

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 145

नई दिल्ली

23 जुलाई 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के स्वामित्व के अधीन एवं उसके द्वारा संचालित 60 टन की क्षमता वाली सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के नियतन के लिए केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं0टीएएमपी/23/2011-केपीटी

मुम्बई,....जुलाई, 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के स्वामित्व के अधीन एवं उसके द्वारा संचालित 60 टन की क्षमता वाली सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के नियतन के लिए केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं0 टीएमपी/23/2011-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2011 के 29 वें दिन को पास किया गया)

- यह मामला, कांडला पत्तन न्यास द्वारा जहाज में लदे माल को संचालित करने के लिए लगाई गई 60 टन क्षमता वाली दो सचल बंदरगाह क्रेनों (एमएचसी) के लिए भाड़े के नियतन के लिए न्यास के दिनांक 2 अप्रैल 2011 के प्रस्ताव से संबंधित है।
2. कांडला पत्तन न्यास ने निवेदन किया है कि उत्पादकता को बढ़ाने के लिए एवं विराम-काल को कम करने के लिए यह निर्णय किया गया है कि इसकी प्रत्येक बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान) पर तीन क्रेनों की व्यवस्था की जाए। तदनुसार न्यास के आंतरिक स्रोतों से प्रत्येक 60 क्षमता वाली दो क्रेनों (एमएचसी) को प्राप्त करने का प्रस्ताव है एवं प्रत्येक 60 क्षमता वाली चार क्रेनों (एमएचसी) को पीपीपी के माध्यम से प्राप्त करने का प्रस्ताव है। केपीटी ने, पीपीपी के माध्यम से एम एच क्रेनों को लगाकर बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने के स्थान) को यंत्रीकरण के माध्यम से संचालित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जिस पर अलग से कार्रवाई की गई है।
3. इस प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-
- (i) प्रस्तावित एम एच क्रेन, सूखे थोक कार्गो, इस्पात की सभी किस्मों एवं बैग में रखे कार्गो (जहाज में लदा सामान) तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं, का संचालन करेगी।
 - (ii) दो एम एच क्रेनों के भाड़े के नियतन के लिए केपीटी के दिनांक 15 सितम्बर 2009 के बोर्ड नोट में उल्लेख है कि केपीटी ने मैसर्स इटालग्रू को 2 एम एच क्रेनों की प्राप्ति/सप्लाई के लिए दिनांक 5 अगस्त 2010 को स्वीकृति पत्र जारी किया है। 60 टन क्षमता वाली एक एम एच क्रेन की पूंजीगत लागत 1387.69 लाख रु0 समझी जाती है, जो कि भाड़े के रूप में है।
 - (iii) (क) प्रत्येक किस्म के कार्गो (जहाज में लदा सामान) के संचालन के लिए अलग-अलग दरों को ध्यान में रखते हुए संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो की प्रत्येक किस्म के लिए तथा 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क सम्बन्धी दिशानिर्देशों में बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए क्रेन के लिए अपेक्षित बिजली/ ईंधन लागत

का आकलन करने के लिए निर्धारित कार्य-घंटों के मानकों के अनुसार 4000 कार्य-घंटों को स्वीकार करते हुए, एम एच क्रेन की अनुकूलतम क्षमता का आकलन किया गया है।

(ख) सूखे थोक कार्गो के संचालन के लिए चिन्हित 540 टन प्रति घंटा/क्रेन की संचालन दर के अनुसार, इस्पात एवं बैग में रखा जहाज में लदे माल एवं अन्य ब्रेक थोक कार्गो क्रमशः 53.33 प्रतिशत एवं 33.33 प्रतिशत समझा जाता है। केपीटी ने अपने प्रस्ताव में क्षमता का जो विस्तृत परिकलन किया है, वह निम्नलिखित है:

सूखे थोक कार्गो के लिए:-

क्र०सं०	विवरण	सूखा थोक कार्गो
1	प्रति घंटा संचालन	30
2	एक संचालन में संचालित जहाज माल (कार्गो)	$60 \times 0.3 = 18$ टन
3	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित जहाज-माल	$30 \times 18 = 540$ टन
4	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित जहाज-माल	540 टन
5	4000 घंटों (टनों में) के लिए प्रत्येक एम एच क्रेन की वार्षिक संचालन-क्षमता	$540 \times 4000 = 21,60,000$

इस्पात/ जहाज में लदी पेटी में रखे माल एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो:-

क्र०सं०	विवरण	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
1	प्रत्येक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित कार्गो (जहाज-माल)	$53.33\% \times 540 = 287.982$ टन	$33.33\% \times 540 = 179.98$ टन
2	4000 घंटों (टनों में) के लिए प्रत्येक एम एच क्रेन द्वारा वार्षिक संचालन-क्षमता	$287.98 \times 4000 = 11,51,928$ टन	$179.98 \times 4000 = 7,19,928$ टन

(iv) 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत एवं प्रचालन लागत नीचे दी गई है।

क्र०सं०	विवरण	विषयगत प्रस्ताव के लिए प्रस्तुत प्रावकलन	अनुमान
1	पूंजीगत लागत		1387.69
2	प्रचालन लागत		
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव संबंधी लागत।	2 क्रेनों के लिए 3 वर्ष के लिए 3,77,95,845 ₹0 (प्रति क्रेन व्यापक एम सी)	62.99
	(ii) ईंधन (a x b)	(a) ईंधन की खपत 33.33 लिटर प्रति घंटा X 20 घंटे प्रति दिन X 200 दिन प्रति वर्ष - 133320 लिटर	56.51

		प्रति क्रेन X 42.39 रु प्रति लिटर 15 जून 2011 की तारीख को।	
	(iii) बीमा लागत	पूँजीगत लागत का 1 प्रतिशत	13.88
	(iv) मूल्यहास	पूँजीगत लागत का 10.34 प्रतिशत	143.49
	(v) लाइसेंस फीस (जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए किराया)	रु0 210/10 वर्ग मीटर प्रति माह - 200 वर्ग मीटर के लिए	0.50
	(vi) अन्य (प्रत्यक्ष श्रम सहित)	पूँजीगत लागत का 5 प्रतिशत	69.38
	कुल प्रचालन लागत		346.76
3	आरओसीई	16 प्रतिशत के हिसाब से	222.03
4	केपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व की अपेक्षा		568.79

(v) केपीटी ने अनुमान लगाया है कि कार्गो (जहाज में लदा माल) की क्षमता का 90 प्रतिशत विदेशी कार्गो होगा एवं प्रत्येक कार्गो की श्रेणी के लिए 10 प्रतिशत तटीय कार्गो होगा। केपीटी द्वारा प्रस्तावित भाड़ा, विषयगत प्रस्ताव में, नीचे दिया गया है :

क्र०सं०	विवरण	वर्तमान प्रस्ताव	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1	सूखा थोक कार्गो	27.43	16.46
2	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	51.43	30.86
3	अन्य बल्क कार्गो	82.30	49.38

(vi) केपीटी ने कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के लिए भी प्रस्ताव दिया है, जो निम्नलिखित है :

(क) सूखे थोक कार्गो के लिए:-

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य निष्पादन	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रूपये में)	
	विदेशी	तटीय
6072-7077	23.32	13.99
7078-8071	24.69	14.81
8072-9071	26.06	15.64
9072	27.43	16.46
9073-10072	28.80	17.28
10073-11072	30.17	18.10
11073-12072	31.54	18.93

टिप्पणी : जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, आधारभूत-दर को प्रथम हजार टनों के लिए 105% तक बढ़ाया गया है एवं दूसरे हजार टनों के लिए आधारभूत-दर को 110% तक बढ़ाया गया। तीसरे हजार टन के लिए दर को 115% तक बढ़ाया गया। 12072 टनों से ऊपर की दर का परिकलन

करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी, इसी प्रकार से, 6072 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दर का परिकलन, आधारभूत-दर को, तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

(ख) इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य निष्पादन (मीट्रिक टनों में)	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रूपये में)	
	विदेशी	तटीय
2805-3804	46.29	27.77
3805-4804	48.86	29.32
4805	51.43	30.86
4806-5805	54.00	32.40
5806-6805	56.57	33.94

टिप्पणी : जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105% तक बढ़ाया गया एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110% तक बढ़ाया गया। 6805 टनों से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए उसी कार्यप्रणाली को अपनाया जाएगा। इसी प्रकार से 2805 टन से नीचे के कार्य निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन आधारभूत दर को, तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

(ग) ब्रेक बल्क कार्गो (लकड़ी के लट्टों सहित)

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य- निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रूपयों में)	
	विदेशी	तटीय
1024-2023	74.07	44.44
2024-3023	78.19	46.91
3024	82.30	49.38
3025-4024	86.42	51.85
4025-5024	90.53	54.32

टिप्पणी : जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105% तक बढ़ाया गया एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110% तक बढ़ाया गया। 5024 टनों से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए उसी कार्यप्रणाली को अपनाया जाएगा। इसी प्रकार से 1024 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन, आधारभूत दर को तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

केपीटी ने आगे यह भी उल्लेख किया है कि विषयगत प्रस्ताव बोर्ड की दिनांक 18 मार्च 2011 को हुई बैठक में प्रस्तुत किया गया था एवं बैठक का कार्यवृत्त शीघ्र भेजा जाएगा।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। किसी भी प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठनों से हमें कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।
5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक संवीक्षा के आधार पर केपीटी से अनुरोध किया गया कि हमारे दिनांक 21 अप्रैल 2011 के पत्र के अन्तर्गत उठाए गए कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/सपष्टीकरण दिया जाए। केपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब एवं उसके बाद संयुक्त सुनवाई पर भेज दिए हैं।
6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के परिसर में दिनांक 05 मई 2011 को हुई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण 'पावर प्वाइंट' पर किया। संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।
- 7.1 संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी को सलाह दी गई कि दिनांक 21 अप्रैल 2011 को उठाए गए प्रश्नों के जवाब 19 मई 2011 तक प्रस्तुत किए जाएँ। ऐसा करते समय केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया कि निम्नलिखित मुद्दों पर अपेक्षित स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत की जाए।
 - (i) सचल बंदरगाह क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क नियत करने के लिए केपीटी अपने प्रस्तावों के साथ साथ इस प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे तथा संशोधित प्रस्ताव 19 मई 2011 तक प्रस्तुत करें एवं अपना संशोधित प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं को भेजे, जिसमें उन्हें यह सलाह दी जाए कि वे अपनी टिप्पणियाँ 7 दिन के भीतर, भेजें।
 - (ii) कांडला पोर्ट स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (केपीएसए) द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- 7.2 संयुक्त सुनवाई के समय, कांडला पोर्ट स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (केपीएसए) ने इस बात पर सहमति जताई कि संयुक्त सुनवाई की तारीख से 7 दिन के भीतर वे अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर देंगे। केपीएसए ने दिनांक 16 मई 2011 के ई-मेल के अंतर्गत सूचित किया है कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है।
- 8.1 जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय सहमति बनी थी, केपीटी ने हमारे दिनांक 21 अप्रैल 2011 के पत्र में उठाए गए प्रश्नों के जवाब 3 जून 2011 के पत्र के अंतर्गत भेज दिए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सारांश एवं केपीटी द्वारा प्रस्तुत तदनुरूप जवाब नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्र०सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	<p>सूखे थोक कार्गो, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं अन्य कार्गो के संचालन के लिए बर्थ नं० 7 एवं 8 के यंत्रिकरण के लिए (अर्थात् पीपीपी आधार पर 60 टन क्षमता की बंदरगाह सचल क्रेन को सुचारू ढंग से लगाने एवं संचालन के लिए) अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए अपना प्रस्ताव केपीटी ने पहले से ही प्रस्तुत कर दिया है। यह पाया गया है कि इस प्रस्ताव में भी केपीटी ने उसी कार्गो वर्गों के संचालन के लिए 60 टन क्षमता की बंदरगाह सचल दो क्रेनों को लगाने एवं क्रेनों के लिए आंकी गई उसी अधिकतम क्षमता के साथ प्रस्ताव भेजा है। क्रेन द्वारा प्रदान की जाने वाली विश्वसनीयता एवं उत्पादकता के साथ एम एच क्रेनों के प्रयोक्ताओं से सम्पर्क एवं विचार विमर्श किया जाएगा तथा यह कोई मायने नहीं रखता कि एम एच क्रेन सेवा का संचालन पत्तन द्वारा किया जाता है अथवा बीओटी आपरेटर द्वारा। उक्त संदर्भ में पत्तन द्वारा एवं उसके पत्तन पर बीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली एम एच क्रेन की उसी क्षमता के लिए अलग अलग दरों के लिए कारणों का औचित्य कृपया प्रस्तुत करें।</p>	<p>केपीटी द्वारा एवं इस बंदरगाह पर बीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली बंदरगाह सचल क्रेनों की उसी अधिकतम क्षमता के लिए दरों के कारणों का औचित्य सिद्ध करने का प्रश्न ही नहीं उठता, क्योंकि पत्तन के स्वामित्व वाली क्रेनों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार वह आर्डर है जो मैसर्स इटालग्रू, एस आर एल इटली को दो एम एच क्रेनों के लिए दिया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में आकलित पूंजीगत लागत का जहां तक संबंध है, एम एच क्रेनों के विभिन्न सप्लायरों जैसे गोटावाल्ड, लिभरर आदि द्वारा दी गई दरों के आधार पर है।</p>
(ii)	<p>अपफ्रंट संबंधी प्रस्ताव में 4 एम एच क्रेनों की पूंजीगत लागत 20.15 करोड़ ₹0 अनुमानित की गई है, जबकि विषयगत प्रस्ताव में एम एच क्रेन की पूंजीगत लागत 13.87 करोड़ रुपये अनुमानित की गई है। सम-अनुरूप क्षमता वाली एम एच क्रेन/क्रेनों की पूंजीगत लागत में अंतर के कारणों को स्पष्ट करें।</p>	<p>क्रम सं०- (i) में जैसा कि स्पष्ट किया गया है।</p>
(iii)	<p>अधिकतम क्षमता</p>	
(क)	<p>60 टन क्षमता वाली बंदरगाह सचल क्रेन (एचएमसी) का संचलन 30 प्रति घंटा का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>संचलनों की संख्या विभिन्न कारणों पर आश्रित है जैसे कार्गो की सघनता, समुद्रयान की किस्म, क्रेन ड्राइवरों की विशिष्ट योग्यता, किस कोण पर लदान एवं माल को उतारना, पोत में विपाट द्वार का आकार एवं निष्क्रमण दर, बर्थ की लम्बाई आदि।</p>
(ख)	<p>प्रत्येक संचलन के लिए 18 टन की क्षमता वाली एम एच सी लदान क्षमता, जो एम एच सी की क्षमता पर 30 प्रतिशत लागू करके निकाली गई है, का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>जहाँ तक 0.3 फेक्टर का संबंध है, पत्तन दो एम एच क्रेनों को प्राप्त कर रहा है, जिनकी 18 मी³ क्षमता-पकड़ है। यदि हम औसत सघनता 1 (एक) मानें तो यह 18 टन प्रति संचलन आता है। यदि क्रेन 60 टन क्षमता की है तो 18 टी का फेक्टर 0.3 बनता है। सामान्यतौर पर यह देखा गया है कि 63 टन/64 टन क्षमता की क्रेन के लिए सैद्धान्तिक संचलन बल्क कार्गो के लिए 35 संचलनों से कम आता है, जिसमें प्रति घंटा कंटेनर शामिल है। अतः उक्त विभिन्न कारकों को ध्यान</p>

		में रखते हुए, प्रति घंटा 30 संचालन अनुमान के आधार पर लिया गया।														
(ग)	<p>बहुप्रयोजनीय कार्गो का संचालन करने वाले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 20 टन क्षमता वाला 3 लफिंग क्रेनों के लिए, आउट पुट मानक निर्धारित किए गए हैं, जो सूखे थोक कार्गो अर्थात् कोयला, चूना पत्थर आदि, के संचालन के लिए प्रतिदिन 10000 टन निकालती है। हालांकि यदि 3 लफिंग क्रेनों की क्षमता का पूर्णरूप मानकर आउटपुट का वही स्तर माना जाता है तो यह 60 टन बैठता है, जो कि प्रति घंटा आउटपुट 595 टन होगा, (अर्थात् 10000 टन/दैनिक/16.8 घंटे (24x7) जबकि सूखे थोक कार्गो के लिए के.पी.टी. द्वारा 540 टन/प्रति घंटा का आउटपुट माना गया है। इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो एवं अन्य कार्गो के लिए पतन ने, सूखे थोक कार्गो के लिए अधिकतम क्षमता निकालने के लिए पतन द्वारा प्राप्त आउटपुट का 53.33% एवं 33.33% प्रतिशत माना है। केपीटी द्वारा अधिकतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए अनुमानित पैरामीटर (प्राचल), अधिकतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार, आउटपुट मानक के अनुरूप नहीं पाए गए हैं।</p>	<p>2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित संचालन मानकों के अनुसार, सूखे थोक, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संचालन-दर का अनुपात 1:0.53:0.33 है।</p> <p>60 टन क्षमता वाली सचल बंदरगाह क्रेनों की अधिकतम कार्गो संचालन क्षमता निम्नलिखित अनुमानित की गई है:-</p> <table border="1"> <tr> <td>क्रेन की क्षमता</td> <td>60 टन सचल बंदरगाह क्रेन</td> </tr> <tr> <td>थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक</td> <td>(60x0.3 टन/प्रति संचालन) x (30 संचालन/प्रति घंटा) (24 घंटे प्रतिदिन) 0.7 = 9072 टन/दैनिक</td> </tr> <tr> <td>संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत</td> <td></td> </tr> <tr> <td>थोक कार्गो की सभी किस्में</td> <td>60 प्रतिशत</td> </tr> <tr> <td>इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो</td> <td>30 प्रतिशत</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लट्टे</td> <td>10 प्रतिशत</td> </tr> <tr> <td>क्रेनों की अधिकतम क्षमता</td> <td>=365 x 0.7 x (0.6 x 9072 + 0.3x4838 + 0.1 x 3024) = 1.84 मिलियन मीट्रिक टन</td> </tr> </table>	क्रेन की क्षमता	60 टन सचल बंदरगाह क्रेन	थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक	(60x0.3 टन/प्रति संचालन) x (30 संचालन/प्रति घंटा) (24 घंटे प्रतिदिन) 0.7 = 9072 टन/दैनिक	संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत		थोक कार्गो की सभी किस्में	60 प्रतिशत	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	30 प्रतिशत	लकड़ी के लट्टे	10 प्रतिशत	क्रेनों की अधिकतम क्षमता	=365 x 0.7 x (0.6 x 9072 + 0.3x4838 + 0.1 x 3024) = 1.84 मिलियन मीट्रिक टन
क्रेन की क्षमता	60 टन सचल बंदरगाह क्रेन															
थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक	(60x0.3 टन/प्रति संचालन) x (30 संचालन/प्रति घंटा) (24 घंटे प्रतिदिन) 0.7 = 9072 टन/दैनिक															
संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत																
थोक कार्गो की सभी किस्में	60 प्रतिशत															
इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	30 प्रतिशत															
लकड़ी के लट्टे	10 प्रतिशत															
क्रेनों की अधिकतम क्षमता	=365 x 0.7 x (0.6 x 9072 + 0.3x4838 + 0.1 x 3024) = 1.84 मिलियन मीट्रिक टन															
	<p>इस संबंध में यह नोट किया जाए कि पारादीप पतन न्यास द्वारा सूचित 100 टन क्षमता की एम एच क्रेन के कार्य निष्पादन के आधार पर, 100 टन क्षमता की एम एच क्रेन का आउटपुट 12500 टन/दैनिक माना गया है। ब्रेक बल्क कार्गो एवं अन्य कार्गो के संदर्भ में संचालन दर 50 प्रतिशत मानी गई है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों से अधिक है।</p>	<p>टिप्पणी: अतीत में कांडला पतन में संचालित सूखे कार्गो की रुपरेखा को क्रेनों द्वारा संचालित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशतता का आधार माना गया है। उक्त तालिका से जैसा कि स्पष्ट है कि एक क्रेन की अधिकतम क्षमता 1.84 मिलियन मीट्रिक टन निकाली गई है।</p> <p>सचल बंदरगाह क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने का एक वैज्ञानिक तरीका हमने तैयार करने का प्रयास किया है, क्योंकि सचल बंदरगाह क्रेनों की क्षमता के परिकलन के लिए दिशा निर्देश उपलब्ध नहीं है। तथापि, टी ए एम पी यदि किसी अपनाई गई कार्यप्रणाली के आधार पर कोई संशोधन/परिवर्तन सुझाता है तो प्रस्ताव में उचित परिवर्तन किए जाएंगे।</p>														
(घ)	पतन द्वारा इस समय तैनात एम एच क्रेन द्वारा प्राप्त	इस मुद्दे पर कोई जवाब नहीं दिया गया है।														

	टनों/दैनिक की दृष्टि से औसत आउटपुट, यदि कोई हो, कार्गो के अनुसार(सूखे बल्क कार्गो, इस्पात, बैग में रखे कार्गो एवं अन्य कार्गो) पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 की बताई जाए।	
(iv)	के.पी.टी. ने विषयगत प्रस्ताव में 33.33 लिटर प्रति घंटे के हिसाब से एवं अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में 32 लिटर प्रति घंटे के हिसाब से ईंधन की खपत पर विचार किया है। इन दोनों प्रस्तावों में एम एच क्रैन की उसी क्षमता के लिए ईंधन की खपत में अंतर का कारण बताया जाए। पल्लन में संचालित की जा रही उसी क्षमता की एम.एच.क्रैन के ईंधन की वास्तविक खपत के संदर्भ में अनुमानित ईंधन खपत का औचित्य सिद्ध किया जाए।	जहां तक ईंधन तेल की खपत का संबंध है, स्पष्टीकरण वही है, जो उक्त मुद्दा सं (i) पर दिया गया है। एम एच क्रैनो के विभिन्न निर्माताओं जैसे गोटावाल्ड, लिभरर, इतालग्रू, आदि द्वारा दिए गए आंकड़ों के आधार पर ईंधन-खपत दर्शाई गई है। बी.ओ.टी. आपरेटर कौन सी मेक की क्रैन लाएगा, उस पर यह निर्भर करेगा तथा विभिन्न उपकरण विशिष्टियों की औसत ईंधन खपत से इसे देखा जा सकता है।
(v)	पल्लन द्वारा एम एच क्रैन के लगाए जाने से लाइसेंस फीस की अदायगी का प्रश्न ही नहीं उठता। एम एच क्रैन के भाड़े के परिकलन में लाइसेंस फीस को लागत की मद के रूप में मानने की प्रासंगिकता को बताया जाए।	अवकाश हानि को देखते हुए, लाइसेंस फीस शामिल की गई है।

8.2 उठाए गए प्रश्नों का स्पष्टीकरण देते हुए, के पी टी ने अपने दि.3 जून 2011 के पत्र के अंतर्गत भाड़े में संशोधित गणना प्रस्तुत की है, जिसमें ईंधन की दर 42.11रू./प्रति लीटर(15.05.2011 को) मानी है, जो कि 42.39रू प्रति लीटर, पहले मानी गई थी, के बजाए सचल बंदरगाह क्रैनो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के प्रस्ताव में मानी गई ईंधन दर के समरूप है।

(i) ईंधन-दर में संशोधन के परिणामस्वरूप प्रचालन लागत एवं अनुमानित राजस्व अपेक्षाएँ निम्नरूप में संशोधित की गई हैं।

(लाख रूपयों में)

क्रम सं	विवरण	विषयगत प्रस्ताव के लिए प्रस्तुत प्रकलन	संशोधित अनुमान
1	प्रचालन लागत		
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव लागत	2 क्रैनो के लिए 3 वर्षों के लिए 3,77,95,845	62.99
	(ii) ईंधन (axb)	खपत किया गया ईंधन	33.33 लिटर प्रति घंटा X 20 घंटे प्रतिदिन X 200 घंटे प्रतिवर्ष = 133320 लिटर प्रति
			56.14

		क्रेन X रु. 42.11 प्रति लिटर	
	(iii) बीमा लागत	पूँजीगत लागत का 1%	13.88
	(iv) मूल्यह्रास	10.34%	143.49
	(v) लाइसेंस फीस (जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए किराया)	रु.210/10 वर्गमीटर प्रति माह, 200 वर्ग मीटर प्रत्येक क्रेन के लिए	0.50
	(vi) अन्य (प्रत्यक्ष श्रम सहित)	पूँजीगत लागत का 5% (5% X 1387.69)	69.38
	कुल प्रचालन लागत		346.39
2	आर.ओ.सी.ई	16% की दर पर	222.03
3	केपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व की आवश्यकता		568.42

(ii) के पी टी द्वारा प्रस्तावित संशोधित भाड़ा (90% कार्गो विदेशी कार्गो एवं 10% तटीय कार्गो के रूप में मानते हुए) विभिन्न श्रेणियों के लिए निम्नलिखित है:-

विवरण	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
सूखा थोक कार्गो	27.41	16.45
इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	51.40	30.84
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (लकड़ी के लट्टे सहित)	82.25	49.35

(iii) के पी टी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर को ध्यान में रखते हुए, कार्य-निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क भी उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई-रपट इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संयुक्त सुनवाई के समय संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. इस मामले पर कार्रवाई करते समय एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

(i) कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत केपीटी के स्वामित्व वाली एवं उनके द्वारा संचालित 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के भाड़े के नियतन से संबंधित है। प्रत्येक कार्गो वर्ग अर्थात् सूखे थोक कार्गो, इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संचालन के लिए निर्धारित अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एम एच क्रेन के भाड़े के लिए केपीटी ने प्रस्ताव भेजा है एवं प्रस्तावित प्रशुल्क, क्रेन के कार्य निष्पादन से जुड़ा हुआ है। बहु-प्रयोजनीय कार्गो बर्थ में लगाए गए लदान/उतराई के उपकरणों के लिए बिजली/ईंधन

की लागत के अनुमान के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्य-घंटों के आदर्शमूलक मानक स्तर पर आधारित 4000 प्रति वर्ष के कार्य घंटों की संख्या को इसने अपनाया है। बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के संदर्भ में 2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों को स्वीकार करते हुए, केपीटी ने संचालन लागत की मर्दों का भी, जिसमें मरम्मत एवं रख-रखाव लागत शामिल नहीं है, अनुमान लगाया है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) न्यू मंगलोर पत्तन (एनएमपीटी) एवं वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में, जहां पत्तनों ने अपने-अपने पत्तन में क्रेनों को लगाने एवं संचालित करने के लिए सेवा-प्रदाता (ओं) को प्राधिकृत किया है, इस प्राधिकरण ने 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 7 के अनुरूप व्यक्तिपरक सेवा-प्रदाता को नजरअंदाज करते हुए एम एच क्रेन के भाड़े के लिए अधिकतम दरों को निर्धारित किया है।

इस विषयगत मामले में केपीटी स्वयं एम एच क्रेन की स्वामित्वधारी है एवं उसका विकल्प है, अतः पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए यह उपक्रम किया गया है, न कि 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के उपबंध 7 के अंतर्गत किसी प्राधिकृत सेवा-प्रदाता के लिए।

इस मामले में प्रशुल्क निर्धारण का आधार, लागत एवं 2005 के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रणाली होगी तथा इसकी तीन वर्षों में एक बार समीक्षा की जाएगी।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह अपेक्षा की गई है कि पांच वर्षों में/ वार्षिक योजना में पत्तन के यातायात पूर्वानुमान के आधार पर प्रशुल्क का नियतन किया जाए तथा वर्तमान/ अनुमानित वृद्धि एवं व्यय के प्रक्षेपण भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान दौर के संदर्भ में मूल्य में उतार चढाव के कारण समायोजित यातायात के अनुरूप, होना चाहिए। उक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने, एम एच क्रेन की अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एवं 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को स्वीकार करते हुए क्रेन की आदर्शमूलक मानक लागत के लिए दरें निश्चित की हैं। यह नोट करने वाली बात है कि 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, पीपीपी परियोजनाओं के लिए लागू होते हैं, जहां बोली लगाने की प्रक्रिया 26 फरवरी, 2008 के बाद की गई है, तथा यह वर्तमान महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों पर लागू नहीं होती है।

यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि बहु प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए जहां तक सम्बद्ध हो, 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को इसलिए स्वीकार किया गया ताकि 100 टन क्षमता की मानक एम एच क्रेन के लिए अधिकतम भाड़े का निर्धारण करते समय पीपीटी द्वारा स्वीकृत मानकों की तर्कसंगतता की परीक्षा की जा सके, पीपीटी के मामले में स्वीकृत दृष्टिकोण, वीओसीपीटी, एन एम पी टी के मामले में तथा प्राधिकृत सेवा-प्रदाताओं द्वारा दी गई एम एच क्रेन के भाड़े की अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए एवं विशाखापत्तन पत्तन न्यास के मामले में भी, जहां पत्तन निविदा प्रक्रिया के आधार पर क्रेन को किराए पर लेने का प्रस्ताव है, लागू किया गया है इन सभी मामलों में, 100 टन क्षमता

की एम एच क्रेन की मानक क्षमता के आधार पर एवं पीपीटी में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप एम.एच क्रेन के संचालन की आदर्श मूलक मानक लागत के लिए अधिकतम दर निर्धारित की गई है।

यह बताना प्रासंगिक होगा कि अन्य उपकरणों के भाड़े के लिए के.पी.टी. के वर्तमान एस ओ आर में निर्धारित प्रशुल्क, पत्तन की संपूर्ण लागत स्थिति पर आधारित है न कि इस प्रकार के विशिष्ट उपकरण के संचालन की लागत के संदर्भ में। विषयगत मामला अपने आपमें पहला मामला है, जहां स्टैंडएलोन लागत पर के पी टी में एम एच क्रेन के संचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

इस विशिष्ट सेवा को प्रदान करने के लिए कार्यकलाप आधारित मूल्यनिर्धारण प्रक्रिया के अभाव में, एम एच क्रेन की क्षमता के आधार पर दर का निर्धारण करने के लिए एवं आदर्शमूलक मानक लागत के लिए, केपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण, पीपीटी, वीओसीपीटी, एनएमपीटी एवं विशाखपत्तनम पतन न्यास में एम एच क्रेन के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निश्चित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पाया गया है, अतः यह विश्लेषण इस आधार पर किया गया है।

(ii) (क) कुछ पैरामीटरों (प्राचलों) को अपनाते हुए विभिन्न कार्गो वर्गों के लिए एम.एच. क्रेनों की अधिकतम क्षमता केपीटी ने प्रस्तावित की है। सूखे थोक कार्गो के लिए, प्रति घंटे संचालनों की संख्या 30 एवं प्रति संचालन औसत भार 180 टन मानते हुए, पत्तन ने संचालन दर प्रति घंटे 540 टन का अनुमान लगाया है। उक्त संचालन दर एवं 4000 कार्य-घंटों को मानते हुए, सूखे थोक वार्षिक कार्गो के लिए वार्षिक अधिकतम क्षमता प्रत्येक एम एच क्रेन के हिसाब से 21,60,000 टन वार्षिक का अनुमान लगाया गया है।

इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन ने सूखे थोक कार्गो के लिए मानी गई संचालन दर 53.33 प्रतिशत (287.98 टन प्रति घंटा) एवं 33.33 प्रतिशत (179.98 टन प्रति घंटा) क्रमशः अनुमानित की है।

उक्त आउटपुट दर पर आधारित एमएचक्रेन की अधिकतम क्षमता एवं क्रेन के 4000 कार्य घंटों के लिए केपीटी ने इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं, के लिए क्रमशः 1151928 टन प्रति वर्ष 719928 टन प्रति वर्ष मूल्यांकन किया है।

(ख) अपने पत्तन में पीपीपी माध्यम के अंतर्गत लगाई जाने वाली 60 टन की क्षमता की एम एम क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एक अन्य प्रस्ताव पत्तन ने प्रस्तुत किया है, जिसके न्यूनाधिक उसी प्रकार के जिन्सों का संचालन करने की आशा है, जैसा कि पत्तन के स्वामित्व वाली एमएच क्रेन के लिए परिकल्पना की गई है। पत्तन के स्वामित्व वाली एम एच क्रेन के लिए केपीटी द्वारा निकाली गई क्षमता एवं बीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली क्रेन की क्षमता का मूल्यांकन उसी स्तर पर किया गया है, जिससे यह पता चलता है कि उत्पादकता का स्तर समान होगा।

पत्तन के स्वामित्व वाली एमएच क्रेन की क्षमता उसी स्तर पर मानी गई है, जैसा कि पीपीपी माध्यम से एमएच क्रेनों को लगाने के लिए केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में माना गया है।

तदनुसार, एम एच क्रेन के भाड़े को निर्धारित करने के लिए सूखे बल्क कार्गो के संचालन के लिए 60 टन क्षमता वाली एमएचक्रेन की क्षमता 23,80,000 टन वार्षिक, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो के लिए

9,32,000 टन वार्षिक एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं, 5,96,000 टन वार्षिक मानी गई है।

(iii) 60 टन क्षमता की एमएच क्रेन, क्षमता की पकड़ सहित, की पूंजीगत लागत केपीटी द्वारा 1387.69 लाख रुपये मानी गई है। पत्तन ने क्रयादेश के रूप में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है किन्तु न्यासी मंडल को प्रस्तुत किए गए बोर्ड के नोट को प्रस्ताव के साथ संलग्न करते हुए पत्तन ने कहा है कि 2 एमएच क्रेनों की खरीद/प्राप्ति के लिए अपने सप्लायर को दिनांक 5 अगस्त 2010 का स्वीकृति पत्र पहले से जारी कर दिया है। एम एच क्रेन के लिए केपीटी ने क्योंकि पहले से क्रयादेश जारी कर दिया है, अतः केपीटी ने प्रत्येक एमएच क्रेन के लिए 1387.69 लाख रुपये की पूंजीगत लागत पर विश्वास किया है एवं विश्लेषण में इस पर विचार किया है।

(iv) (क) ईंधन की लागत 33.33 लिटर प्रति घंटे मानते हुए केपीटी ने ईंधन की लागत का अनुमान लगाया है। पीपीपी माध्यम के अंतर्गत बर्थ न. 7 एवं 8 के लिए सुविधाओं के यंत्रीकरण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में केपीटी ने 60 टन क्षमता की प्रत्येक एमएच क्रेन के लिए 33.3 लीटर प्रति घंटे ईंधन की खपत का अनुमान लगाया है जो कि विषयगत प्रस्ताव में अनुमानित स्तर के लगभग है। केपीटी ने निर्माताओं के मैनुअल के आधार पर ईंधन की खपत को स्वीकार किया है।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित ईंधन खपत 33.33 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन का आधार निर्माताओं के मैनुअल को बताया गया है तथा इसे स्वीकार किया गया है एवं विश्लेषण में इसे माना गया है।

केपीटी ने संशोधित परिकलन में 42.11 रुपये प्रति लिटर पर ईंधन की लागत को माना है। इस मामले को अंतिम रूप देते समय प्राप्त जानकारी के अनुसार केपीटी द्वारा अनुमानित 42.11 रुपये प्रति लिटर के बजाए 45.98 रुपये प्रति लिटर ईंधन की यूनिट लागत मानी गई है।

(ख) दो क्रेनों के लिए तीन वर्षों की अवधि के लिए 377.96 लाख रुपये पर अनुमानित व्यापक वार्षिक अनुरक्षण ठेके के आधार पर केपीटी ने 62.99 लाख रुपये प्रति क्रेन पर मरम्मत एवं रख रखाव का लागत अनुमान लगाया है। पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत के अनुमान के लिए मानक, बहु प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के दिशानिर्देशों के अनुसार, निर्धारित किए गए हैं। केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत-आकलन की तर्कसंगतता का परीक्षण करने पर यह मानक लागू किया गया है। इन मानकों को लागू करने से मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत 69.39 लाख रुपये आती है। मानकों के अनुसार अनुमानित लागत से तुलना करने पर केपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत रख रखाव संबंधी लागत तर्कसंगत प्रतीत होती है। केपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत को इसलिए स्वीकार किया जाए।

(ग) केपीटी ने पूंजीगत लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा को अनुमान लगाया जो अन्य पतन न्यासो के प्रशुल्क संबंधी अन्य मामलों में देय स्तर की तुलना के अनुरूप पाया गया है, अतः इसे माना जाए।

वेतन एवं मजदूरी, प्रबंधन एवं कल्याण संबंधी खर्चों से जुड़े व्यय, क्रेन की पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर अन्या व्ययों के अनुमान, एनएमपीटी, पीपीटी एवं वीपीटी के मामले में देय व्ययों के अनुरूप पाए गए हैं, अतः इस विषयगत मामले में एमएच क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने में इसकी अनुमति दी जाए।

(घ) जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए एम एच क्रेन द्वारा ली गई जगह के लिए 50 लाख रुपये की लाइसेंस फीस का अनुमान भी केपीटी ने दिया है। इस प्रयोजन के लिए इसने 200 वर्ग मीटर के क्षेत्र का अनुमान लगाते हुए बताया है कि प्रत्येक क्रेन उक्त क्षेत्र को घेरेगी तथा इसने कार्गो के भंडारण के लिए दरों के मान के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस को लागू किया है। जबकि पत्तन स्वयं एम एच क्रेन का स्वामित्वधारी है और लाइसेंस फीस पर विचार करने के औचित्य पर स्पष्टीकरण जब मांगा गया तो इसने बताया कि यह अवकाश हानि (अपॉर्चूनिटी लॉस) के लिए है। एमएच क्रेन को लगाने का काम पत्तन द्वारा स्वयं किया जाना है, इसलिए लाइसेंस फीस का प्रश्न ही नहीं उठता, अतः लागत अनुमानों में काल्पनिक लाइसेंस फीस स्वीकार नहीं की गई है।

(ड) कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत निर्धारित दरों के अनुसार, क्रेन की पूंजीगत लागत पर 10.34% पर मूल्यहास का अनुमान लगाया गया है।

(v) एच एच क्रेन के लिए भाड़े का निर्धारण करते समय केपीटी ने 16% आरओसीई माना है। 2005 के दिशा निर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की वैधता तीन वर्ष है, इसलिए, पीपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी एवं वीओसीपीटी के लिए भाड़ा (अपफ्रंट प्रस्ताव के अलावा) निर्धारित करते समय तीन वर्ष की अवधि के लिए एमएच क्रेन का बट्टे में डाले गए औसत मूल्य पर रिटर्न की अनुमति दी गई है। इस विषयगत मामले में वही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

तीन वर्षों के लिए एम एच क्रेन का बट्टे में डाले गए औसत मूल्य पर प्रत्येक एम एच क्रेन के लिए आरओसीई अर्थात् 1100.72 लाख रु, 176.11 लाख रुपये बैठता है।

(vi) एम एच क्रेन के संचालन के लिए कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता 527.15 लाख रूपए है, जो क्रेन की संचालन लागत 351.04 लाख रूपए एवं 16% रिटर्न 176.11 लाख रूपए के आसपास बैठता है, जबकि केपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता 568.42 लाख रूपए है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि केपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पत्तन द्वारा संचालित फीस किए जाने वाले प्रस्तावित बड़े कार्गो वर्ग की क्षमता के लिए एम एच क्रेन का भाड़ा रखा गया है। एनएमपीटी, पीपीटी, वीपीटी एवं वीओसीपीटी जैसे अन्य मामलों में भी आपरेटर द्वारा स्टैडएलोन सुविधा के रूप में एमएच क्रेन के लिए भाड़े के निर्धारण में उक्त दृष्टिकोण अपनाया गया है।

(vii) एम एच क्रेन के उपयोग के लिए केपीटी ने जो विवरण प्रस्तुत किया है, उसे उक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक -I के रूप में संलग्न है।

(viii) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के उपबंध 4.3 में तटीय कार्गो के रियायती प्रशुल्क को विनिर्दिष्ट किया गया है। उक्त खंड में आगे यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि सभी तटीय कार्गो के लिए, तापीय कोयला एवं पीओएल को छोड़कर जिनमें कच्चा तेल, कच्चा लोहा एवं कच्चे लोहे की गुट्टिकाएं शामिल हैं, प्रभार, कार्गो से संबंधित सामान्य प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। केपीटी ने तीन कार्गो वर्गों के प्रत्येक वर्ग के लिए विदेशी एवं तटीय कार्गो के हिस्से को कुल अधिकतम क्षमता में 90% एवं 10% के रूप में क्रमश मानते हुए, सरकार की नीति के अनुरूप तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं। विदेशी/तटीय कार्गो की संरचना वही है, जैसा कि पत्तन ने अपने

अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में माना है, जिस पर कार्रवाई इस मामले में एक साथ की जा रही है। इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा माना गया विदेशी/तटीय कार्गो का हिस्सा स्वीकार किया गया है।

(ix) विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में जैसा कि बताया गया है कि अधिकतम क्षमता एवं अनुमानित राजस्व आवश्यकता में संशोधन करते हुए, 60 टन क्षमता की एक एम एच क्रेन के लिए भाड़ा निम्न रूप में निश्चित किया गया है:

(रूपये प्रति टन में)

विवरण	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
सूखे थोक कार्गो	23.7	13.84
इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो	57.68	34.61
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं	92.13	55.28

(x) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के उपबन्ध 5.9 में यह सिफारिश की गई है कि उत्पादकता के स्तर की कसौटी से प्रशुल्क को जोड़ा जाए, अच्छे कार्य-निष्पादन के लिए प्रोत्साहन दिया जाए एवं कसौटी के स्तर से नीचे कार्य-निष्पादन के लिए प्रोत्साहन न दिया जाए। केपीटी ने एम एच क्रेन के कार्यनिष्पादन को प्रशुल्क से जोड़ने का भी प्रस्ताव किया है, विभिन्न कार्गो वर्गों के लिए 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए माने गए आधारभूत उत्पादकता स्तर, जो कि 1000 टन प्रतिदिन तक है, से उत्पादकता में वृद्धि/ कमी की अनुमति दी जाए।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क, अन्य मामलों में पहले निर्धारित योजना के अनुरूप है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन/दण्ड योजना का अनुमोदन किया जाता है बशर्ते कि इस विश्लेषण में निश्चित की गई संशोधित दरों को ध्यान में रखकर, दरों में संशोधन किया गया हो।

कांडला स्टीवेडोर्स एसोसिएशन ने एक जगह यह संदेह व्यक्त किया है कि क्या दक्षता से जुड़ा प्रशुल्क सफलीभूत होगा एवं उन्होंने अनुरोध किया है कि पाली के आधार पर एकल दर रखी जाए। इसके साथ- साथ यह भी सुझाव दिया है कि आधारभूत दर निश्चित की जाए तथा केपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए, दक्षता की आधारभूत दर पर वृद्धि/कमी की प्रतिशतता निर्धारित की जाए।

(xi) क्योंकि प्रशुल्क, उत्पादकता के स्तर से जुड़ा होने के कारण स्थिर है, इसलिए यह जरूरी है कि अस्पष्टता को दूर करने के लिए शर्तों को परिभाषित किया जाए। केपीटी ने प्रतिबन्धता का प्रस्ताव नहीं दिया है, जिसके तहत कार्य- निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क लागू होना था, हालांकि इसके अपफ्रंट प्रशुल्क के प्रस्ताव में विशेष तौर पर सलाह दी गई थी कि योजना का एवं वीओसीपीटी में विनिर्धारित प्रतिबन्धताओं का संदर्भ लिया जाए।

एम एच क्रेन की बर्थ के अनुसार औसत दैनिक आउटपुट निकालने की शर्तों को एवं पीपीटी, वीओसीपीटी, वीपीटी एवं एनएमपीटी में निश्चित की गई एम एम क्रेनों के लिए निर्धारित प्रावधान कि एम एच क्रेन के एक घंटे से अधिक की अवधि के लिए खराब होने पर, एम एच क्रेन का संचालन

रुकने पर प्रावधान आदि इस मामले में भी शामिल किए गए हैं। बर्थ नं. 7 एवं 8 के यंत्रीकरण के लिए केपीटी के अपफ्रंट शुल्क के प्रस्ताव में प्रतिबन्धताएं भी शामिल की गई हैं। उक्त मामले में एक प्रतिबंधता यह भी विनिर्दिष्ट की गई है कि यदि समुद्रयान को क्रेन आपरेटर द्वारा एम एच क्रेन के खराब होने/कार्य निष्पादन न करने के कारण लंगर-स्थान से हटाना अपेक्षित हो जाता है तो शिपिंग प्रभार क्रेन आपरेटर से वसूल किया जाएगा तथा इसके अलावा 1,00,000 रुपये का दण्ड लगाया जाएगा एवं इस प्रकार से वसूल किया गया शिपिंग प्रभार, समुद्रयान के एजेंट को दिया जाएगा, जबकि दण्ड की राशि पत्तन द्वारा रखी जाएगी। विषयगत मामले में एम एच क्रेन पत्तन के स्वामित्व में है, अतः उक्त शर्त में तदनुसार संशोधन किया जाता है कि शिपिंग प्रभार नहीं लगाया जाएगा, यदि एम एच क्रेन के खराब होने/कार्यनिष्पादन न करने के कारण समुद्रयान को हटाना दूसरी बर्थ में / लंगर स्थान में बदलना आवश्यक हो गया हो। केपीटी कोई उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है यदि उसे ऐसा लगता है कि उसके पत्तन में एम एच क्रेन के संचालन से संबंधित कोई अन्य शर्तें प्रासंगिक हों अथवा इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्धारित शर्तें इस मामले में प्रासंगिक नहीं हैं।

(xii) 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश, प्रशुल्क वैधता की अवधि 3 वर्ष के लिए विनिर्धारित करते हैं। तदनुसार, 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए भाड़ा दर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश के लागू होने की तारीख से तीन वर्ष के लिए वैध होगा। निश्चित दरें तीन वर्ष में एक बार समीक्षा के अध्वधीन होंगी, जिसमें सामान्य लागत एवं प्रणाली का अनुसरण करते हुए भावी चक्र की दरें पूंजीगत लागत, बट्टा के मूल्य पर, विचार करके निश्चित की जाएंगी।

11. परिणाम के रूप में, एवं उक्त दिए गए कारणों के लिए तथा सामूहिक राय के आधार पर, यह प्राधिकरण, अध्याय - 4 कांडला पत्तन न्यास के दरों के वर्तमान मानों में विविध प्रभार के अंतर्गत अनुसूची - 10 - 60 टन क्षमता की सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के लिए प्रभार में निम्नलिखित का अनुमोदन करता है:

“10.60 टन क्षमता की सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के लिए प्रभार”

1. सुखे थोक कार्गो के लिए

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
7000-7999	19.61	11.77
8000-8999	20.76	12.46
9000-9999	21.92	13.15
10000	23.07	13.84
10001-11000	24.22	14.53
11001-12000	25.38	15.23
12001-13000	26.53	15.92

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक की आधारभूत दर बढ़ाई गई एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। तीसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 115 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। 13000 टन से अधिक होने पर दर का परिकलन करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से, आधारभूत दर को, तदनुसार, कम करके 7000 टन से नीचे के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन किया जाएगा।

2. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

(क) इस्पात एवं बैग में रखा गया कार्गो:

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
3000-3999	54.80	32.88
4000	57.68	34.61
4001-5000	60.56	36.34

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर बताया गया है कि वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, आधारभूत दर, पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई। 5000 टनों से ऊपर दरों का परिकलन, करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से 3000 से नीचे के टनों के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन आधारभूत दर को कम करके, तदनुसार, किया जायेगा।

(ख) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, लकड़ी के लट्टों सहित:

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन अधिकतम दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
1500-2499	87.52	52.51
2500	92.13	55.28
2501-3500	96.74	58.04

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है कि वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। 3500 टन से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से 1500 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन, आधारभूत दर को कम करके, तदनुसार, किया जाएगा।

टिप्पणियाँ:

- (i) घाट पर जहाज के ठहरने के स्थान पर दैनिक औसत आउटपुट का परिकलन का फार्मूला निम्नलिखित है:

एम एच क्रेन द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा

X 24 घंटे

समुद्रयान से प्रारंभ से समाप्ति तक लिया गया कुल समय

- (ii) जहाज में रखे माल (कार्गो) का लदान/माल उतारने की प्रक्रिया को प्रारम्भ करने से लेकर उसकी समाप्ति तक के लिए जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) पर दैनिक औसत आउटपुट के अनुसार, जहाज में रखे माल के लदान/माल को उतारने की पूरी मात्रा के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं से वसूली के लिए क्रेन के भाड़े के प्रभार की उपयुक्त दर ली जाएगी।
- (iii) यदि एक एम एच क्रेन किसी दूसरी एम एच क्रेन के साथ कार्य करती है तो क्रेन के लिए बर्थ की दैनिक आउटपुट का पता, एम एच क्रेन के लोड मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर लगाया जाएगा।

- (iv) यदि जब तक समुद्रयान, जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) को छोड़ नहीं देता, तब तक यदि क्रेन एक से अधिक घंटे के लिए खराब हो जाती है, तो क्रेन के खराब होने से पूर्व लदान किए गए/उतारे गए (जहाज में रखें) माल, जो क्रेन के कार्य-घंटों से विभाजित किया जायेगा एवं 24 से गुणा किया जाएगा, को ध्यान में रखते हुए, एम एच क्रेन द्वारा संचालित की गई मात्रा का निर्धारण किया जाएगा।
- (v) यदि एम एच क्रेन का संचालन, दो घंटे से अधिक की अवधि के लिए एक साथ रूक जाता है जिसके लिए एम एच क्रेन को कारण नहीं कहा जा सकता, तो समुद्रयान में क्रेन के संचालन की कुल समयावधि का परिकलन करते समय क्रेन को उपयुक्त छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम की अवधि के लिए एम एच क्रेन का संचालन रूकने से उक्त प्रयोजन के लिए, इस अवधि को नजरअंदाज कर दिया जाएगा। एम एच क्रेन के कारण संचालन रूकने से कोई छूट नहीं दी जाएगी, समुद्रयान की दैनिक कार्य-निष्पादन रिपोर्ट में केपीटी द्वारा नामित किसी अन्य एजेंसी अथवा केपीटी के अधिकारियों द्वारा एम एच क्रेन के संचालन के दौरान लदान/उतराई के कार्य में कोई रूकावट आने पर, प्रमाणित करना अपेक्षित होगा।
- (vi) एम एच क्रेन के खराब होने/कार्य न करने के कारण यदि जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) से समुद्रयान को दूसरे बर्थ/लंगर स्थान पर ले जाना आवश्यक हो तो पत्तन द्वारा शिफ्टिंग प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर कोई मतभेद होने की स्थिति में पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम एवं बाध्यकारी होगा।”
12. भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की अवधि की समाप्ति पर ये दरें प्रभावी होंगी तथा ये 3 वर्ष के लिए वैध होंगी।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

अनुलग्नक-I

कांडला पल्लन न्यास में कार्गो के संचालन के लिए पल्लन के स्वामित्व वाली 60 टन क्षमता की एच एम सी के लिए भाडे - प्रभार का निर्धारण

क्र०सं०	विवरण	केपीटी द्वारा प्रस्तुत		टी ए एम पी द्वारा स्वीकार किए गए	
		वर्किंगस	प्राक्कलन	वर्किंगस	प्राक्कलन
I	अधिकतम क्षमता				
(क)	सूखे थोक कार्गो				
	संचालन दर (टन प्रति घंटा)	30 X 18 (30 संचालन प्रति घंटा X 18 टन प्रति संचालन)	540	सूखे थोक कार्गो जैसे खाद्यान्न कोयला आदि के लिए मानकों के अनुसार, केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन दर, प्रति दिन 1000 टन है, [प्रतिघंटा संचालन दर 10000/(24 X 70% उपभोग फेक्टर)]	595
	कार्य-घंटों की संख्या	4000	9072	विजली/ईंधन लागत के प्राक्कलन के लिए 4000 घंटे की वार्षिक वर्किंग का मानक	4000
	सूखे थोक कार्गो के संचालन के लिए प्रति क्रेन के लिए वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	540X4000	2160000	595 X 4000	2,38,0000
(ख)	इस्पात एवं बैग में रखा गया जहाज-माल (कार्गो)				
	संचालन-दर (प्रति घंटा टनों में)	सूखे थोक कार्गो के लिए संचालन दर का 53.33 प्रतिशत (540 का 53.33 प्रतिशत)	287.98	इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो के मानकों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन-दर, 4000 टन दैनिक है। [प्रति घंटा संचालन-दर: 4000/ (24 X 70 : उपभोग फेक्टर)]	238
	इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो के लिए प्रति क्रेन वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	287.98 X 4000	1151928	238 X 4000 घंटे	952000
(ग)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं।				
	संचालन-दर (टन प्रति घंटा)	सूखे थोक कार्गो के लिए संचालन-दर का 33.33 प्रतिशत (540 का 33.33 प्रतिशत)	179.98	अन्य कार्गो के लिए मानकों के अनुसार केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन-दर : 2500 टन प्रति दिन है। [प्रति घंटा संचालन-दर : 2500/ (24 X 70 प्रतिशत उपभोग फेक्टर)]	149

	ब्रेक बल्क कार्गो के संचालन के लिए प्रति क्रेन वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	180 X 40000	719928	149 X 4000 घंटे	596000
			रु0 लाखों में		रु0 लाखों में
II	केपीटी द्वारा खरीदी गई 60 टन क्षमता की 1 सचल बंदरगाह क्रेन के लिए पूंजीगत लागत	जैसा कि केपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।	1387.69	जैसा कि केपीटी द्वारा स्वीकार की गई	1387.69
III	परिचालन लागत				
(क)	ईंधन लागत	33.33 X 42.11 X 4000 घंटे	56.14	33.33 लिटर/प्रति घंटा 4000 घंटों के लिए 45.98 रु0 प्रति लिटर की दर से	61.30
(ख)	मरम्मत एवं रख रखाव लागत	दो क्रेनों के लिए 3 वर्षों की अवधि के लिए 377.95 लाख रु0 का व्यापक वार्षिक रख-रखाव टेका (एएमसी) (377.95 लाख रु0/दो क्रेनों/ 3 वर्ष के लिए)	62.99	जैसा कि केपीटी द्वारा अनुमानित	62.99
(ग)	बीमा	पूंजीगत लागत के 1 प्रतिशत की दर से	13.88	पूंजीगत लागत की 1 प्रतिशत की दर	13.88
(घ)	मूल्याहान	पूंजीगत लागत की 10.34 प्रतिशत की दर से	143.49	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार (10.34 प्रतिशत की दर से)	143.49
(ङ)	किराया (लाइसेंस फीस)	प्रत्येक क्रेन के लिए 200 वर्ग मीटर के लिए 216 रु0/10 वर्गमीटर प्रति माह	0.50	पत्तन के स्वामित्व वाली एच एम क्रेन के लिए लाइसेंस फीस प्रासंगिक नहीं, इसलिए मान्य नहीं	0.00
(च)	प्रबंधन एवं कर्मचारियों का वेतन एवं मजदूरी, जिसमें कल्याण संबंधी एवं अन्य खर्च शामिल हैं।	पूंजीगत लागत की 5 प्रतिशत की दर पर	69.38	सकल स्थिर आस्ति मूल्य का 5 प्रतिशत	69.38
	कुल (क) से (च) तक		346.39		
iv	आर ओ सी ई	पूंजीगत लागत की 16 प्रतिशत की दर पर	222.03	16 प्रतिशत X 1100.72 लाख (एम एच क्रेन का बट्टे में डाला गया मूल्य)	176.11
v	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	(III एवं IV)	568.42	(III एवं IV)	527.15
vi	प्रस्तावित दर (रु0 प्रति टन)				
(क)	सूखे थोक कार्गो				
	विदेशी	568.42 लाख (2160000 X	27.41	527.15 लाख (2380000 X 90 % + (2380000	23.07

		$90\% + (2160000 \times 10\% \times 60\%)$		$\times 10\% \times 60\%$	
	तटीय	विदेशी कार्गो की 60 प्रतिशत की दर	16.45	विदेशी कार्गो की 60 प्रतिशत दर	13.84
(ख)	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो				
	विदेशी	568.42 लाख (1151928 x 90% + (1151928 x 10% x 60%))	51.40	527.15 लाख (9520000 x 90% + (9520000 x 10% x 60%))	57.68
	तटीय	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	30.84	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	34.61
(ग)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं।				
	विदेशी	568.42 लाख (719928 x 90% + (719928 x 10% x 60%))	82.25	527.15 लाख (596000 x 90% + (596000 x 10% x 60%))	92.13
	तटीय	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	49.35	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	55.28

@टिप्पणी:

लगाई गई पूंजी के लिए वर्किंग एम एच क्रेन के लिए सकल मूल्य लाख रूपयों में कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास की दर

1387.69
10.34 प्रतिशत

वर्ष के प्रारंभ में एम एच क्रेन का मूल्य
मूल्यहास
वर्ष की समाप्ति पर बटटे डाला गया मूल्य
औसत बटटे डाला गया मूल्य

वर्ष-1	वर्ष-2	वर्ष-3
1387.69	1244.24	1100.72
143.49	143.49	143.49
1244.20	1100.72	957.23
	1100.72	