

(भारत के राजपत्र, असाधारण के खंड 4 के भाग-III में प्रकाशनार्थ)
महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी सं. 226

नई दिल्ली, 22 नवम्बर , 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 एवं 49 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में अपने टर्मिनल के लिए दरों के मान में संशोधन के लिए वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त 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/5/2011 वी एस पी एल
वैजाग सी पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

आदेश

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

यह मामला, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में ई क्यू- 8 एवं ई क्यू 9 बर्थ पर उनके द्वारा संचालित टर्मिनल के लिए दरों के मान में सामान्य संशोधन के लिए वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त दिनांक 31 दिसम्बर, 2010 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के वर्तमान दरों के मान (एस ओ आर) आदेश संख्या टी ए एम पी/9/2007 वी एस पी एल दिनांक 27 मार्च, 2009 के अंतर्गत अनुमोदित किए गये थे। एस ओ आर की वैधता 31 मार्च, 2011 तक विनिर्धारित की गई थी। इस प्राधिकरण ने दिनांक 2 मई, 2011 के आदेश के अंतर्गत एस ओ आर की वैधता 30 सितम्बर, 2011 तक इस शर्त के अधीन बढ़ाई थी कि 1 अप्रैल, 2011 के बाद की अवधि के लिए देय लागत एवं अनुमेय रिटर्न से ऊपर एवं अधिक आने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, निश्चित किए जाने वाले प्रशुल्क में से पूरी तरह से हटा दिया जाएगा।

3.1 प्रशुल्क प्रस्ताव की महत्वपूर्ण बातें निम्नलिखित दी गई हैं:

- (i) वी एस पी एल ने वर्ष 2009-10 के लिए तथा 2010-11 के पहले छः महीनों के लिए वास्तविक एवं वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्राक्कलन प्रस्तुत किए हैं।
- (ii) यातायात का अनुमान 2009-10 में एवं 2010-11 के छः महीनों के दौरान संचालित किए गए वास्तविक यातायात पर आधारित है। 6 लाख टन के स्तर तक यातायात में गिरावट का अनुमान 2011-12 में लगाया गया है क्योंकि एक बर्थ मरम्मत के लिए दो माह के लिए चालू नहीं रहेगी। सामान्य कार्गो बर्थ एवं अन्य बर्थों से प्रतिस्पर्धा के प्रभाव को देखते हुए, वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए यातायात का अनुमान, वर्तमान स्तर पर लगाया गया है।

वर्ष 2009-10 में एवं 2010-11 (6 माह) में संचालित वास्तविक यातायात क्रमशः 64, 35, 894 टन एवं 32, 15, 781 टन रहा। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में संचालित किया जाने वाला यातायात नीचे तालिका में बताया गया है:

2011-12 -	58,00,000 टन
2012-13 -	62,05,000 टन
2013-14 -	59,45,250 टन

- (iii) वार्षिक लेखे में बताई गई वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 (छः माह) के लिए वी पी टी के जी सी बी में कार्गो संचालन क्रियाओं से प्राप्त वास्तविक आय, प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए नहीं मानी जाती है। इसी प्रकार से वी पी टी के जी सी बी पर नौभरण व्यय के लिए वास्तविक संचालन खर्च भी नहीं माना जाता है।
- (iv) 'सेल' (SAIL) के साथ उनके द्वारा किए गए अल्पावधि के करार के अनुसार, वी एस पी एल ने बी एम एच एस में थोक कार्गो के संचालन के लिए 'सेल' को प्रशुल्क में छूट प्रदान की है। वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर इस प्रकार की छूट का राजस्व पर प्रभाव 1985.33 लाख रु. आंका गया है, जो कि तदनुसूची अवधि के दौरान संचालित वास्तविक यातायात पर आधारित है। इसी प्रकार से, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए राजस्व पर प्रभाव का अनुमान 2509.09 लाख रु. है, जो कि तीन वर्षों के दौरान संचालित किए जाने वाले अनुमानित यातायात पर आधारित है।

- (v) वर्ष 2010-11 के प्रथम अर्ध-वर्ष में खर्च किए गए वास्तविक व्यय के आधार पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए व्यय में 3.76% की बढ़त होने का अनुमान है।
- (vi) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल ब्लाक में क्रमशः 4277.93 लाख रु एवं 4498.30 लाख रु की बढ़त होने का प्रस्ताव है। पूंजीगत बढ़त वाली प्रमुख मदों का ब्यौरा नीचे तालिका में दिया गया है :

(लाख रुपयों में)

क्रम सं	सकल ब्लाक में बढ़त का ब्यौरा	2010-11	2011-12	2012-13
1	लिभर्र आर 984 मेटिरियल हैंडलर	1104.88	-	-
2	बर्थ सुपर संरचना को एवं घाट को सुदृढ़ करना	-	1464.10	-
3	कोल ग्रैव की खरीद	-	98.42	-
4	सचल बंदरगाह क्रेन की खरीद	-	1323.76	-
5	एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास			4498.30
6	2 लिभर्र आर 954 गेन्ट्री अनलोडर।		1391.65	
	कुल योग	1104.88	4277.93	4498.30

3.2 वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के अनुसार, वर्ष 2009-10 से 2013-14 तक के लिए कुल लागत स्थिति नीचे तालिका में दी गई है :

क्रम सं	विवरण	वास्तविक		वर्तमान प्रशुल्क पर प्राक्कलन		
		2009-10	2010-11 (छः माह के लिए)	2011-12	2012-13	2013-14
1.	यातायात (एम टी में)	64,35,894	32,15,781	58,00,000	62,05,000	59,45,250
2.	कुल परिचालन आय (लाख रु. में)	9651.53	4981.11	10747.83	11318.30	10537.06
3.	कुल परिचालन लागत (मूल्यह्रास, प्रबंधन संबंधी उपरिव्यय तथा एफ एम आई-एफ एम ई सहित)	5557.72	2937.51	6055.53	6655.31	6723.21
4.	नियोजित पूंजी	24633.48	24482.54	27304.85	30085.24	28367.33
5.	आर ओ सी ई	3941.36	1958.60	4368.78	4813.64	4538.77
6.	निवल अधिशेष (घाटा)	152.45	84.99 169.99*	323.52	(150.64)	(724.92)
7.	2007-08 एवं 2008-09 का संचित घाटा 2009-10 से 2011-12 तक फैलाया गया	(1310.42)	(1310.42)	(1310.42)	-	-
8.	2009-10 एवं 2010-11 के लिए वास्तविक हानि 2011-12 से 2013-14 तक फैलाई गई	-	-	(766.13)	(766.13)	(766.13)
9.	निवल अधिशेष (घाटा), समायोजन के बाद	-	-	(1753.03)	(916.78)	(1491.05)
10.	निवल अधिशेष (घाटा), परिचालन आय के % के अनुरूप	-	-	-16%	-8%	-14%
11.	तीन वर्षों का औसत	-	-		-13%	

*(वर्ष 2010-11 के लिए वार्षिक के रूप में परिणत अधिशेष को दर्शाती है।)

3.3 वर्तमान एस ओ आर में निम्नलिखित प्रमुख परिवर्तन प्रस्तावित किए जाते हैं:

(i) **बर्थ भाड़े पर लेना**

वर्तमान बर्थ, यू एस डी 0.0020 प्रति घंटा/जी आर टी की दर पर भाड़े पर लेने के बजाए वी एस पी एल ने बर्थ को यू एस डी 0.0072 प्रति जी आर टी/घंटा की दर पर भाड़े पर लेने का प्रस्ताव दिया है जो कि 260% की वृद्धि है।

- (ii) **जहाज के लिए घाट स्थान**
मैंगनीज अयस्क को छोड़कर जहाज के लिए वर्तमान घाट-स्थान दर को जारी रखने का प्रस्ताव है, जहाँ 16% की वृद्धि प्रस्तावित है।
- (iii) **समुद्र तट का संचालन-प्रभार**
वर्तमान सामान्य दर 40/रु. प्रति टन के बजाय लौह-अयस्क के लिए समुद्र तट संचालन प्रभार अलग से 100रु प्रति टन के हिसाब से प्रस्तावित है। वर्तमान दर से यह वृद्धि 150% की बैठती है।
- (iv) **थोक कार्गो के संचालन के लिए सामग्री संचालन प्रणाली**
थोक कार्गो (माल) के लिए वर्तमान समेकित संचालन प्रभार में 12.6% की कटौती प्रस्तावित है। ताकि और अधिक माल को आकर्षित किया जा सके।
- (v) **जलयानों को स्वच्छ जल की सप्लाई के लिए प्रभार**
यू एस \$ 3.241 प्रति 1000 लिटर के वर्तमान प्रभार को यू एस \$ 5 प्रति 1000 लिटर बढ़ाने का प्रस्ताव है।
- (vi) रेलवे साइडिंग के रख-रखाव के लिए रु 3.20 प्रति टन पर नया प्रभार लगाने का प्रस्ताव है।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वी एस पी एल से प्राप्त दिनांक 31 दिसम्बर, 2010 का प्रस्ताव वी पी टी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ, वी एस पी एल को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई। प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर वी एस पी एल ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की है।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर वी एस पी एल से अनुरोध किया गया कि वह हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। संयुक्त सुनवाई के बाद वी एस पी एल ने अपने दिनांक 14 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों एवं वी एस पी एल के जवाबों का सारांश/संक्षिप्त ब्यौरा, इस आदेश के अगले भाग में दिया गया है।

5.2 वी पी टी से भी अनुरोध किया गया कि हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। संयुक्त सुनवाई के बाद वी पी टी ने भी हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों एवं वी पी टी के जवाबों की तालिका आदेश के अगले भाग में दी गई है।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई, विशाखपट्टनम पत्तन न्यास के परिसर में दिनांक 11 मई, 2011 को हुई। संयुक्त सुनवाई के समय वी एस पी एल, वी पी टी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

7.1 जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय निर्णय किया गया था, वी एस पी एल को हमारे दिनांक 18 मई, 2011 के पत्र द्वारा सलाह दी गई थी कि वह हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत उठाए गए प्रश्नों के जवाब के साथ अद्यतन प्रस्ताव प्रस्तुत करें। वी एस पी एल को यह भी सलाह दी गई थी कि वह वी पी टी को अद्यतन प्रस्ताव की प्रति उनके सत्यापन एवं टिप्पणियों के लिए भेजे एवं वी पी टी से विचार-विमर्श करके, 31 मई, 2011 तक, जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय सहमति प्रकट की गई थी, जवाब प्रस्तुत करें।

7.2 वी एस पी एल ने अपने दिनांक 14 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत विस्तृत जवाब प्रस्तुत किया है, जिसमें हमारे प्रश्नों के जवाब एवं अद्यतन प्रस्ताव शामिल है। हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र द्वारा उठाए गए प्रश्नों का संक्षिप्त ब्यौरा एवं संयुक्त सुनवाई के समय उठाए गए मुद्दों तथा वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए विस्तृत जवाब नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत जवाब
1.	हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत उठाए गए प्रश्न	
क	सामान्य	
(1)	क्योंकि वर्ष 2010-11 पहले से ही समाप्त हो चुका है, इसलिए वी सी टी पी एल से अनुरोध है कि लेख-परीक्षित वार्षिक लेखा में बताए गए आंकड़ों से यथाविधि मिलान करते हुए, वर्ष	(i) लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा में बताए गए आंकड़ों से यथाविधि मिलान करते हुए, वर्ष 2010-11 के 'वास्तविक' आंकड़ों से लागत प्राक्कलनों को अद्यतन किया गया है। (ii) वर्ष 2010-11 के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा की प्रति प्रस्तुत की गई है।

	2010-11 के 'वास्तविक' से लागत ब्यौरों को अद्यतन करे। वर्ष 2010-11 की लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा की प्रति भी भेजी जाए। आगामी वर्षों के प्राक्कलनों की समीक्षा की जाए एवं, यदि आवश्यक हो, उनमें संशोधन वर्ष 2010-11 के 'वास्तविक' के संदर्भ में किया जाए।	(iii) आगामी वर्षों के लिए प्राक्कलनों की समीक्षा की गई है एवं उनमें संशोधन किया गया है।
(2)	वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरे में वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़े शामिल नहीं किए गए हैं। मार्च, 2009, में प्रशुल्क के पिछले संशोधन में यह विनिर्धारित किया गया था कि वर्ष 2008-09 की वास्तविक स्थिति की समीक्षा, आगामी प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के दौरान समीक्षा के अधीन होगी, क्योंकि वर्ष 2008-09 के अनुमानित घाटे पर विचार आंशिक रूप से प्राक्कलनों के आधार पर किया गया था (आदेश सं टी ए एम पी/2007-वी एस पी एल दि. 27 मार्च, 2009 के पैरा 11 (XXV) का संदर्भ देखें)। अतः वी एस पी एल से अनुरोध है कि यह लागत संबंधी सभी विवरणों में वर्ष 2008-09 के भी वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत करें। वर्ष 2008-09 के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा की प्रति भी भेजी जाए।	लागत-विवरणों में वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़े अद्यतन किए गए। वर्ष 2008-09 के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा की प्रति प्रस्तुत की गई है।
(3)	फार्म 5 बी में दिए गए नोट के अनुसार, प्राइवेट आपरेटर को मुख्य कार्यकलापों एवं उप-कार्यकलापों के लिए लागत-विवरण प्रस्तुत करना है। वी एस पी एल ने मुख्य कार्यकलापों अर्थात् माल संचालन क्रिया एवं जलयान संबंधी क्रिया के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया है। क्योंकि थोक सामग्री संचालन प्रणाली, यंत्रिकृत सुविधा है एवं प्रमुख माल संचालन, बी एम एच एस के माध्यम से किया जाता है, अतः बी एम एच एस से माध्यम से संचालित माल एवं अन्य माल के लिए अलग-अलग लागत विवरण कृपया प्रस्तुत किया जाए। ऐसा करते समय इन दो उप-क्रिया वार लागत ब्यौरों के आंकड़ों की राशि सुनिश्चित की जाए एवं माल संचालन क्रिया के लागत विवरण में दर्शाए गए आंकड़ों से इन का मिलान किया जाए।	(i) बी एम एच एस के माध्यम से संचालित माल के लिए एवं अन्य माल के लिए अलग-अलग लागत विवरण, अद्यतन किए गए फार्म 5 बी में प्रस्तुत किए गए हैं। (ii) लागत-विवरण तैयार करते समय यह सुनिश्चित किया जाता है कि इन दो उप क्रिया-वार लागत-विवरण के आंकड़ों की राशि का मिलान, माल-संचालन क्रिया के लागत-विवरण में दर्शाए गए आंकड़ों से किया गया है।
(4)	(i) फार्म 1 के क्रम सं 6 में वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत आंकड़े उक्त फार्म 1 में चाहे गए चालू कार्य-निष्पादन एवं लक्ष्य-केन्द्रित उत्पादकता स्तर को नहीं दर्शाते हैं। वी एस पी एल से अनुरोध है कि वह, अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करे एवं अद्यतन फार्म प्रस्तुत करें।	वर्तमान कार्य -निष्पादन एवं लक्ष्य-केन्द्रित उत्पादकता स्तर सहित फार्म 1 को अद्यतन किया गया।
	(ii) प्रशुल्क संबंधी दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्राइवेट आपरेटर को टर्मिनल के बेहतर कार्य निष्पादन के लिए प्रोत्साहन एवं कसौटी से नीचे के स्तर के कार्य निष्पादन के लिए गैर-प्रोत्साहन को प्रस्तावित करना है। मार्च, 2009 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान जैसा कि वी एस पी एल द्वारा सहमति प्रस्तुत की गई थी, वी एस पी	(i) जैसी कि सलाह दी गई थी, टर्मिनल के बेहतर कार्य निष्पादन के लिए ग्राहकों को दिए गए प्रोत्साहन/कसौटी से नीचे के स्तर के कार्य निष्पादन के लिए गैर-प्रोत्साहन प्रस्तुत किए गए हैं। (ii) वी एस पी एल प्रयोक्ताओं को सुपरिभाषित दक्षता पैरामीटरों के माध्यम से अनेक प्रोत्साहन प्रदान कर रहा है। प्रारंभ किए गए दक्षता-पैरामीटर नीचे बताए गए हैं:

<p>एल को यह सलाह दी गई थी कि वह, प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपने अगले प्रस्ताव को प्रस्तुत करते समय संचालन के दौरान प्राप्त अनुभव के आधार पर ऐसी एक योजना को शामिल करें। तथापि, वी एस पी एल ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में दक्षता से जुड़ी कोई प्रोत्साहन योजना/ गैर प्रोत्साहन योजना का उल्लेख नहीं किया है। वी एस पी एल से अनुरोध है कि पिछले आदेश में दी गई सलाह के अनुसार, कार्रवाई करें।</p>	<p>(क) समर्पित डिस्चार्ज दर : 18,000 टन प्रति दिन से 22,000 टन (कार्गो पर निर्भर) तक, जिससे जलयान का विराम-काल न्यूनतम होता है जिसके परिणामस्वरूप प्राप्तकर्ता/जलयान से माल भेजने वाला प्रतिस्पर्धात्मक भाड़ा दर प्राप्त करता है एवं जहाज के स्वामी से प्रेषण मुद्रा भी अर्जित करता है।</p> <p>(ख) जहाज माल की हानियों को रोकना : पारंपरिक संचालन से ग्राहक, थोक कार्गो (जहाज में लदा माल) के लिए 2% की कार्गो हानि की अनुमति देता है। 'सेल' (SAIL) की दिनांक 2 दिसम्बर, 2009 की निविदा में 2% के कार्गो हानि की अनुमति बिना किसी दंड के दी गई है। वी एस पी एल अपने सभी ग्राहकों से यह आग्रह करती है कि वे अधिकतम 0.5% तक कार्गो हानि को सीमित करें एवं ग्राहकों को जहाज में लदे माल (कार्गो) का मूल्य अदा करें, यदि संचालन हानि 0.5% से अधिक हो। संचालन के दौरान हानि को 0.5% से कम पर सीमित करने से ग्राहकों को पर्याप्त लाभ मिलता है। अधिकांश मामलों में, वी एस पी एल ने अपने ग्राहकों को 0% हानि पर जहाज में लदा माल सुपुर्द किया है।</p> <p>(ग) आद्रता हानि को रोकना : पत्तन के आयातकों/निर्यातकों/प्रयोक्ताओं के लिए प्राप्त आधार पर थोक जहाज के माल की आद्रता को बनाए रखना महत्वपूर्ण है। आद्रता स्तर में वृद्धि या कमी, प्रयोक्ता के हितों को प्रभावित करने में अपनी भूमिका निभाती है। एक अन्य नवोन्मेषी एवं ग्राहक अनुकूल कदम वी एस पी एल द्वारा यह शुरू किया गया है कि जहाज में लदे माल (कार्गो) के आद्रता स्तर का लगातार अंकेक्षण किया जाए एवं जहाज में लदे शुष्क माल को शुष्क आधार पर सुपुर्द किया जाए। वी एस पी एल द्वारा इस कार्य प्रक्रिया के लिए कोई अलग से प्रभार नहीं लगाया जाता है। स्टॉक में पड़े माल एवं प्रेषण के समय आद्रता के स्तर की समय-समय पर जाँच की जाती है।</p> <p>(घ) ऑनलाइन नमूना एवं विश्लेषण : जब जहाज में लदा माल निस्सारण की प्रक्रिया में होता है, उस समय जहाज में लदे थोक माल का नमूना लेने से सूखे बल्क कार्गो के सही नमूने लेने से ग्राहक को यह सहायता मिलती है कि वह उसे आगे जाँच के लिए एवं उसकी तुलना के लिए भेज सकता है।</p> <p>(ङ) निम्न कार्यनिष्पादन का दायित्व : वी एस पी एल, यू एस डी 30000 से प्रारंभ होकर यू एस डी 80,000 प्रति दिन तक का बड़ा भारी दण्ड देता है, यदि प्रतिबद्ध निस्सारण दर प्राप्त नहीं होती। वास्तव में, वी एस पी एल ने मैसर्स राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड के लिए 1 मिलियन टन जहाज में लदे माल (कार्गो) को दण्ड भुगत कर संचालित किया है और यह दण्ड निम्न कार्यनिष्पादन के लिए भरना पड़ा। आर आई एन एल को बर्थ मिलने से विलंब होने के कारण यह दण्ड राशि वी एस पी एल से प्राप्त हुई। अतः वी एस पी एल ने प्रशुल्क प्राधिकरण की सलाह पर प्रयोक्ताओं को काफी ज्यादा प्रोत्साहन प्रदान किया।</p>
<p>(5) वी एस पी एल द्वारा मिलान-विवरण से यह पाया गया कि सामान्य कार्गो बर्थ में संचालन क्रिया से प्राप्त आय वर्ष 2009-10 में 18.36 करोड़ रु एवं 2010-11 में (छः माह) 10.17 करोड़ रु की राशि, लागत- विवरण में दिखाई गई संचालन आय में हटा दी गई है- यह बताते हुए कि वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ में कार्गो के संचालन के लिए 'सेल' से किए गये टेके पर आधारित है। वार्षिक लेखे में बताई गई सामान्य कार्गो बर्थ में नौभरण प्रभार से संबंधित व्यय के संदर्भ में इसी प्रकार का समायोजन किया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों पर स्पष्टीकरण दिया जाए:</p>	<p>(i) प्रस्तावना नीचे दिए गए (i) से (vi) तक के मुद्दों पर स्पष्टीकरण देने से पूर्व यह बताना उचित होगा कि 'सेल' के साथ हुए टेके के बारे में एवं जी सी बी संचालन संबंधी निम्नलिखित तथ्यों को प्रस्तुत किया जाता है जिससे स्थिति को बेहतर ढंग से समझा जा सकेगा :</p> <p>(ii) 30 जून, 2002 से प्रारंभ होने वाली चर्चा के लगभग 3 वर्ष बाद वी एस पी एल एवं 'सेल' ने 31 जनवरी, 2005 को यह करार किया कि उक्त बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान) में 3 मिलियन टन कोकिंग कोयला एवं धातुकर्मीय कोयला का संचालन, लेने अथवा अदा करने के आधार पर, विशाखापट्टनम पत्तन बहु प्रयोजनीय बर्थ पर समेकित टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने के लिए होगा। जहाँ 14 मीटर का निर्धारित ड्राफ्ट ऊँची तरंगों के दौरान 'सेल' के पेनामेक्स जलयानों की बर्थिंग को सुगम बनाएगा। इस करार के अनुसार, इस टेके को निष्पादित करने के लिए करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख से 24 माह के भीतर ऊँची तरंगों के दौरान 14 मीटर की अपेक्षित गहराई प्राप्त की जानी चाहिए।</p>

(iii) उक्त करार में संपूर्ण प्रवेश चैनल को चौड़ा करने एवं गहरा करने, टर्निंग सर्कल तथा आंतरिक बंदरगाह की उत्तरी भुजा, जिससे चट्टानों को निकालना शामिल है, जो जलयान की बर्थिंग को सुगम बनाएगा एवं ऊँची तरंगों के दौरान बर्थ पर 14 मीटर तक के ड्राफ्ट की परिकल्पना की गई है। जलयान को चलाने के समय कैपिटल ड्रेजिंग (समुद्र तल से निकालना), लाइसेंसदार अर्थात् वी पी टी का यह दायित्व है कि वह इस कार्य को करे। तथापि, वी एस पी एल, लाइसेंसदार के प्रयासों को सफलभूत करने के लिए आगे आया, जिसमें 10.6 मीटर से 12 मीटर तक ड्रेजिंग कार्यक्रम के प्रथम चरण को वी पी टी द्वारा पूरा करेगा एवं इस संबंध में वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच एक सहमति पत्र पर, भारत सरकार के अनुमोदन से, हस्ताक्षर किए गए।

(iv) जब ड्रेजिंग का कार्य प्रगति पर था, थोक सामग्री संचालन प्रणाली के साथ-साथ ई क्यू-8 बर्थ बनाई गई ताकि 0.8 की बल्क घनता से कोकिंग कोयले का संचालन किया जा सके, जिसमें नमूना प्रणाली, वजन प्रणाली, धूल रोध प्रणाली 'सेल' की आवश्यकता अनुरूप प्रणाली शामिल है। वी एस पी एल ने तट की ओर की परियोजना संबंधी सुविधाएं एवं सर्विस संबंधी कार्य पूरी तरह से पूर्ण कर लिए हैं, जल की ओर के कार्य अर्थात् चैनल को ड्रेजिंग के लिए 14 मीटर तक गहरा करने एवं चौड़ा करने का कार्य निर्धारित अवधि में ठेकेदार की विफलता के कारण पूरा नहीं किया जा सका। तदनुसार, वी एस पी एल के साथ 'सेल' का दिनांक 31-01-05 का टेका व्यर्थ सिद्ध हो गया क्योंकि पूर्णतः सज्जित पेनामेक्स जलयान आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश नहीं कर सकता एवं वी एस पी एल के टर्मिनल में बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान) नहीं कर सकता।

(v) बहुत बड़ी राशि खर्च करके तथा हमारे अच्छे इरादों एवं सघन प्रयासों के बावजूद, वी पी टी के जल को गहरा करने एवं चौड़ा करने का कार्य अपेक्षित स्तर तक पूरा नहीं किया जा सका। इसका मुख्य कारण ड्रेजिंग ठेकेदार मैसर्स धरती ड्रेजिंग कंपनी की विफलता रही एवं ड्रेजिंग क्रिया, व्यस्त पत्तन में सीमित समय की उपलब्धता (1 दिन में छः घंटे) में किया जाना था। 'सेल' द्वारा विनिर्धारित समयावधि में केवल प्रवेश चैनल को एवं टर्निंग सर्कल को चौड़ा करने का कार्य निर्धारित समय सीमा में पूरा किया जा सका, जिससे पेनामेक्स आकार के जलयान का संचालन एवं बर्थिंग अंततः सुगम हो सका, जिससे अक्टूबर, 2007 तक ऊँची तरंगों के दौरान आंतरिक बंदरगाह में -10.6 मीटर के ड्राफ्ट का आगमन (जी सी वी में ढुलाई के बाद) हो सका।

(vi) इन परिस्थितियों में, सेल के साथ 30 वर्ष का करार अमल में नहीं लाया जा सका एवं लगभग 225 करोड़ रु की लागत पर संपूर्ण ढांचा तैयार हुआ, वी एस पी एल ने 'सेल' से अपील की कि जब तक ड्रेजिंग का कार्य संपन्न नहीं हो जाता तब तक -10.6 मीटर की ड्राफ्ट के लिए पेनामेक्स अनुकूल बर्थ की सेवाओं का उपयोग किया जाए। लंबी बातचीत के बाद, सेल ने वी एस पी एल ई-क्यू 8 बर्थ पर कोकिंग कोयला/कोयला जलयानों के संचालन के लिए सेवाएं प्रदान करने के लिए 4 वर्ष का अल्पावधि टेके की सहमति दी है, जो सेल के लिए निर्मित अनेक प्रोत्साहनों एवं लाभों के लिए होंगे। विशाखपट्टनम पत्तन न्यास के माध्यम से 'सेल' द्वारा प्रति वर्ष आयातित कोकिंग कोयला के 4.5 मिलियन टन में से प्रति वर्ष 1.5 मिलियन टन वार्षिक प्रतिबद्ध कार्गो के लिए 167/रु. प्रति टन की दर इसके लिए निर्धारित की गई थी। शेष कार्गो वी पी टी में संचालित किया जा रहा था। सेल के साथ किए गए अल्पावधि करार की प्रति प्रस्तुत की गई है।

(vii) इस टेके के अंतर्गत जिन विशिष्ट सेवाओं को शामिल किया गया है, वे निम्नलिखित हैं:

- ई क्यू 8 पर आउस्टिंग प्राथमिकता के आधार पर सेल के जलयानों की बर्थिंग (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान)

- प्रतिबद्ध निस्सारण दर 20000 टी पी डी
- निम्न निष्पादन के लिए प्रति दिन यू एस डी 30000 का दण्ड जिसमें वी एस पी एल को कोई प्रोत्साहन नहीं ताकि बेहतर कार्य निष्पादन हो।
- पूरी तरह से यंत्रिकृत संचालन
- कार्गो संचालन हानि की सीमा 0.5% तक
- ऑनलाइन नमूने इकट्ठा करना
- यांत्रिक लाइम स्प्रेडिंग
- किसी भी समय 60000 टन तक निशुल्क भंडारण
- कार्गो का तोलन
- शुष्क कार्गो को शुष्क आधार पर सुपुर्दगी-आर्द्रता की वृद्धि अथवा कमी का आकलन

सेल के साथ अल्पावधि करार (एस टी ए) की अन्य सभी शर्तें 30 वर्ष की दीर्घावधि के करार का विस्तार हैं, जिसे इस कारण से स्थगित रखा गया क्योंकि वी एस पी एल पूर्ण रूप से लदा, पेनामेक्स जलयान को बर्थ पर रखने में असमर्थ था। सेल ने इन चार वर्षों की अवधि के दौरान 30 वर्ष के इस टेके को आस्थगित कर दिया है एवं उसने यह विकल्प खुला रखा है कि यदि चार वर्ष की अवधि में पूर्णतः लदे पेनामेक्स जलयान के बर्थिंग का उद्देश्य पूरा हो जाता है तो वह टेके पर पुनः बातचीत करेगा।

(viii) बातचीत के दौरान यह आभास मिला कि सेल, खराब निस्सारण दर एवं निम्न कार्य निष्पादन जिसके लिए दो निम्न क्षमता की तरणशील क्रेनों अर्थात् बेलिकेरी-I एवं बेलिकेरी-II का प्रयोग टेकेदार द्वारा किया जाता है, के लिए कम दण्ड के दायित्व से जूझ रहा है। वी एस पी एल ने सुझाव दिया कि वह गियर रहित पेनामेक्स जलयानों की उतराई के लिए जी सी वी में बेहतर सुविधाएँ उपलब्ध करा सकता है। इसके जवाब में सेल ने अपने दिनांक 14.11.2007 के पत्र के अंतर्गत तीन सेवाओं की मांग की, जो 30 वर्ष की दीर्घावधि के टेके में शामिल नहीं थीं। ये तीन सेवाएँ निम्नलिखित हैं:

(क) 96/रु. प्रति टन के हिसाब से खुली निविदा के जवाब में वर्ष 2005 में उनके द्वारा अंतिम रूप दी गई दरों के अनुसार, प्रतिस्पर्धात्मक बोली के खिलाफ वी एस पी एल द्वारा चार्टर किए गए तरणशील क्रेनों का प्रयोग करते हुए, वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर पेनामेक्स जलयान का निस्सारण।

(ख) सेल द्वारा जब कभी अपेक्षित हो बार्जेस के माध्यम से दुलाई-भाड़ा की सेवाएँ प्रदान करना।

(ग) विशाखपट्टनम से हल्दिया/पारादीप के लिए कार्गो के तटीय संचालन के लिए सेवाएँ प्रदान करना।

(ix) प्राधिकरण, वी एस पी एल को संबोधित सेल के 14 नवम्बर, 2007 के पत्र के प्वाइंट सं. 5,6 एवं 7 को कृपया देखे तथा वी एस पी एल एवं सेल के बीच एस टी ए की अनुबंध की धारा सं. 5.33, 5.34 एवं 5.32 भी देखें।

(x) उक्त धाराओं को देखने से यह पता चलता है कि सेल द्वारा वी एस पी एल पर पर्याप्त देयता का भार छोड़ा गया है, जो कि वी ओ टी टर्मिनल के लिए संघटित नहीं थे क्योंकि अपेक्षित ड्राफ्ट, विशाखापट्टनम पत्तन की आंतरिक बंदरगाह में उपलब्ध नहीं है।

(xi) इस संबंध में यह बताना प्रासंगिक होगा कि राज्य सरकार (लघु पत्तन) के लाइसेंस के अंतर्गत गंगावरम में एक प्राइवेट पत्तन तेजी से विकसित हो रहा है, (जिस पर प्रशुल्क प्राधिकरण का कोई क्षेत्राधिकार नहीं है) जो केप आकार तक के जलयानों का संचालन करने की सुविधाएं रखता है। तरणशील क्रेनों, बार्जों आदि सहित पेनामेक्स जलयानों में

लदाई अथवा उतराई की सुविधाएँ न देने से न केवल वी एस पी एल बल्कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास, संपूर्ण पेनामेक्स बद्ध कार्गो, गंगावरम पत्तन के पास जाने एवं हमारे हाथ से छूटने के कगार पर पहुँच गया था।

(xii) इन परिस्थितियों में, वी एस पी एल को बी ओ टी आपरेटर के रूप में एवं विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के लाइसेंसदार के रूप में तथा अनुबंध की धारा सं. 7.3 (बी) (iv) के अनुसार, अपने ऊपर गियर रहित पेनामेक्स जलयान के संचालन का चुनौतीपूर्ण दायित्व लेना पड़ा, जिससे कि उच्च दक्षता वाले पैरामीटरों पर कोकिंग कोयले को ले जाया जा सके एवं सेल/प्रयोक्ता द्वारा मांगे गए बहुत बड़े दण्ड से एवं कार्गो को गंगावरम पत्तन में जाने से रोकने के लिए तथा कार्गो का विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में लाइसेंस देने वाले एवं लाइसेंसदार दोनों के हित में बनाए रखने के लिए यह चुनौती पूर्ण कार्य करना पड़ा। गियर-रहित पेनामेक्स जलयानों के संचालन को वी एस पी एल द्वारा लेने से पूर्व, सेल बहुत कम निस्सारण दर पर एवं निम्न कार्यनिष्पादन के लिए कोई दण्ड न होने के कारण गियर-रहित पेनामेक्स जलयान के संचालन का कार्य कर रहा था। वी एस पी एल को दक्षता पैरामीटरों को पूरा करना था एवं अक्टूबर, 2005 में आमंत्रित की गई खुली निविदा के माध्यम से उनके द्वारा तय की गई दरों पर सेल को मान्य दण्ड के अनुबंधों को पूरा करना था। इसके अलावा, ठेके में खराबी होने पर न्यूनतम विलंब के लिए कोई प्रावधान न था, जो कि यांत्रिक उपकरणों के संचालन में होते ही हैं। इस ठेके के एक तरफा स्वरूप के बावजूद वी एस पी एल को यह चुनौतीपूर्ण कार्य हाथ में लेना पड़ा।

(xiii) यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2001-02 में प्रशुल्क प्राधिकरण ने, सामान्य कार्गो बर्थ पर तरणशील क्रेनों का प्रयोग करके केप-आकार के एवं पेनामेक्स जलयानों से निस्सारण के नवोन्मेषी उपाय की प्रशंसा की थी जिससे विशाखापट्टनम पत्तन में तरणशील क्रेनों को लगाना सुगम हो सका, इस संबंध में राजपत्र की अधिसूचना दिनांक 8 जून, 2001 एवं 19 जुलाई, 2001 के अंतर्गत इनके आदेश सं 147,150 एवं 196 को कृपया सूचना के लिए देखें।

(xiv) जैसा कि ऊपर बताया गया है, एक बार पुनः यह दोहराया जाता है कि अक्टूबर, 2005 में सेल द्वारा बुलाई गई खुली निविदा में दी गई दरों के अनुसार, तरणशील क्रेन आपरेटरों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए देय दरों का निर्णय 'सेल' द्वारा किया गया था। मचैट शिपिंग अधिनियम के अंतर्गत संचालित होने वाली तरणशील क्रेनें, मोटर जलयान होने के कारण, एम पी टी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (I) की परिधि में नहीं आती हैं। इस बात को महसूस करते हुए, अध्यक्ष, टी ए एम पी ने अपने आदेश सं. 150 में तरणशील क्रेनों के संचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए हैं।

(xv) इस बात को पुनः दोहराया जाता है कि विशाखापट्टनम पत्तन में तरणशील क्रेनों को वी एस पी एल में बनाए रखने की दृढ़ता के कारण प्रयोक्ताओं को बहुत बड़ा लाभ पहुँचा है कि उन्होंने अपने कार्गो को हैंडीमैक्स जलयानों से पेनामेक्स जलयानों में तबदील किया जिससे उन्हें भाड़े में बहुत ज्यादा लाभ मिला। बी ओ टी आपरेटर के अपने नवोन्मेषी उपाय से एवं प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन पैरामीटरों से भाड़े में बचत के माध्यम से यह एक पर्याप्त सार्थक लाभ था।

(xvi) विशाखापट्टनम पत्तन के सामान्य कार्गो बर्थ पर 2002 से 2011 तक संचालित किए गए पेनामेक्स जलयानों की सूची नीचे दी जाती है :

2002 से 2010 तक की अवधि के लिए जी सी बी पर संचालित किए गए जलयानों का सारांश

सं	वर्ष	जलयानों की संख्या
1.	2002	19
2.	2003	25
3.	2004	26

4.	2005	43
5.	2006	44
6.	2007	61
7.	2008	46
8.	2009	69
9.	2010	108
	कुल जलयान	441

2011 55 (मई, 11 तक)

(xvii) 2002 में 18 जलयानों से शुरूआत करके 2007 तक चार्टर्ड किए गए पेनामैक्स जलयानों की वृद्धि बहुत धीमी रही है। तथापि, 2008 से वी एस पी एल द्वारा गियर-रहित पेनामैक्स जलयान संचालन में कसौटी निर्धारित किए जाने से वृद्धि अप्रत्याशित रूप में हुई है। वी एस पी एल की जी सी वी एवं आंतरिक बंदरगाह दोनों में प्रतिबद्ध सेवाओं की बदौलत 'सेल' ने हैंडीमैक्स जलयान से पेनामैक्स जलयानों तक टनों में बदला है। यू एस डी 6-18 प्रति टन का औसत भाड़ा लाभ मानने से सेल के लिए जहाज संबंधी व्यवस्था जहाज मंत्रालय, भारत सरकार के अंतर्गत ट्रांस चार्ट द्वारा की जाती है। इसके अलावा, अन्य कोई ब्यौरा, यदि कोई चाहिए तो प्राधिकारियों द्वारा ट्रांस चार्ट से लिया जा सकता है।

(xviii) उपर्युक्त आंकड़ों से यह बिल्कुल स्पष्ट है कि जी सी वी एवं आंतरिक बंदरगाह (ई क्यू 8 एवं ई क्यू 9) दोनों पर जहाज से समुद्रतट तक उतराई संबंधी कार्यों को बनाए रखने के लिए वी एस पी एल के प्रयासों से आयातकों (मुख्यतः सेल, भूषण स्टील, जिंदल एवं आर आई एन एल) को उत्तरोत्तर रूप में गियर रहित पेनामैक्स जलयानों को चार्टर करने में काफी वृद्धि हुई है एवं यू एस डी 6 से यू एस डी 18 प्रति टन तक भाड़े में अत्यधिक बचत हुई है, जो अन्तर्राष्ट्रीय भाड़ा बाजार पर निर्भर करती है। दूसरे शब्दों में कहें तो वी एस पी एल ने अकेले अपने दम पर कार्गो को बनाए रखने के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास की समर्थता को सुनिश्चित किया एवं उसे बनाए रखा तथा जलयान एवं पत्तन संबंधी प्रभारों द्वारा उक्त अवधि के दौरान कई करोड़ रु का अर्जन किया।

(xix) यह विनम्रतापूर्वक निवेदन किया जाता है कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास उक्त वित्तीय लाभों का लाभाधिकारी रहा है एवं 2002 से आज तक जी सी वी पर ढांचे में कोई निवेश किए बगैर कार्गो को बनाए रखने में सक्षम रहा।

(xx) प्राधिकरण को यह भी बताया जाता है कि आयातक एवं निर्यातक इसी प्रकार की सेवाओं का लाभ पड़ोसी पत्तनों पर 10% ऊँची लागत पर उठा रहे हैं। प्राधिकारियों से अनुरोध है कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में वी एस पी एल द्वारा प्रदान की जा रही कम लागत की सेवाओं को महत्व दिया जाए एवं पुरस्कृत किया जाए।

(xxi) निष्कर्ष

वी सी पी एल द्वारा प्रदान की गई सहायक सेवाएँ :

(क) वी पी टी से प्रतिस्पर्धी छोटे पत्तनों में कार्गो को जाने से रोका।

(ख) कम संचालन लागत से प्रयोक्ता को लाभ पहुँचा,

(ग) निम्न कार्य निष्पादन से प्रयोक्ता प्रोत्साहित हुआ,

(घ) प्रयोक्ता धीरे-धीरे हैंडीमैक्स जलयान भाड़े से पेनामैक्स जलयान भाड़े की ओर उन्मुख हुआ एवं भाड़े में मिलियन डालरों का लाभ पहुँचा।

(ङ) टी ए एम पी द्वारा 2001 में ही तरणशील क्रेनों के कार्यकलापों को अनुमोदन प्रदान किया गया।

(च) वी एस पी एल ने वी पी टी, इसके लाइसेंसर को एक सामान्य लक्ष्य की प्राप्ति में सहायता ही प्रदान की है और किसी प्रावधान का उल्लंघन नहीं किया है।

		(घ) वी पी टी में जब तक जी सी बी का आधुनिकीकरण पूर्ण नहीं होता, तब तक वी पी टी एवं प्रयोक्ता (सेल) को वी एस पी एल की सेवाएँ चाहिएँ।																				
	(i) क्या वी पी टी के बर्थ पर कार्गो संचालन की व्यवस्था लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुरूप है। यदि ऐसा है तो लाइसेंस करार के सम्बद्ध प्रावधान का उल्लेख करें।	पत्तन प्रणाली में ढांचा संबंधी कमियों के कारण अपने बर्थ पर जलयान के आने को सुगम बनाने के लिए लाइसेंस करार वी एस पी एल को किसी अन्य प्रकार के कार्य करने से नहीं रोकता है। जी सी बी में इन संपूर्ण कार्यों की पृष्ठभूमि, इस पैरा की प्रस्तावना में ऊपर स्पष्ट रूप से बताई गई है जिससे यह पता चल सके कि वी एस पी एल द्वारा वी पी टी के संपूर्ण हित में जी सी बी में किन परिस्थितियों में इन कार्यों का महत्वपूर्ण दायित्व संभालना पड़ा।																				
	(ii) वी पी टी के बर्थों पर वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो के लिए अनुसारीत प्रशुल्क व्यवस्था को स्पष्ट करें एवं बताएँ क्या इसे प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त है।	टी ए एम पी प्राधिकरण द्वारा उनके दिनांक 16 मई, 2001 एवं 28 जून, 2001 के आदेशों द्वारा विशाखापट्टनम में बाहरी बंदरगाह पर तरणशील क्रेन संबंधी कार्यकलापों की अनुमति दी गई है।																				
	(iii) जैसा कि वी एस पी एल द्वारा उल्लेख किया गया है, सेल के साथ किए गए ठेके की प्रति उपलब्ध कराई जाए।	सेल के साथ किए गए करार की प्रति प्रस्तुत की गई है।																				
	(iv) वह तारीख बताएँ जब वी एस पी एल ने वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर सेल के कार्गो का संचालन प्रारंभ किया तथा एक अलग विवरण प्रस्तुत करें जिससे उसके कार्गो से संबंधित आय एवं व्यय का वर्ष-वार लेखा-जोखा पता चल सके।	सेल के साथ करार दिनांक 06-05-2008 को हुआ था। जी सी बी पर पहले जलयान को दिनांक 11-05-08 को संचालित करके सेल के कार्गो का संचालन वी एस पी एल ने प्रारंभ किया। संचालित किए गए कार्गो से संबंधित वर्ष-वार आय एवं व्यय को दर्शाने वाला विवरण नीचे दिया गया है : वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर संचालित किए गए कार्गो से संबंधित वर्ष-वार आय एवं व्यय																				
		<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>संचालित की गई मात्रा</td> <td>973,804</td> <td>2,072,025</td> <td>2,058,221</td> </tr> <tr> <td>अर्जित राजस्व</td> <td>93,598,186</td> <td>183,625,754</td> <td>201,216,319</td> </tr> <tr> <td>व्यय</td> <td>83,144,756</td> <td>179,615,704</td> <td>189,356,332</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10,453,430</td> <td>4,010,050</td> <td>11,859,987</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	संचालित की गई मात्रा	973,804	2,072,025	2,058,221	अर्जित राजस्व	93,598,186	183,625,754	201,216,319	व्यय	83,144,756	179,615,704	189,356,332		10,453,430	4,010,050	11,859,987
विवरण	2008-09	2009-10	2010-11																			
संचालित की गई मात्रा	973,804	2,072,025	2,058,221																			
अर्जित राजस्व	93,598,186	183,625,754	201,216,319																			
व्यय	83,144,756	179,615,704	189,356,332																			
	10,453,430	4,010,050	11,859,987																			
	(v) वी पी टी के सामान्य बर्थ पर सेल के कार्गो के संचालन के लिए लगाई गई आस्तियों को बताएं तथा लागत विवरण में वार्षिक लेखे में इसका उपयोग बताएं।	जी सी बी कार्गो के संचालन के लिए मैसर्स ईटा पोर्ट ऑपरेशन एवं रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम लिमिटेड की ओर से दो तरणशील क्रेन अर्थात् बल्क एक्सप्रेस एवं रवि-बी काम में लगाई गईं। इन कार्यों के लिए खर्च हुआ व्यय अलग से शीर्ष 'सामान्य कार्गो बर्थ पर स्टीवेडोरिंग खर्च' के अंतर्गत दिखाया गया है। (वार्षिक खाते की अनुसूची 16 देखें)। लागत-विवरणों में जी सी बी कार्यों से प्राप्त राजस्व एवं खर्च शामिल नहीं किए गए हैं।																				
	(vi) वी पी टी बर्थ पर वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो को वी एस पी एल के सामान्य व्यय एवं सामान्य आस्तियों से क्या प्रभाजित किया गया है, स्पष्ट करें।	किसी सामान्य व्यय एवं सामान्य आस्तियों को प्रभाजित नहीं किया गया है। वी एस पी एल का योगदान, जी सी बी के कार्यों के लिए प्रबंधकीय विशेषज्ञता केवल प्रदान करना है।																				
ख	वित्तीय/ लागत-विवरण																					
(1)	वास्तविक बनाम प्राक्कलन की तुलना																					
	(i) मार्च, 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क संशोधन का निर्धारण करने के लिए वर्ष	वर्ष 2008-09 एवं 2010-11 के लिए वास्तविक बनाम प्राक्कलन सहित फार्म सं. 7 अद्यतन किया गया।																				

<p>2008-09 से 2010-11 तक के प्राक्कलनों पर विचार किया गया था। फार्म-7 में दिया गया वास्तविक बनाम प्राक्कलन की तुलना, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 (छः माह) के लिए तुलनात्मक स्थिति को बताती है। 2008-09 एवं 2010-11 (पूरा वर्ष) के संदर्भ में वास्तविक बनाम प्राक्कलन सहित फार्म-7 को कृपया अद्यतन किया जाए।</p>	
<p>(ii) वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत मिलान-विवरण, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 (छः माह) से संबंधित है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए लागत-विवरण में माने गए आर ओ सी ई से पूर्व निवल अधिशेष से वार्षिक लेखे में बताए गए कर से पूर्व लाभ का मिलान करने के लिए मिलान-विवरण कृपया प्रस्तुत करें।</p>	<p>मिलान-विवरण अद्यतन किया गया है एवं प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>(iii) पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण ने बर्थ प्रभार को तर्क-सम्मत बनाना घाट-स्थान प्रभार में, स्टीवेडोरिंग प्रभार, एच एम सी का भाड़ा प्रभार, बी एच एम एस के लिए प्रभार आदि में वृद्धि को अनुमोदन प्रदान किया था। फार्म-7 में दर्शाए गए आय के प्राक्कलन को, आदेश के अनुसार, समायोजित किया जाए ताकि वास्तविक से तुलना के लिए उक्त आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि को प्रभाजित किया जा सके।</p>	<p>फार्म 7 में दर्शाई गई आय का प्राक्कलन समायोजित किया गया है ताकि वास्तविक से तुलना के लिए उक्त आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि को प्रभाजित किया जा सके।</p>
<p>(iv) फार्म VII के अनुलग्नक में दिए गए स्पष्टीकरण के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दों की जाँच की जाए:</p> <p>(क) जैसा कि हमारे बाद के प्रश्न में बताया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क पर वास्तविक राजस्व के समायोजन, अनुमत छूट के प्रभाव को ध्यान में न रखते हुए, पर विचार किया जाता है।</p> <p>(ख) टिप्पणी II में कहा गया है कि एच एम सी का प्रयोग करने वाले सभी ग्राहकों से स्टीवेडोरिंग प्रभार एकत्रित नहीं किया जाता है। दी गई इस सेवा के लिए प्रशुल्क एकत्रित न करने का कारण बताया जाए तथा वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए इसके राजस्व प्रभाव को भी बताएँ।</p>	<p>(क) एवं (ख) वी एस पी एल के एच एम सी के लिए निर्धारित उसी प्रशुल्क स्तर पर वी पी टी के बर्थों पर लगी हुई एच एम केनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए हमारे अभ्यावेदन के बावजूद वी पी टी में एच एम सी केनों का प्रशुल्क, टी ए एम पी द्वारा वी एस पी एल के लिए निर्धारित दरों से लगभग 45% कम निर्धारित किया गया है। एच एम सी के अल्प-उपयोग को रोकने के लिए एवं एच एम सी केनों का उपयोग करने के लिए अपने ग्राहकों को प्रोत्साहन करने के लिए वी एस पी एल ने अपने एच एम सी प्रयोक्ताओं से स्टीवेडोरिंग प्रभार नहीं लिए हैं। टी ए एम पी से अनुरोध है कि क्रम सं. 4(ii) पर अनुमत छूट के बारे में टी ए एम पी के प्रश्न पर इस संबंध में हमारे निवेदन पर विचार किया जाए। हमारे विचार से, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 4.4 के अनुसार, यह एस ओ आर से खिसकना है, जो प्राइवेट टर्मिनल को अनुमति देता है कि थोक आपरेटर के लिए अधिक कार्य निष्पादन को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से स्लाइडिंग दरों को अपनाया जाए ताकि एच एम सी का अधिक उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।</p>
<p>(v)(क) वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखे में, चुकता हानि 2 करोड़ रु तक, विलंब खर्च 8.04 लाख रु एवं 6.02 लाख रु क्रमशः 2008-09 एवं 2009-10 के लिए बताई गई है। लागत विवरण में इन दोनों खर्चों एवं उसके प्रतिपादन का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(ख) 2008-09 एवं 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखे में संदेहास्पद ऋणों के प्रति प्रावधान को दर्शाया गया है। उक्त प्रावधानों का ब्यौरा</p>	<p>(क) मध्यस्थता पंचाट के अनुसार, ई क्यू 8 बर्थ को पूरा करने में होने वाले विलंब के लिए चुकता क्षति के रूप में वी पी टी को 2008-09 में 2 करोड़ रु की राशि अदा की गई थी। वैगन को पहुँची क्षति के लिए एवं वी पी टी रेलवे को दिए गए विलंब शुल्क के लिए क्रमशः 8.04 लाख रु एवं 6.02 लाख रु है। फार्म-3 ए के क्रम सं II (एन) में 'अन्य खर्चों' के तहत ये राशियाँ व्यय के रूप में शामिल की गई हैं।</p> <p>(ख) दर की कटौती की मांग के कारण हमारे ग्राहकों द्वारा हमारे बीजकों का भुगतान/निपटारा न होने के कारण ये वसूल न किए जा सकने वाले राजस्व हैं। उपार्जन आधार पर ली गई इन राजस्व मदों को उलटा दिया गया है, जैसा कि हमारे सांविधिक</p>

	<p>प्रस्तुत किया जाए। प्रशुल्क प्रक्रिया में लागत की मद के रूप में प्रावधान के स्वरूप पर व्यय को सामान्यतया स्वीकार नहीं किया जाता है।</p>	<p>लेखा-परीक्षक ने सलाह दी है। इस वर्ष के 'वास्तविक' में सही राजस्व निकालने के लिए इन मदों पर विचार करना होगा।</p>						
<p>2.</p>	<p>यातायात</p> <p>(i) वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 (यदि 6 माह के वास्तविक को आधार मानकर पूरे वर्ष का बाह्य आकलन किया जाए) के दौरान संचालित किया गया कुल यातायात 6.40 मिलियन टन प्रति वर्ष के स्तर तक रहा है। वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित यातायात 5.80 मिलियन टन इस आधार पर माना जाता है क्योंकि एक बर्थ को सुदृढ़ करने के प्रस्ताव के कारण 6 लाख टन के यातायात में कटौती होगी।</p> <p>वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए कुल यातायात क्रमशः 6.20 मिलियन टन एवं 5.94 मिलियन टन का अनुमान है। इन दो वर्षों के लिए यातायात का अनुमान, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के पिछले वर्षों में संचालित किए गए वास्तविक यातायात की तुलना में कम होने का कारण स्पष्ट किया जाए। सामान्य प्रवृत्ति को देखते हुए, कुल यातायात में कोई वृद्धि प्रक्षेपित न करने का कारण बताया जाए। वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के दौरान प्रस्तावित सचल बंदरगाह, भंडारण यार्ड विकास एवं अन्य ढांचागत सुविधाओं में निवेश के कारण अनुमानित अतिरिक्त यातायात बताया जाए।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों के एवं प्रस्तावित निवेश के आधार पर 2012-14 के लिए कुल यातायात प्रक्षेपण में अब संशोधन किया गया है, जो निम्नलिखित है:</p> <table border="1" data-bbox="833 495 1422 607"> <tr> <td>2011-12</td> <td>5.85 मिलियन टन</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>6.75 मिलियन टन</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>7.09 मिलियन टन</td> </tr> </table>	2011-12	5.85 मिलियन टन	2012-13	6.75 मिलियन टन	2013-14	7.09 मिलियन टन
2011-12	5.85 मिलियन टन							
2012-13	6.75 मिलियन टन							
2013-14	7.09 मिलियन टन							
	<p>(ii) प्रस्तावित बर्थ को सुदृढ़ करने के कारण 2 माह के लिए एक बर्थ के चालू न रहने के बारे में वी एस पी एल द्वारा बताए गए मुद्दे का जहाँ तक संबंध है, वी एस पी एल से अनुरोध है कि निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाए :</p> <p>(क) 2011-12 के वर्ष में दो बर्थों में से कौन सी बर्थ को सुदृढ़ करने का प्रस्ताव है एवं उसकी निश्चित अवधि बताएं।</p> <p>(ख) उस आधार की व्याख्या करें कि वी एस पी एल ने कैसे 2 महीने की अवधि के लिए 6 लाख टन तक यातायात में कटौती का अनुमान लगाया है तथा ऐसे कार्यों का ब्यौरा एवं उसका राजस्व संबंधी प्रभाव बताने के साथ-साथ कृपया कार्यप्रणाली बताएं।</p>	<p>(क) बर्थ सं ई क्यू 9 को 2011-12 के वर्ष में सुदृढ़ करने का प्रस्ताव है एवं निश्चित अवधि 3 से 4 माह की हो सकती है।</p> <p>(ख) वर्ष 2010-11 में ई क्यू 9 में संचालित किए गए वास्तविक एवं मासिक औसत कार्गो परिमाण के आधार पर दो महीने के लिए 6 लाख टन तक यातायात में कटौती होने का वी एस पी एल ने अनुमान लगाया है।</p>						
	<p>(iii) वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक यातायात सहित लागत विवरणों को अद्यतन करें एवं यदि आवश्यक हो, 2011-12 से 2013-14 तक के बाद के वर्षों के लिए अनुमानित यातायात की समीक्षा करें।</p>	<p>वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक यातायात सहित लागत विवरणों को अद्यतन किया गया है एवं 2011-12 से 2013-14 तक के परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित यातायात की भी समीक्षा की गई है।</p>						
	<p>(iv) यातायात विश्लेषण जिन्स-वार विस्तृत ब्यौरे सहित 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए यातायात के प्रक्षेपणों का आधार कृपया प्रस्तुत करें।</p>	<p>यातायात विश्लेषण का जिन्स वार विस्तृत ब्यौरे सहित 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए यातायात के प्रक्षेपणों को प्रस्तुत किया गया है।</p>						

<p>(v) संचालित किया गया लौह अयस्क यातायात वर्ष 2009-10 में 1.36 मिलियन टन है। छः महीने के वास्तविक यातायात का पूरा वर्ष के लिए बाह्य आकलन करने पर यातायात 0.772 मिलियन टन वर्ष 2010-11 के लिए आता है एवं परवर्ती वर्षों 2011-12 से 2013-14 तक के लिए लौह अयस्क यातायात का अनुमान क्रमशः 0.9 एम टी पी ए 0.95 एम टी पी ए एवं 0.99 एम टी पी ए है। वर्ष 2009-10 में संचालित किए गए वास्तविक से लौह अयस्क यातायात में एकदम से गिरावट के अनुमान के कारण की व्याख्या करें।</p>	<p>2009-10 में 1.36 मिलियन टन के लौह अयस्क यातायात में 0.26 मिलियन टन का मँगनीज अयस्क शामिल है। लागत विवरणों में वर्गों का संशोधन किया गया। पिछले तीन वर्षों के लिए टर्मिनल में संचालित किए गए वास्तविक लौह अयस्क का ब्यौरा नीचे दिया जाता है:</p> <table border="1" data-bbox="833 342 1423 535"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>लौह अयस्क (मि.मी. टन)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>0.74</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1.15</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>0.82</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>0.90</td> </tr> </tbody> </table> <p>लौह अयस्क कार्गो, निर्यात बाजार की परिवर्तनशील स्थितियों पर निर्भर करता है, इसके अलावा, राज्य सरकारों द्वारा भी लौह अयस्क के संचलन पर पाबंदियाँ लगाई जाती हैं। अतः वर्ष 2010-11 में संचालित किए गए वास्तविक टनों के अनुरूप, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के प्रक्षेपण बनाए गए थे।</p>	वर्ष	लौह अयस्क (मि.मी. टन)	2008-09	0.74	2009-10	1.15	2010-11	0.82	औसत	0.90										
वर्ष	लौह अयस्क (मि.मी. टन)																				
2008-09	0.74																				
2009-10	1.15																				
2010-11	0.82																				
औसत	0.90																				
<p>(vi)(क) वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 में (छः महीने के वास्तविक के आधार पर बाह्य आकलन करने पर) संचालित क्रमशः 4.00 मिलियन टन एवं 4.46 मिलियन टन से वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक क्रमशः 3.50 मिलियन टन, 3.90 मिलियन टन कोकिंग कोयले के यातायात के घटने का प्रक्षेपण अनुमान लगाया गया है। पिछले वर्षों में संचालित यातायात की तुलना में कोकिंग कोयले के कुल यातायात में कमी को प्रक्षेपित करने के कारणों की व्याख्या करें।</p>	<p>(i) लागत-विवरणों में कोयला वर्ग के यातायात प्रक्षेपणों में गैर-कोकिंग कोयला भी शामिल है। जैसा कि ऊपर बताया गया है कि 2 माह के लिए ई क्यू-9 बर्थ के कार्य न करने के कारण 2011-12 में प्रक्षेपित कोयला यातायात में 1.52 लाख मिलियन टन की कटौती हुई है।</p> <p>(ii) संशोधित लागत विवरणों में 2012-13 एवं 2013-14 के लिए कोयला वर्ग के यातायात प्रक्षेपण संशोधित किए गए हैं।</p>																				
<p>(ख) वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के दौरान बी एम एच एस के माध्यम से संचालित किया गया वास्तविक कोकिंग कोयला का ब्यौरा प्रस्तुत करें। वर्ष 2011-12 के लिए प्रक्षेपित 2.00 मिलियन टन से वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए क्रमशः 1.90 मिलियन टन एवं 1.42 मिलियन टन की बी एम एच एस के माध्यम से कोकिंग कोयला यातायात में कटौती के अनुमान के कारण बताएँ।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए बी एम एच एस के माध्यम से संचालित वास्तविक कोकिंग कोयला की स्थिति निम्नलिखित है :</p> <table border="1" data-bbox="833 1173 1423 1352"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मि.मी. टन</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>1.39</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>2.03</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>1.93</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>1.78</td> </tr> </tbody> </table> <p>उक्त के आधार पर आगामी वर्षों के प्रक्षेपण निम्न रूप में संशोधित किए गए हैं :</p> <table border="1" data-bbox="833 1391 1423 1570"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मि.मी. टन</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>2.10</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>2.22</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>2.10</td> </tr> </tbody> </table> <p>(18% की वृद्धि)</p>	वर्ष	मि.मी. टन	2008-09	1.39	2009-10	2.03	2010-11	1.93	औसत	1.78	वर्ष	मि.मी. टन	2010-11	2.00	2011-12	2.10	2012-13	2.22	औसत	2.10
वर्ष	मि.मी. टन																				
2008-09	1.39																				
2009-10	2.03																				
2010-11	1.93																				
औसत	1.78																				
वर्ष	मि.मी. टन																				
2010-11	2.00																				
2011-12	2.10																				
2012-13	2.22																				
औसत	2.10																				
<p>(vii) वर्ष 2009-10 के दौरान संचालित 'अन्य कार्गो' के तहत कार्गो का परिमाण लगभग 4000 टन बताया गया है। वर्ष 2010-11 में संचालित किया गया वास्तविक 'अन्य कार्गो' की स्थिति प्रस्तुत की जाए, क्योंकि इसे 'शून्य' दिखाया गया है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए 'अन्य कार्गो' के लिए क्रमशः 2 लाख टन, 1 लाख टन एवं 1.05 लाख टन अनुमान लगाने के आधार की व्याख्या की जाए तथा 'अन्य कार्गो' के तहत माने गए कार्गो का विस्तृत ब्यौरा भी बताया जाए।</p>	<p>कार्गो का पुनर्वर्गीकरण अब किया गया है, जिसके अनुसार, पिछले तीन वर्षों के दौरान संचालित 'अन्य कार्गो' के तहत कार्गो का परिमाण निम्नलिखित है:</p> <table border="1" data-bbox="833 1684 1423 1863"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मि.मी. टन</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>0.36</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>0.24</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>0.48</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>0.36</td> </tr> </tbody> </table> <p>उक्त के आधार पर आगामी वर्षों के प्रक्षेपण निम्न रूप में संशोधित किए गए हैं :</p> <table border="1" data-bbox="833 1901 1423 2080"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मि.मी. टन</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>0.40</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>0.52</td> </tr> <tr> <td>औसत</td> <td>0.47</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	मि.मी. टन	2008-09	0.36	2009-10	0.24	2010-11	0.48	औसत	0.36	वर्ष	मि.मी. टन	2010-11	0.40	2011-12	0.50	2012-13	0.52	औसत	0.47
वर्ष	मि.मी. टन																				
2008-09	0.36																				
2009-10	0.24																				
2010-11	0.48																				
औसत	0.36																				
वर्ष	मि.मी. टन																				
2010-11	0.40																				
2011-12	0.50																				
2012-13	0.52																				
औसत	0.47																				

<p>(viii) वर्ष 2010-11 के दौरान संचालित जलयानों की वास्तविक संख्या के आधार पर 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वी एस पी एल द्वारा अनुमानित जलयान यातायात की समीक्षा की जाए।</p>	<p>वर्ष 2010-11 के दौरान संचालित जलयानों की वास्तविक संख्या के आधार पर 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वी एस पी एल द्वारा अनुमानित जलयान यातायात की समीक्षा की गई है एवं स्थिति नीचे प्रस्तुत की गई है :</p> <table border="1" data-bbox="703 309 1554 981"> <thead> <tr> <th rowspan="2">क्र. सं.</th> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="3">वास्तविक</th> <th colspan="3">प्राक्कलन</th> </tr> <tr> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> <th>2013-14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>जलयानों की कुल संख्या</td> <td>208</td> <td>293</td> <td>273</td> <td>245</td> <td>289</td> <td>304</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>(i)विदेश-गामी जलयान</td> <td>204</td> <td>260</td> <td>238</td> <td>245</td> <td>289</td> <td>304</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(क)30000 जी आर टी तक</td> <td>114</td> <td>124</td> <td>111</td> <td>114</td> <td>147</td> <td>154</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक</td> <td>90</td> <td>136</td> <td>127</td> <td>131</td> <td>142</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(ग) 60,000 जी आर टी से ऊपर</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(ii)तटीय जलयान</td> <td>4</td> <td>33</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(क) 30000 जी आर टी तक</td> <td>4</td> <td>33</td> <td>27</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>8</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(ग) 60000 जी आर टी से ऊपर</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			प्राक्कलन			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	1.	जलयानों की कुल संख्या	208	293	273	245	289	304	2.	(i)विदेश-गामी जलयान	204	260	238	245	289	304		(क)30000 जी आर टी तक	114	124	111	114	147	154		(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक	90	136	127	131	142	150		(ग) 60,000 जी आर टी से ऊपर	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		(ii)तटीय जलयान	4	33	35					(क) 30000 जी आर टी तक	4	33	27					(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक	शून्य	शून्य	8					(ग) 60000 जी आर टी से ऊपर	शून्य	शून्य	शून्य			
क्र. सं.	विवरण			वास्तविक			प्राक्कलन																																																																																
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14																																																																																
1.	जलयानों की कुल संख्या	208	293	273	245	289	304																																																																																
2.	(i)विदेश-गामी जलयान	204	260	238	245	289	304																																																																																
	(क)30000 जी आर टी तक	114	124	111	114	147	154																																																																																
	(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक	90	136	127	131	142	150																																																																																
	(ग) 60,000 जी आर टी से ऊपर	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य																																																																																
	(ii)तटीय जलयान	4	33	35																																																																																			
	(क) 30000 जी आर टी तक	4	33	27																																																																																			
	(ख) 30001 से 60000 जी आर टी तक	शून्य	शून्य	8																																																																																			
	(ग) 60000 जी आर टी से ऊपर	शून्य	शून्य	शून्य																																																																																			
<p>(ix) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानित जलयान यातायात में तटीय जलयानों का छोटा सा अनुपात शामिल है। तथापि, कार्गो यातायात तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानित कार्गो संचालन आय, जलयान संबंधी आय, किसी तटीय परिमाण आय को नहीं दर्शाती है। कृपया सही स्थिति बताएँ।</p>	<p>(क) रेलवे वैगनों द्वारा कार्गो को भेजने के बजाए विदेशी जलयानों से उतारे गये कार्गो के परिवहन के लिए सेल द्वारा तटीय जलयान चार्टर किए जाते हैं ताकि पारादीप/हल्दिया जैसे नियत स्थल पर भेजे जा सकें। यह उनकी नीति एवं संयंत्र की आवश्यकताओं पर निर्भर करता है, जो कि संगत नहीं है।</p> <p>(ख) क्योंकि वही आयातित कार्गो, तटीय जलयानों से निर्यात किया जाता है एवं इस प्रकार के प्रचालन के जारी रहने की कोई निश्चितता नहीं है, अतः 2011-12 से 2013-14 तक के लिए परिमाण एवं आय का कोई अनुमान नहीं लगाया गया है।</p>																																																																																						
<p>3. क्षमता</p>																																																																																							
<p>(i) फार्म-2 ए में कहा गया है कि टर्मिनल की वर्तमान क्षमता 6.70 मिलियन टन है। उपस्कर नियोजन एवं वर्तमान उत्पादकता के संदर्भ में क्षमता के परिकलन की कार्यप्रणाली कृपया प्रस्तुत करें।</p> <p>(ii) 2011-12 से 2013-14 तक के सभी वर्षों के लिए मूल्यांकित क्षमता, वर्तमान स्तर पर रखी गई है। वी एस पी एल ने इन वर्षों के दौरान सकल ब्लाक के लिए प्रस्तावित विभिन्न बड़त को ध्यान में रखते हुए, अतिरिक्त क्षमता का उल्लेख नहीं किया है। 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान तथा अनुमानित उत्पादकता सुधार के संदर्भ में भंडारण यार्ड, सचल बंदरगाह क्रेन की खरीद, ग्रैव एवं अन्य उपस्करों के विकास पर प्रस्तावित प्रत्येक निवेश के संदर्भ में क्षमता की बड़त को बताएं। इस संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>(क) 6.7 मिलियन टन की वर्तमान टर्मिनल क्षमता के प्रस्तावित निवेश को ध्यान में रखते हुए, पुनः परीक्षण किया गया है एवं दुबारा अध्ययन किया गया है। लागत-विवरणों को तदनुसार, संशोधित किया गया है।</p> <p>(ख) यह बताया जाता है कि भंडारण क्षमता, अधिष्ठापित क्षमता (उर्ध्व अंतरण), निष्क्रमण क्षमता (समस्तरीय अंतरण) के साथ, 6.7 मि.मी. टन की वर्तमान मूल्यांकित क्षमता को देखा जाए। उक्त 3 प्रणालियों के अंतर्गत क्षमता का परिकलन प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>(ग) जैसा कि नोट किया गया है कि अतिरिक्त भूमि, बंदरगाह, सचल क्रेन एवं वैगन अनलोडर की अधिप्राप्ति पर निवेश को ध्यान में रखते हुए, हमारे टर्मिनल की क्षमता का अध्ययन नीचे दी गई तीन प्रणालियों के तहत किया गया है।</p> <p>(घ) भंडारण क्षमता : वी ओ टी लाइसेंस करार के अंतर्गत वी एस पी एल को आंबटित बैक-अप एरिया की कुल सीमा 117800 वर्ग मीटर है। इसमें से ढांचागत सुविधाएँ 62577 वर्ग मीटर के क्षेत्र में विकसित की गई हैं, अतः कार्गो की स्टैकिंग के लिए शेष क्षेत्र केवल 55223 वर्ग मीटर है। भंडारण क्षमता का परिकलन इस सीमा तक किया गया है, जो 3.6 मि.मी. टन प्रति वर्ष बैठती है। एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भूमि की भंडारण क्षमता 4.6 मि.मी. टन वार्षिक बैठती है।</p> <p>अतः कुल भंडारण क्षमता 8.2 मि.मी. टन वार्षिक बैठती है।</p>																																																																																						

	<p>(i) अधिष्ठापित क्षमता : वी एस पी एल द्वारा नियोजित उपस्करों के उपयोग के आधार पर अधिष्ठापित क्षमता 9.01 मि.मी. टन वार्षिक बैठती है।</p> <p>(ii) निष्क्रमण क्षमता : बीएचएम की निष्क्रमण क्षमता एवं पारंपरिक माध्यमों (डम्पर्स एवं पेलोडर्स) के आधार पर मूल्यांकित क्षमता 7.7 मि.मी.टन वार्षिक बैठती है।</p> <p>उक्त तीन क्षमताओं अर्थात् 7.7 मि. टन के निम्न स्तर पर हमारे टर्मिनल की क्षमता, तदनुसार आंकी जाती है।</p>	
(4)	आय प्राक्कलन	
<p>(i) वी एस पी एल ने सेल के साथ द्विपक्षीय करार का उल्लेख किया है, जिसमें वी एस पी एल द्वारा प्रशुल्क में छूट दी गई थी एवं उसने अनुरोध किया था कि प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में उनके द्वारा सेल को दी गई छूट की अनदेखी न की जाए। इस संबंध में यह नोट किया जाए कि प्राधिकरण ने कुछ अन्य सामान्य संशोधन के मामलों में यह निर्णय किया है कि अनुमोदित दरों पर वसूल किए जाने वाले राजस्व को माना जाना चाहिए एवं पत्तन/प्राइवेट आपरेटर द्वारा अपने विवके पर दी गई छूट के कारण राजस्व में कटौती को प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में नहीं माना जाएगा।</p> <p>वी एस पी एल द्वारा दी गई इस प्रकार की छूट के राजस्व का प्रभाव, पिछले प्रत्येक वर्ष की दृष्टि के परिमाण के हिसाब से आंका जाए एवं लागत विवरण में संशोधन किया जाए ताकि अनुमोदित एस ओ आर पर वसूल किए जाने योग्य राजस्व का पता चल सके।</p>	<p>(क) वैजाग पत्तन में गियर-रहित पेनामैक्स जलयानों के माध्यम से लगभग 5 मि.मी. टन कोकिंग कोयले को आयात करने वाला 'सेल' अकेला बड़ा ग्राहक है। जैसा कि टी ए एम पी को ज्ञात है कि आर आई एन एल के कोकिंग कोयले को उसने मात दी, जो पहले वैजाग पत्तन में संचालित होता था, तथा यह अब गंगावरम पत्तन की झोली में पूरी तरह से चला गया है। अतः वी एस पी एल की प्रचालन संबंधी व्यवहार्यता के कारण एवं वी पी टी में कार्गो की मात्रा को बनाए रखने के लिए वी एस पी एल के लिए यह बहुत जरूरी हो गया है कि वह सेल के कार्गो को अपने पास बनाए रखे। इस पृष्ठभूमि को ध्यान में रखते हुए, सेल के साथ 4 वर्ष का अल्पावधि करार दिनांक 6-05-2008 को किया गया। अतः सेल को अनुमोदित प्रशुल्क में कटौती देना पूर्णतः संविदागत बाध्यता थी एवं वी पी टी/वी एस पी एल में सेल के कार्गो को बनाए रखना मजबूरी थी। अतः सेल को हमारी ओर से प्रशुल्क में कटौती देना बिल्कुल भी हमारा विवेक न था। पुनः यह निवेदन किया जाता है कि सेल को प्रशुल्क में छूट, टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों 2.16.1,4.4 के अनुसार एवं टी ए एम पी द्वारा अपने पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश के संदर्भ xxvii(बी) के अंतर्गत दी गई सलाह के अनुसार भी है।</p> <p>(ख) यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि टेके के प्रारंभ होने के एक वर्ष बाद, सेल ने दरों में और अधिक कटौती करने पर एकतरफा दबाव डाला एवं वी एस पी एल को दरों में कटौती करने पर मजबूर किया। सेल की अनुमति से प्राधिकारियों को इस संबंध में किया गया पत्र-व्यवहार उपलब्ध कराया जा सकता है।</p> <p>(ग) यह भी निवेदन है कि यदि छूट न दी जाती तो वी एस पी एल, 2009-10 एवं 2010-11 में बताए गए प्रक्षेपणों की तुलना में थ्रूपुट में 30% की वृद्धि प्राप्त न कर पाता। कार्गो में वृद्धि होने के बावजूद 2009-10 एवं 2010-11 में दिए गए प्रक्षेपणों के अनुसार जो राजस्व अर्जित किया गया है, वह प्रक्षेपणों के अनुसार, राजस्व का वही स्तर है, इसे इस रूप में माना जा सकता है कि कार्गो में प्राप्त वृद्धि, दी गई छूट का सुपरिणाम है।</p> <p>(घ) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 4.4 में जैसा कि प्रावधान किया गया है, बिना किसी भेद भाव के संपूर्ण अंतिम सीमाबद्ध दरों के अंतर्गत छूट इस उद्देश्य से दी गई है कि प्रक्षेपित कार्गो थ्रूपुट को प्राप्त किया जा सके एवं स्थापित की गई वी एम एच सुविधा का उपयोग किया जा सके। इसलिए यह पुनः अनुरोध किया जाता है कि हमारे निवेदन पर विचार किया जाए कि दी गई छूट को लागत-विवरणों में न माना जाए। यह नोट किया जाए कि वी एस पी एल ने प्रस्तावित एस ओ आर में वी एम एच एस सुविधा के प्रयोग के लिए 21.00 रु प्रति टन की कटौती प्रस्तावित की है।</p>	
	<p>(ii) यदि 2008-09 से 2010-11 तक के वार्षिक लेखे में बताया गया वास्तविक राजस्व (वी एस पी एल द्वारा वास्तविक प्रस्तुत किया जाना है) वी एस पी एल (जैसा कि उनके प्रस्ताव से समझा गया है) द्वारा दी गई निवल छूट है तो प्राधिकरण द्वारा विनिर्धारित प्रशुल्क की उच्चतम</p>	<p>जैसा कि ऊपर बताया जा चुका है, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों 2.16.1 एवं 4.4 के अनुसार, इस आवश्यकता का आग्रह न किया जाए। वी एस पी एल को अपने ग्राहकों से स्पर्धा का सामना करना पड़ता है, जो वी पी टी में दो ए वी जी क्रेनों के नियोजन के बाद एच एम सी से स्टीवेडोरिंग की सेवाएँ उपयोग में लाते हैं, जिनके लिए टी ए एम पी ने 39.75रु/टन की दर निर्धारित की है। जैसा कि टी ए एम पी को मालूम है कि वी पी टी में एच एम सी के लिए टी ए एम पी द्वारा प्रशुल्क निर्धारित करते समय वी एस पी एल ने</p>

<p>सीमा पर वसूल किए जाने वाले राजस्व को प्रस्तुत किया जाए। संचालित किए गए वास्तविक यातायात के आधार पर एवं वी एस पी एल के दरों के मान (एस ओ आर) में अनुमोदित दरों को लागू करते हुए, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए एक विस्तृत आय गणना प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>टी ए एम पी को अभ्यावेदन दिया था कि वी पी टी में एच एम सी के लिए दरों को, वी एस पी एल में एच एम सी के लिए निर्धारित 72.75 रु/ टन की दर पर यथाविधि विचार करते हुए, निर्धारित किया जाए ताकि हानिप्रद होड़ को रोका जा सके। अतः वी एस पी एल को ग्राहकों के लिए स्टीवेडोरिंग प्रभार में 100% की छूट देनी पड़ी, जो इसकी तट क्रेनों का प्रयोग कर रहे थे ताकि तट की क्रेनों का पूरा-पूरा उपयोग सुनिश्चित किया जा सके एवं प्रक्षेपित कार्गो थ्रूपुट को प्राप्त किया जा सके। एच एम सी का उपयोग करने वाले सेल को एवं अन्य ग्राहकों को छूट/ कटौती देने से वी एस पी एल 2009-10 के लिए एवं 2010-11 के लिए टी ए एम पी को दिए गए प्रक्षेपण के अनुसार, राजस्व को प्राप्त कर सका एवं अंततः संचित हानियों को कम कर सका जो 2011-12 से 2013-14 तक समायोजित की जाएगी। टी ए एम पी को जैसा कि मालूम ही है कि वी एस पी एल को वी पी टी की पहली वी ओ टी परियोजना के रूप में 2008-09 तक बड़ी मात्रा में संचित हानियां उठानी पड़ीं एवं अभी तक वह अपनी संचित हानियों को समाप्त नहीं कर सका। हालांकि यह पहली बार 2009-10 में एक परिवर्तन ला सका एवं 2010-11 में अधिशेष कायम कर सका, तथापि, यह पुनः अपनी बर्ध को सुदृढ़ करने की चुनौती का एवं वी पी टी में आ रहे विभिन्न वी ओ टी परियोजनाओं से कड़े मुकाबलों का, अब विचार किए प्रशुल्क चक्र में, सामना कर रहा है। जैसा कि इस प्रस्ताव में प्रस्तुत किया गया है, इन चुनौतियों का सामना करने के लिए वी एस पी एल ने अनेक कैपेक्स कार्यक्रम तैयार करने का विचार बना रही है। टी ए एम पी से , इसलिए अनुरोध है कि वह विषयगत दृष्टिकोण अपनाए एवं हमारे अनुरोध को स्वीकार करे कि प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में छूट/कटौती पर विचार न करे।</p>																																																																	
<p>(iii) वी एस पी एल ने 'अन्य कार्गो' से घाट-शुल्क के लिए 25.00 रु प्रति टन का अनुमान लगाया है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वी एस पी एल के दरों के मान में 'अन्य कार्गो' के लिए घाटशुल्क दर अलग से विनिर्धारित नहीं की गई है। 25.00 रु प्रति टन की दर पर 'अन्य कार्गो' के लिए घाटशुल्क दर के अनुमान लगाने के आधार की व्याख्या की जाए। इसी प्रकार से, 25.00 रु प्रति टन की दर पर 'अन्य कार्गो' से स्टीवेडोरिंग आय के अनुमान लगाने के आधार की भी व्याख्या की जाए।</p>	<p>(क) उक्त मुद्दे सं. बी (2)(viii) के संबंध में कृपया हमारा संदर्भ देखें। अन्य कार्गो में 90% मंगनीज अयस्क शामिल है। मंगनीज अयस्क के लिए घाटशुल्क 24.70 रु पी एम टी है, अतः हमारे लागत विवरणों को 24.70 रु से अद्यतन किया है।</p> <p>(ख) अन्य कार्गो के लिए (जिसमें 90% मंगनीज अयस्क शामिल है।) स्टीवेडोरिंग प्रभाव के लिए औसत दर 25/रु पी एम टी मानी गई है क्योंकि एस ओ आर में स्टीवेडोरिंग प्रभार के लिए अलग से किसी प्रकार का उल्लेख नहीं है।</p>																																																																	
<p>(iv) वी एस पी एल ने विभिन्न संचालनों/सेवाओं अर्थात् बी एम एच एस, स्टीवेडोरिंग, बंदरगाह सचल क्रेन, समुद्रतट संचालन आदि से 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वर्तमान दर एवं प्रस्तावित पर परिचालन आय का अनुमान लगाया है। इसके अनुमान का आधार यह है कि 100% अनुमानित यातायात (बी एम एच एस कार्गो के माध्यम को छोड़कर) स्टीवेडोरिंग प्रभार से प्राप्त होगा, वी एम एच से भिन्न 87% यातायात एच एम सी सेवा से प्राप्त होगा एवं इस प्रकार के अन्य कार्गो का 55% समुद्र तट संचालन सेवा से प्राप्त होगा। विभिन्न सेवाओं से प्राप्त होने वाले कार्गो के हिस्से का प्रतिशत निकालने के आधार की व्याख्या की जाए एवं पिछले 3 वर्षों 2008-09 से 2010-11 तक के दौरान इन सेवाओं में से प्रत्येक सेवा के लिए वास्तव में प्राप्त किए गए कार्गो के हिस्से का औचित्य बताया जाए। यह नोट किया जाए कि पिछले</p>	<p>बी एम एच की सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो का टनों में ब्यौरा, जलयान गियर से स्टीवेडोरिंग, एच एम सी से स्टीवेडोरिंग एवं समुद्रतट संचालन सेवाओं से स्टीवेडोरिंग का ब्यौरा 2008 से 2011 तक के वर्षों के लिए प्रस्तुत है। नीचे दिए गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर हमने 2009-10 के आधार पर, 87% पर (32% + 55%) एच एम सी सेवाएं एवं 55% पर समुद्रतट संचालन सेवाएं प्राप्त करने वाले ग्राहकों का प्रक्षेपण प्रस्तुत किया है :</p> <table border="1" data-bbox="746 1624 1508 1848"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">कुल कार्गो</th> <th colspan="2">बी एम एच</th> <th colspan="2">पारंपरिक</th> </tr> <tr> <th>मी. टन में</th> <th>%</th> <th>मी. टन में</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>4679446</td> <td>1399953</td> <td>29.92</td> <td>3279493</td> <td>70.08</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>6435894</td> <td>2038791</td> <td>31.68</td> <td>4397103</td> <td>68.32</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6473397</td> <td>1935180</td> <td>29.89</td> <td>4538217</td> <td>70.11</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td></td> <td></td> <td>30.50</td> <td></td> <td>69.50</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="746 1886 1508 2074"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th>मात्रा</th> <th colspan="2">स्टीवेडोरिंग</th> <th colspan="2">स्टीवेडोरिंग + एच एम सी</th> <th colspan="2">स्टीवेडोरिंग + एच एम सी</th> </tr> <tr> <th>मी. टन में</th> <th>मी. टन में</th> <th>%</th> <th>मी. टन में</th> <th>%</th> <th>मी. टन में</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>3.27</td> <td>0.52</td> <td>15.90</td> <td>1.66</td> <td>50.86</td> <td>1.09</td> <td>33.24</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>4.39</td> <td>0.60</td> <td>13.67</td> <td>1.43</td> <td>32.57</td> <td>2.36</td> <td>53.76</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	कुल कार्गो	बी एम एच		पारंपरिक		मी. टन में	%	मी. टन में	%	2008-09	4679446	1399953	29.92	3279493	70.08	2009-10	6435894	2038791	31.68	4397103	68.32	2010-11	6473397	1935180	29.89	4538217	70.11	%			30.50		69.50	वर्ष	मात्रा	स्टीवेडोरिंग		स्टीवेडोरिंग + एच एम सी		स्टीवेडोरिंग + एच एम सी		मी. टन में	मी. टन में	%	मी. टन में	%	मी. टन में	%	2008-09	3.27	0.52	15.90	1.66	50.86	1.09	33.24	2009-10	4.39	0.60	13.67	1.43	32.57	2.36	53.76
वर्ष	कुल कार्गो			बी एम एच		पारंपरिक																																																												
		मी. टन में	%	मी. टन में	%																																																													
2008-09	4679446	1399953	29.92	3279493	70.08																																																													
2009-10	6435894	2038791	31.68	4397103	68.32																																																													
2010-11	6473397	1935180	29.89	4538217	70.11																																																													
%			30.50		69.50																																																													
वर्ष	मात्रा	स्टीवेडोरिंग		स्टीवेडोरिंग + एच एम सी		स्टीवेडोरिंग + एच एम सी																																																												
	मी. टन में	मी. टन में	%	मी. टन में	%	मी. टन में	%																																																											
2008-09	3.27	0.52	15.90	1.66	50.86	1.09	33.24																																																											
2009-10	4.39	0.60	13.67	1.43	32.57	2.36	53.76																																																											

<p>प्रशुल्क संशोधन के दौरान, उक्त सेवाओं को प्राप्त करने वाले कार्यों का अनुपात क्रमशः 100%, 80% एवं 20% पर अनुमान लगाया गया था।</p>	<table border="1"> <tr> <td>2010-11</td> <td>5.53</td> <td>0.37</td> <td>6.60</td> <td>0.74</td> <td>13.35</td> <td>4.43</td> <td>80.05</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td></td> <td></td> <td>12.6</td> <td></td> <td>32.26</td> <td></td> <td>55.68</td> </tr> <tr> <td colspan="8" style="text-align: center;">87</td> </tr> </table>	2010-11	5.53	0.37	6.60	0.74	13.35	4.43	80.05	%			12.6		32.26		55.68	87							
2010-11	5.53	0.37	6.60	0.74	13.35	4.43	80.05																		
%			12.6		32.26		55.68																		
87																									
<p>(v) प्रक्षेपणों की टिप्पणियों के मुद्दे सं. 8 पर, वी एस पी एल ने बताया है कि 2012-13 के बाद के वर्ष से, एक्सिम पार्क में भंडारण क्षेत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए, भंडारण प्रभार को आकर्षित करने की संभावना वाला अन्य कार्यों का हिस्सा कम होगा। वी एस पी एल द्वारा दिया गया तर्क स्पष्ट नहीं है। एक्सिम पार्क के भंडारण क्षेत्र में कार्यों के भंडारण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था की व्याख्या की जाए एवं लागत-विवरण में किए गए प्रतिपादन को भी बताया जाए। एक्सिम पार्क में प्रस्तावित भंडारण यार्ड में कार्यों के स्टैकिंग से अर्जित होने वाले भंडारण राजस्व का परिगणना सहित वर्ष-वार उल्लेख किया जाए। बाद के पैराग्राफों में प्रस्तावित पूंजीगत निवेश के संबंध में उठाए गए प्रश्नों का भी समाधान किया जाए।</p>	<p>(क) मुद्दे सं. 8 के संबंध में यह बताया जाता है कि एक्सिम पार्क में भंडारण क्षेत्र के विकास के कारण भंडारण प्रभार, वर्तमान के 55% से 100% तक बढ़ेगा।</p> <p>(ख) यह भी आगे बताया जाता है कि कार्यों के औसत विराम-काल के आधार पर एक्सिम पार्क में भंडारण प्रभार लगाए जाने का अनुमान है।</p>																								
<p>(vi) वी एस पी एल ने वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए क्रमशः 1.16 करोड़ रु एवं 1.22 करोड़ रु पर भंडारण क्षेत्र के विकास के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त भूमि से भंडारण आय का अनुमान लगाया है, जिसके लिए कोई कार्यप्रणाली समर्थन के रूप में प्रस्तुत नहीं की गई है। कृपया कार्य-प्रणाली प्रस्तुत करें।</p>	<p>संशोधित प्रक्षेपणों के आधार पर लागत-विवरणों में अतिरिक्त भूमि से प्राप्त होने वाली भंडारण आय में संशोधन किया गया है, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:</p> <p>जैसी कि ऊपर व्याख्या की गई है, प्लॉट के किराए के अंतर्गत दिखाए गए कार्यों का 55% भंडारण प्रभार है एवं अतिरिक्त भूमि से प्राप्त भंडारण आय के अंतर्गत अलग से दिखाया गया शेष 45% कार्यों है। व्यापार की आवश्यकताओं के अनुसार, कम से कम 30 दिन कार्यों को हटाने के लिए चाहिए। अतः दो पखवाड़ों के लिए (प्रत्येक प्रथम पखवाड़े के लिए 6/रु पी एम टी एवं दूसरे पखवाड़े के लिए 9/रु पी एम टी वर्तमान दरों के मान के अनुसार) अनुमान लगाया गया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> <th>2013-14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कुल प्रक्षेपण वी एम एच की मात्रा (मि.मी. टन) को छोड़कर</td> <td>3.85</td> <td>4.65</td> <td>4.89</td> </tr> <tr> <td>45% अनुमानित</td> <td>उपलब्ध नहीं</td> <td>2.09</td> <td>2.20</td> </tr> <tr> <td>उपलब्ध भंडारण</td> <td>उपलब्ध नहीं</td> <td>अर्धवार्षिक</td> <td>पूरा वर्ष</td> </tr> <tr> <td>प्रति मी. टन दर</td> <td>उपलब्ध नहीं</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>राजस्व (रु मी. टन में)</td> <td>उपलब्ध नहीं</td> <td>15.6</td> <td>33.1</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	कुल प्रक्षेपण वी एम एच की मात्रा (मि.मी. टन) को छोड़कर	3.85	4.65	4.89	45% अनुमानित	उपलब्ध नहीं	2.09	2.20	उपलब्ध भंडारण	उपलब्ध नहीं	अर्धवार्षिक	पूरा वर्ष	प्रति मी. टन दर	उपलब्ध नहीं	15	15	राजस्व (रु मी. टन में)	उपलब्ध नहीं	15.6	33.1
विवरण	2011-12	2012-13	2013-14																						
कुल प्रक्षेपण वी एम एच की मात्रा (मि.मी. टन) को छोड़कर	3.85	4.65	4.89																						
45% अनुमानित	उपलब्ध नहीं	2.09	2.20																						
उपलब्ध भंडारण	उपलब्ध नहीं	अर्धवार्षिक	पूरा वर्ष																						
प्रति मी. टन दर	उपलब्ध नहीं	15	15																						
राजस्व (रु मी. टन में)	उपलब्ध नहीं	15.6	33.1																						
<p>(vii) वी एस पी एल ने रेलवे साइडिंग अनुरक्षण प्रभारों के लिए नई प्रशुल्क मद 3.20 रु प्रति टन की दर पर प्रस्तावित की है एवं इस लेखे में 2011-12 से 2013-14 तक के लिए क्रमशः 1.31 करोड़ रु, 1.37 करोड़ रु एवं 1.25 करोड़ रु की आय अनुमानित की है। वी एस पी एल से अनुरोध है कि प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद से अनुमानित आय की कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>इस नई प्रशुल्क मद के लिए राजस्व की आवश्यकता नीचे दी जाती है :</p> <table> <tr> <td>निवेश</td> <td>91,420,000</td> </tr> <tr> <td>संचालन लागत</td> <td></td> </tr> <tr> <td>-साइडिंग अनुरक्षण</td> <td>3,996,000</td> </tr> <tr> <td>-बीमा एवं अन्य खर्च (निवल ब्लाक पर 1%)</td> <td>914,200</td> </tr> <tr> <td>-मरम्मत एवं अनुरक्षण (निवल ब्लाक पर 3%)</td> <td>2,742,600</td> </tr> <tr> <td>मूल्यह्रास (किस्तों में देना)</td> <td>3,265,000</td> </tr> <tr> <td>निवेश पर रिटर्न-16% (निवल ब्लाक पर 16%)</td> <td>14,267,200</td> </tr> <tr> <td>कुल राजस्व की आवश्यकता</td> <td><u>25,545,000</u></td> </tr> </table> <p>रेलवे के माध्यम से संचालित</p>	निवेश	91,420,000	संचालन लागत		-साइडिंग अनुरक्षण	3,996,000	-बीमा एवं अन्य खर्च (निवल ब्लाक पर 1%)	914,200	-मरम्मत एवं अनुरक्षण (निवल ब्लाक पर 3%)	2,742,600	मूल्यह्रास (किस्तों में देना)	3,265,000	निवेश पर रिटर्न-16% (निवल ब्लाक पर 16%)	14,267,200	कुल राजस्व की आवश्यकता	<u>25,545,000</u>								
निवेश	91,420,000																								
संचालन लागत																									
-साइडिंग अनुरक्षण	3,996,000																								
-बीमा एवं अन्य खर्च (निवल ब्लाक पर 1%)	914,200																								
-मरम्मत एवं अनुरक्षण (निवल ब्लाक पर 3%)	2,742,600																								
मूल्यह्रास (किस्तों में देना)	3,265,000																								
निवेश पर रिटर्न-16% (निवल ब्लाक पर 16%)	14,267,200																								
कुल राजस्व की आवश्यकता	<u>25,545,000</u>																								

	<p>किया जाने वाला प्रक्षेपित कार्गो 4,00,000 प्रति एम टी भा.रु. 63,863 घटाया दर में कटौती 50% प्रस्तावित दर भा. रु. 3.2 जैसा कि नोट किया जाए कि उपयोगकर्ताओं से 3.20 रु पी एम टी की दर पर केवल 50% वसूल करने का प्रस्ताव है।</p>
<p>(viii) वी एस पी एल ने जलपोत से संबंधित अनुमानित आय के लिए विस्तृत परिगणन/कार्यप्रणाली प्रस्तुत नहीं की गई है। वी एस पी एल से अतः अनुरोध है कि वर्तमान प्रशुल्क पर विदेश-गामी जलपोतों एवं तटीय जलपोतों के लिए अलग से 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए बर्थ भाड़े से अनुमानित आय का विस्तृत परिगणन प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>जलपोत से संबंधित अनुमानित आय के लिए विस्तृत परिगणन/ कार्यप्रणाली नीचे दी जाती है :</p> <p>फार्म 5 ए के अनुसार, 31-03-2011 को निवल ब्लॉक 618,756,505 परिचालन लागत : ड्रेजिंग का अनुरक्षण 8,856,936 मरम्मत एवं अनुरक्षण 6,187,565 निवल ब्लॉक पर 1% मूल्यांकन 34,326,446 फार्म 5 ए के अनुसार बीमा एवं अन्य खर्च 6,187,565 निवल ब्लॉक पर 1% निवेश पर रिटर्न 16% 88,028,159 औसत निवल ब्लॉक पर 16% निवल ब्लॉक 2011-12 584,430,059 निवल ब्लॉक 2012-13 550,175,996 निवल ब्लॉक 2013-14 515,921,934 औसत निवेश 550,175,996 कुल राजस्व की आवश्यकता <u>143,586,671</u> कुल जी आर टी घंटे 350,094,222 प्रति जी आर टी/घंटा रु 0.4101 यू एस डी की विनिमय दर 45.09 प्रति जी आर टी/घंटा यू एस डी <u>0.0091</u> घटाया दर में कटौती (0.0019) प्रति घंटा प्रति जी आर टी प्रस्तावित दर यू एस डी 0.0072 वर्तमान दर 0.0020 पिछली दर के मुकाबले वृद्धि का % <u>260</u> इसके अलावा, यह भी बताया जाता है कि क्योंकि कोई खास तटीय जलपोत न होने के कारण तटीय जलपोत का प्रभाव नहीं माना जाता है।</p>
<p>(ix) वी एस पी एल द्वारा (फार्म 2 बी के अनुसार) माने गए 46.0 रु प्रति अमरीकी डालर की विनिमय दर, संशोधित की जाए ताकि चालू बाजार दर परिलक्षित हो सके।</p>	<p>चालू विनिमय दर से संशोधन किया गया।</p>
<p>(x) अन्य आय के रूप में 3 वर्षों 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्रति वर्ष 32.50 लाख रु समरूप में अनुमानित फार्म बी शामिल हैं। व्याख्यात्मक टिप्पणियों से यह समझा जाता है कि यह आय, बैंक से डी एस आर ए के कारण किए गए निक्षेप पर ब्याज की है। इस आय के स्वरूप की व्याख्या करें एवं डी एस आर ए शब्द की व्याख्या करें। टिप्पणी 7 के अनुसार, विशिष्ट निधियों एस्करो खाते, सामान्य रिजर्व निधि से निवेश पर ब्याज आय को शामिल न किया जाए।</p>	<p>डी एस आर ए से आशय डेट सर्विस रिजर्व एकाउंट है। बैंकर के साथ किए गये समयावधि ऋण करार के अंतर्गत हमें एक तिमाही के लिए ऋण की किस्त एवं बैंक में नियत अवधि के निक्षेप में ब्याज की बाध्यता को बनाए रखना पड़ता है ताकि ऋण की किस्त की अदायगी समय पर हो सके। तदनुसार, हमने लागत-विवरणों में, जैसा कि सलाह दी गई है, उन्हें अब शामिल नहीं किया है।</p>

(5)	परिचालन लागत :	
	(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.5.1 के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन मूल्यों के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार, व्यय के प्रक्षेपण होने चाहिए। 1 मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उक्त प्रावधान के अनुसार, लागत-विवरण में वार्षिक बढ़त की अनुमति होगी।	जैसा कि टी ए एम पी द्वारा उनके दिनांक 18-05-10 के आदेश में सूचित किया गया है, लागत प्राक्कलन 3.76% पर किए गए हैं।
	(ii) क्योंकि वर्ष 2010-11 समाप्त हो चुका है, लागत-विवरण को वास्तविक खर्च से अद्यतन किया जाए एवं 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित की समीक्षा की जाए तथा वर्ष 2010-11 के आधार पर संशोधन किया जाए।	2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्राक्कलनों की समीक्षा वर्ष 2010-11 के वास्तविक खर्च के आधार पर की गई है।
	(iii) परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम (क) वर्ष 2010-11 के छः महीनों के लिए (जब पूरे वर्ष के लिए बाह्य आकलन किया जाए) बताए गए वास्तविक परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम 226.67 लाख रु बैठता है। वर्ष 2010-11 के बाह्य आकलन आधारित आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित प्रत्यक्ष श्रम एवं परिचालन में 15% की वृद्धि बताई गई है। वर्ष 2011-12 में 15% की वृद्धि के अनुमान के आधार पर व्याख्या की जाए।	अक्टूबर, 2010 से 2.25 रु पी एम टी से 3.05 रु पी एम टी तक की वृद्धि टेकेदार की दर में की गई थी। हमारे संशोधित लागत प्राक्कलन के अनुसार, 2011-12 में, तथापि, वृद्धि केवल 7% की है।
	(ख) टेकेदारों को दी जा रही वास्तविक राशि पर आधारित यातायात के संदर्भ में आन-बोर्ड एवं समुद्र तट प्रचालनों के लिए लागत का अनुमान परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत का अनुमान लगाया गया है। अनुमानित व्यय के प्राक्कलनों में परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के अनुमान के लिए अपनाई गई यूनिट-दर, आउटसोर्सिंग (बाह्य स्रोतों वाले) टेके की प्रतियों से समर्थित की जाए।	आन बोर्ड नियोजित श्रम एवं वैगन की लदाई के लिए श्रम हेतु जारी किए गए कार्य आदेश की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं।
	(ग) (i) प्रस्ताव के फार्म 3 बी में यथा-उल्लिखित अनुरक्षण श्रम की सप्लाई के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए आउट सोर्सिसिंग टेके की प्रति प्रस्तुत की जाए।	(i) अनुरक्षण श्रम की सप्लाई के लिए एवं वीएमएच के रख-रखाव तथा संचालन के लिए आउट सोर्सिसिंग की प्रति प्रस्तुत की गई है।
	(ii) वर्ष 2011-12 के अनुमानों से 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए मानी गई 5.4 % की वार्षिक बढ़त को सिद्ध किया जाए एवं स्पष्ट करें कि क्या आउट सोर्सिसिंग टेके में इस प्रकार की वार्षिक बढ़त के लिए कोई प्रावधान है।	(ii) जैसा कि ऊपर बताया गया है कि संशोधित लागत विवरणों में 3.76 % पर बढ़त का प्रावधान है। न्यूनतम मजदूरी एवं थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर वार्षिक बढ़त के लिए टेके में प्रावधान है।
	(घ) कृपया पुष्टि करें कि क्या श्रम आपूर्ति करने वाले टेके, प्रतिस्पर्धी बोली लगाकर दिए गए एवं 'पर्याप्त दूरी' के संबंध का अनुसरण किया गया था। श्रमशक्ति की विभिन्न श्रेणियों की एवं विभिन्न किस्म के उपस्करों की सप्लाई के लिए आउट सोर्सिसिंग टेके में यदि किसी शेयरधारी	प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा एवं पर्याप्त दूरी के संबंध का अनुसरण करते हुए टेके दिए जाते हैं।

अथवा वी एस पी एल के किसी कर्मचारी का हित जुड़ा हुआ है तो ब्यौरे को बताया जाए।																																							
(iv) उपस्कर चलन लागत:																																							
<p>(क) विद्युत लागत:</p> <p>(i) वीएसपीएल के प्रस्ताव में बताया गया है कि वीएमएचएस के माध्यम से संचालित किए जाने वाले प्रक्षेपित कार्यों के संदर्भ में 3.76 % की वार्षिक बढ़त के साथ वर्ष 2010-11 के 6 महीनों के लिए वास्तविक खर्च के आधार पर विद्युत लागत का अनुमान लगाया गया है किन्तु वीएमएचएस द्वारा संचालित किए जाने वाले कार्यों यातायात में अनुमानित कटौती, विद्युत की लागत का प्राक्कलन करते समय नहीं मानी गई है।</p> <p>(ii) फार्म 3 बी को वास्तविक प्रति टन विद्युत खपत से एवं वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए विद्युत की यूनिट दर अद्यतन की जाए।</p> <p>(iii) वीएमएचएस के लिए प्रक्षेपित यातायात, विद्युत की यूनिट दर के उत्पाद, विद्युत की खपत, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित विद्युत लागत से मेल नहीं खाती है।</p>	<p>पिछले साल के लिए विद्युत की लागत की विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की गई है। फार्म 3 बी को वास्तविक टन विद्युत खपत से एवं 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए विद्युत की यूनिट दर से अद्यतन किया गया है। वास्तविक आंकड़ों के आधार पर विद्युत लागत का अनुमान लगाया गया है एवं लागत विवरण में तदनुसार अद्यतन किया गया है।</p>																																						
<p>(ख) ईंधन लागत:</p> <p>(i) 3.95 ₹0 पर बताई गई प्रति टन ईंधन लागत 18.48 % तक अर्थात् 4.68 ₹0 प्रति टन तक वर्ष 2010-11 में बढ़ाई गई है। प्रति टन ईंधन लागत में अचानक वृद्धि के कारण कृपया बताए जाएँ।</p> <p>(ii) वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए ईंधन की प्रति टन वास्तविक खपत एवं ईंधन की वास्तविक यूनिट लागत के ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएँ।</p> <p>(iii) वर्ष 2011-12 में प्रति टन ईंधन की लागत में अनुमानित 9.4 % की वृद्धि का औचित्य प्रस्तुत करें।</p>	<p>पिछले 3 वर्षों की बंदरगाह सचल क्रेन द्वारा संचालित मात्रा के संबंध में खर्च हुई ईंधन की लागत के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:</p> <table border="1" data-bbox="691 1037 1562 1234"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">ईंधन</th> <th rowspan="2">संचालित की गई मात्रा</th> <th colspan="2">मात्रा</th> <th rowspan="2">पीएमटी</th> </tr> <tr> <th>वीएसएल गियर</th> <th>एचएमसी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08-09</td> <td>137,94,413</td> <td>4,679,446</td> <td>520,288</td> <td>4,159,158</td> <td>3.32</td> </tr> <tr> <td>09-10</td> <td>230,22,809</td> <td>6,435,894</td> <td>609,782</td> <td>5,826,112</td> <td>3.95</td> </tr> <tr> <td>10-11</td> <td>307,73,421</td> <td>6,473,397</td> <td>365,116</td> <td>6,108,281</td> <td>5.04</td> </tr> </tbody> </table> <p>2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए ईंधन लागत प्रति मी. टन 19 % एवं 27 % क्रमशः बढ़ गई है। मूल्य में वृद्धि होने के कारण एवं प्रति टन खपत के कारण प्रति मी. टन लागत में वृद्धि हुई है। यह निवेदन किया जाता है कि ईंधन के मूल्य का % 3.5 % से एवं 15 % तक क्रमशः 2009-10 एवं 2010-11 के लिए बढ़ा है, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="691 1469 1562 1621"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>दर प्रति लिटर</th> <th>% में वृद्धि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>33.44</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>34.61</td> <td>3.50</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>39.77</td> <td>14.91</td> </tr> </tbody> </table> <p>टीएमपी के आदेश के अनुरूप बाद के वर्षों में 3.76 % तक ईंधन में बढ़त अनुमानित है, भले ही उक्त वृद्धि हुई हो। तदनुसार, लागत विवरणों में ईंधन लागत अनुमानित की गई एवं अद्यतन की गई है।</p>	वर्ष	ईंधन	संचालित की गई मात्रा	मात्रा		पीएमटी	वीएसएल गियर	एचएमसी	08-09	137,94,413	4,679,446	520,288	4,159,158	3.32	09-10	230,22,809	6,435,894	609,782	5,826,112	3.95	10-11	307,73,421	6,473,397	365,116	6,108,281	5.04	वर्ष	दर प्रति लिटर	% में वृद्धि	2008-09	33.44		2009-10	34.61	3.50	2010-11	39.77	14.91
वर्ष	ईंधन				संचालित की गई मात्रा	मात्रा		पीएमटी																															
		वीएसएल गियर	एचएमसी																																				
08-09	137,94,413	4,679,446	520,288	4,159,158	3.32																																		
09-10	230,22,809	6,435,894	609,782	5,826,112	3.95																																		
10-11	307,73,421	6,473,397	365,116	6,108,281	5.04																																		
वर्ष	दर प्रति लिटर	% में वृद्धि																																					
2008-09	33.44																																						
2009-10	34.61	3.50																																					
2010-11	39.77	14.91																																					
<p>(ग) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत:</p> <p>(i) लागत-विवरण में वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्च 2010-11 वर्ष के लिए अद्यतन किया जाए एवं 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्राक्कलन में तदनुसार संशोधन किया जाए।</p> <p>(ii) पुष्टि करें कि क्या मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के</p>	<p>(i) 2010-11 के लिए 'वास्तविक' को अद्यतन किया गया है एवं अगले वर्षों के लिए प्राक्कलन में, तदनुसार, संशोधन किया गया है।</p> <p>(ii) निम्नलिखित प्रस्तावित बढ़त पर किसी प्रकार की मरम्मत एवं अनुरक्षण का अनुमान नहीं लगाया गया है, इसके लिए हमारी टिप्पणियों नीचे देखें:</p>																																						

<p>दौरान सकल ब्लाक में प्रस्तावित बढत का अनुमान लगाया गया है।</p>	<p>बढत</p>	<p>राशि (मि.)</p>	<p>वर्ष</p>	<p>टिप्पणी</p>
	<p>ग्रेव की खरीद</p>	<p>9.8</p>	<p>2011-12</p>	<p>पहले दो वर्षों के दौरान ग्रेव को किसी बड़ी मरम्मत की जरूरत नहीं पड़ती</p>
	<p>एचएमसी की खरीद</p>	<p>132.3</p>	<p>2011-12</p>	<p>3 वर्षों के लिए वारंटी के अधीन</p>
	<p>गेन्द्री की खरीद</p>	<p>139.1</p>	<p>2011-12</p>	<p>3 वर्षों के लिए वारंटी के अधीन</p>
	<p>बर्थ की मरम्मत</p>	<p>146.1</p>	<p>2011-12</p>	<p>क्योंकि यह मरम्मत की दृष्टि से पूंजीगत खर्च है, इसलिए अनुरक्षण का अनुमान नहीं लगाया गया है। पिछले वर्ष के वास्तविक पर आधारित सामान्य मरम्मत को पहले से ही ध्यान में रखा गया है।</p>
	<p>भूमि का विकास</p>	<p>449.82</p>	<p>2012-13</p>	<p>2012-13 के मध्य तक पूरे होने की आशा है। हाल ही में मरम्मत का कोई अनुमान नहीं लगाया गया है।</p>
<p>(घ) ड्रेजिंग का अनुरक्षण</p>				
<p>(i) वीएसपीएल द्वारा, यदि कोई, ड्रेजिंग अनुरक्षण टेका किया गया हो तो उसकी प्रति प्रस्तुत करें ताकि लागत को सिद्ध किया जा सके।</p>	<p>(i) वीपीटी के साथ कोई ड्रेजिंग टेका नहीं किया गया है।</p>			
<p>(ii) वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि वीपीटी प्रति पाली के आधार पर ड्रेजिंग लागत प्रभार रूप में ले रहा है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए ड्रेजिंग के अनुरक्षण के लिए वीएसपीएल को वीपीटी द्वारा दिए गए बिल की प्रतियाँ प्रस्तुत की जाएँ ताकि माने गए आंकड़ों को सिद्ध किया जा सके।</p>	<p>(ii) प्रत्येक वर्ष के लिए खर्च की गई लागत को बताने वाला विवरण, बिलों की प्रतियों सहित प्रस्तुत किया गया है।</p>			
<p>(iii) पिछले वास्तविक के संदर्भ में 24 पालियों के लिए प्रति पाली 3.69039 रु0 पर माने गए ड्रेजिंग की यूनिट दर का औचित्य सिद्ध किया जाए।</p>	<p>(iii) यह, वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए दावे के अनुरूप है क्योंकि इसके ड्रेजर सागर दुर्गा का प्रयोग अनुरक्षण ड्रेजिंग के लिए किया गया था। एक महीने में प्रत्येक बर्थ के लिए 1 पाली पर अनुमान किया गया है।</p>			
<p>(ङ) राजस्व हिस्सा</p>				
<p>(i) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीएसपीएल एवं वीपीटी ने पुष्टि की थी कि बोली दस्तावेज के अनुसार, सकल राजस्व की परिभाषा केवल घाट-प्रशुल्क एवं बर्थ भाड़ा आय को राजस्व हिस्सा के प्रयोजन की दृष्टि से दर्शाती है। वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखे में 15.47 करोड़ रु0 पर बताए गए घाटशुल्क एवं बर्थ भाड़े से प्राप्त वास्तविक आय के आधार पर, अनुमेय राजस्व हिस्सा अगली उच्चतम बोली की सीमा तक अर्थात् 12.811% 1.98 करोड़ रु. बैठती है। तथापि, वी एस पी एल ने लागत विवरण में वर्ष 2009-10 के लिए पास-थ्रू के रूप में 2.89 करोड़ रु. का राजस्व हिस्सा माना है। इसके अलावा, वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखे में</p>	<p>(i) एसओआर को लागू करने के मामले में वीपीटी एवं वीएसपीएल के बीच मतभेद उत्पन्न हो गया था अर्थात् राजस्व हिस्से के परिकलन के प्रयोजन की दृष्टि से वीपीटी को देय वीपीटी के दरों के मान अथवा वीएसपीएल के दरों के मात्रा लागू होंगे। वीपीटी यह तर्क दे रहा था कि ये, वीएसपीएल के एसओआर के आधार पर परिकलित किए जाएंगे क्योंकि वे उनके एसओआर से ऊँचे हैं। यह मतभेद, पंचाट के लिए भेजा गया एवं पंच-निर्णय दिसम्बर 2009 में पास किया गया, जिसमें यह निर्णय दिया गया था कि वीएसपीएल, अपने एसओआर पर राजस्व का हिस्सा, वीपीटी को मई, 2005 से आगे के लिए देगा, यह वह तारीख है जब एसओआर, टीएमपी द्वारा निश्चित किया गया था। तदनुसार, मई, 2005 से दिसम्बर, 2009 तक देय राजस्व हिस्से के अंतर का प्रावधान हमारी बहियों में किया गया, जिससे राजस्व हिस्से में वृद्धि 2009-10 में 5.64 करोड़ रु. तक हुई।</p>			
	<p>इसके अलावा, यह भी निवेदन किया जाता है कि हमने, समेकित टर्मिनल सेवा प्रभार प्रति मी.टन के लिए 'सेल' के साथ अल्पावधि टेका 06-05-2008 से एवं उसके आगे से</p>			

<p>बताई गई राजस्व हिस्से की अदायगी 5.64 करोड़ रु. है, जबकि घाट शुल्क एवं बर्थ भाड़ा आय पर 17.111% पर एल ए के अनुसार, परिगणित करने पर 2.64 करोड़ रु. आती है। पिछली अवधि के लिए इन आंकड़ों में विभिन्नता के कारणों की व्याख्या की जाए।</p>	<p>किया है, जिसमें घाट-शुल्क शामिल है। 'सेल' के नाम से जो बीजक बनाए जा रहे हैं, उसमें घाट शुल्क का कारक नहीं है, अतः वार्षिक लेखों के अनुसार, घाट शुल्क प्रभार, संचालित किए गए टनों के संबन्ध में सही-सही तस्वीर प्रस्तुत नहीं करेगा। 'सेल' से अर्जित राजस्व, आय वर्ग में समेकित टर्मिनल सेवा प्रभार के अंतर्गत दिखाया गया था, जिसमें वीएसपीएल द्वारा संचालित मात्रा पर घाट शुल्क शामिल है। इस संबंध में संलग्न विवरण उक्त स्थिति को स्पष्ट करेगा।</p>																																																																	
<p>(ii) एलए के अनुसार, देय राजस्व हिस्से की कार्यप्रणाली प्रस्तुत करें, जिसमें 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए बर्थ-भाड़ा एवं घाट शुल्क से प्राप्त वास्तविक आय का ब्यौरा दिया जाए एवं जिसमें प्रत्येक वार्षिक लेखे के साथ आंकड़ों का यथाविधि मिलान किया जाए एवं प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार, पास-श्रू के रूप में राजस्व हिस्सा देय बताया जाए।</p>	<p>अपेक्षित कार्यप्रणाली नीचे दी गई है:</p> <table border="1" data-bbox="707 501 1485 1095"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th></th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>बर्थ भाड़ा</td> <td></td> <td>17,749,644</td> <td>35,618,407</td> <td>35,488,133</td> </tr> <tr> <td>घाट शुल्क</td> <td></td> <td>138,796,053</td> <td>219,101,462</td> <td>223,464,680</td> </tr> <tr> <td>योग</td> <td></td> <td>156,545,698</td> <td>254,719,869</td> <td>258,952,813</td> </tr> <tr> <td>वीपीटी को देय</td> <td>17.111</td> <td>26,786,534</td> <td>43,585,117</td> <td>44,309,416</td> </tr> <tr> <td>टीएमपी के अनुसार अनुमेय</td> <td>12,811</td> <td>20,055,069</td> <td>32,632,162</td> <td>33,174,445</td> </tr> <tr> <td>वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को प्रदत्त</td> <td></td> <td>22763135</td> <td>59144186</td> <td>44309420</td> </tr> <tr> <td>विभेदक राशि (टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमत वास्तविक अदायगी)</td> <td></td> <td>(2708066)</td> <td>(26512024)</td> <td>(11134975)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">तुलन-पत्र के अनुसार</p> <table border="1" data-bbox="707 1133 1562 1348"> <thead> <tr> <th>वर्ष के लिए</th> <th>बर्थ-भाड़ा</th> <th>घाटशुल्क</th> <th>आईटीएससी में शामिल</th> <th>योग</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>17838552</td> <td>100825379</td> <td>37970675</td> <td>156634606</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>35618411</td> <td>118693540</td> <td>100407922</td> <td>254719873</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>35488133</td> <td>144157541</td> <td>79307139</td> <td>258952813</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>670307292</td> </tr> </tbody> </table> <p>टिप्पणी: समेकित सेवा प्रभारों के अंतर्गत संचालित जलपोतों के लिए घाटशुल्क प्रभार अलग से नहीं लिए गए। समेकित टर्मिनल सेवा प्रभार बीजक में, घाट शुल्क शामिल है, अतः यह, वार्षिक लेखे में दिखाई नहीं देगा।</p> <p>(iii) वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक खाते में रायल्टी अदायगी पर ब्याज की अदायगी 27.38 लाख रु. बताई गई है। लागत विवरण इस मद को दिए गए प्रतिपादन को कृपया स्पष्ट करें।</p>	वर्ष		2008-09	2009-10	2010-11	बर्थ भाड़ा		17,749,644	35,618,407	35,488,133	घाट शुल्क		138,796,053	219,101,462	223,464,680	योग		156,545,698	254,719,869	258,952,813	वीपीटी को देय	17.111	26,786,534	43,585,117	44,309,416	टीएमपी के अनुसार अनुमेय	12,811	20,055,069	32,632,162	33,174,445	वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को प्रदत्त		22763135	59144186	44309420	विभेदक राशि (टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमत वास्तविक अदायगी)		(2708066)	(26512024)	(11134975)	वर्ष के लिए	बर्थ-भाड़ा	घाटशुल्क	आईटीएससी में शामिल	योग	2008-09	17838552	100825379	37970675	156634606	2009-10	35618411	118693540	100407922	254719873	2010-11	35488133	144157541	79307139	258952813					670307292
वर्ष		2008-09	2009-10	2010-11																																																														
बर्थ भाड़ा		17,749,644	35,618,407	35,488,133																																																														
घाट शुल्क		138,796,053	219,101,462	223,464,680																																																														
योग		156,545,698	254,719,869	258,952,813																																																														
वीपीटी को देय	17.111	26,786,534	43,585,117	44,309,416																																																														
टीएमपी के अनुसार अनुमेय	12,811	20,055,069	32,632,162	33,174,445																																																														
वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को प्रदत्त		22763135	59144186	44309420																																																														
विभेदक राशि (टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमत वास्तविक अदायगी)		(2708066)	(26512024)	(11134975)																																																														
वर्ष के लिए	बर्थ-भाड़ा	घाटशुल्क	आईटीएससी में शामिल	योग																																																														
2008-09	17838552	100825379	37970675	156634606																																																														
2009-10	35618411	118693540	100407922	254719873																																																														
2010-11	35488133	144157541	79307139	258952813																																																														
				670307292																																																														
<p>(v) उपस्कर भाड़ा प्रभार: (क) उपस्कर भाड़ा प्रभार, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए, विभिन्न सेवाओं, जैसे बी एम एच एस संचालन, स्टीवेडोरिंग, एचएमसी, समुद्रतट संचालन सेवाएँ आदि के लिए विभिन्न प्रति टन दरों के आधार पर अनुमान लगाए गए हैं। उपस्कर भाड़ा प्रभार का अनुमान लगाने के लिए अपनाई गई यूनिट दर के समर्थन में इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा हाल ही में किए गए टेके की प्रतियों प्रस्तुत की जाएँ। लागत प्राक्कलन में मानी गई यूनिट दर</p>	<p>(क) टेके की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>																																																																	

<p>का टेके में उल्लिखित यूनिटों दरों से तालमेल बैठाया जाए।</p>																																																																	
<p>(ख) इस बात की पुष्टि करें कि वीएसपीएल द्वारा दिए गए टेके को प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए, अंतिम रूप दिया गया था ताकि दरों की तर्कसंगतता को सुनिश्चित किया जा सके।</p> <p>(ग) बंदरगाह सचल क्रेन (एचएमसी) (वीएसपीएल द्वारा बाह्य स्रोतों को दी गई) की भाड़ा दर का अनुमान लगाने के लिए, वीएचएमएस के माध्यम से संचालित कोयले को छोड़कर अनुमानित कार्गो यातायात के 80% में से 30% पर 42/- रु. प्रति टन के हिसाब से यूनिट दर लागू की गई है। एचएमसी की भाड़ा लागत का अनुमान लगाने के लिए इन प्रतिशतताओं को लागू करने के आधार की व्याख्या की जाए।</p> <p>(घ) वर्ष 2011-12 में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित एक बंदरगाह सचल क्रेन को शामिल करने से वीएसपीएल द्वारा (संचालित कार्गो के संदर्भ में जो है) बाह्य स्रोत को दिए गए एमएससी के भाड़े प्रभार से संबंधित व्यय में कटौती हो सकती है- यह मानते हुए कि यातायात में कोई वृद्धि प्रक्षेपित नहीं है। कृपया स्पष्ट करें एवं पुष्टि करें कि क्या लागत प्राक्कलन में इसके प्रभाव को माना गया है।</p>	<p>(ख) प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद टेका दिया गया था।</p> <p>(ग) संशोधित लागत विवरणों में घटे हुए भाड़े प्रभार के प्रभाव को माना गया है। यह निवेदन किया जाता है कि वीएसपीएल द्वारा पिछले 3 वर्षों के लिए बाह्य स्रोत को दिए गए एचएमसी द्वारा संचालित टनों का ब्यौरा निम्नलिखित है:</p> <table border="1" data-bbox="730 618 1525 866"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">संचालित मात्रा</th> <th colspan="2">निम्न की मात्रा</th> <th rowspan="2">एम एम सी (भाड़े पर)</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th>वी एस पी एल गियर</th> <th>एच एम सी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>4679446</td> <td>520288</td> <td>4159158</td> <td>1155132</td> <td>27.77</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>6435894</td> <td>609782</td> <td>5826112</td> <td>1769711</td> <td>30.38</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6473397</td> <td>365116</td> <td>6108281</td> <td>184691</td> <td>30.24</td> </tr> <tr> <td></td> <td>17588737</td> <td></td> <td></td> <td>4771757</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>एचएमसी द्वारा बाह्य स्रोत द्वारा संचालित वास्तविक टनों के आधार पर एवं एक बंदरगाह क्रेन को शामिल करने से, बाह्य स्रोत वाली एजेंसी द्वारा संचालित किया जाने वाला कार्गो, जो वीएमएस से भिन्न है, क्रेन 80% का 1/3 (एक तिहाई) कार्गो का हमने अनुमान लगाया है, जो नीचे दिया गया है।</p> <p>(घ)</p> <table border="1" data-bbox="730 1115 1525 1330"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">प्रक्षेपित मात्रा</th> <th colspan="2">निम्न की मात्रा</th> <th rowspan="2">एच एम सी (भाड़े पर)</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th>बी एम एच</th> <th>अन्य</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td> <td>5950000</td> <td>2000000</td> <td>3950000</td> <td>1053333</td> <td>26.67</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>6772500</td> <td>2100000</td> <td>4672500</td> <td>1246000</td> <td>26.67</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>7111125</td> <td>2205000</td> <td>4906125</td> <td>1308300</td> <td>26.67</td> </tr> <tr> <td></td> <td>19833625</td> <td></td> <td></td> <td>3607633</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>आगे यह भी निवेदन किया जाता है कि हमने बाह्य स्रोत के लिए मात्रा को घटा दिया है, बावजूद इसके कि ढांचे में 12.76% की वृद्धि प्रक्षेपित की गई है।</p>	वर्ष	संचालित मात्रा	निम्न की मात्रा		एम एम सी (भाड़े पर)	%	वी एस पी एल गियर	एच एम सी	2008-09	4679446	520288	4159158	1155132	27.77	2009-10	6435894	609782	5826112	1769711	30.38	2010-11	6473397	365116	6108281	184691	30.24		17588737			4771757		वर्ष	प्रक्षेपित मात्रा	निम्न की मात्रा		एच एम सी (भाड़े पर)	%	बी एम एच	अन्य	2011-12	5950000	2000000	3950000	1053333	26.67	2012-13	6772500	2100000	4672500	1246000	26.67	2013-14	7111125	2205000	4906125	1308300	26.67		19833625			3607633	
वर्ष	संचालित मात्रा			निम्न की मात्रा				एम एम सी (भाड़े पर)	%																																																								
		वी एस पी एल गियर	एच एम सी																																																														
2008-09	4679446	520288	4159158	1155132	27.77																																																												
2009-10	6435894	609782	5826112	1769711	30.38																																																												
2010-11	6473397	365116	6108281	184691	30.24																																																												
	17588737			4771757																																																													
वर्ष	प्रक्षेपित मात्रा	निम्न की मात्रा		एच एम सी (भाड़े पर)	%																																																												
		बी एम एच	अन्य																																																														
2011-12	5950000	2000000	3950000	1053333	26.67																																																												
2012-13	6772500	2100000	4672500	1246000	26.67																																																												
2013-14	7111125	2205000	4906125	1308300	26.67																																																												
	19833625			3607633																																																													
<p>(vi) लीज किराया:</p> <p>(क) फार्म 3 बी में प्रस्तुत 2009-10 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए लीज किराए का परिकलन, यूनिट दर एवं उल्लिखित क्षेत्र के संदर्भ में मेल नहीं खाता है। कृपया जांच करें एवं संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत करें। इस बात की पुष्टि करें कि क्या अपनाया गया लीज किराया एल ए में उल्लिखित प्रावधान के अनुसार है।</p> <p>(ख) वीएसपीएल ने भवनों एवं अन्य के लिए 2011-12 से एवं उसके बाद से लीज किराए का अनुमान किया है। लीज किराए के अनुमान का</p>	<p>(क) यह निवेदन किया जाता है कि हमने एलए के अनुसार, वीपीटी से 121700 वर्ग मीटर क्षेत्र लिया है। इसके अलावा, हमने वीपीटी से स्टैकिंग के उद्देश्य से विभिन्न प्लॉट प्रत्येक वर्ष के दौरान उपलब्धता पर, लिए हैं। उन प्लॉटों के लिए दिया गया किराया एवं कर्मचारियों की सुख सुविधाओं के लिए भवन (डब्ल्यूएबी) के लिए दिया गया लीज किराया, लीज किरायों में भी शामिल किया गया था। इसलिए, लागत-विवरण में उल्लिखित क्षेत्र एवं किराया, लीज किराए के वास्तविक परिकलन से मेल नहीं खाता है। अतिरिक्त भूमि के लिए 01-10-2012 से (आधा वर्ष) वीपीटी को देय किराए को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी को लीज किराए में लागत शीट में संशोधन किया गया।</p> <p>अपेक्षित प्राक्कलन प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>यह पुष्टि की जाती है कि लीज किराया, एलए के प्रावधानों के अनुसार, अपनाया गया है।</p> <p>(ख) जैसा कि आप को ज्ञात है कि हमने वीपीटी से “कर्मचारियों की सुख सुविधाओं के लिए भवन” नामक एक भवन लिया है, जिसके लिए 62,986 रु0 का मासिक किराया 12 महीनों के लिए अनुमानित किया गया था।</p>																																																																

<p>आधार गणना सहित बताया जाए एवं यह भी पुष्टि करें कि यह एल ए के प्रावधानों के अनुरूप है।</p>	
<p>(vii) बीमा:-</p> <p>(क) वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 (पूरे वर्ष के लिए बाह्य आकलन करने पर) के लिए वास्तविक के संदर्भ में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित बीमा लागत में तीव्र वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण बताते हुए औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>(क) अतिरिक्त क्रेनों की कवरेज के कारण।</p>
<p>(ख) वर्ष 2010-11 के लिए वीएसपीएल द्वारा लिए गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत की जाए जिससे बीमा प्रीमियम की लागत का पता चल सके।</p>	<p>(ख) बीमा कवर, वर्ष 2010-11 के लिए, की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>(ग) आस्तियों को बदलने के मूल्य का आकलन करने के लिए बीमा कंपनी द्वारा अनुमोदित, आस्तियों के मूल्य निर्धारक की रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की जाए एवं वर्ष 2011-12 के लिये गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत की जाए जिससे प्राक्कलन में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध हो सके।</p>	<p>(ग) एमएचसी एवं बीएमएचएस हमारी प्रमुख आस्तियाँ होने के कारण उन्हें बदलने के मूल्य को हमने शामिल किया है। किसी आस्ति का मूल्यांकन प्रति वर्ष नहीं किया जाता है एवं बीमा का कवरेज पिछले वर्ष के मूल्य के आधार पर किया जाता है एवं बदलने के मूल्य का आंतरिक मूल्यांकन के आधार पर नई आस्तियों के लिए वर्ष के दौरान आस्ति बढ़त को शामिल किया जाता है। वर्ष 2011-12 के लिए बीमा पॉलिसी की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>(viii) तकनीकी सेवा फीस:-</p> <p>(क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वर्ष 2006-07 एवं उसके आगे से प्रत्येक वर्ष के दौरान अदा की गई। अनुमानित तकनीकी सेवा फीस, परियोजना की बकाया अवधि के लिए किस्तों में ऋण रूप में अदा की गई। पिछली अवधि के लिए एवं 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्राक्कलनों हेतु वही दृष्टिकोण अपनाया जाए।</p>	<p>(क) लागत-विवरणों में, तदनुसार, संशोधन किया गया है।</p>
<p>(ख) तकनीकी सेवा फीस को ऋण रूप में किस्तों में देने के संदर्भ में गणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>(ख) 28.3 वर्ष की बकाया लाइसेंस अवधि के लिए 3.50 करोड़ रु. ऋण रूप में किस्तों में दिए गए, जैसा कि टी ए एम पी ने पिछले आदेश में कहा था।</p>
<p>(ग) अप्रैल, 2009 में अधिसूचित पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण में, आयकर अधिनियम के अनुसार, तकनीकी सेवा फीस के लेनदेन के बारे में 'पर्याप्त दूरी' के संबंध को स्थापित करने के लिए अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी किए गए प्रमाण पत्र पर विश्वास करते हुए, परियोजना की बकाया अवधि के लिए तकनीकी सेवा फीस को लागत एवं ऋण रूप में किस्त देने की मद के रूप में इस शर्त पर स्वीकार किया था कि वीएसपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करेगा जिससे यह पता चल सके कि आयकर अधिकारियों ने इसे खर्च की अनुमति दी है। वीएसपीएल से अनुरोध है कि वह पिछले वर्षों के आईटी मूल्यांकन आदेश की प्रति प्रस्तुत करे जिससे यह पता चल सके कि यह मद, खर्च के रूप में आईटी प्राधिकारियों द्वारा मान ली गई है। आई टी मूल्यांकन प्रमाण</p>	<p>(ग) 2007-2008 एवं 2008-09 के वर्षों के लिए मूल्यांकन आदेशों की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं, जिससे आयकर प्राधिकारियों द्वारा इस खर्च को अनुमति प्रदान करने का पता चलता है।</p>

<p>पत्र के अभाव में यह नोट किया जाए कि पिछले प्रशुल्क निर्धारण उपक्रम में दी गई सम्बद्ध लागत की समीक्षा करनी पड़ेगी।</p>									
<p>(ix) मूल्यहास: 2005 के प्रशुल्क मार्ग-निदेशों के उपबंध 2.7.1 के अनुरूप वीएसपीएल द्वारा परिकल्पित मूल्यहास की पुष्टि करें।</p>	<p>पुष्टि की गई है।</p>								
<p>(x) फार्म 6 - दक्षता लाभ सुधार का विश्लेषण</p>									
<p>(क) वीएसपीएल ने फार्म 6 में बताया है कि इसने दक्षता सुधार के कारण लागत में कटौती को प्राप्त कर लिया है किन्तु प्रस्तुत किए गए ब्यौरे से पता चलता है कि परिवर्तनशील लागत (प्रति यूनिट) में वृद्धि हुई है।</p>	<p>(क) संशोधित फार्म 6 के अनुसार, 3.76% की वार्षिक बढ़त न मानते हुए, कुल लागत उसी स्तर पर बनाए रखी गई है।</p>								
<p>(ख) वीएसपीएल ने यह सिद्ध नहीं किया है कि लागत में प्राप्त की गई कटौती, दक्षता/उत्पादकता में सुधार के कारण है। इसके अलावा, वीएसपीएल ने लागत विवरण में दक्षता लाभ का दावा नहीं किया है।</p>	<p>(ख) जैसी कि ऊपर व्याख्या की गई है।</p>								
<p>(ग) वीएसपीएल, पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक की अवधि के दौरान सम्बद्ध लागत मदों की, पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान खर्च हुई वास्तविक परिवर्तनशील लागत की समनुरूपी मदों से तुलना करे एवं निश्चयात्मक रूप में यह सिद्ध करे कि प्रति टन लागत में यदि कोई बचत प्राप्त की गई है तो वह उत्पादकता/दक्षता में सुधार के कारण है।</p> <p>(घ) इसके अलावा, यह भी बताएँ कि इस प्रशुल्क चक्र में दक्षता सुधार के लाभ के दावे के लिए 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए भावी प्राक्कलनों में घटी हुई प्रति यूनिट लागत का वही स्तर माना गया है।</p> <p>(ङ) परिवर्तनशील लागत की सम्बद्ध मदों में से यदि किसी में लागत कटौती होती है तो इस प्रकार की लागत कटौती का 50% दिशा निर्देशों के अनुसार, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रक्षेपित परिवर्तनशील लागत की समनुरूपी सम्बद्ध मदों के अनुमान में लेखांकित किया जाए।</p>	<p>(ग) फार्म 7 में प्रस्तुत की गई है।</p>								
<p>(6) नियोजित पूंजी</p> <p>(i) वर्ष 2010-11 पहले से समाप्त हो चुका है, इसलिए, सकल ब्लॉक, मूल्यहास एवं अन्य सम्बद्ध मदों के लिए प्रस्तावित बढ़त में संशोधन वास्तविक के संदर्भ में किया जाए।</p> <p>(ii) (क) वर्ष 2011-12 में 42.78 करोड़ रु. पर एवं 2012-13 में 44.98 करोड़ रु. पर अनुमानित सकल ब्लॉक में बढ़त के समर्थन में जारी किए गए कार्य आदेशों/बजटीय कोटेशन की प्रतियों, की गई अग्रिम अदायगी आदि के</p>	<p>तदनुसार, संशोधित किया गया</p> <p>(क)</p> <table border="1" data-bbox="707 1939 1541 2033"> <thead> <tr> <th>बढ़त</th> <th>राशि (मि.)</th> <th>वर्ष</th> <th>टिप्पणी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ग्रेव की खरीद</td> <td>9.80</td> <td>2011-12</td> <td>क्रयादेश की प्रति प्रस्तुत की गई</td> </tr> </tbody> </table>	बढ़त	राशि (मि.)	वर्ष	टिप्पणी	ग्रेव की खरीद	9.80	2011-12	क्रयादेश की प्रति प्रस्तुत की गई
बढ़त	राशि (मि.)	वर्ष	टिप्पणी						
ग्रेव की खरीद	9.80	2011-12	क्रयादेश की प्रति प्रस्तुत की गई						

प्रमाण प्रस्तुत किए जाएँ। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में सकल ब्लाक के लिए प्रस्तावित प्रत्येक बड़त की वर्तमान स्थिति प्रस्तुत की जाए।

(ख) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, इस निवेश के प्रभाव को, क्षमता, अतिरिक्त यातायात/व्यवस्था में बड़त, यूनिट की संचालन लागत में कटौती अथवा परिचालन संबंधी दक्षता में कोई सुधार की दृष्टि से कृपया परिमाणित किया जाए।

एचएमसी की खरीद	132.30	2011-12	ईटीए से प्राप्त कोटेशन प्रस्तुत की गई
गेन्द्री क्रेन की खरीद	139.10	2011-12	लिभरर की ऑफर प्रस्तुत की गई
बर्थ की मरम्मत	146.10	2011-12	प्राक्कलन प्रस्तुत किए गए
भूमि का विकास	449.82	2012-13	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के लिए कार्यादेश की प्रति प्रस्तुत की गई है।

(ख) प्रस्तावित निवेशों के लाभ, मद-वार नीचे दिए गए हैं:

1. मैसर्स एसएमएजी से कोयला ग्रैब की खरीद पर निवेश

वर्तमान कोयला ग्रैब को बदलने के लिए है, जिसका आयु-काल पूरा हो चुका है। नया ग्रैब कार्गो को छितरने से रोकेगा एवं और अधिक कार्गो को मजबूती से पकड़ने से निस्सारण दर में सुधार होगा तथा इससे परिचालन संबंधी दक्षता में वृद्धि होगी।

2. लघु पत्तन क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले पड़ोसी पत्तनों से जो टीएएमपी के नियंत्रण में नहीं हैं, स्पर्धा का सामना करने के लिए अतिरिक्त बंदरगाह सचल क्रेनों की खरीद पर निवेश:

जैसा कि प्राधिकारियों को पूर्णतः यह ज्ञात है कि वीपीटी में अनेक नए पत्तन टर्मिनल आने को तैयार हैं एवं विशाखापट्टनम में एक बड़ा लघु पत्तन, थोक कार्गो के मामले में वीएसपीएल को पहले से ही कड़ा मुकाबला दे रहा है। ऐसे पत्तन आपरेटरों से मुकाबला करने के लिए वीएसपीएल को उर्ध्व अंतरण क्षमता को बढ़ाना चाहिए जो कम से कम 3500 टीपीडी तक होनी चाहिए। वीएसपीएल के पास पर्याप्त संख्या में क्रेनें होनी चाहिए ताकि उनकी हर समय उपलब्धता सुनिश्चित हो सके एवं वर्तमान क्रेनों का नेमी अनुरक्षण हो सके क्योंकि वर्तमान क्रेनें काफी पुरानी हो गई हैं एवं निवारक अनुरक्षण की आवश्यकता पड़ेगी। अतः और अधिक एचएमसी की खरीद दो कारणों से आवश्यक होगी:

(i) 35000 टीपीडी तक निस्सारण दर बढ़ाना, जो जलयानों का विराम-काल कम करके ग्राहकों को सीधे लाभ पहुँचाएगा तथा भाड़े की लागत को कम करने एवं पर्याप्त मुद्रा अर्जन में सहायक होगा। उच्च निस्सारण दरों के लिए थोक कार्गो में ग्राहकों के लिए प्रोत्साहन, भाड़े में कमी लाकर एवं मुद्रा को जल्दी भेजकर प्राप्तकर्ता जलयान से माल भेजने वाले के लिए सहायक सिद्ध होंगे।

(ii) क्रेनों की लगातार उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए एवं बंदरगाह सचल क्रेनों के उचित निवारक अनुरक्षण को निश्चित करने के लिए यह बहुत जरूरी है।

यहाँ यह बताना प्रांसंगिक होगा कि वीएसपीएल के पिछले दो वर्षों में दो बड़े इंजन खराब हो गए, जिससे इनके बदलाव की लागत काफी बड़ी एवं अत्यधिक विलंब शुल्क भरना पड़ा। अतः परिचालक आवश्यकतओं को पूरा करने के लिए नई बंदरगाह सचल क्रेनों की खरीद आवश्यक मानी जाती है।

3. पूरी तरह से भरे हुए पेनामैक्स जलयानों के लिए, जिनके 2013 तक आने की संभावना है, उच्च निस्सारण/लदान दर प्राप्त करने के लिए लिभरर से गेन्द्री क्रेनों की खरीद पर निवेश:

(क) जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वी एस पी एल की भंडारण जगह बहुत सीमित है एवं इसे सभी प्रचालनों के लिए विशेष किस्म के उपस्करों की आवश्यकता है। इस समय अनेक कार्गो की उतराई शारीरिक श्रम द्वारा की जाती है, जिससे दक्षता पर प्रभाव पड़ रहा है एवं भारतीय रेल उन साइडिंगों को प्राथमिकता नहीं देगी, जहाँ प्रचालन कार्य दक्षता पूर्ण नहीं किया जाता है। भारतीय रेल उन प्रयोक्ताओं को भाड़े का लाभ भी दे रही है, जो 'इंजन ऑन लोड' योजना का उपयोग कर रहे हैं। इस योजना से

प्रयोक्ताओं को 5% की भाड़े में सीधी छूट मिलती है, जो रोक के स्थापन समय के ठीक 4 घंटों के भीतर रोक के सामान की उतराई/लदाई कर देते हैं। वी एस पी एल ई क्यू-9 की साइडिंग, यांत्रिक आधारित साइडिंग नहीं है, अतः वैगनों की उतराई के लिए एक विशिष्ट किस्म की यांत्रिक प्रणाली की आवश्यकता है, जो रेलवे रैकों को शीघ्र खाली करने की दक्षता में सुधार लाएगा तथा इससे भाड़े की सुविधा का लाभ प्रयोक्ताओं को मिलेगा। 'रेलवे सर्कुलर ऑन इंजन ऑन लोड' प्रणाली प्रस्तुत की जाती है।

(ख) इसके अलावा, रेलवे ने रेलवे के वैगनों के कार्गो की उतराई के लिए खनित्र (एक्सकवेटर) के प्रयोग पर रोक लगा दी है ताकि वैगन को क्षति न पहुँच सके। खनित्र के प्रयोग को रोकने के लिए रैकों की उतराई में समस्त श्रमिक दल को लगाने से अधिक समय लगता है एवं अधिक लागत आती है। इसके साथ-साथ, बारिश के मौसम में वैगन से कार्गो की श्रमिकों के माध्यम से उतराई बहुत कठिन हो जाती है जिसके परिणाम स्वरूप वैगन को क्षति पहुँचती है एवं कार्गो भी दूषित होता है। गेन्ट्री क्रेन को लगाने से 40% तक उतराई के समय में कटौती आएगी एवं व्यापार द्वारा सामना की जा रही समस्याओं को काफी हद तक रोकने में मदद मिलेगी तथा सीधे डंपरो में लदाई करने से कार्गो के दूषण एवं हानि को भी रोका जा सकेगा। यह उपस्कर देश में पहली बार आयात किया जा रहा है एवं प्रचालन की दृष्टि से बहुत से कामों में प्रयोग में आने वाला उपस्कर है।

(ग) वैजाग सीपोर्ट टर्मिनल के लिए यह मशीन बिल्कुल उपयुक्त है। इस प्रकार की दो मशीनों के आ जाने से हम में अपेक्षित दक्षता आ जाएगी। यही मशीन, छोटे जलयानों का भी निस्सारण करने में प्रयोग में लाई जा सकती है।

(घ) इस मशीन से सीधे ग्राहकों को लाभ मिलेगा न कि टर्मिनल आपरेटर को। टर्मिनल आपरेटर में ऐसी क्षमता आ जाएगी कि वह रेलवे रैकों को जल्दी समय में खाली करने में सक्षम हो सकेगा, जिससे भारतीय रेल, वी एस पी एल की साइडिंगों को कुशल रेलवे साइडिंग के रूप में प्राथमिकता देंगे। इससे कार्गो शीघ्र खाली हो जाएगा। देश में पहली बार वी एस पी एल द्वारा शुरु की जा रही, यह एक अनोखी खोज है।

4. ई क्यू-9 बर्थ एवं इसके बैक अप क्षेत्र को मजबूत करना, जो अवमृदा की खराब स्थिति के कारण अनेक स्थानों पर क्षतिग्रस्त हो गया है :

(क) वी एस पी एल पिछले दो वर्षों से इस दबाव में था कि वह स्टाक की ऊँचाई को बढ़ाकर एवं लंबे समय के लिए भारी कार्गो का स्टैकिंग करके लक्ष्य-आधारित वार्षिक थ्रूपूट को प्राप्त करें। इसके अलावा, अक्टूबर से दिसम्बर, 2010 तक के दौरान वैजाग में भारी वर्षा होने से हमारे टर्मिनल में पानी जमाव की समस्या खड़ी हो जाती है।

(ख) खराब अवमृदा स्थितियों (मिट्टी की सतह से लगभग 15 मीटर नीचे) वी एस पी एल की परियोजना संबंधी सुविधाओं एवं सेवाओं को पहुँची क्षति प्रस्तुत किए गए फोटोग्राफों से स्पष्ट है।

(ग) वी एस पी एल को निम्नलिखित का सामना करना पड़ता है :

(i) कम जल स्तर के कारण इसके टर्मिनल में जल-सैलाब होना।

(ii) जल-निकास प्रणाली खराब होना।

(iii) मृदा का ध्वस्त होना।

(iv) कंक्रीट की संरचनाओं से छोटे-मोटे धसान हो गये हैं, जिन्हें पूरी तरह से रोकना होगा।

(घ) प्रचालन संबंधी कार्यों को बनाए रखने एवं जारी रखने के लिए बर्बादी के उक्त कारकों को न केवल सुधारने की आवश्यकता है बल्कि उपबंध 3.9 (क) (ii) के अनुसार एल ए की बाध्यताओं को भी पूरा किया जाना है, जहाँ परियोजना सुविधाओं एवं सेवाओं की मरम्मत एवं रखरखाव का दायित्व लाइसेंस की अवधि की समाप्ति तक लाइसेंसधारी के ऊपर है। ई क्यू-9 के बैक अप क्षेत्र की मृदा की धसान एवं ई क्यू-9 बर्थ की स्थिति का भी निरीक्षण किया गया है एवं वी पी टी द्वारा उनके पत्र व्यवहार में इन कमियों को इंगित किया गया है, जो कि प्रस्तुत हैं। वी पी टी को संबोधित अनेक पत्र भी प्रस्तुत किए गए हैं जिनमें मृदा की स्थिति के बारे में सूचित किया गया है।

(ङ) प्राधिकारियों के समक्ष प्रस्तुत किए जाने वाले उक्त प्रमाण पर्याप्त रूप से यह सिद्ध करते हैं कि बर्थ की बैक अप एरिया की मरम्मत अति आवश्यक है, यदि हम थोड़ी देर के लिए यह छोड़ भी दें कि अतिरिक्त राजस्व को जुटाने एवं थ्रूपुट में वृद्धि के लिए भी यह जरूरी है किन्तु सुरक्षा की दृष्टि से यह परम आवश्यक है। गोदी सुरक्षा प्राधिकारियों से प्राप्त नोटिस भी हम संलग्न कर रहे हैं जिनमें हमारे खिलाफ कार्रवाई की धमकी दी गई है।

(च) उक्त से यह स्पष्ट है कि टर्मिनलों में आंतरिक तौर पर की जा रही मरम्मत, अवमृदा की स्थितियों एवं विशाखापट्टनम पत्तन क्षेत्र में निम्न जल तालिका के कारण आवश्यक है तथा इसका उद्देश्य थ्रूपुट एवं राजस्व बढ़ाना नहीं है।

5. कार्गो के भंडारण के लिए अतिरिक्त भूमि पर निवेश एवं वर्तमान टर्मिनल पर यदि भार हटा भी लिया जाता है तो थ्रूपुट बढ़ाना।

(क) वी पी टी से किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, वी एस पी एल को मूलतः 97900 वर्ग मी. कुल क्षेत्र, दो बर्थों ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 के लिए बैक अप एरिया के रूप में आवंटित किया गया था। भूमि इसी क्षेत्र में परियोजना के लिए सभी सुविधाएं जैसे कि बर्थों का निर्माण, थोक सामग्री संचालन प्रणाली, धर्मकांटा, रेलवे साइडिंग, सड़कें, जल-निकास प्रणाली, भंडारण क्षेत्र, आवागमन क्षेत्र, धूल निवारण प्रणाली, पंप हाउस इत्यादि, बनानी पड़ी।

(ख) अतः यह देखा जा सकता है कि परियोजना निम्नलिखित से जूझ रही है।

ई क्यू-8 :

बैक एरिया बिल्कुल भी नहीं है एवं कार्गो का संचालन थोक सामग्री संचालन प्रणाली के माध्यम से करना पड़ता है। यदि कोई ग्राहक बी एम एच की सेवाएँ उपयोग में नहीं लाना चाहता तो संपूर्ण बी एम एच बेकार खड़ी रहती है।

ई क्यू-9 :

बर्थ की चौड़ाई 255 मीटर है एवं यहाँ भी आवागमन भंडारण क्षेत्र के लिए कोई जगह नहीं है। 12,100 वर्ग मी0 का भंडारण क्षेत्र का एक मात्र संग्रह उपलब्ध है।

(ख) बाद में कुल क्षेत्र अतिरिक्त बैक अप एरिया एवं रेलवे साइडिंगो आदि के निर्माण के लिए 1,17,800 वर्ग मीटर तक बढ़ाया गया। दो बर्थों के लिए आवागमन क्षेत्र के बावजूद, इन संग्रह क्षेत्रों की कार्गो भंडारण क्षमता केवल 45,223 वर्ग मीटर है।

(ग) अतः विनम्रतापूर्वक प्राधिकारियों के समक्ष यह निवेदन किया जाता है कि वी एस पी एल भंडारण क्षेत्र की अनुपलब्धता की सीमा से जूझ रहा है, जिसे विभिन्न प्रकार के कार्गो का संचालन करना होता है।

(घ) इसके अलावा वी एस पी एल टर्मिनल एवं सहवर्ती क्षेत्र, भौगोलिक दृष्टि से बहुत खराब स्थल पर स्थित है। इस पूरे क्षेत्र की मृदा संबंधी स्थिति इतनी ज्यादा खराब है कि अचानक एवं अनपेक्षित मृदा धसान से उथल-पुथल एवं वर्तमान संरचना का जड़ से उखड़ जाना एक सामान्य घटना है। मृदा की खराब हालत होने के कारण भार-सहन क्षमता भी कई बार एक सीमा बन जाती है। प्रशुल्क प्रस्तावों का उनकी समग्रता में अध्ययन करते समय प्राधिकारियों को इस तथ्य को भलिभाति ध्यान में रखना चाहिए।

(ङ) यह भी आगे बताया जाता है कि वी एस पी एल ही आज की तारीख में एक मात्र बहुप्रयोजनीय थोक टर्मिनल है जो प्रचालन संबंधी कार्य कर रहा है। जैसा कि ऊपर बताया जा चुका है, ढांचागत यह परियोजना निम्नलिखित से जूझ रही है:

- पूरी लंबाई के रेलवे ट्रैक की अनुपलब्धता
- पर्याप्त भंडारण क्षेत्र की अनुपलब्धता
- 10.60 मीटर से अधिक ड्राफ्ट की अनुपलब्धता।

(च) यह बताना भी उचित होगा कि वी एस पी एल टर्मिनल को बड़ी जबर्दस्त क्षतियाँ पहुँची हैं। मानसून मौसम के दौरान वी एस पी एल को कार्गो स्टैकिंग के गिरने एवं प्रपात की तरह कार्गो के गिरने से संपूर्ण थोक संचालन प्रणाली, रेलवे ट्रैकों एवं सड़कों की खराब हालत से जूझना पड़ता है तथा वर्षा के मौसम में ये सब सामान्य घटनाएं हैं। इस परियोजना को सितम्बर से अक्टूबर, 2010 के दौरान अप्रत्याक्षित बारिश से बहुत बड़ा धक्का पहुँचा जिससे मृदा के असाधारण धसान से न केवल थोक सामग्री संचालन प्रणाली की स्टेकर रिक्लेयर नींव सहित संरचना प्रभावित हुई बल्कि 120 मीटर लम्बी बर्थ में सतह संबंधी धसान/क्षति हुई।

कार्गो का और अधिक लदान करने से सिविल संरचना को स्थायी संरचनात्मक क्षति पहुँचेगी एवं वी एस पी एल को कार्गो को बैक अप क्षेत्र से हटाने के लिए तथा वी पी टी प्राधिकारियों द्वारा पत्तनों में विभिन्न स्थलों पर उदाहरण के लिए ई क्यू-10 बर्थ, शाडिल्य धर्म कांटा आदि के लिए दिए गए प्लोटों में विभिन्न प्रकार के कार्गो को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में परिवहन संबंधी पर्याप्त लागत व्यय करनी होगी।

(छ) लाइसेंस अवधि के पहले दस वर्षों में ड्राफ्ट में वृद्धि नहीं हुई है। -14 मीटर का अपेक्षित ड्राफ्ट 2013 तक आने की उम्मीद है तथा जलयान के आंतरिक बंदरगाह में आने से पूर्ण बाह्य बंदरगाह में कार्गो के हल्केपन पर आश्रित रहना होगा। अस्तित्व में रहने के लिए वी एस पी एल को अनेक सक्रिय कदम, जिनमें फ्लोटिंग क्रेनों को चार्टर करना, बाजों को किराए पर लेना आदि शामिल हैं, उठाने होंगे। यह लागत उपयुक्त ढंग से चुकानी होगी।

(ज) ऊपर बताए गये सभी तथ्यों के बावजूद यह दुबारा पुष्टि हो जाती है कि वी एस पी एल टर्मिनल में कार्गो स्टैकिंग के लिए इस समय केवल उपलब्ध भंडारण क्षेत्र 55223 वर्ग मीटर है, जिसमें आवागमन क्षेत्र शामिल है। टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, इस क्षेत्र की अधिकतम भंडारण क्षमता केवल 3.6 मि.मी. टन है। अतः वी एस पी एल को अतिरिक्त भूमि चाहिए ताकि पर्यावरणीय अवनति को प्रभावित किए बिना थ्रूपुट को 7 मि. टन के स्तर तक बढ़ाया जा सके। इसके अलावा, ए पी पी सी वी के प्राधिकारियों ने वी एस पी एल को दिनांक 06-04-10 को एवं सी एफ ओ के दिनांक 5.01.2011 के आदेश के अंतर्गत दिए गए नोटिस के अंतर्गत स्टैकिंग की ऊँचाई के संबंध में बड़ी कड़ी पाबंदियाँ लगाई हैं। प्रचालनों के लिए सहमति देते हुए, उन्होंने संग्रह की ऊँचाई की सीमा केवल 6 मीटर तक रखी है, जबकि पहले दी गई अनुमति के अनुसार स्टैकिंग स्तर 10 से 13 मीटर तक था। इसके कारण यह जरूरी हो गया है कि अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र का तेजी से विकास किया जाए ताकि वर्तमान थ्रूपुट को बनाए रखा जा सके एवं अतिरिक्त थ्रूपुट को 7 से 8 मिलियन टन तक बढ़ाया जा सके। वी पी टी के साथ हुए वी एस पी एल के लाइसेंस करार (परिशिष्ट की धारा 3.2) में एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भूमि देने

		<p>के लिए प्रावधान है एवं एक्सिम पार्क में भूमि का आबंटन 2007 में किया गया था। आबंटन आदेश की प्रति प्रस्तुत की गई है। इसके बाद यह मामला मंत्रालय के पास रुका पड़ा है। अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता बहुत जरूरी हो गई है, जब यह देखा गया कि टर्मिनल में मृदा धसान की प्रवृत्ति है, जैसा कि पहले बताया जा चुका है।</p> <p>(झ) ऊँची स्टेकिंग वाले कार्गो का भंडारण, परियोजना की सुविधाओं एवं सेवाओं के लिए भावी खतरा है एवं वर्तमान टर्मिनल पर भार को बहुत ज्यादा कम करना जरूरी हो गया है। इसलिए पत्तन प्राधिकारियों ने, सभी पहलुओं का अध्ययन करने के बाद एवं भारत सरकार को पर्याप्त स्पष्टीकरण देने के बाद, वी पी टी के एक्सिम पार्क क्षेत्र में 30 एकड़ क्षेत्र दिया था। वी एस पी एल को दी गई भूमि के स्वरूप एवं बाह्य आकृति को देखते हुए बड़ा निवेश करना जरूरी हो गया है। वी एस पी एल को दिया गया 30 एकड़ का प्लॉट पूरी तरह से दलदल से भरे क्षेत्र में है, जो वी पी टी के क्षेत्र IX के अंतर्गत आता है। वास्तव में मैसर्स एच पी सी एल ने 450/ रु प्रति क्यू मी की लागत पर मृदा में सुधार करके उसी जगह में पेट्रो पार्क का विकास किया है। एच पी सी एल पेट्रो पार्क के समीप वाली एवं उससे सटी हुई भूमि, वी एस पी एल को दी गई है एवं इसे भंडारण यार्ड के रूप में प्रयोग में लाने के लिए इसका विकास किया जाना है। मृदा की स्थिति बहुत खराब, दलदल से भरी हुई एवं निचले क्षेत्र वाली है, वी एस पी एल को लगभग 60,000 क्यू मी. का भराव करके काफी बड़ी लागत पर मृदा को सुदृढ़ करना होगा। लगभग 40 करोड़ रु के निवेश की आवश्यकता है। रेलवे लाइनों, चारों तरफ की दीवार आदि पर अतिरिक्त निवेश लगभग 15 करोड़ रु आएगा। लाइसेंस देने वाले द्वारा वी एस पी एल को दी गई भूमि के टुकड़े के अन्तर्निहित स्वरूप के कारण यह विशाल खर्च जरूरी हो गया है। इस बड़े भारी खर्च से जलयानों के टर्न ओवर में कोई खास सुधार नहीं होगा बल्कि कार्गो के परिमाण के लिए अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र उपलब्ध हो सकेगा, जिससे ऊँची श्रृपुट प्राप्त हो सकेगी।</p> <p>(ज) यह भी निवेदन है कि वी एस पी एल को दिए गए एक्सिम पार्क क्षेत्र में भूमि की स्थिति के कारण भूमि के विकास के लिए इतनी बड़ी लागत खर्च की जा रही है। यदि वी एस पी एल को भूमि ऐसी दी जाती, जिसमें भराव/समतलीकरण एवं भूमि के विकास की आवश्यकता न पड़ती तो लागत 70% तक कम हो जाती।</p> <p>(ट) अतः अतिरिक्त भूमि में प्रस्तावित निवेश समय की जरूरत है तथा इससे न केवल वर्तमान व्यवसाय के परिमाण को सुरक्षित किया जा सकेगा बल्कि लक्ष्य-उन्मुख कार्गो की वृद्धि को भी प्राप्त किया जा सकेगा।</p> <p>निष्कर्ष रूप में यदि कहा जाए तो वी पी टी में आने वाले नए बी ओ टी बर्थों (जहाज के लिए घाट स्थल) से वी एस पी एल द्वारा सामना की जा रही बढ़ती हुई स्पर्धा के परिप्रेक्ष्य में यह निवेदन किया जाता है कि उक्त उल्लिखित सभी निवेश अगली प्रशुल्क अवधि में लक्ष्य उन्मुख कार्गो श्रृपुट प्राप्त करने के लिए जरूरी हैं, क्योंकि वे हमारे संरचनात्मक ढांचे को सामूहिक रूप से मजबूत करेंगे ताकि हमारी प्रचालन संबंधी दक्षता में सुधार हो सके। संक्षेप में कहें तो बंदरगाह सचल क्रेन एवं कोयला ग्रेव में निवेश करने से उच्च निस्सारण दर द्वारा हमारी अधिष्ठापित क्षमता (ऊर्ध्व निस्सारण) बढ़ जाएगी। अतिरिक्त भूमि के निवेश से हमारी भंडारण क्षमता बढ़ेगी तथा गेन्ट्री क्रेन में निवेश से निष्क्रमण क्षमता में वृद्धि होगी एवं हमारी प्रचालन संबंधी प्रक्रिया में सुधार होगा। अतः अतिरिक्त निवेश का निश्चित प्रभाव, स्टेंडेलोन आधार पर आंकना संभव नहीं है।</p>
	<p>(iii) वी एस पी एल ने कहा है कि 11.5 करोड़ की लागत का सामग्री हैंडलर (लिभर), वर्ष 2010-11 में चालू किया गया है, जिससे लौह अयस्क एवं अन्य कार्गो के लदान के लिए क्रेन की क्षमता बढ़ने की आशा है। इस उपस्कर के कारण एवं उत्पादकता सुधार के कारण भी</p>	<p>उक्त सामग्री हैंडलर आर 984 को (लिभर) अक्टूबर, 10 में स्थापित किया गया था। संचालित परिमाण, 360391 मी. टन है, जिसने भाड़े पर ली गई क्रेन के प्रभार को कम किया एवं जिससे वर्ष 2010-11 में लदान की दर में सुधार हुआ।</p>

<p>टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि को क्षमता परिकलन की दृष्टि से आंका जाए।</p> <p>इस उपस्कर को लगाने से उत्पादकता सुधार के कारण वर्ष 2009-10 में प्राप्त की गई यूनिट लागत में कटौती को भी दर्शाया जाए।</p>	
<p>(iv) मार्च, 2009 में वी एस पी एल के एस ओ आर में पिछले बार किए गए संशोधन के दौरान, वर्ष 2009-10 के लिए 49.95 करोड़ रु के उस समय अनुमानित चैनल/बर्थ को गहरा करने के लिए पूंजीगत खर्च की अनुमति नहीं दी गई थी, क्योंकि उस समय यह न तो लाइसेंस करार के अनुरूप था और न ही वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच हुए एम ओ यू के अनुसार था। तथापि, वी एस पी एल ने अब कहा है कि चैनल/बर्थ को गहरा करने के लिए खर्च की गई कैपेक्स के लिए 2009-10 में पूंजीगत व्यवस्था की गई है, जिसमें यह कहा गया है कि पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए वी पी टी के साथ किया गया एम ओ यू अब अमान्य और शून्य है। पूंजीगत ड्रेजिंग से संबंधित कैपेक्स को नियोजित पूंजी में भी माना गया है। इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएं :</p> <p>(क) उन परिस्थितियों के बारे में बताएं जिनके तहत भारत सरकार द्वारा अनुमोदित कथित एम ओ यू (पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान जैसा कि पुष्टि की गई है) अमान्य और शून्य माना गया है। भारत सरकार से प्राप्त किए गए अनुमोदन की प्रति इस संबंध में प्रस्तुत की जाए।</p> <p>(ख) एल ए अनुसार, यह लाइसेंस धारक की बाध्यता है कि वह लाइसेंस देने वाले की लागत एवं दायित्व पर पूंजीगत ड्रेजिंग का कार्य करे। कृपया विस्तार पूर्वक बताएं कि एल ए का उक्त प्रावधान, पूंजीगत ड्रेजिंग से संबंधित कैपेक्स को कैसे पूरा करता है।</p>	<p>(क) वी पी टी के पास पहले चरण में -12 मी, दूसरे चरण में -13.5 मी एवं तीसरे चरण में -16 मी. तक आंतरिक बंदरगाह जलमार्ग को ड्रेज करने का मास्टर प्लान है ताकि गहरे ड्राफ्ट वाले जलयानों का संचालन किया जा सके। हालांकि आंतरिक जलयान जलमार्ग में ड्रेजिंग, वी पी टी का दायित्व है, तथापि, वी एस पी एल ने स्वेच्छा से वी पी टी के प्रयासों को सफलीभूत करने का प्रस्ताव दिया था ताकि पड़ोस में उभरते हुए पत्तनों से होने वाली स्पर्धा को रोका जा सके, जिसके लिए चरण दो की ड्रेजिंग के लिए एम ओ यू पर हस्ताक्षर किए गए। वी पी टी के साथ किए गए एम ओ यू के अनुसार, वी एस पी एल की बाध्यता तब प्रारंभ होती है, जब वी पी टी द्वारा चरण 1 की ड्रेजिंग समाप्त हो जाती है। एम ओ यू पर हस्ताक्षर करने के 15 माह बाद भी वी पी टी ने चरण 1 की ड्रेजिंग की समाप्ति की घोषणा, ठेकेदार की विफलता के कारण, नहीं की थी। इसे ध्यान में रखते हुए, वी पी टी द्वारा ड्रेजिंग की समाप्ति के समय में असामान्य विलंब एवं अनिश्चितता के कारण एवं 'सेल' के साथ किए गए 30 वर्ष के ठेके का लाभ वी एस पी एल को न मिल पाने के कारण वी एस पी एल को अनुभव हुआ कि -13.5 मी. तक उक्त ड्रेजिंग को हाथ में लेना व्यवहार्य एवं सामान्य नहीं है तथा उसने एम ओ यू से बाहर आना ही उचित समझा। वी पी टी द्वारा चरण 1 की ड्रेजिंग का कार्य पूरा न कर पाने के कारण एम ओ यू प्रभावी नहीं हुआ, इसलिए वी पी टी ने भी वी एस पी एल के साथ किए गए एम ओ यू से बाहर आने को अनुमोदन प्रदान किया तथा इस बारे में भारत सरकार का अनुमोदन भी प्राप्त किया। इस संबंध में वी पी टी के पत्र की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p> <p>(ख) लाइसेंस करार के 3 की धारा 3.9 (ग) (1) के अनुसार, -10.70 मी0 तक की बर्थ के साथ-साथ ड्रेज की गई ड्राफ्ट का अनुरक्षण लाइसेंसधारक का दायित्व है एवं बर्थ के साथ-साथ शामिल पूंजीगत ड्रेजिंग ही लाइसेंस देने वाले की जिम्मेदारी है। इसके अलावा, अनुच्छेद 3.9 (ग) (1) क, ख, ग एवं घ के अनुसार यह भी लाइसेंस धारक का दायित्व है कि वह, नौगम्य जल, प्रवेश चैनल अनुरक्षण, वाटर साइड सुरक्षा एवं नौचालन सुरक्षा प्रदान करे।</p>

<p>(ग) पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए खर्च की गई कैपेक्स के संदर्भ में कृपया स्पष्ट करें कि क्या वी पी टी के बर्थ पर आने वाले किसी जलयान को वी एस पी एल द्वारा की गई चैनल की गहराई से कोई लाभ प्राप्त हुआ है/ प्राप्त होगा। यदि ऐसा होता है तो कृपया बताएँ कि क्या वी पी टी एवं वी एस पी एल के पास ऐसी कोई व्यवस्था है, जिसके तहत वी पी टी द्वारा दिए गए लाभ के लिए लागत अथवा राजस्व को बांटा जा सके।</p>	<p>(ग) वी एस पी एल द्वारा पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए किए गए कैपेक्स खर्च से प्रवेश चैनल के चौड़ा होने की सुविधा मिली है जिससे जी सी वी में कार्गो को हल्का करने के बाद प्रवेश चैनल के माध्यम से आंतरिक बंदरगाह में पैनामेक्स जलयानों का प्रवेश खुला गया है। इस प्रकार से, वी पी टी के बर्थों पर आने वाले सभी पेनामैक्स जलयानों को भी लाभ पहुँचा है। तथापि, इस संबंध में वी एस पी एल और वी पी टी के बीच लाभ अथवा राजस्व को बांटने की कोई व्यवस्था नहीं है।</p>
<p>(v) कृपया स्पष्ट करें कि क्या वर्ष 2011-12 में बर्थ को मजबूत बनाने के लिए प्रस्तावित 15 करोड़ रु का कैपेक्स, टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि करेगा। यदि ऐसा है तो उसे क्षमता गणना में मानें।</p>	<p>जैसा कि ऊपर क्रम सं 6 (ii) (4) पर व्याख्या दी गई है।</p>
<p>(vi) वी एस पी एल ने एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए वर्ष 2012-13 में 44.98 करोड़ रु के पूंजीगत व्यय का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएँ :</p> <p>(क) क्या एक्सिम पार्क क्षेत्र में 30.5 एकड़ भूमि के भंडारण क्षेत्र को विकसित करने के लिए प्रस्तावित निवेश, वी पी टी के क्षेत्राधिकार में आने वाले पत्तन के अंतर्गत आता है।</p> <p>(ख) क्या एल ए का प्रावधान, एक्सिम पार्क में भंडारण क्षेत्र के विकास के लिए वी एस पी एल को अनुमति प्रदान करता है।</p> <p>(ग) वर्तमान यार्ड क्षमता को विस्तृत गणना के साथ बताएं। भंडारण यार्ड के प्रस्तावित विकास के साथ यार्ड क्षमता में वृद्धि को प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(घ) एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड में स्टैक किए जाने वाले कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था एवं उसके राजस्व प्रभाव तथा लागत-विवरण में किए गए प्रतिपादन को स्पष्ट करें।</p>	<p>(क) जी, हाँ। एक्सिम पार्क में भूमि के आंबटन का संदर्भ, लाइसेंस करार की धारा 3.2 के अंतर्गत उल्लिखित है।</p> <p>(ख) जी, हाँ, जैसा कि ऊपर बताया गया है।</p> <p>(ग) उक्त क्रम सं 6 (ii)(बी)(5) के जवाब में जैसा कि व्याख्या दी गई है।</p> <p>(घ) एक्सिम पार्क में कार्गो भंडारण के लिए वर्तमान एस ओ आर के अनुसार, प्रशुल्क एकत्रित किया जाएगा। राजस्व प्रभाव एवं उस पर आई लागत, लागत ब्यौरे में उपयुक्त ढंग से प्रतिपादित की गई है।</p>
<p>(vii) यह पुष्टि की जाए कि प्रत्येक वर्ष में संपूर्ण प्रस्तावित व्यय के लिए उसी वर्ष के लेखा-खाता में पूंजी की व्यवस्था की जाएगी एवं समान राशि का आस्तित्व मूल्य भी उसी वर्ष में संचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध रहेगा। इस संबंध में यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगति में चल रहे पूंजीगत कार्य को नियोजित पूंजी के लिए उसी पर रिटर्न की अनुमति देने के प्रयोजन से नहीं गिना जाता।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि प्रत्येक वर्ष में प्रस्तावित व्यय की उसी वर्ष में पूंजीगत व्यवस्था की जाएगी।</p>

7.	प्रमुख कार्यकलापों (अर्थात् कार्गो संचालन एवं बर्थ भाड़ा) एवं बी एम एच एस तथा अन्य कार्गो के लिए उप कार्यकलाप (प्रस्तुत किए जाने वाले) के बीच सामान्य खर्च एवं सामान्य आस्तियों के विनिधान का आधार बताएं।	प्रमुख कार्यकलापों के लिए विनिधान का आधार प्रस्तुत किया जाता है। प्रत्येक कार्यकलाप के लिए नियोजित पूंजी के अनुपात में जलयान से संबंधित एवं कार्गो से संबंधित कार्यकलापों के बीच सामान्य आस्तियाँ प्रभाजित की गई हैं। बी एम एच एस कार्यकलाप के लिए ई क्यू-8 के लिए बर्थ क्षमता एवं पारंपरिक संचालन के लिए ई क्यू-9 की बर्थ क्षमता के अनुपात में उप कार्यकलापों के लिए विनिधान किया गया है।
ग	दरों के मान	
(1)	अनुसूची 1.2 सामान्य शर्तें :	
	(i) टिप्पणी सं 2 (iii) में प्रस्तावित संशोधन, अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों/ प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में सामान्य निर्धारण के अनुरूप नहीं हैं।	अधिकांश मामलों में, जलयान के तटीय/विदेशी में बदले जाने पर लदान किया जाएगा। यहां आशय यह है कि विशिष्ट समय में जलयान के स्तर के अनुसार, दर को एकत्रित करना है। विदेशी चलन बर्थों में जलयान से 1000 बजे सीमाशुल्क द्वारा तटीय परिवर्तन 1100 बजे वास्तविक लदान प्रारंभ 1500 बजे उक्त परिदृश्य में तटीय दर 1500 बजे के बजाए 1100 बजे से लागू होंगे, अतः स्वामी को घटी हुई तटीय दरों से वास्तव में लाभ मिलता है।
	(ii) विनिमय दर से संबंधित टिप्पणी 4 में प्रस्तावित संशोधन, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.19.3 के अनुरूप है।	उपबंध में संशोधन किया गया है ताकि उसे अधिक समसामयिक बनाया जा सके क्योंकि कोई भी जलयान बी एस पी एल टर्मिनल में 10 दिनों से अधिक के लिए नहीं ठहरा है।
	(iii) प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार स्टेट बैंक ऑफ इंडिया की नोट सं 8(ii) के अंतर्गत विनिर्धारित ब्याज की दंड दर, प्रचलित प्रमुख ऋण दर +2% अद्यतन की जाए।	एस बी आई की बी पी एल आर 25.04.11 को 13.25% है। तदनुसार, टिप्पणी 8(ii) को 15.25% वार्षिक की दर से अद्यतन किया गया है।
2.	अनुसूची 2.1.1 बर्थ भाड़ा प्रभार :	
	(i) लागत-विवरण के संदर्भ में, जिसमें 2011-12 से 2013-14 तक के लिए कुल औसत घाटा 13% बताया गया है, बर्थ भाड़ा प्रभार एवं न्यूनतम बर्थ भाड़ा प्रभार में 260% की तीव्र वृद्धि का औचित्य बताएं।	जैसा कि टी ए एम पी ने अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्देश दिया था, जलयान से संबंधित कार्यकलाप के लिए अलग से राजस्व की आवश्यकता का परिगणन किया जाता है, जिसके लिए 0.0102 प्रति जी आर टी प्रति घंटा अपेक्षित है। तथापि, हम वास्तविक राजस्व की आवश्यकता, अर्थात् 0.0072 यू एस डालर प्रति जी आर टी प्रति घंटा, का 75% प्रस्तावित कर रहे हैं।
	(ii) बर्थ भाड़ा प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि, कार्यप्रणाली सहित, को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक वर्ष के लिए अपेक्षित अतिरिक्त राजस्व प्रस्तुत करें।	बर्थ भाड़ा प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक वर्ष के लिए अपेक्षित राजस्व प्रस्तुत किया गया है।
	(iii) टिप्पणी सं 3 में प्रस्तावित संशोधन, अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान के लिए निर्धारित शर्तों के अनुरूप नहीं है, जिसमें यह प्रस्ताव दिया गया है कि बर्थ का भाड़ा न लगाया जाए, जब आपरेटर से जुड़े हुए विभिन्न कारणों से प्रचालन इस शर्त पर नहीं किया जा सकता कि गैर-उपलब्धता 8 घंटे से अधिक के लिए लगातार हो।	जैसा कि टी ए एम पी द्वारा सुझाव दिया गया है, वर्तमान उपबंध वैसे ही रखा गया है।

	(iv) वर्तमान नोट सं 4 (ii) को हटाने का कारण बताया जाए।	इसका उद्देश्य यह था कि बर्थ के विराम काल को कम किया जा सके। तथापि, वर्तमान नोट सं 4 (ii) को वैसा ही रखा गया है।
	(v) टिप्पणी सं 4 (ii) (वर्तमान एस ओ आर में टिप्पणी 4 (iii) में प्रस्तावित संशोधन, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 6.6.3 के अनुरूप नहीं पाया गया है।	टिप्पणी 4 (iii) वर्तमान एस ओ आर में टिप्पणी 4 के रूप में संशोधित की गई ताकि बर्थ के विराम काल को रोका जा सके एवं जलयान की बर्थ ग्रहणता को कम किया जा सके, क्योंकि पत्तन नौवहन विभाग ऐसी एजेंसी है जो पत्तन की मौजूदा ज्वार संबंधी एवं मौसम संबंधी स्थितियों तथा अन्य पांबदियों के अनुसार, जलयानों को घाट स्थल एवं समुद्री यात्रा की अनुमति प्रदान करता है। यह पाया गया है कि वर्तमान उपधारा की आड़ में जलयान एवं एजेंट, जलयान की तैयारी में विलंब बरतते हैं, हालांकि कार्गो से संबंधित कार्य पूरे हो चुके होते हैं।
	(vi) वर्तमान टिप्पणी सं. 4 (iv) में (प्रस्तावित टिप्पणी 4(iii)) अंतिम वाक्य हटाने का कारण बताया जाए।	अंतिम वाक्य इस कारण से हटाया गया था कि बर्थिंग एवं समुद्री यात्रा का नियंत्रण पत्तन नौवहन विभाग द्वारा किया जाता है।
3.	अनुसूची 2.1.2 बर्थ भाड़ा दंड प्रभार : (i) कार्गो के प्रचालन संबंधी कार्य पूरे होने की 2 घंटे की अवधि के भीतर इसकी तैयारी का सिगनल न मिल पाने के कारण जलयानों के ठहराव के लिए बर्थ भाड़े में दंड लगाने की शुरुआत करने का कारण कृपया स्पष्ट किया जाए।	कार्गो संबंधी प्रचालन कार्य 7 घंटे से 2 घंटे में पूरा करने के बाद खाली बर्थ की ग्रहणता को कम करने के लिए, जलयानों के ठहराव को कम करने का प्रस्ताव है, इससे जलयानों के विराम-काल में कमी आएगी।
	(ii) वर्तमान 10 घंटों/7 घंटों से 8 घंटे/2 घंटे तक के लिए बर्थ के दंड भाड़ा को लगाए बिना जलयान के ठहराव के घंटों की संख्या में कटौती करने के प्रस्ताव के कारण एवं आधार स्पष्ट किए जाएं। इसके राजस्व के प्रभाव को भी बताया जाए।	(क) कार्गो प्रचालन में जलयान को व्यवस्थित करने का समय तथा होल्स एवं डेक को साफ करना, लगाए गये उपस्करों को हटाना एवं हैचों को बंद करना शामिल है। इस प्रकार से, कार्गो के प्रचालन संबंधी कार्य पूर्ण होने के बाद अगले दो घंटे, जलयान को समुद्री यात्रा के लिए तैयारी करने में पर्याप्त माने जाते हैं। (ख) वास्तव में, हम बर्थ भाड़ा राजस्व को खो रहे हैं, जो हम अर्जित कर सकते थे, यदि जलयान बर्थ पर लंबे समय के लिए ठहरता है। अतः उद्देश्य यह है कि जलयानों की संख्या को बढ़ाया जाए जो एक साथ एक ही समय में संचालित किए जा सकते हैं।
	(iii) वर्तमान टिप्पणी (ii) (बी) को हटाने के प्रस्ताव के कारण बताए जाए।	क्योंकि नौभरण, वी एस पी एल टर्मिनल द्वारा ही किया जाता है, और कार्गो के प्रचालन कार्यों को शुरु करने के लिए उपस्कर, गैंग तथा गियर तैयार रखे जाते हैं एवं लगाए जाते हैं, जलयान की बर्थिंग की पाली में कार्गो प्रचालन का कार्य निष्पादन वहीं रहता है, जैसा कि किसी अन्य पाली में होता है। वी पी टी में वर्तमान उपबंध उपयुक्त है, जहां नौभरण तीसरी पार्टी द्वारा किया जाता है, जो अपने परिचालनिक एवं राजस्व संबंधी योजना के अनुसार गैंगो को बुक करते हैं।
	(iv) बर्थ दंड भाड़े के प्रयोजन के लिए अति-ठहराव से उत्पन्न होने के कारण वी एस पी एल पर आरोप्य कारणों के लिए कार्य को रोकने से संबंधित वर्तमान टिप्पणी (ii)(डी) को हटाने से संबंधित कारण की व्याख्या की जाए।	टिप्पणी (ii)(डी) को अब बनाए रखा गया है।
	(v) टिप्पणी (iii) में वर्तमान 12/8 घंटों से 4 घंटे करने की घंटों की संख्या घटाने के प्रस्ताव के कारण की व्याख्या करें।	जब कार्गो प्रचालन कार्य किए जाते हैं तब बंकर एवं स्वच्छ जल एक साथ सप्लाई किए जाते हैं। जलयान के विराम काल को कम करने को ध्यान में रखते हुए, कोई अतिरिक्त समय जलयान की खाली बर्थिंग के लिए नहीं चाहिए। इसलिए तदनुसार, उपबंध में सुधार किया गया है।
	(vi) वी एस पी एल का वर्तमान एस ओ आर, चार स्लैबों में, जो 6 घंटों से प्रारंभ होता है (अर्थात् प्रथम स्लैब) बर्थ दंड भाड़ा प्रभार विनिर्धारित करता है। वर्तमान 4 स्लैबों को दो स्लैबों में घटाने का, जो 5 घंटों से प्रारंभ होता है (अर्थात् प्रथम स्लैब) के प्रस्ताव के आधार की	(क) किसी एक माह में संचालित किए गए जलयानों की संख्या के अनुपात में टर्मिनल का कार्यानिष्पादन देखा जाता है। जलयान के टी ओ टी को कम करना एवं बर्थ के विराम को न्यूनतम करना ही उद्देश्य है। इसलिए दंड का निर्धारण, बढ़े हुए बर्थ भाड़ा प्रभारों के अनुरूप किया गया है। (ख) उद्देश्य यह नहीं है कि बर्थ के लिए दंड भाड़ा लगाने से प्राप्त होने वाले राजस्व को अर्जित करना है बल्कि जलयान के अति-विराम/ठहराव को निरुत्साहित करना है।

<p>व्याख्या की जाए तथा राजस्व प्रभाव भी बताया जाए।</p>	
<p>(vii) वी एस पी एल के इस प्रस्ताव के संबंध में कि एस ओ आर में विनिर्धारित आउटपुट मानकों के प्राप्त न होने से जुड़े जलयानों के अति-ठहराव के लिए प्रस्तावित बर्थ भाड़ा लगाने को जारी रखा जाए, निम्नलिखित बातों का अध्ययन करके जांच की जाए :</p> <p>(क) वी पी टी के एस ओ आर में प्रचलित तत्कालीन प्रावधानों को लेते हुए, वी एस पी एल के प्रस्ताव के अनुसार, जलयान के एवं आउटपुट मानकों के निम्न कार्य निष्पादन के लिए बर्थ पर दंड भाड़ा लगाने से संबंधित प्रावधान, वी एस पी एल के एस ओ आर में विनिर्धारित हैं। वी पी टी के पिछले प्रशुल्क संशोधन में, वी पी टी ने प्रस्ताव दिया था कि आउटपुट मानकों के प्राप्त न होने पर बर्थ पर दंड भाड़ा लगाने से संबंधित प्रावधानों को लागू किया जाए तथा यह उल्लेख किया गया कि यह व्यापार मंडल का अनुरोध है एवं इसे प्राधिकरण ने अपना अनुमोदन प्रदान किया। इस संबंध में, वी एस पी एल के टर्मिनल पर आउटपुट मानकों के प्राप्त न होने पर बर्थ पर दंड भाड़ा लगाने के प्रावधान को जारी रखने के वी एस पी एल के प्रस्ताव का औचित्य सिद्ध करें।</p> <p>(ख) यदि वी एस पी एल अभी भी यह अनुभव करता है कि आउट पुट मानकों से जुड़ा हुआ बर्थ पर दंड भाड़ा लगाना जारी रखा जाना चाहिए तो इसे जारी रखने की आवश्यकता को सिद्ध करना होगा क्योंकि वी एस पी एल के मामले में नौभरण सेवा सहित समेकित सेवा प्रदान करने का प्रावधान है। ऐसी स्थिति में, वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित कार्गो वार आउटपुट मानकों का भी औचित्य, पिछले दो वर्षों में वी एस पी एल द्वारा प्राप्त औसत कार्य निष्पादन के संदर्भ में इसे सिद्ध करना होगा। इस बात की पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित आउटपुट मानक, वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्करों को लगाने के कारण उत्पादकता में सुधार को मानते हैं।</p> <p>(ग) मार्च, 2009 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने बताया था कि क्योंकि आउटपुट मानक स्वरूप में गतिशील एवं इनकी एक निश्चित अवधि के बाद समीक्षा होनी चाहिए। अतः यह अधिक व्यावहारिक होगा कि मानकों के निर्धारण के लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त, एस ओ आर में निर्धारित किए जाएं एवं</p>	<p>(क) एवं (ख) पिछले अनुभव के अनुसार, लगभग 13% कार्गो जलयान गियरों के माध्यम से संचालित किया गया था। बर्थ पर दंड भाड़ा केवल ऐसे मामलों में लगाया जाना है, जहां 2.1.4 के अनुसार, जलयान गियर के निम्न कार्यनिष्पादन के कारण बर्थ पर जलयान अति ठहराव करता है। इसका उद्देश्य यह है कि पुराने, अक्षम एवं गैर दक्ष जलयानों को भाड़े पर लेने को हतोत्साहित किया जा सके। हम भी प्राधिकरण की जानकारी में लाते हैं कि बर्थ पर दंड भाड़ा प्रभार, बहुत कम मामलों में एकत्रित किया गया है।</p> <p>हम, प्राधिकरण को यह भी स्पष्ट करना चाहते हैं कि जलयान के अति ठहराव के कारण बर्थ पर दंड भाड़ा प्रभार लागू नहीं होगा, यदि समुद्र तट की क्रेनों द्वारा कार्गो संचालित किया जाता है। समुद्र तट की क्रेन द्वारा संचालित कार्गो के लिए प्रोत्साहन/गैर प्रोत्साहन योजना हमने पहले से ही प्रस्तावित की हुई है, जिसमें प्रतिबद्ध निस्सारण दर का उल्लेख है, अतः जलयान से बर्थ पर दंड भाड़ा प्रभार एकत्रित नहीं किया जाएगा।</p> <p>जैसी कि ऊपर व्याख्या की जा चुकी है, बर्थ पर दंड भाड़ा केवल तभी लागू होगा, यदि नौभरण जलयान गियरों द्वारा किया जाता है।</p> <p>(ग) मार्गदर्शी सिद्धान्त पहले से ही उपबंध 2.1.2 (iii)(ग) में दिए हुए हैं। कार्गो के लिए प्रस्तावित एस ओ आर में मानक पहले से ही बढ़ाए जा चुके हैं। जलयान गियरों द्वारा इन कार्गो के संचालन में हमारे अनुभव के आधार पर कोयला, कोक, मैंगनीज अयस्क जैसे कार्गो जलयान गियरों द्वारा संचालित किए जाते हैं। जिन कार्गो का संचालन हमारे द्वारा अभी तक नहीं किया गया है, हम अभी भी इस प्रकार के कार्गो के लिए निर्धारित वी पी टी के मानकों को तब तक अपनाना चाहते हैं, जब तक कि जलयान गियर का प्रयोग करके इस प्रकार के कार्गो के संचालन में अनुभव प्राप्त नहीं</p>

	सिद्धान्तों के आधार पर संबंधित पत्तन अथवा न्यास द्वारा वास्तविक मानकों को निश्चित करना उन पर छोड़ दिया जाए। उक्त को ध्यान में रखते हुए, वी एस पी एल आउटपुट मानकों के निर्धारण के लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त प्रस्तावित करने पर विचार करे, जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेश में इंगित किया गया था, बजाए इसके लिए कार्गो-वार आउटपुट मानक प्रस्तावित किए जाएं।	हो जाता।												
	(viii) अनुसूची 2.1.4 के बाद वर्तमान टिप्पणी सं (1) में यह कहा गया है कि काम में लाए गए हुकों की संख्या गिनी जाएगी ताकि प्रति हुक प्रति पाली उत्पादकता का परिकलन किया जा सके। प्रति पाली उत्पादकता के स्तर के निर्धारण के लिए, 4 हुकों की वर्किंग को गिनने के उद्देश्य से वर्तमान टिप्पणी में संशोधन करने का कारण बताया जाए।	जलयान को अति ठहराव का परिकलन करने के लिए जलयान का कार्यनिष्पादन, केवल 4 हुकों के कार्य के आधार पर गिना जाना है, भले ही पाली में वास्तव में काम में लाए गए हुकों की संख्या कितनी ही क्यों न हो। केवल 2 या 3 हुकों से निस्सारण करने में सक्षम जलयानों की बर्थिंग को रोकने के लिए ऐसा किया गया है, क्योंकि यह हमारी टी ओ टी को अंततः प्रभावित करती है।												
4	अनुसूची 2.2 जलयानों को जल सप्लाई के लिए प्रभार : जल की प्राप्ति की लागत में वृद्धि के संदर्भ में जलयानों की सप्लाई किए जाने वाले जल के लिए वर्तमान प्रभारों में लगभग 4% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य, राजस्व प्रभावों के साथ प्रस्तुत किया जाए।	हमने अभी तक जलयानों को जल की सप्लाई नहीं की है तथा अब तक किसी राजस्व का अर्जन नहीं किया गया है। अतः बाजार दरों एवं अन्य पत्तनों द्वारा प्रभावित दरों के आधार पर उक्त वृद्धि प्रस्तावित की गई है। राजस्व संबंधी प्रभाव नगण्य होने की उम्मीद है।												
5	अनुसूची 3.1 घाटशुल्क मैंगनीज अयस्क के घाटशुल्क दर में 16% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य दें, जबकि कार्गो संचालन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में वर्तमान प्रशुल्क पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए 9% का औसत अधिशेष दर्शाया गया है।	वी पी टी की वर्तमान दर तब निर्धारित की गई थी जब मैंगनीज अयस्क, निर्यात को बढ़ावा देने के लिए प्रमुखतः निर्यात किया जाता था। अब, यह अधिकांशतः आयात किया जाता है एवं यह इस्पात को बनाने में उच्च मूल्य का माध्यमिक कारक है। बर्थ को साफ करने, संचालन अभ्यास, शीघ्र टर्न-ओवर के कारण वी एस पी एल की उच्च दक्षता से प्रयोक्ताओं को लाभ मिलता है। उक्त को देखते हुए, उक्त वृद्धि प्रस्तावित है।												
6	अनुसूची 3.8 समुद्रतट पर संचालन संबंधी कार्य :													
	(i) समुद्रतट संचालन की सेवा प्राप्त करने वाले सभी कार्गो के लिए, वी एस पी एल के वर्तमान एस ओ आर में 40.00 रु प्रति टन की एक समान दर विनिर्धारित की गई है। इस्पात अयस्क कार्गो को सेवा प्रदान करने की लागत में वृद्धि के संदर्भ में इस विशिष्ट कार्गो के लिए विभेदक दर, वह भी 100 रु प्रति टन के उच्च स्तर पर, प्रस्तावित करने का कारण एवं आधार बताया जाए।	रेलवे द्वारा लगाई गई पाबंदियों के कारण इस समय लौह अयस्क की श्रमिक वर्ग द्वारा जो सामान्य उतराई में अधिक समय लगता है, उतराई की जाती है ताकि वैगनों को कोई क्षति न पहुंचाए। वी एस पी एल गेन्ट्री की खरीद (लिभरर से) के लिए अतिरिक्त निवेश कर रहा है ताकि वैगनों को क्षति पहुंचाए बिना उतराई की क्रिया तेजी से की जा सके एवं डंपरों में सीधे ही उनका लदान किया जा सके ताकि बहु-संचालन क्रिया को रोका जा सके। बहुत बड़े निवेश को देखते हुए एवं राजस्व की आवश्यकता के अनुसार, हमने 100/रु प्रति मी. टन का प्रस्ताव दिया है। लागत-विवरण प्रस्तुत किया गया है।												
	(ii) लौह अयस्क के संचालन के लिए प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य दें, जबकि कार्गो संचालन क्रिया अधिशेष की स्थिति को दर्शाती है।	स्टैंडेलोन आधार पर राजस्व संबंधी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए लौह अयस्क के संचालन दर में वृद्धि प्रस्तावित की गई है।												
	(iii) प्रस्तावित संशोधन का राजस्व-प्रभाव, प्राक्कलन के साथ, प्रस्तुत किया जाए।	प्रस्तावित संशोधन का राजस्व प्रभाव, प्राक्कलन के साथ नीचे दिया गया है : <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>प्रक्षेपित लौह अयस्क</td> <td>65,0000</td> <td>900000</td> <td>945000</td> </tr> <tr> <td>समुद्रतट संचालन के लिए प्रस्तावित दर के अनुसार :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2012	2013	2014	प्रक्षेपित लौह अयस्क	65,0000	900000	945000	समुद्रतट संचालन के लिए प्रस्तावित दर के अनुसार :			
विवरण	2012	2013	2014											
प्रक्षेपित लौह अयस्क	65,0000	900000	945000											
समुद्रतट संचालन के लिए प्रस्तावित दर के अनुसार :														

		87% पर अनुमानित इन सेवाओं का लाभ उठाएंगे	565,500	783,000	822,150																				
		प्रति एम टी प्रस्तावित राजस्व	100	100	100																				
		योग	56,550,000	78,300,000	82,215,000																				
		समुद्रतट संचालन के लिए प्रस्तावित खर्च के अनुसार	68	68	68																				
		योग	38454000	53244000	55906200																				
		राजस्व-प्रभार	18,096,000	25,056,000	26,308,800																				
7	अनुसूची 4.4 थोक कार्गो के संचालन के लिए सामग्री संचालन प्रणाली :																								
	<p>वी एस पी एल ने बी एम एच एस के लिए, सचल हापर, कनवेयर एवं स्टैकर तथा रिक्लेमिंग एवं वैगन लदान सेवा, जो समेकित दर का हिस्सा बनता है, के लिए वर्तमान दर घटाकर 197.75 रु प्रति टन से घटाकर 172.75 रु प्रति टन करने के वर्तमान प्रभार का प्रस्ताव दिया है। स्मैक्रित टर्मिनल सेवा प्राप्त करने की दर, 188.75 रु प्रति टन से घटाकर 167.75 रु प्रति टन करने का प्रस्ताव है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएँ:</p> <p>(क) बी एम एच एस सेवा के चुने गये संघटकों में कटौती प्रस्तावित करने का आधार एवं कारण बताया जाए तथा प्रत्येक सेवा की लागत में कटौती सहित इसका औचित्य सिद्ध करें।</p> <p>(ख) वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत मुद्दे के संदर्भ में कि बी एम एच एस प्रशुल्क में प्रस्तावित कटौती, कार्गो को आकर्षित करने के लिए है, प्रस्तावित कटौती को ध्यान में रखते हुए, संचालित किए जाने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात को इंगित करें। वास्तव में, बी एम एच एस के माध्यम से संचालित किया जाने वाला यातायात, आय प्राक्कलन में वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों में वी एस पी एल द्वारा कम किया गया है। कृपया स्पष्ट करें।</p> <p>(ग) प्रस्तावित कटौती से राजस्व प्रभावों को, विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ प्रस्तुत करें।</p>	<p>(क) सामग्री संचालन प्रणाली में, समुद्रतट का संचालन करने वाले संघटकों अर्थात् सचल हापर, कनवेयर, स्टैकर एवं रिक्लेमर तथा वैगन लोडर पर विचार किया गया एवं उनकी दरें उपयुक्त ढंग से, पारंपरिक प्रणाली के अंतर्गत समुद्रतट संचालन की उसी लागत को मानते हुए घटाई गई ताकि पहले से स्थापित प्रणाली की ओर व्यापार आकर्षित हो सके।</p> <p>(ख) बी एम एच एस के माध्यम से 2012-13-14 में संचालित किया जाने वाला यातायात लागत-विवरणों में संशोधित किया गया है।</p> <p>(ग) समेकित टर्मिनल सेवा प्राप्त करने के लिए 188.75 रु प्रति टन के बजाए 167.75 प्रति मी. टन की दर प्रस्तावित की गई थी। प्रक्षेपित मात्रा के लिए राजस्व संबंधी प्रभाव निम्नलिखित है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>मात्रा मि.मी. टन</th> <th>प्रति मि. टन में कटौती</th> <th>मि. में राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td> <td>2.00</td> <td>21</td> <td>42.00</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>2.10</td> <td>21</td> <td>44.00</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>2.22</td> <td>21</td> <td>46.62</td> </tr> <tr> <td>योग</td> <td>6.32</td> <td></td> <td>132.72</td> </tr> </tbody> </table>				वर्ष	मात्रा मि.मी. टन	प्रति मि. टन में कटौती	मि. में राशि	2011-12	2.00	21	42.00	2012-13	2.10	21	44.00	2013-14	2.22	21	46.62	योग	6.32		132.72
वर्ष	मात्रा मि.मी. टन	प्रति मि. टन में कटौती	मि. में राशि																						
2011-12	2.00	21	42.00																						
2012-13	2.10	21	44.00																						
2013-14	2.22	21	46.62																						
योग	6.32		132.72																						
8	रेलवे साइडिंग प्रशासन एवं अनुरक्षण प्रभार :																								
	<p>प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों के संदर्भ में, निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट करें :</p> <p>(क) इस प्रशुल्क मद के अंतर्गत प्रस्तावित सेवा के स्वरूप की व्याख्या करें।</p>	<p>(क) वी एस पी एल द्वारा बिछाई गई लगभग 2.88 किमी. की रेलवे लाइन का रख-रखाव लगभग 10.84 करोड़ रु की लागत पर, रेलवे के वाणिज्यिक कार्यालय की</p>																							

	<p>(ख) स्पष्ट करें कि क्या यह नई सेवा है या मौजूदा सेवा है? यदि यह नई सेवा है तो प्रस्तावित दर निकालने का आधार, लागत गणना सहित, सिद्ध करें।</p> <p>(ग) प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद के कारण राजस्व संबंधी प्रभाव, विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ प्रस्तुत करें।</p>	<p>स्थापना संबंधी लागत लगभग 3.54 लाख रु प्रति माह, वी एस पी एल टर्मिनल में कार्यालय की स्थापना ताकि 20 घंटे रेलवे रसीदों को काटा जा सके।</p> <p>(ख) हालांकि यह मौजूदा सेवा है, तथापि, अब तक प्रभार नहीं लगाया गया था। पांच साल पहले बिछाई गई रेलवे लाइनों को एक निश्चित अवधि के बाद रेलों एवं स्लीपरों से बदला जाता है। तैनात किए गए रेलवे कर्मचारियों के लिए स्थापना प्रभार नियमित रूप से अदा किया जाता है। रेलवे के निर्देशों के अनुसार, वी एस पी एल टर्मिनल में वाणिज्यिक कार्यालय अभी हाल में स्थापित किया गया है ताकि रेलवे रसीदें वी एस पी एल के परिसर में ही 24 घंटे तैयार करके जारी की जा सकें ये सभी व्यय इस सेवा में अब रखे गए हैं।</p> <p>(ग) विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत की जाती है। वर्षवार राजस्व प्रभार नीचे दिया जाता है:</p> <table border="1" data-bbox="708 674 1394 831"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>राशि रूप्यों में (मिलियन)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td> <td>13.17</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>14.91</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>15.65</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि रूप्यों में (मिलियन)	2011-12	13.17	2012-13	14.91	2013-14	15.65
वर्ष	राशि रूप्यों में (मिलियन)									
2011-12	13.17									
2012-13	14.91									
2013-14	15.65									
(घ)	<p>विषयगत प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पहले से ही वी एस पी एल को भेजी जा चुकी हैं। उनकी टिप्पणियों पर हमें वी एस पी एल से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं। वी एस पी एल से अनुरोध है कि प्रयोक्ता संगठनों द्वारा दी गई टिप्पणियों का अध्ययन करके अपने विचार/टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों की प्राप्त टिप्पणियों पर वी एस पी एल की टिप्पणियां प्रस्तुत की गई हैं।</p>								
II	11 मई, 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई के समय उठाए गए प्रश्न :									
(i)	<p>बर्थ को मजबूत करने, संचालन उपस्कर एवं अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र में प्रस्तावित पूंजीगत वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, यातायात संबंधी प्रक्षेपणों की पुनः समीक्षा की जाए।</p>	<p>संचालन उपस्कर एवं अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र में प्रस्तावित पूंजीगत वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, लागत-विवरणों के यातायात प्रक्षेपणों में संशोधन किया गया है।</p>								
(ii)	<p>वैगन की उतराई के लिए लगाए जाने वाले गेन्ट्री अनलोडर को शामिल करने के प्रस्ताव पर विस्तृत टिप्पणी दी जाए, जिसमें उपस्कर को भाड़े पर लेना, रेलवे को देय क्षति, विलंब शुल्क आदि से वी एस पी एल को होने वाली बचत तथा खर्च को भावी प्राक्कलनों में इस प्रकार की बचत बताई जाए।</p>	<p>नियोजित पूंजी के अंतर्गत क्रम सं 0 6(ii) (बी) (3) पर हमारे प्रश्न के जवाब में वैगन की उतराई के लिए गेन्ट्री अनलोडर को शामिल करने के प्रस्ताव पर विस्तृत स्थिति प्रस्तुत की गई है।</p> <p>खर्च में कोई बचत नहीं है क्योंकि इस उपस्कर को प्रयोग में लाने से लाभ सीधे प्रयोक्ताओं एवं रेलवे को मिलेगा।</p>								
(iii)	<p>सामान्य कार्गो बर्थ में प्रचालन पर एक विस्तृत टिप्पणी तथा आय एवं व्यय के साथ प्रशुल्क व्यवस्था बताई जाए। वी एस पी एल से यह भी अनुरोध किया जाता है कि क्या वी एस पी एल के प्रशासनिक एवं सामान्य उपरिव्यय, जी सी बी संबंधी प्रचालन को प्रभाजित किए गए हैं तथा केवल वही जो ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 पर प्रचालन से सम्बद्ध है, उन्हें प्रस्तुत किए गए/ किए जाने वाले लागत विवरणों में, प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ, शामिल किया गया है।</p>	<p>क्रम सं 5 पर प्रश्नों के जवाब में सामान्य कार्गो बर्थ में प्रचालनों से संबंधित विस्तृत स्थिति प्रस्तुत की गई है।</p> <p>यह पुष्टि की जाती है कि वी एस पी एल के प्रशासनिक एवं सामान्य उपरिव्यय, जी सी बी संबंधी प्रचालन को प्रभाजित नहीं किए गए हैं तथा केवल वही जो ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 पर प्रचालन से सम्बद्ध है, उन्हें, लागत विवरणों में शामिल किया गया है जो टी ए एम पी को प्रस्तुत किए गए हैं।</p>								
(iv)	<p>एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड के रूप में विकसित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि का ब्यौरा दिया जाए, जिसमें क्षमता में बढ़त एवं प्रचालन लागत में उसके बाद कटौती को दर्शाया</p>	<p>नियोजित पूंजी के अंतर्गत क्रम सं 6 (ii) (बी) (5) पर उठाए गए प्रश्नों का समाधान करते हुए, एक्सिम पार्क में विकसित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।</p>								

	जाए। प्रस्तावित अतिरिक्त भंडारण यार्ड को ध्यान में रखते हुए टर्मिनल की क्षमता की भी पुनः समीक्षा/अध्ययन किया जाए। वी एस पी एल से यह भी अनुरोध है कि वह इस बात को प्रमाणित करे एवं पुष्टि करे कि अतिरिक्त क्षेत्र का उपयोग, ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 को छोड़कर अन्य बर्थों पर इसके द्वारा संचालित भंडारण कार्गो के लिए नहीं किया जाएगा।	अतिरिक्त भूमि से हमारी भंडारण क्षमता बढ़ेगी तथा वार्षिक थ्रूपुट में समग्र वृद्धि में योगदान देगी, जिसके परिणामस्वरूप प्रयोक्ताओं को प्रति टन कुल लागत बचत होगी। स्टैंडेलोन आधार पर लागत में बचत को परिमाण रूप में नहीं दर्शाया जा सकता है। यह पुष्टि की जाती है कि अतिरिक्त क्षेत्र का उपयोग ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 को छोड़कर अन्य बर्थों पर भंडारण कार्गो के लिए नहीं किया जाएगा।
(v)	'सेल' के साथ द्विपक्षीय करार की प्रति प्रस्तुत की जाए, जिसके अनुसार, प्रशुल्क में छूट दी गई थी।	'सेल' के साथ द्विपक्षीय करार की प्रति प्रस्तुत की गई है।

7.3 वी एस पी एल ने अपने दिनांक 14 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत किए गए अद्यतन प्रस्ताव में जो प्रमुख संशोधन किए हैं, वे निम्नलिखित हैं :

- (i) वी एस पी एल ने लागत-विवरणों को वास्तविक से वर्ष 2010-11 के लिए अद्यतन किया है तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्राक्कलनों में संशोधन भी किया है। इसकी लेखा-परीक्षित वार्षिक रिपोर्ट 2010-11 के लिए भी प्रस्तुत की है।
- (ii) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानित यातायात में संशोधन किया गया है। 1 दिसम्बर, 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में 14 जून, 2011 के अद्यतन प्रस्ताव के अनुसार, अनुमानित यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :

(यातायात टनों में)

वर्ष	31 दिसम्बर, 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार	14 जून, 2011 के अद्यतन प्रस्ताव के अनुसार
2010-11	32,15,871*	64,73,397#
2011-12	58,00,000	58,50,000
2012-13	62,05,000	67,54,500
2013-14	59,45,250	70,92,225

*वर्ष 2010-11 के प्रथम अर्ध वर्ष के वास्तविक

#2011-12 के पूरे वर्ष के वास्तविक

- (iii) 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए टर्मिनल की मूल्यांकित क्षमता 6.70 मिलियन टन से बढ़ाकर 7.70 मिलियन टन तक कर दी गई है।
- (iv) संशोधित यातायात के अनुमानों के अनुरूप 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित आय में संशोधन किया गया है।
- (v) वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक वित्तीय आधार पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानित परिचालन लागत एवं प्रबंधन उपरिव्यय अद्यतन किए गए हैं।

7.4 वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत अद्यतन लागत-विवरणों के अनुसार, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए समग्र लागत स्थिति, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर नीचे तालिकाबद्ध की गई है।

क्रम सं	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर प्राक्कलन		
		2011-12	2013-14	2013-14
(i)	यातायात (मि. टन में)	58,50,000	67,54,500	70,92,225
(ii)	कुल परिचालन आय	10693.02	12162.82	12770.96
(iii)	कुल परिचालन लागत (मूल्यह्रास प्रबंधन एवं उपरिव्यय एवं एफ एम ई-एफ एम आई)	6571.39	7538.87	7884.15

(iv)	नियोजित पूंजी	27313.65	30094.60	28377.25
(v)	आर ओ सी ई	4370.18	4815.14	4540.36
(vi)	निवल अधिशेष (घाटा)	(248.56)	(191.19)	346.45
(vii)	2007-08 एवं 2008-09 की संचित हानियां (2009-10 से 2011-12 तक के तीन वर्षों में समायोजित)	(1134.99)	--	--
(viii)	2009-10 एवं 2010-11 की संचित हानियां (2011-12 से 2013-14 तक के तीन वर्षों में समायोजित)	(685.35)	(685.35)	(685.35)
(ix)	निवल अधिशेष (घाटा) पिछली हानियों के समायोजन के बाद	(2068.90)	(876.54)	(338.90)
(x)	निवल अधिशेष (घाटा) परिचालन आय % के रूप में	-19%	-7%	-3%
(xi)	तीन वर्षों का औसत		-10%	

7.5 वी एस पी एल ने 31 दिसम्बर, 2010 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्तमान दरों में वृद्धि/कटौती में कोई बड़े परिवर्तन नहीं किए हैं, केवल निम्नलिखित को छोड़कर :

- (i) लौह अयस्क के लिए प्रस्तावित समुद्रतट संचालन दर, पिछली प्रस्तावित दर 100रु प्रति मी. टन से घटाकर 68/रु प्रति मी. टन कर दी गई है।
- (ii) संशोधित प्रस्ताव में लौह-अयस्क के संचालन के लिए प्रस्तावित समुद्रतट संचालन के लिए 100रु प्रति मी0 टन की अलग से दर दो श्रेणियों में निम्न रूप में बांटी गई है :
 - (क) लौह-अयस्क 68/रु प्रति टन
 - (ख) लौह-अयस्क (आर 954 गेन्ट्री क्रेन का प्रयोग करते हुए) 100/रु प्रति टन

7.6 वी सी पी एल ने अपने दिनांक 14 जून, 2011 के पत्र में कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त निवेदन भी किए हैं, जो संक्षेप में नीचे दिए जाते हैं:

- (i) **कोयला ग्रैब, गेन्ट्री लोडर, अतिरिक्त बंदरगाह सचल क्रेन, ई क्यू-9 बर्थ को मजबूत करना एवं अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र :**
वी पी टी में उभरते हुए नए बी ओ टी बर्थों से वी एस पी एल द्वारा सामना की जा रही बढ़ती हुई स्पर्धा के परिदृश्य में, उक्त उल्लिखित सभी निवेश जरूरी हैं ताकि अगली प्रशुल्क अवधि में लक्ष्य उन्मुख कार्गो थ्रूपुट को प्राप्त किया जा सके क्योंकि वे सामूहिक रूप से हमारे संरचनात्मक ढांचे को मजबूती प्रदान करेंगे जिससे हमारी परिचालनिक दक्षता में सुधार होगा। बंदरगाह सचल क्रेन में एवं कोयला ग्रैब में निवेश, हमारी अधिष्ठापित क्षमता को (ऊर्ध्वमुखी निस्सारण) उच्च निस्सारण दर द्वारा बढ़ाएगा, अतिरिक्त भूमि में निवेश एवं वर्तमान बर्थ ई क्यू-9 को मजबूत बनाने से हमारी भंडारण क्षमता काफी ज्यादा बढ़ जाएगी तथा गेन्ट्री क्रेन में निवेश, निष्क्रमण क्षमता को बढ़ाएगा एवं हमारी परिचालनिक प्रक्रिया में सुधार होगा। अतः स्टैंडेलोन आधार पर अतिरिक्त निवेश के सही प्रभाव को परिमाण की दृष्टि से आंका नहीं जा सकता।
- (ii) **‘सेल’ ठेका की तुलना में जी सी बी प्रचालनों पर प्रभाव :**
वी एस पी एल द्वारा ‘सेल’ के साथ किए गए दीर्घावधि के करार से संबंधित अपने पिछले निवेदन को दोहराया है, जो लागू नहीं हो सका क्योंकि ठेकेदार की विफलता के कारण पेनामैक्स जलयानों की बर्थिंग के लिए ‘सेल’ द्वारा निर्धारित समयावधि में आंतरिक बंदरगाह में अपेक्षित गहराई प्राप्त नहीं की जा सकी। इसके बाद, तरणशील क्रेनों का प्रयोग करके एवं सेल द्वारा परिकल्पित अन्य सेवाओं का प्रयोग करके वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ में पेनामैक्स जलयानों के निस्सारण के लिए चार वर्ष की अवधि के लिए सेल से अल्पावधि का करार किया गया।

इसने दोहराया है कि तरणशील क्रेनों के नियोजन से एवं तरणशील क्रेन आपरेटरों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए देय दरें, सेल द्वारा अक्टूबर, 2005 में बुलाए गए खुले टेंडरों के आधार पर निश्चित की गई दरों के अनुसार, तय की गई थीं। तरणशील क्रेनों, मर्चेन्ट नौपरिवहन अधिनियम के अंतर्गत परिचालित होने वाले मोटर जलयान हैं, एम पी टी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (1) के अधीन नहीं आती है। इस बात को महसूस करते हुए, अध्यक्ष, टी ए एम पी ने अपने आदेश सं. 150 में तरणशील क्रेन प्रचालनों के लिए प्रशुल्क विनिर्धारित नहीं किए हैं।

वी एस पी एल की न तो दरों को निर्धारित करने में कोई भूमिका थी और न ही वास्तविक संचालन में, किन्तु 22,000 टी पी डी की दर पर जी सी बी पर प्रतिवद्ध निस्सारण दर का इसने बहुत बड़ा दायित्व ले लिया है एवं यू एस डी 30,000 प्रति दिन की दर पर निम्न कार्य निष्पादन के लिए देय दण्ड की बाधता, बी ओ टी आपरेटर के रूप में, वी एस पी एल पर नहीं आती है।

इसने यह निष्कर्ष निकाला है कि थोक कार्गो बी ओ टी टर्मिनल, विभिन्न प्रकार के कारकों जैसे भूगोलीय स्थिति, रेलवे से जुड़ाव, कार्गो का स्वरूप, भार की स्थितियां, उपलब्ध भंडारण क्षेत्र एवं कार्गो का विराम-काल की अनेक विशिष्ट समस्याओं से जूझ रहे हैं। विशाखापट्टनम पत्तन के शहर के बीचों बीच स्थित होने के कारण पर्यावरणीय मानकों के कारण कड़ी शर्तों, जो कि ठीक भी है, से गुजरना पड़ता है। सर्व संबंधितों की अपेक्षाओं का अनुपालन करना, बी ओ टी आपरेटर के कार्य को आर्थिक दृष्टि से बड़ी कठिन स्थिति में ला देता है। अतः प्राधिकरण से अनुरोध है कि एक समिति का गठन किया जाए जो इस बात का अध्ययन करे कि किन स्थितियों में थोक कार्गो आपरेटर को आज की तारीख में कार्य करना पड़ता है। ऐसा करने से उक्त तथ्यों की सत्यता को समझा जा सकेगा।

8.1 संयुक्त सुनवाई के समय जैसा कि निर्णय किया गया था कि वी पी टी से अनुरोध किया गया कि वह हमारे दिनांक 29 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत उठाए गए प्रश्नों के जवाब प्रस्तुत करे एवं अद्यतन लागत-विवरणों का सत्यापन करे तथा वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव एवं अपनी विशिष्ट टिप्पणियां निम्नलिखित मुद्दों पर प्रस्तुत करे:

- (i) यातायात प्रक्षेपणों की तर्कसंगतता।
- (ii) प्रस्तावित पूंजीगत वृद्धि की आवश्यकता एवं तर्कसंगतता।
- (iii) कार्गो के भंडारण के लिए वी एस पी एल को एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के आबंटन के लिए औचित्य प्रस्तुत करना। यह पुष्टि की जाए कि क्या आबंटन, ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 पर वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो के भंडारण के लिए ही है।
- (iv) वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ (जी सी बी) पर वी एस पी एल द्वारा किए गए कार्गो के एवं उनके लिए अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था के ब्यौरे। वी पी टी से यह भी अनुरोध किया जाता है कि इस बात को प्रमाणित करे कि क्या वी एस पी एल को अनुमति है कि वह लाइसेंस करार के अनुसार जी सी बी में कार्गो के संचालन से संबंधित कार्यों को कर सके।
- (v) पूंजीगत ड्रेजिंग व्यय का प्रस्तावित आबंटन।
- (vi) अगले तीन वर्षों में किए जाने वाले अनुमेय निवेश को ध्यान में रखते हुए, टर्मिनल की संशोधित क्षमता।

8.2 वी पी टी को भी सलाह दी गई कि वह भी वी एस पी एल से संपर्क करे एवं अपने जवाब 31 मई, 2011 तक प्रस्तुत करे।

8.3 दो अनुस्मारकों के बाद वी पी टी ने अपने दिनांक 13 जुलाई, 11 के पत्र के अंतर्गत जवाब प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सारांश एवं वी पी टी का विस्तृत जवाब नीचे तालिका में दिया गया है :

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वी पी टी के जवाब
(1)	वर्ष 2010-11 के लिए वी एस पी एल द्वारा संचालित किया गया वास्तविक यातायात, जिन्स वार प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2010-11 के दौरान संचालित वास्तविक यातायात 63,92,652 टन है।
(2)	(i) वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए यातायात का अनुमान क्रमशः 5.80 मिलियन टन, 6.20 मि. टन एवं 5.94 मि. टन लगाया है जो कि पिछले वर्षों के वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 में (6 महीने के वास्तविक को आधार मानकर पूरे वर्ष के लिए बाह्य आकलन किया गया) संचालित वास्तविक यातायात से कम पाया गया है। वी	इस पैराग्राफ में दिए गए यातायात प्रक्षेपणों को उनके संशोधित प्रस्ताव में पहले से संशोधन कर दिया गया है। इस मद के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना पर विचार किया जाना चाहिए। सड़क यातायात की प्रणाली में कार्गो के भौतिक संचलन की बाधाओं को ध्यान में रखते हुए, वी एस पी एल द्वारा प्रक्षेपित यातायात की तर्कसंगतता उनके संशोधित प्रस्ताव में सिद्ध की

	<p>एस पी एल द्वारा प्रक्षेपित यातायात की तर्कसंगतता पर टिप्पणी दें तथा अतिरिक्त उपस्करों जैसे बंदरगाह सचल क्रेन, ग्रैब, अनलोडर्स आदि वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के दौरान वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित निवेश को ध्यान में रखते हुए यातायात की तर्कसंगतता बताएँ। पत्तन के व्यवसाय की योजना तैयार करते समय वी एस पी एल से संबंधित स्थिति बताई जाए।</p>	<p>गई प्रतीत होती है।</p>										
	<p>(ii) विशेष उल्लेख के तौर पर तीन वर्षों 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान वी एस पी एल द्वारा प्रक्षेपित कोकिंग कोयले एवं लौह अयस्क का यातायात, वर्ष 2009-10 में संचालित वास्तविक कोकिंग कोयले/लौह अयस्क की तुलना में कम पाया गया है। वी पी टी से अनुरोध है कि इन कार्गो की मर्दों के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रक्षेपित यातायात की तर्क संगतता पर विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>वी एस पी एल द्वारा उनके संशोधित प्रस्ताव में कोकिंग कोयला एवं लौह अयस्क के लिए संशोधित यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किए गए हैं।</p> <p>ई क्यू-9 के लिए की जाने वाली मरम्मत को ध्यान में रखते हुए, कोयले एवं लौह अयस्क के लिए यातायात में कटौती के लिए वी एस पी एल द्वारा दिए गए कारण औचित्यपूर्ण हैं।</p> <p>इसके अलावा रेलवे भाड़ा एवं सीमा शुल्क में वृद्धि के कारण विशाखापट्टनम पत्तन से लौह अयस्क में अधोमुखी प्रवृत्ति पाई है। लौह अयस्क का निर्यात केवल तभी बढ़ सकता है, जब लौह अयस्क की अंतर्राष्ट्रीय कीमतें भी बढ़ती हैं। अतः यातायात की कटौती के लिए वी एस पी एल द्वारा दिए गए प्रक्षेपण तर्कसंगत माने जाते हैं।</p>										
	<p>(iii) वी एस पी एल ने अनुमान लगाया है कि दो महीने के लिए उनकी एक बर्थ को मजबूत बनाने के कारण वर्ष 2011-12 के लिए यातायात 6 लाख टन तक कम होगा। इस संबंध में वी एस पी एल द्वारा किए गए निवेदन पर कृपया टिप्पणी करें।</p>	<p>मैसर्स वी एस पी एल द्वारा किए गए निवेदन को स्वीकार किया जा सकता है क्योंकि वे अपनी बर्थ को मजबूत बनाने की योजना बना रहे हैं, अतः कार्गो संचालन का कार्य मरम्मत के दौरान बनाए नहीं रखा जा सकता।</p>										
<p>(3).</p>	<p>वी एस पी एल टर्मिनल की मूल्यांकित क्षमता वर्तमान स्तर पर अर्थात् सभी वर्षों 2011-12 से 2013-14 तक के लिए 6.7 मी. टन वार्षिक बनाए रखी है। वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान विभिन्न उपकरणों, भंडारण यार्ड पर उसके द्वारा प्रस्तावित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, वी एस पी एल द्वारा संचालित टर्मिनल की क्षमता का मूल्यांकन कृपया प्रस्तुत करें।</p>	<p>टर्मिनल की क्षमता के संदर्भ में वी एस पी एल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में दिया गया औचित्य तर्कसंगत माना जाता है। एच एम सी, ग्रैब, अनलोडर्स एवं भंडारण क्षेत्र के विकास जैसे ढांचे में सुधार होने के कारण टर्मिनल की मूल्यांकित क्षमता 6.7 मिलियन मी. टन से 7.7 मि.मी. टन तक बढ़ने को स्वीकार किया जाए।</p>										
<p>(4).</p>	<p>वर्ष 2009-10 के लिए वी एस पी एल के वार्षिक लेखे में घाट शुल्क एवं बर्थ भाड़े से प्राप्त 15.47 करोड़ रु की वास्तविक आय के आधार पर देय राजस्व हिस्सा अगली उच्चतम बोली लगाने वाले अर्थात् 12.811% से 1.98 करोड़ रु बैठता है। तथापि, वी एस पी एल ने लागत विवरण में वर्ष 2009-10 के लिए पास थ्रू के रूप में राजस्व का हिस्सा 2.89 करोड़ रु माना है। इसके अलावा, वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखा में राजस्व हिस्से की अदायगी, वी एस पी एल द्वारा बताए गए घाट शुल्क एवं बर्थ भाड़े की आय पर 17.111% पर एल ए के अनुसार, जब परिगणित की गई तो 2.64 करोड़ रु की तुलना में 5.64 करोड़ रु0 बैठती है।</p>	<p>2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए घाट-शुल्क एवं बर्थ से प्राप्त राजस्व पर 17.111% की दर पर वी पी टी को वी एस पी एल द्वारा की गई रायल्टी की अदायगी निम्न रूप में है :</p> <table border="0" data-bbox="842 1771 1299 1951"> <tr> <td>2008-09</td> <td>रु 2,27,72,744</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>रु 3,41,18,277</td> </tr> <tr> <td>पंचाट निर्णय के अनुसार</td> <td>रु 2,22,47,261</td> </tr> <tr> <td>योग</td> <td>रु 5,63,65,538</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>रु 4,43,09,421</td> </tr> </table>	2008-09	रु 2,27,72,744	2009-10	रु 3,41,18,277	पंचाट निर्णय के अनुसार	रु 2,22,47,261	योग	रु 5,63,65,538	2010-11	रु 4,43,09,421
2008-09	रु 2,27,72,744											
2009-10	रु 3,41,18,277											
पंचाट निर्णय के अनुसार	रु 2,22,47,261											
योग	रु 5,63,65,538											
2010-11	रु 4,43,09,421											

	<p>2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए वी एस पी एल से वी पी टी द्वारा अर्जित किया गया वास्तविक राजस्व हिस्सा बताएं एवं कार्यप्रणाली भी प्रस्तुत करें।</p>	
(5).	<p>वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर इसके द्वारा संचालित किए गए कार्गो से संबंधित परिचालन आय एवं व्यय को वी एस पी एल ने अपने प्रस्ताव में यह उल्लेख करते हुए शामिल नहीं किया है कि यह वी पी टी के बर्थ पर कार्गो को संचालित करने के लिए स्टील आथरिटी आफ इंडिया (सेल) के साथ किए गए ठेके पर आधारित है। वार्षिक लेखे में बताए गए सामान्य कार्गो बर्थ पर नौभरण प्रभारों से संबंधित व्यय के संदर्भ में इस प्रकार का समायोजन किया जाता है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएँ :</p> <p>(i) इस बात की पुष्टि करें कि क्या वी पी टी ने अपने बर्थ पर कार्गो को संचालित करने के लिए वी एस पी एल को इस प्रकार की व्यवस्था की अनुमति दी है।</p>	<p>जी सी बी पर कार्गो संचालन संबंधी कार्य, जलयान से माल भेजने वाले (शिपर)/कार्गो प्राप्त करने वाले, जिसमें सेल शामिल है, द्वारा नियुक्त नौभरण एवं सी एण्ड एफ एजेंटों द्वारा संचालित किए जाते हैं। जहाज से समुद्र तट तक कार्गो का केवल उर्ध्वमुखी अंतरण तरणशील क्रेनों द्वारा किया जाता है, जो कि वी एस पी एल के नियंत्रण में है, जिसके दंड संबंधी कड़े उपबंध एवं निस्सारण, वी एस पी एल के खाते में आते हैं, सेल के साथ किए गए ठेके के अनुसार, यह समझा जाता है कि वी एस पी एल, जी सी बी में 22,000 मी. टन प्रति दिन की प्रतिबद्ध निस्सारण दर के लिए एवं निस्सारण प्रतिबद्धता पूर्ण न होने पर 30,000 अमरीकी डालर के दैनिक दंड के लिए उत्तरदायी है।</p> <p>इसके अलावा, वी पी टी के समग्र हित में, वी एस पी एल द्वारा हल्का करने के लिए जी सी बी में जलयानों के संचालन की वी पी टी अनुमति दे रहा है ताकि गंगावरम पत्तन में कार्गो को जाने से रोका जा सके।</p>
	<p>(ii) यदि ऐसा है तो क्या यह लाइसेंस करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसार है। लाइसेंस करार में उल्लिखित सम्बद्ध प्रावधान का उल्लेख करें। यह भी बताएं कि वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर सेल के कार्गो के संचालन का कार्य वी एस पी एल द्वारा कौन सी तारीख से प्रारंभ किया गया।</p>	<p>वी पी टी के समग्र हित में विशेष तौर पर वी पी टी के कार्गो की मात्रा को सुरक्षित करने के लिए किसी वी ओ टी आपरेटर द्वारा दी गई सेवाओं के लिए एल ए में प्रतिबंध का उल्लेख नहीं है।</p> <p>जैसी कि ऊपर व्याख्या की गई है, वी एस पी एल द्वारा जी सी बी पर जहाज से समुद्र तट तक कार्गो के उर्ध्वमुखी अंतरण के लिए तरणशील क्रेनों को लगाने की पहलशक्ति ने वी पी टी की ड्राफ्ट संबंधी सीमा की बाधाओं का समाधान किया है ताकि वैजाग पत्तन पर पैनामैक्स जलयानों का संचालन किया जा सके। अतः वी पी टी द्वारा इसकी अनुमति दी गई। वी एस पी एल ने सेल के कार्गो का संचालन 11 मई, 2008 से प्रारंभ किया है। इसके अलावा, टी ए एम पी ने भी अपने आदेश सं 149 एवं 150 के अंतर्गत जी सी बी में तरणशील क्रेनों के संचालन की दर निर्धारित की है तथा इसका नवोन्मेषी उपाय के रूप में स्वागत किया गया है।</p>

	<p>(iii) वी पी टी के बर्थों पर वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो के संदर्भ में क्या वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच किसी प्रकार के राजस्व को बांटने के लिए तथा वी पी टी के वार्षिक खाते में इसके प्रतिपादन के लिए एवं पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में भी कोई व्यवस्था बनी हुई है।</p>
<p>(6). मार्च, 2009 में वी एस पी एल के एस ओ आर के पिछले संशोधन के दौरान, वर्ष 2009-10 के लिए 49.95 करोड़ रु पर अनुमानित चैनल/बर्थ को गहरा करने के संबंध में पूंजीगत व्यय की अनुमति इसलिए नहीं दी गई थी क्योंकि इसे न तो लाइसेंस करार के अनुरूप पाया गया था और न ही नवम्बर, 2006 में वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच हुए एम ओ यू के अनुसार पाया गया था। वी पी टी ने स्पष्ट तौर पर कहा था कि एम ओ यू के अनुसार, प्रशुल्क संशोधन उपक्रम में पूंजीगत ड्रेजिंग लागत शामिल नहीं की जानी चाहिए। वी एस पी एल ने अब कहा है कि चैनल/बर्थ साइड को गहरा करने के संबंध में खर्च किए गए कैपेक्स के लिए वर्ष 2009-10 में पूंजीगत व्यवस्था की गई है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए वी पी टी के साथ किया गया एम ओ यू अब अमान्य एवं शून्य है तथा कैपेक्स को नियोजित पूंजी में माना है। इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएँ:</p> <p>(i) वी एस पी एल द्वारा सूचित की गई स्थिति की पुष्टि करें एवं उन परिस्थितियों को बताएं जिनके तहत एम ओ यू को अमान्य एवं शून्य घोषित किया गया।</p>	<p>वी पी टी के बर्थों पर वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो के संदर्भ में वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच किसी प्रकार के राजस्व को बांटने की कोई व्यवस्था नहीं है। तथापि, वी एस पी एल ने वी पी टी में किसी कार्गो का अभी तक संचालन नहीं किया है।</p> <p>मैसर्स वी एस पी एल, वी ओ टी आपरेटर के साथ वी पी टी ने दिनांक 24 नवम्बर, 2006 को एक एम ओ यू पर हस्ताक्षर किए थे। एम ओ यू के अनुसार, चरण-1 की ड्रेजिंग, जो मैसर्स डी डी आई एल, एक टेका एजेंसी, जो अगस्त, 2005 में वी पी टी द्वारा नियुक्त की गई थी, के माध्यम से 10 (दस) माह की निर्धारित अवधि में पूरा करने का कार्य वी पी टी द्वारा लिया गया था, पूरा करने के बाद चरण-II की ड्रेजिंग के रूप में वी ओ टी आपरेटर द्वारा प्रस्तावित ड्रेजिंग की जानी थी। वी पी टी द्वारा नियुक्त की गई मैसर्स डी डी आई एल ने चरण-I की ड्रेजिंग का कार्य असामान्य तौर पर विलंब कर दिया। वी ओ टी आपरेटर ने दिनांक 25 फरवरी, 2008 के पत्र द्वारा मैसर्स डी डी आई एल द्वारा असामान्य तौर पर बरती गई देरी के कारण एम ओ यू से हटने की मंशा जाहिर की थी। जहाज, सड़क परिवहन एवं हाईवे के माननीय मंत्री द्वारा की गई बैठक के कार्यवृत्त में कहा गया है “विचार-विमर्श के बाद यह अनुभव किया गया कि पत्तन, वी ओ टी को दी गई अनुमति वापस ले एवं चरण-II की गहराई के लिए नया विस्तारित टेका करे”।</p> <p>सचिव (जहाज), एम एस आर टी एच के 3 अप्रैल, 2008 के दौरे के दौरान वी एस पी एल से संबंधित मामलों, जिनमें एम ओ यू को वापस लेने का उनका अनुरोध शामिल है, की समीक्षा की गई। वी पी टी ने दिनांक 22 जुलाई, 2008 को कानूनी राय प्राप्त की, वी पी टी की कानूनी परिषद की सलाह के अनुसार, अध्यक्ष द्वारा एक बैठक बुलाई गई एवं मैसर्स वी एस</p>

		<p>पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए मामले की सुनवाई की गई। बैठक के अनुपालन में, वी एस पी एल ने लिखित रूप में अपना निवेदन प्रस्तुत किया एवं अनुरोध किया कि उनका एम ओ यू समाप्त कर दिया जाए, क्योंकि एम ओ यू लागू ही नहीं हो पाया है।</p> <p>तदनुसार, एम एस आर टी एच को पत्र भेजा गया, जिसमें यथाविधि अनुरोध किया गया था कि वी पी टी द्वारा किए गए एम ओ यू को वापस लेने के संबंध में मंत्रालय अपने निर्देशों से अवगत कराए। एम एस आर टी एच ने सूचित किया कि इस मामले पर निर्णय लेने के लिए वी पी टी के ट्रस्टी बोर्ड के सम्मुख यह मामला प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>वी पी टी बोर्ड ने दिनांक 24 नवम्बर, 2006 के एम ओ यू को वापस लेने का संकल्प सं 53/2009-10 के अंतर्गत संकल्प किया एवं विषयगत चरण-II की ड्रेजिंग का कार्य वी पी टी द्वारा स्वयं किया जाए।</p>
	<p>(ii) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, यह उल्लेख किया गया था कि एम ओ यू सरकार के अनुमोदन से हुआ है। अतः स्पष्ट करें कि क्या एम ओ यू को अमान्य करते समय भी सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया गया है एवं यदि ऐसा है तो सरकार के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>एम ओ यू को वापस लेने की मंत्रालय की अनुमति प्राप्त करने के लिए वी पी टी को मंत्रालय से एक पत्र प्राप्त हुआ। एम ओ यू में उल्लेख है कि एम ओ यू से उठने वाले किसी विवाद के लिए अध्यक्ष का निर्णय अंतिम एवं बाध्यकर होगा। एम ओ यू से हटने का निर्णय एम ओ यू से जुड़ी पार्टियों से संबंधित एक व्यावसायिक निर्णय है जिसके लिए वे आंतरिक रूप से निर्णय लें।</p> <p>अतः इस संबंध में निर्णय वी पी टी द्वारा अपने स्तर पर लिया जाए।</p>
	<p>(iii) एल ए के अनुसार, लाइसेंस देने वाले की यह बाध्यता है कि वह लाइसेंसधारक की लागत एवं उत्तरदायित्व पर पूंजीगत ड्रेजिंग शुरू करे। कृपया पुष्टि करें कि क्या वी एस पी एल द्वारा खर्च किए पूंजीगत ड्रेजिंग से संबंधित कैपेक्स एल ए के अनुरूप है।</p>	<p>दिनांक 24 नवम्बर, 2006 का यह एम ओ यू अलग एवं स्पष्ट है तथा इसका वी पी टी एवं मैसर्स वी एस पी एल के बीच मौजूद अन्य मामलों/करारों से कोई संबंध नहीं है। मैसर्स वी एस पी एल अपनी लागत, खतरे एवं उत्तरदायित्व पर ड्रेजिंग का कार्य करेगा। तथापि, यह निवेश इस लाइसेंस करार के अंतर्गत व्यय के रूप में नहीं माना जाएगा एवं इस लेखे पर वर्धनशील प्रशुल्क या किसी प्रकार की प्रतिपूर्ति का दावा नहीं किया जाएगा।</p>
	<p>(iv) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वी पी टी ने उल्लेख किया था कि एम ओ यू के अनुसार, पूंजीगत ड्रेजिंग से संबंधित कैपेक्स की वसूली प्रशुल्क द्वारा नहीं की जा सकती। चालू प्रस्ताव में, पूंजीगत ड्रेजिंग से संबंधित कैपेक्स, प्रशुल्क संशोधन उपक्रम में शामिल किया गया है, यह उल्लेख करते हुए कि एम ओ यू अपने आप में अमान्य एवं शून्य है।</p>	<p>वी एस पी एल ने एम ओ यू को बंद करने का अनुरोध किया एवं बोर्ड का संकल्प भी एम ओ यू को वापस लेने के लिए लिया गया। पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए लागत, प्रशुल्क संशोधन में शामिल नहीं की जानी चाहिए क्योंकि वह लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं</p>
	<p>(v) कृपया स्पष्ट करें कि क्या किसी वी पी टी के बर्थों पर आने वाले जलयान को वी एस पी एल द्वारा किए गए चैनल की गहराई से लाभ मिलता है/मिलेगा। यदि ऐसा हो तो कृपया सूचित करें कि क्या वी पी टी एवं वी एस पी एल ने वी पी टी द्वारा प्रोद्भूत लाभ के लिए लागत/राजस्व को बांटने के लिए कोई व्यवस्था की हुई है।</p>	<p>यदि वी एस पी एल द्वारा चैनल को गहराने का कार्य परिकल्पित क्षेत्रों में अपेक्षित गहराई तक पूरी तरह से पूरा किया गया होता तो वी पी टी को भी लाभ मिलता किन्तु एम ओ यू राजस्व को एम ओ यू के दिनांक 24 नवम्बर, 2006 के अनुसार बांटने का प्रश्न नहीं उठता, जो कि अमान्य एवं शून्य हो गया था। तथापि, वी एस पी एल द्वारा खर्च किए गए कैपेक्स से प्रवेश चैनल को चौड़ा करना सुगम हो गया है, जिससे जी सी वी में हल्का करने के बाद प्रवेश चैनल के माध्यम से आंतरिक बंदरगाह में सभी पैनामैक्स जलयानों के</p>

		प्रवेश के लिए रास्ता खुल गया है। तदनुसार, वी पी टी बर्थों में आने वाले पैनामैक्स जलयान को भी लाभ मिलता है।
7	वी एस पी एल ने एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए वर्ष 2012-13 में 44.98 करोड़ रु के पूंजीगत व्यय का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएँ : (i) क्या एक्सिम पार्क में भूमि के 30.5 एकड़ के भंडारण क्षेत्र को विकसित करने के लिए प्रस्तावित निवेश, वी पी टी के पत्तन क्षेत्राधिकार में आता है।	जी हां, भंडारण क्षेत्र का प्रस्तावित विकास, वी पी टी के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आता है।
	(ii) क्या एक्सिम पार्क में वी एस पी एल द्वारा भंडारण यार्ड का प्रस्तावित विकास एल ए के प्रावधानों के अनुरूप है।	जी, हां
	(iii) यदि प्रस्तावित भंडारण यार्ड पत्तन क्षेत्राधिकार के बाहर पड़ता है तो इस प्रकार की सेवा के लिए प्रशुल्क व्यवस्था को स्पष्ट करें।	नहीं।
	(iv) भंडारण यार्ड के प्रस्तावित विकास के कारण यार्ड क्षमता में वृद्धि का मूल्यांकन किया जाए एवं प्रस्तुत किया जाएँ।	वर्ष 2012-13 के लिए 9.00 एम एम टी पी ए। वी एस पी एल के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के विकास के बाद यार्ड क्षमता 8.2 एम एम टी पी ए हो जाएगी, जो टी ए एम पी के मानकों के अनुरूप है।
8	वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के वर्षों के दौरान एच एम सी, गैन्ट्री अनलोडर्स, कोयला ग्रेव आदि जैसे विभिन्न उपकरणों पर वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित सकल ब्लाक में वृद्धि की तर्कसंगतता पर कृपया टिप्पणी करें एवं पुष्टि करें कि क्या यह एल ए के अनुरूप है।	करार एवं प्रस्तावित उपकरणों के अनुसार, उपकरणों में थोड़ा बदलाव हुआ है। तथापि, लाइसेंस करार/अनुबंध 13 की धारा में यह प्रावधान है कि अनुबंध में दर्शाए गए उपकरण केवल अस्थायी माने जाएं तथा प्रारंभिक एवं और अधिक उपकरण (स्थिर एवं सचल दोनों किस्म के), कार्गो के संचालन की आवश्यकता के अनुसार प्राप्त किए जाएं।
9	वी एस पी एल ने 2011-12 से 2012-14 तक के वर्षों के लिए प्रति पाली 3,69,039/रु की प्रतिरक्षण ड्रेजिंग लागत का अनुमान 24 पालियों के लिए लगाया है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि वी पी टी प्रति पाली के आधार पर ड्रेजिंग लागत का प्रभार लगा रहा है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए ड्रेजिंग के अनुरक्षण के लिए वी एस पी एल पर वी पी टी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां प्रस्तुत करें एवं इस अवधि के दौरान वी एस पी एल द्वारा वी पी टी को दी गई वास्तविक अदायगी का उल्लेख किया जाए। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए वी एस पी एल द्वारा अनुमानित ड्रेजिंग के अनुरक्षण की लागत की तर्क संगतता पर टिप्पणी करें।	ड्रेजिंग के अनुरक्षण के लिए वी एस पी एल द्वारा अदा की गई कुल राशि निम्नलिखित है: 2008-09 : रु 23,58,240 2009-10 : रु 24,44,575 2010-11 : रु 51,66,546 बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत ड्रेजिंग लागत ड्रेज की गई मात्रा/पालियों की संख्या, जिनमें ड्रेजर उपयोग में लाया जाता है, पर निर्भर करेगा।
10	पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए लीज किराया एवं 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमान, लाइसेंस करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसार है।	वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए लीज करार में मौजूद प्रावधानों के अनुसार लीज किराए एवं 2011-12 से 2013 तक एवं 2014 के लिए अनुमान, 58,40,566 रु वार्षिक है एवं उक्त राशि पर 10.30% सेवाकर है।

9. वी एस पी एल के दिनांक 14 जून, 2011 के अद्यतन प्रस्ताव की संवीक्षा करने के बाद वी एस पी एल से अनुरोध किया गया था कि वह कुछ मुद्दों पर और अधिक स्पष्टीकरण दे। वी एस पी एल ने ई-मेलों/फैक्सों द्वारा विभिन्न तारीखों अर्थात् 19 अगस्त, 2011, 24 अगस्त 2011 एवं 30 अगस्त 2011 एवं 22 सितम्बर, 2011 को और अधिक सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का सारांश संक्षेप में नीचे दिया जाता है :

- (i) 2008-09 से 2010-11 तक की अवधि के दौरान अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर दी गई छूट/कटौती की मात्रा नीचे दी जाती है:

वर्ष	दी गई छूट/कटौती (लाख रु में)
2008-09	1829.23
2009-10	1919.44
2010-11	1549.37
योग	5298.04

- (ii) वर्ष 2010-11 के वास्तविक की तुलना में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए बर्थ भाड़ा आय के अनुमान के संदर्भ में, वी एस पी एल ने बताया है कि एक और क्रेन को लगाने से बढ़ी हुई दैनिक उत्पादकता के कारण बर्थ अभिग्रहण घंटे कम होंगे, बावजूद इसके कि श्रुपट बढ़ा।
- (iii) वार्षिक लेखा 2010-11 में वी पी टी को बार्ज प्रचालन/घाटशुल्क शीर्ष के अंतर्गत दिखाए गए व्यय के लिए 408,633/रु की तदनुसूची आय के संबंध में वी एस पी एल ने स्पष्ट किया है कि संचालन प्रभारों से आय के शीर्ष के अंतर्गत तदनुसूची आय शामिल है। (वी एस पी एल ने इस प्रकार की आय को अलग से परिमाणित एवं इंगित नहीं किया है)
- (iv) 2010-11 के वित्त में दिखाई गई 27.96 लाख रु की फारेक्स हानि के संदर्भ में वी एस पी एल ने बताया है कि कंपनी ने एक्सकवेटर, जिसे वर्ष 2010-11 के दौरान कंपनी द्वारा आयात किया गया था, की खरीद के लिए एच एस बी सी बैंक से क्रेता ऋण सुविधा प्राप्त की है। सप्लायर को देय बकाया यूरो 1,491,450 की अदायगी बैंक द्वारा 30 सितम्बर, 2010 को की गई थी। 30 सितम्बर, 2010 को यूरो की दर 61.47 रु थी। मुद्रा के उतार-चढ़ाव (अर्थात् 31-03-2011 को यूरो की दर 63.64रु एवं 30-09-2011 को 61.47रु) के कारण 31 मार्च, 2011 को हमारे ऊपर देयता, इंस्टीच्यूट ऑफ चार्टर्ड एकाउंटेंट्स ऑफ इंडिया के ए एस-II के अनुसार, फारेक्स हानि के रूप में 27.96 लाख रु को लेखांकित किया गया है।
- (v) 2010-11 वर्ष के लिए निस्सारण दर में गिरावट आने के कारण, परिचालन व्यय के अंतर्गत बताए गए 1.81 करोड़ रु के खर्च के संदर्भ में, वी एस पी एल ने बताया है कि विशाखापट्टनम पत्तन/वी एस पी एल में कोकिंग कोयला को ले जाने वाले पेनामैक्स जलयान के संचालन के लिए मैसर्स स्टील अथारिटी आफ इंडिया (सेल) के साथ 6-05-2008 को किए गए अल्पावधि करार के संदर्भ में यह है। जी सी बी बंदरगाह (बाह्य बंदरगाह) एवं वी एस पी एल (बंदरगाह) में प्रतिबद्ध निस्सारण दर, करार की शर्तों में से एक शर्त है, अतः उसे प्राप्त न करने पर विलंब शुल्क देय है। प्रतिबद्ध निस्सारण दर पर दैनिक की गणना की प्रणाली पर सेल से विवाद था। सेल ने पहले यह तर्क दिया कि प्रतिबद्ध निस्सारण दर, जी सी बी एवं ई-क्यू-8 के लिए अलग से प्राप्त की जाएगी। हमने तर्क दिया कि जी सी बी बाह्य बंदरगाह में निस्सारण दर में कमी/गिरावट को ई क्यू-8 में ऊँची निस्सारण दर से ठीक किया जा सकता है, अतः संयुक्त निस्सारण दर गिनी जाएगी। कई बैठकों के बाद सेल ने इसे स्वीकार किया। तथापि, सेल ने वी एस पी एल में बचाए गए आगमन समय के लिए ले-टाइम गणना की विभिन्न प्रणाली को स्वीकार किया जिसके परिणामस्वरूप निस्सारण दर के लिए दंड की ऊँची वसूली होने लगी। हालांकि हमने इस विषय को पंचाट विवाद के रूप में उठाया है एवं पंचनिर्णायक की भी नियुक्ति हो चुकी है। सभी सम्बद्ध तथ्यों एवं करार के प्रावधानों पर विचार करने के बाद निदेशक मंडल ने यह अनुभव किया कि यह मुद्दा पूर्णतः निर्वचन से जुड़ा है, जो पंचाट निर्णय से तय होगा एवं जिसमें समय लगने की संभावना है। अतः हमारे मंडल द्वारा किए गए निर्णय के अनुसार, प्रतिबद्ध निस्सारण दर में गिरावट, जिसकी राशि पहले से ही सेल द्वारा वसूल की जा चुकी है, 2010-11 में हमारे बिलों में प्रभारित की गई। यह खर्च, मई, 2008 से 11 तक की अवधि के लिए है। कृपया यह नोट किया जाए कि सेल के साथ किए गए एक अन्य करार के अंतर्गत सुनिश्चित कार्यों के होने पर ऊँची निस्सारण प्रतिबद्धता बनाए रखी जाएगी। अतः सेल से प्राप्त, व्यवसाय से प्राप्त होने वाले राजस्व के लिए यह विलंब शुल्क, आकस्मिक खर्च होगा एवं तदनुसार, प्राधिकारियों द्वारा इसे अनुमति दी जाए।
- (vi) वी एस पी एल ने श्रमिकों की आर्ने बोर्ड सप्लाई के लिए कार्य-आदेश की प्रतियां प्रस्तुत की हैं, पहला दिसम्बर, 2006 में जारी किया गया, दूसरा 12.11.11 को, जिसकी वैधता 30-9-12 तक है, उसी ठेकेदार को पुनः मूल्य पर चर्चा करके, एवं तीसरा 13-05-11 को तटीय जलयान के लिए श्रमिकों की सप्लाई के लिए एक अन्य ठेकेदार को कार्य आदेश जारी किया गया।

वीएसपीएल ने वैगन को समतल बनाने एवं ट्रैक की सफाई के कार्य के लिए 3.70 रु0 प्रति मी. टन की अदायगी पर निम्नलिखित कार्य आदेशों की प्रतियाँ भी प्रस्तुत की हैं। यह भी पुष्टि की जाती है कि बी एम एच एस का प्रयोग करते हुए कार्गो के लदान के लिए श्रमिक लागत के लिए देय 3.70 रु0/प्रति टन की दर वर्ष 2011-12 के लिए भी वैध है।

- (vii) प्रस्तावित वैगन अनलोडरों के लिए अनुरक्षण कार्य में लगे श्रमिकों की लागत के संदर्भ में वीएसपीएल ने बताया है कि गेन्ट्री अनलोडर के लिए मैसर्स लिभरर से प्राप्त प्रस्ताव के अनुसार, कुछ श्रमिकों की सतह में पड़े कार्गो की सफाई के लिए जरूरत पड़ती है, जब गेन्ट्री क्रेनों द्वारा कार्गो (जहाज में लदा सामान) की उतराई की जाती है। अतः इसने इस प्रचालन कार्य के लिए एक दिन में 60 श्रमिकों (20 श्रमिक प्रति पाली, के 8500/- रु0 प्रति माह की दर पर, +2 पर्यवेक्षक 12,250/- प्रति माह की दर पर (68*8500*122*12250*12=64,14,000/-रु.) की आवश्यकता का अनुमान लगाया है। इस प्रचालन कार्य को देखते हुए, इसने 2011-12 में केवल आधे वर्ष के लिए इस खर्च का अनुमान लगाया है।

वीएसपीएल ने आगे यह भी कहा है कि गेन्ट्री अनलोडर एक नवोन्मेषी उपस्कर है, जिसे हमारी आवश्यकता के अनुसार सप्लायर द्वारा डिजायन किया गया है ताकि वैगनों को कोई क्षति पहुंचाए बिना रेलवे के वैगनों को अधिक तेजी से खाली करने को सुगम बनाया जा सके। यह उपस्कर किसी भी पत्तन में पहली बार प्रयोग में लाया जा रहा है। अतः हमने यह निर्णय किया है कि पहली बार एक उपस्कर का 3 माह के लिए आजमाइश के तौर पर आयात किया जाए।

इस उपस्कर की सुपुर्दगी अक्टूबर, 2011 के अंत तक की जाएगी। अतः हम दूसरे उपस्कर के लिए 3 माह बाद अर्थात् जनवरी, 12 में आदेश दे सकते हैं एवं उसे मार्च के अंत में अथवा अप्रैल, 12 के पहले सप्ताह में चालू किया जा सकता है।

- (viii) वीएसपीएल ने कहा है कि एचएमसी द्वारा कार्गो के संचालन एवं गेन्ट्री अनलोडर के लिए ईंधन की लागत का अनुमान 4.85 रु. प्रति मी. लगाया है। वैगन अनलोडर के लिए औसत ईंधन लागत का अनुमान 5/- रु. प्रति मी.टन लगाया गया है, तथापि, लागत-विवरण में इसका अनुमान नया प्रचालन होने के कारण एचएमसी के समतुल्य 4.85 रु. प्रति मी. टन का लगाया गया है। अनुमानों के आधार निम्नलिखित हैं:

विवरण		एच एम सी	अनलोडर
प्रति घंटा निकासी	औसत निकासी	500.00	312
ईंधन अपेक्षित प्रति घंटा	मैनुअल के अनुसार	59.00	38
दर प्रति लिटर	औसत 2010-11	39.60	39.60
प्रति घंटा खर्च		2336.40	1504.80
प्रति टन दर		4.67	4.82
1.0376% पर बढ़ा हुआ		4.85	5.00

इसने आगे यह भी कहा है कि 3.76% की वृद्धि, प्रति लिटर दर के बजाए प्रति मी. टन दर पर लागू की गई है क्योंकि प्रभाव समान ही होगा।

- (ix) वीएसपीएल द्वारा चौथी क्रेन खरीदने के बावजूद भाड़े पर ली गई एचएमसी के संबंध में उपस्कर भाड़ा प्रभारों के अनुमान के संदर्भ में इसने कहा है कि भाड़े पर ली गई क्रेन द्वारा संचालित की जाने वाली मात्रा, लागत अनुमानों में 33% से 25% तक नीचे आ सकती है। वी एस पी एल ने इस संबंध में दिनांक 28 मार्च, 2010 के कार्य आदेश की प्रति प्रस्तुत की है।
- (x) अन्य परिचालन खर्च के अंतर्गत यूनिट दर के आधार पर वीएसपीएल द्वारा अनुमानित गियर प्रभारों, एजेंसी सीएचए प्रभारों आदि के संदर्भ में वीएसपीएल ने प्राइवेट पार्टियों को जारी किए गए कार्य आदेशों, जो वर्ष 2007 एवं 2009 से संबंधित है, की प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं।
- (xi) इसने कहा है कि वैगन लदान के प्रचालनों के दौरान कार्गो को दबाने के लिए दो पे लोडरों की सप्लाय के लिए 60 लाख रु. वार्षिक का अनुमान लगाया गया था। इस लेखे में व्यय किया गया वास्तविक खर्च,

लागत-विवरण में उपस्कर संचालन प्रभार के अंतर्गत दिखाया गया है। इसने इस उपस्कर की सप्लाई के लिए कार्य आदेश की प्रति प्रस्तुत की है।

- (xii) कोयला ग्रेब की वास्तविक लागत 90,21,795/- रु. है एवं चालू करने की संभावित तारीख 31.08.2011 है क्योंकि इस समय निर्माण कार्य प्रक्रियाधीन है।
- (xiii) वीएसपीएल ने कहा है कि इसने 13.25 करोड़ रु. की लागत पर काम में लाई जा रही एचएमसी को पहले देखा था। उसके बाद, यह निर्णय किया गया कि विभिन्न कारणों से काम में लाई जा रही क्रेन के बजाए नई क्रेन की खरीद की जाए। तदनुसार, इसने अब यह निर्णय किया है कि लिभर से एक नई एलएच 550 क्रेन खरीदने के लिए आर्डर दिया जाए एवं सप्लायर के साथ वारंटी अवधि को बढ़ाने, कार्य-निष्पादन गारंटी आदि को लेकर चर्चा की जा रही है। इसने कहा है कि ई पी सी जी आयात के अंतर्गत नई क्रेन की खरीद की लागत 24.70 करोड़ रु. है। इसने इसके लिए कार्यप्रणाली के साथ साथ कोटेशन की प्रति भी प्रस्तुत की है। आगे इसने कहा है कि सुपुर्दगी अवधि, 3 माह है एवं यह सितम्बर, 2011 के दूसरे सप्ताह में क्रयादेश जारी करेगा ताकि क्रेन जनवरी, 12 तक चालू हो सके। उक्त को देखते हुए, इस मद के अंतर्गत पूंजीगत लागत 13.25 करोड़ रु० से बढ़कर 24.70 करोड़ रु० हो जाएगी एवं हमें कुल कैपेक्स एवं आर ओ सी ई को संशोधित करना होगा।
- (xiv) गेन्ट्री अनलोडरों की खरीद की स्थिति का जहां तक संबंध है, वी एस पी एल ने बताया है कि पहला गेन्ट्री अनलोडर आर 954 सी जारी करके इसकी सुपुर्दगी अक्टूबर, 2011 में की जाएगी। दूसरे उपस्कर के लिए आदेश, पहले उपस्कर के 3 माह के आजमाइशी परिचालन की समाप्ति के बाद, जारी किया जाएगा। अतः दूसरा उपस्कर मार्च 20 की समाप्ति पर अथवा अप्रैल, 2012 के पहले सप्ताह में चालू किया जाएगा। इसने यह पुष्टि की है कि उपस्कर के मूल्य अर्थात् यूरो 930000 में कोई परिवर्तन नहीं है किन्तु भारतीय रुपए में पूंजीगत लागत का परिगणन करते समय इसने लगभग 65.50 रु. प्रति यूरो की वर्तमान मुद्रा दर के बजाए 58/- रु. की परिवर्तन दर को अपनाया है तथा इसे संशोधित करने का अनुरोध किया है। इसने आगे यह भी कहा है कि अदायगी की शर्तों को निपटाने की प्रणाली पर वार्ता करने एवं उन्हें अंतिम रूप देने पर तथा हमारे प्रमोटर जी आई पी एल से अनुमोदन मिलने पर वह क्रयादेश जारी करेगा एवं अदायगी करेगा। इस संबंध में सप्लायरों से प्राप्त पत्र की प्रति प्रस्तुत की है, जिसमें यह सूचित किया गया है कि इस मद का उत्पादन अंतिम चरण में है।
- (xv) लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.9 (क) (ii) के अनुसार, हमारी बाध्यता को पूरा करने के साथ साथ बर्थ की मरम्मत एवं उसे मजबूत करना तथा सुरक्षा की दृष्टि से यह एक मूलभूत आवश्यकता है। अतः यह कार्य, वीपीटी के पूर्व अनुमोदन से शुरु किया जा सकता है। इस कार्य को शुरु करने के लिए उनके पूर्व अनुमोदन के लिए हम वीपीटी के साथ बातचीत कर रहे हैं। वीपीटी से अनुमोदन प्राप्त होने पर कार्य-आदेश जारी किया जा सकता है तथा हम आशा करते हैं कि बर्थ मरम्मत एवं उसे मजबूत करने का कार्य इस वर्ष की अंतिम तिमाही में पूरा किया जा सकता है।
- (xvi) अतिरिक्त भूमि पर एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास को पूरा करने की संभावित तारीख दिसम्बर, 2012 है। वीएसपीएल ने निवेदन किया है कि रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए रेलवे का अनुमोदन एवं सांविधिक अनुमोदन प्राप्त करना इस परियोजना में शामिल है। यह भूमि दलदल से भरी हुई है तथा इसकी भूमि को भरने एवं मजबूत करने के लिए पर्याप्त खर्च शामिल है।
- (xvii) रेलवे साइडिंग में 9.14 करोड़ रु. का निवेश सकल ब्लॉक में शामिल है। वार्षिक लेखा में यह, स्थिर आस्ति अनुसूची में परियोजना बर्थों के अंतर्गत शामिल है। कार्य-वार लागत प्रस्तुत की गई है ताकि इस लागत को वास्तविक प्रयोक्ताओं से वसूल किया जा सके बजाए इसके कि इसे समग्र लागत पर आधारित सभी प्रयोक्ताओं से वसूला जाए। वीएसपीएल ने इस निवेश की निवल पूंजीगत लागत पर आधारित इस नए प्रशुल्क मद के लिए राजस्व संबंधी आवश्यकता का पुनः आकलन किया है।
- (xviii) वीएसपीएल ने वीपीटी से प्राप्त लीज किराया के लिए प्राक्कलन प्रस्तुत किए हैं जिसमें इसके साथ साथ यह भी उल्लेख है कि अतिरिक्त भूमि के लिए वीपीटी द्वारा मानी गई दर, ब्यौरों के अनुसार, नीचे दी गई है।

विवरण	दर/राशि
क्षेत्र-वर्ग मीटर में - (क)	121405.80
दर के लिए प्राक्कलन - (बी)	

वर्ष 2003-04 से क्षेत्र IX बी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर (रुपये प्रति वर्ग गज)	रु. 76.20
प्रति वर्ग मीटर में (1.196) परिवर्तित दर	रु. 91.14
2008-09 से देय संशोधन के लिए वीपीटी द्वारा मानी गई 59% की वृद्धि	रु. 144.91
2009-10 से 2010-11 तक के लिए 2% की दर पर बढ़े हुए दर	रु. 150.76
वार्षिक लीज किराया (क) x (ख)	रु. 183.03 लाख
लीज किराया की प्रभावी तारीख	1 अक्टूबर, 2012

(xix) वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि उच्च कार्य-निष्पादन के लिए वीएसपीएल के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं है। तथापि, प्रतिबद्ध आउटपुट दर प्राप्त न करने पर वीएसपीएल के लिए गैर-प्रोत्साहन है, जैसा कि प्रस्ताव में बताया गया है।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवृत्त, इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों एवं संबंधित पार्टियों द्वारा किए गए तर्कों के उद्धरण, संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

11. इस मामले का अध्ययन करने के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

(i) वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के वर्तमान दरों के मान (एस ओ आर) आदेश सं. टीएमपी/9/2007-वीएसपीएल के अंतर्गत मार्च, 2009 में प्रारम्भिक वैधता 31 मार्च, 2011 तक के लिए अनुमोदित किए गए थे, जिसे बाद में 30 सितम्बर, 2011 तक बढ़ाया गया।

वीएसपीएल द्वारा जनवरी, 2011 में प्रस्तुत किए गए प्रारम्भिक प्रस्ताव में 2010-11 के पहले छ महीनों के 'वास्तविक' एवं बाकी के छ महीनों के 'अनुमान', 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के लिए प्रक्षेपणों सहित, शामिल हैं। इसके बाद हमारी सलाह पर वी एस पी एल ने अपने दिनांक 14 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसमें पूरे वर्ष के लिए 2010-11 के वास्तविक सहित लागत विवरणों को अद्यतन किया गया एवं इसके परिणामस्वरूप 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रक्षेपणों में संशोधन किया गया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 जून, 2011 पत्र के अंतर्गत प्राप्त हुआ एवं इस मामले का अध्ययन के दौरान वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर विचार इस विश्लेषण के प्रयोजन की दृष्टि से किया जाता है।

(ii) (क) इस मामले के विश्लेषण पर आगे बढ़ने से पूर्व, स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के साथ उनके द्वारा किए गए अलग करार के आधार पर सामान्य कार्गो बर्थ में उनके द्वारा किए गए प्रचालनों के बारे में वी एस पी एल द्वारा उद्घाटित नए तथ्यों पर विचार-विमर्श करना प्रासंगिक होगा। वी एस पी एल ने कहा है कि इसने सेल के साथ वर्ष 2001 में लम्बी अवधि का ठेका किया था, जो मूर्तरूप नहीं ले सका क्योंकि लाइसेंस धारक वी पी टी, पेनामैक्स जलयान की बर्थिंग (जहाज के घाटस्थल) के लिए आंतरिक बंदरगाह में अपेक्षित ड्राफ्ट की आवश्यकता को पूरा नहीं कर सका। इसलिए इसे 'सेल' के साथ अलग करार करना पड़ा, जिसके अनुसार वी एस पी एल द्वारा किराए पर ली गई तरणशील क्रेनों का प्रयोग करते हुए वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ पर पेनामैक्स जलयानों का निस्सारण होना है एवं बार्ज के माध्यम से हल्का करने की सेवाएं प्रदान करना तथा तटीय संचलन के लिए सेवाएं प्रदान करना है।

जब वी पी टी से अनुरोध किया गया कि वह स्पष्टीकरण दे कि क्या वी पी टी के बर्थ पर कार्गो के संचालन की व्यवस्था, लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है तो इसने सामान्य तौर पर यह कहा है कि लाइसेंस करार, किसी अन्य कार्य को जिसमें पत्तन प्रणाली में ढांचागत कमियों के कारण जलयान का इसके बर्थ पर आना सुगम होता है, करने के लिए वी एस पी एल पर रोक नहीं लगाता है। वी पी टी ने स्पष्टीकरण दिया है कि जी सी बी पर कार्गो संचालन से संबंधित कार्य, जहाज से माल भेजने वालों/कार्गो प्राप्तकर्ताओं द्वारा नियुक्त नौभरणों द्वारा एवं सी एंड एफ

एजेंटों द्वारा जिनमें 'सेल' भी शामिल है, संचालित किया जाता है तथा कार्गो का केवल उर्ध्वमुखी अंतरण जहाज से समुद्रतट तक तरणशील क्रेनों द्वारा किया जाता है, जो कि वी एस पी एल के नियंत्रण में है एवं जिनकी प्रतिबद्ध निस्सारण दर 22,000 मी. टन प्रति दिन की है एवं निस्सारण संबंधी प्रतिबद्धता को पूरा न करने पर 30,000 अमरीकी डालर/दैनिक का दण्ड लगाया जाएगा। वी पी टी ने पुष्टि की है कि इसने, वी पी टी के समग्र हित में जी सी बी में जलयानों की ढुलाई के लिए वी एस पी एल को अनुमति दी है ताकि गंगावरम पत्तन में कार्गो को जाने से रोका जा सके।

वी एस पी एल द्वारा किए गए अलग-अलग करारों में यह प्राधिकरण नहीं पड़ना चाहता है। वी पी टी के साथ वी एस पी एल द्वारा किया जाने वाला लाइसेंस करार, दो बर्थों अर्थात् वी पी टी के ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 के निर्माण, संचालन एवं रख-रखाव के लिए है। यह देखा गया है कि जी सी बी संचालन में वी एस पी एल द्वारा किया गया संचालन, वी एस पी एल द्वारा वी पी टी के साथ किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, भलीभांति संपन्न नहीं होता है बल्कि वी एस पी एल द्वारा 'सेल' के साथ किए गए करार पर आधारित है। यह भूस्वामी पत्तन न्यास पर निर्भर करता है। वह अपने आप को संतुष्ट करें कि क्या वी एस पी एल जैसे एस पी वी को यह अनुमति दी जा सकती है कि वह उन संचालनों को करे, जो लाइसेंस करार के अंतर्गत नहीं आते हैं।

(ख) इस उपक्रम के लिए बताई गई लागत संबंधी स्थिति में, जी सी बी पर वी एस पी एल द्वारा किए गए संचालन के संदर्भ में वार्षिक लेखे में बताए गए आय एवं व्यय को वी एस पी एल में शामिल नहीं किया है। क्योंकि इस प्राधिकरण के सामने प्रस्ताव यह है कि बर्थ सं. ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 में वी एस पी एल द्वारा किए गए संचालन के लिए प्रशुल्क की समीक्षा की जाए, अतः जी सी बी पर प्रचालन से संबंधित बताए गए आय एवं व्यय को शामिल नहीं किया जाना चाहिए। इस प्रयोजन के लिए, वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए जी सी बी से संबंधित आंकड़ों, जो उनके वार्षिक खाते में अलग से दर्शाए गए हैं, पर विश्वास किया जाता है एवं उन्हें शामिल नहीं किया जाता है।

(ग) कार्गो की ढुलाई के लिए जी सी बी में तरणशील क्रेन द्वारा प्रदान की गई सेवा के लिए, वी एस पी एल ने 96/रु प्रति टन की दर लागू की गई बताई है, जैसा कि सेल द्वारा जारी की गई खुली निविदा के आधार पर प्राप्त किए गए थे। वी एस पी एल द्वारा प्रदान किए गए बार्ज, जो अलग करार से जुड़ा हुआ है, के संबंध में वी एस पी एल द्वारा स्वीकार की गई प्रशुल्क व्यवस्था की जानकारी नहीं दी गई है। और तो और वी पी टी ने भी इस मुद्दे पर हमारे प्रश्न का जवाब नहीं दिया है।

वी एस पी एल द्वारा उठाया गया यह मुद्दा कि मर्वेन्ट शिपिंग अधिनियम के अंतर्गत संचालित होने वाले मोटर जलयानों के होने के कारण तरणशील क्रेनें एम टी पी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (1) की सीमा के अंदर नहीं आता है, सही नहीं है। इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 8 जून, 2010 को पास किए गए आदेशों से वी एस पी एल द्वारा उठाया गया संदर्भ यह उल्लेख करता है कि प्राधिकरण ने तरणशील क्रेन के संचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए हैं, यह भी तथ्यपरक नहीं है। वास्तव में, इस आदेश संख्या टी ए एम पी/4/98 वी पी टी एवं सं टी ए एम पी/2/97 वी पी टी, जो दोनों 8 जून, 2011 को अनुसूचित किए गये थे, के अंतर्गत तरणशील क्रेन द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास में किए गए ढुलाई संचालन के लिए शुष्क थोक कार्गो के यानांतरण के लिए समेकित प्रभारों एवं शर्तों को अनुमोदित किया है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि यह इस प्रकार के संचालनों के लिए सामान्य रूप से लागू होगा। तरणशील क्रेन का प्रयोग करते हुए यानांतरण संचालन के लिए निर्धारित समेकित प्रभारों के अलावा, वी पी टी के दरों के मान, 150/60 टन की तरणशील क्रेन के भाड़े के लिए अलग से प्रभार निर्धारित करते हैं।

यह स्पष्टीकरण दिया जाता है कि जी सी बी में वी एस पी एल द्वारा तरणशील क्रेन के लिए प्रदान की गई सेवाओं के लिए तथा बार्ज संचालन के लिए उनके द्वारा मानी गई प्रशुल्क व्यवस्था के लिए इस प्राधिकरण का कोई अनुमोदन नहीं लिया गया है। प्रस्ताव के सामान्य संशोधन के दौरान, सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की गई सेवा से संबंधित हमारे प्रश्न के जवाब में वी पी टी ने सामान्य तौर पर यह कहा है कि जी सी बी में तरणशील क्रेनें, बार्जस, बंकर बार्जस एवं कुछ

संचालन उपस्कर, निजी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान किए जा रहे हैं एवं उक्त क्रेनों, बार्जों एवं उपस्करों द्वारा जलयानों पर प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभारों की अदायगी आयातकों/नौभरणों द्वारा की जाती है एवं यह भी कहा है कि वी पी टी इस प्रकार के संचालनों में दखलंदाजी नहीं करती है। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वी एस पी एल द्वारा प्रदान की गई इस प्रकार की सेवाएं, एम पी टी अधिनियम की धारा 42 में निर्धारित सेवाओं की सूची के अंतर्गत आती हैं, अतः ये इस प्राधिकरण सीमा में आती हैं। वी पी टी कानूनी स्थिति से पूरी तरह से परिचित है। वी पी टी, लाइसेंस देना वाला होने के कारण, को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों 2005 के उपबंध 7 द्वारा दिए गए अधिदेश के अनुसार, उचित कार्रवाई करनी चाहिए थी ताकि इनके पत्तन में प्रदान की गई सभी सेवाओं के लिए लगाए गए प्रभारों को सुनिश्चित किया जा सके, जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत आते हैं एवं ये प्रभार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम सीमाओं में आते हैं

जी सी बी में तरणशील क्रेन के संचालनों से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था एवं वी एस पी एल द्वारा प्रदान की गई बार्ज सेवाएं यद्यपि बर्थ सं ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 के लिए वी पी टी से किए गए एल ए द्वारा नियमित नहीं हैं, तथापि, इन्हें इस प्राधिकरण द्वारा नियमित किया जाना चाहिए क्योंकि ये सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में सूचीबद्ध हैं। यदि वी पी टी द्वारा वी एस पी एल को सेवाएं प्रदान करने का दिया गया प्राधिकार, लाइसेंस करार की सीमा से बाहर है एवं वी ओ टी व्यवस्था से भिन्न है तो वी पी टी को सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में अलग से कार्रवाई की जाए। वी पी टी को 31 दिसम्बर, 2011 तक का अनुमत समय दिया जाता है ताकि इस संबंध में वह अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कर सके। प्रस्ताव भेजते समय, सेवा प्रदाता अर्थात् वी एस पी एल द्वारा प्रदान की गई उक्त सेवाओं से संबंधित वित्तीय स्थिति भी प्रदान की जाए।

- (iii) (क) वी एस पी एल के वर्तमान दरों के मान, 2009-10 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए, मार्च, 2009 में अनुमोदित किए गए थे। पिछले प्रशुल्क आदेश में मानी गई संबद्ध अवधि के लिए लागत-विवरण दो वर्षों के लिए 2133 लाख रु0 कुल घाटा दर्शाता है। तत्कालीन बर्थ-भाड़े, कार्गो संचालन प्रभार, थोक सामग्री संचालन प्रणाली में प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई थी ताकि अनुमानित घाटे को पूरा किया जा सके।
- (ख) मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का उपबंध 2.13 यह अधिदेश देता है कि प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विश्वास किए प्रक्षेपणों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क की वैधता अवधि की समाप्ति पर महात्तनों/प्राइवेट आपरेटरों के वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा की जाए।
- (ग) प्रशुल्क आदेश को मार्च, 2009 में पास करते समय, वर्ष 2008-09 के लिए मानी गई लागत-स्थिति, नौ माह के 'वास्तविक' पर तथा 3 माह के अनुमानों एवं 2007-08 के वास्तविक पर आधारित थी, बशर्ते कि उक्त आदेश के पैरा-11 (xxiv) (ख) में रिकार्ड की गई शर्त के अधधीन हो कि वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक स्थिति की समीक्षा की जाएगी तथा यदि कोई विभिन्नता पाई गई तो अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में इसे पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा। इसलिए, पिछले आदेश में लिए गए निर्णय के अनुरूप पिछले आदेश में विचार किए गए 2008-09 के अनुमान की तुलना वास्तविक से की जाती है ताकि इस वर्ष के लिए अनुमानित एवं वास्तविक स्थिति के बीच की विभिन्नता का मूल्यांकन किया जा सके।
- (घ) तदनुसार, लागत-विवरणों में वी एस पी एल द्वारा 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान वास्तविक कार्यनिष्पादन की समीक्षा, पिछले आदेश में माने गए अनुमानों के संदर्भ में की जाती है। अनुमानित स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए पिछले आदेश में अपनाया गया सामान्य दृष्टिकोण अपनाया जाता है ताकि 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटे का मूल्यांकन किया जा सके। पिछली अवधि के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण पर संशोधन/टिप्पणियां नीचे बताई गई हैं :

(i) वर्ष 2009-10 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए आय-अनुमान, उक्त आदेश द्वारा अनुमत प्रशुल्क वृद्धि की तुलना वास्तविक आय से करने के संदर्भ में, वी एस पी एल द्वारा समायोजित किए जाते हैं।

(ii) जैसा कि पहले बताया जा चुका है, वी पी टी के सामान्य कार्गो बर्थ में वी एस पी एल द्वारा किए गए प्रचालनों से प्राप्त आय, वार्षिक खाते में, अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 935.98 लाख रु, 1836.26 लाख रु एवं 2012.16 लाख रु अलग से दर्शाई गई, पिछली अवधि की वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय प्रचालन आय से निकाल दी गई है। इसी प्रकार से वी एस पी एल ने जी सी वी प्रचालनों के लिए 831.45 लाख रु, 1796.16 लाख रु एवं 1893.56 लाख रु का प्रचालन व्यय क्रमशः 2008-09 से 2010-11 तक के लिए शामिल नहीं किया है। इसके अलावा, वी एस पी एल ने कहा है कि कोई सामान्य व्यय एवं सामान्य आस्तियाँ जी सी वी प्रचालनों में प्रभाजित की गई हैं तथा इनका योगदान प्रबंधकीय विशेषज्ञता तक सीमित है। पहले बताए गए कारणों के लिए, वी एस पी एल द्वारा बताए गए जी सी वी प्रचालनों से संबंधित आय एवं व्यय पर विश्वास किया जाता है एवं वी एस पी एल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप लागत-विवरण से इसे निकाला जाता है।

वी एस पी एल के वार्षिक खाते, वी पी टी को बार्ज प्रचालन/घाटशुल्क के लिए वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान क्रमशः 4.75 लाख रु, 23.72 लाख रु एवं 4.09 लाख रु के खर्च को बताते हैं। वी एस पी एल द्वारा किया गया बार्ज प्रचालन/घाटशुल्क, सेल के साथ वी एस पी एल द्वारा किये गये द्विपक्षीय करार से प्राप्त हुआ है तथा यह एल के कार्यक्षेत्र से बाहर है, अतः इसे पहले बताए गये कारणों से शामिल नहीं किया जाता है। बार्ज प्रचालनों से संबंधित खर्च प्रस्तुत किया गया है। बार्ज सेवाओं से तदनुसूची आय अनुरोध के बावजूद भी प्रस्तुत नहीं की गई जिसमें यह बताया गया है कि यह संचालन प्रभारों से प्राप्त आय का हिस्सा है। वी एस पी एल द्वारा अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने के अभाव में पिछली अवधि के लिए प्रचालन आय को बनाए नहीं रखा जा सका।

आगामी अवधि के लिए ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9 पर दी गई सेवाओं के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर आय का अनुमान लगाया गया है।

(iii) वी एस पी एल ने दावा किया है कि इसे, समुद्रतट की क्रेनों के पूर्ण उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए छूट/कटौती देनी पड़ी। इसके अलावा, वी एस पी एल द्वारा सेल को भी कटौती प्रदान की गई। इसका कहना है कि प्रक्षेपित यातायात की तुलना में यातायात के परिमाण में वृद्धि को प्रदान छूट/कटौती के कारण इन वर्षों के दौरान प्राप्त किया जा सका तथा उन्होंने अनुरोध किया है कि अतीत में दी गई छूट/कटौती को मना न किया जाए। पिछली अवधि के विश्लेषण के उद्देश्य से अनुमोदित दरों के मान के अनुसार, वसूल किए जाने योग्य केवल राजस्व पर विचार किया जा सकता है। अतः वी सी पी एल द्वारा दी गई छूट/कटौती एवं लेखे में बताई गई वास्तविक आय पर विचार नहीं किया जा सकता। 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के दौरान वी एस पी एल द्वारा किये गये प्रोत्साहन एवं कटौती का प्रभाव वी एस पी एल ने इंगित करते हुए कहा है कि यह क्रमशः 1829.23 लाख रु 1919.44 लाख रु एवं 1549.37 लाख रु रहा है, जिसे तदनुसूची वर्षों के लिए वी एस पी एल द्वारा बताई गई आय में उसी दृष्टिकोण से शामिल किया गया है, जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क संबंधी विभिन्न अन्य मामलों में दृष्टिकोण अपनाया गया।

(iv) वी एस पी एल ने अन्य आय को 55.65 लाख रु, 77.13 लाख रु एवं 163.55 लाख रु क्रमशः 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए बताया है। वी एस पी एल के लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखे से यह देखा जाता है कि यह, गैर-प्रचालन आय जैसे छीलन की विक्री, ब्याज से प्राप्त आय आदि को दर्शाता है। निवेशों पर ब्याज आय को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए शामिल नहीं किया गया है। तदनुसार, 16.55 लाख रु, 39.19

लाख रु एवं 97.07 लाख रु की ब्याज आय क्रमशः 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए शामिल नहीं की गई है। अन्य विविध गैर-परिचालन आय, लागत विवरणों में वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत मानी गई है।

इसी प्रकार से, आस्तियों की विक्री से हानि से संबंधित खर्च, जो वी एस पी एल द्वारा परिचालन खर्च के भाग के रूप में माने गए हैं, हटा दिए गए हैं तथा वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम ई) के अंतर्गत माने गए हैं।

वर्ष 2010-11 के दौरान 27.96 लाख रु0 की विदेशी मुद्रा हानि दर्शाई गई है। वी एस पी एल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2010-11 के आयातित उपस्करों के कारण एवं सप्लायर को 30 सितम्बर, 2010 को अदा की गई बकाया अदायगी के कारण ऐसा हुआ है। इस लेन देन में मुद्रा के उतार-चढ़ाव के कारण हुई हानि को लेखांकन मानकों के अनुसार, वर्ष 2010-11 में खर्च के रूप में माना जाता है। क्योंकि विदेशी मुद्रा की हानि, प्रशुल्क निर्धारण उपक्रम के प्रयोजन के लिए उपस्कर की खरीद के कारण हुई बताई गई है, अतः इसे उपस्कर की पूंजीगत लागत के एक भाग के रूप में माना जाता है। तदनुसार, मूल्यहास एवं रिटर्न की अनुमति दी जाती है।

- (v) वार्षिक लेखांकन 2008-09 यह बताता है कि वी एस पी एल ने 2 करोड़ रु की राशि चुकता क्षति के रूप में अदा की थी। वी एस पी एल ने स्पष्ट किया है कि यह अदायगी पंचाट निर्णय के अनुसार, बर्थ का निर्माण देरी से पूरा करने के कारण वी पी टी को की गई। वी एस पी एल ने वर्ष 2008-09 में राजस्व खर्च के रूप में इस मद का दावा किया है। वी एस पी एल द्वारा अदा की गई चुकता क्षति, पंचाट निर्णय के अनुसार, बर्थ का निर्माण देरी से पूरा होने के कारण है। अतः यह अधिक उपयुक्त होगा कि इसे वर्ष 2008-09 में बर्थ की पूंजीगत लागत के एक हिस्से के रूप में माना जाए तथा उस पर मूल्याहास एवं रिटर्न की अनुमति दी जाए। लागत विवरण को उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया है ताकि इसके प्रभाव को आंका जा सके।
- (vi) वर्ष 2010-11 के लिए वी एस पी एल का वार्षिक लेखा, प्रतिबद्ध निस्सारण दर में गिरावट के लिए 181.71 लाख रु0 का व्यय दर्शाता है। यह व्यय भी, वी एस पी एल द्वारा सेल के साथ किए गए द्विपक्षीय करार के कारण हुआ है, जिसमें वी एस पी एल को, ई क्यू बर्थों एवं जी सी बी दोनों में सहमत हुई उत्पादकता के स्तरों में हुई गिरावट के लिए सेल को दण्ड देना पड़ा। क्योंकि वी एस पी एल द्वारा किया गया प्रत्येक के साथ करार को नहीं माना जा सकता, वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2010-11 में माना गया 18.71 लाख रु का व्यय शामिल नहीं किया गया है।
- (vii) वी एस पी एल द्वारा माने गए प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय में 10.55 लाख रु0 एवं 53.96 रु0 क्रमशः वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए बट्टे खाते में डाले गए ऋण के रूप में शामिल किए गए हैं। मार्च, 2009 में प्रशुल्क के संशोधन के समय सम्बद्ध वर्षों के लिए माने गए प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय के अनुमानों के एक भाग के रूप में यह मद नहीं थी। इसके अलावा, वी एस पी एल के वर्तमान दरों के मान में अंतर्विष्ट प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं सम्बद्ध प्रभारों की अग्रिम अदायगी पर दी जाती हैं। ऐसा होने पर वी एस पी एल द्वारा दिए गए ऋणों को स्वीकार करते हुए, एवं ऋण को बट्टे खाते डालने पर प्रशुल्क निर्धारण उपक्रम का प्रश्न ही नहीं उठता।
- (viii) प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.8.1 के अनुपालन में सबसे ऊँची दूसरी बोली लगाने वाला उद्धृत सीमा तक राजस्व का हिस्सा, वास्तविक पर अनुमेय है, यही दृष्टिकोण वी एस पी एल के पिछले प्रशुल्क आदेश के समय भी अपनाया गया था।

लाइसेंस करार में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंस धारक, परियोजना की सुविधाओं के संचालन से लाइसेंस धारक द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.11% के समतुल्य राजस्व हिस्सा लाइसेंस देने वाले को अदा करेगा। वर्ष 2001 में हस्ताक्षर किए गए लाइसेंस करार में सकल राजस्व शब्द विशेष तौर पर परिभाषित नहीं किया गया है।

वी पी टी एवं वी एस पी एल दोनों ने पुष्टि की है कि संशोधित बोली दस्तावेज के अनुसार, सकल राजस्व की परिभाषा में केवल बर्थ भाड़ा प्रभार एवं कार्गो घाटशुल्क शामिल माने जाते हैं। तदनुसार, पिछले संशोधन के दौरान अगली उच्चतम बोली लगाने वाले अर्थात् सकल राजस्व का 12.811% जैसा कि वी पी टी द्वारा सूचित किया गया, के स्तर तक राजस्व हिस्सा पास थ्रू के रूप में दिया गया था। इस प्रयोजन के लिए, अनुमेय राजस्व हिस्सों का अनुमान वी एस पी एल के एस ओ आर के अनुसार, घाट-शुल्क/बर्थ भाड़े से प्राप्त अनुमानित आय पर लगाया गया था। इस मामले पर अध्ययन करते समय वी एस पी एल ने सूचित किया है कि एस ओ आर के अनुपालन के मामले में वी पी टी एवं वी एस पी एल के बीच विवाद था। यह विवाद पंचाट के लिए भेजा गया एवं पंच निर्णय दिसम्बर, 2009 में पास किया गया जिसमें यह निर्णय दिया गया था कि वी एस पी एल के एस ओ आर में विनिर्दिष्ट दर पर वी एस पी एल, राजस्व हिस्से की अदायगी मई, 2005 के बाद से अर्थात् उस तारीख से जब टी ए एम पी द्वारा एस ओ आर निश्चित किया गया था, करेगा। तदनुसार, मई, 2005 से दिसम्बर 2009 तक देय राजस्व हिस्से में अंतर, वर्ष 2009-10 में इनकी बहियों में माना जाता है। वी पी टी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है। लागत-विवरण में वी एस पी एल ने बर्थ भाड़े एवं घाटशुल्क आय से वर्ष वार सकल राजस्व प्रस्तुत किया है तथा उसने दूसरे नंबर पर बोली लगाने वाले द्वारा उद्धृत 12.811% के स्तर का दावा किया है। वी एस पी एल द्वारा परिगणित राजस्व हिस्से पर वी पी टी ने कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं दी है एवं लागत-विवरण में दावा किया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई दूसरी बोली की सीमा तक राजस्व हिस्से को , वर्ष 2008-09 में राजस्व हिस्से के परिगण में पाई गई छोटी-मोटी विभिन्नता को सुधारने के तौर पर माना जाता है।

- (ix) लाइसेंस करार के अनुसार, 10 मिलियन रु वार्षिक की तकनीकी सेवा फीस, दोनों बर्थों में प्रचालन के प्रारंभ होने की तारीख से 3½ वर्ष की अवधि के लिए देय है। 1 मार्च, 2009 में वी एस पी एल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान तकनीकी सेवा फीस की पास थ्रू के रूप में अनुमति दी गई थी, जिसे परियोजना की बकाया अवधि में ऋण को किस्तों में चुकाना इस प्रमाण पत्र पर आधारित होगा कि चार्टर्ड एकाउंटेड द्वारा जारी किया गया प्रमाण पत्र की लेन-देन के संबंध में 'पर्याप्त दूरी' रखी गई इस शर्त के अध्ययन है कि वी एस पी एल प्रत्येक वर्ष का दस्तावेजी प्रमाण एवं आयकर मूल्यांकन आदेश प्रस्तुत करेगा जिससे यह पता चल सके कि आयकर अधिकारियों ने इस खर्च की अनुमति दी है। वी एस पी एल ने वित्तीय वर्ष 2006-07 एवं 07-08 के लिए आयकर मूल्यांकन आदेशों की प्रतियां अब प्रस्तुत की हैं। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किया गया आयकर मूल्यांकन आदेश यह नहीं दर्शाता है कि आयकर विभाग द्वारा 'तकनीकी सेवा फीस' की अनुमति नहीं दी जाती है। ऐसा होने के कारण, तकनीकी सेवा फीस की 'खर्च' के रूप में अनुमति दी जाती है।

पिछले प्रशुल्क आदेश में माना गया ऋण रूप में किस्तों में टी एस एफ खर्च 12.33 लाख रु प्रति वर्ष, वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 के वार्षिक खाते में तथा 2008-09 एवं 2009-10 के लिए अनुमानों के रूप में बताए गए वास्तविक टी एस एफ पर आधारित है। क्योंकि वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के लिए वास्तविक उपलब्ध है, इसे इसमें उससे अद्यतन किया जाता है। वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए वी एस पी एल के वार्षिक खाते में टी एस एफ के रूप में बताए गए खर्च की राशि 312.42 लाख रु है, जिसमें से 24.67 लाख रु की राशि की अनुमति हमारे पूर्ववर्ती आदेश में 2007-08 तक के वर्ष के लिए ऋण रूप में किस्तों के रूप में दी गई है। अतः 287.76 लाख रु की बकाया राशि, परियोजना की बकाया अवधि में अर्थात् 2008-09 से एवं उसके बाद से 24 वर्ष के लिए फैलाई जाती है।

- (x) वीएसपीएल द्वारा लागत-विवरण में उल्लिखित वर्ष 2010-11 के लिए मूल्यहास के आंकड़े, वार्षिक खाते में बताए गए मूल्यहास से मेल नहीं खाते हैं। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2010-11 के वार्षिक खाते में उल्लिखित मूल्यहास को इस शर्त पर माना जाता है कि पूंजीगत ड्रेजिंग समायोजन के अध्ययन होगा।

					2010-11 के वर्षों का योग			2010-11 के वर्षों का योग	
यातायात (लाख टनों में)	44.50	46.79	49.43	51.90	101.32	64.36	64.73	129.09	27.41 %
परिचालन आय	6549.67	8170.76	9753.47	10241.11	19994.58	11493.84	11914.05	23407.89	17.07 %
कुल व्यय (मुल्याबास सहित)	5042.63	4240.65	5118.81	4903.06	10021.87	5488.76	6148.83	11637.59	16.12 %
रिटर्न से पूर्व अधिशेष	1507.04	3930.11	4634.66	5338.05	9972.71	6005.08	5765.22	11770.30	18.02 %
नियोजित पूंजी	24872.34	25117.19	23622.17	22378.81	23000.49	23944.92	23860.81	23902.87	3.92 %
आर ओ सी ई	3979.57	4018.75	3779.55	3580.61	7360.16	3831.19	3817.73	7648.92	3.92 %
आर ओ सी ई के बाद निवल अधिशेष	-2472.53	-88.64	855.11	1757.44	2612.55	2173.89	1947.49	4121.38	57.75 %

(क) उक्त तालिका से पता चलता है कि पिछले आदेश में प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों की तुलना में वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के दौरान वी एस पी एल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात 27.4% अधिक रहा है।

वी एस पी एल ने बताया है कि वास्तविक यातायात में वृद्धि, अन्य पत्तनों जैसे पारादीप से कार्गो का अप्रत्याशित रूप से आने के कारण, बर्थिंग के विलंब के कारण तथा थोक संचालन प्रणाली, मुख्यतः सेल के लिए दर में कटौती किए जाने से आकृष्ट थोक कार्गो के कारण प्राप्त हुई है।

(ख) दो वर्षों के लिए कुल परिचालन आय में 17.07% की सकारात्मक विभिन्नता का कारण वी एस पी एल द्वारा संचालित किए गए यातायात में वृद्धि है।

(ग) दो वर्षों के लिए समायोजित वास्तविक परिचालन खर्चों का कुल योग 11637.59 लाख रु आता है, जबकि तदनुसूची वर्षों के लिए परिचालन खर्च का अनुमानित कुल योग 10021.87 लाख रु है, जिसका अर्थ यह है कि वास्तविक खर्च में 16.12% की वृद्धि। वी एस पी एल ने खर्च में विभिन्नता का कारण इसके द्वारा संचालित कार्गो के परिमाण में वृद्धि को बताया है।

(घ) नियोजित पूंजी के वास्तविक एवं अनुमानित के बीच विभिन्नता +3.92% है।

(ङ) वी एस पी एल ने रिटर्न से पूर्व 6005.08 लाख रु एवं 5765.22 लाख रु का अतिरिक्त अधिशेष 2009-10 के लिए अर्जित किया है जो कि 5885.15 लाख रु के औसत अधिशेष का कुल योग है। अतः नियोजित पूंजी पर अर्जित औसत रिटर्न 24.62% बैठता है, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

विवरण	2009-10	2010-11	2009-10 एवं 2010-11 के लिए औसत
वी एस पी एल द्वारा अर्जित रिटर्न पूर्व वास्तविक अधिशेष	6005.08	5765.22	5585.15
नियोजित वास्तविक पूंजी	23944.92	23860.81	23902.87
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक रिटर्न	25.08%	24.16%	24.62%

उक्त तालिकाओं से जैसा कि देखा जा सकता है कि यद्यपि परिचालन आय एवं नियोजित पूंजी तथा आर ओ सी ई में विभिन्नता +20% से कम है, तथापि, भौतिक कार्यनिष्पादन एवं परिचालन व्यय में विभिन्नता 20% से अधिक है। इसके अलावा, उक्त तालिका के अनुसार, वी एस पी एल ने नियोजित पूंजी पर 24.62% का रिटर्न अर्जित किया है, जबकि पिछले प्रशुल्क आदेश में 16% के रिटर्न की अनुमति दी गई थी।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा, + अथवा -20% से अधिक की विभिन्नता दर्शाती है तो इस प्रकार से प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50% अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा।

अतः यह मामला बनता है कि वी एस पी एल के चालू प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष को समायोजित किया जाए।

- (च) तदनुसार, वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए अनुमेय लागत एवं रिटर्न के ऊपर निवल अधिशेष के कुल योग का 50%, जो 2060.69 लाख रु है, अब निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजित किया जाता है। तदनुसार, 4121.38 लाख रु के पिछले अधिशेष का 50% अर्थात् 2060.69 लाख रु को चालू प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों के दौरान 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान समान रूप से बांटा जाना है।
- (छ) पिछली प्रशुल्क समीक्षा में क्योंकि वी एस पी एल ने वर्ष 2005 में निर्धारित प्रशुल्क को अप्रैल, 2007 की मौलिक वैधता के बाद भी प्रचालित करना जारी रखा, अतः 2007-08 के वर्ष के लिए लागत संबंधी स्थिति का मूल्यांकन वास्तविक के आधार पर एवं 2008-09 के नौ महीनों के अनुमानों के आधार पर एवं तीन महीनों के अनुमानों के आधार पर किया गया तथा कुल मूल्यांकित घाटा 3931.35 लाख रु0 है। इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि पिछले प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों में अर्थात् दो किस्तों में 2009-10 एवं 2010-11 में तथा अंतिम किस्त, अगले प्रशुल्क चक्र में इस घाटे को इस शर्त पर समायोजित किया जाए कि वर्ष 2008-09 के वास्तविक की समीक्षा अगले प्रशुल्क चक्र में की जाएगी तथा यदि कोई विभिन्नता पाई जाती है तो इसे अगले प्रशुल्क चक्र में पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा। पिछले निर्णय के अनुरूप वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक का मूल्यांकन किया जाता है तथा पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों से तुलना की जाती है। वार्षिक लेखे में बताए गए आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक स्थिति इस शर्त पर मूल्यांकित की जाती है कि पिछले पैराग्राफ में दी गई व्याख्या के अनुसार समायोजन किया जाए।

वर्ष 2008-09 के लिए संचालित वास्तविक यातायात, अनुमान की तुलना में 5% अधिक है तथा आय में विभिन्नता अनुमानित आय से 25% अधिक है। वी एस पी एल द्वारा संचालित कार्गो का परिमाण 5% अधिक होने के बावजूद व्यय में 15% की गिरावट दिखाई देती है तथा नियोजित पूंजी के अनुमान में देखी गई विभिन्नता 1% पाई गई है। वास्तविकों पर आधारित 2008-09 की कुल समीक्षा, 88.64 लाख रु का घाटा दर्शाती है, जबकि पिछले प्रशुल्क संशोधन में मूल्यांकित 2472.53 लाख रु का घाटा है। वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के लिए वास्तविकों पर विश्वास करते हुए, कुल मूल्यांकित घाटा 1547.35 लाख रु0 होगा, जबकि पिछले प्रशुल्क आदेश में मूल्यांकित घाटा 3931.25 लाख रु0 है। पिछले आदेश में मूल्यांकित घाटे को 3931.25 लाख रु0 में से 2620.84 लाख रु, दो किस्तों के कारण, पिछले चक्र में समायोजन के लिए माने गए। वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकों की समीक्षा के आधार पर, 2008-09 के अनुमानों की तुलना में वास्तविकों पर विश्वास करते हुए, वी एस पी एल को प्राप्त निवल विभेदक लाभ 1073.49 लाख रु है (अर्थात् 2620.84 लाख रु -1547.35 लाख रु.)। पिछले प्रशुल्क आदेश में जैसा कि कहा गया है, 1073.49 लाख रु का संपूर्ण अतिरिक्त लाभ वर्ष 2011-12 में समायोजित किया जाता है।

- (vi) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंध 3.1.8 के अनुसार प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्ष की अवधि के लिए है, अतः वी एस पी एल के संबंध में विश्लेषण तीन वर्ष की अवधि अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक के लिए किया जाता है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वर्ष 2010-11 में वी एस पी एल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात 6.47 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) (1.93 एमएमटी यातायात वी एम एच एस की सेवाएं एवं 4.54 एमएमटी पारंपरिक संचालन) है। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रक्षेपित यातायात क्रमशः 5.85 एम एम टी, 6.75 एम एम टी एवं 7.09 एम एम टी है। बर्थ सं. ई क्यू-8 पर वी एम एच एस के माध्यम से संचालित किए जाने वाले कुल अनुमानित यातायात कार्गो में से 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 2.0 एम एम टी 2.1 एम एम टी एवं 2.21 एम एम टी प्रक्षेपित है तथा पारंपरिक तरीकों से संचालित कार्गो तदनुसूची वर्षों के लिए 3.85 एम एम टी 4.66 एम एम टी एवं 4.89 एम एम टी पर प्रक्षेपित है। वी एस पी एल ने स्पष्टीकरण दिया है कि वर्ष 2011-12 के लिए यातायात 6 लाख टन के आसपास होने का अनुमान है, जो कि वर्ष 2010-11 में संचालित वास्तविक यातायात की तुलना में कम है क्योंकि बर्थ सं.9 वर्ष 2011-12 की अंतिम तिमाही में किए जाने वाले उक्त बर्थ को मजबूत करने/मरम्मत कार्य के कारण दो माह के लिए प्रचालन में नहीं रहेगी। वी एस पी एल द्वारा

उल्लिखित स्थिति की वी पी टी ने पुष्टि की है कि वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित बर्थ सं. ई क्यू-9 की मरम्मत के दौरान कार्गो के संचालन का कार्य नहीं होगा तथा अनुरोध किया है कि उनके प्रक्षेपणों को स्वीकार किया जाए। वी एस पी एल द्वारा किए गए निवेदन, जिसकी पुष्टि वी पी टी द्वारा की गई है, को ध्यान में रखते हुए, वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2011-12 के लिए प्रक्षेपित यातायात पर विश्वास किया जाता है तथा इसे विश्लेषण में माना जाता है। तथापि, यदि वी एस पी एल को, इस समय विश्वास की गई स्थिति में कोई परिवर्तन होने के कारण कोई वित्तीय लाभ मिलता है तो इस प्रकार का अधिशेष नई प्रशुल्क समीक्षा के समय पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

वर्ष 2012-13 के लिए वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 के वास्तविक की तुलना में यातायात में 4.35% की वृद्धि प्रक्षेपित की है एवं वर्ष 2012-13 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2013-14 में 5% की वृद्धि अनुमानित है। वी पी टी ने प्रमाणित किया है कि वी एस पी एल द्वारा अनुमानित यातायात तर्कसंगत है। वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए वी एस पी एल द्वारा अनुमानित यातायात पर विश्वास किया जाता है तथा इसे इस विश्लेषण में माना जाता है।

- (vii) (क) मार्च, 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क को लागू करते हुए, प्रक्षेपित यातायात के लिए वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए कार्गो से संबंधित आय का अनुमान लगाया गया है। अनुमानित पारंपरिक कार्गो थ्रूपुट से कार्गो संचालन आय के अनुमान के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त औसत वास्तविक हिस्से को लेने के प्रतिमान के आधार पर विभिन्न सेवाओं का लाभ उठाने वाले अर्थात् नौभरण, एच एम सी सेवाएं एवं समुद्रतट संचालन क्रमशः 100%, 87% एवं 55% पर कार्गो का हिस्सा वी एस पी एल द्वारा माना गया है। इस संबंध में वी एस पी एल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है। खुली जगह पर कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए वी एस पी एल ने अनुमान लगाया है कि पारंपरिक माध्यमों से संचालित किया जाने वाला कार्गो परिमाण 55% तक अनुमानित है एवं वी एम एच एस के माध्यम से संचालित किया जाने वाला संभावित कार्गो 50% का है तथा आशा की जाती है कि निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद एक पखवाड़े के लिए औसत पर यह बना रहेगा। 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुमानित भंडारण आय, वर्ष 2010-11 के लिए बताई गई वास्तविक भंडारण आय से तुलनीय पाई गई है।

यहां यह बताना प्रासंगिक है कि वी एस पी एल ने वर्ष 2012-13 में एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास का प्रस्ताव दिया है, जिसे वर्ष 2013-14 में शिफ्ट किया गया है एवं जिसके लिए कारण विश्लेषण के परवर्ती भाग में बताए गए हैं। वी एस पी एल ने बताया है कि एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास से अनुमानित पारंपरिक कार्गो का 45% एक्सिम पार्क में 30 दिन की औसत पर भंडारित किया जाएगा। इसने यहां संकेत दिया है कि वर्तमान दर पर भंडारण आय, 2012-13 के अर्ध-वर्ष के लिए 156 लाख रु तक एवं वर्ष 2013-14 में 331 लाख रु तक होगी। तथापि, इस अतिरिक्त आय का प्रभाव, लागत विवरणों में वी एस पी एल द्वारा दिखाया नहीं गया है। हमारे विश्लेषण में वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित अतिरिक्त भंडारण आय मानी जाती है।

उक्त के अध्यक्षीन, वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित कार्गो संचालन आय 12769.34 लाख रु पर संशोधित की गई है, जबकि वी एस पी एल द्वारा 12439.46 लाख रु अनुमानित की गई है। वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के लिए कार्गो संचालन आय 10416.89 लाख रु मानी जाती है एवं वी सी पी एल द्वारा 11847.11 लाख रु अनुमानित की गई है।

- (ख) बर्थ भाड़े से आय वर्ष 2010-11 में अर्जित 354.88 लाख रु से घटकर वर्ष 2011-12, 2012-13 एवं 2013-14 में क्रमशः 276.13 लाख रु, 315.71 लाख रु एवं 331.50 लाख रु होने का अनुमान है, यद्यपि यातायात का बढ़ना प्रक्षेपित है। स्पष्टीकरण मांगने पर वी एस पी एल ने व्याख्या दी है कि बर्थ भाड़े से आय, बड़ी हुई उत्पादकता के कारण, पिछले वर्ष की आय की तुलना में कम हुई है। वी एस पी एल ने प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिए औसत जी आर टी, संचालन दर, औसत पार्सल आकार आदि के आधार पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए बर्थ

भाड़े से आय के अनुमान के लिए कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। वी एस पी एल द्वारा अनुमानित बर्थ भाड़ा आय पर इस शर्त पर विश्वास किया जाता है कि इसे मुद्रा दर से अद्यतन किया जाए।

वर्ष 2011-12 में अप्रैल, 2011 से अगस्त, 2011 तक बर्थ भाड़े से प्राप्त आय को औसत वास्तविक विनिमय दर 44.78 रु प्रति अमरीकी डालर, जो तदनुसारी अवधि में प्रचलित थी, से अद्यतन किया गया है। वर्ष 2011-12 में सितम्बर, 2011 से प्रारंभ होने वाली बर्थ भाड़े से आय तथा 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए आय, विनिमय दर 45.56 रु प्रति अमरीकी डालर, जो इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित थी, लागू करके अद्यतन की गई है। इस प्रकार से, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए बर्थ भाड़े से प्राप्त आय क्रमशः 277.05 लाख रु, 319.01 लाख रु एवं 334.96 लाख रु मानी जाती है।

(viii) (क) वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए 3.76% वार्षिक का बढ़त कारक अपनाया है। इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि बर्थ 2011-12 के दौरान महापत्तनों एवं निर्णय किए जाने वाले प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क संबंधी सभी मामलों में व्यय प्रक्षेपणों के लिए 6% प्रति वर्ष के बढ़त कारक की अनुमति दी जाए। तदनुसार, 6% की वार्षिक बढ़त मानी जाती है, जहां लागू होने योग्य हो एवं प्रासंगिक हो।

(ख) वी एस पी एल द्वारा किए गए आउटसोर्सिंग टेकों के आधार पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के अनुमान लगाए गए हैं। वी एस पी एल ने अपने अनुमानों के समर्थन में कार्य आदेशों, अवधि बढ़ाने/दर संशोधन संबंधी आदेशों, जो समय-समय पर टेकेदारों को जारी किए गए हैं, की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। इसने पुष्टि की है कि श्रमिक टेके, प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा एवं पर्याप्त दूरी के संबंध को ध्यान में रखकर, दिए जाते हैं।

वी एस पी एल ने 2012-13 एवं 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक लागत का अनुमान लगाने के लिए यूनिट लागत में 3.76% के बढ़त कारक फैक्टर को लागू किया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई टेके की प्रति से पता चलता है कि आर्न बोर्ड श्रमिक के लिए 3.05 रु प्रति टन पर वर्तमान टेके की वैधता मई, 2013 तक वैध है। ऐसा होने के कारण, इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2012-13 में कोई बढ़त मानी नहीं गई है। 2013-14 वर्ष के लिए, यूनिट दरों में 6% की वार्षिक बढ़त की अनुमति दी जाती है।

वी एम एच एस के लिए श्रमिक सेवा के लिए टेके के संबंध में वर्तमान टेका दर 3.70 रु प्रति टन के हिसाब से वर्ष 2011-12 के लिए भी वैध है। तथापि, 6% पर वार्षिक बढ़त की अनुमति 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए यूनिट दर में दी जाती है, जबकि वी एस पी एल द्वारा 3.76% का अनुमान लगाया गया था।

(ग) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए अनुरक्षण से जुड़े श्रमिकों की लागत के अनुमान में तीन घटक होते हैं अर्थात् वी एम एच एस का रख-रखाव, जो कि बाह्य एजेंसी को दिया गया है, लौह अयस्क की उतराई के लिए अक्टूबर, 2011 से चालू किए जाने वाले प्रस्तावित वैगन अनलोडर्स का अनुसरण, तथा कार्यालय एवं अन्य पत्तन सुविधाओं का रख-रखाव। वी एस पी एल ने वी एम एच एस के रख-रखाव के लिए इसके अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए हैं। प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों के अनुसार, टेकागत दरों में बढ़त, प्रत्येक वर्ष की पहली जनवरी से लागू होनी होती है किन्तु यह किसी फार्मूला या बढ़त की प्रतिशतता को इंगित नहीं करता। वी एस पी एल ने 1 अप्रैल, 2012 से 3.76% की वार्षिक बढ़त मानी है। वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए अनुमानों में संशोधन, 6% की वार्षिक बढ़त लागू करके, किए जाते हैं।

वी एस पी एल ने गेन्ट्री अनलोडर के लिए अनुरक्षण श्रमिकों के लिए यह मानते हुए अनुमान लगाया है कि 8,500/रु प्रति माह के औसत वेतन पर प्रति पाली 20 व्यक्तियों की जनशक्ति संबंधी आवश्यकता एवं 12,250/- रु प्रति माह के वेतन पर दो पर्यवेक्षकों के लिए अनुमान लगाया है। वी एस पी एल ने इस लागत मद के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है। वी एस पी एल द्वारा किए गए अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। वी एस पी एल ने

वर्ष 2011-12 के आधे वर्ष के लिए इस खर्च का अनुमान लगाया है क्योंकि वैगन अनलोडर को अक्टूबर, 2011 में चालू करने का प्रस्ताव है। इसने बाद में स्पष्ट किया है कि एक अनलोडर अक्टूबर, 2011 में लगाया जाएगा एवं दूसरा वैगन अनलोडर अप्रैल, 2012 में लगाए जाने का प्रस्ताव है। ऐसा होने के कारण वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुमानों को बनाए रखा जाता है ताकि वर्ष 2011-12 में केवल एक वैगन अनलोडर के प्रभाव पर विचार किया जा सके। वी एस पी एल ने इस मद में वार्षिक बढ़त के लिए वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए अनुमान नहीं लगाया है। वी एस पी एल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को बनाए रखा जाता है।

वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अन्य रख-रखाव संबंधी श्रमिकों पर होने वाले खर्च के लिए वी एस पी एल ने, पिछले वर्षों के वास्तविक अनुमानों पर 3.76% की वार्षिक बढ़त को लागू करते हुए, अनुमान लगाया है। वी एस पी एल के अनुमानों को 6% की वार्षिक बढ़त लागू करते हुए, संशोधित किया जाता है।

(घ) उपस्कर चलन लागत, जिसमें बिजली, ईंधन तथा मरम्मत एवं रख-रखाव संबंधी लागत शामिल है, के अनुमानों पर नीचे विचार किया जाता है :

(i) वी एस पी एल ने वी एम एच एस के प्रचालन के लिए बिजली की लागत एवं कार्यालय तथा सामान्य उपयोग के लिए बिजली की आवश्यकता का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 के दौरान बिजली की वास्तविक खपत, वी एम एच एस के माध्यम से संचालित किए गए यातायात की प्रति टन 0.86 यूनिट बताई गई है। कार्यालय एवं सामान्य उपयोग के लिए बिजली की खपत 5,47,650 यूनिट प्रति वर्ष मानी गई है। 2011-12 से 2013-14 तक के अगले तीन वर्षों के लिए बिजली की खपत का अनुमान, वर्ष 2010-11 के लिए बताई गई बिजली की खपत प्रति टन वास्तविक के आधार पर, लगाया गया है तथा वी एम एच एस की सेवा को प्राप्त करने के लिए प्रक्षेपित कार्गो के लिए समायोजन किया गया है। वी एस पी एल द्वारा अनुमानित बिजली की खपत, जो 2010-11 के वास्तविक पर आधारित है, पर विश्वास किया जाता है।

वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई कार्यप्रणाली के अनुसार, वर्ष 2010-11 के दौरान बिजली की औसत वास्तविक यूनिट लागत 6.03 प्रति यूनिट है। वर्ष 2011-12 के लिए बिजली की लागत का अनुमान लगाने के लिए वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 की बिजली की वास्तविक यूनिट लागत पर 3.76% की बढ़त कारक (फैक्टर) पर विचार किया है, जिसे 6% की वार्षिक बढ़त लागू करके संशोधित किया गया है। उक्त के आधार पर मानी गई बिजली की यूनिट लागत वर्ष 2011-12 के लिए 6.39% रु है। वी एस पी एल के मामले में मानी गई 6.20 रु प्रति यूनिट बिजली लागत इसके नजदीक बैठती है। अगले दो वर्षों के लिए यूनिट दर में वार्षिक बढ़त 6% पर मानी जाती है, जबकि वी एस पी एल द्वारा 3.76% लागू की गई है।

(ii) वर्ष 2010-11 के लिए लागत-विवरण में दिखाई गई यूनिट ईंधन लागत 5.04 रु है। वर्ष 2011-12 के लिए , वी एस पी एल ने एच एम सी के प्रचालन के लिए एवं अक्टूबर, 2011 में चालू किए जाने वाले वैगन अनलोडर के लिए ईंधन लागत का अनुमान 4.85 रु प्रति टन लगाया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्यौरों से पता चलता है कि वर्ष 2010-11 के वास्तविक के आधार पर एच एम सी के लिए 4.76 रु की प्रति टन ईंधन लागत के अनुमान के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रति घंटा 59 लिटर की ईंधन खपत एवं 39.60 रु प्रति लिटर की यूनिट लागत अपनाई गई है, जिसे वर्ष 2011-12 के लिए 4.85 रु. प्रति टन की दर निकालने के लिए 3.76% से बढ़त की गई है। वी एस पी एल द्वारा अनुमानित ईंधन लागत पर विश्वास किया जाता है बशर्ते कि वर्ष 2011-12 के लिए ईंधन की यूनिट दर 44.83 रु प्रति लिटर अद्यतन की जाए, जैसा कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वी पी टी) एवं वी एस पी एल के मामले में भी सूखे थोक कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में लिया गया है। इस प्रकार से ईंधन लागत 5.29 रु प्रति टन आती है। आगामी वर्षों 2012-13 एवं 2013-14 के लिए, 6% वार्षिक बढ़त की अनुमति दी जाती है। वैगन अनलोडर के संबंध में, यद्यपि

कार्यप्रणाली के अनुसार ईंधन की लागत का अनुमान वर्ष 2011-12 के लिए 5.00 रु प्रति टन लगाया गया है तथा इस लागत की समानता को एच एम सी से बनाए रखा गया है।

(iii) वर्ष 2010-11 के लिए बताई गई वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत 660.13 लाख रु है, जो आस्तियों की कुल सकल ब्लॉक का 2.33% बैठता है। वी एस पी एल ने, वर्ष 2010-11 के व्यय स्तर के आधार पर एवं 3.76% वार्षिक के बढ़त कारक को लागू करके, आगामी तीन वर्षों के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय का अनुमान लगाया है। वी एस पी एल के अनुमानों को, वर्ष 2010-11 के वास्तविक को आधार मानकर 6% की वार्षिक बढ़त को लागू करके, संशोधित किया गया है।

वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान आस्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि पर किसी मरम्मत एवं अनुरक्षण के लिए अनुमान नहीं लगाया है। इस संबंध में विशिष्ट जानकारी लेने पर वी एस पी एल ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित वृद्धि से किसी प्रकार की मरम्मत एवं अनुरक्षण नहीं होगा क्योंकि कुछ आस्तियाँ वारंटी के तहत होंगी एवं अन्य के लिए प्रारंभिक अवधि में किसी प्रकार की मरम्मत का अनुमान नहीं लगाया जाता है।

(ड) वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए वी एस पी एल द्वारा अनुरक्षण ड्रेजिंग पर बताया गया वास्तविक खर्च, ड्रेजरो के वास्तविक नियोजन के लिए 'प्रति पाली' के आधार पर वी पी टी द्वारा दिए गए बिलों के आधार पर है। वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 में खर्च किए वास्तविक व्यय के समर्थन में वी पी टी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। वी पी टी ने भी वी एस पी एल द्वारा बताई गई स्थिति की पुष्टि की है।

भविष्य की अवधि अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत का अनुमान लगाने के लिए वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 में बताई गई वास्तविक 14 पालियों के बजाए 24 पालियों को प्रति वर्ष के लिए माना है। 14 पालियों से 24 पालियां बढ़ाने की संख्या के बारे में किसी आधार को स्पष्ट नहीं किया है। वी पी टी ने साधारण तौर पर अपने कथन में कहा है कि लागत अनुमान, ड्रेज की गई मात्रा एवं पालियों की संख्या पर निर्भर करेगा, जिनके लिए ड्रेजर लगाया गया है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में पालियों की संख्या में अनुमानित वृद्धि के लिए वी एस पी एल अथवा वी पी टी द्वारा किसी ने भी कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है, जिसके अभाव में वर्ष 2010-11 में बताई गई वास्तविक पालियों को वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए ड्रेजिंग की अनुरक्षण लागत अनुमान के लिए माना जाता है।

वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 के दौरान, वर्ष 2011-12 के लिए एवं अगले दो वर्षों के लिए वी पी टी को प्रति पाली दर से की गई वास्तविक अदायगी को माना है। इसने 3.76% की वार्षिक बढ़त को माना है जिसे, अन्य लागत कारकों का आकलन करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप, 6% तक संशोधित किया गया है।

(च) जैसी कि पहले व्याख्या की जा चुकी है, मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.8.1 के प्रावधानों के अनुसार, अगले उच्चतम बोली लगाने वाले अर्थात् 12.811% द्वारा उद्धृत सीमा तक राजस्व का हिस्सा, पास थ्रू के रूप में देय है। पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, राजस्व का 12.811% अर्थात् संशोधन बर्थ भाड़ा आय एवं कार्गो विलंबशुल्क से प्राप्त आय को लागत की मद के रूप में माना जाता है।

(छ) विभिन्न कार्गो संचालन सेवाओं के लिए वी एस पी एल द्वारा भाड़े पर लिए गए विभिन्न प्रकार के उपकरणों के लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए वी एस पी एल ने उपकरण भाड़ा प्रभारों का अनुमान लगाया है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए कार्य आदेशों की प्रतियों से पता चलता है कि ऑन बोर्ड उपकरणों, समुद्रतट संचालन, पे-लोडर्स, आंतरिक अंतरण आदि के लिए संशोधन टेका दरें, अक्टूबर, 10 से लागू हैं। वी एस पी एल ने पुष्टि की है कि प्रतिस्पर्धी बोली का अनुसरण करते हुए, टेका दिया गया है। टेके में यूनिट दर में बढ़त की व्यवस्था की गई है किन्तु टेके में बढ़त की निश्चित प्रतिशतता का उल्लेख नहीं किया गया है। वी एस पी एल ने

3.76% की वार्षिक बढ़त को अपनाया है, जो संशोधित की गई है एवं 2012-13 एवं 2013-2014 के वर्षों के लिए उपकरणों के भाड़ा प्रभार का अनुमान लगाने के लिए अक्टूबर, 2011 से 6% की वार्षिक दर मानी गई है। एच एम सी के लिए अनुमानित भाड़ा प्रभार का जहाँ तक संबंध है, वी एस पी एल ने 42/- ₹0 प्रति टन की यूनिट दर को अपनाया है, जिसे टेके की प्रति से समर्थित किया गया है एवं जो मार्च, 2012 तक वैध है। टेके में दी गई यूनिट दर, वर्ष 2011-12 के लिए एच एम सी के भाड़ा प्रभार का अनुमान लगाने के लिए लागू की गई है। वर्ष 2012-13 एवं 2013-2014 के लिए 6 % की वार्षिक बढ़त की अनुमति दी गई है। वी एस पी एल ने प्रारंभ में पारंपरिक कार्यों के 33 % का अनुमान लगाया था, यह कार्यों भाड़े पर ली गई एच एम सी की सेवाओं का लाभ उठाएगा। वर्ष 2011-12 में एक एच एम सी की प्रस्तावित खरीद के परिप्रेक्ष्य में जब इस मद की समीक्षा करने के लिए कहा गया तो वी एस पी एल ने भाड़े पर ली गई एच एम सी सेवाओं का लाभ उठाने वाले कार्यों का हिस्सा 25% तक कम दिया है। वी एस पी एल द्वारा इंगित संशोधित स्थिति मानी जाती है।

(ज) वर्ष 2010-11 के लिए वी एस पी एल द्वारा बताया गया वास्तविक लीज किराया 73.09 लाख ₹0 है जो वी पी टी को अदा किया जाता है। इसकी तुलना में, वी एस पी एल ने 2011-12 के लिए 73.46 लाख ₹0 पर तथा 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए क्रमशः 162.56 लाख ₹0 एवं 249.29 लाख ₹0 के लीज किराए का अनुमान लगाया है। वी पी टी द्वारा आबंटित की गई 121700 वर्ग मी0 भूमि के लिए लीज किराया, 100 वर्ग मी0 के लिए 90.55 ₹0 प्रति सप्ताह की यूनिट दर को लागू करते हुए, जो 64.42 लाख ₹0 प्रति वर्ष बैठता है, अनुमान लगाया गया है। वी पी टी ने इस भूमि के आबंटन के लिए लीज किराए की परिगणना की पुष्टि की है।

इसके अलावा, वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 में 15,000 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि के लिए एवं वर्ष 2012-13 में कार्यों के भंडारण के लिए 10,000 वर्ग मी0 की भूमि के लिए वही यूनिट दर अपनाते हुए, लीज किराए का अनुमान लगाया है। वी एस पी एल ने उल्लेख किया है कि इसने एक भवन “कर्मचारियों की सुख सुविधाओं के लिए भवन” वी पी टी से लिया है जिसके लिए प्रत्येक वर्ष के लिए तीन वर्षों के लिए 7.56 लाख ₹0 वार्षिक का अनुमान इस लागत मद के एक भाग के रूप में लगाया गया है। कार्यों स्टैकिंग के लिए वी एस पी एल द्वारा विचार किए गए भवन अतिरिक्त क्षेत्र के लिए अनुमानित लीज किराए पर वी पी टी ने कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। लाइसेंस करार का उपबंध 5.3 लाइसेंसधारक को यह अनुमति देता है कि लाइसेंस देने वाले अथवा लाइसेंसधारक के बीच आपसी स्वीकृति से किराए की अदायगी पर अथवा अन्य प्रभारों पर अतिरिक्त भूमि अथवा अन्य क्षेत्र ले सकता है। इसके अलावा, वर्ष 2011-12 के लिए लीज किराए का अनुमान वर्ष 2010-11 में दिए गए वास्तविक लीज किराए के नजदीक है। अतः वर्ष 2010-11 के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुमान स्वीकार किए जाते हैं।

वी एस पी एल ने कहा है कि नए भंडारण यार्ड के विकास के लिए एक्सिम पार्क में वी पी टी से लीज पर 1,21,406 वर्ग मी0 अतिरिक्त भूमि लेने का प्रस्ताव है। वी एस पी एल ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान स्टैकयार्ड की अधिकतम भंडारण क्षमता 3.6 मिलियन टन है, जो वी एम एच एस के अलावा कार्यों द्वारा मुख्यतः प्रयोग में लाई जाती है। श्रुट में 7 एम टी पी ए तक की वृद्धि होने से इसने एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड विकसित कराने की आवश्यकता पर बल दिया है। एल ए के परिशिष्ट को उपबंध 3.2 लाइसेंस देने वाले को यह अनुमति देता है कि वह, एक्सिम पार्क के पत्तनों पर संचालन के लिए अतिरिक्त भूमि आबंटित करे। वी पी टी ने भी इस बात की पुष्टि की है कि उक्त भूमि को आबंटन उसके क्षेत्राधिकार में है तथा इससे यार्ड क्षमता 8.2 एम टी पी ए तक बढ़ाने में सहायता मिलेगी। उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एक्सिम पार्क में आबंटित 121406 वर्ग मी0 की अतिरिक्त भूमि के लिए लीज किराए की अनुमानों में अनुमति दी जाती है।

वी एस पी एल ने वर्ष 2012-13 के आधे वर्ष के लिए तथा 2013-14 के पूरे वर्ष के लिए क्रमशः 91.51 लाख ₹0 एवं 183.03 लाख ₹0 में एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए लीज किराए का अनुमान लगाया है। वी एस पी एल ने इस भूमि के लिए वी पी टी द्वारा दिए गए लीज किराए की कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है, जिसमें पंचवर्षीय 2003-08 के लिए इस प्राधिकरण के

आदेश सं0-टीएमपी/41/2005-वीपीटी दिनांक 22 अप्रैल, 2008 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित क्षेत्र-IX-बी के लिए लीज दर को आधार माना गया है एवं 59 % तक बढ़ाकर वर्ष 2008-09 के लिए आधार दर पहुँच गया है। इसके बाद, 2% वार्षिक बढ़त दो वर्षों 2009-10 एवं 2010-11 के लिए लागू है एवं 150.76 वर्ग मी0 वार्षिक पर निकाली गई यूनिट दर 183.03 लाख ₹0 के लीज किराए के अनुमान को माना जाता है।

यह बताना प्रासंगिक है कि वी पी टी का लीज किराया 2008 से संशोधित किया जाना है। पत्तनों के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों का निर्धारण करते समय वी पी टी ने लीज किराए के संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया, हालांकि हम ने कई अवसरों पर उसे इस संबंध में सलाह दी है।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि डब्लू क्यू-7 बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय, हमारी सलाह पर वी पी टी ने पत्तन संपदा के विभिन्न क्षेत्रों के लिए जिला रजिस्ट्रार, हैदराबाद से प्राप्त वी पी टी भूमि का मूल्यांकन प्रस्तुत किया है। जिला आयुक्त द्वारा प्रस्तुत की गई वी पी टी भूमि के मूल्यांकन की प्रति में कहा गया है कि भूमि का मूल्यांकन 1 दिसम्बर, 2010 से प्रभावी है। क्षेत्र- IX-बी के लिए जिला रजिस्ट्रार द्वारा प्रस्तुत किए गए भूमि मूल्यांकन के आधार पर एवं उस पर 6 % लागू करते हुए, जो कि सरकारी भूमि नीति के मार्गनिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार है, यूनिट दर वर्ष 2010-11 के लिए 102.54 ₹0 प्रति वर्ग मी0 बैठती है। महापत्तन भूमि नीति पर सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार, उस पर 2 % की वार्षिक बढ़त को लागू करते हुए, लीज किराए की यूनिट दर, वर्ष 2012-13 के लिए 106.69 ₹0 प्रति वर्ग मीटर पर प्रति वर्ष एवं वर्ष 2013-14 के लिए 108.82 ₹0 प्रति वर्ग मीटर पर वार्षिक आती है। एक्सिम पार्क में वी पी टी द्वारा आंबटित की जाने वाली भूमि के लिए लीज किराए का अनुमान लगाने के लिए उक्त यूनिट दर मानी जाती है। तदनुसार, एक्सिम पार्क में आंबटित की जाने वाली प्रस्तावित भूमि के लिए लीज किराया वर्ष 2012-13 (आधा वर्ष) के लिए 64.76 लाख ₹0 एवं वर्ष 2013-14 के लिए 132.11 लाख ₹0 माना जाता है।

वी पी टी को सलाह दी गई है कि सरकार के वर्तमान दिशा-निर्देशों का अनुपालन करते हुए, पत्तन संपदा के लीज किराए के संशोधन के लिए औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए। यदि पंच वर्षों 2008-13 के लिए वी पी टी की भूमि के लिए अनुमोदित किए जाने वाला संशोधित लीज किराया, इस मामले में विचार किए गए लीज किराए से कम हो जाता है तो संपूर्ण अधिक राशि अगली समीक्षा में पूरी तरह से समायोजित की जाएगी।

(झ) वर्ष 2010-11 के लिए बीमा लागत 48.19 लाख ₹0 बताई गई है। वर्ष 2011-12 के लिए बीमा प्रीमियम 53.17 लाख ₹0 माना जाता है, जिसके समर्थन में बीमा पालिसी की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं। अगले दो वर्षों अर्थात् 2012-13 एवं 2013-14 के लिए बीमा प्रीमियम क्रमशः 60.69 लाख ₹0 एवं 62.97 लाख ₹0 अनुमानित किया गया है। वी एस पी एल ने स्पष्टीकरण दिया है कि इस मद में अनुमानित वृद्धि, आस्तियों के सकल ब्लाक के लिए प्रस्तावित वृद्धि पर बीमा की परिधि में आ जाएगी। अनुमानित बीमा लागत, अन्य प्राइवेट टर्मिनलों के मामलों में प्रशुल्क निर्धारण में अनुमत आस्तियों के सकल ब्लाक से 1% से भी कम पाई गई है। इसलिए, वी एस पी एल द्वारा अनुमानित बीमा लागत बिना किसी संशोधन के मानी जाती है।

(ञ) अन्य खर्चों में रेलवे साइडिंग प्रभार, सुरक्षा खर्च, गियर प्रभार, सर्वेक्षण प्रभार आदि शामिल हैं। इस शीर्ष के अंतर्गत अनुमानित व्यय वर्ष 2011-12 के लिए 309.31 लाख ₹0 है, जबकि वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक व्यय 328.99 लाख ₹0 है। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक में वेगनों पर 42.17 लाख ₹0 तक का विलंब शुल्क शामिल है, जो कि वी एस पी एल द्वारा भविष्य के अनुमानों के लिए नहीं माना जाता है। वही स्थिति हमारे विश्लेषण में भी बनाए रखी गई है। कुछ मदों के लिए जैसे गियर प्रभारों, सर्वेक्षण प्रभारों एवं वी एस पी एल द्वारा माने गए एजेंसी सी एच ए के प्रभारों को परिवर्तनशील खर्च के रूप में एवं जिन्हें यातायात संबंधी कुछ आंकड़ों में समायोजित किया जाता है, के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी प्रमाण में इंगित यूनिट दर का वी एस पी एल द्वारा अनुमानों में अपनाई गई यूनिट दर से संबंध स्थापित नहीं किया जा सकता। इस विश्लेषण के प्रयोजन की दृष्टि से वर्ष 2010-11 में माने गए

वास्तविक अन्य खर्चों को आधार माना जाता है एवं 6 % की वार्षिक बढ़त को लागू किया जाता है तथा परिवर्तनशील मदों के संबंध में यातायात विभिन्नता के लिए इन्हें समायोजित किया जाता है। अन्य खर्चों के मामले में, जो स्थिर किस्म के हैं, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए 6 % की वार्षिक बढ़त की पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों से अनुमति दी जाती है। वर्ष 2011-13 के लिए वी एस पी एल ने, अक्टूबर, 2012 से प्रारंभ होने वाले वर्ष 2012-13 में 3 लाख ₹0 प्रति माह की दर पर एक्सिम पार्क में आंबटित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि के लिए सुरक्षा संबंधी खर्चों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 के लिए बिना किसी बढ़त के वी एस पी एल द्वारा वही दर अपनाई जाती है। इस संबंध में वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत अनुमान पर विश्वास किया जाता है।

- (ट) पिछली अवधि का विश्लेषण करते हुए, वी एस पी एल द्वारा मैसर्स पोर्टिया मैनेजमेण्ट सर्विसेज (पी एम एस) को अदा की गई तकनीकी सेवा फीस की व्याख्या दी गई है। पिछले वास्तविक के लिए मानी गई वार्षिक ऋण-किस्तों को 'अनुमानों' में भावी अवधि के लिए भी बनाए रखा गया है।
- (ix) वी एस पी एल ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा परिगणित मूल्यहास, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.7.1 के अनुरूप है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वर्ष 2009-10 में वी एस पी एल द्वारा बताए गए पूंजीगत ड्रेजिंग व्यय पर मूल्यहास को भविष्य के वर्षों के लिए भी नहीं माना गया है।
- वी एस पी एल द्वारा परिगणित वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान सकल ब्लाक में वृद्धि पर मूल्यहास को इस विश्लेषण में अगले पैराग्राफों में जैसा कि बताया गया है, सकल ब्लाक की वृद्धि में माने गए संशोधनों के अनुरूप संशोधन किए गए हैं।
- (x) अपफ्रंट फीस की ऋण किस्त एवं प्रारंभिक खर्च, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 33.10 लाख ₹0 पर माना गया है, जैसा कि पिछली अवधि के लिए भी किया गया है। अपफ्रंट फीस एवं प्रारंभिक खर्च, जिसे बट्टे खाते में नहीं डाला गया है, को रिटर्न की परिगणना के लिए नियोजित पूंजी के एक भाग के रूप में लिया गया है।
- (xi) वी एस पी एल ने वर्ष 2010-11 के लिए बताए गए वास्तविक प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय से 3.76 % के वार्षिक के बढ़त फेक्टर को मानकर प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय का अनुमान लगाया गया है। वी एस पी एल द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय में पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में 6 % की वार्षिक बढ़त लागू करके संशोधन किया गया है।
- (xii) लाइसेंस करार में यह विनिर्धारित किया गया है कि लाइसेंस अवधि के पूरा होने पर वी एस पी एल, अनुमानित परियोजना लागत के प्रत्येक बर्थ के लिए 40 मिलियन रूपए की अदायगी पर, जिसका अर्थ यह है कि दो बर्थों के लिए 80 मिलियन रूपए, वी पी टी को संपूर्ण सुविधाएँ एवं सेवाएँ अंतरित करने के लिए उत्तरदायी होगा। वी एस पी एल ने इस प्राधिकरण के पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए परियोजना की समाप्ति पर उस स्तर तक प्राप्त किए जाने वाले वार्षिक टर्मिनल मूल्य की क्रेडिट बैक को माना है। परियोजना की समाप्ति पर प्राप्त किए जाने वाले टर्मिनल मूल्य को पिछले प्रशुल्क संशोधन उपक्रम में एवं अन्य प्राइवेट टर्मिनलों के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना काल से वार्षिक रूप में लिया है।
- (xiii) (क) जून, 2011 के संशोधन प्रस्ताव में वी एस पी एल ने सकल ब्लाक में वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के वर्षों में क्रमशः 4277.93 लाख एवं 4498.30 लाख ₹0 की वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। इसने वर्ष 2013-14 के दौरान किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं दिया है। अगस्त, 2011 में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते हुए, वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 के लिए सकल ब्लाक में 5415.23 लाख ₹0 तक की वृद्धि के अनुमान में संशोधन, पुरानी एच एम सी के बजाए नई एच एम सी खरीदने के निर्णय के कारण, किया गया है। अगस्त, 2011 में वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई अद्यतन स्थिति इस विश्लेषण में मानी गई है एवं उस पर नीचे विचार-विमर्श किया गया है।

क्रम सं०	विवरण	लाख रूपयों में	वीएसपीएल द्वारा इंगित स्थिति
1.	कोयला	90.22	निर्माण प्रगति पर है। चालू करने की अनुमानित तारीख 31.08.2011 है।
2.	बंदरगाह सचल क्रेन	2469.26	चालू करने की संभावित तारीख जनवरी, 2012 है।
3.	वैगन अनलोडर (1 संख्या)	1391.65	दिनांक 20.04.2011 का करार प्रस्तुत किया जाता है वी एस पी एल ने कहा है कि पहले यूनिट के अक्टूबर, 2011 में एवं दूसरे यूनिट के अप्रैल, 2012 में चालू होने की संभावना है।
4.	ई क्यू-9 बर्थ की मरम्मत एवं मजबूत करना	1464.10	कार्य आदेश अभी तक जारी नहीं किया गया है 2011-12 की अंतिम तिमाही में करने की संभावना है।
	योग	5415.23	

वर्ष -2012-13

क्रम सं०	विवरण	लाख रूपयों में	वीएसपीएल द्वारा इंगित स्थिति
1.	एक्सिसम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	4498.30	5 एकड़ (30.5 एकड़ में से) के विकास के लिए दिनांक 14.06.2010 का एल ओ आई प्रस्तुत किया गया। एल ओ आई में मूल्य का उल्लेख नहीं है। 34.00 लाख ₹0 के लागत की डिजायन एवं व्यवहार्यता रिपोर्ट (डी एफ आर) के लिए कार्य आदेश की प्रति प्रस्तुत की गई है। वी एस पी एल ने उल्लेख किया है कि सभी कार्यों के दिसम्बर, 2012 में पूरा होने की संभावना है।
	योग	4498.30	

- (i) वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित निवेश की तर्कसंगतता पर टिप्पणी करने के लिए जब अनुरोध किया गया तो वी पी टी ने बताया कि यद्यपि वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित निवेश में, लाइसेंस करार के संदर्भ में, परिवर्तन है। तथापि एल ए के अनुबंध-13 में इस बात का उल्लेख है कि उपस्कर योजना केवल अस्थायी एवं प्रारंभिक है तथा और अधिक उपकरण, कार्गो संचालन की आवश्यकताओं के अनुसार, प्राप्त किए जा सकते हैं।
- (ii) वी एस पी एल ने बताया है कि 90.22 लाख ₹0 के कोयला ग्रेव पर प्रस्तावित निवेश मुख्यतः वर्तमान कोयला ग्रेव को बदलने के लिए है, जिसका जीवन-काल पूरा हुआ बताया गया है। 24.69 करोड़ ₹0 की अनुमानित एच एम सी के संबंध में वी एस पी एल ने औचित्य दिया है कि वर्तमान क्रेन पुरानी हो गई हैं तथा पिछले दो वर्षों में इंजन में बड़ी खराबियाँ आई हैं। अतः इसने नई एच एम सी खरीदने का प्रस्ताव दिया है ताकि परिचालनिक आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। अनुमानित लागत के समर्थन में इसने सप्लायर से प्राप्त कोटेशन की प्रति प्रस्तुत की है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी प्रमाण एवं वी एस पी एल द्वारा इंगित चालू करने की संभावित तारीख पर विश्वास करते हुए, कोयला ग्रेव एवं एच एम सी पर प्रस्तावित निवेशों को वर्ष 2011-12 में माना जाता है।
- (iii) वी. एस. पी. एल ने रेलवे वैगनों से मुख्यतः लौह अयस्क कार्गो की उतराई के लिए 2 वैगनों के लिये 2 वैगन अनलोडर की खरीद के लिए वर्ष 2011-12 में 1391.65 लाख ₹. के निवेशों के लिए प्रस्ताव यह कहते हुए दिए हैं कि रेलवे ने (एक्सक्वेटरों) खनित्रों से वैगनों से माल की उतराई पर रोक लगा दी है ताकि वैगनों की क्षति को रोका जा

सके। अनुमानित लागत के समर्थन में 20 अप्रैल, 2011 को सप्लायर के साथ वी एस पी एल द्वारा किए गए करार की प्रति वी एस पी एल ने प्रस्तुत की है। उपस्कर की मूलभूत लागत निकालने के लिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत की गई कार्यप्रणाली बताती है कि वी एस पी एल ने 58 रु. प्रति यूरो की विनियम दर एवं उपस्कर की मूल लागत का 29% सीमा शुल्क माना है। एच एम सी एवं कोयला ग्रैव के मामले में वी एस पी एल ने, इ पी सी जी योजना में उपलब्ध सुविधा को महसूस करते हुए, 64 रु. प्रति यूरो की विनियम दर को एवं 3.48% की दर पर सीमा शुल्क को माना है। कोयला ग्रैव का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा मानी गई विनियम दर को एवं सीमा शुल्क को अपनाते हुए, वैगन अनलोडरों की अनुमानित लागत में संशोधन किया जाता है। तदनुसार दो वैगन अनलोडर के लिये संशोधित पूंजीगत लागत 1231.83 लाख रु. मानी जाती है।

वी. एस. पी. एल. ने बताया है कि पहला अनलोडर अक्टूबर 2011 में चालू होने एवं दूसरा अनलोडर अप्रैल, 2012 में चालू होने की आशा है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एक अनलोडर की पूंजीगत लागत 615.91 लाख रु. वर्ष 2011-12 में मानी जाती है एवं उतनी ही राशि दूसरे यूनिट के लिए वर्ष 2012-13 में मानी जाती है।

- (iv) वी एस पी एल ने बर्थ के उपरि भवन एवं ई क्यू-9 के घाट स्थल की मरम्मत एवं सुदृढ़ करने के लिए वर्ष 2011-12 में 1464.10 लाख रु. तक के निवेश का प्रस्ताव दिया है। वी एस पी एल ने सूचित किया है कि वर्ष 2010 में भारी वर्षा से परियोजना की सुविधाओं को घोर क्षति पहुंची है। इसलिए बर्थ सं. ई. क्यू-9, को पुनरुद्धार करने की आवश्यकता है। इसने आगे यह कहा है कि प्रस्तावित निवेश परियोजना लागत का एक हिस्सा है एवं लाइसेंस करार के अंतर्गत इस बाध्यता को पूरा करने के लिए खर्च किया जाना है। एल ए में यह अपेक्षा की गई है कि लाइसेंसधारक, परियोजना के आयु काल की समाप्ति तक परियोजना सम्बन्धी सुविधाओं को सुचारू ढंग से बनाए रखेगा। वी एस पी एल ने निवेश के समर्थन में सिविल सम्बन्धी कार्यों के अनुमानों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। इसने सूचित किया है कि प्रस्तावित कार्य वर्ष 2011-12 के अंतिम सप्ताह में शुरू किया जाएगा। वी पी टी ने भी इस बात की पुष्टि की है कि वी एस पी एल बर्थ को मजबूत करने के कार्य को वर्ष 2011-12 में प्रारम्भ करेगा जिससे उनके यातायात पर प्रभाव पड़ेगा। क्योंकि कार्य वित्तीय वर्ष 2011-12 के अंत में पूरा होने की आशा है। इसलिए वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2011-12 में पूंजीगत व्यय अगले वर्ष 2012-13 में लाया जाता है, जब संपूर्ण व्यय के लिए पूंजी की व्यवस्था किए जाने की आशा है।

यहाँ यह याद दिलाना प्रासंगिक होगा कि मरम्मत/मजबूती प्रदान करने वाले कार्यों को पूरा करते समय बर्थ के बेकार रहने के कारण वर्ष 2011-12 के लिए यातायात में 6 लाख की कटौती होने का अनुमान है, जिसकी वी पी टी द्वारा पुष्टि की गई है तथा लागत-विवरण में इसे स्वीकार किया गया है।

- (v) वी एस पी एल ने एक्सिम पार्क में वी पी टी द्वारा वी एस पी एल को आबंटित किए जाने वाले 30.5 एकड़ के क्षेत्र में नए भंडारण यार्ड के विकास के लिए वर्ष 2012-13 में 4498.30 लाख रु0 तक के निवेश का प्रस्ताव दिया है। वी पी टी ने पुष्टि की है कि भंडारण यार्ड के विकास के लिए इसके द्वारा आबंटित किया जाने वाला क्षेत्र, वी पी टी के क्षेत्राधिकार में आता है तथा लाइसेंस करार के उपबंध 3.2 परिशिष्ट 1 के प्रावधानों के अनुरूप है। प्रस्तावित निवेश के औचित्य में वी एस पी एल ने बताया है कि टर्मिनल की वर्तमान भंडारण क्षमता केवल 3.6 एम एम टी वार्षिक है एवं वी एस पी एल के पास भंडारण क्षेत्र की उपलब्धता न होने से वह पूरी तरह से सीमाबद्ध रहता है, जबकि उसे विभिन्न प्रकार के कार्गो की व्यवस्था के लिए अनेक प्रकार के संचालन कार्य करने होते हैं। इसके अलावा, वर्तमान भंडारण क्षेत्र की मृदा संबंधी स्थिति बहुत खराब है जिससे भार-क्षमता सीमित हो जाती है। वी एस पी एल ने कहा है कि पत्तन ने सभी

पहलुओं की जाँच-पड़ताल करने के बाद वी पी टी के एक्सिम पार्क क्षेत्र में 30 एकड़ भूमि दी है। वी एस पी एल ने कहा है कि अतिरिक्त भूमि में प्रस्तावित निवेश से यार्ड क्षमता 8.2 एम टी पी ए तक बढ़ने की आशा है जिससे वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 में अनुमानित क्रमशः 6.75 से 7.09 तक एम टी पी ए का लक्ष्य-आधारित थ्रूपुट प्राप्त किया जा सकेगा। वी पी टी ने पुष्टि की है कि अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास से यार्ड की क्षमता 8.2 एम टी पी ए तक सुधर जाएगी, जैसा कि वी एस पी एल द्वारा कहा गया है। वी एस पी एल द्वारा किए गए निवेदनों को ध्यान में रखते हुए एवं यह स्वीकार करते हुए कि यह एल ए के प्रावधानों के अनुरूप है, भंडारण यार्ड के विकास के लिए प्रस्तावित निवेश माना जाता है, बशर्ते कि वी एस पी एल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत में संशोधन किए जाते हैं।

वी एस पी एल ने प्रस्तावित निवेश के लिए अनुमान प्रस्तुत किए हैं, जिनमें विभिन्न प्रकार के कार्य शामिल हैं जैसे भूमि का भराव, सड़कें बनाना एवं रेलवे ट्रैक बिछाना आदि। वापस की जाने वाली सुरक्षा राशि के लिए 183.03 लाख ₹0 का एक वर्ष का लीज किराया एवं वसूल न किए जाने योग्य प्रीमियम के लिए 183.03 लाख ₹0 इस समय के लिए पूंजीगत लागत अनुमान में शामिल हैं। सुरक्षा राशि, चालू आस्ति होने के कारण स्थिर आस्ति की लागत के रूप में नहीं मानी जा सकती। तथापि, कार्यगत पूंजी के अनुमान के लिए इस पर अलग से विचार किया जाता है। पूंजीगत लागत में वी एस पी एल द्वारा माने गए एक वर्ष के लीज किराए पर वसूल न होने योग्य प्रीमियम में, इस विश्लेषण में हमारे द्वारा माने गए संशोधित लीज किराए के अनुरूप, संशोधन किया जाता है।

उक्त संशोधन के अध्यक्षीन, एक्सिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए संशोधित पूंजीगत लागत 4261.77 लाख ₹0 बैठती है। वी एस पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी प्रमाण बताते हैं कि कार्य प्रारंभिक चरण में है। कार्य की वर्तमान स्थिति के आधार पर वी एस पी एल द्वारा प्रस्तावित पूंजीगत बढ़त वर्ष 2012-13 से वर्ष 2013-14 में ले जाई जाती है क्योंकि यह पूर्ण समाप्ति एवं चालू होने पर रिटर्न के लिए अर्हक होगा। रिटर्न के उद्देश्य से इस पूंजीगत लागत को शामिल किया जाता है बशर्ते कि वास्तविक की समीक्षा के समय यदि यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश वर्ष 2013-14 में कार्यरूप नहीं लेता है तो इस लेखे में वी एस पी एल को पहुँचे लाभ का अगले प्रशुल्क चक्र में मूल्यांकन किया जाएगा तथा पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा। इस संबंध में वी एस पी एल एवं वी पी टी दोनों को, प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति की प्रतीक्षा किए बगैर इस प्राधिकरण को शीघ्र सूचित करना होगा, यदि कोई भी प्रस्तावित पूंजीगत बढ़त इस विश्लेषण में परिकल्पित, कार्यरूप नहीं लेती है।

- (ख) वी एस पी एल ने वर्ष 2011-12 से 2013-2014 तक के लिए कार्यगत पूंजी 'शून्य' मानी है। हमारे विश्लेषण के अनुसार, दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुसरण करते हुए, चालू आस्तियों का मूल्यांकन किया जाता है। वी एस पी एल के मामले में, वी एस पी एल एवं वी पी टी के बीच हुए एल ए के उपबंध 5.1 के अनुसार, राजस्व हिस्सा मासिक आधार पर ठीक अगले माह की 7 तारीख तक देय है। क्योंकि वीएसपीएल को रायल्टी की कोई अग्रिम अदायगी नहीं करनी पड़ती है, इसलिए कार्यगत पूंजी के अनुमानों में किसी पूर्व अदायगी को नहीं माना जाता है। जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि एक्सिम पार्क में अतिरिक्त क्षेत्र के लिए देय सुरक्षा राशि को चालू अस्तियों का हिस्सा माना जाता है। वीएसपीएल ने चालू देयताओं को वर्ष 2009-10 में वास्तविक माना है। वर्ष 2010-11 में बताई गई चालू देयताएं सभी वर्षों के लिए मानी जाती हैं। उक्त विश्लेषण के आधार पर कार्यगत पूंजी, ऋणात्मक आंकड़े में परिणत होती है, इसलिए 'शून्य' मानी जाती है।
- (ग) उक्त विश्लेषण के अध्यक्षीन, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए नियोजित पूंजी के संशोधित अनुमान क्रमशः 25.735.83 रु. 26.232.95 लाख रु. एवं 28.695.17 लाख रु. के हैं।

(xiv) पिछले प्रशुल्क आदेश में, वीएसपीएल को विशेष तौर पर यह सलाह दी गई थी कि वह, आदेश में पाई गई विसंगतियों को ध्यान में रखते हुए, जलयान संबंधी क्रियाओं एवं कार्गो से संबंधित कार्यकलापों के लिए अलग से लागत-विवरण प्रस्तुत करे। वीएसपीएल ने कार्गो से संबंधित एवं जलयान से संबंधित कार्यकलापों के लिए तथा जिन उप क्रियाओं का बी एम एच एस द्वारा संचालन एवं पारंपरिक कार्गो संचालन होता है, उनका भी लागत-विवरण प्रस्तुत किया है।

कार्गो संचालन क्रिया के अंतर्गत बीएमएचएस की उप क्रियाओं एवं पारंपरिक संचालन के लिए लागत-विवरण तैयार करने के लिए वीएसपीएल ने सामान्य परिचालन खर्च, दो उप-क्रियाओं के बीच समान रूप से आबंटित किया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि बीएमएचएस द्वारा संचालित किए जाने वाले अनुमानित यातायात एवं पारंपरिक किस्म के कार्गो का अनुपात लगभग 32:68 है। अतः दो उप-क्रियाओं के बीच सामान्य व्यय का समान रूप से आबंटन का तर्क स्पष्ट नहीं है। ईक्यू-8 (बीएमएचएस) एवं ई क्यू-9 की बर्थ क्षमता पर आधारित दो उप-क्रियाओं के बीच वीएसपीएल द्वारा सामान्य आस्तियाँ आबंटित की जाती हैं। तथापि, यह समझा जाता है कि बर्थ सं. ई क्यू-8 बीएमएचएस कार्गो का संचालन करने के साथ साथ पारंपरिक किस्म के कार्गो का भी संचालन करता है। अतः बर्थ की क्षमता के आधार पर दो क्रियाओं के बीच आस्तियों का आबंटन सही नहीं पाया गया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत उप- क्रियावार लागत-विवरण, किसी अर्थपूर्ण विश्लेषण के लिए उपयोगी नहीं है क्योंकि वे इन क्रियाओं में से प्रत्येक क्रिया के निवल अधिशेष/घाटे का सही चित्रण प्रस्तुत नहीं करते हैं, अतः इस समीक्षा के उपक्रम में इन्हें नहीं माना गया है। वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि वह, हमारी टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क समीक्षा के समय वैज्ञानिक एवं तर्कसंगत आधार पर कार्गो संचालन क्रिया के अंतर्गत उप क्रियावार लागत-विवरण प्रस्तुत करे।

(xv) टर्मिनल की वर्तमान क्षमता पहले 6.70 एमटीपीए बताई गई थी। इसके खिलाफ वीएसपीएल ने यह मूल्यांकन किया कि 7.7 एमटीपीए पर टर्मिनल की क्षमता तीन क्षमताओं में निम्नतम है, उदाहरण के लिए वर्ष 2012-13 में एक्सिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण पर विचार करने के बाद यार्ड क्षमता (8.2 एमटीपीए), बर्थ क्षमता (9 एमटीपीए) एवं निष्क्रमण क्षमता (7.7 एमटीपीए) है। वीपीटी ने भी पुष्टि की है कि एक्सिम पार्क में प्रस्तावित भंडारण यार्ड के विकास के बाद यार्ड क्षमता 8.20 एमएमटीपीए होगी। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अन्य दो क्षमताओं पर इसने टिप्पणी नहीं की है। प्रक्षेपित थ्रूपुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए क्रमशः 75.97%, 87.72% एवं 78-80% बैठता है। क्योंकि क्षमता का उपयोग 60% से अधिक है, अतः अनुमानित नियोजित पूंजी पर 16% का पूर्ण रिटर्न सभी तीनों वर्षों के लिए, मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार, माना जाता है।

(xvi) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए समेकित लागत-विवरण एवं प्रमुख क्रियावार लागत-विवरण, उक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत-विवरण अनुबंध-1 (क) से (ग) तक संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों में बताए गए परिणामों की संक्षिप्त स्थिति नीचे दी जाती है:

(लाख रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	परिचालन आय (लाख ₹0 में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा(-) (लाख ₹0 में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा(-) परिचालन आय के % के रूप में			
		2011-12	2012-13	2013-14	योग	2011-12	2012-13	2013-14	योग	2011-12	2012-13	2013-14	औसत
1.	वी एस पी एल संपूर्ण रूप में	10693.94	12166.13	13104.30	35964.37	2025.93	1299.39	1183.00	4508.32	18.94%	10.68%	9.03%	12.54%
2.	जलयानों से संबंधित	277.05	319.01	334.96	931.02	(-) 813.48	(-) 763.83	(-) 706.79	(-) 2284.11	(-) 293.62%	(-) 239.44%	(-) 211.01%	(-) 245.34%
3.	कार्गो से संबंधित	10416.89	11847.12	12769.34	35033.35	2839.41	2063.23	1889.79	6792.43	27.26%	17.42%	14.80%	19.39%

उक्त तालिका, प्रचलित दरों पर एवं पिछली अवधि के अधिशेष को समायोजित करने के बाद, 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए 12.54 % के औसत अधिशेष को दर्शाती है। पूर्णांक की दृष्टि से समग्र अधिशेष तीन वर्षों की अवधि के लिए 4508.32 लाख ₹0 है।

वीएसपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ भाड़ा प्रभारों में 260% की वृद्धि, जलयानों को पानी की सप्लाई के लिए प्रभारों में 54% की वृद्धि, एवं वीएमएचएस के माध्यम से कार्गो के संचालन के लिए समेकित प्रभारों में 12.6% की कटौती प्रस्तावित की है। इन संशोधनों के अलावा, वर्ष 2011-12 में चालू किए जाने वाले प्रस्तावित नए गेन्ट्री अनलोडरों को ध्यान में रखते हुए, 100/- रु0 प्रति टन की दर पर लौह अयस्क के संचालन के लिए गेन्ट्री अनलोडरों के प्रयोग से समुद्र तट संचालन प्रभार अलग से प्रस्तावित किए गए हैं। वीएसपीएल ने रेलवे साइडिंग प्रशासन एवं रख रखाव के लिए 3.20 रु0 प्रति टन पर अलग से प्रभार लगाने का प्रस्ताव दिया है। जलयानों से संबंधित क्रिया 2284.11 लाख रु0 तक घाटे में है, जिसे कार्गो संचालन क्रिया में अनुमानित अधिशेष से पूरी तरह से खारिज किया जाता है तथा ऐसा करने के बाद तीन वर्षों की अवधि के लिए 4508.32 लाख रु. का राजस्व अधिशेष बच जाएगा।

क्योंकि समग्र स्थिति अधिशेष की स्थिति को दर्शाती है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित वर्तमान दरों में किसी प्रकार की वृद्धि का मामला नहीं बनता है। इसके विपरीत, वर्तमान प्रशुल्क को कम करने का मामला लागत स्थिति के कारण बनता है। वर्तमान प्रशुल्क में अपेक्षित कटौती का निर्धारण करने से पूर्व वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित नए प्रशुल्क की मर्दे एवं उसका राजस्व पर प्रभाव के बारे में नीचे चर्चा की जाती है:

(क) **गेन्ट्री अनलोडर को भाड़े पर लेने के लिए प्रभार:**

रेलवे वैगनों से लौह अयस्क की उतराई के लिए दो गेन्ट्री अनलोडरों को स्थापित करने का वीएसपीएल का प्रस्ताव है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, समग्र लागत विवरण में गेन्ट्री अनलोडरों के संबंध में अनुमानित पूंजीगत लागत एवं परिचालन व्यय दर्शाए गए हैं। क्योंकि यह प्रदान की जाने वाली नई सुविधा है, इसलिए वीएसपीएल ने एक अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव दिया है, जो कि गेन्ट्री अनलोडर से कार्गो का लाभ उठाने वाली सेवाओं द्वारा देय होगा। हालांकि वीएसपीएल ने प्रस्तावित दर निकालने के लिए, दो गेन्ट्री अनलोडरों की वार्षिक क्षमता 22.77 लाख टन पर मूल्यांकित की है, इसने रेलवे द्वारा रेकों की सप्लाई के आधार पर 9.45 लाख टन के वार्षिक थ्रूपुट को माना है। क्योंकि गेन्ट्री अनलोडर के लिए दर पहली बार तय की जा रही है, इसलिए यह उपयुक्त होगा कि एक चक्र के लिए प्रक्षेपित यातायात पर पूर्णतः विश्वास करने के बजाए उपस्कर की क्षमता के आधार पर उक्त उपस्कर के लिए दर निर्धारित की जाए। यह ध्यान देने योग्य बात है कि विभिन्न पल्टनों पर एचएमसी के भाड़े-प्रभार का निर्धारण करने के लिए 100 टन की मानक एचएमसी की क्षमता के लिए भाड़ा प्रभार निश्चित किया जाता है एवं प्रशुल्क को क्रेन के कार्य निष्पादन से जोड़ा जाता है। गेन्ट्री अनलोडर की क्षमता का निर्धारण करने के लिए कोई मानक उपलब्ध नहीं है, इसलिए वीएसपीएल द्वारा बताई गई दो अनलोडरों के लिए 22.76 लाख टन की क्षमता को गिना जाता है।

परिचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल ने इस मामले से सम्बद्ध 2008 के दिशा निर्देशों में विनिर्धारित मानकों को अपनाया है। बीमा, मरम्मत, अन्य खर्चों का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा अपनाए गए पैरामीटर, 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मानकों के आधार पर हैं। ईंधन लागत का मूल्यांकन करने के लिए इसने 3650 घंटों के लिए 38 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत मानी है। वीएसपीएल द्वारा अपनाए गए पैरामीटर एवं गेन्ट्री क्रेन को भाड़े पर लेने के लिए यूनिट दर का निर्धारण करने हेतु वीएसपीएल द्वारा अपनाए गए समग्र दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है एवं माना है, किन्तु निम्नलिखित संशोधनों के साथ:

- (i) प्रशुल्क का निर्धारण, थ्रूपुट प्रक्षेपणों के बजाए, वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकित क्षमता के संदर्भ में किया जाए।
- (ii) वीएसपीएल द्वारा मानी गई ईंधन की लागत यूनिट 41 रु. प्रति लिटर को वर्तमान दर 45.08 रु. प्रति लिटर से अद्यतन किया जाता है।
- (iii) पूंजीगत लागत के 5% पर अनुमानित अन्य व्ययों के अलावा, वीएसपीएल ने प्रत्यक्ष एवं परिचालन श्रमिक लागत 45.90 लाख रु0 प्रति वर्ष के हिसाब से अलग से अनुमानित की है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य खर्चों का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित मानकों में वेतन एवं मजदूरी लागत तथा अन्य विविध लागत संबंधी मर्दे शामिल हैं। इस मामले में, अनुमानित पूंजीगत लागत का 5% 69.58 लाख रु. बैठता है, जिसे वीएसपीएल द्वारा अनुमानित परिचालन एवं

प्रत्यक्ष श्रमिक लागत के लिहाज से पर्याप्त माना जाता है, अतः वीएसपीएल द्वारा श्रमिक लागत के लिए अलग से लगाए गए अनुमान को नहीं गिना जाता है।

- (iv) वीएसपीएल ने अन्य एचएमसी मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप तीन वर्षों की अवधि के लिए आस्तियों के औसत निवल ब्लाक पर 16% के रिटर्न का परिगणन किया है तथा इसे स्वीकार किया जाता है।
- (v) गेन्ट्री अनलोडर को भाड़े पर लेने के लिए यूनिट दर के परिगणन को दर्शाने वाला लागत-विवरण अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, गेन्ट्री अनलोडर के लिए दर का परिगणन, 22.76 लाख टन प्रति वर्ष की मूल्यांकित क्षमता के संदर्भ में, किया गया है। वीएसपीएल द्वारा लागत विवरण में लगाए गए अनुमान 59.97 रु. प्रति टन के बजाए यूनिट दर 26.30 रु. प्रति टन आता है। वीएसपीएल ने लौह अयस्क के लिए गेन्ट्री क्रेन का प्रयोग करने के कारण समुद्रतट संचालन के लिए अलग से दर प्रस्तावित की है जोकि वर्तमान समुद्र तट संचालन प्रभार 40 रु. प्रति टन तथा गेन्ट्री क्रेन के लिए 60 रु. प्रति टन के प्रस्तावित भाड़ा प्रभार का जोड़ है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीएसपीएल के संशोधित एस ओ आर में, गेन्ट्री अनलोडर के भाड़े के लिए दर अलग से विनिर्धारित है, जो कार्गो का लाभ उठाने वाली सुविधा द्वारा देय है। वर्तमान समुद्र तट संचालन प्रभार, सभी श्रेणियों के कार्गो के लिए समान रूप से लागू होना जारी रहेंगे, जिनमें वर्तमान व्यवस्था के अनुसार, लौह अयस्क शामिल हैं।
- (vi) यह अनुमान लगाते हुए कि अनुमानित लौह श्रुपट का 87%, गेन्ट्री अनलोडर की सेवाओं का लाभ उठाएगा-जैसा कि वीएसपीएल द्वारा माना गया है, गेन्ट्री अनलोडर के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के कारण अतिरिक्त राजस्व, वर्ष 2011-12 (नवम्बर, 2011 से) 2013-14 तक के लिए, 484.06 लाख रुपए होने का अनुमान है।

(घ) रेल साइडिंग के रख-रखाव के लिए प्रभार:

- (i) वीएसपीएल ने रेलवे साइडिंग के रख रखाव के लिए 3.20 रु. प्रति टन के हिसाब से प्रभार लगाने का प्रस्ताव दिया है। इसने कहा है कि हालांकि ये सेवाएं पहले से ही प्रदान की जा रही हैं एवं लागत को लागत विवरण में दर्शाया जाता है किन्तु वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत सम्बद्ध प्रयोक्ताओं से लागत वसूल करने के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। अतः इसने प्रस्ताव दिया है कि रेलवे लाइनों के रख रखाव के लिए खर्च की गई राशि को, रेलवे के वाणिज्यिक कार्यालय की स्थापना संबंधी लागत को रेलबद्ध कार्गो का उपयोग करने वाले प्रयोक्ताओं से वसूल करने के लिए एक अलग से प्रशुल्क लगाया जाए। यह प्राधिकरण हमेशा सम्बद्ध प्रयोक्ता वर्गों से सीधे लागत वसूल करने को प्रोत्साहन देता है, बजाए इसके कि आर्थिक सहायता को प्रश्रय दिया जाए। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई कार्यप्रणाली से पता चलता है कि इसने 5.02 रु0 प्रति टन की दर को निकाला है, जिसमें रख रखाव खर्च, बीमा एवं रेलवे की आस्तियों का मूल्यहास शामिल है एवं 31 मार्च, 2011 को रेलवे साइडिंग के निवल ब्लाक पर 16% रिटर्न शामिल है। इसके विपरीत, इसने 3.20 रु0 प्रति टन की दर प्रस्तावित की है। यह मानते हुए कि यह दर पहली बार वीएसपीएल में शुरु की जा रही है, अतः वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर 3.20 रु. प्रति टन रेलवे साइडिंग के रख रखाव के लिए प्रभार के रूप में अनुमोदित की जाती है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित प्रशुल्क का राजस्व प्रभार वर्ष 2011-12 (नवम्बर, 2011 से पांच महीनों के लिए), 2012-13 एवं 2013-14 के लिए 360.48 लाख रुपए है।
- (ii) उक्त नई प्रशुल्क मदों से अनुमानित अतिरिक्त राजस्व को ध्यान में रखते हुए, विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के लिए निवल अधिशेष (रिटर्न की अनुमति देने के बाद) 5352.87 लाख रु. है।

सामान्यतः वर्तमान कार्गो से संबंधित प्रभार एवं उपस्कर को भाड़े पर देने के प्रभार, लागत की स्थिति के लिहाज से कम होने चाहिएँ। यहां यह बताना प्रासांगिक होगा कि 104 टन क्षमता की एच एम सी को भाड़े पर देने के लिए निर्धारित वर्तमान प्रभार प्रकाश में लाया जाए, जो कि 72.75 रु. प्रति टन है। वास्तव में, स्टैंडेलोन लागत पर आधारित अन्य पत्तनों के एसओआर में विनिर्धारित भाड़ा-प्रभार, सूखे थोक कार्गो के संचालन के लिए 33 रु. से 39 रु. प्रति टन की रेंज में लगभग पाया गया है। एचएमसी को भाड़े पर देने के लिए अन्य महापत्तनों के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय, वीएसपीएल के एसओआर में विनिर्धारित 104 टन क्षमता की एचएमसी के लिए भाड़ा प्रभार के बारे में कई पक्षों से अनेक टिप्पणियां प्राप्त हुई है। यह हमें स्वीकार करना चाहिए कि वीएसपीएल के एसओआर में विनिर्धारित वर्तमान दर, एचएमसी की स्टैंडेलोन लागत पर आधारित नहीं है बल्कि संपूर्ण टर्मिनल के लिए लागत की स्थिति पर आधारित है। इससे आशय यह है कि एचएमसी के कारण की गई किसी भी प्रकार की अधिक वसूली अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी को भाड़े पर देने के लिए लागत आधारित निर्धारित प्रशुल्क के आधार पर, वीएसपीएल के एसओआर में निर्धारित 104 टन क्षमता की एचएमसी के लिए वर्तमान भाड़ा प्रभार को ठीक ठाक बनाने की आवश्यकता है। अतः 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए 5352.87 लाख रु. का संपूर्ण अनुमानित अधिशेष, एचएमसी के भाड़े के लिए वर्तमान दर में कटौती करना माना जाता है। वर्तमान प्रशुल्क पर, अनुमानित थ्रूपुट के लिए एचएमसी सेवाओं से प्राप्त होने वाला कुल अनुमानित राजस्व, दो वर्ष पांच महीनों के लिए अर्थात् नवम्बर, 2011 से मार्च, 2014 तक 10792.65 लाख रु. है। अतः एचएमसी का वर्तमान भाड़ा प्रभार 72.75 रु. प्रति टन से घटाकर 36.70 रु. प्रति टन, 2011-12 से 2013-14 की अवधि के लिए 55352.87 लाख रु. के अनुमानित अधिशेष को लागू करके, किया जाता है। अन्य पत्तनों पर लागत आधारित दर की तुलना में एचएमसी की भाड़ा दर हो जाएगी। एचएमसी के भाड़ा प्रभार में की गई कटौती के परिणामस्वरूप एक पाली के लिए एचएमसी के भाड़े के लिए निर्धारित न्यूनतम प्रभार को भी, एचएमसी के लिए भाड़ा प्रभार में की गई 49.55% तक की कटौती की सीमा तक कम करना होगा।

(iii) वीएमएचएस के लिए वर्तमान समेकित दर 197.75 रु. प्रति एम टी है, जिसमें इसके साथ एचएमसी, सचल हॉपर, कनवेयर स्टैकर आदि शामिल हैं। वीएसपीएल ने सचल हॉपरों, कनवेयरों एवं स्टैकरों तथा रिक्लेमिंग एवं वैगन लदान, जो वीएमएचएस के लिए कुल दर का हिस्सा बनता है, के लिए प्रभारों में 25 रु. प्रति टन की कुल कटौती का प्रस्ताव दिया है ताकि इस क्रिया को प्रतिस्पर्धी बनाया जा सके। एचएमसी के लिए दर में कटौती, जो वीएमएचएस के समेकित प्रशुल्क का एक घटक है, 72.75 रु. प्रति एम टी से 36.70 रु. एम टी करने से वीएमएचएस के लिए भी प्रभार वर्तमान 197.75 रु. से घटकर 161.70 रु. प्रति टन अर्थात् 36.05 रु. प्रति एम टी हो जाएगा। यदि वीएमएचएस की सभी समेकित टर्मिनल सेवाओं का लाभ उठाया जाता है तो वर्तमान एस ओ आर भी 188.75 रु. की समेकित दर प्रदान करता है। वर्तमान विभेदक दर 9/- रु. प्रति टन को बनाए रखने से, समेकित दर में कटौती आती है एवं वीएमएचएस की दरों में हुई कटौती को ध्यान में रखते हुए, 152.70 रु. प्रति टन निर्धारित की जाती है। क्योंकि वीएमएचएस के अधीन एचएमसी घटक में कटौती की गई है, अतः वीएसपीएल द्वारा कटौती के लिए प्रस्तावित अन्य तीन प्रशुल्क मदों को (जिन्हें किसी लागत परिगणना से समर्थित नहीं किया गया है) माना नहीं जा सकता। यहां यह बताना प्रासांगिक है कि जैसा कि ऊपर बताया गया है, एचएमसी दरों की कटौती के कारण वीएसपीएल किसी भी प्रकार से घाटे की स्थिति में नहीं है, क्योंकि अधिशेष, अनुमेय लागत एवं अनुज्ञेय रिटर्न से ऊपर, का प्रयोग उक्त कटौती को प्रभावी बनाने के लिए किया गया है तथा अनुमानित लागत स्थिति, यथाविधि, एम एच सी से संबंधित सम्बद्ध लागत एवं रिटर्न को स्वीकार करती है।

एसओआर की वैधता की अवधि को आदेश सं.टीएमपी/9/2007-वीएसपीएल दि. 27 मार्च, 2009 के अंतर्गत बढ़ाते हुए, यह कहा गया था कि अनुमेय कटौती एवं अनुज्ञेय रिटर्न से ऊपर यदि कोई अतिरिक्त अधिशेष हो तो उसे, निर्धारित किए जाने वाले

प्रशुल्क में पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा। यह स्वीकार करते हुए कि संशोधित दरों के मान नवम्बर 2011 से प्रभावी होंगे तो 5357.17 लाख रु. का अनुमानित अधिशेष 2011-12 से 2013-14 तक की तीन वर्षों की अवधि के लिए, नवम्बर, 2011 से प्रारंभ होने वाली अवधि के लिए एचएमसी के लिए अनुमानित परिचालन आय से समायोजित किया जाता है। अतः विस्तार-अवधि के दौरान वर्ष 2011-12 के लिए प्रोद्भूत संपूर्ण अधिशेष को समाप्त करने के निर्णय का अनुपालन किया जाता है।

- (xvii) वीएसपीएल ने तटीय दरों को लगाने से संबंधित वर्तमान सामान्य शर्तों में कुछ संशोधन करने के सुझाव प्रस्तावित किए हैं, जब जलयान विदेशबद्ध से तटीय स्थिति में परिवर्तित होता है, विनिमय मुद्रा की अवधि की समीक्षा आदि। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन, अन्य महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनल के दरों के मान में विनिर्धारित मानक प्रावधानों एवं प्रशुल्क दिशा निर्देशों में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार नहीं पाए गए हैं, अतः यथास्थिति बनाए रखी जाती है।
- (xviii) प्रयोक्ताओं द्वारा देरी से की गई अदायगियों के लिए ब्याज पर एवं वीएसपीएल द्वारा देरी से लौआई गई रकम के लिए दंड-दर, 15% प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रमुख ऋण दर 14.25% है। तदनुसार, प्रयोक्ताओं द्वारा देरी से की गई अदायगियों पर एवं वीएसपीएल द्वारा देरी से लौटाई गई रकम पर ब्याज की दंड दर से संबंधित प्रस्तावित प्रावधान को 16.25% के ब्याज दर पर, जो कि भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2% अधिक है, अद्यतन किया जाता है।
- (xix) जहाज, उपस्करों, कलपुर्जों एवं संयंत्रों को क्षति पहुंचाने पर वर्तमान एसओआर में शर्तें विनिर्धारित हैं। वीएसपीएल ने प्रस्ताव दिया है कि वर्तमान शर्तों में संशोधन किया जाए ताकि इस प्रावधान के अंतर्गत बर्थों, फेन्डरों एवं बोलाडों को शामिल किया जा सके। यह मानते हुए कि प्रस्तावित संशोधन वर्तमान स्थिति को बदलें न, बल्कि इसके अनुप्रयोग के क्षेत्र को बढ़ाएँ, अतः प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।
- (xx) वीएसपीएल ने वर्तमान शर्तों में कुछ संशोधनों का प्रस्ताव किया है, जिसके अनुसार समय की सीमा को निर्धारित करना है, जिसके बाद बर्थ (घाट स्थल) भाड़ा प्रभार तब लागू नहीं होंगे, जब जलयान जलावतरण के लिए तैयारी का संकेत देता हो। इसके परिणामस्वरूप इसने 'ब्रामक/झूटे सिगनल की वर्तमान परिभाषा में संशोधनों का प्रस्ताव दिया है। वीएसपीएल ने कहा है कि जलयानों की बर्थिंग एवं समुद्री यात्रा का संचालन, वीपीटी द्वारा नियंत्रित होता है तथा जलयान एजेंट, कार्गो का प्रचालन संबंधी कार्य पूरा होने पर जलयान की तैयारी में विलंब बरतते हैं। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं है। यह बताना उचित होगा कि इस संबंध में वीएसपीएल के एसओआर में प्रस्तावित वर्तमान प्रावधान, अन्य महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में विनिर्धारित सामान्य शर्तों पर तथा प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप है। अतः वीएसपीएल द्वारा, बर्थ के भाड़े से संबंधित सामान्य टिप्पणी के संबंध में दिए गए प्रस्तावित संशोधन स्वीकार नहीं किए जाते हैं।
- (xxi) वीएसपीएल ने बर्थ भाड़े पर दंड लगाने से संबंधित वर्तमान प्रावधान में संशोधन करने का प्रस्ताव दिया है। इसने, जलयानों के अति-ठहराव पर अनुमत समय को कम करने, जलयान की बर्थ ग्रहणता के परिगणन के लिए वर्तमान प्रावधानों में सुधार करने एवं पाली की उत्पादकता के लिए प्रस्ताव दिया है। इसके अलावा, चरणों में निर्धारित बर्थ के भाड़े में वर्तमान दंड, दो चरणों तक कम करने का प्रस्ताव है, जिसमें प्रथम चरण की अवधि छः घंटे से घटाकर 5 घंटे कर दी गई है। वीएसपीएल ने कुछ कार्गो मर्दों के लिए जैसे लौह अयस्क, कोक, सामान्य कार्गो आदि के लिए आउटपुट मानकों में ऊपर की ओर संशोधन करने का भी प्रस्ताव दिया है एवं अन्य कार्गो के लिए वर्तमान हुक शिफ्ट आउट पुट को यह उल्लेख करते हुए बनाए रखा है कि इन कार्गो के संचालन में ऑन गोइंग अनुभव को संशोधित करेगा।

वीएसपीएल का यह तर्क कि बर्थ के भाड़े में दंड से संबंधित शर्तों में प्रस्तावित संशोधन का उद्देश्य बर्थ की रिक्त ग्रहणशीलता को निरुत्साहित करना है, इस तर्क को सही परिप्रेक्ष्य में लिया जाता है। यह माना जाता है कि बर्थ विरल संसाधन है एवं इसका उल्कृष्टतम उपयोग होना चाहिए तथा यह जरूरी है कि कड़े प्रावधान निर्धारित किए जाएं ताकि बर्थ के बेकार पड़े रहने को रोका जा सके। तथापि, यह समझा जाता है कि वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित विभिन्न संशोधनों पर विचार अतीत में प्राप्त वास्तविक अनुभव के संदर्भ में किया जाना चाहिए। वीएसपीएल ने कुछ कार्गो की मर्दों के लिए आउटपुट एवं मानकों में संशोधन करने का प्रस्ताव दिया है। लगभग दस वर्षों के संचालन के बाद भी वीएसपीएल ने कार्गो की कुछ मर्दों के लिए आउटपुट

मानकों को बनाए रखा है, जिन्हें प्रारंभ में आउटपुट मानकों के आधार पर शुरू किया गया था एवं जो पहले वीपीटी के एसओआर में विनिर्धारित थे। आउटपुट मानकों को युक्तिसंगत बनाना जरूरी है एवं उन्हें, वी एस पी एल द्वारा वास्तविक संचालन के आधार पर संशोधित किया जाना चाहिए। बर्थ के भाड़े में दंड के लिए स्लैबों को कम करने, बर्थ के भाड़े में प्रस्तावित दंड में संशोधन एवं बर्थ के भाड़े में दंड संबंधी प्रस्तावित प्रावधानों में विभिन्न संशोधनों के लिए राजस्व प्रभाव का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है। वी एस पी एल को इसलिए सलाह दी जाती है कि बर्थ के भाड़े में दण्ड से संबंधित वर्तमान प्रावधानों को युक्तिसंगत बनाने के लिए सु-विश्लेषित प्रस्ताव अलग से प्रस्तुत किया जाए। तब तक वर्तमान प्रावधानों को बिना किसी संशोधन के जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

(xxii) वीएसपीएल ने बर्थों पर जलयानों को पानी एवं बाजों के माध्यम से पानी की सप्लाई के लिए वर्तमान प्रभारों में 54 % की वृद्धि, बाजार दरों पर आधारित तथा अन्य पत्तनों द्वारा ली गई दरों के आधार पर दर को अद्यतन करना है। जलयानों को पानी की सप्लाई के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित दर में वृद्धि के लिए लागत संबंधी किसी ब्यौरे को अथवा पानी की सप्लाई के लिए बाजार दर को समर्थन की दृष्टि से प्रस्तुत नहीं किया गया है। इस मद में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए किसी विस्तृत जानकारी के अभाव में तथा वीएसपीएल की लागत संबंधी समग्र स्थिति अधिशेष को दर्शाती है, इस तथ्य को स्वीकार करते हुए, वर्तमान दर से कोई छेड़खानी नहीं की जाती है।

12.1 परिणाम के रूप में एवं ऊपर दिए गए कारणों के लिए तथा सामूहिक सद् विचारों के आधार पर यह प्राधिकरण वीएसपीएल के संशोधन दरों के मान को अनुमोदित करता है, जो अनुबंध-III के रूप में संलग्न हैं।

12.2 वीएसपीएल के संशोधित दरों के मान एवं शर्तें, इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति पर प्रभावी होंगे एवं ये 31 मार्च, 2014 तक लागू रहेंगे।

12.3 वीएसपीएल के वर्तमान दरों के मान की वैधता, 30 सितम्बर, 2010 के बाद बढ़ाई गई मानी जाए, जब तक कि इसे प्राधिकरण द्वारा पास किए गए आदेश के कार्यान्वयन की तारीख प्रभावी नहीं होती।

12.4 वीएसपीएल को अपनी वार्षिक लेखा एवं कार्यनिष्पादन रिपोर्ट प्रत्येक लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर वीपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण के पास प्रस्तुत करनी चाहिए। यदि वीएसपीएल, निर्धारित समयावधि की सीमा के भीतर इस प्रकार की सूचना प्रदान करने में विफल रहता है तो वीपीटी, वीएसपीएल के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है।

12.5 आपरेटर द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना पर विश्वास करते हुए एवं विश्लेषण में, जैसा कि व्याख्या की गई है, किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर वीएसपीएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से मेल नहीं खाती है अथवा इसमें स्वीकार किए गए अनुमानों में व्यतिक्रम है तो यह वीएसपीएलसे अपेक्षा करेगा कि इसके प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए निर्धारित अवधि से पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करें एवं संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार की विभिन्नता के कारण प्रोदभूत लाभ पूरी तरह से समाप्त करें।

12.6 इस संबंध में वीएसपीएल से अनुरोध है कि वह वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति पर 15 दिन के भीतर उसी फॉर्मेट में प्रस्तुत करें, जिसमें प्रशुल्क संबंधी प्रस्तावों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया जाता है। रिपोर्ट लागू प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए विश्वास किए गए अनुमानों में पाई गई विभिन्नता के कारणों के साथ भी प्रस्तुत की जानी चाहिए। यदि दो लगातार क्रमवार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक एवं अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 % की विभिन्नता पाई जाती है तो टीएमपी, निर्धारित समीक्षा से पूर्व संबंधित आपरेटर को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बुलाएगा। यदि वीएसपीएल, टीएमपी द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए एकपक्षीय रूप में कार्रवाई करेगा।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष

अनुलग्नक-I (ए)

वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड-दरों के मान में सामान्य संशोधन जलपोत से संबंधित कार्यकलाप के लिए आय एवं लागत-विवरण

(लाख ₹0 में)

क्र०सं०	विवरण	वास्तविक			वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत प्राक्कलन			टीएमपी द्वारा बनाए गए प्राक्कलन		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14
	यातायात (लाख टनों)	46.7	64.3	64.7	58.5	67.5	70.9	58.5	67.5	70.9
I	कुल परिचालन आय									
	जलयान संबंधी आय	178.39	356.18	354.88	276.13	315.71	331.50	277.05	319.01	334.96
	कार्गो संबंधी आय	7992.37	11137.66	11559.17	10416.89	11847.11	12439.46	10416.89	11847.12	12769.34
	कुल योग-I	8170.76	11493.84	11914.05	10693.02	12162.82	12770.96	10693.94	12166.13	13104.30
II	परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	140.14	222.08	237.47	252.42	271.49	285.06	252.43	288.37	320.96
	अनुरक्षण श्रम	449.85	435.39	473.37	508.25	558.21	576.79	493.87	570.65	601.04
	उपकरण चलन लागत	546.87	815.30	1101.22	1113.11	1203.35	1270.58	1157.49	1289.81	1394.28
	ट्रेजिंग अनुरक्षण	25.59	25.76	51.67	88.57	91.90	95.36	51.67	54.77	58.05
	रायल्टी/राजस्व/हिस्सा	200.66	326.32	331.74	303.14	347.09	364.45	303.26	347.52	364.89
	उपकरण भाड़ा	1006.91	1583.90	1590.59	1556.97	1872.13	1962.62	1540.17	1851.65	1951.79
	लीज किराया देय, रियायत करार के अनुसार	72.96	70.17	73.09	73.46	162.58	249.29	73.46	135.83	198.38
	बीमा	48.46	37.34	48.19	53.17	60.69	62.97	53.17	60.69	62.97
	अन्य खर्च	166.45	258.58	328.99	304.70	360.72	374.33	301.03	344.32	386.36
	तकनीकी सेवा फीस	12.16	12.16	12.16	12.34	12.34	12.34	12.16	12.16	12.16
	कुल योग-II	2670.05	3787.00	4248.49	4266.13	4940.50	5253.79	4238.71	4955.77	5350.88
III	मूल्यहास	1157.19	1161.41	1200.28	1455.06	1717.35	1717.35	1267.27	1549.79	1766.44
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय	421.60	545.17	730.81	819.84	850.66	882.65	774.66	821.14	870.40
	प्रारंभिक खर्च -बट्टे खाते डाला गया	33.10	33.10	33.10	33.11	33.10	33.10	33.10	33.10	33.10
	कुल योग- IV	454.70	578.27	763.91	852.95	883.76	915.75	807.76	854.24	903.50
V	परिचालन अधिशेष (कटौती) (I)-(II)-(III)-(IV)	3888.82	5967.16	5701.37	4118.88	4621.21	4884.07	4380.20	4806.33	5083.48

VI	वित्त एवं विविध आय (एफ एम आई)	41.29	40.39	69.22	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
	एल ए के अनुसार, घटे मूल्य पर प्राय टर्मिनल मूल्य	2.19	2.45	2.74	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
	अन्य	39.10	37.94	66.48	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम आई)	0.00	2.47	5.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफ एम आई घटाया एफ एम ई (VI-VII)	41.29	37.92	63.85	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
IX	ब्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	3,930.11	6,005.08	5,765.22	4,121.62	4,623.95	4,886.81	4,383.27	4,809.77	5,087.33
X	नियोजित पूंजी	25,117.19	23,944.92	23,860.81	27313.65	30094.60	28377.25	25735.83	26232.95	28695.17
XI	आरओसीई अधिकतम अनुमेय	4,018.75	3,831.19	3,817.73	4,370.18	4,815.14	4,540.36	4,117.73	4,197.27	4,591.23
XII	क्षमता उपयोग	93.12%	96.06%	96.62%	75.97%	87.72%	92.11%	75.97%	87.72%	78.80%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसी	4,018.75	3,831.19	3,817.73	4,370.18	4,815.14	4,540.36	4,117.73	4,197.27	4,591.23
XIV	निवल अधिशेष (कटौती) (IX)-(XIII)	(88.64)	2,173.89	1,947.49	(248.56)	(191.19)	346.45	265.54	612.50	496.10
XV	2007-08 एवं 2008-2009 के वर्षों की अनुमानित संघयित हानि की तीसरी किस्त का समायोजन करने के बाद 2008-2009 के वर्ष के लिए अनुमानित हानि एवं वास्तविक हानि के बीच का अंतर	0.00	0.00	0.00	(1,134.99)	0.00	0.00	1,073.49	0.00	0.00
XVI	2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए पिछले अधिशेष का 50%				(685.35)	(685.35)	(685.35)	686.90	686.90	686.90
XVII	निवल अधिशेष (कटौती) समायोजन के बाद (XIV+XV+XVI)	(88.64)	2,173.89	1,947.49	(2,068.90)	(876.54)	(338.90)	2,025.93	1,299.39	1,183.00
XVIII	निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के % के रूप में	-1.08%	18.91%	16.35%	-19.35%	-7.21%	-2.65%	18.94%	10.68%	9.03%
XIX	औसत निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के %के रूप में		17.61%			-9.22%		12.54%		

अनुलग्नक-I (बी)

वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड-दरों के मान में सामान्य संशोधन जलपोत से संबंधित कार्यकलाप के लिए आय एवं लागत-विवरण

(लाख ₹0 में)

क्र०सं०	विवरण	वास्तविक			वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत प्राक्कलन			टीएमपी द्वारा बनाए गए प्राक्कलन		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14
	यातायात (लाख टनों)	46.79	64.36	64.73	58.50	67.55	70.92	58.50	67.55	70.92
I	कुल परिचालन आय									
	बर्थ भाड़ा - विदेशी जलपोत	174.09	356.18	354.88	276.13	315.71	331.50	277.05	319.01	334.96
	बर्थ भाड़ा - तटीय जलपोत	4.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल योग-I	178.39	356.18	354.88	276.13	315.71	331.50	277.05	319.01	334.96
II	परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	अनुरक्षण श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	उपकरण चलन लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	ड्रेजिंग अनुरक्षण	25.59	25.76	51.67	88.57	91.90	95.36	51.67	54.77	58.05
	रायल्टी/राजस्व/हिस्सा	22.85	45.63	45.46	35.37	40.44	42.47	35.49	40.87	42.91
	उपकरण भाड़ा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	लीज किराया देय, रियायत करार के अनुसार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	बीमा	10.00	7.67	9.42	11.38	11.10	11.45	9.08	9.55	8.47
	अन्य खर्च	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	तकनीकी सेवा फीस	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल योग-II	58.44	79.06	106.55	135.32	143.44	149.28	96.24	105.19	109.43
III	मूल्यहास	267.30	267.72	268.42	343.26	342.54	342.54	268.77	268.77	268.77
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय	9.20	16.89	21.77	21.17	22.08	22.91	20.07	21.53	22.25
	प्रारंभिक खर्च -बट्टे खाते डाला गया	33.10	33.10	33.10	33.11	33.10	33.10	33.10	33.10	33.10
	कुल योग- IV	42.30	49.99	54.87	54.28	55.18	56.01	53.17	54.63	55.35

V	परिचालन अधिशेष (कटौती) (I)-(II)-(III)-(IV)	-189.65	-40.59	-74.96	-256.73	-225.45	-216.33	-141.13	-109.58	-98.59
VI	वित्त एवं विविध आय (एफ एम आई)	41.29	40.39	69.22	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
	एल ए के अनुसार, घटे मूल्य पर प्रायः दर्जित मूल्य	2.19	2.45	2.74	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
	अन्य	39.10	37.94	66.48	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम आई)	0.00	2.47	5.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफ एम आई घटायी एफ एम ई (VI-VII)	41.29	37.92	63.85	2.74	2.74	2.74	3.07	3.44	3.85
IX	ब्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	(148.36)	(2.67)	(11.11)	(253.99)	(222.71)	(213.59)	(138.06)	(106.14)	(94.74)
X	नियोजित पूंजी	5,343.33	5,073.86	4,798.84	5,846.55	5,504.01	5,161.47	4,506.43	4,223.12	3,935.04
XI	आरओसीई अधिकतम अनुमेय	854.93	811.82	767.81	935.45	880.64	825.83	721.03	675.70	629.61
XII	क्षमता उपयोग	93.12%	96.06%	96.62%	75.97%	87.72%	92.11%	75.97%	87.72%	78.80%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसी	854.93	811.82	767.81	935.45	880.64	825.83	721.03	675.70	629.61
XIV	निवल अधिशेष (कटौती) (IX)-(XIII)	(1,003.29)	(814.49)	(778.92)	(1,189.44)	(1,103.35)	(1,039.42)	(859.09)	(781.84)	(724.35)
XV	2007-08 एवं 2008-2009 के वर्षों की अनुमानित संचयित हानि की तीसरी किस्त का समायोजन करने के बाद 2008-2009 के वर्ष के लिए अनुमानित हानि एवं वास्तविक हानि के बीच का अंतर							27.81	0.00	0.00
XVI	2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए पिछले अधिशेष का 50%							17.80	18.01	17.56
XVII	निवल अधिशेष (कटौती) समायोजन के बाद (XIV+XV+XVI)	(1,003.29)	(814.49)	(778.92)	(1,189.44)	(1,103.35)	(1,039.42)	(813.48)	(763.83)	(706.79)
XVIII	निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के % के रूप में	-562.41%	-228.67%	-219.49%	-430.75%	-349.48%	-313.55%	-293.62%	-239.44%	-211.01%
XIX	औसत निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के %के रूप में		-291.94%			-360.89%			-245.34	

	कुल योग- IV	412.40	528.28	709.04	798.67	828.58	859.74	754.59	799.61	848.15
V	परिचालन अधिशेष (कटौती) (I)-(II) -(III) -(IV)	4078.47	6007.75	5776.33	4375.61	4846.66	5100.40	4521.33	4915.91	5182.07
VI	वित्त एवं विविध आय (एफ एम आई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	एल ए के अनुसार, घटे मूल्य पर प्रायः दर्जित मूल्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम आई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफ एम आई घटाया एफ एम ई (VI-VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	4,078.47	6,007.75	5,776.33	4,375.61	4,846.66	5,100.40	4,521.33	4,915.91	5,182.07
X	नियोजित पूंजी	19773.86	18871.06	19061.97	21467.10	24590.59	23215.78	21229.40	22009.83	24760.13
XI	आरओसीई अधिकतम अनुमेय	3163.82	3019.37	3049.92	3434.73	3934.50	3714.53	3396.70	3521.57	3961.62
XII	क्षमता उपयोग	69.84%	96.06%	96.62%	75.97%	87.72%	92.11%	75.97%	87.72%	78.80%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओसी	3,163.82	3,019.37	3,049.92	3,434.73	3,934.50	3,714.53	3,396.70	3,521.57	3,961.62
XIV	निवल अधिशेष (कटौती) (IX)-(XIII)	914.65	2,988.38	2,726.41	940.88	912.16	1,385.87	1,124.63	1,394.34	1,220.45
XV	2007-08 एवं 2008-2009 के वर्षों की अनुमानित संचयित हानि की तीसरी किस्त का समायोजन करने के बाद 2008-2009 के वर्ष के लिए अनुमानित हानि एवं वास्तविक हानि के बीच का अंतर							1,045.68	0.00	0.00
XVI	2009-10 एवं 2010-11 के वर्षों के लिए पिछले अधिशेष का 50%							669.10	668.89	669.34
XVII	निवल अधिशेष (कटौती) समायोजन के बाद (XIV+XV+XVI)	914.65	2,988.38	2,726.41	940.88	912.16	1,385.87	2,839.41	2,063.23	1,889.79
XVIII	निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के % के रूप में	11.44%	26.83%	23.59%	9.03%	7.70%	11.14%	27.26%	17.42%	14.80%
XIX	औसत निवल अधिशेष (कटौती) परिचालन आय के %के रूप में		21.60%			9.33%			19.39%	

अनुलग्नक-II

गेन्द्री अनलोडरों के प्रयोग के लिए दर के निर्धारण के लिए लागत-विवरण

क. सूखे थोक कार्गो के लिए

(लाख ₹0 में)

क्र०सं०	विवरण	2 गेन्द्री अनलोडर के लिए वीएसपी द्वारा जैसा कि प्रस्तुत किया गया		एक गेन्द्री अनलोडर के लिए संशोधित परिगणना	
		प्राक्कलन		प्राक्कलन	
I	सचल बंदरगाह क्रेन की लागत (लाख रूपयों में)		13916520		13916520
II	क. क्षमता (पालियों/घंटों प्रतिवर्ष के अनुसार) वीपीटी द्वारा परिगणित				
	ख. क्षमता टनों में वार्षिक, टीएमपी द्वारा परिगणित				
	संचालन-दर प्रति घंटा (टनों में)	445.5 * 70	311.85	445.5 * 70	311.85
	कार्यकारी घंटे प्रतिवर्ष		3650		3650
	वार्षिक क्षमता (टनों में)		2276505		2276505
	वार्षिक क्षमता (मिलियन टनों में)		2.276505		2.276505
	रेलवे द्वारा आंबटित इनवर्ड रेकों की अधिकतम संख्या		183		183
	प्रति रोक मात्रा		3700		3700
	कुल मात्रा		677100		677100
	वृद्धि के आधार पर रेकों के आंबटन में एक वर्ष में उतारी जाने वाली अधिकतम मात्रा	रेक 365 दिन * प्रतिदिन * 70% *3700 टन/दैनिक	945350	रेक 365 दिन * प्रतिदिन * 70% *3700 टन/दैनिक	945350
	कार्यकारी घंटे प्रतिवर्ष	945530/311.8	3031.43	945530/311.8	3031.4254
III	पद्यालन लागत				
	क. ईंधन लागत	38 लि./घंटा * 3046 घंटे * 41 ₹0	474566	38 लि./घंटा * 3046 घंटे * 41 ₹0	1250519
	ख. मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	5%	6958260	5%	6958260
	ग. बीमा	1%	139165	1%	1391652
	घ. मूल्यह्रास	10.34%	1438968	10.34%	14389682
	ङ. अन्य खर्च	5%	695826	5%	6958260
	च. प्रत्यक्ष श्रम लागत, बॉटम कार्गो की 15 % से 20 % तक उतराई	3 पालियों / प्रतिदिन के लिए प्रति पाली 15 सदस्य @ 8500 ₹0 प्रति माह	4590000		
	योग (क) से (ङ) तक		39033522		42203046
IV	तीन वर्षों के लिए औसत निबल ब्लॉक पर आरओसीई (₹. 110385836 @ 16 %		17661734		17661734
	कुल लागत एवं निवेश पर रिटर्न		56695256		59864780
	भाड़ा व्यय प्रति टन (विदेशी) रूपयों में		59.97		26.30

समुद्र-तट पर संचालन (हस्तचलित) के लिए वर्तमान दर		40.00			40.00
प्रति मी. टन कुल दर (वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित)		99.97			
पूर्णांक में		100.00			

@ टिप्पणी: नियोजित पूंजी के लिए प्राक्कलन

गेन्ट्री अनलोडर का सकल मूल्य 2585.29 लाख रु.

कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास की दर 10.34 %

	वर्ष-1	वर्ष-2	वर्ष-3
वर्ष के प्रारंभ में गेन्ट्री अनलोडर का मूल्य	1391.65	1247.75	1103.86
मूल्यहास	143.90	143.90	143.90
वर्ष की समाप्ति पर बट्टे खाते डाला गया मूल्य	1247.75	1103.86	959.96
औसत बट्टे खाते डाला गया मूल्य		1103.86	

वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

दरों के मान

खंड - 1

1.1 परिभाषाएँ - सामान्य

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

- (1). “वीपीटी” अर्थात् विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी)।
- (2). “वीएसपीएल” अर्थात् वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और समानुदेशिती।
- (3). “तटीय जलपोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया जलपोत होगा।
- (4). “विदेशगामी जलपोत” का अर्थ तटीय जल से इतर कोई अन्य जल होगा।
- (5). “दिवस” का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (6). “किरायेदार” का अर्थ वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए उपकरणों में से किसी भी उपकरण का उपयोग करने वाले सभी उपयोक्ता।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (1). जल की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि जल संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए जल ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’। तटीय नौचालनों के लिए अनुमत्त विदेशगामी जल और उनके द्वारा वहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे स्वीकार्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (2). (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी जल सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी जल नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें जल के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (iv) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल जल द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (v) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय जल के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।

- (3). बर्थ किराया प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमरएजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथा उसके एसोसिएट्स अथवा अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाज़ार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा के विनिमय के पश्चात भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में जल के प्रवेश के दिन ऐसे विनिमय के लिए दिन माना जाएगा।
- (4). तीस दिनों से अधिक के लिए वीएसपीएल में रूकने वाले जलपोत के मामले में जलपोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, विलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से बदल जाएगा।
- (5). यदि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- से कम हो तो वापसी नहीं की जाएगी। यह सीमा ऐसे प्रभारों के अनुपूरक दावों के लिए भी लागू होगी।
- (6). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार द्वारा यह इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलो ग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा यह इकाई 1 घन मीटर होगी और क्षमता माप द्वारा यह इकाई बल्क में द्रवों के लिए 1,000 लिटर होगी।
- (7). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करते हुए 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई रूप में माने जाएंगे, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हों, को छोड़कर।
- (8). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
 - (i) उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरों के मान के अधीन भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 16.25 प्रतिशत होगी।
 - (ii) इसी प्रकार, वीएसपीएल विलंबित वापसियों पर 16.25 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज करेगा।
 - (iii) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीएसपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महात्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरों के मान में निर्धारित किया गया है।
 - (iv) वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (9). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (10). वीएसपीएल की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (11). नौभरण के लिए प्रवृत्त सभी सामान निर्यात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को जलयान पर चढ़ाए जाने से पहले भुगतान किए जाएंगे।
- (12). (i) सभी तटीय जलपोत के लिए जलपोतों से संबंधित प्रभार अन्य जलपोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएँ।
 - (ii) पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से प्रभार सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने

चाहिएँ ।

- (iii) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण याई को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाट शुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
- (iv) विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती जलांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत जल द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (13). क्राफ्टों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों को क्षति के मामले में, किरायेदार माँग, वास्तविक प्रभारों के लंबित निर्धारण की प्राप्ति के तत्काल पश्चात वीएसपीएल द्वारा यथा निर्धारित क्षतियों के लिए सभी ऐसे प्रभारों के लिए अनुमानित राशि जमा करेगा। पूर्ण क्षति के मामले में, किराये दार वीएसपीएल के क्राफ्टों अथवा उपकरणों अथवा सम्पत्तियों के वही मूल्य अथवा बाज़ार मूल्य, जो भी ज्यादा हो, जमा करेगा। वीएसपीएल अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी पर उस किरायेदार को यथा लागू ब्याज के साथ वापस करेगा जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी।
- (14). वीएसपीएल पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

खंड - 2

जलपोत से संबंधित प्रभार

2.1. बर्थ किराया

2.1.1. जलपोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची दर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा उसका भाग

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी जलपोत (अ0डा00में)	तटीय जलपोत (रु0 में)
बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9	0.0020 न्यूनतम अ0डा0 40 के अधीन	0.0527 न्यूनतम रु0 1054 के अधीन

बर्थ किराये संबंधी सामान्य टिप्पणियां

- (1). एक घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें जलपोत अपनी हैसियत बदल सकता है, एक घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड की शुरूआत में जलपोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (2). बर्थ किराये की अवधि बर्थ में मूरिंग के पूरा होने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (3). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब वीएसपीएल पर आरोग्य विजली गुल होना सहित किन्हीं अन्य कारणों से अथवा संयंत्र उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (4). (i) एक समय सीमा के बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। जलपोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रूक जाएगा।
- (ii) बर्थ किराया खत्म करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा स्थिति के अभाव में अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

- (iii) जलपोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम स्थिति के अनुसार होगा।
- (iv) झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा। “झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा जलपोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब जलपोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।
- (5). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:
- (i) किसी जलपोत को ‘आस्टिंग प्राथमिकता’ प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयों) के बर्थ किराए के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराए का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (ii) किसी जलपोत को ‘प्राथमिकता बर्थिंग’ के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयों) के लिए बर्थ किराए के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराए का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (iii) जहां कार्यगत बर्थ किसी जलपोत के लिए पहले से खाली है और प्राथमिकता/आस्टिंग प्राथमिकता वाले जलपोत को उस खाली बर्थ में खड़ा किया जाता है तो इसके आगमन से पहले बर्थिंग के लिए जलमार्गों पर कोई जलपोत प्रतीक्षा नहीं कर रहे हैं अथवा जब जलमार्ग पर प्रतीक्षा कर रहे जलपोत सभी पहलुओं (दस्तावेजों का तैयार नहीं होना/कार्गो की कमी/यूलेज़ की कमी/हैच सफाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवणिक काम करने के इच्छुक नहीं हों) से तैयार नहीं हो तो इसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (iv) ऊपर यथा निर्दिष्ट प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी जलपोतों से वसूल किया जाएगा:
- (क). रक्षा मंत्रालय का कार्गो वहन करने वाले जलपोत।
- (ख). सद्भावना दौरों पर आने वाले रक्षा जलपोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका भ्रमण के प्रयोजन के लिए किराए पर लिए गए जलपोत।
- (घ). कोई अन्य जलपोत जिसके लिए जलपोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।
- (ङ). तटीय जलपोत जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

टिप्पणी: वीएसपीएल लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ख) द्वारा शासित किया जाता है जिसमें कहा गया है कि लाइसेंसधारी (वीएसपीएल) लाइसेंसदाता (वीपीटी) के पूर्व लिखित अनुमोदन से किसी एक अथवा ज्यादा शिपिंग लाइनों अथवा जलपोत स्वामियों/प्रचालकों को बर्थों और उपस्कर के सर्वोत्तम उपयोग के लिए वरीयता अथवा प्राथमिकता बर्थिंग ऑफर कर सकता है।

2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार खंड 2.1.4 में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार बर्थ अभिग्रहण के बाद जलपोत के अति-विराम के लिए देय होंगे यदि जलपोत पर आरोग्य किन्हीं कारणों से प्रतिमानक अर्जित नहीं किए जा सकते।

(i) जलपोत को निम्नलिखित अवधि के लिए, बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के, कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:

(क).	कोई जलपोत जिसे “सुरक्षा” की आवश्यकता हो	10 घंटे
(ख).	खाद्यान्न जलपोत धूमन और इनरटिंग की अपेक्षा वाले	10 घंटे
(ग).	सभी अन्य मामलों में	7 घंटे

(ii) दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलपोत हेतु बर्थ अभिग्रहण निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:-

(क). जलपोत के विराम की अवधि का निर्णय करने के लिए, लेबर द्वारा कार्य रोकने और लेबर अवकाश दिवस के कारण पारियों की संख्या का नुकसान शामिल न होगा।

(ख). पारी जिसमें जलपोत बर्थ किया जाता है, बर्थ पर जलपोतों के विराम का निर्णय नहीं होगा क्योंकि सामान्यतः जलपोतों को हुकों की कम संख्या के कारण पारी के बीच में बर्थ किया जाता है।

(ग). नए कार्गो के मामले में, तीन परेषणों का औसत निष्पादन अस्थायी तौर पर ‘प्रतिमानक’ रूप में निर्धारित किया जाएगा जिसमें और शोधन के लिए छह महीने बाद समीक्षा की जाएगी।

(घ). वीएसपीएल पर आरोग्य कारणों से कार्य का रूकना अतिरिक्त होगा।

(iii) (क). बंकरों और/अथवा बार्जों के माध्यम से जल की आपूर्ति के मामले में, जलपोत को 8 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम की अनुमति दी जाएगी।

(ख). जल की आपूर्ति के मामले में, जलपोत के समीप बार्ज के स्थापन के समय से 12 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम करने की जलपोत को अनुमति दी जाएगी।

(ग). बार्ज से इतर स्रोतों के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए कार्गो की लदाई/उतराई के पूरा होने के समय से 8 घंटों के लिए विराम की अनुमति दी जाएगी।

2.1.3. नीचे निर्धारित दरों पर अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:-

क्र. स.	विवरण	इकाई	विदेशगामी जलपोत (अ0डा0 में)	तटीय जलपोत (रु0 में)
1	6 घंटों तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.042
2	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	वही	0.032	0.84
3	12 घंटों से अधिक परन्तु 18 घंटों तक	वही	0.064	1.67

4	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	वही	0.080	2.09
---	--	-----	-------	------

2.1.4. जिन्स वार प्रति जलपोत हुक प्रति पारी आउटपुट दरें

निर्यातों के लिए

क्र.स.	नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
1	कंटेनर (बॉक्स)	20
2	फेरो सिलिकॉन	102
3	सामान्य कार्गो	82
4	लौह और इस्पात	180
5	लौह अयस्क और गुट्टिकाएँ (मैनुअल लदाई)	598
6	मक्की	61
7	चीनी	94
8	गेहूँ (बैग)	91
9	चावल (बैग)	81
10	चावल (बल्क)	80
11	अल्युमीनियम बिलेट	98
12	अल्युमीनियम सिल्ली	110
13	सी.पी. कोक	346
14	सीमेंट	102
15	चार्ज क्रोम	404
16	चूजा मटर	219
17	क्रोम अयस्क	188
18	कोल तार (बैग)	192
19	काफ़ी (बैग)	67
20	शुष्क खमीर	62
21	फेल्डफर	317
22	फेनुग्रीक	99
23	फेरो क्रोम (बल्क)	341
24	फेरो क्रोम बैग	226
25	फेरो मैंगनीज	99
26	ग्रेनाइट ब्लॉक्स	199
27	लेमिनाइट रेत	333
28	केनाफ	40
29	मैंगनीज अयस्क	310
30	पेट कोक (बैग)	83
31	पिग ऑयरन	458
32	क्वयारजाइट	117

आयातों के लिए

नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
कंटेनर (बॉक्स)	22
फेरो सिलिकॉन	262
सामान्य कार्गो	86
लौह और इस्पात	108
लौह अयस्क (मैनुअल लदाई)	560
मक्की (बल्क)	234
चीनी बैगों में	82
गेहूँ (बल्क में)	134
चावल	62
रॉक फास्फेट	281
अमोनियम नाइट्रेट	347
अमोनियम सल्फेट	210
बॉक्साइट बैग	233
बेन्टोनाइट	254
बल्लार गेहूँ बैग	62
कार्बन एनोड्स	229
क्रोम अयस्क	206
कोयला तार पिच	77
कोकिंग कोयला (क) स्व-निस्सारण गियर से जलपोतों द्वारा निस्सारण।	622
(ख) गैर निस्सारण जलपोतों द्वारा निस्सरित सभी प्रकार के कोयले	360
सीएसबी बैगों में	74
डीएपी बल्क	262
डीबीएम बैगों में	242
डीबीएम बल्क में	220
डोलोमाइट	405
कोयला/कोक (20000 से कम का पार्सल)	234
कोयला/कोक (20000 से ऊपर का पार्सल)	361
चूना पत्थर	372
मोनो अमोनियम फास्फेट	210
एमओपी	267
तेल पेल्लस	57
पेपर बंडल	212
पेट्रोलियम कोक	401

33	सिलिकॉन मैगनीज अयस्क (बैग)	200
34	सिलिकॉन मैगनीज (बल्क)	538
35	सोया एक्सट्रेक्ट्स	172
36	ताप कोयला	665
37	सब्जियाँ	53

भाप कोयला	578
बुड पल्प	236
सल्फर	278
लकड़ी की लट्टे	114
यूरिया	283

टिप्पणियां:

- (1). प्रति हुक प्रति पारी उत्पादकता परिगणित करने के लिए कार्यरत हुकों की कुल संख्या की गिनती की जाएगी।
- (2). निम्नलिखित दो मामलों में जलपोत का गैर-निष्पादन/खराब निष्पादन माना जाएगा:
 - (क). यदि कोई जलपोत कार्गो के अभाव में अपर्याप्त कार्गो, अनुपयुक्त माल-भराई स्थल, जलयान का गियर खराब होना और निकासी व्यवस्थाओं की कमी जैसे कारणों से हुकों की कम संख्या के साथ कार्य करता है।
 - (ख). वह पारी जिसमें जलपोत बर्थ किया जाता है, का अनुसरण करते हुए पारियों में यदि वास्तविक हुक प्वाइंट उस जिन्स के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुरूप नहीं बैठता है।

2.2. जलपोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी जलपोत (अमरीकी डालर में)	तटीय जलपोत (रु० में)
1	तट पर जलपोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि० अथवा उसका भाग	3.241 न्यूनतम प्रभार डॉलर 16.205 के अधीन	रु० 84.65 न्यूनतम प्रभार रु० 423.25 के अधीन
2	घाट दीवारों, जेटियों और मूरिंगों पर नाव द्वारा पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि० अथवा उसका भाग	4.182 न्यूनतम प्रभार डॉलर 20.912 के अधीन	रु० 109.20 न्यूनतम प्रभार रु० 546.00 के अधीन

खंड - 3

कार्गो से संबंधित प्रभार

3.1. घाट शुल्क:

मद सं.	नामावली	इकाई	दर (रु० में)	
			तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	सभी प्रकार के कोयला (ताप कोयला से इतर), कोक और कोयला तार पिघ	टन	37.00	22.20
2.	अल्युमीनिया (बल्क)	टन	40.35	24.20
3.	अल्युमीनियम, अल्युमीनिया सो इनगोट्स, अल्युमिना बिलेट्स और अल्युमिना उत्पाद	टन	24.70	14.85
4.	अस्फाल्ट/बिटूमेन, बेरिट्स और फेल्डस्पर, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	21.30	12.80
5.	मैगनीज अयस्क	टन	21.30	12.80
6.	ब्लॉस्ट फरनेस स्लैग, बेंटोनाइट, डोलोमाइट, चिप्स, फलाई एश और रिवर सैंड	टन	14.60	8.75
7.	केल्सिनाइड पेट्रोलियम कोक	टन	40.35	24.20
8.	कास्टिक सोडा	प्रति के.एल.	39.25	23.55

9.	सेरेल्स, खाद्यान्न, दालें और चीनी	टन	24.70	14.80
10.	चारज क्रोम, फेरा मैगनीज, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैगनीज, हाई कार्बन फेरो क्रोम और अन्य अयस्क	टन	42.60	25.55
11.	रसायन	टन	61.65	37.00
12.	खाद्य तेल	के.एल.	17.95	10.80
13.	इलैक्ट्रिकल सामान (प्रतिशत में)	यथामूल्य	0.30%	0.18%
14.	उर्वरक (एमओपी सहित)	टन	32.50	19.50
15.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स और मारबल्स	टन	49.30	29.60
16.	जिप्सम	टन	44.85	26.90
17.	लेमेनाइट रेत	टन	14.60	8.75
18.	लौह अयस्क	टन	24.70	24.70
19.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	टन	25.80	25.80
20.	चूनापत्थर	टन	33.65	20.20
21.	द्रव अमोनिया, मोल्टेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	टन	33.65	20.20
22.	मशीनरी	यथामूल्य	0.61%	0.09%
23.	मोलासेस	के.एल.	39.25	23.55
24.	सोया, रेप बीज आदि जैसे सभी प्रकार के तेल एक्स्ट्रैक्शन्स	टन	13.45	8.10
25.	पिग ऑयल	टन	42.60	25.55
26.	आर.आर. मेटिरियल्स	टन	37.00	22.20
27.	इस्पात उत्पाद (स्क्रैप सहित) - सभी किस्में	टन	49.30	29.60
28.	स्टाइरेन मोनोमर	टन	61.65	37.00
29.	ताप कोयला	टन	21.30	21.30
30.	लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की वस्तुएं	घन मी0	24.70	14.80
31.	एफओबी/सीआईएफ मूल्य तक वाले अवशिष्ट सामान और रू0 1000/- प्रति टन शामिल	टन	10.00	6.00
32.	रू0 1000/- प्रति टन से अधिक मूल्य वाले अवशिष्ट सामान	टन	40.00	24.00

टिप्पणियां

- (1). किसी कार्गो को 'अवशिष्ट सामान' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करें और देखें कि क्या इस कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है ।
- (2). गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार प्रभाय है भले ही वे नौभरण न किए जाएं। तथापि, नौभरण के लिए गोदियों में लाया गया ज्यादा कार्गो जो नौभरण नहीं किया गया, घाटशुल्क प्रभाय नहीं होगा यदि कार्गो को नौभरण के 24 घंटों के अन्दर हटा लिया जाता है ।
- (3). विविध प्रकार के सामानों वाले पैकेजों पर प्रभार वैयक्तिक सामानों पर लागू दर वसूल किया जाएगा ।
- (4). आयातों पर यथामूल्य घाटशुल्क सीआईएफ मूल्य पर परिगणित किया जाएगा; निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिगणित किया जाएगा। तटीय सामान प्रवेश/नौभरण बिल/बिल के सीमाशुल्क बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य का निर्धारण करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध न हों, मूल्य उतराई बीजक आदि बीजक के आधार पर निर्धारित किया जाएगा ।

3.2. विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभाय होंगे:

- i. जलपोत के बोर्ड पर किए गए क्राफ्टों पर।

- ii. परित्यक्त सामानों पर।
- iii. पैकेज के अभिनिहित विवरण पर भले ही वे खाली अथवा अंशतः खाली उतारे गए हों ।

3.3. विपत्ति में जलपोतों से सामानों पर घाटशुल्क प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1	विपत्ति में जलपोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट
2	कार्गो जो निर्यात घाटशुल्क पहले ही भुगतान कर चुका है परन्तु गंतव्य तक नहीं पहुंचाया गया है।	कोई घाटशुल्क नहीं
3	वीएसपीएल के परिसर को छोड़े बिना पुनः जहाज में लादा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	नौभरण के समय कोई घाटशुल्क नहीं

3.4. जलपोतांतरण कार्गो पर प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	एक जलपोत से उतारे गए और बाद में दूसरे जलपोत पर चढ़ाए गए कार्गो	लागू घाटशुल्क का 150%

टिप्पणियां :

- (1). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती जलांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत जलपोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (2). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क विदेशी पत्तन से/को आगमन/प्रस्थान पर लदाई/उतराई के प्रचालनों पर लागू नहीं होगा। रियायती कार्गो से संबंधित प्रभार केवल इसके तटीय नौचालन से संबंधित परेषण के प्रहस्तन के लिए प्रभार्य होगा।

3.5. विलंबशुल्क प्रभार (आयात/निर्यात/जलपोतांतरण):

निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद कार्गो, जिसे पारगमन भंडारण सुविधा प्रदान की गई थी, पर विलंबशुल्क प्रभार प्रभार्य होंगे जो कि निम्नवत् हैं :

मद सं.	विवरण	(दर रु0 में)
1	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम दस दिनों के लिए	रु0 12.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए
2	उसके बाद	रु0 24.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए

टिप्पणियां :

- (1). उन सामानों के मामले में जिसके लिए 'यथामूल्य' आधार पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर प्रभार्य होगा। सभी अन्य मामलों में, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर अथवा 'प्रति घन मीटर' आधार पर, एकत्रित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर जैसी स्थिति हो, पर प्रभार्य होगा।
- (2). सभी सामानों को निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया जाएगा जैसा कि नीचे दिया गया है :-

(i) निर्यात

- (क). वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 20 दिन (सीमाशुल्क अवकाश

दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस छोड़कर)।

(ii) आयात

- (क). अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से और साल्वजड सामानों के मामले में, साल्वजड के दिन के अगले दिन से तीन दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस छोड़कर)।
- (ख). जहां सामान जलपोत द्वारा लाइटरो, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्टों में उतारे जाते हैं, निःशुल्क दिवसों की गणना घाट पर अथवा जेट्टी पर लाइटरो, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने के दिन से की जाएगी।

(iii) जलपोतांतरण कार्गो

वीएसपीएल परिसर से कार्गो की उतराई के अंतिम दिन से 10 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

(3). बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:

निम्नलिखित अवधियां किसी अवधि की गणना के अतिरिक्त होंगी जिसके लिए इस नियम के अधीन निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया गया है अर्थात्:

- i. कोई अवधि जिस दौरान सामानों को नष्ट किए जाने से पूर्व स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा कब्जे में लिया जाता है।
- ii. अवधियां जिस दौरान सामानों को जाँच की सामान्य प्रक्रिया से इतर एनालेटिकल अथवा तकनीकी जाँच वाले विशेष परीक्षण के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातकों/निर्यातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण ऐसा नहीं हुआ है;
- iii. जहां सामानों को आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण विलंब नहीं हुआ है,

कब्जे में रखे जाने की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-

प्रथम 45 दिन	निःशुल्क
46 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत
90 दिनों के बाद	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100 प्रतिशत

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरों के मान के अनुसार परिगणित किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर प्रभार्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिन निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे:-

- (क). प्रथम 45 दिन निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद यदि कार्गो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पहले सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है; और

(ख). प्रथम 45 दिन कब्जे में लिए जाने की तारीख से यदि कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों के प्रोद्भूत होने के बाद सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है ।

उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए नज़रबंदी प्रमाणपत्र सामानों की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा ।

iv. कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर वीएसपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हों ।

v. यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ता को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा ।

3.6. भंडारण प्रभार: (खुला चट्टा क्षेत्र)

3.6.1. निःशुल्क अवधि :

(क). निर्यात:

वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की तारीख से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी ।

(ख). आयात:

जलपोत से इकाई की अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी ।

3.6.2. निःशुल्क अवधि के बाद प्रभार्य भंडारण प्रभार:

विवरण	इकाई	दर (रु0 में)
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पखवाड़े के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति	रु0 6/- प्र0मि0ट0
दूसरा पखवाड़ा	पखवाड़ा उसके बाद	रु0 9/- प्र0मि0ट0

टिप्पणियां:

(1). 30 दिन के बाद 45 दिन तक भंडारण पर दूसरा पखवाड़ा भंडारण प्रभारों के अलावा रु0 3/- प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक भंडारण प्रभार वसूल किया जाएगा । 45 दिन के बाद भंडारण प्रभार 24/- रु0 प्रति टन प्रति दिन होगा ।

3.7. नौभरण प्रभार:

वस्तुएं	दर रु0 में प्रति टन	
	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
शुष्क बल्क:		
उर्वरक और एफआरएम	44.85	26.90
पेट कोक, केल्साइन्ड पेट कोक और मेट कोक	25.00	15.00
लौह अयस्क	25.00	25.00
कोकिंग कोयला	23.00	13.80
सीमेंट क्लिंकर	40.00	24.00
फेल्डस्पर	20.00	12.00
ताप कोयला	25.80	25.80

स्टीम कोयला	25.80	15.50
अल्युमिनेटेड रेल	22.45	13.50
चूना पत्थर	25.00	15.00
जिप्सम	25.00	15.00
खाद्यान्न	39.25	23.55
स्लेग	22.45	13.50
स्क्रेप	33.65	20.20
कच्ची चीनी	24.65	14.80
अवशिष्ट सामान/कार्गो	40.00	24.00
ब्रेक बल्क:		
स्टील	44.85	26.90
पिग ऑयरन	28.05	16.85
लकड़ी के लट्टे	95.30	57.20
ग्रेनाइट	60.00	36.00
अन्य	39.25	23.55

टिप्पणियां:

- (1). पिकिंग, लिफ्टिंग, होस्टिंग, मेन्यू वेरिंग, पोजिशनिंग, लोअरिंग, जलपोत के होल्डस / हैचों / कोम्बलिग्स / विंगस्पेसों/ डैकों के बीच और डैकों से/अथवा पर कार्गो बल्क अथवा ब्रेक बल्क की तब तक उतराई और लदाई जब तक कार्गो घाट पर अथवा जलपोत पर, जैसी स्थिति हो, सुरक्षित तरीके से रख नहीं दिया जाता है, जैसी किसी अथवा सभी गतिविधियां प्रदान करने के लिए उपयुक्त प्रभार प्रभार्य है।
- (2). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन प्रहस्तित कोयले पर अनुसूची 3.7 में निर्धारित नौभरण प्रभार अलग से वसूल नहीं किए जाएंगे।

3.8. तट प्रचालनों के लिए प्रभार:

(दर रु0 में प्रति टन अथवा उसका भाग)

तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
40.00	24.00

टिप्पणी : तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।

खंड - 4

उपस्कर की तैनाती के लिए प्रभार

4.1. 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन

दर रु0 में प्रति टन अथवा उसका भाग (रु0 में)	
तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
रु0 36.70 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम रु0 1,83,512/- प्रति पारी प्रति क्रेन	रु0 22.02 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम रु0 1,10,107/- प्रति पारी प्रति क्रेन

टिप्पणियां :

- (1). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं

पर लागू नहीं होगा।

- (2). इस निर्धारित प्रभार में केवल क्रेनों के कार्य के लिए प्रभार शामिल है। क्रेन की पहुंच के भीतर स्लिंगिंग और अनस्लिंगिंग तथा बोझों को हिलाना किराए पर लेने वाले की जिम्मेदारी होगी।

4.2. गेन्ट्री अनलोडर का भाड़ा प्रभार:

विवरण	दर रू. में प्रति टन अथवा उसका भाग
गेन्ट्री अनलोडर का भाड़ा प्रभार	26.30

4.3. धूल निवारण प्रणाली प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रू0 में)
प्रदूषण नियंत्रण प्रभार जल छिड़काव के लिए			
1.	शुष्क बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
2.	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50

4.4. भारतोलन प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रू0 में)
1.	80 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकाँटा	प्रति टन	3.00
2.	120 टन इलैक्ट्रॉनिक चलित धर्मकाँटा	प्रति टन	5.00

टिप्पणी: यह सेवा वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर उपलब्ध करवाई जाएगी।

4.5. बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सामग्री प्रहस्तन प्रणाली:

मद सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रू0 में)
1.	104 मी0 ट0 हारबर मोबाइल क्रेनों से कार्गो की उतराई	36.70
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होपर्स -2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलेस्कोपिक स्पाउट के साथ	13.00
3.	कन्वेयर और स्टेकर्स-2 सं. 1600 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	57.00
4.	रिक्लेमिंग और वैगन लदाई 1050 टीपीएच की दर से	38.00
5.	चलित इलैक्ट्रॉनिक भारतोलन	5.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएँ-समतलीकरण, लेबल लगाना और फोटोग्राफी करना	10.00
जोड़		161.70

टिप्पणी: समेकित टर्मिनल सेवाओं में उपर्युक्त 4.5 में विनिर्दिष्ट सेवाओं की सभी मदें शामिल हैं जो रू0 152.70 की समेकित दर पर उपलब्ध करवाई जाएंगी।

4.6. रेलवे साइडिंग प्रशासन एवं अनुरक्षण प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रू0 में)
रेकों द्वारा संचालित सभी कार्गो	रू0 3.20

टिप्पणी: वीएसपीएल के धर्मकांटों में रिकार्ड किया गया तोल अंतिम होगा एवं टर्मिनल से भेजे जाने वाले एवं टर्मिनल में प्राप्त

होने वाले कार्गो के टनों के निर्धारण के लिए निश्चयात्मक होगा।

खंड - 5

अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

5.1. आगंतुक प्रवेश पत्र:

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु0 200	रु0 50	रु0 20
(ख). प्रति पुनर्स्थापन	रु0 50	रु0 50	रु0 20

5.2. वाहन प्रवेश पत्र (कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से इतर अन्य वाहनों के लिए):

प्रत्येक प्रवेश रु0 75

5.3. फोटोग्राफी:

i. फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु0 8500 प्रतिदिन
ii. आयात/निर्यात सामानों के फोटो लेना	रु0 425 प्रतिदिन
iii. क्रूज़ और अन्य के फोटो लेना	रु0 215 प्रतिदिन
iv. वीडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु0 2550 प्रतिदिन
