

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या -170

नई दिल्ली 17 अगस्त, 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 कंडला पत्तन न्यास पर 60 टनों की क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन की तैनाती के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं.टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, कंडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

**महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण**  
**केस संख्या टैम्प/8/2011-केपीटी**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

-----

आवेदक

**आदेश**  
( 29 जून 2011 को पारित)

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट पर शुष्क नौभार घाट संख्या 7 तथा 8 के यंत्रीकरण के लिए अद्यतन टैरिफ के नियतन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट (हकेपीटी) से प्राप्त दिनांक 11 जनवरी 2011के प्रस्ताव से है।

2.1. उत्पादकता के उच्चतर स्तरों को प्राप्त करने के उद्देश्य से पोर्ट ने घाट संख्या 7 तथा 8 को बी ओ टी के आधार पर पब्लिक प्राईवेट सहभागिता पद्धति द्वारा 60 टन क्षमता की चार नई चल हार्बर क्रेनों (एम एच सी ) से सज्जित करने का प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क नौभार घाट संख्या 7 तथा 8 के यंत्रीकरण के लिए अद्यतन टैरिफ के नियतन का प्रस्ताव दाखिल किया है।

2.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की विशिष्टताएँ नीचे दी गई हैं :-

(i). सुविधाग्राही घाट सं.7 तथा 8 पर 60 टन की 4 चल हार्बर क्रेनों (एम एच सी) के लिए पूंजी लगाएगा, संस्थापित एवं प्रारंभ करवाएगा तथा 15 वर्ष की रियायत अवधि के लिए प्रचालित एवं अनुरक्षित करेगा। रियायत अवधि के बाद क्रेनें कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अंतरित की जाएंगी।

(ii). एम एच सी सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार, इमारती लकड़ी के लट्टे तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए काम में लाई जाएगी। यह जलयान से घाट तक नौभार उतारने के साथ-साथ घाट से जलयानों में नौभार चढ़ाने के लिए काम में लाई जाएगी।

(iii). प्रस्तावित यंत्रीकरण के लिए कुल पूंजीगत लागत अर्थात् 4 एम एच सी का अभियोजन रू. 8060.64 लाख तक प्राक्कलित की गई है। यह पूंजीगत लागत, 60 लाख टन की 2 एम एच सी के संबंधी विभिन्न विक्रताओं से प्राप्त बजटीय कोटेशन के औसत दर आधार रखते हुए प्राक्कलित की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए पूंजीगत लागत के विश्लेषण के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

**(लाखों में)**

एफ ओ बी लागत (2 क्रेनें)	3173.83
ग्रेब बकेट की एफ ओ बी लागत, 18 घन मी क्षमतायुक्त क्लामशेल प्रकार की 4 रस्सी	179.35
परिवहन प्रभार	315.37
सीमाशुल्क	167.66
<b>कुल</b>	<b>3836.21</b>
आकस्मिकताएँ @ 3% की दर पर	115.09
<b>कुल</b>	<b>3951.30</b>
स्थापना लागत 2% की दर पर	79.02
2 क्रेनें की लागत	4030.32
4 क्रेनें की लागत	8060.64

(iv). **एम एच सी की अधिकतम क्षमता:**

(क). विभिन्न नौभार समूहों अर्थात् शुष्क थोक नौभार, इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए विभिन्न प्रहस्तन दरों के संदर्भ में 4 एम एच सी की अधिकतम क्षमता को नौभार वार प्राक्कलित किया गया है।

(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क थोक नौभार हेतु 540 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर ध्यान में रखी है। शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन हेतु ध्यान में रखी गई इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार की प्रहस्तन दर क्रमशः 53.33% तथा 33.33% पर ली गई है। पोर्ट ने बताया है कि टैम्प मार्गदर्शिकाओं पर आधार रखते हुए शुष्क थोक नौभार इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, 100%, 53.33% तथा 33.33% का अनुपात लागू किया है जिसमें 20 टन की क्षमतायुक्त प्रत्येक 3 ई एल एल क्रेनों के मामलों में शुष्क थोक नौभार अर्थात् खाद्य व उर्वरक (पार्सल माप का जलयान < 30000), इस्पात व थैलाबंद नौभार के लिए, 4000 टन/दिवस और इमारती लकड़ी के लट्टों के लिए 2500 टन/दिवस के प्रहस्तन दर का उल्लेख किया गया है। विस्तृत क्षमता परिकलन जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया है, निम्नवत् है:

➤ शुष्क बल्क नौभार के लिए :

क्रम संख्या	विवरण	शुष्क थोक नौभार
1.	संचलन प्रतिघंटा	30
2.	एक संचलन में संभाला गया नौभार	60 x 0.3 = 18 टन
3.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	30 x 18 = 540 टन
4.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	540 टन
5.	<b>चार क्रेन की 4000 घंटों में वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)</b>	540 x 4 x 4000 = 86,40,000

➤ इस्पात /थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार:

क्रम संख्या	विवरण	इस्पात /थैलाबंद नौभार	शुष्क थोक नौभार
1.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	53.33% of 540 टन = 287.982 टन	33.33% of 540 टन = 179.98 टन
2.	<b>चार क्रेनों की 4000 घंटों के लिए वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)</b>	<b>287.982x4x4000 = 46,07,712</b>	<b>179.982x4x4000 = 28,79,680</b>

(v). राजस्व संबंधी कुल मांग का प्राक्कलन:

मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों को अंगीकृत करते हुए बहुदेशीय घाट के लिए परिचालन लागत प्राक्कलित की है तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को 16% पर परिकलित किया गया है जैसा कि नीचे सारणीबद्ध है :

क्रम संख्या	विवरण	संकर्म	राशि (लाखों में)
1.	परिचालन तथा अनुरक्षण लागत		

	(i). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत	8060.64 लाख का 5% (पूँजीगत लागत)	403.03
	(ii). ईंधन	32 लीटर प्रति घंटा x 4000 घंटा x 4 क्रेनें x 40 प्रति लीटर	204.80
	(iii). बीमा	806064 लाख का 1%.	80.60
	(iv). मूल्यहास	8060.64 लाख का 10.34%	833.47
	(v). वेतन तथा मजदूरी एवं अन्य व्यय	8060.64 लाख का 5%	403.03
	(vi). अनुज्ञप्ति शुल्क	4 क्रेनों के लिए प्रति क्रेन 200 वर्ग मी. के लिए प्रति माह 200 प्रति 10 वर्ग मी.	2.04
	<b>कुल परिचालन लागत</b>		<b>1926.99</b>
2.	नियोजितपूँजी पर प्रतिलाभ	@ 16% * ' 8060.64 दर पर लाख	1289.70
3.	<b>कुल 4 एच एम सी से प्राक्कलित राजस्व संबंधी कुल मांग</b>		<b>3216.69</b>

(vi). पोर्ट ने ,रु. 3216.69 लाख की प्राक्कलित वार्षिक राजस्व संबंधी मांग को पूरा करने के उद्देश्य से नौभार की प्रत्येक श्रेणियों के लिए आंकी गई अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एम एच सी के लिए अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित की है जो निम्नवत् है :

विवरण	शुष्क थोक नौभार	इस्पात /थैलाबंद नौभार	अन्य बल्क नौभार
वार्षिक राजस्व मांग (लाखों में)	3216.69	3216.69	3216.69
टनों में क्षमता	86,40,000	46,07,712	28,80,000
विदेशी नौभार (90%) (टनों में)	77,76,000	41,46,941	25,92,000
तटीय नौभार (10%) (टनों में)	8,64,000	4,60,771	2,88,000
<b>प्रस्तावित भाड़ा प्रभार</b>			
विदेशी नौभार प्रति टन	₹ 38.78	₹ 72.72	₹ 116.34
तटीय नौभार प्रति टन	₹ 23.27	₹ 43.63	₹ 69.81

2.3. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट का सार प्रस्तुत किया है । किन्तु , पोर्ट ने प्रस्तावित दरों का मान (एस ओ आर)अलग से नहीं प्रस्तुत किया है ।

2.4. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के न्यासी मंडल द्वारा दिनांक 19 अगस्त 2010 को सम्पन्न उसकी बैठक में अद्यतन टैरिफ प्रस्ताव को अनुमोदित किया है ।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार,कंडला पोर्ट ट्रस्ट का दिनांक 11 जनवरी 2011 का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं /सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रेषित )से उनकी अपनी टिप्पणी देने के लिए परिचालित किया गया था । उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं /सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ कंडला पोर्ट ट्रस्ट को पुनर्निवेशन सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं/सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियाँ प्रस्तुत की है ।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, दिनांक 23 फरवरी 2011 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त जानकारी /स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उनके दिनांक 27 अप्रैल 2011 के पत्र द्वारा कुछ मुद्दों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत की है । उन्होंने शेष प्रश्नों के उत्तर संयुक्त सुनवाई के पश्चात् प्रस्तुत किए हैं । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर अनुवर्ती पैराग्राफ में प्रस्तुत किए गए हैं ।

5. इस केस से संबंधित सयुक्त सुनवाई दिनांक 5 मई 2011 को कंडला पोर्ट ट्रस्ट ( के पी टी ) में आयोजित की गई थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उसके प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रस्तुतीकरण किया । इस सयुक्त सुनवाई में कंडला पोर्ट ट्रस्ट तथा संबंधित उपयोक्ताओं /संगठन निककायों /भावी उपयोक्ताओं/ सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं ने अपने निवेदन रखे ।

6. इस सयुक्त सुनवाई में कंडला पोर्ट ट्रस्ट को निम्नलिखित मुद्दों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया :

- (i). चूंकि दिनांक 23 फरवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उनके दिनांक 27 अप्रैल 2011 के पत्र द्वारा दिए गए उत्तर अधूरे हैं अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्रश्नों के बारे में विस्तार से बताते हुए अपना उत्तर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया ।
- (ii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रचालित की जानेवाली चल हार्बर क्रेनों के लिए भाड़ा प्रभारों के नियतन के लिए दाखिल किए गए उनके अन्य प्रस्ताव के साथ अपने प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करें तथा दिनांक 19 मई 2011 तक परिशोधित प्रस्ताव दाखिल करें ।कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि वह इसके साथ साथ ही संबंधित उपयोक्ताओं को इस सुझाव के साथ अपना प्रस्ताव परिचालित करे कि वे 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें ।
- (iii). कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स संगठन तथा मेसर्स ए बी जी- एल डी ए बल्क हैंडलिंग प्राईवेट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत की जानेवाली टिप्पणियों से संबंधिता उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त होने के बाद 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें ।

7.1. सयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, सयुक्त कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 4 जून 2011 के पत्र संख्या.एफए/कॉस्ट/1272/563 द्वारा संबंधित उपयोक्ताओं / बोलीकर्ताओं को 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने का सुझाव देते हुए परिशोधित प्रस्ताव परिचालित किया । हमने कंडला पोर्ट ट्रस्ट के परिशोधित प्रस्ताव पर कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स एसोसिएशन (केपीएसए) के सिवाय अन्य किसी उपयोक्ताओं / बोलीकर्ताओं से कोई टिप्पणियों नहीं प्राप्त की है ।के पी एस ए से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति कंडला पोर्ट ट्रस्ट को उनकी अभ्युक्तियाँ/राय देने हेतु प्रेषित की गई है । इस संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट से कोई उत्तर नहीं प्राप्त हुआ है ।

7.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 4 जून 2011 के अपने पत्र द्वारा सयुक्त सुनवाई में उठाए गए मुद्दों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत की है । पोर्ट ने दिनांक 23 फरवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा उठाए गए शेष प्रश्नों से संबंधित अपने उत्तर भी प्रस्तुत किए हैं । हमारे द्वारा उठाए गए तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के उत्तर नीचे विस्तृत रूप से नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट
(i).	पोर्ट ने अनुलगनक- I के भाग के रूप में साध्यता रिपोर्ट का केवल सार ही प्रेषित किया है । पोर्ट को संपूर्ण साध्यता रिपोर्ट प्रेषित करने का अनुरोध किया जाता है ।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने साध्यता रिपोर्ट की एक संपूर्ण प्रति प्रस्तुत की है ।
(ii).	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 60 टन की 4 चल हार्बर क्रेनों (एम एच सी) को काम पर लगाने के लिए अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित की है । इस संबंध में यह बताया जाता है कि वी ओ सी पी टी द्वारा घाटों के यंत्रिकरण हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन के लिए दाखिल किए गए उस प्रस्ताव के संदर्भ में जिसमें विभिन्न क्षमता की दो एम एच सी को काम पर लगाना समाविष्ट था, प्राधिकरण ने दिनांक 23 फरवरी 2010 आदेश सं.टैम्प/16/2010-टीपीटी द्वारा 100 टन क्षमता की मानक क्षमतावाली क्रेन के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित किया और यह ध्यान रखने के लिए क्रेन के निष्पादन से जोड़ते हुए टैरिफ निर्धारित किया कि क्या एम एच सी की मानक क्षमता की सीमा से सेवा संभरको द्वारा काम पर लगाई गई क्रेनों की वास्तविक क्षमता	इसमें एक परियोजना से दूसरे में अंतर होता है और 100 टन क्षमता की क्रेन टैरिफ को एक मानक के रूप में लेना संभव नहीं है । बाजार में विविध प्रकार की क्रेनें उपलब्ध है अतः वह विशिष्ट परियोजना के अनुरूप होनी चाहिए ।

	में कोई अंतर है ।											
(iii).	<b>अधिकतम क्षमता:</b>											
	(क). 60 टन चल हार्बर क्रेन (एम एच सी)का संचलन प्रति 30 घंटा 30 मानने के आधार स्पष्ट करें ।	संचलनों की संख्या विविध घटकों जैसे कि नौभार की घनता, जलयान के प्रकार , क्रेन ड्राईवर की निपुणता , वह कोण जिस पर भारण तथा अभारण हो रहा है , हैच का आकार, रिक्तिकरण दर,, घाट की लंबाई आदि पर निर्भर करती है । सामान्यतया यह देखा गया है कि कन्टेनर सहित शुष्क नौभार के लिए 63 टन / 64 टन की सीमा की क्रेनों के लिए सैद्धांतिक संचलन प्रति घंटा 35 संचलन से कम है । अतः उक्त बताए गए विविध घटकों को देखते हुए 30 संचलन प्रति घंटा मान लिया गया है ।										
	(ख). प्रत्येक संचलन हेतु एम एच सी की भार क्षमता 18 टनों पर पहुंचने के लिए एम एच सी क्षमता पर 30% लगाने अर्थात् 60 टन x 0.30 के आधार को स्पष्ट करें ।	जहाँ तक 0.3 घटक का संबंध है पोर्ट 18 एम <sup>3</sup> ग्रेब क्षमता युक्त 2 एम एच सी खरीद रहा है । यदि हम औसत घनता 1 (एक), मानते है तो यह प्रत्येक संचलन पर 18 टन आएगा । यदि क्रेन 60 टन की है तो 18 टन के लिए 0.3 घटक आता है ।										
	(ग). एक बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में शुष्क थोक नौभार अर्थात् कोयला, चूना पत्थर आदि के प्रहस्तन के लिए 20 टन क्षमता की 3 लफिंग क्रेनों के लिए उत्पादकता का मानक प्रति दिन 10000 टन निर्धारित है । यदि उत्पादकता के उसी स्तर को तीन लफिंग क्रेन क्षमता का कुल योग माना जाए तो भी वह 60 टन होता है , कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा शुष्क थोक नौभार के लिए 540 टन /घंटा उत्पादकता की तुलना में प्रति घंटा उत्पादकता 595 टन होगा (अर्थात् 10000 टन/दिवस 16.8 घंटे (24*0.7) । इस्पात तथा थैलाबंद नौभार एवं अन्य नौभार के लिए पोर्ट ने शुष्क बल्क नौभार के लिए अधिकतम क्षमता तक पहुंचते हुए प्राप्त उत्पादकता का 53.33% तथा 33.33% तक माना है ।	वर्ष 2008, की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन मानकों के अनुसार शुष्क थोक, इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार का अनुपात 1:0.53:0.33 है । चार क्रेनों की अधिकतम नौभार प्रहस्तन क्षमता निम्नवत् है :										
	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अधिकतम क्षमता निर्धारण करने के लिए माने गए पैरामीटर, अधिकतम क्षमता निर्धारण करने की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित उत्पादकता मानकों के अनुरूप नहीं है इसलिए ,कंडला पोर्ट ट्रस्ट, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों का पालन करते हुए अधिकतम क्षमता परिकलन में आशोधित करें ।	<table border="1"> <tr> <td>क्रेना की संख्या</td> <td>60टन की चल हार्बर क्रेने, संख्या- 4</td> </tr> <tr> <td>बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस</td> <td>(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन)* (30 संचलन/घण्टा )*(24 एक दिन में घण्टे)* 0.7= 36,288 टन /दिवस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर /दिवस</td> <td>36,288 टनों का 53% = 19233 टन /दिवस</td> </tr> <tr> <td>इमारती लकड़ी के लट्ठा के लिए प्रहस्तन दर /दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत</td> <td>36,288 का 33.3% = 12084 टन /दिवस</td> </tr> <tr> <td>नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लट्ठे</td> <td>60% 30% 10%</td> </tr> </table>	क्रेना की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेने, संख्या- 4	बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन)* (30 संचलन/घण्टा )*(24 एक दिन में घण्टे)* 0.7= 36,288 टन /दिवस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर /दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन /दिवस	इमारती लकड़ी के लट्ठा के लिए प्रहस्तन दर /दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन /दिवस	नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लट्ठे	60% 30% 10%
क्रेना की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेने, संख्या- 4											
बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन)* (30 संचलन/घण्टा )*(24 एक दिन में घण्टे)* 0.7= 36,288 टन /दिवस											
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर /दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन /दिवस											
इमारती लकड़ी के लट्ठा के लिए प्रहस्तन दर /दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन /दिवस											
नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लट्ठे	60% 30% 10%											

		<table border="1" data-bbox="948 197 1449 443"> <tr> <td>क्रेनों की अधिकतम क्षमता</td> <td><math>365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35</math> मिलियन एमटी</td> </tr> </table> <p>टिप्पणी : क्रेनों द्वारा संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत कंडला पोर्ट पर भूतकाल में संभाले गए शुष्क नौभार पर आधारित था । जैसा कि उक्त सारणी से देखा जा सकता है कि चार क्रेनों ने प्रति वर्ष 7.35मिलियन मेट्रिक टनों तक अधिकतम क्षमता हासिल की ।चूंकि चल हार्बर क्रेनों की क्षमता का परिकलन करने की मार्गदर्शिकाएँ उपलब्ध नहीं है , हमने चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने के लिए एक वैज्ञानिक तरीका सूत्रबद्ध करने की कोशिश की है ।किन्तु , यदि टैम्प अंगीकृत प्रणाली पर कोई संप्रेक्षण/संशोधन उपलब्ध कराता है तो प्रस्ताव में उचित परिवर्तन किए जाएंगे ।</p>	क्रेनों की अधिकतम क्षमता	$365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35$ मिलियन एमटी							
क्रेनों की अधिकतम क्षमता	$365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35$ मिलियन एमटी										
	(घ). इस संबंध में यह नोट किया जाए कि पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी),द्वारा हासिल किए गए पर 100 टन एम एच सी के निष्पादन के आधार पर 100 टन एम एच सी को 12500 टन/दिवस ध्यान में रखा गया । ब्रेक बल्क नौभार तथा अन्य नौभार के संदर्भ में प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से 50% अधिक ध्यान में रखी गई थी ।	कृपया ऊपर निर्दिष्ट औचित्य के आधार पर 60 टन क्षमता की क्रेनों के लिए माना गया उक्त परिकलन 7.35 मिलियन टनों का संदर्भ लें ।									
	(च) वर्तमान समय में पोर्ट द्वारा तैनात किए गए चल हार्बर क्रेनों, यदि कोई हो तो, उसका टन/दिवस से संबंधित विगत तीन वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक के नौभार-वार (शुष्क थोक नौभार,इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और अन्य नौभार) औसत उत्पादन का ब्यौरा प्रस्तुत करें ।	<p>कंडला पोर्ट के पास कोई चल हार्बर क्रेन नहीं है । फिर भी पोर्ट ने एक प्रायवेट पंजीकृत नौभरक को शुष्क गोदी संख्या 10 के निकट 100 मेट्रिक टन के दो चल हार्बर क्रेनों की संस्थापित करने की अनुमति दी है । इस नौभरक को केवल उसी शुष्क नौभार का प्रहस्तन करने की अनुमति होगी जिसके नौभरण कार्य निष्पादन हेतु उसे नामित किया गया है । इन क्रेनों के " कार्य पर लगाने के समय " तथा प्रत्येक जहाज के मद्दे इन क्रेनों द्वारा संभाले गए नौभार टनभार पर आधारित 2008-09 से 2010-11 तक प्रत्येक तीन वर्षों के लिए तीन प्रवर्गों में से प्रत्येक का अर्थात् शुष्क थोक नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा लकड़ी के लट्टे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार से संबंधित औसत उत्पादन किया गया और इन तीन वर्षों क औसत समेकित किया गया। इन तीन वर्षों का परिकलित औसत (दोनों चल हार्बर क्रेनों से संबंधित) यह दर्शाता है कि, टनों में/दिन में औसत उत्पादन निम्नवत् है :-</p> <table border="1" data-bbox="932 1823 1449 1980"> <tr> <td>शुष्क थोक</td> <td>:</td> <td>9850 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार</td> <td>:</td> <td>5152 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लट्टे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार</td> <td>:</td> <td>2459 एमटीएस</td> </tr> </table>	शुष्क थोक	:	9850 एमटीएस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस	लकड़ी के लट्टे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस
शुष्क थोक	:	9850 एमटीएस									
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस									
लकड़ी के लट्टे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस									
(iv).	<b>पूँजीगत लागत</b>										
	(क). कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह संपुष्टि करे कि चल हार्बर क्रेन की पूँजीगत लागत वर्तमान बाजार दर पर आधारित है तथा इसके समर्थन	आपूर्तिकर्ताओं के कोटेशन की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई है ।									

	में दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएं ।	
	(ख). यदि चल हार्बर क्रेन का आयात किया जाना प्रस्तावित हो तो तत्संबंधी वर्तमान विनियम दर को प्रतिबिंबित करने के आशय से पूंजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु अपनाए गए विनियम दर को अद्यतन किया जाए। कृपया परिकलन में अपनाए गए विनियम दर को दर्शाया जाए ।	रु. ₹ 80.60 करोड़ की पूंजीगत लागत का परिकलन करने हेतु प्रति यूरो 67.33 का विनियम दर रखा गया है। तथापि, इस समय यूरो की दर में परिवर्तन / समावेश करना संभव नहीं है क्योंकि हमने परियोजना लागत पहले ही स्थिर कर दी है और आर.एफ.क्यू दस्तावेज चालू कर दिए हैं।
	(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु पूंजीगत लागत का 3% आकस्मिक व्यय तथा स्थापना संबंधी लागत के मद्दे कुल पूंजीगत लागत का 2% उपबंधित किया है। कृपया पूंजीगत लागत के प्राक्कलन में किए गए इन प्रावधानों का प्रयोजन बताएँ।	परिभाषित मार्गदर्शिकाओं के अनुसार आकस्मिक लागत तथा स्थापना-लागत में 5% विविध लागत शामिल हो जाते हैं। आईडीसी तथा अन्य प्रभार लागत के अंश हैं।
(v).	<b>प्रचालन लागत :</b>	
	(क). 32 लीटर /प्रति घंटे की ईंधन-खपत का आधार स्पष्ट करते हुए पोर्ट में प्रचालित हो रहे समान क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन हेतु ईंधन की वास्तविक खपत अथवा उपस्कर के निर्माणकर्ताओं के विनिर्देशों के संदर्भ में उसका औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	निर्माणकर्ता के मैनुअल के अनुसार 60 टनवाली चल क्रेन संबंधी 4800 लीटर ईंधन की टंकी 150 घंटे तक चलती है जो लगभग 32 लीटर प्रति घंटे ईंधन खपत दर दर्शाता है।  (कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संशोधित अद्यतन टैरिफ परिकलन में 33.3 लीटर प्रति घंटे तक ईंधन खपत अद्यतन किया है)
	(ख). यह संपुष्टि करें कि अपनाया गया ईंधन दर ही वर्तमान दर है तथा नए बिल की एक प्रति द्वारा इसे प्रमाणित किया जाए।	रु. 41.006 प्रति लीटर का ईंधन दर मैसर्स आइओसी लिमिटेड के दिनांक 26 अप्रैल, 2011 के पत्र पर आधारित है। तथापि, रु.42.11 प्रति लीटर (15.05.2001 तक) ईंधन दर पर विचार किया गया है।
	(ग). यह संपुष्टि करें कि प्राक्कलन में विवेचित अनुज्ञप्ति शुल्क वर्तमान दर-मान के अनुरूप है तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर- मान से तत्संबंधी संदर्भ प्रस्तुत करें।	जब जनवरी, 2011 में यह प्रस्ताव किया गया तब अनुज्ञप्ति शुल्क के परिकलन हेतु उस समय लागू दर-मान पर विचार किया गया, जो प्रतिमाह 210.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके हिस्से के बराबर है। तथापि, दिनांक 18.2.2011 को कंडला पोर्ट ट्रस्ट के सामान्य टैरिफ संशोधन संबंधी टैम्प के अनुमोदन के पश्चात् वर्तमान दर-मान में निर्धारित दर प्रतिमाह 252.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके हिस्से के बराबर है।  (फिर भी संशोधित अद्यतन टैरिफ के परिकलन में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 216/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर पर विचार किया है।)
(vi).	(क). चल हार्बर क्रेन की नौभार क्षमता के 10% को बतौर तटीय तथा नौभार क्षमता के 90% को बतौर विदेशी मानने का आधार प्रस्तुत किया जाए।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नौभार संबंधी आँकड़ों के अनुसार।
	(ख). कृपया गत तीन वर्ष अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक प्रत्येक प्रकार के नौभार अर्थात् शुष्क थोक नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार हेतु संप्रति कार्य पर लगाई गई चल हार्बर क्रेन द्वारा पोर्ट के घाटों पर संभाले गए विदेशी तथा तटीय नौभार से संबंधित अनुपात प्रस्तुत किया जाए।	जैसा कि उपर क्रमांक (iii) (च) में उल्लिखित है, पंजीकृत नौभारक ने कंडला पोर्ट पर अपने दो चल हार्बर क्रेनों द्वारा प्रहस्तन किए गए नौभार से संबंधित जलयान-वार जानकारी प्रस्तुत की है। इस जानकारी के आधार पर शुष्क नौभार के तीन प्रवर्गों अर्थात् शुष्क थोक, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा लकड़ी के लट्टे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार हेतु इन चल हार्बर क्रेनों के द्वारा पोर्ट के घाटों पर संभाले गए विदेशी तथा तटीय नौभार के पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11, का अनुपात तथा इन वर्षों का औसत भी समाविष्ट किया गया है।  दोनों चल हार्बर क्रेनों को मिलाकर इन तीन वर्षों का परिकलित

		<p>औसत दर्शाता है कि तीन शुष्क नौभार प्रवर्ग के प्रत्येक से संबंधित तटीय तथा विदेशी नौभार के अनुपात निम्नानुसार है :</p> <table border="1"> <tr> <td>शुष्क थोक</td> <td>:</td> <td>तटीय-1%, विदेशी-99%</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार</td> <td>:</td> <td>तटीय-8%, विदेशी-92%</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लट्टे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार</td> <td>:</td> <td>तटीय-0%, विदेशी-100%</td> </tr> </table>	शुष्क थोक	:	तटीय-1%, विदेशी-99%	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	तटीय-8%, विदेशी-92%	लकड़ी के लट्टे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	तटीय-0%, विदेशी-100%
शुष्क थोक	:	तटीय-1%, विदेशी-99%									
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	तटीय-8%, विदेशी-92%									
लकड़ी के लट्टे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	तटीय-0%, विदेशी-100%									
(vii).	<p>पोर्ट को सलाह दी जाती है कि योजना को शासित करने वाली शर्तों सहित विभिन्न नौभार समूहों के लिए निष्पादन से जुड़ी टैरिफ-योजना का प्रस्ताव प्रस्तुत करे। इस प्रयोजनार्थ वीओसीपीटी के मामले में अपनाए गए अभिगम का हवाला लिया जाए तथा यदि आवश्यक हो तो पोर्ट प्रचालन में तत्संबंधी अनुभव के आधार पर अपने मामले में समुचित परिवर्तन कर लिया जाए। निष्पादन से जुड़े प्रस्तावित टैरिफ (संभावित) हेतु अपनाए गए आधार को स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>प्रारंभ में निष्पादन पर आधारित टैरिफ का प्रस्ताव नहीं किया गया क्योंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के 7वें तथा 8वें घाट पर पहले से ही अन्य क्रेन नौभारों का प्रहस्तन कर रही थीं। तथापि, इस प्रश्न के बारे में बताते हुए कंडला पोर्ट ने निष्पादन पर आधारित टैरिफ का प्रस्ताव रखा है तथा दरों के मान के प्रारूप में भी इसे समाविष्ट किया है।</p>									
(viii).	<p>कंडला पोर्ट ने पीपीपी के आधार पर विकसित किए जाने वाले यंत्रिकरण सुविधा से संबंधित प्रस्तावित दर-मान अग्रेषित नहीं किया है। पोर्ट से अनुरोध है कि वह इस पत्र में वर्णित वीओसीपीटी से संबंधी अद्यतन मामले के निर्धारण को ध्यान में रखकर कुछ साधारण निबंधन एवं सामान्य शर्तों की परिभाषा को समाविष्ट करते हुए प्रस्तावित दर-मान का प्रारूप अग्रेषित करें।</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दरों के मान से संबंधित प्रारूप प्रस्तुत किया है।</p>									

7.4. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रचालित किए जाने वाले चल हार्बर क्रेनों के किराया प्रभार का निर्धारण करने से संबंधित अपने अन्य प्रस्ताव के साथ-साथ अपने प्रस्ताव का पुनरावलोकन करने से संबंधित संयुक्त सुनवाई के दौरान ध्यान में लाए गए बिंदुओं के संदर्भ में पोर्ट ने निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :

- (i). पोर्ट द्वारा प्रचालित किए जाने वाले अधिकतम क्षमतायुक्त प्रस्तावित चल हार्बर क्रेनों के लिए तथा बीओटी प्रचालक हेतु विभिन्न टैरिफ को उचित ठहराने का प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि टैम्प में पोर्ट के स्वामित्व वाले क्रेनों के लिए प्रस्तावित टैरिफ - दो चल हार्बर क्रेनों से संबंधित मैसर्स इटालगू एसआरएल, इटली से संबंधित आदेशों पर आधारित हैं। जबकि बीओटी प्रचालकों द्वारा तैनात किए जाने वाले चल हार्बर क्रेनों की पूंजीगत लागत गॉटवाल्ड लिभर, आदि जैसे चल हार्बर क्रेन के विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दिए गए कोटेशनों के आधार पर ही निकाली जाती है।
- (ii). ईंधन तेल की खपत गॉटवाल्ड, लिभर, इटालगू आदि जैसे चल हार्बर क्रेनों के विभिन्न निर्माणकर्ताओं द्वारा दिए गए आँकड़ों पर आधारित होती है। यह बीओटी प्रचालक द्वारा लाई जानेवाली क्रेन की बनावट पर निर्भर होती है तथा विभिन्न उपस्कर संबंधी विशिष्टता की औसत ईंधन खपत को देखा जा सकता है।

7.5. प्रश्नों का उत्तर प्रस्तुत करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चा के आधार पर अद्यतन टैरिफ निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु / संशोधन नीचे दिए गए हैं :-

- (i). पोर्ट ने ईंधन-दर के पूर्व विवेचित 40/- प्रति लीटर की तुलना में 42.11 प्रति लीटर तक अद्यतन किया है। पोर्ट ने चल हार्बर क्रेनों हेतु ईंधन की खपत को भी पूर्व विवेचित 32 लीटर प्रति घंटे को 33.3 लीटर प्रति घंटे तक संशोधित किया है।

- (ii). प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश सं. टैम्प./61/2009-केपीटी दिनांक 18 जनवरी, 2011 में अनुमोदित पोर्ट के दर मान में निर्धारित खुले स्थान (पक्का प्लॉट) पर 180 दिनों से अधिक सामान्य नौभार के भंडारण हेतु लागू 216 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह की इकाई दर को अपनाते हुए अनुज्ञप्ति शुल्क के प्राक्कलन का भी पोर्ट ने अद्यतन किया है।
- (iii). उपर्युक्त परिवर्तन के पश्चात् संशोधित राजस्व संबंधी आवश्यकता तथा पोर्ट द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरें निम्नवत् हैं :-

**(क). संशोधित राजस्व संबंधी आवश्यकता :**

क्रम सं.	विवरण	राशि (रु.लाखों में)
1.	परिचालन लागत	1946.61
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1289.70
3.	<b>चार चल हार्बर क्रेनो से कुल प्राक्कलित राजस्व संबंधी आवश्यकता</b>	<b>3236.31</b>

**(ख). संशोधित प्रस्तावित दरें :**

(प्रति टन )

विवरण	विदेशी नौभार	तटीय नौभार
शुष्क थोक नौभार	39.02	23.41
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	73.16	43.90
अन्य लकड़ी के लट्टों सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार	117.05	70.23

- (iv). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कुशलता से जुड़ी टैरिफ (ईएलटी) के साथ-साथ दरों के मान का प्रारूप भी प्रस्तुत किया है। पोर्ट द्वारा विभिन्न प्रकार के नौभार हेतु प्रस्तुत की गई ईएलटी निम्नवत् है :-

**(क). शुष्क थोक नौभार:**

एक क्रेन हेतु दैनिक औसत निष्पादन (मैट्रिक टन में )	प्रति टन अधिकतम दर ( निम्न में ' )	
	विदेशी	तटीय
7072-8071	35.12	21.07
8072-9071	37.07	22.24
9072	<b>39.02</b>	<b>23.41</b>
9073-10072	40.97	24.58
10073-11072	42.92	25.75

**टिप्पणी:** जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 105% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 11,072 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में भी यही पद्धति अपनाई जानी है। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा मूल दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 6072 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर को घटाकर किया जाता है।

**(ख). इस्पात तथा थैलाबंद नौभार हेतु :**

एक क्रेन हेतु दैनिक औसत निष्पादन	प्रति टन अधिकतम दर (निम्न में ' )
----------------------------------	-----------------------------------

(मैट्रिक टन में )	विदेशी	विदेशी
2838-3837	65.85	39.51
3838-4837	69.51	41.70
4838	<b>73.16</b>	<b>43.90</b>
4839-5838	76.82	46.09
5839-6838	80.48	48.29

**टिप्पणी:** जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 105% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 6838 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में यही पद्धति अपनाई जानी है। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा मूल दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 2805 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर को घटाकर किया जाता है।

(ग). लकड़ी के लट्टों सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार :

एक क्रेन हेतु दैनिक औसत निष्पादन (मैट्रिक टन में )	प्रति टन अधिकतम दर (निम्न में )	
	विदेशी	विदेशी
1024-2023	105.33	63.21
2024-3023	111.20	66.72
3024	<b>117.05</b>	<b>70.23</b>
3025-4024	122.91	73.74
4025-5024	128.76	77.26

**टिप्पणी:** जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 105% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 5024 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में यही पद्धति अपनाई जाएगी। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा मूल दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 1024 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर को घटाकर किया जाता है।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना जानकारी के संदर्भ से निम्नलिखित स्थितियाँ प्रदर्शित होती है :-

(i). अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु वर्ष 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल जैसी सुविधाओं के लिए मानक/मार्गदर्शिका निर्धारित करती है। अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु वर्ष 2008 की मार्गदर्शिका एकांकी सुविधा के रूप में चल हार्बर क्रेन (एमएचसी) के प्रहस्तन के लिए कोई पृथक मानक/मार्गदर्शिका निर्धारित नहीं है।

(ii). जैसाकि पहले प्रदर्शित किया गया पोर्ट लकड़ी के लड्डे सहित शुष्क नौभार इसपात तथा थैलाबन्द नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार की संभलाई हेतु घाट संख्या 7 तथा 8 पर प्रस्तावित चल हार्बर क्रेन लगाना परिकल्पित किया है। अतः वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में बहुदेशीय नौभार टर्मिनल जहां शुष्क थोक नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार का प्रहस्तन समाविष्ट है, उसके लिए निर्धारित सुसंगत मानक इस मामले के लिए अधिक सुसंगत दीखते है। साथ ही कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) ने सामान्य तौर पर बहुदेशीय नौभार टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक/मार्गदर्शिकाएँ भी अंगीकृत की है। अधिकतम क्षमता के प्राक्कलन के संदर्भ में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अंतर की परवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेनें लगाने का प्रस्ताव किया है। पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) और न्यू मंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) जैसे महा पत्तन न्यासों ने नौभार प्रहस्तन प्रचालन के लिए लगभग 100 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन लगाने का प्रस्ताव किया है। यहाँ तक कि वी.ओ. चिदंबरानार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) ने अपने प्रस्ताव में पीपीपी पद्धति के अधीन घाटों के यंत्रीकरण हेतु 100 टन की चल हार्बर क्रेन और 140 टन की चल हार्बर क्रेन लगाने का प्रस्ताव किया है। इन सभी मामलों में इस प्राधिकरण के 100 टन की मानक क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन हेतु टैरिफ निर्धारित किया है और यह ध्यान रखने के लिए क्रेन के निष्पादन से जोड़ते हुए टैरिफ निर्धारित किया है कि क्या चल हार्बर क्रेन की मानक क्षमता के विस्तार के अन्दर सेवा संभारकों द्वारा काम पर लगाई गई क्रेनों की वास्तविक क्षमता में कोई अन्तर है। यहां तक कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भी रिपोर्ट की कि पोर्ट के कुछ अन्य घाटों पर 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन पहले ही प्रचालनरत है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव से ऐसी उच्चतम क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन जो उच्चतम उत्पादकता दे सके, उस पर विचार नहीं किये जाने के कारण स्पष्ट नहीं होता। यह ध्यान में रखना है कि उपयोक्ता लगाए गए उपकरण की क्षमता से संबंधित नहीं है बल्कि वह कुशलता के सूचित स्तर पर मुहैया करवाई जानेवाली सेवाओं की अदायगी करता है।

इस संदर्भ में, पोर्ट से अनुरोध किया गया था कि वह संपुष्टि करें कि पीपीपी निदर्श के अधीन आगामी पांच वर्षों में अपने पोर्ट में उच्चतम क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन लगाना परिकल्पित नहीं करता। यदि इससे अन्यथा है, तो पोर्ट से अनुरोध किया गया कि 100 टन की मानक क्षमता संबंधी प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ पर विचार करें तथा टैरिफ को क्रेन के निष्पादन से जोड़े जैसा वीओसीपीटी के मामले में किया गया। पोर्ट ने स्पष्ट किया कि एक परियोजना से दूसरी परियोजना संबंधी मांग में अन्तर होता है और 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन टैरिफ को एक मानक के रूप में लेना संभव नहीं है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्ताव सहित अग्रेषित किए गए कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दिनांक 19 अगस्त, 2010 को आयोजित बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त के सार से पता चलता है कि एक न्यासी ने भी 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन को काम लगाने के बारे में विचार करने से संबंधित मुद्दा उठाया था। इस बारे में पोर्ट ने स्पष्ट किया कि घाट सं. 7 तथा 8 100 टन चल हार्बर क्रेन संभाल सकने हेतु निर्दिष्ट नहीं है।

पोर्ट द्वारा किए गए इस दावे के मद्दे नज़र कि उसने केवल 60 टन चल हार्बर क्रेन को काम पर लगाने का प्रस्ताव किया है और पोर्ट द्वारा उसकी बोर्ड की बैठक में सूचित की गई यह स्थिति कि उक्त घाट 100 टन क्षमता युक्त क्रेन को संभालने योग्य निर्दिष्ट नहीं किए गए हैं, उस पर विश्वास करते हुए 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन हेतु अद्यतन टैरिफ संबंधी प्रस्ताव इस शर्त के अधीन विचारार्थ रखा गया है कि इस प्रकार निर्धारित अद्यतन टैरिफ 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन के लिए उचित रहेगी और वह उच्चतर क्षमता युक्त क्रेन के प्रचालन हेतु नहीं रहेगी। यदि अधिक क्षमता युक्त क्रेनें काम पर लगाई जाती है तब कंडला पोर्ट ट्रस्ट को इस आदेश में नियत अद्यतन टैरिफ की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण का संपर्क करना होगा। महा पत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं संबंधी अद्यतन टैरिफ के लिए फरवरी, 2008 की मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2.के अनुसार आगामी पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट ट्रस्ट में 60 टन चल हार्बर क्रेन द्वारा शुष्क थोक तथा ब्रेक बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए यह निर्धारित टैरिफ आवरण लागू होगा।

(iv). अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

(क). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कुछ विभिन्न नौभार समूहों के लिए कतिपय पैरामीटर निर्धारित करते हुए चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता प्रस्तावित की है। शुष्क थोक नौभार के लिए पोर्ट ने प्रति संचलन की संख्या और प्रति घण्टा 30 पर और प्रति संचलन औसत भारण 18 टन मानते हुए 540 टन पर प्रतिघंटा प्रहस्तन दर प्राक्कलित की है। ईंधन की खपत संबंधी वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार 4000 कार्यकारी घंटे अंगीकृत करते हुए शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन के लिए 21,60,000 टन पर एक चल हार्बर क्रेन की वार्षिक अधिकतम क्षमता प्राक्कलित की है। अतः शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन हेतु 4 क्रेनों की कुल वार्षिक क्षमता 86,40,000 टन प्रति वर्ष विनिर्धारित है।

इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, ऐसे नौभार समूहों से संबंधित अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दर मानक के अनुसार प्राप्त अनुपात को अंगीकृत करते हुए पोर्ट ने शुष्क थोक नौभार हेतु मानी गई प्रहस्तन दर के क्रमशः 53.33% (अर्थात् 287.982 टन प्रति घंटा) और 33.33% (अर्थात् 179.98 टन प्रति घंटा) प्रहस्तन दर प्राक्कलित की है। उक्त उत्पादन दर के आधार पर और 4000 के मानकीय कार्यकारी घंटों अंगीकृत करते हुए 4 चल हार्बर क्रेन की इस्पात तथा थैला बन्द नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए क्रमशः 46,07,712 टन प्रति वर्ष और 28,80,000 टन प्रतिवर्ष विनिर्धारित है।

हमारे प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करते समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने ईंगित किया कि शुष्क थोक नौभार के लिए 60%, इस्पात तथा थैलाबन्द नौभार के लिए 30% और लकड़ी के लट्टों के लिए 10% नौभार शेयर मानते हुए चार चल हार्बर क्रेनों की संयुक्त अधिकतम क्षमता 7.35 मिलियन टन प्रति वर्ष है। किन्तु, प्रस्तावित दरें प्राप्त करने हेतु ऐसी संयुक्त अधिकतम क्षमता पोर्ट द्वारा अंगीकृत की गई है।

(ख). क्रेन के कार्यचालन के 4000 कार्यकारी घंटे अंगीकृत करते हुए अधिकतम क्षमता का प्राक्कलन बहुदेशीय नौभार घाट संबंधी बिजली/ईंधन लागत के प्राक्कलित करने के लिए वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित कार्यकारी घंटों के मानकीय स्तर पर आधारित है और वह पीपीटी, वीओसीपीटी, वीपीटी तथा जीपीटी पर चल हार्बर क्रेनों का भाड़ा प्रभार नियत करते समय अनुरक्षित स्थिति के अनुरूप है।

(ग). एक बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन टर्मिनल संबंधी लिए अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में शुष्क थोक नौभार यथा कोयला, चूना पत्थर आदि के लिए 20 टन क्षमता युक्त तीन लफिंग क्रेन हेतु उत्पादकता का मानक प्रति दिन 10000 टन, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए 4000 टन प्रति दिवस और अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए 2500 टन प्रति दिवस निर्धारित है। जब पोर्ट को अधिकतम वार्षिक क्षमता संबंधी प्राक्कलन का मार्गदर्शिकाओं से अन्तर ईंगित किया गया तब पोर्ट ने बताया कि चूंकि चल हार्बर क्रेनों की क्षमता का परिकलन करने की मार्गदर्शिकाएँ उपलब्ध नहीं है अतः उन्होंने चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने के लिए एक वैज्ञानिक तरीका सूत्रबद्ध करने का प्रयत्न किया है।

एनएमपीटी, वीपीटी से संबंधित और वीओसीपीटी में चल हार्बर क्रेन को काम पर लगाने सहित घाट के यंत्रीकरण हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारण मामलों में शुष्क थोक नौभार के लिए प्रहस्तन दर वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित भरण घाट क्रेनों की सकल क्षमता की तुलना में 12500 टन प्रतिदिवस अर्थात् मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दर से 25% अधिक मानी गई है जो थोक नौभार हेतु पीपीटी में प्रचालित की जानेवाली 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन के निष्पादन पर आधारित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट का तात्कालिक प्रस्ताव 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन के संदर्भ में है। चूंकि तीन लफिंग क्रेनों की क्षमता का साकल्य मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित 60 टन तक पहुंचता है जो कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन से मेल खाता है। अतः मार्गदर्शिकाओं में यथा निर्धारित उत्पादन मानक के उसी स्तर को ध्यान में रखा गया है।

तदनुसार, शुष्क थोक नौभार हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित 1000 टन प्रति दिवस उत्पादन मानक के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माने गए 540 टन उत्पादन की तुलना में प्रति घंटा उत्पादन 595 टन होगा। इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, तत्समान नौभार के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माने गए 287.98 टन और 179.98 टन घंटे वार उत्पादन की तुलना में चल हार्बर क्रेन का घंटे वार उत्पादन 238 टन तथा 149 टन होगा।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राप्त इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और ब्रेक बल्क नौभार संबंधी घंटेवार उत्पादन विश्लेषण में माने गए उत्पादन स्तर से अधिक है। उस शुष्क थोक नौभार से इस्पात तथा थैलाबंद और अन्य ब्रेक बल्क नौभार का उत्पादन स्तर प्राप्त करने के लिए व्युत्पन्न घटकों को गलत तौर पर अंगीकृत किया है। हमारे विश्लेषण में, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित उत्पादन मानकों को प्रत्येक नौभार समूह के लिए समायोजित किया जाता है और घंटे वार उत्पादन के लिए समायोजित किया जाता है क्योंकि 4000 के मानकीय कार्यचालन घंटे हेतु अधिकतम क्षमता विनिर्धारित की जानी है।

(घ). अधिकतम क्षमता निर्धारित करने हेतु टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित फार्मूले में समाविष्ट एकल नौभार क्षमता का शेयर (पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की जानी है) उस नौभार प्रहस्तन टर्मिनल के संदर्भ में है जहाँ एकल प्रचालक द्वारा सघन सेवाएँ प्रदान की जाती हैं। जब एकल उपकरण के प्रचालित किया जाना प्रस्तावित हो, तब अन्य अद्यतन टैरिफ मामलों जैसाकि घाट के यंत्रीकरण के लिए वीओसीपीटी में टैरिफ प्राप्त करने हेतु एकल नौभार प्रवर्ग के लिए अधिकतम क्षमता निर्धारित की गई है। यहाँ तक कि पीपीटी, एनएमपीटी, बीपीटी की चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार निर्धारित करने हेतु एकल नौभार के लिए चल हार्बर क्रेन की अधिकतम क्षमता निर्धारित है। यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रत्येक नौभार के शेयर को ध्यान में रखते हुए सकल क्षमता सूचित की है तथापि। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तावित दर प्राप्त करने के लिए एकल नौभार समूह की अधिकतम क्षमता को ध्यान में रखा गया है जो अन्य समान मामलों इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए अभिगम के अनुरूप है।

जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में बताया गया है, मानक के अनुसार विभिन्न नौभार समूहों के लिए प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए तथा मानकों में यथा नियत 4000 कार्यचालन घंटों को हिसाब में लेते हुए 60 टन क्षमतायुक्त 4 चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता, शुष्क थोक नौभार के लिए 38,08,000 टन प्रति वर्ष और इस्पाती लकड़ी सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए 23,84,000 टन है।

(व). पूंजीगत लागत:

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपना प्रस्ताव में चार चल हार्बर क्रेन के लिए प्राक्कलित पूंजीगत लागत रू. 8060.64 लाख अर्थात् प्रति चल हार्बर क्रेन रू. 2015.16 लाख रही है। पोर्ट द्वारा विभिन्न विक्रेताओं से प्राप्त बजटीय कोटेशन की औसत दर जो जुलाई 2009 से संबंधित है, के आधार पर पोर्ट ने पूंजीगत लागत प्राक्कलित की है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किया गया अन्य प्रस्ताव जो पोर्ट स्वामित्व की 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार के नियतन से संबंधित है, पोर्ट ने 60 टन क्षमता युक्त 2 चल हार्बर क्रेनों की अधिप्राप्ति हेतु अगस्त, 2010 में एक आदेश पहले ही पारित किया है, जो ग्रेब सहित एक चल हार्बर क्रेन रू. 1387.69 लाख पर सूचित है।

पोर्ट ने दोनों ही प्रस्ताव में पूंजीगत लागत में यह अन्तर बनाए रखा है और इसका मुख्य कारण यह है कि पोर्ट की स्वामित्व क्रेनों की लागत मैसर्स इटालगू एसआरएल, इटली को चल हार्बर क्रेन के लिए पोर्ट द्वारा दिए गए आदेश पर आधारित है जबकि अद्यतन मामले में गॉट वाल्ड, लिभर आदि जैसे चल हार्बर क्रेनों के आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दी गई औसत दर के आधार पर यह पूंजीगत लागत प्राक्कलित है।

यह मान लेना असंगत नहीं होगा कि संपूर्ण तकनीकी जांच पड़ताल और परिचालनात्मक अपेक्षा के पश्चात् ही कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्वयं द्वारा परिचालित किए जाने हेतु क्रेनों की अधिप्राप्ति की है। पीपीपी पद्धति के अधीन लगाई जानेवाली क्रेनों को उसी पोर्ट में

परिचालित होता और जो कमोवेश समान पण्यों संभाला दर्शाया गया है । इसके अलावा पोर्ट की स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन तथा बीओटी प्रचालक द्वारा परिचालित चल हार्बर क्रेन के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्युत्पन्न अधिकतम क्षमता उसी स्तर पर विनिर्धारित है जो यह दर्शाता है कि उत्पादकता स्तर तुलनीय होंगे ।

जबकि पोर्ट ने स्वयं अभी प्रति चल हार्बर क्रेन रू.1387.69 लाख की लागत में दो 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन खरीदी है तो पीपीपी पद्धति के अधीन प्रचालक द्वारा परिचालित की जानेवाली उसी क्षमता से युक्त चल हार्बर क्रेन के लिए बजटीय कोटेशन पर विचार करते हुए उच्च पूंजीगत लागत मंजूर करने का कोई नहीं दीखता । प्रसंगवश कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स एसोशिएशन ने भी बताया कि पोर्ट द्वारा हाल ही प्राप्त की गई क्रेनों की तुलना में निजी प्रचालक द्वारा चल हार्बर क्रेन के लिए उच्चतर लागत का कोई औचित्य नहीं है ।

अगस्त, 2010 में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राप्त की गई चल हार्बर क्रेन की वास्तविक लागत के आधार पर और 2011 में चल हार्बर क्रेन की लागत प्राप्त करने हेतु उस पर तत्संबंधी 5% की तदर्थ वृद्धि लागू करते हुए प्रति चल हार्बर क्रेन रू.14.57 करोड़ पर 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत मानी गई । तदनुसार, कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित रू.80.60 करोड़ की तुलना में 4 चल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत रू. 258.28 करोड़ मानी गई है ।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार, प्राक्कलित पूंजीगत लागत का 16% परिकलित किया गया है ।

(vii).परिचालन लागत :

(क). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने ईंधन खपत को 32 लिटर प्रति घंटे मानते हुए ईंधन लागत प्राक्कलित की जिसे बाद में पोर्ट की स्वामित्ववाली चल हार्बर क्रेन से संबंधित उसके अन्य प्रस्ताव में अनुमानित ईंधन खपत के अनुरूप 33.3 लिटर प्रति घंटे संशोधित किया गया ।

बहुदेशीय नौभार टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित ईंधन संबंधी खपत मानक 3 लफिंग क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में है ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट विनिर्माता मैनुअल के आधार पर 60 टन चल हार्बर क्रेन हेतु 33.33 लिटर /घंटे ईंधन की खपत तक पहुंचा है । एबीजी - एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने एक सामान्य टिप्पणी की है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुमानित विद्युत खपत कमतर है परन्तु उसने ऐसी चल हार्बर क्रेन के लिए किसी परिशोधित ईंधन खपत का सुझाव नहीं दिया है ।

पोर्ट की स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन से संबंधित उसके प्रस्ताव में जैसा माना गया है, 33.33 लिटर प्रति घंटा ईंधन की खपत, जो विनिर्माताओं के मैनुअल पर आधारित है, उस पर निर्भर करते हुए विश्लेषण में ध्यान में रखा गया है ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 15 मई 2011 को प्रचलित दर के आधार पर अपने संशोधित परिकलन में ईंधन की लागत का रू. 42.11 प्रति लिटर तक अद्यतन किया है । एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने बताया कि उस तारीख को ईंधन की लागत रू. 47/ लिटर है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुमानित रू.42.11 प्रति लिटर के विरुद्ध इस मामले को अन्तिम रूप देने के समय यथा प्रचलित रू. 45.98 प्रति लिटर पर ईंधन की यूनिट लागत ध्यान में रखी गई ।

तदनुसार, मार्गदर्शिकाओं में यथा निर्धारित 4,000 मानकीय कार्यचालन घंटों के लिए 4 चल हार्बर क्रेनों की ईंधन लागत रू. 245.20 लाख प्रति घंटे प्राक्कलित की गई है ।

(ख). बहुदेशीय नौभार टर्मिनल संबंधी वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत के मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और बीमा क्रमशः 5% तथा 1% प्राक्कलित है ।

(ग). वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाएँ अनुज्ञप्ति शुल्क का प्राक्कलन नियत करती हैं जो संबंधित महा पत्तनों के दरों के मान में निर्धारित दरों पर आधारित है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भरणघाट पर दिए जाने हेतु प्रस्तावित स्थान अर्थात् 200 वर्ग मीटर प्रति चल हार्बर क्रेन के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित की है और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान में निर्धारित रू. 216/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह अनुज्ञप्ति शुल्क लागू किया ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भरणघाट पर चल हार्बर क्रेन द्वारा अधिभुक्त किए जाने हेतु प्रत्याशित क्षेत्र के संबंध में संपूर्ण वर्ष के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित की है । वीओसीपीटी के अद्यतन टैरिफ के मामले में पोर्ट को यह प्रत्याशित था कि चल हार्बर क्रेन का उसके लिए चिह्नित सात घाटों में से कहीं भी संचलन होगा । चूंकि उसने चल हार्बर क्रेन के लिए कोई भंडारण क्षेत्र परिकल्पित नहीं किया था अतः उस मामले में अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित नहीं की गई थी । एनएमपीटी, वीपीटी तथा पीपीटी की चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम दर नियत से संबंधित मामले में चल हार्बर क्रेनों की निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क की अनुमति दी गई है । चूंकि चल हार्बर क्रेन का 4000 घंटे के लिए प्रचालित किया जाना प्रत्याशित है अतः अन्य मामलों में अनुसरण किए जाने वाले अभिगम के अनुरूप ही इस मामले में भी अनुज्ञप्ति शुल्क निष्क्रियता की अवधि हेतु प्राक्कलित है ।

पोर्ट द्वारा अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित करने हेतु अपनाई गई इकाई दर का संबंध 180 दिनों से अधिक समय तक ठहराव के लिए खुले स्थान (पक्के भूखंड) में नौभार के भंडारण से और वह विलंब शुल्क के रूप में है । यह कहना सुसंगत होगा कि बहुदेशीय नौभार टर्मिनल हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पूर्ववर्ती अद्यतन टैरिफ मामलों में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित उस अनुज्ञप्ति शुल्क की अनुमति दी गई थी जो सघन दरों के मान में निर्धारित थी । उस समय इस प्राधिकरण द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट सम्पदा के लिए कोई पट्टा किराया अनुमोदित नहीं किया गया था ।

प्राधिकरण ने दिनांक 25 मार्च, 2011 के अपने वर्तमान आदेश द्वारा पहली बार क्रमशः जुलाई, 1999, जनवरी, 2004 और जनवरी, 2009 से तीन चक्रों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट की जमीन के लिए पट्टा किराया नियत किया है । उक्त आदेश में निर्धारित गोदी के अंदर आनेवाली जमीन के पट्टा किराया रू.180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष है जो 2% की वार्षिक वृद्धि के अधीन जनवरी, 2009 से लागू होगा ।

तत्काल स्वरूप मामले में जनवरी, 2009 के लिए 180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष यूनिट दर पर विचार करते हुए रू.187.90 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर अपनाते हुए और 2011 की दर प्राप्त करने हेतु 2% की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित की गई है । चल हार्बर क्रेन के प्रचालनरत न होने की अवधि के लिए यथानुपात दर के आधार पर अनुज्ञप्ति शुल्क प्राक्कलित है । तदनुसार पोर्ट द्वारा माने गए, रू. 2.12 लाख के प्राक्कलन की तुलना में 4 चल हार्बर क्रेनों के लिए रू. 0.82 लाख प्रति वर्ष अनुज्ञप्ति शुल्क परिकल्पित हुआ है ।

(घ). कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन निर्धारित दर के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत पर 10.34% मूल्यहास प्राक्कलित है ।

(ङ.). वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य व्यय प्राक्कलित है ।

(viii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अद्यतन टैरिफ नियतन संबंधी प्रस्तुत किए गए विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित किया गया है । आशोधित विवरण की एक प्रति अनुबंध - I के रूप में संलग्न है ।

(क). उक्त आशोधनों के अधीन रहते हुए चल हार्बर क्रेन के प्रचालन से संबंधित कुल प्राक्कलित वार्षिक राजस्व संबंधी मांग, जो रू.1489.79 लाख की प्रचालन लागत सह रू. 932.53 लाख की नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का सकल जोड़ है, वह पोर्ट द्वारा प्राक्कलित रू. 3236.31 लाख की तुलना में रू. 2422.32 लाख प्राक्कलित की गई है ।

(ख). चूंकि वर्तमान प्रस्ताव का संबंध एकल आधार पर चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभारों से है और उसके द्वारा केवल नौभार प्रहस्तन संबंधी गतिविधि ही की जानी है, अतः भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों से संबंधित राजस्व मांग को विनियोजित करने की आवश्यकता ही उत्पन्न नहीं होती ।

(ग). सरकारी नीति के अनुसार, तटीय नौभार (थर्मल, कोयला ओर कूड तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेट्स सहित पीओएल के अलावा अन्य) तथा तटीय जलयान के लिए रियायती टैरिफ निर्धारित किया जाना है जो सामान्य नौभार/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कुल तीन नौभार समूहों में से प्रत्येक के लिए कुल अधिकतम क्षमता में विदेशी तथा तटीय नौभार का शेयर क्रमशः 90% तथा 10% मानते हुए सरकारी नीति के अनुरूप तटीय नौभार संबंधी रियायती दरें प्रस्तावित की हैं । पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि उनके द्वारा तटीय/विदेशी नौभार के संबंध में अनुमानित शेयर कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नौभार की रूपरेखा पर आधारित है । इस विश्लेषण में पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुमानित विदेशी/तटीय नौभार का शेयर निर्भर हैं ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्राक्कलित राजस्व संबंधी आवश्यकता की पूर्ति करने हेतु विदेशी/तटीय नौभार के अपने विशिष्ट संघटन के संदर्भ में प्रत्येक नौभार प्रवर्ग संबंधी प्रहस्तन दर प्राप्त की है । कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाया गया अभिगम वीओसीपीटी में अपनाए गए चल हार्बर क्रेन के लिए विनिर्धारित अद्यतन टैरिफ और अन्य पोर्टों में चल हार्बर क्रेन (क्रेनों) के लिए विनिर्धारित भाड़ा प्रभार के अनुरूप है ।

(घ). इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में जैसा स्पष्ट किया गया है, अधिकतम क्षमता और प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता के आशोधन के अधीन रहते हुए, विभिन्न नौभार प्रवर्गों के लिए 60 टन क्षमता युक्त एक चल हार्बर क्रेन से संबंधित भाड़ा प्रभार निम्नवत् परिकलित किया गया है :-

(रू. टनों में )

विवरण	विदेशी नौभार	तटीय नौभार
शुष्क थोक नौभार	26.50	15.90
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	66.26	39.76
लकड़ी के लड्डों सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार	105.84	63.50

(ix). जिन मामलों में समस्त टर्मिनल के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित किया गया है, वहाँ टर्मिनल में प्रदत्त सघन सेवाओं के लिए प्रचालक उत्तरदायी होता है, और ऐसे मामलों में निष्पादन से जुड़ा हुआ टैरिफ निर्धारित नहीं है ।

जहाँ टर्मिनल की कुल सेवा का केवल एक भाग ही प्रचालक द्वारा किया जाता है वहाँ यह अनिवार्य हो जाता है कि दी जानेवाली सेवा उल्लिखित की गई कुशलता के स्तर की हो, अन्यथा सेवा निष्पादन में किसी प्रकार की कमी के कारण उपयोक्ता को अन्ततः उच्चतर भाग में अन्य पोर्ट से संबन्धित टैरिफ जैसे घाट भाड़ा आदि अदा करना पड़ जाएगा । जहाँ कहीं निजी प्रचालक को एक ही चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने की अनुमति दी गई है जैसे वीओसीपीटी में घाट के यंत्रीकरण संबंधी अद्यतन टैरिफ और पीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी जहाँ पोर्ट ने सेवा संभरक को चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने हेतु प्राधिकृत किया है वहाँ भाड़ा प्रभार नियत करते समय इस प्राधिकरण ने निष्पादन से जुड़ी हुई अद्यतन टैरिफ निर्धारित की है । यह कहना सुसंगत होगा कि पोर्ट के स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार नियतन से संबंधित अन्य मामले में कंडला स्टीवडॉर्स

एसोसिएशन ने भी कुशलता स्तर से नीचे कुशलता/ निष्पादन हेतु मूल दर पर वृद्धि/कमी की प्रतिशतता निर्धारित करने संबंधी राय पृष्ठांकित की है ।

हमारी सलाह पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विभिन्न नौभार समूहों के लिए 60 टन चल हार्बर क्रेन के संबंध में ध्यान में लिए गए लिए मूल उत्पादकता स्तरों से प्रतिदिन 1000 टन की उत्पादकता बढ़ाने/घटाने के लिए मूल दर में 5% की वृद्धि/कमी की अनुमति देते हुए चल हार्बर क्रेन के निष्पादन से जुड़े टैरिफ का भी प्रस्ताव किया है । निष्पादन से जुड़ी प्रस्तावित टैरिफ योजना सिद्धान्ततः अन्य मामलों में पहले निर्धारित हो चुकी प्रोत्साहन/गैर-प्रोत्साहन योजना के अनुरूप है । इस विश्लेषण में निर्धारित किए गए संशोधित दरों को ध्यान में रखते हुए तत्संबंधी परिवर्तनों के अधीन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन/गैर-प्रोत्साहन योजना को अनुमति प्रदान की गई है ।

(x). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 60 टन चल हार्बर क्रेन हेतु किराया-प्रभार के नियतन से संबंधित एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसे इस मामले के साथ-साथ क्रियान्वित किया जा रहा है । इस संबंध में सावधानी बरतते हुए यह बताया जाता है कि इस मामले में एम एच सी हेतु विहित यूनिट अद्यतन टैरिफ की तुलना पोर्ट के चल हार्बर क्रेन निर्धारित 60 टन चल हार्बर क्रेन संबंधी किराया प्रभार से नहीं की जानी चाहिए क्योंकि वे 2005 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं द्वारा शासित हैं तथा ये लागत से जुड़ी पद्धति को अपनाते हुए तीन वर्षों में एक बार समीक्षा के अधीन हैं । जबकि 2008 टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार तत्काल आदेश में नियत किया गया अद्यतन टैरिफ डब्ल्यू पी आई के सूचीकरण के 60% के अधीन है ।

ए बी जी-एल डी ए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने एक मुद्दा प्रस्तुत किया है कि क्रेन के जीवनचक्र के दौरान परिचालन लागत एक समान नहीं होंगे । चूंकि निर्धारित अद्यतन टैरिफ सूचीकरण के अधीन है, अतः इसमें ए बी जी-एल डी ए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत तथ्य का ध्यान रखा है ।

(xi) कंडला पोर्ट ट्रस्ट को इस योजना को शासित करनेवाली शर्तों सहित निष्पादन से जुड़ी टैरिफ योजना संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई । इस संबंध में पोर्ट को वी ओ सी पी टी मामले में निर्धारित सोपाधिकताओं सहित निष्पादन से जुड़े टैरिफ का संदर्भ लेने तथा अपने मामले में इसे समुचित ढंग से अपनाने की सलाह दी गई । जबकि पोर्ट ने वी ओ सी पी टी अद्यतन मामले में अपनाए गए अभिगम को ध्यान में रखकर अपने संशोधित प्रस्ताव में निष्पादन से जुड़े टैरिफ का प्रस्ताव रखा है , परंतु पोर्ट ने उसमें निर्धारित निष्पादन से जुड़े टैरिफ को शासित करनेवाली सोपाधिकता का प्रस्ताव नहीं किया है । चल हार्बर क्रेन के औसत घाट-दिवस उत्पादन तक पहुंचने की शर्तों, चल हार्बर क्रेन के बिगड़ जाने पर एक घंटे से अधिक समय तक बिगड़ जाने के मामले में निष्पादन जांचने का प्रावधान, चल हार्बर क्रेन के परिचालन रुकजाने, जलयान के बिगड़ जाने/गैर-निष्पादन आदि के कारण जलयान के अनंतरण के मामले में शास्ति आदि से संबंधित वी ओ सी पी टी अद्यतन टैरिफ में निर्धारित शर्तों के साथ-साथ पी पी टी, वी ओ सी पी टी, वी पी टी, एन एम पी टी में नियत चल हार्बर क्रेन नियत किराया प्रभार को प्रस्तावित सुविधा के लिए दरों के मान में सम्मिलित किया गया है ।

(xii). अद्यतन अनुसूची में शामिल विदेश गामी जलयान तथा तटीय जलयान जैसे कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं, कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस ओ आर) में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप हैं । “प्रतिदिन “ को कैलेडर दिवस अथवा उसके एक भाग के रूप में परिभाषित किया गया है, जो कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अन्य अद्यतन टैरिफ मामले में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप है , अतः इन्हें प्रस्तावित सुविधा हेतु दरों के मान में सम्मिलित कर लिया गया है ।

पोर्ट ने क्रेन प्रचालक तथा क्रेन जैसे कुछ शब्दों की परिभाषा को भी प्रस्तावित किया है । ये शब्द चल हार्बर क्रेन संबंधी अन्य मामलों में परिभाषित नहीं किए गए हैं अतः इन्हें सम्मिलित नहीं किया गया ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित शब्द "पोर्ट क्षेत्र" की परिभाषा को सुसंगत नहीं पाया गया , अतः इसे शामिल नहीं किया गया ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट सहित अन्य महापत्तन न्यासों में अनुमोदित अद्यतन टैरिफ अनुसूची में 'टन' जैसी कुछ व्यापारिक शब्दावली की परिभाषा को शामिल नहीं किया गया है चूंकि 'टन' की मानक परिभाषा पहले से ही विद्यमान और सामान्यतः लागू है, अतः इसे पुनः अलग से निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है ।

(xiii). विदेश गामी अथवा तटीय जलयान, जलयान की स्थिति, विनिमय-दर की समीक्षा आदि के रूप में जलयान के वर्गीकरण संबंधी सामान्य शर्तें, जलयान से जुड़े प्रभारों के उदग्रहण हेतु सुसंगत हैं । ये तत्काल मामलों में सुसंगत नहीं हो सकते, अतः दरों के मान में इन्हें शामिल नहीं किया गया है ।

वर्ष 2005 की मार्गदर्शिकाओं में वर्णित तथा अन्य महापत्तनों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें यथा निजी टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य है युक्तिसंगत स्तर से परे हुए विलंब हेतु उपयोक्ता के लिए तत्संबंधी प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा, विलंबित संदाय/प्रतिसंदाय पर ब्याज, तटीय नौभार हेतु लागू किया गया रियायती टैरिफ, इस प्राधिकरण द्वारा नियत टैरिफ अधिकतम सीमा स्तर आदि, जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित है, को थोड़े परिवर्तनों के अधीन दरों के मान में उस सीमा तक सम्मिलित किया गया है जो अन्य मामलों में सामान्य निर्धारण से सुसंगत नहीं है ।

10.1. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार, टैरिफ आवरणों को वृद्धि में सूचीबद्ध किया जाएगा परंतु वह केवल जनवरी, 2008 से सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में अंतर की 60% की सीमा तक ही होगा । टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे और समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च लागू होंगे । इस तात्कालिक मामले में, चूंकि अद्यतन टैरिफ परिकलन में ध्यान में रखे गए पूंजीगत लागत तथा परिचालन लागत की इकाई -दर का प्राक्कलन जनवरी 2011 से संदर्भित है, अतः 1 जनवरी 2011 से प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन हेतु आधार डब्ल्यू वी आई निहित करने के लिए ध्यान में लिया जाना उचित और सुसंगत होगा ।

10.2. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.1 और 2.9.2 यथाविनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अधीन यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दरों से निहित दरों के तथा शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का संपर्क करें ।

10.3. मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार दरों के मान और सोपाधिकातओं के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन से संबंधित यदि कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और इस संबंध में उसका निर्णय प्रचालक को आबद्धकारी होगा ।

10.4. परियोजना हेतु निष्पादन -मानक बोली संबंधी दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं । निजी परिचालक से यह अपेक्षित होगा कि वह बोली संबंधी दस्तावेज/रियायत करार में प्रकाशित निष्पादन -मानक पर ही कार्य-निष्पादन करें । निर्धारित अद्यतन टैरिफ 60 टन चल हार्बर क्रेन से संदर्भित है । यदि बो ओ टी प्रचालक उच्चतम क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन कार्यरत तैनात करता है तो ऐसी स्थिति में कंडला पोर्ट ट्रस्ट इस मामले से संबंधित नियत अद्यतन टैरिफ की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से संपर्क करें ।

10.5. इस प्राधिकरण द्वारा निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन को मॉनीटर किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपना निर्णय अग्रेषित करेगा । यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई प्रारंभ करेगा ।

10.6. टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अंदर निजी प्रचालक पूर्वगामी तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के भौतिक

तथा वित्तीय निष्पादन से निहित रिपोर्ट कंडला पोर्ट ट्रस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेंगा ।

11. परिणामस्वरूप तथा उपरोक्त कारणवश तथा सामूहिक मत के उपयोग के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला पोर्ट ट्रस्ट (अनुबंध-II के रूप में संलग्न) में 60 टन की क्षमतायुक्त चार चल हार्बर क्रेनों की तैनाती हेतु घाट संख्या. 7 तथा 8 के यंत्रीकरण हेतु अद्यतन टैरिफ आवरणों का अनुमोदन देता है ।

**(रानी जाधव)**  
**अध्यक्ष**

पी पी पी मॉडल के माध्यम से बी ओ टी के आधार पर 60 टन वाले 4 चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराते हुए कंडला पोर्ट में नौभार घाट सं.7 और 8 के प्रस्तावित यंत्रिकरण संबंध अद्यतन टैरिफ का प्रतिपादन / सूत्रीकरण

क्र.सं.	विवरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथाप्रस्तुत		जैसा कि टैम द्वारा ध्यान में लिया गया	
		कार्य	प्राक्कलन	बहुदेशीय नौभार घाट हेतु वर्ष 2008 के टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानक (कार्य)	प्राक्कलन
<b>I</b>	<b>अधिकतम क्षमता</b>				
<b>(क)</b>	<b>शुष्क बलक नौभार</b>				
	प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटे)	30 x 18 (30 संचलन प्रति घंटे x 18 टन प्रति संचलन )	540	स्वाद्यान्न ,कोयला जैसे शुष्क बलक नौभार संबंधी मानक के अनुसार प्रहस्तन - दर 10000 टन प्रतिदिन है (प्रति घंटे प्रहस्तन दर :10000/( 24* 70% उपयोगिता कारक)	595
	प्रति वर्ष कार्यकारी घंटे	मानक के अनुसार	4000	विद्युत/इंधन लागत प्राक्कलन हेतु एक वर्ष में 4000 कार्यकारी घंटों का मानक निर्धारित है ।	4000
	प्रति क्रेन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	540 x 40000	2160000	595 x 4000 घंटे	2380000
	<b>04 क्रेनों की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)</b>	4 x 2160000	<b>8640000</b>	4 x 2380000	<b>9520000</b>
	<b>कुल वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)</b>		<b>8.640</b>		<b>9.520</b>
<b>(b)</b>	<b>श्लेक बलक नौभार</b>				
	<b>(i) इस्पात तथा धेलाबंद नौभार</b>				
	प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटे)	शुष्क थोक नौभार हेतु प्रहस्तन-दर का 53.33% (540 का 53.33%)	287.98	नौभार संबंधी मानक के अनुसार इस्पात तथा धेलाबंद नौभार का प्रहस्तन - दर 4000 प्रतिदिन है (प्रतिघंटे प्रहस्तन दर 4000/ ( 24* 70% उपयोगिता कारक)	238
	प्रति वर्ष कार्यकारी घंटे	मानक के अनुसार	4000	बिजली /इंधन लागत संबंधी प्राक्कलन हेतु एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का मानक निर्धारित है	4000
	प्रति क्रेन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	287.98 x 40000	1151928	238 x 4000 घंटे	952000
	<b>चार क्रेनों की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)</b>	4 x 1151928	<b>4607712</b>	4 x 2380000	<b>3808000</b>
	<b>कुल वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)</b>		<b>4.608</b>		<b>3.808</b>
	<b>(ii) लकड़ी के लट्टों सहित अन्य नौभार</b>				
	प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटे)	शुष्क बलक नौभार संबंधी प्रहस्तन दर 33.33% है (540 का 53.33% )	179.98	नौभार संबंधी मानक के अनुसार अन्य नौभार की प्रहस्तन - दर 4000 प्रतिदिन है (प्रति घंटे प्रहस्तन दर 4000/ ( 24* 70% उपयोगिता कारक)	149
	प्रति वर्ष कार्यकारी घंटे	मानक के अनुसार	4000	बिजली /इंधन लागत संबंधी प्राक्कलन हेतु एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का मानक	4000
	प्रति क्रेन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	180 x 40000	720000	149 x 4000 घंटे	596000
	<b>04 क्रेनों की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)</b>	4 x 720000	<b>2880000</b>	4 x 2380000	<b>2384000</b>
	<b>कुल वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)</b>		<b>2.880</b>		<b>2.384</b>
			<b>रु. लाखों में</b>		<b>Rs. in lakhs</b>
<b>II</b>	<b>60 टन की क्षमता वाले 04 चल हार्बर क्रेनों से संबंधित पूंजीगत लागत वाले</b>	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तुत	8060.64	कंडला पोर्ट ट्रस्ट के चल हार्बर क्रेन संबंधी किराया प्रभार का नियतन करने हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अलग से दिए गए प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ध्यान में लिए गए समान क्षमता से युक्त एक क्रेन की पूंजीगत लागत जो रु. 1387.69 लाख है , और यह अगस्त 2010 में प्रस्तुत किए गए आदेश पर आधारित है । इसे आधार माना गया है तथा इसे वर्तमान स्तर तक लाने के लिए तदर्थ आधार पर 5% की बढ़ोतरी की गई है । 4 क्रेनों से संबंधित संशोधित पूंजीगत लागत रु.5828.30 लाख है । ( 4 x 1387.69 x 1.05).	5828.30

क्र.सं.	विवरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथाप्रस्तुत		जैसा कि टेम्प द्वारा ध्यान में लिया गया	
		कार्य	प्राक्कलन	बहुदेशीय नौभार घाट हेतु वर्ष 2008 के टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानक (कार्य)	प्राक्कलन
<b>III</b>	<b>परिचालन लागत</b>				
	(क). ईंधन लागत	33.3*42.11*4000 (33.3 ली. प्रति घंटे @ रु. 42.11/ प्रति लीटर*04 क्रेनों के लिए 4000 घंटा)	224.36	04 क्रेनों के लिए रु. 45.98 प्रति लीटर की दर से 4000 घंटे के लिए 33.33 ली. प्रति घंटे (33.33 x 4000 x 45.98 x 4)	245.20
	(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण	पूँजीगत लागत का @ 5%	403.03	पूँजीगत लागत पर कुल 5%	291.42
	(ग). बामा	पूँजीगत लागत का @ 1%	80.60	पूँजीगत लागत पर कुल 1%	58.28
	(घ). मूल्यहास	पूँजीगत लागत का @ 10.34%	833.47	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानक के अनुसार (@ 10.34%)	602.65
	(च). किराया (अनुज्ञापित -शुल्क)	प्रत्येक क्रेन के लिए 200 वर्ग मी. रु. 216 प्रति 10 वर्ग मी/ प्रतिमाह	2.12	25 मार्च 2011 के आदेश के अनुसार गोदियों के अंदर जमीन के लिए जनवरी 2009 से प्रभावी पट्टा किराया दर, जो रु. 180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष है, को जनवरी 2010 तथा जनवरी 2011 में बढ़ाने पर विचार किया गया है।   निरिक्रय अवधि के लिए पट्टा किराया प्राक्कलित। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तुत प्रति क्रेन 200 वर्ग मीटर क्षेत्र ध्यान में रखा गया (180.60x200x4x198 दिवस/ 365)	0.82
	(एफ). कल्याण तथा अन्य व्ययों सहित प्रबंधन तंत्र तथा कर्मचारियों का वेतन व मजदूरी	पूँजीगत लागत का @ 5%	403.03	सकल स्थायी परिसंपत्तियों से संबंधित मूल्य का 5%	291.42
	<b>कुल (ए) से (एफ)</b>		<b>1946.61</b>		<b>1489.79</b>
<b>IV</b>	<b>नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ</b>	पूँजीगत लागत का @ 16%	<b>1289.70</b>	पूँजीगत लागत का @ 16%	<b>932.53</b>
<b>V</b>	<b>राजस्व संबंधी वार्षिक आवश्यकताएं</b>	<b>(III + IV)</b>	<b>3236.31</b>	<b>(III + IV)</b>	<b>2422.32</b>
<b>VI</b>	<b>प्रस्तावित दर (रु. प्रति टन)</b>			<b>रु. प्रति टन</b>	<b>Rs. per tonne</b>
	<b>शुष्क थोक नौभार</b>				
	(क) <b>विदेशी</b>	3236.31 / (8640000*90% + (8640000*10%*60 %))	<b>39.02</b>	2422.32 / (9520000*90% + (9520000*10%*60%))	<b>26.50</b>
	<b>तटीय</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>23.41</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>15.90</b>
	<b>ब्लैक बल्क - इस्पात तथा धैलाबंद नौभार</b>				
	(ख) <b>विदेशी</b>	3236.31 / (4607712*90% + (4607712*10%*60 %))	<b>73.16</b>	2422.32 / (3808000*90% + (3808000*10%*60%))	<b>66.26</b>
	<b>तटीय</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>43.90</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>39.76</b>
	<b>ब्लैक बल्क - लकड़ी के लूटों सहित अन्य नौभार</b>				
	(ग) <b>विदेशी</b>	3236.31 / (2880000*90% + (2880000*10%*60 %))	<b>117.05</b>	2422.32 / (2384000*90% + (2384000*10%*60%))	<b>105.84</b>
	<b>तटीय</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>70.23</b>	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	<b>63.50</b>

**कंडला पोर्ट ट्रस्ट**

कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में घाट सं.7 तथा 8 पर 60 टन की क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन (एमएचसी) के प्रचालन हेतु अद्यतन टैरिफ अनुसूची

**1.1. परिभाषाएं -सामान्य**

दरों के मान में , जबकि संदर्भ से अथवा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू रहेगी:

- (i). "तटीय जलयान" से ऐसा कोई भी जलयान अभिप्रेत है जिसे भारत के किसी भी पोर्ट अथवा स्थान के मध्य व्यापार-कार्य हेतु विशेष रूप से नियोजित किया गया हो तथा उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध तटीय अनुज्ञप्ति हो ।
- (ii). "विदेश गामी जलयान" से तटीय जलयान को छोड़कर सभी जलयान अभिप्रेत है ।
- (iii). "पोर्ट" से कंडला पोर्ट ट्रस्ट अभिप्रेत है ।
- (iv). "प्रतिदिन" से प्रति कैलेंडर दिवस अभिप्रेत है ,सिवाय जबतक अन्यथा उल्लिखित न हो ।

**1.2. सामान्य शर्तें :-**

- (i). (क). पी ओ एल, लौह अयस्क तथा लौह पेलेट्स तथा थर्मल कोयला सहित कूड के अलावा सभी तटीय नौभार हेतु प्रभार सामान्य नौभार से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।  
(ख). नौभार से संबंधित प्रभारों के मामले में जहाज के तट संबंधी अंतरण हेतु सभी सुसंगत प्रहस्तन-प्रभार पर रियायती दरें उद्ग्रहीत की जानी चाहिए ।  
(ग). विदेशी पोर्ट के ऐसे नौभार , जो भारतीय पोर्ट 'ए' से भारतीय पोर्ट 'बी' पर यानांतरण हेतु पहुंचते हैं, उनकी तटीय समुद्रयान हेतु सुसंगत रियायती प्रभार उद्ग्रहीत किया जाएगा । दूसरे शब्दों में ,ऐसे जलयान जिन्हें तटीय समुद्रीय यात्रा करने की अनुमति हो , उनके द्वारा भारतीय पोर्ट से /को वहन किए गए नौभार रियायत हेतु अर्हित होंगे ।  
(घ). तटीय नौभार जलयानों से संबंधित प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपये) में वसूल किए जाएंगे ।
- (ii). 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). टर्मिनल प्रचालक द्वारा किए गए प्रतिदाय संबंधी विलंब की गणना केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण की तारीख , जो भी बाद में हो , से 20 दिनों से की जाएगी ।  
(घ). उपयोक्ता द्वारा संदाय में किए गए 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 दरों के मान में शर्त के रूप में सेवा लेने से पूर्व संदाय किया जाना है , जहाँ अग्रिम में प्रभार का संदाय किया जाना निर्धारित है ।  
(iii). परिकलित किए गए सभी प्रभारों को बिल के सकल योग में अगले उच्चतम रुपये तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (iv). किसी एक मद के आयतन या क्षमता से संबंधित सकल तौल अथवा मान की गणना करते समय 0.5तक के विखंडन को 0.5 इकाई तथा 0.5 तथा उसके ऊपर के विखंडन को एक इकाई के रूप लिया जाए ,सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो ।

- (v). (क). दरो के 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 ।
- (ख). प्रचालक चाहे तो वह भी दर-मान में निर्धारित की गई दरों की प्रयोज्यता को शासित करनेवाली विहित सोपाधिकताओं की बुद्धिसंगत व्याख्या कर सकता है, परन्तु, ऐसी व्याख्या से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो तथा दरों के मान में निर्धारित इकाई -दरें उच्चतम सीमा से अधिक न हों ।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतम दरें और/या ऐसी निम्नतर दरों को शासित करनेवाली सोपाधिकताओं से संबंधित बुद्धिसंगत व्याख्या अधिसूचित करे बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टैप द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों ।
- (vi). उपयोक्ता द्वारा समुचित स्तर से परे हुए विलंब संबंधी उन प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा , जो कि टर्मिनल प्रचालकों को आरोप्य है ।

## 2. 60 टन चल हार्बर क्रेन हेतु किराया संबंधी प्रभार :

### (I). शुष्क बल्क नौभार के लिए

क्रेन निष्पादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (मेट्रिक टन में )	प्रति टन दर (रु.में ')	
	विदेशी	तटीय
7000-7999	22.53	13.52
8000-8999	23.85	14.31
9000-9999	25.18	15.11
10000	<b>26.50</b>	<b>15.90</b>
10001-11000	27.83	16.70
11001-12000	29.15	17.49
12001-13000	30.48	18.29

**टिप्पणी:** ऊपर दर्शाए गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई तथा द्वितीय हजार टनों हेतु आधार पर दर के 110% वृद्धि गई । तृतीय हजार टनों हेतु आधार दर को बढ़ाकर 115% किया गया । 13000 टनों के बाद की दरों के परिकलन करने हेतु यही पद्धति अपनाई जाएगी । उसी प्रकार 7000 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों को परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा ।

### (II). ब्रेक बल्क नौभार हेतु :

(क). इस्पात तथा थैलाबंद नौभार

क्रेन निष्पादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (मेट्रिक टन में )	प्रति टन उच्चतम दर (रु.में ')	
	विदेशी	तटीय
3000-3999	62.95	37.77
4000	<b>66.26</b>	<b>39.76</b>
4001-5000	69.57	41.74

**टिप्पणी:** ऊपर दर्शाए गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई । यही पद्धति 5000 टनों के बाद की दरों के परिकलन करने हेतु अपनाई जाएगी । उसी प्रकार 3000 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों का परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा ।

(ख). लकड़ी के लट्टों सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार

क्रेन निष्पादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (मेट्रिक टन में)	प्रति टन उच्चतम दर (रू.में ' )	
	विदेशी	तटीय
1500-2499	100.55	60.33
2500	<b>105.84</b>	<b>63.50</b>
2501-3500	111.13	66.68

**टिप्पणी :** ऊपर दर्शाए गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई। यही पद्धति 3500 टनों के बाद की दरों को परिकलन करने हेतु अपनाई जाएगी। उसी प्रकार 1500 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों को परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा।

**टिप्पणियाँ :**

(i). औसत घाट-दिवस संबंधी उत्पादन के परिकलन का सूत्र निम्नवत् है :

चल हार्बर क्रेन द्वारा भारित/अभारित कुल मात्रा

-----  
X 24 घंटे

प्रारंभ से समापन तक जलयान द्वारा लिया गया समय

(ii). जलयान के घाट दिवस संबंधी औसत उत्पादन के अनुसार नौभार के भारण/अभारण के प्रारंभ से समापन तक भारित/अभारित नौभार की मात्रा के लिए पोर्ट उपयोक्ताओं से वसूली हेतु उचित क्रेन किराया प्रभार दर को चुना जाएगा।

(iii). यदि एक चल हार्बर क्रेन अन्य चल हार्बर क्रेन के साथ काम करता है तो चल हार्बर क्रेन भारण मीटर द्वारा यथाअभिलिखित मात्रा के आधार पर क्रेन संबंधी घाट दिवस उत्पादन निश्चित किया जाएगा।

(iv). क्रेन के एक घंटे से अधिक समय तक बिगड़ जाने के मामले में जलयान के घाट से निकलने तक चल हार्बर क्रेन द्वारा संभाली गई मात्रा का निर्धारण क्रेन बिगड़ने के पूर्व उतारे/चढ़ाए गए नौभार को ध्यान में रखते हुए क्रेन के कार्यकारी घंटों को विभाजित तथा 24 से गुणा करके किया जाएगा।

(v). चल हार्बर क्रेन के प्रचालन में लगातार दो घंटे से अधिक आई ऐसी रूकावट के मामले में, जो चल हार्बर क्रेन को आरोप्य नहीं है तो क्रेन प्रचालन के कुल समय का परिकलन करते समय क्रेन को समुचित छूट की अनुमति दी जाएगी। चल हार्बर क्रेन के दो घंटे से अधिक रुके रहने के मामले को उक्त प्रयोजनार्थ ध्यान में नहीं लिया जाएगा। चल हार्बर क्रेन को आरोप्य रूकावटों के लिए किसी भी प्रकार की छूट की अनुमति नहीं दी जाएगी। चल हार्बर क्रेन के कार्य संचालन के दौरान भारण/अभारण संबंधी सभी रूकावटों को कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अधिकारियों अथवा कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नामित अन्य अधिकरण द्वारा जलयान के प्रतिदिन के निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित किया जाना अपेक्षित होगा।

(vi). यदि चल हार्बर क्रेन के बिगड़ जाने/कार्य निष्पादन न होने के कारण जलयान का अंतरण आवश्यक हो तो क्रेन प्रचालक से घाट से लंगरगाह तक दंड स्वरूप रु. 1,00,000/- (एक लाख रुपए मात्र) की राशि सहित जलयान के अंतरण प्रभार की वसूली की जाएगी। इस प्रकार वसूल किया गया अंतरण प्रभार जलयान के अधिकर्ता को लौटा दिया जाएगा तथा दंडस्वरूप वसूली गई राशि पोर्ट के पास रहेगी।

(vii). औसत उत्पादन पर उत्पन्न विवाद के मामले में पोर्ट ट्रस्ट का निर्णय अंतिम तथा आबद्धकारी होगा।

**3. उपरोक्त अनुसूची (2) की सामान्य टिप्पणी :**

टैरिफ आवरण मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध होगा परंतु 1 जनवरी, 2011 और सुसंगत वर्ष 1 जनवरी के मध्य आनेवाले थोक मूल्य सूची (डब्ल्यूपी आई) में अन्तर के 60% सीमा तक ही रहेगा। टैरिफ आवरण के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे।

\* \* \* \* \*