रति टन घटक की वसूली के लिए प्रस्तावित किया गया है।																
	(iii). पोत के झूठे सिग्नल के लिए बर्थ किराये की दंडात्मक दरों की वसूली से संबंधित इस अनुसूची के अधीन सामान्य टिप्पणी सं. 3 संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 से 6.6.3 के अनुसार वीपीटी के दरमान में यथा निर्धारित स्पष्ट करें।	वीपीटी के लाइसेंसधारी के रूप में इसकी पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग में कोई भूमिका नहीं है। यह केवल एक प्रचालक है और सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन पर निर्भर है। पत्तन अपनी प्राथमिकताओं को देखता है और टर्मिनल प्रचालक की कोई चूक नहीं है यदि बर्थ पर पोत को बंधक बनाया जाता है, टर्मिनल प्रचालक को नुकसान नहीं होना चाहिए। अतः इसने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि महापत्तन के भीतर टर्मिनल पर यह शर्त अधिरोपित न की जाए। इसने अपने दरमान से इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया है।																
	(iv). यह शामिल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं. 4 संशोधित करें कि प्रस्तावित टिप्पणी में उल्लिखित अन्य कारणों के अलावा बिजली गुल होने के मामले में भी किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाने चाहिए।	टीएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और दरमान के 2.1.1 में बिन्दु सं. 4 उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।																
3.	अनुसूची 2.1.2 से 2.1.4 – दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार																	
(i).	2001 में वीपीटी के दरमान में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित आउटपुट प्रतिमानक वीएसपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकते। वास्तविक प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर, वीएसपीएल उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर अपने टर्मिनल के लिए लागू आउटपुट प्रतिमानक प्रस्तावित कर सकता है। विकल्पतः जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, यह स्वीकार करते हुए कि आउटपुट प्रतिमानक डायनेमिक प्रकृति के हैं और समय-समय पर समीक्षा किए जाने की जरूरत है, वीपीटी को हमारे सुझाव के अनुसार वीएसपीएल वीपीटी और उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से प्रतिमानक निर्धारित करने के लिए सिद्धांत प्रस्तावित कर सकता है।	टीएमपी द्वारा सही कहा गया है कि आउटपुट प्रतिमानक वीपीटी के दरमान से अंगीकृत किए गए थे। चूंकि वीपीटी को 7 दशकों से ज्यादा का अनुभव हो चुका है, इसलिए वीपीटी द्वारा निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत और प्रारंभिक दरमान के दौरान शामिल किया गया था। परंतु आउटपुट प्रतिमानकों में उल्लिखित कार्गो मदों में से कई पिछले दो वर्षों के प्रचालनों के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित नहीं किए गए थे, कोयला, लौह अयस्क, आदि जैसी कार्गो मदों को छोड़कर।  यह टीएमपी की बातों से सिद्धांततः सहमत है। तथापि, बीएमएचएस जोकि इसके टर्मिनल पर प्रमुख घटक है जो मार्च, 2007 में ही शुरू किया गया था, प्रतिमानक स्थापित करने के लिए इसे कुछ अनुभव की आवश्यकता होगी।  चूंकि, इसने परंपरागत प्रहस्तन में केवल तीन वर्षों का अनुभव और बीएमएचएस में 9 महीनों का अनुभव प्राप्त किया है, इसलिए प्रस्तावित दरमान में आउटपुट प्रतिमानक निर्धारित करना साध्य नहीं है। अतः पर्याप्त अनुभव अर्जित करने के पश्चात, उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार-विमर्श से आउटपुट प्रतिमानक प्रस्तावित किए जाएंगे। उस समय तक, मौजूदा आउटपुट प्रतिमानक जारी रखा जाए।																
(ii).	वीएसपीएल के बर्थ पर कितने पोतों ने अति-विराम किया है, पोतों के अति-विराम की अवधि और पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2004-05 से 2006-07 के लिए वीएसपीएल द्वारा एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराये का विश्लेषण भेजें।	अपेक्षित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पोतों की सं.</th> <th>अति-विराम घंटों की सं.</th> <th>एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>1</td> <td>14</td> <td>₹ 0.50 लाख</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>2</td> <td>40</td> <td>₹ 1.27 लाख</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	पोतों की सं.	अति-विराम घंटों की सं.	एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार	2004-05	1	14	₹ 0.50 लाख	2005-06	शून्य	शून्य	शून्य	2006-07	2	40	₹ 1.27 लाख
वर्ष	पोतों की सं.	अति-विराम घंटों की सं.	एकत्रित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार															
2004-05	1	14	₹ 0.50 लाख															
2005-06	शून्य	शून्य	शून्य															
2006-07	2	40	₹ 1.27 लाख															
(iii).	जब वीएसपीएल पोतों से कुछ निष्पादन आश्वासन की उम्मीद करता है तो प्रचालक की ओर से	महापत्तनों के विपरीत जो भूस्वामी पत्तन हैं जिनके पास विभिन्न प्रचालन एजेंसियों द्वारा दी जाने वाली सभी सेवाएं हैं, वीएसपीएल स्वयं एक																

	कुशलता के रूप में प्रति आश्वासन भी प्रकट किया जाना चाहिए। यदि प्रचालक द्वारा निष्पादन के ऐसे न्यूनतम आश्वस्त स्तरों को पूरा नहीं किया जाता है तो इसे आधार प्रशुल्क में छूट देने के लिए भी तैयार करना चाहिए। यह दोहराया जाता है कि प्रचालक की ओर से कुशलता के रूप में कुछ प्रति निष्पादन आश्वासन दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।	प्रचालन पत्तन है। निष्पादन प्रोत्साहन/हतोत्साहन निर्धारित करने के लिए ज्यादा प्रचालन एजेंसियां नहीं हैं। कुशलता में कमी से राजस्व अर्जन पर सीधा प्रभाव पड़ता है। इसलिए, स्थायी कुशलता अर्जित करने के लिए यह इसका विकल्प होगा। इसके मद्देनजर, जैसे ही प्रचालन एजेंसियों में वृद्धि होती है और उनके बीच प्रतिस्पर्धा लाने के लिए, पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात प्रति-निष्पादन आश्वासन दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।
4.	अनुसूची 2.2. – पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार	
	प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.1.2 विनिर्दिष्ट करता है कि तटीय पोतों के लिए दरों का पुनर्विवरण तटीय पोतों के लिए रियायती दर निर्धारित करते समय दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में रिसोर्टिड न किया जाए। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में इस विशिष्ट खंड के मद्देनजर, तटीय पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में बिना इसे दोहराए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर बनाए रखा जाए।	तटीय पोतों को जल की आपूर्ति के मामले में प्रभारों की यथास्थिति बनाए रखने के लिए टीएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और संशोधित मसौदा दरमान में संशोधित किया गया है।
5.	अनुसूची 3.1 – घाटशुल्क	
	(i). विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए मौजूदा स्तर से घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का वित्तीय प्रभाव बताएं।	यह स्पष्ट किया जाता है कि ज्यादातर उपयोक्ताओं ने घाटशुल्क पर मोलभाव किया है और वीपीटी प्रशुल्क पर घाटशुल्क वसूल करने के लिए मजबूर करता है क्योंकि दरमान अधिकतम दर है। इसलिए, कोयले तथा उर्वरक की घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित कटौती से आय अनुमानों के प्रभावित होने की उम्मीद नहीं है।  घाटशुल्क दर में कटौती कोयले के लिए ₹ 7/- (₹ 33 - ₹ 26) और उर्वरक के लिए ₹ 1.50 (₹ 29 - 27.50) है। तदनुसार, विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए कुल कटौती ₹ 2.38 करोड़ होगी।  वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान अनुमानित कार्गो की अन्य मदों के मामले में घाटशुल्क दर में कोई बदलाव नहीं हुआ है, इसलिए प्रभाव नहीं दिखाया गया है।
	(ii). संशोधित प्रस्तावित दरमान में, वीएसपीएल ने क्र.सं. 12, 13 और 14 के अधीन रसायनों, कच्चे तेल, पीओएल और आरबीडी, पाम तेल, आदि के लिए घाटशुल्क दर शामिल की है। इन कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	इसने अब तक उक्त कार्गो मदें प्रहस्तित नहीं की हैं। व्यापार द्वारा की गई पूछताछों के आधार पर, वीएसपीएल ने भविष्य में इन कार्गो मदों को प्रहस्तन करने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी/अन्य पत्तनों के मौजूदा दरमान के आधार पर घाटशुल्क दरें प्रस्तावित की गई हैं। इन कार्गो मदों के प्रहस्तन में अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, यह घाटशुल्क दर संशोधित करेगा।
	(iii). क्र.सं. 20 में मशीनरी के लिए प्रस्तावित यथामूल्य दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 के मद्देनजर होनी चाहिए। प्रत्येक कार्गो के लिए घाटशुल्क दर यथामूल्य दर प्रस्तावित करने की बजाय प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो के भार और मात्रा के आधार पर प्रस्तावित करें।	टीएमपी का सुझाव लगभग 5 वर्ष के समय में यथामूल्य दरों से दूर रहना है। इस दिशा में, संबंधित के साथ बातचीत शुरू की जाएगी।  यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने का कारण इस श्रेणी के अधीन कार्गो के उच्च मूल्य के मद्देनजर है। इसके अलावा, ये मदें आयात कार्गो होने के नाते, वीएसपीएल इसे निकासित किए जाने तक इसे सुरक्षा कस्टडी में रखते हुए कार्गो की सुरक्षा और सेफ्टी का उत्तरदायित्व समझता है। इस कार्गो के प्रहस्तन में शामिल उच्च जोखिम के मद्देनजर, यथामूल्य दर के आधार पर इसे वसूल करने की पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। किसी मामले में, इन कार्गो मदों की मात्राएं पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान अप्रासंगिक है।
	(iv). मौजूदा एकल दर के विपरीत कार्गो के	अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दरों के दो सैट प्रस्तावित करने के

	एफओबी/सीआईएफ मूल्य के आधार पर अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दरों के दो सैट प्रस्तावित करने के कारण और आधार स्पष्ट करें।	लिए कारण रिवर-सैंड आदि जैसी कम मूल्य की कार्गो मदें हैं जोकि ज्यादा घाटशुल्क वसूल करने से प्रभावित होंगी। इसे ध्यान में रखते हुए, वीपीटी दरमान के अनुसार अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दरों के दो सैट शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।
6.	अनुसूची 3.5 – विलंबशुल्क प्रभार	
	(i). दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट सिद्धांत से लेते हुए प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल करें: “कार्गो पर उस अवधि के लिए विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब वीएसएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपुर्दगी/भरण की स्थिति में नहीं हो।”	टीएमपी का सुझाव स्वीकार किया गया है और यह शर्त संशोधित दरमान में शामिल की गई है।
	(ii). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.6 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त भी शामिल करें: “यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं के किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।”	स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद भूखंड किराये प्रभार्य हैं और केवल ऐसी अवधियों पर वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच यथा सहमत हैं। यदि सहमत पट्टा अवधि के पश्चात भूखंड खाली नहीं किया जाता है तो केवल विलंबशुल्क ही वसूल किया जाता है।  टीएमपी के सुझाव के पीछे का औचित्य स्वीकार किया गया है। स्पष्टता के लिए, निम्नलिखित खंड जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है:- “आयात कार्गो के लिए 3 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 20 दिन की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद भूखंड किराये प्रभार्य हैं। निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण अवधि विशेष रूप से वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत है। यदि सहमत विशिष्ट अवधि के पश्चात प्लॉट खाली नहीं किया जाता है तो विलंबशुल्क वसूल किया जाता है।”
	(iii). (क). प्रस्तावित टिप्पणी से विभिन्न उपयोक्ताओं को प्रशुल्क के लागू करने में अस्थिरता होगी क्योंकि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत भंडारण अवधि मामला-दर-मामला भिन्न होगी। इसकी बजाय टर्मिनल में कार्गो के विराम की लम्बी अवधि के लिए ग्रेडिड आधार पर भंडारण प्रभार निर्धारित करना ज्यादा उपयुक्त होगा।  (ख). अनुवर्ती प्रश्न में दी गई उपर्युक्त टिप्पणी और सुझाव के आलोक में, प्रस्तावित टिप्पणी हटाई जाए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.6 पहले दिए गए सुझाव अनुसार शामिल करें।	(क). भंडारण प्रभार केवल तभी लागू होगा जब क्षेत्र किराया आधार पर पट्टा पर दिया जाता है। अस्थिरता से बचने के लिए टिप्पणी सही की गई है।  (ख). स्वीकार किया गया है और निम्नलिखित टिप्पणी शामिल की गई है:- “यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।”
7.	अनुसूची 3.6 – भंडारण प्रभार	
	विलंबशुल्क प्रभार अंतरण क्षेत्र में कार्गो को रखने के लिए है। जबकि भंडारण प्रभार भांडागार सुविधा के रूप में कार्गो का चट्टा लगाने के लिए आबंटित क्षेत्र के लिए है। इस भेद के मद्देनजर, भंडारण प्रभार की वसूली की इकाई को “प्रति 100 वर्ग मी0” आधार से “प्रति टन आधार” में बदलने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें। संशोधित प्रस्ताव पर जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उन्होंने भी वसूली की दर में प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति उठाई थी। वीएसपीएल वसूली की मौजूदा इकाई को जारी रखने पर विचार कर सकता है। चट्टा क्षेत्र, औसत भंडारण समय और अन्य प्रासंगिक कारकों को विकसित करने के लिए इसके द्वारा किए गए निवेश	टर्मिनल का स्टॉक पाइल क्षेत्र केवल लगभग 55,000 वर्ग मी0 है। सबसिडेंस की हाल ही की घटनाओं के साथ सब-साइल स्थिति बहुत खराब नहीं है, इसलिए भंडारण क्षमता काफी कम हुई है। वीएसपीएल कार्गो को अंतरण क्षेत्र में 3 दिनों से ज्यादा रखने में समर्थ नहीं है। भंडारण अवधि में किसी और विस्तार से बर्थों की उत्पादकता रूक जाएगी और कार्गो की लदाई अथवा उतराई के लिए कोई स्थान नहीं रहेगा जिससे थ्रूपुट और राजस्व प्रभावित होगा। वीपीटी द्वारा टर्मिनल से दूर अतिरिक्त भूमि शीघ्र ही आबंटित किए जाने की संभावना है। विकसित करने पर, इसे भंडारण क्षेत्र माना जा सकता है। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, बर्थों के समीप इस आबंटित भूमि बहुत कम है और बेहतर उत्पादकता के लिए, उतराई के पश्चात तत्काल हटाए जाने की जरूरत है। अतः बैकअप क्षेत्र “अंतरण क्षेत्र” माना जाना चाहिए। अपने कार्गो को लम्बे समय तक रखने से व्यापार को हतोत्साहित करने के लिए और कार्गो को तत्काल हटाने की बजाय इस क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए

	पर विचार करते हुए ग्रेडिड आधार पर दर निर्धारित की जाए।	इकाई प्रति टन आधार पर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। निवेदन है कि वीएसपीएल भांडागार सुविधा नहीं है और किराया आधार पर भूमि को पट्टे पर देने के लिए वास्ट भूमि नहीं है।																				
8.	अनुसूची 3.9 : नौभरण प्रभार																					
	(i). नौभरण प्रभारों की वसूली के एवज़ में प्रदान की गई सेवाओं की सूची उपलब्ध करवाएं।	नौभरण गतिविधि में ऑन-बोर्ड लेबर की तैनाती, गियर सप्लाई की तैनाती, पोक्लेन्स जैसे ऑन-बोर्ड उपस्कर तैनाती, पे-लोडर्स, इल्यूमिनेशन, अवसंरचना, पर्यवेक्षण आदि शामिल हैं।																				
	(ii). विभिन्न घटकों के लिए पृथक नौभरण प्रभारों पर पहुंचने का आधार ऐसी नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में विस्तृत परिकलन के साथ स्पष्ट करें।	(क). विभिन्न घटकों के लिए नौभरण प्रभार स्वाभाविक रूप से कॉम्प्लेक्सिटी और कार्गो की लदाई/उतराई के लिए अपेक्षित प्रयास से भिन्न-भिन्न होगा। इसके अलावा, जो आउटपुट अर्जित किया जा सकता है वह भी तत्संबंधी कार्गो की प्रत्यक्ष विशेषताओं पर निर्भर है। बल्क कार्गो के लिए सबसे महत्वपूर्ण कारक कार्गो के बल्क घनत्व, इसकी नमी, ग्रीन आकार, भार, पोत के होल्डस में प्रयुक्त किए जाने के लिए अपेक्षित उपस्कर, मैनुअल लेबर का मेल, आदि हैं।																				
	(iii). वर्तमान लागत स्तर से नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत में वृद्धि के संदर्भ में, पेट-कोक, केल्सिनाइड पेट-कोक, चूना पत्थर, जिप्सम के मामले में 8.7 प्रतिशत, लौह अयस्क में 66 प्रतिशत, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, फेल्डसफर में 11 प्रतिशत और ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित करने का औचित्य बताएं।	(ख). यह पुनः निवेदन किया गया है कि इस स्थिति में नौभरण गतिविधि के लिए कार्गो-वार वैयक्तिक लागत ब्योरा देना साध्य नहीं है। दरें प्रस्तावित की गई हैं और व्यापार द्वारा स्वीकार की गई हैं। यह उल्लेखनीय है कि यदि दरमान में प्रस्तावित इन दरों पर विचार करने के पश्चात भी, इसे टीएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार यथा अनुमत्त अपेक्षित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ नहीं मिल रहा है। पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, वीएसपीएल शामिल लागत पर विचार करने के पश्चात दरों को संशोधित करेगा। अतः टीएमपी से अनुरोध है कि इससे सहमति प्रदान करें।																				
	(iv). प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर परियोजना कार्गो के संबंध में रु0 175 प्रति टन के प्रस्तावित नौभरण प्रभारों का विस्तृत परिकलन भेजें।	ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, महत्वपूर्ण कारक जो आउटपुट को प्रभावित करेंगे वे कार्गो के आयाम, वैयक्तिक स्लिंग बोझ का इसका भार, शामिल नौचालन कारक, अपेक्षित अतिरिक्त सुरक्षा उपाय और मैनुअल लेबर का मेल है। इनके अलावा, कार्गो का मूल्य भी नौभरण दरों को निर्धारित करता है। यहां लागू किया गया सिद्धांत यह है कि पत्तन प्रचालक केवल ऐसी दरें वसूल कर सकता है जो व्यापार वहन कर सकता है।																				
	(v). सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत लागत के संदर्भ में, सीमेंट क्लंकर, आरबीडी पाम ऑयल (औद्योगिक अनुप्रयोग हेतु) बायो-डीजल के लिए कच्चे माल सहित, अन्य द्रव कार्गो, अवशिष्ट सामान/कार्गो के लिए नए सिरे से प्रस्तावित नौभरण प्रभारों का औचित्य बताएं।	वीएसपीएल ने पूर्वकाल में उक्त कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है। व्यापार द्वारा की गई पूछताछों के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा भविष्य में इन कार्गो का प्रहस्तन करने की उम्मीद है। इन कार्गो के प्रहस्तन में अनुभव प्राप्त करने के पश्चात, वीएसपीएल शामिल लागतों पर विचार करने के पश्चात दरों में संशोधन करेगा।																				
9.	(i). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.8 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जुड़ा होना चाहिए। वीएसपीएल ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखने जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाया है। दिशा-निर्देशों में विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर और प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में पहले से यथा उल्लिखित, वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि वास्तविक प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर नौभरण सेवाएं, हारबर मोबाइल क्रेन सेवाएं, आदि ऑफर करने के लिए उत्पादक पैरामीटर और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए उपयुक्त प्रोत्साहन योजना और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन योजना प्रस्तावित करें।	जब ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थ जुलाई 2004 और सितम्बर 2005 से परंपरागत साधनों के साथ प्रचालन में है, बीएमएचएस केवल मार्च, 2007 में शुरू हुआ था। निष्पादन से संबंधित प्रोत्साहन/हतोत्साहन के टीएमपी दिशा-निर्देश आने वाले समय में कार्यान्वित किए जाएंगे। टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि दरमान के अगले संशोधन में इसे शामिल करने पर सहमति प्रदान करें।  तथापि, वीएसपीएल के लिए बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली हेतु निम्नलिखित सहमति योग्य है:-																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>सं.</th> <th>घटक</th> <th>पद्धति</th> <th>आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>कोकिंग कोयला</td> <td>बीएमएच</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>कोकिंग कोयला</td> <td>परंपरागत</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>भाप कोयला</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>जिप्सम</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>500</td> </tr> </tbody> </table>	सं.	घटक	पद्धति	आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)	1.	कोकिंग कोयला	बीएमएच	600	2.	कोकिंग कोयला	परंपरागत	500	3.	भाप कोयला	केवल परंपरागत	500	4.	जिप्सम	केवल परंपरागत	500
सं.	घटक	पद्धति	आउटपुट प्रतिमानक (टन प्रति घंटे)																			
1.	कोकिंग कोयला	बीएमएच	600																			
2.	कोकिंग कोयला	परंपरागत	500																			
3.	भाप कोयला	केवल परंपरागत	500																			
4.	जिप्सम	केवल परंपरागत	500																			

		<table border="1"> <tr> <td>5.</td> <td>लौह अयस्क</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>उर्वरक</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>बीएफ स्लैग</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क</td> <td>केवल परंपरागत</td> <td>100</td> </tr> </table> <p>टिप्पणी: शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपर्युक्त प्रतिमानक (सं. 1 से 4) अधिकतम 9 प्रतिशत के नमी तत्व वाले कार्गो के लिए है। आउटपुट उसकी नमी के प्रत्येक 1 प्रतिशत की वृद्धि के लिए 50 टन प्रति घंटा तक कम हो जाएगा।</p>	5.	लौह अयस्क	केवल परंपरागत	600	6.	उर्वरक	केवल परंपरागत	300	7.	बीएफ स्लैग	केवल परंपरागत	600	8.	पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क	केवल परंपरागत	100
5.	लौह अयस्क	केवल परंपरागत	600															
6.	उर्वरक	केवल परंपरागत	300															
7.	बीएफ स्लैग	केवल परंपरागत	600															
8.	पोत के गियर सहित ब्रेक बल्क	केवल परंपरागत	100															
	(ii). यह पाया गया है कि जवाब में उल्लिखित आउटपुट प्रतिमानक दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए वर्ष 2001 में वीपीटी के पूर्व-संशोधित दरमान में यथा निर्धारित अधिकांश घटकों के समान है। विभिन्न घटकों के लिए आउटपुट प्रतिमानकों पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित आउटपुट प्रतिमानक संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। यदि ऐसा है तो उपयोक्ताओं के सहमति पत्र की प्रति अंग्रेषित करें।	पहले दिए गए आउटपुट प्रतिमानक पिछले 2 वर्षों के प्रचालन के दौरान अर्जित अनुभव पर आधारित है। परंतु जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, इन कार्गो के प्रहस्तन में कुछ और अधिक अनुभव प्राप्त करने की जरूरत है। उस समय तक, दरमान में मौजूदा प्रतिमानकों के साथ जाने का प्रस्ताव किया गया है।																
	(iii). वीएसपीएल ने जवाब में निर्दिष्ट आउटपुट प्रतिमानकों के आधार पर कोई उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना प्रस्तावित नहीं की है। इसलिए, वीएसपीएल को वास्तविक प्रचालनों में अर्जित अनुभव के आधार पर नौभरण सेवाओं के लिए उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना डिवाइस करने पर विचार करें।	आउटपुट प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना प्रचालन एजेंसियों की संख्या बढ़ने के समय शुरू की जाएगी, उनके बीच प्रतिस्पर्धा उत्पन्न करने के लिए और पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात।																
10.	अनुसूची 4.1 (1.4 टन हारबर मोबाइल क्रेन)																	
	(i). (क). हारबर मोबाइल क्रेन के किराये के लिए रु0 64 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार विस्तृत परिकलन के साथ भेजें।	(क). वीएसपीएल ने 2 सं. हारबर मोबाइल क्रेनें प्राप्त करने के लए लगभग रु0 29 करोड़ की राशि का निवेश किया था। प्रारंभिक पूंजी परिव्यय के अलावा, उपस्कर के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए प्रोद्भूत व्यय भी प्रोद्भूत किया गया है। यह दर पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव के दौरान टीएमपी द्वारा अनुमोदित समग्र लागत आधार पर निर्धारित की गई है और यही दर तीन वर्षों के लिए भी जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।  (ख). सृजित सम्पूर्ण अवसंरचना पर अंतर्निर्भरता के मद्देनजर के आधार ही कीमत लगाया जाना प्रत्येक मद और प्रदत्त सेवाएं संशोधनीय नहीं हैं। इसलिए, जांच तत्काल पड़ोसी, सेवा की कम्पेटिबिलिटी, उच्चतर उत्पादकता के प्रभाव, उपयोक्ता की स्वीकार्यता, और निवेश पर संभावित प्रतिलाभ के साथ प्रतिस्पर्धा होनी चाहिए। लगभग रु0 3.45 करोड़ के पूंजी निवेश के लिए, प्रस्तावित दरमान प्रशुल्क के अनुसार सकल राजस्व आने वाले वर्षों के लिए निर्धारित किया गया है जोकि औसतन रु0 94 करोड़ और उसके बाद संबंधित लागतों के अनुसार, आरओसी टीएमपी द्वारा अनुमत्त 16 प्रतिशत आरओसी के स्थान पर औसतन -6 प्रतिशत परिगणित होता है।																
	(ii). वीएसपीएल ने अनुसूची 3.6 के अधीन मौजूदा टिप्पणी (4) को हटाने का प्रस्ताव किया है। परिणामस्वरूप, इसने घटकवार नौभरण प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है जोकि लागू रु0 70 प्रति टन की प्रचलित समेकित दर के स्थान पर मोबाइल क्रेन के किराए प्रभार संबंधी रु0 64 के	(क). 2005 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में, केवल रु0 6/- प्रति टन का तट लेबर घटक एचएमसी क्रेन किराया प्रभारों के अधीन दिया गया था। इसने उस समय विभिन्न आउटपुट को छोड़ दिया था जोकि मोबाइल हारबर क्रेन की परिगणना में गए हैं।  (ख). संशोधित प्रस्ताव में, इसने इन कारणों से हारबर मोबाइल क्रेन के																

<p>अलावा संशोधित प्रस्तावित दरमान में ₹0 20 से ₹0 175 प्रति टन है। यदि उपयोक्ता मोबाइल क्रेन के किराए के साथ सभी नौभरण सेवाएं प्राप्त करते हैं। इसके अलावा, तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए ₹0 40 प्रति टन के राजस्व का अनुमान लगाया गया है। चूंकि संशोधित दरमान में प्रस्तावित संशोधनों का प्रस्ताव महत्वपूर्ण होगा, इसलिए वीएसपीएल से अनुरोध है कि प्रत्येक प्रस्तावित दरों को तर्कसंगत ठहराने के लिए प्रत्येक प्रशुल्क मद अर्थात् मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार, नौभरण सेवाएं और तट पर प्रचालन के लिए घटकवार लागत ब्योरों का ब्रेकअप भेजें।</p>	<p>उपयोग के अलावा सभी नौभरण सेवाओं के उपभोग के लिए ₹0 6 प्रति टन की अतिरिक्त वसूली निर्धारित करते हुए मौजूदा टिप्पणी 4 को हटाने का प्रस्ताव किया है कि इसने निम्नलिखित इनपुट को छोड़ दिया था जिन्हें प्रारंभिक प्रस्ताव तैयार करते समय हारबर मोबाइल क्रेन की गणना में लिया गया:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1). बहुत ही कुशल प्रचालकों की तैनाती (प्रति पारी प्रति क्रेन में तीन)</li> <li>(2). हर समय निर्माता द्वारा प्रशिक्षित अनुरक्षण दल</li> <li>(3). क्रेन के संचलन, उतराई बिन्दु, हुक पर लगाना और हुक से उतारना का निदेश देने के लिए तट पर सिग्नल मैन।</li> <li>(4). ऑन-बोर्ड टिंडल्स और सिग्नल मैन एवं लेबर।</li> <li>(5). ग्रेबों (25 टन) की भारी बाइट क्षमता के मिलान के लिए कार्गो एकत्र हेतु होल्डस में पे-लोडरों और प्रोकलाइन्स जैसे उपस्कर।</li> <li>(6). जल के उच्च स्तर वाले कार्गो को क्रेटरिंग करने के लिए बॉब क्रेट्स और स्लरी पम्पस।</li> <li>(7). नुकसान और कोंटामिनेशन मुक्त प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए हर समय सर्वेक्षकों की उपस्थिति।</li> </ol> <p>₹0 6/- की दर में उपर्युक्त लागतों का 25 प्रतिशत भी आता है। इसलिए, इस खंड को हटाया गया है। क्रेन के किराया प्रभारों के अलावा प्रत्येक कार्गो के लिए अलग-से वसूल किए जाने के लिए नौभरण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। उपर्युक्त गतिविधियां नौभरण प्रभारों के अधीन शामिल की जानी चाहिए। वित्तीय आंकड़ों को भी तदनुसार अधुनातित किया गया है।</p>								
<p>(iii). उपयोक्ताओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर (i) नौभरण एवं हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) और (ii) नौभरण एवं एचएमसी तथा ऑन-तट सेवाएं प्रदान करने के लिए वृद्धि का प्रभाव दर्शाएं।</p>	<p>प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन के कारण राजस्व पर प्रभाव नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">वर्ष</th> <th style="text-align: left;">राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>₹0 4.14 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>₹0 4.35 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>₹0 4.56 करोड़</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि	2007-08	₹0 4.14 करोड़	2008-09	₹0 4.35 करोड़	2009-10	₹0 4.56 करोड़
वर्ष	राशि								
2007-08	₹0 4.14 करोड़								
2008-09	₹0 4.35 करोड़								
2009-10	₹0 4.56 करोड़								
<p>(iv). वीएसपीएल ने अपने जवाब दिनांक 8 नवम्बर, 2006 में अन्य बातों के अलावा उल्लेख किया है कि अधिकांश कार्गो प्राप्तकर्ता इन क्रेनों का इस्तेमाल नहीं करते हैं। यह प्रस्ताव में कहीं किए गए इसके निवेदन के विपरीत दिखाई देता है जिसमें 80 प्रतिशत कार्गो द्वारा हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करने का अनुमान लगाया गया है। जब इसके अपने निवेदनों के अनुसार 80 प्रतिशत कार्गो प्राप्तकर्ताओं द्वारा हारबर मोबाइल क्रेन की सुविधा प्राप्त करने की उम्मीद की गई है, कृपया स्पष्ट करें कि किस आधार पर इस उपस्कर को विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणाली माना जा सकता है।</p> <p>क्या ये क्रेनें घाट क्रेनें की तरह कार्गो प्रहस्तन सेवा नहीं दे रही है? कृपया औचित्य बताएं कि कैसे इन क्रेनें को विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणाली माना जा सकता है और घाट क्रेनें नहीं माना जा सकता।</p>	<p>(क). हारबर मोबाइल क्रेनें मुख्यतः जलयान से मोबाइल होपर्स तक बल्क कार्गो की उतराई के लिए बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली का हिस्सा है और टीएमपी दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.2 के अनुसार भी बर्थ किराये के अधीन नहीं आते हैं, जोकि स्पष्ट रूप से बताता है कि विशेष प्रयोजन क्रेनें/प्रहस्तन प्रणाली घाट क्रेनें नहीं मानी जाएंगी।</p> <p>(ख). वीएसपीएल अपने टर्मिनल में अभियांत्रिक कार्गो प्रहस्तन प्रचालन उपलब्ध करवाने के लिए प्रवृत्त है, इसलिए, इसने परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडरों के स्थान पर बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली के अभिन्न हिस्से के रूप में हारबर मोबाइल क्रेनें प्राप्त की थीं। इस प्रकार, एचएमसी विशेष प्रयोजन क्रेनें हैं।</p> <p>(ग). ये हारबर मोबाइल क्रेनें घाट से जुड़ी हुई नहीं हैं। वैसे इन्हें घाट क्रेनें के बराबर नहीं माना जा सकता। एक बार पुनः निवेदन किया गया है कि हारबर मोबाइल क्रेनें संचलन प्रकृति की हैं और टर्मिनल में कहीं भी प्रचालित की जा सकती हैं, और ये क्रेनें मुख्यतः बल्क मेटेरियल प्रहस्तन प्रणाली का हिस्सा होने के लिए प्रवृत्त हैं। टीएमपी के संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार इन क्रेनें की गणना विशेष प्रयोजन क्रेनें/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में की जाती है।</p> <p>(घ). एचएमसी द्वारा किए जाने के लिए संभावित लगभग 80 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन में से, कुल प्रहस्तन का 60 प्रतिशत बल्क मेटेरियल हैंडलिंग प्रणाली के माध्यम से है और लगभग 20 प्रतिशत एचएमसी का उपयोग करने के लिए है। यह कम हो जाएगा यदि इस सुविधा के लिए</p>								

		आने वाले अन्य पोत भी अपना गियर इस्तेमाल करते हैं, हैंडीमेक्स पोतों के ज्यादातर के लिए सामान्यतः लागू मामला। अतः प्रत्येक औचित्य इन एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रनों/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में गणना के लिए कहता है। इसलिए, यह सही और औचित्यपरक नहीं है कि इन प्रभारों को बर्थ किराये के साथ जोड़ा जाए, जोकि केवल घाट क्रनों के मामले में लागू है।
11.	अनुसूची 4.2 : धूल निवारण प्रणाली प्रभार	
	(i). वीएसपीएल द्वारा यह सेवा प्रदान करने की लागत की संदर्भ में धूल निवारण प्रणाली प्रभारों के रूप में ₹0 1.50 प्रति टन की प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं। वह, यह दर वीपीटी के दरमान में निर्धारित की गई है, अपने दरमान में ये दरें प्रस्तावित करने का कारण नहीं हो सकता।	यह दोहराया गया है कि वीएसपीएल ने धूल निवारण उपस्कर के लिए ₹0 2.46 करोड़ की राशि का निवेश किया है, जोकि आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के अनुसार अनिवार्य है। प्रारंभिक पूंजी परिव्यय के अलावा, प्रणाली के नियमित रखरखाव, जल छिड़काव प्रभारों, बिजली, मैनुअल पर्यवेक्षण, उपरिव्ययों, आदि के लिए व्यय किए जाने हैं। यह दर समग्र लागत पर निर्धारित की गई है और यह वीपीटी दरमान के अनुसार है।
	(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार शामिल किए जाने के कारण स्पष्ट करें। ब्रेक बल्क कार्गो के धूल निवारण के लिए 0.50 पैसे प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार भी स्पष्ट करें।	प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए लागत पत्रक संलग्न किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि धूल निवारण प्रभारों की औसत प्रति टन लागत ₹0 1.77 आती है जबकि वीएसपीएल ने वीपीटी के दरमान में निर्धारित दर के अनुसार ₹0 1.50 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है।  0.50 पैसे प्रति टन की दर से ब्रेक बल्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार शामिल किए जाने का कारण वीपीटी दरमान के अनुसार होना है।
	(iii). कार्गो मर्दे जो धूल निवारण सेवाएं ऑफर की जाएंगी और प्रस्तावित प्रभार अदा करने के लिए प्रभार्य है, प्रस्तावित दरमान में स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करें।	सभी शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो को जल छिड़काव सेवाएं प्रदान की जाएंगे। विशेष रूप से उर्वरकों, यूरिया आदि जैसे कार्गो को जल छिड़काव की आवश्यकता नहीं होती है।
	(iv). कारण बताएं कि इस प्रभार को प्रासंगिक कार्गो की घाटशुल्क दर के साथ क्यों नहीं जोड़ा जाना चाहिए।	जल छिड़काव प्रणाली आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के प्रतिमानकों के अनुसार धूल निवारण के लिए शुरू की गई है। यह प्रदूषण प्रतिमानकों के सांविधिक दायित्वों को पूरा करने के लिए प्रोद्भूत पृथक लागत है। इसलिए, इसे अलग से वसूल किए जाने की जरूरत है और घाटशुल्क के साथ नहीं जोड़ा जाना चाहिए। वीपीटी ने भी इसे घाटशुल्क में नहीं जोड़ा है।
12.	अनुसूची 4.3 : भारतोलन प्रभार	
	(i). निवेश, प्रचालन की लागत आदि के संदर्भ में 80 टन और 120 टन भारतोलन के मामले में क्रमशः ₹0 5 प्रति टन और ₹0 3 प्रति टन के प्रस्तावित भारतोलन प्रभार पर पहुंचने का विस्तृत परिकलन भेजें।	वीएसपीएल ने 80 टन इलैक्ट्रिक सड़क धर्मकांटा और 120 टन चालित धर्मकांटा प्राप्त करने में क्रमशः ₹0 17 लाख और ₹0 30 लाख की राशि का निवेश किया है। उपर्युक्त के अलावा, जनशक्ति लागत, अनुरक्षण लागत और उपरिव्यय आदि नियमित आधार पर प्रोद्भूत किए जाते हैं। इसलिए, ये दरें तदनुसार समग्र लागत आधार पर निर्धारित की गई हैं। वास्तव में, वीपीटी में तुलनीय दरें बहुत ज्यादा हैं।
	(ii). वीपीटी के दरमान में निर्धारित भारतोलन प्रभार वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित ₹0 3 प्रति टन और ₹0 5 प्रति टन के स्थान पर ₹0 11.50 से ₹0 23.00 प्रति ट्रक/ट्रेलर है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा दिया गया यह बयान कि भारतोलन प्रभार के लिए वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरें प्रस्तावित दरों से अधिक हैं, सही नहीं है।	नोट किया गया।
	(iii). वीएसपीएल ने प्रस्तावित भारतोलन प्रभार को सही ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे हैं और इसलिए इस संबंध में हमारा प्रश्न दोहराया गया है।	भारतोलन सेवा ग्राहक के अनुरोध और अपेक्षा पर वैकल्पिक सेवा के रूप में प्रदान की गई है, इसलिए, यह सेवा प्राप्त करने वालों की संख्या का सही अनुमान लगाना संभव नहीं है जिससे वास्तविक लागत पर पहुंचा जा सके। इसलिए, समग्र आधार पर प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, इन दरों पर विचार करने के पश्चात भी, वीएसपीएल अपेक्षित आरओसीई प्राप्त नहीं कर रहा है।
	(iv). अधिकांश अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर भारतोलन प्रभार 'प्रति ट्रक'/'प्रति ट्रेलर' आधार पर	टीएमपी के ध्यान में यह लाया जाता है कि कुछ पत्तन ट्रक/ट्रेलर आधार की बजाय केवल प्रति टन आधार पर आधारित भारतोलन प्रभार

	निर्धारित किया गया है न कि टनभार आधार पर। अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर प्रचलित इस स्थिति के आलोक में, ट्रक/ट्रेलर द्वारा वहन किए गए टनभार के आधार पर भारतोलन प्रभार प्रस्तावित करने के आधार और कारणों का औचित्य बताएं। वीएसपीएल को यह प्रशुल्क मद 'प्रति ट्रक'/'प्रति ट्रेलर' आधार पर प्रस्तावित करने पर विचार करना चाहिए।	वसूल कर रहे हैं। इसलिए, वीएसपीएल भी प्रति टन आधार पर भारतोलन प्रभार प्रस्तावित करना चाहेगा।
13.	अनुसूची 4.4. : बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली	
	(i). अभियंत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु0 189 प्रति टन की समेकित दर में शामिल किए गए प्रत्येक तत्व का विस्तृत परिकलन भेजें।	<p>बीएमएचएस की प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए, विकसित सुविधाओं की वार्षिक लागत और बीएमएचएस के माध्यम से ईक्यू-8 बर्थ पर कोयला आयातों की संभावित मात्राओं पर विचार किया गया है। इसने इस संबंध में विस्तृत परिकलन भेजा है। यह दर रु0 254 करोड़ के पूंजी निवेश और प्रचालन, अनुरक्षण के लिए संलिप्त लागत और सामान्य उपरिव्ययों पर विचार करने के पश्चात निर्धारित की गई है। इसने बीएमएचएस के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन के सम्पूर्ण प्रचालकों को भी स्पष्ट किया है।</p> <p>(ख). यह पहली बार है जब बीएमएचएस का प्रयोग करते हुए अभियंत्रिकृत प्रणाली के माध्यम से प्रचालन किए जाते हैं। लागतों और किए जाने वाले व्यय की विवीक्षाएं उपयुक्त पोतों के प्रहस्तन के पश्चात कुछ समय अवधि के बाद ही बेहतर पता चलेंगी। जब प्रमुख घटकों के लिए ब्रेकअप लागतें प्रस्तावित दरमान में दर्शाई गई हैं, यह आशय नहीं है कि एचएमसी और धर्मकांटा प्रभारों को छोड़कर अलग से इन घटकों के लिए वसूली की जाए।</p> <p>(ग). बीएमएचएस के अधीन सभी गतिविधियां चलाने के लिए समेकित दर रु0 180/- पीएमटी पर प्रस्तावित की गई है।</p> <p>(घ). उपयोक्ताओं के लिए कुछ प्रोत्साहन हैं:-</p> <p>(1). बीएमएच न्यूनतम/अमेरिकी डॉलर प्रति टन के विचारणीय मालभाड़े का लाभ देने वाले गियर पोतों की तुलना में बिना गियर के पैनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित किया गया है जोकि उपयोक्ताओं के लिए भारी लाभ है। केवल मालभाड़ा लाभ ही उपयोक्ताओं के लिए बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली की पूर्ण लागत की क्षतिपूर्ति करेगा।</p> <p>(2). मालभाड़ा लाभ के अलावा, शुष्क बल्क कार्गो के लिए, कार्गो नुकसान 0.5 प्रतिशत तक सीमित है।</p> <p>(3). स्टेकिंग लाइन और हारबर मोबाइल क्रेन के मेल से उतराई दर 700 टन प्रति घंटा की दर से है।</p> <p>(4). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के साथ समेकित कोकिंग कोयले के लिए अभियंत्रिकृत कार्गो नमूना एकत्र सुविधा उपयोक्ताओं को रैंडम आधार पर कार्गो की गुणवत्ता निर्धारित करने में मदद करती है।</p> <p>(5). वैगन लोडर और एक्सकवेटर्स के साथ रिक्लेमर प्रणाली 3 घंटों में 1 रैंक की लदाई दर अर्जित करती है जो उपयोक्ताओं को 5 प्रतिशत मालभाड़ा लाभ अर्जित करने में मदद करेगी।</p> <p>(6). ऑनलाइन बेल्ट भार मान लदे वैगनों को उनकी पूर्ण क्षमता लदाई अधीन अथवा अति लदाई को समाप्त करते हुए।</p>
	(ii). यदि इन सेवाओं को आउटसोर्स करने का प्रस्ताव किया जाता है तो कृपया ये सेवाएं प्रदान करने के लिए ठेकेदारों को दिए गए ठेकों के रूप में दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रस्तावित दरें प्रमाणित करें।	अभी तक केवल बीएमएच प्रणाली का प्रचालन और अनुरक्षण कार्य ठेकेदार को सौंपा गया है। करार की प्रति भेजी गई है।

6.2. जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल ने अपने जवाब के साथ संशोधित लागत विवरण भेजे हैं। संशोधित लागत विवरण वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके जून, 2007 के प्रस्ताव में अनुमानित 90 प्रतिशत के औसत निवल घाटे के स्थान पर उन वर्षों के लिए 89 प्रतिशत की औसत निवल घाटा स्थिति दर्शाता है।

7.1. वीपीटी से भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
(i).	वीएसपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों की उपयुक्तता पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें। मार्च, 2007 से बल्क प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने से वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले अतिरिक्त यातायात का रफ संकेत भी निर्दिष्ट करें।	निजी पक्ष द्वारा यातायात अनुमानों को पूरा करना कम लागत पर कुशल सेवाएं ऑफर करते हुए, अपने सेवाओं के विपणन की योग्यता आदि द्वारा व्यापार आकर्षित करने की इसकी योग्यता पर निर्भर करता है। लौह अयस्क, बीएफ स्लैग, उर्वरकों, जिप्सम/चूना पत्थर और अन्य का अनुमानित यातायात सही है। तथापि, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 30 लाख टन, 31.50 लाख टन और 33 लाख टन पर कोयले का यातायात अनुमान ज्यादा है। इसकी राय है कि वीएसपीएल को उपलब्ध बैकअप क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए इस अवधि के दौरान अधिकतम 20 लाख टन प्रहस्तित किया जा सकता है।
(ii).	बर्थ किराया आय के अनुमानन के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित औसत उतराई दर और औसत जलयान आकार की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें। बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने से संभावित औसत उतराई दर भी निर्दिष्ट करें।	सभी बल्क कार्गो पोतों के लिए 12000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन की औसत उतराई दर हैंडिमेक्स पोतों के मामले में सही है। वर्तमान में, वीएसपीएल पैनामेक्स पोतों का प्रहस्तन भी कर रहा है। उस मामले में, उतराई दर 15000 से 18000 टन प्रतिदिन तक बढ़ सकती है।
(iii).	(क). लाइसेंस करार के खंड 3.9. (ग) के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि वह प्रवेश चैनल और इसके समीप 10.70 मीटर डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण उपलब्ध करवाए। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट करें कि एलए के इस विशिष्ट प्रावधान के मद्देनजर, इस मद को वीएसपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में कैसे सुविचारित किया जा सकता है।	खंड 3.9 (ग) (i) (ख) में यथा उल्लिखित, प्रवेश चैनल का 10.70 मीटर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, इसके व्यय को मै0 विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।  बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप अनुरक्षण निकर्षण के संबंध में, खंड 3.9 (ग) (i) (घ) और (ड.) के बीच अस्थिरता के मद्देनजर, बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप 50 मी0 तक 10.7 मी0 पर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा नहीं किया जा रहा है और यह स्वयं वीएसपीएल द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, इससे संबंधित व्यय को मै0 विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में मद लागत के रूप में सुविचारित किया जा सकता है।
	(ख). यदि डुबाव 10.70 मीटर से अधिक अर्जित किया जाता है तो स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी के बर्थों पर आने वाले कोई पोत संवर्धित डुबाव से होने वाले लाभ से वंचित होगी।  यदि वीपीटी के बर्थों पर आने वाले पोतों के भी वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के कारण संवर्धित डुबाव के लाभ से वंचित होने की संभावना है तो सूचित करें कि क्या वीपीएस और वीएसपीएल ने अनुरक्षण निकर्षण लागत की हिस्सेदारी के बारे में कोई चर्चा की थी।	(ख). लाइसेंस करार भविष्य में 12.5 मी0 तक निकर्षण के प्रावधान के साथ 10.7 मी0 निकर्षित डुबाव तक अनुरक्षण निकर्षण किया जाना परिकल्पित करता है। लाइसेंसधारी ने विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से अनुरोध किया था कि उसे पेनामेक्स पोतों को अपने बर्थों पर लाने के लिए प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और ईक्यू 8 और ईक्यू 9 को जाने वाले जलमार्गों को अपने जोखिम और लागत पर 13.5 मी0 निकर्षित गहराई तक गहरा और चौड़ा करने की अनुमति दी जाए। सरकार के अनुमोदन से, मै0 वीएसपीएल और वीपीटी के बीच समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया गया था जोकि पृथक और भिन्न है तथा वीपीटी और मै0 वीएसपीएल के बीच मौजूदा अन्य मामलों/करारों से संबंधित नहीं है। वीएसएल के साथ हुए एमओयू के अनुसार, संवर्धित डुबाव पोतों को व्यवस्थित करने के लिए भारी निकर्षण के अधीन गहराई कार्य मै0 वीएसपीएल द्वारा अपनी लागत, जोखिम और जिम्मेदारी पर किया जाएगा और वीएसपीएल इस निवेश को लाइसेंस करार के अधीन व्यय रूप में विचार नहीं करेगा और इसके लिए कोई क्षतिपूर्ति और संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। उसके पश्चात, अनुरक्षण निकर्षण बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप छोड़कर वीपीटी द्वारा किया जाएगा।
	(ग). वीएसपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानित निकर्षण की उपयुक्तता दर्शाएं। चूंकि वीपीटी भी	वीपीटी द्वारा करवाए गए कार्य की निकर्षण लागत प्रति घन मी0 लगभग रु0 146.51 प्रति घन मीटर है।

	निकर्षण ठेकेदारों को नियुक्त करता है, इसलिए वीपीटी द्वारा प्रोद्भूत निकर्षण लागत/घन मी0 भेजें।	
(iv).	पुष्टि करें कि वीएसपीएल द्वारा देय पट्टा किरायों का अनुमानन वीपीटी के दरमान में निर्धारित पट्टा किराये और एलए की शर्तों के भी अनुसार है। वीएसपीएल को पट्टे पर दी गई भूमि पर लागू सही पट्टा किराये भेजें।	वर्ष 2006-07 (वीपीटी दरमान के खंड 6 (2) के अनुसार) से वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक पट्टा किराये रु0 58.41 लाख परिगणित होते हैं।
(v).	लाइसेंस करार का परिशिष्ट 14 प्रथम दो वर्षों (अर्थात् 2004-05 और 2005-06) में रु0 145 करोड़, तीसरे वर्ष अर्थात् 2006-07 में अतिरिक्त निवेश रु0 30 करोड़ और 4थे से 6वें वर्ष (अर्थात् 2007-08 से 2009-10) में और रु0 30 करोड़ का निवेश परिकल्पित करता है। इसके विपरीत, वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 के अंत में रु0 224.2 करोड़ का सकल प्रखंड और वर्ष 2006-07 में रु0 112.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश और 2006-07 में रु0 5.07 करोड़ का अनुमान लगाया है। वर्ष 2006-07 तक वीएसपीएल द्वारा किया गया निवेश और वर्ष 2007-08 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन वीएसएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार प्रतीत नहीं होता है। टिप्पणी करें।	लाइसेंस करार के परिशिष्ट 14 पर लाइसेंसधारी द्वारा दी गई वर्ष-वार निवेश योजना केवल अनुमानित है और उनके द्वारा योजनाबद्ध प्राथमिक वर्ष-वार निवेश है और बृहत्तः लाइसेंस करार के खंड 3.9 (क) (i) (छ) के अनुसार वर्ष-वार निवेश यायेजना द्वारा अबाइड होगी। उसमें लाइसेंसधारी ने निर्दिष्ट किया है कि प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के प्रकार और मात्राओं पर निर्भर करते हुए अतिरिक्त निवेश किया जाएगा। वर्ष 2005-06 तक रु0 214.20 करोड़ का निवेश बृहत्तः लाइसेंसधारी द्वारा योजनाबद्ध निवेश योजना के अनुसरण में है। लाइसेंसधारी द्वारा वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित रु0 212.79 करोड़ का अतिरिक्त निवेश इस कारण के मददेनजर ज्यादा प्रतीत होता है कि गहरा करने के लिए भारी निकर्षण संबंधी लागत वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार वीएसपीएल द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए।
(vi).	प्रचालक द्वारा किए गए निवेशों और प्रचालनों के लिए तैनात किए गए उपस्कर पर विचार करते हुए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मौजूदा निर्धारित क्षमता दर्शाएं। बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के निर्माण के लिए वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए प्रचालक की मूल्यांकित क्षमता दर्शाएं।	उपलब्ध सुविधा और बैकअप स्थान के आधार पर दो बर्थों की संयुक्त क्षमता, वीपीटी की गणनाओं के अनुसार 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर मूल्यांकित की गई है।
(vii).	(क). पुष्टि करें कि राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का अनुमानन एलए की शर्तों के अनुसार है।	राजस्व हिस्सेदारी भुगतान अनुमानन इसपर विचार करते हुए किए गए थे कि रॉयल्टी केवल घाटशुल्क और बर्थ किराये पर देय हैं। वीपीटी का यह दावा है कि रॉयल्टी प्रहस्तन प्रभारों पर भी देय होनी चाहिए क्योंकि 104 मी0ट0 हारबर मोबाइल क्रेनों से प्रहस्तन प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल किए जाएंगे और बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के लिए प्रभार घाटशुल्क में समेकित प्रभार रूप में शामिल किए जाने हैं। अतः किए जाने वाले रॉयल्टी भुगतान वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रु0 14.19 करोड़, रु0 14.90 करोड़ और रु0 15.64 करोड़ है।
	(ख). लाइसेंस करार का खंड 5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष रॉयल्टी लाइसेंसदाता को अदा करेगा। सकल राजस्व की परिभाषा लाइसेंस करार में विशेष रूप से परिभाषित नहीं की गई है। सामान्य शब्दों में, सकल राजस्व अर्थात् अर्जित कुल राजस्व। इस स्थिति के मददेनजर, स्पष्ट करें कि किस आधार पर सकल राजस्व राजस्व हिस्से के परिकलन के लिए बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभार से अर्जित राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है जब वीएसपीएल अपने दरमान में निर्धारित विभिन्न अन्य प्रशुल्क मदों से राजस्व अर्जित करता है। यह भी स्पष्ट करें कि	मूल बोली दस्तावेज जनवरी 1999 में जारी किया गया था। तत्पश्चात, बोली दस्तावेज आईडीएफसी द्वारा जारी किए और मंत्रालय द्वारा पत्र दिनांक 28-03-2000 द्वारा संप्रेषित मॉडल बोली दस्तावेज के आधार पर संशोधित किया गया था।  वर्ष 2000 में हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में सकल राजस्व विशेष रूप से परिभाषित नहीं किया गया है परंतु जनवरी 1999 में जारी किए गए मूल बोली दस्तावेज में, यह उल्लिखित किया गया था कि बोलीदाता रॉयल्टी कार्गो की प्रति टन दर उद्धरित करेगा और टर्मिनल/बर्थ में सकल वार्षिक टर्नओवर के प्रतिशत रूप में भी उद्धरित करेगा।  सकल वार्षिक टर्नओवर बर्थ पर प्रहस्तित जलयानों/कार्गो के लिए बर्थ के उपयोक्ताओं से लाइसेंसधारी द्वारा एकत्रित बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभारों का जोड़ है, परंतु इस शर्त के अधीन कि रॉयल्टी बिना इस बात

<p>क्या सकल राजस्व परिकलित करने की इस व्यवस्था के लिए सरकार का विशिष्ट अनुमोदन है।</p>	<p>पर ध्यान दिए बर्थ पर न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए देय है कि यह थ्रुपुट अर्जित किया जाता है अथवा नहीं।</p> <p>संशोधित बोली दस्तावेज की प्राप्ति पर, मूल दस्तावेज (जनवरी 1999) में यथा निर्दिष्ट बर्थ किराये और कार्गो घाटशुल्क के राशि जोड़ रूप में सकल राजस्व की परिभाषा की पुष्टि करने के लिए बोलीदाता द्वारा संदर्भ दिया गया था और वीपीटी द्वारा पुष्टि की गई थी कि टर्मिनल पर अर्जित सकल राजस्व बर्थ किराया प्रभारों और कार्गो घाटशुल्क को शामिल करने के लिए है।</p> <p>वीपीटी दरमान में, बर्थ किराया प्रभारों में क्रेन किराया प्रभार और घाटशुल्क में अभियांत्रिक प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रभार शामिल है। वीपीटी दरमान दिशा-निर्देश के रूप में बोली दस्तावेज के साथ उपलब्ध करवाया गया था। इस प्रकार, बोली लगाए जाने के समय बोलीदाता को इसकी जानकारी थी और वीएसपीएल यह बहाना नहीं बना सकता है कि क्रेन किराया प्रभार बर्थ किराये प्रभारों में शामिल नहीं किए जाने चाहिए। वीपीटी और वीएसएल के बीच पट्टा करार, जिसमें सकल राजस्व संबंधी वीपीटी का स्पष्टीकरण शामिल है, को सरकार का अनुमोदन प्राप्त है।</p>
<p>(ग). प्रशुल्क दिशा-निर्देश उन बीओटी मामलों में भुस्वामी पत्तन को निजी प्रचालक द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में अनुमति प्रदान करते हैं जहां बोली लगाने की प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी। इस संबंध में, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा प्रासंगिक दस्तावेज के सार के साथ भेजा जाए। वह सही तारीख भी बताएं जब इस मामले में बोली लगाने की प्रक्रिया को अंतिम रूप दिया गया था।</p>	<p>अगले उच्चतम बोलीदाता मै0 साउथ इंडिया कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा जमा किए गए कीमत प्रस्ताव की प्रति भेजी गई है जोकि सकल राजस्व का 12.811 प्रतिशत रॉयल्टी उद्धरित करती है।</p>

7.2. उपर्युक्त के अलावा, टीएएमपी को अनुमोदन और अधिसूचना के लिए प्रस्तुत किए गए मै0 वीएसपीएल के प्रस्ताव दरमान पर वीपीटी की टिप्पणियां निम्नलिखित हैं:-

- (i). यह देखा गया है कि मै0 वीएसपीएल कार्गो प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों की अलग-से वसूली के लिए प्रवृत्त है, लाभ लेते हुए घाटशुल्क प्रभारों से विधिवत् असंबद्धता करते हुए कि घाटशुल्क से इतर प्रभार रॉयल्टी भुगतान के लिए सुविचारित नहीं किए जा रहे हैं। निदेशन समूह की सिफारिश के अनुसार, पत्तन प्रक्रियाओं के साधारणीकरण और युक्तिकरण (पैरा 3.3.14), निम्नलिखित प्रभार घाटशुल्क के साथ सम्मिलित किए जाएं अर्थात् -
  - (क). सुपुर्दगी प्रभार (ख). लदाई/उतराई प्रभार (ग). रि-स्टेकिंग प्रभार (घ). रिमोवेबल प्रभार (ङ). भारतोलन और मापन प्रभार। अतः बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन मद घ (घ) के स्थान पर प्रस्तावित प्रभारों को घाटशुल्क में आमेलित किए जाने की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में, यदि ऐसी सुविधा किन्हीं कार्गो द्वारा उपयोग नहीं की जाती है, रियायत निर्धारित की जानी चाहिए।
- (ii). वीपीटी के दरमान में, अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लौह अयस्क हेतु घाटशुल्क में टिपलिंग और स्टेकिंग, रेलवे घाटशुल्क तथा प्रहस्तन प्रभार, आदि शामिल हैं। मैनुअल प्रहस्तन के लिए, पृथक घाटशुल्क निर्धारित किया गया है। वीएसपीएल मामले में यथा अन्यथा यही सिद्धांत लागू किया जाना चाहिए जहां यह ऐसी पृथक वसूलियों पर रॉयल्टी प्राप्त करना वंचित रहेगा।
- (iii). रु0 64/- प्रति टन अथवा उसका भाग न्यूनतम रु0 320000/- की दर से 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन की तैनाती के लिए दर पहले प्रस्तुत किए गए बर्थ किराया प्रभारों में शामिल की जाए।
- (iv). बर्थ किराये की तीन टियर स्लैब दरें टीएएमपी द्वारा वीपीटी को सुझाए गए पैटर्न के समान निर्धारित की जाएं।

8.1. वीएसपीएल ने, तत्पश्चात्, हमारे अनुरोध पर वर्ष 2007-08 के लिए लागत स्थिति को वास्तविक से अधुनातित किया था। परिणामस्वरूप, इसने 2008-09 और 2009-10 के अनुमानों को संशोधित किया है और वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान भी भेजे हैं।

8.2. वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों के अनुसार लागत स्थिति वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए ₹0 14402.53 लाख का कुल घाटा दर्शाती है। यह तीन वर्षों के लिए अनुमानित आय पर औसतन 98 प्रतिशत का घाटा परिगणित करता है।

8.3. वीएसपीएल ने बताया है कि दरमान को संशोधित नहीं किए जाने के कारण उसे भारी नुकसान हो रहे हैं। इसने वर्ष 2005-06 में ₹0 11.28 करोड़, 2006-07 में ₹0 7.03 करोड़, 2006-07 में ₹0 12.44 करोड़ और 2007-08 में ₹0 16.99 करोड़ का निवल घाटा प्रतिवेदित किया है। वीएसपीएल ने सूचित किया है कि इसने प्रस्तावित दरमान अंगीकृत किया है क्योंकि यह वीपीटी के साथ समानता सुनिश्चित करने के लिए और व्यापार द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार मौजूदा दरमान की तुलना में अधोगामी संशोधन के लिए है। इसने आगे फिर अनुरोध किया था कि प्रस्तावित दरमान पर भी उसे आरओसीई का 16 प्रतिशत अर्जित नहीं हुआ है।

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव का पॉवर-प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल को भविष्य अवधि के लिए अधुनातित अनुमानों के साथ अप्रैल-दिसम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन भेजने की सलाह दी गई थी।

9.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीएसपीएल ने अप्रैल से दिसम्बर 2008 तक वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन के आधार पर अधुनातित लागत विवरण पत्र दिनांक 29 जनवरी 2009 द्वारा भेजे थे। परिणामस्वरूप, वीएसपीएल ने वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानों को संशोधित किया है। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	इसके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 29 जनवरी 2009 के अनुसार स्थिति		
		2008-09 (अनुमान)	2009-10 (अनुमान)	2010-11 (अनुमान)
1.	अनुमानित यातायात मिलियन मीट्रिक टनों (एमएमटी) में	4.45 एमएमटी	4.94 एमएमटी	5.19 एमएमटी
2.	प्रचालन आय	4673.62	5201.90	5461.99
3.	कुल लागत मूल्यहास सहित	5305.50	5383.14	5211.65
4.	एफएमआई घटाव एफएमई	2.00	2.00	2.00
5.	अधिशेष/घाटा (2-3+4)	(629.89)	(179.24)	252.34
6.	नियोजित पूंजी	24765.74	28472.79	27044.28
7.	16% आरओसीई	3962.52	4555.65	4327.08
8.	निवल घाटा (5+7)	(4592.41)	(4734.89)	(4074.75)
9.	निवल घाटा प्रचालन लागत के % रूप में	(-98%)	(-91%)	(-75%)
10.	औसत निवल घाटा	88%		

इसने बताया है कि 31 दिसम्बर 2008 तक की अवधि के लिए कुल संचालित नुकसान बढ़कर ₹0 50.61 करोड़ हो गया है।

10. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियां 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।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के नाम में दाखिल किया गया था। दरमान की समीक्षा के लिए मौजूदा प्रस्ताव विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के नाम में दाखिल किया गया है। समर्थन में, रजिस्ट्रार ऑफ कम्पनीज द्वारा जारी किए गए कम्पनी के नाम में परिवर्तन संबंधी प्रमाणपत्र दिनांक 24 मार्च, 2004 की प्रति भेजी गई है। निकर्षण कार्य के लिए वर्ष 2006 में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन भी नई

कम्पनी अर्थात विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के नाम में है। यह प्राधिकरण वीएसपीएल द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार पुनःनामित कम्पनी के लिए संशोधन दरमान निर्धारित करने की कार्यवाही शुरू करता है।

- (ii). जून 2007 में वीएसपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानों पर आधारित था। तत्पश्चात, हमारी सलाह पर, लागत विवरण वर्ष 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए वास्तविकताओं के साथ अधुनातित किए गए थे। परिणामस्वरूप, पिछले वर्षों के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी संशोधित किए गए हैं।

इस विश्लेषण में वीएसपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव दिनांक 30 जून, 2007 और इसके द्वारा 29 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के साथ वीएसपीएल द्वारा बाद में किए गए निवेदनों पर विचार किया गया है।

- (iii). वित्तीय वर्ष 2004-05 (आठ माह), 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक प्रहस्तित यातायात 1.06 एमएमटी, 4.20 एमएमटी और 5.24 एमएमटी के अनुमानित यातायात, जिसके आधार पर प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, के विपरीत 0.83 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) 1.59 एमएमटी और 2.37 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है। यातायात में कमी के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए प्रमुख कारणों में से एक ईक्यू-8 में कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं का कम उपयोग होना है जब उस बर्थ पर बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) संस्थापित की जा रही थी। बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) जनवरी, 2007 में शुरू की बताई गई है।

वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3.88 एमएमटी है और वर्ष 2008-09 के लिए दिसम्बर तक यह 3.76 एमएमटी पर प्रतिवेदित किया गया है। वीएसपीएल ने, तत्पश्चात, वर्ष 2008-09 के प्रथम नौ महीनों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर 29 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए यातायात अनुमान अधुनातित कर 4.45 एमएमटी, 4.942 एमएमटी और 5.189 एमएमटी किया है। कुल अनुमान में शामिल कोकिंग कोयले के संशोधित यातायात अनुमान भी तदनुसारी अवधि के लिए क्रमशः 2.60 एमएमटी, 3.0 एमएमटी और 3.15 एमएमटी में संशोधित किया गया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मात्रा में समग्र वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2009-10 के लिए 11 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए 5 प्रतिशत है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीएसपीएल द्वारा भेजे गए संशोधित यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है। वैधता अवधि के समाप्त होने के पश्चात किए जाने वाले प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लेखांकित किया जाएगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एक निजी कंटेनर टर्मिनल के मामले में प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता देने के लिए उन्नत दृष्टिकोण अपनाया था। इस दृष्टिकोण में, प्रशुल्क टर्मिनल की मानक क्षमता की समकक्ष मात्राओं 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। हालांकि प्रशुल्क निर्धारण मानक क्षमता के संदर्भ में किया गया था, परंतु अतिरिक्त मात्रा से राजस्व योगदान रॉयल्टी के पास-थ्रू की मात्रा कम करने के लिए स्वीकार किया गया जिससे अन्यथा स्वीकार किया गया है। इस प्रकार, यह प्रचालक और उपयोक्ताओं दोनों के लिए लाभदायक स्थिति है क्योंकि यह दृष्टिकोण प्रचालक की मात्रा कुशलता को स्वीकार करता है और उसी समय उपयोक्ताओं द्वारा वहन किए जाने वाले पास-थ्रू रूप में रॉयल्टी के बोझ को कम किया है।

वीएसपीएल के मामले में, मानक क्षमता मूल्यांकित करने के लिए प्रासंगिक पैरामीटरों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण 2008 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र का अनुसरण करते हुए मानक क्षमता परिकल्पित नहीं की जा सकती। वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकित टर्मिनल की क्षमता 6.7 एमएमटी है। इसके विपरीत, ऊपर यथा उल्लिखित वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित/अनुमानित यातायात स्वयं प्रचालक द्वारा मूल्यांकित क्षमता से बहुत कम है। अतः इस स्थिति में मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण अंगीकृत नहीं किया जा सकता। अतः इस मामले का विश्लेषण 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर किया गया है।

- (iv). (क). अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित संशोधित थ्रुपुट के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर वीएसपीएल द्वारा आय अनुमानित की गई है।

(ख). यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने कुछ सेवाएं और उनके लिए प्रभार्य प्रशुल्क उपलब्ध करवाए हैं जोकि इसके दरमान में अनुमोदित नहीं है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार, महापत्तन न्यासों अथवा उसमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों द्वारा उपलब्ध करवाई गई महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 में सूचीबद्ध कोई सेवा अधिसूचित दरमान के रूप में प्रभारित होनी चाहिए। वह व्यवस्था जिसमें वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किए बिना बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली, तट प्रचालनों के लिए प्रशुल्क, जिप्सम के लिए घाटशुल्क दर वसूली की है, स्पष्ट नहीं है। प्रथम नौ महीनों के लए वीएसपीएल द्वारा भेजे गए आय ब्योरे दर्शाते हैं कि प्रचालक ने कार्गो के भारतोलन के लिए प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद संबंधी प्रशुल्क भी वसूल किए हैं। वीएसपीएल को सख्ती से सलाह दी जाती है कि अपने दरमान में गैर अनुमोदित ऐसे प्रशुल्क मदों की वसूली रोक दे। वीएसपीएल को प्रोद्भूत प्रासंगिक आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है, चूंकि इन प्रशुल्क मदों से आय वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आय में शामिल की गई और भविष्य अवधि में ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं भी शामिल की गई हैं।

(i). बर्थ सं. 8 पर बल्क अभियंत्रिकृत कार्गो प्रहस्तन प्रणाली (बीएमएचएस) के लिए प्रभार संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ पारस्परिक करार के आधार पर वसूल किए जा रहे बताए गए हैं।

वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन गतिविधित से वास्तविक आय रु0 45.56 करोड़ है जिसमें बीएमएचएस सेवाओं से आय भी शामिल है। मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए आय अनुमान में, तथापि, बीएमएचएस से आय शामिल नहीं की गई है। चूंकि वीएसपीएल उपयोक्ताओं को यह सेवा पहले ही प्रदान कर रहा है और भविष्य में भी ऐसा जारी रहेगा, इसलिए अनुमानों में इस प्रशुल्क मद से आय को शामिल किया जाना चाहिए। यह एक गंभीर बेमेल होगा यदि सृजित परिसंपत्ति द्वारा सृजित राजस्व के लिए बिना लेखान के केवल निवेश को स्वीकार किया जाता है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा दिया गया आय अनुमानन प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात के लिए प्रस्तावित दर पर परिगणित, बीएमएचएस से आय शामिल करते हुए अधुनातित किया गया है।

(ii). वीएसपीएल के मौजूदा दरमान में जिप्सम के लिए पृथक घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं किया गया है। चूंकि वीएसपीएल और उस समय के वीपीटी के मौजूदा दरमान में जिप्सम के लिए कोई पृथक दर निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए वीपीटी के दरमान में निर्धारित अवशिष्ट सामानों के लिए रु0 40/- प्रति टन की घाटशुल्क दर ग्राहकों की सहमति से वीएसपीएल द्वारा वसूल की जा रही बताई गई है। वीपीटी के दरमान से दर लागू करने की वीएसपीएल की पूर्व कार्रवाई सही नहीं है। वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरें वीपीटी के लिए लागू हैं और वीएसपीएल द्वारा अपनी ओर से अंगीकृत नहीं की जा सकतीं। जहां कहीं किसी सेवा/मद के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं हो तो महापत्तनों/प्रचालक को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार दरों का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।

किन्तु यह स्वीकार करते हुए कि पिछली अवधि की वास्तविक आय में रु0 40/- प्रति टन पर वसूल की बताई गई जिप्सम से घाटशुल्क आय शामिल है, वीएसपीएल द्वारा वर्तमान में वसूल किया जा रहा रु0 40/- प्रति टन पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए आय अनुमानन पर विचार किया गया है।

(iii). वीएसपीएल ने बताया है कि ग्राहकों से मांग के आधार पर आउटसोर्सिंग द्वारा तट प्रचालन ऑफर किए गए हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान में तट प्रचालनों के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

तट प्रचालनों संबंधी सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं के अधीन शामिल हैं और इसलिए विधिक स्थिति यह है कि इस सेवा के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाएगा बजाय इसके कि वीएसपीएल स्वयं यह सेवा ऑफर करे और उन्हें आउटसोर्स करे।

वीएसपीएल ने टिप्पणी की है कि महापत्तनों में तट प्रचालन सामान्यतः नौभरण एजेंटों के माध्यम से आयातक/निर्यातक द्वारा चलाए जाते हैं। ग्राहकों को विकल्प और स्वतंत्रता है कि ऐसी दरों

पर तट प्रचालनों के लिए अपनी व्यवस्था करें जो वे सर्वोत्तम समझते हैं अथवा वीएसपीएल के आउटसोर्सिंग पक्ष के माध्यम से सेवाएं प्राप्त करते हैं। वीएसपीएल केवल सुविधा प्रदाता के रूप में कार्य कर रहा है और इसलिए इसने दरमान में तट प्रचालनों के लिए पृथक दर शामिल नहीं की है।

यह उल्लेखनीय है कि तट प्रचालन महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है, और इसलिए यह दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए। लाइसेंस करार का खंड 3.9 (क) (i) (त) वीएसपीएल को स्पष्ट रूप से अधिकार प्रदान करता है कि वह वे गतिविधियां चलाए अथवा उपलब्ध करवाए जिसके लिए लाइसेंसदाता लाइसेंसशुदा परिसर के भीतर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन, चलाने अथवा उपलब्ध करवाने के लिए प्राधिकृत है। वीएसपीएल द्वारा अनुमत्त तीसरे पक्ष द्वारा लाइसेंसशुदा परिसरों के भीतर इन सेवाओं का प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा दरों का अनुमोदन प्राप्त करने की सांविधिक अपेक्षा को संशोधित नहीं करेगा। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में इस सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल किया गया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय में ₹0 40/- प्रति टन पर वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए इस सेवा से आय शामिल है जिसपर लागत विवरण में विचार किया गया है। तट प्रचालनों से आय का अनुमान लगाते समय, वीएसपीएल कुछ घटकों की मौजूदा दर पर अनुमानित आय को शामिल करने में चूक गया प्रतीत होता है जिसके इस सुविधा को प्राप्त करने की संभावना है जोकि प्रस्तावित परिदृश्य में ऐसी आय को शामिल किए जाने से प्रमाणित है। इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ग). पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ किराया आय दिसम्बर 2008 तक नौ महीनों की अवधि के लिए प्रतिवेदित बर्थ किराये से आय की अपेक्षा कम होनी पाई गई है। हमारी गणना में इस अस्थिरता को सही किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए, तीन महीनों के लिए प्रहस्तित किए जाने की संभावना पर यातायात के आधार पर निर्धारित की गई है।

बर्थ किराये से आय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 41.00 की विनिमय दर लागू करते हुए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित किया गया है। विनिमय की प्रचलित दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 51.66 है।

उपर्युक्त बदलाव के अधीन बर्थ किराया प्रभार से अनुमानित आय यह अनुमान लगाते हुए इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है कि प्रस्ताव में परिकल्पित उतराई/लदाई दरें वीएसपीएल द्वारा अर्जित की जाएंगी।

- (घ). वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं से वास्तविक आय क्रमशः ₹0 10.82 करोड़ और ₹0 10.06 करोड़ होना बताया गया है। अनुवर्ती वर्ष 2008-09 के लिए आय अनुमानन कम करके ₹0 2.63 करोड़ किया गया है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए इसके उपयोक्ताओं में से एक के साथ सहमत अल्पावधि भंडारण व्यवस्था सितम्बर 2007 में खत्म हो चुकी है जिसका कारण वर्ष 2008-09 से आय में कटौती है। भंडारण और विलंबशुल्क प्रभार से आय, अल्पावधि करार से आय अतिरिक्त, वार्षिक लेखों में वर्ष 2006-07 के दौरान ₹0 1.016 करोड़ और वर्ष 2007-08 के लिए ₹0 1.03 करोड़ प्रतिवेदित की गई है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए भंडारण और विलंबशुल्क प्रभार से वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पूर्व अवधि में इस सेवा से अर्जित आय से तुलनीय है और इसलिए इस विश्लेषण में वीएसपीएल द्वारा दिए गए आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

- (ङ). उपर्युक्त बदलावों के अधीन, वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रचालन आय इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाता है कि वास्तविक आय अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न है तो अतिरिक्त उगाही प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार भविष्य प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

- (v). (क). वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए ठेकेदारों के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार के आधार पर किया गताया गया है। वीएसपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में अक्टूबर 2008 में ठेकेदारों को जारी किए गए संशोधित कार्य आदेश भेजे हैं।

वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत रु0 114.42 लाख है। वीएसपीएल ने 2008-08 के सम्पूर्ण वर्ष के लिए संशोधित संविदा दर लागू करते हुए पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए रु0 166.90 लाख पर यह व्यय अनुमानित किया है। वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान दिसम्बर 2008 तक और शेष तीन महीनों के लिए वास्तविकताओं पर सुविचारित किया गया है, लागत जनवरी से मार्च 2009 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित विभिन्न यातायात के लिए आउटसोर्सिंग की संशोधित दर पर अनुमानित की गई है।

वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए, वीएसपीएल ने इस लागत तत्व में किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया है। प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर सेवा प्रदान करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए सांविदिक करार के भीतर होना पाया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है।

(ख). वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुरक्षण लेबर लागत का अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों से 5.4 प्रतिशत की वृद्धि के साथ वीएसपीएल द्वारा लगाया गया है। वर्ष 2008-09 के दौरान सुविचारित प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों के साथ व्यवहार के लिए 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अंगीकृत की गई है। अतः तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमान पर 4.6 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमान संशोधित किया गया है।

(vi). बिजली, ईंधन और मरम्मतें तथा अनुरक्षण लागत सहित उपस्कर चालन लागत का अनुमान नीचे दी गई चर्चा अनुसार है:-

(क). बिजली लागत वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 1.07 इकाई प्रति टन के अनुमानित उपभोग के आधार पर अनुमानित की गई है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 दिसम्बर, 2008 तक के लिए वास्तविक बिजली लागत के आधार पर, औसत बिजली उपभोग कोयला यातायात जोकि बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित किया जाता है, के लिए 0.93 इकाई प्रति टन पर परिगणित होता है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए प्राप्त किए गए औसत वास्तविक उपभोग के संदर्भ में संशोधित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत का अनुमान भी तदनुसार संशोधित किया गया है।

वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत की इकाई दर में वृद्धि वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 5.4 प्रतिशत की बजाय 4.6 प्रतिशत के स्वीकार्य स्तर पर स्वीकृत है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित कोयला यातायात वीएसपीएल द्वारा दिए गए संशोधित यातायात अनुमानन के अनुसार नहीं है जिसे सही किया गया है।

(ख). ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि कोयले से इतर कुल कार्गो यातायात का 80 प्रतिशत और कोयला यातायात का 100 प्रतिशत हारबर मोबाइल क्रेनों की सेवाएं प्राप्त करेगा। वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित ईंधन लागत इसके द्वारा अनुमानित यातायात विवरण के अनुसार नहीं है जोकि एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करेगा। दिसम्बर, 2008 तक वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित वास्तविकताओं के आधार पर और एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने के लिए संभावित कार्गो विवरण के बारे में वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमान पर विचार करते हुए, ईंधन लागत प्रति टन रु0 3.33 प्रति टन परिगणित होती है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए ईंधन लागत नौ महीनों की अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति के आधार पर रु0 3.33 प्रति टन की दर से सुविचारित किया गया है।

अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए ईंधन लागत का अनुमानन अन्य लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों पर 4.6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए किया गया है।

(ग). वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 208.84 लाख है और दिसम्बर तक 2008-09 में प्रचालन के नौ महीनों के लिए, यह रु0 202.00 लाख पर प्रतिवेदित किया गया है। यह परिसंपत्तियों के कुल सकल प्रखंड का लगभग 0.75 से 0.95 प्रतिशत होता है। पूर्व अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मॉडल के अधीन मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित प्रतिमानक के भीतर पाया गया है।

वास्तविक स्थिति के विपरीत, भविष्य अवधि के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत वीएसपीएल द्वारा सिविल कार्यों के निवल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर और संयंत्र तथा मशीनरी लागत के निवल प्रखंड पर 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 328.22 और 2009-10 में रु0 312.54 लाख है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमान में तीव्र बढ़ोतरी एचएमसी की उपस्कर वारंटी के खत्म होने, संभव खराबी में वृद्धि और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। इस सामान्य विवरण के साथ कोई दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत विश्लेषण नहीं लगाया गया है। वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत और वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित नौ महीनों के वास्तविकताओं के संदर्भ में भी औचित्यपूर्ण नहीं है। अतः वर्ष 2008-09 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान पूर्ण वर्ष के लिए दिसम्बर तक वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक को एक्सट्रापोलेटिंग करते हुए सुविचारित किया गया है।

अनुवर्ती अवधि 2009-10 और 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष 2008-09 के अनुमानों में 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित किया गया है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान भारी निकर्षण संबंधी रु0 49.95 करोड़ जोकि अनुवर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से स्वीकार्य नहीं है, को छोड़कर, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई संवर्धन नहीं किया है।

तथापि, वीएसपीएल में प्राप्त स्थिति के आधार पर 0.95 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण इस अनुमान के साथ वर्ष 2008-09 में सकल प्रखंड में अनुमानित रु0 136.65 लाख का संवर्धन स्वीकृत किया है कि इस नए संवर्धन पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत दिसम्बर 2008 तक प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण में नहीं लिया गया है।

(vii). (क). वीएसपीएल ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए इस मद पर अनुमानित व्यय भी प्रतिवेदित किया है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि पूर्व अवधि के दौरान प्रोद्भूत व्यय वीपीटी द्वारा नामे किए गए आवधिक हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण प्रभारों के प्रयोजन के लिए है न कि अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए। इसने अपनी स्थिति के समर्थन में इस संबंध में वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां भी भेजी हैं। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित और अनुरक्षण तथा निकर्षण के नामपद्धति में वीएसपीएल द्वारा निर्दिष्ट वास्तविक सर्वेक्षण व्यय पर पिछली अवधि 2004-05 से 2008-09 के विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ख). लाइसेंस करार का सामान्य पठन यह दर्शाता है कि किए जाने के लिए अपेक्षित अनुरक्षण निकर्षण, यदि कोई हो, वीएसपीएल द्वारा व्यय की प्रतिपूर्ति की शर्त पर वीपीटी द्वारा किया जाएगा। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप 50 मी0 तक 10.7 मी0 पर अनुरक्षण निकर्षण वीपीटी द्वारा नहीं किया जा रहा है और यह वीएसपीएल द्वारा स्वयं किया जा रहा है। वीपीटी ने बताया है कि बर्थ सं. ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के समीप अनुरक्षण निकर्षण संबंधी व्यय विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण में मद लागत रूप में सुविचारित किया जा सकता है। वीएसपीएल ने सूचित किया है कि अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए अनुमान केवल ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के समीप निकर्षण के लिए किया गया है। एलए में विनिर्दिष्ट प्रावधान के मद्देनजर और लाइसेंसदाता तथा वीएसपीएल दोनों द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान भविष्य अवधि 2009-10 और 2010-11 के लिए सुविचारित किया गया है।

भविष्य अवधि के लिए इस व्यय के अनुमानन हेतु निकर्षण की मात्रा के संबंध में, वीपीटी की ओर से किसी आपत्ति के अभाव में और वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर भी विश्वास करते हुए, वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमानों को स्वीकार किया गया है। वर्ष 2008-09 में वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत रु0 150/- प्रति घन मीटन की इकाई दर उपयुक्त वार्षिक वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2006 में निकर्षण कम्पनी के साथ इसके द्वारा किए गए करार के रूप में दिए गए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित है। निकर्षण की इकाई दर वर्ष 2007-08 में पत्तन द्वारा किए गए निकर्षण कार्य के लिए वीपीटी द्वारा निर्दिष्ट रु0 146.51 प्रति घन मीटर की इकाई दर से तुलनीय है। निकर्षण लागत की इकाई दर वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 5.4 प्रतिशत

के स्थान पर प्रत्येक वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने की शर्त पर स्वीकार की गई है।

- (viii). (क). वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में, राजस्व हिस्सा उस समय अनुसरित सिद्धांत के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत तत्व की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। निवेश पर प्रतिलाभ पर पहुंचने के लिए, ऋण की अनुमानित लागत जमा क्षमता उपयोगिता से संबंधित व्यवसाय में विनियुक्त इक्विटी शेयरधारकों की निधियों पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान स्वीकार किया गया था।
- (ख). चूंकि वीएसपीएल का प्रारंभिक प्रस्ताव 15 अप्रैल 2005 से अर्थात् 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के पश्चात, प्रभावी हुआ था, इसलिए 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के आधार पर वर्ष 2005-06 से वीएसपीएल के निष्पादन का मूल्यांकन करने की जरूरत है।
- (ix). वीएसपीएल द्वारा वीपीटी के साथ नवम्बर, 2001 में लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए गए थे। सभी पात्र निजी टर्मिनलों में पास-थ्रू रूप में आंशिक रॉयल्टी स्वीकृत करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यान्वित करते समय, इस प्रयोजन के लिए नुकसान लागत जमा शासन जो वास्तविक यातायात मात्राओं को मान्यता देती है, में स्वीकार्य लागत तत्वों और स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात राजस्व घाटे के रूप में लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम सीमा तक रॉयल्टी, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में कटौती होगी और उस सीमा तक 'नुकसान' होगा। अतः संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्से का अधिकतम स्वीकार्य स्तर वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए पास-थ्रू रूप में स्वीकृत किया गया है।
- (x). (क). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के प्रचालन में लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष राजस्व हिस्सा लाइसेंसदाता को अदा करेगा। सकल राजस्व की परिभाषा वर्ष 2001 में हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में विशेष रूप से परिभाषित नहीं की गई है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि संशोधित बोली दस्तावेज के अनुसार, सकल राजस्व की परिभाषा केवल बर्थ किराया प्रभार और कार्गो घाटशुल्क का शामिल होना माना जाता है। वीपीटी ने सूचित किया है कि अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सा सकल राजस्व का 12.811 प्रतिशत है। इसका अर्थ है कि वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया/देय राजस्व का 74.86997 प्रतिशत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अधीन पास-थ्रू रूप में स्वीकार किया जा सकता है।
- (ख). हालांकि वीएसपीएल ने बर्थ किराये और घाटशुल्क आय पर दूसरे उद्धरण की सीमा तक राजस्व हिस्सा परिकलित किया है, परंतु समेकित लागत विवरण में इसे पूर्ण राजस्व हिस्सा पास-थ्रू रूप में दर्शाया था। यह प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।
- राजस्व हिस्सा प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 12.811 प्रतिशत पर प्रतिवेदित दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक घाटशुल्क आय और संशोधित बर्थ किराया आय पर स्वीकार किया गया है। बर्थ किराया प्रशुल्क और घाटशुल्क में स्वीकृत वृद्धि के कारण राजस्व हिस्सा भुगतान में वृद्धि का प्रभाव भी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकार्य सीमा पर हमारे विश्लेषण में वित्तीय मॉडल में सुविचारित किया गया है।
- पूर्व अवधि के लिए, वीपीटी को वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया 74.86997 प्रतिशत का वास्तविक राजस्व हिस्सा निष्पादन समीक्षा के प्रयोजन के लिए वर्ष 2005-06 से व्यय रूप में सुविचारित किया गया है।
- (xi). वीएसपीएल ने 53 सप्ताह के लिए रु0 90.55 प्रति वर्ग मीटर की दर से वीपीटी द्वारा उसे आबंटित कुल भूमि क्षेत्र 121700 वर्ग मीटर के लिए रु0 58.41 लाख पर पट्टा किराया अनुमानित किया है। वीपीटी ने अपने द्वारा वीएसपीएल को को आबंटित भूमि के लिए स्वतंत्र रूप से भी अनुमान लगाया है जोकि वीएसपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से मेल खाता है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि पट्टा किराये का परिकलन वीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार है। इसके अलावा, वीएसपीएल ने रु0 10.39 लाख पर भवन पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है और पुष्टि की है कि यह वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार है।
- (xii). वीएसपीएल ने किराये पर लिए गए उपस्कर की सूची तैयार की है जिसमें ईक्यू-9 पर तैनात एक हारबर मोबाइल क्रेन और हुक प्वाइंट से अंतरण क्षेत्र तक कार्गो के अंतरण तथा ट्रक/वैगन लदाई के लिए अपेक्षित अन्य उपस्कर शामिल

हैं। वीएसपीएल ने यह भी स्पष्ट किया है कि डुबाव में बंदिश के मद्देनजर, उतराई प्रचालन बाह्य हारबर पर किया जाता है जिसके लिए बार्ज और फ्लोटिंग क्रेन दोनों की सेवाएं अपेक्षित होती हैं। पत्तन पर आने वाले गहरे डुबाव के पोतों के आगमन पैटर्न के अनुसार, वीएसपीएल ने कोयला और जिप्सम कार्गो पोतों के 25 प्रतिशत और 15 प्रतिशत पर विचार किया है जिन्हें क्रमशः वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान बाह्य हारबर में उतारा जाएगा। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों में उतराई प्रचालन के लिए उपस्कर किराये पर लेने की लागत भी शामिल है। इसने अनुमानों को न्यायोचित ठहराने के लिए बिलों, संविदा की प्रतियां, आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।

वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित उपस्कर किराया प्रभार रु0 14.35 करोड़ और वर्ष 2008-09 (दिसम्बर तक) में रु0 14.59 करोड़ है। वीएसपीएल ने पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए उपस्कर किराया प्रभार रु0 18.15 करोड़ अनुमानित किया है जोकि वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित नौ महीनों की वास्तविक लागत के अनुसार पाया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए उपस्कर किराया प्रभार उपस्कर के किराये की इकाई दर में बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए क्रमशः रु0 16.32 करोड़ और रु0 12.96 करोड़ अनुमानित किया है। वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए दिया गया उपस्कर किराया प्रभार का अनुमानन बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (xiii). (क). वीएसपीएल ने अभिकल्प, इंजीनियरिंग, निर्माण, योजना, उपस्करण, प्रचालन, उपस्कर के अनुरक्षण और पुर्नस्थापन आदि के लिए वीएसपीएल को तकनीकी परामर्श सेवाएं प्रदान करने के लए 19 जनवरी 2005 को मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विसस (पीएमएस) के साथ एक करार किया था।

पीएमएस के साथ करार दो चरणों में है। रु0 45 मिलियन का एकमुश्त भुगतान और व्यावसायिक प्रचालनों की शुरूआत की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क ट्रेवल, बोर्डिंग आदि से संबंधित अन्य आकस्मिक व्ययों की प्रतिपूर्ति के अलावा है।

- (ख). प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, अपने प्रवर्तकों अथवा उनके 'सहयोगी उत्तराधिकारी' को निजी टर्मिनलों द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि इस संव्यवहार का 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' की यार्डस्टिक आयकर अधिनियम के अधीन यथा परिभाषित स्थापित किया जाता है।

वीएसपीएल ने यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजा है कि वीएसपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क यह प्रमाणित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र कि मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड (पीएमएसएल) को देय शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के उपबंधों के अनुसार यथा परिकल्पित आमर्स लैथ कीमत के संबंध में निर्धारित किया गया है।

वीएसपीएल ने पिछले वर्षों के लिए आयकर प्राधिकारियों के निर्धारण आदेश भेजने में असमर्थता जाहिर की है। यह आयकर विभाग से प्राप्त होने पर आयकर प्राधिकारियों का निर्धारण आदेश भेजने के लिए सहमत है।

वीएसपीएल द्वारा दिए गए वचनबंध के आधार पर, यह प्राधिकरण आयकर अधिनियम के अनुसार अपनी प्रवर्तक कम्पनी को वीएसपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क के संव्यवहार का आमर्स लैथ रिलेशनशिप स्थापित करते हुए सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करता है और इस शर्त के अधीन वर्तमान कार्यवाही के लिए लागत की मद के रूप में इस व्यय को स्वीकार करता है कि वीएसपीएल यह दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृत किया है। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

- (ग). आवधिक ऋण सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए अन्य शुल्क अर्थात रु0 4.71 करोड़ सहित वीएसपीएल द्वारा मै0 पोर्टिया मेनेजमेंट सर्विसस लिमिटेड को भुगतान किया गया एकमुश्त शुल्क रु0 4.5 करोड़ वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 पूंजीकृत किया है और संबद्ध पूंजी लागत को बांटते हुए मूल्यह्रासित किया गया है। हालांकि इस पूंजी लागत को परियोजना अवधि में बांटना अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार है, परंतु उस अवशिष्ट अवधि की संख्या में अस्थिरता देखी जाती है जिसमें व्यय प्रभाजित किया गया था। यह अस्थिरता 31 मार्च 2008 को शेष निवल प्रखंड को वर्ष 2008-09 से परियोजना की शेष अवधि में समान रूप से बांटते हुए दूर किया गया है।

- (घ). करार के अनुसार, ₹0 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क दोनों बर्थों के व्यावसायिक प्रचालन शुरू होने की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय है। वीएसपीएल ने ₹0 89.09 लाख का तकनीकी सेवा शुल्क प्रतिवेदित किया है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान ₹0 88.99 लाख भुगतान किया गया है। वीएसपीएल ने यह व्यय वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹0 100 लाख प्रत्येक और वर्ष 2010-11 के लिए ₹0 50 लाख अनुमानित किया है। करार के अनुसार, तकनीकी सेवा शुल्क साढ़े तीन वर्ष के लिए देय है जबकि वीएसपीएल ने साढ़े चार वर्ष के लिए इसपर विचार किया है। अतः तकनीकी सेवा शुल्क भुगतान करार की शर्तों के अनुसार 2006-07 से 2009-10 के मध्य तक की साढ़े तीन वर्ष की अवधि के लिए सुविचारित किया गया है। कड़े शब्दों में, वर्ष 2006-07 से शुरू वैयक्तिक वर्षों के दौरान भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क परियोजना की शेष अवधि में प्रभाजित किया जाए। वर्तमान मामले में, चूंकि हिंडसाइट का लाभ उपलब्ध है और स्वीकार करते हुए कि पूर्व अवधि के संदर्भ में वास्तविक स्थिति का विश्लेषण किया गया है, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 (दिसम्बर तक) के लिए प्रतिवेदित कुल तकनीकी सेवा शुल्क और पूर्व नौ महीनों के वास्तविक के आधार पर जनवरी 2009 से वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान और करार के अनुसार निर्धारित वर्ष 2009-10 के लिए अनुमान वर्ष 2006-07 से परियोजना की 26 वर्षों की शेष अवधि में प्रभाजित किया गया है।
- (xiv). वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि अचल परिसंपत्तियों, बर्थों से इतर, पर मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दरों के आधार पर स्ट्रेट लाइन पद्धति इस्तेमाल करते हुए उपलब्ध करवाया गया है। बर्थों को वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के जीवनकाल में मूल्यहासित किया गया है।
- वीएसपीएल द्वारा परिकलित वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मूल्यहास में भारी निकर्षण पर मूल्यहास शामिल है जिसे इस विश्लेषण में अलग रखा गया है क्योंकि यह पूंजी लागत अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से स्वीकार नहीं की गई है।
- (xv). वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया ₹0 8.30 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क बर्थ की पूंजी लागत के साथ पूंजीकृत और मूल्यहासित किया गया है। संशोधित लागत विवरण में, अपफ्रंट भुगतान के पूंजीकृत हिस्से को वर्ष 2004-05 से मूल्यहास, सकल प्रखंड, निवल प्रखंड में परिणामी समायोजन के साथ बर्थ लागत के सकल प्रखंड से अलग रखा गया था।
- प्राथमिक व्यय के साथ अपफ्रंट भुगतान अन्य टर्मिनलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2004-05 से परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है। बट्टे खाते नहीं डाले जाने की ससीमा तक अपफ्रंट शुल्क और प्राथमिक व्ययों को प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में लिया गया है।
- (xvi). वर्ष 2007-08 के लिए बीमा लागत ₹0 54.31 लाख प्रतिवेदित की गई है जिसे जनवरी 2007 से जनवरी 2008 तक एक वर्ष की अवधि के लिए बीमा कम्पनी को भुगतान किए गए बीमा प्रीमियम की प्रति के साथ प्रमाणित किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए बीमा लागत ₹0 51.87 लाख पर अनुमानित किया गया है। बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का 0.18 प्रतिशत होता है जोकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक से कम है।
- अनुवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के बीच बीमा लागत तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमान में 5.4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित की गई है।
- वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि इंडस्ट्रियल ऑल रिस्क्स पॉलिसी के अनुसार, परिसंपत्तियों का बीमा पुर्नस्थापन मूल्य पर अथवा परिसंपत्तियों के रिइनस्टेटमेंट मूल्य पर किया जाता है न कि मूल्यहासित मूल्य पर। लाइसेंस करार में भी बीमाकरण, परियोजना सुविधाएं और सेवाएं पुर्नस्थापन मूल्य पर दी गई हैं। वीएसपीएल ने स्पष्ट नहीं किया है कि इस लागत अनुमान लगाने के लिए सुविचारित 5.4 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन मूल्य का मूल्यांकन करने के लिए कैसे प्रासंगिक है। किन्तु, चूंकि एलए अपेक्षा करता है कि परिसंपत्तियों का बीमा पुर्नस्थापन मूल्य पर करवाया जाए और इस कारक को स्वीकार करने के लिए वीएसपीएल द्वारा भेजे गए किसी अन्य आधार के अभाव में, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बीमा लागत वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अनुमानित किया गया है परंतु वार्षिक वृद्धि को तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों के 5.4 प्रतिशत की बजाय 4.6 प्रतिशत किया गया है।
- (xvii). अन्य व्ययों में रेलवे को देय रेलवे साइडिंग प्रभार, सुरक्षा व्यय, गियर प्रभार आदि संबंधी प्रभार शामिल हैं। इस शीर्ष के अधीन पूर्ण वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित व्यय ₹0 101.05 लाख वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित नौ महीनों के वास्तविक व्यय ₹0 103.13 लाख से कम पाया गया है। चूंकि यह व्यय सामान्यतः अचल प्रकृति का होता है, इसलिए

वर्ष 2008-09 के लिए अनुमान नौ महीनों तक वास्तविक आधार पर और शेष तीन महीनों के लिए यह नौ महीनों के लिए प्रतिवेदित वास्तविक को एक्स्ट्रापोलेटिंग करते हुए यथानुपात आधार पर अनुमानित किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए इस व्यय का अनुमान अन्य लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए यथा सुविचारित 4.6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए लगाया गया है।

- (xviii). वर्ष 2008-09 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमारित प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय इसके द्वारा प्रतिवेदित नौ महीने के वास्तविक के आधार पर विपथित अनुमानों के भीतर पाए गए हैं और इसलिए स्वीकार किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए, वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 4.6 प्रतिशत पर सीमित की गई है जैसाकि अन्य लागत मदों के लिए किया गया है।
- (xix). लइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, वीएसएल को अनुमानित परियोजना लागत के प्रति बर्थ के लिए रु0 40 मिलियन के भुगतान जिसका अर्थ है दो बर्थों के लिए रु0 80 मिलियन पर वीपीटी को सम्पूर्ण सुविधा और सेवाएं हस्तांतरित करनी होंगी। वीएसएल ने इस प्राधिकरण के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य वार्षिक टर्मिनल मूल्य की ऋण वापसी पर विचार किया है। पूर्व प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में, परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य टर्मिनल मूल्य अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार 12 प्रतिशत की छूट दर लागू करते हुए परियोजना अवधि में वार्षिकीकृत किया गया है। यही दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में अपनाया गया है।
- (xx). (क). वीएसपीएल ने भारी निकर्षण के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान अपने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु0 49.95 करोड़ की बढ़ोतरी प्रस्तावित की है। वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुआ लाइसेंस करार प्रवेश चैनल डुबाव और बर्थ के समीप डुबाव का अनुरक्षण 10.70 मीटर परिकल्पित करता है। एलए के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि वह लाइसेंसधारी अर्थात वीएसपीएल की लागत और जिम्मेदारी पर भारी निकर्षण करे।

वीपीटी और वीएसपीएल ने नवम्बर 2006 में एक समझौता ज्ञापन किया था जिसमें वीएसपीएल ने प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव चक्र और आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म के जलमार्गों को 13.5 मी0 तक गहरा और चौड़ा करने के लिए कहा है।

एमओयू के अनुसार, वीएसपीएल प्रवेश चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए किए जाने वाले निवेश पर लाइसेंस करार के अधीन व्यय रूप में विचार नहीं करेगा और इस लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति अथवा वर्धित प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वीएसपीएल ने टिप्पणी की है कि एमओयू का आशय लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीपीटी के भुगतान, यदि कोई हो, करने के संदर्भ में बीओटी परियोजना के लिए पूंजी लागत रूप में इस निवेश पर विचार करना नहीं है और जहां तक वीपीटी का संबंध है इस लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति अथवा वर्धित प्रशुल्क का दावा करना भी नहीं है। इसलिए, इसने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है। जबकि वीपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि एमओयू के अनुसार भारी निकर्षण लागत को प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में बिल्कुल शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

एमओयू की शब्दावली स्पष्ट है कि वीएसपीएल एमओयू के अनुसार किए जाने के लिए प्रस्तावित भारी निकर्षण के लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति और वर्धित प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वर्ष 2009-10 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु0 49.95 करोड़ की प्रस्तावित वृद्धि न तो लाइसेंस करार के अनुरूप है और न ही वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए एमओयू जोकि सरकार द्वारा अनुमोदित बताया गया है, के अनुसार है। इसके अलावा, उक्त भारी निकर्षण परियोजना की मौजूदा स्थिति के बारे में वीएसपीएल द्वारा कोई संकेत नहीं दिया गया है। उपर्युक्त कारणों से, रु0 49.95 करोड़ का अनुमानित भारी निकर्षण व्यय इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा गया है। वीएसपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास घटक को भी उस सीमा तक अलग रखा गया है।

- (ख). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तकनीकी सेवा शुल्क के पूंजीकृत हिस्से पर मूल्यहास 31 मार्च 2007 को इस शीर्ष के अधीन निवल मूल्य को परियोजना की शेष अवधि में समान रूप से बांटते हुए संशोधित किया गया है। प्रभाजन के पश्चात प्रत्येक वर्ष के अंत में अपफ्रंट भुगतान और शेष प्रारंभिक व्यय प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

- (xxi). (क). कार्यगत पूंजी का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने पोत संबंधित आय के अलावा

एक माह के राजस्व पर विविध देनदारी ली है। इसने बताया है कि व्यापार के अनुरोध पर, क्रेडिट अवधि ग्राहकों को ऑफर की गई है और इसलिए विविध देनदारियों के अनुमानों पर विचार किया गया जाए। विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। अपने कुछ ग्राहकों को ऋण सुविधा देना प्रचालक का व्यावसायिक निर्णय है और इसका बोझ प्रशुल्क के माध्यम से सभी उपयोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता।

इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में विविध देनदारियों के अधीन जोकि सांविदिक दायित्व से आता है, कुछ मदों को स्वीकार करते हुए कार्यगत पूंजी परिकलन में दृष्टिकोण को संशोधित किया था। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड मामले में लिए गए निर्णय के आधार पर, इस प्राधिकरण ने इस पहलु पर 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में सुधार घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया है।

वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि कोई भी मद विचारणीय नहीं है। वीएसपीएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, राजस्व हिस्सा तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन को मासिक आधार पर देय है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसारभी, वीएसपीएल से रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान करना अपेक्षित नहीं है।

- (ख). भंडारों और पुर्जों का अनुमान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार छह माह के औसत उपभोग तक स्वीकार किया गया है।
- (ग). रोकड़ और बैंक जमा शेष कार्यगत पूंजी के परिकलन में एक माह के प्रचालन व्यय पर सुविचारित किया गया है। वीएसपीएल ने इस प्रतिमानक को प्रबंध और प्रशासन उपरिव्ययों पर लागू नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 रोकड़ शेष को एक माह के रोकड़ व्यय तक सीमित करता है। यह इस प्रतिमानक के अनुप्रयोग को प्रचालन व्यय पर सीमित नहीं करता है। चूंकि प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय में रोकड़ व्यय भी शामिल है, इसलिए निर्धारित प्रतिमानक व्यय के इस शीर्ष पर लागू किया गया है और संशोधित स्थिति पर विचार किया गया है।
- (घ). वर्ष 2008-09 दिसम्बर, 2008 तक 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 अनुमान नकारात्मक है और इसलिए शून्य माना गया है।
- (च). पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन नियोजित पूंजी वर्ष 2008-09 के लिए रु0 248.72 करोड़, वर्ष 2009-10 के लिए रु0 236.22 करोड़ और वर्ष 2010-11 के लिए रु0 223.79 करोड़ परिगणित होता है।
- (xxii). वीएसपीएल ने समेकित लागत विवरण के साथ उप-गतिविधियों अर्थात् बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली द्वारा (बर्थ सं. ईक्यू-8 पर) और (बर्थ सं. ईक्यू-9 पर) परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए लागत विवरण भेजा है। बर्थ किराया आय और प्रासंगिक व्यय भी बर्थिंग सेवा संबंधी प्रासंगिक लागत, आय और पूंजी लागत को लेते हुए इस गतिविधि के लिए पृथक उप-गतिविधि लागत विवरण भेजने की बजाय कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधि विवरण के हिस्से के रूप में शामिल किया है।

इसके अलावा, दो कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधियों के बीच कुछ व्ययों का आबंटन वैज्ञानिक आधार पर किया गया प्रतीत नहीं होता है। इस तथ्य के बावजूद सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत को बीएमएचएस प्रणाली में आबंटित किया गया है कि समीपवर्ती निकर्षण दोनों बर्थों ईक्यू-8 और ईक्यू-9 पर अपेक्षित डुबाव को बनाए रखने के लिए समीपवर्ती निकर्षण किया जाना है। अन्य व्यय, प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय आदि नियोजित पूंजी के आधार पर दो उप-गतिविधियों के बीच आबंटित किए गए हैं जोकि इस व्यय/उपरिव्यय का आबंटन करने के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता। कुछ समान परिसंपत्तियों पर मूल्यहास बर्थ सं. 9 अर्थात् परंपरागत प्रहस्तन प्रणाली में प्रभाजित नहीं किया गया है। ऊपर देखे गए अंतरालों के मद्देनजर, वीएसपीएल द्वारा भेजे गए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण किसी अर्थपूर्ण विश्लेषण के लिए उपयोगी नहीं हैं क्योंकि वे इन गतिविधियों के प्रत्येक में सही निवल अधिशेष/घाटा नहीं दर्शाते हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण ने समग्र लागत स्थिति के आधार पर कार्य करने का निर्णय लिया है। वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि अगला प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करते समय हमारे द्वारा कही गई बातों को ध्यान में रखते हुए पोट संबंधित गतिविधि और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पृथक गतिविधि-वार लागत विवरण भेजा जाए।

- (xxiii). वीएसपीएल ने परंपरागत प्रहस्तन वाले दोनों बर्थ और वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 6.7 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर अभियंत्रिकृत प्रहस्तन वाला एक का क्षमता का मूल्यांकन किया है। इसने क्षमता के मूल्यांकन का परिकलन भेजा है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट के लिए वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकित क्षमता पर आधारित क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 73.7 प्रतिशत और 77.46 प्रतिशत होती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, वीएसपीएल 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ का हकदार है क्योंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है।
- (xxiv). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। पिछले प्रशुल्क आदेश में, हालांकि लागत विवरण ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 की अनुमानित वित्तीय स्थिति दर्शाई थी, परंतु प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय केवल वर्ष 2005-06 और 2006-07 की वित्तीय स्थिति पर विचार किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और स्वीकार करते हुए कि प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित किए जाने तक वित्तीय वर्ष 2004-05 पहले ही समाप्त हो चुका था, अनुमानों और वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक का विश्लेषण वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए किया गया है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।
- (ख). लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा दिया गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित व्यय के वर्गीकरण से भिन्न है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स पूर्व लाभ/घाटा मिलान करते हुए विवरण भेजा है जोकि सही पाया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करने के लिए वीएसपीएल द्वारा लागत विवरण में दिए गए वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। वीएसपीएल द्वारा भेजा गया पूर्व अवधि के लिए विश्लेषण निम्नलिखित संदर्भ में संशोधित किया गया है:-
- (i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश जारी किए जाने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अनुसरित सिद्धांतों के अनुसार पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान वीएसपीएल को देय राजस्व हिस्सेदारी लागत रूप में स्वीकार नहीं की गई थी।
- जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश प्रभावी होने के समय तक, 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रभावी हो चुके थे। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अनुसार, वर्ष 2005-06 से, दूसरे उद्धरण अर्थात् वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्से का 74.86997 प्रतिशत की सीमा तक वीएसपीएल द्वारा भुगतान किए गए राजस्व हिस्से पर विचार किया गया है।
- (ii). पिछले प्रशुल्क आदेश में, क्षमता उपयोगिता और ऋण की अनुमानित लागत से संबंधित इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में सुविचारित किया गया था। 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, वर्ष 2005-06 से, लागू दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सुविचारित किया गया है। कार्यगत पूंजी का निर्धारण करने के प्रयोजन के लिए, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक वर्ष 2005-06 से अनुसरित किए गए हैं।
- (iii). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीएसपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक सकल प्रखंड से अपफ्रंट भुगतान को अलग रखा है और मूल्यहास में उपयुक्त समायोजन किया है। अपफ्रंट भुगतान और प्रारंभिक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण और अन्य निजी टर्मिनलों पर अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में प्रभाजित किया गया है और इसे स्वीकार किया गया है।
- बट्टा खाते नहीं डाले गए की सीमा तक प्रारंभिक व्यय तथा अपफ्रंट भुगतान इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में यह समायोजन नहीं किया है।

(iv). जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, आयकर अधिनियम के उपबंधों के अधीन संव्यवहार का आमर्स लैथ रिलेशनशिप स्थापित करते हुए सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करने के आधार पर तकनीकी सेवा शुल्क लागत रूप में स्वीकार किया गया है। इस शीर्ष के अधीन कुल व्यय वर्ष 2006-07, जब व्यय पहली बार किया बताया गया है, से शुरू परियोजना अवधि में बांटा गया है।

(ग). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा का सार निम्नवत् है:-

(रु करोड़ों में)

वर्ष	15 मार्च 2005 के आदेश के अनुसार अनुमानित निवल अधिशेष/घाटा	वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा
2005-06	(-) 4.14	(-) 11.31
2006-07	1.58	(-) 10.37
जोड़	(-) 2.56	(-) 21.68

(घ). प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित आय के आधार पर और वीएसपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट स्तर के लिए वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए विपथित औसत लागत स्थिति पर मार्च, 2005 में वीएसपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अंतिम रूप से सुविचारित किए गए थे।

वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए अनुमानित कुल घाटा मार्च, 2005 के प्रशुल्क आदेश में रु0 2.56 करोड़ था। वास्तव में, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संदर्भ में किए गए समायोजन के बाद, इन दो वर्षों के लिए घाटा रु0 21.68 करोड़ है। घाटे में वृद्धि मुख्यतः पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित यातायात अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2005-06 और 2006-07 में 62 प्रतिशत और 54.7 प्रतिशत की सीमा तक यातायात में कमी के कारण है।

पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता वर्ष 2005-06 और 2006-07 के प्रत्येक वास्तविकताओं के सापेक्ष 20 प्रतिशत से ज्यादा है। इन दो वर्षों के घाटे में वृद्धि मुख्यतः प्रचालक द्वारा पूर्वानुमानित अनुमानित यातायात से कम पर जोकि इसके बर्थों में से एक के देरी से शुरू होने के कारण प्रचालक द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के कारण है। अतः वर्ष 2005-06 और 2006-07 के घाटे को भविष्य प्रशुल्क में समायोजित करना उचित नहीं पाया गया है।

(xxv). (क). वीएसपीएल ने दरमान की वैधता की समाप्ति से पहले फरवरी 2007 में दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। वीएसपीएल का यह मामला विभिन्न कारणों से इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से विचार के लिए नहीं लाया जा सकता था और इसलिए वीएसपीएल को मौजूदा दरमान की वैधता को विस्तार प्रदान करते हुए समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के आधार पर मार्च 2005 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए टर्मिनल प्रचालन करने की अनुमति प्रदान की गई थी।

चूंकि तुलना करने के प्रयोजन के लिए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के कोई अनुमान उपलब्ध नहीं है, इसलिए पहले स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधन के अधीन, वीएसपीएल द्वारा यथा मूल्यांकित वास्तविक लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

(ख). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटे का सार निम्नवत् है:-

(रु करोड़ों में)

2007-08	(-) 14.59
2008-09	(-) 24.73
जोड़	(-) 39.32

वर्ष 2007-08 और 2008-09 के विश्लेषण को दर्शाता हुआ विवरण नोट के साथ **अनुलग्नक-I** के रूप में संलग्न किया गया है।

चूंकि उपर्युक्त घाटा स्थिति अंशतः अनुमानों पर आधारित है, इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा होगी। यदि कोई अंतर पाया जाता है तो अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ग). चूंकि वीएसपीएल संशोधित प्रशुल्क के अभाव में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 2005 प्रशुल्क वसूल कर रहा है, इसलिए इन दो वर्षों के लिए रु० 39.32 करोड़ का घाटा प्रशुल्क में पूर्णतः लेखांकित किया जाएगा। वर्तमान मामले में, चूंकि केवल दो वर्ष अवधि अर्थात् 2009-10 और 2010-11 के लागत अनुमानों पर विचार किया गया है, इसलिए पूर्व घाटे की दो किस्तें रु० 13.10 करोड़ प्रत्येक मौजूदा प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान समायोजित की गई हैं और शेष अगले प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में समायोजित किया जाएगा।

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

(रु० लाखों में)

प्रचालन आय (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में		औसत अधिशेष/ घाटा %
2009-10	2010-11	जोड़	2009-10	2010-11	जोड़	2009-10	2010-11	
8685.16	9119.42	17804.58	(-)1493.62	(-)639.67	(-)2133.29	(-)17.20%	(-)7.01%	(-)12.11%

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण प्रचलित दरों पर अनुमानित समग्र प्रचालन आय के रूप में टर्मिनल के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए लगभग 12.11 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। इस तरह, विचाराधीन दो वर्षों के लिए कुल घाटा रु० 21.33 करोड़ है। लागत विवरण द्वारा दर्शाई गई वास्तविक स्थिति के मद्देनजर, अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट मौजूदा प्रशुल्क स्तर में वृद्धि करते हुए घाटे को पूरा करने की जरूरत है।

(xxvii). (क). वीएसपीएल का मौजूदा दरमान बर्थ सं. ईक्यू 8 और ईक्यू 9 में आने वाले पोतों के लिए एकसमान बर्थ किराया निर्धारित करता है। वीएसपीएल ने दूसरे स्लैब के लिए लगभग 42 प्रतिशत की वृद्धि के साथ दो स्लैबों अर्थात् 30000 जीआरटी तक और 30000 जीआरटी से अधिक में बर्थ किराया प्रस्तावित किया है।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश पोतों के आकार की बजाय एकल स्लैब में बर्थ किराये का निर्धारण विनिर्दिष्ट करते हैं। चूंकि मौजूदा दरमान में निर्धारित बर्थ किराया एकसमान दर है जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, वीएसपीएल द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार दो टियर दर शुरू करने के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से विपथन का कोई कारण नहीं है। वीपीटी ने अपने दरमान में निर्धारण के अनुसार तीन टियर बर्थ किराया निर्धारित करने का सुझाव दिया है। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि वीपीटी के पूर्व संशोधित दरमान में, बर्थ किराया छह टियर स्लैब में निर्धारित किया गया था। चूंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार एकल बर्थ किराया निर्धारित करने का प्रभाव पोतों की कुछ श्रेणियों पर ज्यादा पाया गया था, इसलिए यह निर्णय लिया गया था कि एकल दर शुरू करने की बजाय छह टियर से तीन टियर स्लैब के क्रमिक तरीके से बर्थ किराया अनुसूची को युक्तिसंगत बनाया जाए।

भारी निकर्षण पर प्रस्तावित व्यय 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों से सवर्धित बर्थ किराये की मांग के कारण के रूप में उद्धरित किया गया है। चूंकि भारी निकर्षण के लिए प्रस्तावित व्यय पहले दिए गए कारणों से इस विश्लेषण में स्वीकार नहीं किया गया है। इसलिए वे आधार जिनपर वीएसपीएल ने दो टियर बर्थ किराया शुरू किए जाने की मांग की है, प्रासंगिक नहीं है।

किन्तु, टर्मिनल की समग्र घाटा स्थिति को स्वीकार करते हुए, बर्थ किराये में वृद्धि की अनुमति दिए जाने की जरूरत है। विनिमय दर अधुनातन करने और गणना के लिए अंगीकृत दर में शोधन करने के पश्चात

वीएसपीएल द्वारा दिए गए अनुमानन के अनुसार बर्थ किराये से अतिरिक्त राजस्व वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए रु 1.26 करोड़ होगा। यह लक्ष्य सभी जीआरटी श्रेणियों के लिए लागू बर्थ किराये के रूप में दूसरे स्लैब के लिए दर प्रस्तावित करते हुए अर्जित किया जा सकता है क्योंकि 30000 जीआरटी से कम आकार के पोतों की संख्या बहुत कम है। संशोधन के पश्चात इस मद से अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 1.30 करोड़ अनुमानित की गई है। मौजूदा दरमान में निर्धारित न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार 20000 जीआरटी के पोतों के लिए विपथित किया गया है जोकि संशोधित बर्थ किराये के आधार पर बढ़ाकर 40 अमेरिकी डॉलर किया गया है।

- (ख). वीएसपीएल ने कोयला, ताप कोयला, अल्यूमीनिया, सीमेंट क्लिंकर, उर्वरक, ग्रेनाइट ब्लॉक, आदि जैसे अधिकांश कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित कटौती इसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के बराबर लाने के लिए है। ज्यादातर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशन ने वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित कटौती का स्वागत किया है। तथापि, यह स्वीकार करना होगा कि कुछ चुनिंदा मदों की दरों में किसी कटौती से, विचाराधीन वर्षों की समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर, कुछ अन्य प्रशुल्क मदों में अनुचित वृद्धि करना होगा। इसलिए, यह प्राधिकरण वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित मौजूदा घाटशुल्क दर में कटौती पर विचार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है। अतः मौजूदा दरमान में निर्धारित घटकों के घाटशुल्क दर में, लागत विवरण में निर्दिष्ट समग्र घाटा स्थिति के आधार पर, 12.10 प्रतिशत वृद्धि की गई है।

वीएसपीएल द्वारा घाटशुल्क की वसूली के लिए जिप्सम गैर-अवशिष्ट के अधीन वर्गीकृत किया गया है। विशिष्ट उल्लेख के बावजूद, वीएसपीएल ने जिप्सम के लिए पृथक घाटशुल्क प्रस्तावित नहीं की है यद्यपि इसने इस कार्गो के लिए पृथक नौभरण प्रभार प्रस्तावित किया है। चूंकि वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित जिप्सम की मात्रा कुल अनुमानित यातायात का 11 प्रतिशत है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा एकत्रित मौजूदा प्रशुल्क में 12.10 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करने के बाद मौजूदा दरमान इस कार्गो के लिए पृथक घाटशुल्क दर दी गई है। संशोधित घाटशुल्क प्रभार से सृजित किए जाने की संभावना वाली कुल अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 3.77 करोड़ है। सावधानीपूर्वक, यह उल्लिखित किया जाता है कि चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं, वीएसपीएल अपने विवेकाधिकार से, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से कम दर वसूल कर सकता है।

वीएसपीएल द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित कच्चा तेल, पेट्रोलियम उत्पाद (एलपीजी को छोड़कर) और आरबीडी पाम तेल अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे माल सहित कोई अन्य द्रव कार्गो जैसे कुछ नए घटकों के लिए घाटशुल्क दर, वीपीटी के दरमान में प्रचलित स्तर पर, दरमान में शामिल किए गए हैं। चूंकि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए इन घटकों का कोई यातायात नहीं दिया गया है, इसलिए यह प्रतीत होता है कि ये दरें केवल काल्पनिक होंगी और इसलिए संशोधित दरमान में शामिल नहीं किया गया है। यदि किन्हीं कारणों से, इन घटकों का यातायात प्रहस्तित किया जाता है तो इन घटकों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वीएसपीएल इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

- (ग). नौभरण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि पेट कोक, केलसाइनड पेट कोक, चूना पत्थर के मामले में 8.7 प्रतिशत, कोकिंग कोयले में 15 प्रतिशत, लौह अयस्क प्रहस्तन में 67 प्रतिशत, ग्रेनाइट में 33 प्रतिशत और फेल्डसफर के मामले में 11 प्रतिशत है। नौभरण प्रभारों में उर्वरक प्रहस्तन, ताप/भाप कोयला, इल्यूमिनेटिड रेत, खाद्यान्न, स्लैग, स्क्रैप, कच्ची चीनी और अनुसूची में असूचीबद्ध अन्य कार्गो के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। वीएसपीएल ने बताया है कि विभिन्न घटकों के लिए प्रस्तावित नौभरण प्रभार बाहरी बनावट के रूप में कार्गो में भिन्नता, कार्गो की लदाई/उतराई के लिए अपेक्षित प्रयास, घनत्व, नमी तत्व, पोतों के होल्डस में प्रयुक्त किए जाने के लिए अपेक्षित उपस्कर, मैनुअल लेबर का मेल, आदि कारण से भिन्न हैं। समग्र घाटे के मद्देनजर, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर नौभरण दर में वृद्धि की अनुमति देना न्यायोचित प्रतीत होता है। उर्वरक, स्लैग, आदि जैसे अन्य घटकों, जहां वीएसपीएल ने कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है, के नौभरण प्रभारों में भी 12.10 प्रतिशत तक वृद्धि की है। घाटशुल्क दर के मामले में पहले उल्लिखित कारणों से, आरबीडी पाम तेल, अथवा बायो-डीजल के लिए कच्चे माल सहित कोई अन्य द्रव कार्गो, अन्य द्रव कार्गो, परियोजना कार्गो जैसे कुछ नए घटकों को शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित नौभरण प्रभारों को संशोधित दरमान में शामिल नहीं किया गया है।

पूर्व झुकाव के अनुसार, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का केवल 20 प्रतिशत नौभरण सेवाएं प्राप्त करेगा जबकि कार्गो के 60 प्रतिशत के हारबर मोबाइल क्रेन और नौभरण दोनों सेवाएं प्राप्त करने की संभावना है। यदि हारबर मोबाइल क्रेन और नौभरण सेवाओं की समेकित सेवा प्राप्त की जाती है तो मौजूदा दरमान टिप्पणी सं. 4 में रु 64 प्रति टन के क्रेन किराया प्रभार के अलावा नौभरण सेवाओं के

लिए रु0 6 प्रति टन की वसूली निर्धारित की गई है। वीएसपीएल ने इन कारणों से उक्त मौजूदा नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है कि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के समय उसने यह शर्त प्रस्तावित करते समय नौभरण प्रचालन में शामिल विभिन्न सेवाओं को छोड़ दिया था। वीएसपीएल ने दरमान में अलग-से निर्धारित दरों पर नौभरण प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि इस संबंध में किसी भी उपयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित उक्त मौजूदा शर्त हटा दी गई है।

नौभरण गतिविधि की दरों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के कारण अतिरिक्त आय वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु0 6.69 करोड़ के स्थान पर विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु0 6.85 करोड़ अनुमानित की गई है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल ने बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित कोयले के नौभरण के लेखा पर किसी पृथक आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया है। इसलिए, यह नोट निर्धारित करना उचित होगा कि किसी असंगतता से बचने के लिए बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित कोयले पर कोई नौभरण नहीं लगेगा।

- (घ). वीएसपीएल ने रु0 64 प्रति टन पर निर्धारित हारबर मोबाइल क्रेन के मौजूदा किराया प्रभार को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि मोबाइल हारबर क्रेन किराया प्रभार राजस्व का महत्वपूर्ण स्रोत है, इसलिए मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार बढ़ाकर रु0 72.75 प्रति टन किया गया है। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि यह दर क्रेन की अकेली लागत के आधार पर निर्धारित नहीं की गई है अपितु समग्र लागत स्थिति और राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए निर्धारित की गई है।

उपर्युक्त संशोधन के पश्चात हारबर मोबाइल से प्रभारों से अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु0 2.80 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

- (ङ). वीएसपीएल ने बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन उपलब्ध करवाई गई विभिन्न सेवाओं के लिए रु0 189 प्रति टन पर मदवार दरें प्रस्तावित की हैं। समेकित सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित रु0 180 प्रति टन की समेकित दर निवल अधिशेष/घाटा स्थिति पर पहुंचने के समय आय अनुमानन में सुविचारित की गई है।

चूंकि वीएसपीएल ये सेवाएं पहले से ही प्रदान कर रहा है और इस सेवा के लिए प्रशुल्क वसूल कर रहा है, और तब से किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण इस शर्त के अधीन संशोधित दरमान में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर शामिल करने के लिए प्रवृत्त है कि पैरा (घ) में निर्णय के अनुसार रु0 64 प्रति टन से रु0 72.75 प्रति टन की प्रस्तावित दर से मदवार सेवा में शामिल क्रेन के किराया प्रभार के लिए प्रशुल्क संशोधित करना होगा। परिणामस्वरूप, समेकित दर भी बढ़ाकर रु0 180 प्रति टन से रु0 188.75 प्रति टन की गई है।

उपर्युक्त संशोधन के मद्देनजर बीएमएचएस से अतिरिक्त राजस्व विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु0 5.38 करोड़ अनुमानित किया गया है।

- (च). भंडारण प्रभार की वसूली की इकाई मौजूदा क्षेत्र आधार से टनभार आधार में बदलने का प्रस्ताव किया है। भंडारण प्रभार रु0 138 प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्ग मीटर की मौजूदा दर के स्थान पर पहले पखवाड़े के लिए रु0 6 प्रति मीट्रिक टन और दूसरे पखवाड़े से रु0 9 प्रति मीट्रिक टन प्रस्तावित किया है। वीएसपीएल ने 30 दिनों के बाद और 45 दिनों तक कार्गो में अति-विराम के लिए रु0 3 प्रति टन प्रतिदिन और 45 दिनों के बाद कार्गो विराम के लिए रु0 24 प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक दर प्रस्तावित की है। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने भंडारण प्रभार की वसूली में प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति उठाई है।

वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्राप्ति के लिए बैकअप क्षेत्र, भंडारण, प्रेषण और टर्मिनल के प्रचालन के लिए बर्थ के समीप आबंटित लगभग 11 हैक्टेयर का छोटा-सा भंडारण क्षेत्र है। इसलिए, बर्थ के समीपवर्ती सम्पूर्ण बैकअप क्षेत्र सही मायने में केवल अंतरण क्षेत्र माना जाता है न कि भंडारण क्षेत्र। यदि उपर्युक्त समय अवधि में टर्मिनल से कार्गो नहीं हटाया जाता है तो टर्मिनल लक्षित थ्रुपुट प्राप्त करने की स्थिति में नहीं होगा। प्रस्तावित भंडारण दरें राजस्व में वृद्धि करने के आशय के साथ टर्मिनल में कार्गो से लम्बे विराम

समय को हतोत्साहित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। यह प्राधिकरण कई पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में यह निर्णय दे चुका है कि पत्तन के भंडारण क्षेत्र को अस्थायी अंतरण क्षेत्र माना जाना चाहिए न कि भांडागार। इस स्थिति के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दर मुख्यतः टर्मिनल में कार्गो के लम्बे विराम से रोकने का कार्य है, यह प्राधिकरण अनुवर्ती विश्लेषण में की गई चर्चा अनुसार निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के अधीन वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित भंडारण दर अनुमोदित करता है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2006-07 में प्राप्त किए गए कार्गो के औसत विराम समय के आधार पर विचाराधीन दोनों वर्षों के लिए रु0 1.68 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाया है। इसने इस प्रशुल्क मद से आय का अनुमान लगाने के लिए 15 दिनों का कार्गो का औसत विराम समय परिकल्पित करने के लिए कोई विश्लेषण नहीं भेजा है। वीएसपीएल द्वारा भेजे गए किसी विश्लेषण के अभाव में, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु0 1.68 करोड़ की अतिरिक्त आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है। वैधता अवधि के समाप्त होने के बाद चलाए जाने वाले प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाभ प्रोद्भूत होना पाया जाता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः लेखांकित किया जाएगा।

- (छ). वीएसपीएल ने शुष्क कार्गो के लिए धूल निवारण प्रभार को मौजूदा रु0 1.41 प्रति टन से बढ़ाकर रु0 1.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए वीएसपीएल द्वारा भेजा गया लागत पत्रक दर्शाता है कि धूल निवारण प्रभारों की औसत प्रति टन लागत रु0 1.77 परिगणित होती है। टर्मिनल में समग्र घाटे के मद्देनजर, धूल निवारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार की गई है।

वीएसपीएल ने ब्रेक बल्क कार्गो पर इस धूल निवारण प्रभार की वसूली को बढ़ाकर रु0 0.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया गया है। वीएसपीएल ने यह कहते हुए अनुसूची 3.7 के अधीन मौजूदा टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है कि धूल निवारण प्रभार सेवा की मांग पर प्रभार्य होगा।

वीपीटी का दरमान भी ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु0 0.50 की दर से प्रदूषण नियंत्रण प्रभार की वसूली की अनुमति प्रदान करता है। समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर, मौजूदा दरमान में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था/संशोधन स्वीकार किया गया है। प्रस्तावित दर पर धूल निवारण से अतिरिक्त आय ज्यादा नहीं है।

- (ज). इसने 80 टन और 120 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटा के लिए क्रमशः रु0 3/- प्रति टन और रु0 5/- प्रति टन घाटशुल्क प्रभारों हेतु नए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेश की लागत को पूरा करने और यह सेवा प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत प्रचालन लागत की पूर्ति के लिए भी है। चूंकि यह सेवा एक वैकल्पिक सेवा बताई गई है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है। संशोधित दरमान में यह टिप्पणी शामिल की गई है कि इस सेवा के लिए प्रशुल्क उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वैकल्पिक है।

- (झ). चूंकि लागत विवरण में मौजूदा दरों के आधार पर तैयार किए गए हैं, इसलिए उसमें लेखांकित स्वीकार्य राजस्व हिस्सा मौजूदा दरों के संबंध में है। यदि मौजूदा दरों में बढ़ोतरी की जाती है तो लागू संशोधित आय पर राजस्व हिस्सा देय हो जाएगा, जिसके लिए प्रचालक को स्वीकृति प्रदान किए जाने की जरूरत है। बर्थ किराये और घाटशुल्क प्रभार में स्वीकृत वृद्धि के कारण भिन्न राजस्व हिस्सेदारी आउटफ्लो पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता (अर्थात् 12.811 प्रतिशत) की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सा विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु0 0.65 करोड़ परिगणित होता है जिसे स्वीकार किया गया है। इसलिए, स्वीकार्य संशोधित हिस्से के प्रभाव पर विचार करते हुए पूरा किया जाने वाला राजस्व अंतर लगभग रु0 22 करोड़ होगा।

- (ञ). उपर्युक्त (क) से (ज) में सुझाए गए प्रशुल्क वृद्धि/संशोधन से लगभग रु0 22 करोड़ का घाटा, जोकि नीचे सारबद्ध किया गया है, पूरा होने की संभावना है:—

(रु० करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित अतिरिक्त राजस्व
1.	बर्थ किराया	1.30
2.	घाटशुल्क	3.77
3.	नौभरण	6.85
4.	हारबर मोबाइल क्रेन प्रभार	2.80
5.	बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली	5.38
6.	प्लॉट किराया	1.68
7.	धूल निवारण	0.15
	जोड़	<b>21.9</b>

(xxviii). जैसाकि पहले बताया गया है, तट प्रचालन सेवाएं वीएसपीएल द्वारा इस गतिविधि को आउटसोर्स करते हुए ऑफर की जाती है। जबकि लागत विवरण में इस सेवा से आय अनुमानन और व्यय अनुमान शामिल है, वीएसपीएल ने इस प्रशुल्क मद को इस आधार पर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं किया है कि वह आउटसोर्सिंग द्वारा सेवा प्रदान करने वाला सुविधा प्रदाता है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तट प्रचालन महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन चिह्नित सेवाओं में से एक है, और दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती है। तट प्रचालन प्रशुल्क आय अनुमानन में वीएसपीएल द्वारा यथा सुविचारित रु० 40 प्रति टन पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान में शामिल किए गए हैं।

(xxix). वीएसपीएल ने 'किरायेदार' शब्द को वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त सुविधाओं के उपयोक्ताओं के साथ में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। उक्त परिभाषा विशाखापत्तनम पत्तन के दरमान में निर्धारित परिभाषा के आधार पर थोड़ी संशोधित की गई है कि किरायेदार का अर्थ होगा वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त उपकरणों में से किसी के सभी उपयोक्ता।

मौजूदा दरमान में 'सप्ताह' शब्द की परिभाषा भंडारण प्रभार की तरह प्रासंगिक नहीं पाई गई है जोकि मौजूदा दरमान में प्रति सप्ताह आधार पर निर्धारित किया गया है और अब पखवाड़ा आधार पर निर्धारित किया गया है। अतः सप्ताह शब्द की परिभाषा को हटा दिया गया है।

(xxx). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए तटीय और विदेशगामी रूप में पोत की स्थिति निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित शर्त अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषा के अनुसार नहीं है। अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित शर्त वीएसपीएल के संशोधित दरमान में निर्धारित की गई है।

(xxxi). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीएसपीएल द्वारा विलंबित वापसियों के लिए ब्याज की दंडात्मक दर 11.5 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 13 प्रतिशत है। तदनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीएसपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी प्रस्तावित प्रावधान भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 15 प्रतिशत की ब्याज दर पर अधुनातित किया गया है।

(xxxii). वीएसपीएल ने एक शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि क्राफ्ट/उपस्कर आदि को क्षति की स्थिति में क्षतियों के लिए किरायेदार को प्रभार जमा करने होंगे। वीएसपीएल ने अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी का प्रस्ताव किया है। वीएसपीएल से प्रस्तावित शर्त को शामिल किए जाने के कारणों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि बीमा कम्पनी को देय बीमा प्रीमियम लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया है और इसलिए परिसंपत्तियों को क्षति की लागत, यदि कोई हो, बीमा कम्पनी से वसूल की जाएगी। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि रु० 5 लाख से कम की क्षति वर्तमान बीमा पॉलिसी के शर्तों के अनुसार शामिल नहीं है, इसलिए वीएसपीएल क्राफ्ट/उपस्कर को हुई क्षति के लिए बीमा, यदि कोई हो, द्वारा क्षतिपूर्ति नहीं किए गए व्यय की देयता की पूर्ति के लिए किरायेदार से जमानत रखने के लिए प्रवृत्त है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि वह किरायेदार को ऐसी वापसियों के लिए यथा सामान्यतः लागू ब्याज अदा करने के लिए सहमत है, प्रस्तावित शर्त वीएसपीएल के दरमान में शामिल की गई है। संयोगवश, वीपीटी के दरमान में भी समान शर्त निर्धारित की गई है।

- (xxxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के कारण उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे। तदनुसार, वीएसपीएल ने हमारे सुझाव पर अपने प्रस्तावित दरमान में इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की है।

इसने यह प्रावधान भी शामिल किया है कि विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान वीएसपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो। ये प्रस्तावित प्रावधान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है इसलिए स्वीकृत किए गए हैं।

- (xxxiv). वीएसपीएल ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सामान्य कार्गो/विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के अनाधिक 60 प्रतिशत तक तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। लौह अयस्क गुट्टिकाओं और ताप कोयले को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभारों अर्थात घाटशुल्क, नौभरण प्रभार के मामले में रियायती प्रशुल्क से अलग रखा गया है।

बर्थ किराया प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, वीएसपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को भारतीय रुपए में बदलने के प्रयोजन के लिए ₹0 41/- की विनिमय दर पर विचार किया है। वीएसपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 51.66 की प्रचलित विनिमय दर के स्थान पर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 43.52 थी। प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के समय तटीय पोत दरों के पुनः बयान की अनुमति नहीं देते हैं। प्रासंगिक दिशा-निर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचयी प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर बार-बार बोझ न पड़े। अतः तटीय पोतों के लिए निर्धारित मौजूदा बर्थ किराया, विदेशी मुद्रा विनिमय दर के बिना किसी पुनः बयान के, इस प्रशुल्क मद में स्वीकृत समान स्तर पर बढ़ाया भी जाएगा।

- (xxxv). जब वीएसपीएल को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 से 6.6.3 और वीपीटी के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार निर्धारित समय सीमा के बाद बर्थ किराये के सेशन संबंधी मौजूदा सामान्य टिप्पणी सं. 3 को व्याख्यायित करने की सलाह दी गई थी। वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि यह शर्त अधिरोपित न की जाए क्योंकि पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग में उसकी कोई भूमिका नहीं है। इसने निवेदन किया है कि वीपीटी पोत की बर्थिंग और अबर्थिंग के लिए अपनी प्राथमिकताओं का अनुसरण करता है और प्रचालक को इसकी किसी भी चूक के कारण कोई नुकसान नहीं होना चाहिए जब पोत को बर्थ पर बंधक बनाया जाता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ये शर्तें प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तें हैं। ये सामान्य शर्तें मुरुगांव पत्तन न्यास में प्रचालन कर रहे साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड जोकि वीएसपीएल जैसे जलयानों से सीधे बर्थ किराया वसूल करता है, के दरमान में भी निर्धारित की गई है। ऐसी कोई विशेष परिस्थिति नहीं है जो केवल वीएसपीएल के मामले में भिन्न संव्यवहार की अपेक्षा करती हो। अतः वीपीटी के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तें वीएसपीएल के दरमान में शामिल की गई हैं।

- (xxxvi). वीएसपीएल ने बर्थ किराये की अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 4 इस प्रकार संशोधित की है कि मौजूदा टिप्पणी में निर्धारित अन्य कारणों के अलावा बिजली गुल होने के मामले में भी बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। वीएसपीएल ने प्रस्तावित किया है कि हारबर मोबाइल क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं होने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा। यह टिप्पणी इस प्रकार संशोधित की गई है कि उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार वीएसपीएल पर आरोप्य बिजली गुल सहित किन्हीं अन्य कारणों अथवा संयंत्र उपस्कर की खराबी अथवा अनुपलब्धता के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।

- (xxxvii). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में, इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल को उसके प्रस्ताव के अनुसार वीपीटी के तत्कालीन प्रचलित दरमान में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानकों को अंगीकृत करने की अनुमति प्रदान की थी। चूंकि आउटपुट प्रतिमानक डायनेमिक प्रकृति के हैं और समय-समय पर समीक्षा किए जाने की जरूरत है, इसलिए यह ज्यादा व्यावहारिक होगा कि सिद्धांत के आधार पर तत्संबंधी पत्तन अथवा प्रचालक द्वारा निर्धारित किए जाने वाले वास्तविक प्रतिमानकों को छोड़ते हुए प्रतिमानकों का निर्धारण करने के लिए मार्गदर्शन सिद्धांत दरमान में निर्धारित किए गए हैं। अगले संशोधन के समय इस पहलु पर विचार करने के लिए विशिष्ट उल्लेख के बावजूद, वीएसपीएल ने हमारे सुझाव का अनुपालन नहीं किया है और अपने दरमान में निर्धारित मौजूदा आउटपुट प्रतिमानकों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। हमारे प्रश्न पर वीएसपीएल ने इस आधार पर मौजूदा आउटपुट प्रतिमानकों में संशोधन करने के लिए अपनी असमर्थता व्यक्त की है कि उसके पास परंपरागत प्रहस्तन में केवल तीन वर्षों का और बीएमएचएस के प्रचालन में नौ महीनों का अनुभव है। यह उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार विमर्श से अगले प्रशुल्क संशोधन में आउटपुट संशोधित करने के लिए सहमत है। तब तक, इसने मौजूदा प्रतिमानकों को जारी रखने का अनुरोध किया है। दंडात्मक

बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से वर्ष 2004-05 और 2006-07 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित आय महत्वपूर्ण नहीं पाई गई है। अतः मौजूदा दरमान में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानकों को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के समय उपयोक्ताओं और वीपीटी के साथ विचार-विमर्श से उपयुक्त आउटपुट प्रतिमानक तैयार करे।

- (xxxviii). वीएसपीएल को यथामूल्य दरों की मौजूदा पद्धति को जारी रखने के अपने प्रस्ताव की बजाय मशीनरी के लिए विशिष्ट दरें प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि इस कार्गो के प्रहस्तन में शामिल उच्च जोखिम के मद्देनजर इसने यथामूल्य पर आधारित घाटशुल्क दर वसूल की पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव किया है और किसी भी स्थिति में, इन कार्गो की मात्राएं पूर्व झुकाव के अनुसार अमहत्वपूर्ण हैं।
- (xxxix). वीएसपीएल ने अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दर के दो सैट प्रस्तावित किए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि झील रेत आदि जैसी कम मूल्य की कार्गो मर्दे उच्चतर घाटशुल्क दर वसूल करते हुए प्रभावित होंगी। वीएसपीएल ने मौजूदा दरमान में रु0 22 प्रति टन की एकल दर के स्थान पर वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार 1000 से अधिक के कार्गो मूल्य के लिए 40 प्रति टन और 1000 से कम के कार्गो के मूल्य के लिए 10 प्रति टन की घाटशुल्क दर प्रस्तावित की है। वीएसपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के मद्देनजर, अवशिष्ट सामानों के लिए घाटशुल्क दर के दो सैट स्वीकार किए गए हैं।
- (XL). वीएसपीएल ने गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों, भले ही वे जलयान पर न चढ़ाए जाएं, पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली के बारे में एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है। नौभरण के लिए गोदियों में लाए गए परंतु नौभरण नहीं किए गए अधिक कार्गो के लिए, इसने घाटशुल्क वसूली का प्रस्ताव नहीं किया है यदि कार्गो नौभरण के 24 घंटों के भीतर हटा लिया जाता है। इस टिप्पणी को शामिल करते समय, वीएसपीएल ने मौजूदा शर्त को जारी रखने का प्रस्ताव किया है कि वीएसपीएल परिसर में लाए गए और बिना नौभरण के वहां से हटाए गए सामानों पर निःशुल्क दिवस स्वीकार्य नहीं होंगे। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006 में तृतीकोरिन पत्तन न्यास से संबंधित अपने एक आदेश में निर्णय दिया था कि जब शट आउट कार्गो द्वारा घाटशुल्क प्रभार का भुगतान किया जाता है तो वे निर्यात कार्गो पर यथा लागू निःशुल्क अवधि का लाभ प्राप्त करेंगे। ऐसी स्थिति में, गोदियों में प्रवेश करने वाले भले ही वे नौभरित नहीं किए जाने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित करते समय, नौभरित नहीं किए गए कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि अस्वीकृत करने संबंधी मौजूदा टिप्पणी को संशोधित दरमान से हटा दिया गया है।
- (XLi). वीएसपीएल से अनुरोध किया गया था कि सामान्य शर्त यह सामान्य शर्त शामिल की जाए कि वीएसपीएल पर आरोग्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा जब अनुरोध किया जाता है तब वीएसपीएल कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा। अन्य महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनल पर निर्धारण के अनुसार संशोधित प्रस्तावित दरमान में वीएसपीएल द्वारा प्रासंगिक शर्त को शामिल किया गया है।
- (XLii). वीएसपीएल ने पहले एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण अवधि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच विशेष रूप से सहमत होनी चाहिए और यदि विशिष्ट अवधि के बाद प्लॉट खाली नहीं किया जाता है तो विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा। यह बताया गया था कि प्रस्तावित टिप्पणी से विभिन्न उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क के लागू होने में अस्थिरता बढ़ेगी क्योंकि वीएसपीएल और उपयोक्ताओं के बीच सहमत भंडारण अवधि मामला-दर-मामला भिन्न होगी। इसलिए, वीएसपीएल को सलाह दी गई थी कि टर्मिनल में कार्गो के विराम की लम्बी अवधि के लिए ग्रेडिड आधार पर विशिष्ट भंडारण प्रभार प्रस्तावित करे। वीएसपीएल ने पूर्व प्रस्तावित टिप्पणी को हटा दिया है परंतु निःशुल्क भंडारण अवधि के बाद कोई अवधि प्रस्तावित नहीं की है जिसके लिए भंडारण प्रभार प्रभार्य है। यह स्वीकार करना होगा कि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निःशुल्क अवधि निर्धारित की जाती है जिसके बाद भंडारण प्रभार प्रभार्य होता है। साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), इंटरनेशनल सीपोर्ट हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) आदि जैसे अन्य निजी बल्क कार्गो टर्मिनलों के मामले में भी निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है जिसके बाद भंडारण प्रभार प्रभार्य है। एसडब्ल्यूपीएल में निर्धारित निःशुल्क अवधि आयात के लिए तीन दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिए सात दिन, और आईएसएचपीएल में यह 21 दिन है। अतः इस प्राधिकरण को भंडारण प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए आयात तथा निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि शामिल करने के निर्णय की शुरुआत करता है। इस प्राधिकरण ने कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के संदर्भ में न्यू मेंगूर पत्तन न्यास और विशाखापत्तन पत्तन न्यास के दरमान में भी समान प्रावधान शामिल किए हैं।
- (XLiii). वीपीटी ने बर्थ किराया प्रभार के साथ हारबर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार को जोड़ दिया है। वीपीटी ने बर्थ किराये और हारबर क्रेनों के लिए पृथक प्रभारों के निर्धारण के मद्देनजर उल्लेख किया है, क्रेनशुल्क घटक पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने का विपथन है। इसने बताया है कि वीएसपीएल द्वारा निर्मित दो बीओटी बर्थ हारबर मोबाइल क्रेन से

सज्जित हैं, जोकि कुछ नहीं है परंतु घाट क्रेनें हैं और वे घाट क्रेनें की तरह समान कार्यों का निष्पादन करते हैं। इसलिए, एचएमसी को विशेष प्रयोजन क्रेन और प्रहस्तन प्रणाली नहीं माना जा सकता। अतः इसने क्रेन प्रभारों को बर्थ किराया प्रभारों के साथ जोड़ने का अनुरोध किया है अथवा विकल्पतः क्रेनशुल्क घटक पर राजस्व हिस्सा अदा करने के लिए वीएसपीएल को निदेश देने का अनुरोध किया है।

वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि हारबर मोबाइल क्रेनें (एचएमसी) परंपरागत रेल माउंटेड ग्रेब अनलोडरों की बजाय वीएसपीएल द्वारा प्राप्त की गई विशेष प्रयोजन क्रेनें हैं। हारबर मोबाइल क्रेनें घाट से जुड़ी हुई नहीं हैं और इसलिए घाट क्रेनें के बराबर नहीं माना जा सकता। हारबर मोबाइल क्रेनें चल प्रकृति की हैं और टर्मिनल में कहीं भी प्रचालित की जा सकती हैं। ये क्रेनें बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली का अभिन्न अंग हैं। इसलिए इन क्रेनें की गणना टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार विशेष प्रयोजन क्रेनें/प्रहस्तन प्रणालियों के रूप में की जाए। अतः यह क्रेनें परंपरागत सामान्य कार्गो बर्थों में संस्थापित परंपरागत घाट क्रेनें से तुलनीय नहीं हैं। इस प्रकार, इन क्रेनें के प्रभार बर्थ किराये का हिस्सा नहीं हो सकते।

यह मुद्दा वीएसपीएल के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में पहले ही हल किया जा चुका है। वीपीटी ने इस संबंध में अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है। यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि विशिष्ट क्रेनें के किराया प्रभार कई अन्य महापत्तनों में पृथक मद के रूप निर्धारित किए गए हैं। वीपीटी ने भी हाल ही में हारबर मोबाइल के पृथक किराया प्रभार के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन है। वीपीटी ने प्रासंगिक बर्थ किराये में क्रेन शुल्क के घटक को जोड़ने का प्रस्ताव नहीं किया है।

मौजूदा प्रचालकों के लिए भी यह प्रासंगिक नहीं होगा, फरवरी 2008 में अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश भी क्रेन के किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार के साथ जोड़ने की अपेक्षा नहीं करते हैं।

ऐसी स्थिति में, क्रेन के किराया प्रभार को बर्थ किराया प्रभार के साथ जोड़ने के लिए वीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, क्रेन पर किराया प्रभार की वसूली की मौजूदा प्रणाली जारी रहेगी।

- (XLiv). वीएसपीएल ने अनुसूची 4.1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 3 को हटाने का प्रस्ताव किया है कि हारबर मोबाइल क्रेन तट होपरों और ग्रेबों के साथ उपलब्ध रहेगी। इसने मौजूदा टिप्पणी को हटाने के लिए कोई विशिष्ट कारण नहीं दिया है। तथापि, चूंकि किसी उपयोक्ता की ओर से कोई नहीं की गई है, इसलिए उक्त टिप्पणी को हटाने के लिए वीएसपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।
- (XLv). वीएसपीएल ने हमारी सलाह पर प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.6 में शर्त शामिल की है कि यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।
- (XLvi). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिहन स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करे। वीएसपीएल द्वारा यथा सहमत, यह सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क की समीक्षा के लए अपना अगला प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में अर्जित अनुभव के आधार पर ऐसी एक योजना शामिल करें।
- (XLvii). कुछ प्रस्तावित प्रावधान जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं है, संशोधित किए गए हैं।
- (XLviii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले से ऊपर उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2009-10 और 2010-11 के लिए है। अतः संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2011 तक निर्धारित की गई है।

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

12.2. सामान्यतः संशोधित प्रभार राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के बाद से प्रभावी होता है, जब तक कि 2005 दिशा-निर्देशों के खंड 3.2.8 में यथा विनिर्दिष्ट प्रशुल्क आदेश में भिन्न व्यवस्था विशेष रूप से उल्लिखित नहीं की जाती है। यह स्वीकार करना होगा कि वीएसपीएल के दरमान का संशोधन पहले से अतिदेय था। इस स्थिति के मददेनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि

इस विश्लेषण में सुविचारित वित्तीय स्थिति 1 अप्रैल 2009 से दो वर्षों की अवधि के लिए है, संशोधित प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तारीख से 15 दिनों से प्रभावी होकर 31 मार्च 2011 तक वैध रहेंगे।

12.3. वीएसपीएल का प्रशुल्क पत्तन द्वारा दी 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 है अथवा यहां स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण वीएसपीएल से अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभ को पूर्णतः समायोजित करे।

12.4. इस संबंध में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारणों के साथ भेजी जाए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+) / (-) 20% की भिन्नता देखी जाती है तो टीएमपी संबद्ध प्रचालक को कहेगा कि वह अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करें। यदि वीएसपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय अवधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा शुरू कर देगा।

(अरविन्द कुमार)  
सदस्य



## विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

### दरमान

#### खंड - 1

#### 1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

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

- (1). "वीपीटी" अर्थात् विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी)।
- (2). "वीएसपीएल" अर्थात् विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और समनुदेशिती।
- (3). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (4). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।
- (5). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (6). "किरायेदार" का अर्थ वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए उपकरणों में से किसी भी उपकरण का उपयोग करने वाले सभी उपयोक्ता।

#### 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (1). 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'। तटीय नौचालनों के लिए अनुमत्त विदेशगामी पोत और उनके द्वारा वहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे स्वीकार्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (2).
  - (i). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
  - (ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
  - (iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
  - (iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
  - (v). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (3). बर्थ किराया प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके एसोसिएट्स अथवा अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा के विनिमय के पश्चात भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश के दिन ऐसे विनिमय के लिए दिन माना जाएगा।

- (4). तीस दिनों से अधिक के लिए वीएसपीएल में रूकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से बदल जाएगा।
- (5). यदि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- से कम हो तो वापसी नहीं की जाएगी। यह सीमा ऐसे प्रभारों के अनुपूरक दावों के लिए भी लागू होगी।
- (6). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार द्वारा यह इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा यह इकाई 1 घन मीटर होगी और क्षमता माप द्वारा यह इकाई बल्क में द्रवों के लिए 1,000 लिटर होगी।
- (7). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करते हुए 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई रूप में माने जाएंगे, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, को छोड़कर।
- (8). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (i). उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 15 प्रतिशत होगी।
- (ii). इसी प्रकार, वीएसपीएल विलंबित वापसियों पर 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज करेगा।
- (iii). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीएसपीएल 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 महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
- (iv). 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।
- (9). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (10). वीएसपीएल की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (11). नौभरण के लिए प्रवृत्त सभी सामान निर्यात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को जलयान पर चढ़ाए जाने से पहले भुगतान किए जाएंगे।
- (12). (i). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसारी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ii). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (iii). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
- (iv). 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।
- (13). क्राफ्टों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों को क्षति के मामले में, किरायेदार माँग, वास्तविक प्रभारों के लंबित निर्धारण की प्राप्ति के तत्काल पश्चात वीएसपीएल द्वारा यथा निर्धारित क्षतियों के लिए सभी ऐसे प्रभारों के लिए अनुमानित राशि जमा करेगा। पूर्ण क्षति के मामले में, किरायेदार वीएसपीएल के क्राफ्टों अथवा उपकरणों अथवा सम्पत्तियों के बही मूल्य अथवा बाजार मूल्य, जो भी

ज्यादा हो, जमा करेगा। वीएसपीएल अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी पर उस किरायेदार को यथा लागू ब्याज के साथ वापस करेगा जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी।

- (14). वीएसपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## खंड – 2

### पोत संबंधित प्रभार

#### 2.1. बर्थ किराया

##### 2.1.1. पोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9	0.0020 न्यूनतम अ0डा0 40 के अधीन	0.0527 न्यूनतम रु0 1054 के अधीन

#### बर्थ किराये संबंधी सामान्य टिप्पणियां

- (1). एक घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी हैसियत बदल सकता है, एक घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (2). बर्थ किराये की अवधि बर्थ में मूरिंग के पूरा होने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (3). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब वीएसपीएल पर आरोप्य बिजली गुल होना सहित किन्हीं अन्य कारणों से अथवा संयंत्र उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (4). (i). एक समय सीमा के बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रुक जाएगा।  
(ii). बर्थ किराया खत्म करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा स्थिति के अभाव में अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।  
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम स्थिति के अनुसार होगा।  
(iv). झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

#### (5). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:

- (i). किसी पोत को 'आस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।

- (ii). किसी पोत को 'प्राथमिकता बर्थिंग' के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के लिए बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (iii). जहां कार्यगत बर्थ किसी पोत के लिए पहले से खाली है और प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता वाले पोत को उस खाली बर्थ में खड़ा किया जाता है तो इसके आगमन से पहले बर्थिंग के लिए जलमार्गों पर कोई पोत प्रतीक्षा नहीं कर रहे हैं अथवा जब जलमार्ग पर प्रतीक्षा कर रहे पोत सभी पहलुओं (दस्तावेजों का तैयार नहीं होना/कार्गो की कमी/यूलेज़ की कमी/हैच सफाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवणिक काम करने के इच्छुक नहीं हों) से तैयार नहीं हो तो इसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (iv). ऊपर यथा निर्दिष्ट प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा:
- (क). रक्षा मंत्रालय का कार्गो वहन करने वाले पोत।
- (ख). सद्भावना दौरों पर आने वाले रक्षा पोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका भ्रमण के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (घ). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।
- (ङ). तटीय पोत जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

**टिप्पणी:** वीएसपीएल लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ख) द्वारा शासित किया जाता है जिसमें कहा गया है कि लाइसेंसधारी (वीएसपीएल) लाइसेंसदाता (वीपीटी) के पूर्व लिखित अनुमोदन से किसी एक अथवा ज्यादा शिपिंग लाइनों अथवा पोत स्वामियों/प्रचालकों को बर्थों और उपस्कर के सर्वोत्तम उपयोग के लिए वरीयता अथवा प्राथमिकता बर्थिंग ऑफर कर सकता है।

## 2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार खंड 2.1.4 में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार बर्थ अभिग्रहण के बाद पोत के अति-विराम के लिए देय होंगे यदि पोत पर आरोप्य किन्हीं कारणों से प्रतिमानक अर्जित नहीं किए जा सकते।

- (i). पोत को निम्नलिखित अवधि के लिए, बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के, कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:
- |      |   |         |
|------|---|---------|
| (क). | कोई पोत जिसे "सुरक्षा" की आवश्यकता हो         | 10 घंटे |
| (ख). | खाद्यान्न पोत धूमन और इनरटिंग की अपेक्षा वाले | 10 घंटे |
| (ग). | सभी अन्य मामलों में                           | 7 घंटे  |
- (ii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए प्रत्येक पोत हेतु बर्थ अभिग्रहण निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:—
- (क). पोत के विराम की अवधि का निर्णय करने के लिए, लेबर द्वारा कार्य रोकने और लेबर अवकाश दिवस के कारण पारियों की संख्या का नुकसान अतिरिक्त होगा।
- (ख). पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, बर्थ पर पोतों के विराम का निर्णय नहीं होगा क्योंकि सामान्यतः पोतों को हुकों की कम संख्या के कारण पारी के बीच में बर्थ किया जाता है।
- (ग). नए कार्गो के मामले में, तीन परेषणों का औसत निष्पादन लगभग 'प्रतिमानक' रूप में निर्धारित किया जाएगा जिसके और शोधन के लिए छह महीने बाद समीक्षा की जाएगी।
- (घ). वीएसपीएल पर आरोप्य कारणों से कार्य का रूकना अतिरिक्त होगा।

- (iii). (क). बंकरों और/अथवा बाजों के माध्यम से जल की आपूर्ति के मामले में, पोत को 8 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम की अनुमति दी जाएगी।
- (ख). जल की आपूर्ति के मामले में, पोत के समीप बाज के स्थापन के समय से 12 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम करने की पोत को अनुमति दी जाएगी।
- (ग). बाज से इतर स्रोतों के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए कार्गो की लदाई/उतराई के पूरा होने के समय से 8 घंटों के लिए विराम की अनुमति दी जाएगी।

2.1.3. नीचे निर्धारित दरों पर अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:-

क्र. सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	6 घंटों तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.042
2.	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	- वही -	0.032	0.84
3.	12 घंटों से अधिक परंतु 18 घंटों तक	- वही -	0.064	1.67
4.	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	- वही -	0.080	2.09

2.1.4. घटक वार प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट दरें

निर्यातों के लिए		
क्र. सं.	नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
1.	कंटेनर (बॉक्स)	20
2.	फेरो सिलिकॉन	102
3.	सामान्य कार्गो	82
4.	लौह और इस्पात	180
5.	लौह अयस्क और गुट्टिकाएँ (मैनुअल लदाई)	598
6.	मक्की	61
7.	चीनी	94
8.	गेहूँ (बैग)	91
9.	चावल (बैग)	81
10.	चावल (बल्क)	80
11.	अल्यूमीनियम बिलेट	98
12.	अल्यूमीनियम सिल्ली	110
13.	सी.पी. कोक	346
14.	सीमेंट	102
15.	चार्ज क्रोम	404
16.	चूजा मटर	219
17.	क्रोम अयस्क	188

आयातों के लिए		
नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)	
कंटेनर (बॉक्स)	22	
फेरो सिलिकॉन	262	
सामान्य कार्गो	86	
लौह और इस्पात	108	
लौह अयस्क (मैनुअल उतराई)	560	
मक्की (बल्क)	234	
चीनी बैगों में	82	
गेहूँ (बल्क में)	134	
चावल	62	
रॉक फास्फेट	281	
अमोनियम नाइट्रेट	347	
अमोनियम सल्फेट	210	
बॉक्साइट बैग	233	
बेन्टोनाइट	254	
बलगर गेहूँ बैग	62	
कार्बन एनोड्स	229	
क्रोम अयस्क	206	

18.	कोल तार (बैग)	192
19.	कॉफी (बैग)	67
20.	शुष्क खमीर	62
21.	फेल्डफर	317
22.	फेनुग्रीक	99
23.	फेरो क्रोम (बल्क)	341
24.	फेरो क्रोम बैग	226
25.	फेरो मैंगनीज़	99
26.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स	199
27.	लेमिनाइट रेत	333
28.	केनाफ	40
29.	मैंगनीज़ अयस्क	310
30.	पेट कोक (बैग)	83
31.	पिग ऑयरन	458
32.	क्वायरजाइट	117
33.	सिलिकॉन मैंगनीज़ अयस्क (बैग)	200
34.	सिलिकॉन मैंगनीज़ अयस्क (बल्क)	538
35.	सोया एक्सट्रेक्ट्स	172
36.	ताप कोयला	665
37.	सब्जियाँ	53

कोयला तार पिच	77
कोकिंग कोयला (क) स्वयं के उतराई गियर से पोतों द्वारा उतराई	622
(ख) गैर उतराई पोतों द्वारा उतारे गए सभी प्रकार के कोयला	360
सीएसबी बैगों में	74
डीएपी बल्क	262
डीबीएम बैगों में	242
डीबीएम बल्क में	220
डोलोमाइट	405
कोयला/कोक (20000 से कम का पार्सल)	234
कोयला/कोक (20000 से ऊपर का पार्सल)	361
चूना पत्थर	372
मोनो अमोनियम फास्फेट	210
एमओपी	267
तेल पेल्ल	57
पेपर बंडल	212
पेट्रोलियम कोक	401
भाप कोयला	578
वुड पल्प	236
सल्फर	278
लकड़ी के लट्टे	114
यूरिया	283

### टिप्पणियां:

- (1). प्रति हुक प्रति पारी उत्पादकता परिकलित करने के लिए कार्यरत हुकों की कुल संख्या की गिनती की जाएगी।
- (2). निम्नलिखित दो स्थितियां पोत का गैर-निष्पादन/खराब निष्पादन माना जाएगा:
  - (क). यदि कोई पोत अपर्याप्त कार्गो, अनुपयुक्त नौचालन, जलयान का गियर खराब होना और निकासी व्यवस्थाओं की कमी जैसे कारणों से हुकों की कम संख्या के साथ कार्य करता है;
  - (ख). वह पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, का अनुसरण करते हुए पारियों में यदि वास्तविक हुक प्वाइंट उस घटक के लिए निर्धारित प्रतिमानकों को पूरा नहीं करता है।

### 2.2. पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	तट पर पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग	3.241 न्यूनतम प्रभार डॉलर 16.205 के अधीन	रु0 84.65 न्यूनतम प्रभार रु0 423.25 के अधीन

2.	घाट दीवारों, जेट्टियों और मूरिंगों पर नाव द्वारा पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग	4.182 न्यूनतम प्रभार डॉलर 20.912 के अधीन	रु0 109.20 न्यूनतम प्रभार रु0 546.00 के अधीन
----	---	------------------------------	--	--

## खंड – 3

## कार्गो संबंधित प्रभार

## 3.1. घाटशुल्क:

मद सं.	नमपद्धति	इकाई	दर (रु0 में)	
			तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	सभी प्रकार के कोयला (ताप कोयला से इतर), कोक और कोयला तार पिच	टन	37.00	22.20
2.	अल्यूमीनिया (बल्क)	टन	40.35	24.20
3.	अल्यूमीनियम, अल्यूमीनिया सा इनगोट्स, अल्यूमिना बिलेट्स और अल्यूमिना उत्पाद	टन	24.70	14.85
4.	अस्फाल्ट/बिटूमेन, बेरिट्स और फेल्डस्फर, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	21.30	12.80
5.	मैंगनीज अयस्क	टन	21.30	12.80
6.	ब्लॉस्ट फरनेस स्लैग, बेंटोनाइट, डोलोमाइट, चिप्स, फ्लाई एश और रिवर सैंड	टन	14.60	8.75
7.	केल्सिनाइड पेट्रोलियम कोक	टन	40.35	24.20
8.	कार्बिक सोडा	प्रति के.एल.	39.25	23.55
9.	सेरेल्स, खाद्यान्न, दालें और चीनी	टन	24.70	14.80
10.	चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैंगनीज, हाई कार्बन फेरो क्रोम और अन्य अयस्क	टन	42.60	25.55
11.	रसायन	टन	61.65	37.00
12.	खाद्य तेल	के.एल.	17.95	10.80
13.	इलैक्ट्रिकल सामान (प्रतिशत में)	यथामूल्य	0.30%	0.18%
14.	उर्वरक (एमओपी सहित)	टन	32.50	19.50
15.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स और मारबल्स	टन	49.30	29.60
16.	जिप्सम	टन	44.85	26.90
17.	लेमेनाइट रेत	टन	14.60	8.75
18.	लौह अयस्क	टन	24.70	24.70
19.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	टन	25.80	25.80
20.	चूनापत्थर	टन	33.65	20.20
21.	द्रव अमोनिया, मोल्टेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	टन	33.65	20.20
22.	मशीनरी	यथामूल्य	0.16%	0.09%
23.	मोलासेस	के.एल.	39.25	23.55
24.	सोया, रेप बीज आदि जैसे सभी प्रकार के तेल एक्ट्रैशन्स	टन	13.45	8.10
25.	पिग ऑयरन	टन	42.60	25.55
26.	आर.आर. मेटिरियल्स	टन	37.00	22.20

27.	इस्पात उत्पाद (स्क्रेन सहित) – सभी किस्में	टन	49.30	29.60
28.	स्टाइरेन मोनोमार	टन	61.65	37.00
29.	ताप कोयला	टन	21.30	21.30
30.	लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की वस्तुएं	घन मी0	24.70	14.80
31.	एफओबी/सीआईएफ मूल्य तक वाले अवशिष्ट सामान और रु0 1000/– प्रति टन शामिल	टन	10.00	6.00
32.	रु0 1000/– प्रति टन से अधिक मूल्य वाले अवशिष्ट सामान	टन	40.00	24.00

### टिप्पणियां:

- (1). किसी कार्गो को 'अवशिष्ट सामान' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करें और देखें कि क्या इस कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (2). गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार प्रभाय है भले ही वे नौभरण न किए जाएं। तथापि, नौभरण के लिए गोदियों में लाया गया ज्यादा कार्गो जो नौभरण नहीं किया गया, घाटशुल्क प्रभाय नहीं होगा यदि कार्गो को नौभरण के 24 घंटों के अन्दर हटा लिया जाता है।
- (3). विविध प्रकार के सामानों वाले पैकेजों पर प्रभार वैयक्तिक सामानों पर लागू दर वसूल किया जाएगा।
- (4). आयातों पर यथामूल्य घाटशुल्क सीआईएफ मूल्य पर परिगणित किया जाएगा; निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिगणित किया जाएगा। तटीय सामान प्रवेश/नौभरण बिल/बिल के सीमाशुल्क बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य का निर्धारण करने के लिए मुख्य दस्तावेज़ होंगे और जहां यह उपलब्ध न हों, मूल्य उतराई/बिल आदि के बिल के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

### 3.2. विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभाय होंगे:

- (i). पोत के बोर्ड पर किए गए क्राफ्टों पर।
- (ii). परित्यक्त सामानों पर।
- (iii). पैकेज के अभिनिहित विवरण पर भले ही वे खाली अथवा अंशतः खाली उतारे गए हों।

### 3.3. विपत्ति में पोतों से सामानों पर घाटशुल्क प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	विपत्ति में पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट
2.	कार्गो जो निर्यात घाटशुल्क पहले ही भुगतान कर चुका है परंतु गंतव्य तक नहीं पहुंचाया गया है।	कोई घाटशुल्क नहीं
3.	वीएसपीएल के परिसर में छोड़े बिना पुनः भरण अन्य पत्तनों का कार्गो	नौभरण के समय कोई घाटशुल्क नहीं

### 3.4. पोतांतरण कार्गो पर प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	एक पोत से उतारे गए और बाद में दूसरे पोत पर चढ़ाए गए कार्गो पर	लागू घाटशुल्क का 150%

**टिप्पणियां:**

- (1). 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।
- (2). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क विदेशी पत्तन से/को आगमन/प्रस्थान पर लदाई/उतराई के प्रचालनों पर लागू नहीं होगा। रियायती कार्गो संबंधित प्रभार केवल इसके तटीय नौचालन से संबंधित परेषण के प्रहस्तन के लिए प्रभार्य होगा।

**3.5. विलंबशुल्क प्रभार (आयात/निर्यात/पोतांतरण):**

निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार प्रभार्य होंगे जोकि निम्नवत् हैं:

मद सं.	विवरण	(दर रु0 में)
1.	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम दस दिनों के लिए	रु0 12.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए
2.	उसके बाद	रु0 24.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए

**टिप्पणियां:**

- (1). उन सामानों के मामले में जिसके लिए 'यथामूल्य' आधार पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर प्रभार्य होगा। सभी अन्य मामलों में, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर अथवा 'प्रति घन मीटर' आधार पर, एकत्रित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर जैसी स्थिति हो, पर प्रभार्य होगा।
- (2). सभी सामानों को निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया जाएगा जैसाकि नीचे दिया गया है:—
  - (i). **निर्यात**
    - (क). वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 20 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
  - (ii). **आयात**
    - (क). अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से और साल्वजड सामानों के मामले में, साल्वजड के दिन के अगले दिन से तीन दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
    - (ख). जहां सामान पोत द्वारा लाइटरो, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्टों में उतारे जाते हैं, निःशुल्क दिवसों की गणना घाट पर अथवा जेट्टी पर लाइटरो, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने के दिन से की जाएगी।
  - (iii). **पोतांतरण कार्गो**

वीएसपीएल परिसर से कार्गो की उतराई के अंतिम दिन से 10 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

**(3). बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:**

निम्नलिखित अवधियां किसी अवधि की गणना के अतिरिक्त होंगी जिसके लिए इस नियम के अधीन निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया गया है अर्थात:

- (i). कोई अवधि जिस दौरान सामानों को नष्ट किए जाने से पूर्व स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा कब्जे में लिया जाता है।
- (ii). अवधियां जिस दौरान सामानों को जाँच की सामान्य प्रक्रिया से इतर एनालेटिकल अथवा तकनीकी जाँच वाले विशेष परीक्षण के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातकों/निर्यातकों की ओर किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण ऐसा नहीं हुआ है ;
- (iii). जहां सामानों को आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण विलंब नहीं हुआ है,

कब्जे में रखे जाने की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-

प्रथम 45 दिन	निःशुल्क
46 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत
90 दिनों के बाद	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100 प्रतिशत

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरमान के अनुसार परिगणित किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर प्रभार्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिन निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे:-

- (क). प्रथम 45 दिन निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद यदि कार्गो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पहले सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है, और
- (ख). प्रथम 45 दिन कब्जे में लिए जाने की तारीख से यदि कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों के प्रोद्भूत होने के बाद सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है।

उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए नज़रबंदी प्रमाणपत्र सामानों की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

- (iv). कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर वीएसपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
- (v). यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ता को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

### 3.6. भंडारण प्रभार: (खुला चट्टा क्षेत्र)

#### 3.6.1. निःशुल्क अवधि :

##### (क). निर्यात:

वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की तारीख से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।

##### (ख). आयात:

पोत से इकाई की अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।

## 3.6.2. निःशुल्क अवधि के बाद प्रभार्य भंडारण प्रभार :

विवरण	इकाई	दर (रु० में)
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पखवाड़े के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति पखवाड़ा	रु० 6/- प्र०मि०ट०
दूसरा पखवाड़ा और उसके बाद		रु० 9/- प्र०मि०ट०

## टिप्पणियां:

- (1). 30 दिन के बाद 45 दिन तक भंडारण पर दूसरा पखवाड़ा भंडारण प्रभारों के अलावा रु० 3/- प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक भंडारण प्रभार वसूल किया जाएगा।

## 3.7. नौभरण प्रभार:

वस्तुएं	दर रु० में प्रति टन	
	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
<b>शुष्क बल्क:</b>		
उर्वरक और एफआरएम	44.85	26.90
पेट कोक, केल्साइन्ड पेट कोक और मेट कोक	25.00	15.00
लौह अयस्क	25.00	25.00
कोकिंग कोयला	23.00	13.80
सीमेंट क्लिंकर	40.00	24.00
फेल्डस्फर	20.00	12.00
ताप कोयला	25.80	25.80
स्टीम कोयला	25.80	15.50
अल्यूमिनेटेड रेल	22.45	13.50
चूना पत्थर	25.00	15.00
जिप्सम	25.00	15.00
खाद्यान्न	39.25	23.55
स्लेग	22.45	13.50
स्क्रेप	33.65	20.20
कच्ची चीनी	24.65	14.80
अवशिष्ट सामान / कार्गो	40.00	24.00
<b>ब्रेक बल्क :</b>		
स्टील	44.85	26.90
पिग ऑयरन	28.05	16.85
लकड़ी के लट्टे	95.30	57.20
ग्रेनाइट	60.00	36.00
अन्य	39.25	23.55

## टिप्पणियां:

- (1). पिकिंग, लिफ्टिंग, होस्टिंग, मेन्यूवेरिंग, पोजिशनिंग, लोअरिंग, पोत के होल्डस/हैचों/कोम्बलिंग्स/विंग स्पेसों/डैकों के बीच और डैकों से/अथवा पर कार्गो बल्क अथवा ब्रेक बल्क की तब तक उतराई और लदाई जब तक कार्गो घाट पर अथवा पोत

पर, जैसी स्थिति हो, सुरक्षित तरीके से रख नहीं दिया जाता है, जैसी किसी अथवा सभी गतिविधियां प्रदान करने के लिए उपयुक्त प्रभार प्रभार्य है।

- (2). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन प्रहस्तित कार्गो पर अनुसूची 3.7 में निर्धारित नौभरण प्रभार अलग-से वसूल नहीं किए जाएंगे।

### 3.8. तट प्रचालनों के लिए प्रभार:

(दर ₹0 में प्रति टन अथवा उसका भाग)	
तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
40.00	24.00

**टिप्पणी :** तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।

## खंड – 4

### उपस्कर की तैनाती के लिए प्रभार

#### 4.1. 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन

दर ₹0 में प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)	
तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
₹0 72.75 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम ₹0 3,63,750/- प्रति पारी प्रति क्रेन	₹0 43.65 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम ₹0 2,18,250/- प्रति पारी प्रति क्रेन

#### टिप्पणियां:

- (1). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।
- (2). इस निर्धारित प्रभार में केवल क्रेनों के कार्य के लिए प्रभार शामिल है। क्रेन की पहुंच के भीतर स्लिंगिंग और अनस्लिंगिंग तथा बोझों को हिलाना किराये की जिम्मेदारी होगी।

#### 4.2. धूल निवारण प्रणाली प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)
प्रदूषण नियंत्रण प्रभार जल छिड़काव के लिए			
1.	शुष्क बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
2.	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50

## 4.3. भारतोलन प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	80 टन इलैक्ट्रॉनिक रोड़ धर्मकाँटा	प्रति टन	3.00
2.	120 टन इलैक्ट्रॉनिक चलित धर्मकाँटा	प्रति टन	5.00

टिप्पणी: यह सेवा वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर उपलब्ध करवाई जाएगी।

## 4.4. बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली:

मद सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	104 मी0ट0 हारबर मोबाइल क्रनों से कार्गो की उतराई	72.75
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होपर्स – 2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलेस्कोपिक स्पाउट के साथ	13.00
3.	कन्वेयर और स्टेकर्स – 2 सं. 1600 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	57.00
4.	रिक्लेमिंग और वैगन लदाई 1050 टीपीएच की दर से	38.00
5.	चालित इलैक्ट्रॉनिक भारतोलन	5.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं – समतलीकरण, लेबल लगाना और फोटोग्राफी करना	10.00
	<b>जोड़:</b>	<b>197.75</b>

टिप्पणी: समेकित टर्मिनल सेवाओं में उपर्युक्त 4.4 में विनिर्दिष्ट सेवाओं की सभी मदें शामिल हैं जो रु0 188.75 की समेकित दर पर उपलब्ध करवाई जाएंगी।

## खंड – 5

## अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

## 5.1. आगंतुक प्रवेश पत्र:

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु0 200	रु0 50	रु0 20
(ख). प्रति पुर्नस्थापन	रु0 50	रु0 50	रु0 20

## 5.2. वाहन प्रवेश पत्र (कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से इतर अन्य वाहनों के लिए):

प्रत्येक प्रवेश रु0 75

## 5.3. फोटोग्राफी:

(i).	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु0 8500	प्रतिदिन
(ii).	आयात/निर्यात सामानों के फोटो लेना	रु0 425	प्रतिदिन
(iii).	क्रूज़ और अन्य के फोटो लेना	रु0 215	प्रतिदिन
(iv).	विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु0 2550	प्रतिदिन

-----

विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक	वीएसपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान				टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	दिसम्बर तक के वार्षिक अनुमान (जनवरी से मार्च)	अनुमान	अनुमान
			2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2008-09	2009-10	2010-11
	यातायात (मी0ट0 / टैड्यू में)	3,884,746	4,450,000	4,942,500	5,189,625	4,450,000	4,942,500	5,189,625	
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>								
	(i) बर्ध किराया	17169728	11692500	12871125	13514681	16171269	16377180	17196039	
	(a) घाटशुल्क	96605134	135300000	150975000	158523750	135300000	150975000	158523750	
	(b). कार्गो प्रहस्तन प्रभार	348495215	294070000	327133500	343490175	477195850	671953500	705551175	
	(c). प्लॉट किराया, विलंबशुल्क और विविध आय	100567513	26299500	29210175	30670684	26299500	29210175	30670684	
	(ii) कार्गो संबंधित गतिविधि	545667862	455669500	507318675	532684609	638795350	852138675	894745609	
	<b>जोड़ (i to ii)</b>	<b>562,837,590</b>	<b>467,362,000</b>	<b>520,189,800</b>	<b>546,199,290</b>	<b>654,966,619</b>	<b>868,515,855</b>	<b>911,941,648</b>	
II	<b>प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>								
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	8720332	16,690,000	18,604,500	19,534,725	13,755,067	18,604,500	19,534,725	
	(ii) अनुस्वण लेबर	36311951	43,920,000	46,291,680	48,791,431	43,920,000	45,940,320	48,053,575	
	(iii) उपस्कर चालन लागत	41047479	60,809,549	65,656,309	67,571,128	53,335,439	59,490,091	63,863,947	
	(iv) अनुस्वण निकर्षण	478153	9,750,000	10,276,500	10,831,431	4,825,920	10,198,500	10,667,800	
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सा	13010319	25,151,887	28,035,710	29,437,496	19,404,984	<b>21,439,488</b>	<b>22,511,462</b>	
	(vi) उपस्कर किराया	143543169	181,582,600	163,289,730	129,630,092	181,582,600	163,289,730	129,630,092	
	(vii) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये	7501494	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126	6,880,126	
	(viii) बीमा	5431164	5,187,471	5,467,594	5,762,844	5,187,471	5,426,094	5,675,695	
	(ix) अन्य व्यय	73265456	10,105,000	10,304,850	10,740,211	13,750,883	14,383,423	15,045,061	
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	1233696	10,000,000	10,000,000	5,000,000	1,233,696	1,233,696	1,233,696	
	<b>जोड़ (i to x)</b>	<b>330,543,212</b>	<b>370,076,633</b>	<b>364,806,999</b>	<b>334,179,483</b>	<b>343,876,185</b>	<b>346,885,967</b>	<b>323,096,177</b>	
III	<b>मूल्यहास</b>	<b>11471987</b>	<b>120,926,513</b>	<b>132,002,231</b>	<b>143,418,886</b>	<b>121,057,555</b>	<b>121,025,176</b>	<b>121,025,176</b>	
IV	<b>उपरिव्यय</b>								
	(i) प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय	34380943	36,237,514	38,194,340	40,256,834	36,237,514	37,904,440	39,648,044	
	(ii) सामान्य उपरिव्यय								
	(iii) प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट मुगतान बट्टा खाता	3319548	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479	3,310,479	
	<b>जोड़ (i to iii)</b>	<b>37,700,491</b>	<b>39,547,993</b>	<b>41,504,819</b>	<b>43,567,313</b>	<b>39,547,993</b>	<b>41,214,919</b>	<b>42,958,523</b>	
V	<b>प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>79,875,900</b>	<b>(63,189,139)</b>	<b>(18,124,248)</b>	<b>25,033,608</b>	<b>150,484,886</b>	<b>359,389,793</b>	<b>424,861,771</b>	
VI	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>								
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	-	-	-	-	-	-	-	
	(ii) रियायत करार के अनुसार प्राप्ति-योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य (--- पर छूट प्राप्त)	195,200	200,000	200,000	200,000	218,637	244,859	274,252	
	(iii) अन्य ब्यौरों के साथ	-	-	-	-	-	-	-	
	<b>जोड़</b>	<b>195,200</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>218,637</b>	<b>244,859</b>	<b>274,252</b>	
VII	<b>वित्त और विविध व्यय (एफएमई)</b>								
VIII	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)</b>	<b>195,200</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>200,000</b>	<b>218,637</b>	<b>244,859</b>	<b>274,252</b>	
IX	<b>अधिशेष ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>80,071,100</b>	<b>(62,989,139)</b>	<b>(17,924,249)</b>	<b>25,233,608</b>	<b>150,703,523</b>	<b>359,634,652</b>	<b>425,136,023</b>	
X	<b>नियोजित पूंजी</b>	2597936308	2,476,573,515	2,847,279,307	2,704,427,829	2,487,234,066	2,362,216,748	2,237,881,093	
XI	<b>आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य</b>	15%	16%	16%	16%	16%	16%	16%	
XII	<b>क्षमता उपयोगिता</b>	57.98%	66.42%	73.77%	77.46%	66.42%	73.77%	77.46%	
XIII	<b>आरओसीई क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित</b>	225,942,521	396,251,762	455,564,689	432,708,453	397,957,451	377,954,680	358,060,975	
XIV	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>(145,871,421)</b>	<b>(459,240,901)</b>	<b>(473,488,938)</b>	<b>(407,474,844)</b>	<b>(247,253,927)</b>	<b>(18,320,027)</b>	<b>67,075,048</b>	
XV	<b>2007-08 से 2008-08 अवधि के लिए संचयित हानि</b>						(393,125,348)		
XVI	<b>इस चक्र में समायोजित पूर्व हानि की दो किस्तें</b>						(131,041,783)	(131,041,783)	
XVII	<b>निवल अधिशेष / (घाटा) पूर्व हानि के समायोजन के बाद (XIV) - (XVI)</b>						<b>(149,361,810)</b>	<b>(63,966,734)</b>	
XVIII	<b>निवल अधिशेष / (हानि) प्रचालन आय के % रूप में (XVII) in %</b>	-26%	-98%	-91%	-75%	-38%	-17.20%	-7.01%	
XIX	<b>औसत निवल घाटा प्रचालन आय के % रूप में</b>			-88%			-12.11%		