

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 217

नई दिल्ली, 5 नवंबर, 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड की दरों के मान में सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त उनके प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
केस सं. टी ए एम पी/10/2011 वीसीटीपीएल
विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड.....आवेदक

आदेश
(अक्टूबर, 2011 के 11वें दिन को पास किया गया)

यह मामला, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में उनके द्वारा संचालित कंटेनर टर्मिनल की दरों के मान (एस.ओ.आर) में सामान्य संशोधन के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 वी.सी.टी.पी.एल. की दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/7/2008-वीसीटीपीएल दि.28 जुलाई, 2009 के अंतर्गत पिछली बार संशोधित किया गया था, जिसकी प्रशुल्क वैधता 31 मार्च, 2011 थी। इस परिप्रेक्ष्य में, वी.सी.टी.पी.एल. ने अपने दि.25 जनवरी, 2011 के पत्र के तहत संदर्भाधीन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2.2 वीसीटीपीएल की दरों के मान की वैधता 31 मार्च, 2011 को समाप्त हो रही थी, इसलिए वीसीटीपीएल ने दि. 01 अप्रैल, 2011 के अपने पत्र द्वारा दरों के मान की वैधता बढ़ाने का अनुरोध किया है। प्राधिकरण ने अपने दि. 2 मई, 2011 के आदेश के अंतर्गत वीसीटीपीएल की दरों के वर्तमान मान की वैधता 30 सितम्बर, 2011 तक अथवा संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, बढ़ाई है, बशर्ते कि निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2011 के बाद की अवधि के लिए देय लागत से ऊपर अधिशेष एवं अनुमेय रिटर्न का पूरी तरह से समायोजन किया गया हो।

3.1 वीसीटीपीएल ने जनवरी, 2011 के अपने प्रस्ताव में जो प्रमुख निवेदन (प्रस्ताव) किए हैं, वे निम्नलिखित हैं:

- (i) वीसीटीपीएल वर्ष 2011-12 के दौरान उपकरणों एवं संरचना संबंधी अन्य सुविधाओं में भारी निवेश कर रहा है। इस निवेश के परिणामस्वरूप 2011-12 से 2013-14 के तीन ब्लाक वर्षों के लिए काफी ऊंचा प्रशुल्क लगेगा।
- (ii) इस ऊंचे प्रशुल्क का वहन न तो बाजार की शक्तियां और न ही व्यापार की व्यवस्थाएं कर सकती हैं। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए, यद्यपि 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में प्रशुल्क वैधता का निर्धारण 3 वर्ष की अवधि के लिए किया गया है, तथापि, प्राधिकरण से अनुरोध है कि 6 वर्ष की अवधि अर्थात् 2011-12 से 2016-17 तक के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन करे।
- (iii) वीसीटीपीएल ने 2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, टर्मिनल की क्षमता का आकलन किया है। अधिकतम क्वे क्षमता का आकलन 2011-12 से 2016-17 तक की अवधि के लिए 662256 टीईयू किया गया है। अधिकतम यार्ड क्षमता का आकलन 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए 204620 टीईयू एवं 2014-15 से 2016-17 तक के लिए 324336 टीईयू किया गया है। तदनुसार, 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए 204620 टीईयू एवं 2014-15 से 2016-17 तक की अवधि के लिए 324336 टीईयू पर क्वे एवं यार्ड की क्षमता से टर्मिनल की क्षमता कम है।
- (iv) **यातायात**
वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में वास्तविक यातायात क्रमशः 87637 टीईयू एवं 98000 टीईयू रहा। यातायात का अनुमान, 2010-11 में 130227 टीईयू के वास्तविक/अनुमानित यातायात के आधार पर लगाया गया है। यातायात में पिछले वर्ष की तुलना में 2011-12 से 2016-17 तक की अवधि के लिए 15 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। छः वर्ष की अवधि के लिए अनुमानित यातायात नीचे दिया गया है:

वर्ष	टीईयू में अनुमानित यातायात
2010-11 (8 महीनों का वास्तविक एवं 3 महीनों का अनुमानित)	130227
2011-12	150000
2012-13	172000

2013-14	198000
2014-15	228000
2015-16	262000
2016-17	300000

- (v) आस्तियों के सकल ब्लाक में अभिवृद्धि का प्रस्ताव 2011-12, 2013-14 एवं 2015-16 के वर्षों के दौरान क्रमशः 11057.04 लाख ₹0, 1621.50 लाख ₹0 एवं 5.48 लाख ₹0 तक के लिए दिया गया है। वर्ष 2011-12 में अभिवृद्धि का कारण मुख्यतया 2 आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी सी की खरीद है। 2013-14 में अभिवृद्धि, सिविल निर्माण संबंधी कार्यों जैसे अतिरिक्त भंडारण- यार्ड तैयार करना, प्रशासनिक भवन का निर्माण एवं वर्कशाप भवन के निर्माण के लिए है।

3.2 वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरे के अनुसार, 2009-10 से 2016-17 तक के वर्षों के लिए लागत संबंधी कुल स्थिति संक्षेप में तालिकाबद्ध रूप में नीचे दी गई है:-

(लाख रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	वास्तविक		अनुमानित					
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-2016	2016-17
(i)	यातायात (टीईयू परिचालन में)	98,000	130,227	150,000	172,000	198,000	228000	262,000	30,0000
(ii)	कुल पंचालन आय	3644.88	3639.25	3627.32	4002.76	4542.80	5244.94	6020.80	6887.72
(iii)	कुल संचालन लागत (मूल्यहास, ओवरहेड का प्रबंधन तथा एफ एम आई-एफ एम ई सहित)	1943.37	2623.65	4162	4593.54	4957.20	5334.28	5907.17	6426.02
(iv)	लगाई गई पूंजी	4488.81	1015.60	14348.03	13079.90	13734.39	13030.09	11830.94	11145.12
(v)	आर ओ सी ई	718.21	648.06	2295.68	2092.78	2197.50	2084.81	1892.95	1783.22
(vi)	निवल अधिशेष/(घाटा)	983.30	367.20	(2830.36)	(2683.55)	(2611.90)	(2174.15)	(1781.33)	(1321.51)
(vii)	निवल अधिशेष/(घाटा) संचालन आय के % के रूप में	....	....	-78.03%	-67.04%	-57.50%	-41.45%	-29.59%	-19.19%
(viii)	तीन वर्षों का औसत	.....	.....	-67.52%			-30.08%		
(ix)	छः वर्षों का औसत हमारे द्वारा परिकलित	---	---	-48.8%					

3.3 वर्तमान एस ओ आर में प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन नीचे तालिकाबद्ध हैं:-

क्रम सं०	सम्बद्ध मद में प्रस्तावित परिवर्तन	प्रस्तावित वृद्धि/कटौती
(i)	आयात एवं निर्यात कंटेनरों को हैंडल करने के लिए समेकित दर	32.81 % वृद्धि प्रस्तावित
(ii)	सी वार्ड से रेल फ्लैट तक यातायात अथवा विपरीत क्रम से तथा लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	21.38 % वृद्धि प्रस्तावित
(iii)	यानांतरण (एक जलयान से दूसरे जलयान पर माल भेजना) कंटेनरों का संचालन	28.6 % कटौती प्रस्तावित
(iv)	लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ का प्रभार	20 % वृद्धि प्रस्तावित
(v)	हैच कवरों का संचालन, भले ही जेटी पर उतारा जाए अथवा नहीं	7 % वृद्धि प्रस्तावित
(vi)	रेस्टों कंटेनरों (20' एवं 40') का संचालन भले ही जेटी पर उतारा जाए अथवा नहीं	7 % वृद्धि प्रस्तावित
(vii)	आंतरिक परिवहन के लिए प्रभार	33.33 % वृद्धि प्रस्तावित
(viii)	रीफर विद्युत (20' एवं 40') की सप्लाई के लिए प्रभार	लगभग 24 % वृद्धि प्रस्तावित
(ix)	शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार	लगभग 26 % वृद्धि प्रस्तावित
(x)	प्रत्यक्ष लदान (20' एवं 40') के लिए प्रभार	लगभग 129 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित
(xi)	टर्मिनल में ही कंटेनरों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर रखने के लिए प्रभार, जिसमें लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ का प्रभार शामिल हो	25.71 % वृद्धि प्रस्तावित
(xii)	कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार	26.27 % वृद्धि प्रस्तावित
(xiii)	नए प्रशुल्क निम्नलिखित के लिए प्रस्तावित	
	(क) जलयान तक आने जाने के लिए गैंगवे की व्यवस्था के लिए प्रभार	750/- ₹0 प्रति कैलेण्डर दिन
	(ख) गियर बाक्सों के लिए प्रभार, जिसमें टिवस्टू लॉक बिन शामिल हो	2700/- प्रति कंटेनर

3.4 वीसीटीपीएल ने अपने पिछले पत्र सं. वीसीटीपीएल/टीएएमपी/2011/011 दि. 14 जनवरी, 2011 का भी संदर्भ दिया है, जिसमें यह अनुरोध किया गया है कि आगामी चक्र में प्रशुल्क का निर्धारण करते समय वर्ष 2003-04 से लेकर अब तक की अवधि की पिछली हानियों के समायोजन की अनुमति प्रदान की जाए। इस संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा उठाए गए संदर्भ को नोट के अगले पैराग्राफ में अलग से उल्लिखित किया गया है।

4.1 संदर्भाधीन प्रस्ताव प्रस्तुत करने से पूर्व वीसीटीपीएल ने अपने दि. 20 अक्टूबर, 2010 के पत्र के अंतर्गत, इसके साथ साथ, यह भी कहा है कि 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 के अनुसार पिछली हानियों का समायोजन अगले प्रशुल्क में किया जाए। वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसे वित्तीय वर्ष 2003-04 से 2009-10 तक, वर्ष 2009-10 के लिए 539.84 लाख रुपये के अधिशेष को मानते हुए, 4403.73 लाख रुपये की समेकित हानि हुई है। इन हानियों का आगामी प्रशुल्क में अभी भी समायोजन किया जाना है। अतः वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि 2009-10 के अधिशेष का समायोजन करने के बाद 4403.73 लाख रु. की पिछली हानियों को समाहित कर लिया जाए एवं शेष हानियों को अप्रेषित किया जाए।

4.2 इसके जवाब में हमने अपने पत्र सं. टीएएमपी/34/2003-विविध दि. 22 दिसम्बर, 2010 के अंतर्गत, इसके साथ साथ, यह स्पष्ट किया था कि दिशा निर्देशों का उपबंध 2.13 अपने अनुप्रयोग को उसी सीमा तक सीमित करता है, यदि ठीक पिछले प्रशुल्क चक्र एवं वास्तविक प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्राक्कलन में परिवर्तन +/(-) 20% से अधिक हो (न कि हानि के संदर्भ में)। मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में कोई प्रावधान नहीं है कि पिछले अनेक वर्षों की हानियों को समाहित करते हुए प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, टीएएमपी के दि. 28 जून 2007 के आदेश सं. टीएएमपी/12/2007 वीसीटीपीएल के अंतर्गत वीसीटीपीएल के प्रशुल्क को संशोधित करते समय एवं पिछले प्रशुल्क आदेशों में प्राक्कलनों पर विश्वास करते हुए आदेश सं.टीएएमपी/7/2008 वीसीटीपीएल के तहत प्राधिकरण द्वारा 2005-06, 2006-07 एवं 2007-08 के वर्षों के वास्तविक एवं वित्तीय कार्य-निष्पादन की समीक्षा की गई है। वीसीटीपीएल का पिछला प्रशुल्क संशोधन, जो जुलाई, 2009 में अनुमोदित किया गया था, 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के प्राक्कलनों पर आधारित था। ऐसा होते हुए, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, इन तीन वर्षों के लिए वास्तविक भौतिक वित्तीय कार्य-निष्पादन तथा जुलाई, 2009 के आदेश में विचार किए गए प्राक्कलनों में आए अंतर/परिवर्तन की समीक्षा, अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान की जाएगी, जो मार्च, 2011 में होनी ड्यू है।

4.3 इसके बाद, वीसीटीपीएल ने अपने दि. 14 जनवरी, 2011 के पत्र के अंतर्गत उन्हीं बातों को पुनः दोहराया है, जिनका उल्लेख उनके दि. 20 अक्टूबर, 2010 के पत्र में किया गया था।

5. निर्धारित परामर्श-प्रक्रिया के अनुसार वीसीटीपीएल से दि. 25 जनवरी, 2011 को प्राप्त प्रस्ताव वी पी टी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीसीटीपीएल को, फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई थीं। वीसीटीपीएल ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टीका-टिप्पणी प्रस्तुत की है।

6.1 संबंधित प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर वीसीटीपीएल से अनुरोध किया गया कि वह हमारे दि. 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दे। वीसीटीपीएल ने संयुक्त सुनवाई के बाद, उठाए गए प्रश्नों के जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का संक्षिप्त ब्यौरा एवं वीसीटीपीएल के जवाब इस नोट के अगले भाग में दिए गए हैं।

6.2 वीपीटी से भी अनुरोध किया गया था कि वह हमारे दि. 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। संयुक्त सुनवाई के पश्चात् हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का वीपीटी ने जवाब दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न एवं वीपीटी के जवाब नोट के अगले भागों में दिए गए हैं।

7. विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के परिसर में दि. 11 मई, 2011 को इस मामले में संयुक्त सुनवाई की गई। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव को पॉवर प्वाइंट पर प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई के समय, वीसीटीपीएल/वीपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने अनुरोध प्रस्तुत किए।

8.1 संयुक्त सुनवाई के समय जैसा कि वीसीटीपीएल ने सहमति प्रकट की थी, वीसीटीपीएल से अनुरोध किया गया कि वह कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। वीसीटीपीएल को यह भी सलाह दी गई कि वह अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत करे एवं अद्यतन प्रस्ताव की प्रति तथा वीपीटी को उनकी संवीक्षा एवं टिप्पणियों के लिए स्पष्टीकरण भेजे। वीसीटीपीएल को यह भी सलाह दी गई कि वह हमारे दि. 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत उठाए गए प्रश्नों का जवाब प्रस्तुत करे।

8.2 वीसीटीपीएल ने दि. 12 मई, 2011 के अपने पत्र में अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है तथा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब भी प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का संक्षिप्त ब्योरा एवं वीसीटीपीएल ने दि. 12 मई, 2011 के पत्र के अंतर्गत भेजे गए जवाब तथा दि. 14 जुलाई, 2011 के ईमेलों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीसीटीपीएल के जवाब
(क)	सामान्य	
(i)	वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि उनका प्रशुल्क छः वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 2011-12 से 2016-17 तक के लिए निर्धारित किया जाए। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 3.1.8 के अनुसार, प्रशुल्क वैधता चक्र 3 वर्ष की अवधि के लिए होता है। 6 वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क अनुमोदन प्राप्त करने के लिए वीसीटीपीएल का प्रस्ताव, दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है। प्रस्ताव में किन्हीं विशिष्ट परिस्थितियों का उल्लेख नहीं किया गया है कि वे दिशा-निर्देशों का व्यतिक्रम क्यों कर रहे हैं।	<p>1) वीसीटीपीएल ने 2 क्वे क्रेनों एवं 4 आर टीजी की खरीद में बहुत बड़ा निवेश किया है। टीएमपी के दिशा निर्देशों के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क में 34% की बढ़ोतरी होगी, ताकि आरओसीई पर 16 प्रतिशत की निर्धारित रिटर्न, टर्मिनल के लिए सुनिश्चित की जा सके। इस बढ़ोतरी को व्यापार की शक्तियां सहन नहीं कर पाएँगी। वीसीटीपीएल द्वारा जैसा कि टिप्पणी दी गई है, वे 10-15 % की बढ़ोतरी की आशा करते हैं।</p> <p>2) तदनुसार, प्रशुल्क को धारणीय स्तर तक बनाए रखने के लिए एवं टर्मिनल हेतु तर्कसंगत रिटर्न सुनिश्चित करने के लिए, प्रशुल्क को छः वर्ष की अवधि के लिए संगत बनाने का प्रस्ताव है। इससे यह सुनिश्चित होगा कि व्यापार को उच्च प्रशुल्क दर वहन नहीं करनी पड़ेगी तथा प्रशुल्क अगले छः वर्षों के लिए उसी दर पर रहेगा। इसके अलावा, टर्मिनल को इसके निवेश पर अच्छा रिटर्न भी मिलेगा।</p> <p>3) ऐसा समझा जाता है कि आई जी टी पी एल, कोचीन को इसी आधार पर छः वर्ष की अवधि की अनुमति दी गई है, अतः हमारा माननीय प्राधिकरण से अनुरोध है कि वे छः वर्ष के वैधता चक्र के हमारे प्रस्ताव पर भी टीएमपी के दिशा निर्देशों में उल्लिखित अन्य शर्तों के अध्यधीन विचार करें।</p>
(ii)	वीसीटीपीएल ने अपने फार्म-1 के क्रम सं. 6 में वर्ष 2003-04 से 2010-11 तक के दौरान औसत सकल क्रेन उत्पादकता का उल्लेख किया है। वर्ष 2003-04 में 19.70 चलन प्रति घंटा की दर से, वर्ष 2006-07 में 24.55 चलन प्रति घंटा की दर से क्रेन की उत्पादकता के स्तर में सुधार हुआ है, जबकि वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के अगले वर्षों में क्रेन की उत्पादकता में 22-21.8 चलन प्रति घंटा की गिरावट आई है। पिछले वर्षों में प्राप्त की गई उत्पादकता की तुलना में पिछले चार वर्षों में अर्थात् 2007-08 से 2010-11 तक क्रेन की उत्पादकता में गिरावट का कारण कृपया बताया जाए।	प्रारंभिक वर्षों के दौरान जलयान यानी टर्मिनल छोटे थे एवं प्रति जलयान द्वारा संचालित किया गया औसत पार्सल आकार भी कम था। माल भरने की जगह (अर्थात् डिस्चार्ज का एकल पतन होने) स्पष्ट होने के कारण एवं उस अवधि में यार्ड संबंधी क्रियाकलाप कम होने के कारण क्रेन की उच्च उत्पादकता प्राप्त की जा सकी। कंटेनर के आकार में वृद्धि होने से इंडफेक्स, एपीएल/बीटीएल जैसी सेवाओं ने अपने कंटेनर जलयानों का आकार बढ़ा कर दिया है। यह नोट किया जाए कि टर्मिनल में क्वे क्रेनों पुरानी हो चुकी हैं एवं वे पेनामेक्स किस्म की हैं। अतः बड़े आकार के जलयानों, जो गियर वाले होते हैं, एवं अपनी क्रेनों से युक्त होते हैं, का संचालन करते समय एवं जो प्रायः माल भरने की जगह पर संचालन करते हैं, क्वे क्रेनों का संचालन सामान्यतः धीमा हो जाता है। इसके अलावा, बड़े जलयानों का संचालन करते समय, क्वे क्रेन द्वारा प्रति कंटेनर औसत चक्र समय भी बढ़ जाता है क्योंकि क्वे क्रेन को मार्ग में एवं डेक तक, लंबा रास्ता तय करना होता है। ये ऐसे कुछ कारक हैं, जिनसे क्रेन की उत्पादकता कम होती है।
(iii)	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों के मानदंडों से जोड़ा जाना चाहिए। वीसीटीपीएल ने उल्लेख किया है कि पुरानी दो क्रेनों से पिछली अवधि के दौरान सकल क्रेन उत्पादकता प्राप्त की गई एवं आगे यह भी कहा गया है कि वर्ष 2011-12 में दो नई क्रेनों के आने से क्रेन की उत्पादकता में सुधार होगा। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान इसके द्वारा अनुमानित रूप से प्राप्त की जाने वाली क्रेन की उत्पादकता का परिमाण बताया जाए। उत्पादकता के स्तर का यह मानदंड दरों के मानों में शर्त के रूप में शामिल किया जाए, जिससे सम्बद्ध प्रशुल्क मर्दे नियमित होती हैं।	जलयान की उत्पादकता के लिए मानदंड पर विचार किया जा सकता है तथा इसे 30 चलन प्रति घंटा की औसत पर स्थिर किया जा सकता है, जैसा कि विशाखापटनम पतन न्यास के साथ किए गए लाइसेंस करार के अनुबंध-5 में उल्लेख किया गया है। उत्पादकता संबंधी मानदंड, जलयान में माल भरने की जगह की उपलब्धता के अध्यधीन है।

(iv)	<p>वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्योरे से वर्तमान दरों एवं प्रस्तावित दरों की तुलनात्मक स्थिति को देखा जा सकता है। वीसीटीपीएल ने समेकित संचालन दर में 32 % की वृद्धि की एवं प्रशुल्क संबंधी अन्य मदों में भी 25 % से 30 % की वृद्धि की मांग की है। तथापि, फार्म-1 के क्रम सं.5 पर दी गई सूचना के अनुसार, पत्तन प्रयोक्ता के लिए औसत संचालन लागत के प्रस्तावित प्रशुल्क में घटने की संभावना है। इसके लिए कारण, कार्यविधियों के साथ प्रस्तुत किए जाएँ।</p>	<p>औसत लागत में कटौती यानांतरण के आयतन पर निर्भर करती है, जो आने वाले वर्षों में संचालित किया जाएगा। यानांतरण प्रभार, सामान्य प्रभार से कम है हालांकि दुगुनी संचालन क्रिया होती है। (वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्योरे का सारांश) नीचे दिया गया है) (रु0 प्रति टैरिड्यू)</p> <table border="1" data-bbox="727 365 1339 539"> <thead> <tr> <th>प्रयोक्ता</th> <th>वर्तमान प्रशुल्क पर औसत लागत</th> <th>प्रस्तावित प्रशुल्क पर औसत लागत</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एम एस के</td> <td>2648</td> <td>2451</td> </tr> <tr> <td>एपीएल</td> <td>2888</td> <td>2673</td> </tr> <tr> <td>पीआईएल</td> <td>3011</td> <td>2786</td> </tr> </tbody> </table>	प्रयोक्ता	वर्तमान प्रशुल्क पर औसत लागत	प्रस्तावित प्रशुल्क पर औसत लागत	एम एस के	2648	2451	एपीएल	2888	2673	पीआईएल	3011	2786
प्रयोक्ता	वर्तमान प्रशुल्क पर औसत लागत	प्रस्तावित प्रशुल्क पर औसत लागत												
एम एस के	2648	2451												
एपीएल	2888	2673												
पीआईएल	3011	2786												
(v)	<p>क्योंकि वित्तीय वर्ष 2010-11 समाप्त हो चुका है, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह लागत विवरण को 2010-11 के वर्ष की वास्तविक लागत से अद्यतन करे एवं वार्षिक लेखे के साथ आंकड़ों का मिलान भी करे। वर्ष 2010-11 के वार्षिक लेखे की प्रति भी भेजे। आगामी वर्षों 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्राक्कलनों की समीक्षा की जाए एवं 2010-11 के वर्ष के लिए वास्तविक के संदर्भ में यदि आवश्यक हो तो उनमें संशोधन किया जाए।</p>	<p>राजस्व एवं व्यय के वास्तविक आंकड़े सभी प्रपत्रों में शामिल किए गए हैं तथा विभिन्न व्ययों के प्रभार के संबंध में टीएमपी के दिशा निर्देशों का इस संबंध में अनुपालन किया गया। वर्ष 2010-11 के कंपनी की वार्षिक लेखा की लेखा परीक्षा अभी नहीं की गई है, अतः अनंतिम एवं गैर लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा का इस प्रयोजन के लिए अनुसरण किया गया। टीएमपी के प्रपत्रों को अतः तदनुसार संशोधित करके प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2010-11 की गैर लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा की प्रति भी प्रस्तुत की गई है। (वीसीटीपीएल ने 31 मार्च, 2011 को समाप्त हुए वर्ष का लाभ एवं हानि खाता एवं तुलन पत्र के उद्धरण केवल प्रस्तुत किए हैं)</p>												
(ख)	वास्तविक बनाम पहले दिए गए प्राक्कलन की तुलना													
(i)	<p>वीसीटीपीएल के संबंध में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में उल्लिखित कारणों के लिए इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के दौरान 10% की प्रशुल्क वृद्धि प्रदान की थी, जो 2 नए आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी के चालू होने की तारीख से ही प्रभावी होगी। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में अब यह उल्लेख किया है कि वर्ष 2010-11 में इसने, नए आर एम क्यू सी एवं आर टी जी प्राप्त नहीं किए हैं बल्कि वर्ष 2011-12 के दौरान उन्हें प्राप्त करने का प्रस्ताव है। इस संबंध में वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करे कि उसने, पिछले प्रशुल्क आदेश के निर्णय के अनुरूप वर्ष 2010-11 के दौरान दरों के मानों में 10% की वृद्धि को प्रभावी नहीं किया है।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश के निर्णय के अनुरूप वर्ष 2010-11 के दौरान दरों के मानों में 10% की वृद्धि नहीं की है।</p>												
(ii)	<p>क) वीसीटीपीएल ने बैंक के निवेशों से अर्जित आय को शामिल किया है। फार्म 3 ए के नोट सं. 4 एवं 5 के अनुसार, निवेशों पर ब्याज की आय एवं कर्ज पर दिए गए ब्याज को लागत-ब्योरे में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। वीसीटीपीएल, तदनुसार, लागत ब्योरे में संशोधन करे।</p>	<p>निवेशों से प्राप्त होने वाले ब्याज की आय को शामिल नहीं किया गया है एवं टीएमपी के प्रपत्रों को, तदनुसार, संशोधित किया गया है।</p>												
	<p>ख) वार्षिक लेखा तथा लागत विवरण से पता चलता है कि वर्ष 2008-09 में 118.85 लाख रुपए की विदेशी मुद्रा की हानि हुई है तथा वर्ष 2009-10 के क्रमशः वार्षिक लेखा के अनुसार, 60.60 लाख रुपये की विदेशी मुद्रा का लाभ हुआ है। वार्षिक लेखा में बताई गई विदेशी मुद्रा के लाभ/हानि के स्वरूप को स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>भारतीय लेखांकन मानक 11 के अनुसार, विदेशी मुद्रा लेन-देन, लेन-देन की तारीख को लागू विदेशी मुद्रा दर के आधार पर किया जाता है। मुद्रा संबंधी मदें वर्ष की समाप्ति वाली दरों पर तबदील की जाती हैं। लेन-देन की तारीख को लागू दर तथा भुगतान की तारीख को एवं वर्ष की समाप्ति पर मुद्रा संबंधी मदों की दरें तबदील होने के बीच का विदेशी मुद्रा संबंधी अंतर आय अथवा व्यय के रूप में, जैसी भी स्थिति हो, माना जाता है। ये लेन-देन, अतिरिक्त पुर्जों के आयात, एनएवीआईएस को देय एएमसी एवं डी.पी. डब्लू प्रबंधन फीस से संबंधित है।</p>												
(iii)	<p>क) इस प्राधिकरण ने दि. 28 जुलाई, 2009 के अपने आदेश के पैरा सं. 10(xiv) (क) के अंतर्गत वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए तकनीकी सेवा फीस (टीएसएफ) की अदायगी, प्राक्कलन में लागत की मद के रूप में इस शर्त के साथ स्वीकार की है कि वीसीटीपीएल, आगामी समीक्षा के समय वास्तविक अदायगी का प्रमाण एवं 2006-07 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करेगा।</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2007-08 तक के मूल्यांकन के दौरान, आयकर विभाग ने इसे व्यय के रूप में नहीं माना था, क्योंकि वास्तविक अदायगी नहीं की गई थी। वीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान अदायगी की थी एवं टीएसएफ की पूरी राशि का दावा 'व्यय' के रूप में किया था। 2009-10 का आयकर मूल्यांकन आदेश अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। वर्ष 2006-07 एवं 2008-09 के मूल्यांकन आदेश की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं। टीएसएफ की वास्तविक अदायगी संबंधी दस्तावेज भी प्रस्तुत किए गए हैं। इस संबंध में आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 195 (2) के अंतर्गत प्राप्त अग्रिम नियम के लिए आयकर से प्राप्त आदेश की प्रति प्रस्तुत की गई है, जिससे इस बात की पुष्टि होती है कि टीएसएफ की अदायगी,</p>												

	वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह वर्ष 2006-07 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश एवं टीएसएफ की वास्तविक अदायगी से संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करें।	कर को रोकने की कटौती के बिना, की गई है।																																			
	ख) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, शेष परियोजना, 25 वर्षों के लिए तकनीकी सेवा फीस को किस्तों में चुकाते समय, वर्ष 2008-09 के लिए 33.31 लाख रुपये की अनुमानित तकनीकी सेवा फीस स्वीकार कर ली गई थी। वर्ष 2008-09 के लिए 36.59 लाख रुपये की वास्तविक तकनीकी सेवा फीस को ध्यान में रखते हुए, किस्तों में फीस चुकाने के आंकड़े उपयुक्त रूप से संशोधित किए जाएँ तथा टीएसएफ में वृद्धि के कारणों को स्पष्ट किया जाए।	पिछले टीएसएफ आदेश के अनुसार, किस्तों में चुकता की जाने वाली टीएसएफ राशि 15.5 लाख रु. वार्षिक थी एवं वही राशि अब भी स्वीकार की गई है। इसके अलावा, डीपी वर्ल्ड एवं वीसीटीपीएल के बीच स्वीकृत 5000 यूएसडी वार्षिक के मूल्य पर 1 दिसम्बर, 2010 से 5 वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी एक नया टीएसएफ करार तय किया गया है। तदनुसार, टीएसएफ को 22 वर्षों एवं 4 महीने की बकाया अवधि के लिए किस्तों में अदायगी करना तय किया गया है। इस टीएसएफ की अदायगी के लिए भी वही प्रक्रिया अपनाई गई, जैसी कि टीएसएफ द्वारा अपने पिछले आदेशों में सुझाई गई थी।																																			
(iv)	क) वार्षिक लेखा में दर्शाए गए संचालन व्यय में वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में क्रमशः 17.02 लाख रुपये तथा 17.45 लाख रुपये पर 'छूट' के लिए शामिल हैं। स्वीकार की गई छूट के किस्म की व्याख्या की जाए।	ग्राहकों द्वारा वीसीटीपीएल को परिमाण संबंधी वचनबद्धता के लिए तथा जलपोत के गियर के प्रयोग के लिए दरों के मान 1.1 (बी) के अनुसार, जलपोत की लाइनों को देय छूट की अनुमति दी गई।																																			
	ख) वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा अधिसूचित उच्चतम सीमा के प्रशुल्क से अधिक यदि कोई छूट एवं कटौती दी गई हो तो उसे वर्ष-वार स्पष्ट किया जाए।	वीसीटीपीएल ने यानांतरण के संचालन प्रभार पर तथा खाली कंटेनरों के लिए, जिन्हें टर्मिनल में पुनः रखा गया, छूट दी गई थी ताकि निर्यात के विकास को प्रोत्साहित किया जा सके क्योंकि खाली कंटेनरों की उपलब्धता में कमी रहती है। विशिष्ट किस्म के यातायात के लिए विशिष्ट ग्राहकों को रियायती दरें प्रदान की गईं। वर्ष-वार आंकड़े भेजे गए बताए गए हैं। (किन्तु टीएसएफ में प्राप्त नहीं हुए हैं) तथापि, हम माननीय प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वे इन आंकड़ों की गोपनीयता को कृपया बनाए रखें।																																			
(v)	वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के वर्षों के लिए मूल्यहास क्रमशः 548.92 लाख रु0 एवं 562.79 लाख रु0 लागत विवरण में बताया गया है, जबकि उक्त वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में बताया गया मूल्यहास क्रमशः 576.83 लाख रु0 एवं 590.69 लाख रु0 है। वी सी टी पी एल ने अपने प्रस्ताव के पृष्ठ 85 में बताया है कि वार्षिक लेखा में पूंजी की व्यवस्था के रूप में 3.19 करोड़ रु की अपफ्रंट फीस का बताया परियोजना अवधि में फैला दी गई है। लागत विवरण में बताए गए मूल्यहास संबंधी आंकड़ें वार्षिक लेखा से भिन्नता रखते हैं, सम्भवतः इस समायोजन के कारण 1 वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वार्षिक खाते में बताए गए मूल्यहास संबंधी आंकड़ों में किए गए समायोजनों की विस्तृत कार्यविधि बताई जाए।	मूल्यहास खाते का विस्तृत मिलान प्रस्तुत किया गया है।																																			
(vi)	वी सी टी पी एल से अनुरोध है कि वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले की सीमा तक फार्म 3 बी में बताई गई प्रति टीईयू रायल्टी तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमानित रायल्टी की कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।	टी ए एम पी के दिशा निर्देशों के अनुसार कुल रायल्टी लागत में से 49% (जैसा कि टी ए एम पी द्वारा आदेश सं0 टी ए एम पी/31/2005-वी सी टी पी एल दिनांक 30 अगस्त 2005 के अंतर्गत अनुमोदित की गई है) की सीमा तक रायल्टी को स्वीकार किया गया है। फार्म 3 बी में (संशोधित विवरण) प्रति टी ई यू रायल्टी की कार्यप्रणाली, निम्नलिखित परिगणना के अनुसार, तैयार की गई है:-																																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वित्तीय वर्ष</th> <th>कुल रायल्टी दी गई/देय (लाख रु0 में)</th> <th>परिगणना का आधार</th> <th>दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले की लागत</th> <th>3 बी के अनुसार कुल रायल्टी लागत</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>94.92</td> <td>वास्तविक</td> <td>49%</td> <td>46.51</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>135.22</td> <td>वास्तविक</td> <td>49%</td> <td>66.26</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>205.87</td> <td>वास्तविक</td> <td>49%</td> <td>100.87</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>297.50</td> <td>अनुमानित</td> <td>49%</td> <td>145.78</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>390.00</td> <td>अनुमानित</td> <td>49%</td> <td>191.10</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>703.12</td> <td>अनुमानित</td> <td>49%</td> <td>344.53</td> </tr> </tbody> </table>	वित्तीय वर्ष	कुल रायल्टी दी गई/देय (लाख रु0 में)	परिगणना का आधार	दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले की लागत	3 बी के अनुसार कुल रायल्टी लागत	2008-09	94.92	वास्तविक	49%	46.51	2009-10	135.22	वास्तविक	49%	66.26	2010-11	205.87	वास्तविक	49%	100.87	2011-12	297.50	अनुमानित	49%	145.78	2012-13	390.00	अनुमानित	49%	191.10	2013-14	703.12	अनुमानित	49%	344.53
वित्तीय वर्ष	कुल रायल्टी दी गई/देय (लाख रु0 में)	परिगणना का आधार	दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले की लागत	3 बी के अनुसार कुल रायल्टी लागत																																	
2008-09	94.92	वास्तविक	49%	46.51																																	
2009-10	135.22	वास्तविक	49%	66.26																																	
2010-11	205.87	वास्तविक	49%	100.87																																	
2011-12	297.50	अनुमानित	49%	145.78																																	
2012-13	390.00	अनुमानित	49%	191.10																																	
2013-14	703.12	अनुमानित	49%	344.53																																	

(vii)	वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के लिए बताए गए वास्तविक व्यय में पिछले प्रशुल्क आदेश में संबंधित वर्षों के लिए माने गए प्राक्कलनों के संदर्भ में कुल मद्दे के मामले में काफी ज्यादा फर्क पाया गया है। इस तथ्य के बावजूद कि वास्तविक परिमाण, अनुमानित स्तर की तुलना में कम पाए गए हैं तथा प्रस्तावित कंटेनर संचालन उपकरण वास्तव में कार्यान्वित नहीं हुआ है। फार्म 7 में कारणों का उल्लेख नहीं किया गया है।	संशोधित फार्म-7 संलग्न है, जिसमें +/-20% से अधिक की विभिन्नता के कारणों को बताया गया है। वर्ष 2010-11 से तथा उसके बाद के वर्षों के दौरान पहले बनाई गई योजना के अनुसार विस्तार योजना के स्थगित होने के कारण, गैर-कंटेनर जलपोत की आय में वृद्धि एवं मूलभूत इनपुट लागत में वृद्धि के परिणाम स्वरूप अधिकांश विभिन्नताएँ पाई गई हैं।
(viii)	जहां तक प्रयुक्त पूंजी का संबंध है, जिसे वी सी टी पी एल ने स्वीकार किया है, वार्षिक खाते में एवं लागत विवरण में (फार्म-4ए) सकल ब्लाक, मूल्यहास, निवल ब्लाक में पाई गई बेमेल पूंजी, प्रश्नों के घेरे में आ गई है, जिसके बारे में ठीक ठीक बताया जाए।	पहले किए गए संशोधन के दौरान, टी ए एम पी ने आस्तियों के सकल ब्लाक को लिया है जिसमें 3.91 करोड़ ₹0 की अपफ्रंट फीस की राशि शामिल नहीं की गई है, जो कि वी सी टी पी एल द्वारा पूंजी की व्यवस्था के रूप में ली गई थी एवं मूल्यहास दरों को घटते हुए सकल ब्लाक पर लागू किया गया था। वी सी टी पी एल द्वारा वही प्रक्रिया लागत विवरण के मामले में अपनाई गई है। वार्षिक खाते में एवं लागत विवरण में (फार्म-4ए) सकल ब्लाक, मूल्यहास का विस्तृत मिलान प्रस्तुत किया गया है।
(ix)	प्रशुल्क संबंधी दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुपालन करते हुए, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी के परिकलन के लिए स्वीकार किए गए फुटकर देनदारों, विस्तृत सूची, नकद शेष को संशोधित किया जाए। इस संबंध में कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।	फुटकर देनदार, राजस्व प्रक्षेपणों के 2 माह तक अनुमानित किए गए हैं, जो कि वर्तमान परिप्रेक्ष्य में सर्वाधिक है। अधिकांश शिपिंग लाइनों के प्रधान कार्यालय, महानगरों में एवं समुद्र पार हैं, अतः अदायगी की प्रक्रिया में विलंब होता है। इस संबंध में यह भी नोट किया जाए कि वी सी टी पी एल, वी पी टी को अग्रिम रूप में वार्षिक लीज किराया दे रहा है। मानकों के अनुसार, तालिका सूची, औसत खपत की 6 माह तक अनुमानित की गई है तथा माननीय प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में इसे अनुमति प्रदान की गई है। मानकों के अनुसार, नकद एवं बैंक शेष, 1 माह के संचालन व्यय पर अनुमानित किए गए हैं तथा माननीय प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में इसे अनुमति प्रदान की गई है। मानकों के अनुसार, वर्तमान देयताएँ, उपकरण की रनिंग लागत, उपकरण का भाड़ा, अन्य व्यय एवं प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपखर्च पर 15 दिन की उधार-अवधि पर अनुमानित की गई हैं तथा माननीय प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में इसे अनुमति प्रदान की गई है।
(ग)	वित्तीय/लागत विवरण	
	क्षमता:-	
	(क) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को लेते हुए, वी सी टी पी एल ने अधिकतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन किया है। यार्ड क्षमता को स्थिर करने के लिए वास्तविक ड्रवैल टाइम को क्यों माना जाए, इसका कारण स्पष्ट नहीं है। यह संभव हो सकता है कि कम आयतन/परिमाण को देखते हुए, भंडारण समय की अनुमति उदारतापूर्वक दी जा रही हो। किन्तु टर्मिनल की मानक क्षमता को निर्धारित करते समय इसे स्थायी नहीं बनाया जा सकता। यार्ड की क्षमता पर पुनर्विचार करके मानक स्तरों पर विचार किया जाए।	मानक स्तरों के अनुसार, कार्यप्रणाली प्रस्तुत की गई है। यह कृपया नोट किया जाए कि वीसीटीपीएल यानांतरण कंटेनरों का संचालन करता है, अतः 5 दिनों के औसत ठहराव पर यार्ड की क्षमता का परिकलन करने के लिए यानांतरण कंटेनरों के भंडारण को शामिल किया गया है। मानकों के अनुसार, निर्यात के औसत ठहराव के लिए 4 दिन का समय एवं आयात के लिए 2 दिन का समय माना गया है। निर्यात, आयात एवं यानांतरण के लिए आर्बिट्रि क्स्त्र कुल क्षेत्र का क्रमशः 35% एवं 30% है। हमारी पिछली परिगणना के अनुसार वीसीटीपीएल ने वास्तविक औसत ड्रवैल टाइम को स्वीकार किया था ताकि अधिकतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन किया जा सके। वास्तविक औसत ड्रवैल टाइम में यानांतरण कंटेनरों का भंडारण समय भी शामिल है।
	(ख) क्वे एवं यार्ड क्षमता में बेमेल होने के कारण शामिल किए जाने वाले/बनाए रखे जाने वाले प्रस्तावित क्वे संचालन उपकरण का औचित्य सिद्ध करें।	(i) 2 पुरानी एवं 2 नई क्रेनों को शामिल करने से तैयार की गई परिगणना के कारण पिछला बेमेल हुआ है। तथापि, दो पुरानी क्वे क्रेनों का उपयोग, दो नई क्वे क्रेनों के पूरक के रूप में किया जाएगा, इस प्रकार हमने मानक कार्यपद्धति के अनुसार परिगणना का पुनः आकलन किया है। (वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान संशोधित अधिकतम क्वे क्षमता 413910 टीईयू बैटती है। अधिकतम यार्ड क्षमता 236829 टीईयू है। अतः टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 236829 टीईयू है।
		(ii) यह प्रस्ताव है कि जब नई क्रेनों को प्राप्त किया जाए तो 2 पुरानी क्रेनों को भी रखा जाए, जिसके लिए कारण नीचे दिए गए हैं, तथा इन्हें इस आशय से न रखा जाए कि क्षमता बढ़ाई जाएगी। (iii) लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि वीसीटीपीएल नए उपकरणों को प्राप्त करे, जब 100000 टीईयू लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाए। इस मील के पत्थर को प्राप्त कर लेने पर हमें लाइसेंस करार के मानकों का पालन करना चाहिए। (iv) वीसीटीपीएल के पास 450 मीटर लम्बाई की क्रेन है जो दो कंटेनर वाले जलपोतों के

		<p>बर्थ को एक साथ हैंडल करने में सक्षम है। ऐसी स्थिति में, इस समय हम प्रत्येक जलयान के लिए केवल एक क्वे क्रेन प्रदान करने में समर्थ हैं, जिसके परिणामस्वरूप ये जलयान बर्थ (जहाज के ठहरने का स्थान) पर लंबे समय तक ठहरते हैं एवं टर्मिनल की उत्पादकता को बुरी तरह प्रभावित करते हैं।</p> <p>(v) यह भी नोट किया जाए कि संचालनाधीन वर्तमान क्वे क्रेन, पेनामेक्स हैं तथा बड़े आकार की प्रमुख लाइन के कंटेनर जलयानों को संचालित करने में उनकी सीमाएँ हैं। इसके अलावा अधिकतम उत्पादकता के लिए कम से कम 3-4 क्रेन इन जलयानों पर लगाई जानी जरूरी हैं।</p> <p>(vi) इन मुद्दों को हल करने के लिए एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर के समान उच्च उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए जिससे कि वर्तमान ग्राहकों को बनाए एवं नये ग्राहकों को आकर्षित किया जा सके, नए क्वे संचालन उपकरणों को, पुराने उपकरणों के साथ साथ, शामिल करने का प्रस्ताव है।</p> <p>प्रयोक्ताओं को भी सीधे लाभ पहुँचेगा-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) उच्च उत्पादकता स्तर से बर्थ (जहाज के ठहरने का स्थान) पर जलपोत के ठहराव में कमी आएगी जिसके परिणामस्वरूप शिपिंग लाइन बनाम बर्थ किराया प्रभार एवं किराए पर लिए गए जहाज/स्थायी प्रभार में प्रत्यक्ष बचत होगी। 2) इसके अलावा, उच्च उत्पादकता स्तर से नई सेवाओं को आकर्षित करना संभव हो सकेगा, जिसके परिणामस्वरूप जलयान से माल भेजने वाले को प्रतिस्पर्धात्मक भाड़ा दरें मिल सकेंगी।
2	यातायात	
	1) यातायात के अनुमान के संदर्भ में निम्नलिखित को कृपया स्पष्ट किया जाए:	
	क) वर्ष 2010-11 में संचालित वास्तविक यातायात की स्थिति बताई जाए तथा लागत विवरण में इसे अद्यतन किया जाए।	संशोधित लागत-विवरण प्रस्तुत किया गया है।
	ख) वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत 8 महीने के वास्तविक यातायात एवं 4 महीने के अनुमानित यातायात में 2010-11 के वर्ष में पिछले वर्ष के वास्तविक यातायात की तुलना में 33% की वृद्धि दिखाई गई है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए 15% की यातायात में वार्षिक वृद्धि के अनुमान के कारणों का औचित्य सिद्ध करें, जबकि वीसीटीपीएल का वर्ष 2011-12 में दो नए आर एम क्यू सी को शामिल करने का प्रस्ताव है।	<p>वर्ष प्रति वर्ष आधार में वृद्धि होगी, जबकि निश्चित संख्या में वृद्धि के बजाए प्रतिशतता में वृद्धि कम दिखाई देगी। इसलिए यातायात में प्रक्षेपित वृद्धि का औसत अगले 6 वर्षों के लिए निकाला गया है एवं यह 15% बैठता है। घटे हुए वृद्धि दर का अनुमान लगाने का एक अन्य कारण यह भी है कि कृष्णापटनम, गंगावरम एवं धामरा में आने वाले पड़ोसी पत्तनों के आगामी वर्षों में कंटेनर यातायात को संचालित करने की संभावना है तथा यह भी वीसीटीपीएल में यातायात की वृद्धि को ऋणात्मक रूप में प्रभावित करेगा। जैसे जैसे हम आगे बढ़ते जाएँगे, वैसे वैसे वर्ष बार वृद्धि में भिन्नता आ सकती है किन्तु प्रक्षेपणों का सरलीकरण करने के लिए 15% की औसत वृद्धि अनुमानित की गई है। यह वृद्धि 12% की राष्ट्रीय औसत से अभी भी अधिक है। (2009-10 की तुलना में 2010-11 में)</p> <p>नई क्रेनों के शामिल होने से जलयानों की उत्पादकता में सुधार होगा, जैसा कि धारा ग के उपबंध (1)(ख) में औचित्य दिया गया है।</p>
	ग) वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों में बताया गया कि स्थानीय कंटेनर यातायात का परिमाण क्रमशः 95737 टीईयू एवं 103800 टीईयू कुल वास्तविक कंटेनर यातायात का 98% एवं 80% बैठता है। इस संदर्भ में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में प्रक्षेपित कुल यातायात का स्थानीय कंटेनर यातायात का हिस्सा क्रमशः 70%, 64% एवं 61% के रूप में कम होने के कारण का औचित्य कृपया सिद्ध किया जाए।	आईसीडी एवं यानांतरण में समनुरूपी प्रक्षेपित वृद्धि के कारण स्थानीय यातायात हिस्से में हास की प्रवृत्ति दिखाई देती है। इसके अलावा, कुल यातायात की तुलना में स्थानीय यातायात का हिस्सा यद्यपि कम हुआ है, तथापि, पूर्णांक संख्या में वृद्धि हुई है।
	घ) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान किसी तटीय कंटेनर यातायात का प्रक्षेपण प्रस्तुत नहीं किया है। कृपया पुष्टि की जाए कि वर्तमान प्रशुल्क चक्र के दौरान किसी तटीय कंटेनर यातायात की आशा नहीं है।	व्यवसाय की वर्तमान प्रवृत्ति को देखते हुए, हमें ऐसा प्रतीत होता है कि तटीय कंटेनर व्यापार (केवल वैजाग एवं अन्य भारतीय पत्तनों के बीच) आने वाले वर्षों में नगण्य होगा। तथापि, यानांतरण परिमाण की वृद्धि से कंटेनरों की मौजूदगी रहेगी, जो वैजाग में यानांतरित किए जाएंगे तथा वैजाग एवं पड़ोसी पत्तनों जैसे कोलकता के बीच आने वाले वर्षों में फीडर जलयानों के माध्यम से संचलन करते रहेंगे। यानांतरण के अंतर्गत इसे, तथापि, प्रक्षेपण में शामिल किया गया है।

	<p>ड) संचालन प्रारंभ होने की तारीख से लगभग 10 वर्ष की अवधि बीत जाने पर भी वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रस्तुत किए गए यातायात के प्रक्षेपण, एमजीटी के स्तरों से काफी कम है। इसके कारण बताए जाएँ तथा यह विश्लेषण भी प्रस्तुत किया जाए कि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि कैसे परिमाण को बढ़ाने में सहायक सिद्ध होगी।</p>	<p>हम आशा करते हैं कि वर्ष 2014-15 अथवा 2015-16 में हम एमजीटी के स्तरों को छू लेंगे।</p> <p>हमारे प्रारंभिक अनुमानित प्रक्षेपणों के अनुसार, निम्नलिखित यातायात, हमारे टर्मिनल के माध्यम से हमारी ओर आने की संभावना है-</p> <p>1) आईसीडी यातायात (दिल्ली, नागपुर एवं हैदराबाद) विशेष तौर पर पूर्वी समुद्री दिशा से प्रारंभ होने वाला यातायात, पर्याप्त रूप से (30%) योगदान देने में सहायक होने का अनुमान था।</p> <p>2) गुंटूर यातायात - गुंटूर क्षेत्र से कुल यातायात, जिसमें मुख्यतः तम्बाकू एवं कपास शामिल है, लगभग 30000 टीईयू है, जो सर्वाधिक चेन्ने से चलता है तथा बहुत ही कम हिस्सा वैजाग से चलता है, यद्यपि दोनों टर्मिनल गुंटूर से समान दूरी पर हैं। क्योंकि उक्त दोनों प्रक्षेपण हमारी आशाओं के अनुरूप खरे नहीं उतरे, अतः एमजीटी के लक्ष्य को प्राप्त करने में यह एक आघात रहा।</p> <p>इसके अलावा, स्थानीय औद्योगीकरण भी सुस्त एवं मंद रहा तथा इससे भी कोई सहायता नहीं मिली।</p> <p>तथापि, हमारे प्रयासों में कोई कभी नहीं आई है तथा हम आशावादी हैं कि आने वाले वर्षों में हमें इन क्षेत्रों में सफलता हासिल होगी।</p>																																
(ii)	<p>फार्म 2ए में क्रम सं0-III पर उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) 133000 टीईयू, 159800 टीईयू, 181400 टीईयू, 200200 टीईयू, 217400 टीईयू एवं 235400 टीईयू क्रमशः 2008-09 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए जो दिखाई गई है, वह लागू लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए एमजीटी से भिन्न है। सम्भवतः लागू अवधि, जिसके लिए एम जीटी विनिर्दिष्ट किया गया है, में प्रशुल्क संशोधन की दृष्टि से वित्तीय वर्ष से भिन्न है। उक्त को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक वर्ष के लागत ब्यौरे में स्वीकार की गई एमजीटी की परिगणना कृपया प्रस्तुत की जाए तथा इस बात की पुष्टि की जाए कि यह, एल ए के सम्बद्ध प्रावधानों के अनुरूप है।</p>	<p>एलए के अनुसार, एमजीटी, संचालन वर्ष के आधार (26 जून से 25 जून तक) पर है तथा इसे वित्तीय वर्ष के आधार पर (1 अप्रैल से 31 मार्च तक) आनुपातिक रूप से दुबारा तैयार किया गया है। एमजीटी का दुबारा तैयार किया गया स्वरूप, जो वित्तीय आधार पर समायोजित किया गया है, नीचे दिया गया है।</p> <table border="1" data-bbox="726 1048 1455 1621"> <thead> <tr> <th>संचालन-वर्ष</th> <th>एमजीटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26 जून, 07 - 25 जून,08</td> <td>112,000</td> </tr> <tr> <td>26 जून, 08 - 25 जून,09</td> <td>140,000</td> </tr> <tr> <td>26 जून, 09 - 25 जून,10</td> <td>166,000</td> </tr> <tr> <td>26 जून, 10 - 25 जून,11</td> <td>186,400</td> </tr> <tr> <td>26 जून, 11 - 25 जून,12</td> <td>204,800</td> </tr> <tr> <td>26 जून, 12 - 25 जून,13</td> <td>221,600</td> </tr> <tr> <td>26 जून 013 - 25 जून 14</td> <td>240,000</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> </td> </tr> <tr> <th>वित्तीय वर्ष</th> <th>एमजीटी</th> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>133,000</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>159,800</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>181,400</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>200,200</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>217,400</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>235,400</td> </tr> </tbody> </table>	संचालन-वर्ष	एमजीटी	26 जून, 07 - 25 जून,08	112,000	26 जून, 08 - 25 जून,09	140,000	26 जून, 09 - 25 जून,10	166,000	26 जून, 10 - 25 जून,11	186,400	26 जून, 11 - 25 जून,12	204,800	26 जून, 12 - 25 जून,13	221,600	26 जून 013 - 25 जून 14	240,000			वित्तीय वर्ष	एमजीटी	2008-09	133,000	2009-10	159,800	2010-11	181,400	2011-12	200,200	2012-13	217,400	2013-14	235,400
संचालन-वर्ष	एमजीटी																																	
26 जून, 07 - 25 जून,08	112,000																																	
26 जून, 08 - 25 जून,09	140,000																																	
26 जून, 09 - 25 जून,10	166,000																																	
26 जून, 10 - 25 जून,11	186,400																																	
26 जून, 11 - 25 जून,12	204,800																																	
26 जून, 12 - 25 जून,13	221,600																																	
26 जून 013 - 25 जून 14	240,000																																	
वित्तीय वर्ष	एमजीटी																																	
2008-09	133,000																																	
2009-10	159,800																																	
2010-11	181,400																																	
2011-12	200,200																																	
2012-13	217,400																																	
2013-14	235,400																																	
(iii)	<p>संचालन आय</p>																																	
(i)	<p>2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान यातायात प्रक्षेपण में 15% की वार्षिक वृद्धि दिखाई गई है। तथापि, 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान संचालन आय के प्रक्षेपण में 10% से 13% की वृद्धि दिखाई गई है, जो कि यातायात प्रक्षेपण की वृद्धि के अनुकूल नहीं है। इस विभिन्नता के कारणों की व्याख्या की जाए।</p>	<p>यानांतरण यातायात को आकर्षित करने के लिए तथा विशाखापट्टनम को भारत के पूर्वी तट का केंद्र बिन्दु बनाने का हमारा प्रयास है एवं रहेगा। कोलकाता-बद्व कंटेनर, वीसीटी पर यानांतरण किए जा रहे हैं। विशाखापट्टनम में ड्राफ्ट का लाभ होने के कारण हमें आशा है कि और अधिक मेन लाइन जलयान यहां आएँगे और आने वाले वर्षों में यानांतरण का परिमाण बढ़ेगा।</p> <p>यानांतरण क्रिया दोहरे संचलन वाली क्रिया है। (अर्थात एक जलयान से उतारना एवं दूसरे जलयान पर चढ़ाना), जिसमें एकल समेकित प्रशुल्क होता है जो एक कंटेनर से जलयान में सामान उतारने एवं चढ़ाने के लिए लगने वाले प्रशुल्क से भी कम होता है, इस श्रेणी में प्रति टीईयू आय कम होगी। अतः प्रक्षेपित वृद्धि, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान संचालन आय में 10% से 13% तक सामान्य रही है। यानांतरण कंटेनर की श्रेणी में वृद्धि होने की आशा है।</p>																																

(ii)	कृपया कारण बताएं कि वर्ष 2009-10 में जो आय 275.50 लाख ₹0 एवं 2010-11 में 71.04 लाख ₹0 बताई गई थी, वह वर्ष 2011-12 में 46.78 लाख ₹0 तक घटने का अनुमान है। कंटेनर यातायात में प्रति वर्ष 15% की वृद्धि दिखाने के बावजूद आगामी वर्षों में मामूली सी वृद्धि होगी। पिछले दो वर्षों 2009-10 एवं 2010-11 के लिए कंटेनर के औसत ड्रवैल समय तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए आय प्राक्कलन के उद्देश्य के लिए स्वीकार किए गए ड्रवैल समय का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए। भंडारण प्रभार से प्राप्त अनुमानित आय का विस्तृत प्राक्कलन प्रस्तुत किया जाए।	औसत ड्रवैल समय				
		निर्यात			आयात	
		वर्ष	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए
		2009-10	4	7	14	7
		2010-11	3	6	14	6
		2011-12	3	5	3	3
	2012-13	3	5	3	3	
	2013-14	3	5	3	3	
		इस समय केवल चुने हुए नए ग्राहक, बड़ी मात्रा में आयात कर रहे हैं, जिसे वे निशुल्क अवधि में इसे हटाने में समर्थ नहीं हो पा रहे क्योंकि ट्रेलरों की उपलब्धता नहीं है, सीमा शुल्क संबंधी दस्तावेजी प्रक्रिया पूरी नहीं कर पाते। आशा की जाती है कि सीमा शुल्क द्वारा ईडीआई एवं मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम के लागू होने से प्रक्रियाओं का सरलीकरण होगा। सीएफएस में क्षमता का उपयोग बेहतर ढंग से होने से कंटेनरों के निशुल्क अवधि में हटने की संभावना है। तथापि, पिछली प्रवृत्ति को आधार बनाकर हमने भंडारण आय के प्रक्षेपण तैयार किए हैं, जिनके वर्ष 2011-12 से 2013-2014 तक के लिए बढ़ने की संभावना है तथा संशोधित प्राक्कलन के अनुसार, कार्यपद्धति प्रस्तुत की गई है।				
(iii)	फार्म 2 बी में दर्शाए गए 'अन्य' मद के अंतर्गत आय के स्वरूप की व्याख्या की जाए एवं उसे सूचीबद्ध किया जाए। पिछले वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के दौरान बताए गए वास्तविक की तुलना में 'अन्य आय' में अचानक गिरावट का, प्राक्कलन करने के कारणों की भी व्याख्या की जाए। इस श्रेणी के अंतर्गत प्रत्येक मद से आय के संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।	'अन्य आय' का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है। 'अन्य आय' में अचानक गिरावट का कारण गैर कंटेनर जलयानों से प्राप्त आय है जो कि नियमित किस्म की नहीं है तथा आय केवल तभी प्राप्त होती है, जब वीपीटी, हमारे बर्थ पर जलयान के लिए बर्थ (जहाज के टहरने का स्थान) लेने की मंशा जाहिर करता है तथा इस प्रकार के जलयानों के लिए बर्थ उपलब्ध हो। आने वाले वर्षों में कंटेनर जल पोतों द्वारा न केवल बर्थ के अधिकार में सुधार होगा बल्कि बड़े आकार के जलपोतों द्वारा कब्जा/अधिकार, वीसीटी को अनुमति नहीं प्रदान करेगा कि वह गैर कंटेनर जलपोतों को बर्थ प्रदान करे। इसलिए अन्य आय के अंतर्गत प्रक्षेपित आय में भारी गिरावट आई है।				
(iv)	फार्म 2ए एवं 2 बी में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात एवं आय के प्राक्कलन, संलग्नक 2 में दिए गए प्राक्कलनों की कार्यप्रणाली से मेल नहीं खाते हैं। वर्तमान दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क पर यातायात के आंकड़ों के संदर्भ में 2010-11 से 2013-14 के वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित आय की विस्तृत परिगणना कृपया प्रस्तुत की जाए।	फार्म 2ए एवं 2बी में प्रस्तुत आय के आंकड़े अब संलग्नक 2 से 13 तक जोड़े गए हैं। पहले जो अंतर पाया गया था, वह 'विविध आय' का था, जो स्वच्छ जल, सीमा शुल्क निरीक्षण, वीआईए रद्दीकरण, खतरनाक स्थिति का गैर/गलत घोषणा, जलयान के कूड़े कचरे को हटाना आदि से संबंधित था, जिसे पहले नहीं जोड़ा गया था।				
(v)	गैर कंटेनर जलयान (एनसीवी) से किसी आय का अनुमान नहीं बताया गया है क्योंकि किसी जलयान को बर्थ पर रखने की संभावना नहीं है, अतः इस संबंध में निर्धारित सम्बद्ध प्रशुल्क मद फालतू होगी, इसलिए इसे दरों के मान से हटा दिया जाएगा।	यहां आने वाले कंटेनर जलयानों की संख्या में वर्ष 2009-10 के दौरान माह में औसतन 16 जलयान से अब लगभग 30 जलयान प्रतिमाह की वृद्धि हुई है, इसलिए हमारे टर्मिनल में एनसीवी के बर्थ की कोई खास गुंजायश नहीं बनती है। वीपीटी के आंतरिक बंदरगाह में ड्राफ्ट की सीमाओं के कारण प्रकाश व्यवस्था के प्रयोजन के लिए अथवा पत्तन में बर्थ की उपलब्धता न होने के कारण थोड़ी अवधि हेतु हमारे टर्मिनल में बर्थिंग के लिए रुकेगा। तदनुसार, हमें ऐसा प्रतीत होता है कि इस मद के अंतर्गत आय मामूली सी होगी। यद्यपि कोई आय नहीं दिखाई गई है, हम दरों के मान में इस मद में प्रशुल्क मद को जारी रखना चाहते हैं। आगामी संशोधन के दौरान हम इसकी समीक्षा कर सकते हैं। तथापि, इसे बनाए रखने के लिए, प्रति वर्ष 30 लाख ₹. की अनुमानित आय हमारे वित्तीय विवरण में अब दिखाई गई है।				
4	संचालन लागत					
	प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.5.1 के अनुसार, व्यय संबंधी प्रक्षेपण, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्लू पी आई) के वर्तमान चलन के संबंध में मूल्य में उतार चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। मार्च, 2005 के प्रशुल्क संबंधी दिशा-निर्देशों में उक्त प्रावधानों के अनुसार, लागत प्राक्कलन में वार्षिक बढ़ोतरी की अनुमति दी जाएगी।					

(i)	प्रत्यक्ष श्रम का संचालन एवं श्रम का अनुरक्षण	
	<p>क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के क्रमशः 48%, 6% एवं 5.71% तक बढ़ने का अनुमान है। इस अवधि के दौरान अनुरक्षण कार्यों में लगे श्रम की संख्या के भी क्रमशः 35%, 12% एवं 9% तक बढ़ने का अनुमान है। जब यातायात में प्रक्षेपित वृद्धि, सामान्य प्रवृत्ति को दर्शाती है, बावजूद इसके कि वीसीटीपीएल वर्ष 2011-12 में 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी लगाने पर विचार कर रहा है एवं इस बात की स्वीकार करते हुए कि श्रम में प्रत्यक्ष परिवर्तन, यातायात के साथ प्रत्यक्ष रूप में नहीं होगा, अतः ऐसी स्थिति में प्रस्तावित स्टाफ में वृद्धि का औचित्य प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>नए उपकरण, जिनमें 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी शामिल हैं, वर्ष 2011-12 में चालू किए जा रहे हैं। इन उपकरणों का संचालन करने एवं इनके रख-रखाव के लिए तथा अन्य प्रबंधन संबंधी कार्यों के लिए अतिरिक्त स्टाफ को लगाए जाने की आवश्यकता है। इसके अलावा, यह भी प्रस्ताव है कि परिचालन विभाग के लिए 12 घंटे की वर्तमान पाली के बजाए 8 घंटे की पाली बनाई जाए। इसके कारण यह जरूरी है कि परिचालन स्टाफ की संख्या में वृद्धि की जाए।</p>
	<p>ख) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान 10% से 30% तक के लगभग प्रत्यक्ष श्रम पर औसत लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें, जो कि (डब्ल्यू पी आई पर आधारित) पिछली बार स्वीकार की गई वार्षिक बढ़ोतरी जो कि 3.76% से 6% की रेंज में पाई गई थी, की तुलना में अधिक पाई गई है।</p>	<p>उद्योग जगत के मानकों के अनुसार वेतनवृद्धियों के कारण वेतन में 10% से 15% की वृद्धि होगी। इसके अलावा, वीसीटीपीएल का वेतन ढांचा तुलनात्मक रूप से अन्य टर्मिनलों से कम है, अतः प्रस्तावित वार्षिक बढ़ोतरी तर्कसंगत है।</p>
	<p>ग) वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के दौरान औसत लागत प्रति अनुरक्षण संबंधी श्रम में गिरावट का कारण, ठीक पिछले वर्ष की तुलना में बताया जाए।</p>	<p>इन वर्षों के दौरान नियुक्त किए जाने वाले लोगों की श्रेणी निम्न ग्रेड की, कम वेतन पर होगी, अतः औसत लागत प्रति अनुरक्षण श्रम काफी ज्यादा कम हो जाएगा।</p>
(ii)	उपकरण की रनिंग लागत	
	<p>क) बिजली की लागत (i) वर्ष 2009-10 के दौरान 18.99 यूनिट प्रति टीईयू बताई गई बिजली की खपत, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 16.77 यूनिट, 15.67 यूनिट एवं 15.40 यूनिट प्रति टीईयू कम होने का अनुमान है। अन्य प्राइवेट टर्मिनलों जैसे चेन्नै कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए, एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड में 6.25 से 6.71 यूनिट /टी ई यू तक बिजली की खपत के संदर्भ में वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकार की गई बिजली की खपत का औचित्य सिद्ध किया जाए।</p>	<p>i) बताई गई बिजली की खपत में टर्मिनल में कुल मिलाकर बिजली की खपत शामिल है। ii) आर एम क्यूसी के लिए प्रति टीईयू बिजली की वास्तविक खपत वर्ष 2008-09 के दौरान 4.06 यूनिट, 2009-10 के दौरान 3.91 यूनिट, 2010-11 के दौरान 3.84 यूनिट रही तथा वर्ष 2011-12 से 2016-17 तक के वर्षों के दौरान 3.31 यूनिट का अनुमान है। 2) हाई मास्ट एवं अन्य खेजों के लिए रीफर को छोड़कर, प्रति टीईयू बिजली की वास्तविक खपत वर्ष 2008-09 के दौरान 8.59 यूनिट, 2009-10 के दौरान 8.82 यूनिट, 2010-11 के दौरान 6.22 यूनिट रही तथा इसके बाद 6.22 यूनिट का अनुमान है। वीसीटीपीएल में टीईयूएस की संख्या की तुलना में बिजली की अन्य स्थिर लागत का अनुपात, अन्य प्राइवेट टर्मिनलों जैसे सीसीटीएल, पीएसए, एसआईसीएल से तुलनात्मक रूप में अधिक होगा क्योंकि वीसीटीपीएल का थ्रू-पुट, अन्य की तुलना में काफी कम है।</p>
	<p>ii) वर्ष 2010-11 के लिए बिजली की वास्तविक यूनिट लागत (प्रस्तुत की जानी है) की तुलना में वर्ष 2011-12 के लिए बिजली की अनुमानित यूनिट लागत में 24% की वृद्धि का कृपया औचित्य प्रस्तुत करें। मार्च, 2011 एवं अप्रैल 2011 के पिछले दो महीनों के बिजली बिल की प्रति प्रस्तुत करें, जिससे यह सिद्ध हो सके कि वर्ष 2011-12 में विद्युत की यूनिट दर रु 6.27 मानी गई है</p>	<p>ii) जुलाई, 2010 से ईंधन अधिप्रभार समायोजन शामिल किया गया है। 2) यूनिट लागत में वृद्धि रु 3.80 से रु 4.30 प्रति यूनिट हो गई है। 3) अधिकतम मांग (एमडी) की लागत 230 रु से बढ़कर 250 रु प्रति केवीए हो गई है। 4) एम डी में वृद्धि पर विचार, नई एसटीएस क्रेनों को चालू करने से पूर्व, किया गया है। 5) मार्च एवं अप्रैल के बिल की प्रति संलग्न है। वीसीटीपीएल ने दि. 14 जुलाई 2011 के ईमेल द्वारा विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है, जिससे 2010-11 के वर्ष के लिए 6.22 रु की दर पर प्रति यूनिट का पता चलता है।</p>
	<p>iii) इस प्रस्ताव के पृ.82 पर वीसीटीपीएल ने उल्लेख किया है कि जनवरी, 2012 में आरएमक्यूसी के चालू होने से अधिकतम मांग में वृद्धि होगी जिसके परिणामस्वरूप बिजली की स्थिर लागत में वृद्धि होगी। आंध्रप्रदेश विद्युत नियामक आयोग द्वारा निर्धारित प्रभार के संदर्भ में इस मामले में प्राक्कलन में स्वीकार की गई यूनिट दर की कार्यप्रणाली कृपया प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>iii) जी, हां एमडी 720 केवीए से 1120 केवीए (लगभग आंकड़े) तक बढ़ेगी। आंध्रप्रदेश विद्युत नियामक आयोग द्वारा निर्धारित प्रभार के अनुसार, 400 केवीए के लिए 250/- रु केवीए प्रति माह की दर से अतिरिक्त अदायगी करनी होगी। एपीईआरसी के प्रभार की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>
	ख) ईंधन लागत	
	<p>i) वर्ष 2011-12 के दौरान ईंधन की प्रति टीईयू खपत में लगभग 10% की वृद्धि के अनुमान के कारण का</p>	<p>i) क्रेनों की शृंखला में एमएचसी क्रेन की खपत अपेक्षाकृत अधिक है।</p>

	औचित्य, पिछले वर्ष के वास्तविक ईंधन की खपत से बताया जाए।	2) 4 ऊँची स्टैकिंग के कारण रीच स्टैकर एवं आरटीजी के लिए डीजल की खपत प्रति घंटा बढ़ गई है।
	ii) ईंधन की खपत में 10% की वार्षिक बढ़ोतरी का औचित्य भी बताया जाए।	ii) 2010 में 16.5% तक डीजल की लागत में वृद्धि हुई है। इसी आधार पर यह अनुमान लगाया जाता है कि भावी बढ़ोतरी 10% होगी।
	ग) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	
	i) विचाराधीन सभी वर्षों के लिए उपकरणों एवं विजली के प्रतिष्ठापनों की अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण संबंधी लागत की विस्तृत कार्यप्रणाली कृपया प्रस्तुत किया जाए।	i) विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण संबंधी लागत (3वीं में संशोधित रूप में) की विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की गई है।
	ii) वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक लागत की तुलना में वर्ष 2010-11 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में अचानक 88% की वृद्धि का कृपया औचित्य बताएँ।	ii) यह नोट किया जाए कि 2 बवे क्रेन, 4 आरटीजी एवं रीच स्टैकर्स तथा अन्य सुविधाएँ काफी पुरानी पड़ चुकी हैं तथा इनके लिए नियमित रख-रखाव तथा पुनर्संजित करने की जरूरत पड़ती है। इसके लिए कुछ पुर्जों को बदलना होता है जिनकी मरम्मत किफायत पूर्ण ढंग से नहीं हो सकती। वर्ष 2010-11 में उठाए गए कुछ कदम एवं 2011-12 में उठाए जाने वाले कुछ कदम नीचे बताए गए हैं: 2010-11 i) क्यूसी ब्रेकों, चेयर एवं कंसोल, फोरस्टे पिन मरम्मत, एमजी सेट की मरम्मत, ट्रॉली व्हील, रंगाई, पीसीवी एवं हाइड्रोलिक पंप की प्राप्ति संबंधी मुख्य कार्य किए गए। ii) 1 एम डब्ल्यू डीजी सेट के रेडिएटर को बदला गया। iii) रीच स्टैकर की मरम्मत, डिसप्ले यूनिट, एसी में परिवर्तन, इंजन अपर ओवरहॉलिंग iv) फेंडरस की मरम्मत v) टॉप लिफ्टर की बड़ी ओवरहॉलिंग 2011-12 i) आरएमक्यूसी वाइब्रेशन, गेन्ट्री एवं केवल रील ब्रेक की मरम्मत, हैड ब्लाक की मरम्मत आदि, थ्रस्टर एवं एमजीसेट की प्राप्ति ii) आरटीजी ट्रॉली ब्रेक, इंजन ओवरहॉलिंग iii) रीच स्टैकर्स एवं टॉप लिफ्टर इंजन एवं ट्रांसमिशन की ओवरहॉलिंग, वैलेंस एसी में परिवर्तन आदि।
(iii)	वर्ष 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा खर्च किया गया वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए तथा लागत संबंधी विवरण अद्यतन किया जाए। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में भी, वर्ष 2010-11 में मरम्मत एवं अनुरक्षण पर वास्तव में खर्च की गई लागत के संदर्भ में, संशोधन किया जाए।	iii) वर्ष 2010-11 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को 31 मार्च, 2011 तक की वास्तविक लागत से अद्यतन किया गया है तथा बाद के वर्षों के अनुमानों को, तदनुसार, अद्यतन किया गया है।
(iv)	2008-09 से 2010-11 तक की पिछली अवधि के दौरान एक बारगी बड़ी मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर खर्च की गई, यदि कोई हो, पिछली अवधि के दौरान तथा 2011-12 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए इस मद पर लागत का अनुमान लगाते समय स्वीकार नहीं की गई है, कृपया इसकी पुष्टि करें।	iv) 2010-11 के दौरान यार्ड की मरम्मत की गई जिस पर 1,31,01,103 रु0 की राशि खर्च की गई, जो लाइसेंस देने वाले की आस्तियों के नियमित अनुरक्षण का हिस्सा था। अगले वर्षों में किन्हीं और प्राक्कलनों पर विचार नहीं किया जाना है।
(v)	पिछले संशोधन के दौरान, वीसीटीपीएल ने ब्लाक की रिलेइंग के लिए 168.50 लाख रुपये का अनुमान किया था, जिसकी हमारे विश्लेषण में पूंजीगत व्यवस्था की गई थी एवं किस्तों में ऋण चुकाया गया था। इस संबंध में इसके द्वारा खर्च किए गए वास्तविक व्यय, यदि कोई हो, के संदर्भ में लागत ब्यौरे में वीसीटीपीएल द्वारा जो व्यवस्था की गई है, उसे स्पष्ट किया जाए।	v) इस बात की पुष्टि की जाती है कि पिछले संशोधन में अनुमानित 168.50 लाख रुपये खर्च नहीं किए गए थे तथा वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान शुरु किए जाने वाले बैंक रीच क्षेत्र के सुदृढीकरण कार्य का यह हिस्सा होगा।

(iii)	उपकरण भाड़ा प्रभार																																																																			
		<p>कंटेनरों के आंतरिक परिवहन से संबंधित टेके की प्रति प्रस्तुत की गई है। भावी वेंडरों से प्रतिस्पर्धात्मक बंद बोलियां आमंत्रित करते हुए, निविदा प्रक्रिया को पूरा किया गया तथा तकनीकी एवं वित्तीय पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, टेके को गुणों के आधार पर दिया गया।</p> <p>यह टेका, 1 दिसम्बर, 2010 से 30 नवम्बर, 2014 तक चार वर्ष की अवधि के लिए है। टेके के अनुसार, दरें निम्नलिखित हैं:</p> <table border="1" data-bbox="727 443 1544 586"> <thead> <tr> <th>कार्य विवरण</th> <th>20'</th> <th>40'</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पोत की साइड से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन रेलवे</td> <td>290</td> <td>353</td> </tr> <tr> <td>वैगन से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन</td> <td>290</td> <td>353</td> </tr> </tbody> </table>					कार्य विवरण	20'	40'	पोत की साइड से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन रेलवे	290	353	वैगन से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन	290	353																																																					
कार्य विवरण	20'	40'																																																																		
पोत की साइड से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन रेलवे	290	353																																																																		
वैगन से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः कंटेनर का संचलन	290	353																																																																		
	<p>ख) वीसीटीपीएल ने इस प्रस्ताव के पृष्ठ 83 में यह, उल्लेख किया है कि यह बंदरगाह चल क्रेन भाड़े पर लेने का विचार कर रहा है, जो फरवरी, 2011 से प्रभावी होगी। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाए:</p> <p>i) संबंधित टेके की प्रति प्रस्तुत की जाए।</p> <p>ii) एचएमसी को भाड़े पर लेने की आवश्यकता को सिद्ध करें, जबकि वीसीटीपीएल के पास पहले से ही दो आरएमक्यूसी हैं एवं दो नए आरएमक्यूसी जनवरी, 2012 से लगाए जाने का प्रस्ताव है किन्तु यातायात प्राक्कलनों में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि प्रक्षेपित नहीं की गई है।</p> <p>इसके अलावा, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत परिगणना के अनुसार, वर्तमान 2 क्रेनों से क्वे क्षमता 2.48 लाख टीईयू है, जिसके 6.62 लाख टीईयू तक बढ़ने की संभावना है, जबकि वर्ष 2013-14 में 1.98 लाख टीईयू के अधिकतम यातायात प्रक्षेपण दिखाए गए हैं।</p>	<p>i) टेके की प्रति प्रस्तुत की गई है। (यह टेका 15 फरवरी, 2011 से प्रारंभ होकर 3 वर्षों की अवधि के लिए है। टेके के अनुसार, वीसीटीपीएल, प्रतिमाह 18 लाख रुपये भाड़ा प्रभार के रूप में देगा।)</p> <p>ii) यहां आने वाले जलयानों की संख्या में वृद्धि होने से कई बार ऐसे अवसर आए हैं कि जब दो जलयान एक ही समय में एक बर्थ (जहाज के ठहरने का स्थान) पर होते हैं। इन जलयानों के लिए केवल एक ही क्वे क्रेन को लगाने से जलयान से माल उतारने का कार्य धीमा पड़ जाता है, जिससे टर्मिनल की क्षमता/कार्य कुशलता प्रभावित होती है।</p> <p>ii) क्योंकि नई क्वे क्रेनें, जनवरी, 2012 तक चालू की जाएंगी, अतः क्वे साइड में अतिरिक्त उपकरणों की आवश्यकता महसूस की गई ताकि वर्तमान, क्वे क्रेनों के लिए वे पूरक सिद्ध हो सकें जिससे कि दो नई प्रमुख लाइन सेवाओं की आवश्यकता को, जिन्होंने कार्य प्रारंभ कर दिया है, पूरा किया जा सके।</p> <p>iii) इसके बाद (नई क्रेनों के आने के बाद) एमएचसी, क्वे क्रेनों के संचालन में पूरक सिद्ध होगी। जैसा कि पिछले औचित्य में बताया गया है कि हम आशा करते हैं कि वीसीटी में प्रमुख लाइन पर बड़े जलयान आयेंगे तथा हमे अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जलयानों की उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए 3-4 क्रेनों को लगाने की आवश्यकता पड़ेगी ताकि जलयानों का टर्न-एराउंड तेजी से सुनिश्चित किया जा सके। एक क्वे क्रेन के साथ एमएचसी छोटे फीडर जलयानों के लिए लगाई जा सकती है तथा अन्य क्वे क्रेनें बड़े जलयानों के लिए लगाई जा सकती हैं।</p>																																																																		
	<p>ग) आंतरिक परिवहन के लिए भाड़ा प्रकार एवं एचएमसी के भाड़े के लागत प्राक्कलन, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए अलग-अलग प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<table border="1" data-bbox="727 1442 1544 1912"> <thead> <tr> <th>क्रम सं०</th> <th>विवरण</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> <th>2013-14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">I</td> <td>आंतरिक परिवहन लागत</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>टीईयू</td> <td>170,000</td> <td>195,000</td> <td>225,000</td> </tr> <tr> <td>20'</td> <td>110,500</td> <td>126,750</td> <td>146,250</td> </tr> <tr> <td>40'</td> <td>29,750</td> <td>34,125</td> <td>39,375</td> </tr> <tr> <td rowspan="4"></td> <td>आईटीवी आउटसोर्स की दर</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20'</td> <td>290</td> <td>290</td> <td>290</td> </tr> <tr> <td>40'</td> <td>353</td> <td>353</td> <td>353</td> </tr> <tr> <td>कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4"></td> <td>20'</td> <td>32045000</td> <td>36757500</td> <td>42412500</td> </tr> <tr> <td>40'</td> <td>10501750</td> <td>12046125</td> <td>13899375</td> </tr> <tr> <td>कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत</td> <td>42,546,750</td> <td>48,803,625</td> <td>56,311,875</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>एमएचसीकी भाड़ा लागत</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1800000/- प्रति माह</td> <td>21,600,000</td> <td>21,600,000</td> <td>21,600,000</td> </tr> </tbody> </table>					क्रम सं०	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	I	आंतरिक परिवहन लागत				टीईयू	170,000	195,000	225,000	20'	110,500	126,750	146,250	40'	29,750	34,125	39,375		आईटीवी आउटसोर्स की दर				20'	290	290	290	40'	353	353	353	कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत					20'	32045000	36757500	42412500	40'	10501750	12046125	13899375	कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत	42,546,750	48,803,625	56,311,875	II	एमएचसीकी भाड़ा लागत					1800000/- प्रति माह	21,600,000	21,600,000	21,600,000
क्रम सं०	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14																																																																
I	आंतरिक परिवहन लागत																																																																			
	टीईयू	170,000	195,000	225,000																																																																
	20'	110,500	126,750	146,250																																																																
	40'	29,750	34,125	39,375																																																																
	आईटीवी आउटसोर्स की दर																																																																			
	20'	290	290	290																																																																
	40'	353	353	353																																																																
	कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत																																																																			
	20'	32045000	36757500	42412500																																																																
	40'	10501750	12046125	13899375																																																																
	कुल आईटीवी आउटसोर्स की लागत	42,546,750	48,803,625	56,311,875																																																																
	II	एमएचसीकी भाड़ा लागत																																																																		
	1800000/- प्रति माह	21,600,000	21,600,000	21,600,000																																																																
(iv)	बीमा																																																																			
	<p>क) वर्ष 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लिए गए बीमे की प्रति प्रस्तुत की जाए ताकि बीमा प्रीमियम की लागत की पुष्टि की जा सके।</p>	<p>बीमा की प्रति संलग्न की गई है।</p>																																																																		

	ख) आस्तियों के सकल ब्लाक वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के वर्षों के लिए वास्तविक बीमा लागत का लगभग 0.5% है। इस संबंध में, सकल ब्लाक के नई बढ़त पर 1% की बीमा लागत के प्राक्कलन के आधार की पुष्टि करें।	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1 की धारा (घ) के उपबंध (ii) के अनुसार, वीसीटीपीएल के लिए यह जरूरी है कि परियोजना संबंधी सुविधाओं एवं केवल सेवाओं का 'प्रतिस्थापन मूल्य' पर बीमा कराया जाए। वर्तमान आस्तियों के अलावा, वीसीटीपीएल, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान नए अतिरिक्त उपकरणों एवं सुविधाओं पर काफी बड़ी राशि, निवेश कर रहा है। इसलिए, नई आस्तियों के 1% पर बीमा लागत का आकलन किया गया है तथा वर्तमान आस्तियों के लिए इसे वर्तमान स्तर पर रखा गया है।												
(v)	अन्य व्यय													
	क) 2009-10 के पिछले वर्ष के लिए बताए गए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2010-11 में अन्य व्ययों में 46% की वृद्धि का औचित्य बताएं।	इस मद में दिखाए गए अन्य व्ययों में जनशक्ति को भाड़े पर लेना, टैली प्रभार, लैशिंग-अनलैशिंग प्रभार, रीफर का अंकेक्षण, सुरक्षा संबंधी व्यय, परीक्षण, वीपीटी रेल प्रभार एवं जलप्रभार हैं। ये व्यय स्वरूप में परिवर्तनीय हैं तथा थ्रू-पुट में (98000 टीईयू के स्तर से 145426 टीईयू तक) वृद्धि होने से इनमें भी वृद्धि हो जाती है।												
	ख) वीसीटीपीएल ने 'खर्च' की मद के अंतर्गत लैशिंग/अनलैशिंग को भाड़े पर लेना आदि जैसे व्यय इसमें शामिल किए गए हैं। इस मद के अंतर्गत स्वीकार किए गए 'खर्च' की मदों के संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली कृपया प्रस्तुत की जाए।	इन सेवाओं की लागत के आधार पर प्राक्कलन किया गया है तथा टेकों की सम्बद्ध प्रतियां संदर्भ के लिए संलग्न की गई हैं। वीसीटीपीएल ने उक्त सेवाओं की टेकों से संबंधित प्रतियां प्रस्तुत नहीं की हैं। इसने जारी किए गए स्वीकृति पत्र की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। ब्यौरे तालिका में नीचे दिए गए हैं:												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्य विवरण</th> <th>टेके की अवधि</th> <th>दर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>लैशिंग/अनलैशिंग</td> <td>01.06.2010 से 31.05.2011 तक</td> <td>60/- रु0 प्रति कंटेनर की समेकित दर। जब जलपोत के डेरिक का प्रयोग कंटेनरों के संचालन के लिए किया जाता है तो प्रति कंटेनर 20/- रु0 की अतिरिक्त दर।</td> </tr> <tr> <td>टैली एवं सर्वेक्षण</td> <td>01.06.2010 से 31.05.2011 तक</td> <td>एक्सिम कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण-40/- रु0, प्रति कंटेनर तथा घरेलु कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण 20/- रु0 प्रति कंटेनर</td> </tr> <tr> <td>रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण</td> <td>01.12.2009 से 30.11.2011 तक</td> <td>रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण- 35/- रु0 8 घंटों के लिए- पीटीआई करने के लिए 200/- रु0, रन परीक्षण करने के लिए - 150/- रुपये</td> </tr> </tbody> </table>	कार्य विवरण	टेके की अवधि	दर	लैशिंग/अनलैशिंग	01.06.2010 से 31.05.2011 तक	60/- रु0 प्रति कंटेनर की समेकित दर। जब जलपोत के डेरिक का प्रयोग कंटेनरों के संचालन के लिए किया जाता है तो प्रति कंटेनर 20/- रु0 की अतिरिक्त दर।	टैली एवं सर्वेक्षण	01.06.2010 से 31.05.2011 तक	एक्सिम कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण-40/- रु0, प्रति कंटेनर तथा घरेलु कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण 20/- रु0 प्रति कंटेनर	रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण	01.12.2009 से 30.11.2011 तक	रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण- 35/- रु0 8 घंटों के लिए- पीटीआई करने के लिए 200/- रु0, रन परीक्षण करने के लिए - 150/- रुपये
कार्य विवरण	टेके की अवधि	दर												
लैशिंग/अनलैशिंग	01.06.2010 से 31.05.2011 तक	60/- रु0 प्रति कंटेनर की समेकित दर। जब जलपोत के डेरिक का प्रयोग कंटेनरों के संचालन के लिए किया जाता है तो प्रति कंटेनर 20/- रु0 की अतिरिक्त दर।												
टैली एवं सर्वेक्षण	01.06.2010 से 31.05.2011 तक	एक्सिम कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण-40/- रु0, प्रति कंटेनर तथा घरेलु कंटेनरों की टैली एवं सर्वेक्षण 20/- रु0 प्रति कंटेनर												
रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण	01.12.2009 से 30.11.2011 तक	रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण- 35/- रु0 8 घंटों के लिए- पीटीआई करने के लिए 200/- रु0, रन परीक्षण करने के लिए - 150/- रुपये												
(vi)	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि खर्च													
	क) वर्ष 2010-11 में प्रबंधन एवं सामान्य उपरि खर्च में 27% की वृद्धि, एवं 2011-12 से 2013-14 में पिछले वर्षों के वास्तविक/प्राक्कलन की तुलना में 9% से 11% की वृद्धि के आकलन के लिए कारण सिद्ध किए जाएं।	नए उपकरणों को शामिल करने से कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि होती है जिससे सामान्य उपरि खर्च जैसे यात्रा, विपणन, विज्ञापन, बिक्री का विकास एवं अन्य प्रशासनिक खर्च, जिसमें कार्यालय का रखरखाव मुद्रण एवं स्टेशनरी, टेलीफोन, गाड़ियों का अनुरक्षण, कर्मचारी कैंटीन, लेखा-परीक्षा, परामर्श, विधि संबंधी खर्च भी बढ़ जायेंगे।												
	ख) प्रबंधक वर्ग का वेतन संबंधी संघटक तथा इस शीर्ष में स्वीकार किए गए कर्मचारियों की संख्या वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए अलग से प्रस्तुत की जाए।	प्रबंधक-वर्ग का अतिरिक्त वेतन संबंधी संघटक तथा कर्मचारियों की संख्या अलग से नीचे दिखाई गई है:												
		<table border="1"> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>8</td> <td>2,051,000</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>3</td> <td>795,000</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>5</td> <td>1,245,000</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>1</td> <td>605,000</td> </tr> </tbody> </table>	2010-11	8	2,051,000	2011-12	3	795,000	2012-13	5	1,245,000	2013-14	1	605,000
2010-11	8	2,051,000												
2011-12	3	795,000												
2012-13	5	1,245,000												
2013-14	1	605,000												
(vii)	तकनीकी सेवाएँ फ्रीस													
	क) प्रस्ताव में कहा गया है कि वीसीटीपीएल ने डी पी वर्ल्ड से नया टेका किया है जो वीसीटीपीएल के प्रमोटर्स में से एक है तथा जो जनवरी, 2011 से पांच वर्ष की अवधि के लिए नए उपकरणों के लिए तकनीकी जानकारी प्रदान करेगा। कृपया इस बात को सिद्ध करें एवं पुष्टि करें कि तकनीकी जानकारी के लिए नया टेका किया गया है, वह आयकर अधिनियम के अनुसार, लेन देन में संबंधों की काफी दूरी की शर्त को अपनाया गया है। प्राप्त की जाने वाली तकनीकी जानकारी के स्वरूप एवं वह भी डी.पी.वर्ल्ड से स्पष्ट की जाए। दिए जाने वाले	टेके की प्रति प्रस्तुत की गई है। तकनीकी जानकारी के लिए किए गए नए टेके में आयकर अधिनियम के अनुसार लेनदेन में संबंधों की दूरी की शर्त का अनुसरण किया गया है। हमारे पिछले टेके में भी इसे प्रमाणित किया गया था तथा पिछली संपूर्ण देयता 2009-10 तक निपटा दी गई थी। प्राप्त की जाने वाली तकनीकी जानकारी का स्वरूप टेके में यथाविधि उल्लेखित है।												

	प्रतिफल की तर्क संगतता प्रमाणित की जाए। उक्त टेके की प्रति भेजी जाए।	
	ख) नए टेके के अनुसार, वर्ष 2010-11 में बताई गई तकनीकी सेवा फीस की अदायगी, यदि कोई हो, बताई जाए।	01.12.2010 से 31.03.2010 तक देय प्रबंधन शुल्क की व्यवस्था की गई है।
	ग) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.8.2 के अंतर्गत यथा अपेक्षित "संबंधों की दूरी" के मानदंड को लागू करते हुए 'प्रतिफल' के अंतर्गत इन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा फीस की तर्क-संगतता को कृपया सिद्ध किया जाए।	पिछले टेके के दौरान टीएएमपी को तर्कसंगतता सिद्ध की गई थी और माननीय प्राधिकरण ने इसे अनुमति प्रदान की थी।
	घ) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान लागत विवरण में स्वीकार की गई तकनीकी सेवा फीस को किस्तों में चुकाने के संदर्भ में परिगणना बताई जाए।	यह यूएसडी 50000 वार्षिक X 5वर्ष X आईएनआर 4522.33 (22 वर्ष 4 माह, ऋण को कर्ज के रूप में देने की अवधि)
	ड) अगस्त, 2009 को अधिसूचित पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने प्रबंधन खर्च को लागत की मद के रूप स्वीकार किया था तथा परियोजना की शेष अवधि को ऋण के रूप में चुकता करने को, उनके चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा जारी प्रमाणपत्र को आधार मानते हुए कि आयकर अधिनियम के अनुसार लेन देन में संबंधों की दूरी को इस शर्त पर स्वीकार किया गया है कि वीसीटीपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करेगा जिससे यह पता चल सके कि आयकर प्राधिकारियों ने इस खर्च की अनुमति दी है। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह पिछले वर्षों का आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करे ताकि यह पता चल सके कि आयकर प्राधिकारियों द्वारा यह मद खर्च के रूप में स्वीकार की गई है। आयकर प्रमाणपत्र के अभाव में, यह नोट किया जाए कि पिछले प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में स्वीकृत सम्बद्ध लागत की समीक्षा करनी पड़ेगी।	वित्तीय वर्ष 2007-08 तक (मूल्यांकन के दौरान) आयकर विभाग ने इसे 'खर्च' के रूप में स्वीकार नहीं किया था क्योंकि वास्तविक अदायगी नहीं की गई थी। वीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान अदायगी की थी तथा संपूर्ण टीएसएफ को 'खर्च' के रूप में क्लेम किया था। आयकर मूल्यांकन आदेश 2009-10 अभी प्राप्त किया जाना है। हम 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों का मूल्यांकन आदेश अनुलग्नक 5 से 7 के रूप में इसके साथ संलग्न कर रहे हैं। टीएसएफ की वास्तविक अदायगी से संबंधित दस्तावेज अनुलग्नक के रूप में 8(i) से (viii) तक संलग्न है। इस संबंध में हम आयकर विभाग से धारा 195(2) के अंतर्गत प्राप्त अग्रिम नियम आदेश भी इसके साथ संलग्न करते हैं जिससे इस बात की पुष्टि होती है कि टीएसएफ की अदायगी, कर को रोकने की कटौती के बिना, की गई है।
(viii)	मूल्यांकन	
	इस बात की पुष्टि करें कि वीसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित मूल्यांकन 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.7.1 के अनुरूप है।	मूल्यांकन का परिकल्पन, कंपनी नियम, 1956 में विहित/निर्धारित दरों के अनुसार किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल ने आस्तियों के सकल ब्लॉक से अपफ्रंट फीस एवं लीज पर दिए गए प्रीमियम को शामिल नहीं किया है जैसा कि टीएमपी द्वारा अपने आदेश में सुझाव दिया गया था तथा इस खर्च को परियोजना की अवधि के दौरान अलग प्रविष्टि के रूप में फैला दिया गया है। इसने मूल्यांकन में उस सीमा तक उपयुक्त संशोधन भी किया है।
(ix)	फार्म 6 - दक्षता लाभ में सुधार	
	क) वीसीटीपीएल ने फार्म 6 में लागत की बचत से संबंधित आंकड़े प्रस्तुत किए हैं किन्तु किसी गणना से इनका समर्थन नहीं किया गया है।	गणनाएं 'अन्य लागत पत्रक' में साफ्ट कापी में उपलब्ध हैं तथा लिंक फार्म 6 के साथ दिया गया है।
	ख) वीसीटीपीएल ने यह सिद्ध नहीं किया है कि लागत में प्राप्त की गई कटौती दक्षता/उत्पादकता में सुधार के कारण है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने लागत-विवरण में दक्षता लाभ का दावा नहीं किया है।	ईंधन एवं बिजली दोनों की खपत के लिए लागत में कुल मिलाकर कटौती हुई है जो कि 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों की तुलना में वित्तीय वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के दौरान क्रमशः 15.20 लाख रुपये, 11.06 लाख रुपये एवं 40.42 लाख ₹0 हैं। हमने अब लागत विवरण में दक्षता लाभ के रूप में दावा किया है तथा संशोधित अनुलग्नक 1 संलग्न है।
	ग) वीसीटीपीएल, पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्तनशील लागत की समनुरूपी मदों से पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा समाहित वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक की अवधि के दौरान संबंधित लागत मदों की तुलना करे तथा यह ठोस पूर्ण ढंग से सिद्ध करे कि बचत, यदि कोई प्रति टन लागत पर प्राप्त की गई तो वह उत्पादकता/दक्षता में सुधार के कारण है।	उक्त क एवं ख के अंतर्गत दिए गए जवाब को कृपया देखें।

	घ) यह भी बताएं कि घटे हुए उसी स्तर पर प्रति यूनिट लागत पर विचार, 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए आगामी प्राक्कलनों में किया गया है ताकि इस प्रशुल्क चक्र में दक्षता सुधार के लाभ का दावा किया जा सके।	आर एम क्यू सी के लिए प्रति टीईयू बिजली की खपत 3.34 यूनिट प्रक्षेपित की गई है तथा ईंधन खपत 2.5 लिटर पर प्रति टीईयू अनुमानित की गई है, जो कि उद्योग जगत के मानकों की तुलना में काफी कम है।
	ड) परिवर्तनशील लागत की सम्बद्ध मदों में यदि कोई लागत कटौती होती है तो दिशा निर्देशों के अनुसार 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए प्रक्षेपित परिवर्तनशील लागत की समनुरूपी सम्बद्ध मदों के अनुमान में इस प्रकार की लागत की 50% कटौती लेखे में दिखाई जाए।	2008-09 से 2010-11 के दौरान प्राप्त लागत कटौती का 50% जो 33.34 लाख रुपये है, 2011-12 से 2013-14 तक समायोजित किया गया है।
5	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	
(i)	2008-09 एवं 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा से पता चलता है कि घाट में प्रदान किए गए स्थान से प्राप्त दावे से आय हुई है। कृपया इस आय के स्वरूप के बारे में बताएं तथा यह भी बताएं कि लागत विवरण में यह कहां से ली गई है।	वीपीटी के आंतरिक बंदरगाह में ड्राफ्ट संबंधी सीमाओं के कारण अथवा पत्तन में बर्थ की उपलब्धता न होने के कारण भार को हलका करने के उद्देश्य से वीसीटीपीएल में कभी कभी बल्क जलपोत, (गैर-कंटेनर वाले जलपोत) बर्थ में रखे जाते हैं। एलए के अनुसार, वीपीटी अपने ग्राहकों से क्लेम किए गए वारफेज (घाट में स्थान प्रदान करने से प्राप्त राशि) का 50% लेता है तथा इसे वीसीटीपीएल को दे देता है। यह वीसीटीपीएल के लिए अप्रत्यक्ष आय है तथा इसे 'अन्य आय' के अंतर्गत दिखाया गया है तथा एनसीवी आय के अंतर्गत इसे मिलाया गया है।
(ii)	एफएमआई में 2009-10 में 168.82 लाख रुपये से 83.20 लाख रु0 तक 2010-11 में 91.52 लाख रु0 2011-12 में एफ एम आई में कटौती का आकलन करने तथा आने वाले वर्षों के लिए अनुमानित और अधिक कटौती के कारणों की व्याख्या करें।	विदेशी मुद्रा में घट बढ़ होने के कारण लाभ/हानि एफएमआई की आय में शामिल है। पूर्ववर्ती प्राक्कलनों में इसमें निक्षेपों पर ब्याज से प्राप्त आय भी शामिल होती थी। अब इसे शामिल नहीं किया गया है तथा संशोधित विवरण प्रस्तुत किया गया है।
(iii)	वित्त एवं विविध आय के शीर्ष के अंतर्गत 'अन्य' उपशीर्ष के अंतर्गत स्वीकार की गई आय की मदें कृपया बताएँ। वर्ष 2010-11 से 2013-14 के वर्षों के लिए आय की प्रत्येक मद के लिए विस्तृत प्राक्कलन बताएँ।	अन्य आय में गेट पासों से प्रविष्टि, दंडस्वरूप ब्याज, निक्षेपों पर ब्याज-आय, आईटी वापसी पर ब्याज-आय, रद्दी सामान की विक्री शामिल है। निक्षेपों पर ब्याज-आय, टीएएमपी के अनुसार शामिल नहीं किया गया है। आगामी वर्षों के लिए इस शीर्ष के अंतर्गत आय 10% की दर पर वर्ष प्रति वर्ष बढ़ने का अनुमान लगाया गया है।
6	वित्त एवं विविध खर्च (एफएमई)	
	वित्त एवं विविध खर्च के शीर्ष के अंतर्गत 'भविष्य निधि में अंशदान' में वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक क्रमशः 27%, 35%, 14% एवं 16% तक की अनुमानित वृद्धि की व्याख्या की जाए।	इन चार वर्षों के दौरान जनशक्ति में वृद्धि होने के कारण अतिरिक्त भविष्य निधि अंशदान की व्यवस्था की गई है।
7	प्रयुक्त पूंजी	
(i)	स्थिर आस्तियां सकल स्थिर आस्तियां लागत विवरण के फार्म 4ए में प्रस्तुत किए गए वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के सकल स्थिर आस्तियों का मूल्य, मूल्यहास निवल स्थिर आस्ति मूल्य, संबंधित वर्षों के वार्षिक खाते में बताई गई सकल आस्तियों के मूल्य, मूल्यहास, एवं निवल आस्ति मूल्य से मेल नहीं खाते हैं। इस अंतर में तालमेल बैठाया जाए।	पिछले संशोधन के दौरान टीएएमपी ने 3.19 करोड़ रु0 की अपफ्रंट फीस की राशि को शामिल न करते हुए, आस्तियों के सकल ब्लाक को लिया गया है। 3.19 करोड़ रु0 की राशि को वीसीटीपीएल द्वारा पूंजी की व्यवस्था के रूप में लिया गया तथा घटे हुए सकल ब्लाक पर मूल्यहास दर लागू की गई। लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा वही प्रक्रिया अपनाई गई। वार्षिक खाते में एवं लागत विवरण में (फार्म 4ए) बताया गया सकल ब्लाक का विस्तृत तालमेल, मूल्यहास प्रस्तुत किया गया है।

(ii)	<p>सकल ब्लॉक में बढ़त</p>	
	<p>(क) यातायात में वृद्धि का अनुमान लगाते हुए, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 के दौरान 75.18 करोड़ ₹0 की अनुमानित राशि की दो रेल मांडेटेड क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी) एवं 32.49 करोड़ ₹0 की अनुमानित राशि की 4 आरटीजी खरीदने का प्रस्ताव बनाया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों पर स्पष्टीकरण दिया जाए:</p> <p>i) आरटीजीसी एवं आरएमसीक्यू के लिए क्रमशः दिनांक 26 मई 2010 एवं 10 अगस्त, 2010 के पंचाट पत्र की प्रतियों में क्रय करार के हस्ताक्षर करने की तारीख से क्रमशः 12 महीनों एवं 16 महीनों की डिलीवरी अवधि को विनिश्चित किया गया है। दोनों ये उपकरण मार्च, 2012 में चालू होने बताए गए हैं, अतः क्रय करार पर पहले से हस्ताक्षर होने चाहिए थे। करारों की प्रतियां कृपया प्रस्तुत करें तथा सप्लायर को की गई अग्रिम/चरणबद्ध अदायगी के प्रमाण प्रस्तुत किए जाएँ।</p> <p>ii) प्रस्ताव के पृ.-8 पर कहा गया है कि आरएमक्यूसी मार्च, 2012 में चालू की जाएगी, जबकि पृ.-82 पर कहा गया है कि इसका संचालन जनवरी, 2012 तक किया जाएगा। सही स्थिति की कृपया पुष्टि करें। ये दोनों उपकरण कब उपयोग के लिए उपलब्ध होंगे, निश्चित तारीख बताएँ।</p> <p>iii) कृपया इस बात की पुष्टि करें कि चालू होने की अनुमानित तारीख से वर्ष 2011-12 में इन उपकरणों के मूल्यहास, बीमा, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का आनुपातिक रूप से अनुमान लगाया गया है।</p> <p>iv) वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित नई आरएमक्यूसी को लगाए जाने की स्थिति में कृपया स्पष्ट करें कि क्या एलए के अनुसार पुरानी क्रेनों का परिचालन जारी रहेगा।</p>	<p>आरएमक्यूसी एवं आरटीजी दोनों के लिए एलसी खोले चा चुके हैं तथा सम्बद्ध दस्तावेज, अनुबंध 20 (i) तथा आरटीजी के लिए अनुबंध 20 (ii) के अन्तर्गत संदर्भ के लिए संलग्न हैं। इस संबंध में मार्जिन मुद्रा बैंक के पास रखी गई है।</p> <p>जनवरी, 2012 में वे चालू किए जाएंगे।</p> <p>जी, हॉं। इन सभी अनुमानों का परिकलन, नए उपकरणों के चालू होने की तारीख के आधार पर किया गया है।</p> <p>जी, हॉं, पुरानी क्रेन परिचालन में रहेंगी। पुरानी क्रेनों को जारी न रखने के संबंध में एल ए में कोई उल्लेख नहीं है।</p>
	<p>(ख) वीसीटीपीएल ने यह भी प्रस्ताव दिया है कि वह वर्ष 2011-12 के दौरान बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने में 2.13 करोड़ ₹0 की राशि खर्च करेगा। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल एवं वीपीटी में किए गए लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित वृद्धि की जाएगी। प्रस्तावित निवेश की वर्तमान स्थिति प्रस्तुत की जाए। प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत दस्तावेज केवल ठेके की मूल्यदर है, इसलिए जारी किया गया कार्य आदेश एवं अग्रिम/चरणबद्ध अदायगी के प्रमाण भी भेजे जाएँ।</p>	<p>बैंक रीच क्षेत्र वीपीटी से, “जो जहां जैसा है” के आधार पर लिया गया था। इस क्षेत्र में ‘तंत्रगत’ होने वाली स्थिति उत्पन्न हो गई थी, जिसके लिए शीघ्र ध्यान देने की जरूरत थी। एल ए में यह बात शामिल है कि वीसीटीपीएल टर्मिनल में सभी सुविधाओं का रख रखाव करेगा। अतः बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने का कार्य वर्ष 2011-12 के दौरान शुरू करने का प्रस्ताव है।</p>
	<p>(ग) वीसीटीपीएल ने कंटेनरों को रखने के लिए अतिरिक्त ग्रांड स्लॉट के विकास के लिए 4.93 करोड़ ₹0, प्रशासनिक भवन के लिए 5 करोड़ ₹0, वर्कशाप भवन, के लिए 4 करोड़ ₹0 तथा आई.टी. के लिए 2.28 करोड़ ₹0 के निवेश का प्रस्ताव 2013-14 के लिए दिया है।</p> <p>इस संबंध में निम्नलिखित बिंदुओं पर रोशनी डाली जाए:</p> <p>(i) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीसीटीपीएल द्वारा प्रशासनिक भवन/अतिरिक्त भंडारण यार्ड के लिए 1050 लाख ₹0 के जो अनुमान तथा सॉफ्टवेयर के लिए 225 लाख ₹0 के जो अनुमान दिए गए थे, उन की अनुमति वर्ष 2010-11 में दी गई थी। कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित निवेश वर्ष 2010-11 में किए गए थे।</p>	<p>1. 1050 लाख ₹0 की राशि के जो अनुमान पहले मुख्य प्रशासनिक भवन, वर्कशाप भवन, अतिरिक्त भंडारण यार्ड के लिए दिए थे, वे वर्ष 2013-14 के लिए आस्थगित कर दिए गए हैं। इसके बजाए, एक छोटा सा प्रशासनिक भवन 113.57 लाख ₹0 की राशि का वर्ष 2009-10 में बनाया गया था।</p>

	<p>(ii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013-14 के दौरान इन प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में जो मूल्यदर दिए हैं, वे 2008 से संबंधित हैं। वास्तविक कार्य आदेश प्रस्तुत करें।</p> <p>(iii) उक्त निवेशों में से प्रत्येक निवेश की वर्तमान स्थिति बताई जाए तथा निश्चित तारीख बताएं जब आस्तियों उपयोग में आने लगेंगी।</p>	<p>2) वर्ष 2010-11 के दौरान ईआरपी, आईएफएस को कार्यरूप दिया गया है तथा इस पर कुल लागत 33.40 लाख ₹0 खर्च हुए।</p> <p>3) नया एन्टी वायरस साफ्टवेयर 2.14 लाख ₹0 की लागत पर लगाया गया है।</p> <p>4) नए हार्डवेयर पर खर्च, आईएफएस, डेस्क टॉप, लेपटॉप, प्रिंटर, यूपीएस के लिए सर्वरों के रूप में 11.82 लाख ₹0 की लागत पर हुआ है।</p> <p>5) एक्सेस नियंत्रण प्रणाली : 8.90 लाख ₹0 सीटीएमएस (कंटेनर टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली) के लिए बड़ा खर्च, जिसकी अनुमानित लागत 2.25 करोड़ ₹0 है, 2013-14 के लिए आस्थगित कर दिया गया है।</p> <p>(ii) हमने केवल प्राक्कलन प्रस्तुत किए हैं तथा ये हमारी मूल परियोजना लागत का हिस्सा हैं, जिन्हें आस्थगित कर दिया गया था। वास्तविक प्रस्ताव एवं डब्लू ओ तब प्रस्तुत किया जाएगा, जब वास्तविक कार्य शुरू होगा। आरडीटी नेटवर्क के लिए (12.89 लाख ₹0) कार्य आदेश पहले से ही जारी किए जा चुके हैं। फाइबर नेटवर्क (22.94 लाख ₹0), एमएस ऑफिस 2010 (5.50 लाख ₹0) लाइसेंस तथा वीएमटी के लिए (13.80 लाख ₹0) आदेश दिए जाने हैं एवं इन हार्डवेयरों की लागत के अलावा इंस्टालेशन प्रभार हैं।</p> <p>(iii) आरडीटी नेटवर्क : जून-जुलाई, 2011 फाइबर नेटवर्क: जून-जुलाई, 2011 वीएमटी: अगस्त, 2011</p> <p>एमएस आफिस 2010 के लाइसेंस: मई, 2011</p> <p>प्रशासनिक भवन, वर्कशॉप भवन, अतिरिक्त भंडारण यार्ड, जिनमें 2013-14 में निवेश करने का प्रस्ताव है, के संबंध में जब वास्तविक काम प्रारंभ होगा, तब वास्तविक ऑफर एवं डब्लूओ प्रस्तुत किया जाएगा।</p> <p>नेविस एक्सप्रेस (सीटीएमएस)/स्पार्कस एन-4: यातायात बढ़ने से हमें अपनी वर्तमान टर्मिनल आपरेंटिंग प्रणाली (टीओएस) को अपग्रेड करना होगा, इसलिए उसे वर्ष 2013-14 तक लागू करने के लिए प्रावधान किया गया है। इस समय हम टीओएस के विभिन्न अनुप्रयोगों का मूल्यांकन कर रहे हैं।</p>
	<p>(घ) इसे नोट किया जाए कि केवल पूर्ण एवं चालू की गई आस्तियों को ही प्रयुक्त पूंजी की दृष्टि से गिना जाना चाहिए। प्रगति में चल रहे कार्य को नहीं गिना जाना चाहिए। इस संबंध में पुष्टि की जाए।</p>	<p>हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि केवल चालू की गई आस्तियों को सकल ब्लॉक में शामिल किया गया है, जिसे प्रयुक्त पूंजी के लिए गिना गया है तथा प्रगति में चल रहे कार्य को इसके लिए नहीं गिना गया है।</p>
<p>8.</p>	<p>कार्यकारी पूंजी</p>	
<p>(i)</p>	<p>वीसीटीपीएल ने कुल परिचालन आय के दो माह को 'फुटकर देनदार' के रूप में माना है, जो 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के उपबंध 2.9.9 में निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं है।</p>	<p>'फुटकर देनदार' का अनुमान 'राजस्व प्रक्षेपण' के दो माह के लिए लगाया गया है, जो वर्तमान परिदृश्य में सर्वाधिक प्रचलन में है। क्योंकि शिपिंग लाइनों के प्रमुख कार्यालय महानगरों एवं समुद्रपार स्थित हैं, इसलिए अदायगी की प्रक्रिया में विलंब होता है। इस संबंध में यह भी नोट किया जाए कि वीसीटीपीएल, वीपीटी को अग्रिम रूप में वार्षिक लीज़ की अदायगी कर रही है।</p>
<p>(ii)</p>	<p>भंडार एवं कलपुर्जों की खपत वार्षिक लेखे में 2008-09 एवं 2009-10 के वर्षों के लिए क्रमशः 85.95 लाख ₹0 एवं 91.51 लाख ₹0 बताई गई है। फार्म 4ए के क्रम सं0-(vii) में दिखाई गई वास्तविक वस्तु-सूची की खपत, वार्षिक लेखे में बताए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाती है।</p>	<p>यह अंतर, फार्म 4ए एवं वार्षिक लेखे में लागत का अलग ढंग से पुनर्वर्गीकरण करने से हुआ है। इस संबंध में मिलान विवरण संलग्न है।</p>
<p>(iii)</p>	<p>2011-12 एवं 2012-13 के वर्षों के लिए वस्तु सूची (ईंधन एवं मानक कलपुर्जों को छोड़कर) के आकलन का आधार स्पष्ट किया जाए तथा पिछले वास्तविक से औचित्य सिद्ध किया जाए।</p>	<p>वास्तविक के आधार पर वस्तु-सूची की लागत का आकलन किया गया है तथा वर्ष प्रति वर्ष 3.76 % की दर से डब्लूपीआई का आकलन किया गया है।</p>
<p>(iv)</p>	<p>चालू देयताओं का अनुमान 15 दिनों के नकद खर्च के रूप में लगाना दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं है। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक चालू देयताएँ बताई जाएँ।</p>	<p>चालू देयताओं का आकलन, मानकों के अनुसार, उपकरण चलन लागत, उपकरण भाड़ा अन्य खर्चों तथा प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिख्य पर 15 दिनों की क्रेडिट अवधि के आधार पर किया गया है तथा वर्ष 2007-08 के वर्ष के लिए पिछले आदेश में माननीय प्राधिकरण ने इसके लिए अनुमति प्रदान की है।</p> <p>वर्ष 2010-11 के लिए वर्तमान देयताएँ 144.22 लाख ₹0 हैं (खाते देय 84.55 लाख ₹0 + फुटकर लेनदार-सप्लायर्स 59.67 लाख ₹0)</p>

9.	<p>पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के पैरा 10 (xxi) में, अंतिम उप-पैरा में यह उल्लेख किया गया है कि 2 नए आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजी (जिन पर विचार वर्ष 2010-11 में किया गया था) को चालू करने में विलंब होने की स्थिति में वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, जो उस अवधि के लिए इस खाते में बढ़ा है, अगले प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। क्योंकि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में इन उपकरणों को लगाया नहीं है, अतः इस संबंध में पिछले आदेश में दिए गए निर्णय का पालन वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा में किया जाएगा।</p>	<p>टीएमपी के आदेशों के अनुसार वीसीटी की पिछली हानियां 4465.51 लाख ₹0 की हो गई हैं। अब वीसीटीपीएल, 2011-12 के वर्ष के दौरान नई आधुनिक तकनीक वाली क्रेनों, सॉफ्टवेयर्स, बैक-रीच क्षेत्र में काफी भारी मात्रा में निवेश कर रहा है तथा अतिरिक्त भंडारण स्थल, प्रशासनिक भवन, वर्कशाप भवन में भी 2013-14 के दौरान निवेश करना शामिल है। वीसीटीपीएल एक बार फिर माननीय प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि इस संबंध में कोई समायोजन करने से पूर्व उक्त हानियों पर विचार किया जाए।</p>
घ.	दरों के मान	
(i)	<p>प्रस्तावित नोट 2 (iii) (ख) को संशोधित प्रशुल्क मार्ग-निर्देशों के उपबंध 2.18.2 के अनुरूप संशोधित किया जाए तथा ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित मुख्य ऋण दर के अनुसार अद्यतन की जाए।</p>	<p>भारतीय स्टेट बैंक की वर्तमान पीएलआर दर 14% (हिन्दू के दिनांक 11.05.2011 के प्रेस प्रकाशन के अनुसार) है तथा इसे टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, एसओआर में तदनुसार 16% के रूप में अद्यतन किया गया है।</p>
(ii)	<p>(क) वीसीटीपीएल ने समेकित हस्तन/ संचालन दर में 32% की वृद्धि, आईसीडी कंटेनरों के परिवहन के लिए 28% से 30%, हैच कवर के संचालन में 7% की वृद्धि, भंडारण आदि प्रभार आदि में 26% की वृद्धि प्रस्तावित की है। प्रशुल्क संबंधी विभिन्न मदों के लिए प्रतिशतता की विभिन्न वृद्धि के प्रस्तावित करने को आधार बताया जाए। इसके अलावा, उप-कार्यकलापों के अनुसार, लागत संबंधी स्थिति बताई जाए ताकि प्रस्तावित प्रशुल्क संबंधी विभिन्न वृद्धियों का औचित्य सिद्ध हो सके।</p>	<p>दर में वृद्धि इसलिए प्रस्तावित की गई है ताकि किए जाने वाले निवेश पर तर्कसंगत रिटर्न सुनिश्चित की जा सके। प्रमुख राजस्व समेकित प्रभार से बढ़ता है इसलिए वृद्धि का अधिकतम प्रभाजन, इस प्रभार के अंतर्गत किया गया है। अन्य अतिरिक्त प्रभारों में वृद्धि विभिन्न दरों पर मुख्यतः इस उद्देश्य से की गई है कि शीर्षों में एकरूपता लाई जा सके एवं उनका सरलीकरण किया जा सके। उदाहरण के लिए क्वे पर उतारने सहित एवं रहित के मामले में हैच कवर्स एवं रेस्टो संचालन के लिए प्रभार अब समान है, जैसा कि पहले प्रस्ताव में कहा गया है। भंडारण प्रभार में वृद्धि इसलिए की गई है कि कंटेनरों को तेजी से खाली करने को प्रोत्साहित किया जा सके तथा ड्रवेल समय को कम करना सुनिश्चित किया जा सके जिसके परिणाम स्वरूप अधिक यार्ड क्षमता मिल सकेगी। इससे व्यापार जगत भी प्रोत्साहित होगा कि वह नए सीएफएस की स्थापना कर सकेगा एवं कंटेनर व्यापार की और अधिक वृद्धि के लिए टर्मिनल के आस पास आधारभूत ढांचे का निर्माण किया जा सकेगा।</p>
	<p>(ख) जब अन्य मदों के लिए प्रशुल्क, प्रत्येक वर्ष, राजस्व प्रभाव सहित, बढ़ाने का प्रस्ताव है, तब यानांतरण कंटेनरों के लिए संचालन प्रभार में प्रस्तावित कटौती के कारण बताए जाएं। वीसीटीपीएल द्वारा इस संदर्भ में अपने प्रस्ताव में जो स्पष्टीकरण दिया गया है, वह बताई गई लागत में घाटे की लागत में स्थिति को देखते हुए संतोषजनक नहीं पाया गया है।</p>	<p>जलयान से संबंधित प्रभार पर वीपीटी द्वारा दी गई छूट के बावजूद मुख्य लाइन के जलयान को वैजाग बुलाने की लागत अभी भी सिंगापुर एवं कोलंबो के पड़ोसी अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों की तुलना में अधिक पड़ती है। इस असमानता की आंशिक रूप से प्रतिपूर्ति करने के लिए तथा यानांतरण व्यापार को आकर्षित करने के लिए यानांतरण प्रकार में कटौती प्रस्तावित की गई है, जिसके परिणामस्वरूप प्रमुख लाइन में जलयानों का वैजाग आना संभव हो सकेगा (हमारी भावी वृद्धि के लिए भी यह बहुत जरूरी है) वीसीटीपीएल के पास पड़ोसी पत्तनों की तुलना में ड्राफ्ट की सुविधा का लाभ है तथा प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क देने से हमें आशा है कि इस प्रकार की श्रेणी के कंटेनरों को आकर्षित करने का हमें स्पष्ट लाभ मिलेगा।</p>
	<p>(ग) वर्तमान दरों के मान, क्वे पर उतारने रहित एवं क्वे पर उतारने सहित हैच कवर के संचालन के लिए अलग प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। दोनों कार्यों के लिए एकल दर निर्धारित करने के वीसीटीपीएल के प्रस्ताव में क्वे पर उतारने रहित हैच कवर के संचालन के लिए वर्तमान प्रशुल्क में 114% की बड़ी तीव्र वृद्धि होगी।</p>	<p>यह नोट किया जाए कि हैच कवरों का संचालन, टर्मिनल क्वे क्रेनों से किया जाता है तथा इन्हें, घाट में प्रदान किए गए स्थान पर या तो रखा जाता है अथवा जलयान की समीपवर्ती खाड़ी में रखा जाता है, जो भी जलयान में माल भराई के लिए संचालन की दृष्टि से आसान हो। दोनों मामलों में क्वे क्रेनों को हैच कवर को हटाना पड़ता है तथा उसे किसी भी तरफ इन क्षेत्रों में रखने के लिए हिलाना डुलाना पड़ता है। हैचों में कंटेनर क्रिया पूर्ण करने के बाद हैच कवरों को उसी स्थिति में लाया जाता है। क्योंकि दोनों किस्म की क्रियाएं, जिनमें क्वे क्रेन का इस्तेमाल होता है, एक समान होती हैं, इसलिए क्वे पर उतारने रहित एवं क्वे पर उतारने सहित हैच कवर के लिए एकल दर प्रस्तावित की गई है। इसके अलावा, किए गए प्रयास बनाम योजना, टैली आदि भी एक समान होती है। क्वे पर बिना उतारे संचालित किए गए हैच कवरों की संख्या तथापि, नगण्य होती है। इसलिए यह उचित समझा गया कि एक सामान्य प्रभार रखा जाए, जिससे प्रशुल्क का भी सरलीकरण होता है।</p>
	<p>इसी प्रकार से रेस्टो कंटेनरों के लिए एकल प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है, जबकि वर्तमान दरों के मान में रेस्टो कंटेनर (उतारने सहित एवं उतारने रहित) के लिए विभिन्न दरें निर्धारित की गई हैं। इन दो प्रशुल्क मदों के लिए एकल दर प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य</p>	<p>हैच कवरों के लिए जो तर्क दिया गया है, वही यहां भी लागू होता है। अधिकांश रेस्टो पर कार्य, जेटी पर उतारने से शुरू होता है, ऐसे बहुत कम मामले होते हैं जहां कंटेनर जेटी पर नहीं उतारे जाते हैं बल्कि एक खाड़ी से दूसरी खाड़ी में संचालित किए जाते हैं। किए गए प्रयास बनाम योजना, टैली आदि लगभग एक समान होते हैं तथा क्रेन का उपयोग आंशिक रूप से कम होता है। इसलिए प्रस्तावित दरें वही रखी गई हैं, भले ही वे जेटी पर उतारे</p>

	बताएं, जबकि अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरों के मान में एवं वीसीटीपीएल के वर्तमान एसओआर में विभिन्न दरें निर्धारित हैं।	जाते हैं अथवा नहीं।									
(iii)	अनुसूची 1.9 अतिरिक्त प्रभार										
	गियर बाक्स, जिसमें टिवस्ट लॉक बिन शामिल है, के संचालन के लिए तथा जलयान के लिए गेंगेवे प्रदान करने के लिए क्रम सं0-16 एवं 17 पर प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों का औचित्य, सेवा प्रदान करने की लागत/प्राप्त की गई सुविधाओं की लागत के संदर्भ में प्रस्तुत किया जाए प्रस्तावित नई सेवाओं से वसूल की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त आय वर्ष वार प्रस्तुत की जाए।	अधिकांश कंटेनर जलयानों में गियर बॉक्स होते हैं (कंटेनरों के अनुरूप) जिनमें जलयान में टिवस्ट लॉक होते हैं। कंटेनरों का संचालन करने के लिए टर्मिनल को प्रायः इन गियर बॉक्सों अथवा टिवस्ट लॉक बिनों का निस्सारण घाट में प्रदान किए गए स्थान में क्वे क्रेनों का प्रयोग करके करना पड़ता है ताकि इनके नीचे माल भरने की जगह को हैच कवरों के लिए अथवा कंटेनरों के निस्सारण को सक्षम बनाने के लिए तथा लदान करते समय कंटेनरों में टिवस्ट लॉकों को लगाया जा सके। यह क्रिया रेस्टो कार्य (जेटी पर उतारना) करने के समान है, इसलिए प्रशुल्क इसी आधार पर निश्चित किया गया है। विशाखापटनम में आने वाले कुछ जलयानों के लिए, जलयान में उपलब्ध हाईड्रालिक गेंगेवे का उपयोग समुद्रतट की पहुँच के लिए, निम्न फ्रीबोर्ड होने के कारण, नहीं किया जा सकता। ऐसे मामलों में, घाट में प्रदान गेंगेवे संरचना की ड्रमिंग के कारण क्वे दीवारों एवं गेंगेवे के क्षतिग्रस्त होने के संभावना होती है। इसलिए, टर्मिनल के पास कोई विकल्प नहीं रह जाता बल्कि जलयान से एवं तक मनुष्य के सुरक्षित आवागमन के लिए समुद्रतट गेंगेवे प्रदान किया जाए। इस संदर्भ में हम ऐसे जलयानों के लिए गेंगेवे प्रदान करना चाहते हैं जो समुद्रतट से जलयान तक सुरक्षित मार्ग प्रदान कर सके। गेंगेवे को नामित भंडारण क्षेत्र से जलपोत तक एवं विपरीततः ले जाना होगा, जिसमें फोर्क लिफ्टों एवं क्रेनों का प्रयोग किया जाएगा तथा जिन्हें टर्मिनल स्टाफ द्वारा लगाया जाएगा। इन सभी कार्यकलापों को ध्यान में रखते हुए 750/- ₹0 की दर प्रति कैलेण्डर दिन अथवा उसके हिस्से के लिए प्रस्तावित है। यह भी नोट किया जाए कि वह वैकल्पिक सेवा है।									
(iv)	अनुसूची 1.10 - कंटेनर के भंडारण के लिए प्रभार										
	(क) आयात किए गए खाली कंटेनरों के मामले में 10 दिन से 3 दिन तक एवं निर्यात किए गए खाली कंटेनरों के मामले में 7 दिन से 3 दिन तक निशुल्क अवधि में कटौती के प्रस्ताव के लिए कारण बताएँ।	इस समय चार (4) सीएफएस विशाखापटनम में चालू हैं तथा कुछ और के आने वाले वर्षों में चालू होने की संभावना है ताकि यहां बढ़ते हुए कंटेनर यातायात की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। इसके अलावा, अन्य पत्तनों की तरह रिक्त भंडारण डिपो भी यातायात की वृद्धि को देखते हुए, होने चाहिएँ। सीएफएस एवं रिक्त भंडारण डिपो, खाली कंटेनरों के भंडारण की आवश्यकता को पूरा कर सकते हैं अतः हम आयात एवं निर्यात श्रेणी के खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि में कटौती क्रमशः 10 दिन एवं 7 दिन से 3 के लिए करना चाहते हैं।									
	(ख) इन दो श्रेणियों के कंटेनरों का पिछले दो वर्षों का औसत ड्वैल समय बताया जाए।	ड्वैल समय - खाली कंटेनर्स									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>अवधि</th> <th>निर्यात</th> <th>आयात</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>4</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>3</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>	अवधि	निर्यात	आयात	2009-10	4	14	2010-11	3	14
अवधि	निर्यात	आयात									
2009-10	4	14									
2010-11	3	14									
	(ग) निशुल्क अवधि में प्रस्तावित कटौती से होने वाली अतिरिक्त आय बताएँ।	निशुल्क अवधि में कटौती से अतिरिक्त आय का आकलन संभव प्रतीत नहीं होता, तथापि, राजस्व संबंधी प्रभाव ज्यादा होने की संभावना नहीं है क्योंकि अधिकांश कंटेनरों के आंबटित निशुल्क अवधि में खाली होने की संभावना है।									
9.	वीसीटीपीएल ने अपने पिछले पत्र सं0 वीसीटीपीएल / टीएमपी / 2011 / 011 दिनांक 14 जनवरी, 2011 के संदर्भ का अपने प्रस्ताव में हवाला देते हुए, वीसीटीपीएल ने टीएमपी से अनुरोध किया है कि अगले प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय 2003-04 की अवधि की पिछली हानियों के समायोजन की अनुमति प्रदान की जाए। इस संबंध में यह ध्यान देने योग्य है कि वीसीटीपीएल ने पहले भी अपने पत्र सं0- वीसीटीपीएल / टीएमपी / 2008-11 / 196 / 2010-11 दिनांक 29 सितम्बर, 2010 द्वारा 2003-04 की अवधि के लिए पिछली हानियों के समायोजन के लिए अनुरोध किया था। इसके जवाब में हमारे पत्र सं0- टीएमपी/34/2003 विविध दिनांक 22 दिसम्बर, 2010 के पत्र के अंतर्गत स्थिति पहले से ही स्पष्ट की जा चुकी है।	हम माननीय प्राधिकरण से एक बार पुनः अनुरोध करते हैं कि हमारे अनुरोध पर पुनर्विचार किया जाए।									

8.3 उक्त के अलावा, वीसीटीपीएल ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं, जो संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

(i) बीमा की ऊंची दर:

वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान बीमा में वृद्धि अतिरिक्त उपकरणों को लगाने के कारण हुई है। वर्ष 2011-12 के प्रारंभिक वर्ष के लिए ही यह वृद्धि हुई है एवं उसके बाद कोई वृद्धि नहीं हुई है।

वर्ष-वार स्वीकार की गई बीमा की लागत नीचे दी गई है:

क्रम सं.	वर्ष	बीमा की लागत (लाख रुपयों में)
1	2010-11	36.18
2	2011-12	146.76 (36.18+110,57,63,589 का 1%)
3	2012-13	146.76
4	2013-14	162.97 (146.76+16,21,50,000 का 1%)
5	2014-15	162.97
6	2015-16	163.03 (162.97+5,4,7,500 का 1%)
7	2016-17	163.03

(ii) कुल परिचालन लागत में वेतन का उच्च संघटक:

अतिरिक्त क्रेनों को प्राप्त करने से संचालन, इंजीनियरी एवं प्रशासनिक विभागों में अतिरिक्त कर्मचारी चाहिए। वर्ष 2011-12 के प्रारंभिक वर्ष में कर्मचारियों में अधिकांश वृद्धि अनुमानित है, जब उपकरणों का संचालन करने वाले अधिकांश आपरेटरों एवं अन्य संबंधित कर्मचारियों की नियुक्ति की जाएगी। यातायात एवं कुल संचालन में आपेक्षिक वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, अगले वर्षों में सामान्य वृद्धि मानी जाती है।

निम्नलिखित तालिका अपेक्षित कर्मचारियों की संख्या का ब्यौरा एवं अनुमानित दी जाने वाली मजदूरी/वेतन को दर्शाती है:

क) अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत, जिसमें पीएफ लागत शामिल नहीं

वित्तीय वर्ष/विभाग	संचालन	इंजीनियरी	प्रशासनिक	कुल योग	
2011-12	संख्या	32	15	8	55
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	10,299,400	3,018,750	2,358,650	15,676,800
2012-13	संख्या	6	7	3	16
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	1961900	213900	914250	3090050
2013-14	संख्या	6	6	5	17
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	2081500	1782500	1431750	5295750
2014-15	संख्या	5	3	2	10
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	1983750	1270750	695750	3950250
2015-16	संख्या	6	3	3	12
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	2024000	1385175	851000	4,260,175

2016-17	संख्या	5	5	3	13
	अतिरिक्त कर्मचारियों की लागत	2098750	1736500	1017750	4,853,000

ख) अतिरिक्त कर्मचारियों के लिए पी एफ की लागत।

वित्तीय वर्ष/विभाग		संचालन	इंजीनियरी	प्रशासनिक	कुल योग
2011-12	संख्या	32	15	8	55
	पीएफ लागत	447,800	131,250	102,550	681,600
2012-13	संख्या	6	7	3	16
	पीएफ लागत	85,300	9,300	39,750	134,350
2013-14	संख्या	6	6	5	17
	पीएफ लागत	90500	77500	62250	230250
2014-15	संख्या	5	3	2	10
	पीएफ लागत	86250	55250	30250	171750
2015-16	संख्या	6	3	3	12
	पीएफ लागत	88000	60225	37000	185255
2016-17	संख्या	5	5	3	13
	पीएफ लागत	91250	75500	44250	211000

(iii) यार्ड क्षमता

पिछले प्रश्नों के जवाब के एक भाग के रूप में स्पष्टीकरण पहले ही दिया जा चुका है।

(iv) बिजली लागत

बताई गई बिजली की खपत में टर्मिनल में बिजली की कुल खपत शामिल है। निम्नलिखित तालिका से आरएमक्यूसी द्वारा एवं अन्य क्षेत्रों में बिजली की खपत विस्तार से बताई गई है:

क्रम सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11
1.	टीईयू की संख्या	87637	98000	145426
2.	बिजली की खपत यूनिटों में			
(i)	आरएमक्यूसी	355692	383075	558130
(ii)	हाई मास्ट टॉवर एवं अन्य क्षेत्र	752953	863894	904006
(iii)	रीफर्स	681095	614471	836554
3.	खपत किए गए कुल यूनिट	1789740	1861440	2298690
4.	औसत खपत यूनिटों में टीईयू (कुल)	20.42	18.99	15.80
(i)	औसत खपत यूनिटों/टीईयू (आरएमक्यूसी)	4.06	3.91	3.84
(ii)	औसत खपत यूनिटों में/टीईयू (अन्य क्षेत्र)	8.59	8.82	6.22

(v) पुरानी बूट क्रेनों की मरम्मत एवं रख रखाव

	2010-2011 राशि रुपयों में
आरएमक्यूसी 1	2,944,573.39
आरएमक्यूसी 2	4,970,870.56
	<u>7,915,443.95</u>

(vi) कटेनर रहित जलयान आय:

पिछले प्रश्नों के जवाब के एक भाग के रूप में स्पष्टीकरण पहले ही दिया जा चुका है। हमने वित्तीय विवरण में अनुमानित आय अब शामिल कर दी है।

(vii) प्रि गेट सुविधा की स्थापना के लिए तथा सड़कों की स्थिति में सुधार लाने के लिए वीपीटी से हम बात कर रहे हैं ताकि कनेक्टिविटी की समस्याओं को रोका जा सके।

8.4 पहले ही बताया जा चुका है कि वीसीटीपीएल ने दि. 12 मई, 2011 के पत्र के अंतर्गत एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसने वर्ष 2010-11 में प्राप्त थ्रूपुट के आधार पर यातायात प्रक्षेपण में संशोधन किया है। इसने मानक आधार पर यार्ड क्षमता का परिकलन किया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत-विवरण के अनुसार, वर्ष 2009 से 2016-17 के लिए वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति बताने वाला विवरण तथा जनवरी, 2011 का अपना मूल प्रस्ताव एवं मई, 2011 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव नीचे दिया गया है:

(लाख रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	जनवरी, 2011 के मूल प्रस्ताव								मई, 2011 के अद्यतन प्रस्ताव							
		वास्तविक		अनुमानित						वास्तविक		अनुमानित					
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
(i)	यातायात (टीईयू में)	98000	130227	150000	172000	198000	228000	262000	300000	98000	145426	170000	195000	225000	258000	296000	340000
(ii)	कुल संचालन आय	3644.88	3639.25	3627.32	4002.76	4542.80	5244.94	6020.80	6887.72	3644.88	4258.26	4139.68	4566.72	5190.04	5963.33	6830.79	7834.87
(iii)	कुल संचालन आय (मूल्यहास, प्रबंधन, ऊपरिव्यय, तथा एफएम आई-एफएमई)	1943.37	2623.65	4162	4593.54	4957.20	5334.28	5907.17	6426.02	2047.02	2802.11	4046.09	4910.04	5269.59	5830.40	6463.19	7044.55
(iv)	प्रयुक्त पूंजी	4488.81	4050.40	14348.03	13079.90	13734.39	13030.09	11830.94	11145.12	4488.81	4169.72	14438.80	13200.04	13870.90	15421.27	14045.15	13212.14
(v)	आरओसीई	718.21	648.06	2295.68	2092.78	2197.50	2084.81	1892.95	1783.22	718.21	667.15	2310.21	2112.01	2219.34	2467.40	2247.22	2113.94
(vi)	निवल अधिशेष (घाटा)	983.30	367.20	2830.36	2683.55	2611.90	2174.15	1781.33	1321.51	879.95	789.00	2216.62	2455.32	2298.89	2334.47	1879.63	1323.63
(vii)	निवल अधिशेष (घाटा) संचालन आय के % के रूप में	-----	-----	-78.03%	-67.04%	-57.50%	-41.45%	-29.59%	-19.19%	24.13%	18.53%	-53.55%	-53.77%	-44.29%	-39.15%	-27.52%	-16.89%
(viii)	तीन वर्षों का औसत	-----	-----	-67.52%			-30.08%					-50.54%			-27.85%		
(ix)	छः वर्षों का औसत हमारे द्वारा परिकलित			-48.8%						-39.20%							

दिनांक 12 मई, 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत लागत विवरण में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए 11.11 लाख रु० प्रत्येक के लिए बिजली की लागत में दक्षता लाभ का दावा किया है तथा 9482.04 लाख रुपए की राशि की पिछली हानियों का 50 प्रतिशत समायोजित भी किया है।

8.5 वीसीटीपीएल ने कहा है कि संशोधित लागत विवरण के आधार पर 24.22 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मांग पहले प्रस्तावित की गई 32.81 प्रतिशत की तुलना में की गई है।

9.1 वीसीटीपीएल ने दि. 8 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत एवं दि. 20 जुलाई 2011 के ईमेलों द्वारा संयुक्त सुनवाई के समय उठाए गए मुद्दों पर जवाब भेजा है। वीसीटीपीएल से हमारे द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान मांगी गई सूचना तथा उनका जवाब संक्षेप में तालिकाबद्ध रूप में नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	वीसीटीपीएल का जवाब					
(i)	संचालन करने वाले नए उपकरणों को प्राप्त करने के बाद भी पुराने उपकरणों को प्रयोग में लाते रहने के अपने प्रस्ताव के कारणों पर विस्तृत टिप्पणी दें। इस संदर्भ में वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि पुराने उपकरणों के लिए मरम्मत, रख-रखाव एवं संचालन संबंधी अन्य सम्बद्ध लागत का ब्यौरा प्रस्तुत करें तथा यह औचित्य भी दे कि किस प्रकार से प्रक्षेपित यातायात इस प्रकार के उपकरणों को बनाए रखने में सार्थक सिद्ध होगा।	वीसीटीपीएल ने अपने दि. 8 जून, 2011 के पत्र में बताया है कि जलयान में 3 से 4 क्रेनों का संचालन होने से जलयानों का बर्थ में टहराव कम होगा। वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त पुरानी आरएमक्यूसी को काम में लगाने से लगभग यूएसडी 11 प्रति टीईयू की बचत होगी। संचालन लागत 2011-12 में यूएसडी 7.2 से घटकर 2016-17 के दौरान यूएसडी 1.4 प्रति टीईयू हो जायेगी। जलयान से संबंधित लागत में कटौती, भाड़ा लागत एवं अन्य संचालन लागत से वीसीटीपीएल को और अधिक मुख्य लाइन के जलयान आकर्षित करेंगे जिससे समुद्र की भाड़ा लागत में कटौती आयेगी एवं कुल मिलाकर व्यापार को लाभ मिलेगा। दूसरा लाभ यह होगा कि वीसीटीपीएल में आने वाले छोटे जलयानों की संख्या में वृद्धि होगी क्योंकि जलयान के विराम-काल में कटौती होगी।					
(ii)	पिछले तीन वर्षों के दौरान वीसीटीपीएल टर्मिनल में एक साथ दो जलयानों के बर्थ पर रुकने के अवसरों की संख्या बताएँ।	वर्ष	संचालित किए गए जलयानों की संख्या	ऐसे अवसरों की संख्या जब दो जलयान एक बर्थ पर हों	अवसरों का % जब दो जलयान एक बर्थ पर हों	ऐसे अवसरों की संख्या जब दो जलयान बर्थ की प्रतीक्षा में हैं	अवसरों का % जब दो जलयान बर्थ की प्रतीक्षा में हों
		2008-09	232	37	15.95	6	2.59
		2009-10	202	34	16.83	6	2.97
		2010-11	273	43	15.75	23	8.42
		(वीसीटीपीएल ने दि. 12 मई, 2011 के अपने पत्र के अंतर्गत दो जलयानों के ब्यौरे एवं नामों की सूची प्रस्तुत की है, जो एक साथ अप्रैल, 2010 से मई, 2011 तक की अवधि के दौरान बर्थ में खड़े किए गए थे। इसके बाद, वीसीटीपीएल ने अपने दि. 8 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत ब्यौरे प्रस्तुत किए हैं, जो कि उक्त तालिका में दिए गए हैं)					
(iii)	वीपीटी द्वारा प्रारंभ की गई सड़क को जोड़ने वाली सुधार योजना एवं इस क्षेत्र में कुछ सीएफएस की आपात स्थिति को देखते हुए, क्षमता की परिगणना पर पुनः काम किया जाए।	वीसीटीपीएल ने संशोधित क्षमता के परिकलन तैयार करने के लिए परिगणनाएँ प्रस्तुत की हैं। क्वे की अधिकतम क्षमता का मूल्यांकन 2011-12 एवं 2016-17 तक की अवधि के लिए 413910 टीईयू पर किया गया है। यार्ड की अधिकतम क्षमता का मूल्यांकन, 2011-12 से 2013-14 तक 236829 टीईयू पर, 2014-15 से 2016-17 तक 375388 टीईयू पर किया गया है।					

9.2 वीसीटीपीएल ने दि. 24 मई, 2011 को अधिकारी स्तर पर हुई बैठक में उनके सामने रखे गए कुछ अन्य मुद्दों पर भी उन्होंने स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं, जो संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	वीसीटीपीएल से प्राप्त सूचना/स्पष्टीकरण	वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	वीसीटीपीएल ने 31 मार्च, 2011 को समाप्त हुए वर्ष का लाभ एवं हानि खाता तथा तुलन पत्र के केवल उद्धरण ही प्रस्तुत किए हैं। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि 31 मार्च, 2011 को समाप्त हुए वर्ष के लिए वार्षिक खाते की पूरी जानकारी प्रस्तुत करें।	31 मार्च, 2011 को समाप्त हुए वर्ष का गैर लेखा परीक्षित लाभ एवं हानि खाता तथा तुलन पत्र तथा अनुसूचियों प्रस्तुत की गई हैं।

(ii)	<p>वर्तमान दरों के मान के अनुसार, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्राप्त राजस्व तथा विस्तृत प्राक्कलन एवं छूट के ब्यौरे, यदि कोई हो, जो वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए हों, प्रस्तुत किए जाएँ। वीसीटीपीएल द्वारा उक्त अवधि के लिए दिए जाने वाले छूट एवं बट्टे के वर्ष बार ब्यौरे अलग से प्रस्तुत किए जाएँ।</p>	<p>प्रशुल्क के अनुसार, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान प्राप्त राजस्व को दर्शाने वाली तालिका जिसमें छूट एवं बट्टे का भी उल्लेख है, प्रस्तुत की गई है। छूट एवं बट्टों को अलग से परिगणित किया गया है एवं उक्त वर्षों के लिए इस प्रकार से समायोजित राजस्व निकाला गया है।</p> <p>कार्य निष्पादन के स्तर के आधार पर केवल एक ग्राहक को बड़ी मात्रा में छूट दी गई है। ग्राहक के साथ हुए समझौते के अनुसार, संचालन प्रभार के 2% के उच्चतम स्लैब पर समाप्त होने वाले वर्ष के बाद छूट दी गई थी।</p> <p>रिक्त आयातों एवं यानांतरण पर छूट दी गई थी। टर्मिनल के माध्यम से दुबारा से रखे गए रिक्त कंटेनरों के लिए संचालन प्रभार पर वीसीटीपीएल ने छूट दी थी ताकि निर्यात में वृद्धि को बढ़ावा मिल सके क्योंकि रिक्त कंटेनरों की उपलब्धता में कमी रहती है। यानांतरण कंटेनरों पर भी छूट दी गई थी ताकि एक ग्राहक से कुल मात्रा को बढ़ावा मिल सके, जैसा कि 2010-11 (सितम्बर, 2010 से प्रभावी) के वर्ष से समझौता हुआ है। टीएएमपी से अनुरोध है कि इन आंकड़ों की गोपनीयता को कृपया बनाए रखे। कुल अनुमेय छूट/बट्टा 23.66 लाख रु0 30.45 लाख रु. 45.47 लाख रु0 क्रमश वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 में दिया गया।</p>																																							
(iii)	<p>2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान गैर-कंटेनर जलयानों (एनवीसी) से वीसीटीपीएल को प्राप्त आय का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान एनसीवी से प्राप्त आय का ब्यौरा निम्नलिखित है:</p>																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>स्वच्छ जलापूर्ति</td> <td>1,301,840</td> <td>389,200</td> <td>368,200</td> </tr> <tr> <td>खुले कार्गो का भंडारण</td> <td>24,164,136</td> <td>13,323,550</td> <td>17,420,246</td> </tr> <tr> <td>लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रभार</td> <td>18,360,000</td> <td>7,515,138</td> <td>625</td> </tr> <tr> <td>खुले कार्गो का संचालन प्रभार</td> <td>9,842,960</td> <td></td> <td>3,122,029</td> </tr> <tr> <td>कूड़ा-करकट हटाना</td> <td></td> <td></td> <td>2,32,000</td> </tr> <tr> <td>टर्मिनल सुविधाओं के लिए प्रभार</td> <td>39,838,562</td> <td>14,659,652</td> <td>12,288,489</td> </tr> <tr> <td>वीपीटी से 50% घाट में प्रदान स्थान</td> <td>10,25,906</td> <td>5,00,248</td> <td>8,85,616</td> </tr> <tr> <td>एनसीवी से प्राप्त कुल आय</td> <td>94,533,404</td> <td>36,387,787</td> <td>34,317,205</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	स्वच्छ जलापूर्ति	1,301,840	389,200	368,200	खुले कार्गो का भंडारण	24,164,136	13,323,550	17,420,246	लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रभार	18,360,000	7,515,138	625	खुले कार्गो का संचालन प्रभार	9,842,960		3,122,029	कूड़ा-करकट हटाना			2,32,000	टर्मिनल सुविधाओं के लिए प्रभार	39,838,562	14,659,652	12,288,489	वीपीटी से 50% घाट में प्रदान स्थान	10,25,906	5,00,248	8,85,616	एनसीवी से प्राप्त कुल आय	94,533,404	36,387,787	34,317,205			
विवरण	2008-09	2009-10	2010-11																																						
स्वच्छ जलापूर्ति	1,301,840	389,200	368,200																																						
खुले कार्गो का भंडारण	24,164,136	13,323,550	17,420,246																																						
लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रभार	18,360,000	7,515,138	625																																						
खुले कार्गो का संचालन प्रभार	9,842,960		3,122,029																																						
कूड़ा-करकट हटाना			2,32,000																																						
टर्मिनल सुविधाओं के लिए प्रभार	39,838,562	14,659,652	12,288,489																																						
वीपीटी से 50% घाट में प्रदान स्थान	10,25,906	5,00,248	8,85,616																																						
एनसीवी से प्राप्त कुल आय	94,533,404	36,387,787	34,317,205																																						

		<p>आगामी वर्षों के लिए एनसीवी से प्राप्त आय 30 लाख रु0 प्रतिवर्ष मानी गई है। यह नोट किया जाए कि पिछले वर्षों से विपरीत वीसीटीपीएल के पास अब अधिक कंटेनर जलयान हैं, जो प्रति सप्ताह आते हैं एवं अधिकांश बुलाहट पर विंडो आधार पर हैं अर्थात् बर्थिंग एवं जलयान के चलने की निश्चित तारीख। इस समय वस्तुतः केवल एक जलयान दैनिक विंडो आधार पर है, जैसा कि नीचे बताया गया है:</p> <p>क) एपीएल-बीटीएल सेवा: सोमवार को 0400 बजे से मंगलवार को 0300 बजे तक</p> <p>ख) इंडफैक्स 2 सेवा: मंगलवार को 0900 बजे से बुधवार को 1500 बजे तक</p> <p>ग) एमआईआरएस की सीएचएक्स सेवा: बुधवार को 2200 बजे से शुक्रवार को 0600 बजे तक</p> <p>घ) दक्षिणबद्ध फॉर शिपिंग: शुक्रवार को 2300 बजे शनिवार को 1100 बजे तक</p> <p>ड) उत्तरबद्ध फॉर शिपिंग: शनिवार को 1200 बजे से रविवार को 0300 बजे तक</p> <p>च) टीसीएक्स सेवा: शनिवार को 1100 बजे से रविवार को 0700 बजे तक</p> <p>छ) इसके अलावा, फीडर जलयानों द्वारा तदर्थ आधार पर बुलाहट होती है जो सप्ताह में दो बार कोलकता से वैजाग को जोड़ता है।</p> <p>पहले तीन मामलों में (क, ख एवं ग) जलयानों की लंबाई 220 से 290 मीटर तक की रेंज में होती है, जिसमें दूसरे जलयान के लिए 150 मीटर से भी कम बर्थ की लंबाई रह जाती है। इसलिए एनसीवी के लिए बर्थ (अब तक संचालित किए गए अधिकांश एनसीवी की लंबाई 150 मीटर से अधिक होती है) की उपलब्धता लंबी अवधि के लिए, जो उन्हें अपेक्षित है, संभव नहीं है। तथापि, ऐसे मामले हो सकते हैं जब कुछ एनसीवी, कार्गो के सामान को हल्का करने के लिए दो पालियों के लिए लिट जाएं अतः 30 लाख रु0 वार्षिक की आय पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने बाद में अपने दि. 20 जुलाई, 2011 के ईमेल द्वारा बताया कि किराए पर दिए जाने के कारण वीपीटी को दिया गया किराया, राजस्व पर एनसीवी आय के तहत शामिल है।</p>
(iv)	<p>आयकर अधिनियम, 1961 की धारा अधिनियम 195(2) के अंतर्गत अग्रिम नियम की प्रति, जो वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई है, सम्बद्ध दस्तावेज नहीं है जिससे यह सिद्ध हो सके कि लेन-देन में काफी दूरी रखते हुए स्पष्टता बरती गई है। चार्टर्ड एकाउंटेड से प्रमाण पत्र लेकर प्रस्तुत किया जाए जिससे यह सिद्ध हो सके कि लेन-देन में काफी दूरी रखते हुए स्पष्टता बरती गई है।</p>	<p>केस सं0-टीएमपी/31/2005 वीसीटीपीएल दिनांक 30 अगस्त, 2005 के अंतर्गत पुराने टेके एवं उसकी स्वीकृति के संदर्भ में आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92सी के अनुसार, लेन-देन में काफी दूरी रखने के तथ्य को सिद्ध करने के लिए चार्टर्ड एकाउंटेड से प्राप्त प्रमाण पत्र टीएमपी प्राधिकरण को पहले भी दिया गया था। तथापि, इस संबंध में चार्टर्ड एकाउंटेड के प्रमाण पत्र की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>
(v)	<p>नए उपकरण के लिए तकनीकी जानकारी प्राप्त करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा डीपी वर्ल्ड से जो नया टेका किया गया है, उसके संदर्भ में उठाई गई आपत्ति के बावजूद वीसीटीपीएल ने न तो डीपी वर्ल्ड को</p>	<p>रियायत एवं लाइसेंस करार (सीएलए) के अनुसार टर्मिनल के तीसरे चरण के विस्तार के संबंध में इसमें उल्लिखित प्रबंधन एवं तकनीकी सेवाओं के लिए दिनांक 10 मार्च, 2011 के प्रबंधन टेके के अनुसार, वर्तमान प्रबंधन फीस दी जा रही है। यूएसडी 250000 यूएसडी 50000 प्रतिवर्ष पर देय अदायगी के लिए टेका किया गया है, जबकि पिछले टेके के अंतर्गत यूएसडी 100000 दिया गया था। डीपी वर्ल्ड ने नए टेके के अनुसार, निम्नलिखित सेवाएँ प्रदान करने में सहमति दी</p>

	<p>दिए जाने वाले प्रतिफल की तर्कसंगतता को सिद्ध किया है और न ही इस बात को सिद्ध किया है कि आयकर अधिनियम के अनुसार, तकनीकी जानकारी के लिए किए गए नए टेके के मामले में पर्याप्त दूरी रखते हुए स्पष्टता बरती गई है या नहीं। कृपया अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>है:</p> <p>(क) परामर्श सेवाएँ</p> <p>(ख) मैनुअल को बांटना तथा प्रणालियों एवं प्रक्रियाओं को स्थापित करने में सहायता प्रदान करना।</p> <p>(ग) टर्मिनल कर्मचारियों के चयन एवं नियुक्ति में सहायता करना एवं भाग लेना।</p> <p>(घ) उपकरण आपरेटरों, अनुरक्षण कर्मचारियों एवं आई टी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।</p> <p>(ङ) उपकरण के आउटपुट के कार्यनिष्पादन, जनशक्ति के आउटपुट के कार्यनिष्पादन, जहाज-तट के कार्यनिष्पादन संरक्षा कार्यनिष्पादन, यार्ड कार्यनिष्पादन, जहाज के विराम-काल, रेल एवं रेक के विराम-काल आदि के क्षेत्र में संचालन दक्षता में सुधार लाने के लिए कार्यकलापों को पूरा करना।</p> <p>(च) वाणिज्यिक वार्ता में परामर्शी सेवाएँ।</p> <p>(छ) बीमा कवरेज में परामर्श सेवाएँ।</p> <p>(ज) नई क्रेनों को चालू करने से संबंधित एवं ओपन वारंटी संबंधी मामलों आदि में परामर्शी सेवाएँ।</p> <p>(झ) अन्य सेवाएँ जिनमें चालू युक्तिपूर्ण एवं संचालन से संबंधित टर्मिनल योजनाओं को तैयार करने में, टर्मिनल के संचालन प्रबंधन एवं विवरण से संबंधित तकनीकी रिपोर्टों को तैयार करने में वीसीटीपीएल को सहायता प्रदान करना।</p> <p>डीपी वर्ल्ड ने सहमति प्रकट की है कि वह तकनीकी सेवाएँ, सूचनाएँ प्रदान करने एवं टर्मिनल को कुशलतापूर्वक संचालित करने, प्रशासन करने, विपणन एवं रख-रखाव के लिए जानकारी देगा। डी पी वर्ल्ड सबसे बड़े समुद्री टर्मिनल आपरेटरों में से एक है तथा विश्व में 49 टर्मिनलों का प्रबंधन करता है। डीपी वर्ल्ड को दी गई तकनीकी सेवा फीस बिल्कुल सही है। टेके की अवधि के दौरान डीपी वर्ल्ड द्वारा जो गुणता एवं विशेषज्ञता प्रदान की जाएगी, वह वीसीटीपीएल एवं व्यापार के लिए काफी फायदेमंद सिद्ध होगी।</p> <p>आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 सी के प्रावधानों के अनुसार, चार्टर्ड एकाउंटेंट से प्राप्त प्रमाण पत्र इस बात को प्रमाणित करता है कि प्रतिफल के मामले में काफी दूरी रखकर स्पष्टता बरती गई है। प्रमाण पत्र की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>
(vi)	<p>प्रश्न पूछे जाने पर वीसीटीपीएल ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि किस प्रकार से अपने परिमाण को बढ़ाने में सहायक सिद्ध होगी। विश्लेषण करते हुए, उनके लिए तर्क प्रस्तुत किए जाएँ।</p>	<p>वीसीटीपीएल के प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि (औसतन 500 रू0 से भी कम प्रति टीईयू) से जलयान से माल भेजने वाले को कुल मिलाकर लॉजिस्टिक लागत पर कोई खास प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है। स्थानीय दूर-देहात में आर्गेनिक वृद्धि के कारण तथा यानांतरण (प्रशुल्क में कटौती की गई है) में वृद्धि के कारण परिमाण में वृद्धि होने की आशा है किन्तु आईसीडी यातायात मामूली प्रशुल्क वृद्धि से प्रभावित नहीं होगा।</p> <p>इसके अलावा, अतिरिक्त क्रेनों के परिणामस्वरूप दक्षता में वृद्धि होने के कारण जलयान की लागत में कुल मिलाकर कटौती होगी, जब जलयान वीसीटीपीएल में और इस प्रकार से सेवाओं की संख्या में वृद्धि, परिमाण में वृद्धि लाने में सहायक होगी।</p>
(vii)	<p>वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि 12 घंटे की पाली के बजाए 8 घंटे की पाली से अगले तीन वर्षों के लिए वेतन-लागत से क्या प्रभाव पड़ेगा,</p>	<p>12 घंटे की पाली के बजाए 8 घंटे की पाली से अगले तीन वर्षों के लिए वेतन-लागत का प्रभाव-विश्लेषण:</p> <p>संचालन कर्मचारी प्रति सप्ताह 4 दिन के लिए 12 घंटे की पाली में कार्य करते हैं। दिन की पालियों में 2 दिन उसके बाद रात की पालियों में 2 रातें तथा</p>

	उसका विश्लेषण प्रस्तुत करें।	उसके बाद में 2 दिन का आराम। उक्त व्यवस्था 8 घंटे की पाली में 6 दिन (एक के बाद दूसरे दिन के लिए) में बदल जाएगी, उसके बाद साप्ताहिक आराम मिलेगा। इस समय कर्मचारियों को मासिक आधार पर वेतन दिया जाता है तथा ओवरटाइम की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए वेतन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, क्योंकि 12 घंटे की पाली 8 घंटे की पाली में बदल जाएगी। वास्तव में, अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव होगा क्योंकि अतिरिक्त जनशक्ति का विकास करना होगा, जैसा कि हमने अपने निवेदन में उल्लेख किया था।												
(viii)	लैशिंग/अनलैशिंग, टैली एवं सर्वेक्षण, रीफर सर्वेक्षण, श्रम की सप्लाई आदि जैसी सेवाओं के संदर्भ में वीसीटीपीएल ने प्राइवेट पार्टियों से स्वीकृति पत्र की प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि उपर्युक्त सेवाओं के लिए ठेके की प्रतियाँ प्रस्तुत करें।	ठेके की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्यकलाप</th> <th>ठेके की वैधता</th> <th>ठेके में उल्लिखित दर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i) लैशिंग/अनलैशिंग</td> <td>1.6.2010 से 31.5.2012 तक</td> <td>प्रति कंटेनर समेकित दर 60। ₹0 जब जहाज डेरिक का प्रयोग हो तब 20 ₹0 प्रति कंटेनर अतिरिक्त हो</td> </tr> <tr> <td>ii) टैली/सर्वेक्षण</td> <td>1.6.2010 से 31.5.2012 तक</td> <td>एक्सिम कंटेनरों का टैली सर्वेक्षण -40 ₹0 प्रति कंटेनर घरेलू कंटेनर का टैली एवं सर्वेक्षण 20 ₹0 प्रति कंटेनर।</td> </tr> <tr> <td>iii) रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण</td> <td>1.12.2009 से 30.11.2011 तक</td> <td>रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण - 35 ₹0 8 घंटों की पाली के लिए पीटीआई करने के लिए -200 ₹0 रन टेस्ट करने के लिए-150 ₹0।</td> </tr> </tbody> </table>	कार्यकलाप	ठेके की वैधता	ठेके में उल्लिखित दर	i) लैशिंग/अनलैशिंग	1.6.2010 से 31.5.2012 तक	प्रति कंटेनर समेकित दर 60। ₹0 जब जहाज डेरिक का प्रयोग हो तब 20 ₹0 प्रति कंटेनर अतिरिक्त हो	ii) टैली/सर्वेक्षण	1.6.2010 से 31.5.2012 तक	एक्सिम कंटेनरों का टैली सर्वेक्षण -40 ₹0 प्रति कंटेनर घरेलू कंटेनर का टैली एवं सर्वेक्षण 20 ₹0 प्रति कंटेनर।	iii) रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण	1.12.2009 से 30.11.2011 तक	रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण - 35 ₹0 8 घंटों की पाली के लिए पीटीआई करने के लिए -200 ₹0 रन टेस्ट करने के लिए-150 ₹0।
		कार्यकलाप	ठेके की वैधता	ठेके में उल्लिखित दर										
		i) लैशिंग/अनलैशिंग	1.6.2010 से 31.5.2012 तक	प्रति कंटेनर समेकित दर 60। ₹0 जब जहाज डेरिक का प्रयोग हो तब 20 ₹0 प्रति कंटेनर अतिरिक्त हो										
ii) टैली/सर्वेक्षण	1.6.2010 से 31.5.2012 तक	एक्सिम कंटेनरों का टैली सर्वेक्षण -40 ₹0 प्रति कंटेनर घरेलू कंटेनर का टैली एवं सर्वेक्षण 20 ₹0 प्रति कंटेनर।												
iii) रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण	1.12.2009 से 30.11.2011 तक	रीफर कंटेनरों का अंकेक्षण - 35 ₹0 8 घंटों की पाली के लिए पीटीआई करने के लिए -200 ₹0 रन टेस्ट करने के लिए-150 ₹0।												
iv) उपकरणों एवं अन्य संस्थापनों का अनुरक्षण	अत्यधिक कुशल कामगार = 12, 513 प्रति कैलेण्डर माह कुशल कामगार = 11,115 ₹0 प्रति कैलेण्डर माह अर्धकुशल कामगार =9,464 ₹0 प्रति कैलेण्डर माह गैर कुशल कामगार = 8,008 ₹0 प्रति कैलेण्डर माह।													

(ix)	<p>क्रय करार प्रस्तुत करने के प्रश्न के बावजूद वीसीटीपीएल ने आरटीजीसी एवं आरएमक्यूसी की खरीद के संबंध में एलसी की प्रतियों प्रस्तुत की हैं। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि उक्त आस्तियों की खरीद के संदर्भ में क्रय करार की प्रतियों प्रस्तुत करें।</p>	<p>आरटीजीसी एवं आरएमक्यूसी की खरीद के लिए क्रय करार की प्रतियों प्रस्तुत की गई हैं:</p>			
		<p>उपकरण का नाम</p>	<p>करार की तारीख</p>	<p>उपकरण का मूल्य</p>	
		<p>आरएमक्यूसी</p>	<p>14.07.2010</p>	<p>यूरो 9835562.75</p>	
		<p>कलपुर्जे</p>		<p>यूरो 121051.00</p>	
		<p>आरटीजीसी</p>	<p>13.07.2010</p>	<p>यूरो 3732195.35</p>	
<p>4 आरटीजीसी को खड़ा करना एवं चालू करना</p>	<p>13.07.2010</p>	<p>4 क्रेनों के लिए 80 लाख ₹0</p>			
(x)	<p>वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि पुराने उपकरणों (अगले 3 वर्षों के लिए) के संचालन के लिए अपेक्षित मरम्मत, अनुरक्षण एवं अन्य संचालन लागत का ब्यौरा औचित्य के साथ प्रस्तुत करें कि किस प्रकार से प्रक्षेपित यातायात इस प्रकार के उपकरणों को बनाए रखने में औचित्य बताया।</p>	<p>पुराने आरएमक्यूसी के लिए मरम्मत, अनुरक्षण एवं अन्य संचालन लागत का आकलन अगले छः वर्षों के लिए किया गया है एवं दिया गया है। जलयान पर 3 से 4 क्रेनों से संचालन होने पर जलयानों का बर्थ पर ठहराव कम होगा। वीसीटीपीएल में आने वाले 3 जलयानों के लिए होने वाली बचत की अनुमानित लागत हमारी परिगणना में दिखाई गई है। जैसा कि देखा जा सकता है कि वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त पुरानी आरएमक्यूसी को लगाने से लगभग यूएसडी 11 प्रति टीईयूकी बचत होगी। (2011-12 में यूएसडी 7.2 से लगभग संचालन लागत घटकर 2016-17 के दौरान यूएसडी 1.4 प्रति टीईयू हो जाएगी)।</p>			
		<p>जलयान से संबंधित लागत में कटौती, भाड़ा लागत एवं अन्य संचालन लागत से वीसीटीपीएल में और अधिक प्रमुख लाइन के जलयान आकर्षित होंगे, जिनमें समुद्री भाड़ा लागत में कटौती शामिल होगी तथा कुल मिलाकर व्यापार को लाभ पहुँचाएगी। दूसरा, छोटे जलयान वीसीटीपीएल में बुलाहट की संख्या को बढ़ा सकते हैं क्योंकि जलयान के विराम-काल में कटौती आएगी।</p>			
(xi)	<p>वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करे कि क्या उसने लाइसेंस देने वाले पत्तन अर्थात् विशाखापटनम पत्तन न्यास को अपने संशोधित प्रस्ताव की प्रति भेज दी है।</p>	<p>प्राधिकरण को यह पुष्टि की जाती है कि वीसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव तथा टीएमपी द्वारा उनके पत्र दिनांक 29 अप्रैल, 2011 में मांगी गई अतिरिक्त जानकारी एवं वीपीटी में संयुक्त सुनवाई के दौरान चाही गई जानकारी का जवाब पहले ही भेज दिया है।</p>			
(xii)	<p>क्रम सं0-क (iii) के प्रश्न के जवाब में वीसीटीपीएल ने बताया है कि जहाज उत्पादकता को विशाखापटनम पत्तन न्यास के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार, औसत 30 संचलन प्रति घंटे पर लाया जा सकता है। यह आंकड़ा स्वीकार्य नहीं है क्योंकि किसी और स्थल पर वीसीटीपीएल ने कहा है कि नई क्रेनों को प्राप्त करने से कुल उत्पादकता में वृद्धि होगी।</p>	<p>लाइसेंस करार में दी गई कसौटी के अनुसार, 30 संचलन प्रति घंटा जहाज की उत्पादकता है। तथापि, प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 45 संचलन प्रति घंटा की जहाज उत्पादकता मानी जा सकती है। बशर्ते कि उपयुक्त माल-भराई की जगह उपलब्ध हो।</p>			
(xii)	<p>क (iv) के जवाब में वीसीटीपीएल ने कहा है कि औसत लागत में</p>	<p>औसत संचालन लागत का परिगणन का संशोधन यानांतरण आय एवं स्थानीय परिमाण को अलग अलग करके किया गया है तथा प्रस्तुत किया गया है। प्रस्तावित</p>			

	कटौती, यानांतरण परिमाण पर निर्भर करती है जो आने वाले वर्षों में संचालित किए जाने की संभावना है। जवाब से यह स्पष्ट नहीं है कि एक विशिष्ट पत्तन प्रयोक्ता के लिए औसत संचालन लागत कैसे प्रस्तावित प्रशुल्क पर कम होने की आशा है। विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।	प्रशुल्क के अनुसार किसी विशिष्ट पत्तन प्रयोक्ता के लिए वर्तमान संचालन लागत का प्रभाव 10.57% तक बढ़ेगा।
(xiv)	बी (ii) (ख) के जवाब में यह स्पष्ट नहीं है कि कलपुर्जों के आयात, नेविस को देय एएमसी एवं डीपीडब्लू फीस जैसी मदों से विदेशी विनिमय में हानि कैसे होगी। वीसीटीपीएल जवाब की पुनः समीक्षा करे।	विदेशी विनिमय में लाभ या हानि का लेखांकन, भारतीय लेखांकन मानक 11 के अनुसार किया जाता है। विदेशी मुद्रा में लेन-देन, लेन-देन की तारीख को प्रचलित विनिमय दरों पर किया जाता है। हानि या लाभ (1) अदायगी की तारीख को पता चलता है, अथवा (2) 31 मार्च को ओ/एस राशि पर, जिसे उस दिन के विनिमय दर पर बदला जाता है। यह लाभ होगा अथवा हानि, निवल राशि, पी एंड एल लेखे में दर्शाई जाती है, जिसका अनुपालन आईएस 11 के अनुसार किया जाता है।
(xv)	बी (ix) के जवाब में वीसीटीपीएल ने फुटकर देनदारों, तालिका सूची, नकद एवं बैंक बकाया एवं वर्तमान देयताओं के लिए समय अवधियों के बारे में वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए हैं।	ये सूचनाएँ वार्षिक रिपोर्टों में पहले से ही उपलब्ध हैं जो माननीय प्राधिकरण को पहले सौंपी जा चुकी हैं।
(xvi)	वीसीटीपीएल को अपनी यार्ड क्षमता, बनाम नए उपकरणों को प्राप्त करने का औचित्य सिद्ध करना होगा।	वर्तमान टर्मिनल के खाके को ध्यान में रखते हुए, टर्मिनल की क्षमता में संशोधन किया गया है, जिसे विकसित किया जा सकता है तथा और अधिक विस्तार के लिए वीपीटी से अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण किया जा सकता है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित परिगणना के अनुसार, क्वे क्षमता का आकलन, 2 पुरानी आरएमक्यूसी एवं 2 नई आरएमक्यूसी को देखते हुए, 662256 टीईयू प्रति वर्ष पर किया जाता है। यार्ड क्षमता का आकलन 272130 टीईयू पर किया जाता है। वर्ष 2014-14 में भंडारण यार्ड के विकास के लिए प्रस्तावित निवेश से टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता का आकलन 453550 टीईयू प्रति वर्ष पर किया जाता है।

9.3 उक्त के अलावा, वीसीटीपीएल द्वारा दिनांक 8 जून, 2011 के अपने पत्र में किए गए अतिरिक्त निवेदन को संक्षेप में नीचे दिया गया है:

- (i) विशाखापट्टनम में टीएएमपी की सुनवाई के दौरान यह बताया गया कि नई क्रेनें न केवल लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, जरूरी हैं बल्कि व्यापार की आवश्यकताओं के अनुसार भी अपेक्षित हैं। वर्तमान क्रेनें बड़े आकार के जहाजों का संचालन करने की स्थिति में नहीं हैं क्योंकि जहाजों का आकार बड़ा है, जो टर्मिनल पर आते हैं तथा उनके लिए बड़े आकार की पैनामेक्स क्रेनों की आवश्यकता है। इससे बर्थ की क्षमता में बहुत अधिक वृद्धि नहीं हो सकती है बल्कि अतिरिक्त क्रेनें जहाज की उत्पादकता में सुधार लाएंगी एवं जहाजों के विराम-काल को कम करेंगी। इसका सुपरिणाम यह होगा कि जहाज से संबंधित प्रभारों एवं भाड़े में कटौती होने से जहाज को बचत होगी। जहाँ तक यार्ड की क्षमता का संबंध है, टर्मिनल की विशिष्ट बनावट के कारण जहाँ रेल लाइन यार्ड को अलग करती है, वहाँ कुछ मूलभूत सीमाएँ भी हैं। किन्तु हमारा यह प्रयास होगा कि यातायात की वृद्धि के अनुरूप यार्ड की क्षमता को, वर्तमान स्थल का बेहतर उपयोग करके एवं वीपीटी से अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण करके, विभिन्न

चरणों में बढ़ाया जाए। टर्मिनल के नजदीक अतिरिक्त भूमि के आंबटन के लिए हमने पहले से ही वीपीटी को आवेदन दिया हुआ है। दूसरा मामला, पुरानी क्रेनों को रखे रखने की आवश्यकता से जुड़ा हुआ है। यह स्पष्ट किया जाता है कि पुरानी क्रेनों को रखे रखना जरूरी है क्योंकि बड़े आकार के जहाजों के लिए दो से अधिक क्रेनों को लगाने की आवश्यकता पड़ती है तथा ऐसे कई मौके आए हैं जब दो जलयान एक साथ एक बर्थ पर होते हैं।

- (ii) पिछली हानियों के समायोजन के संबंध में वीसीटीपीएल ने प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि हमारे पत्र सं0-वीसीटीपीएल/टीएएमपी/2011/011 दिनांक 14 जनवरी, 2011 के अंतर्गत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 4,466 लाख ₹0 की सीमा तक पिछली हानियों पर विचार किया जाए। “प्राधिकरण ने हमारे तर्क को स्वीकार नहीं किया है, यद्यपि यह मामला, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 की सीमा के अंदर पूरी तरह आता है। तथापि, यह हमारी संजीवा अपील है कि प्राधिकरण अपने निर्णय पर पुनर्विचार करे एवं टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, समायोजित किए जाने वाली पिछली हानियों की अनुमति प्रदान करें।” कृपया यह स्मरण किया जाए कि टीएएमपी ने अपने पिछले आदेशों में पिछली हानियों को समायोजित न करने की सहमति मुख्यतः इसलिए नहीं दी थी कि निवेश टर्मिनल द्वारा किए गए थे एवं क्षमता का निर्धारण मानक से कम उपयोग हुआ था। यह फिर स्पष्ट किया जाता है कि टर्मिनल द्वारा कोई अग्रिम निवेश नहीं किया गया है, लाइसेंस करार के अनुसार, निवेश किए गए। अंतर केवल इतना है कि सचल बंदरगाह (एमएचसी) क्रेनों को प्राप्त करने के बजाए टर्मिनल ने पुरानी गेन्ट्री क्रेनें प्राप्त कीं। नई एमएचसी की लागत अपेक्षाकृत अधिक होती बजाए पुरानी गेन्ट्री क्रेनों की लागत से। हालांकि क्षमता का निर्धारित मानक से कम उपयोग हुआ, तथापि इस बात को स्वीकार किया जाना चाहिए कि हरित क्षेत्र के स्थान पर टर्मिनल को शुरू करने के लिए वह भी मुख्यतः बल्क कार्गो से घिरा हुआ, कुछ समय तो लगता ही है ताकि वह अपने कार्गो का निर्माण कर सके। इसके अलावा, संचालित किया गया यातायात, टीएएमपी द्वारा निश्चित पैरामीटरों की सीमा में था, जो कि 16% पूरी रिटर्न बैठती है। इसके बावजूद वीसीटीपीएल ने, टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, अनुमेय पूंजी पर पूरे रिटर्न का दावा कभी नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह धारणा लेकर चलना सही नहीं था कि उच्च निवेश की लागत एवं क्षमताओं का कम उपयोग ग्राहकों पर डाला गया। टीएएमपी इस विचार का था कि आपरेटर, ठीक आगामी प्रशुल्क चक्र में पिछली हानियों के लिए मुआवजें की मांग नहीं कर सकते। इसलिए हम आगामी चक्रों में इस प्रकार के मुआवजे के लिए निवेदन कर रहे हैं ताकि टर्मिनल को लगातार की हानियों से बचाया जा सके।

10.1 संयुक्त सुनवाई के समय जैसा कि निर्णय लिया गया था, वीपीटी से भी अनुरोध किया गया था कि हमारे द्वारा दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र अंतर्गत उठाए गए प्रश्नों का जवाब दिया जाए एवं वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए संशोधित प्रस्ताव पर सामान्य टिप्पणियाँ प्रस्तुत की जाएँ तथा हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के प्रश्नों पर वीसीटीपीएल के जवाब पर टिप्पणियाँ दी जाएँ। वीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि कुछ अन्य मुद्दों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियाँ दे।

10.2 हमारे द्वारा दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र अंतर्गत उठाए गए प्रश्नों का जवाब वीपीटी ने अपने दिनांक 12 जुलाई, 2011 के पत्र द्वारा दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सारांश एवं वीपीटी का जवाब नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम सं0	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वी पी टी का जवाब
(i)	वर्ष 2010-11 समाप्त हो चुका है, वीसीटीपीएल द्वारा संचालित वास्तविक कंटेनर यातायात प्रस्तुत किया जाए। जनवरी, 2012 में वीसीटीपीएल द्वारा लगाई जाने वाली 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजी को ध्यान में रखते हुए, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों की तर्कसंगतता पर टिप्पणी दी जाए।	वर्ष 2010-11 के दौरान संचालित किया गया वास्तविक यातायात (1,20,940 कंटेनरों का) 1,45,426 टीईयू है। न्हावा शेवा में जमाव होने के कारण एवं पश्चिमीतट पत्तन की तुलना में पूर्व तट पत्तन से नजदीकी होने के कारण विशाखापट्टनम में कंटेनर यातायात बढ़ रहा है, अतः पूर्वी समुद्री लेन से आने वाले यातायात के लिए वैजाग आदर्श प्रवेश द्वार है। इसलिए, इस पत्तन से आईसीडी यातायात के परिमाण में आने वाले वर्षों में वृद्धि हो सकती है। ड्राफ्ट की

		सुविधा होने के कारण यह आशा की जाती है कि प्रमुख लाइन के और अधिक जलयान यहाँ आएँगे एवं इस प्रकार से यानांतरण परिमाण भी आने वाले वर्षों के दौरान बढ़ेगा। इसके अलावा, उड़ीसा एवं छत्तीसगढ़ के दूर देहात में अनेक बड़े स्टील , एल्युमीनियम संयंत्रों एवं बिजली संयंत्रों के आने से कंटेनर युक्त यातायात बढ़ रहा है। ये कार्गो वैजाग के रास्ते से आएँगे क्योंकि कुल लॉजिस्टिक लागत में लाभ होगा। इन सब कारणों से वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक प्रक्षेपित अनुमान तर्कसंगत लगते हैं।
(ii)	2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों में बताया गया कि स्थानीय कंटेनर यातायात का हिस्सा, कुल वास्तविक कंटेनर यातायात से क्रमशः 98% एवं 80% है, जो कि 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में प्रक्षेपित कुल यातायात का क्रमशः 70%, 64% एवं 61% तक नीचे आने का अनुमान है। कृपया टिप्पणी करें।	यानांतरण कंटेनरों में वृद्धि हुई है क्योंकि प्रमुख लाइन के अनेक जलयान इस पत्तन में आ रहे हैं एवं वीपीटी ने पहले से ही प्रमुख लाइन एवं फीडर जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभारों में छूट दी हुई है। इसके कारण यह आशा की जाती है कि आने वाले वर्षों में यानांतरण परिमाण बढ़ेगा। स्थानीय परिमाण सामान्य गति से बढ़ रहा है एवं यह बढ़ता रहेगा। तथापि, यानांतरण परिमाण, जो कि पिछली अवधि में बहुत कम था, आने वाले वर्षों में बढ़ेगा एवं स्थानीय परिमाण का प्रतिशत, कुल परिमाण से कम होगा। स्थानीय यातायात के हिस्से में अधोगति की प्रवृत्ति, आईसीडी एवं यानांतरण यातायात में समनुरूपी प्रक्षेपित वृद्धि होने के कारण प्रतीत हो रही है। इसके अलावा, यद्यपि कुल यातायात से स्थानीय यातायात का हिस्सा कम हुआ है, तथापि पूर्ण अंकों में वृद्धि हुई है। अतः वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए प्रक्षेपण तर्कसंगत प्रतीत होते हैं।
(iii)	2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए पट्टे पर मिलने वाले किराए एवं पट्टे करार के प्रावधानों के अनुसार, 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्राक्कलनों की पुष्टि करें।	बैंक अप जगह के लिए एकत्रित किराया 54.81 लाख ₹0 वार्षिक है एवं अतिरिक्त बैंक अप जगह के लिए 23.90 लाख ₹0 वार्षिक 2008-09 से 2010-11 के वर्षों के लिए तथा इसी राशि का अनुमान 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए लगाया गया था।
(iv)	वीसीटीपीएल ने क्वे क्रेनों, आरएमजीसी, बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने, अतिरिक्त भंडारण यार्डों, प्रशासनिक भवन, वर्कशाप भवन, कंप्यूटर सॉफ्टवेयर के रूप में आस्तियों के सकल ब्लाक में 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान पूंजीगत वृद्धि का प्रस्ताव दिया है।	यांत्रिक उपकरणों एवं सिविल संरचनाओं के बारे में यह बताया जाता है कि ये करार के अनुरूप हैं।
(v)	वीसीटीपीएल द्वारा लगाए जाने वाले प्रस्तावित नए आरएमक्यूसी के संबंध में कृपया पुष्टि करें कि क्या एलए के अनुसार, पुरानी क्रेनें कार्य करती रहेंगी।	वीसीटीपीएल द्वारा लगाई जाने वाले प्रस्तावित नई आरएमक्यूसी के आने पर पुरानी क्रेनें इस शर्त पर कार्य करती रहेंगी कि एल ए के अनुसार, लाइसेंस धारक को ये उपकरण, नए उपकरणों से, जिनकी विशिष्टियाँ प्रारंभ में प्रदान किए गए उपकरणों की विशिष्टियों से कमतर न होंगी, वीपीटी के मानकों के अनुसार, उनके जीवन-काल की समाप्ति पर बदले जाएँगे। लाइसेंस धारक, इन उपकरणों के जीवन-काल की समाप्ति से काफी पहले इनके प्रतिस्थापन की योजना बनाएगी। ये उपकरण हर समय उत्कृष्ट चालू हालत में होंगे एवं लाइसेंस धारक को लाइसेंस की अवधि की समाप्ति पर चालू हालत में लौटाने होंगे।

	<p>अतः लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंस धारक को नए उपकरण तब खरीदने होंगे, जल यातायात 1,00,000 टीईयू तक पहुँच जाएगा, जैसा कि ब्यौरा नीचे दिया गया है:</p> <p>पहला चरण: पहले वर्ष-15 संचलन प्रति जलयान प्रति बर्थ घंटा।</p> <p>दूसरा चरण: 5 वें वर्ष की समाप्ति: 30 संचलन प्रति जलयान प्रति बर्थ घंटा।</p> <p>तीसरा चरण: 1,00,000 टीईयू</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 2 रेल माउन्टिड जहाज, गेन्ट्री क्रेनों के तट तक। 2. 4 आरटीजी। 3. 2 रीच स्टैकर्स एवं 8 ट्रेक्टर ट्रेलर।
--	--

10.3 संयुक्त सुनवाई के समय पत्तन को संबोधित मुद्दों पर वीपीटी ने विशिष्ट टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। संयुक्त सुनवाई के समय चाही गई अतिरिक्त सूचना का सारांश एवं वीपीटी का जवाब नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम सं०	संयुक्त सुनवाई के समय चाही गई अतिरिक्त जानकारी	वीपीटी का जवाब
(i)	वीसीटीपीएल के यातायात प्रक्षेपण की तर्कसंगतता।	पत्तन ने इस मुद्दे पर अलग से कोई जवाब प्रस्तुत नहीं किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब प्रस्तुत करते समय इस मुद्दे पर टिप्पणियाँ इसने प्रस्तुत की हैं।
(ii)	यातायात प्रक्षेपण को ध्यान में रखते हुए, कंटेनर टर्मिनल में लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों की संख्या की आवश्यकता एवं औचित्य।	एल ए के अनुसार अनुबंध-7 (क) रेल माउन्टिड गेन्ट्री क्रेन-4 (ग) अन्य सहायक उपकरण जैसे रीच स्टैकर्स, पॉवर यूनितों सहित ट्रेलर आदि आवश्यकता के अनुसार एवं लाइसेंसधारक द्वारा बोली में बताया जाएगा। उक्त सभी उपकरणों के लिए आर्डर उस समय किए जाएँगे, जब यातायात 1,00,000 टीईयू तक पहुँच जाएगा एवं ये 18 महीनों के भीतर चालू किए जाएँगे, इसलिए तर्कसंगत समझे गए।
(iii)	कंटेनर टर्मिनल में गैर-कंटेनर जलयानों की बर्थिंग	ऐसे मौके बहुत कम होंगे, जब गैर-कंटेनर जलयानों को, वीपीटी की आंतरिक बंदरगाह में ड्राफ्ट संबंधी सीमाओं के कारण कार्गो को हल्का करने के उद्देश्य से ऐसे जलयान, जिन्हें मामूली मरम्मत/निरीक्षण की आवश्यकता हो, अथवा पत्तन में बर्थ की उपलब्धता न होने के कारण वीसीटीपीएल में बर्थ की आवश्यकता पड़ेगी। यह नोट किया जाए कि वीसीटीपीएल में आने वाले कंटेनर जलयानों की संख्या में एवं उनके आकार में भी वृद्धि हुई है। इसलिए, गैर-कंटेनर जलयानों को वीसीटीपीएल में लंबी अवधि के लिए बर्थिंग के मौके बहुत कम हैं।
(iv)	प्रस्तावित उपकरणों को शामिल करने एवं निकट भविष्य में सीएफएस की उपलब्धता एवं सड़क सुविधा को ध्यान में रखते हुए, वीसीटीपीएल की मानक क्षमता।	विशाखापट्टनम में चार सीएफएस काम कर रहे हैं। इसके अलावा, वीपीटी, अतिरिक्त सीएफएस जिनके आगामी दो वर्षों की अवधि में चालू होने की आशा है, चालू करने के लिए भूमि का आबंटन करेगी। सड़क की कनेक्टिविटी की भी योजना बनाई गई है। वीसीटीपीएल ने वीपीटी से अतिरिक्त बैंक अप भंडारण क्षेत्र के रूप में अतिरिक्त भूमि के लिए कहा है। अतिरिक्त उपकरणों को लगाए जाने से एवं बैंक अप क्षेत्र में वृद्धि होने से वीसीटीपीएल लगभग 4 लाख टीईयू का संचालन कर सकता है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही-रपट, प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण एवं संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क, संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

12. इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान प्राप्त सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है।

- i. वीसीटीपीएल के दरों के मान की समीक्षा पिछली बार जुलाई, 2009 में की गई थी, जिसमें वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के लिए तत्कालीन प्रचलित प्रशुल्क स्तर में यथास्थिति बनाए रखी गई थी तथा वर्ष 2010-11 के दौरान 10% की प्रशुल्क वृद्धि केवल तभी प्रभावी मानी जाएगी, जब प्रस्तावित 2 नई आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजी जिस तारीख से चालू होंगी। नई आरएमक्यूसी एवं आरटीजी वर्ष 2010-11 में प्राप्त नहीं की गई थी, इसलिए वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इसने वर्ष 2010-11 के दौरान दरों के मान में 10% की वृद्धि प्रभावी नहीं की है।
- ii. वीसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव मई, 2011 में प्रस्तुत किया है। वीसीटीपीएल ने अपने दिनांक 12, मई 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव एवं संशोधित लागत-विवरणों एवं वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर विचार इस विश्लेषण के उद्देश्य से किया गया है।
- iii. 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 में यह अनिवार्यता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय माने गए प्रक्षेपणों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यास एवं प्राइवेट टर्मिनल के वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा की जाए।
वीसीटीपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इस प्राधिकरण ने उक्त वर्षों के अनुमानों पर विश्वास करते हुए 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए थे। अतः यह जरूरी है कि 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए लगाए गए अनुमानों की तुलना उक्त वर्षों के वास्तविक से की जाए।
- iv. अनुमानित स्थिति पर आने के लिए पिछले आदेश में अपनाया गया दृष्टिकोण, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा का मूल्यांकन करने के लिए अपनाया गया है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के दौरान वीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण एवं वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में किए गए संशोधनों का विश्लेषण नीचे बताया गया है
क. पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2010-11 के लिए व्यय एवं पूंजीगत लागत के अनुमान, 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजी पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश को दर्शाते हैं। इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन वर्ष 2010-11 के लिए 10% की वृद्धि प्रदान की कि यह नए आरएमक्यूसी एवं आरटीजी के चालू होने की तारीख से प्रभावी होगी। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि दिनांक 2010-11 में नए आरएमक्यूसी एवं आरटीजी नहीं लगाए गए हैं, इसलिए दरों के मान वृद्धि प्रभावी नहीं हुई है। क्योंकि आरएमक्यूसी एवं आरटीजी के संदर्भ में व्यय एवं रिटर्न, अनुमानों में गिने गए थे, अतः वर्ष 2010-11 के लिए पिछले आदेश में अनुमानित आय दी गई प्रशुल्क वृद्धि 10% के लिए समायोजित की गई है। इसके अलावा, पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अन्य संशोधनों के राजस्व प्रभाव (अनुमानित 22 लाख ₹0) 2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए आय अनुमान में समायोजित किए गए हैं।

- ख. वीसीटीपीएल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात 87637 टीईयू 9800 टीईयू एवं 145426 टीईयू 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान क्रमशः है, जबकि वर्ष 2008-09 से 2010-11 के वर्षों के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 84030 टीईयू, 10500 टीईयू एवं 13300 टीईयू था। भौतिक कार्यनिष्पादन में परिवर्तन 20% से कम पाया गया।
- ग. वीसीटीपीएल द्वारा लागत विवरण में प्रस्तुत वास्तविक आय एवं व्यय की मदे, वार्षिक लेखे में बताई गई प्रत्येक मद के आंकड़ों से मेल नहीं खाती हैं, क्योंकि लेखे में मदों का वर्गीकरण, लागत विवरण से तथा कुछ मदों में लागत विवरण में किए गए समायोजन के कारण भिन्न है। वीसीटीपीएल ने, तथापि एक विवरण प्रस्तुत किया है, जिसमें वार्षिक लेखे में बताए गए लाभ/हानि के साथ लागत विवरण में निवल अधिशेष/घाटे में तालमेल बैठाया गया है, अतः वीसीटीपीएल द्वारा लागत विवरण में दिए गए वास्तविक आंकड़ों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- घ. वीसीटीपीएल ने बताया है कि टर्मिनल के माध्यम से पुनः स्थिति में लाने के लिए यानांतरण कंटेनरों एवं रिक्त कंटेनरों के संचालन प्रभारों में छूट दी गई थी ताकि यानांतरण परिमाण/निर्यात में वृद्धि को बढ़ावा दिया जा सके। पिछली अवधि के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए दरों के अनुमोदित मान के अनुसार, वसूले जाने वाले राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा उनके अपने विवेक पर दी गई छूट एवं वार्षिक लेखे में बताई गई वास्तविक आय में दिखाई गई छूट स्वीकार नहीं की जाती है। इसी प्रकार से, वीसीटीपीएल द्वारा एक बारगी दी गई छूट तथा प्रत्येक वर्ष के वार्षिक खाते में दिखाए गए व्यय के रूप में छूट को भी वास्तविक खर्चों जिसे 'अन्य खर्चों' के शीर्ष के अंतर्गत लागत विवरण में स्वीकार किया गया है, से निकाल दिया गया है।
- ड. महापत्तन न्यासों/प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारण में ब्याज से प्राप्त आय एवं ब्याज व्यय पर विचार नहीं किया जाता, अतः प्रत्येक वर्ष के वास्तविक खाते में बताई गई वास्तविक ब्याज आय/व्यय को निकाल दिया गया है।
- वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि नेविस को देय कलपुर्जों के आयात एवं रख-रखाव के तथा डीपीडब्लू को प्रबंधन फीस के संदर्भ में विनिमय लाभ/हानि है। वीसीटीपीएल द्वारा वहन किया गया विनिमय लाभ/हानि, किसी विदेशी मुद्रा ऋण को चुकाने के कारण नहीं हुई है एवं यह राजस्व का स्वरूप दिखाई देता है, इस पर पिछली अवधि के विश्लेषण में विचार किया गया है।
- च. वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि वर्ष 2010-11 के दौरान इसने लाइसेंसदार की आस्तियों के नियमित रख रखाव के लिए 113.01 लाख ऊपर की राशि यार्ड की एक बारगी मरम्मत पर खर्च की है। एक बार किए गए खर्च मरम्मत का प्रभाव केवल उस एक वर्ष तक सीमित नहीं रहे जिस वर्ष यह खर्च किया गया बल्कि आगामी अवधि के लिए भी जारी रहे। अतः वीसीटीपीएल द्वारा बताई गई एक बारगी मरम्मत की लागत चार वर्षों तक अर्थात् वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक फैलाई गई है।
- छ. 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के उपबंध 2.8 के अनुपालन में, वीसीटीपीएल के मामले में, दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले द्वारा उद्धृत स्तर पर 49% की रायल्टी की अदायगी, इसके द्वारा संचालित वास्तविक यातायात पर अनुमेय है क्योंकि वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुरूप बैठती है।

एलए के प्रावधानों के अनुसार, वीसीटीपीएल को न्यूनतम गारंटीशुदा श्रुपट (एमजीटी) स्तर पर रायल्टी देनी होगी, यदि संचालित किया गया वास्तविक यातायात एमजीटी के स्तर से कम हो। वीसीटीपीएल तथा दक्षिण पश्चिम पत्तन लिमिटेड (एसडब्लूपीएल) के संबंध में पूर्ववर्ती सामान्य संशोधन आदेश में दृढ़तापूर्वक कहा था कि एमजीटी के वसूल न होने के कारण होने वाली

रायल्टी की अदायगी प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार नहीं की जाएगी। 2008-09 से 2010-11 के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा उल्लिखित एमजीटी क्रमशः 133000 टीईयू, 159800 टीईयू एवं 181400 टीईयू है, जबकि वीसीटीपीएल द्वारा प्रत्येक वर्ष 145126 टीईयू, एमजीटी स्तर से नीचे है। 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए वार्षिक लेखे से क्रमशः 94.92 लाख ₹0, 135.22 लाख ₹0 एवं 205.87 लाख ₹0 की रायल्टी की अदायगी का पता चलता है। वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में जैसा कि किया गया था, 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात पर रायल्टी की अदायगी लाइसेंस करार में उल्लिखित रायल्टी की प्रति टीईयू दर के संदर्भ के अनुसार आई है एवं पास थ्रू के रूप में अर्थात् पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा देय दूसरे उच्चतम बोली लगाने वाले द्वारा उद्धृत राजस्व के वर्तमान मूल्य पर 49 % की सीमा तक देय है।

ज. इस प्राधिकरण ने जुलाई, 2009 के प्रशुल्क आदेश में चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाण पत्र पर विश्वास किया था, जिसमें वीसीटीपीएल को तकनीकी सेवा प्रदान करने के लिए वीसीटीपीएल एवं दुबई पोर्ट इंटरनेशनल एवं युनाइटेड लाइनर एजेंसियों के बीच लेन देन के संबंध में 'पर्याप्त दूरी' को प्रमाणित किया था एवं इसे लागत की मद के रूप में अनुमति इस शर्त पर दी गई थी कि अगली समीक्षा के समय वीसीटीपीएल वास्तविक अदायगी का प्रमाण एवं आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करेगा। यह भी उल्लेख किया गया था कि यदि इस प्रकार का प्रमाण प्रस्तुत न किया गया तो देय खर्च की तब तक समीक्षा की जाएगी एवं वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा में पूरी तरह समायोजित की जाएगी।

वीसीटीपीएल ने आयकर मूल्यांकन आदेश 2006-07 से 2008-09 तक की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। वीसीटीपीएल ने बताया है कि क्योंकि वास्तविक अदायगी उक्त अवधि के दौरान नहीं की गई थी, इसलिए आयकर विभाग ने इसे व्यय की मद नहीं माना है। इस प्रकार से वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आयकर मूल्यांकन आदेश, उक्त लेनदेन के संबंध में पर्याप्त दूरी स्थापित करने के अपेक्षित प्रयोजन को सिद्ध नहीं करता।

आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 195 (2) के अंतर्गत आई टी विभाग के अग्रिम नियम की प्रति, जो वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई है, से पता चलता है कि दुगुने कर के संबंध में आई टी विभाग द्वारा अनुमति प्रदान की गई छूट के संदर्भ में यह है एवं यह उक्त लेनदेन में 'पर्याप्त दूरी' के संबंध को सिद्ध नहीं करता है।

जैसा कि पिछले आदेश में निदेश दिया गया था, वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि पिछली सभी अवधियों के लिए तकनीकी सेवा फीस (टीएसएफ) की अदायगी वर्ष 2009-10 के दौरान की गई है एवं इसके लिए दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत किए हैं। वीसीटीपीएल ने कहा है कि वर्ष 2009-10 में की गई टीएसएफ अदायगी का दावा 2009-10 के वर्ष के दौरान खर्च के रूप में आयकर प्रयोजन की दृष्टि से किया गया है किन्तु वर्ष 2009-10 के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश अभी भी रूका पड़ा है। वीसीटीपीएल ने तथापि, अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट से प्राप्त प्रमाण पत्र दिनांक 6 जून 2005 की प्रति प्रस्तुत की है, जिसमें यह प्रमाणित किया गया है कि फीस का निर्धारण 'पर्याप्त दूरी' मूल्य के रूप में की गई है, जिसे आयकर अधिनियम 1961 की धारा 92 सी के प्रावधानों के अनुसार परिगणित किया गया है।

वर्ष 2009-10 का आई टी आदेश अभी रूका हुआ है, जैसा कि वीसीटीपीएल ने सूचित किया है, तथापि उनके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाण पत्र पर विश्वास किया जाता है, जिसमें लेनदेन के लिए पर्याप्त दूरी के संबंध का उल्लेख है तथा टीएसएफ को संचालन लागत के एक भाग के रूप में इस शर्त के साथ अनुमति दी गई है कि वीसीटीपीएल अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय आईटी मूल्यांकन आदेश की प्रतियां प्रस्तुत करेगा, यदि इस प्रकार का प्रमाण प्रस्तुत न

किया गया तो पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय अब तक अनुमति दिए गए व्यय की समीक्षा की जाएगी तथा अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में इसे पूरी तरह समायोजित किया जाएगा।

पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकार किया गया किस्तों में टीएसएफ खर्च 15.79 लाख ₹0 प्रतिवर्ष, वास्तविक टीएसएफ पर आधारित था, जैसा कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक वार्षिक लेखों में तथा 2008-09 वर्ष के अनुमानों में बताया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए 'वास्तविक' उपलब्ध हैं एवं उन्हें उनसे अद्यतन किया गया है। तदनुसार, प्रबंधन सेवा फीस के लिए 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखों में टीएसएफ के रूप में खर्च की गई राशि 420.45 लाख ₹0 पाई गई है, जिसमें 43.77 लाख ₹0 की राशि किस्तों के रूप में चुकाने के तौर पर वर्ष 2007-08 तक अनुमति प्रदान की गई है। अतः 376.68 लाख ₹0 की शेष राशि परियोजना की शेष अवधि अर्थात् वर्ष 2008-09 से लेकर 24 वर्षों तक फैलाई गई है।

झ. जुलाई, 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2008-09 में 12.53 लाख ₹0 एवं 2008-09 तथा 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए 16.41 लाख ₹0 के प्रारंभिक व्यय को बढ़े खाते में डाला गया। 2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के अनुमानों में 23 वर्षों की अवधि में लीज़ करार के पंजीकरण के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रूप में खर्च की जाने वाली 89.43 लाख ₹0 की राशि ऋण की किस्तों के रूप में शामिल है। वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए वार्षिक लेखों में इस प्रकार के किसी व्यय का उल्लेख नहीं है। ऐसा होने पर, वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय प्रारंभिक खर्च को बढ़े खाते में डालने को 12.53 लाख ₹0 तक 2008-09 के वर्ष के लिए माना गया है।

ञ. पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप परियोजना अवधि के दौरान अप्रॉक्रेट फीस एवं लीजबद्ध प्रीमियम को किस्तों में चुकाने को ध्यान में रखते हुए, 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के वार्षिक लेखों में बताए गए निवल ब्लॉक एवं मूल्यांकन संबंधी आंकड़ों में वीसीटीपीएल ने समुचित समायोजन किया है। वीसीटीपीएल द्वारा इस संबंध में प्रस्तुत किए गए आंकड़ों पर विश्वास किया जाता है एवं विश्लेषण में इन्हें माना/स्वीकार किया गया है।

ट. कार्य में लगी हुई पूंजी की स्थिति पर विचार-विमर्श नीचे किया गया है:

i. वीसीटीपीएल ने 6 महीने की परिचालन आय को वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए फुटकर देनदार माना है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उल्लिखित प्रावधानों के अनुरूप यह नहीं है, इसलिए फुटकर देनदार को शून्य माना गया है।

ii. 2005 के दिशा-निर्देशों में परिशोधन करते हुए, 30 सितम्बर 2008 को पास किए गए आदेश के अनुसार, लाइसेंस करार के प्रावधानों से निकलने वाले कुछ खर्चों की पूर्व-अदायगी फुटकर देनदार के रूप में मानी जा सकती है।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसे वीपीटी को अग्रिम रूप में लीज़ किराया देना होता है। तथापि, इसने न तो दावा किया है और न ही चालू आस्तियों में लीज़ किराए की पूर्व अदायगी की राशि को परिमाणित किया है। वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी से किए गए लाइसेंस करार के अनुसार लीज़ किराया लाइसेंसधारक पत्तन अर्थात् वीपीटी की दरों के मान के अनुसार दिया जाता है। वीपीटी की दरों के मान में लीज़ किराए की किसी अग्रिम अदायगी का उल्लेख नहीं है, अतः इस संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा विचारार्थ के योग्य नहीं है।

वीसीटीपीएल एवं वीपीटी के बीच हुए एल ए के अनुबंध की धारा 5.1 के अनुसार, रायल्टी की अदायगी ठीक अगले माह की 7 तारीख की जानी है। अतः यह स्पष्ट है कि एल ए के अनुसार, वीसीटीपीएल को रायल्टी की कोई अग्रिम अदायगी नहीं करनी है। वीसीटीपीएल के

मामले में यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से उठने वाली मदों में से कोई भी मद विचार के योग्य नहीं है। अतः खर्चों की पूर्व अदायगी, 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी के अनुमानों में विचार नहीं की जा सकती है।

- iii. वीसीटीपीएल ने भंडारों की खपत के ब्यौरे प्रस्तुत किए हैं, जिनमें 2008-09 से 2010-11 वर्षों के लिए ईंधन शामिल नहीं है एवं चालू आस्ति के परिकलन में इसके 50% को माना गया है, जो कि प्रशुल्क दिशा निर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़े माने गए हैं।
- iv. नकद शेष का परिगणन, एक माह के परिचालन व्यय पर किया गया, जिसमें उपरिखर्च शामिल है, किन्तु अपफ्रंट अदायगी को शामिल नहीं किया गया है, जैसा कि वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया था।
- v. वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए चालू देयताओं के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। चालू देयताओं का आकलन, उपकरण चलन लागत, उपकरण भाड़ा, अन्य खर्चों तथा प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरी खर्चों आदि की मदों के संबंध में प्रत्येक वर्ष की 15 दिन की साख अवधि पर किया गया है। यह, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं है तथा यह दृष्टिकोण, पिछले प्रशुल्क आदेश के समय भी नहीं अपनाया गया था। 2008-09 से 2010-10 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे में दिखाई गई चालू देयताओं में से रायल्टी, तकनीकी सेवा फीस एवं आयकर से संबंधित मदें शामिल नहीं हैं एवं शेष को माना गया है।
- vi. उक्त समायोजनों के अध्यक्षीन कार्यगत पूंजी ऋणात्मक आती है। अतः यह 'शून्य' मानी जाती है। अतः नियोजित पूंजी में 4388.61 लाख रु0, 4136.44 लाख रु0 पर एवं 3644.73 लाख रु0 पर आस्तियों का निवल ब्लाक शामिल है।
- ठ. जुलाई, 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश में पूंजी पर रिटर्न की अनुमति, 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए 16% पर दी गई थी। उक्त वर्षों के लिए वास्तविक का विश्लेषण करते समय उसी स्थिति को बनाकर रखा गया है।

(V). (क). पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमान बनाम वास्तविक की तुलना का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

(लाख रूपयों में)

विवरण	जुलाई, 2009 के आदेश में माने गए अनुमान				वास्तविक				
	2008-09	2009-10	2010-11	2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए योग	2008-09	2009-10	2010-11	2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए योग	% में विभिन्नता
यातायात (टीईयू में)	84030	105000	133000	322030	87637	98000	145126	331063	2.81%
परिचालन आय	3479.50	2971.77*	4058.61*	10509.88	3684.91	3657.89	4552.65	11895.45	13.18%
कुल व्यय(मूल्यहास सहित)	1858.81	2155.44	3511.34	7485.59	2092.09	2018.60	2682.9	6793.59	-10.19%
रिटर्न से पूर्व अधिशेष	1620.69	856.33	547.27	3024.29	1592.82	1639.29	1869.75	5101.86	68.70%
नियोजित पूंजी	4376.11	4250.05	14655.35	7760.50@	4388.61	4136.44	3644.73	4056.59	-47.73%
आरओसीई	700.18	680.01	2344.86	1241.68@	702.18	661.83	583.16	649.06	-47.73%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष	920.51	176.32	-1767.59	-700.75	890.64	977.46	1286.60	3154.69	

*वर्ष 2009-10 के लिए परिचालन आय के अनुमान अद्यतन किए गए हैं ताकि पिछले आदेश में अनुमोदित संशोधनों को ध्यान में रखते हुए, 11 लाख रुपये के राजस्व प्रभार को दर्शाया जा सके। वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित परिचालन आय वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2010-11 से स्वीकार की गई 10% की वृद्धि को ध्यान में रखते हुए नई आर एम क्यू सी एवं आर टी जी को चालू करने की तारीख से तथा अनुमोदित अन्य संशोधनों के संदर्भ में इसे कार्यान्वित किया जायगा।

@ 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए औसत को दर्शाती है।

उक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि कुल वास्तविक व्यय एवं नियोजित पूंजी अनुमानित स्तर से नीचे है। ऐसा इसलिए है क्योंकि उक्त तालिका में वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित आय, व्यय एवं पूंजीगत व्यय, टर्मिनल में अतिरिक्त आरएमक्यूसी एवं आरटीजी के 31 मार्च 2010 तक चालू होने के प्रभाव पर विचार करता है। क्योंकि वी सी टी पी एल ने अतिरिक्त उपकरण को लगाने की शर्त को पूरा नहीं किया है, इसलिए वर्ष 2010-11 के लिए आय के अनुमान, व्यय एवं पूंजीगत व्यय की तुलना, उक्त तालिका में दिखाए गए वास्तविक से पैरामीटरों के मानकों के आधार पर नहीं है।

यदि अतिरिक्त उपकरणों को लगाने से संबंधित प्रभाव को वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानों से निकाल दिया जाता है तो 2008-10 से 2010-11 तक के वर्षों में अर्जित वास्तविक आय का कुल जोड़, समनुरूप अवधि कि लिए अनुमानित आय से 17% अधिक पाया गया है। वास्तविक व्यय 5% तक अधिक है एवं लगाई गई वास्तविक औसत पूंजी अनुमानों की तुलना में 5% कम है।

वीसीटीपीएल ने 890.64 लाख रु., 977.46 लाख रु एवं 1286.60 लाख रु. जो कुल जोड़ 3154.69 लाख रु 2008-09 से 2010-11 तक बैठता है, का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है। रिटर्न से पूर्व अर्जित वास्तविक अधिशेष का औसत 1700.62 लाख रु है। लगाई गई पूंजी पर अर्जित औसत रिटर्न 41.92% आता है, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

(लाख रूपयों में)

विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	औसत
वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक अधिशेष, रिटर्न से पूर्व	1592.82	1639.29	1869.75	1700.62
नियोजित वास्तविक पूंजी	4388.61	4136.44	3644.73	4056.59
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक रिटर्न	36.29%	39.63%	53.13%	41.92%

(ख) उक्त तालिका से जैसा कि देखा जा सकता है कि हालांकि वास्तविक कार्य निष्पादन एवं संचालन आय व्यय में विभिन्नता +/-20% से कम है, तथापि, नियोजित पूंजी एवं नियोजित पूंजी पर रिटर्न में विभिन्नता 20% से अधिक है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए 16% के रिटर्न की तुलना में नियोजित पूंजी पर 41.92% का रिटर्न अर्जित किया है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 के अनुसार, पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा यदि + अथवा - 20% से अधिक विभिन्नता को दर्शाती है तो इस प्रकार से प्राप्त सुविधा/लाभ को अगले प्रशुल्क चक्र में

समायोजित करना होगा। अतः वीसीटीपीएल के चालू प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष को समायोजित करने का मामला बनता है।

- (ग) पिछले आदेश में दो मामलों में, जहाँ वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान/ प्राक्कलनों के संबंध में कुछ संदेह था, जिस पर, तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास करते हुए, विश्लेषण में विचार किया गया था, इस प्राधिकरण ने यह शर्त लगाई थी कि उनके द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास करते हुए वीसीटीपीएल को किसी प्रकार की सुविधा प्राप्त होगी तो वह अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूरी तरह से हटा दी जाएगी।

पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान वी सी टी पी एल ने बताया था कि गैर-कंटेनर जलयानों से प्राप्त वास्तविक आय दिसम्बर, 2008 तक 700.18 लाख रु (2008-09 के पूरे वर्ष के लिए आनुपातिक आधार पर 933.57 लाख रु. अनुमानित) हुई एवं 2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में 12 लाख रु. अनुमानित की गई। वीसीटीपीएल में गैर-कंटेनर जलयानों की बर्थिंग की संख्या में प्रत्याशित कटौती होने के कारण इस आय में कटौती को वीसीटीपीएल द्वारा मूलभूत कारण बताया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास करते हुए, इस प्राधिकरण ने इस आदेश के पैरा 19 (iii) में वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर एनसीवी से प्राप्त आय को इस शर्त पर स्वीकार किया है कि वास्तविक विपरीततः अनुमानित स्थिति की विभिन्नता के कारण वी सी टी पी एल को प्राप्त किसी प्रकार के अनुचित फायदे को पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

वर्ष 2008-09 में एन सी वी से अर्जित वास्तविक आय 945.33 लाख रु. बताई गई है, जबकि अनुमानित आय 933.57 लाख रु. बताई गयी थी। गैर-कंटेनर जलयानों की बर्थिंग से बताई गई वास्तविक आय 2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए क्रमशः 363.88 लाख रु. एवं 343.17 लाख रु. रही, जबकि अनुमानों में 12 लाख रु. प्रति वर्ष मानी गई थी। पिछले निर्णय के अनुरूप इस शीर्ष के अंतर्गत प्राक्कलनों के स्तर से अधिक वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय को चालू प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह से हटा दिया जाएगा। वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के लिए एनसीवी से प्राप्त अतिरिक्त आय को निकालने के बाद, शेष वास्तविक अधिशेष को 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार, 50% की सीमा तक हटाने के लिए विचार किया जाना चाहिए।

इसके अलावा, पिछले आदेश में इस प्राधिकरण ने कहा था कि वर्ष 2010-11 में वीसीटीपीएल द्वारा लगाई जाने वाली प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी पर किए गए निवेश के कारण वर्ष 2010-11 में 10% की प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत पैदा हो सकती है। 2 नई आरक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी के चालू होने की तारीख से वर्ष 2010-11 में प्रभावी होने वाली 10% की प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई थी।

इस प्राधिकरण ने जुलाई, 2009 के आदेश के पैरा सं. 10(XXI) में यह कहा था कि वीसीटीपीएल द्वारा इन उपकरणों (अर्थात् 2 आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी) को चालू करने में विलंब होने की स्थिति में इस लेखे में उस अवधि के लिए बढ़ा वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, अगले प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

वीसीटीपीएल द्वारा जैसा कि सूचित किया गया है कि इसने आरटीजीसी एवं आरएमक्यूसी को वर्ष 2010-11 में चालू नहीं किया गया है अतः वर्ष 2010-11 के लिए बढ़ा वास्तविक अधिशेष, जिसमें अतिरिक्त एनसीवी की आय को शामिल न करते हुए, जिस पर पूरे समायोजन के लिए पहले से ही विचार किया जा रहा है, का पूरी तरह से समायोजन अगले प्रशुल्क चक्र में किया जाना है।

संक्षेप में कहें तो अधिशेष (अनुमेय रिटर्न के बाद) वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए, जिस पर चालू प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए विचार किया जा रहा है, निम्नलिखित है :

(लाख रूपयों में)

विवरण	हटाया जाना	2008-09	2009-10	2010-11
अतिरिक्त एनसीवी आय	100%	11.76	351.88	331.17
निवल अधिशेष, जिसमें एनसीवी आय का प्रभाव शामिल नहीं है।	50%	439.44	312.79	0.00
अधिशेष वर्ष 2010-11 के लिए जिसमें एनसीवी आय शामिल नहीं है।	100%	0.00	0.00	955.43
कुल अधिशेष		451.20	664.67	1286.00
कुल अधिशेष जिसे हटाया जाना है			2402.46	

(घ) इस प्रकार से , वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित 2402.46 लाख रु. का वास्तविक अधिशेष, जो वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के दौरान अनुमेय लागत एवं स्वीकार्य रिटर्न से ऊपर है, का समायोजन अगले प्रशुल्क में किया जाना है।

वर्तमान मामले में, भविष्य की अवधि कि लिए लागत-विवरण से घाटे की स्थिति का पता चलता है, जिसके लिए यह जरूरी हो गया है कि प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में प्रशुल्क में और अधिक ज्यादा संशोधन किया जाए। वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि पर विचार करने से पूर्व इस प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष के समायोजन को खतम करना इसलिए अपेक्षित होगा। तदनुसार, 2402.46 लाख रु. के पिछले अधिशेष को प्रशुल्क चक्र में 2011-12 से 2013-14 तक के तीन वर्षों के दौरान बराबर रूप में हटाया जाता है।

(ङ) वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि वर्ष 2009-10 के लिए इनके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष का समायोजन करने के बाद वित्तीय वर्ष 2003-04 से आगे के लिए 2008-09 तक की इकट्टी हुई हानियों को चालू प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में समायोजित किया जाए। वीसीटीपीएल को हमारे दिनांक 22 दिसम्बर 2010 के पत्र के अंतर्गत पहले से ही स्पष्ट किया जा चुका है कि मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि पिछली कई वर्षों की हानियों को खतम किया जा सके। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, पिछले प्रशुल्क आदेशों में विश्वास किए गए अनुमानों के साथ इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/12/2007 वीसीटीपीएल दि. 28 जून, 2007 एवं आदेश सं. टीएमपी/7/2008 वीसीटीपीएल के अंतर्गत अनुमोदित वीसीटीपीएल के प्रशुल्क में संशोधन करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा 2005-06 एवं 2006-07 तथा 2007-08 के वर्षों के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा की गई है। वीसीटीपीएल का पिछला प्रशुल्क संशोधन, जो जुलाई, 2009 में अनुमोदित किया गया था, 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के अनुमानों पर आधारित था। ऐसा होने से 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इन तीन वर्षों के लिए वास्तविक भौतिक/वित्तीय कार्य निष्पादन बनाम जुलाई, 2009 के आदेश में माने गए अनुमानों में विभिन्नता की समीक्षा की गई तथा जैसा कि पिछले पैराग्राफ में बताया गया है कि समायोजन के लिए विचार किया गया।

(vi) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 3.1.8 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क चक्र तीन वर्षों की अवधि के लिए है, अतः वीसीटीपीएल के संबंध में विश्लेषण तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के लिए किया जाता है। वीसीटीपीएल द्वारा संचालित वास्तविक थ्रूपुट 145426 टीईयू वर्ष

2010-11 में है। वीपीटी ने भी वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक यातायात के आंकड़ों का समर्थन/पुष्टि की है।

वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए 170000 टीईयू, 195000 टीईयू एवं 225000 क्रमशः रहा। यातायात में प्रक्षेपित वृद्धि वर्ष 2011-12 में लगभग 17% है तथा वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के दौरान प्रत्येक वर्ष संबंधित पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानित यातायात की तुलना में 15% होगी। वी सी टी पी एल ने कहा है कि उनके द्वारा प्रक्षेपित लगभग 15% से 17% तक की वृद्धि की दर, राष्ट्रीय औसत के 12% से अधिक है।

2011-12 एवं 2013-14 के वर्षों के दौरान स्थानीय कंटेनर यातायात की प्रतिशतता हिस्से में कमी आने के कारणों को स्पष्ट करने के लिए जब कहा गया तो वीसीटीपीएल ने आईसीडी एवं यानांतरण के हिस्से में प्रक्षेपित समन्वयी वृद्धि को कारण बताया है। वीपीटी ने भी समर्थन किया है कि आने वाले वर्षों में वीसीटीपीएल में आईसीडी एवं यानांतरण कंटेनर के हिस्से वृद्धि होने की संभावना है, अतः कुल यातायात की तुलना में स्थानीय यातायात के हिस्से में गिरावट दिखाई देती है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीसीटीपी एल द्वारा प्रक्षेपित यातायात एवं कार्गो मिश्रण का हिस्सा तर्कसंगत है। वीसीटीपीएल के यातायात के अनुमानों के बारे में किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई आपत्ति प्राप्त नहीं हुई है।

वीसीटीपीएल द्वारा 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रस्तुत मिला-जुला यातायात एवं यातायात पूर्वानुमान पर पूरी तरह से विश्वास इस विश्लेषण के उद्देश्य के लिए किया जाता है।

वीसीटीपीएल के प्रशुल्क की आगामी सामान्य समीक्षा के समय, यदि कोई फायदा वीसीटीपीएल को यातायात के गलत अनुमानों के कारण मिला पाया गया तो इस प्रकार अर्जित अतिविक्रि अधिशेष, समायोजित किया जायगा।

(vii) (क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए लागत विवरण में वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित परिचालन आय क्रमशः 4139.68 लाख रु., 4566.72 लाख रु. एवं 5190.40 लाख रु. है।

वीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एवं यातायात प्रक्षेपण के आधार पर आय अनुमानों की विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत कार्यप्रणाली से यह देखा जा सकता है कि यानांतरण कंटेनरों के मामले में वीसीटीपीएल ने एक चरण तटीय रूप में एवं दूसरा चरण विदेशी रूप में माना है। तटीय कंटेनरों का अनुमान न लगाने के लिए उठाए गए विशिष्ट प्रश्न के संदर्भ में वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि इनके टर्मिनल से अन्य भारतीय पत्तनों तक यानांतरण कंटेनरों के संबंध में तटीय संचलनों का प्रक्षेपण किया गया है। एक चरण विदेशी एवं दूसरे चरण तटीय को मानते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा यानांतरण कंटेनरों से आय का अनुमान लगाया गया है।

यद्यपि अन्य सभी मदों के लिए आय वीसीटीपीएल द्वारा यानांतरण कंटेनरों के संबंध में वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित की गई है, तथापि, इसने इनके द्वारा प्रस्तावित दरों पर अर्थात् वर्तमान दर से 28% की कटौती को गुणन खंडों में विभक्त करने के बाद की दरों पर आय का अनुमान लगाया है। इस विश्लेषण में यानांतरण कंटेनरों से आय, यानांतरण कंटेनरों के लिए वर्तमान दरों पर अनुमानित की गई है।

(ख) वर्ष 2011-12 से 2013 तक के लिए क्रमशः 272.90 लाख रु., 308.58 लाख रु. एवं 363.36 लाख रु. की अनुमानित अन्य आय में भंडारण प्रभारों, हैच कवरों के संचालन, शट आउट कंटेनरों, प्रशीतन संबंधी सेवाओं कंटेनरों के लिफ्ट ऑन/ऑफ, कंटेनरों की शिपिंग, कंटेनरों का प्रत्यक्ष लदान, गैर कंटेनर जलयान (एनसीवी), अन्य आय आदि से प्राप्त आय शामिल है।

एनसीवी से प्राप्त आय को छोड़कर, जिस पर इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है, अनुमानित अन्य आय को निकालने के लिए वी सी टी पी एल ने कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है।

गैर-कंटेनर जलयानों की बर्थिंग से प्राप्त आय का जहाँ तक संबंध है, वीसीटीपीएल ने प्रारम्भ में एनसीवी से किसी प्रकार की आय प्राप्त होने का इस तर्क पर अनुमान नहीं लगाया था कि इनके टर्मिनल पर आने-वाले कंटेनर जलयानों में वृद्धि होने से इनके टर्मिनल पर एनसीवी के बर्थ (घाट पर ठहरने का स्थान) के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। बाद में, 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के दौरान एनसीवी से 30 लाख रु. तक की वार्षिक आय अनुमानित की है। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि एनसीवी से प्राप्त आय, पिछले दो वर्षों अर्थात् 2009-10 एवं 2010-11 के दौरान क्रमशः 363.88 लाख रु. एवं 343.17 लाख रु. बताई गई है।

वीसीटीपीएल ने अनुमान लगाया है कि भविष्य के वर्षों में इस स्रोत से आय में काफी गिरावट आएगी क्योंकि उसे आशा है कि प्रति सप्ताह आने वाले कंटेनर जलयानों की संख्या में एवं उन्हें प्रदान की जाने वाली बर्थिंग विन्डो से वृद्धि होगी। वीपीटी ने भी समर्थन किया है कि वीसीटीपीएल में आने वाले कंटेनर जलयानों की संख्या में वृद्धि होने की आशा है तथा इसलिए गैर-कंटेनर जलयानों की बर्थिंग के बहुत कम अवसर हैं।

वीसीटीपीएल द्वारा बताई गई स्थिति पर एवं वीपीटी के समर्थन पर विश्वास करते हुए वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित 'अन्य' शीर्ष के अंतर्गत एनसीवी से प्राप्त आय इस शर्त पर मानी जाती है कि यदि वास्तविक बनाम अनुमानित एनसीवी आय में कोई सकारात्मक विभिन्नता पाई गई तो इस प्रकार की बढ़त अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूरी तरह से हटा दी जाएगी।

(ग) वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आय अनुमान पर इस शर्त पर विश्वास एवं स्वीकार किया जाता है कि यानांतरण कंटेनरों के आय अनुमान में संशोधन नहीं किया जायगा, जैसा कि पहले बताया गया है। 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए संशोधित आय 4327.36 लाख रु., 4820.43 लाख रु. एवं 5500.52 लाख रु. क्रमशः बैठती है।

(viii) वेतन एवं मजदूरी लागत तथा ईंधन लागत का आकलन करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अपनाया गया वार्षिक बढ़त फेक्टर 10% है तथा व्यय की अन्य मदों के लिए 3.76% है। वित्तीय वर्ष में निर्णय लिए जाने वाले बड़े पत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क संबंधी सभी मामलों में व्यय के प्रक्षेपणों के लिए इस प्राधिकरण ने 6% के बढ़त गुणांक (फेक्टर) की अनुमति प्रदान करने का निर्णय किया है। इस संबंध में सभी महापत्तन न्यासों एवं प्राइवेट टर्मिनलों, जिनमें वीसीटीपीएल भी शामिल है, को हमारे पत्र सं. एएमपी 27/2005 विविध दि. 11 जुलाई, 2011 के अन्तर्गत जैसा कि सूचित किया गया है। तदनुसार, 6% का बढ़त गुणांक, व्यय संबंधी प्रक्षेपणों के लिए माना गया है।

(ix) वर्ष 2010-11 के दौरान परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम शक्ति की वास्तविक संख्या की तुलना में वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान क्रमशः इस श्रेणी में 95, 101 एवं 107 कर्मचारियों का अनुमान लगाया। वीसीटीपीएल ने 2010-11 वर्ष के लिए बताई गई वर्तमान 43 अनुरक्षण श्रम शक्ति के बजाए 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान अनुरक्षण श्रम शक्ति का अनुमान 58, 65 एवं 71 दिया है। वीसीटीपीएल ने 2011-12 के वर्ष में दो नई आरएमक्यूसी एवं 4 आरटीजीसी के चालू होने के कारण श्रम शक्ति में अनुमानित वृद्धि का औचित्य दिया है। वर्तमान 12 घंटे की पाली को 8 घंटे की पाली में बदलने से परिचालन कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि होने का कारण बताते हुए प्रस्ताव दिया है। 12 घंटे की पाली को 8 घंटे की पाली में बदलने के कारण मजदूरी लागत के विश्लेषण को प्रस्तुत करने के विशिष्ट प्रश्न पर वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि इसके कर्मचारी मासिक आधार पर काम करते हैं एवं ओवर टाइम की कोई प्रणाली नहीं है, अतः इस संबंध में मजदूरी

लागत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। वीसीटीपीएल ने पाली के घंटों में कटौती के कारण एवं नए उपकरणों को लगाने के कारण श्रम शक्ति में वृद्धि को अलग-अलग प्रस्तुत नहीं किया है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमशक्ति की संख्या तथा अनुरक्षण श्रमशक्ति की संख्या में वृद्धि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। यदि प्रस्तावित घटनाक्रम में कोई घटना साकार रूप नहीं लेती है तो 'वास्तविक' पर परिणामी प्रभाव का परिमाण अगली प्रशुल्क समीक्षा में किया जाएगा एवं अगले प्रशुल्क में पूरी तरह से हटा दिया जाएगा।

- (x) वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकार की गई प्रति परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम की वास्तविक औसत लागत 2010-11 वर्ष के दौरान 2.92 लाख रु. प्रति वर्ष है। परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के अनुमान, पिछले वर्षों की तुलना में 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए प्रत्येक वर्ष 10% तक की बढ़ गई लागत है। हमारे विश्लेषण में, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमान, जिनमें प्रति वर्ष 6% का बढ़त गुणांक लागू करके, बनाया जाता है।

वर्ष 2010-11 के दौरान वास्तविक औसत अनुरक्षण लागत प्रति श्रमिक 3.14 लाख रु. प्रति वर्ष बताई गई है। बाद के वर्षों 2011-12 एवं 2012-13 के लिए वीसीटीपीएल ने औसत लागत प्रति अनुरक्षण श्रम में गिरावट का प्रक्षेपण किया है। इस संबंध में प्रश्न पूछे जाने पर वीसीटीपीएल ने बताया है कि उक्त वर्षों के दौरान नियुक्त किए जाने वाले लोगों की श्रेणी निम्न ग्रेड एवं कम वेतन पर होगी, अतः औसत श्रम लागत में गिरावट आएगी। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण के आधार पर वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के वर्षों के लिए औसत अनुरक्षण श्रम लागत को, जैसा कि वीसीटीपीएल द्वारा दी गई है, माना जाता है। वर्षों 2012-13 के लिए औसत श्रम-लागत जो 6% रखी गई है, की तुलना में वर्ष 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल ने लगभग 9% की बढ़त को माना है।

- (xi) अनुमानित उपकरण रनिंग लागत में बिजली की लागत, ईंधन की लागत तथा मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमानों की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित पैराग्राफ में विचार किया गया है।

(क) (i) वर्ष 2010-11 के लिए प्रति टीईयू 15.81 यूनिट की बिजली की वास्तविक खपत की तुलना में वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-2012 से 2013-14 के लिए क्रमशः 15.38 यूनिट, 14.38 यूनिट एवं 14.14 यूनिट बिजली की अनुमानित खपत मानी है। बिजली की खपत में यूनिट में अनुमानित कुल कटौती का मुख्य कारण 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान प्रक्षेपित उच्च यातायात के परिमाण के कारण बिजली की निश्चित खपत का फैलाव है। बिजली की खपत के परिवर्तनीय घटक में वीसीटीपीएल द्वारा प्राप्त कटौती का विश्लेषण, दक्षता लाभ के परिगणन में होता है।

(ii) वीसीटीपीएल द्वारा इंगित 2010-11 के वर्ष के लिए बिजली की लागत की औसत यूनिट लागत 5.14 रु है। इसकी तुलना में वीसीटीपीएल ने 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए बिजली की यूनिट लागत क्रमशः 6.22 रु., 6.32 एवं रु. 6.37 रु. मानी है। वर्ष 2011-12 में बिजली की यूनिट लागत में 21% की प्रस्तावित वृद्धि के औचित्य के संबंध में पूछे गए प्रश्न पर वीसीटीपीएल ने आंध्र प्रदेश विद्युत नियामक आयोग के प्रशुल्क की प्रति प्रस्तुत की है, जिसमें 1 अगस्त, 2010 से प्रभावी बिजली की लागत में वृद्धि की घोषणा की गई है।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेज को देखने से पता चलता है कि बिजली की परिवर्तनीय यूनिट लागत में 13.15% अर्थात् 3.80 रु प्रति यूनिट से 4.30 रु प्रति यूनिट की वृद्धि है, इसके अलावा ईंधन उप-प्रभार के होने से बिजली की परिवर्तनीय लागत में कुल वृद्धि 23.32% बताई गई है एवं अधिकतम मांग के प्रभार में वृद्धि 8.7% तक है। वीसीटीपीएल ने यह भी बताया है कि उक्त वृद्धि से

अधिकतम मांग 720 केवीए से 1120 केवीए तक बढ़ जाएगी। अतः इसे अतिरिक्त 400 केवीए के लिए भी अदायगी करनी होगी।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अप्रैल 2011 के बिजली के बिल की प्रति के अनुसार, बिजली की यूनिट लागत 5.81 रु. आती है। क्योंकि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया यह अभी हाल का बिल एवं एपीईआरसी द्वारा घोषित वृद्धि, बिजली की लागत में दर्शाई गई है, अतः बिजली की यूनिट दर वर्ष 2011-12 के पहले नौ महीनों के लिए 5.81 रु मानी जाती है।

वीसीटीपीएल ने 720 के वी ए से 1120 के वी ए तक की अधिकतम मांग में वृद्धि का लागत प्रभाव पूरे वर्ष 2011-12 के लिए माना है। केवीए के लिए मांग में वृद्धि तभी होगी, जब जनवरी, 2012 से चालू होने वाले प्रस्तावित नए उपकरणों को लगा दिया जाएगा। यदि अधिक मांग में वृद्धि के लिए लागत प्रभाव को जनवरी, 2012 एवं उसके बाद से माना जाता है तो बिजली की यूनिट लागत 6.26 रु0 बैठती है। उक्त विश्लेषण के आधार पर वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित बिजली की प्रति यूनिट लागत 6.22 रु0 तर्कसंगत प्रतीत होती है। अतः 2011-12 वर्ष के तीन महीनों अर्थात् जनवरी, 12 से मार्च, 12 तक की अवधि के लिए यह मानी जाता है।

वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के अगले वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा मानी गई 3.76% की तुलना में बिजली की यूनिट लागत में 6% की वार्षिक बढ़त की अनुमति दी जाती है।

(ख) वर्ष 2010-11 के लिए प्रति टी ई यू 1.98 लिटर की वास्तविक ईंधन खपत की तुलना में वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रति टीईयू 2.50 लिटर पर ईंधन की खपत का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने बंदरगाह सचल क्रेन (एचएमसी) को भाड़े में लाने के कारण एवं नई आरटीजीसी के लगने के कारण ईंधन की खपत में वृद्धि को कारण बताया है।

वीसीटीपीएल ने एचएमसी/आरटीजीसी की ईंधन की अतिरिक्त खपत का अलग-अलग ब्यौरा नहीं दिया है। हमारे विश्लेषण में जैसा कि अगले पैराग्राफ में बताया गया है, एच एम सी को भाड़े में लेने का अनुमानित व्यय इसलिए नहीं माना जाता है क्योंकि एक बार अर्थात् जनवरी, 12 से अतिरिक्त उपकरण चालू हो जाएगा। तथापि, यह स्वीकार किया जाता है कि जनवरी, 2012 से लगाई जाने वाली नई आरटीजी से अतिरिक्त ईंधन की खपत होगी, जैसा कि वीसीटीपीएल ने सूचित किया है। ऐसा होने पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित 2.50 लिटर/टीईयू की ईंधन की खपत पर विश्वास किया जाता है तथा 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए इसे माना जाता है।

वीसीटीपीएल द्वारा 2011-12 के लिए मानी गई ईंधन की यूनिट लागत 43.95 रु प्रति लिटर है। विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में सूखे थोक कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित हाल ही के मामले में मानी गई डीजल की दर 44.83 रु प्रति लिटर है, जो कि इस मामले में भी वर्ष 2011-12 के लिए मानी जाए। वीसीटीपीएल द्वारा अपनाई गई 10% की वार्षिक बढ़त की तुलना में अगले वर्षों 2012-13 एवं 2013-14 के लिए, प्रत्येक वर्ष के लिए डीजल अनुमानित यूनिट दर 6% की वार्षिक बढ़त की अनुमति दी गई है।

(ग) वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक मरम्मत लागत पर 3.76% के बढ़त गुणांक को लागू करके वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011-12 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत अनुमानित की गई है। इसके अलावा सकल ब्लाक के लिए प्रस्तावित बढोत्तरी पर वीसीटीपीएल ने यांत्रिक उपकरणों की पूंजीगत लागत पर 2% एवं सिविल संबंधी पूंजीगत लागत पर 1% की मरम्मत लागत का

अनुमान लगाया है। अगले दो वर्षों 2012-13 एवं 2013-14 के लिए इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा वही दृष्टिकोण अपनाया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण कुछ अन्य प्राइवेट टर्मिनलों में अनुमेय दृष्टिकोण के अनुरूप है। वीसीटीपीएल द्वारा माना गया 3.76% का बढ़त गुणांक में संशोधन किया जाता है एवं इसे 6% पर माना जाता है।

वर्तमान आस्तियों के ब्लाक पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाते समय वर्ष 2010-11 में यार्ड की मरम्मत के लिए खर्च किए गए 113.01 लाख रु. का एक बारगी खर्च का प्रभाव भविष्य में बनाए रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती। तथापि, 113.01 लाख रु. की एक बारगी मरम्मत लागत 2011-12 से 2013-14 तक के चालू प्रशुल्क चक्र, जैसा कि पहले बताया गया है, में फैलाने की अनुमति दी जाती है।

नोट के बाद के हिस्से में बताए गए कारणों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2011-12 में बैंक रीच क्षेत्र को मजबूत बनाने के लिए पूंजी में वृद्धि को 2012-13 के लिए स्थगित किया गया है। इसके अलावा, नोट के बाद के हिस्से में बताए गए कारणों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2013-14 के दौरान नए भंडारण क्षेत्र के लिए पूंजी में वृद्धि को चालू प्रशुल्क चक्र से निकाल दिया गया है। अतः मरम्मत, मूल्यहास, बीमा एवं रिटर्न के प्राक्कलन में संशोधन किए गए हैं।

- (xii) जैसा कि पहले बताया गया है कि यदि वास्तविक यातायात, एमजीटी के स्तर से कम है तो एल ए में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) पर वीसीटीपीएल द्वारा रायल्टी की अदायगी का प्रावधान 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रक्षेपित वास्तविक यातायात एल ए के अनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत एमजीटी से कम है।

वीसीटीपीएल से संबंधित पिछले सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप वीसीटीपीएल ने रायल्टी का पास थ्रू, एमजीटी के स्तर पर दावा नहीं किया है। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान इसके द्वारा संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित थ्रूपुट के आधार पर 49% की सीमा तक इसने रायल्टी के आंशिक पास थ्रू का दावा किया है।

- (xiii) (क) कंटेनरों एवं एचएमसी के आंतरिक परिवहन के लिए वाहनों के भाड़े के लिए 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल ने क्रमशः 641.47 लाख रु., 704.04 लाख रु. एवं 779.12 लाख रु. का उपकरण भाड़ा प्रभार का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने उक्त वाहनों के भाड़े के संबंध में ठेके की प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं। वीसीटीपीएल ने इस बात की पुष्टि की है कि भावी विक्रेताओं से प्रतिस्पर्धात्मक बंद बोलियाँ आमंत्रित करते हुए टेंडर प्रक्रिया पूरी की गई थी तथा ठेका, तकनीकी एवं वित्तीय पहलुओं को ध्यान में रखकर, गुण-दोषों के आधार पर दिया गया था।

- (ख) कंटेनरों के आंतरिक परिवहन के लिए वाहनों के भाड़े के संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई ठेके की प्रति से यह पता चलता है कि ठेका, 1 दिसम्बर, 2011 से 30 नवम्बर, 2014 तक की चार वर्ष की अवधि के लिए है। ठेके में यह विनिर्धारित किया गया है कि जहाज से यार्ड तक अथवा वैगन से यार्ड तक के संचलन के लिए 20' कंटेनर के लिए 294 रु. प्रति टीईयू दर एवं 40' कंटेनर के लिए 353 रु. प्रति टी ई यू दर होगी। वीसीटीपीएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कोई वार्षिक बढ़त न लगाते हुए, ठेके में विनिर्धारित दरों पर प्रक्षेपित थ्रूपुट पर भाड़े प्रभार का अनुमान लगाया है। इस संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित व्यय पर विश्वास किया गया है।

(ग) वीसीटीपीएल ने 18 लाख रु. प्रति माह की दर पर एचएमसी के भाड़े के लिए फरवरी, 2011 में ठेका किया है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए यह अनुमान, एच एम सी के भाड़े के लिए अनुमान पर विचार करता है।

जब दो आरएमक्यूसी पहले से ही कार्य कर रही हैं तो एचएमसी को भाड़े पर लेने की आवश्यकता का औचित्य प्रस्तुत करने के प्रश्न पर वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि जलयान यातायात में वृद्धि होने के कारण क्वे साइड में अतिरिक्त उपकरण की आवश्यकता है ताकि वर्तमान क्वे क्रेनों के लिए ये पूरक का काम कर सकें एवं दो नई मुख्य लाइनों की सेवाओं की आवश्यकताओं को भी पूरा किया जा सके।

जनवरी, 2012 में 2 नई आरएमक्यूसी के चालू होने के बावजूद वीसीटीपीएल ने एचएमसी को लगाए रखने का प्रस्ताव दिया है। औचित्य पूछने पर वीसीटीपीएल ने बताया है कि एचएमसी क्वे क्रेनों के लिए पूरक बनी रहेगी क्योंकि कई बार ऐसे मौके आते हैं जब दो जलयानों को एक ही समय बर्थ पर रखना पड़ता है। ऐसी स्थिति में इसने प्रस्ताव दिया है कि एक एच एम सी, एक आर एम क्यू सी के साथ लगाई जाए ताकि एक जलयान का संचालन किया जा सके एवं दूसरी आर एम क्यू सी दूसरे जलयान का संचालन कर सके।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीसीटीपीएल में दो पुरानी क्रेनों पहले से ही संचालन कर रही हैं। जनवरी, 2012 से नई आरएमक्यूसी को चालू करने के बावजूद, वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि पुरानी क्रेनें संचालन कार्य करती रहेंगीं एवं दो जलयानों की एक साथ बर्थिंग के उसी कारण का उल्लेख किया है। वीसीटीपीएल द्वारा किए गए मूल्यांकित के अनुसार अधिकतम क्वे क्षमता, दो पुरानी आरएमक्यूसी एवं दो नई आरएमक्यूसी से 662256 टीईयू प्रति वर्ष है। लगाई जाने वाली प्रस्तावित एचएमसी के लिए यह कारण नहीं बनता है। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 1,70,000 टीईयू, 1,95,000 टीईयू एवं 2,25,000 टीईयू का प्रक्षेपित यातायात वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित क्वे क्षमता से काफी नीचे है। अतः अतिरिक्त एचएमसी को भाड़े पर लेने की आवश्यकता औचित्यपूर्ण प्रतीत नहीं होती, जबकि दो नई आर एम क्यू सी को लगाया जाना है एवं वर्तमान दो पुरानी क्रेनों को भी रखे रखना है।

ऐसे अवसर जब दो जलयानों को वीसीटीपीएल में एक साथ बर्थ पर रखने की स्थिति पिछले तीन वर्षों में केवल 15% से 16% के आसपास रही बताई गई हो। यह याद रखना चाहिए कि वीसीटीपीएल के मामले में यार्ड की क्षमता एक बाधा बताई गई है। वीसीटीपीएल द्वारा यार्ड क्षमता 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए 272130 टी ई यू मूल्यांकित की गई है। क्योंकि यार्ड की क्षमता, क्वे की क्षमता से बहुत ज्यादा कम है, इसलिए वी सी टी पी एल द्वारा यथा प्रस्तावित एचएमसी को, 4 आरएमक्यूसी के अलावा, लगाने का कोई औचित्य नहीं है।

उपर्युक्त कारणों से एचएमसी के भाड़े के प्रभार के अनुमान को वर्ष 2011-12 के नौ महीनों की अवधि के अर्थात् अप्रैल, 2011 से दिसम्बर, 2011 तक की अवधि के लिए माना जाता है तथा जनवरी, 2012 से एवं उसके बाद से लागत की मद के रूप में नहीं माना जाता है, जबकि नई आरएमक्यूसी को चालू किए जाने की आशा है।

(xiv) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित लीज किराया 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान 78.71 लाख रु0 वार्षिक है। वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित उक्त वर्षों के लिए लीज किराए की वीपीटी ने पुष्टि की है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(xv) 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत क्रमशः 146.76 लाख रु., 146.76 लाख रु. एवं 162.97 लाख रु. है। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक बीमा लागत 36.18 लाख रु बताई गई है। वी सी टी पी एल ने बीमा पालिसी के दस्तावेजों की प्रतियाँ प्रस्तुत

की हैं। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए बीमा लागत का मूल्यांकन करने के लिए वी सी टी पी एल ने संबंधित पिछले वर्षों की वास्तविक अनुमानित बीमा को आधार माना है। इसके अलावा, प्रत्येक वर्ष के दौरान लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों एवं सिविल संबंधी कार्यों के लिए पूंजीगत बढ़त की लागत का 1% माना है।

कार्यप्रणाली को देखने से जैसा कि पता चलता है कि वीसीटीपीएल ने 2011-12 के पूरे वर्ष के लिए आरटीजीसी एवं आरएमक्यूसी पर बीमा लागत को माना है, जबकि उपकरण जनवरी, 2012 में चालू किए जाने का प्रस्ताव है। अतः हमारे विश्लेषण में उक्त उपकरणों के संबंध में बीमा-लागत, वर्ष 2011-12 के तीन महीनों की अवधि के लिए संशोधित पूंजीगत लागत पर मानी गई है।

वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए बीमा-लागत का अनुमान लगाते हुए, नोट के अगले हिस्से में दिए गए कारणों के लिए सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित पूंजीगत बढ़त के अनुमानों में किए गए संशोधनों के प्रभाव को भी ध्यान में रखा गया है।

(xvi) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित 'अन्य व्ययों' में जनशक्ति को भाड़े पर रखना, टैली-प्रभार, लैशिंग/अनलैशिंग खर्च, प्रशीतन मॉनिटरिंग, सुरक्षा खर्च, परीक्षण, वीपीटी रेल प्रभार आदि शामिल हैं। टैली-प्रभार, लैशिंग अनलैशिंग खर्च एवं प्रशीतन मॉनिटरिंग में यातायात प्रक्षेपणों के अनुसार विभिन्नता अनुमानित है।

टैली-प्रभारों एवं लैशिंग/अनलैशिंग प्रभारों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत संबंधित टेके की प्रति से पता चलता है कि टेका मई, 2012 तक वैध है। वीसीटीपीएल की कार्यप्रणाली, से तथापि, पता चलता है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 के लिए भी खर्च का अनुमान लगाते हुए, टेके की दर में 3.76% की वार्षिक बढ़त को लागू किया है। टेके में वार्षिक बढ़त के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए वर्ष 2011-12 के लिए उक्त मदों के लिए अनुमानों में, टेके में निर्धारित दरों को लागू करते हुए संशोधन किया गया। अगले दो वर्षों 2012-13 से 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल ने यूनिट दर में 3.76% की वार्षिक बढ़त गुणांक को लागू किया है, जिसे हमारे विश्लेषण में 6% तक संशोधित किया गया है।

प्रशीतन अंकेक्षण एवं कनेक्शन प्रभार एवं पूर्व परीक्षण जाँच (पीटीआई) प्रभार के लिए टेका 1 दिसम्बर, 2009 से 30 नवम्बर, 2011 तक वैध है। प्रशीतन अंकेक्षण के लिए टेके में निर्धारित दर 8 घंटे की पाली के लिए 35 रु. है एवं पीटीआई के लिए 200 रु. प्रति निरीक्षण है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रशीतन अंकेक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में खर्च की गई वास्तविक लागत को आधार माना है एवं अगले वर्षों में यातायात वृद्धि के लिए इसे समायोजित किया है। इसने लागत में किसी वार्षिक बढ़त को नहीं माना है। प्रशीतन परीक्षण के लिए अनुमान, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर माना गया है।

पूर्व-परीक्षण जाँच लागत का अनुमान लगाने के लिए टेके में निर्धारित दर, सभी वर्षों के लिए खर्च का अनुमान लगाने के लिए वी सी टी पी एल द्वारा टेके में निर्धारित दर मानी गई है। पी टी आई के यूनिटों में वी सी टी पी एल की परिगणना में पायी गई पुनरावृत्ति में संशोधन को छोड़कर वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत अनुमान माने गए हैं।

इस शीर्ष के अंतर्गत अन्य मदें स्वरूप में स्थिर हैं तथा वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक लागत को आधार लिए हुए एवं 3.76% वार्षिक की प्रति वर्ष बढ़त को लागू करते हुए, वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित हैं। हमारे विश्लेषण में 6% की वार्षिक बढ़त लागू की गई है, जैसा कि लागत की अन्य सभी मदों के लिए किया गया है।

(xvii) वी सी टी पी एल को तकनीकी जानकारी एवं प्रबंधकीय सेवाएं प्रदान करने के लिए वी सी टी पी एल ने पहले दुबई पोर्ट इंटरनेशनल एवं युनाइटेड लाइनर एजेंसी (यू एल ए) के साथ तकनीकी सेवा टेका पाँच वर्ष की अवधि के लिए किया था तथा कम हो गया है। पिछली अवधि का विश्लेषण करते हुए, पुराने टेके के संबंध में टी सी एफ से किए गए व्यवहार का विश्लेषण किया गया है।

वी सी टी पी एल ने अब नए उपकरणों के लिए तकनीकी जानकारी प्रदान करने के लिए डी पी वर्ल्ड एफ जेड डी (डी पी डब्लू एफ) से 10 मार्च, 2011 को पाँच वर्ष की अवधि के लिए टेका करना सूचित किया है। इस संबंध में वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत टेके की प्रति से पता चलता है कि यह टेका, वी सी टी पी एल में संपूर्ण संचालन के लिए व्यापक परामर्शदात्री सेवाएं प्रदान करने के लिए है। उक्त सेवाओं के लिए वी सी टी पी एल को यू एस डालर 50,000 की वार्षिक स्थिर फीस पर डी पी डब्लू एफ को भुगतान करना होगा।

यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि वी सी टी पी एल द्वारा उक्त उल्लिखित टेका एक ऐसे संगठन से है जो इस के प्रमोटर्स में से एक है। मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.8.1 के अनुसार, प्राइवेट टर्मिनलों द्वारा देय तकनीकी सेवा फीस (टी एस एफ) उनके प्रमोटर्स को अथवा उनकी सहयोगी स्वतंत्र सत्ता को प्रशुल्क प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में दी जा सकती है, यदि आयकर अधिनियम, 1961 के अंतर्गत परिभाषित 'पर्याप्त दूरी' के संबंध का मानक सिद्ध हो जाता है। इस तथ्य को सिद्ध करने एवं पुष्टि करने के प्रश्न पर कि क्या आयकर अधिनियम के अनुसार, लेन-देन के मामले में 'पर्याप्त दूरी' के संबंध का, टेका करते समय, अनुसरण किया गया है। वी सी टी पी एल ने चार्टर्ड एकाउन्टेंट से एक प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किया है, जिसमें प्रमाणित किया गया है कि आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 सी के प्रावधानों के अनुसार परिगणित 'पर्याप्त दूरी' मूल्य का ध्यान रखा गया है।

यह नोट करने योग्य है कि तकनीकी जानकारी (जैसा कि पहले कहा गया है) प्रदान करने के लिए अपने पिछले तकनीकी सेवा टेकों के संबंध में संबंधित खर्च लागत की एक मद के रूप में 2005-06 से एवं उसके बाद से प्रदान किया गया है, जैसा कि वी सी टी पी एल के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में देखा जा सकता है किन्तु वी सी टी पी एल ने वास्तव में वर्ष 2009-10 में ही अदायगी की सूचना दी है, जिसके लिए आयकर प्राधिकारियों द्वारा अभी भी मूल्यांकन किया जाना है। पिछले टेके के लिए भी वी सी टी पी एल ने संबंधित आई टी आदेश प्रस्तुत नहीं किया है जिससे यह सिद्ध हो सके कि लेन-देन में 'पर्याप्त दूरी' के संबंध को कायम रखा गया है।

चालू चक्र में वी सी टी पी एल द्वारा किए गए नए टेके के कारण दी जाने वाली तकनीकी सेवा फीस पर विचार करने के लिए यह प्राधिकरण प्रवृत्त नहीं है जब तक कि कम से कम पिछले लेन-देन के संबंध में पक्के सबूत के रूप में 'पर्याप्त दूरी का संबंध' सिद्ध नहीं हो जाता। अगली समीक्षा के समय नए टेके के प्रभाव की समीक्षा की जा सकती है। बशर्ते कि वी सी टी पी एल, टी एस एफ को आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में मानते हुए संबंधित आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करे एवं नए टेके के कारण टी एस एफ की वास्तविक अदायगी के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत करे।

(xviii) दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.4.1 में यह उल्लेख है कि दक्षता के लिए कसौटी, ठीक पिछले प्रशुल्क चक्र में उसी टर्मिनल पर उसी आपरेटर द्वारा प्राप्त औसत कार्य निष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए ठीक पिछले प्रशुल्क औसत में आपरेटर द्वारा प्राप्त लागत कटौती की तुलना, पूर्ववर्ती चक्र से करनी होगी।

वी सी टी पी एल ने दावा किया है कि चालू प्रशुल्क चक्र में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में प्रत्येक वर्ष में 11.11 लाख रु का दक्षता लाभ उसे प्राप्त हुआ है। वी सी टी पी एल ने सूचित किया है कि 2005-06 से 2007-08 तक की तुलना में वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 में क्रमशः 15.20 लाख रु, 11.06 लाख रु. एवं 40.42 लाख रु. की ईंधन एवं बिजली दोनों की खपत की लागत में समग्र रूप से कटौती हुई है। इस प्रकार से कुल दक्षता लाभ जो हुआ है, वह 66.68 लाख रु. है एवं उसका 50% है अर्थात् 33.34 लाख रु. का वी सी टी पी एल द्वारा विचाराधीन तीन वर्षों की अवधि के लिए समान रूप से दावा किया गया है।

जून, 2007 में पास किए गए पूर्व संशोधित आदेश से, जिसके द्वारा 2007-08 के केवल एक वर्ष के लिए उस समय प्रचलित दरों के मान को बढ़ाया गया था, वी सी टी पी एल से पिछले तीन वर्षों के ब्लाक के लिए अर्थात् 2005-06 से 2007-08 के लिए वास्तविक औसत से पिछले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान प्राप्त लागत कटौती की तुलना की है। वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत दक्षता लाभ के परिकलन में संशोधन किया जाता है, जैसा कि नीचे बताया गया है:

(क) वी सी टी पी एल ने बिजली की कुल खपत को स्थिर एवं परिवर्तनीय तत्वों में अलग-अलग करके प्रस्तुत किया है किन्तु बिजली की खपत में कुल कटौती पर दक्षता लाभ का दावा किया है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि यूनिट निर्धारित कारक में कटौती, बड़े यातायात के आधार पर कुल निश्चित खपत को फैलाने का परिणाम है एवं इसे प्राप्त दक्षता के रूप में नहीं माना जा सकता। परिवर्तनीय बिजली की खपत में कटौती के कारण लागत में प्राप्त कटौती के संबंध में दक्षता लाभ का विश्लेषण किया गया है एवं विचार किया गया है, जो कि चेन्ने कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड एवं पी एस ए एस आई सी ए एल टर्मिनल लिमिटेड के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।

वी सी टी पी एल द्वारा 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए बताई गई बिजली की औसत परिवर्तनीय खपत 3.94 यूनिट प्रति टी ई यू है, जबकि पिछले तीन वर्षों के ब्लाक के लिए औसत परिवर्तनीय बिजली की खपत 4.28 यूनिट प्रति टी ई यू बताई गई है।

इसका आशय यह है कि पिछले प्रशुल्क चक्र में बिजली की औसत खपत के संदर्भ में 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों में वी सी टी पी एल द्वारा 0.35 यूनिट प्रति टी ई यू की कटौती प्राप्त की गई है।

2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र के औसत से पिछले प्रशुल्क चक्र में बिजली की खपत में प्राप्त 50% की बचत अर्थात् 0.175 दक्षता-लाभ के रूप में अनुमेय है। जनवरी, 2012 से प्रस्तावित दो आर एम क्यू सी के लगने के बावजूद यह नोट करने योग्य है कि चालू प्रशुल्क चक्र के लिए वी सी टी पी एल ने परिवर्तनीय बिजली की खपत में कटौती होने का अनुमान लगाया है। इन वर्षों के लिए प्रक्षेपित थ्रूपुट स्तर पर चालू प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्रशुल्क निर्धारण में 2008-09 से 2010-11 तक के पिछले प्रशुल्क चक्र में बिजली की खपत में 0.175 यूनिट प्रति टी ई यू के दक्षता-लाभ का प्रभाव माना गया है एवं यूनिट दर को बिजली की खपत का अनुमान लगाने के लिए यूनिट दर को अपनाया गया है। इस प्रकार से परिकलित दक्षता-लाभ 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए क्रमशः 1.76 लाख रु, 2.25 लाख रु. एवं 2.75 लाख रु. है।

(ख) 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए औसत ईंधन खपत 1.91 लीटर प्रति टी ई यू के संदर्भ में वी सी टी पी एल ने 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए औसत ईंधन की खपत 1.98 लीटर प्रति टी ई यू सूचित की है। क्योंकि ईंधन की खपत में कोई कटौती इस अवधि के दौरान देखी नहीं गई है, इसलिए इस मद के लिए ईंधन लाभ की छूट पर विचार 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए नहीं किया जाता है।

दक्षता लाभ का परिगणन अनुलग्नक-1 के रूप लगाया गया है

(xix) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.7.1 में यह विनिर्धारित किया गया है कि प्राइवेट टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास की अनुमति, कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाए गए आयु मानकों अथवा रियायत करार के विनिर्धारित आयु-मानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, ऋजु रेखा प्रणाली पर दी जानी चाहिए। वी सी टी पी एल ने पुष्टि की है कि इसने कंपनी अधिनियम में यथा विनिर्धारित मूल्यहास की दरें मानी हैं। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए वी सी टी पी एल ने अपफ्रंट फीस को किस्तों के रूप में देने को ध्यान में रखते हुए एवं परियोजना अवधि में लीजधारित प्रीमियम को देखते हुए, मूल्यहास के आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किया गया है, जो कि प्राधिकरण द्वारा पास किए गए पिछले

सामान्य संशोधन आदेशों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है। नोट के बाद के हिस्से में जैसा कि विचार-विमर्श किया गया है कि आस्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित पूंजीगत बढ़त के अनुमान में किए गए कुछ परिवर्तन, मूल्यहास के आकलन में दर्शाए गए हैं।

(xx) प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी उपरिव्यय में मुख्यतया प्रशासनिक कर्मचारियों का वेतन, यात्रा खर्च, विपणन संबंधी खर्च, प्रशासनिक खर्च शामिल हैं। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय 443.39 लाख रु. है। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए इस व्यय का आकलन करने के लिए वी सी टी पी एल ने, पिछले प्रत्येक वर्ष के वास्तविक/अनुमानित खर्च से उक्त वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 12%, 9% एवं 10% के लगभग बढ़त कारक को माना है। वी सी टी पी एल ने तर्क दिया है कि नये उपकरणों के प्राप्त होने से कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि होने की आशा है एवं इन्हीं कारणों से उपरिव्यय के भी बढ़ने की संभावना है। वी सी टी पी एल द्वारा दिया गया तर्क अस्पष्ट है एवं इसके संबंध में कोई विस्तृत विश्लेषण भी नहीं प्रस्तुत किया गया है। सामान्यतया प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय स्वरूप में स्थिर होते हैं एवं एक निश्चित रेंज में यातायात/पूंजीगत लागत के प्रत्यक्ष अनुपात में ही चलते हैं। वर्ष 2010-11 के लिए प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय को आधार माना गया है एवं प्रत्येक पिछले वर्ष के आंकड़ों में 6% वार्षिक तक की बढ़त मानी गयी है ताकि 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानों का आकलन किया जा सके।

(xxi) 2011-12 से 2013-14 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए अपफ्रंट फीस को किस्तों में देना 12.53 लाख रु. माना गया है, जैसा कि पिछली अवधि के लिए किया गया था।

(xxii) वी सी टी पी एल ने वित्त एवं विविध आय का अनुमान 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 19.80 लाख रु., 21.78 लाख रु. एवं 23.96 लाख रु. लगाया है, जबकि वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक एफ एम आई 18 लाख रु. है।

वी सी टी पी एल ने प्रत्येक वर्ष के लिए 10% की वृद्धि का प्रक्षेपण किया है। वी सी टी पी एल द्वारा किया गया आकलन विश्लेषण में स्वीकार किया गया है।

(xxiii) वित्त एवं विविध खर्च के अंतर्गत वी सी टी पी एल ने भविष्य निधि में अंशदान को माना है। वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित वृद्धि वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक को आधार मानते हुए वर्ष 2011-12 में लगभग 35% है। अगले वर्षों 2012-13 एवं 2013-14 के लिए इसने प्रत्येक पिछले वर्ष के अनुमानों से क्रमशः 14% एवं 16% की वृद्धि का अनुमान लगाया है। खर्च के इस मद में अनुमानित वृद्धि, कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि के कारण बताई गई है। भविष्य निधि में अनुमानित अंशदान अनुमानित श्रम लागत का लगभग 7% से 8% तक पाया गया है, जो कि पिछली अवधि के लिए बताए गए भविष्य निधि के वास्तविक अंशदान के अनुरूप है। इस संबंध में वी सी टी पी एल द्वारा किए गए अनुमान इस विश्लेषण में स्वीकार किए गए हैं।

(xxiv) लगाई पूंजी में, निवल स्थिर आस्तियाँ एवं कार्यगत पूंजी शामिल है, जिनका विश्लेषण निम्नलिखित पैराग्राफो में किया गया है:

(क) स्थिर आस्तियाँ

(i) वर्ष 2011-12

वी सी टी पी एल ने सकल ब्लाक में निम्नलिखित बढ़त, अनुमानित लागत पर 110.58 करोड़ रु. की प्रस्तावित की है:

संख्या	विवरण	लाख रुपयों में
1	रेल मांडेटेड क्वे क्रेन	7518.04

2	रबर टायर वाली गेन्ट्री क्रेन	3248.90
3	आर डी टी नेटवर्किंग	47.00
4	बैक एरिया को सुदृढ़ करना	213.07
5	अन्य सिविल संरचनाएँ	25.17
6	सूचना एवं प्रौद्योगिकी	5.46
	कुल योग	11057.64

अनुबंध-13 में यथा विनिर्धारित लाइसेंस करार में उपकरण प्राप्ति योजना, 2 रेल माउंटेड क्वे क्रेन, जो पोस्ट पेन मैक्स जलयानों का संचालन करने में सक्षम एवं 4 रबर टायर वाली गेन्ट्री क्रेनें वी सी टी पी एल द्वारा तब लगाई जानी है, जब श्रुपट 1 लाख टी ई यू तक पहुँच जाएगा। वी सी टी पी एल ने वर्ष 2010-11 में 1 लाख टी ई यू पार कर लिया है, अतः उसने लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, वर्ष 2011-12 में उक्त उपकरण लगाए जाने का प्रस्ताव दिया है। वी पी टी ने भी पुष्टि की है कि वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त आर एम क्यू सी एवं आर टी जी सी, एल ए के अनुसार है। वी सी टी पी एल ने दो आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी सी की प्राप्ति के समर्थन में क्रय-करार की प्रति लगाई है एवं पुष्टि की है कि ये उपकरण जनवरी, 2012 में चालू कर दिए जाएँगे।

क्रय करार के आधार पर एवं कलपुर्जों की लागत तथा लागत संबंधी अन्य घटकों को ध्यान में रखते हुए, दो आर एम क्यू सी के लिए 7518.04 लाख रु. एवं 4 आर टी जी सी के लिए 3248.90 लाख रु. की अनुमानित पूंजीगत लागत के विस्तृत प्राक्कलन वी सी टी पी एल ने प्रस्तुत किये हैं। वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत पर विश्वास किया जाता है किन्तु आर एम क्यू सी के लिए 480.71 लाख रु. एवं आर टी जी सी के लिए 183.32 लाख रु. की अनुमानित आकस्मिकताओं की लागत को शामिल नहीं किया गया है। इसके परिणाम स्वरूप, हमारे विश्लेषण में इन उपकरणों की मानी गई संशोधित पूंजीगत लागत दो आर एम क्यू सी के लिए 7037.33 लाख रु. एवं 4 आर टी जी सी के लिए 3065.58 लाख रु. है।

जनवरी, 2012 में नई आर एम क्यू सी के चालू होने के बाद भी वी सी टी पी एल ने दो पुरानी आर एम क्यू सी को संचालित करते रहने का प्रस्ताव दिया है। विशेष स्पष्टीकरण लेने पर कि क्या पुरानी क्रेनों को संचालित करते रहने की प्रस्तावित व्यवस्था एल ए के अनुरूप है, वी सी टी पी एल ने स्पष्ट किया है कि पुरानी क्रेनों को बनाए न रखने का कोई उल्लेख एल ए में नहीं है। हालांकि एल ए में दो नई आर एम क्यू सी एवं चार आर टी जी सी की न्यूनतम उपकरण परिनियोजन योजना का विनिर्धारण है, जब लाइसेंस धारक 1 लाख टी ई यू के परिमाण को प्राप्त कर लेगा किन्तु यह इस बारे में मौन है कि क्या कार्य कर रही वर्तमान क्रेनें बर्थ (जहाज को ठहरने का स्थान) पर संचालन करती रहेंगी या नहीं। वी सी टी पी एल ने कहा है कि इस समय एक क्वे क्रेन प्रत्येक जलयान की आवश्यकताओं को पूरा करती है एवं यदि दो जलयान एक साथ बर्थ पर आ जाते हैं तो इसका परिणाम यह होता है कि दोनों जलयान एक बर्थ पर लम्बे समय तक खड़े रहते हैं एवं इससे टर्मिनल की उत्पादकता बुरी तरह प्रभावित होती है। वी सी टी पी एल ने कहा है कि वर्तमान दो पुरानी आर एम क्यू सी को बर्थ पर लगाए रखा जाए ताकि बर्थ पर खड़े दो जलयानों की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके तथा इसके साथ-साथ उत्पादकता में भी सुधार होगा। वी पी टी ने कहा है कि वी सी टी पी एल द्वारा लगाई जाने वाली प्रस्तावित दो आर एम क्यू सी की स्थिति में पुरानी क्रेनें इस शर्त पर संचालित होती रहेंगी कि एल ए के अनुसार, लाइसेंस धारक को वी पी टी के मानकों के अनुसार पुराने उपकरण का आयु काल पूरा होने पर उन्हें नये उपकरणों से बदला जाएगा, जो प्रारंभ में प्रदान किए गए उपकरणों की विशिष्टियों से किसी भी प्रकार से घटिया नहीं होंगे। इस बात को ध्यान में रखते हुए, एवं वी सी टी पी एल एवं वी पी टी द्वारा प्रस्तुत किए गये

स्पष्टीकरणों के आधार पर तथा वी सी टी पी एल के निवेदनों पर विश्वास करते हुए कि टर्मिनल की उत्पादकता में सुधार होगा, वी सी टी पी एल के इस प्रस्ताव को कि नई आर एम क्यू सी के साथ-साथ पुरानी क्रेनों को भी बनाए रखा जाए, स्वीकार किया जाता है।

यातायात में वृद्धि के अनुमान को ध्यान में रखते हुए वी सी टी पी एल ने वर्ष 2011-12 में 213.07 लाख रु. की लागत पर बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने का प्रस्ताव दिया है। विशेष तौर पर सलाह दिए जाने के बावजूद वी सी टी पी एल ने बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए जारी किए गए कार्य-आदेश को प्रस्तुत नहीं किया है। इसने प्रस्तावित सिविल संबंधी कार्यों के लिए वर्तमान स्थिति को भी नहीं बताया है। वी पी टी ने पुष्टि की है कि सिविल संबंधी संरचनाओं में प्रस्तावित विस्तार एल ए के प्रावधानों के अनुरूप है। उक्त पूंजीगत, लागत को प्रशुल्क संशोधन प्रयास के रूप में माना जाता है, तथापि, वी सी टी पी एल ने कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है जिससे यह पता चल सके कि प्रस्तावित सिविल संबंधी कार्य चालू वित्त वर्ष 2011-12 में पूरा किया जाएगा। अतः बैंक रीच क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए 213.07 लाख रु. के पूंजीगत लागत के अनुमान को हमारे विश्लेषण में 2012-13 के वर्ष में लाया जाता है।

वी सी टी पी एल द्वारा अन्य सिविल संबंधी कार्यों के लिए अर्थात् आर डी टी नेटवर्किंग एवं आई टी के लिए प्रस्तावित पूंजीगत लागत को वर्ष 2011-12 के दौरान किए जाने वाले कार्य के रूप में माना जाता है।

(ii) वर्ष 2012-13

वी सी टी पी एल ने उक्त वर्ष के दौरान किसी प्रकार के विस्तार का प्रस्ताव नहीं दिया है। पिछले पैराग्राफ में जैसा कि कहा गया है कि वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तावित 2011-12 के बजाए 2012-13 में बैंक रीच क्षेत्र के लिए 213.07 लाख रु. की पूंजीगत लागत को स्वीकार किया जाता है।

(iii) वर्ष 2013-14

वी सी टी पी एल ने 16.22 करोड़ रु. की राशि के निम्नलिखित कार्यों के लिए प्रस्ताव दिए हैं:

सं	विवरण	लाख रुपयों में
1	प्रशासनिक भवन	500.00
2	वर्कशाप भवन	400.00
3	नया भंडारण यार्ड	493.50
4	आई टी हार्डवेयर एवं साफ्टवेयर	228.00
	कुल योग	1621.50

वी सी टी पी एल ने स्पष्ट किया है कि यातायात के बढ़ने से इसे वर्तमान टर्मिनल संचालन प्रणाली (टी ओ एस) को अपग्रेड करना होगा, अतः इसने नये आई टी साफ्टवेयर को लागू करने के लिए वर्ष 2013-14 में 228 लाख रु. का अनुमान लगाया है। वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर, लागत की इस मद को विश्लेषण में माना गया है।

प्रशासनिक भवन एवं वर्कशाप भवन के लिए पूंजीगत वृद्धि करने के अनुमान के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। वी सी टी पी एल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2013-14 में उक्त प्रस्तावित निवेश के मामले में जब वास्तविक कार्य प्रारम्भ होगा, तब वास्तविक प्रस्ताव/कार्य-आदेश जारी किया जाएगा। वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए

स्पष्टीकरण के आधार पर, वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत को इस विश्लेषण में माना गया है।

वी सी टी पी एल ने अतिरिक्त यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए स्टैकिंग के लिए भूमि के अतिरिक्त क्षेत्र का विकास करने के लिए 493.50 लाख रु. के प्रस्तावित पूंजीगत खर्च का प्रस्ताव दिया है। वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत क्षमता परिकलन से पता चलता है कि क्षमता परिकलन में अतिरिक्त भंडारण यार्ड का प्रभाव उनके द्वारा वर्ष 2014-15 एवं उसके बाद से विभक्त किया गया है। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि वी सी टी पी एल द्वारा मूल्यांकित वर्तमान यार्ड क्षमता 272130 टी ई यू, उनके द्वारा प्रक्षेपित यातायात 225000 टी ई यू की आवश्यकता को वर्ष 2013-14 के लिए आरम्भ में पूरा किया जा सकता है।

क्योंकि प्रस्तावित निवेश का लाभ वी सी टी पी एल को केवल अगले प्रशुल्क चक्र में मिलने की संभावना है, इसलिए चालू चक्र में इस संबंध में बढ़े हुए प्रशुल्क से प्रयोक्ताओं पर भार डालना उचित न होगा। ऐसा होने के कारण 493.50 लाख रु. का प्रस्तावित निवेश वर्ष 2013-14 के चालू चक्र में नहीं माना जाता है।

(ख) कार्यगत पूंजी

(i) वी सी टी पी एल ने दो माह की कुल परिचालन आय को इस आधार पर 'फुटकर देनदार' माना है कि 'शिपिंग लाइन' से अदायगी की प्रक्रिया में विलंब होता है। दो माह की आय को 'फुटकर देनदार' के रूप में मानना 2005 में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.99 में निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं हैं, इसलिए विश्लेषण में इसे नहीं माना गया है।

इस प्राधिकरण ने 30 सितम्बर, 2008 को एक आदेश पारित किया था, जिसमें 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विशोधन की घोषणा करते हुए एवं इसके साथ-साथ कुछ ऐसी मर्दों को मान्यता दी गई थी जो फुटकर देनदार के रूप में लाइसेंस करार से उपजते हैं। वी सी टी पी एल ने कहा कि इसे वी पी टी को अग्रिम रूप में लीज किराए की अदायगी करनी पड़ती है। इसने चालू आस्तियों में लीज किराए की अदायगी की राशि का न तो दावा किया है और न ही उसका परिमाण बताया है। वी सी टी पी एल द्वारा वी पी टी के साथ किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंस धारक पत्तन को अर्थात् वी पी टी के दरों के मान के अनुसार, लीज किराया दिया जाना है। वी पी टी के दरों के मान में लीज किराए की किसी अग्रिम अदायगी का उल्लेख नहीं है, अतः वी सी पी टी एल द्वारा इस संबंध में उठाए गए मुद्दे पर विचार का कोई औचित्य नहीं दिखाई देता।

वी सी टी पी एल के मामले में यह पाया गया है कि कोई भी मद विचार की परिधि में नहीं आती है। वी सी टी पी एल एवं वी पी टी के बीच हुए एल ए की धारा 5.1 के अनुसार, रायल्टी की अदायगी अगले माह की 7 तारीख तक की जानी है। अतः यह स्पष्ट है कि एल ए के अनुसार, वी सी टी पी एल को रायल्टी की अदायगी अग्रिम रूप में नहीं की जानी है। अतः 2011-12 से 2012-13 के वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी के अनुमानों में खर्चों की पूर्व अदायगी पर विचार नहीं किया जाता।

(ii) वी सी टी पी एल ने भंडारों की खपत के ब्यौरे प्रस्तुत किए हैं, जिसमें 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए ईंधन की खपत शामिल नहीं है तथा इसने चालू आस्ति के परिगणन में इसके 50% पर विचार किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रावधानों के अनुरूप यह पाया गया है। कार्यगत पूंजी के परिगणन में वी सी टी पी एल द्वारा अनुमानित लागत की सूची पर विश्वास किया जाता है।

(iii) एक माह के परिचालन व्यय में, जिसमें ऊपरि व्यय शामिल हैं, नकद शेष का परिकलन किया गया है।

- (iv) 15 दिन की उधार अवधि पर उपकरण चलन लागत, उपकरण भाड़ा, अन्य खर्च तथा प्रबंधन एवं प्रशासनिक ऊपरि व्यय जैसी मदों के संदर्भ में वी सी टी पी एल ने 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए ही इन्हें चालू देयताओं के रूप में अनुमानित किया है। 2007-08 के वर्ष के लिए अनुमोदित प्रशुल्क में चालू देयता के अनुमान में 15 दिन की देय उधार अवधि का वी सी टी पी एल का कथन सही नहीं है। वर्ष 2007-08 के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय दिनांक 28 जून, 2007 को पास किए गए आदेश सं टी ए एम पी/12/2007-वी सी टी पी एल के पैरा 9 (xviii) (बी) में इस प्राधिकरण ने यह स्पष्ट तौर पर कहा था कि उक्त दृष्टिकोण अपनाते हुए चालू देयताओं का आकलन एवं फुटकर देनदार, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं पाये गए हैं। अतः संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पालन करने के लिए इन्हें उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया। वी सी टी पी एल के पिछले प्रशुल्क आदेश में भी, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007-08 में वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए बताई गई वास्तविक चालू देयता को माना है, क्योंकि वी सी टी पी एल के अनुमान, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाए गए। चालू प्रशुल्क संशोधन प्रयास में भी वर्ष 2010-11 के लिए मानी गई चालू देयताओं को (रायल्टी, तकनीकी सेवा फीस एवं आयकर को शामिल न करते हुए) गिना गया है तथा कार्यगत पूंजी के आकलन में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए इन्हें माना गया है।
- (v) उक्त विश्लेषण के आधार पर कार्यगत पूंजी, ऋणात्मक आंकड़े में परिणत हुई है। क्योंकि कार्यगत पूंजी ऋणात्मक है, इसलिए इसे विश्लेषण में 'शून्य' के रूप में लिया गया है।
- (ग) प्रारंभिक खर्च का किस्तों में न दिया गया हिस्सा, अपफ्रंट फीस, नियोजित पूंजी का हिस्सा बनता है तथा जिस पर रिटर्न अनुमेय है। उक्त संशोधन के अध्यक्षीन, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूंजी को, जो आस्तियों के निवल ब्लॉक के रूप में क्रमशः 13027.11 लाख रु., 11935.14 लाख रु. एवं 12343.67 लाख रु. है, इस विश्लेषण में माना गया है।
- (xxv) जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वी सी टी पी एल ने सूचित किया है कि इसकी यार्ड क्षमता एक बाधा है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित पैरामीटरों को लेते हुए, जिनमें दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित औसत ड्रवेल समय मानक में परिवर्तन के पैरामीटर शामिल नहीं हैं, वी सी टी पी एल ने अपनी यार्ड क्षमता 272130 टी ई यू पर निर्धारित की है।
- वी सी टी पी एल ने अपने परिकलन में माना गया औसत ड्रवेल समय 3.9 दिन माना है। इसने बताया है कि यद्यपि निर्यात का औसत ठहराव 4 दिन है एवं आयात का 2 दिन है, तथापि, यानांतरण कंटेनर का औसत ठहराव 5 दिन है। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित औसत ड्रवेल समय का मानक आयात के लिए 2 दिन एवं निर्यात के लिए 4 दिन है, जिसमें यानांतरण कंटेनर सहित सभी प्रकार के कंटेनर्स शामिल हैं। यानांतरण कंटेनर के लिए कोई अलग से ड्रवेल समय मानक निर्धारित नहीं किया गया है।
- यह भी पाया गया है कि भंडारण आय के अनुमान के प्रयोजन के लिए वी सी टी पी एल ने उल्लेख किया है कि अधिकांश कंटेनर्स निशुल्क अवधि में संचलन करते हैं एवं इस प्रकार से वर्ष 2010-11 में, पिछली अवधि की तुलना में, भंडारण आय में गिरावट औचित्यपूर्ण है, जबकि यार्ड क्षमता के मूल्यांकन के लिए वी सी टी पी एल ने औसत ड्रवेल समय 3.9 का माना है, जो इनके अपने कथन का विरोधाभासी है। इसके अलावा, यार्ड क्षमता परिकलन के लिए वी सी टी पी एल द्वारा माना गया स्टैकिंग क्षेत्र, लाइसेंस करार में इंगित क्षेत्र से कम पाया गया है। यह प्राधिकरण, इसलिए, वी सी टी पी एल द्वारा परिकलित यार्ड क्षमता की पुष्टि नहीं करना चाहता।
- नियोजित पूंजी पर पूरी रिटर्न (आर ओ सी ई) का दावा करने के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 60% का न्यूनतम क्षमता उपयोग निर्धारित करते हैं। तथापि, यह बताना प्रासंगिक है कि 2005 के

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.9.11 में यह विनिर्धारित किया गया है कि यदि प्राइवेट आपरेटर द्वारा कोई निवेश, रियायत करार के अंतर्गत अनिवार्यताओं के अनुसार है, किया जाता है तो इसे आर ओ सी ई के लिए माना जाएगा, भले ही पूर्ण क्षमता का उपयोग प्राप्त न किया गया हो। वी सी टी पी एल ने पुष्टि की है कि उपकरण पर बहुत बड़ा निवेश, लाइसेंस करार के अनुसार है। वी सी टी पी एल ने भी वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तावित यांत्रिक एवं सिविल संबंधी उपकरणों पर निवेश की एल ए के अनुसार पुष्टि की है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% के पूरे रिटर्न के लिए यह पात्र है।

(xxvi) उक्त विचार-विमर्शों के अध्यक्षीन, वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए लागत विवरण में संशोधन किया गया है। संशोधित लागत विवरण, अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में बताए गए परिणाम नीचे संक्षेप में दिए जाते हैं:

(लाख रूपयों में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	कुल योग
परिचालन आय	4237.36	4820.43	5500.52	14648.31
निवल अधिशेष	(-)620.73	(-)871.45	(-)538.42	(-)2030.60
परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष	(-)14.34%	(-)18.08%	(-)9.79%	(-)14.07%

उक्त तालिका से 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रशुल्क स्तर के वर्तमान स्तर पर 20.31 करोड़ रु का कुल घाटा है। जैसा कि पहले बताया गया है कि इस प्रशुल्क चक्र में 2402.46 लाख रु. के पिछले अधिशेष का समायोजन करने के बाद घाटे की यह स्थिति आई है। 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए वी सी टी पी एल के लागत विवरण में दर्शाई गई घाटे की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क में वृद्धि देने का मामला बनता है किन्तु वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के स्तर तक नहीं बनता।

आदेश सं टी ए एम पी/7/2008 वी सी टी पी एल दि 2 मई, 2011 के अंतर्गत वी सी टी पी एल के दरों के मान की वैधता बढ़ाते हुए, यह कहा गया था कि 1 अप्रैल, 2011 के बाद की अवधि के लिए देय लागत एवं अनुमेय रिटर्न के ऊपर यदि कोई अतिरिक्त अधिशेष है तो यह निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2011-12 के लिए लागत-विवरण, घाटे की स्थिति को दर्शाता है, अतः अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता।

यह नोट किए जाने योग्य है कि वी सी टी पी एल के पास वर्ष 2010-11 में 1286.60 लाख रु की अधिशेष की स्थिति है। वर्ष 2011-12 अर्थात् जनवरी, 2012 में लगाए जाने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरणों अर्थात् 2 आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी सी के वित्तीय प्रभाव के कारण वर्ष 2011-12 में एवं बाद के वर्षों में होने वाले घाटे का मुख्य कारण प्रतीत होता है। यह उचित न होगा कि प्रशुल्क में वृद्धि की अनुमति दी जाए एवं प्रयोक्ताओं पर निवेश के लिए तथा संबंधित लागत, जिसका लाभ जनवरी, 2012 से उपलब्ध होने की संभावना है, का भार डाला जाए। ऐसा होने के कारण वी सी टी पी एल द्वारा उपकरणों को चालू करने की प्रभावी तारीख से प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

17.81% की प्रशुल्क वृद्धि जनवरी, 2012 से अपेक्षित है ताकि 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित 20.31 करोड़ रु. के कुल घाटे को पूरा किया जा सके। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि वी सी टी पी एल ने आयात के लिए 14 दिन एवं निर्यात के लिए 6 दिन की अवधि वर्ष 2010-11 के लिए खाली कंटेनरों के औसत इवैल समय की तुलना में आयात/निर्यात वाले खाली कंटेनरों के लिए वर्तमान 10 दिन/7दिन से 3 दिन की निशुल्क अवधि तक कम करने का प्रस्ताव दिया

है। निशुल्क अवधि में प्रस्तावित कटौती को ध्यान में रखते हुए, राजस्व अनुमान पर कुछ ऊपर की ओर प्रभाव पड़ेगा, जिसे आय अनुमान में दिखाया नहीं गया है, वर्ष 2011-12 में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में दरों के मान के खण्ड 1 में 16% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है, बशर्त कि इस शर्त पर कि 1 जनवरी, 2012 तक वी सी टी पी एल द्वारा अतिरिक्त 2 आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी चालू किए जाते हैं। दूसरे शब्दों में कहें तो 16% की प्रशुल्क वृद्धि, 2 नई आर एम क्यू सी एवं 4 आर टी जी के चालू होने की तारीख से अथवा 1 जनवरी, 2012 से, जो भी पहले हो, प्रभावी होगी। इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी एस ओ आर में शामिल की गई है।

वी सी टी पी एल द्वारा उपकरण को चालू करने में कोई विलंब होने की स्थिति में इस खाते में उस अवधि के लिए प्राप्त वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, अगले प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

वी सी टी पी एल ने बताया है कि उनके द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश से उनके संशोधित लागत विवरण के अनुसार 50% की तीव्र वृद्धि होगी, यदि एक प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक के लिए लागत स्थिति मानी जाती है। इसलिए इसने अनुरोध किया है कि प्रस्ताव पर दो प्रशुल्क चक्रों के लिए विचार किया जाए ताकि व्यापार पर वृद्धि के प्रभाव को बराबर किया जा सके। उक्त विश्लेषण से पता चलता है कि एक चक्र में प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि की आशंका अन्यायसंगत है। प्रसंगवश, विशाखापटनम कंटेनर लाइसेंस एसोसिएशन ने 10-15% तक की प्रशुल्क वृद्धि सीमित करने का संकेत दिया है, जिससे पता चलता है कि 16% की प्रस्तावित वृद्धि मुख्यतया नए उपकरणों के जुड़ने से होगी, अतः यह वृद्धि प्रयोक्ताओं पर बड़ा भार नहीं डालेगी। वी सी टी पी एल द्वारा जैसा कि बताया गया है कि उत्पादकता में सुधार होने से कुल मिलाकर पत्तन की लागत में प्रयोक्ताओं को राहत/मदद मिल सकती है।

वी सी टी पी एल ने प्रशुल्क की सभी मर्दों में वृद्धि प्रस्तावित की है, यानांतरण कंटेनरों के संचालन के मामले में इसने 28% की कटौती प्रस्तावित की है। प्रस्तावित कटौती के लिए स्पष्टीकरण पूछने पर वी सी टी पी एल ने स्पष्ट किया कि यानांतरण यातायात को आकर्षित करने के लिए कटौती प्रस्तावित की गई है, जिसके परिणाम स्वरूप वैजाग के लिए प्रमुख लाइन में यातायात बढ़ेगा।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 5.5.1 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि यानांतरण कंटेनरों के संचालन के लिए रियायती प्रशुल्क, विनिर्धारित किए जाने की आवश्यकता है एवं इस श्रेणी के लिए प्रशुल्क, सामान्य कंटेनरों के संचालन के लिए निर्धारित प्रशुल्क से 1.5 गुना से अधिक नहीं होना चाहिए। यानांतरण कंटेनर के लिए निर्धारित वर्तमान संचालन दर, सामान्य कंटेनरों के संचालन के लिए निर्धारित दर से 1.18 गुना है। दूसरे शब्दों में कहें तो यानांतरण कंटेनरों के लिए दरें पहले से ही न्यूनतम रियायती स्तर से कम निर्धारित की गई है, जैसा कि दिशा-निर्देशों में उल्लेख है। ऐसे परिदृश्य में, कंटेनर यातायात की अन्य श्रेणियों पर भार लादना उचित न होगा, जैसा कि वी सी टी पी एल द्वारा प्रस्तावित यानांतरण कंटेनरों के प्रशुल्क में और अधिक कटौती करने का सुझाव दिया गया है। यानांतरण कंटेनर के संचालन में वर्तमान प्रशुल्क को 16% तक बढ़ाया जाता है। जैसा कि सामान्य कंटेनर के लिए अनुमति है। ऐसा करने से परिवर्तनीय प्रशुल्क वर्तमान स्तर पर बना रहता है ताकि इस श्रेणी का कंटेनर, अन्य कंटेनरों से और अधिक आर्थिक सहायता प्राप्त न कर सके।

(xxvii) प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.18.2 के अनुरूप प्रस्तावित नोट 2(iii) (बी) को संशोधित किया गया है ताकि स्टेट बैंक ऑफ़ इंडिया की प्रचलित प्रमुख उधार दर 14.25% + 2% पर प्रदर्शित हो सके।

(xxviii) वी सी टी पी एल ने कहा है कि विशाखापटनम पत्तन न्यास से किए गये लाइसेंस करार में यथा उल्लिखित औसतन 30 संचलन प्रति घंटा पर उत्पादकता के स्तर की कटौती पर विचार किया जा सकता है। इसके बाद इसने, चालू किए जाने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरणों को ध्यान में रखते हुए, उत्पादकता की कसौटी को 45 संचलन प्रति घंटा पर संशोधित किया है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में

विनिर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तर की कसौटी से जोड़ा जाना चाहिए। दरों के मान में उत्पादकता के कसौटी स्तर का मात्र उल्लेख करने से कोई सार्थक प्रयोजन की सिद्धि न होगी, जब तक कि एस ओ आर में विनिर्धारित उत्पादकता के स्तर की प्राप्त ऊँची/नीची कसौटी को उपयुक्त प्रोत्साहन/गैर-प्रोत्साहन से नहीं जोड़ा जाता। इसलिए वी सी टी पी एल को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय पूरे विश्लेषणों के साथ एक प्रस्ताव प्रस्तावित किया जाए जिसमें प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तर से जोड़ा जाए।

(xxix) वी सी टी पी एल का वर्तमान दरों का मान, हैच कवर संचालन के लिए एवं क्वे पर आए बिना एवं क्वे पर आकर रेस्टो कंटेनरों के लिए अलग-अलग प्रशुल्क निर्धारित करता है। वी सी टी पी एल ने वर्तमान दरों के मान में (क्वे पर आने एवं न आने के लिए) विनिर्धारित परिवर्तनीय दरों के बजाए हैच कवर संचालन एवं रेस्टो कंटेनरों के लिए एकल प्रशुल्क का प्रस्ताव दिया है। परिचालन संबंधी पहलुओं का उल्लेख करते हुए कहा है कि दोनों मामलों में क्वे क्रेनों द्वारा हैच कवरों का संचालन करना/रेस्टो कंटेनरों का संचालन एक समान क्रिया है, वी सी टी पी एल ने वर्तमान दरों के मान में निर्धारित परिवर्तनीय प्रशुल्क को हटाने का प्रस्ताव दिया है।

वीसीटीपीएल ने कहा है कि क्वे पर आए बिना हैच कवरों/रेस्टो कंटेनरों के संचालन के ऐसे मामलों की संख्या नगण्य है। यहाँ यह बताना तर्कसंगत होगा कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित उक्त सुव्यवस्थीकरण से क्वे पर न आने वाले हैच कवर एवं रेस्टो कंटेनर के संचालन के लिए वर्तमान शुल्क में 87.5% की तीव्र वृद्धि हो जाएगी। अन्य बड़े कंटेनर संचालन टर्मिनलों के दरों के मान में क्वे पर न आने वाले तथा क्वे पर आने वाले हैच कवर/रेस्टो कंटेनरों के संचालन के लिए अलग अलग दरें विनिर्धारित हैं। उक्त को ध्यान में रखते हुए, क्वे पर आने वाले तथा क्वे पर न आने वाले हैच कवरों के लिए एक समान दर तथा रेस्टो कंटेनर के लिए प्रस्तावित वही समान दर व्यवस्था निर्धारित करने का वीसीटीपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया जाता है। वर्तमान प्रशुल्क संरचना के बने रहने की अनुमति दी जाती है तथा इन दरों में 16% की सामान्य वृद्धि संलग्न शर्त के अधधीन होगी।

(xxx) वी सी टी पी एल ने नई प्रशुल्क मदों अर्थात गियर बाक्स के संचालन के लिए, जिसमें ट्विस्ट लॉक बिन शामिल है, प्रभार 2700/-रु. प्रति कंटेनर एवं जलयान तक गेंगवे प्रदान करने के लिए प्रति कैलेण्डर दिन 750/-रु. प्रभार के लिए प्रस्ताव दिया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रयोक्ता के अनुरोध पर गेंगवे प्रदान करना एक वैकल्पिक सेवा है।

गेंगवे सेवा प्रदान करने के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संदर्भ में वीसीटीपीएल ने सेवा प्रदान करने की लागत/प्राप्त सुविधाओं की लागत के संदर्भ में इसका औचित्य नहीं दिया है और न ही प्रस्तावित नई सेवाओं से प्राप्त होने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय का वर्ष-वार ब्यौरा ही प्रस्तुत किया है। तथापि, यह बताना तर्कसंगत होगा कि एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में इस प्राधिकरण ने दि.16 जून, 2010 के आदेश सं.टीएएमपी/28/2009-ए बी जी के सी टी एल के अंतर्गत जलयान के लिए गेंगवे प्रदान करने के लिए गेंगवे की दर 50/-प्रति घंटा प्रति गेंगवे अनुमति दी थी, बशर्ते कि अधिकतम राशि 1000/-रु.प्रति दिन प्रति गेंगवे हो। उनके द्वारा प्रस्तुत किसी प्रकार का लागत ब्यौरा न होने के कारण एबीजीकेसीटीएल में अनुमोदित स्तर पर गेंगवे प्रदान करने की दर निर्धारित की जाए। जैसा कि वीसीटीपीएल द्वारा कहा गया है कि प्रदान की जाने वाली सेवा जलयान/प्रयोक्ता के अनुरोध पर वैकल्पिक होगी। इस संबंध में उपयुक्त नोट शामिल किया गया है।

गियर बाक्स का संचालन करने के लिए, जिसमें ट्विस्ट लॉक बिन शामिल है, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अन्य नई प्रशुल्क मदों के संबंध में वीसीटीपीएल ने प्रस्तावित दर का औचित्य नहीं दिया है। अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरों के मान इस प्रकार के प्रशुल्क की कोई मद निर्धारित नहीं करते हैं। चैनै कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में भी इस प्राधिकरण ने कोई लागत परिकलन प्रस्तुत न कर पाने के कारण इसी प्रकार की सेवा के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित नए प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान नहीं किया। इसलिए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन प्रदान करने में अपनी सहमति नहीं देता है। इस प्रशुल्क के लिए कोई लागत परिकलन समर्थन के रूप में प्रस्तुत नहीं किया है तथा अन्य कंटेनर

टर्मिनल में विनिर्धारित ऐसी दरों का कोई पूर्वोदाहरण नहीं है। वीसीटीपीएल, यदि आवश्यक समझे, एक प्रस्ताव अलग से प्रस्तुत करे, जिसमें इस सेवा के लिए लागत-विवरण समर्थन सहित हो।

(xxxii) वी सी टी पी एल ने खाली कंटेनरों के आयात होने पर 10 दिन के बजाए 3 दिन की तथा खाली कंटेनरों के निर्यात होने पर 7 दिन के बजाए 3 दिन की निशुल्क अवधि कम करने का प्रस्ताव दिया है। वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि विशाखापट्टनम में नए सीएफएस के आने से सीएफएस एवं खाली भंडारण डिपो, खाली कंटेनरों के भंडारण की आवश्यकता को पूरा कर सकते हैं।

हालांकि वीसीटीपीएल ने निशुल्क अवधि कटौती के कारण आय में किसी प्रकार की वृद्धि को परिमाणित नहीं किया है, इसने कहा है कि राजस्व संबंधी प्रभाव नगण्य होगा क्योंकि अधिकांश कंटेनर आबंटित निशुल्क अवधि में खाली होने की संभावना है।

2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के उपबंध 4.5 एवं 5.8.1 में जैसा कि उल्लेख किया गया है कि बड़े पत्तन को यह स्वतंत्रता है कि वे निशुल्क दिनों की संख्या को निर्धारित कर सकते हैं। अतः इस प्रशुल्क मद के संबंध में वर्तमान भंडारण स्लैब संरचना में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(xxxiii) वी सी टी पी एल ने आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार निर्धारित करने के लिए अलग तालिका का प्रस्ताव दिया है। वर्तमान एसओआर में पहले से एक शर्त निर्धारित की गई है कि अति-आयामीय कंटेनरों के मामले में, प्रत्येक स्लैब के तहत संबंधित कंटेनर जमीनी स्लॉट की वास्तविक संख्या को घेरता है, उसके आधार पर भंडारण प्रभार होगा। ओओजी कंटेनरों में अति-आयामीय कार्गो को उठाने वाले कंटेनर होते हैं। अतः ओओजी कंटेनरों के लिए किसी अलग भंडारण संरचना को निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।

(xxxiiii) गैर कंटेनर जलयानों को टर्मिनल सुविधाएं देने के लिए वर्तमान प्रभारों को बनाए रखने का वीसीटीपीएल ने प्रस्ताव दिया है। क्योंकि वीसीटीपीएल की कुल स्थिति घाटे को दर्शाती है, एवं यह स्वीकार करते हुए कि गैर-कंटेनर जलयान, टर्मिनल की बर्थिंग सुविधा का लाभ उठायेंगे, अतः अन्य प्रशुल्क मदों के लिए दी गई प्रशुल्क वृद्धि, इस श्रेणी के लिए भी निर्धारित की जाती है।

(xxxv) वी सी टी पी एल ने वर्तमान एसओआर की धारा II के तहत निर्धारित अन्य विविध सेवाओं के लिए, दरों में कुछ संशोधन/वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। आंगतुक प्रवेश पास के लिए वर्तमान दर दैनिक, मासिक, वार्षिक दर क्रमशः 20/- रु0, 100/- रु0 एवं 250/- है, उसे क्रमशः 25/- रु0, 100/- रु0, एवं 400/- रु0 बढ़ाने का प्रस्ताव है। उक्त के अलावा, इसने तिमाही आधार पर 200/-रु0 प्रति आवेदन पर आंगतुक प्रवेश पास जारी करने का प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव दिया है।

वीसीटीपीएल के वर्तमान दरों के मान, आयतित/निर्यातित सामान तथा क्यू के एवं अन्य के फोटोग्राफ लेने के लिए अलग से प्रभार निर्धारित किए हैं। टर्मिनल क अंदर कैमरा ले जाने के लिए रु.500/- प्रति यूनिट के एकल प्रभार का वीसीटीपीएल ने प्रस्ताव अब दिया है।

उक्त के अलावा, वीसीटीपीएल ने वाहन प्रवेश पास के लिए वर्तमान 100/- की प्रति प्रविष्टि से 200/-रु. तक प्रभार बढ़ाने का प्रस्ताव दिया है। कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए वीसीटीपीएल के परिसर को छोड़ने वाले वाहनों पर वाहन प्रवेश प्रभार नहीं लगाया जाएगा- यह व्यवस्था वीसीटीपीएल द्वारा जारी रखने का प्रस्ताव है।

क्योंकि ये सभी विविध सेवाएँ हैं एवं पत्तन के मूलभूत संचालन से जुड़ी हुई नहीं हैं, अतः वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमोदित प्रभारों को अनुमोदित किया जाता है।

(xxxvi) वर्तमान दरों के मान की वैधता 30 सितम्बर, 2011 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के निपटान तक, जो भी पहले हो, बढ़ाई गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरों के मान 1 अक्टूबर, 2011 से लागू होंगे।

जैसा कि पहले भी बताया गया है कि इस विश्लेषण के उद्देश्य के लिए मानी गई वित्तीय स्थिति 31 मार्च, 2014 तक के लिए केवल है। अतः संशोधित दरों के मान की वैधता 31 मार्च, 2014 तक निर्धारित की गई है। इसके बाद दिया गया अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जाएगा, बशर्ते कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष तौर पर बढ़ाई गई हो।

13.1 अंतिम परिणाम के रूप में एवं ऊपर दिए गए कारणों के लिए तथा सामूहिक मंत्रणा के आधार पर यह प्राधिकरण, वीसीटीपीएल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जो अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न है।

13.2 इस प्राधिकरण ने 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास किया है। उक्त वर्षों में वास्तविक कार्य-निष्पादन में परिवर्तन के कारण, यदि कोई अतिरिक्त अधिशेष होगा तो उसका नियमन 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 के प्रावधानों द्वारा अगली समीक्षा के समय किया जाएगा, बशर्ते कि उक्त विश्लेषण में किसी विशिष्ट मद का हल भिन्न प्रणाली से करने का उल्लेख किया गया हो।

13.3 वीसीटीपीएल का प्रशुल्क, आपरेटर द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना एवं लगाए गए अनुमानों के आधार पर, जैसा कि विश्लेषण में कहा गया है, निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता की अवधि के दौरान यह अनुभव करता है कि वास्तविक स्थिति, स्वीकार किए गए अनुमानों से काफी ज्यादा भिन्न है अथवा इसमें स्वीकार किए गए अनुमानों में काफी फेर-बदल है तो यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल से यह अपेक्षा करेगा कि निर्धारित अवधि से पूर्व एक प्रस्ताव प्रस्तुत करे, जिसमें इसके प्रशुल्क की समीक्षा हो एवं संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार की विभिन्नताओं के कारण संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्राप्त लाभ को समाप्त किया जा सके।

13.4 इस संबंध में वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रपत्र में प्रस्तुत की जाए, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत-विवरण प्रस्तुत किया जाता है। प्रशुल्क को निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारणों के साथ रिपोर्ट भी प्रस्तुत की जाए। एक के बाद दूसरी तिमाहियों की अवधि के लिए वास्तविक एवं अनुमानों के बीच यदि 20% की (+)/(-) विभिन्नता पाई जाती है तो यह प्राधिकरण संबंधित आपरेटर को बुलाकर निर्धारित समीक्षा से पूर्व अपना प्रस्ताव देने के लिए कहेगा। यदि वीसीटीपीएल, इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्धारित समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क की एक पक्षीय समीक्षा प्रारंभ कर देगा।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

अनुलग्नक-I

वीसीटीपीएल द्वारा प्राप्त दक्षता लाभ का परिगणन

क्र०सं०	विवरण	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
क	बिजली						
	टीईयू में थ्रूपुट	47276	55769	71086	87637	98000	145426
1.	क्यूसी द्वारा खपत किए गए कुल यूनिट	196574	233300	320404	355692	383075	558130
2.	प्रति टीईयू द्वारा खपत किए गए यूनिट-परिवर्तनीय (क्यूसीएस)	4.16	4.18	4.51	4.06	3.91	3.84
3.	प्रति टीईयू औसत बिजली की खपत	4.28		3.94			
4.	बिजली की खपत में कटौती, यदि कोई, प्राप्त की गई हो।			0.35			
5.	दक्षता लाभ के परिगणन के लिए मानी गई बिजली की खपत में प्राप्त की गई 50 % कटौती			0.175			

ख	ईंधन	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
1.	टीईयू में थ्रूपुट	47276	55769	71086	87637	98000	145426
2.	कुल खपत (लिटर)	99712	104467.00	124472.00	166218.00	202205.00	287637.00
3.	प्रति टीईयू लिटरों ने ईंधन खपत (वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित)	2.11	1.87	1.75	1.90	2.06	1.98
4.	प्रति टीईयू औसत ईंधन खपत	1.91		1.98			
5.	ईंधन की खपत में कटौती, यदि कोई, प्राप्त की गई हो।					पिछले वर्षों की तुलना में इस प्रशुल्क चक्र में वीसीटीपीएल ने खपत में वृद्धि का अनुमान लगाया है, अतः दक्षता लाभ पर विचार नहीं किया गया।	

ग. 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए माना गया कुल दक्षता-लाभ

क्र०सं०	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1.	टीईयू में थ्रूपुट	170000	195000	22500
2.	बिजली			
(i)	प्रति टीईयू बिजली की खपत में 50 % की बचत	0.175	0.175	0.175
(ii)	प्रति यूनिट दर (रुपयों में)	5.91	6.59	6.99
(iii)	बिजली की लागत में दक्षता लाभ (1*(i)*(II) {लाख रु० में}	1.76	2.25	2.75
	हमारे विश्लेषण में स्वीकार किया गया कुल दक्षता लाभ (लाख रुपयों में)	1.76	2.25	2.75

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

प्राइवेट टर्मिनल के लिए समेकित आय एवं लागत-विवरण

(लाख रुपयों में)

क्र०सं०	विवरण	वास्तविक			वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्राक्कलन			वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्राक्कलन		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14
	यातायात (टीईयू में)	87637	98000	145426	170000	195000	225000	170000	195000	225000
I	कुल परिचालन आय									
	कंटेनर संचालन आय	2355.37	2750.79	3853.82	3866.78	4258.14	4826.68	4054.46	4511.85	5137.16
	अन्य	1329.54	907.10	698.83	272.90	308.58	363.36	272.90	308.58	363.36
	कुल योग	3684.91	3657.89	4552.65	4139.68	4566.72	5190.04	4327.36	4820.43	5500.52
II	परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	136.37	148.70	183.73	305.09	355.22	411.56	294.04	331.37	372.12
	अनुरक्षण श्रम	95.56	108.98	135.13	178.83	198.86	236.57	178.83	198.86	230.30
	उपकरण चलन लागत	283.82	333.66	555.88	873.85	957.07	1080.32	736.67	981.21	1111.54
	रायल्टी/राजस्व/हिस्सा	32.21	45.19	71.26	145.78	191.10	344.53	145.78	191.10	344.54
	उपकरण भाड़ा	212.22	190.73	318.33	641.47	704.04	779.12	587.47	488.04	563.12
	लीज किराया देय	89.85	90.64	93.06	78.71	78.71	78.71	78.71	78.71	78.71
	बीमा	35.03	35.06	36.18	146.76	146.76	162.97	64.35	142.25	153.53
	अन्य खर्च	135.19	144.90	241.27	297.73	344.70	422.26	282.09	330.29	390.48
	तकनीकी सेवा फीस	15.70	15.70	15.70	20.53	20.53	20.53	15.70	15.70	15.70
	विजली लागत में प्राप्त दक्षता लाभ का प्रभाव जो टीएएमपी द्वारा माना गया	0.00	0.00	0.00	वीसीटीपीएल ने अलग से अन्त में दावा किया है।			1.76	2.25	2.75
	कुल योग	1035.94	1113.55	1650.54	2688.76	2996.98	3536.57	2385.38	2759.77	3262.79
III	मूल्यहास	548.92	562.79	567.15	825.21	1332.42	1093.38	779.64	1292.51	1036.99
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय	484.46	373.43	443.39	498.30	543.78	598.46	469.99	498.19	528.08
	प्रारंभिक खर्च एवं अपफ्रंट अदायगी-बट्टे खाते डाला गया	12.53	12.53	12.53	16.78	16.78	16.78	12.53	12.53	12.53
	कुल योग	496.99	385.96	455.92	515.09	560.56	615.25	482.52	510.72	540.61
V	परिचालन अधिशेष (कटौती) (I)-(II)-(III)-(IV)	1603.07	1595.59	1879.04	110.62	323.24	55.16	679.82	257.43	660.13

VI	वित्त एवं विविध आय (एफ एम आई)									
	अन्य	8.29	64.97	18.00	19.80	21.78	23.96	19.80	21.78	23.96
	कुल योग	8.29	64.97	18.00	19.80	21.78	23.96	19.80	21.78	23.96
VII	वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम आई)									
	भविष्य निधि में अंशदान	18.54	21.27	27.29	36.83	51.86	48.35	36.83	41.86	48.35
	कुल योग	18.54	21.27	27.29	36.83	51.86	48.35	36.83	41.86	48.35
VIII	एफ एम आई घटाया एफ एम ई (VI-VII)	(10.25)	43.70	(9.29)	(17.03)	(20.08)	(24.39)	(17.03)	(20.08)	(24.39)
IX	ब्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	1592.82	1639.29	1869.75	93.59	343.32	79.54	662.79	237.35	365.74
X	नियोजित पूंजी	4388.61	4136.44	3644.74	14438.80	13200.04	13870.90	13027.11	11935.14	12343.67
XI	नियोजित पूंजी पर रिटर्न 16% की दर पर	702.18	661.83	583.16	2310.21	2112.01	2219.34	2084.34	1909.62	1974.99
XII	क्षमता उपयोग	82.94%	77.29%	72.34%	71.78%	82.34%	95.01%	62.47%	71.66%	82.68%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसी	702.18	661.83	583.16	2310.21	2112.01	2219.34	2084.34	1909.62	1974.99
XIV	निवल अधिशेष (कटौती) (IX)-(XIII)	890.64	977.46	1286.60	2216.62	2455.32	2298.89	-1421.55	-1672.27	-1339.25
XV	निवल अधिशेष (कटौती परिचालन आय के % के रूप में (XVI/I में %)				-53.55%	-53.77%	-44.29%	-32.85%	-34.69%	-24.35%
XVI	औसत निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के % के रूप में				-50.54%			-30.63%		
XVII	पिछली अवधि की हानि का 50% अग्रोषित, जैसा कि वीसीटीपीएल द्वारा किया गया				1959.09	3186.75	4336.20	0.00	0.00	0.00
XVIII	दक्षता सुधार के कारण लागत-बचत (जैसा कि वीसीटीपीएल द्वारा माना गया)				11.11	11.11	11.11	0.00	0.00	0.00
XIX	वीसीटीपीएल को प्रोदभूत 2008-10 से 2010-11 तक की अवधि के लिए पिछली अवधि का अधिशेष हटान देना, जैसा कि टीएएमपी की गणना के अनुसार		2402.46					800.82	800.82	800.82
XX	कुल अधिशेष (कटौती)				4186.82	5653.18	6646.20	-620.73	-871.45	-538.42
XXI	निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के % के रूप में (XVI/I में %)				-101.14%	-123.79%	-128.06%	-14.34%	-18.08%	-9.79%
XXII	औसत निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के %के रूप में				-117.66%			-14.07%		

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
दरों के मान

परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरों के मान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय-समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

परिभाषाएँ

इन दरों के मान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा न करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- i) **“कंटेनर”** अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना बीच में पुनः लदाई के एक अथवा अधिक माध्यमों द्वारा सामानों को वहन करने के लिए डिजाइन किया गया हो, ऐसे उपकरणों से जुड़ा हुआ, जो संचालन के लिए पूरी तरह तैयार हों तथा जिनकी विशिष्ट पहचान संख्याएं एवं चिह्न हों।
- ii) **“प्रतिदिन”** अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- iii) **“पत्तन”** अर्थात् विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जबकि टर्मिनल से आशय विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल।
- iv) **“वीसीटीपीएल”** अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) नामक एक कंपनी जो भारत में निगमित हो, इसके उत्तराधिकारी और समानुदेशिनी हों।
- v) **“प्रशीतन”** अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।
- vi) **“यानांतरण कंटेनर”** अर्थात् ऐसा कंटेनर जो जलयान से उतारा गया और यानांतरण माल सूची और आयात अग्रिम सूची पर घोषित किसी दूसरे जलयान पर माल भेजने के प्रयोजन के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) की संरक्षा में रखा गया।
- vii) **“तटीय जलयान”** अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान में भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया जलयान।
- viii) **“विदेशगामी जलयान”** अर्थात् तटीय जलयान के अलावा कोई जलयान।
- ix) **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- x) **“आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनर”** अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष उपकरणों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- xi) **“एफसीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- xii) **“आईसीडी”** अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- xiii) **“एलसीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक से अधिक आयातक/निर्यातक का कार्गो हो)।
- xiv) **“शट आऊट कंटेनर”** अर्थात् ऐसा जलयान जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट जलयान के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से जलयान से नहीं जुड़ा होता है।

- xv) “टन” अर्थात् 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।
- xvi) “वीआईएन” अर्थात् जलयान पहचान सूचना संख्या।
- xvii) “आईसीडी कंटेनर” अर्थात् कंटेनर जो जलयान से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) की संरक्षा में रखे जाते हैं।
- “आईसीडी कंटेनर” भी अर्थात् कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और जलयान पर माल भेजने के प्रयोजनों के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) की संरक्षा में रखे जाते हैं।

2. सामान्य

- i) क. सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी जलयान जो सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता हो।
- ख. विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी जलयान नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता हो।
- ग. ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें जलयान के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभाय होंगी।
- घ. ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल जलयान द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभाय होंगी, उसके पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाय होंगी।
- ड. नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनिश्चित भारतीय तटीय जलयानों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- ii) सभी परिगणित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ में अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- iii) क. उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरों के मान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- ख. दंडात्मक ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) और उपभोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- ग. विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपभोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- घ. उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- iv) जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/आउट ऑफ गेज कंटेनरों के मामले में लागू संचालन प्रभार पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रभाय होगा।
- v) तटीय कंटेनरों के मामले में, समेकित बॉक्स दर पर रियायत लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के यानांतरण के मामले में संचालन प्रभारों में समान रियायत लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य संचालन प्रचालन के लिए लागू संचालन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होगी।
- vi) यदि कोई जलयान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो जलयान के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस जलयान द्वारा देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा दी जाएगी।
- vii) उपयोक्ता को विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- viii) वर्ष 2010-11 के लिए, दर के मानों के भाग 1 में निर्धारित दरों में अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 2 रेल माउंटेड घाट क्रेनें और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें को विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा शुरू किए जाने की तारीख से 10 प्रतिशत वृद्धि हो जाएगी।

3. कार्यान्वयन

- i) आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब:
- क. एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर जलयान से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है अथवा
- ख. एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभरित किया जाता है।
- ii) यानांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी, जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल के परिसर में उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा जाता है, जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में यानांतरित नहीं किया जाता है।

भाग - 1

1. कंटेनर परिचालन

1.1.क. आयात और निर्यात कंटेनरों के संचालन के लिए समेकित दर:

क्र. स.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
क.	लदे हुए कंटेनर - आयात/निर्यात	3200	1920	4800	2880	6400	3840
ख.	खाली कंटेनर- आयात/निर्यात	2240	1344	3360	2016	4480	2688
ग.	सीवाई से रेल फ्लैट तक परिवहन अथवा विलोमत: एवं चढ़ाना/उतारना						
	- लदे हुए	1250	1250	1875	1875	2500	2500
	- खाली	1150	1150	1725	1725	2300	2300

टिप्पणियाँ:

- (1) उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा संचालन और बांधना/खोलना सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा संचालन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2) उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमत:।
- (3) जलपोत की बर्थिंग से कम से कम 6 घंटे पहले लदान के लिए निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल को सुपुर्द करने होंगे।

ख. **रियायतें :**

निम्नलिखित रियायत वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न संचालन करने के लिए प्रयोक्ताओं पर लागू होंगी, जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैं ।

(रूपयों में)

क्र. स.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
क	यदि जलयान के गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट तक अथवा विलोमतः लदाई/उतराई के लिए किया जाता है	343.00	205.80	514.50	308.70	686.00	411.60
ख	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है	286.00	171.60	429.00	257.40	572.00	343.20
ग	यदि टर्मिनल प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है	191.00	191.00	286.50	286.50	382.00	382.00

टिप्पणी:

(1). निजी उपस्कर द्वारा संचालित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

1.2. यानांतरण कंटेनरों का संचालन:

विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
लदे हुए और खाली	3780	2268	5670	3402	7560	4536

टिप्पणियाँ:

- (1). यानांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लदाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/खोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा संचालन (उतराई और लदाई), सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा संचालन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती यानांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के संचालन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित यानांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी यानांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

(4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:

- यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात बदला जाता है; अथवा
- यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को बर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।

(5). जलयान जिस पर यानांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त यानांतरण आयातित किया जाता है अथवा यानांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

1.3. चढ़ाना अथवा उतारना:

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए	500	500	750	750	1000	1000
(ख).	खाली	400	400	600	600	800	800

1.4 एक संचालन के लिए हैच कवर परिचालन (खोलना और बन्द करना दोनों):

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क).	घाट पर हैच कवर उतारे बिना	1260	756
(ख).	घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित	2520	1512

टिप्पणी:

(1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात् खोलना अथवा बन्द करना संचालित की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

1.5 जलयान के भीतर कंटेनरों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाना (रेस्टोज):

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	उतराई और पुनः नौभरण द्वारा स्थानांतरित लदे हुए अथवा खाली कंटेनर	2520	1512	3780	2268	5040	3024
(ख).	उतराई और पुनः नौभरण किए बिना स्थानांतरित लदे हुए अथवा खाली कंटेनर	1260	756	1890	1134	2520	1512

टिप्पणी:

(1). प्रशीतन से संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

1.6. आंतरिक परिवहन:

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए और खाली	750	750	1125	1125	1500	1500

टिप्पणी:

(1). जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीलएल के भीतर ट्रेलर द्वारा ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

1.7. प्रशीतन से संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएँ

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	ट्रिप से पहले जाँच (पीटीआई) (बिजली प्रभार शामिल न हो)	300	300	450	450	600	600
(ख).	प्रशीतन चालित जाँच (बिजली प्रभार शामिल न हो)	300	300	450	450	600	600
(ग).	बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और हटाना, प्रशीतन यार्ड में अंकेक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग-	186	186	279	279	372	372

टिप्पणियाँ:

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अंकेक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालफंगशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएँ हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अंकेक्षण प्रभार शामिल नहीं है। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

1.8. एक शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार

जहां निर्यात कंटेनर अथवा यानांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है तो निम्नलिखित दरें लागू होंगी:-

(रूपयों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(क).	लदे हुए	1750	2625	3500
(ख).	खाली	1550	2325	3100

टिप्पणियाँ:

- (1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक जलयान द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे जलयान द्वारा नौभरित किया जाता है।
- (2). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

1.9. अतिरिक्त प्रभार

(रूप्यों में)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	सीधे लदाई - लदा हुआ और खाली	875	1313	1750
2	लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थान बदलना - लदे हुए - खाली	1750 1550	2625 2325	3500 3100
3	कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर वाले पानी से धुलाई)	500	750	1000
4	दस्तावेज का रद्दीकरण - (प्रति ईआईआर)		75	
5	एक दरवाजा खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)		500	
6	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)		200	
7	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)		200	
8	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जॉच (प्रति कंटेनर)		400	
9	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर)		50	
10	जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोषणा न करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)		3000	
11	दस्तावेजों को जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)		150	
12	वीआईए रद्दीकरण		1000	
13	ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन)		100	
14	निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज है)		500	
15	ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)		3000	
16	प्रति कैलेण्डर दिन जलयान को गेंगवे प्रदान करने का प्रभार	प्रति गेंगवे 50 रू० प्रति घंटा बशर्ते कि प्रति गेंगवे प्रतिदिन 100 रू० अधिकतम हो। टिप्पणी: प्रयोक्ता के अनुरोध पर यह वैकल्पिक सेवा प्रदान की जाती है।		

टिप्पणियाँ

- (1). प्रत्यक्ष लदाई प्रभार तब लागू होता है जब, गाहकों के अनुरोध पर वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीवाई के पास पहले से है। परन्तु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।
- (2). कंटेनर का स्थानांतरण प्रभार तब लागू होगा जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति अथवा कंटेनर स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण, लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए लगाया गया समेकित प्रभार है।

नौभरण स्थिति में बदलाव लागू होता है जब:

- i. वीसीटीपीएल परिसर में यानांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है।
- ii. वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है।
- iii. निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है।
- iv. उतराई अथवा विलोमतः के पश्चात स्थानीय सुपुदगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है।
- v. यानांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।
- vi. रेल द्वारा पहुँचने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुँचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

कंटेनर स्थिति का बदलाव हर समय लागू होता है। आयात निर्यात कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/-2 टन द्वारा वेरिंग) का ब्यौरा वीसीटीपीएल द्वारा कार्रवाई के पश्चात बदला जाता है।

- (3). **कंटेनर सफाई प्रभार:** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार तब लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।
- (4). **ईआईआर के लिए रद्दीकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (5). **“एक दरवाजा खोलना प्रभार”** कंटेनर के संचालन के लिए लागू होता है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रखने की जरूरत होती है (अर्थात प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/हटाना**
टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिस पर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिन पर सील लगाई गई है, की सूची के बारे में लाइनों को बताया जाएगा।
सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।
- (7). **जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/हटाना**
जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाए जाएंगे। इसी तरह गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर से कंटेनर पर पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त क्रिया करने के लिए ग्राहक को वीसीटी को सूचित करना होगा।
- (8). **ग्राहक निरीक्षण**
कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षण के अधीन खोले जा सकते हैं।

- (9). **कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग निकालना**
जलयान/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रशीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतारना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।
- (10). **जोखिमपूर्ण कंटेनर की गैर-घोषणा/गलत-घोषणा**
ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की गैर-घोषणा/गलत-घोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएनएनओ, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के सम्पर्क ब्योरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्योरे भी नहीं भेजने के कारण हैं।
तथापि, गैर-घोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण होने वाली परिणामों संबंधी देयताएं और लागतें ग्राहक के लेखा पर होंगी।
- (11). **दस्तावेज जारी करना**
यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टों (जलयान रिपोर्ट/याई रिपोर्ट/प्रशीतन रिपोर्ट आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेजों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।
- (12). **वीआईए का रद्दीकरण**
वीआईए का रद्दीकरण तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आंबटित वीआईएएन बाद में किन्हीं कारणों से जलयान प्रचालक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (13). **कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेलर का भारतोलन**
ट्रेलरों/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और प्रयोक्तओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उस पर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।
- (14). **संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब**
संबंधित दस्तावेजों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियाँ, जोखिमपूर्ण माल सूची रेस्टोज, इम्पोर्ट बे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल हैं। दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए समय सीमा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार विमर्श से की जाएगी।
- (15). **ओओजी कंटेनर की गैर-घोषणा/गलत घोषणा**
ग्राहक को सम्पूर्ण ब्योरों अर्थात अति ऊँचाई, अति चौड़ाई, अति लम्बाई, और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

क. आयात - लदे हुए कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	4 से 15 दिन	99	198	297

3	16 से 30 दिन	198	396	594
4	30 दिनों के बाद	396	792	1188

ख. आयात - खाली कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	11 से 15 दिन	99	198	297
3	16 से 30 दिन	198	396	594
4	30 दिनों के बाद	396	792	1188

ग. निर्यात - लदे हुए कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	8 से 15 दिन	99	198	297
3	16 से 30 दिन	198	396	594
4	30 दिनों के बाद	396	792	1188

घ. निर्यात-खाली कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	8 से 15 दिन	99	198	297
3	16 से 30 दिन	198	396	594
4	30 दिनों के बाद	396	792	1188

ड. आईसीडी कंटेनर - लदे हुए और खाली

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	16 से 30 दिन	99	198	297
3	31 से 45 दिन	198	396	594
4	45 दिनों के बाद	396	792	1188

च. यानांतरण कंटेनर - लदे हुए और खाली

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र०सं०	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	31 से 45 दिन	99	198	297
3	46 से 60 दिन	198	396	594
4	60 दिनों के बाद	396	792	1188

(छ) शट आऊट कंटेनर - लदे हुए और खाली

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i)	1 से 15 दिन	99	198	297
(ii)	16 से 30 दिन	198	396	594
(iii)	30 दिनों के बाद	396	792	1188

(ज) जोखिमपूर्ण कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i)	1 से 15 दिन	99	198	297
(ii)	16 से 30 दिन	198	396	594
(iii)	30 दिनों के बाद	396	792	1188

टिप्पणियाँ:

- (1) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- (2) निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3) यानांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, से संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4) अति आयातीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार, भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या, जो संबंधित कंटेनर द्वारा ऊपर दिए गए संबंधित स्लैब के अधीन अभिग्रहण की जाती है, पर आधारित होगा।
- (5) शट आउट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर शट आउट हो जाए।
- (6) परित्यक्त कंटेनरों/जलयान से माल भेजने वाले के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगा:-
 - i. परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - ii. यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:-
 - (क) लाइन, कार्गो सहित कंटेनर को अभिरक्षा में लेगी और इसे वापस लेगी अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा: और
 - (ख) लाइन, कंटेनर को अभिरक्षा में लेने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - iii. कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन एवं उतराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कोई कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभार्य रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयाँ नहीं की जाती हैं।
 - iv. जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार, कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से हटा कर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।
- (7) भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोदभूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर का नौभरण नहीं कर सकेगा।

1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार

जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हुए कूड़े को हटाने के लिए रु.8000/- प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।

1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु.200/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परन्तु न्यूनतम प्रभार रु.1000/-।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु.120/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परन्तु न्यूनतम प्रभार रु.600/- ।

भाग-II

2. अन्य सेवाएं

2.1. आगंतुक प्रवेश अनुज्ञापत्र

	वार्षिक	तिमाही	मासिक	दैनिक
(क) प्रति आवेदन-पत्र	रु.400	रु.200	रु.100	रु.25

2.2 वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र

प्रति प्रवेश रु.200/-

टिप्पणी:

(1) वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/परेषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होगा।

2.3 फोटोग्राफी

(क) फिल्म की शूटिंग और फोटोग्राफी	रु.1,00,000/- प्रति दिन
(ख) टर्मिनल के अंदर कैमरा ले जाने पर	रु. 500/- प्रति यूनिट
(ग) वीडियोग्राफी (परिचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु.3000/- प्रतिदिन

2.4 जलयानों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में बर्थ होने वाले गैर-कंटेनर जलयानों अर्थात् गैर-सम्मत कार्गो का संचालन करने वाले जलयान अथवा किसी भी कार्गो का संचालन न करने वाले जलयानों के लिए प्रभार लागू होंगे।

जीआरटी	दरें
10000 तक	रु.2100 प्रति घंटा
10001 से 30000	रु.0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु.2100 प्रति घंटा
30001 और अधिक	रु.0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा