

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या - 159

नई दिल्ली 6 अगस्त 2011

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, कांडला पत्तन में बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएमपी/20/2011-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

- - - -

आवेदक

**आदेश**

(जुलाई, 2011 के 26 वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन के बंदर बेसिन में निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बाज प्रहस्तन सुविधा के अपग्रेडेशन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 2 अप्रैल 2011 से संबंधित है।

2.1. उक्त प्रस्ताव में बीओटी परिचालक द्वारा जेट्टी में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर उदाहरणतः एक्सकेवटर्स, पेलोडर्स, फोर्कलिफ्ट्स आदि और आउटर तुना बॉय में फ्लोटिंग क्रैन की तैनाती की परिकल्पना की गई है। फ्लोटिंग क्रैन के बाजों से/पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए बिना गियर वाले पोत द्वारा उपयोग किए जाने की उम्मीद है। प्रस्तावित टर्मिनल के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित कुल पूंजी लागत रु0 8574.81 लाख है।

2.2. सभी प्रकार के बल्क कार्गो, स्टील और टिम्बर प्रस्तावित टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की परिकल्पना की गई है। प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 3.22 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) है। पत्तन ने फ्लोटिंग क्रैन की अलग से भी सर्वोत्तम क्षमता 3.09 एमटीपीए निर्धारित की है। तथापि, यह बताते हुए कि प्रहस्तन क्षमता का केवल 30 प्रतिशत बिना गियर वाले पोत होंगे, फ्लोटिंग क्रैन की सर्वोत्तम क्षमता 3.22 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का 30 प्रतिशत 0.97 एमटीपीए सुविचारित किया गया है। केपीटी ने प्रस्तावित टर्मिनल में शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और टिम्बर के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट बर्थ किराया, समेकित प्रहस्तन दर, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार प्रस्तावित किए हैं।

3. केपीटी का प्रस्ताव 16 अप्रैल 2011 को प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के साथ विचार-विमर्श शुरू कर दिया था। केपीटी को 27 अप्रैल 2011 को एक विस्तृत प्रश्नावली भेजी गई थी जिसमें क्षमता के निर्धारण, बिजली/ईंधन लागत के अनुमानन, प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रैन के औचित्य आदि के लिए उसके प्रस्ताव में परिकल्पित विभिन्न पैरामीटरों के आधार जैसे विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की मांग की गई थी। चूंकि अपक्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए पत्तन द्वारा परिकल्पित अधिकांश पैरामीटर बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाए गए थे, इसलिए पत्तन से अनुरोध किया गया था कि केपीटी में समान परिचालनों के लिए वास्तविक पैरामीटरों के संदर्भ में अथवा विभिन्न बिन्दुओं पर मांगे गए स्पष्टीकरणों के अलावा पत्तन द्वारा करवाए गए तकनीकी अध्ययन के आधार पर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से प्रस्तावित विषयों का औचित्य बताया जाए। कई बार अनुस्मारक भेजने के बाद भी हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर केपीटी ने अपना प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।

4. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 मई 2011 को कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह हमारे पत्र दिनांक 27 अप्रैल 2011 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर स्पष्टीकरण/प्रत्युत्तर भेजे और निम्नलिखित बिन्दु भी 19 मई 2011 तक स्पष्ट करें:

- (i). चूंकि प्रस्ताव के कई पहलु उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं को स्पष्ट नहीं हैं, इसलिए केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं के साथ एक बैठक करे ताकि प्रस्ताव को विस्तार से स्पष्ट किया जा सके और जरूरी स्पष्टीकरण भेजे जा सकें। उसके बाद, उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियां, यदि कोई हों, टीएमपी को भेजी होंगी जिसकी एक प्रति केपीटी को भेजी जाएगी।
- (ii). केपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आधारित प्रतीत होता है। यह प्रस्ताव स्पष्ट नहीं करता है कि फ्लोटिंग क्रैन/उपस्कर की उच्चतर क्षमता को आगे की संभावित क्षमता को ध्यान में रखते हुए तैनात क्यों नहीं किया जा सकता। केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रैन की परिचालनात्मक व्यवस्था को स्पष्ट रूप से बताते हुए भविष्य के यातायात अनुमानों के साथ इस मामले में विस्तृत नोट भेजे।

5. इस मामले की कार्यवाही के दौरान, अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने बंदर बेसिन में केवल कार्गो प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रेन की जरूरत पर संदेह व्यक्त किया था। केपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और इस प्राधिकरण द्वारा कही गई बातों पर अपना प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।
6. चूंकि संयुक्त सुनवाई के बाद केपीटी द्वारा किए जाने के लिए अपेक्षित कार्रवाईयों पर केपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह विषय प्रस्ताव पर अपेक्षित आंकड़े/सूचना 18 जुलाई 2011 तक अवश्य भेजे।
7. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2011 द्वारा निवेदन किया था कि उसने विषय प्रस्ताव को स्पष्ट करने के लिए 1 जून 2011 को उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं के साथ संयुक्त बैठक की थी और उनपर आवश्यक स्पष्टीकरण भेजे थे। इसने बताया है कि उक्त बैठक के नतीजे के आधार पर, परियोजना पैरामीटर संशोधित किए गए हैं और इसलिए बंदर बेसिन में कार्गो प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दाखिल किए गए पूर्ववर्ती प्रशुल्क प्रस्ताव को संशोधित किया जाना है और साध्यता रिपोर्ट को भी संशोधित किए जाने की जरूरत है। इसने 15 अगस्त 2011 तक का समय मांगा है क्योंकि टीएएमपी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण/सूचना प्रस्ताव को संशोधित करने के बाद ही भेजे जा सकते हैं।
8. परियोजना पैरामीटरों और साध्यता रिपोर्ट के संशोधन के बाद केपीटी द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) संशोधित प्रस्ताव केपीटी द्वारा दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव से भिन्न होगा। इसलिए, जब संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा तब उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं के साथ नए सिरे से विचार-विमर्श किए जाने की आवश्यकता होगी और नए सिरे से जांच करनी होगी। अतः इस कार्यवाही को जारी रखने से कोई उपयोगी प्रयोजन पूरा नहीं होगा।
9. परिणामस्वरूप, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 2 अप्रैल 2011 के आधार पर शुरु की गई कार्यवाहियों को बन्द करने का निर्णय लिया है। पत्तन से जब संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा तब नए सिरे से कार्यवाही की जाएगी। केपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह इस कार्यवाही में दी गई टिप्पणियों और सुझावों पर विचार करते हुए अपना संशोधित प्रस्ताव तैयार करे।

(रानी जाधव)  
अध्यक्षा