

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

जी. संख्या -171

नई दिल्ली 17 अगस्त, 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वाँ) की धारा 48,49 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास पर बौक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क कार्गो और अयस्क लौह-अयस्क को छोड़कर, के प्रहस्तन करने 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, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महा पत्तन न्यास के टॉरिफ प्राधिकार

केस नं. टैम्प/16/2011-वि पो ट्र

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

आदेश

(29 जून, 2011 को पास किया गया)

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट के पत्र दिनांक 11 मार्च 2011 के द्वारा प्राप्त यह मामला वी पी टी द्वारा फाईल किये गये प्रस्ताव से संबंधित है । जिसमें ड्राई बल्क कार्गो की संभलाई के लिए यांत्रिक संभलाई सुविधाओं सहित वी पी टी के आंतरिक बंदरगाह की घाट सं.डब्ल्यूक्यू 7 के विकास के लिए संशोधित अपफ्रंट टॉरिफ के लिए अनुमोदन की माँग की गई है ।

2.1 महा पत्तन न्यासों में वी पी टी परियोजनाओं के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निश्चित करने के लिए सन. 2008 के दिशा निर्देशों के अवलोकन में डब्ल्यू क्यू बर्थ सं.8 पर अल्यूमिना, बी एफ स्लैग और कास्टिक सोडा तथा इसी प्रकार के कार्गो ग्रुप की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निश्चित करने हेतु वि पो ट्र ने पहले ही नवंबर 2010 में दो अलग अलग प्रस्ताव फाईल किये । इस मामले में आयोजित संयुक्त हियरिंग की परिचर्चा के आधार पर वि पो ट्र ने अपने 28 मार्च 2010 द्वारा एक संशोधित प्रस्ताव फाईल किया जिसमें डब्ल्यू क्यू 7 और डब्ल्यू क्यू 8 बर्थों के अप फ्रंट टॉरिफ के निर्धारण को मिला दिया गया । और अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करने के लिए माँग की गई ।

2.2 इस प्राधिकार ने वी पी टी में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करते हुए 19 अप्रैल 2010 को एक आदेश पारित किया । यह आदेश भारतीय राजपत्र में 11 मई 2010 को गजट सं. 142 में अधिसूचित किया गया ।

3.1 इस पृष्ठ भूमि में वि पो ट्र ने आंतरिक बंदरगाह में यांत्रिक सुविधा सहित डब्ल्यूक्यू 7 बर्थ पर ड्रै बल्क कार्गो की संभलाई हेतु अप फ्रंट टॉरिफ के अनुमोदन के लिए एक पुर्न तैयार किया गया प्रस्ताव फाईल किया ।

3.2 वि पो ट्र द्वारा पुर्न तैयार किये गये प्रस्ताव को फाईल करने के लिए मुख्य कारण नीचे बताये गये हैं :

- (i) 08-06-2010 को बर्थ सं.7 और 8 के लिए दो परियोजनाओं हेतु पुर्नगठित प्रस्ताव जारी किया गया । अल्यूमिना की मात्रा समुचित न होने के कारण , विविध संवैधानिक क्लियरन्स के कारण इस क्षेत्र में अल्यूमिना उद्योग की धीमी प्रगति के कारण और बिडुरों की अपनी आशंका और विचार धारा के कारण किसी भी बिडुर ने प्राईज़ बिड में भाग नहीं लिया ।
- (ii) यह भी देखा गया कि अल्यूमिना संभलाई के लिए अतिरिक्त इन्फ्रास्ट्रक्चर जैसे स्मेल्टर आदि को इधर उधर ले जाने में अधिक समय एवं लागत के कारण सरकारी नीति में कुछ परिवर्तन दिखाई देता है ।
- (iii) दिनांक 08-11-2010 को जारी दूसरे पुर्नगठित प्रस्ताव पर भी कोई जवाब नहीं मिला ।
- (iv) बिडुरों से लगातार दो बार प्रत्युत्तर न मिलने पर मंत्रालय ने वि पो ट्र को कार्गो प्रोफाईल और उपकरण परिवर्तन करते हुए प्रस्ताव को पुर्न तैयार करने का निर्देश दिया ।
- (v) इस संदर्भ में वि पो ट्र ने आंतरिक बंदरगाह के डब्ल्यू क्यू 7 बर्थ पर यांत्रिक संभलाई सुविधाओं सहित आयातित ड्रै बल्क कार्गो - बाक्ससाईट, जिप्सम, अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करने हेतु पुर्न तैयार प्रस्ताव प्रस्तुत किया ।

3.3 वि पो ट्र ने बताया कि उन्होंने पूर्व प्रस्ताव में परिवर्तन किया है । कार्गो प्रोफाईल, उपकरण और पूँजीगत लागत को पुनर्गठित प्रस्ताव में परिवर्तित किया गया है । 19 अप्रैल 2010 को पारित आदेश के समय अपनाये गये पैरामीटर, साथ ही पुर्नरचित प्रस्ताव की विशेषतायें नीचे दी गई हैं :

(i) अधिकतम क्षमता :

पुनः रचित प्रस्ताव में पूर्व अनुमोदित 5.66 एमटीपीए के बदले 4.60 एमटीपीए आप्टिमल क्षमता निर्धारित की गई । तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गया है :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर अधिकतम क्षमता		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार अधिकतम क्षमता	
(क) विविध कार्गो मर्दों की क्षमता का शेयर :		(क) विविध कार्गो मर्दों की क्षमता का शेयर:	
- अल्यूमिना शेयर का %	50%	बक्साईट शेयर का %	47%
- अन्य बल्क कार्गो शेयर का %	50%	जिप्सम शेयर का %	30%
		अन्य शुष्क बल्क शेयर का %	16%
		अयस्क शेयर का % (लोहा अयस्क के अलावा)	7%
(ख) शिप दिवस उत्पादन (प्रति दिन टनों में) :		(ख) शिप दिवस उत्पादन (प्रति दिन टनों में) :	
जलयान अल्यूमिना वाहक -	31700	- बाक्साईट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क और लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क	18000
जलयान अन्य बल्क कार्गो वाहक -	12600		
(ग) टर्मिनल का वार्षिक अधिकतम क्षमता मिलियन टन	5.66	(ग) टर्मिनल का वार्षिक अधिकतम क्षमता मिलियन टन /	4.60

(ii) पूँजी लागत :

242.15 करोड़ों टॉरिफ आदेश निर्धारण के विरुद्ध 229.54 करोड़ों की संशोधित पूँजी दर का प्राक्कलन । तुलनात्मक स्थिति नीचे दिया गया :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर विवरण		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार विवरण	
	लाखों में		लाखों में
(क) कार्गो संभलाई गतिविधि :		(क) कार्गो संभलाई गतिविधि :	
(i) सिविल लागत :		(i) सिविल कार्य :	
(क) अल्यूमिना		- बर्थ अप्रान एवं अप्रोच	44.18
- सिलो फार्म (3)	2719.10	- भंडारण यार्ड, भवन, सीवरेज और भूमि का उन्नति	648.29
- ट्रान्सफर हाऊसेस (6)	453.18	- वर्तमान संरचना को गिराना और कांपाऊंड का पुनः निर्माण	78.97
- माल उतारने के लिए रेल्वे ट्रेक	135.95	- रेल्वे ट्रेक्स	115.56
- वेगन उतराई पद्धति	713.76	- ट्रान्सफर हाऊसेस	186.01
- अन्य सिविल परिसंपत्तियाँ जैसे बर्थ अप्रान अप्रोच, भंडारण यार्ड, भवन, भूमि की उन्नति, सीवेज, पानी की आपूर्ति (अल्यूमिना के लिए 50% आबंटित किया)	373.57	- ड्राईव हाऊसेस	207.78
		- कन्वेयर गेलरी एवं सपोर्ट	1691.10
		- स्टेकर ट्राक्स	1010.27
		- जल आपूर्ति	27.30
कुल (क)	4395.56		
(ख) अन्य बल्क कार्गो			
- बर्थ अप्रान एवं अप्रोच (50%)	22.09		
- भंडारण यार्ड, भवन, जल आपूर्ति एवं सेवेज (50%)	27.58		
- वर्तमान संरचना को गिराना और कांपाऊंड वाल का पुनः निर्माण (50%)	28.40		
- भूमि की उन्नति (50%)	295.50		
कुल (ख)	373.56		
कुल सिविल लागत (i)	4769.12	कुल (i)	4009.46

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार	
विवरण	लाखों में	विवरण	लाखों में
(ii) उपस्कर लागत :		(ii) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य :	
(क) अल्युमिना		- 2 नंबर के 60 टन हार्बर मोबाईल क्रेन	5605.43
- शिप लोडर (1)	3217.60	- 2 नंबर के मोबाईल होपर्स (जीसीबी के अनुसार)	118.96
- कन्वेयर	3115.64	- कन्वेयर सिस्टम (डब्ल्यूक्यू 1 परियोजना के अनुसार)	2707.61
- वेगन उतराई सिस्टम	2698.71	- स्टेकर 1500 टीपीएच (1)	2447.20
- विद्युत एवं लाईटिंग एरिया को मिलाकर इल्युमिनेशन (50%)	114.56	- फ्रंट येंड लोडर्स / डोजर्स (3 नंबर - डब्ल्यूक्यू 1 परियोजना)	135.95
कुल	9146.51	- विद्युत कार्य	275.84
(ख) अन्य बल्क कार्गो			
- हार्बर मोबाईल क्रेन (60 टन, एक)	2802.71		
- फ्रंट येंड लोडर / डोजर्स (वीपीटी से 4 नंबर) [हमारे विश्लेषण पर 3 नंबर के लिए विचार किया]	101.97		
- विद्युत एवं लाईटिंग एरिया को मिलाकर इल्युमिनेशन (50%)	114.57		
कुल (ख)	3019.25		
कुल उपस्कर लागत (ii)	12165.76	कुल (ii)	11290.99
(iii) फुटकर व्यय :		(iii) फुटकर व्यय :	
- सिविल में 5% और अल्युमिना के लिए उपस्कर दर	846.74	- सिविल में 5% और उपस्कर दर	765.02
संभलाई गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत	17781.62	संभलाई गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत	16065.47
(ख) घाट भाड़ा गतिविधि :		(ख) घाट भाड़ा गतिविधि :	
- बर्थ फिक्चर्स को मिलाकर बर्थ निर्माण	5098.88	- बर्थ निर्माण	4632.28
- ड्रेजिंग लागत	1335.15	- ड्रेजिंग लागत	1561.82
		- स्लोप प्रोटक्शन	694.60
घाट भाड़ा गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत	6434.03	घाट भाड़ा गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत	6888.70
कुल पूँजी लागत	24215.65	कुल पूँजी लागत	22954.17

वि पो ट्र ने कहा कि संशोधित प्रस्ताव प्राक्कलन में पूँजी दर फरवरी 2011 के दरों के आधार पर चालू किया गया ।

(iii) प्रचालन लागत :

- (क) दो हार्बर मोबाईल क्रेन्स और 3 लोडर्स / डोजर्स जो फ्यूल से चलते हैं बदले दो शिप अन लोडर्स / 2 रिकलैमर और एक एक वेगन लोडर / ट्रक लोडर कोल उतराई टर्मिनल प्रति विद्युत द्वारा प्रचालित और जिसके लिए 1.4 यूनिट प्रति टन खपत स्वीकार की गई, के नियोजन को दृष्टि में रखते हुए विद्युत लागत 0.70 यूनिट प्रति टन अनुमानित की गई । (लोहा अयस्क / कोल टर्मिनल पर 1.4 यूनिट प्रति टन के लिए 50%) खपत का मानक निर्धारित किया गया ।
- (ख) डब्ल्यूक्यू 7 और 8 बर्थों के लिए टॉम्प द्वारा पूर्व अनुमोदित अप फ्रंट टॉरिफ के क्रम में हार्बर मोबाईल क्रेन्स एवं फ्रंट एंड लोडर्स/ डोजर्स के लिए फ्यूयल खपत पर विचार किया गया ।
- (ग) बहु प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए अप फ्रंट टॉरिफ दिशा निर्देशों में निर्धारित मानक के अनुसार मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा, मूल्यहास, तथा अन्य खर्चों पर विचार किया गया ।
- (घ) स्ट्रेट लाईन प्रणाली के आधार पर एवं 3 शिफ्टों के आधार पर कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के आधार पर मूल्यहास का गणन किया गया ।

- (च) बताया गया कि सरकारी दिशा निर्देशों के अनुसार यूनिट दर में उचित वृद्धि के साथ (वर्ष 2003-08) पंचवार्षिक के लिए जोन ix क के लिए टैम्प द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर लाईसेंस फीज़ का गणन किया गया ।
- (छ) पुनर सूत्रीकृत प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा कार्गो संभलाई कार्यकलापों के लिए अनुमानित परिचालन लागत रु.3616.05 लाख और घाट किराया कार्यकलापों के लिए रु.367.86 लाख रहा ।
- (iv) वि पो ट्र द्वारा नियोजित पूँजी पर प्रति लाभ 16% पर विचार किया गया ।
- (v) (क) पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार प्राक्कलित राजस्व अपेक्षा आदेश में प्राक्कलित राजस्व अपेक्षा के अनुसार प्राक्कलित की गई ।

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार	
क. संभलाई गतिविधि के लिए राजस्व की आवश्यकता		क. संभलाई गतिविधि के लिए राजस्व की आवश्यकता	
(i) अल्यूमिना के लिए :			
(क) कुल प्रचालन लागत	2858.06	(i) कुल प्रचालन लागत	3616.05
(ख) आर ओ सी ई @ 16%	2275.07	(ii) आर ओ सी ई @ 16%	2570.47
कुल	5133.13		
(ii) अन्य बल्क कार्गो के लिए :			
(क) कुल प्रचालन लागत	866.32		
(ख) आर ओ सी ई @ 16%	569.99		
कुल	1436.31		
(iii) संभलाई गतिविधि के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	6569.44	संभलाई गतिविधि के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	6186.52
ख. बर्थिंग सेवा के लिए राजस्व की आवश्यकता		ख. बर्थिंग सेवा के लिए राजस्व की आवश्यकता	
(क) कुल प्रचालन लागत	343.58	(क) कुल प्रचालन लागत	367.86
(ख) आर ओ सी ई @ 16%	1029.44	(ख) आर ओ सी ई @ 16%	1102.19
ग. बर्थिंग सेवा के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	1373.02	ग. बर्थिंग सेवा के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	1470.05

(ख) कुल प्राक्कलित राजस्व अपेक्षाओं में से 96% संभलाई को कार्गो संभलाई गतिविधियों से की गई एवं 2% भंडार प्रभारों तथा 2% दर विविध प्रकारों के लिए निकाला गया ।

(vi) 19-4-2010 के आदेश में अनुमोदित दर एवं वि पो ट्र द्वारा पुनर्गठित प्रस्ताव में प्रस्तावित दर नीचे दी गई है ।

(क) घाट भाड़ा :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश द्वारा दर पर अनुमति (विदेश आगमन जलयान -)	दिनांक 14 मार्च 2011 में वि पो ट्र द्वारा पुनर्गठित प्रस्ताव पर प्रस्तावित दर	
	विदेश आगमन जलयान (अ-)	तटीय आगमन जलयान (अ-)
0.74	1.16	0.696

(ख) कार्गो संभलाई प्रभार :

(मेट्रिक टन पर दर)

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश द्वारा दर पर अनुमति (विदेश आगमन जलयान -)			दिनांक 14 मार्च 2011 में वि पो ट्र द्वारा पुनर्गठित प्रस्ताव पर प्रस्तावित दर	
वस्तु	विदेशी	वस्तु	विदेश (रूपये में)	तटीय I (रूपये में)
अल्यूमिना	121.68	बाक्सार्ड, जिप्सम, अन्य झाई बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर) और अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	129.14	77.48
अन्य ड्रै बल्क	89.23			

(ग) भंडार प्रभार :

- निःशुल्क अवधि - 5 दिन
- पोर्ट ने कार्गो रखने की अवधि - 10 दिन स्वीकार की है जिसमें से 5 दिन निशुल्क अवधि एवं 2.7 दिन बर्थ पर जलयान के ठहरने के लिए ऐसा माना गया कि कार्गो के भंडारण प्रभार 2.3 दिनों के लिए होंगे और प्रतिशत के रूप में अधिकतम क्षमताओं का 23% / तदनुसार 10.58 लाख टन कार्गो क्षमता (23% अधिकतम क्षमता का) पर भंडारण प्रभार से 123.73 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए 5 दिनों के पहले स्लैब के लिए दर रु. 2.34 प्रति टन प्रति दिवस गणन की गई । अनुवर्ती स्लैब के लिए दर 1.5 बार ज्यादा प्रस्तावित है और पहली स्लैब की दर का दुगना ।
- निशुल्क अवधि के बाद भंडार प्रभार निम्न प्रकार प्रस्तावित है :

वस्तु	निशुल्क अवधि के बाद पहले 5 दिन के लिए शेष कार्गो दर	6 दिन से 10 दिन के लिए शेष कार्गो दर	11 दिन के बाद से शेष कार्गो दर
बाक्ससाईट, जिप्सम, अन्य ड्राई बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर) और अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	2.34	3.51	4.68

(दि 19-4-2010 के आदेश में अल्यूमिना के लिए भिन्न भंडारण प्रभार 2.11 प्रति टन प्रति दिन अनुमोदित किये गये एवं पहली स्लैब के लिए अन्य ड्राई बल्क कार्गो के लिए 1.70 प्रति टन प्रति दिवस)

(घ) पर्यावरण एवं प्रबंधन के लिए विविध प्रभार, वार्फ पर कार्गो की संभलाई, सुरक्षा उपाय आदि रु.2.70 प्रति टन प्रति दिवस । (दि 19 अप्रैल 2010 के आदेश में रु.2.55 प्रति टन अल्यूमिना के लिए और रु.1.78 प्रति टन अन्य बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित है ।)

3.4 तदनुरूप वि पो ट्र ने अपने पत्र दि 19 मार्च 2011 द्वारा आवेदकों / संभवित बिड्डरों की - जिनसे संबंधित प्रस्ताव पर परामर्श किया जाना था - एक सूची और संभाव्य रिपोर्ट भेजी ।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुरूप वि पो ट्र का 14 मार्च 2011 का प्रस्ताव संबंधित उपभोक्ताओं / उपभोक्ता संगठनों एवं आवेदकों / संभवित बिड्डरों को उनके विचार जानने के भेजा गया । किसी उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन ने अपने विचार नहीं दिये । केवल एक संभावित बिड्डर आई वी आर सी एल लि. से हमें विचार प्राप्त हुए । आई वी आर सी एल लि. से प्राप्त टिप्पणियों को फीड बैक सूचना के रूप में वि पो ट्र को भेज दिया गया । वि पो ट्र ने आई वी आर सी एल लि. की टिप्पणियों पर अपने विचार प्रस्तुत किये ।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जाँच के आधार पर, वि पो ट्र से हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 के कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था । वि पो ट्र ने हमारी / शंकाओं पर अपने पत्र दिनांक 7 मई 2011 में जवाब दिया और संशोधित अप फ्रंट टैरिफ गणन को भी प्रस्तुत किया । उन्होंने पुनः अपने पत्र दिनांक 11 जून 2011 के द्वारा और भी स्पष्टीकरण दिये । हमारे द्वारा उठाई गई शंकाओं और उनके द्वारा दिये गये जवाब को संक्षिप्त रूप में नीचे दिया गया है ।

क्र सं	हमारी शंकायें	वि पो ट्र का जवाब
(i)	अधिकतम क्षमता	
	(क) बाक्ससाईट, जिप्सम अन्य बल्क कार्गो, लोहा अयस्क के अतिरिक्त अयस्क का क्रमशः 47%, 30%, 16% एवं 7% अंश मानने का आधार पर स्पष्टीकरण दिया जाय ।	उक्त प्रस्ताव में दिखाये गये कार्गो के संबंध वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 में आयातित संभलाये गये कार्गो का विवरण नीचे दिया गया है :

(ख) वि पो ट्र द्वारा पिछले दो वर्षों में 2009-2010 एवं 2010-11 में और उपर्युक्त बताये गये प्रति कार्गो मद के संबंध में पोर्ट के वाणिज्य प्लान के अनुसार अनुमानित भावी यातयात ।

(लाख टनों में)

कार्गो	2009-10		2010-11	
	यातयात	%	यातयात	%
बक्साइट	6.84	29.50%	3.23	11.04%
जिप्सम	10.90	47%	10.98	37.54%
अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	2.51	10.82%	8.17	27.93%
अन्य ड्राई बल्क	4.94	21.30%	6.87	23.49%
- लाईम स्टोन	4.12		4.94	
- बेन्टोनाईट	0.23		0.62	
- थर्मल कोल (आयात)	0.59		--	
- लोहा रद्द	--		0.66	
- सिमेंट विलेकर	--		0.65	
कुल	23.19		29.25	

वाणिज्य प्लान के अनुसार उक्त कार्गो के लिए यातयात प्रक्षेप संबंधी आकलन निम्न कारणों से विचार नहीं किया गया है :

- बाक्साइट एवं जिप्सम का विशेष प्रक्षेपण वाणिज्य प्लान में सूचत नहीं किया गया ।
- पूर्व प्रक्षेप निराशात्मक दृश्य विधान पर आधारित है और आधुनिकतम प्रगति को ध्यान में रखते हुए हिंटर लैंड के आस पास लगाई जा रही भावी इन्डस्ट्रीज की आवश्यकता पर ध्यान नहीं देता ।
- वि पो ट्र का प्रक्षेप वर्तमान यातयात ट्रेंड, हिंटर लैंड में विकास एवं उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं आदि को ध्यान में रखकर आकलित किया जाता है ।
- समुद्री कार्य सूची 2010-20 (लोहा अयस्क , कोल, उर्वरक को छोड़कर) के अनुसार ड्राई बल्क प्रक्षेप 2014-14 तक 8.40 मिलियन टन प्राक्कलित किया गया और 2020 तक 10.70 मि.ट / जिन पर निम्न प्रक्षेप आधारित है ।

बाक्साइट :

- वेदान्त अल्युमिना विशाखपट्टणम पोर्ट के द्वारा बाक्साइट आयात कर रहा है । विशाखपट्टणम के आस पास अल्युमिना उद्योग के ग्रीनफील्ड प्लान और विस्तारण प्लान के लिए बाक्साइट की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए 2 मी. टन प्रक्षेपित किया गया ।

जिप्सम :

- वि पो ट्र वर्तमान में 1 मी.टन से ज्यादा जिप्सम की संभलाइर कर रहा है । विशाखपट.टणम में सीमेंट सेक्टर में बड़ी सीमेंट कम्पनियाँ लग भग पांच सीमेंट इकाइयाँ स्थापित कर रही हैं । विशाखपट्टणम की पश्च भूमि इसका प्रमाण है । इसीलिए 1.3 मी. टन प्रक्षेपित किया गया है ।

अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) एवं अन्य शुष्क बल्क :

- वृद्धिगत ट्रेंड को देखते हुए 0.25 मी.टन एवं 0.50 टन की वर्तमान संभलाई को देखते हुए क्रमशः 0.30 मी.टन एवं 0.70 मी.टन का प्रक्षेप दिखाया गया ।

उपर्युक्त का संक्षेपण करते हुए यातयात प्रक्षेप और कार्गो के अंश का प्रतिशत निम्न है :

कार्गो	2014-15	% कार्गो अंश
बक्साइट	2.00	47
जिप्सम	1.30	30
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल, कोक एवं उर्वरक को छोड़कर)	0.70	16
अयस्क (लोहा अयस्क के अतिरिक्त)	0.30	7
कुल	4.30	100

(ग) शिप दिवस उत्पादन :

(i) पूर्व में टैरिफ आदेश सं. टैम्प/51/2009-वीपीटी एवं टैम्प/52/2009-वीपीटी, दिनांक 19-4-2010 द्वारा निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण में, जिप्सम, कास्टिक सोडा एवं अन्य बल्क कार्गो सहित अन्य शुष्क बल्क कार्गो वि पो ट्र द्वारा 12600 टन प्रतिदिन प्रति एच एम सी-60 टन क्षमता - संभलाई दर स्वीकार किया गया। इसे पोर्ट द्वारा उनके पत्र 25 मार्च 2010 द्वारा प्रस्तुत संभव्य तकनीकी रिपोर्ट द्वारा भी सपोर्ट किया गया। इस संदर्भ में समरूप वस्तु को 9000 टन प्रति दिवस प्रति क्रेन संभलाई के लिए एच एम सी के समान क्षमता (60 टन) की संभलाई दर के काम करने के कारण का औचित्य दिखाना आवश्यक है और तकनीकी विशेषता से समर्थित करने की आवश्यकता है।

(ii) वि पो ट्र द्वारा स्वीकार अन्य पैरामीटर पूर्व प्रस्ताव में स्वीकृत स्तर के समान हैं इसे मानते हुए तथा वि पो ट्र द्वारा पूर्व प्रस्ताव में उच एम सी के 25 चक्कर प्रति घंटा के विरुद्ध 18 चक्कर प्रति घंटा की संख्या पर विचार करने के आधार का औचित्य बताता है।

(iii) एच एम सी और टर्मिनल प्रचालक वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा पिछले दो वर्षों 2009-2010 और 2010-2011 के दौरान पोर्ट में संभलाई गई बाक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क कार्गो एवं अयस्क लोहा अयस्क के अलावा वास्तविक औसत संभलाई दर दे सकता है।

- डब्ल्यूक्यू 7 एवं डब्ल्यूक्यू 8 के पूर्व प्रस्तावों के लिए अल्युमिना (पूर्व तथा यंत्रीकृत सुविधा सहित), बी एफ स्लैग एवं जिप्सम कार्गो चिन्हित किया गया। ये बर्थ मुख्यतः अल्युमिना की संभलाई के लिए चिन्हित की गई।
- घाट के अधिकतम प्रयोग की दृष्टि से जिप्सम, बी एफ स्लैग जैसे शुष्क बल्क कार्गो, हार्बर मोबाइल क्रेन द्वारा संभलाई करने का प्रस्ताव या जिसके लिए प्रति घंटा 25 चक्कर और उसकी उत्पादन दर 12,600 टी पी डी स्वीकार की गई।
- वर्तमान प्रसतव में प्रस्तावित कार्गो धीमी / तेजी से घूमनेवाले कार्गो के मिश्रण के साथ है। अतः प्रति घंटा 18 चक्कर में 9000 टी पी डी प्रति क्रेन स्वीकार किया गया। अन्य पैरामीटर पूर्व आदेश के अनुरूप है।

बाक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क एवं अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) के लिए पोर्ट में पिछले दो वर्षों में एच एम सी द्वारा प्राप्त औसत संभलाई दर नीचे दी गई है :-

(टनों में)

कार्गो	2009-10	2010-11
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल, कोक एवं उर्वरक को छोड़कर)	9.767 (आयात थर्मल कोल)	--

फिलहाल जिप्सम, बाक्साइट एवं अयस्क गैर क्रेन घाटों पर 5000 टीपीडी एवं 9000 टीपीडी के बीच पिछले दो वर्षों में संभलाये जा रहे हैं।

जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क एवं अयस्क (लोहा अयस्क के अतिरिक्त) के संबंध में ए एम सी के साथ टर्मिनल प्रचालकों (मेसर्स वी एस पी एल) द्वारा प्राप्त संभलाई दर नीचे दी गई है :

कार्गो	2009-10		2010-11	
	ईक्यू 8	ईक्यू 9	ईक्यू 8	ईक्यू 9
जिप्सम	13.019	12.638	13.786	14.882
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल, कोक एवं उर्वरक)	--	7.481 (लाईम स्टोन)	--	3.959 (रद्ध लोहा)
अयस्क (लोहा अयस्क के अतिरिक्त)	9.319 (मेंगनीस ओर)	8.439 (मेंगनीस ओर)	7.885 (मेंगनीस ओर)	10.457 (मेंगनीस ओर)

कन्सेशनार्यर द्वारा प्राप्त की जानेवाली अधिकतम उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए 18,000 टीपीडी सही है।

(ii)	<p>अनुमानित पूँजी लागत :</p> <p>(क) अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों के अनुसार बहुपयोगी बर्थ अनुबन्ध सूची के उपकरण जैसे फोर्क लिफ्ट ट्रक्स, पे लोडर्स आदि के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुमानित पूँजी लागत में विचार नहीं किया। वि पो ट्र ने दो मोबईल होपर्स, एक स्टेकर (1500 टीपीएच) को ही रखा जो उपकरणों की नार्मेटिव सूची में नहीं है। दिशा निर्देशों के निर्धारित नार्म से प्रस्तावित परिवर्तन का कारण बतायें।</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए यांत्रिक संभलाई के अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देश 2008 कोई विशेष मानक निर्धारित नहीं करते हैं। ● वर्तमान प्रस्ताव में शिप से स्टैक यार्ड को यंत्रिक साधनों द्वारा कार्गो का स्थानांतरण करने पर विचार किया गया जिसके लिए मोबइल हॉप्पर को कन्वेयर सिस्टम के साथ जोड़ा गया ताकि स्टैक यार्ड को कार्गो स्थानांतरित किया जा सके साथ ही एक स्टैकर को कार्गो के स्टैक करने के लिए जोड़ा गया। ● विशेष दिशा निर्देशों की अनुपस्थिति में मोबाइल होप्पर, कन्वेयर सिस्टम, स्टैकर आदि उपकरण, कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार स्वीकार किये गये। ● उपर्युक्त के संदर्भ में उपकरण कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार स्वीकार किये गये जो वर्तमान प्रस्ताव के अनुरूप है। ● वि पो ट्र ने अपने पत्र दिनांक 10 जून 2011 में यह स्पष्ट किया कि रेलवे ट्रैक की लागत को रेल द्वारा स्टैकिंग क्षेत्र से खाली किये जानेवाले कार्गो के लिए पूरी रैक को समाहित करने के लिए स्वीकार किया गया और यह बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए टैम्प के दिशा निर्देशों के अनुरूप है। ● 2 स्टैकरों के बदले वर्तमान प्रस्ताव में 1 (एक) स्टैकर के नियोजन के संबंध में, यह बताया जाता है कि कोल / लोहा अयस्क टर्मिनल पर जहाँ उत्पादक दर 50,000 टीपीडी है - 2 (दो) स्टैकर 2 (दो) शिप अनलोडर्स के लिए स्वीकार किये गये। 18000 टीपीडी उत्पादन दर के वर्तमान प्रस्ताव के लिए 1500 टीपीडी का एक स्टैकर समुचित समझा गया।
(ख)	<p>विविध यांत्रिक उपकरण की पूँजीगत लागत का प्राक्कलन, टैम्प द्वारा पहले ही अनुमोदित पी पी पी प्रोजेक्ट के संदर्भ के अनुरूप है। अधिकतर मदों के लिए वी पी टी द्वारा विचार किया गया प्राक्कलन पी पी पी प्रोजेक्ट में अनुमानित इन मदों के पूँजीगत लागत के साथ मिलान नहीं करता। प्रति मद के लिए पूँजीगत लागत के गणन का आधार कार्यचलन के साथ स्पष्ट किया जाए और प्रलेखी साक्ष्यों के साथ पुष्ट किया जाये।</p>	<p>दो हापर्स : अनुमोदित जीसीबी के लिए स्वीकार की गई लागत के अनुरूप 5% वृद्धि के साथ।</p> <p>फ्रंट एंड लोडर्स : इन लाईन के साथ डब्ल्यूक्यू-1 प्रस्ताव के अनुमोदन के अनुरूप।</p> <p>कन्वेयर : अनुपातिक लंबाई लागत, डब्ल्यूक्यू - 1 परियोजना के अनुरूप अनुमोदित की गई। डब्ल्यूक्यू 1 के लिए 1.635 कि.मी. हेतु 1600 मि.मी. (चौड़ाई) कन्वेयर की लागत 22.13 करोड़ है जब कि वर्तमान प्रस्ताव 2 कि.मी. के लिए है।</p>
(ग)	<p>यद्यपि वी पी टी ने पूर्व पीपीपी परियोजना से संबंधित दर का विश्लेषण प्रस्तुत किया है। (अपनी पूँजी लागत प्राक्कलन को समुचित रखने के लिए) लेकिन, अपफ्रंट टैरिफ गणना में विचार की गई पूँजी लागत के साथ कोई संबद्धता नहीं दिखाई दी। कृपया उक्त प्रस्ताव में उपकरण और सिविल के लिए प्राक्कलित पूँजीगत लागत के प्राक्कलन का औचित्य एवं प्राक्कलन के साथ संबद्धता दिखाते हुए सह दस्तावेज / गणन दर विश्लेषण / बजटरी कोटेशनस, बाजार भाव की प्रतियाँ प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रलेखी साक्ष्य/ गणन / दर विश्लेषण / बजटरी क्वटेशनस, बाजार दरों के साथ प्राक्कलन को प्रतिपादित किया गया। (वि पो ट्र ने पूँजीगत लागत प्राक्कलन का समर्थन करते हुए और एक बार पारदर्शक रिपोर्ट अग्रेषित किया।)</p>
(घ)	<p>ड्रेजिंग की यूनिट दर 300 प्रति क्यूबिक मीटर पर निर्धारित की गई। 15.16 की पूँजी निकर्षण लागत की वैद्यता प्रलेखी दस्तावेजों से की जाये ड्रेजिंग के लिए प्रस्तावित स्लिट क्वांटम को भी सूचित किया जाये।</p>	<p>ड्रेजिंग के लिए यूनिट दर का प्रलेख साक्ष्य दिया गया। ड्रेजिंग का क्वांटम कार्य लगभग 4,59,510 एम³ है।</p> <p>(ड्रेजिंग के लिए यूनिट दर समर्थन करनेवाले संलग्न प्रलेख साक्ष्य नहीं पहुँचा।)</p>

<p>(च) वि पो ट्र द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत कन्वेयर सिस्टम और कन्वेयर गेलरी को मिलाकर 41.38 रखा गया, जो अपफ्रंट संभलाई दर निकालने के लिए और सभी झाई बल्क वस्तुओं में प्रस्तावित एकरूपता रखने के लिए विचार किया गया । इस संदर्भ में सभी कार्गो मद अर्थात बाक्साइट, जिप्सम और अन्य शुष्क बल्क एवं लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क, कन्वेयर सिस्टम सेवा का उपयोग करेंगे और वह तकनीकी दृष्टि से व्यवहार्य होगा, पृष्टि करें ।</p>	<p>तकनीकी व्यवहार्य है ।</p>																		
<p>(छ) बर्थ के संबंध में स्लोप प्रोटेक्शन के लिए 6.95 करोड़ पूँजी लागत को शामिल किया जो बर्थ के पूँजीगत लागत को प्राक्कलित करनेवाले नार्मेटिव सूची के अनुसार नहीं है । प्रस्तावित पूँजी व्यय का स्वरूप सूचित करें और प्रस्तावित कार्य की आवश्यकता को स्पष्ट करें ।</p>	<p>शिप्स सुरक्षा से ठहराने के लिए बर्थ के आगे गहरा करने का प्रबंध करने , नार्थन आर्म के अंत में सोयल को रखें जो बर्थ स्वरूप के स्लोप प्रोटेक्शन जारी रहे, चाहे बर्थ के स्वरूप में भाग हो जाए ।</p>																		
<p>(iii) प्रचालन लागत :</p>																			
<p>(क) बहुपयोगी कार्गो बर्थ में 100 यूनिट / घंटे / लेवल लफिंग क्रैन के लिए विद्युत खपत निर्धारित किया गया । वि पो ट्र ने 2 एच एम सी को नियोजित करने का प्रस्ताव रखा । 2 एचएमसी के साथ साथ 3 फ्रंट एंड लोडर्स के संदर्भ में खपत फ्यूल दर पर अपफ्रंट टैरिफ गणना में पहले ही विचार किया गया । इस संदर्भ में, विद्युत 0.70 यूनिट मानते हुए विद्युत दर के प्राक्कलन का आधार दिशा निर्देशों में निर्धारित नार्म के अनुसार नहीं है इसका औचित्य दें ।</p>	<p>अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देश 2008 में बहुपयोगी टर्मिनल से यांत्रिकृत संभलाई के लिए किसी प्रकार के नार्म निर्धारित नहीं करते । निर्धारित दिशा निर्देशों की अनुपस्थिति में, उपकरण जैसे मोबाइल होपर, कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर आदि, जो विद्युत द्वारा चलाये जाते हैं - के लिए कोल / लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों पर विचार किया जाता है । संपूर्ण यांत्रिकृत सिस्टम के लिए कोल / लोहा अयस्क टर्मिनल का विद्युत दर 1.4 यूनिट / टन है । चूँकि, होपर्स एवं स्टेकर को मिलाकर सिर्फ कन्वेयर सिस्टम विद्युत द्वारा चालित दिखाया गया है, अतः 1.4 यूनिट / के टन 50% पर ही विचार किया गया ।</p>																		
<p>(ख) फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपकरण की क्षमता के संदर्भ में दिशा निर्देश के लिए निर्धारित नार्म है । बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के प्रस्ताव पर तीन फ्रंट एंड लोडर की क्षमता को सूचित करें ।</p>	<p>350 - 400 एच पी 4.8 क्यू.मी. - 6.1 क्यू.मी.</p>																		
<p>(ग) महा पत्तन न्यासों के एसओआर में निर्धारित दर के आधार पर अपफ्रंट टैरिफ के दिशा निर्देश के अनुसार भूमि के लिए लीज भाड़ा प्राक्कलन करें । नया लीज के लिए वि पो ट्र द्वारा 22 अप्रैल 2008 को टैरिफ द्वारा अनुमोदित आदेश सं.टैम्प/41/2005-वीपीटी के अनुसार पांचवर्षीय 2003-2008 प्रति वर्ष जोन-IXक को 78.00 प्रति स्क्वे.यार्ड आर्बिट्रि कर देने का प्रस्ताव है । अर्थारिटी द्वारा अनुमोदित लीज भाड़ा की वार्षिक दर में वृद्धि फ्रंट एंड लोडर्स के लिए दिशा निर्देशों में फ्यूल खपत उपकरण की क्षमता के संदर्भ में है । दरमान सूची में निर्धारित वार्षिक वृद्धि की शर्त पर है । निर्धारित अनुलग्नक में है । वर्ष 2010-11 के लिए भूमि के बाजार मूल्य पर विचार करने का कारण पर आधार और उस पर 6% लीज भाड़ा प्राक्कलन स्पष्ट नहीं है, क्योंकि इस जोन के लिए उक्त लीज भाड़ा आदेश में पहले ही निर्धारित किया गया । विविध अवसरों पर वि पो ट्र को बताया गया कि उनके लीज भाड़े का संशोधन किया जाना है । लेकिन पोर्ट ने कोई प्रस्ताव फाईल नहीं किया । वी पी टी ने अन्य अपफ्रंट टैरिफ मामलों में किये गये अनुसार वर्तमान लीज भाड़े में 2% की वार्षिक वृद्धि की गणना पर क्यों विचारन किये जाये स्पष्ट करें ।</p>	<p>टैम्प द्वारा पाँच वर्ष 2003-2008 तक वर्तमान लीज भाड़ा में 2% की वृद्धि का अनुमोदन पर विचार किया विवरण नीचे दिया गया :</p> <table border="1" data-bbox="788 1256 1385 1570"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>प्रति स्क्वेयर यार्ड का दर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td> <td>78.00</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>79.56</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>81.15</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>82.77</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>84.43</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>83.12</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>87.84</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>89.60</td> </tr> </tbody> </table> <p>रु.107.17 प्रति स्क्वे.मी. (रु.89.60 प्रति स्क्वे.यार्ड X 1.196 (कन्वर्शन) = रु.107.17 प्रति स्क्वे.मी) गणन किया गया इसलिए परिवर्तन नहीं ।</p> <p>टैम्प की टिप्पणियों को दृष्टि में रखते हुए प्रस्ताव को परिवर्तित किया और संशोधित प्रस्ताव संलग्न है । पिछले दो वर्षों अर्थात 2008-09 और 2009-10 तक संभलाई गये विदेशी / तटीय यातायात नीचे दिये गये :</p>	वर्ष	प्रति स्क्वेयर यार्ड का दर	2003-04	78.00	2004-05	79.56	2005-06	81.15	2006-07	82.77	2007-08	84.43	2008-09	83.12	2009-10	87.84	2010-11	89.60
वर्ष	प्रति स्क्वेयर यार्ड का दर																		
2003-04	78.00																		
2004-05	79.56																		
2005-06	81.15																		
2006-07	82.77																		
2007-08	84.43																		
2008-09	83.12																		
2009-10	87.84																		
2010-11	89.60																		
<p>(iv) प्रस्तावित दर मान में सामान्य कार्गो के घाट भाड़ा एवं संभलाई दर का 60% रियायती दर के हकदार तटीय कार्गो एवं जलयान के लिए निर्धारित किया गया । अप फ्रंट टैरिफ निर्धारित करने के लिए राजस्व नमूने पर विचार किया गया । वि पो ट्र ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के पूर्व प्रस्ताव में संयोग से 10% तटीय कार्गो और 90% विदेशी कार्गो का अनुमान लगाया । अतः संभलाई दर</p>																			

	और घाट भाड़ा निर्धारण करने के लिए पोर्ट कार्गो टर्मिनल पर संभलाये जानेवाले विदेशी / तटीय कार्गो के अनुपात की जाँच करें और सुनिश्चित करें कि प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर बी ओ टी प्रचालकों से अनुमानित राजस्व प्राप्त किया जा सकें ।	कार्गो	विदेशी	तटीय
		बाक्ससॉट	--	100%
		जिप्सम	100%	--
		अन्य शुष्क बल्क (कोल, कोक एवं समाप्त उर्वरक को छोड़कर)	70%	30%
		अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	100%	--
		बर्थ भाड़ा के लिए विचार किये गये सभी को	48%	52%
(v)	(क) दिशा निर्देशों में निर्धारित निशुल्क दिवस की संख्या 5 दिन आयात कार्गो के लिए और 15 दिन निर्यात कार्गो के लिए है । उक्त स्थिति के विरुद्ध, पोर्ट ने दोनों आयात और निर्यात कार्गो में एकरूपता लाते हुए निशुल्क 5 दिनों के प्रस्ताव को प्रस्तावित किया । दिशा निर्देशों में परिवर्तन करने का समुचित कारण बतायें ।	टैम्प की दिशा निर्देशों के अनुसार आयात कार्गो के लिए, 5 दिवस की अवधि पर विचार किया गया, चूँकि प्रस्ताव में दिखाई गई कार्गो मद आयात कार्गो है ।		
	(ख) टर्मिनल पर संभलाई किये जाने वाले प्रस्तावित कार्गो के संदर्भ में वी पी टी में पिछले वर्षों में आयात / निर्यात का वास्तविक औसत ड्राई बल्क कार्गो के उठरने का समय प्रस्तुत किया जायें ।	प्रस्तावित कार्गो का उठरने का समय खतम होने लाजिस्टिक उपलब्धता के आधार पर 5 और 15 दिवस के बीच परिवर्तित होता रहता है । इसलिए 10 दिवस का औसतन पर ही विचार किया गया ।		
(vi)	बर्थ भाड़ा गणना : बर्थ भाड़ा गणना में वि पो ट्र ने 30000 जी आर टी एवं 50000 जी आर टी के पार्सल साईज जलयान को ही स्वीकार किया । दोनों साईज जलयानों के लिए संभलाई दर समान स्तर पर स्वीकार किया । अधिकतम क्षमता वाले जलयान के संभलाई दर शुष्क बल्क कार्गो के दिशा निर्देशों में निर्धारित संभलाई दर के अनुसार अधिक है । वि पो ट्र अधिकतम क्षमता एवं बर्थ भाड़ा गणना में स्वीकार किये गये संभलाई दरों की समीक्षा करें ।	अनुलग्नक -V के टेबल - 1 के अनुसार जलयान के साईज से निरपेक्ष कोल, लाईम स्टोन, मिनरल्स आदि के लिए बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार 10,000 टन प्रति दिन स्वीकार किया गया । प्रस्तावित कार्गो इस वर्ग का होने के कारण एकल संभलाई दर पर विचार किया गया । यंत्रिकृत के साथ उच्च मोबाइल क्रेन के नियोजन के कारण मी- 18000 टन प्र दि उच्च उत्पादन दर पर विचार किया गया ।		

5.2. उसके जवाब में, वी पो ट्र ने परिवर्तनों के साथ संशोधित गणना प्रस्तुत की है :

(i) पूर्व में वि पो ट्र ने 3 लोडर्स उपयोग करने के लिए प्रस्ताव रखा । संशोधित प्रस्ताव में, वि पो ट्र ने 4 लोडर्स को उपयोग करने का प्रस्ताव किया । वि पो ट्र ने 4 लोडर्स के लिए 135.95 लाख के अनुमानित पूँजीगत लागत में कोई परिवर्तन नहीं होने दिया । फलस्वरूप, फ्रंट एंड लोडर्स की संख्या में वृद्धि के कारण फ्यूयल के खाते पर अनुमानित प्रचालन लागत की वृद्धि हुई । बाद में वि पो ट्र ने दिनांक 10 जून 2011 के पत्र में 4 फ्रंट एंड लोडर्स की लागत की पृष्टि की और दिनांक 9 मई 2011 के नये प्रस्ताव में इसकी लागत को सभी बताया ।

(ii) वि पो ट्र द्वारा प्राक्कलित संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं को नीचे दिया गया :
(लाखों में)

क.	संभलाई गई गतिविधियाँ हेतु :	
	(i) प्रचालन लागत	3645.26
	(ii) आर ओ सी ई @ 16% की दर पर	2570.48
	कुल	6215.74
ख.	बर्थ भाड़ा के लिए (मूल प्रस्ताव के अनुसार) :	
	(i) प्रचालन लागत	367.86
	(ii) @ 16% आर ओ सी ई	1102.19
	कुल	1407.05

(iii) मूल प्रस्ताव में, टर्मिनल के लिए अधिकतम क्षमता मूल्यांकन करते हुए संभलाई गतिविधियों से प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का विभाजन करते हुए सभी कार्गो मर्दों के लिए समरूप संभलाई दर प्रस्तावित किया। विदेशी एवं तटीय कार्गो के श्रेय का विवरण माँगते हुए हमारे प्रश्नों के संदर्भ में, वि पो ट्र ने विदेशी एवं तटीय कार्गो के लिए हर कार्गो मर्दों को खाते में लेते हुए संभलाई प्रभार का समायोजन किया। जिप्सम एवं अन्य अयस्क 100% विदेशी कार्गो, बाक्साइट को 100% तटीय कार्गो के रूप में स्वीकार किया है, एवं अन्य शुष्क बल्क 70% विदेशी और 30% तटीय कार्गो के रूप में स्वीकार किया गया। बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए, पूरा श्रेय में क्रमशः 48% एवं 52% को विदेशी / तटीय कार्गो स्वीकार किया।

(iv) पैरमीटर्स में परिवर्तन को दृष्टि में रखते हुए वि पो ट्र ने पूर्व प्रस्तावित दरों में संशोधन किया गया। वि पो ट्र द्वारा मार्च 2011 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों और मई 2011 में संशोधित प्रस्ताव की प्रस्तावित दरों का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया गया :

(क) बर्थ भाड़ा :

(प्रति घंटे प्रति जी आर टी एवं उसके भाग की दर)

मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर		मार्च 2011 के संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	
विदेश जानेवाले जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)	विदेश जानेवाले जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)
1.16	0.696	1.46	0.876

(ख) कार्गो संभलाई प्रभार :

(प्रति मेट्रिक टन के लिए दर)

वस्तु	मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर		मार्च 2011 संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	
	विदेश जानेवाले जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)	विदेश जानेवाले जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)
बाक्साइट	129.14	77.48	216.30	129.78
जिप्सम	129.14	77.48	129.72	77.83
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर)	129.14	77.48	147.34	88.40
अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	129.14	77.48	129.72	77.83

(ग) भंडारण प्रभार :

(प्रति दिवस प्रति टन एवं उसके भाग की दर)

विवरण	मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	मार्च 2011 संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर
नि शुल्क दिवस	5 दिवस	5 दिवस
पहले 5 दिन के लिए शेष कार्गो दर बाकी निशुल्क अवधि के बाद	2.34	2.35
6 दिन से 10 दिन के लिए शेष कार्गो दर	3.51	3.53
10 दिन के बाद	4.68	4.70

(घ) विविध प्रभार :

विवरण	मार्च 2011 को वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित प्रस्ताव दर	मार्च 2011 को वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित संशोधित प्रस्ताव दर
विविध प्रभार	2.70	2.70

6.1 इस मामले कर संयुक्त हियरिंग 11 मई 2011 को विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट (वि पी टी)के प्रांगण में संपन्न हुई। वि पो ट्र ने अपने प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया। संयुक्त हियरिंग में, वि पो ट्र और संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकायों ने अपने विचार प्रस्तुत किये।

6.2 संयुक्त हियरिंग में, प्रस्ताव पर कुछ टिप्पणियों की गई और पोर्ट से उस पर स्पष्टीकरण माँगा गया । वि पो ट्र से उसके प्रस्ताव पर पुनःकार्य करने और 26 मई 2011 को संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने और संबंधित उपभोक्ता / बिड्डर्स को परिचालित करने का अनुरोध किया एवं संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी एक सप्ताह के अंदर टैम्प और वी पी टी को भेजने की सलाह दी । वि पो ट्र ने स्पष्टीकरण दिया कि उनके द्वारा मान लिया गया 18 साईकिल्स / घंटे उचित है ।

6.3 वी.पी.टी. ने अपने पत्र दिनांक 20 मई 2011 के द्वारा अपेक्षित सूचना / स्पष्टीकरण तथा मई 2011 की टेक्नो संभाव्यता रिपोर्ट के साथ प्रस्तुत की । संयुक्त सुनवाई में उठाये गये विषय एवं वि. पो. ट्र. का समाधान सारांश रूप में नीचे दिया गया है ।

क्रम सं.	हमारे द्वारा लगाई गई आपत्तियाँ	वि. पो. ट्र. के समाधान
(i)	<p>वी.पी.टी. ने हाल ही में पी पी पी मोड में विभिन्न वस्तुओं की संभलाई सुविधाओं के विकास के लिए अनेक प्रस्ताव प्रस्तुत किये । इस संदर्भ में, वी.पी.टी. से अनुरोध है कि इस बात की जाँच करे कि क्या विचाराधीन प्रस्तावों के अनुरूप संभलाई की जाने वाली प्रस्तावित वस्तुयें किसी वर्तमान सुविधा अथवा पी पी पी मोड में विकास के लिए प्रस्तावित पूर्व सुविधाओं के अंतर्गत नहीं लाई जा सकती ।</p>	<p>(क) ड्राई बल्क कार्गो जैसे - बाक्साइट, जिप्सम, अन्य ड्राई बल्क (कोल, कोक एवं तैयार उर्वरक को छोड़कर) के आयात के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण हेतु प्रस्ताव में दिखाई गई बर्थ डब्ल्यू-क्यू-7 नई बर्थ नहीं है । यह बर्थ 2004 में प्रचालन के लिए प्रारंभ की गई और 23.2.2007 को संकट के कारण इसे बंद कर दिया क्यों कि उस पर कार्गो संभलाई प्रचालन संभव नहीं था । जब मंत्रालय से बर्थ की विशेष मरम्मत के लिए अनुमोदन हेतु सम्पर्क किया गया तो मंत्रालय ने बर्थ को पी पी पी मोड (डी बी एफ ओ टी आधार पर) में विकसित करने का सुझाव दिया । अतः अन्य बर्थों पर कार्गो की संभलाई का विचार समुचित नहीं होगा ।</p> <p>(ख) आंध्र प्रदेश प्रदूषण निमंत्रण बोर्ड द्वारा जारी दीर्घकालीन निर्देशों के संदर्भ में वी.पी.टी. को बल्क कार्गो की परम्परागत संभलाई सुविधा उपलब्ध कराकर पर्यावरण के सुधार का नया तरीका अपनाना चाहिए। अतः विविध ड्राई बल्क कार्गो की संभलाई यांत्रिक सुविधाओं सहित बर्थ के विकास के वर्तमान प्रस्ताव पर विचार किया गया ।</p> <p>(ग) उपर्युक्त के अतिरिक्त, वी.पी.टी. ने अपने इस दावे के समर्थन में यह भी प्रस्तुत किया कि डब्ल्यू क्यू-7 पर संभलाये जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो किसी और वर्तमान स्थान या पी पी पी मोड, जिस के बारे में निम्न 6.4 पैरा में बताया गया है, के तहत प्रस्तावित स्थान पर नहीं रखा जा सकता ।</p>
(ii)	<p>ऐसा लगता है कि प्रस्ताव यातायात प्रक्षेप की पूर्ति के उद्देश्य से बनाया गया है न कि सृजित की जाने वाली सुविधाओं की क्षमता के आधार पर । यातायात प्रक्षेप भी अत्यावधिक है । वर्तमान यातायात की उपलब्धता के आधार पर सीमित न की जा सकने वाली दिशा निर्देशों के अनुसार क्षमता को आकलित करने का अनुरोध पोर्ट से किया गया । यदि यातायात प्रक्षेप पर विचार करना पूर्णतया आवश्यक समझा गया तो पोर्ट दीर्घावधि प्रक्षेप पर ध्यान दे सकता है विशेष रूप से मैरीटाइम एजेंडा में विचार किये गये प्रक्षेपों पर विचार कर सकता है ।</p>	<p>अन्य कार्गो (लोहा अयस्क, कोल, उर्वरक, पी ओ एल एवं कंटेनर्स के अलावा) के लिए मैरीटाइम एजेंडा के अनुरूप यातायात प्रक्षेपण 12.39 मी.ट. है जिसमें से अन्य ड्राई बल्क कार्गो का प्रक्षेपण 2014-15 तक 8.40 मी.ट. है ।</p> <p>(क) 8.40 मी.ट. में जिप्सम एवं मैगनीज अयस्क जो मैं. वी एस पी एल (1.5 मी.ट) पहले ही डब्ल्यू क्यू-6 बर्थ पर संभलाई के लिए प्रस्तावित एवं अन्य निर्यात 1.5 मी. टन शामिल है ।</p> <p>(ख) शेष प्रक्षेप, बाक्साइट, जिप्सम, अयातीत अयस्क एवं अन्य ड्रै बल्क जैसे प्रस्तावित कार्गो के आधार पर होगा । मैरीटाइम में. टन होगा । जिसे प्रस्तावित बर्थ का अधिकतम उपयोग हो सकेगा ।</p> <p>अतः क्षमता बढ़ाने से बर्थ का उपयोग पूरी तरह से नहीं हो सकेगा । और प्रचालक राजस्व की आवश्यकता को वसूल नहीं कर पायेंगे । इससे पोर्ट को बिड में राजस्व की भागीदारी कम हो जाएगी । और यदि यह व्यवहार्य नहीं है तो बिड्डर भी भाग नहीं लेंगे । मैरी टाईम कार्यसूची 2010-20 के अनुसार ड्रै बल्क कार्गो के यातायात प्रक्षेप का विवरण संलग्न है ।</p>

(iii)	<p>वी.पी.टी. की कुछ वर्तमान बर्थों पर 100 टन मोबाईल हार्बर क्रेन पहले ही प्रचालन में है । 60 टन मोबाईल हार्बर क्रेन को नियोजित करने की सहमति का कारण स्पष्ट नहीं है । संयुक्त सुनवाई के समय से सहमत उच्च क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन को नियोजित करने के प्रस्ताव को पुनः विचार करने के लिए वि. पो. ट्र. से अनुरोध किया जाता है ।</p>	<p>प्रस्ताव की जाँच की गई और इस पर सहमति प्रकट की गई कि 60 टन की उच्च क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन यांत्रिकृत संभलाई सुविधाओं सहित, 4.60 मी. टन क्षमता उत्पन्न कर सकती है जिससे नीचे बताये गये अनुसार वर्ष 2019-2020 तक उक्त कार्गो का प्रक्षेपण किया जा सकता है ।</p> <table border="0"> <tr> <td>उच्च मो. क्रेन की डिजाईन की गई क्षमता</td> <td>- 60 टन</td> </tr> <tr> <td>कुल उठाने की क्षमता</td> <td>- 35 टन</td> </tr> <tr> <td>क्षमता के कारण</td> <td>- 60%</td> </tr> <tr> <td>चक्करों की संख्या</td> <td>- 18*</td> </tr> <tr> <td>घंटों की संख्या</td> <td>- 24 घंटे</td> </tr> <tr> <td>उच्च मो. क्रेन संख्या</td> <td>- 2</td> </tr> </table> <p>35 टन x 18 चक्कर x 0.60 x 24 x 2 = 18,144 अथवा 18000 प्रति दिवस</p> <p>* वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो धीमी/तीव्र मिश्रित गति वाला कार्गो है । अतः प्रति घंटे 18 चक्कर लगाने का परिणाम 9,000 टन प्रति दिवस, प्रति क्रेन विचार किया गया ।</p> <p>0.7x 18,000 टन प्रति दिवस x 365 दिन = 45,99,000 टन अथवा 4.60 मी. टन वार्षिक</p> <p>उस विशेष बर्थ की क्षमता समुचित समझी गई क्यों कि आंतरिक बंदरगाह में (-) 16 मी. गहराई होने पर भी पेनामैक्स जहाजों को ठहराया जा सकता है । प्रस्तावित कार्गो के संबंध में हैंडी मैक्स जलयानों का भाग पैनामेक्स जलयानों के भाग से ज्यादा रहेगा । क्यों कि प्रस्तावित कार्गो छोटे-छोटे पार्सलों में भेजा जाएगा ।</p>	उच्च मो. क्रेन की डिजाईन की गई क्षमता	- 60 टन	कुल उठाने की क्षमता	- 35 टन	क्षमता के कारण	- 60%	चक्करों की संख्या	- 18*	घंटों की संख्या	- 24 घंटे	उच्च मो. क्रेन संख्या	- 2			
उच्च मो. क्रेन की डिजाईन की गई क्षमता	- 60 टन																
कुल उठाने की क्षमता	- 35 टन																
क्षमता के कारण	- 60%																
चक्करों की संख्या	- 18*																
घंटों की संख्या	- 24 घंटे																
उच्च मो. क्रेन संख्या	- 2																
(iv)	<p>गणना करते समय विचार किये गये लीज भाडा 2003-2008 के लिए उचित दरों के आधार पर था । 2008 के बाद पट्टा भाडा को पुनः निर्धारित नहीं किया गया है । पोर्ट ने सरकारी दिशा निर्देशों का अनुपालन करते हुए इस तरह का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है । वी.पी.टी. से अनुरोध किया जाता है कि इस पर तुरंत कार्य करें और इस संदर्भित मामले में अपफ्रंट टैरिफ की गणना के लिए संशोधित पट्टा यार्ड पर विचार करें ।</p>	<p>जहा तक पट्टा भाडे का सवाल है जिला रजिस्ट्रार ने विभिन्न क्षेत्रों में स्थित वी पी टी की भूमि के लिए पंच वर्ष 2008-13 हेतु आधारभूत मूल्यांकन पहले ही अधिसूचित कर दिया है और जिला रजिस्ट्रार को पत्र सं जी4/140/2010, दि.04.12.2010 के द्वारा प्रस्तुत कर दिया है । एसकी एक प्रति वी पी टी को भेजी गई थी । (एक प्रति संलग्न) अनुमोदन के लिए टैम्प को भेजा गया औपचारिक प्रस्ताव विचाराधीन है । डी आर ए द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार 107.17 वर्ग मीटर के लिए पट्टा भाडा नीचे दिया गया है ।</p> <table border="0"> <tr> <td>प्रति एकड भूमि के लिए मूल लागत</td> <td>:</td> <td>रु.70,80,920</td> </tr> <tr> <td>6% की दर पर प्रति एकड का मूल्य</td> <td>:</td> <td>रु.4,24,855</td> </tr> <tr> <td>प्रति वर्ग गज किराया</td> <td>:</td> <td>रु.87.78</td> </tr> <tr> <td>दिसंबर 2010 को प्रति वर्ग मी. किराया</td> <td>:</td> <td>रु.105.07</td> </tr> <tr> <td>2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी. किराया</td> <td>:</td> <td>रु.107.17</td> </tr> </table> <p>अतः लाईसेंस शुल्क के लिए अपनाये गये दर डी आर ए दरों के अनुरूप है ।</p>	प्रति एकड भूमि के लिए मूल लागत	:	रु.70,80,920	6% की दर पर प्रति एकड का मूल्य	:	रु.4,24,855	प्रति वर्ग गज किराया	:	रु.87.78	दिसंबर 2010 को प्रति वर्ग मी. किराया	:	रु.105.07	2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी. किराया	:	रु.107.17
प्रति एकड भूमि के लिए मूल लागत	:	रु.70,80,920															
6% की दर पर प्रति एकड का मूल्य	:	रु.4,24,855															
प्रति वर्ग गज किराया	:	रु.87.78															
दिसंबर 2010 को प्रति वर्ग मी. किराया	:	रु.105.07															
2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी. किराया	:	रु.107.17															

6.4 संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किये गये मदों के संदर्भ में वी.पी.टी. द्वारा निम्न लिखित पाइंट प्रस्तुत किये ।

(i) फिलहाल आंतरिक बंदरगाह में 14 बहु वस्तु घाट उपलब्ध है । (ईक्यु की तरफ 9 क्रेन बर्थ डब्ल्यु क्यु की तरफ 5 क्रेन रहित बर्थ) फिर भी डब्ल्यु क्यु बर्थ पर 104 टन क्षमतावाली 2 उच्च मोबाईल क्रेन उपलब्ध कराई गयी (किराये पर) । आंतरिक बंदरगाह में इस समय 11 मी. ड्राफ्ट वाले जहाज ठहराये जा सकते हैं । और (-) 14 मी. (-) 16 मी. प्रस्तावित गहराई पूरा होने पर क्रमशः 12.5 / 14 मी. ड्राफ्ट वाले जहाज 2013-14 तक इन बर्थों पर ठहराये जा सकते हैं ।

वर्ष 2010-11 के दौरान आंतरिक बंदरगाह में उक्त 14 बहु वस्तु घाट के प्रयोग की स्थिति नीचे दी गई है ।

पूर्वी ओर बर्थ	2010-11 में प्रयोग		% प्रयोग	स्थिति / टिप्पणी
	मानक	अधिग्रहणता		
ई क्यु-1 एवं ई क्यु-2	ई क्यु-1 : 250 ई क्यु-2 : 250	334 310	134 124	1933 में निर्मित ईक्यू-1 बर्थ एवं ईक्यू-2 बर्थ का कुछ भाग आर्थिक जीवन के 78 वर्ष पूरा कर चुकी हैं ।
				ई क्यु-1 एवं ई क्यु-2 बर्थ का कुछ भाग मिलाकर एक बर्थ ई क्यु-1 डी बी एफ ओ टी पर विकसित करने का प्रस्ताव है जिसके लिए कन्सेशन एग्रीमेंट मई 2011 में हस्ताक्षर किया जायेगा ।
ई क्यु-3 ई क्यु-4	ई क्यु-3 : 250 ई क्यु-4 : 250	302 329	121 132	ई क्यु-3 बर्थ , 1933 में निर्माण की गई जो 78 वर्ष पुरानी है । ई क्यु 4 बर्थ 1955 में निर्माण की गई और अपनी 50 वर्ष इकोनॉमिक लाईफ पूरी की । इस संदर्भ में इन बर्थों को पेनामैक्स वैसल ठहराने योग्य बनाने के लिए रीवेम्प का प्रस्ताव है ।
ई क्यु-5 ई क्यु-6	ई क्यु-5 : 250 ई क्यु-6 : 250	149 186	60 74	इ क्यु-1 एवं ई क्यु-2 बर्थों को बी ओ टी आधार पर बी ओ टी प्रचालकों को आबंटित करने के बाद, ई क्यु-1 एवं ई क्यु-2 बर्थों पर संभलाई किया जाने वाला कार्गो, ईक्यू-5/ईक्यू-6 पर रखा जायेगा एवं भविष्य में प्रस्तावित ईक्यू-7 ईक्यू-8 पर ठहराना प्रस्तावित है ।
ई क्यु-7	250	331	132	यह बर्थ तैयार उर्वरक की संभलाई के लिए यांत्रिक संभलाई सुविधाओं की स्थापना के लिए है जो डी बी एफ ओ टी के तहत अनुमोदित है ।
ई क्यु-8 एवं ई क्यु-9	ई क्यु-8 : 250 ई क्यु-9 : 250	249 278	100 111	ये बर्थ बी ओ टी के आधार पर मै. वी एस पी एल द्वारा प्रचालित है ।
पश्चिम ओर				
डब्ल्यु क्यु-1 डब्ल्यु क्यु-2	डब्ल्यु क्यु-1 : 250 डब्ल्यु क्यु-2 : 250	115 241	46 95	आंतरिक बंदरगाह में लोहा अयस्क संभलाई के लिए डी बी एफ ओ टी के आधार पर डब्ल्यु क्यु-1 एवं डब्ल्यु क्यु-2 का कुछ भाग विकास के लिए प्रस्तावित हैं । टैम्प ने भी लोहा अयस्क की अपफ्रंट टैरिफ को अनुमोदित किया ।
		मजबूतीकरण उपायों के कारण कार्य रोक दिया गया ।		
डब्ल्यु क्यु-3 डब्ल्यु क्यु-4 डब्ल्यु क्यु-5	डब्ल्यु क्यु-3 : 250 डब्ल्यु क्यु-4 : 250 डब्ल्यु क्यु-5 : 250	326 316 317	130 126 127	डब्ल्यु क्यु-3 एवं डब्ल्यु क्यु-4, 1965 में निर्माण की गई । आंतरिक बंदरगाह को 14 मी. ड्राफ्ट वाले वैसल को ठहराने के लिए आंतरिक बंदरगाह को गहरा करने का कार्य आरम्भ किया गया । गहरा करने के संदर्भ में इन घाटों को 12.5 मी. ड्राफ्ट के वैसल को ठहराने के लिए मजबूत करने की भी आवश्यकता है । 14 मी. ड्राफ्ट वैसल को ठहराने के लिए मजबूतीकरण की संभावना पर आई आई टी चैत्रई कार्य कर रही है । डब्ल्यु क्यु-1 / डब्ल्यु क्यु-2 बर्थों पर फिलहाल संभलाया गया कार्गो अब इन बर्थों (डब्ल्यु क्यु-3 एवं डब्ल्यु क्यु-4) बर्थों पर संभलाया जायेगा ।

(ii) आंतरिक बंदरगाह की ईस्ट क्यु बर्थें 1933-55 के दौरान निर्मित की गई । इन बर्थों की संरचना ग्रेवैटी टाईप स्टोन मेसनरी लाइन्ड कांक्रीट मोनोलिथ की है । जो 9.0 मी. चौड़ी है । और (-) 13.50 मी. गहरी है । और (-) 9.50 मीटर गहराई के निकर्षण के लिए डिजाईन की गई है । इन बर्थों की संरचनात्मक क्षमता 3 टन प्रति पर्ग मी. लाईव लोड के लिए सीमित है । साथ ही 3.0 से 6.0 टन की कम क्षमता वाली क्रेनों तक सीमित है । 14.0 मी. ड्राफ्ट वाले पेनामैक्स जलयान को ठहराने के लिए एवं हार्बर मोबाईल क्रेन / गेंट्री क्रेन / शिप लोड्स जैसी अधिक क्षमतावाले उपकरणों के प्रयोग की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए वर्तमान बर्थों की मजबूतीकरण का कार्य संभव नहीं है । अतः इस प्रकार का निर्माण का प्रस्ताव 1.4 मी. ड्राफ्ट वाले जहाजों को ठहराने, समुचित डेक स्पेस देना, उच्च लाईव लोड लदान क्षमता और आजकल की उच्च क्रेन वाहन क्षमता तथा भविष्य की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए वर्तमान संरचना को बदलने का प्रस्ताव है । ईक्यू-1 से ईक्यू-4 बर्थों का पुनः निर्माण उत्तरी भाग में चैनल की चौड़ाई को बढ़ाने के लिए है ताकि अधिक ड्राफ्टवाले वाहनों का नौचालन हो सकें ।

ईक्यू-1 से ईक्यू-3 बर्थों की लंबाई प्रति घाट 167.64 मीटर है । और ईक्यू-4 की लंबाई 231.0 मीटर है । (कुल 733.92 मीटर) और इसमें 150 मीटर लोवा के जहाजों को ठहराया जा सकता है । अधिक ड्राफ्टवाले वाहकों जैसे 230 मी. लोवावाले पेनामैक्स जहाज को ठहराने के लिए 280 मी. लंबाई के साथ इन बर्थों के पुनः निर्माण की आवश्यकता है ।

- (iii) उपर्युक्त के साथ : ईक्यू-1 एवं ईक्यू-2 का कुछ भाग, ईक्यू-7 / डब्ल्यूक्यू-1 और डब्ल्यूक्यू-2 का कुछ भाग जैसी बर्थ बी ओ टी के आधार पर बी ओ टी प्रचालनकों को विकसित करने के लिए आबंटित की गई । इन बर्थों पर संभलाया जानेवाला यातायात बर्थ सं.ईक्यू-5, ईक्यू-6, डब्ल्यूक्यू-3 एवं डब्ल्यूक्यू-5 पर संभलाया जाएगा ।
- (iv) टैम्प की दृष्टि में यह भी लाया गया कि मंत्रालय द्वारा 31-3-2010 को प्राक्कलित वर्तमान संरचना के साथ वि पो ट्र ने वर्ष 2010-11 में पोर्ट क्षमता 62.27 मी. टन की अपेक्षा 68.04 मी. टन की संभलाई की ।
- (v) जैसा कि देखा गया है कि बहु वस्तु घाट का प्रयोग निर्धारित मानक 75% से अधिक 100% और 134% के बीच में है । अतः प्रक्षेपित यातायात वर्तमान बहुवस्तु बर्थ पर नहीं संभलाया जा सकता । मैरीटाईम एजंडा में 2019-20 में प्रक्षेपित 103 मी. टन को पूरा करने के लिए यांत्रिकृत संभलाई सुविधा सहित अतिरिक्त बर्थ विकास की आवश्यकता है ।
- (vi) मैरीटाईम कार्यसूची के अनुसार कुछ समय, बाद पोर्टों में संभलाई क्षमता, वास्तविक यातायात से 30% अधिक होनी चाहिए ताकि पोर्ट के खाते में बर्थिंग से पूर्व अवरोध लगभग शून्य हो सकें । मैरीटाईम कार्यसूची (2010-2020) के अनुसार 2014-15 के अंत तक यातायात प्रक्षेप 75.85 मी. टन होना चाहिए । और इस आवश्यकता की पूर्ति के लिए बी ओ टी के प्रारम्भ होने पर वृद्धिगत क्षमता 109 मी. टन होनी चाहिए ।
- (vii) यांत्रिकृत सुविधाओं सहित पी पी पी के द्वारा घाटों के विकास की सरकारी नीति के अनुरूप वी.पी.टी. ने आंतरिक बंदरगाह में पहले ही चार घाटों - डब्ल्यू क्यू-6, ई क्यू-10, ई क्यू-1, ई क्यू-1ए - तथा दो अन्य बर्थों - जो विशेष कार्गो अर्थात् तरल बल्क, कोल, कोक, उर्वरक, लोहा अयस्क आदि की संभलाई के लिए आबंटित की गई को डी बी एफ ओ टी के आधार पर वर्ष 2011-12 में दिया गया । अतः डब्ल्यू क्यू-7 बर्थ के लिए प्रस्तावित कार्गो उस पर नहीं संभलाया जा सकता, क्योंकि वह बर्थ पहले ही डी बी एफ ओ टी के आधार पर दी गई ।
- (viii) बढ़ते हुए यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए और तीव्र गति से स्टेकिंग एरिया को खाली करने की दृष्टि से पोर्ट ने स्टेकिंग एरिया के पुनर्गठन एवं कुल साईडिंग सुविधाओं के विकास का कार्य शुरू कर दिया है ।

7. संयुक्त सुनवाई के समय सहमति के अनुरूप वी.पी.टी. ने दि. 20 मई 2011 के ई.मेइल द्वारा सभी उपभोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों और सभी बिड्डरों को संशोधित प्रस्ताव भेजा है । वी.पी.टी. द्वारा अग्रेषित संशोधित प्रस्ताव वहीं है जो पहले उनके पत्र 7 मई 2011 के द्वारा प्रस्तुत किया गया था ।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उपलब्ध है । प्राप्त आपत्तियों के उद्धरण और संबंधित पार्टियों द्वारा किये गये विवाद के उद्धरण संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जायेंगे । यह विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में उपलब्ध है ।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना से निम्न स्थितियाँ सामने आती हैं ।

- (i) पोर्ट द्वारा फाईल किए गये प्रस्ताव के आधार पर बर्थ सं. डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8 पर संभलाई जाने वाले अल्यूमिनम और अन्य बल्क कार्गो केलिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारित करते हुए प्राधिकार ने 19 अप्रैल 2010 को एक आदेश जारी किया । बिड्डिंग प्रक्रिया में कम लोगों के भाग लेने के कारण और अल्यूमिनम संभलाई संबंधी नीति में परिवर्तन के कारण वि. पो. ट्र. ने पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त निर्देशों के आधार पर कार्गो प्रोफाईल / उपकरण प्रोफाईल के पुनः गठित प्रस्ताव को प्रस्तुत किया । चूँकि वी. पी. टी. पुनर्गठित प्रस्ताव के आधार पर बर्थ सं.7 केलिए अपफ्रंट टैरिफ के लिए अनुमोदन माँग रही है, पूर्व अनुमोदित आदेश सं. टैम्प/51/2009-वीपीटी, दि.19 अप्रैल 2010 को रद्द कर दिया गया ।

(ii) वी. पी. टी. से अनुरोध किया गया कि इस बात की जाँच करें कि डब्ल्यू क्यू-7 पर संभलाई किये जाने वाला प्रस्तावित कार्गो पी पी पी मोड के तहत विकसित प्रस्तावित विविध सुविधाओं या वर्तमान सुविधाओं पर संभलाई किया जा सकता है। वी पी टी ने विस्तृत विवरण देते हुए पुष्ट किया कि डब्ल्यू क्यू-7 पर संभलाई किया जाने वाला प्रस्तावित कार्गो वी पी टी की वर्तमान बर्थ पर नहीं रखा जा सकता और न ही पी पी पी मोड पर दी जाने वाली / पहले से ही दी गई बर्थों पर। इसी कारण प्रस्तावित सुविधा के लिए अपफ्रंट टैरिफ के अनुमोदन के लिए माँग की गई है। महा पत्तनों के पी पी पी परियोजनाओं के लिए निर्धारित किये गये अपफ्रंट टैरिफ फरवरी 2008 के दिशा निर्देशों के खंड 2.2 के अनुरूप है। वी.पी.टी. में अगले 5 वर्षों में सभी प्रकार के कोल, कोक, अयस्क, लोहा अयस्क के अतिरिक्त के अलावा बाक्सइट, जिप्सम और अन्य ड्रै बल्क की संभलाई के लिए बिड आउट किये गये सभी परियोजनाओं पर निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ केप्स लागू होंगे। यह नोट करने योग्य है कि वी.पी.टी. को इस स्थिति की अच्छी जानकारी है।

वी.पी.टी. ने संशोधित प्रस्ताव 20 मई 2011 को फाईल किया। वी पी टी द्वारा 20 मई 2011 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव के मामले की प्रक्रिया के दौरान प्रस्तुत सभी प्रकार की जानकारी / स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया।

(iii) पोर्ट द्वारा प्रस्तुत पुनर्गठित प्रस्ताव बाक्सईट, जिप्सम, अन्य ड्रै बल्क और लोहा अयस्क के अतिरिक्त अयस्क की यांत्रिक माध्यमों से शिप से स्टे यार्ड तक संभलाई को दिखाता है। जिसके लिए स्टेक यार्ड को संकुलित कन्वेयर सिस्टम द्वारा स्थानांतरित करने के लिए मोबाईल होप्पर्स और माल को रखने के लिए एक स्टेकर प्रस्तावित किया गया। 2008 के अपफ्रंट टैरिफ के दिशा निर्देशों में यांत्रिक तरीकों से बहुपयोजनीय ड्रै बल्क कार्गो की संभलाई के लिए कोई अलग मानक नहीं है, जैसा कि पोर्ट में दिखाया है। विशेष मानकों की अनुपस्थिति में पार्ट ट्रस्ट ने बताया कि मोबाईल हार्बर कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर आदि उपकरणों को कोल टर्मिनल के दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों को जहाँ तक संभव हो लेकर विचार किया गया है। कोल टर्मिनल के दिशा निर्देशों के अनुसार 2 शिप लोडर्स के बदले पोर्ट ने प्रस्तावित टर्मिनल के लिए 60 टन क्षमतावाले 2 हार्बर मोबाईल क्रेन का प्रस्ताव किया। अधिकतम क्षमता के आकलन में विचार की गई संभलाई दर पोर्ट द्वारा स्वतंत्र रूप से किये गये आकलन के आधार पर थी। बहुपयोजनीय घाट के निर्धारित मामलों को अपनाते हुए प्रचालन लागत का प्राक्कलन किया गया और विद्युत खपत के लिए प्राक्कलन कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों में कुछ संशोधन करते हुए उसके आधार पर किया।

(iv) अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के लिए 2008 के टैरिफ दिशा निर्देशों के खंड 3.3.2 में बताया गया है कि अपफ्रंट टैरिफ टर्मिनल की क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए, यातायात संभावना पर नहीं। वी पी टी के प्रस्ताव से ऐसा लगता है कि वह यातायात प्रक्षेप को पूरा करने के उद्देश्य से तैयार किया गया है कि सुविधाओं की क्षमता सृजित करने के आधार पर। अतः पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया कि क्षमता का आकलन दिशा निर्देशों के आधार पर करें और चालू यातायात की उपलब्धता तक सीमित न रहें।

पोर्ट ने अपने मूल प्रस्ताव में आकलित अधिकतम क्षमता को अनुरक्षित रखा। उसमें बताया गया कि मेरीटाईम कार्य सूची के अनुसार 2014-15 तक अन्य बल्क कार्गो का यातायात प्रक्षेप 1.40 वार्षिक मि. टन है जिसमें वैजाग सी पोर्ट प्रा. लि. और डब्ल्यू क्यू-6 पर अन्य बी ओ टी प्रचालकों द्वारा संभलाया गया कार्गो पोर्ट द्वारा पहले ही संभलाये गये 4.1 वार्षिक मि. टन में शामिल है। शेष 4.7 वार्षिक मि. टन कार्गो का प्रक्षेप डब्ल्यू क्यू-7 बर्थ पर संभलाई जाने की संभावना है। मेरीटाईम कार्य सूची में प्रक्षेपण के अनुसार प्रस्तावित सुविधा की क्षमता अधिकतम प्रयोग हुआ है। पोर्ट ने बताया कि क्षमता बढ़ाने से बर्थ का पूरा प्रयोग नहीं होगा अतः व्यवहार्य न होने पर प्रचालक अपेक्षित राजस्व को वसूल न कर पायें फलस्वरूप पोर्ट को कम राजस्व हिस्सा प्राप्त होगा। अधिकतम राजस्व शेयर प्राप्त करने की दृष्टि से अधिकतम अपफ्रंट टैरिफ प्राप्त करने की अधिकतम क्षमता को सीमित करने के वी पी टी के विचार को प्राधिकरण ने स्वीकार नहीं किया। उपभोक्ताओं के लिए समुचित अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण और आपरेटरों की दृष्टि से (वै) अधिकतम क्षमता स्तर पर अनुमानित राजस्व अपेक्षाओं को पूरा कर सके इसका निर्धारण प्राधिकरण को करना है।

अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण में स्वामी पोर्ट को देय राजस्व शेयर पर विचार करने के लिए आई वी आर सी एल द्वारा पाइंट उठाया गया जो अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों के खंड 3.5.5 के अनुसार नहीं है, जैसा कि वी पी टी ने भी इसे स्पष्ट किया।

(v) वी पी टी ने 60 टन क्षमता वाले 2 हार्बर मोबाईल क्रेनों के नियोजन करने का प्रस्ताव किया। वेस्ट क्यू एवं अन्य घाटों पर तथा वर्तमान कुछ सुविधाओं पर पोर्ट द्वारा 100 टन क्षमतावाले हार्बर मोबाईल क्रेन पहले से ही प्रचालन में रखे गये। महा पत्तन न्यास जैसे पारादीप पोर्ट ट्रस्ट, बी ओ चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट एवं न्यू मेंगलूर पोर्ट टस्टों ने भी कार्गो प्रचालन के लिए लगभग 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के नियोजन का प्रस्ताव रखा है। यह नोट किया जाता है कि अन्य बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल डब्ल्यू क्यू-6 पर वी पी टी ने दो 60 टन एच एम सी का प्रस्ताव किया जो प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टैम्प/39/2008-वी पी टी, दि.12 फरवरी 2009 द्वारा अनुमोदित किया गया।

प्रस्तावित टर्मिनल के लिए उच्च क्षमतावाले एच एम सी, जिसे अधिक उत्पादन हो सकता है एवं फलस्वरूप टर्मिनल की क्षमता बढ़ सकती है, पर विचार न करने के कारणों का वी पी टी के प्रस्ताव में कोई कारण नहीं बताया गया। उपभोक्ता का नियोजित उपकरणों की क्षमता से कोई संबंध नहीं, वह उपलब्ध कराई जानेवाली उच्च स्तर की सेवाओं के लिए भुगतान करता है। अतः वी पी टी परामर्श दिया जाता है कि उच्च क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन के नियोजन के बारे में अपने प्रस्ताव में पुनः विचार करें।

वी पी टी यांत्रिक संभलाई सुविधाओं के साथ 60 टन की हार्बर मोबाईल क्रेनों का अनुरक्षण कर रहा है। इसके द्वारा प्रति वर्ष 4.60 मेट्रिक टन की क्षमता बढ़ाई जा सकती है जो पर्याप्त है। वी पी टी के अनुसार आंतरिक बंदरगाह को 16 मीटर गहरा करने के बाद पैनामेक्स जहाजों को ठहराया जा सकता है। और प्रस्तावित कार्गो के संदर्भ में हेंडी मैक्स जहाजों का शेयर पैनामेक्स जहाजों का शेयर से ज्यादा अपेक्षित है। क्यों कि टर्मिनल पर प्रस्तावित कार्गो छोटे पार्सलों में ले जाया जा सकता है। यह नोट किया जाए कि वी पी टी ने किसी तकनीकी कारण से उच्च क्षमतावाले क्रेनों के नियोजन की संभावना को समाप्त नहीं किया है वरन् यातायात की सीमा को ध्यान में रखकर।

वी पी टी की जबरदस्त सिफारिश पर विश्वास करते हुए उसके 60 टन के उच्च मोबाईल क्रेन के नियोजन के प्रस्ताव को इस शर्त के साथ स्वीकार किया गया कि 60 टन उच्च क्षमतावाली मोबाईल क्रेन के साथ प्रचालन से यथा निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ ज्यादा हो। यदि उच्च क्षमतावाली क्रेन नियोजित की जाती है तो टैरिफ की पुनरीक्षा करनी होगी।

(vi) अधिकतम क्षमतावाले टर्मिनल :

(क) पोर्ट द्वारा 4.599 मि. टन प्रति वर्ष (एम टी पी ए) अधिकतम क्वे क्षमतावाला टर्मिनल मूल्यांकित किया गया। बाक्साइट, जिप्सम, अन्य बल्क कार्गो और अयस्क, लोहा अयस्क के अलावा, पर क्रमशः 47%, 30%, 16% और 7% का शेयर प्राक्कलित किया। वी पी टी द्वारा अनुमानित कार्गो क्षमता का शेयर वर्तमान यातायात ट्रेंड के आधारित है, और हिंटरलैंड के विकास और उपभोक्ताओं के अपेक्षाओं को ध्यान में रखता है जो विश्वसनीय है।

(ख) ड्राई बल्क कार्गो, जैसे कोल, लाईम स्टोन, मिनरल्स आदि के लिए अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों में निर्धारित संभलाई मानक 10,000 टन प्रति दिन है जो तीन 20 टन क्षमतावाले लफिंग क्रेनों के नियोजन के संदर्भ के अनुसार है।

सभी ड्राई बल्क कार्गो के लिए संभलाई दर क्षमता प्रति दिन 18000 टन प्रस्तावित है अर्थात् 9000 टन प्रति दिन प्रति एच एम सी। यहाँ यह याद करना समुचित होगा कि डब्ल्यू क्यू-7 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण हेतु पोर्ट द्वारा फाईल किये गये पूर्व प्रस्ताव में जिप्सम; कास्टिक सोडा और अन्य ड्रै बल्क कार्गो अल्यूमिनम के अलावा के लिए संभलाई दर प्रति 60 टन क्षमता की एच एम सी 12600 टन प्रति दिन लिया गया।

पूर्व में मान्य 12600 टन प्रति दिवस प्रति 60 टन एच एम सी उसी क्षमता की एच एम सी (60 टन) से 9000 टन प्रति दिवस के संभलाई दर को कम करने का औचित्य बताया। पोर्ट ने स्पष्टीकरण दिया कि वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो धीमी / तेज गति का मिश्रित कार्गो है अतः पूर्व अनुमानित 25 चक्कर प्रति घंटा के बदले 18 चक्कर के प्रति घंटा स्वीकार किया गया।

आई वी आर सी एल का विचार है कि वी पी टी द्वारा मान्य 18 चक्कर प्रति घंटे से दो एच एम सी द्वारा प्रतिदिन 18000 टन उत्पादन प्राप्त किया सकता है, जो संभव नहीं है। उन्होंने प्रति घंटे 12 से 15 चक्कर की गणना करने का सुझाव दिया। वी पो ट्र ने स्पष्ट किया कि 18 चक्कर प्रति घंटे पर उसका विचार समुचित है।

वि पो ट्र ने प्रस्तुत किया कि वैजाग सी पोर्ट लि. द्वारा प्राप्त किया गया संभलाई दर - जिप्सम के लिए प्रति दिन 12638 से 14862 टन, मांगनीस के लिए प्रति दिन 7885 से 10457 टन था, जो 104 एच एम सी के संदर्भ में था। पिछले दो वर्षों में जिप्सम, बाक्सआईट और अयस्क से संबंधित पोर्ट द्वारा प्राप्त औसतन उत्पादकता प्रति दिन 5000 से 9000 टन के बीच में था।

एच एम सी का किराया प्रभार निर्धारण करने के लिए विभिन्न पोर्टों द्वारा अनेक प्रस्ताव फाईल किए गए हैं। पारदीप पोर्ट ट्रस्ट में 100 टन मानक क्षमता वाले एच एम सी का किराया प्रभार अनुमोदित करते समय संभलाई दर से संबंधित मामला जांच किया गया। वर्ष 2008 के मार्गनिर्देशों में दिए गए वार्फ क्रेनों की औसतन क्षमता की तुलना में 100 टन एच एम सी की अधिक संभलाई क्षमता पर विचार करते हुए, तथा पी पी टी में बल्क कार्गो के लिए परिचालित 100 टन क्षमता वाले एच एम सी का निष्पादन के आधार पर उन्हें मान लिया गया, जो प्रति दिन 12500 टन कर सकते हैं, अर्थात् मार्गनिर्देशों में दिए गए संभलाई दर से 25% अधिक है। प्रति 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के लिए प्रति दिन, 12500 टन की संभलाई दर - एनएमपीटी वीपीटी और वीओसीपीटी में एचएमसी का नियोजन आवश्यक पड़ने वाले घाट का यांत्रिकरण हेतु अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करने से संबंधित मामलों के लिए लागू किया गया है।

वि पो ट्र का वर्तमान प्रस्ताव 60 टन क्षमता वाले 2 एचएमसी का नियोजन पर विचार करता है। पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 60 टन क्षमता वाले 1 एचएमसी की क्षमता बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए मार्गनिर्देशों में विहित 20 टन क्षमता वाले 3 लफिंग क्रेनों की औसतन क्षमता के बराबर है, जिस के लिए ड्राई बल्क कार्गो की संभलाई हेतु मार्गनिर्देशों में दिया गया मानदंड - प्रति दिन 10000 है। वि पो ट्र 60 टन क्षमता वाले 2 एचएमसी को प्रस्ताव करने के कारण, मार्गनिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार संभलाई दर प्रति दिन 2000 टन मान लिया गया, जबकि वि पो ट्र द्वारा कल्पना की गई दर प्रति दिन 18000 टन रहा।

(ग) वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया 2 एचएमसी की प्रति दिन 20000 टन संभलाई दर पर और वस्तुओं का भाग के आधार पर टर्मिनल का सर्वोत्तम क्वे क्षमता का परिणाम प्रति वर्ष 5110000 टन अर्थात् प्रति वर्ष 5.11 मि.टन रहा, जबकि पोर्ट द्वारा लगाया गया अनुमान 4.599 एम टी पी ए था।

(vii) पूंजी लागत :

(क) संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्राक्कलित पूंजी लागत रु.229.54 करोड रहा, जिस में ार्थिंग कार्यकलापों के लिए रु.68.89 करोड और कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए रु.160.65 करोड प्राक्कलित किया गया।

वि पो ट्र द्वारा प्राक्कलित सिविल कार्यों के मद - कोल टर्मिनल के लिए दिए गए मार्गनिर्देशों के ब्राड इंडिकेटिव सूची का अनुसरण करता है।

घाट का अनुमानित पूंजी लागत में घाट निर्माण के लिए रु.46.32 करोड, निकर्षण के लिए रु.15.61 करोड तथा स्लोप प्रोटेक्शन के लिए रु.6.95 करोड शामिल है। पोर्ट ने पुष्टि किया कि स्लोप प्रोटेक्शन के लिए पूंजी लागत, बर्थिंग संरचना का एक भाग है। अपफ्रंट टैरिफ मार्गनिर्देशों को पोर्ट द्वारा किया गया सिविल लागत प्राक्कलन पर निर्भर करना पड़ता है।

(ख) पोर्ट ने 2 एच एम सी के अलावा, 2 मोबाईल हूपर्स, एक स्टेकर, 4 फ्रंट एंड लोडर्स और जहाज से स्टॉक यार्ड तक यांत्रिक पद्धतियों में कार्गो का स्थानांतरण के लिए कन्वेयर प्रणाली पर विचार किया । मोबाईल हूपर्स, कन्वेयर प्रणाली, स्टेकर आदि के बोरे में ऐसा कहा गया कि वे वर्तमान प्रस्ताव के लिए अनकूल स्तर तक कोल टर्मिनल के लिए मार्गनिर्देश में विहित मंडल के मानदंडों को अपनाते हुए मान लिये गए हैं । पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि किया कि कोल टर्मिनल के लिए विहित दो स्टेकरों के खिलाफ प्रस्तावित टर्मिनल के लिए एक स्टेकर काफी है । वि पो ट्र ने सामान्य कार्गो बर्थ पर कोकिंग एवं स्टीम कोल की संभलाई के लिए अप फ्रंट टैरिफ प्रस्ताव में तीन हूपर्स के लिए प्रस्ताव किया, जो स्वीकार किया गया, जबकि विहित मानदंड के अनुसार 2 क्रेन स्वीकृत है । पोर्ट द्वारा देने वाले सुविधाओं हेतु दिए गए मार्गनिर्देशों में कुछ निर्दिष्ट मानदंड नहीं होने के कारण, कोल टर्मिनल के लिए दिए गए संबंधित मानदंडों का अनुसरण करते हुए वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया उपस्कर का प्रोफाईल तथा टेक्नॉ फीजबुलिटी रिपोर्ट द्वारा सपोर्ट करने वाले मोबाईल हूपर आदि उपस्कर पर निर्भर होगा । यह बताना उचित होगा कि कोई भी उपभोक्ता / बिडर वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य एवं उपस्कर पर कोई शिकायत नहीं किया । अतः पोर्ट द्वारा प्रस्तावित उपस्कर का रेखाचित्र मान लिया गया । बशर्ते कि आगामी अनुच्छेद में बताए गए कारणों हेतु फ्रंट एंड लोडर्स में संशोधन करना होगा ।

(ग) बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए मार्गनिर्देशों में 3 पे-लोडर्स के लिए स्वीकृति दी गई, जहाँ अन्य शुष्क बल्क कार्गो की संभलाई भी प्रत्याशित है । प्रारंभिक प्रस्ताव में पोर्ट ने 3 फ्रंट एंड लोडर्स का नियोजन पर विचार किया और इस के लिए पूंजी लागत को रु.135.95 लाख मान लिया । संशोधित प्रस्ताव में पोर्ट ने एक अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर के लिए प्रस्ताव किया और बताया कि मूल प्रस्ताव में विचार किया गया पूंजी लागत 4 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए है ।

बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ मार्गनिर्देश में 3 पे-लोडर्स विहित किए गए हैं । इस संदर्भ में यह बताना उचित होगा कि बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए इस प्राधिकारी द्वारा निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ, पोर्ट द्वारा प्रस्तावित के अनुसार केवल 2 फ्रंट एंड लोडर्स का ही मान लेता है । देखें इस प्राधिकारी की आदेश सं.टैप/39/2008-वीपीटी, दि.18 फरवरी /2009.। डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करने के लिए किया गया पहले का व्यवहार में भी, इस प्राधिकारी ने वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित 4 फ्रंट एंड लोडर्स के खिलाफ मानदंडों के अनुसार 3 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए ही अनुमति दी । पोर्ट द्वारा मानदंडों का उल्लंघन करते हुए एक अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर के लिए किया गया विचार से संबंधित कोई भी औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया । अतः इस विश्लेषण के आधार पर मानदंडों के अनुसार 3 फ्रंट एंड लोडर्स का नियोजन ही मान लिया गया ।

वि पो ट्र द्वारा 4 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए अनुमानित पूंजी लागत रु.135.95 लाख बताने के कारण, यह संशोधित किया गया और 3 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए रु.101.96 लाख मान लिया गया ।

(घ) 2 एच एम सी के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु. 56.05 करोड था, अर्थात् हर एक एच एम सी के लिए 28.02 करोड । पोर्ट द्वारा दावा करने पर भी कि अनुमानित पूंजी लागत के लिए दस्तावेजों की गवाही प्रस्तुत की गई, एच एम सी के पूंजी लागत के प्राक्कलन के लिए कोई दस्तावेजों की गवाही प्रस्तुत नहीं की गई थी ।

यह बात पर ध्यान देना होगा कि अप्रैल 2010 में ईक्यू-1 घाट के पास प्रस्तावित स्टीम कोल टर्मिनल के मामले में वि पो ट्र ने 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के लिए रु.29.46 करोड पूंजी लागत का प्राक्कलन किया । पोर्ट ने डब्ल्यू क्यू-7 के पास कम क्षमता वाले 60 टन एच एम सी को नियोजित करने का प्रस्ताव किया लेकिन अनुमानित पूंजी लागत 100 टन क्षमता वाले एच एम सी का था ।

इस संदर्भ में यह कहना उचित रहेगा कि कांड्ला पोर्ट ट्रस्ट ने संभलाई सुविधाओं का यांत्रीकरण के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करने हेतु हालही में एक प्रस्ताव किया, जिस में विभिन्न उत्पादककारों से क्वेट किया गया औसतन दर के आधार पर 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का पूंजी लागत रु.20.15 करोड प्राक्कलित किया गया । पोर्ट का अपना और अपने द्वारा प्रचालित 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करने से संबंधित और एक प्रस्ताव में के.पी.टी.ने अगस्त 2010 में प्रति एच एम सी के लिए रु.13.87 करोड की लागत पर 60 टन क्षमता वाले 2 एच एम सी की अधिप्राप्ति के लिए आदेश दे दिया है ।

हालही में और एक महा पत्तन में खरीदा गया 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का मूल्य उपलब्ध होने पर भी, जहाँ ऐसा लगा कि केवल बजटरी क्वोटेन्स पर निर्भर करने की जरूरत नहीं है, वि पो ट्र अपना प्राक्कलन को सपोर्ट करने के लिए इसे प्रसंगवश भी फाईल नहीं किया ।

60 टन क्षमता वाले एच एम सी का पूंजी लागत रु.14.57 करोड जो अगस्त 2010 में के पी टी द्वारा अधिप्राप्त एच एम सी का वास्तविक लागत पर आधारित है और एच एम सी की 2011 से संबंधित लागत प्राप्त करने के लिए 5% तदर्थ वृद्धि मिलाया गया । अपफ्रंट टैरिफ प्रस्ताव में एक एच एम सी का पूंजी लागत के.पी.टी. द्वारा अनुमानित रु.20.15 करोड के खिलाफ रु.14.57 करोड माना गया । दो एच. एम सी के लिए के.पी.टी. द्वारा अनुमानित रु.56.06 करोड की पूंजी लागत के खिलाफ रु.29.14 करोड माना गया ।

- (च) आई वी आर सी एल लिमिटेड ने सुझाव दिया कि परियोजना से संबंधित रियायती करारनामे पर हस्ताक्षर करने के बाद अधिक समय तक परियोजना का पालन करने के कारण मुद्रास्फीति और दाम में वृद्धि हो सकता है, इसलिए 8 से 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया जाए । इस संदर्भ में यह कहना उचित रहेगा कि वि पो ट्र द्वारा रिपोर्ट करने के अनुसार पूंजी लागत का प्राक्कलन फरवरी 2011 में रहे दरों के आधार पर किया गया हैं । अपफ्रंट टैरिफ निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित, अपफ्रंट टैरिफ कैप में व्यवस्थित वार्षिक वृद्धि डब्ल्यू.पी.आई की 60% की दर पर है, जो जनवरी 2011 के डब्ल्यू.पी.आई के संदर्भ में है ।
- (छ) सिविल एवं उपस्कर की लागत पर अनुमानित विविध पूंजी लागत 5% रहा जो बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनल्स के लिए दिए गए निर्देशों के अनुसार है ।
- (ज) वि पो ट्र ने वर्तमान प्रस्ताव के लिए विचार किया गया पूंजी लागत प्राक्कलन को समर्थन करने के लिए पिछले पी पी पी परियोजनाओं से संबंधित दर विश्लेषण प्रस्तुत किया । अपफ्रंट टैरिफ गणन करते वक्त विचार किया गया पूंजी लागत और प्रस्तुत किया गया दर विश्लेषण शीट एवं कागजात के बीच संबंध दिखाने में असफल होने के कारण वि पो ट्र से अनुरोध किया गया कि प्राक्कलन को समर्थन करने से संबंधित सपोर्टिंग दस्तावेज / गणन / दर विश्लेषण / बजटरी क्वोटेन्स, मार्केट रेट प्रस्तुत करें ।

वि पो ट्र ने स्पष्टीकरण दिया कि मोबाईल हूपर, फ्रंट एंड लोडर की पूंजी लागत - मोबाईल हूपर की पूंजी लागत में 5% वृद्धि के साथ (जिस का बेस रेट 2009 का था) स्वीकृत माना गया जैसे अन्य अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण मामलों में होता है । इसने फिर से प्राक्कलन को समर्थन करने से संबंधित सपोर्टिंग दस्तावेज / गणन / दर विश्लेषण / बजटरी क्वोटेन्स, मार्केट रेट प्रस्तुत किया और अपफ्रंट टैरिफ का गणन में विचार किया गया पूंजी लागत प्राक्कलन का समर्थन करते हुए टेक्नो फीजबुलिटी रिपोर्ट भी अग्रेषित किया । संभाव्यता रिपोर्ट द्वारा स्पष्ट होता है कि पूंजी लागत प्राक्कलन फरवरी 2011 में रहे दरों के आधार पर तैयार किया गया ।

पोर्ट द्वारा तैयार किया गया सिविल एवं उपस्कर लागत के प्राक्कलन - प्राक्कलन, कार्य ठेका कर एवं पर्यवेक्षण लागत में ध्यान नहीं देने वाला यदि कुछ आवश्यकता पडने पर, उसे मिलने के लिए आकस्मिक निधि के प्रावधान के साथ है । पोर्ट द्वारा अनुमानित पूंजी लागत मान लिया गया, बशर्ते कि उपर्युक्त बताए गए अनुसार फ्रंट एंड लोडर की पूंजी लागत में, हार्बर मोबाईल क्रेन की पूंजी लागत में संशोधन हो । संशोधित कुल पूंजी लागत वि पो ट्र द्वारा अनुमानित रू.22954.17 लाख के खिलाफ 20092.64 लाख रहा ।

(viii) मार्ग निर्देश में दिए गए शर्तों के अनुसार पूंजी नियोजन पर परिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16% तक गणन किया गया ।

(ix) **परिचालन लागत ।**

(क) कोल टर्मिनल के निर्देशों में दिया गया है कि प्रति टन के लिए निर्धारित विद्युत की खपत 1.4 यूनिट रहा, जो विद्युत शक्ति पर प्रचालित संपूर्ण रूप से यांत्रिकृत पद्धति के लिए है। प्रस्ताव में कन्वेयर सिस्टम, हूपर एवं कोल टर्मिनल के दो स्टेकरों के बजाय एक स्टेकर पर ध्यान दिया, और क्वे साईड संभलाई कोल टर्मिनल से भिन्न होता है अतः इसमें 2 शिप लोडर्स (2 एच एम सी के बदल में, जो तेल द्वारा चलने वाले), 2 रीक्लैमर, और 2 वैगन टिप्लर्स शामिल नहीं है । अतः पोर्ट ने कोल टर्मिनल के लिए मार्ग निर्देशों में दिया गया 50% विद्युत खपत की शर्त अर्थात प्रति टन के लिए 0.7 यूनिट की कल्पना की । इसने एच एम सी के लिए तेल की लागत अलग से प्राक्कलित किया जिसका विश्लेषण अलग से किया गया । मार्ग निर्देशों में बताए गए अनुसार 50% खपत शर्त को लागू करते हुए वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया विद्युत की खपत की समर्थन में - पोर्ट द्वारा किया गया किसी प्रत्येक विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया । हमारी विश्लेषण में किया गया संशोधन की शर्त पर औसतन रूप में लिया गया विद्युत एवं तेल की लागत - पूर्ण रूप से यांत्रिकृत कोल टर्मिनल के लिए विहित अर्थात प्रति टन के लिए 1.4 यूनिट की शर्त पर गणन किया गया विद्युत की लागत को पार नहीं करेगा ।

वर्तमान प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया विद्युत की यूनिट लागत रू.6.50 रहा, जिस के समर्थन में वि पो ट्र ने दि.1 अगस्त 2010 से ईस्ट्रन पावर डिस्ट्रिब्यूशन कंपनी ऑफ आंध्र प्रदेश द्वारा वसूल किया गया विद्युत की यूनिट दर से संबंधित एक्स्ट्राक्ट अग्रेषित किया ।

(ख) बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित तेल खपत का मानदंड 3 लफिंग क्रेनों का परिचालन से संबंधित है । बल्क कार्गो की संभलाई के लिए वि पो ट्र 2 हार्बर मोबाईल क्रेनों का नियोजन के लिए प्रस्ताव करने के कारण एक हार्बर मोबाईल क्रेन के लिए 70 लीटर की खपत के हिसाब से तेल का लागत प्राक्कलित किया गया । यह बताना उचित रहेगा कि 100 टन अत्यधिक क्षमता वाले हार्बर मोबाईल क्रेनों के लिए 70 लीटर की तेल खपत हेतु इस प्राधिकारी द्वारा अनुमती दी गई । पोर्ट ने न्यूनतम क्षमता वाले क्रेन अर्थात 60 टन क्षमता वाले क्रेन का नियोजन के लिए प्रस्ताव किया । अतः ऐसा अनुमान लगाया जाता है कि तेल की खपत कम रहेगा और प्राक्कलन को संशोधित करना चाहिए ।

इस संबंध में यह बताना उचित रहेगा कि के.पी.टी. ने पी पी पी पद्धति के अंतर्गत घाट नं.7 एवं 8 में सुविधाओं का यांत्रिकरण के लिए अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण हेतु फाईल किया गया प्रस्ताव में, और पोर्ट का अपना हार्बर मोबाईल क्रेन के बारे में, प्रति एचएमसी / प्रति घंटा के लिए 33.33 लीटर तेल की खपत प्राक्कलित किया । के.पी.टी. ने निर्माणकर्ता के मैनुअल के आधार पर 60 टन एच एम सी की तेल खपत का गणन किया । एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लि. ने के.पी.टी. के अपफ्रंट टैरिफ में एक सामान्य रिमार्क किया कि के.पी.टी. द्वारा कल्पना की गई विद्युत की खपत कम है, लेकिन इसने इस प्रकार की एच एम सी के लिए कुछ संशोधित तेल खपत की सुझाव नहीं दिया ।

के.पी.ट. द्वारा प्रस्तावित तेल की खपत प्रति क्रेन को प्रति घंटा के लिए 33.33 लीटर था जो निर्माणकर्ता के मैन्युअल के आधार पर था, और इस कार्गो के लिए भी मान लिया गया है ।

फ्रंट एंड लोडर के लिए पोर्ट ने प्रति घंटा हेतु 12 लीटर्स का हिसाब अपनाया, जो बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए दिए गए मानदंडों के अनुसार है । पोर्ट द्वारा 4 फ्रंट एंड लोडर्स के बजाय 3 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए मानदंड लागू करने की शर्त पर इस के लिए स्वीकृति दी गई ।

घाट दिवसों की संख्या के आधार पर वि पो ट्र द्वारा अनुमानित तेल की लागत 6120 घंटे रहा, जो मानदंडों के अनुसार था । विहित मानदंडों (अर्थात् 365*70%)के अंतर्गत आने वाले घंटों की वास्तविक संख्या 6132 हुई, जिसे एच एम सी एवं फ्रंट एंड लोडर की तेल खपत की प्राक्कलन हेतु हमारे विश्लेषण में मान लिया गया ।

वि पो ट्र द्वारा विचार किया गया रू.39.75 का तेल की यूनिट दर के विरुद्ध इस मामले को विश्लेषण करते समय रहे दर के अनुसार रू.44.83 तक अद्यतन किया गया ।

- (ग) बहुपयोगी कोल टर्मिनल के लिए दिए गए मानदंडों के अनुसार सिविल कार्यों के मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत - सिविल लागत पर 1% और यांत्रिक उपस्कर एवं विद्युत उपस्करों की लागत पर 5% के हिसाब से प्राक्कलित किया गया । बीमा लागत के बारे में - कुल नियत परिसंपत्तियों के लिए 1% और नियत परिसंपत्तियों का कुल मूल्य के लिए 5% के हिसाब से प्राक्कलित किया गया ।
- (घ) कंपनी अधिनियम 1956 में दिए गए दरों के अनुसार, संबंधिक परिसंपत्तियों की वर्ग के लिए लागू स्ट्रेट लाईन पद्धति के अंतर्गत एवं अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण करने के लिए दिशा निर्देशों के बराबर पद्धति में सिविल लागत पर 3.34%, उपस्कर की लागत पर 10.34% के दर पर मूल्यह्रास का गणन किया गया ।
- (च) अपफ्रंट टैरिफ के लिए मार्ग निर्देशों में बताया गया कि संबंधित महा पत्तन के दरमान में दिए गए दरों के आधार पर पोर्ट भूमि का पट्टा किराया का प्राक्कलन करना होगा । बर्थ संख्या डब्ल्यू क्यू-7 के पास विचाराधीन परियोजना के लिए जोन 9-ए में आबंटित करने के लिए प्रस्तावित कुल 25 एकड़ के लिए पोर्ट द्वारा अनुमान लगाया गया । मूल रूप से पुनः तैयार किया गया प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा एप्लाइ किया गया पट्टा किराये का यूनिट दर प्रति वर्ग मीटर, प्रति वर्ष के लिए रू.107.17 था, जो 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर किया गया । देखें आदेश सं.टैप/41/2005-वीपीटी/ दि. अप्रैल 2008 । इसके साथ सरकारी मार्गनिर्देशों के अनुसार 2004-05 से 2010-11 तक 2% वार्षिक वृद्धि लागू होगी ।

यह कहना उचित रहेगा कि वि पो ट्र का पट्टा किराया 2008 से पुनरीक्षण के लिए लंबित है । पोर्ट के अन्य अपफ्रंट टैरिफ प्रस्तावों का निर्धारण करते समय कई बार सझाव देने पर भी वि पो ट्र ने पट्टा किराये का पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव फाईल नहीं किया । पट्टा भूमि का पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव फाईल करने में पोर्ट की तरफ से ज्यादा विलंब विलंब हुआ और वि पो ट्र द्वारा दावा किया गया पट्टा किराया वर्ष 2003 की जमीन का मार्केट मूल्य के आधार पर था और उस पर 2% वार्षिक वृद्धि दिखाया, जो 2008 की जमीन का मार्केट मूल्य का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकता, जिस के आधार पर पट्टा किराया का गणन किया जा सकता । इसलिए संदर्भ मामले में अपफ्रंट टैरिफ का गणन करने के लिए वि पो ट्र को संशोधित पट्टा किराया पर विचार करना था ।

इसके जवाब में वि पो ट्र ने पत्र दि.20 मई 2011 द्वारा जिला रजिस्ट्रार, हैदराबाद से प्राप्त पोर्ट इस्टेट के विभिन्न जोनों में स्थित जमीन के मूल्य प्रस्तुत किया । जिला समाहर्ता द्वारा दिया गया वि.पो.ट्र. जमीन का मूल्यांकन की प्रति में सूचित किया कि जमीन का मूल्यांकन 1 दिसंबर 2010 से लागू है । वर्ष 2011 के दर का निर्धारण करने हेतु, जोन 9ए के लिए जिला रजिस्ट्रार द्वारा दिया गया भूमि मूल्यांकन के आधार पर, जमीन के मूल्य पर 6% वृद्धि लागू करते हुए तथा महा पत्तनों की जमीन नीति पर सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि भी लगाते हुए पोर्ट ने पट्टा किराया का निर्धारण किया । अतः वि पो ट्र द्वारा निर्धारित पट्टा किराये का यूनिट दर रु.107.17 रहा जो प्रसंगवश सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार वार्षिक वृद्धि भी लागू करते हुए इस प्राधिकारी द्वारा पंचवर्ष 2003-08 के लिए अनुमोदित पट्टा किराया का बराबर है ।

पोर्ट परियोजनाओं को समय सीमा के अंदर अनुपालन करने की पद्धति को सरल बनाने के लिए, पट्टा किराया का प्राक्कलन करने हेतु 2% वार्षिक वृद्धि के साथ 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर अपनाते हुए पोर्ट द्वारा अनुसरण की गई पद्धति को - वि पो ट्र के अन्य अपफ्रंट टैरिफों के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय स्वीकार किया गया । ऐसा करते समय, पट्टा किराये के संदर्भ में अपफ्रंट टैरिफ की समीक्षा करने के लिए पोर्ट को विकल्प दिया गया कि क्या संबंधित सुविधा के लिए आर.एफ.पी. जारी करने से पहले 2003-08 पांच वर्षों के लिए निर्धारित संशोधित पट्टा किराया लागू होगा ?

वर्तमान मामले में वि पो ट्र ने जिला राजस्व प्राधिकारी द्वारा पट्टा जमीन का संशोधित मूल्यांकन के आधार पर जोन 9ए का पट्टा किराया को अद्यतन किया ।

सरकार की जमीन नीति मार्गनिर्देश 2004 एवं 2008 में बताया गया कि कुछ अन्य कारकों पर विचार करते हुए भी जमीन का मूल्य निर्धारण किया जा सकता है, जैसे राज्य सरकार द्वारा गणन किया गया मूल्य, पोर्ट परिधी में रहे भूमि से संबंधित पिछले 3 वर्षों में हुई वास्तविक क्रय-विक्रय, पोर्ट जमीनों के लिए स्वीकृत अत्यधिक निविदा मूल्य, अनुमोदित मूल्यांकक द्वारा निर्धारित दर, और कोई अन्य संबंधित फेक्टर । सरकार द्वारा जारी जमीन नीति मार्गनिर्देश 2004 एवं 2010 के अनुसार संबंधित महा पत्तन को मार्ग निर्देशों में विहित विभिन्न पद्धतियों के आधार पर जमीन का बाजार भाव निर्धारण करने के लिए संबंधित पोर्ट के अध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति गठित करना होगा और समिति के सिफारिशों के आधार पर पट्टा पत्तन को प्रस्ताव फाईल करना चाहिए ।

यह बताना उचित होगा कि जमीन की नीति पर सरकार के मार्गनिर्देशों का पालन करते हुए 2008-13 पांच वर्षों के लिए पोर्ट ने किसी प्रकार का औपचारिक प्रस्ताव भी फाईल नहीं किया ।

वर्ष 2004-05 से 2010-11 तक जारी सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि के साथ 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर को अपनाते हुए वि पो ट्र द्वारा निर्धारित वर्ष 2011 का संशोधित पट्टा किराया और जिला रजिस्ट्रार द्वारा दिया गया 1 दिसंबर 2010 का जमीन मूल्य - जिस में 2% वार्षिक वृद्धि शामिल है - लगभग वही है ।

पट्टा किराया के प्रक्कलन के लिए वि पो ट्र द्वारा मान लेने के अनुसार प्रति वर्ग मीटर के लिए प्रति वर्ष रु.107.17 के हिसाब से यूनिट दर का प्राक्कलन किया गया ।

पट्टा किराया की समीक्षा के लिए सरकार के मार्गनिर्देशों का पालन करते हुए एक औपचारिक प्रस्ताव फाईल करने के लिए वि पो ट्र को सुझाव दिया गया । यदि प्रस्तावित

डब्ल्यू क्यू-7 टैर्मिनल के लिए आर एफ पी जारी करने से पहले वर्ष 2008-09 के लिए संशोधित पट्टा किराया लागू होता, और इस मामले में मान लिया गया पट्टा किराये से अनुमोदित दर भिन्न होता तो इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट टैरिफ की समीक्षा करने के लिए पोर्ट इस प्राधिकारी के पास मामला प्रस्तुत कर सकता है ।

- (x) घाट लागत की 1% तक घाट सेवाओं का अनुमान लगाने के लिए मार्गनिर्देशों को परिचालन लागत की आवश्यकता है ।

वि पो ट्र ने बर्थिंग सेवाओं के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्राक्कलन करते समय घाट का निर्माण एवं निकर्षण से संबंधित औसतन पूंजी लागत पर 1% बीमा और 3.34% मूल्यहास का गणन किया । इस में अनुरक्षण के लिए विहित 1% का मानदंड शामिल नहीं है ।

मार्ग निर्देश में बर्थ लागत के 1% तक परिचालन लागत को सीमित करने पर भी, परिसंपत्ति का पर्याप्त बीमा रहना चाहिए और यह सत्य भी इनकान नहीं किया जा सकता कि उपयोग करने के कारण परिसंपत्ति का मूल्यहास होगी । विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट के साथ साथ अन्य महा पत्तनों में अप फ्रंट घाट किराया का निर्धारण करते समय इस स्थिति पर ध्यान दिया गया और घाट सेवाओं से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए बीमा लागत एवं मूल्यहास पर भी विचार किया गया ।

उपर्युक्त बताए गए स्थिति को ध्यान में रखते हुए घाट सेवाओं से राजस्व आवश्यकता का निर्धारण हेतु परिचालन लागत का प्राक्कलन करते समय बीमा लागत एवं मूल्यहास पर भी विचार किया गया ।

- (xi) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट टैरिफ की सारणी संशोधित या गया । संशोधित सारणी की एक प्रतिलिपि अनुलग्नक-1 द्वारा संलग्न किया गया ।

क. वार्षिक राजस्व आवश्यकता जो परिचालन लागत का एक भाग और पूंजी नियोजन पर प्रतिलाभ कार्गो संभलाई सेवाओं से रु.5016.03 प्राक्कलित किया गया जबकि पोर्ट द्वारा प्राक्कलित रकम रु.6215.73 था ।

ख. मार्गनिर्देशों के अनुसार कुल राजस्व आवश्यकता में 90% बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल की संभलाई प्रभार के लिए, 5% भंडारण प्रभार के लिए और 5% हर एक विविध प्रभार के लिए विभाजन करना होगा ।

इस के खिलाफ वि पो ट्र ने अनुमानित राजस्व आवश्यकता के 96% संभलाई प्रभार के लिए, 2% भंडार प्रभार और 2% विविध प्रभार के लिए विभाजित करने का प्रस्ताव किया । पोर्ट द्वारा किया गया प्रस्ताव के अनुसार तीन टैरिफ शीर्षों के अंतर्गत कुल राजस्व आवश्यकता का विभाजन स्वीकार किया गया । प्रासंगिक रूप में बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल के लि टैरिफ निर्धारण करते समय, इस प्राधिकारी ने, वि पो ट्र द्वारा बताए गए कुछ कारणवश राजस्व का 96% संभलाई प्रभार के लिए, भंडारण और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 2% विभाजन के लिए अनुमति दी । यांत्रिक उर्वरक संभलाई सुविधाओं के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय स्वीकृत राजस्व विभाजन भी इस स्तर के निकटतम है ।

- (ग) अपफ्रंट टैरिफ केप्स का निर्धारण किया गया ताकि प्रति ग्रूप के कार्गो के लिए अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को तथा अनुकूलतम क्षमता में अपना भाग को पूरा किया जा सके ।

(घ) सरकार की नीति निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो (कूड ऑयल, लोहा अयस्क एवं लोहा अयस्क पिग्लेट्स सहित थर्मल कोल और पी ओ एल के अलावा) एवं सामान्य कार्गो / जलयान से संबंधित प्रभारों में 60% को पार नहीं करने वाले जलयानों के लिए रियायती टैरिफ का निर्धारण किया गया । जिप्सम एवं लोहा अयस्क के अलावा अयस्क की संपूर्ण क्षमता विदेशी कार्गो के रूप में, और बाक्सआईट की पूरी क्षमता को तटीय कार्गो के रूप में अनुमान लगाया गया । कोल एवं कोक को छोड़कर अन्य बल्क कार्गो के संदर्भ में विदेशी एवं तटीय कार्गो का अनुपात 70% और 30% तक प्रत्याशित किया गया ।

संशोधित प्रस्ताव में प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिए, विदेशी / तटीय कार्गो का निर्धारण करने वाले उनकी प्रत्येक कंपोजिशन के संदर्भ में वि पो ट्र ने अनुमानित राजस्व आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए संभलाई दर का निर्धारण किया ।

संभलाई करने के लिए प्रस्तावित सभी चार कार्गो मर्दों की संभलाई प्रभार एक ही प्रकार के रूप में मान लेने के कारण सभी कार्गो मर्दों के लिए एक ही दर रहना तर्कसंगत होगा । इस मामले में बाक्सआईट का कुल यातायात, जो तटीय यातायात के रूप में मान लिया जाता है, जिप्सम एवं लोहा अयस्क के अलावा अयस्क के लागत पर रियायत का लाभ उठा सकता है, जिस के लिए कृत्रिम रूप से अधिकतम अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया जाएगा । बाक्सआईट कार्गो के लिए इस प्रकार का क्रॉस सबसिडायिजिंग द्वारा विदेशी कार्गो के उपभेक्ता ग्रुप को अनैच्छिक बोझ उठाना पड़ता है । इसके साथ विदेशी कार्गो ग्रुप के लिए निर्धारित अधिकतम टैरिफ यदि कुछ है तो, इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न करायेगी कि प्रचालक अधिकतम राजस्व मिलने वाले विदेशी कार्गो की संभलाई करने का ही प्रथमिकता देगा ।

सर्वोत्तम क्षमता से अधिक अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया जाना चाहिए । विदेशी और तटीय संचालन का प्रत्येक कंपोजिशन के आधार पर कार्गो ग्रुप के लिए प्रति यूनिट संभलाई दर निर्धारण करने में वि पो ट्र द्वारा अनुसरण किए जाने वाली पद्धति यह सुनिश्चित करता है कि विदेशी कार्गो से तटीय वर्ग यातायात के लिए मिलने वाले रियायत के लिए अर्हक तटीय कार्गो को अनैच्छिक क्रॉस सब्सिडी नहीं होता ।

यह बताना उचित रहेगा कि मई 2010 में प्राधिकार द्वारा घाट सं.ई क्यू-1 ए के पास डिस्पोज किया गया थर्मल एवं स्टीम कोल संभलाई टर्मिनल के मामले में पोर्ट ने पूरी कार्गो संचालन को तटीय के रूप में विचार किया । अतः सर्वोत्तम क्षमता पर अपेक्षित अनुमानित राजस्व की वसूली के लिए केवल तटीय कार्गो के लिए ही संभलाई दर विहित किया गया । कुछ अन्य मामलों में जैसे सामान्य कार्गो बर्थ के पास कोयला, यात्रिकृत उर्वरक संभलाई सुविधा आदि, जहाँ वि पो ट्र द्वारा पूरी कार्गो को विदेशी प्रत्याशित किया गया, विदेशी कार्गो द्वारा कार्गो की क्षमता को पूरा करने के लिए अप फ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया गया । सरकारी मार्गदर्शन का अनुपालन करते हुए तटीय कार्गो का रियायती अपफ्रंट दरों का निर्धारण - राजस्व वसूली पर इसका प्रभाव नहीं होने पर भी - किया गया ।

वर्तमान मामले में भी, बाक्सआईट के लिए विदेशी दर, जिप्सम एवं अन्य अयस्क के लिए तटीय दर निर्धारण करने से राजस्व वसूली में इसका प्रभाव नहीं पड़ने पर भी वि पो ट्र ने सभी कार्गो ग्रेपों के लिए विदेशी / तटीय दोनों के लिए दरों का प्रस्ताव किया ।

(च) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर बाक्सआईट (100% तटीय), जिप्सम एवं लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क की संभलाई दर प्रति टन के लिए 100% विदेशी 94.23 तक और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई दर विदेशी के लिए प्रति टन को 107.08 एवं तटीय वर्ग के लिए 64.25 होगा ।

(छ) वि पो ट्र ने यह बताने के लिए एक प्रावधान प्रस्तुत किया कि मिश्रित संभलाई प्रभारों में आयात कार्गो के संबंध में जलयान से कार्गो की उतराई के साथ साथ मामले के अनुसार भंडारण प्वाईट तक परिवहन, 5 दिन की फ्री अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारण शामिल है। इन कांपोजिट प्रभारों में आवश्यक पडने पर वार्फेज एवं श्रमिकों की आपूर्ति, तथा दरमान में विहित रूप से नहीं निर्धारित सभी विविध प्रभार भी शामिल हैं। प्रस्तावित नोट के प्रथम भाग में यह बताने के लिए संशोधन किया गया कि मामले के अनुसार भंडारण प्वाईट से कार्गो ट्रक्स / वैगनों में लदान भी शामिल है।

(ज) प्रस्तावित दरमान में वि पो ट्र ने 5 दिन की फ्री अवधि का प्रस्ताव किया।

वि पो ट्र ने जलयान रहने की औसतन अवधि को 10 दिन तक अनुमान लगाते हुए, प्रस्तावित 5 दिन की फ्री अवधि के बाद 23% कार्गो शेयर क्षमता पर भंडारण प्रभार लगाने पर विचार किया। पोर्ट ने इस संबंध में अपना गणन प्रस्तुत किया। तदनुसार 124.31 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए के पी टी द्वारा पहले 5 दिन के प्रथम स्लेब के लिए निर्धारित दर प्रति टन, प्रति दिन हेतु रु.2.35 था। तत्पश्चात के स्लेब के लिए प्रस्तावित दर प्रथम स्लेब के 1.5 गुना और 2 गुना ज्यादा है।

अनुमानित वार्षिक राजस्व एवं सर्वोत्तम क्षमता में संशोधन को दृष्टि में रखते हुए, बिना परिवर्तन के साथ अपनाया गया वि पो ट्र के स्लेब स्ट्रक्चर को रखते हुए, वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित यूनिट संभलाई प्रभारों में संशोधन किया गया। तदनुसार प्रथम स्लेब के लिए भंडारण प्रभार प्रति टन, प्रति दिन या उसके एक भाग के लिए रु.1.71 पर स्थिर रह गया। तत्पश्चात के स्लेब के लिए दर वि पो ट्र द्वारा अपनयने जाने वाली पद्धति के आधार पर निर्धारित किए जाएंगे।

(झ) संशोधित राजस्व आवश्यकता एवं संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर विविध प्रभार के अप फ्रंट टैरिफ कैप प्रति टन के लिए रु.1.96 विहित किया गया। विविध प्रभारों में विविध सेवार्यें जैसे पर्यावरण एवं प्रबंधन, वार्फों पर झाड़ू लगाने, सुरक्षा उपाय आदि शामिल है।

(ट) पोर्ट द्वारा प्राक्कलित स्तर के अनुसार बर्थिंग सेवाओं से राजस्व आवश्यकता रु.1470.05 रहा

वि पो ट्र ने विदेश जाने वाले जलयान को प्रति जी आर टी, प्रति टन, प्रति दिन के लिए रु.1.46 घाट किराया का प्रस्ताव किया।

घाट किराया निर्धारण करने के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुसरण की गई पद्धति ऐसा लगा है कि अन्य अप फ्रंट टैरिफ मामलों में इस प्राधिकारी द्वारा अनुसरण करने वाली पद्धति के बराबर है। वि पो ट्र ने पूर्व निर्धारित घाट किराया प्राप्त करते वक्त 2005 टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार तटीय जलयानों पर लागू रियायत का प्रभाव पर विचार किया। घाट किराये का गणन में विदेशी एवं तटीय कार्गो का कुल भाग को क्रमशः 48% एवं 52% तक विचार किया।

वि पो ट्र द्वारा विचार किया गया जलयान का पार्सेल साईज 30000 जी आर टी और 50000 जी आर टी से है। टर्मिनल में प्रत्याशित अधिक से अधिक जलयान हैंडी मैक्स जलयान होने के कारण वि पो ट्र ने सभी वर्ग के जलयानों के लिए 18000 टन / प्रति दिन का एकरूप संभलाई प्रभारों का अनुमान लगाया है। घाट किराये का निर्धारण करने के लिए वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किया गया कार्यचालन को प्रति दिन 20000 टन की संभलाई दर पर विचार करते हुए संशोधित किया गया।

वि पो ट्र द्वारा अनुमानित 6120 कार्य दिवस के खिलाफ जी आर टी घंटों में तत्पश्चात की संशोधन के साथ घाट दिवसों की संख्या 6132 दिन माना गया । इस संशोधन के शर्त पर विदेशी जलयानों के लिए प्रति जी आर टी, प्रति घंटा के लिए घाट किराया दर रू.1.455 रहा ।

वि पो ट्र सहित अन्य महा पत्तनों में अपफ्रंट घाट किराये को अंतिम रूप देते वक्त प्राधिकार द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया कि अप फ्रंट घाट किराया प्रभार रूपये के शर्तों में ही अनुमोदित किया जाए । रूपया डिनामिनेटेड घाट किराया के लिए वि.पो.ट्र. का प्रस्ताव यह प्राधिकार द्वारा अन्य अप फ्रंट मामलों में लिया गया निर्णय के समान है ।

- (xii) कुछ सामान्य शब्द जैसे विदेश जाने वाले जलयान, तटीय जलयान, प्रति दिन की परिभाषा वि पो ट्र के दरमान में और वि पो ट्र में प्रचालित अन्य टर्मिनल्स में विहित परिभाषाओं के समान रूप में अप फ्रंट अनुसूची में शामिल किया गया है ।
- (xiii) 2005 के निर्देशों में बताए गए और अन्य महा पत्तन / प्राईवेट टर्मिनल्स के दरमान में एकरूप में विहित कुछ सामान्य शर्तें जैसे प्राईवेट टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उचित समय के बाद विलंब के लिए उपभोक्ता प्रभार चुकाने की जरूरत नहीं है, उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने के समय में प्रचालक को आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी / लदान करने के लिए प्रचालक तैयार नहीं होने के कारण उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं होने से, आदि वि पो ट्र द्वारा किया गया प्रस्ताव अप फ्रंट टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया ।
- (xiv) फ्री अवधि के प्रारंभ के बारे में वि पो ट्र ने कुछ शर्तें विहित करने का प्रस्ताव किया, जो अन्य महा पत्तन / प्राईवेट टर्मिनल्स के पास रहे शर्तों के समान है । आयात कार्गो के लिए फ्री अवधि का प्रारंभ से संबंधित वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किया गया नोट ऐसा पाया गया कि मिश्रित संभलाई दर में शामिल किए गए सेवाओं की सूची से मिलता जुलता नहीं है और वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किया गया स्पष्टीकरण ऐसा बताता है कि कार्गो संभलाई सेवा केवल आयात कार्गो के लिए ही है । अतः निर्यात कार्गो के लिए फ्री अवधि से संबंधित उक्त नोट हटाया गया ।
- (xv) जलयान के लिए निर्धारित अवधि के बाद भी जलयान रहने वाली अवधि के लिए सामान्य घाट किराये के बराबर पीनल बर्थ किराया लगाने के लिए वि पो ट्र ने इसके दरमान में दिए गए प्रावधानों को शामिल करने का प्रस्ताव किया । बशर्तेकि बर्थ के लिए मांग हो और उतराई / लदान समाप्त होने के बाद बर्थ खाली करने के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा 10 घंटे पहले नोटिस दिया हो । यह वि पो ट्र के दरमान में दिया गया वर्तमान प्रावधान है । पीनल घाट किराया लगाने हेतु इसी प्रकार का प्रावधान वि पो ट्र में परिचालित और एक बी ओ टी प्रचालक वैजाग सी पोर्ट प्रा.लि. के दरमान में, तथा वि पो ट्र के बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदित अप फ्रंट टैरिफ अनुसूची में भी दिया गया है । पोर्ट / प्रचालक के लिए घाट मुश्किल से मिलने वाला संसाधन है और इसका सर्वोत्तम उपयोग करना है । इसे ध्यान में रखते हुए पोर्ट द्वारा प्रस्ताव करने के अनुसार पीनल बर्थ किराया लगाने का प्रावधान अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया ।

पोर्ट ने एक शर्त का प्रस्ताव किया कि इस संबंध में आस्टिंग प्रयारिटी बर्थिंग / प्रयारिटी बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर एवं शर्त सरकारी निर्देश एवं वि पो ट्र के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों के अनुसार शासित किए जाएंगे । वि पो ट्र के बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदित अप फ्रंट टैरिफ मामले के बराबर है।

10.1 मार्गदर्शन के खंड 2.8 के अनुसार

मुद्रास्फीति को टैरिफ कैप्स सूचित किए जाएंगे, लेकिन केवल 1 जनवरी 2008 से संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच पडले वाले होलसेल प्राईस इंडेक्स के 60% भिन्नता तक सीमित किया जाएगा। इस प्रकार की टैरिफ कैप्स के स्वचालित समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे। वर्तमान मामले में, वि पो ट्र द्वारा रिपोर्ट करने के अनुसार फरवरी 2011 को किया गया अप फ्रंट टैरिफ गणन में पूंजी लागत और परिचालन व्यय का यूनिट दर का प्राक्कलन पर विचार करने के कारण - प्रति वर्ष जनवरी 2011 को स्वचालित समायोजन के लिए डब्ल्यू पी आई के आधार पर विचार करने के लिए बताना उचित एवं संबद्ध होगा। वि पो ट्र ने भी 1 जनवरी 2011 को प्रति वर्ष उस प्रकार की स्वचालित समायोजन के लिए डब्ल्यू पी आई का आधार बनाने का प्रस्ताव किया, जिस के लिए अनुमोदन दिया गया।

10.2 निर्देशिका के खंड 2.9.1 एवं 2.9.2 में दिए गए अनुसार, प्राईवेट प्रचालक को महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत अपेक्षानुसार, वाणिज्य परिचालन प्रारंभ करने से पहले अनुमोदित अधिकतम दर एवं शर्तों की सारणी रहने वाले दरमानों को अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकारी से संपर्क करना होगा।

10.3 निर्देशिका के खंड 3.8.5 के अनुसार दरमान एवं शर्तों की सारणी से संबंधित कुछ स्पष्टीकरण या परिभाषा के बारे में कुछ प्रश्न उत्पन्न होता तो, इस प्राधिकारी के सामने मामला प्रस्तुत करना होगा और प्रचालक को इसका निर्णय का पालन करना होगा।

10.4 बिड के कागजात में परियोजना से संबंधित निष्पादन की शर्तें स्पष्ट रूप से बताना होगा। प्राईवेट प्रचालक से ऐसा प्रत्याशित किया जाता है कि वे कम से कम बिड के कागजात / रियायती करार में दिए गए निष्पादन शर्तों के अनुसार निष्पादन करेगा। पहले बताए गए अनुसार इस प्राधिकारी द्वारा अनुमोदिन अप फ्रंट टैरिफ - बी ओ टी प्रचालक द्वारा 60 टन क्षमता वाले 2 हार्बर मोबाईल क्रेनों का नियोजन के संदर्भ में है। यदि अधिक क्षमता वाले क्रेनों का नियोजन किया जाता तो, अप फ्रंट टैरिफ की समीक्षा की जाएगी।

10.5 प्राईवेट प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकारी द्वारा मानीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कुछ शिकायत प्राप्त होता तो यह प्राधिकारी जांच करेगा और वि पो ट्र को इसका जांच परिणाम अग्रेषित करेगा। यदि प्राईवेट प्रचालकों के खिलाफ कुछ कार्रवाई लेना पडता है तो, वि पो ट्र संबंधित रियायती करारनामे के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए कार्रवाई करेगी।

10.6 टर्मिनल के पास वाणिज्य परिचालनों के दौरान, प्रति तिमाही समाप्त होने के 15 दिनों के अंदर, पहले तीन महीने के दौरान टर्मिनल की भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन से संबंधित रिपोर्ट प्राईवेट प्रचालक द्वारा वि पो ट्र के माध्यम से इस प्राधिकारी को प्रस्तुत करना होगा।

11. परिणाम रूप में तथा उपर्युक्त बताए गए कारणों हेतु तथा सामूहिक विवेकपूर्ण निर्णय के आधार पर इस प्राधिकारी विशाखपट्टणम पोर्ट में बाक्सार्ट, जिप्सम, कोल और कोक के अलावा अन्य बल्क कार्गो तथा लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क की संभलाई के लिए अप फ्रंट टैरिफ कैप्स का अनुमोदन करेगा।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट में बाक्साइट, जिप्सम, अन्य ड्राई बल्क कार्गो, लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क के लिए अपक्रंट टैरिफ गणना

₹ लाखों में

क्रम संख्या	विवरण	वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्राक्कलन	टैप द्वारा नवीकृत प्राक्कलन
I	सर्वोत्तम क्षमता		
	सर्वोत्तम क्वे क्षमता		
(क)	विभिन्न कार्गो मर्दों की क्षमता का भाग		
	बाक्साइट क्षमता की प्रतिशत का भाग (एस1)	47%	47%
	जिप्सम की क्षमता की प्रतिशत का भाग (एस 2)	30%	30%
	अन्य शुष्क बल्क कार्गो की क्षमता के प्रतिशत का भाग (एस 3)	16%	16%
	लोहा अयस्क के अलावा अन्य कार्गो की क्षमता की प्रतिशत का भाग (एस-4)	7%	7%
(ख)	शिप दिवस उत्पादन (प्रति दिन टनों में) (हमारे विश्लेषण में दो 60 टन एच एम सी द्वारा प्रति दिन 20000 टन मान लिया गया अर्थात् ड्रै बल्क कार्गो हेतु बहुपयोगी कार्गो टरिमिनल के लिए दिए गए मार्गनिर्देश पर 10000 टन / दिन के हर 20 टन वाले 3 लेवल लफिंग क्रेन के नार्मस का अनुसरण किया गया।		
	-बाक्साइट ले जाने वाले जलयानों की संभलाई दर (पी1)	18000	20000
	- जिप्सम ले जाने वाले जलयानों की संभलाई दर (पी2)	18000	20000
	- अन्य शुष्क बल्क कार्गो ले जाने वाले जलयानों की संभलाई दर (पी3)	18000	20000
	- अन्य अयस्क ले जाने वाले जलयानों की संभलाई दर (पी4)	18000	20000
(ग)	टर्मिनल की अधिकतम क्षमता = $0.7*((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3)+(एस4*पी4))*365$	4599000	5110000
	टर्मिनल का वार्षिक अधिकतम क्षमता मिलियन टन	4.60	5.110
II	पूँजी लागत		
क.	कार्गो संभलाई गतिविधियाँ	रूपये लाखों में	
	(i). सिविल लागत		
	- बर्थ अप्रान एवं अप्रोच	44.18	44.18
	- भंडारण यार्ड, भवन, सीवरेज और भूमि विकास	648.29	648.29
	- वर्तमान संरचना को गिराना और कांघाऊंड वॉल का पुनः निर्माण	78.97	78.97
	- रेल्वे ट्रेक्स	115.56	115.56
	- कन्वेयर गेलरी एवं सपोर्ट	1691.10	1691.10
	- स्टेकर ट्रेक	1010.27	1010.27
	- ट्रान्सफर हाऊसेस	186.01	186.01
	- ड्राईव हाऊसेस	207.78	207.78
	- जल आपूर्ति	27.30	27.30
	कुल	4009.46	4009.46
	(ii). उपस्कर लागत		
	- 2 (नंबर) 60 टन हार्बर मोबाईल क्रेन	5605.43	2914.15
	- 2 (नंबर) मोबाईल होपर्स	118.96	118.96
	- कन्वेयर सिस्टम	2707.61	2707.61
	- स्टेकर (1)	2447.20	2447.20
	- फ्रंट येंड लोडर्स / डोजर्स (वी पो ट्र द्वारा 4 नंबर) [हमारे विश्लेषण में 3 स्वीकार की गईं.]	135.95	101.96
	- विद्युत कार्य	275.84	275.84
	कुल	11290.99	8565.72
	(iii). विविध		
	- सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5%	765.02	628.76
	गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत (i + ii + iii)	16065.47	13203.94
ख.	घाट भाड़ा गतिविधियाँ :		
	- रेलोप प्रोटेक्शन को शामिल करते हुए बर्थ निर्माण दर	5326.88	5326.88
	- ड्रेजिंग लागत	1561.82	1561.82
	घाट भाड़ा गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत	6888.70	6888.70
	कुल पूँजी लागत (क +ख)	22954.17	20092.64

क्रम संख्या	विवरण	वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्राक्कलन	टैंप द्वारा नवीकृत प्राक्कलन
III	कार्गो संभलाई गतिविधि के लिए प्रचालन लागत	₹ लाखों में	
(क)	विद्युत लागत (0.7 यूनिट प्रति टन * ₹ 6.50 प्रति यूनिट * 45.99 लाख टन) (टैम्प गणना 0.7 यूनिट प्रति टन * ₹. 6.50 प्रति यूनिट * 51.1 लाख टन)	209.25	232.51
(ख)	फ्यूल लागत		
	- हावर मोबाइल क्रैन (बीपीटी - 70लीटर/ घंटे/क्रैन * 39.77/लीटर*6120 घंटे *2 एचएमसी) (हमारी गणना पर - 33.33लीटर/घंटे/क्रैन * 44.83/लीटर * 6132 घंटे * 2 एचएमसी)	340.75	183.25
	- फ्रंट एंड लोडर्स/ डोजर्स वी पी टी - 12लीटर/ घंटे/एफईएल * 39.77/लीटर*6120 घंटे *4 एफईएल) हमारी गणना पर - 12लीटर/घंटे/क्रैन * 44.83/लीटर * 6132 घंटे * 3एफईएल)	116.83	98.96
(ग)	मरम्मत एवं अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियों (सिविल कार्य पर1%)	40.09	40.09
	- पुर्जों को शामिल करते हुए यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण (उपकरण लागत पर 5%)	564.55	428.29
(घ)	बीमा (कुल नियत परिसंपत्तियों पर 1%)	160.65	132.04
(च)	मूल्यहास		
	- सिविल कार्य @ 3.34%	133.92	133.92
	- यांत्रिक कार्य @ 10.34%	1167.49	885.70
(छ)	लाईसेंस शुल्क	108.46	108.46
(ज)	वेतन और खर्च के लिए अन्य व्यय (कुल परिसंपत्तियों के मूल्य पर 5%)	803.27	660.20
	कुल प्रचालन लागत	3645.26	2903.40
IV	कार्गो संभलाई गतिविधि के लिए राजस्व आकलन की आवश्यकता एवं अपक्रेंट टैरिफ		
क.			
(i).	आकलित राजस्व की आवश्यकता		
(क)	कुल प्रचालन लागत	3645.26	2903.40
(ख)	पूँजी नियोजन पर रिटर्न @ 16%	2570.47	2112.63
(ग)	कार्गो संभलाई गतिविधि से राजस्व की कुल आवश्यकता	6215.73	5016.03
(ii).	राजस्व आवश्यकता का विभाजन		
(क)	कार्गो संभलाई प्रभार (ए आर आर पर 96%)	5967.10	4815.39
(ख)	भंडारण प्रभार (ए आर आर पर 2%)	124.31	100.32
(ग)	विविध प्रभार (ए आर आर पर 2%)	124.31	100.32
(घ)	कार्गो संभलाई गतिविधि से राजस्व की कुल आवश्यकता	6215.73	5016.03
(iii).	कार्गो संभलाई प्रभार		
(क)	कार्गो संभलाई प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (लाखों में)	5967.10	4815.39
	- क्षमता (प्रति वर्ष लाख टनों में)	45.99	51.10
(ख)	कार्गोवार संभलाई प्रभार		
	- बाक्ससाईट (तटीय कार्गो 100%)	129.78	94.23
	- जिप्सम(विदेशी कार्गो 100%)	129.72	94.23
	-अन्य बल्क कार्गो		
	- 70% विदेशी कार्गो	147.34	107.08
	- 30% अनुपात के तटीय कार्गो	88.40	64.25
	- लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क (विदेशी कार्गो 100%)	129.72	94.23
(ग)	भंडारण प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (लाखों में)	124.31	100.32
	- भंडारण प्रभार को आकर्षित करने कार्गो का %	23%	23%
	- भंडारण प्रभार के लिए आकर्षित करने कार्गो क्षमता (लाख टनों में)	10.58	11.75
(i)	नि : शुल्क अवधि	5 days	5 days
(ii)	भंडारण प्रभार (नि: शुल्क अवधि के बाद)		
	-पहले पाँच दिन	2.35	1.71
	-6 दिन से 10 दिन तक	3.53	2.56
	-11 दिन के बाद	4.70	3.41
(घ)	फुटकर प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (लाखों में)	124.31	100.32
	- क्षमता (प्रति वर्ष लाख टनों में)	45.99	51.10
	-फुटकर प्रभार (प्रति टन)	2.70	1.96
ख.	घाट भाड़ा प्रभार		
(i).	राजस्व आवश्यकता	₹ रुपये लाखों में	
(क)	मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 1%)	68.89	68.89
(ख)	मूल्यहास	230.08	230.08
(ग)	बीमा (बर्थ भाड़ा सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)	68.89	68.89
	उप कुल (i)	367.86	367.86
(ii).	नियोजित पूँजी पर रिटर्न @ 16%	1102.19	1102.19
	वर्धित सेवाओं से कुल राजस्व की आवश्यकता (i + ii)	1470.05	1470.05
	घाट भाड़ा प्रभार		

क्रम संख्या	विवरण	वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्राक्कलन	टॅप द्वारा नवीकृत प्राक्कलन
	विदेशी जानेवाला जहाज (प्रति जी आर टी प्रति घंटा रू. में)	1.46	1.455
	तटीय जहाज (प्रति जी आर टी प्रति घंटा रू. में)	0.876	0.873

क्रम संख्या	विवरण	वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्राक्कलन	टैंप द्वारा नवीकृत प्राक्कलन
-------------	-------	---	------------------------------

वी पी टी द्वारा प्रस्तुत घाट भाड़ा गणना

क्र सं.	विवरण	यूनिट	< 50000	> 50000	Total
i	शिप दिवस उत्पादन	टन / दिन	18000	18000	
ii.	औसतन जी आर टी	टन	20000	30000	
iii.	पार्सल साईज का औसत	टन	30000	50000	
iv.	संमलाई के लिए अपेक्षित ट्रेज	टन	4231000	368000	4599000
v.	बर्थ दिवस का औसतन संख्या (iv / i)	दिन	235	20	255.5
vi.	बर्थ घंटों की संख्या {24 x (v)}	घंटे	5640	480	6120
vii.	अपेक्षित जहाजों की संख्या (iv / iii)	संख्या	141	7	148
viii.	कुल जी आर टी घंटे	जी आर टी घंटे	112800000	14400000	127200000
ix.	राजस्व आवश्यकता				1470.05
x.	बर्थ भाड़ा - विदेश जानेवाले जहाज (ix / viii)				
	बर्थ भाड़ा - तटीय जहाज				
	विदेश कार्गो के लिए कार्य 48% /तटीय कार्गो के लिए 52%)				
	$127200000*48\% * x + 127200000*52\% * 0.6x =$				1470.05
	$61056000 x + 66144000 * 0.6x =$				1470.05
	x = विदेश जानेवाले जहाज दर				1.46
	तटीय जहाज दर = 0.6 x विदेश जानेवाले जहाज दर				0.876

टैम्प आकलन के अनुसार बर्थ भाड़ा गणना

क्र.सं..	विवरण	यूनिट	< 50000	> 50000	Total
i	शिप दिवस उत्पादन	टन / दिन	20000	20000	
ii.	जी आर टी औसत	टन	20000	30000	
iii.	पार्सल साईज का औसत	टन	30000	50000	
iv.	संमलाई जानेवाली अपेक्षित ट्रेज	टन	4701111	408889	5110000
v.	बर्थ दिवस की औसतन संख्या (iv / i)	दिन	235	20	256
vi.	बर्थ घंटों की संख्या {24 x (v)}	घंटे	5641	491	6132
vii.	अपेक्षित जहाजों की संख्या (iv / iii)	संख्या	157	8	165
viii.	कुल जी आर टी घंटे	जी आर टी घंटे	112826667	14720000	127546667
ix.	राजस्व आवश्यकता				1470.05
x.	बर्थ भाड़ा - विदेश जानेवाले जहाज (ix/ viii)				
	बर्थ भाड़ा - तटीय जहाज				
	विदेश कार्गो के लिए कार्य 48% /तटीय कार्गो के लिए 52%)				
	$127546667*48\% * x + 127546667*52\% * 0.6x =$				1470.05
	$61222400 x + 66324267 * 0.6x =$				1470.05
	x = विदेश जानेवाले जहाज दर				1.455
	तटीय जहाज दर = 0.6 x विदेश जानेवाले जहाज दर				0.873

विभिन्न कार्गो ग्रुपों के तहत संभलाई प्रभारों के गणन को दिखाने वाली तातिका ।

क. टैब्युलर फार्मेट में दिए गए वि पो ट्रू द्वारा गणन किए गए संभलाई प्रभार ।

कार्गो का ग्रुप	कार्गो शेयर	संभलाई दर प्रति दिन	संभलाया जाने वाला कार्गो (टनों में)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	आवश्यक राजस्व (रूपये लाखों में)	संभलाया जाने वाला कार्गो	संभलाया जाने वाला कार्गो	दर प्रति टन	दर प्रति टन
							विदेशी (लाख टनों में)	तटीय (लाख टनों में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
बाक्सआईट (100% तटीय)	47.00%	18000	2161530	120	47.00%	2,804.54	0	21.61	216.30	129.78
जिप्सम (100 % विदेशी)	30.00%	18000	1379700	77	30.00%	1,790.13	13.80	0	129.72	77.83
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	16.00%	18000	735840	41	16.00%	954.74	5.15	2.21	147.34	88.40
लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क (100 % विदेशी)	7.00%	18000	321930	18	7.00%	417.70	3.22	0	129.72	77.83
कुल	100%		4599000	255.5	100	5,967.10	22.17	23.82		

विदेशी अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	5.15
तटीय अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	2.21
अन्य बल्क कार्गो से राजस्व अपेक्षा (रूपयों में)	954.74
विदेशी कार्गो के लिए दर	x
$5.15x + 2.21 * 0.6x =$	954.74
$5.15x + 1.33x =$	954.74
$6.48x =$	954.74
$x =$	147.34
राजंडिंग ऑफ के बाद विदेशी अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रूपयों में प्रति टन)	147.34
तटीय अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रूपयों में प्रति टन)	88.40

ख. संशोधित राजस्व अपेक्षा पर आधारित टैप द्वारा गणन किए गए संभलाई प्रभार ।

कार्गो ग्रुप	कार्गो शेयर	संभलाई दर प्रति दिन	संभलाया जाने वाला कार्गो (टनों में)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	आवश्यक राजस्व (रुपये लाखों में)	संभलाया जाने वाला कार्गो	संभलाया जाने वाला कार्गो	दर रूपयों में प्रति टन	दर रूपयों में प्रति टन
							विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
बाक्ससाईट (100% तटीय)	47.00 %	20000	240170 0	120	47.00 %	2,263.2 3	0	240170 0	157.06	94.2 3
जिप्सम (100 % विदेशी)	30.00 %	20000	153300 0	77	30.00 %	1,444.6 2	153300 0	0	94.23	56.5 4
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	16.00 %	20000	817600	41	16.00 %	770.46	572320	245280	107.08	64.2 5
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	7.00%	20000	357700	18	7.00%	337.08	357700	0	94.23	56.5 4
कुल	100%		5110000	255.5	100	4,815.3 9	2463020	2646980		

विदेशी अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	572320
तटीय अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	245280
अन्य बल्क कार्गो से राजस्व अपेक्षा (रूपयों में)	77,046,270
विदेशी कार्गो के लिए दर	x
$572320x + 245280 * 0.6x =$	77,046,270
$572320x + 147168x =$	77,046,270
$719488x =$	77,046,270
$x =$	107.08
राऊंडिंग ऑफ के बाद विदेशी अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रूपयों में प्रति टन)	107.08
तटीय अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रूपयों में प्रति टन)	64.25

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट

डब्ल्यु क्यु-7 घाट पर बी ओ टी के आधार पर संभलाये जाने वाले बाक्सार्ट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क(सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) के लिए अपफ्रंट टैरिफ की अनुसूची ।

1.1 परिभाषा

इस दरमान में संदर्भ विषय से अन्यथा अपेक्षित होते हुए भी, निम्न लिखित परिभाषा लागू होंगी :

- (i) **“तटीय जलयान”** का अर्थ कोई भारत में किसी पोर्ट या जगह से किसी अन्य पोर्ट या जगह के बीच केवल व्यापार करने के लिए नियोजित एवं सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किये गये वैध तटीय लाईसेंस प्राप्त जलयान से है ।
- (ii) **“दिन”** का अर्थ सुबह 6.00 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.00 को समाप्त अवधि से है ।
- (iii) **“विदेश जाने वाले जलयान”** का अर्थ तटीय जलयान के अलावा किसी अन्य जलयान से है ।

1.2 सामान्य शर्तें

- (i) घाट किराया लगाने हेतु क्या जलयान “तटीय जलयान” या “विदेश जाने वाला जलयान” है इस बात के निर्धारण का सही आधार सीमाशुल्क या नौवहन महा निदेशक द्वारा दिये गये प्रमाणन में दी गई जलयान की स्थिति है । इस उद्देश्य के लिए कार्गो का प्रकार या जहाज के ऑरिजन का कोई महत्व नहीं है ।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाईसेंस प्राप्त भारतीय झंडा के साथ विदेश जाने वाले जलयान को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय कार्यों के लिए परिवर्तित किया जा सकता है ।
(ख) नौवहन महा निदेशक द्वारा जारी किये गये तटीय समुद्री यात्रा लाईसेंस के आधार पर विदेशी झंडा रहने वाले विदेश जाने वाले जलयान को तटीय कार्यों के लिए परिवर्तित किया जा सकता है ।
(ग) इस प्रकार के परिवर्तन के मामले में लदान करने वाले पोर्ट द्वारा जलयान पर तटीय वस्तुओं की लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दर लगाये जाएंगे ।
(घ) इस प्रकार के परिवर्तन के मामले में, जलयान से तटीय कार्गो की उतराई परिचालन समाप्त करने तक ही तटीय दर लगाए जाएंगे और उसके तुरंत बाद से पोर्ट जहाँ उतराई हो रही है - द्वारा विदेश जाने वाले दर लगाये जाएंगे ।
(च) नौवहन महा निदेशक द्वारा तटीय लाईसेंस प्राप्त भारतीय तटों के लिए समर्पित जलयानों को, तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य डाक्युमेंट की जरूरत नहीं होगी ।

- (iii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए घाट किराया अन्य जलयानों पर लागू प्रभार के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।
- (ख) कूड के अलावा पी ओ एल, लोहा अयस्क एवं लोहा पिप्लेट्स तथा थर्मल कोल सहित सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।
- (ग) कार्गो से संबंधित प्रभारों के मामले में, जहाज तटीय स्थानांतरण के लिए और वार्फेज सहित क्वे से/तक तथा भंडारण यार्ड से/तक लागू होने वाले सभी संबंधित संभलाई प्रभारों पर रियायती दर लगाये जायेंगे ।
- (घ) भारतीय पोर्ट "ए" को - तत्पश्चात भारतीय पोर्ट "बी" में यानांतरण करने के लिए-विदेशी पोर्ट से प्राप्त कार्गो पर इसकी तटीय समुद्री यात्रा से संबंधित रियायती प्रभार लगाये जाएंगे । अन्य शब्दों में भारतीय पोर्टों से भारतीय पोर्टों को कार्गो का यानांतरण करने के लिए तटीय समुद्री यात्रा हेतु अनुमति प्राप्त जलयान रियायत के लिए हकदार होंगे ।
- (च) तटीय कार्गो / कंटेनर्स / जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्ग करके वसूल किए जाएंगे ।
- (iv) **विलंबित भुगतान / वापसी पर ब्याज.**
- (क) इस दरमान के अंतर्गत उपभोक्ता को किसी भी प्रभार से संबंधित विलंबित भुगतान पर पीनल ब्याज चुकाना होगा । इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक - विलंबित वापसी रकम पर पीनल ब्याज चुकाना होगा ।
- (ख) पीनल ब्याज का दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय समय पर घोषित करने वाले प्राईम लेंडिंग दर पर 2% ज्यादा रहेगा ।
- (ग) टर्मिनल प्रचालक द्वारा रकम वापस करने की अवधि का गणन सेवा समाप्त करने के दिन से केवल 20 दिन या उपभोक्ता द्वारा सभी आवश्यक कागजात प्रस्तुत करने पर - जो परवर्ती हो - किया जाएगा ।
- (घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में देरी का गणन टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल्स प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 से किया जाएगा । सेवाओं का उपयोग करने से पहले भुगतान किए जाने वाले मामलों में और दरमान में अग्रिम के रूप में प्रभार चुकाने की शर्त लगाने वाले मामलों में यह प्रावधान लागू नहीं होगा ।
- (v) किसी भी मद का कुल भार या माप - वाल्यूम या क्षमता के आधार पर गणन करने के मामले में जहाँ विनिर्दिष्ट नियम नहीं होता, वहाँ 0.5 तक फ्रेक्शन को 0.5 यूनिट के रूप में लिया जाएगा और 0.5 फ्रेक्शन से ज्यादा को एक यूनिट के रूप में लिया जाएगा ।
- (vi) प्रति बिल के कुल योग में गणन किया गया सभी प्रभार अगले अधिक रूपये में मिला दिया जाएगा ।
- (vii) दरमान में दिए गए दर अधिक स्तर के हैं, इसी प्रकार रियायत एवं छूट निम्न स्तर के हैं । टर्मिनल प्रचालक, यदि चाहे तो, न्यूनतम दर दे सकता है या अधिक रियायत या छूट दे सकता है ।

यदि टर्मिनल प्रचालक चाहता तो दरमान में विनिर्दिष्ट दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों को वैज्ञानिक बना सकता है, यदि इस प्रकार का वैज्ञानिकीकरण उपभोक्ता को प्रति यूनिट के दर पर कुछ लाभ देता है तो, दरमान में विनिर्दिष्ट युनिट दर अधिकतम सीमा को पार नहीं करना चाहिए ।

इस प्रकार के न्यूनतम दर और / या दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों का वैज्ञानिकीकरण के बारे में आम जनता को सूचित करना होगा और इस प्रकार की न्यूनतम दरों में या दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाले शर्तों का वैज्ञानिकीकरण में आगे कुछ परिवर्तन हैं तो उसे आम जनता को सूचित करना जारी रखना होगा । बशर्ते कि निर्धारित नये दर टैप द्वारा सूचित दरों से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।

(viii) उचित समझी जाने वाली अवधि की देरी हेतु उपभोक्ता, टर्मिनल प्रचालक को प्रभार चुकाने की आवश्यकता नहीं है ।

2. घाट किराया प्रभार

2.1 घाट किराये की अनुसूची

क्र.सं.	जलयान	एक घंटा या उसकी एक भाग के लिए प्रति जी आर टी की दर	
		विदेश जाने वाले जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)
1.	बाक्सार्ट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) ले जाने वाले जलयान ।	1.455	0.873

2.2 जलयान अधिक समय रहने के कारण पीनल घाट किराया :

(i) नीचे दिया गया कॉलम संख्या (ii) में बतायी गयी अवधि को पार करके ज्यादा समय तक घाट अधिग्रहण करने वाले जलयानों पर, अधिग्रहीत अधिक समय के लिए घाट किराया प्रभार के अतिरिक्त सामान्य रूप से लागू घाट किराया के बराबर वाले पीनल घाट किराया लगाया जाएगा । बशर्ते कि घाट के लिए डिमांड हो और बी ओ टी प्रचालक या उनके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा उतराई / शिपमेंट प्रचालन समाप्त होने के 10 घंटे पहले नोटिस दिया हो ।

(ii) कार्गो प्रचालन समाप्त होने के बाद नीचे दी गई अवधि तक जुर्माना के बगैर जलयान को घाट अधिग्रहण करने के लिए अनुमति दी जाती है ।

(क)	बार्जेंस द्वारा बंकर्स लेने वाले जलयान	08 घंटे
(ख)	बार्जों द्वारा पानी लेने वाले जलयान	12 घंटे (जलयान के साथ साथ बार्जों को रखने की समय से)
(ग)	पानी लेने वाले जलयान/ बंकर द्वारा	08 घंटे
(घ)	सभी अन्य मामलों में	07 घंटे

घाट किराये से संबंधित सामान्य नोट्स :

- (i) घाट किराया लगाने के लिए जलयान घाट अधिग्रहण करने के समय से घाट छोड़ने के समय तक की समय की अवधि गणन किया जाएगा ।
- (ii) (क) जलयान यात्रा करने के लिए तैयारी से संबंधित सिग्नल देने के 4 घंटों के बाद से घाट किराया बंद किया जाएगा ।
- (ख) घाट किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटे के समय में अनुकूल ज्वार स्थिति के लिए जहाज का निरीक्षण समय या तूफानी मौसम या रात्रि नौचालन सुविधा नहीं होने आदि का समय शामिल नहीं है ।
- (ग) जलयान का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वार एवं मौसम की स्थिति में ही यात्रा करने की तैयारी का सिग्नल देंगे ।

- (iii) फाल्स सिग्नल के लिए पीनल बर्थ किराया एक दिन के (24 घंटे) घाट किराये के बराबर है ।

“फाल्स सिग्नल” तब समझा जाएगा जब इंजन तैयार नहीं होने के कारण अन-बर्थिंग के लिए जलयान तैयार होने से पहले ही जलयान की तैयारी का सिग्नल देकर पायलेट के लिए मांग करता या कार्गो का परिचालन समाप्त नहीं होता या इस प्रकार के जलयान से संबंधित कुछ अन्य कारण होते ।

- (iv) टेरिमिलन प्रचालक की तरफ से उपस्कर की अनुपलब्धता / ब्रेक डाऊन और विद्युत नहीं होने सहित कोई अन्य कारण से किसी जलयान को लगातार एक घंटा या उस से ज्यादा समय तक घाट पर निरर्थक रहना पडा तो उस समय के लिए घाट किराया नहीं लगाया जाएगा ।

- (v) निकासी की प्राथमिकता / प्राथमिकता घाट किराया

निकासी की प्राथमिकता बर्थिंग / बर्थिंग में प्राथमिकता को अनुमोदन देने के लिए दर एवं शर्त इस संबंध में सरकारी निर्देशों एवं विशाखपट्टणम पोर्ट के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी ।

3. कार्गो संभलाई प्रभार :

वस्तु	यूनिट	दर-रूपयों में	
		विदेशी	तटीय
बाक्सआईट	प्रति मेट्रिक टन	157.06	94.23
जिप्सम	प्रति मेट्रिक टन	94.23	56.54
अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर)	प्रति मेट्रिक टन	107.08	64.25
अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)	प्रति मेट्रिक टन	94.23	56.54

टिप्पणी :

आयात कार्गो के संबंध में जलयान से कार्गो की उतराई के साथ साथ मामले के अनुसार भंडारण प्वाइंट तक परिवहन, 5 दिन की फ्री अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारण और ट्रक्स / वैगनों में लदान के लिए उपर्युक्त दिए गए संभलाई प्रभार - कांपोजिट प्रभार है । इन कांपोजिट प्रभारों में आवश्यक पडने पर वार्फेज एवं श्रमिकों की आपूर्ति, तथा दरमान में विहित रूप से नहीं निर्धारित सभी विविध प्रभार शामिल हैं ।

4. भंडारण प्रभार :

अनुमेय फ्री अवधि के बाद स्टैक यार्ड में भंडारण किये गये कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार है:

(क) फ्री अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन / प्रति दिन)

विवरण	प्रति टन / प्रति दिन के लिए दर
	बाक्सार्डिट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)
फ्री अवधि	5 दिन
फ्री अवधि समाप्त होने के पहले 5 दिन	1.71
फ्री अवधि समाप्त होने के 6वीं दिन से 10वीं दिन तक	2.56
10 दिन के बाद	3.14

टिप्पणी :

- (i) फ्री अवधि का गणन करने के लिए सीमाशुल्क द्वारा सूचित छुट्टियां और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को निकाल दिया जाएगा ।
- (ii) आयात कार्गो के लिए फ्री अवधि का गणन जलयान से अंतिम उतराई समाप्त करने के अगले दिन से गणन किया जाएगा ।
- (iii) टर्मिनल प्रचालक के अपने कुछ कारणों से उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर भी, कार्गो की सुपुर्दगी / लदान करने के लिए टर्मिनल प्रचालक तैयार नहीं होने से उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार संचित नहीं होंगे ।

5. विविध प्रभार :

विवरण	प्रति टन / प्रति दिन के लिए दर
	बाक्सार्डिट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)
	1.96

सभी विविध सेवाओं के लिए जैसे पर्यावरण एवं प्रबंधन, वार्फ पर कार्गो हटाना, सुरक्षा उपाय हेतु मिश्रित प्रभार रहेंगे ।

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) तक सामान्य नोट :

मुद्रास्फीति को टैरिफ कैप्स सूचित किए जाएंगे, लेकिन केवल 1 जनवरी 2011 से संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच पडने वाले होलसेल प्राईस इंडेक्स के 60% भिन्नता तक सीमित किया जाएगा । टैरिफ कैप्स का इस प्रकार का स्वचालित समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे ।