

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या -29

नई दिल्ली, 15 फरवरी 2011

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वाँ) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, निर्माण करा, प्रचालन करो और हस्तांतरण कर दो के आधार पर, कच्छ पर एकल नौबंधन स्थल एवं वीरा गल्फ की संयुक्त सेवाओं को प्रदान करने हेतु, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न ओदशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण  
केस संख्या टैम्प/15/2010- केपीटी**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

-----

आवेदक

**आदेश  
(18 जनवरी 2011 को पारित)**

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट की कच्छ की खाड़ी में एकल पोइंट नौबंद (एस पी एम) तथा सहबद्ध सुविधा स्थापित करने से संबंधित अद्यतन टैरिफ के नियतन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी)से प्राप्त प्रस्ताव से है।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने दिनांक 28 फरवरी 2010 के अपने पत्र द्वारा तरल थोक टर्मिनल को लागू होनेवाले मानकों का अनुसरण करते हुए एकल पोइंट नौबंद (एसपीएम) स्थापित करने हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन करने के लिए प्रारंभिक तौर पर प्रस्ताव दाखिल किया है।

2.2. किन्तु, एसपीएम की क्षमता, जो मुख्य संघटक में से एक है, वह ने तो तरल टर्मिनल हेतु विहित मानकों के अनुसार निर्धारित है और न ही प्रस्ताव में निर्धारित है और न ही वह प्रस्ताव में क्षमता निर्धारण का आधार है। प्रस्ताव में पाए गए अन्तर के मद्देनजर 19 मार्च 2010, के पत्र द्वारा हमने कंडला पोर्ट ट्रस्ट से कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाडीनार में एस पी एम के वास्तविक प्रचालन के संदर्भ में और साथ ही गत तीन वर्षों से बी पी सी एल द्वारा कोचिन में एस पी एम सुविधा तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में अन्य एसपीएम सुविधा के भी संदर्भ में प्रस्ताव में अंगीकृत की गई उत्पादकता दर, क्षमता, ऊर्जा की खपत अन्य लागत आदि जैसे अन्य सभी पैरामीटरों का औचित्य दर्शाने का अनुरोध किया गया।

3.1. महापत्तनों में पब्लिक प्रायवेट सहभागिता (पीपीपी) परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा उसके संसूचन संख्या.पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी 2008 द्वारा घोषित मार्गदर्शिकाएं जो इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 26 फरवरी 2008 की अधिसूचना संख्या .टैम्प/52/2007-मिस. द्वारा अधिसूचित की गई थी उसमें **एस पी एम** परिचालन कार्यों के लिए कोई पृथक मानक निहित नहीं है।

3.2. अतः हमारे दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा यह परामर्श मांगने के उद्देश्य से कि क्या मानकों के अभाव में एस बी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ तरल थोक प्रहस्तन को लागू होनेवाले पैरामीटरों पर आधारित किए जा सकते हैं और एस बी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ तरल थोक प्रहस्तन को लागू होनेवाले पैरामीटरों पर आधारित किए जा सकते हैं और कंडला पोर्ट ट्रस्ट तथा अन्य महापत्तन यथा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में निष्पादित होनेवाले वास्तविक एकल बोया नौबंद प्रचालन के संदर्भ में उक्त मामला नौपरिवहन मंत्रालय (एमओएस)को संदर्भित किया गया।

3.3. इसकी अनुक्रिया में, एम ओ एस ने दिनांक 9 जून 2010 के पत्र द्वारा यह सूचित किया कि पोर्ट ट्रस्ट एस पी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ नियतन संबंधी कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव की जांच करने तथा अपनी संस्तुतियाँ देने के लिए इन्डियन मेरीटाइम युनिवर्सिटी (आईएसयू) को नियुक्त किया गया है। इसी दौरान, एम ओ एस ने अन्तरिम उपाय के रूप में **टैम्प** द्वारा दिए गए सुझाव पर सहमति दी और इस प्राधिकरण को निदेश दिया कि जब तक एस पी एम टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जाता तब तक कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाडीनार प्रभाग)कोचिन पोर्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में निष्पादित होनेवाले एस बी एम प्रचालनों के संदर्भ में तरल थोक में प्रहस्तन को लागू पैरामीटर के आधार पर एस पी एम संबंधी अद्यतन टैरिफ का नियतन किया जाए।

3.4. **एम ओ एस** द्वारा दिए गए परामर्श के अनुरूप हमारे दिनांक जून, 2010 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को **एम ओ एस** का निर्णय इस परामर्श के साथ सूचित किया गया कि वह **एस पी एम** सुविधा हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन संबंधी विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

4.1. इस परिस्थिति की पृष्ठभूमि में हमारे दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा कुछ मुद्दों पर मांगे गए स्पष्टीकरण सहित कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिए गए दिनांक 26 अक्टूबर, 2010 के अपने पत्र के अधीन एक परिशोधित प्रस्ताव दाखिल किया। उसमें कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाडीनार प्रभाग में प्रचालन कार्यरत **एस पी एम** तथा प्रचालन कार्यरत अन्य **एस पी एम** और विषयगत **एस पी एम** के पैरामीटर दर्शानेवाला एक तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत किया गया है।

4.2. हमारे द्वारा दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तत्संबंधी प्रस्तुत किए गए प्रत्युत्तर का सार नीचे सरणीबद्ध है :

क्रमांक	मांगा गया स्पष्टीकरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट का उत्तर
(i).	(1). तरल थोक टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं जिनका पोर्ट द्वारा अनुपालन किया जाना अपेक्षित था, में विहित मानक के अनुसार एमएमटीपीए में <b>एसपीएम</b> सुविधा की क्षमता निर्धारित नहीं की गई। क्षमता निर्धारण हेतु अंगीकृत प्रहस्तन दर स्पष्ट तथा दर्शायी जाए। (2). मार्गदर्शिकाएँ 70% उपयोगिता मानक विहित करती हैं जिसमें वर्ष में 255 दिवस परिकलित की गई हैं। 255 कार्यकारी दिवसों के मानकों की तुलना में क्षमता निर्धारण हेतु	(क). एक स्थान पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि इस परियोजना के मामले में क्षमता निर्धारण हेतु प्रहस्तन दर आधार नहीं है। किन्तु,, उनके द्वारा प्रस्तुत क्षमता परिकलन में थोक टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं में विहित कूड की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। (ख).अ गे बताया गया कि आधुनिक रिफाइनरी की विशिष्ट

	<p>120 दिनों तक कार्यकारी दिवसों को घटा देने कारणों का औचित्य दें ।</p> <p>(3). साथ ही क्षमता निर्धारण का विस्तृत कार्यचालन तथा मार्गदर्शिकाओं में विहित मानकों से कोई अन्तर यदि हो तो, औचित्य के साथ प्रस्तुत करें ।</p>	<p>माप लगभग 9 एमएमटीपीए है । एक से अधिक रिफाइनरी द्वारा एसपीएम के उपयोग से संबंधित अग्रताक्रम के अभाव में और चूंकि एसपीएम एक सामान्यतया एक आबद्ध सुविधा है, अतः एसपीएम की अधिकतम क्षमता 9 एमएमटीपीए मानी गई, जैसाकि साध्यता रिपोर्ट में निर्धारित है ।</p> <p>(ग). जितने दिनों के लिए एसपीएम परिचालन रत रहेगा उसके संबंध में पोर्ट ने स्पष्ट किया कि 9 एमएमटीपीए के वार्षिक संपूर्ण निष्पादन और 5000 टन प्रति घंटा प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए एसपीएम वर्ष में 120 दिनों तक परिचालन रत रहेगा ।</p> <p>(घ). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.7.1. में पांच वर्षों में एक बार टैरिफ आवरणों का पुनरीक्षण किया जाना उपबंधित है ताकि ऐसी असाधारण घटनाएँ जिसका किसी समझदार व्यक्ति को पूर्वानुमान न हो सके, को समायोजित किया जा सके । इस खंड को उद्धृत करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तुत किया कि 9 एमएमटीपीए पर कल्पित क्षमता की तुलना में संभाले गए वास्तविक यातायात में अंतर के मामले में प्रक्षेपित क्षमता और वास्तविक यातायात में अंतर के प्रभाव को निष्प्रभावित करने हेतु टैरिफ आवरण में सुधार किया जा सकता है ।</p>
(ii).	<p>ऊर्जा लागत के प्राक्कलन हेतु पोर्ट द्वारा जिस साध्यता रिपोर्ट पर निर्भर रहा जाता है उसमें पोर्ट द्वारा इस लागत घटक को प्राक्कलित करने हेतु कोई आधार अथवा विश्लेषण निहित नहीं है ।</p> <p>प्रस्तावित की जाने हेतु संभावित सुविधा/सेवा के संदर्भ में ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विस्तृत विश्लेषण के संदर्भ में और साथ ही कंडला पोर्ट के वाडीनार प्रभाग में कार्यरत होनेवाली एसबीएम सुविधा में ऊर्जा तथा ईंधन की वास्तविक कपत के संदर्भ में भी रु. 465 लाख के ऊर्जा तथा ईंधन लागत के प्राक्कलन औचित्य दिया जाए ।</p>	<p>(क). तरल थोक टर्मिनल संबंधी टैरिफ के नियतन हेतु टैम की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार ऊर्जा की खपत का मानक 2.4 लाख यूनिट/वार्षिक/हेक्टर है ।</p> <p>(ख). चूंकि कूड तेल टर्मिनल (सीओटी) पोर्ट सीमा से बाहर होगा अतः पोर्ट के अन्दर भूमि पर आधारित कोई विकास नहीं होगा । इसे ध्यान में रखते हुए कि प्रति हेक्टर पर आधारित मानक लागू नहीं किए जा सकते । एसपीएम प्रचालन के लिए इसे ध्यान में रखते हुए साध्यता रिपोर्ट में निर्धारित लागत जिसमें ऊर्जा तथा ईंधन की लागत समाविष्ट हैं, पर ध्यान दिया गया है ।</p> <p>(ग). यह प्रस्तुत किया गया कि वह कंडला पोर्ट के वाडीनार प्रभाग तथा कोचिन पोर्ट से एसबीएम सुविधा के ऊर्जा तथा ईंधन की वास्तविक खपत तथा लागत ब्यौरे प्राप्त नहीं हुए है ।</p>
(iii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट में वाडीनार प्रभाग के एसपीएम के वास्तविक प्रचालन के संदर्भ में और साथ ही गत तीन वर्षों में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल -के आरएल) द्वारा हाल ही में स्थापित एसपीएम सुविधा तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में अन्य एसपीएम सुविधा के संदर्भ में भी प्रस्ताव नियत करने हेतु अद्यतन टैरिफ में अंगीकृत सभी पैरामीटरों यथा उत्पादकता दर, क्षमता, ऊर्जा की खपत अन्य लागत आदि का औचित्य दे ।</p>	<p>विषयगत सुविधा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट एस्सार वाडीनार और सीओपीटी सुविधा के एसपीएम प्रचालन के तकनीकी और वित्तीय पहलुओं के तुलनात्मक ब्यौरे से युक्त विवरण प्रस्तुत है ।</p>
(iv).	<p>कृपया स्पष्ट करें कि क्या परिचालन लागत में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ध्यान में रखे गए वाटर फ्रन्ट रॉयल्टी प्रभार अनुज्ञप्ति शुल्क के सदृश है ? यदि ऐसा है तो स्पष्ट करें कि क्या इस</p>	<p>परिशोधित प्रस्ताव में वॉटर फ्रन्ट हेतु पट्टा किराया ध्यान में नहीं रखा गया है ।</p>

	प्राधिकरण द्वारा उसकी भूमि अनुसूचि में वॉटर फ्रन्ट क्षेत्र का पट्टा किराया अनुमोदित किया गया है और क्या भूमि नीति संबंधी मामलों पर सरकार की मार्गदर्शिकाएँ पोर्ट को वॉटर फ्रन्ट क्षेत्र पर पट्टे के प्रभार उद्ग्रहण के लिए अनुज्ञप्ति देती है ?	
(v).	पोर्ट ने विविध प्रभारों के रू.8/- प्रति मैट्रिक टन पर उद्ग्रहण करना प्रस्तावित किया है। कृपया ऐसी सेवाएँ स्पष्टतौर पर बताएँ जिनके लिए प्रस्तावित प्रभार उद्ग्रहित किए जाएंगे।	विविध प्रभारों को अपवर्जित किया गया है और केवल रू. 149 प्रति टन की दर से प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।

4.3. कुछ मुख्य पैरामीटरों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण और उस पर पोर्ट की टिप्पणियों का सार नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र.सं.	विवरण	विषयगत प्रस्ताव	वाड़ीनार प्रभाग	कोच्ची	एस्सार वाड़ीनार	अभ्युक्तियाँ
(i).	परिकल्पित क्षमता	--	36.4 एमएमटीपीए	--	27 एमएमटीपीए	विषयाधीन एसपीएम तथा कोच्ची एसपीएम की तुलना की गई है।
(ii).	एसपीएम पर संभाला गया कूड	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार 9 एमएमटीपीए	14.6 एमएमटीपीए (परिकल्पित क्षमता तथा उपयोग के अनुसार)	9 एमएमटीपीए	14 एमएमटीपीए (एस्सार द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी के अनुसार)	
(iii).	क्षमता का उपयोग	--	40%	30%	52%	क्षमता उपयोग का व्याप 30% से 50% है जिसे एसपीएम के परिचालन के दिनों के प्राक्कलन करने के लिए सीमाचिह्न के रूप में ध्यान में रखा जाए।
(iv).	प्रहस्तन दर प्रति घण्टा	5000 टन प्रति घण्टा	7500-9000 केएलएस/घण्टा	8250 एम 3/घण्टा	10,000 एम3/घण्टा अथवा 10 केजीएफ/से.मी2	---
(v).	परिचालन के दिन	120	150	110	225	विषयाधीन प्रस्ताव के लिए कार्यचालन दिवसों को सीओपीटी में परिचालित एसपीएम पर प्राप्त की गई स्थिति के अनुरूप माना गया है।

5. परिशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताएँ निम्नवत् हैं :

- पोर्ट मुख्यतः विषयाधीन अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित करने के लिए मार्च, 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट के उपर निर्भर है।
- पोर्ट में प्रस्तावित एसपीएम के प्राक्कलित वार्षिक संपूर्ण निष्पादन 9एमएमटीपीए माना है जिसे एसपीएम की अधिकतम क्षमता के रूप में माना गया है। 9 एमएमटीपीए को अधिकतम क्षमता के रूप में मानते हुए पोर्ट ने अन्य पैरामीटर प्राप्त किए हैं और निम्नलिखित परिकलन प्रस्तुत किए हैं :-

क्र. सं.	विवरण	वीएलसीसी जलयान	स्वेज जलयान
(i).	वहन क्षमता	285000 टन	152000 टन
(ii).	घाट पर लगाने का विरामकाल	66 घण्टे	40 घण्टे
(iii).	निस्सारण दर	5000 टन प्रति घण्टा	5000 टन प्रति घण्टा
(iv).	घाट पर लगाने का कुल विरामकाल	$285000/66 = 4318$ टन / घण्टा	$152000/40 = 3800$ टन / घण्टा
(v).	दैनिक निस्सारण दर	$4318$ टन * $24 = 103636$ टन	$3800$ टन * $24 = 91200$ टन

(vi).	वार्षिक निर्माण दर	$103636 * 365 / 10,00,000 = 37.52868$ टन अर्थात् 37.83 एमटी	$91200 * 365 / 10,00,000 = 33.288$ टन अर्थात् 33.3 एमटी
(vii).	70% अधिकतम उपयोग	$37.83 * 0.7 = 26.5$ एमटी	$33.3 * 0.7 = 23.3$ एमटी
(viii).	केवल दिन के दौरान ही घाट पर लगाने का परिचालन होगा। उपलब्ध प्रभावी समय 18 घण्टे हैं अर्थात् पूरे दिन का 75%। क्योंकि केवल 0530 घण्टे से 1600 घण्टे तक ही घाट पर लगाया जा सकता है। (किन्तु घाट से हटाना रात्रि के दौरान भी किया जा सकता है।)	$26.5 * 0.75 = 19.86$ एमटी	$23.3 * 0.75 = 17.48$ एमटी
(ix).	उपर्युक्त प्रतिबंध तथा मानसून, हवाओं, नौसंचालन निर्बाधन और मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए अधिक समय देने के कारण, इस प्रकार अवरोधों के कारण क्षमता उपयोगिता 45% से 50% के दायरे में आता है।	$19.86 * 0.5 = 9.93$ एमटी	$17.48 * 0.5 = 8.74$ एमटी

(iii). पूंजीगत लागत :

कुल पूंजीगत लागत मूल प्रस्ताव में यथा प्राक्कलित रू.43890 लाख प्राक्कलित की गई है। पूंजीगत लागत प्राक्कलन में मुख्यतया एसपीएम और पाइप लाईनें समाविष्ट है और विश्लेषित आँकड़े निम्नवत् है :

(रू. लाखों में)

क्र. सं.	समूह	राशि
(i).	नौभार प्रहस्तन उपस्कर (साध्यता रिपोर्ट के अनुसार)	
	(क) एसपीएम सुविधा	14823
	(ख) तटीय पाईप लाइनों पर	26977
	<b>उप - योग</b>	<b>41800</b>
(ii).	विविध ( उक्त का 5% )	2090
	<b>कुल</b>	<b>43890</b>

प्रस्तावित सुविधा के लिए सिविल संरचना परिकल्पित नहीं है।

(iv). प्राक्कलित पूंजीगत लागत पर पूंजीगत नियोजित पर प्रतिलाभ (आरओसीई) 16% परिकल्पित किया गया है।

(v). वार्षिक परिचालित लागत :

(क). ऊर्जा तथा ईंधन :

- सीओ टी पोर्ट सीमा से बाहरी क्षेत्र में होगा। चूंकि प्रस्तावित एसपीएम टर्मिनल के लिए भूमि आबंटन पर विचार नहीं किया गया है अतः ऊर्जा तथा ईंधन प्राक्कलित करने के लिए हेक्टर पर आधारित मानक सुसंगत नहीं है।
- इस मामले में **एसपीएम** को केवल ईंधन तथा ऊर्जा की जरूरत होगी। मार्च, 2004 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, जिसे आधार के रूप में लिया गया है, **एसपीएम** के लिए ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रू. 2.50 लाख प्रति दिन प्राक्कलित की गई है। यह ध्यान में रखते हुए कि **एसपीएम** वर्ष 2014 में प्रारंभ हो जाएगा, साध्यता रिपोर्ट में प्राक्कलित लागत 5% प्रतिवर्ष पर बढ़ाया गया है और ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रू. 3.88 लाख प्रति दिन तक पहुंच गई है।

- तदनुसार **एसपीएम** सुविधा के लिए एक वर्ष में 120 परिचालन कार्यकारी दिवसों को ध्यान में रखते हुए ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रु.465 लाख तक प्राक्कलित की गई है ।

- (ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण :  
जैसे कि सुविधा के लिए सिविल संरचना पर विचार नहीं किया गया है अतः सिविल कार्यों के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण प्राक्कलित नहीं की गई है । तरल टर्मिनल के लिए निर्धारित मार्गदर्शिकाओं के मानकों का अंगीकरण करते हुए यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों के मरम्मत तथा अनुरक्षण पर कुल पूंजीगत लागत के 2% पर प्राक्कलित किया गया है
- (ग). तरल थोक टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों का अंगीकरण करते हुए बीमा लागत, मूल्यहास तथा अन्य व्ययों को प्राक्कलित किया गया है ।
- (घ). दिनांक 19 मार्च, 2010 के पत्र द्वारा उठाए गए हमारे प्रश्न के आधार पर वार्षिक परिचालन लागत में पोर्ट द्वारा पहले ध्यान में रखा गया वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क परिशोधित प्रस्ताव में से हटा लिया है । तथापि , पोर्ट ने परिशोधित प्रस्ताव में मार्गाधिकार प्रभारों का समावेश किया है ।

**एसपीएम** सुविधा से भूदर्श पाइंट (एलएलपी) तक 19000 मीटर लंबी पाइप लाइन के मार्गाधिकार प्रभार रु.10.5 प्रति माह की दर लगाकर यह उल्लेख करके प्राक्कलित किए गये हैं कि यह कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान के अनुसार है ( यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान दरों के मान में मार्गाधिकार प्रभारों का निर्धारण किया गया है )। मार्गाधिकार प्रभार रु. 47.9 लाख प्रति वर्ष की दर पर प्राक्कलित किए गए हैं ।

- (ङ.). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित कुल परिचालन लागत नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र.सं.	विवरण	आधार	रु. लाखों में
(i).	ऊर्जा तथा ईंधन की खपत	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार	465
(ii).	नौभार प्रहस्तन उपकरणों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	मानकों के अनुसार (2% का रु..438.90 करोड़)	878
(iii).	बीमा	मानकों के अनुसार (1% का रु. .438.90 करोड़ )	439
(iv).	मूल्यहास	10% का रु..438.90 करोड़	4389
(v).	<b>मार्गाधिकार प्रभार</b>	विद्यमान एसओआर के अनुसार	48
(vi).	अन्य व्यय	मानकों के अनुसार 1% का रु..438.90 करोड़	439
<b>कुल</b>			<b>6658</b>

- (vi). प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता (एआरआर) निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	विवरण	रु. लाखों में
(i).	कुल वार्षिक प्राक्कलित लागत	6658
(ii).	रु. .43890 लाख के पूंजीगत लागत पर 16% प्रतिलाभ	7022
<b>वार्षिक राजस्व की आवश्यकता</b>		<b>13680</b>

- (vii). रु..13,680 लाख के प्राक्कलित **एआरआर** तथा **9 एमटीपीए** पर अधिकतम क्षमता को ध्यान में रखते हुए **एसपीएम** सुविधा पर कूड के प्रहस्तन के लिए मिश्रित टैरिफ रु. 152 प्रति मैट्रिक टन तक पहुंच जाती है ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि **एसपीएम** से **सीओटी** तक परिचालित 19.5 कि.मी. की कुल लंबी पाइप लाइन जो कि प्राक्कलन हेतु ध्यान में रखी गई है,में से 0.5 कि.मी. की पाइप लाइन पोर्ट सीमाओं के बाहर होगी । अन्य शब्दों में ,पाइप लाइन की कुल लंबाई में से 98.3% पोर्ट सीमाओं के भीतर होगी । इस संदर्भ में उसके अधिकार क्षेत्र से बाहर आनेवाली पाइप लाइन का टैरिफ यथानुपात कम किया है और अन्ततः रु.149 प्रति मैट्रिक टन का मिश्रित प्रहस्तन दर प्रस्तावित किया है ।

6. निर्धारित प्रक्रिया संबंधी परामर्श के अनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 26 नवंबर, 2010 तक उनकी टिप्पणियाँ देने के लिए उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथाप्रेषित) को परिचालित किया गया था । उपयोक्ताओं /भावी आवेदकों से कोई टिप्पणियाँ नहीं प्राप्त हुई है ।

7. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 18 नवंबर, 2010 के पत्र द्वारा विविध मुद्दों पर जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उनके दिनांक 29 नवंबर, 2010 के ई-मेल द्वारा हमारे प्रश्नों के उत्तर दिए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा के ओपीटी द्वारा दिए गए उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त उत्तर
(i).	ऐसा लगता है कि पोर्ट ने वर्ष, 2004 के पूंजीगत लागत प्राक्कलनों में तदर्थवृद्धि लागू करने के सिवाय क्षमता तथा पूंजीगत लागत के संदर्भ में <b>एसपीएम</b> प्रचालनों के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के लिए उसके वर्तमान प्रस्ताव को दाखिल करते समय मार्च, 2004. में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट पर ही मुख्यतः विश्वास किया है। साध्यता रिपोर्ट जो लगभग 6 वर्ष पहले तैयार की गई थी, तकनीकी, बाजार की स्थिति तथा अन्य घटकों के परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए शायद पुरानी हो सकती है। पोर्ट यह बताए कि क्यों प्रस्तुत सुविधा के लिए साध्यता अध्ययन अद्यतन नहीं किया गया क 2004 में किए गए अध्ययन पर ही विश्वास किया गया।	वृद्धि के लिए यथोचित प्रावधान को ध्यान में रखते हुए साध्यता रिपोर्ट में परिकल्पित परियोजना की लागत अद्यतन की गई है। किन्तु, विशेष रूप से प्रस्तावित एसपीएम के लिए प्रौद्योगिकी में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है।
(ii).	साध्यता रिपोर्ट में यातायात अनुमान में न तो किसी अध्ययन का समावेश किया है न ही 9 मिलीयन टन प्रति वर्ष (एमटीए) प्राप्त करने के लिए कोई परिकल्पना दर्शाया है। वह केवल ( मिलीयन टन प्रतिवर्ष पर सीपीएम की उस क्षमता को मानता है जिसे पोर्ट द्वारा उसके वर्तमान प्रस्ताव में ध्यान में रखा गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि अन्य सभी पैरामीटर 9 एमटीपीए के इस आँकड़े से मेल खाने के लिए प्राप्त किए गए हैं। कृपया, अगले 30 वर्षों के लिए एसपीएम प्रचालनों के लिए यातायात प्रक्षेपण का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।	पोर्ट ने वर्ष 2007 में एक विस्तृत व्यापार योजना तैयार की है जिसमें कूड तेल के लिए यातायात प्रक्षेपण कार्यान्वित किया गया है।  विचार विमर्श के बाद <b>एसपीएम</b> सुविधा की क्षमता 9 एमएमटीपीए तक सीमित की गई है और यह साध्यता रिपोर्ट में पूर्वानुमान के अनुरूप है किन्तु, टैम्प को प्रस्तुत किए गए यातायात प्रस्ताव के प्रारूप संबंधी पत्र प्रेषित करने में पोर्ट द्वारा यह प्रस्तावित किया गया था कि यदि एसपीएम पर संभाला गया वास्तविक नौभार यदि 9 एमएमटीपीए की क्षमता से बढ़ जाता है तो ऐसी स्थिति में प्रस्तावित टैरिफ पुनरीक्षण के अधीन होगी। यह प्रस्ताव भी "बीओटी के आधार पर तूणा के नजदीक टेकरा अपतट शुष्क थोक टर्मिनल" कार्य के लिए <b>टैम्प</b> द्वारा हाल में ही अनुमोदित अद्यतन टैरिफ के अनुरूप है।
(iii)	अधिकतम क्षमता (क). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खण्ड 3.3.2. स्पष्टतया अनुबद्ध करता है कि अधिकतम क्षमता के लिए अद्यतन टैरिफ यातायात संबंधी पूर्वानुमान किए बिना ही निर्धारित किया जाना है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव के अनुलग्न-II के पैरा 4.2 में वार्षिक संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपण के स्तर पर 9.00 एमएमटीपीए तक ध्यान में रखी गई अधिकतम क्षमता अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप नहीं है।	यहाँ यह बताना उचित होगा कि <b>टैम्प</b> की पीपीपी परियोजना के निर्धारण संबंधी अद्यतन टैरिफ की मार्गदर्शिकाओं में कूड तेल संभालने हेतु <b>एसपीएम</b> के लिए टैरिफ के नियतन हेतु कोई मार्गदर्शिका समाविष्ट नहीं है। आगे, यह भी देखा गया है कि 2008 मार्गदर्शिकाओं में अनुप्रवाह संबंधी सुविधा की क्षमता द्वारा सीमित की जानेवाली तरल टर्मिनल की क्षमता के लिए कोई प्रावधान नहीं है जैसा कि कंटेनर टर्मिनल/कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल में अर्थात् भंडारण सुविधा अथवा सम्बद्ध रिफाइनरी की क्षमता के मामले में स्थापित किया जाता है। किन्तु यह देखा गया है कि महा पत्तनों में प्रचालित सभी <b>एसपीएम</b> की क्षमता रिफाइनरी की क्षमता द्वारा सीमित की जाती है।  आगे, कृपया यह नोट किया जाए कि मंत्रालय ने दिनांक 9 जून, 2010 के पत्र सं.पीडी-11015/1/2010-केपीटी द्वारा पोर्ट के साथ-साथ <b>टैम्प</b> को भी अन्य पोर्टों पर विद्यमान प्रचालित <b>एसपीएम</b> के पैरामीटरों पर आधारित विषयाधीन कार्य संबंधी टैरिफ प्रस्ताव बनाने का सुझाव दिया है।

<p>(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत अन्य एसपीएम प्रचालनों पर उपार्जित विविध पैरामीटरों को दर्शाता हुआ तुलनात्मक विवरण निर्दिष्ट करता है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाड़ीनार स्थित प्रचालनों पर संभाले गए कूड के लिए उपार्जित निस्सारण दर 7500 से 9000 केएलएस /घण्टे है (अर्थात् 1 टन=1.16 केएल के रूपांतरण घटक को लागू करने से 6465 से 7758 टन / घण्टा ). वाड़ीनार स्थित एस्सार द्वारा प्रचालित <b>एसपीएम</b> के लिए हासिल किया गया निस्सारण दर 10,000 एम3/घण्टा (अर्थात् 10000 केएल /घण्टा ) और कोचीन पोर्ट ट्रस्ट पर (बीपीसीएल द्वारा प्रचालित ) यह पैरामीटर 8250 एम3/घण्टे (अर्थात् 8250 केएल/घण्टा ). बतलाया गया है। यद्यपि <b>कंडला पोर्ट ट्रस्ट</b> ने पैरा 4.3(अनुलग्नक-III )में बताया है कि प्रहस्तन दर 7500 टन/घण्टा मानी गई है परंतु यह टर्मिनल की अधिकतम क्षमता के निर्धारण में कहीं भी लागू नहीं की गई है।</p>	<p>वर्ष 2008 की <b>टैम्प</b> मार्गदर्शिकाएँ तरल थोक टर्मिनल में कूड संभालने के लिए 5000 टन/घण्टा संबंधी मानक निर्दिष्ट करती हैं। तरल थोक टर्मिनल शांत बथिंगहार्बर की बेसिन में पर्याप्त सुरक्षा प्रबंधों के साथ स्थापित है और इसलिए केवल स्थिरता संबंधी परिस्थितियों के अधीन रहते हुए जहाज द्वारा अनुज्ञेय अधिकतम निस्सारण दर तक, जहाजों को घाट पर लगाने, घाट से हटाने तथा नौभार निस्सारण दिन के किसी भी समय किया जा सकता है।</p> <p>किन्तु <b>एसपीएम</b>, एक अपतट सुविधा है जो समुद्र के जल की अपेक्षित गहराई में सुदूर स्थित है और समुद्र की स्थिति - हवाओं और लहरों के सीधे संपर्क में होता है अतः <b>एसपीएम</b> उपयोग के बनाम थोक तेल टर्मिनल में सीधे घाट पर लगाने से महत्वपूर्ण पर्यावरणी के अधिक प्रभाव के साथ-साथ आकस्मिक रूप से तेल गिरने की का अधिक जोखिम होता है।</p> <p>तुलनात्मक विवरण को देखने से यह प्रतीत होता है कि कोचीन पोर्ट पर कूड के लिए प्रहस्तन दर 8250 एम3/घण्टा है (0.85 के विशिष्ट घनत्व के साथ 7000 टन/घण्टा ) किन्तु पोर्ट ने 7500टन/घंटे की प्रहस्तन दर मानी है जो 9 एमएमटीपीए की क्षमता को संभालने वाले कोचीन पोर्ट के प्रहस्तन दर से उच्चतर है। जैसा कि पहले विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि <b>एसपीएम</b> पर संभाला जाने वाला वास्तविक नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से अधिक हो जाता है तो प्रस्तावित टैरिफ पुनरीक्षण के अधीन रहेगी।</p>
<p>(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए संदर्भ में कि कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) में स्थापित <b>एसपीएम 9 एमटीपीए</b> संभालता है, यह उल्लेखनीय है कि कोचीन पोर्ट ट्रस्ट में बीपीसीएल द्वारा प्रचालित <b>एसपीएम</b> द्वारा संभाले जाने वाले यातायात की वास्तविक मात्रा 9 <b>एमटीपीए</b> है और यह <b>एसपीएम</b> की क्षमता नहीं है।</p>	<p>यह पहले ही बता दिया गया है कि यदि <b>एसपीएम</b> पर संभाला जाने वाला वास्तविक नौभार 9 <b>एमएमटीपीए</b> की प्रस्तावित क्षमता से अधिक हो जाता है तो विषयाधीन कार्य के लिए प्रस्तावित टैरिफ <b>टैम्प</b> द्वारा पुनरीक्षण किया जाए।</p>
<p>(घ). (i). 120 दिनों गणना के संबंध में हमारे प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत करते समय, पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि अधिकतम क्षमता 9 एमटीपीए होने के कारण और प्रहस्तन दर 5,000 टन/घण्टा होने ध्यान में रखते हुए कारण <b>एसपीएम</b> 120 दिनों के लिए परिचालन होना अनुमानित है। वस्तुतः, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित फार्मुला के अनुसार अधिकतम क्षमता निर्धारित करने का एक कारक दिनों की संख्या है और यह कोई दूसरा विकल्प नहीं है जैसा कि पहले भी बताया गया है कि 9 एमटीपीए तक क्षमता मानने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अन्य पैरामीटरों का पुनः परिकलन किया जाना है।</p> <p>(ii). पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण के अनुसार वाड़ीनार में उसके अपने पोर्ट पर <b>एसपीएम</b> परिचालन एक वर्ष में 150 दिनों के लिए कार्य करते हैं और एस्सार पर एसपीएम प्रचालन एक वर्ष में 225 कार्यचालन दिवसों के लिए प्रचालित किए जाते हैं। जब पोर्ट के परिवेश</p>	<p>पूर्ववर्ती टैरिफ प्रस्ताव <b>टैम्प</b> के अनुलग्नक-4 में तरल थोक टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिका पर आधारित था क्योंकि कूड तेल संभालने के लिए <b>एसपीएम</b> हेतु टैरिफ के नियतन संबंधी कोई विशिष्ट मार्गदर्शिका नहीं थी। अतः जैसा कि मंत्रालय के दिनांक 09.06.2010 के पत्र द्वारा सुझाव दिया गया था, विषयाधीन कार्य का वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव अन्य पोर्टों पर स्थापित विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटरों पर आधारित है। तदनुसार साध्यता रिपोर्ट के अनुसार एसपीएम की क्षमता 9 एमएमटीपीए तक रखी गई है जो कि कोचीन पोर्ट के विद्यमान प्रचालित एसपीएम के वर्तमान प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप भी है।</p> <p>अन्य पोर्टों पर विद्यमान प्रचालित एसपीएम के विविध पैरामीटरों को दर्शाता हुआ तुलनात्मक विवरण देखते हुए यह पता चलता है कि कोचीन पोर्ट पर स्थापित एसपीएम को 9 एमएमटीपीए तक कूड तेल संभालने के लिए 120 दिनों के लिए प्रचालित किया जाता है, किन्तु वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव में एसपीएम 110 दिनों के लिए</p>

<p>में अर्थात् कच्छ की खाड़ी में सर्वोत्तम उपार्जित कार्य दिवस एक वर्ष में 225 दिन है तो उन असाधारण परिस्थितियों का औचित्य देते हुए यह स्पष्ट करें कि प्रस्तावित <b>एसपीएम</b> की क्षमता निर्धारित करने हेतु वही पैरामीटर क्यों नहीं लागू किए जा सकते।</p>	<p>प्रचालित माना गया है जो कि कोचीन पोर्ट के एसपीएम के लगभग बराबर है। विद्यमान प्रहस्तन क्षमता 9 एमएमटीपीए मानी गई है और यदि एसपीएम संभाला जानेवाला वास्विक नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से बढ़ जाता है तो ऐसी स्थिति उसे भी टैम्प द्वारा समीक्षा के अध्याधीन रखा गया है।</p>
<p>(ड़.).पोर्ट ने बताया कि प्रस्तावित <b>एसपीएम</b> पर वीएलसीसी और स्वेज मैक्स टैंकर दोनों का ही आना अपेक्षित है। अधिकतम क्षमता निर्धारित करने हेतु जलयानों के दोनों ही प्रवर्गों के शेयर दर्शाए जाएं। ऐसा करते समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह ध्यान रखे कि प्रस्तावित टैरिफ 30 वर्षों की सीमा के लिए है।</p> <p>इस संबंध में जलयानों के प्रत्येक प्रवर्ग के शेयर प्रक्षेपित करने हेतु अंगीकृत आधार को पोर्ट द्वारा किए गए विस्तृत अध्ययन/विश्लेषण सहित स्पष्ट किये जाएं।</p>	<p>विषयगत कार्य के प्रारूप रियायत करार के अनुसार रियायतग्राही 28.90 एम. की जल गहराई से युक्त 3,00,000 डीडब्ल्यूटी तक के जलयानों को संभाल सकते हैं। दूसरे शब्दों में, यह कहा जाता है कि रियायतग्राही प्रस्तावित एसपीएम पर वीएलसीसी तथा स्वेज मैक्स टैंकर को संभालेगा। 50:50 का शेयर ध्यान में रखा गया है।</p>
<p>(च). यदि वीएलसीसी तथा स्वेज मैक्स टैंकर से कूड की निस्सारण की दर में भिन्नता होने की संभावना है तो उसे क्षमता परिकलन के साथ संगणित किया जाए। यदि ऐसा है तो <b>एसपीएम</b> कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाड़ीनार प्रभाग), को चिन पोर्ट ट्रस्ट आदि में संभाले गए जलयानों के ऐसे प्रवर्गों द्वारा उपार्जित पैरामीटरों से अंतरीय निस्सारण दर का भी औचित्य दिया जाए।</p>	
<p>(छ). (i). वाड़ीनार में एसपीएम प्रचालनों पर संभाले गए तेल जलयानों/टैंकरों के ब्यौरे ,संभाले गए जलयानों के प्रत्येक प्रवर्ग हेतु गत तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में नौबंध प्रचालन के पश्चात् केवल नौभार के निस्सारण के लिए गए घंटों की संख्या का औसत प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(ii). वाड़ीनार प्रभाग के <b>एसपीएम</b> प्रचालनों पर गत तीन वर्षों के जलयानों के नौबंध करने/ नौबंध खोलने के लिए केवल लिए गए औसत समय प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>(iii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्षों के दौरान <b>एसपीएम</b> के खाली रहने के बावजूद नौबंध प्रचालन हेतु दिन के समय घंटों तक जलयान को राह देखनी पड़ी हो तो घटनाओं तथा घंटों की संख्या प्रस्तुत करें।</p> <p>चूंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट पहले से ही वाड़ीनार प्रभाग में <b>एसपीएम</b> प्रचालन पर कूड का प्रहस्तन कर रहा है अतः वह अपेक्षित ब्यौरें प्रस्तुत करने की स्थिति में होना चाहिए।</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाड़ीनार प्रभाग पर प्रचालित सभी एसपीएम वाड़ीनार तेल टर्मिनल और भारतीय तेल निगम की अबद्ध उपयोक्ता सुविधा है। दूसरे शब्दों में, वाड़ीनार के तीनों ही एसपीएम का प्रचालन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्वयं नहीं किया जाता।</p> <p>किन्तु, संबंधित पक्षकारोंसे ऐसे ब्यौरे देने का अनुरोध किया जा रहा है।</p>
<p>(ज). संप्रेक्षित उक्त भेद के मद्देनजर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को परामर्श दिया जाता है कि वह एसपीएम प्रचालनों पर सर्वोत्तम उपार्जित प्रहस्तन दर, कार्यकारी घंटों की संख्या आदि पैरामीटरों को ध्यान में रखते हुए एसपीएम प्रचालन हेतु अधिकतम क्षमता का पुनः निर्धारण करें।</p>	<p>यहां यह उल्लेख करना सुसंगत होगा कि <b>टैम्प</b> द्वारा विषयगत संप्रेक्षण में जैसा सुझाव दिया गया है, <b>एसपीएम</b> की अधिकतम क्षमता परिकलित करने हेतु <b>टैम्प</b> मार्गदर्शिकाओं में ऐसा कोई विशिष्ट फार्मूला निर्धारित नहीं किया गया है जो प्रहस्तन दर, कार्यकारी घंटों की संख्या आदि पर आधारित है। अतः मंत्रालय के परामर्श के अनुसार टैरिफ प्रस्ताव में <b>एसपीएम</b> की अधिकतम क्षमता अन्य पोर्टों के विद्यमान प्रचालित <b>एसपीएम</b> के पैरामीटर पर आधारित है।</p>

	<p>(iv). पूंजीगत लागत</p> <p>(क). मार्च, 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में कूड तेल टर्मिनल की भंडारण सुविधा का परियोजना के समाकलित भाग के रूप में समाविष्ट है और सीओटी के भंडारण तथा पाइपलाइनों के मार्फत एसपीएम से तेल के अन्तरण सहित विस्तृत सेवा परिकल्पित है। जबकि वर्तमान प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि हालांकि रियायतग्राही से सीओटी संयोजन उपलब्ध करवाना अपेक्षित होगा, परंतु भंडारण तथा सीओटी से संबंधित पूंजीगत लागत समाविष्ट नहीं की गई है क्योंकि वह पोर्ट सीमा से बाहर स्थित है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएं :</p> <p>(i). कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन करने के कारण प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>(ii). एसपीएम प्रचालन के लिए हस्ताक्षरित होने हेतु प्रस्तावित अनुज्ञप्ति करार में विनिर्दिष्ट किए जाने वाले कार्य के क्षेत्र बताए जाएं।</p> <p>(iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह भी स्वीकृत करता है कि सीओटी प्रस्तावित एसपीएम प्रचालनों के लिए एक समाकलित भाग है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दी जानेवाली अनुज्ञप्ति में सीओटी की सुविधा समाविष्ट नहीं है तो रियायतग्राही से सीओटी मुहैया करवाने संबंधी आवश्यकता हेतु अनुज्ञप्ति में समाविष्ट किए जानेवाले सामर्थ्यकारी उपबंध स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>साध्यता रिपोर्ट के साथ-साथ परियोजना संबंधी वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव के अनुसार सीओटी को सीआरजेड चार दिवारी के बाहर स्थित होना है और सीआर जेड चार दिवारी के अन्दर पोर्ट की कोई जमीन नहीं है। अतः रियायतग्राही को केवल पोर्ट सीमा, चार दिवारी के बाहर ही सीओटी विकसित करना होगा। इसे ध्यान में रखते हुए पोर्ट चार दिवारी से सीओटी तक पाइप लाइन अर्थात् पोर्ट चार दिवारी के बाहर बिछाई जानेवाली पाइप लाइन की लागत के संबंध में प्रस्तावित टैरिफ समुचित रूप से विभाजित किया गया है।</p>
	<p>(ख). प्रस्तावित एसपीएम प्रचालन के संबंध में पूंजीगत लागत को प्राक्कलित करने के लिए मार्च, 2004 की साध्यता रिपोर्ट में प्राक्कलित पूंजीगत लागत कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 5% प्रतिवर्ष की तदर्थ दर से बढ़ाई गई है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किए जाने/जांचे जाने की आवश्यकता है :-</p> <p>(i). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार अधिकतम क्षमता उपार्जित करने हेतु पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सिविल कार्यों से संबंधित प्राक्कलन दिया जाना चाहिए और प्रचलित बाजार दर के प्रग्रहण के उद्देश्य से टैरिफ आवरण नियत करते समय उपकरण की पूंजीगत लागत (विहित मानकों के अनुसार) को अद्यतन किया जाए। छः वर्षों पूर्व किए गए प्राक्कलनों पर 5% प्रतिवर्ष तदर्थ वृद्धि को ध्यान में रखते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत बाजार मूल्य सही ढंग से प्रदर्शित नहीं कर सकेगा। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बजटीय कोटेशन दर विश्लेषण आदि के रूप में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को परामर्श दिया जाता है कि प्रचलित बाजार दर के आधार पर पूंजीगत लागत प्राक्कलित करें और उसे बजटीय कोटेशन, दर विश्लेषण, यदि पोर्ट द्वारा कोई किया गया हो तो, की प्रतियों द्वारा सिद्ध करें।</p> <p>(ii). वर्तमान प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए प्राक्कलनों के साथ साध्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत प्राक्कलनों से कोई भी परस्पर संबंध नहीं निकाला जा सकता। पोर्ट ने पूंजीगत लागत प्राक्कलन में समाविष्ट विभिन्न मदों के विश्लेषित आंकड़े नहीं दिए हैं। कृपया यूनिट दर, पाइपलाइनों के माप, अन्य उपकरणों आदि की संख्या दर्शाते हुए एसपीएम तथा पाइप लाइनों की पूंजीगत लागत के विस्तृत विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत करें।</p>	<p>साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, प्रस्तावित एसपीएम सिविल कार्यों के मद्दे कोई लागत परिकल्पित नहीं करता है। अतः एसपीएम संबंधी टैरिफ प्रस्ताव में रखे गए प्राक्कलित लागत में सिविल कार्य के लिए कोई लागत समाविष्ट नहीं की गई है।</p> <p>प्रस्तावित टैरिफ में वर्ष 2004 ( वृद्धि से पूर्व ) हेतु विविध घटकों के विश्लेषित आंकड़ों सहित एसपीएम की प्राक्कलित लागत पूर्णतया ईआईएल द्वारा रची गई साध्यता रिपोर्ट के केस-1 के प्राक्कलित लागत हेतु अभिप्रेत सारणी-2 के अनुसार है।</p>
	<p>(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि कोई सिविल लागत समाविष्ट नहीं है क्योंकि इसमें कोई सिविल कार्य प्रत्याशित नहीं है।</p>	<p>प्रस्तावित टैरिफ, साध्यता रिपोर्ट के प्राक्कलित लागत पर आधारित है जो एसपीएम हेतु कोई सिविल लागत समाविष्ट नहीं है।</p>

	<p>इस संदर्भ में पोर्ट पुष्टि करें कि एसपीएम सुविधा हेतु कोई प्रशासन भवन, कार्यालय आदि परिकल्पित नहीं है।</p> <p>(घ). 0.5 किलोमीटर लंबी वह पाइप लाइन का पोर्ट सीमा से बाहर होना बताया गया है उनके संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएं :</p> <p>(i). यदि पाइप लाइन पोर्ट क्षेत्र के बाहर है तो यह स्पष्ट नहीं है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पास उसे अनुज्ञप्ति देने की अधिकारिता कैसे होगी। यह स्पष्ट नहीं है कि पूंजीगत प्राक्कलन में उक्त पाइप लाइन संबंधी पूंजीगत लागत कैसे समाविष्ट है ?</p> <p>(ii). पोर्ट सीमा से बाहर होनेवाली पाइप लाइन के संबंध में रियायतग्राही से होनेवाले अनुज्ञप्ति करार (भावी) में प्रस्तावित प्रावधान समाविष्ट किए जाएं परन्तु उसी समय एसपीएम प्रचालनों के समाकलित भाग भी स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>जैसाकि पूर्ववर्ती उत्तर में उल्लिखित है सीओटी पोर्ट चार दिवारी से बाहर स्थित होगा और पोर्ट सीओटी के लिए जमीन की अनुज्ञप्ति नहीं देगा, न ही पोर्ट चार दिवारी के बाहर रियायतग्राही द्वारा आरओडब्ल्यू पाइप लाइन बिछाने की व्यवस्था करेगा। इसके अतिरिक्त प्रस्तावित टैरिफ में सीओटी की लागत का बिलकुल ही ध्यान नहीं रखा गया है। केवल पोर्ट की चार दिवारी के बाहर की 500 एम पाइप लाइन की लागत का ही ध्यान रखा गया है। किन्तु, जैसाकि पहले बताया गया है कि पोर्ट चार दिवारी से सीओटी तक पाइप लाइन अर्थात् पोर्ट चार दिवारी से बाहर बिछाई गई पाइप लाइन की लागत के संबंध में प्रस्तावित टैरिफ सुसंगत रूप से विनियोजित किया गया है।</p>
<p>(v). परिचालन लागत :</p>	<p>(क). ऊर्जा तथा ईंधन :</p> <p>(i). वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में परिचालन लागत को प्राक्कलित करने हेतु ऊर्जा तथा ईंधन की खपत संबंधी मानक नियत किए गए हैं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वर्ष 2004 के प्राक्कलन से 5% की तदर्थ वार्षिक वृद्धि लागू करने वाला अपनाया गया अभिगम इस लागत संबंधी मद को प्राक्कलित करने हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित पद्धति के अनुरूप नहीं है।</p> <p>(ii). न तो पोर्ट की साध्यता रिपोर्ट में और न ही प्रस्ताव में एसपीएम प्रचालन से सुसंगत ऊर्जा और ईंधन की खपत का कोई विश्लेषण निहित है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 19 मार्च, 2010 के पत्र द्वारा सलाह दी गई थी कि वह ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विस्तृत विश्लेषण के संबंध में, प्रस्तावित किए जाने हेतु संभावित सुविधा/सेवाओं के संबंध में तथा साथ ही कंडला पोर्ट के वाड़ीनार प्रभाग में प्रचालित होने वाले एसपीएम में खपत की गई वास्तविक ऊर्जा तथा ईंधन तथा कोचीन पोर्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में प्रारंभिक रूप में बीपीसीएल द्वारा एसपीएम प्रचालन के संबंध में भी ऊर्जा लागत के प्राक्कलन का औचित्य दें। पोर्ट के इस तर्क को स्वीकृत करना कठिन है कि यहाँ तक कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नियंत्रणाधीन वाड़ीनार प्रभाग में होनेवाले एसपीएम प्रचालन के संबंध में ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विवरण भी उनके पास है।</p> <p>पोर्ट को यह सलाह दी गई कि वह अपना एसपीएम के प्रचालन (वाड़ीनार प्रभाग) के लिए ऊर्जा और ईंधन की खपत के लिए संसाधन जुटाएँ। रिपोर्ट द्वारा ऊर्जा और ईंधन की प्राक्कलित लागत का उसकी खपत और वर्तमान दर के संदर्भ में संभावित किया जाएगा।</p>	<p>चूँकि कूड तेल के प्रहस्तन के लिए एसपीएम हेतु टैरिफ के नियतन के संबंध में टैम्प की कोई विशेष मार्गदर्शिका नहीं है अतः मंत्रालय ने टैम्प तथा पोर्ट को परामर्श दिया कि अन्य पोर्टों में विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटरों के आधार पर विषयगत कार्य का टैरिफ प्रस्ताव तैयार करें।</p> <p>अन्य पोर्टों से अधिक आग्रह करने के बावजूद वे अपने विद्यमान प्रचालित एसपीएम के ऊर्जा तथा ईंधन के मद्दे पृथक परिचालन लागत देने की स्थिति में नहीं थे। अतः वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव में वृद्धि द्वारा उसके सूचीकरण के बाद साध्यता रिपोर्ट से ऊर्जा तथा ईंधन की लागत ली गयी है।</p>
	<p>(ख). अनुलग्नक-II के पैरा 7.3 से यह स्पष्ट होता है कि साध्यता रिपोर्ट में ईंधन और ऊर्जा की प्राक्कलित लागत वर्ष 2014 तक प्रति वर्ष 5% की दर से बढ़ी है। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.8 के अनुसार देखने में आया है कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित (किए जाने वाले) टैरिफ आवरण वार्षिक वृद्धि के अधीन है। कृपया पूंजीगत लागत और साथ-साथ ईंधन और ऊर्जा की ईकाई दर की लागत वर्ष 2010 की प्रचलित दर तक अद्यतनकिए गए हैं, इसकी पुष्टि करते हुए प्रमाणित करें।</p>	<p>इस बात की पुष्टि की जाती है कि पूंजीगत लागत और साध्यता रिपोर्ट के अनुसार ऊर्जा और ईंधन लागत दोनों पर टैरिफ प्रस्ताव में विचार किया गया और इसमें हो रही वृद्धि को देखते हुए इसका अद्यतन किया गया।</p>
	<p>(ख). <b>मूल्यहास :</b></p> <p>वर्ष 2008 के टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.5.3 में यह अनुबंधित है कि मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम 1956 में विहित दर के अनुसार सीधी रेखा पद्धति (एसएलएम) द्वारा की जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सभी परिसंपत्तियों का मूल्यहास</p>	<p>टैरिफ प्रस्ताव में मूल्यहास के घटकों का नवीकरण करके पुनः प्रस्तुत किया है।</p>

	<p>परिकलित समान रूप से 10% की दर से किया जाना, कंपनी अधिनियम 1956 में विनिर्धारित की गई मूल्यहास की दर के अनुसार सही नहीं है। कंपनी अधिनियम में विनिर्धारित दर के अनुसार सीओपीटी और वीपीटी में तरल टर्मिनल के लिए 13.91% अद्यतन टैरिफ की गणना करते समय विचार किया गया। महा पत्तन न्यासों के लिए संयंत्र और मशीनरी की मूल्यहास दर 10.34% अपनाई गई है। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास दर को अपनाते हुए मूल्यहास के प्राक्कलन का नवीकरण किया जा सकता है। कृपया इस प्रकार की गणना के विस्तृत कार्य विवरण प्रस्तुत करें।</p>	
	<p>(घ). <b>मार्गाधिकार प्रभार</b></p> <p>19 कि.मी. की पाइपलाइन एसपीएम सुविधा पोर्ट जल से भूदर्श पोइन्ट (एलपीपी) तक पोर्ट ने मार्गाधिकार प्रभार का प्राक्कलन 10.5 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर से किया है जिसमें कहा गया है कि यह कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दरों के मान के अनुरूप है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान दरों के मान जो कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हैं कोई मार्गाधिकार प्रभार विनिर्धारित नहीं करते हैं। इस मद के प्राक्कलन के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाए गए आधार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के एसओआर में संदर्भ देते हुए दर्शाए गए हैं।</p>	<p>प्रस्तावित मार्गाधिकार प्रभार कंडला पोर्ट के अनुमोदित दर मान के पैरा 2.5.ए के संदर्भ में रू.10.51 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर से टैरिफ प्रस्ताव में मार्गाधिकार प्रभारों पर विचार किया गया।</p>
<b>ख</b>	<b>दर - मान</b>	
(i).	<p>1.1. परिभाषा - सामान्य :</p> <p>सुसंगत अधिनियम में यथापरिभाषित पोर्ट क्षेत्र प्रभावी रहेगा अतः अलग से परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है।</p>	<p>विषयगत टैरिफ प्रस्ताव के साथ संलग्न दरों का मान टैम्प द्वारा विधिवत् अनुमोदित किया गया कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दरों का मान है न कि प्रस्तुत टैरिफ प्रस्ताव का भाग है। पाइपलाइन हेतु भूमि संबंधी प्रस्ताव में ध्यान में रखा गया मार्गाधिकार प्रभार के संदर्भ में प्रस्तावित टैरिफ प्रस्ताव के साथ दरों का मान अनुलग्नक है। (वी) (डी) के उत्तर के अधीन उसका संदर्भ उल्लिखित है।</p>
(ii).	<p>1.2. सामान्य शर्तें :</p> <p>(क). जैसा कि प्रस्तावित है कि जलयान संबंधी प्रभार प्रचालक द्वारा नहीं लिए जाने हैं और यहां डालर मूलवर्ग विनिर्धारित कोई टैरिफ नहीं है अतः यह टिप्पणी सं. (i), (ii), (iii) और (iv) में जलयान को विदेशी / तटीय वर्गीकृत करने के मानदण्डों, डालर मूलवर्ग दर को रूप में बदलने, विनिमय दर पर पुनर्विचार आदि के बारे में प्रस्तावित सामान्य शर्तों को शामिल किया जाना सुसंगत नहीं होगा। अतः प्रस्तावित दरों के मान से उक्त टिप्पणियाँ हटा दी जाएं।</p> <p>(ख). चूंकि टैरिफ नियतन को अद्यतन किए जाने का प्रस्ताव है, अतः टिप्पणी सं. (vi) में प्रस्तावित उपयोक्ता द्वारा देरी से किए गए भुगतान और प्रचालक द्वारा देरी से किए गए प्रतिदाय से संबंधित प्रावधानों में परिवर्तन किया जाए ताकि यह बताया जा सके कि भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित की गई उपर्युक्त मूल ऋण दर से का 2% शास्तिक ब्याज राशि से अधिक होगी।</p> <p>(ग). प्रस्तावित टिप्पणी (vii) (ख) के अंतिम वाक्य में कहा गया है कि राजस्व शेयर को दरों के मान के अनुसार परिकलित किया जाए, वह वर्ष 2005 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के दर मान के खण्ड 2.16.1 और 2.16.2 और अन्य पोर्ट के दर-मान में विनिर्धारित शर्तों के साथ ही अन्य महा पत्तनों में विविध सुविधाओं के लिए अद्यतन टैरिफ अनुसूची के अनुरूप नहीं हैं।</p>	
(iii).	<p>अध्याय - 2:</p> <p>(क). एसपीएम पर कूड़ प्रहस्तन के लिए समेकित सेवाओं हेतु प्रस्तावित टिप्पणी 1 अद्यतन टैरिफ (i) का विस्तार किया जाए ताकि उसमें समेकित प्रहस्तन प्रभार में समाविष्ट सभी सेवाओं को शामिल किया जा सके। यह भी बताया जाए कि समेकित दरों में विविध सेवाओं के सभी प्रभार शामिल हैं, वे दर मान में अलग से विनिर्धारित नहीं किए गए हैं।</p> <p>(ख). जैसाकि कोई विविध प्रभार प्रस्तावित नहीं है और अनुसूची 2 सुसंगत नहीं है अतः इसे हटा दिया जाए।</p>	

8. पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए उत्तर को जांचने पर यह पाया गया कि हमारे द्वारा पूछे गए कुछ प्रश्नों का कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संतोषजनक उत्तर नहीं दिया गया है। अतः हमारे 13 दिसंबर, 2010 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि वह मुख्य मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें।

9.1. जैसाकि एमओएस ने सूचित किया है कि एसपीएम प्रचालन के लिए अद्यतन टैरिफ का विनिर्धारण किए जाने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर आईएमयू को अपनी संस्तुति /रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए नियुक्त किया है, हमारे 11 नवंबर, 2010 के पत्र द्वारा इंडियन मेरी टाइम यूनिवर्सिटी (आईएमयू) को भी कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव अग्रेषित किया जा चुका है और अनुरोध किया गया है कि वे इस अपने विचार /टिप्पणी प्रस्तुत करें।

9.2. दिनांक 22 नवंबर, 2010 के ई-मेल संदेश द्वारा आईएमयू ने अपने विचार प्रस्तुत किए हैं जिनका सार नीचे दिया गया है :-

- (i). (क). तरल थोक टर्मिनल के मामले में संभाले जाने वाले विभिन्न प्रकार के तरल थोक की प्रहस्तन दर का मानक विनिर्दिष्ट किया गया है ताकि वह संभाले जाने वाले तरल थोक के समिश्र नौभार पर आधारित क्षमता का प्राक्कलन कर सकें। जबकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यातायात (अथवा मांग) की आवश्यकता के आधार पर क्षमता विनिश्चित की है। यही महत्वपूर्ण अंतर है।
- (ख). आईएमयू यह पता लगा रही है कि क्या जो पद्धति तरल थोक टर्मिनल के लिए अपनाई गई है उसे क्षमता के प्राक्कलन हेतु उचित परिवर्तन हेतु एसपीएम टर्मिनल तक विस्तारित की जा सकती है।
- (ग). ऐसा होने पर भी, जब एक एसपीएम की क्षमता का प्राक्कलन करने के लिए व्यापक पद्धति बनाई गई हो तब यातायात (अथवा मांग) को क्षमता की तरह नहीं लिया जा सकता।
- (ii). मार्गदर्शिकाओं में अधिकतम क्षमता की 70% अधिकाधिक क्षमता विनिर्धारित की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संपूर्ण निष्पादन को अधिकतम क्षमता माना है। इस तरह, अधिकतम क्षमता के मूल्य पता नहीं चलता है। दूसरे शब्दों में कहें तो अधिकतम और इष्टतम क्षमताओं का अनुपात पता नहीं चलता है।
- (iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम से एलएफपी तक उप समुद्री पाइप लाइन द्वारा घेरे गए क्षेत्र के लिए मार्गधिकार प्रभार की लागत शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। इस बात का पता लगाना है कि क्या जो क्षेत्र एसपीएम और टैंकर प्रचालन द्वारा घेरा गया है उसे भी ध्यान में रखा जाए। इसी प्रकार, पाइप लाइन के लिए मार्गधिकार प्रभार क्षेत्र के परिकलन किए जाने की भी आवश्यकता है।
- (iv). लागत का प्राक्कलन करने के लिए वर्तमान वर्ष की लागत की अपेक्षा जिस वर्ष में प्रचालन सुविधा प्रारंभ होगी उसे आधार वर्ष माना जाएगा।
- (v). भरणघाट के अनुप्रयोग के लिए विनिर्धारित सोपाधिकताएं स्पष्ट नहीं की गई है।

10.1. इसी दौरान दिनांक 6 दिसंबर, 2010 को एमओएस को एक पत्र लिखा गया था जिसमें केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट की गई :-

- (i). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.3.2. में यह अनुबंध है कि अद्यतन टैरिफ को यातायात पूर्वानुमान को ध्यान में लिए बिना अधिकतम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाए। अधिकतम (जहाजी घाट) क्षमता के निर्धारण के लिए यह मार्गदर्शिकाएं भिन्न प्रकार के नौभार/जलयान आकार के प्रहस्तन संबंधी चिभिन्न मानक विनिर्दिष्ट करती है और समिश्र नौभार प्रतिशत के आधार पर अधिकतम क्षमता का निर्धारण किया जाना है।

उक्त स्थिति की तुलना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अद्यतन टैरिफ तक आने के लिए अपने प्रस्ताव में अधिकतम क्षमता 9.00 एमटीपीए तक वार्षिक संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपण के स्तर तक शामिल करने का विचार किया है। यह अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप नहीं पाया गया है। इण्डियन मेरी टाइम यूनिवर्सिटी ने दिनांक 11 मार्च, 2010 के अपने पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर संप्रेक्षण भी किया है।

- (ii). जब कि पोर्ट को यह सलाह दी गई है कि यह अन्य एसपीएम प्रचालन पर क्षमता आधारित उत्तम रूप से प्राप्त पैरामीटर पर पुनर्निर्धारण करें, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 29 नवंबर, 2010 के अपने पत्र द्वारा प्रस्ताव के बारे में तर्क दिया है कि पोर्ट द्वारा वर्ष 2007 में व्यापक व्यापार योजना तैयार की गई है जिसमें कूड़ तेल के लिए यातायात के प्रक्षेपण की गणना की गई है। विचार विमर्श के आधार पर यह प्रस्तुत किया गया है कि एसपीएम पर संभाले गए अपेक्षित स्तर 9 एमएमटीपीए तक एसपीएम की सुविधा सीमित है। पोर्ट ने स्पष्ट किया कि साध्यता रिपोर्ट में परिकलन और अनुमान भी 9 एमटीपीए पर आधारित है। ऊपर बताए गए कारणवश कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम की अधिकतम क्षमता 9 एमटीपीए स्वीकार करने का अनुरोध किया है और सहमति दी की

एसपीएम पर संभाला गया नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से बढ़ जाता है तो वह टैम्प द्वारा इस पर पुनर्विचार करवाएगा ।

(iii). यह बात मान लेनी चाहिए कि यदि मार्गदर्शिकाओं में विनिर्धारित सामान्य फार्मुले के अनुसार अधिकतम क्षमता पर विचार किया जाता है, तो अद्यतन टैरिफ नीचे की ओर चला जाएगा जो कि निवेशकों को आकर्षित नहीं कर पाएगा । दूसरी ओर, यदि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जैसा ध्यान में रखा गया उसके अनुसार अद्यतन टैरिफ की निर्धारण 9 एमटीपीए होता है और यदि बाद में 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक इसका परिमाण बढ़ेगा तो प्रचालक को अनजाने ही लाभ होगा । यह ध्यान देने योग्य है कि यदि यह हितलाभ होता है तो वह केवल प्रचालक की कार्यक्षमता के कारण नहीं है अपितु उस तथ्य के कारण भी है कि प्रारंभिक टैरिफ अधिकतम क्षमता के भारी उपयोग से तैयार किया गया है ।

(iv). दिनांक 17 मई, 2010 के हमारे पत्र सं. टीएमपी/52/2007-मिस का संदर्भ, जिसमें यह सुझाव दिया गया है कि यदि प्राधिकरण द्वारा निर्णायक अद्यतन टैरिफ में अन्यथा कल्पित विविध कारकों में परिवर्तन के कारण वास्तविक क्षमता में महत्वपूर्ण सुधार दिखाई पड़े तो अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में मध्यावधि पुनर्विचार शामिल करते हुए इसमें संशोधन किया जाए और इस संबंध में 18 अगस्त, 2010 को परिवर्तित विचार विमर्श हुआ ।

10.2. यह स्थिति देखते हुए एमओएस को अनुरोध किया गया कि वह कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शिकाओं के विचलन का क्षमता निर्धारण के संदर्भ में जांच करें और हमें शीघ्र सलाह दें । इस बारे में दिनांक 29 दिसंबर, 2010 को एक अनुस्मारक भी जारी किया गया । एमओएस का उत्तर अभी तक प्रतिक्षित है ।

11.1. इस मामले में कंडला पोर्ट ट्रस्ट में दिनांक 21 दिसंबर, 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने प्रस्ताव से संबंधित एक पॉवर प्वाइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया । संयुक्त सुनवाई के समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट और संबंधित उपयोक्ता/संगठन निकाय/भावी आवेदकों ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की :-

#### **कंडला पोर्ट ट्रस्ट :-**

- (i). सीओटी पोर्ट सीमा के बाहर रहेगा और यह पोर्ट द्वारा दी जानेवाली अनुज्ञप्ति का भाग नहीं बनेगा । पाइप लाइन पोर्ट के अन्दर 19 कि.मी. और पोर्ट के बाहर 0.5 कि.मी. रहेगी ।
- (ii). वाड़िनार में विभिन्न एसपीएम पर वर्तमान पाइप लाइन 48" है ।
- (iii). हमने 50:50 पर वीएलसीसी और पैनामैक्स जलयान किए जाने का विचार किया है ।
- (iv). एसपीएम की अभिकल्पित क्षमता का आकलन कठिन है । इसे ओईएम द्वारा घोषित तकनीकी क्षमता अथवा पाइप लाइन की क्षमता अथवा रिफाइनरी की क्षमता की तरह नहीं माना जा सकता । बहुत से अन्य तत्व क्षमता को प्रभावित करते हैं ।
- (v). सूर्यास्त के बाद एसपीएम पर घाट पर जहाज नहीं लगाए जा सकते, लेकिन उसे जहाज घाट से हटाने काम किसी भी समय किया जा सकता है । सभी एस पी एम की यही स्थिति है । साथ ही घाट पर लगाना ज्वार और हवा पर भी निर्भर करता है । यह क्षमता को सीमित बना देता है तथापि, एक बार घाट पर लगने के बाद प्रचालन 24 घण्टे किया जा सकता है ।
- (vi). वाड़िनार के अन्य एसपीएम का अनुभव दर्शाता है कि नेमी वार्षिक अनुरक्षण में एक वर्ष में 1 से 1.5 माह का समय लगता है ।
- (vii). एस्सार ने पुष्टि की है कि उनकी औसत प्रहस्तन दर लगभग 8000टी/घण्टे है । आईओसी ने कहा कि उनकी औसत प्रहस्तन दर लगभग 10000टी/घण्टे है । किन्तु, यदि पाइप लाइन की लंबाई बढ़ती है तो प्रहस्तन दर कम होगी ।
- (viii). एस्सार द्वारा वाड़िनार से संबंधित पैरामीटर का वर्णन किया गया । एस्सार ने कहा कि निस्सारण प्रारंभ करने से पूर्व एक जहाज को आमतौर पर प्रति जहाज 0.5 दिन घाट पर लगाने के लिए आवश्यकता पड़ती है ।
- (ix). पूंजीगत लागत वृद्धि सहित वर्ष 2004 के मूल्य पर आधारित है । हम अपने प्राक्कलन को विश्लेषण द्वारा पुष्ट करेंगे । पूंजीगत लागत तर्क संगत है ।
- (x). हमें पूंजीगत प्राक्कलन और पुनःकार्य क्षमता को फिर से देखना होगा ।
- (xi). यहां कोई ऊर्जा और ईंधन लागत नहीं है । हमारा प्रस्ताव इसे विस्तार देते हुए परिशोधित किया जाएगा ।

**एचपीसीएल - मित्तल पाइप लाइन लि. :**

- (i). पूंजीगत लागत कम है। प्राक्कलन में केवल सामग्री लागत शामिल है। संस्थापन लागत पर विचार नहीं किया गया है। हम पूंजीगत लागत के आपूर्ति आदेश की प्रति प्रस्तुत करेंगे।

**अदाणी**

- (i). हम सामान्यतः लागत से सहमत है। हम मुद्रा में एसपीएम के संस्थापन से संबंधित पूंजीगत लागत विवरण प्रस्तुत करेंगे।

**एस्सार और इण्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड :**

- (i). पूंजीगत प्राक्कलन वास्तविक प्रतीत नहीं होता है।

11.2. संयुक्त सुनवाई के समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें और 27 दिसंबर, 2010 तक परिशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें। प्रस्ताव परिशोधित करते समय पोर्ट को सलाह दी गई कि वह निम्नलिखित मुद्दों को शामिल करें :-

- (i). अभिकल्पित पैरामीटर के संदर्भ में प्रस्तावित एसपीएम की सैद्धांतिक क्षमता का आंकलन किया जाए और क्षमता को प्रभावित करने वाले विविध कारकों के लिए उचित छूट उपलब्ध कराई जाए। इस प्रयोजनार्थ के लिए वाडीनार में एस्सार और आईओसीएल के एसपीएम के पिछले तीन वर्षों के कार्य परिणाम के औसत पर निर्भर हुआ जा सकता है, क्योंकि पोर्ट ने कहा है कि वह विभिन्न महा पत्तनों पर प्रचालित एसपीएम के बारे में विस्तृत सूचना एकत्र करने में सक्षम नहीं है।

इस संबंध में एस्सार और आईओसीएल ने संयुक्त सुनवाई के समय आश्वासन दिया है कि वे पोर्ट को आवश्यक आंकड़े, सहयोग और विश्लेषण उपलब्ध करायेंगे। अदाणी ग्रुप जो भावी बोलीकर्ताओं में से एक भावी बोलीकर्ता है ने भी हाल ही में मुंद्रा पोर्ट में संस्थापित किए जाने वाले एसपीएम पर हुए व्यय पर आधारित सुसंगत पूंजीगत लागत के ब्यौरे उपलब्ध कराने का आश्वासन दिया है।

- (ii). वर्ष 2015 तक पहले से विकसित / विकसित किए जाने वाली विभिन्न कूड प्रहस्तन सुविधा के प्रक्षेपित यातायात के 60.29 मिलियन टन के विभाजन दिए जाएं।
- (iii). दिनांक 13 दिसंबर, 2010 के हमारे पत्र द्वारा पूछे गए प्रश्नों के उत्तर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए। परिशोधित प्रस्ताव (भावी) के मद्दे नजर दिए जाएं।

12.1. संयुक्तसुनवाई में लिए गए निर्णयों के संदर्भ में पोर्ट ने दिनांक 12 जनवरी, 2011 के अपने पत्र द्वारा उत्तर प्रस्तुत किया है।

12.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर दिनांक 13 दिसंबर, 2010 के पत्र द्वारा प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा पूछे प्रश्नों का सार और उन पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिनांक 12 जनवरी, 2011 को दिए गए स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर																
(i).	यह पुष्टि करें कि क्या तीन वर्ष पूर्व 2007 में 9 एमटीपीए पर कच्छ की खाड़ी में वर्तमान मांग के प्रग्रहण हेतु कूड प्रहस्तन के लिए यातायात प्रक्षेपण किया गया था। वर्ष 2007 में तैयार की गई एक ऐसी व्यापक व्यापार परियोजना जिसमें कूड तेल के लिए यातायात प्रक्षेपण शामिल हो, की प्रति प्रस्तुत की जाए।	<p>(क). वर्ष 2006 में कूड प्रहस्तन के लिए किया गया यातायात प्रक्षेपण कंडला पोर्ट में वर्तमान मांग को प्रग्रहण करता था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट में कूड यातायात अब अनिवार्य रूप से वाडीनार से होता है। वर्ष 2015 में व्यापार योजना में 60.29 एमटीपीए यातायात संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपित है।</p> <p>(ख). वाडीनार में आईओसीएल ने दो एसबीएम संस्थापित किए हैं जो पानीपत, मथुरा और कोयली रिफाइनरी की आवश्यकता पूरी करते हैं। रिफाइनरी के आपूर्तिन स्रोतों के साथ वर्तमान संभरण स्टॉक और विस्तरण योजना के ब्यौरे नीचे सारणी में दिए गए हैं :-</p>																
		<p><b>आईओसीएल</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>रिफाइनरी</th> <th>वर्तमान एमएमटीपीए</th> <th>भावी एमएमटीपीए</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>क्षमता</b></td> <td><b>कोयली</b></td> <td>13.7</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>मथुरा</b></td> <td>8</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>पानीपत</b></td> <td>15</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table>		रिफाइनरी	वर्तमान एमएमटीपीए	भावी एमएमटीपीए	<b>क्षमता</b>	<b>कोयली</b>	13.7	18		<b>मथुरा</b>	8	11		<b>पानीपत</b>	15	21
	रिफाइनरी	वर्तमान एमएमटीपीए	भावी एमएमटीपीए															
<b>क्षमता</b>	<b>कोयली</b>	13.7	18															
	<b>मथुरा</b>	8	11															
	<b>पानीपत</b>	15	21															

		<p><b>कुल क्षमता</b> 36.7 50</p> <p><b>आपूर्ति</b></p> <table border="1"> <tr> <td><b>जीएपीएल</b></td> <td>6</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td><b>वाडीनार</b></td> <td>20.5</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td><b>अंकलेश्वर</b></td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> </table> <p><b>कुल आपूर्ति</b> 32.5 49</p> <p>यह प्रतीत होता है कि रिफाइनरियों द्वारा जो क्षमता विस्तार की आयोजित की जा रही है, वह 36.5 से 50 एमएमटीपीए (100% क्षमता) अथवा लगभग 35% वृद्धि है। यह भी दिखाई देता है कि रिफाइनरियों की बढ़ी हुई क्षमता की पूर्ति के लिए वाडीनार और जीएपीएल दोनों के पास विस्तरण योजना है। इसके समीप ही छोटे पत्तनों में विकसित होते अन्य एसबीएम/टर्मिनल भी इन रिफाइनरियों की पूर्ति कर सकते हैं।</p> <p>(ग). वाडीनार से 8 किलोमीटर दूर एस्सार की अपनी रिफाइनरी है। रिफाइनरी की क्षमता लगभग 10.5 एमटीपीए है जो कि लगभग 14 एमटीपीए है और जिसकी विस्तार योजना 32 एमटीपीए तक है। रिफाइनरी क्षमता में योजना वृद्धि को देखते हुए एस्सार, वाडीनार में दो घाटों के साथ एक अतिरिक्त एसपीएम लगाने पर विचार कर रहा है। वर्ष 2010 तक एस्सार तेल कूड तेल की आवश्यकता 14 एमटीपीए तथा वर्ष 2015 तक 32 एमटीपीए है। इसमें एसईजेड में आधार स्तर पर रिफाइनरी लगाए जाने की योजना शामिल है।</p> <p>(घ). अतः आईओसीएल की क्षमता विस्तरण योजना और एस्सार द्वारा आयोजित भावी क्षमता विस्तरण और हरित भूमि परियोजना पर आधारित व्यापार योजना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का कूड तेल प्रक्षेपण नीचे सारणी में दिया गया है :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>प्रक्षेपण एमएमटीपीए</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>56</td> </tr> </tbody> </table> <p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट को रिफाइनरियों को कूड की आपूर्ति करने के लिए अपने समीप के विद्यमान और उभरते हुए छोटे पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करनी होगी। इन छोटे पत्तनों में प्रचालकों को व्यापार छूट करार देने के लिए पर्याप्त लचीलापन है।</p> <p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बीओटी आधार पर एसपीएम सुविधा उपलब्ध कराने के लिए पीएसयू सहित कई तेल कंपनियों से संपर्क किया है और उनके उत्तर की प्रतीक्षा है और आरएफक्यू केवल दो बोलीकर्ताओं को आकर्षित कर पाया है।</p>	<b>जीएपीएल</b>	6	9	<b>वाडीनार</b>	20.5	34	<b>अंकलेश्वर</b>	6	6	वर्ष	प्रक्षेपण एमएमटीपीए	2010	38	2015	56																																	
<b>जीएपीएल</b>	6	9																																																
<b>वाडीनार</b>	20.5	34																																																
<b>अंकलेश्वर</b>	6	6																																																
वर्ष	प्रक्षेपण एमएमटीपीए																																																	
2010	38																																																	
2015	56																																																	
(ii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तुलनात्मक विवरण में दी गई प्रहस्तन दर मापन की विभिन्न ईकाइयों यथा केएल, एम3 और टनों पर आधारित है। बिल्कुल इस तरह की स्पर्धा के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया है कि वह अन्य एसपीएम प्रचालकों द्वारा टन/घण्टे आधार पर प्राप्त की गई प्रचालन दरें लागू परिवर्तन कारकों और विशेष भार यदि कोई हो तो, के बाद प्रस्तुत करें। कृपया इस बारे में की गई कार्रवाई भी अवश्य भेजें।</p>	<p>(क). एसपीएम के लिए बीओटी आधार पर विचार किया गया है। सुविधा के लिए कशवर्ती उपयोक्ता की अनुपस्थिति में सामान्य कूड विशेषताओं पर विचार किया गया। विशेष भार के साथ विवरण निम्नवत् है :-</p> <p>अरब कूड</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ हल्का -0.85,</li> <li>○ मध्यम - 0.87</li> <li>○ भारी - 0.88)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>● नाइजीरियन कूड -(0.84)</li> <li>● बाम्बे हाइ कूड (0.82)</li> </ul> <p>प्रचालकों से प्राप्त उनके एसपीएम से संबंधित निस्सारण दरें विभिन्न फार्मेटों, ईकाइयों और विवरण की मात्रा पर हैं। सरलता के लिए विशेष भार का औसत मूल्य 0.85 लिया गया है।</p> <p>(ख). विभिन्न एसपीएम प्रचालकों से प्राप्त एसपीएम की प्रहस्तन दर निम्नवत् है :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>जलयान</th> <th>एसपीएम</th> <th>खाली करना</th> <th>ईकाइ</th> <th>डारिवर्तन</th> <th>टन/घण्टे</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पैनामेक्स</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>6000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>5100</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>7200</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>6120</td> </tr> <tr> <td>एफरोमेक्स</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>5200</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>4420</td> </tr> <tr> <td>पैनामेक्स</td> <td>बीपीसीएल-कोच्चि</td> <td>6000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>5100</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>बीपीसीएल-कोच्चि</td> <td>8250</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>7013</td> </tr> <tr> <td>तटीय</td> <td>आईओसी-वाडीनार</td> <td>2000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>1700</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>आईओसी-वाडीनार</td> <td>7500</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>6375</td> </tr> </tbody> </table>	जलयान	एसपीएम	खाली करना	ईकाइ	डारिवर्तन	टन/घण्टे	पैनामेक्स	एस्सार-वाडीनार	6000	एम3	0.85	5100	वीएलसीसी	एस्सार-वाडीनार	7200	एम3	0.85	6120	एफरोमेक्स	एस्सार-वाडीनार	5200	एम3	0.85	4420	पैनामेक्स	बीपीसीएल-कोच्चि	6000	एम3	0.85	5100	वीएलसीसी	बीपीसीएल-कोच्चि	8250	एम3	0.85	7013	तटीय	आईओसी-वाडीनार	2000	एम3	0.85	1700	वीएलसीसी	आईओसी-वाडीनार	7500	एम3	0.85	6375
जलयान	एसपीएम	खाली करना	ईकाइ	डारिवर्तन	टन/घण्टे																																													
पैनामेक्स	एस्सार-वाडीनार	6000	एम3	0.85	5100																																													
वीएलसीसी	एस्सार-वाडीनार	7200	एम3	0.85	6120																																													
एफरोमेक्स	एस्सार-वाडीनार	5200	एम3	0.85	4420																																													
पैनामेक्स	बीपीसीएल-कोच्चि	6000	एम3	0.85	5100																																													
वीएलसीसी	बीपीसीएल-कोच्चि	8250	एम3	0.85	7013																																													
तटीय	आईओसी-वाडीनार	2000	एम3	0.85	1700																																													
वीएलसीसी	आईओसी-वाडीनार	7500	एम3	0.85	6375																																													

		<p>(ग). एस्सार वाडीनार द्वारा उनकी निस्सारण दर पर पुनर्विचार किया गया और यह पाया गया कि दरें अन्य प्रचालकों से संगत है। एस्सार वाडीनार से प्राप्त एसपीएम निस्सारण दरें अधिक विश्वसनीय हैं क्योंकि वह उनके प्रमुख (समुद्री) द्वारा समीक्षा करने के बाद प्रस्तुत की गई है।</p> <table border="1" data-bbox="756 331 1490 524"> <thead> <tr> <th></th> <th>एफरॉमैक्स</th> <th>तटीय</th> <th>पैनामैक्स</th> <th>वीएलसीसी</th> <th>औसत टन/घण्टे</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>बीपीसीएल-कोचि</td> <td></td> <td></td> <td>5100</td> <td>7013</td> <td>6056</td> </tr> <tr> <td>एस्सर-वाडीनार</td> <td>4420</td> <td></td> <td>5100</td> <td>6120</td> <td>5213</td> </tr> <tr> <td>आईओसी-वाडीनार</td> <td></td> <td>1700</td> <td></td> <td>6375</td> <td>4038</td> </tr> <tr> <td><b>आसत टन/घण्टे</b></td> <td><b>4420</b></td> <td><b>1700</b></td> <td><b>5100</b></td> <td><b>6503</b></td> <td><b>5118</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम पर प्रहस्तन दर को 7500 टन प्रति घण्टा से 5500 टन प्रति घण्टा अधोमुखी परिशोधित किया है।</p>		एफरॉमैक्स	तटीय	पैनामैक्स	वीएलसीसी	औसत टन/घण्टे	बीपीसीएल-कोचि			5100	7013	6056	एस्सर-वाडीनार	4420		5100	6120	5213	आईओसी-वाडीनार		1700		6375	4038	<b>आसत टन/घण्टे</b>	<b>4420</b>	<b>1700</b>	<b>5100</b>	<b>6503</b>	<b>5118</b>
	एफरॉमैक्स	तटीय	पैनामैक्स	वीएलसीसी	औसत टन/घण्टे																											
बीपीसीएल-कोचि			5100	7013	6056																											
एस्सर-वाडीनार	4420		5100	6120	5213																											
आईओसी-वाडीनार		1700		6375	4038																											
<b>आसत टन/घण्टे</b>	<b>4420</b>	<b>1700</b>	<b>5100</b>	<b>6503</b>	<b>5118</b>																											
(iii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संदर्भित सारणी-2, मामला-1, विकल्प-IIके अधीन वर्ष 2004 में तैयार साध्यता रिपोर्ट में एसपीएम लागत और अपतट पाइप लाइन लागत क्रमशः रू. 103.28 करोड़ और रू. 187.96 करोड़ प्राक्कलित की गई थी। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रतिवर्ष 5% का वार्षिक वृद्धि का अभिगम अपनाने से इन दो मदों की एसपीएम के लिए पूंजीगत लागत वर्ष, 2010 में रू.138.41 करोड़ और 251.88 करोड़ होगी जो कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत क्रमशः रू. 148.23 करोड़ और 269.77 करोड़ के अनुसार मेल नहीं खाती है। कृपया अंतर पर पुनर्विचार करें।</p> <p>संगुष्टि करें कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट वर्ष 2004 के प्राक्कलन के लिए 5% वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए पूंजीगत लागत प्राप्त करने हेतु अपनाया गया अभिगम इन मदों से संबंधित चालू बाजार मूल्य प्रदर्शित करेगा।</p>	<p>(क). साध्यता रिपोर्ट वर्ष 2004 के लिए लागत प्राक्कलित करती है, और वर्ष 2010 के लिए पूंजीगत लागत 5% वृद्धि के साथ प्राक्कलित किए गए हैं। पोर्ट ने 5% वार्षिक वृद्धि के उपयोग द्वारा एसपीएम के लिए तत्समान वर्धित लागत प्रदान द्वारा वर्ष 2011 और 2012 में परियोजना के चरणों पर विचार करते हुए प्रारंभिक पूंजीगत लागत का परिकलन किया है, जो रू.148.23 करोड़ और अपतट पाइप लाइन के लिए रू.269.77 करोड़ रहे हैं।</p> <p>(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रतिवर्ष 5.3% की दर से उर्ध्वमुखी वार्षिक वृद्धि परिशोधित की है। यह नई दर वर्ष 2009 की मुद्रा स्फीति दर सहित ही औसत का भी परिकलन करने के लिए (पहले केवल वर्ष 2008 तक ही औसत का परिकलन होता था।) प्राप्त की गई है।</p> <p>(ग). पोर्ट ने तत्पश्चात् कुछ विद्यमान और आगामी एसपीएम /पाइप लाइन परियोजना की लागत और क्षमता ब्यौरों का भी अध्ययन किया है। इन ब्यौरों का सुझाव, एसपीएम के उन प्रचालकों द्वारा दिया गया है, जिनसे दिनांक 22 दिसंबर, 2010 को टैम्प सुनवाई में इसका अनुरोध किया गया था।</p> <p>(घ). एसपीएम/अपतट पाइप लाइन के प्राक्कलन परिशोधित किए गए हैं। बढ़ी हुई लागत 5.3% की वार्षिक मुद्रा स्फीति लागू करने पर प्राप्त हुई है। आस-पास की अविरत तथा आगामी परियोजनाओं के प्राक्कलन को ध्यान में रखते हुए चालू बाजार मूल्य को अदिक प्रतिक्षिप्त करने के लिए अन्वेषण करते हुए पाइप लाइन भी समायोजित हो गई है। परिशोधित पूंजीगत लागत नीचे सारणीबद्ध है :-</p> <table border="1" data-bbox="756 1339 1490 1482"> <tbody> <tr> <td>एसपीएम</td> <td>रू.148.26 करोड़</td> </tr> <tr> <td>अपतट पाइपलाइन</td> <td>रू..443.68 करोड़</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	एसपीएम	रू.148.26 करोड़	अपतट पाइपलाइन	रू..443.68 करोड़																										
एसपीएम	रू.148.26 करोड़																															
अपतट पाइपलाइन	रू..443.68 करोड़																															
(iv).	<p>पोर्ट ने पोर्ट सीमा के बाहर आने वाली पाइपलाइन किन्तु जो साथ ही एसपीएम प्रचालन का अभिन्न भाग है के संबंध में रियायतग्राही के साथ हुए (होनेवाले) अनुज्ञप्ति करार में समाविष्ट किए जाने हेतु प्रस्तावित प्रावधान के बारे में पूछे गए प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।</p>	<p>पोर्ट सीमा से बाहर आने वाली पाइप लाइन और सीओटी के लिए पोर्ट रियायतग्राही के साथ कोई अनुज्ञप्ति करार नहीं कर रहा है। पोर्ट ने टैरिफ प्रस्ताव के परिकलन में सीमा से बाहर आने वाली पाइप लाइन और सीओटी की लागत को छोड़ दिया है।</p>																														
(v).	<p>(क). पोर्ट ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नियंत्रण के अधीनस्थ वाडीनार प्रभाग में एसपीएम के प्रचालन से संबंधित उर्जा और ईंधन खपत के ब्यौरे क्यों नहीं प्राप्त किए गए और उर्जा खपत के प्राक्कलन के औचित्य के लिए उसे प्रस्तुत नहीं किया गया। पोर्ट को पुनः सलाह दी जाती है कि वह (वाडीनार प्रभाग) के एसपीएम के प्रचालन से संबंधित उर्जा और ईंधन खपत के ब्यौरे प्रस्तुत करें। पोर्ट द्वारा प्राक्कलित उर्जा और ईंधन लागत के लिए ईंधन और उर्जा की वर्तमान दर और खपत के संदर्भ में औचित्य दिया जाए।</p> <p>(ख). पोर्ट ने दिनांक 26 अक्टूबर, 2010 के अपने प्रस्ताव के पैरा 7.3 में उल्लेख किया है कि ईंधन और उर्जा की दैनिक लागत वित्त वर्ष 2005 में 2.50 लाख प्रतिदिन और इसमें 5% वार्षिक वृद्धि गिनी जाए तो यह वित्त वर्ष</p>	<p>वाडीनार स्थित एसपीएम के संबंध में मांगे गए ब्यौरे प्रस्तुत किए गए।</p> <p>इससे पता चलता है कि एसपीएम पर ईंधन की नगण्य खपत की गई। एसपीएम पर स्व-अर्जित (सौर) उर्जा उपलब्ध है।</p> <p>पोर्ट ने एक अध्ययन किया है और यह अभिनिश्चित होता है कि एसपीएम से कोई ईंधन अथवा उर्जा लागत जुड़ी नहीं है।</p> <p>उर्जा और ईंधन लागत जो कि सीओटी पर आरोप्य है, उसे भूल से टैरिफ प्रस्ताव में एसपीएम के</p>																														

	<p>2014 में रू.3.88 लाख प्रति दिन हो जाएगी जिसकी गणना उर्जा लागत के प्राक्कलन के लिए की गई है। तथापि साध्यता रिपोर्ट के अध्याय 8 के अनुच्छेद 8.12 यह बताता है कि रू.2.50 लाख/दिवस के प्राक्कलन का संबंध एसपीएम की कुल प्रचालन लागत से है न कि खासकर उर्जा और ईंधन से है। यह सुझाव दिया जाता है कि उर्जा और ईंधन के प्राक्कलन पर पुनर्विचार किया जाए और यदि, आवश्यक हो तो तत्समान प्रहस्तन के लिए वाड़िनार प्रभाग में वास्तविक खपत अंकड़ों के आधार पर आशोधित किया जाए।</p>	<p>लिए मानलिया गया था और उसे ठीक कर लिया गया है।</p> <p>आगे यह कहा जाता है कि एसपीएम द्वारा यहाँ ईंधन और उर्जा से संबंधित कोई दैनिक लागत नहीं है। ऐसी लागतें भी सीओटी को आरोप्य है। इस परियोजना में सीओटी पोर्ट सीमा के बाहर परिकल्पित है इसलिए इसे चालू परियोजना का भाग नहीं माना गया। अतः उर्जा और ईंधन लागत इस परियोजना के लिए ध्यान में नहीं रखे गए।</p>
	<p>(ग). पोर्ट ने एक समान्य टिप्पणी की है कि उर्जा और ईंधन लागत पर साध्यता रिपोर्ट के अनुसार विचार किया गया है और उसमें उसी के अनुरूप वृद्धि की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 20 फरवरी, 2010 के मूल प्रस्ताव में उर्जा की ईकाई लागत अर्थात् रू.7.98 है (दिसंबर, 2009 के विद्युत बिल के अनुसार)।</p> <p>जबकि वर्ष 2004 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उर्जा की प्राक्कलित ईकाई लागत रू.4.50 में 5% वार्षिक वृद्धि करने पर वर्ष 2010 में उर्जा की ईकाई लागत रू.6.03 पाई गई जो उर्जा की प्रचलित ईकाई लागत पर काबू कर पाई है।</p>	<p>उर्जा और ईंधन लागत इस परियोजना पर आरोप्य नहीं है क्योंकि सीओटी इस परियोजना का भाग नहीं है और इस लिए उन पर विचार नहीं किया जा रहा है।</p>
(vi).	<p>मद ख (iii) पर पूछे गए प्रश्न का उत्तर पोर्ट द्वारा दिया जाना चाहिए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को पुनः सलाह दी जाती है कि प्रस्तावित टिप्पणी विस्तार किया जाए ताकि उसमें समेकित प्रहस्तन प्रभार सहित सभी सेवाएँ शामिल की जा सके।</p>	<p>समेकित सेवा प्रभार कूड प्रहस्तन से जुड़े सभी क्रियाकलापों के लिए है। प्रचालकों से आगे कोई प्रभार न प्रभारित किया जाना परिकल्पित है। किन्तु, सीओटी और संबंधित सेवाओं से जुड़े प्रभार प्रस्ताव की विषयवस्तु में शामिल नहीं किए गए।</p>

12.3. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्पष्ट किए गए अन्य मुद्दों का सार नीचे दिया गया है :-

- (i). (क). एसपीएम प्रचालकों से यातायात संबंधी आगत और सैद्धांतिक और अधिकतम क्षमता पर उनकी राय और एसपीएम पर उपलब्ध समय को ध्यान में रखते हुए एसपीएम की सैद्धांतिक क्षमता प्राप्त की गई है।
- (ख). पोर्ट ने महा पत्तनों में प्रचलित एसपीएम का एक सर्वेक्षण किया है। एस्सार वाड़िनार, आई ओ सी वाड़िनार और बीपीसीएल कोचिन से प्राप्त आगत, जो क्षमता प्राप्त करने हेतु ध्यान में रखे गए, वे नीचे दिए गए हैं :-

			2007-2008	2008-2009	2009-2010	अभ्युक्तियाँ
<b>एसासर</b>	एसबीएम की क्षमता	<b>एमएमटीपीए</b>	26	26	26	14.5 एमएमटीपीए को सुरक्षित क्षमता माना गया।
	एसबीएम पर यातायात क्षमता का उपयोग	<b>एमएमटीपीए</b>	10.5	14.3	14.3	कूड
	प्रचालन के दिन	<b>दिन</b>			210	किन्तु, रिफाइनरी की क्षमता द्वारा क्षमता सीमित की गई।
	रिफाइनरी की क्षमता	<b>एमएमटीपीए</b>	14	14	14	प्रचालन वर्ष भर 35 दिन अनुरक्षण के कारण रूका कार्य दिन। 4 बजे के बाद घाट पर नहीं लगाया जाना।
<b>आईओसी वाड़िनार (दोनों एसपीएम का एक साथ उपयोग)</b>	एसबीएम की क्षमता (दोनों)	<b>एमएमटीपीए</b>	25 (12.5 प्रति)	25 (12.5 प्रति)	25 (12.5 प्रति)	एस्सार वाड़िनार 14 एमएमटीपीए वर्ष 2011 में 16 मिलियन तक बढ़ाया गया।
						दो एसपीएम परस्पर बदलते हुए उपयोग में लाए गए अतः आँकड़े केवल एक साथ उपलब्ध हैं। यह अनुमान लगाया गया कि जिस परिप्रेक्ष्य में लगभग 55% (अधिकतम मानते हुए) के उपयोग द्वारा केवल वीएलसीसी (तब) का उपयोग किया जाए तो दोनों एसपीएम की क्षमता 40 एमएमटीपीए हो सकती है।

	एसबीएम पर यातायात	एमएमटीपीए	22 (दोनों)	22 (दोनों)	22 (दोनों)	कूड
	क्षमता का उपयोग	%			40%	55%. तक प्रत्याशित (40% उपयोग पायलट द्वारा खोल देने हेतु जहाज पर चढ़ने से परिकल्पित किया गया).
	प्रचालन के दिन	दिन	146	146	150	यह दोनों एसपीएम के लिए है। दिनों का 10% (35 दिन) अनुरक्षण के लिए हटाए गए। 35% समय नौचालन प्रतिबंध के कारण उपलब्ध नहीं है।
	रिफाइनरी की क्षमता	एमएमटीपीए				कोयली -13.7 एमएमटीपीए, पानीपत - 15 एमएमटीपीए, मथुरा - 8 एमएमटीपीए
बीपीसीएल कोचीन	एसबीएम की क्षमता	एमएमटीपीए	25	25	25	सभी व्यवहार्य प्रयोजनार्थ बीपीसीएल द्वारा 12.5 एमएमटीपीए की दर से 50% उपयोग को क्षमता के रूप में ध्यान में रखा गया।
	एसबीएम पर यातायात	एमएमटीपीए	2.3	7.3	7.75	2010-11 में 8.8 एमएमटीपीए की योजना बनाई गई।
	क्षमता का उपयोग	%			30%	<ul style="list-style-type: none"> <li>एसपीएम के उपयोग की गणना एसपीएम के प्रचालन दिनों की संख्या के बारे में की गई - 110 दिन अथवा 30%.</li> <li>जैसा अधिकतम यातायात माना गया, क्षमता प्राप्त नहीं हुई। यह आँकड़े सुसंगत नहीं है।</li> </ul>
	प्रचालन के दिन	दिन	-	-	110	<ul style="list-style-type: none"> <li>यहां एक महीने में 8-9 जलयान आते हैं। वीएलसीसी के आने-जाने में लगभग 2 दिनों का समय लगता है।</li> <li>सुबह 0630 से सायं 4.00 बजे तक जलयानों को घाट पर लगाने की अनुमति है।</li> <li>उक्त समय के दौरान अनुरक्षण प्रचालन भी किया जाता है।</li> <li>मौनसून 6 महीने के लिए होता है। इस दौरान जलयान प्रचालन खिड़की सीमित होती है।</li> </ul>

- (ग). एस्सार 14.3 एमएमटीपीए परिचालित करता है जो 26 एमएमटीपीए पर परिकल्पित सैद्धांतिक क्षमता का 55% है। किन्तु, एस्सार ने सुस्पष्ट तौर पर बताया कि 14.5 मिलियन टन को सुरक्षित अधिकतम क्षमता माना गया है।
- (घ). उसने एक सारणी प्रस्तुत की है जिसमें एसपीएम हेतु जलयानों द्वारा असाधारण दीर्घ प्रतीक्षावधि दर्शाने हेतु एस्सार एसपीएम पर क्रियाकलाप तथा प्रतीक्षावधि दर्शायाई गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट प्रस्तुत सारणी के अनुसार, एसपीएम पर संभाले गए विभिन्न प्रकार के जलयानों के लिए लिया गया कुल समय 74 घण्टे से 89 घण्टे के दायरे में आता है।
- (ii). (क). आईओसीएल की क्षमता विस्तरण योजनाओं और एस्सार की विस्तरण तथा हरितभूमि परियोजनाओं पर आधारित व्यापार योजना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का कूड़ तेल यातायात प्रक्षेपण नीचे सारणी में दिया गया है :-:

वर्ष	प्रक्षेपण (एमएमटीपीए)
2010	38
2015	56

(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह राय है कि उभर कर आगे आनेवाला एसपीएम यातायातपरियोजना के एक भाग को सेवा देने में समर्थ होगा। साध्यता रिपोर्ट में भी 9 एमएमटीपीए के एसपीएम हेतु मांग प्रक्षेपित हुई है। कंडला भटिंडा पाइप लाइन (केबीपीएल) उपयोग में नहीं लाई जा रही है। इस पाइप लाइन को विद्यमान रिफाइनरियों के कूड के परिवहन के लिए उपयोग में लिए जाने का प्रस्ताव किया जा रहा है और साथ-साथ अन्यो की भी योजना बनाई जा रही है।

(ग). यह बताया जाता है कि व्यापार योजना प्रक्षेपण वर्ष 2006 में बनाया गया था। 60.29 मिलियन टन का प्रक्षेपित यातायात केवल यातायात का प्रक्षेपण है और वास्तविक यातायात तो परिचालन तथा नियोजित विपणन कौशल्य सहित आपूर्ति और मांग की सक्रियता पर निर्भर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट का रिफाइनरियों को कूड आपूर्ति करने में अपने आस-पास के विद्यमान तथा नवोदित छोटे पत्तनों के साथ सीधी प्रतियोगिता है। इन छोटे पत्तनों में प्रचालकों के लिए रियायत करार को प्रचलित करने में पर्याप्त लचीलापन है। अतः इस यातायात को प्रभावित करना साध्य नहीं है।

13. उपर्युक्त के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम की अधिकतम क्षमता, पाइप लाइनों की क्षमता लागत को आशोधित करते हुए परिशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और परिणामस्वरूप परिचालन लागत तथा अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित किया गया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण सहित परिशोधित प्रस्ताव की विशिष्टताएँ नीचे दर्शायी गई हैं :-

(i). एसपीएम की प्रहस्तन दर :

(क). वाड़िनार तथा कोचिन के एसपीएम के प्रचालकों द्वारा उपार्जित "प्रभावी प्रहस्तन दर" के अध्ययन द्वारा एसपीएम की प्रहस्तन दर प्राप्त की गई है। यह बताया जाता है कि जलयानों की निस्सारण दर के सामर्थ्य से "प्रभावी प्रहस्तन दर (निस्सारण दर) पर्याप्त कम है। यह उन नियंत्रण के मद्दे नजर है जो निस्सारण परिचालन के दौरान नौभार प्रकार के कारण और विभिन्न परिचालनात्मक, समुद्री तथा सुरक्षा के विचार के कारण हुई रूकावटों के कारण हुआ है।

(ख). एस्सार वाड़िनार द्वारा जैसी रिपोर्ट की गई है विभिन्न जलयानों द्वारा उपार्जित प्रहस्तन दर नीचे सारणीबद्ध है :-

टैंकर प्रकार	औसत दर ( टन/घण्टे)
एफ्रामैक्स	4420
स्वेज मैक्स	5100
वीएलसीसी	6120

(ग). उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि स्वैज मैक्स तथा वीएलसीसी की औसत प्रहस्तन दर 5610 टन/घण्टा है। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने टैरिफ प्रचालन हेतु निस्सारण दर के रूप में 5500 टन/घण्टा माना है।

(ii). एसपीएम की अधिक क्षमता :

(क). साध्यता रिपोर्ट ने एसपीएम की क्षमता 9 एमएमटीपीए कल्पित की है। यह आयोजित एसपीएम में संभाले जानेवाले पूर्वानुमानित यातायात पर आधारित है। साध्यता ने यह भी रिपोर्ट की कि किसी भी भावी विस्तार योजनाओं का ध्यान में रखते हुए 12 एमएमटीपीए पर देश पारगामी पाइप लाइनों में परिवहन किये जाने वाले अधिकतम संपूर्ण निष्पादन किया जाए। एसपीएम में संभाले गए यातायात एकल रिफाइनरी जो सामान्यतया एक आबद्ध सुविधा है, की पूर्ति करने के लिए है। इसलिए एसपीएम की सैद्धांतिक तथा अधिकतम क्षमता सुसंगत मुद्दे नहीं है।

(ख). टैम्प मार्गदर्शिका 2008 परिकल्पित करती है कि व्यापक अभिगम अपनाते हुए सुविधा की क्षमता प्राक्कलित की जाए।

अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने आगामी सुविधा की क्षमता प्राक्कलित करने की प्रक्रिया की है। यह आगामी सुविधा तरल नौभार, विशिष्ट रूप से केवल कूड के लिए है। तरल टर्मिनल संबंधी टैम्प मार्गदर्शिकाएँ 2008 इसके साथ-साथ यह संस्तुत करती है कि निम्नलिखित तत्वों को ध्यान में रखते हुए तरल टर्मिनल की अधिकतम क्षमता का निर्धारण किया जाए :-

- (i). संभाले गए नौभार का प्रकार
- (ii). संभाले गए जलयानों का आकार

उपर्युक्त दोनों तत्व एसपीएम के लिए भी सुसंगत माना गया। इन दो तत्वों के अतिरिक्त, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने इस मामले में निम्नलिखित इन तत्वों को भी इस मामले में सुसंगत माना है :-

- (iii). रिफाइनरी का क्षमता
- (iv). प्रचालन के लिए उपलब्ध समय.

➤ नौभार का प्रकार विशेष रूप से सुरक्षा मामले दहन, लचीलापन और प्रदूषण इत्यादि पर विचार करने के लिए एक महत्वपूर्ण तत्व है। कूड तथा उत्पाद यातायात की दर पर्याप्त भिन्न है। अतः इसे स्वीकार

किया गया कि जलयान की निस्सारण दर का उपयोग, एसपीएम की प्रहस्तन दर परिकल्पित करने के लिए नहीं किया जाए।

- बड़े जलयानों की निस्सारण दर सहज रूप से अधिक ही होगी। कुछ नए वीएलसीसी की निस्सारण दर के दायरे में 9000-10000 टन/घण्टे पाए गए हैं। तथापि, जैसा पिछले अनुच्छेद में कहा गया है प्रभावी प्रहस्तन दर विशिष्ट रूप में अधिक नहीं है और वीएलसीसी के लिए भी लगभग 5600 टन प्रति घण्टा के दायरे में पाई गई हैं।
- यह देखा गया है कि टैम्प 2008 मार्गदर्शिकाओं में तरल टर्मिनल की क्षमता को भण्डारण सुविधा अथवा अन्य अनुप्रवाह सुविधा की क्षमता द्वारा सीमित करने का प्रावधान नहीं है। किन्तु, यह देखा गया है कि महा पत्तनों के प्रचालित सभी एसपीएम की क्षमता रिफाइनरी की क्षमता से सीमित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह भी राय है कि आगामी हुई एसपीएम सुविधा केवल एक रिफाइनरी की पुष्टी करती है। शक्ति आपूर्ति श्रृंखला में कूड प्रहस्तन सुविधाओं जोड़नेके लिए एक वर्धित प्रवृत्ति रही है, अतः विद्यमान /आगामी रिफाइनरी उन्नत एकीकरण कौशल्य के रूप में ऐसी परिसंपत्तियों हेतु मुहैया करवाने/उपार्जित करने की पूर्ण संभावना रहेगी।

इसके अलावा पाइप लाइन की लंबाई 19.5 कि.मी. है। जलयानों के ठहराव के समय और पाइपलाइन में एक विशिष्ट गुणवत्तायुक्त कूड की बड़ी मात्रा (लगभग 20,000 टन) समाविष्ट रहेगी। अतः विशिष्ट घनत्व तथा लसीलेपन आदि से युक्त एक अन्य प्रकार के नौभार हेतु पाइपलाइन तैयार करना नेमी आधार पर प्रचालन और किफायत की दृष्टि से अव्यवहार्य होगा।

- **एस पी एम** से नौभार का प्रहस्तन काफी जटिल होता है। समर्थक सेवाओं, सुरक्षा सेवाओं की उपलब्धता के कारण तथा मानसून, दृश्यता, मौसम, लहरों, वायु, प्रवाह आदि के कारण घाट पर लगाना, घाट से हटाना, अनुरक्षण संबंधी प्रचालन अवरूद्ध हो जाता है।

सभी **एस पी एम** परिचालक केवल प्रातः 6 बजे से सांय 4 बजे तक ही जलयानों को घाट पर लगाने की अनुमति देते हैं। यह प्रतिदिन उपलब्ध 24 घंटे के समय को 17 घंटे तक अथवा 70% तक प्रभावी रूप से कम कर देता है।

**एस पी एम** परिचालकों ने बताया है कि अनुरक्षण के लिए नेमी तौर पर लगभग 35 दिनों की आवश्यकता होती है। **एस पी एम** का अनुरक्षण केवल साफ मौसम तथा दिन में भी किया जाता है। अतः अनुरक्षण/मरम्मत के कारण नौभार प्रहस्तन संबंधी रूके काम समय का नुकसान होता है।

- (ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट का यह मानना है कि तरल थोक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता जो अधिकतम क्षमता का 70% गिनी जाती है, का परिकल्पन हेतु मानकों के अंतर्गत उपयोग करना व्यावहारिक नहीं है तथा इसे एस पी एम सुविधा को लागू नहीं किया जा सकता। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सुझाव दिया है कि अधिकतम उपयोग दर को 50% तथा प्रतिदिन को 17 दर घंटों तक माना जाए।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा, प्रस्तावित **एस पी एम** की सैद्धांतिक क्षमता 24 एम एम टी पी ए तक प्राप्त हुई है। अधिकतम क्षमता 12 एम एम टी पी ए तक के 50% उपयोग पर परिकल्पित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क्षमता -निर्धारण से संबंधित विवरण नीचे सारणीबद्ध है :-

जहाज का प्रकार	स्वेज मैक्स	वीएलसीसी
डी डब्ल्यू टी	160000	300000
पार्सल आकार (टन)	136000	255000
औसत निस्सारण -दर (एम3/घण्टे)	5500	
निस्सारण का समय (घण्टे)	25.0	47
परिधीय समय (घण्टे)	9	9
प्रत्येक जहाज को घाट पर लगाने का विराम काल (घण्टे)	34	56
जलयानों का मिश्रण	50%	50%
उक्त मिश्रण(टन) के साथ परिकल्पित जहाज का पार्सल - आकार	195500	
उपरोक्त जलयान को घाट पर लगाने का विराम काल (घण्टे)	45	
एक वर्ष में कुल दिन	365	

अनुरक्षण -दिवस	35
उपलब्ध दिवस	330
एस पी एम प्रचालन हेतु प्रतिदिन उपलब्ध समय (0600 बजे से 1600 बजे तक = घाट पर लगाने हेतु 10 घंटे ) शेष बचे समय को आधा गिना गया क्योंकि निस्सारण तथा घाट से हटाने में 14 घंटे = 7.0 घंटे लग सकते हैं ।	17
एस पी एम प्रचालन हेतु प्रतिदिन उपलब्ध समय लगभग 17 घंटे( 24घंटों में से )	70%
एस पी एम प्रचालन हेतु उपलब्ध कुल दिन (कुल उपलब्ध दिनों का 70% )	231
कुल (घंटों में )	5544
संभावित यात्रा की संख्या	123.0
एसपीएम की अधिकतम क्षमता 100% (एमटीपीए)	24.0
अधिकतम क्षमता का उपयोग	50%
अधिकतम क्षमता (एमटीपीए)	12.00

(iii). पूंजीगत लागत संबंधी प्राक्कलन :

- (क). प्रस्तावित एस पी एम तथा पाइपलाइन सुविधा के विकास से संबंधित कोई सिविल संरचना विकसित नहीं की गई है ।
- (ख). लागत -संबंधी प्राक्कलन मार्च, 2004 में इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) द्वारा किया गया था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी)द्वारा मुद्रास्फूर्ति वृद्धि को लागू करते हुए इन प्राक्कलनों को अंतर्वेशित किया गया ।मूल प्रस्ताव के अनुमानित 5% की तुलना में संशोधित प्रस्ताव में वृद्धि करने हेतु मुद्रास्फूर्ति दर रु 5.30% प्रतिवर्ष है ।
- (ग). पाइप लाइन की पूंजीगत लागत को संशोधित किया गया क्योंकि मूल प्रस्ताव में किए गए प्राक्कलनों में चालू बाजार दरें प्रतिबिंबित नहीं हुई थी । वर्ष 2008 में एस्सार इंजीनियरिंग द्वारा वाड़ीनार तेल टर्मिनल के विस्तरण परियोजना को आधार मानकर पाइपलाइन की लागत का प्राक्कलन किया है जो अत्यंत ही विश्वसनीय और सुसंगत पाया गया है । वर्ष 2008 मूल्य के आधार पर रु.20 करोड़ प्रति कि मी अथवा रु.380 करोड़ की दर से वर्ष 2011 की पूंजीगत लागत तक पहुंचने के लिए 5.3% वार्षिक मुद्रास्फूर्ति को लागू करते हुए पाइपलाइन की यूनिट लागत में वृद्धि की गई जो पाइपलाइन के लिए रु.443.68 तक हो जाती है । एस पी एम के लिए वर्ष 2008 की एस्सार की लागत अपनाते हुए तथा वार्षिक मुद्रास्फूर्ति लागू करते हुए वर्ष 2011 में यह रु. 140 करोड़ आया है ।
- (घ). साध्यता रिपोर्ट के अनुसार एस पी एम की लागत रु.103.28 करोड़ है । इसे वर्ष 2011 के रु. 148.26 करोड़ की लागत तक 5.3% वार्षिक मुद्रास्फूर्ति दर के उपयोग द्वारा बढ़ाया गया है , जिस पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है ।
- (च). उपरोक्त प्राप्त किए गए लागत प्राक्कलनों की तुलना कोचीन , मुन्द्रा और एस्सार , वाड़ीनार के आंकड़ों से की गई। पूंजीगत लागत ,इसके स्रोत। उपकरणों की उपयोग-सीमा , ड्यूटी संरचना आदि के पर निर्भर होने के कारण महत्वपूर्ण अंतर आ सकता है तथा स्रोत की विश्वसनीयता भी एक विचारणीय मामला है । एस्सार वाड़ीनार का प्राक्कलन सबसे ज्यादा विश्वसनीय पाया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चालू बाजार मूल्य को अधिक प्रतिबिंबित किए जाने हेतु **एस पी एम** तथा पाइपलाइन की पूंजीगत लागत प्राक्कलनों को उर्ध्वमुखी रूप से संशोधित किया है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित संशोधित पूंजीगत लागत नीचे सारणी में प्रतिबिंबित है:

(करोड़ रु. में )

क्रम. सं.	विवरण	प्राक्कलित पूंजीगत लागत
(i).	एस पी एम	148.26
(ii).	पाइपलाइन	443.68
(iii).	विविध प्रभार - [5% of (i). + (ii).] अर्थात् 5% * (148.26 +443.68)	<b>29.59</b>
	<b>परियोजना की कुल लागत [(i) + (ii) + (iii)]</b>	<b>621.53</b>

(iv). परिचालन लागत का प्राक्कलन :

- (क). **एस पी एम** की वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए आर आर) का निर्धारण करने के लिए परिचालन लागत का प्राक्कलन तरल टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में विनिर्दिष्ट मानकों के आधार पर किया गया है तथा वाड़ीनार और कोचिन में **एस पी एम** के परिचालन लागत के साथ भी तुलना की गई है।
- (ख). ऊर्जा तथा ईंधन लागत प्रस्तावित एस पी एम टर्मिनल को लागू नहीं होते क्योंकि एस पी एम सूर्य-ऊर्जा का उपयोग करते हुए स्व-निर्भर ऊर्जा का उपयोग करता है। ईंधन की आवश्यकता नगण्य है है जिसे प्रति हेक्टेयर आधार पर प्राक्कलित नहीं किया जा सकता। अतः परिचालन लागत का प्राक्कलन करते समय ऊर्जा और ईंधन पर विचार नहीं किया जाता है।
- (ग). सिविल संकर्म हेतु मरम्मत और अनुरक्षण का प्राक्कलन नहीं किया गया है क्योंकि सुविधा के रूप में कोई भी सिविल संरचनाएं परिकल्पित नहीं है। तरल टर्मिनल हेतु निर्धारित मार्गदर्शिकाओं में दिए गए मानकों को अपनाते हुए यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों के मरम्मत और अनुरक्षण पर कुल पूंजीगत लागत का 2% प्राक्कलित किया गया है।
- (घ). बीमा लागत तथा अन्य व्यय को तरल थोक टर्मिनल के मानकों को अपनाते हुए प्राक्कलित किया गया है।
- (च). चूंकि कोई भी सिविल संरचना नहीं खड़ी की जाती है, अतः **एस पी एम** सुविधा तथा पाइपलाइन हेतु मूल्यह्रासा -दर प्रति वर्ष 10.34% लिया गया है।
- (छ). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि कंडला पोर्ट के दर-मान (एस ओ आर) के अनुसार परिचालक द्वारा अदा किए जाने वाला मार्गाधिकार प्रभार प्रतिमाह रु.0.75 प्रति वर्ग मी है। तदनुसार 19 किमी लंबे और 2 मीटर चौड़े पाइपलाइन का मार्गाधिकार प्रभार रु.3.42 लाख प्राक्कलित किया गया है।
- (5). वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए आर आर): का निर्धारण
- (क). पाइपलाइन की कुल लंबाई 19.5 कि मी है। **एल एफ पी** से **सी ओ टी** तक लगभग 0.5 कि.मी. की पूरी पाइपलाइन पोर्ट सीमा से बाहर है। अतः अद्यतन टैरिफ नियतन के लिए परिचालन लागत संबंधी प्राक्कलन करते समय सिर्फ 19 कि.मी. पाइपलाइन पर ही विचार किया गया है।
- (ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित संशोधित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता निम्नवत् है :

क्रम सं. No.	विवरण	रु.लाखों में
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	8917
2.	<b>नियोजित पूंजी</b>	<b>62153</b>
3.	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	9944.48
<b>कुल वार्षिक राजस्व -आवश्यकता</b>		<b>18861</b>

- (vi). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि जैसा कि कोचिन और वाड़ीनार में **एस पी एम** का परिचालन देखा गया, उपयोगकर्ताओं से केवल प्रहस्तन प्रभार की राशि ही लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि मिश्रित प्रहस्तन प्रभार प्राप्त करने के लिए सम्पूर्ण राजस्व की आवश्यकता पर विचार किया गया है। इसलिए कोई भी विविध प्रभार प्रस्तावित नहीं किया गया है।
- (vii). रु.18,861 लाख की वार्षिक राजस्व की आवश्यकता की पूर्ति करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित 12 मिलियन टन प्रतिवर्ष की अधिकतम क्षमता से संबंधित प्रति प्रहस्तन दर रु.157 प्रति टन है।
14. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान प्राप्त संपूर्ण जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थितियां उत्पन्न हुई है:

- (i). अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका कोयला, लौह, अयस्क, कंटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल, बहुदेशीय नौभार टर्मिनलजैसी सुविधाओं से संबंधित मानक / मार्गदर्शिका निर्धारित करती है। अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु 2008 की मार्गदर्शिका में एकाकी सुविधा के रूप में एकल प्वाइंट नौबंध पर तरल नौभार का प्रहस्तन के लिए कोई विशिष्ट मानक/ मार्गदर्शिका निर्धारित नहीं है।

जैसा कि वास्तविक टिप्पणी में प्रदर्शित किया गया है, **एस पी एम** सुविधा हेतु अद्यतन टैरिफ निश्चित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानक न होने की स्थिति में यह मामला नौवहन मंत्रालय (एम ओ एस) को उनकी संस्तुति हेतु भेजा गया। नौवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-11015/1/2010-केपीटी दिनांक 9 जून 2010 द्वारा इस प्राधिकरण का यह निदेश दिया गया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाड़ीनार प्रभाग), कोचिन पोर्ट तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में संचालित किए गए **एस पी एम** प्रचालन के संदर्भ में तरल थोक प्रहस्तन हेतु लागू पैरामीटरों के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट में **एस पी एम** से संबंधित अद्यतन टैरिफ का नियतन

एक अंतरिम उपाय के रूप तब तक के लिए किया जाए जब तक कि **एस पी एम** टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं को अंतिम रूप नहीं दे दिया जाता ।

(ii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव लगभग छः वर्ष पूर्व 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट पर आधारित है। कंडला पोर्ट को प्रौद्योगिकी ,बाजार -स्थिति , वर्तमान पूंजीगत लागत आदि में हुए परिवर्तन को आत्मसात करने के आशय से प्रस्तावित **एस पी एम** टर्मिनल से संबंधित साध्यता रिपोर्ट को अद्यतन करने की सलाह दी गई । पोर्ट ने स्पष्ट किया कि साध्यता रिपोर्ट तैयार किए जाने के समय तक प्रौद्योगिकी खासकर प्रस्तावित **एस पी एम** में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं आया है तथा पूंजीगत लागत संबंधी परिचालन की समीक्षा की गई है और चालू बाजार-दर प्रतिबिंबित करने हेतु संशोधित प्रस्ताव आशोधित किया गया है ।

(iii). कंडला पोर्ट ने साध्यता रिपोर्ट के अनुसार मूल प्रस्ताव में 9 एम टी पी ए पर **एस पी एम** की क्षमता को ध्यान में लिया है और बताया कि यह संपूर्ण निष्पादनप्रक्षेपण पर आधारित है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटी पी ए ) तक की क्षमता का निर्धारण करने हेतु न तो प्रस्ताव दिया है और न ही साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की है । पूंजीगत लागत के प्राक्कलन पर भावी बोली कर्ताओं ने आपत्ति की थी । इस प्रस्ताव में पाई गई कमियों को ध्यान में रखते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि नौवहन मंत्रालय के निदेशों के अनुरूप वाडीनार प्रभाग में परिचालित किए गए **एस पी एम** सहित अन्य स्थानों पर किए गए एस पी एम सहित प्रचालनों पर प्राप्त पैरामीटर के आधार पर अपने प्रस्ताव की समीक्षा करते हुए उसे आशोधित करें । .

परिशोधित प्रस्ताव में, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने मूल रूप से अनुमानित 9 एम टी पी ए की तुलना में 12 एम टी पी ए तक की इष्टतम क्षमता को ध्यान में रखा है । वाडीनार के एक एस पीएम परिचालक एस्सार से प्राप्त पूंजीगत लागत से संबंधित आंकड़ों के आधार पर पोर्ट ने अपने मूल प्रस्ताव में प्राक्कलित रू.438.90 करोड़ की तुलना में पूंजीगत लागत को रू.621.53 करोड़ तक संशोधित किया है । संशोधित रू .465 लाख की उर्जा लागत को यह बताते हुए शामिल नहीं किया गया है कि प्रस्तावित **एस पी एम** पर उर्जा तथा ईंधन का व्यय नहीं होगा । इस विश्लेषण में मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण सहित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 12 जनवरी, 2011 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर पर विचार किया गया है ।

(iv). अधिकतम क्षमता :

जैसा कि वास्तविक टिप्पणी के सार में बताया गया है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट में टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर विचार करने के लिए मुख्यतः यातायात संबंधी पूर्वानुमान को ही विश्वसनीय माना है । संशोधित प्रस्ताव में **एस पी एम** की अधिकतम क्षमता को 12 एम टी पी ए तक बढ़ाया गया है । पोर्ट ने यह पुष्टि की है 9 एम टी पी ए प्रस्तावित **एस पी एम** पर कूड प्रहस्तन की वर्तमान मांग की पूर्ति करता है तथा साध्यता रिपोर्ट के अनुसार भावी विस्तारण योजना, जिसे संशोधित प्रस्ताव में अधिकतम क्षमता के रूप में अंतिम माना गया है , पर विचार करने के बाद भी प्रस्तावित **एस पी एम** क्षमता हेतु तरल का अधिकतम अंतरण 12 ए टी पी ए हो सकता है ।

वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका का खंड 3.3.2. यह स्पष्ट करता है कि यातायात संबंधी पूर्वानुमान को ध्यान में लिए बिना अधिकतम क्षमता हेतु अद्यतन टैरिफ का निर्धारण किया जाना है । अधिकतम (जहाजी घाट) क्षमता का निर्धारण करने हेतु मार्गदर्शिका विभिन्न प्रकार के नौभार/जलयान -आकार संबंधी अलग-अलग प्रहस्तन दर के मानक विनिर्दिष्ट करती है । अधिकतम क्षमता के 70% का मानक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता के रूप में निर्धारित है जबकि मार्गदर्शिका में प्राक्कलन क्षमता संबंधी व्यापक अभिगम उपलब्ध है, तो यातायात प्रक्षेपण/मांग को अधिकतम क्षमता के रूप में मान लेने से संबंधित कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव वर्ष 2008 की मार्गदर्शिका से हुए विचलन को दर्शाता है । उपरोक्त स्थिति स्पष्ट करते हुए पोर्ट को कई बार अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने तथा प्रहस्तन दर, कार्य घंटों की संख्या आदि के पैरामीटरों और मार्गदर्शिका में निर्धारित किए गए व्यापक अभिगम को अपनाकर **एस पी एम** प्रचालन के उत्कृष्ट परिणामों को ध्यान में रखते हुए अधिकतम क्षमता का पुनःनिर्धारण करने की सलाह दी गई है ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि **एस पी एम** की अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण करना कठिन है क्योंकि कुछ ऐसे विविध घटक हैं जो क्षमता निर्धारण को प्रभावित करते हैं । यह तर्क दिया गया कि सभी **एस पी एम** में संभाला गया यातायात रिफानरी का पोषण करने के लिए है, अतः इसे रिफाइनरी की क्षमता तक प्रतिबंधित किया गया है । चूंकि प्रस्तावित **एस पी एम** एक ही रिफाइनरी का पोषण करता है इसलिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार **एस पी एम** की अधिकतम क्षमता कोई सुंसगत मामला नहीं है । तथापि पोर्ट ने क्षमता संबंधी परिचालन को प्रस्तुत करने का प्रयास किया है जिसे निम्नानुसार प्रस्तुत किया जाता है :-

(क). संशोधित प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट वी एल सी सी की प्रभावी निस्तारण दर 6120 टन/घंटे तथा स्वेजमैक्स जलयान का 5100 टन /घंटे तथा औसत निस्तारण दर 5500 टन/घंटे मानी है ।एस्सार तथा आई सो सी एल द्वारा अपने-अपने एस पी एम प्रचालन हेतु 8000 तथा 10000 टन /घंटे का प्रहस्तन दर प्राप्त की गई है । यहां तक कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने पहले बताया था कि एस पी एम पर औसत निस्तारण -दर 7500 टन /घंटे होगी, जिसे संशोधित प्रस्ताव में 5500 टन/घंटे तक कम किया गया । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि 5500 टन/घंटे की संशोधित औसत निस्तारण दर वाडीनार से प्राप्त हुई अति विश्वसनीय तारीखों पर आधारित है । चूंकि अद्यतन टैरिफ 30 वर्ष की समय-सीमा हेतु

नियत की गई है, अतः प्राप्त की गई उत्कृष्ट निस्सारण दर संबंधी पैरामीटरों पर विचार न किए जाने का कारण कंडला पोर्ट द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है।

(ख). यह उल्लेखनीय है कि यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथानिर्दिष्ट 5500 टन /घंटे की औसत निस्सारण दर पर विचार किया गया है। तथापि क्षमता के प्राक्कलन हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारितसामान्य सूत्रों के अनुसार अधिकतम क्षमता 33.72 एम टी पीए (अर्थात् 5500 टी/ घंटे \*365\*24 घंटे \*70%) होगी। उपरोक्त की तुलना में दिनांक 12 जनवरी 2011 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने **एस पी एम** की सैद्धांतिक क्षमता जिसे अद्यतन टैरिफ तक लाने के लिए 24 एम टी पी ए निर्धारित की है, आगे 50% क्षमता के उपयोग तक अर्थात् 12 एम टी पी ए तक स्थिर कर दिया गया। कंडला पोर्ट द्वारा प्रस्तुत क्षमता संबंधी परिकलन यह दर्शाता है कि पोर्ट ने विभिन्न पैरामीटरों, यथा कार्य-दिनों की संख्या, नेमी अनुरक्षण का हवाला देते हुए **एस पी एम** हेतु उपलब्ध घंटों की संख्या तथा एस पी एम पर रात्रि के दौरान जलयानों को घाट पर लगाने का प्रतिबंध में छूट प्रदान की है। **एस पी एम** की अधिकतम क्षमता सैद्धांतिक क्षमता के 50% अर्थात् 12 एम टी पी ए तक स्थिर किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि **एस पी एम** की क्षमता के निर्धारण को विभिन्न कारक प्रभावित करते हैं तथा अपनी युक्ति के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दे विशेष रूप से दर्शाए हैं:

- **एस पी एम** पर जलयानों /टैंकरों को घाट पर लगाने से संबंधित प्रचालन केवल दिन के समय प्रातः 6 बजे से सांय 4 बजे तक ही संभव है जो प्रभावी ढंग से प्रतिदिन उपलब्ध 24 घंटों के समय को प्रभावी रूप में 17 घंटे तक कम कर देता है।
- वाडीनार के **एस पी एम** पर प्राप्त स्थिति के अनुसार **एस पी एम** सुविधा का नेमी अनुरक्षण, जो दिन में ही संभव है, के लिए वर्ष में एक तथा डेढ माह लग जाता है।
- नौभार प्रकार के कारण तथा निस्सारण परिचालन के दौरान विभिन्न परिचालनात्मक, समुद्री, तथा सुरक्षा मामलों के कारण होनेवाली रूकावट के मद्देनजर इसकी सीमाएं हो जाती है।

अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यह तर्क दिया है कि 70% उपयोग -संबंधी मानक तथा अधिकतम क्षमता के परिकलन हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित कामकाज के 365 दिन x 24 घंटे एस पी एम सुविधा के संबंध में लागू नहीं किया जा सकता। सभी **एस पी एम** प्रचालन पर तत्संबंधी क्षमता अभिकल्पित क्षमता के 40% से 50% तक के दायरे में है।

- इसके अलावा महापत्तनों के **एस पी एम** को रिफाइनरी की क्षमता द्वारा सीमित कर दिया गया है। इस दावे के समर्थन में वाडीनार में एस्सार, आई ओ सी एल तथा कोचीन पोर्ट ट्रस्ट में बी पी सी एल द्वारा परिचालित एस पी एम का उदाहरण प्रस्तुत किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट का मानना है कि आगामी **एस पी एम** सुविधाएं केवल एक ही रिफाइनरी का पोषण कर सकती है।
- 19 किमी लंबी पाइपलाइन में विशिष्ट गुणवत्तायुक्त क्रूड का एक बड़ा हिस्सा निहित होगा। यह बताया गया है कि अलग प्रकार के नौभार हेतु पाइपलाइन बनाना परिचालन तथा किफायत की दृष्टि से अव्यवहार्य नहीं होगा। यहां तक कि एस्सार ने भी पुष्टि की है कि पाइपलाइन की लंबाई बढ़ाने पर औसत प्रहस्तन दर कम हो जाएगा।

पोर्ट ने अधिकतम क्षमता 12 एम टी पी ए पर स्थिर कर दी है परंतु यह प्रस्ताव दिया है कि जब भी प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात अद्यतन टैरिफ परिकलन टैरिफ आवरण में कल्पित क्षमता से अधिक हो तो टैरिफ की समीक्षा की जाए।

(ग). अद्यतन टैरिफ के निर्धारण में अधिकतम क्षमता एक जटिल कारक है और यदि अद्यतन दर के निर्धारण हेतु विभिन्न कल्पित पैरामीटरों, जिसके आधार पर टैरिफ का नियतन किया जाता है, को परवर्ती चरण में विकसित किया जाए तो परिचालक को अनभिप्रेत लाभ मिल सकता है। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए तथा **एस पी एम** हेतु अलग से कोई मानक न होने के कारण नौवहन मंत्रालय से हमारे दिनांक 6 दिसम्बर 2010 के पत्र द्वारा यह अनुरोध किया गया कि पोर्ट द्वारा क्षमता निर्धारण के संदर्भ में बताई गई बाधाओं को ध्यान में रखकर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शिकाओं से हुए विचलन की जांच की जाए। **एस पी एम** पर वास्तविक नौभार टैरिफ के निर्धारण हेतु सुविचारित क्षमता से अधिक बढ़ जाने की स्थिति में अद्यतन टैरिफ की समीक्षा किए जाने हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव को भी विशेष रूप से दर्शाया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क्षमता -निर्धारण के संदर्भ में मार्गदर्शिकाओं से विचलन होने के मामले पर मंत्रालय से कोई विशिष्ट सलाह या प्रतिकूल टिप्पणी हमें प्राप्त नहीं हुई है। किन्तु, पी पी पी परियोजना की समीक्षा करने के लिए अलग से बुलाई गई एक बैठक में मंत्रालय ने यह बताया है कि कच्छ की खाड़ी में **एस पी एम** सुविधा एक सम्मानजनक परियोजना है जिसे तत्काल कार्यान्वित करना चाहिए। इस परिप्रेक्ष्य में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथानिर्धारित 12 एम टी पी ए तक की अधिकतम क्षमता पर विचार करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट में **एस**

**पी एम** हेतु अद्यतन टैरिफ पर कार्यवाही की जा रही है जो इस प्रक्रिया में ध्यान में रखी गई अधिकतम क्षमता से संभाले गए वास्तविक यातायात के बढ़ जाने की स्थिति में समीक्षा के अधीन होगी। पोर्ट ने उस समय टैरिफ की समीक्षा हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस संदर्भ में पोर्ट द्वारा जारी किए जानेवाले आर एफ पी दस्तावेज तथा सफल बोलीकर्ताओं के साथ हस्ताक्षरित बी ओ टी करार में एक समुचित खंड को समाविष्ट करने की सलाह दी गई है। यह कहना सुसंगत है कि कंडला पोर्ट में तुणा के निकट टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अद्यतन टैरिफ के मामले में तत्समान पद्धति ही अपनाई गई थी।

(v). पूंजीगत लागत:

(क). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका में मुख्यतः सिविल संकर्म तथा विभिन्न नौभार प्रहस्तन सुविधाओं की सूची दर्शाई गई है। एस पी एम प्रचालन के लिए अलग से कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित **एस पी एम** हेतु सिविल संकर्म, कूड का भंडारण आदि परिकल्पित नहीं किया गया है। कूड तेल टर्मिनल (सीओटी) पर भंडारण सुविधा को पोर्ट की सीमा से बाहर रखा जाना प्रस्तावित है। ऐसा होने के कारण ही पूंजीगत लागत में सिविल लागत, कूड तेल टर्मिनल लागत आदि शामिल नहीं हैं।

(ख). उपकरण के संबंध में पोर्ट **एस पी एम** टर्मिनल तथा पाइपलाइन के लिए निवेश करेगा।

भावी बोलीकर्ताओं ने यह संप्रेक्षण प्रस्तुत किया है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मूल प्रस्ताव में प्राक्कलित पूंजीगत लागत कम बताई गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्राक्कलन पर पुनर्विचार किया है तथा एस्सार की परियोजनाओं में से एक परियोजना की एकल -दरें प्राप्त कर उसके आधार पर पाइपलाइन की लागत संबंधी प्राक्कलन को संशोधित किया है। पोर्ट ने पुष्टि की है कि पोर्ट की सीमाओं से बाहर आनेवाले पाइपलाइन के हिस्सों से संबंधित पूंजीगत लागत, जिसे मूल प्रस्ताव में विचार किया गया था, उसे संशोधित पूंजीगत लागत में से छोड़ दिया गया है। चूंकि प्राक्कलन संबंधी मूल दर वर्ष 2008 से संबंधित है, अतः वर्तमान बाजार दर को प्रतिबिंबित करने के लिए पूंजीगत लागत को अद्यतन करते हुए 5.3% की वार्षिक वृद्धि की गई है। **एस पी एम** की लागत के लिए साध्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए प्राक्कलन को आधार के रूप में माना गया तथा अद्यतन पूंजीगत लागत तक लाने के आशय से 5.3% की वार्षिक वृद्धि की गई है।

पूंजीगत लागत संबंधी प्राक्कलन को प्रमाणिक बनाने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किए जाने बावजूद कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बजट कोटेशन दर संबंधी विश्लेषण आदि के रूप में कोई समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत को ही आधार माना गया है।

(ग). तरल प्रहस्तन टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों को अपनाते हुए उपकरण-लागत की 5% तक विविध लागत प्राक्कलित की गई है।

(घ). मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों के अनुसार प्राक्कलित पूंजीगत लागत के 16% तक नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का प्राक्कलन किया गया है।

(vi). परिचालन लागत

(क). पोर्ट ने प्रारंभ में उर्जा लागत का प्राक्कलन किया था जिसमें उर्जा की खपत के संबंध में किसी भी प्रकार का परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि अन्य **एस पी एम** प्रचालन, खासकर वाडीनार प्रभाग में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा परिचालित **एस पी एम** की उर्जा की वास्तविक खपत के संदर्भ में उर्जा लागत के प्राक्कलन का औचित्य प्रस्तुत करें। हमारे आग्रह पर पोर्ट ने इस प्राक्कलन का पुनर्वलोकन किया कि उर्जा तथा ईंधन लागत प्रस्तावित **एस पी एम** को लागू नहीं होते क्योंकि यह सौर उर्जा द्वारा उत्पन्न स्व-निहित उर्जा का उपयोग करता है।

(ख). मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों के अनुसार यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों की मरम्मत एवं अनुरक्षण पर 2% की लागत का प्राक्कलन किया गया है और प्रत्येक स्थायी परिसंपत्तियों की बीमा लागत तथा अन्य व्ययों पर 1% का प्राक्कलन किया गया है।

(ग). वर्ष 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका का खंड 3.5.3. यह स्पष्ट करता है कि कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सीधी रेखा पद्धति (एस एल एम) को अपनाकर मूल्यहास का परिकलन किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने परिशोधित प्रस्ताव में 10.34% की मूल्यहास दर को मार्गदर्शिका के अनुरूप बताते हुए अपनाया है।

(घ). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका में संबंधित पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में निर्धारित किए गए दरों पर आधारित पोर्ट की परिसंपत्तियों के लिए अनुज्ञप्ति -शुल्क के प्राक्कलन की आवश्यकता होती है। पोर्ट ने किसी भी सुविधाग्राही को भूमि आर्बिट्रि कर से संबंधित प्रस्ताव नहीं किया है क्योंकि इसका मानना है कि भूमि पर आधारित विकास पोर्ट के अधिकार-क्षेत्र में नहीं आता। फिर भी कंडला पोर्ट ट्रस्ट 19 कि.मी. लंबी पाइपलाइन अर्थात् पोर्ट जल-क्षेत्र में एस पी एम से लेकर पोर्ट क्षेत्र में आनेवाली भूदर्श-बिंदु तक के मार्गाधिकार प्रभार का प्राक्कलन किया है। मार्गाधिकार प्रभार के प्राक्कलन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कच्चे भूखंड संबंधी खुली जगह हेतु वर्तमान दर-मान में रु.10.50 प्रति वर्ग मीटर

प्रतिमाह अनुज्ञप्ति -शुल्क की दर को मूल रूप में अपनाया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संशोधित प्रस्ताव में प्राक्कलन में आशोधित किया है तथा रु .0.75 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह के यूनिट दर को अपनाते हुए उसे कम कर दिया है। यह समझा जाता है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा लागू की गई अनुज्ञप्ति -शुल्क की संशोधित यूनिट-दर कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में निर्धारित तुणा में अवस्थित खुली जगह की उस यूनिट-दर पर आधारित हैं जिसे तुणा में स्थित टेकरा के शुष्क थोक नौभार हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारण के मामले में ध्यान में रखा गया था।

यह कहना सुसंगत है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट की वर्तमान दर-मान में जल-क्षेत्र के लिए कोई भी मार्गाधिकार प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है। वर्ष 2004 में सरकार द्वारा जारी की गई भूमि-नीति मार्गदर्शिका पोर्ट के वह जल-क्षेत्र जिसे प्राइवेट पक्षकार के उपयोग करने हेतु अनुज्ञप्ति दी जाती है उसके लिए अपनाई जानेवाली दरों के बारे में स्पष्ट नहीं है। विभिन्न महापत्तनों में जल-क्षेत्र संबंधी दरों को लागू करने के मामले में कोई समानता नहीं है। यह मामला हमारे पत्र सं.टैम्प/57/2008-एम ओपीटी दिनांक 9 जून, 2010 द्वारा नौवहन मंत्रालय को भेजा गया है तथा मंत्रालय के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित किया गयापरिशोधित मार्गाधिकार प्रभार ध्यान में लिया गया है।

- (vii). (च) **एस पी एम** पर कूड प्रहस्तन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित कुल परिचालन लागत रु..8917 लाख है जिसे अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करने हेतु ध्यान में लिया गया है।
- (क) **एस पी एम** प्रचालन से रु.18861 लाख की कुल वार्षिक राजस्व की आवश्यकता प्राक्कलित की गई जो रु.9944 लाख प्राक्कलित पूंजीगत लागत तथा रु.8917 लाख की प्रचालन लागत पर कुल 16% का प्रतिलाभ दर्शाता है।
- (ख). प्राक्कलित राजस्व की संपूर्ण आवश्यकता को प्रहस्तन प्रभार से वसूल किया जाना प्रस्तावित है। तदनुसार 12 एम टी पी ए की अधिकतम क्षमता के ऊपर रु.18861 लाख की लागत की प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की पूर्ति करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तावित रु.157 प्रतिटन का समेकित प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किया गया है।

पोर्ट ने विशेष सलाह के बावजूद मिश्रित प्रहस्तन दर में समाविष्ट सेवाओं को सूचीबद्ध नहीं किया है। एक टिप्पणी यह बताने के लिए जोड़ी गई है कि जलयान/टैकर से नौभार का अभारण, पाइपलाईन (पोर्ट की सीमाओं के अन्दर) द्वारा होनेवाले परिवहन, भरणघाट प्रभार और **एस पी एम** प्रचालक द्वारा मुहैया करवाई गई अन्य सभी सहबद्ध सेवाओं के लिए **एस पी एम** पर कूड प्रहस्तन से संबंधित रु.157 प्रति टन का प्रहस्तन प्रभार है।

- viii) दिनांक 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 4.3 में निहित की गई सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार पीओएल सहित कूड का प्रहस्तन किसी तटीय रियायत का पात्र नहीं है। अतः पोर्ट ने तटीय प्रवर्ग संबंधी प्रहस्तन प्रभार में उचित रूप से कोई रियायती टैरिफ संबंधी प्रस्ताव नहीं किया है।
- ix) चूंकि जलायन संबंधी प्रभार का उदग्रहण रियायतग्राही के क्षेत्राधिकार में नहीं आता है। अतः रुपये के अर्थ में डॉलर का परिवर्तन, विनियम दर का पुनरीक्षण, विदेशी का तटीय जलयान से परिवर्तन संबंधी मानदंड, जलयान संबंधी प्रभारों के प्रयोजनार्थ जलयान संबंधी प्रास्थिति की गणना करने हेतु टिप्पणी (i),(ii) तथा (iv) में प्रस्तावित शर्तों को समाविष्ट करना सुसंगत नहीं पाया गया। चूंकि तटीय जलयानों के लिए कोई तटीय रियायत परिकल्पित नहीं की गई है, और जलयानों संबंधी सभीप्रभार कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वसूल जायेंगे अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित की गई विदेशगामी तथा तटीय जलयान संबंधी परिभाषाएं और तटीय जलयान के लिए जलयान संबंधी प्रभारों में 60% रियायत सुसंगत नहीं पायी गयी इसलिए दरों के मान में जोड़नी नहीं गई है। सुसंगत पोर्ट अधिनियम के अनुसार पोर्ट क्षेत्र संबंधी परिभाषा होगी। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त उल्लिखित परिभाषा तथा शर्तों को एस पी एम सुविधा संबंधी दरों के मान में समाविष्ट नहीं किया गया है।
- x) वर्ष 2005 की मार्गदर्शिकाओं में नियत और अन्य महापत्तनों /प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में समान रूप से निहित कुछ सामान्य शर्तों, जैसे प्रायवेट टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य सुसंगत स्तर के बाद विलंब हेतु उपयोक्ता से प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा, उन्हें **एस पी एम** सुविधा संबंधी अद्यतन टैरिफ अनुसूची में जोड़ा गया है।
- xi) पोर्ट द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताएं जिसमें यह विलंबित संदाय/प्रतिदाय को 14.75 पर ब्याज को आंशिक रूप से आशोधित किया जाना यह बताने के लिए विनिर्दिष्ट किया गया कि अन्य महापत्तन न्यासों की अद्यतन टैरिफ अनुसूची में यथा निहित शास्त्रि के दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित मूल ऋण दर से 2% अधिक होंगे। बिल के सकल योग को पूर्णांकित करने से संबंधित अन्य शर्तें दरों के मान में निहित दरों उच्चतम सीमा पर पोर्ट को दरों का मान बुद्धिसंगत बनाने में समर्थ बनाता है ताकि उपयोक्ताओं को राहत मिल सके, अन्य अग्रवर्ती मामलों में इसप्राधिकरण द्वारा निम्नतर को अधिसूचित करना और शर्तों की बुद्धिसंगत व्याख्या अनुमोदित है अतः इस मामले में भी अनुमोदित है।
- xii) महा पत्तनों में पी पीपी परियोजनाएं स्थापित करने से संबंधी अद्यतन टैरिफ हेतु फरवरी 2008 की मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2 के अनुसार निहित किए जाने वाले अद्यतन टैरिफ आवरण अगले पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट ट्रस्ट की तत्समान प्रहस्तन सुविधाओं के लिए बोली किए गए सभी परियोजनाएं को लागू होगा। यह अभिज्ञात होना चाहिए कि इस तात्कालिक मामले में स्थापित अद्यतन टैरिफ मुख्यतः पैरामीटरों पर तथा किसी **एस पी एम** प्रचालनों के लिए उपलब्ध किसी मानक के अभाव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत लागत

- पर पर निर्भर है। मंत्रालय द्वारा **एस पी एम** टर्मिनल के मानक गठित किए जा रहे हैं। यदि कंडला पोर्ट ट्रस्ट अगले पांच वर्षों के दौरान पोर्ट में तत्समान प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अन्य कोई परियोजना बोली नियंत्रित करवाना परिकल्पित करता है तो यह परामर्श दिया जाता है कि वह इस संबंध में मंत्रालय द्वारा निहित मानक/मार्गदर्शिकाएं (भावी) पर आधारित अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करें।
- 15.1 मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार, टैरिफ आवरणों को मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध किया जाएगा परन्तु वह केवल जनवरी, 2008 से सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी मध्य होनेवाले थोक मूल्य सूचक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर के 60% की सीमा तक ही होगा। टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतःसमायोजन प्रतिवर्ष होंगे और समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे। इस तात्कालिक मामले में और परिचालन लागत की इकाई दर को चूंकि पूंजीगत लागत और परिचालन लागत की इकाई दर को अद्यतन टैरिफ परिकलन में ध्यान में रखा गया, जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बताया गया है, वह वर्ष 2011 से संबंधित है, 1 जनवरी 2011 से प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन हेतु आधार डब्ल्यू पी आई निहित करने के लिए ध्यान में लिए जाना उचित और सुसंगत होगा।
- 15.2 मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.1 और 2.9.2 यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व प्राइवेट प्रचालक महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अधीन यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दरों से निहित दरों के और शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का संपर्क करें।
- 15.3 मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार दरों के मान और सोपाधिकताओं के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन के संबंध में यदि कोई प्रश्न खड़ा होता है तो मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और इस संबंध में उसका निर्णय प्रचालन को आबद्धकारी होगा।
- 15.4 परियोजना के निष्पादन मानक बोली संबंधी दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं। प्राइवेट प्रचालक से अपेक्षित है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायती करार में दर्शाए गए निष्पादन मानक के अनुसार निष्पादन करें। जैसाकि पहले बताया जा चुका है कंडला पोर्ट ट्रस्ट बोली दस्तावेज के साथ-साथ रियायती करार में यह स्पष्ट रूप से दर्शाए कि प्राइवेट प्रचालक को केवल एक जलयान अभारक काम पर लगाने की अनुमति है।
- 15.5 इस प्राधिकरण द्वारा प्राइवेट प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन को मानीटर किया जाएगा यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपना निर्णय अग्रेषित करेगा। यदि प्राइवेट प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 15.6 टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अंदर प्राइवेट प्रचालक पूर्वगामी तीन माहों के दौरान टर्मिनल की भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन से निहित रिपोर्ट कंडला पोर्ट ट्रस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।
- 15.7 **एस पी एम** टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर निर्भर रहत हुए इससे पहले बताए जा चुके कारणवश 12 एम टी पी ए अद्यतन टैरिफ नियतन किया गया है। यह प्राधिकरण पुनः एक बार यह स्पष्ट करता है कि अभी नियत किए गए अद्यतन टैरिफ आवरण रियायती अवधि के दौरान किसी भी समय पुनरीक्षण के अधीन रहेगे और यदि यह पाया जाता है कि संभाला गया वास्तविक यातायात इस प्रक्रिया में निर्धारित अधिकतम क्षमता से अधिक है तो तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट को स्थिति को मानीटर करने और समुचित समय पर टैरिफ को पुनः स्थापित करने हेतु उचित प्रस्ताव दाखिल करने का परामर्श देता है।
16. परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणवश तथा सामूहिक मत के उपयोग के आधार पर यह प्राधिकरण कच्छ की खाड़ी में **एस पी एम** सुविधा हेतु टैरिफ आवरण, **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न, को अनुमोदित करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्ष

कंडला पोर्ट ट्रस्ट  
कच्छ की खाड़ी में वीरा के निकट एकल पोइंट नौबंघ हेतु अद्यतन टैरिफ अनुसूची

**1. सामान्य शर्तें**

- (i) विलंबित संदाय/प्रतिदाय संबंधी ब्याज
  - (क) उपयोक्ता को इस दरों के मान के अधीन विलंबित संदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित प्रतिदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा।
  - (ख) शास्तिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋण दर से 2% अधिक होगी।
  - (ग) प्रतिदाय संबंधी विलंब की गणना केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज के प्रस्तुतीकरण की तारीख, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों से की जाएगी।
  - (घ) उपयोक्ता द्वारा संदाय में विलंब की गणना केवल टर्मिनल प्रचालक द्वारा बनाए गए बिल की तारीख के बाद 10 दिनों से की जाएगी। किन्तु यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहाँ महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा नियत और /अथवा दरों के मान में शर्त के रूप में सेवा लेने के पूर्व संदाय किया जाना है।
  - ii) परिकलित किए गए सभी प्रभारों को बिल के सकल योग में अगले उच्चतम रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
  - iii) देयराशि के परिकलनार्थ वजन की इकाई 1 टन अथवा 1,000 कि.ग्रा होगी, आयतन मापन की इकाई 1 घनमीटर होगी, और थोक मेंतरल संबंधी क्षमता मापन की इकाई 1,000 लीटर होगी।
  - (क) दरों के इस मान में विहित दरें उच्चतम सीमा है इसी प्रकार छूट तथा कटौती निम्नतम सीमा है। प्रचालक चाहे तो वह निम्नतम दर प्रभारित कर सकता है और /अथवा उच्चतम छूट तथा कटौती की अनुमति दे सकता है।
  - iv) (ख) परिचालक, यदि चाहे तो वह भी दर-मान में निर्धारित की गई दरों की प्रयोज्यता को शासित करनेवाली विहित सोपाधिकताओं की बुद्धिसंगत व्याख्या कर सकता है, यदि ऐसी व्याख्या से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो तथा दर-मान में निर्धारित इकाई-दरें उच्चतम सीमा से अधिक न हो। बशर्ते कि परिचालक सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों और/या ऐसी दरों को शासित करनेवाली सोपाधिकताओं से संबंधित बुद्धिसंगत व्याख्या अधिसूचित करें /या बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टैप द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हो।
  - v) किसी एक मद के आयतन या क्षमता से संबंधित सकल तौर अथवा माप की गणना करते समय 0.5 तक के विखंडन को 0.5 इकाई तथा 0.5 तथा उससे ऊपर के विखंडन को एक इकाई, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो उसे छोड़कर, माना जाए।
  - vi) उपयोगता समुचित स्तर से परे हुए विलंब हेतु प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा, जो टर्मिनल प्रचालकों को है।
2. समेकित प्रहस्तन प्रभार

क्रम सं.	विवरण	प्रति मे.टन दर (रु.)
1.	मिश्रित प्रहस्तन	8917

टिप्पणी:

- i). उपरोक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार, जलयानों/टैंकर पाइपलाइन के द्वारा (पोर्ट की सीमा के अंदर) वहन किए गए भरणघाट प्रभार तथा प्रचालको द्वारा प्रदान की गई अन्य कोई संबद्ध सेवाएं हेतु एक मिश्रित दर है।
- ii). एस पी एम पर प्रहस्तन किया गया कूड का वास्तविक टन भार पर मिश्रित प्रहस्तन प्रभार उदग्रहीत किया जाएगा।
- iii). पोर्ट द्वारा पर उपलब्ध कराई गई जलयानों से जुड़ी सेवाओं के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में समय-समय निर्धारित की गई दरों के अनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जलयानों से जुड़े निम्नलिखित प्रभार की उदग्रहीत किए जाएंगे :
  - पोर्ट देय
  - पोतचालन शुल्क
  - पोतचालक परिचर्या शुल्क
  - नौबंघ प्रभार
  - लंगरगाह संबंधी प्रभार
  - कर्षनीका किराया प्रभार

- iv) टैरिफ आवरण मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध होगा परंतु वह 1 जनवरी 2010 और सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के मध्य आनेवाले थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई) में अन्तर के 60% की सीमा तक ही रहेगा। टैरिफ आवरण के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे।