

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. सं.-195

-ई दिल्ली, 6 अक्टूबर 2011

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तन न्यासों में अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों, जिन्हें अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अनुसरण में कोलकाता पत्तन में बाह्य टर्मिनल में कोयला, लौह अयस्क और अन्य शुल्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/24/2011-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2011 के 8वें दिन पारित)

यह मामला अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी अपेक्षित बैकअप सुविधाओं के साथ बाह्य टर्मिनल-1 (तीसरी ऑयल जेट्टी के अपस्ट्रीम में रिक्वीरिड बहुउद्देशीय जेट्टी) के निर्माण की परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) स्टील संयंत्रों, कोयला एवं लौह अयस्क, बिजली संयंत्रों और अन्य उद्योगों के मामले में पक्षीय जगह स्थित है। एचडीसी के हिंटरलैंड में स्टील उद्योगों और बिजली उपभोगों की विस्तार योजना वाले इन लाभों के मद्देनजर, स्टील उद्योगों और बिजली उपभोगों के लिए आयात कोकिंग कोयला और गैर कोकिंग कोयला की काफी मात्रा के प्रहस्तन की हल्दिया में शानदार संभावना है।
- (ii). दीर्घकालिक दृष्टि से एचडीसी में कार्गो प्रहस्तन संभावना निम्नवत् है:

(मिलियन टनों में)

वर्ष	अनुमान
2014-15	70.30
2019-20	87.05
2024-25	98.83

- (iii). हालांकि एचडीसी कोकिंग कोयला, गैर कोकिंग कोयला, चूनापत्थर, कोक, कच्ची चीनी के आयात, लौह अयस्क के निर्यात, ताप कोयले के तटीय नौभरण के लिए सबसे पसंदीदा पत्तन है, परन्तु डुबाव की कमियों की वजह से निर्यातक/आयातक एचडीसी में कार्गो की अपनी अपेक्षित मात्रा लाने में असमर्थ हैं। निर्यातकों/आयातकों ने, तदनुसार, पड़ोसी पत्तनों में इन घटकों की काफी मात्रा उतारी अथवा चढ़ाई है जिससे विभिन्न लोजिस्टिक असुविधाओं के साथ-साथ व्यापार को उच्चतर परिवहन लागत भी वहन करनी पड़ती है। केओपीटी ने अपनी सीमाओं के भीतर गहरे डुबाव वाले स्थानों पर अंतर-लदाई सुविधाएं विकसित करने के लिए कदम उठाए हैं। अंतर-लदाई सुविधाएं शुरू किए जाने पर, लौह अयस्क के निर्यातक एचडीसी में कार्गो के अपने थ्रुपुट को बढ़ाने और दो पत्तन प्रहस्तन प्रणाली से बच सकेंगे।
- (iv). प्रतिवर्षक शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के साथ-साथ प्रस्तावित अंतर-लदाई सुविधाओं की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, केओपीटी ने अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए रिक्वीरिड टर्मिनल का निर्माण करने और 4.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष की कार्गो प्रहस्तन क्षमता के साथ रु0 290 करोड़ की संकेतक लागत पर पोतों की जल्द वापसी सुनिश्चित करते हुए अंतर-लदाई को प्रभावी बनाने और प्रभावी ढंग से कार्यान्वित करने का निर्णय लिया है।
- (v). प्रस्तावित जेट्टी का विन्यास 14228 वर्ग मीटर के उपस्कर पार्किंग क्षेत्र सहित 183156 वर्ग मीटर के यार्ड क्षेत्र के साथ 270 मी0 X 40 मी0 है। 11000 से 60000 डीडब्ल्यूटी तक की सीमा के डीडब्ल्यूटी सीमा के साथ औसत 7000 से 33000 जीआरटी तक के पोत प्रकार प्रहस्तित किए जाएंगे।
- (vi). चूंकि जेट्टी शुष्क बल्क कार्गो की लदाई और उतराई के लिए कनसिव की गई है, इसलिए इसकी सज्जा अलग तरीके से योजनाबद्ध की गई है जहां जेट्टी में कार्गो की लदाई और उतराई के लिए मोबाइल हारबर क्रेनें, होपर्स, पेलोडर्स और डम्पर्स (ट्रिपर ट्रक) परियोजना में शामिल हैं। यार्ड में कार्गो प्रहस्तन के लिए, सज्जित करने की योजना पेलोडर्स, डम्पर्स (ट्रिपर ट्रक), एक्सकवेटर्स (पोकलेन) आदि प्रस्तावित की है।
- (vii). प्रस्तावित जेट्टी में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले कार्गो कोयला (कोकिंग और गैर कोकिंग), लौह अयस्क और शुष्क बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकार हैं।
- (viii). हालांकि केओपीटी ने तटीय कार्गो के लिए दरें प्रस्तावित की हैं, परन्तु इसने प्रस्तावित टर्मिनल में तटीय कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित नहीं किया है।
- (ix). टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता 45 लाख टन निर्धारित की गई है। हालांकि टीएमपी दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय टर्मिनलों के लिए यार्ड क्षमता की गणना नहीं दी गई है, परन्तु यार्ड क्षमता कुछ पैरामीटरों के आधार पर 45 लाख टन परिगणित की गई है। इसमें से, यह अनुमान लगाया गया है कि 25 प्रतिशत लौह अयस्क होगा और शेष अन्य कार्गो इकट्ठा रखा जाएगा।

(x). ₹ 290 लाख की कुल परियोजना लागत का ब्योरा निम्नवत् है:-

(₹ करोड़ों में)

सिविल निर्माण लागत	111.77
अभियांत्रिक और बिजली कार्य लागत	91.20
विविध उपर्युक्त दो मदों के 5 प्रतिशत की दर से	10.15
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए जोड़ (क)	213.12
बर्थ सुविधा (ख)	76.81
कुल परियोजना लागत (क + ख)	289.93

(xi). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन लागत का अनुमान ₹ 46.89 करोड़ है और बर्थिंग गतिविधि के लिए ₹ 4.10 करोड़ है।

(xii). कार्गो प्रहस्तन से राजस्व अपेक्षा का अनुमानन:

विवरण	राशि (₹ करोड़ों में)
परिचालन लागत	46.89
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ₹ 213.12 करोड़ के 16 प्रतिशत की दर से	34.09
राजस्व अपेक्षा	80.98

(xiii). बर्थिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा का अनुमानन:

विवरण	राशि (₹ करोड़ों में)
परिचालन और अनुरक्षण लागत	4.10
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ₹ 76.81 करोड़ के 16 प्रतिशत की दर से	12.29
राजस्व अपेक्षा	16.39

(xiv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

प्रशुल्क समूह	कुल राजस्व अपेक्षा का %	राशि (₹ करोड़ों में)
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	98.27%	79.58
भंडारण प्रभार	0.73%	0.59
विविध प्रभार	1.00%	0.81

(xv). केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में मसौदा दरमान भी भेजे हैं।

2.2. केओपीटी का प्रस्ताव नीचे दिए गए अनुसार है:

(i). प्रहस्तन प्रभार (प्रस्तावित दरमान का खंड 4)

घटक	दर प्रति मी.ट. में	
	विदेशी	तटीय
कोकिंग कोयला	176.84	106.10
लौह अयस्क	176.84	176.84
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	176.84	176.84

(ii). भंडारण प्रभार (प्रस्तावित दरमान का खंड 5)

विवरण	दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग			
	कोकिंग कोयला	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	
			आयात	निर्यात
निःशुल्क अवधि	5 दिन	25 दिन	5 दिन	25 दिन
निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद पहले पाँच दिन	0.96	0.58	0.96	0.58
निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद 6वें-10वें दिन	1.92	1.15	1.92	1.15
10वें दिन के बाद	3.84	2.30	3.84	2.30

(iii). विविध प्रभार (प्रस्तावित दरमान का खंड 6)

घटक	दर प्रति मी.ट. में
कोकिंग कोयला	1.81
लौह अयस्क	1.81
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	1.81

(iv). बर्थ किराया प्रभार (प्रस्तावित दरमान का खंड 3)

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे में	
	विदेशी	तटीय
बर्थ किराया प्रभार	1.951	1.171

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभियुक्तियां भेजी थीं।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और केओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
I.	सर्वोत्तम क्षमता:	
(i).	केओपीटी ने 22000 टन के पार्सल आकार के पोतों के परिकल्पित प्रहस्तन के आधार पर बहुउद्देशीय टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान लगाया है। प्रस्तावित बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर-सज्जा योजना बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर-सज्जा योजना से भिन्न है, जैसा केओपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है। प्रस्तावित टर्मिनल दो हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की तैनाती परिकल्पित करता है। अतः टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के अनुमानन के लिए पोतों के पार्सल आकार की बजाय एचएमसी की उत्पादकता (प्रहस्तन दर) कारक होनी चाहिए।	दिसम्बर 2009 में पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय टीएमपी द्वारा मोबाइल हारबर क्रेन की प्रहस्तन क्षमता 12500 प्रतिदिन पर विचार किया गया था। इसपर विचार करते समय, टीएमपी ने टिप्पणी की थी कि "2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित घाट क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किसी अन्य उपलब्ध प्रतिमानक के अभाव में, यह उपयुक्त है कि 20 टन की 3 ईएलएल क्रेनों के परिचालन के लिए निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तनदर में 25 प्रतिशत वृद्धि की गणना की जाए।" केओपीटी के प्रस्ताव के संबंध में, एमएचसी की प्रहस्तन क्षमता की गणना साध्यता रिपोर्ट की तालिका 5.2 में दर्शाई गई है। इस संबंध में, निम्नलिखित तथ्य टीएमपी के विचार के लिए प्रस्तुत हैं:- (i). एमएचसी रिवरीन जेट्टी पर लगाई जा रही है ना कि इनपाउंड गोदी क्षेत्र में। तदनुसार, यह सुविधा नदी और ज्वारभाटा

<p>इस प्राधिकरण ने हाल ही में पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में आदेशों दिनांक 30 दिसम्बर 2009 और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में आदेशों दिनांक 16 जून 2010 द्वारा वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समान अनुप्रयोग के लिए एचएमसी के उपयोग हेतु मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए अधिकतम दरें निर्धारित की हैं। औसत दैनिक क्रेन कार्यानिष्पादन के लिए ऐसे निर्धारित अधिकतम दरें 100 टन क्षमता के एचएमसी से शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 12,500 टन की उत्पादकता के तलचिह्न स्तर के लिए है। उपर्युक्त प्रशुल्क आदेश टीएमपी की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं।</p> <p>एचएमसी से उपस्कर-सज्जित किए जाने वाले टर्मिनलों के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में आदेश सं. टीएमपी/54/2009-वीपीटी दिनांक 4 मई 2010 द्वारा और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में आदेश सं. टीएमपी/18/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में, 70 प्रतिशत पर 6132 घंटे प्रतिवर्ष के कार्यघंटे टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित किए गए हैं। दो 100 टन एचएमसी के साथ केओपीटी के बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए, सर्वोत्तम क्षमता केओपीटी द्वारा अनुमानित 45 लाख के विपरीत 9125000 टन होगी। इसलिए, केओपीटी तैनात की जाने वाली एचएमसी की क्षमता के आधार पर और वीपीटी तथा वीओसीपीटी में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए टर्मिनल की अनुमानित क्षमता की समीक्षा करें। बर्थ किराया प्रभार भी तदनुसार संशोधित करें।</p>	<p>के जलस्तर में बदलाव के साथ पोत के अप तथा डाउन आवागमन का समन्वय करेगी। इसके लिए लगातार एमएचसी के कार्य के समायोजन की आवश्यकता पड़ेगी, जिससे बाद में क्रेनों की उत्पादकता कम होगी। यह समुद्र पत्तनों में नहीं देखा गया है।</p> <p>(ii) पोत हल्दिया में पारादीप जैसे अन्य पत्तनों पर कार्गो का कुछ हिस्सा उतारकर आते हैं। अंतरलदाई सुविधा में मंदर पोतों द्वारा कार्गो की पार्ट उतराई के मामले में, इसी तरह की स्थिति प्रकट होगी। पारादीप जैसे पत्तन में जहां एक पोत पूरे लदान के साथ आता है, ऐसी स्थिति मेंटॉप कार्गो के लिए एमएचसी का कार्य बहुत तेज होता है, क्रेन बहुत कम चक्र समय में कार्य करने में समर्थ होती हैं। इसके विपरीत एचडीसी में, पोतों द्वारा लाया गया सम्पूर्ण कार्गो बॉटम कार्गो होता है और बॉटम कार्गो के प्रहस्तन के लिए एमएचसी की उत्पादकता बहुत कम होती है। इसलिए इस मामले में, क्रेनों का चक्र समय धीमा होगा क्योंकि क्रेनों को बाटम स्तर पर पहुंचना होता है। इसके अलावा, एमएचसी की सहायता में पेलोडरों का उपयोग करके हैचों की साइडों से कार्गो इकट्ठा करना पड़ता है।</p> <p>टीएमपी को तदनुसार तारीफ करनी चाहिए कि एमएचसी का उत्पादकता स्तर, पारादीप, विजाग आदि जैसे उच्च डुबाव वाले सीपोर्टों के लिए सुविचारित हल्दिया जैसे रिवरीन पत्तन के लिए लागू नहीं किया जा सकता।</p> <p>इसके अलावा, एचडीसी के पास वह संभावना है कि वह आयात और निर्यात दोनों के लिए वैध मात्रा के शुष्क बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकारों का प्रहस्तन कर सके। इसे और एचडीसी में डुबाव विषमताओं को ध्यान में रखते हुए, एचडीसी में विकास योजना बहुउद्देशीय टर्मिनलों के सृजन के आधार पर रही है, जहां सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो जलयान तथा रेलवे साइडों दोनों पर लादे और उतारे जा सकते हैं। परिणामस्वरूप, जेट्टी से तथा पर कार्गो को इकट्ठा करना और निकासी ट्रिपर ट्रकों, मोबाइल होपरों, पेलोडरों आदि का इस्तेमाल करते हुए योजना तैयार की गई है जिससे बिना कन्वेयर प्रणाली के सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के दोनों ओर आवागमन की जरूरतों का ध्यान रखा जा सकेगा। दर जिसपर ट्रिपर कार्गो को इकट्ठा करने/निकासित करने में समर्थ होते हैं, एमएचसी के आउटपुट को शासित करते हैं।</p> <p>इसके अलावा, पारादीप जैसे पत्तनों के लिए टीएमपी द्वारा सुविचारित 12500 मी.ट. प्रतिदिन प्रति एमएचसी के क्षमता प्रतिमानक के विपरीत, केओपीटी ने 11200 मी.ट. प्रतिदिन प्रति एमएचसी के उत्पादकता पर विचार किया है जो उक्त प्रतिमानक का लगभग 90 प्रतिशत है।</p> <p>8800 मी.ट. प्रतिदिन प्रति एमएचसी का औसत जलयान दिवस आउटपुट निम्नलिखित तथ्यों की वजह से है:</p> <p>क) ओटी-1 में 22000 टन (2 एमएचसी के साथ काम करने वाले) और 11000 टन (1 एमएचसी द्वारा कार्य किया गया) के पार्सल लदाई के पोतों के लिए 11200 टन प्रतिदिन प्रति एमएचसी पर 23.52 घंटे वास्तविक लदाई/उतराई समय की आवश्यकता पड़ेगी।</p> <p>ख) प्रत्येक पोत को लगभग 4 घंटे के शुरुआत पूर्व और पूरा होने के बाद आवश्यकता पड़ेगी।</p>
---	--

		<p>ग) इसलिए, प्रत्येक पोत का कुल सर्विस समय लगभग 27.52 घंटे होगा।</p> <p>घ) तीन रिवरीन जेटिटियों पर तेल टैंकरों के प्रहस्तन के हमारे अनुभव से निम्नलिखित निर्धारित किया गया है:</p> <p>(i). यदि एक पोत अपना कार्गो कार्य पूरा करता है और 20/21 घंटों के भीतर नौचालन के लिए तैयार होता है तो वह 24 घंटों के अंदर नौचालन कर सकता है।</p> <p>(ii). यदि एक पोत अपना कार्गो कार्य पूरा करने के लिए 22 घंटों से अधिक का समय लेता है तो वह नौचालन के लिए 33/35 घंटे का समय लेता है।</p> <p>(iii). यदि एक पोत अपना कार्य पूरा करने के लिए 35 घंटों से अधिक का समय लेता है और नौचालन के लिए तैयार होता है तो उसे नौचालन के लिए लगभग 46/48 घंटे लगेंगे।</p> <p>केओपीटी ने एचडीसी की तीन रिवरीन तेल जेटिटियों में प्रहस्तित टैंकरों के ब्योरे भेजे हैं। विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि तेल जेटिटियों में सभी पोतों द्वारा लिया गया औसत समय 30 घंटे था। परामर्शदाता ने बाह्य टर्मिनल-1 में 30 घंटे प्रति पोत के औसत बर्थ समय पैरामीटर को लिया है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना आवश्यक है कि चूंकि यह सुविधा रीवर पर ही होगी और इम्पाउंड की गई गोदी प्रणाली में नहीं होगी, इसलिए पोत कार्य पूरा करने के बाद अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित नहीं किया जा सकता।</p> <p>यह भी कहा गया है कि यदि 12500 मी.ट. प्रति दिन प्रति एमएचसीके मानक आउटपुट पर भी विचार किया जाता है तो सर्वेक्षण से पहले और बाद का कार्गो कार्य 22000 मी.ट. पार्सल लदाई (दो एमएचसी द्वारा सेवा प्रदत्त) अथवा 11000 मी.ट. पार्सल लदाई (एक एमएचसी द्वारा सेवा प्रदत्त) के पोत के लिए 20 घंटों में पूरा नहीं किया जा सकता। ऐसी स्थिति में पोतों को लगभग 25.12 घंटे का सर्विस समय लगेगा और पक्षी ज्वारभाटा प्राप्त करने के बाद नौचालन के लिए लगभग 5 घंटे और इंतजार करना पड़ेगा। तदनुसार, यह देखा जा सकता है कि इस मामले में भी औसत जलयान दिवस आउटपुट 11200 टन प्रति एमएचसी प्रतिदिन अथवा 22400 टन 2 एमएचसी प्रतिदिन द्वारा के वास्तविक आउटपुट के विपरीत 8800 टन प्रति एमएचसी प्रतिदिन अथवा 17600 टन 2 एमएचसी द्वारा रहेगा।</p>
(ii).	<p>यह परियोजना पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों द्वारा कार्गो लेकर आना परिकल्पित करती है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के पैरा 5.3.1 में कहा गया है कि पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों का पार्सल लोड 25000 टन है। तथापि, डीपीआर की तालिका 5.2 में दी गई क्षमता गणना में, औसत पार्सल लोड 22000 टन लिया गया है। तालिका 5.2 में यह उल्लेख भी किया गया है कि 22000 टन का प्रहस्तन करने के लिए एक पोत परिचालन हेतु 30 घंटों की आवश्यकता होगी। कार्गो की मात्रा जो 24 घंटों में प्रहस्तित की जाएगी वह 17600 टन परिगणित की गई है, जिसे 70 प्रतिशत</p>	

<p>उपयोगिता पर 45 लाख टन पर प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता का अनुमान लगाने के लिए आधार रूप में लिया गया है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-</p>																	
<p>(क). पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोत के औसत पार्सल लोड 25000 टन पर विचार करने का आधार।</p>	<p>बाह्य टर्मिनल-1 कोकिंग कोयला, गैर कोकिंग कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो जैसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किया गया है। परामर्शदाता ने डीपीआर के पैरा 5.3.1 में अप्रैल से जनवरी 2011 तक (24312 टन) की अवधि में पेनामेक्स पोतों से हल्दिया में लाए गए औसत पार्सल लोड के आधार पर 25000 टन पर पेनामेक्स पोतों का औसत पार्सल आकार परिकल्पित किया है।</p> <p>ओटी-1 में उच्चतर स्तर के पोत (पेनामेक्स टाइप) के इस संभव पार्सल लोड पर परियोजना डिजाइनिंग के प्रयोजन के लिए परामर्शदाता द्वारा विचार किया गया था।</p>																
<p>(ख). क्षमता गणना में औसत पार्सल लोड 25000 टन की बजाय 22000 टन पर विचार करने का कारण।</p>	<p>ओटी-1 की परियोजना इस तथ्य पर आधारित है कि इस टर्मिनल में ज्यादातर कार्गो अंतरलदाई परिचालनों के माध्यम से छोटे डॉटर पोतों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। कार्गो के केवल थोड़े से हिस्से के ही हैंडीमेक्स तथा पेनामेक्स पोतों द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना है जो ट्रांसलोडर अथवा अन्य पत्तनों पर आंशिक उतराई के बाद ओटी-1 में आएंगे। चूंकि ये पोत आंशिक उतराई के बाद आएंगे, इसलिए परामर्शदाता ने हैंडीमेक्स और पेनामेक्स दोनों पोतों द्वारा ढोए जाने वाले औसत पार्सल लोड को लेकर विचार किया है। इस प्रयोजन के लिए परामर्शदाता ने अप्रैल से जनवरी 2011 तक की अवधि के लिए एचडीसी में हैंडीमेक्स और पेनामेक्स दोनों को लेकर औसत पार्सल लोड पर विचार किया है जो 21586 टन अर्थात लगभग 22000 टन था, जो नीचे दिए गए वार्षिक आंकड़ों द्वारा दर्शाया गया है।</p>																
<p>(ग). पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के दौरान कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के साथ हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) पर आए पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों और डॉटर पोतों के अलग-अलग वार्षिक औसत पार्सल आकार और अगले तीन वर्षों के पूर्वानुमान।</p>	<table border="1" data-bbox="738 1178 1431 1339"> <thead> <tr> <th></th> <th>पेनामेक्स</th> <th>हैंडीमेक्स</th> <th>औसत (हैंडीमेक्स एवं पेनामेक्स)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>24304</td> <td>20407</td> <td>21365</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>23574</td> <td>19056</td> <td>20348</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>24239</td> <td>18585</td> <td>20121</td> </tr> </tbody> </table> <p>पूर्वानुमान: रिवरीन टर्मिनल में, लादा जाने वाला बल्क कार्गो उस दिन के लिए उपलब्ध अधिकतम डुबाव का लाभ लेने में समर्थ होगा जो नौचालन प्राथमिकताओं की वजह से इम्पाउंड गोदी से निर्यात कार्गो के साथ आवागमन करने वाले लदे हुए कार्गो कैरियों के मामले में संभव नहीं है। इसलिए, औसत पार्सल लोड बाह्य टर्मिनल-1 के मामले में 22000 टन (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स का औसत) पूर्वानुमानित किया गया है जोकि पिदले 3 वर्षों में औसत से लगभग 10 प्रतिशत ज्यादा है।</p> <p>डॉटर पोत ट्रांसलोडर और बाह्य टर्मिनल-1 के बीच कार्गो के आवागमन के लिए उपयोग किए जाएंगे। सेवा में रखे जाने की संभावना वाले डॉटर पोतों के आधार पर, परामर्शदाता ने 11000 टन के औसत पार्सल लोड का अनुमान लगाया है।</p>		पेनामेक्स	हैंडीमेक्स	औसत (हैंडीमेक्स एवं पेनामेक्स)	2008-09	24304	20407	21365	2009-10	23574	19056	20348	2010-11	24239	18585	20121
	पेनामेक्स	हैंडीमेक्स	औसत (हैंडीमेक्स एवं पेनामेक्स)														
2008-09	24304	20407	21365														
2009-10	23574	19056	20348														
2010-11	24239	18585	20121														
<p>(घ). डॉटर पोत का औसत पार्सल आकार 11000 टन पर विचार करने का आधार।</p>	<p>यह निर्धारण विभिन्न डॉटर पोतों अर्थात मरसोल 24 (12000 टन), मरसोल 23 (12262 टन), मरसोल 25 (11453 टन), प्लेटिनम स्टार (10170 टन)के औसत डीडब्ल्यूटी के आधार पर किया गया है। इस तरह के डॉटर पोतों को ट्रांसलोडिंग परिचालनों को और से ले लाने के लिए तैनात किए जाने की संभावना है।</p>																

(ड). (i). केओपीटी पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़े स्थापित करे कि उसने पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों अथवा दो डॉटर पोतों के कार्गो परिचालन को पूरा करने के लिए 0.98 दिन लिए हैं।

(i). शुष्क बल्क कार्गो रिवरीन टर्मिनलों पर कभी भी प्रहस्तित नहीं किए गए हैं। तथापि, हमारे पास तीन रिवरीन ऑयल टर्मिनलों में तेल टैंकरों के प्रहस्तन का डाटा है। मौजूदा वर्ष के अप्रैल, मई और जून माह के लिए इन टर्मिनलों में प्रहस्तित टैंकरों के परिचालनात्मक ब्योरे भेजे गए हैं।

उक्त ब्योरों से, यह बताया गया है कि बर्थिंग के समय से कार्गो परिचालनों को पूरा करने के लिए टैंकर लगभग 21.42 घंटे और नौचालन के लिए जाने से पहले लगभग 29.10 घंटे का औसत समय लेते हैं।

बाह्य टर्मिनल-1 में शुष्क बल्क प्रहस्तन के संबंध में, 0.98 दिनों का सम्पूर्ण अनुमानन 2 एचएमसी का उपयोग करते हुए मदर पोतों और 2 डॉटर पोतों को/से कार्गो की लदाई/उतराई पर आधारित है। एचडीसी में, दो एमएचसी द्वारा मदर पोतों से कार्गो की उतराई अन्य तट उपस्करों के साथ समेकित तरीके से सितम्बर 2010 से बर्थ सं. 2 और 8 में ही शुरू की गई है। इस प्रणाली के स्थिरीकरण के बाद इन बर्थों में अर्जित जलयान-दिवस आउटपुट निम्नवत् हैं:

माह	औसत आउटपुट (शुरू किए गए कार्य से खत्म हुए कार्य के बीच)
फरवरी, 2011	19323
मार्च, 2011	20953
अप्रैल, 2011	19661

बर्थ सं. 2 और 8 पर क्या अर्जित किया गया है को ध्यान में रखते हुए, मदर पोत अथवा 2 डॉटर पोतों की उतराई/लदाई के लिए बाह्य टर्मिनल-1 के लिए परामर्शदाता द्वारा निर्धारित 2 एचएमसी प्रतिदिन द्वारा 22400 टन के आउटपुट पर विचार किया गया है। मदर पोत के मामले में 22400 टन और 22000 टन के औसत पार्सल लोड के आधार पर, औसत पोत सेवा समय 0.98 दिन होता है। इसी तरह, 11000 टन के पार्सल लोड वाले 2 डॉटर पोतों का प्रत्येक 11200 टन के आउटपुट पर 1 एचएमसी तक प्रहस्तन करेगा। इसके लिए 0.98 दिन प्रति डॉटर पोत के सेवा समय की आवश्यकता भी होगी।

(ii). इसी प्रकार, पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के साथ यह स्थापित करें कि इसने बर्थिंग/डिबर्थिंग, निकासी आदि और ज्वारभाटा की प्रतीक्षा के लिए 6 घंटे का समय लिया है।

(ii). बाह्य टर्मिनल 1 के लिए परामर्शदाता द्वारा सुविचवारित 6 घंटों के कुल समय की किसी रिअल लाइफ डाटा से तुलना नहीं की जा सकती। ऐसा इसलिए कि शुष्क कार्गो रिवरीन टर्मिनलों पर प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है। तथापि, तीन रिवरीन ऑयल टर्मिनलों में पोतों के प्रतीक्षा समय के ब्योरे से यह देखा गया है कि औसत लगभग 7.69 घंटे है।

रिवरीन टर्मिनलों में, कार्गो कार्य पूरा करने के बाद पोत बर्थ में तब तक प्रतीक्षा करता है जब तक उसे अपेक्षित डुबाव और अन्य पक्षीय नौचालन परिस्थितियां नहीं मिल जाती हैं। जबकि, इम्पाउंड डॉक के भीतर, कार्गो कार्य पूरा करने के बाद पोत को बर्थ से बाहर ले जाया जा सकता है और अन्य खाली बर्थों में रखा जा सकता है अथवा गोदी के भीतर अन्य पोतों के साथ खड़ा किया जा सकता है जोकि रिवरीन टर्मिनलों के मामले में संभव नहीं है।

यदि एक पोत रिवरीन टर्मिनल में बर्थिंग के बाद कार्गो कार्य पूरा करता है और 20/22 घंटों के भीतर नौचालन के लिए तैयार हो जाता है तो

	<p>(iii). बर्थिंग/डिबर्थिंग, निकास आदि और ज्वारभाटा की प्रतीक्षा के लिए 6 घंटे के सेवा समय का ब्रेकअप भेजें।</p> <p>(iv). बर्थ किराया प्रभार की गणना में 6 घंटे का सेवा समय लिया गया है। 6 घंटे के सेवा समय में पोतों की बर्थिंग/डिबर्थिंग के लिए समय शामिल है। बर्थ किराया बर्थ पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण से बर्थ छोड़ने तक प्रभारित किया जाना चाहिए। ऐसी स्थिति में, केओपीटी बर्थ किराया गणना में पोतों की बर्थिंग/डिबर्थिंग के लिए शामिल समय कवर करने के पीछे का आधार स्पष्ट करें। बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए पोतों की बर्थिंग/डिबर्थिंग में शामिल समय के संव्यवहार के लिए केओपीटी में अनुसरित पद्धति स्पष्ट करें।</p>	<p>उसे नौचालन शुरू करने के लिए औसतन लगभग 30 घंटों (1.25 दिन) तक प्रतीक्षा करनी होगी। चूंकि कार्गो कार्य के लिए अनुमानित सेवा समय 0.98 दिन होता है और, इसलिए औसतन सभी पोतों को 1.25 दिन के लिए रुकना होगा। इसलिए, कुल समय का निवल अन्तर और सेवा समय लगभग 6 घंटे है। वास्तव में, इन 6 घंटों के समय में से लगभग 4 घंटे पोतों के सर्वेक्षण से पहले और बाद में उपयोग किया जाएगा।</p> <p>(iii). जवाब जैसा ऊपर (ii) में दिया गया है।</p> <p>(iv). बर्थ किराया 30 घंटों की सम्पूर्ण अवधि के लिए परिकल्पित किया गया है जिसके लिए पोत बर्थ में होगा जिसमें प्रश्नाधीन 6 घंटे शामिल हैं।</p> <p>इस संबंध में एचडीसी में अनुसरित पद्धति के संबंध में, यह कहा जा सकता है कि इंपाउंड गोदियों में बर्थ किराया प्रभार पोत के तैयार होने का सिग्नल देने के चार घंटे बाद रुक जाता है बशर्ते पक्षीय ज्वारभाटा उपलब्ध हो। रिवरीन ऑयल टर्मिनलों में बर्थ में विराम की सम्पूर्ण अवधि बर्थ किराये की वसूली के लिए सुविचारित की गई है क्योंकि पोत तैयार होने के बाद पक्षीय ज्वारभाटा प्राप्त होने पर तत्काल चला जाता है।</p>
	<p>(च). डीपीआर के पैरा 5.4.3 में विदेशी पोतों और तटीय पोतों का अनुपात 25:75 दिया गया है। केओपीटी उक्त अनुपात के आधार भेजे।</p>	<p>यह परामर्शदाता द्वारा निर्धारित किया गया है कि बाह्य टर्मिनल-1 में लगभग 75 प्रतिशत पोत डॉटर पोत होंगे जो ट्रांसलोडिंग परिचालनों को/से आवागमन करेंगे और शेष 25 प्रतिशत मदर पोत होंगे। ट्रांसलोडिंग परिचालन के माध्यम से कार्गो ढोने वाले 75 प्रतिशत पोत तटीय पोत होंगे। शेष 25 प्रतिशत मदर पोत विदेशी पोत होंगे।</p>
<p>(iii).</p>	<p>अन्य उपस्कर के अलावा ग्रैब के भार के अतिरिक्त 28 टन शुष्क बल्क कार्गो की लदाई/उतराई के लिए सक्षम दो हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के प्रावधान के लिए उपस्कर-सज्जा के संदर्भ में केओपीटी निम्नलिखित भेजे/नोट करें:</p>	
	<p>(क). केओपीटी टर्मिनल में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एचएमसी के वैयक्तिक क्षमता भेजें। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी ने 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एचएमसी के ईंधन उपभोग पर विचार किया है, जोकि कुछ अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रतिमानक है।</p>	<p>यह परियोजना एलएचएम 420 प्रकार या समकक्ष लाइबर माडल की मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती परिकल्पित करती है। ये क्रेनें हुक परिचालन के साथ कार्गो की लदाई/उतराई के लिए 10.5 मी. के न्यूनतम आउटरीच पर 104 टन का लोड ले सकती हैं। इसी आउटरीच पर यह क्रेन केवल ग्रैब परिचालन द्वारा केवल 75 टन उठा सकती है। आगे यह भी कहा जा सकता है कि लिफ्टिंग क्षमता ग्रैब और हुक दोनों आउटरीच के साथ कम होती जाती है। इस क्रेन के तकनीकी ब्योरे भेजे गए हैं, जिससे आउटरीच के साथ लिफ्टिंग क्षमता की भिन्नता नोट की जा सकती है।</p> <p>यह भी कहा जा सकता है कि लिफ्टिंग क्षमता में ग्रैबों/हुकों का भार भी शामिल होता है। इसलिए, वास्तविक कार्गो लिफ्टिंग क्षमता के निर्धारण के लिए, ग्रैबों/हुकों/स्प्रेडरों के भार को कम करके उपयोग किया जाना चाहिए।</p>

		इस संबंध में, यह उल्लेख किया जा सकता है कि पारादीप पत्तन द्वारा दाखिल प्रस्ताव (दिसम्बर 2009 में अनुमोदित) में पत्तन ने एक एचएमसी द्वारा 20 टन प्रति चक्र की अभिकल्पित लदाई दर पर विचार किया था जिसकी अधिकतम लिफ्टिंग क्षमता प्रति चक्र 100 टन है।
	(ख). केओपीटी ने 8800 टन प्रतिदिन प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार किया है और 2 एचएमसी के लिए 17600 टन प्रतिदिन के आंकड़े पर पहुंचा है और अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 1000 टन के आउटपुट प्रतिमानक के साथ 17600 टन के आंकड़े से तुलना की है और दावा किया है कि उसके द्वारा सुविचारित आउटपुट निर्धारित प्रतिमानक से उच्चतर है। यह नोट किया जाए कि 10000 टन प्रतिदिन की दर प्रत्येक 20 टन क्षमता की 3 ईएलएल क्रेनों के प्रतिमानक के संदर्भ में है।	केओपीटी ने यह बिन्दु नोट कर लिया है।
	(ग). केओपीटी ने 8800 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर की 7500 टन प्रतिदिन से तुलना की है और दावा किया है कि उसने उच्चतर प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इस संबंध में, यह नोट करें कि 7500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर खाद्यान्नों तथा उर्वरकों जैसे कार्गो ढोने वाले कम पार्सल आकार के पोतों के संदर्भ में है ना कि कोयला/लौह अयस्क कार्गो के संदर्भ में।	यह देखा जा सकता है कि एचडीसी में डुबाव विषमताओं की वजह से, हैंडीमेंक्स/पेनामेक्स पोत औसतन लगभग 22000 टन कार्गो ढोते हैं बिना इस ओर ध्यान दिए कि ऐसे घटक लौह अयस्क, कोयला अथवा अन्य शुष्क बल्क कार्गो हैं। एचडीसी में अर्जित ऐसे कम पार्सल लोडों के मद्देनजर और विचार करते हुए कि आउटपुट पोतों के पार्सल लोड से सीधे भिन्न है, हमने टीएएमपी द्वारा परिचालित अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए से औसत उत्पादकता की तुलना की है। इस संबंध में, रिवरीन टर्मिनल में कार्य की विषमताएं उपर्युक्त क्र.सं. 1 (i) के अधीन प्रश्न का जवाब देते समय दर्शाई गई हैं।
(iv).	यार्ड क्षमता की गणना के संदर्भ में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:	
		जैसाकि सलाह दी गई है, यार्ड क्षमता गणनाओं की समीक्षा की गई है। यह बताया गया है कि प्रस्तावित परियोजना निर्यात और आयात दोनों कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुउद्देशीय टर्मिनल की परिकल्पना करती है। भंडारण यार्ड और जेट्टी के बीच कार्गो का स्थानांतरण तथा कार्गो की स्टेकिंग कन्वेयरों तथा स्टेकर-सह-रिक्लेमरों वाली पूर्णतः अभियंत्रित प्रणाली की बजाय ट्रिपर ट्रकों, पेलोडरों तथा एक्सकवेटरों (पोकलेन) की सहायता की जाएगी। अभियंत्रित प्रणाली में, कार्गो पे लोडरों, एक्सकवेटरों तथा ट्रिपर ट्रकों द्वारा किए गए स्टेकिंग की तुलना में बेहतर स्टेकिंग कारक देते हुए ज्यादा ऊंचाई तक स्टेक किया जा सकता है। यह देखा गया है कि परामर्शदाता द्वारा साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित स्टेकिंग कारक उसकी पुष्टि करते हैं जो स्टेकिंग क्षेत्रों के प्रबंधन में केओपीटी द्वारा वास्तव में अनुभव किया जा रहा है और रेलवे साइडिंग्स जहां कोयला, लौह अयस्क आदि जैसे कार्गो डम्परों, पे लोडरों, एक्सकवेटरों आदि का उपयोग करते हुए परंपरागत साधनों द्वारा लादे/उतारे/स्टेक किए जाते हैं। यह उल्लेख करना भी महत्वपूर्ण है कि सिर्फ कोकिंग कोयला ही कोयले के दस विभिन्न ग्रेडों में प्राप्त हो रहा है जिसके लिए पृथक स्टेकिंग क्षेत्र की आवश्यकता होती है। यही स्थिति लौह अयस्क में भी है जहां विभिन्न ग्रेड अलग-अलग स्टेकिंग क्षेत्रों की अपेक्षा करते हैं। इसके अलावा, ये घटक बड़ी मात्रा में उपयोक्ताओं द्वारा

		<p>आयात/निर्यात किए जा रहे हैं और इसी घटक के लिए भी उनके लिए अलग-अलग क्षेत्र अभिचिह्नित किए जा रहे हैं।</p> <p>यह देखा गया है कि स्टेकिंग क्षेत्रों का लगभग 50 प्रतिशत अर्थ मूविंग उपस्करों अर्थात डम्पर्स, पेलोडर्स, एक्सकवेटरों आदि की मेनयूवेरिंग, रेलवे साइडिंग के सृजन के लिए उपयोग किया जा रहा है। ऐसा निःशुल्क स्थान अभियंत्रिकृत प्रणाली के लिए अपेक्षित नहीं है जहां कार्गो कन्वेयर प्रणाली और स्टेकर रिक्लेमर, वैगन लोडर्स आदि का इस्तेमाल करके स्टेक/लादा/उतारा जाता है।</p> <p>यह भी उल्लेख किया गया है कि टीएमपी द्वारा परिचालित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय टर्मिनलों के लिए यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए कोई कार्यपद्धति नहीं दी गई है। तथापि, हमने उपर्युक्त कारणों से अभियंत्रिकृत टर्मिनलों के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित 70 प्रतिशत की बजाय 50 प्रतिशत उपयोगिता कारक से अभियंत्रिकृत अयस्क तथा कोयला टर्मिनलों के मामले में टीएमपी द्वारा निर्धारित कार्यपद्धति का प्रयोग किया गया है।</p> <p>यह भी जोड़ा गया है कि अभियंत्रिकृत टर्मिनलों के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित लौह अयस्क के मामले में 15 टनों के स्टेकिंग कारक को अर्जित नहीं किया जा सकता जहां स्टेकिंग पेलोडर्स और एक्सवेटरों से की जाती है। यह इस वजह से है कि ये अर्थ मूविंग उपस्कर स्टेकर रिक्लेमर तथा कन्वेयरों वाली अभियंत्रिकृत प्रणाली की सहायता से संभव ऊंचाई पर लौह अयस्क का स्टेक नहीं लगाया जा सकता। एचडीसी में, हम सही प्रकार से विकसित हार्डस्टैंड भूमि के साथ मोबाइल अर्थ मूविंग उपस्करों द्वारा लौह अयस्क की स्टेकिंग में 12 टन प्रति वर्ग मीटर का अधिकतम कारक अर्जित करने में समर्थ रहे हैं।</p> <p>इन सभी कारकों पर साध्यता रिपोर्ट में परामर्शदाता द्वारा विधिवत् विचार किया गया है। साध्यता रिपोर्ट में लेआउट ड्राइंग्स में भी रेलवे साइडिंग्स, स्टेकिंग जोनों वाले कुल स्टेकिंग क्षेत्र के उपयोगिता पैटर्न बृहत् ब्योरे दिए गए हैं।</p>																														
(ख).	यह दिखाने के लिए केओपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण कि कुल भंडारण क्षेत्र में से केवल 50 प्रतिशत कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध होगा।	यह साध्यता रिपोर्ट के साथ संलग्न की गई योजनाओं में दर्शाया गया है जहां सड़कों, रेलवे साइडिंग, प्लाटों, परिचालन क्षेत्रों के आयाम तथा बैंक अप क्षेत्र में स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित अन्य सुविधाएं ब्योरों में दिखाई गई हैं।																														
(ग).	लौह अयस्क के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित 12 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई, जो यार्ड क्षमता की गणना के लिए 15 टन प्रति वर्ग मी. के प्रतिमानक से विपथित है, को पिछले तीन वर्षों में एचडीसी में अर्जित वास्तविकताओं के साथ समर्थित करें।	एचडीसी में, भूमि हार्ड स्टैंड भूमि के लिए 12 टन प्रति वर्ग मीटर के समकक्ष एमजीटी के साथ लौह अयस्क के भंडारण के लिए गोदी के भीतर आबंटित की गई है। यह पे लोडर, एक्सकवेटर कम्बीनेशन के साथ संभव सही और सुरक्षित भंडारण में अर्जित अनुभव के आधार पर केओपीटी द्वारा निर्धारित की गई है। इसे ओटी-1 के भंडारण क्षेत्र के रूप में मौजूदा मामले के लिए हार्ड स्टैंड के लिए प्रस्तावित के संदर्भ रूप में लिया गया है।																														
(v)	पिछले तीन वर्षों अर्थात 2008-09 से 2010-11 में केओपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की वास्तविक मात्रा और उपर्युक्त कार्गो मर्दों के प्रत्येक के मामले में पत्तन के बिजनेस प्लान के अनुसार भविष्य में अनुमानित यातायात बताएं।	<p>पिछले पांच वर्षों के दौरान एचडीसी में प्रहस्तित कार्गो (आंकड़े '000 टन में)</p> <table border="1" data-bbox="735 1798 1433 2022"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>आयात</th> <th>निर्यात</th> <th>जोड़</th> <th>कुल यातायात में वृद्धि %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>28534</td> <td>13920</td> <td>42454</td> <td>0.28</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>28679</td> <td>14909</td> <td>43588</td> <td>2.67</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>27872</td> <td>13919</td> <td>41791</td> <td>(-) 4.12</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>21581</td> <td>11797</td> <td>33378</td> <td>(-) 20.13</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>23257</td> <td>11748</td> <td>35005</td> <td>(+) 4.87</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	आयात	निर्यात	जोड़	कुल यातायात में वृद्धि %	2006-07	28534	13920	42454	0.28	2007-08	28679	14909	43588	2.67	2008-09	27872	13919	41791	(-) 4.12	2009-10	21581	11797	33378	(-) 20.13	2010-11	23257	11748	35005	(+) 4.87
वर्ष	आयात	निर्यात	जोड़	कुल यातायात में वृद्धि %																												
2006-07	28534	13920	42454	0.28																												
2007-08	28679	14909	43588	2.67																												
2008-09	27872	13919	41791	(-) 4.12																												
2009-10	21581	11797	33378	(-) 20.13																												
2010-11	23257	11748	35005	(+) 4.87																												

	<p>केओपीटी बिजनेस प्लान तैयार करने के लिए मै. रॉयल हंसकोनिंग, नीदरलैंड को नियुक्त किया है जिसने एचडीसी के लिए यातायात पूर्वानुमान दिया था। इसके अलावा, ओटी-1 की साध्यता रिपोर्ट के लिए नियुक्त मै. कंसलटिंग इंजीनियरिंग सर्विसस (इंडिया) प्रा. लि. (सीईएस) ने भी यातायात पूर्वानुमान दिया है। इसके अलावा, मै. राइट्स ने भी एचडीसी में रेलवे सुविधाओं की आवश्यकता के निर्धारण के लिए यातायात अध्ययन किया है। पिछले कुछ समय में इन तीन प्रतिष्ठित परामर्शदाताओं द्वारा दिए गए अनुमान नीचे दिए गए हैं। तथापि, क्षमता बढ़ाने की योजना के प्रयोजन के लिए केओपीटी ने सीईएस द्वारा दिए गए अनुमानों को आधार रूप में लिया है।</p> <p>हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के कार्गो यातायात पूर्वानुमान (आंकड़े मिलियन टनों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>सीईएस द्वारा पूर्वानुमान</th> <th>हसकोनिंग द्वारा पूर्वानुमान</th> <th>राइट्स द्वारा पूर्वानुमान</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td> <td>57.80</td> <td>46.10</td> <td>56.80</td> </tr> <tr> <td>2014-15</td> <td>70.30</td> <td>55.10</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2019-20</td> <td>87.10</td> <td>67.70</td> <td>96.10</td> </tr> </tbody> </table> <p>तथापि, केओपीटी विकास योजनाओं के लिए सीईएस द्वारा दिए गए पूर्वानुमानों का अनुसरण कर रहा है।</p>	वर्ष	सीईएस द्वारा पूर्वानुमान	हसकोनिंग द्वारा पूर्वानुमान	राइट्स द्वारा पूर्वानुमान	2011-12	57.80	46.10	56.80	2014-15	70.30	55.10	-	2019-20	87.10	67.70	96.10
वर्ष	सीईएस द्वारा पूर्वानुमान	हसकोनिंग द्वारा पूर्वानुमान	राइट्स द्वारा पूर्वानुमान														
2011-12	57.80	46.10	56.80														
2014-15	70.30	55.10	-														
2019-20	87.10	67.70	96.10														
II	पूंजी लागत अनुमानन:																
(i).	सिविल लागत:																
	<p>(क). साध्यता रिपोर्ट में उल्लेख किया गया है कि सिविल लागत के अनुमानन के लिए अंगीकृत इकाई दर गठित तत्वों की बाजार दर के साथ विश्लेषित किए गए हैं। केओपीटी ने कुछ लागत तत्वों के लिए इकाई दर पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजी हैं। तथापि, केओपीटी शिप बर्थिंग सुविधा और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सिविल लागत की शेष मदों के अनुमानन के लिए सुविचारित इकाई दरों के औचित्य के लिए समर्थक दस्तावेज भेजे।</p> <p>केओपीटी ने ब्योरे भेजे हैं। (तथापि, कुछ मदों के लिए दर विश्लेषण/समर्थक दस्तावेज केओपीटी द्वारा नहीं भेजे गए हैं।)</p>																
	<p>(ख). रु0 4 करोड़ की कैपिटल निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए रु0 400 प्रति घन मीटर पर सुविचारित निकर्षण की इकाई लागत को दस्तावेजी साक्ष्य से वैधीकृत भी करें।</p> <p>एचडीसी में, निकर्षण लागत जमा करार के माध्यम से डीसीआई द्वारा किया गया है और इकाई दर आधार पर नहीं है। इसलिए, इस दर के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा जा सकता। तथापि, यह उल्लेख किया गया है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास ने जनवरी 2010 में दाखिल स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव में निकर्षण लागत के रूप में रु0 300.00 प्रति घन मीटर की दर पर विचार किया था जिसे टीएमपी द्वारा सुविचारित किया गया था। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि उक्त दर पहले से डेढ़ वर्ष पुरानी है और यह तथ्य भी कि कार्य के रिवरीन परिदृश्य में, निकर्षक ठेकेदार को लगातार रि-सिलटेशन करना होगा, रु0 400 प्रति घन मीटर की दर उपयुक्त समझी गई है।</p>																
	<p>(ग). जल आपूर्ति, सिवरेज प्रणाली तथा ड्रेनेज जैसे सुविधाओं के लिए सुविचारित एकमुश्त के आधार अनुमानों में सुविचारित लागत को तर्कसंगत ठहराने के लिए भेजें।</p> <p>केओपीटी ने निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं (जल आपूर्ति के लिए – रु0 50/- प्रति वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र। ड्रेनेज के लिए – रु0 250/- प्रति वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र)</p>																
(ii).	उपस्कर लागत:																
	<p>(क). दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए फोर्क लिफ्ट ट्रकों के प्रावधान निर्धारित करते हैं। यह प्रतीत होता है कि उक्त शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए फोर्कलिफ्ट अपेक्षित नहीं हैं। एक्सकवेटर (पोकलेन) रैकों की उतराई तथा कार्गो के भंडारण के लिए अपेक्षित हैं, मोबाइल होपर पोतों से शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के</p>																

<p>उपस्कर इस आधार पर प्रस्तावित सुविधा में उपयोग किए जाने के लिए परिकल्पित नहीं किए गए हैं कि शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए फोर्क लिफ्ट ट्रकों की आवश्यकता नहीं है। परन्तु प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कार्गो कोयला तथा लौह अयस्क जैसे शुष्क बल्क कार्गो है। ऐसी स्थिति में, फोर्क लिफ्ट ट्रकों की बजाय एक्सकवेटर, मोबाइल होपर और ट्रिपर ट्रक पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>लिए अपेक्षित हैं और ट्रिपर ट्रक पोतों और भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो के परिवहन के लिए अपेक्षित हैं।</p>																
<p>(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ में सभी गतिविधियों के लिए केवल पेलोडर निर्धारित करते हैं। केओपीटी का प्रस्ताव रु0 9.95 करोड़ की अनुमानित लागत से पेलोडरों के अलावा एक्सकवेटरों, मोबाइल होपरों तथा ट्रिपर ट्रकों की तैनाती परिकल्पित करता है। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट करें कि इन गतिविधियों के लिए केवल पे लोडर इस्तेमाल क्यों नहीं किए जा सकते जिसके लिए एक्सकवेटरों, मोबाइल होपरों तथा ट्रिपर ट्रकों की तैनाती का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>पे लोडर स्टेकिंग क्षेत्र में कार्गो को इकट्ठा करने के साथ-साथ बर्थ में ग्रैबों के अधीन जलयान हैचों के भीतर कार्गो को इकट्ठा करने, ट्रिपर ट्रकों (बर्थ तथा भंडारण क्षेत्र में), वैगनों की लदाई के लिए अपेक्षित हैं। एक्सकवेटर्स रैकों की उतराई तथा कार्गो के भंडारण के लिए अपेक्षित है, मोबाइल होपर पोतों से शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के लिए अपेक्षित हैं और ट्रिपर ट्रक पोतों और भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो के परिवहन के लिए अपेक्षित हैं।</p>																
<p>(ग). केओपीटी ने कहा है कि विभिन्न उपस्कर की मात्रा ऐसे उपस्कर के सर्वोत्तम उत्पादकता स्तर, इकट्ठा/निकासित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई है। केओपीटी यह दिखाने के लिए गणनाओं के साथ इस संबंध में विश्लेषण भेजे कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर जो उत्पादकता देते हैं, विभिन्न उपस्कर की मात्रा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा से मेल खाते हैं।</p>	<p>यह परियोजना 22400 टन का जलयान दिवस आउटपुट परिकल्पित करती है। इसलिए कम से कम इतना कार्गो बर्थ से/को इकट्ठा अथवा निकासित किया जाना चाहिए। बर्थ और भंडारण क्षेत्रों के बीच कार्गो का परिवहन ट्रिपर ट्रकों तथा पे लोडर के कम्बीनेशन द्वारा किया जाना है। 25 ट्रिपर ट्रकों के आवश्यकता के लिए औचित्य डीपीआर में अनुच्छेद 5.4.3 और तालिका 5.3 में दिया गया है।</p> <p>5 घन मीटर क्षमता के 15 पे लोडरों की आवश्यकता निम्नवत् है:</p> <p>5 घंटों के अनुमानित समय के भीतर शेष रेल नियमों के अधीन निःशुल्क समय के भीतर लदाई को पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए एक समय में 2 रैकों की साथ-साथ लदाई (अर्थात 20 मिनट प्रति वैगन प्रति प्रति पे लोडर की दर से 120 बक्से अर्थात 3 वैगन प्रति पे लोडर प्रति घंटा) के लिए 8 लोडरों की आवश्यकता होती है।</p> <p>5 पे लोडर 22400 टन जलयान दिवस आउटपुट अर्जित करने के लिए कोयले के 75 ट्रिपर कोयला लोड की लदाई सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित हैं।</p> <p>भंडारण प्रयोजन के लिए स्टेकिंग क्षेत्र में 2 लोडर अपेक्षित हैं।</p> <p>अन्य समर्थक उपस्करों के लिए औचित्य नीचे दिया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="735 1805 1433 2063"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>उपस्कर</th> <th>संख्या</th> <th>आवश्यकता</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>मोबाइल होपर</td> <td>2</td> <td>प्रत्येक एचएमसी के लिए एक</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>पे लोडर 2.5 घन मी.</td> <td>2</td> <td>पोतों के हैचों के भीतर कार्य करने के लिए</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>प्रोक्लेम (एक्सकवेटर)</td> <td>3</td> <td>रैकों की उतराई तथा कार्गो के भंडारण के लिए</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	उपस्कर	संख्या	आवश्यकता	1	मोबाइल होपर	2	प्रत्येक एचएमसी के लिए एक	2	पे लोडर 2.5 घन मी.	2	पोतों के हैचों के भीतर कार्य करने के लिए	3	प्रोक्लेम (एक्सकवेटर)	3	रैकों की उतराई तथा कार्गो के भंडारण के लिए
क्र.सं.	उपस्कर	संख्या	आवश्यकता														
1	मोबाइल होपर	2	प्रत्येक एचएमसी के लिए एक														
2	पे लोडर 2.5 घन मी.	2	पोतों के हैचों के भीतर कार्य करने के लिए														
3	प्रोक्लेम (एक्सकवेटर)	3	रैकों की उतराई तथा कार्गो के भंडारण के लिए														

<p>(घ). डीपीआर के अध्याय-8 में कहा गया है कि इलैक्ट्रो-मकेनिकल कार्यों के लिए दरें परामर्शदाताओं के डाटा संचय में उपलब्ध सूचना पर आधारित हैं। केओपीटी पुष्टि करें कि क्या इलैक्ट्रो-अभियांत्रिक कार्यों के लिए सुविचारित दरें मौजूदा बाजार दरें दर्शाती हैं।</p>	<p>केओपीटी ने पुष्टि की है।</p>
<p>(ड). मोबाइल हारबर क्रेन (एचएमसी) की लागत के समर्थन में केओपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य में कहा गया है कि एमएचसी की कीमत 3158000 यूरो है। लगभग ₹ 65 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए, एमएचसी की कीमत ₹ 20.27 करोड़ परिगणित होती है।</p> <p>तथापि, केओपीटी ने एमएचसी की लागत ₹ 30 करोड़ पर विचार किया है। केओपीटी गणनाओं में सुविचारित ₹ 30 करोड़ की इकाई दर का औचित्य बताए।</p>	<p>3158000 यूरो की दर में ग्रैब की लागत और सीमाशुल्क ड्यूटी शामिल नहीं है।</p> <p>दो ग्रैबों (एक छोटा और एक बड़ा) की लागत 275000 यूरो और सीमाशुल्क ड्यूटी (वर्तमान में 23.78 प्रतिशत पर विदित) पर विचार करते हुए, ग्रैबों के साथ एक क्रेन की कुल लागत ₹ 27.62 करोड़ आती है जोकि परियोजना के कार्यान्वयन तक लागत की संभावित वृद्धि पर विचार करते हुए परामर्शदाता द्वारा ₹ 30.00 करोड़ पर विचार किया गया है। तथापि, यदि उपयुक्ततः विचार किया गया है, टीएमपी लागत अनुमान को संशोधित करने के लिए बजटीय ऑफर पर विचार करें।</p>
<p>(च). 5 घन मीटर की क्षमता वाले पे लोडर की लागत को तर्कसंगत ठहराने के लिए प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य ₹ 49.98 लाख की लागत निर्धारित करते हैं, जबकि केओपीटी ने एक लोडर के लिए ₹ 1 करोड़ पर विचार किया है। केओपीटी पे लोडरों की लागत के अनुमानों को संशोधित करें।</p>	<p>प्राप्त बजटीय ऑफरों के अनुसार, 5 घन मीटर के लेइभर मेक के बकेट के पेलोडर की लागत 159300 यूरो या ₹ 1,03,54,500 (₹ 65/- प्रति यूरो की दर से) है। 23.78 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी पर विचार करते हुए इसकी कीमत ₹ 1,28,16,800.00 जो जाएगी। तथापि, गलती से, इसे ₹ 1.00 सुविचारित किया गया है। लेइभर की बजटीय ऑफर भेजी गई है।</p> <p>लेइभर मेक के पेलोडर मुख्यतः कुशल कार्गो प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं और लुइगोंग मेक जिसकी दर ₹ 49.98 लाख है, की तुलना में ज्यादा बेहतर भी है। हमने कुशलता तथा अन्य पैरामीटरों के मद्देनजर लेइभर मेक के 5 घन मीटर पे लोडरों पर विचार किया है। इसके लिए एकत्र की गई बजटीय ऑफर भेजी गई है जिसपर लागत के अनुमान को अद्यतन करने के लिए विचार किया जा सकता है। पहले भेजी गई लुइगोंग की बजटीय ऑफर को तदनुसार नजरअंदाज करें।</p>
<p>(छ). केओपीटी ने 2.5 घन मीटर क्षमता के पे लोडर की लागत अपने द्वारा प्रेषित दस्तावेज में उल्लिखित ₹ 28.56 लाख की दर के विपरीत ₹ 25 लाख पर विचार किया है। इसी तरह, केओपीटी ने ₹ 25 लाख पर एक ट्रिपर ट्रक की लागत पर विचार किया है जबकि, केओपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज ₹ 23.80 लाख की लागत दर्शाते हैं। केओपीटी स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>परामर्शदाता ने अपफ्रंट प्रशुल्क तैयार करते समय अपने अनुभव के आधार पर उपस्करों की खरीदारी कीमतों के संबंध में कुछ अनुमान लगाए थे।</p> <p>ऊपर दिए गए कारणों से, हम एल514 मॉडल के लेइभर मेक पेलोडरों पर विचार कर रहे हैं। 23.78 प्रतिशत की सीमाशुल्क ड्यूटी के साथ भारतीय रुपए में राशि लुइगोंग मेक पेलोडरों की बजाय ₹ 60,74,504/- प्रति पेलोडर आती है। बजटीय ऑफर भेजा गया है।</p> <p>ट्रिपरों के संबंध में, हमने बजटीय ऑफर के आधार पर लागत को अलग से संशोधित किया है।</p>
<p>(ज). मोबाइल होपरों और एक्सकवेटरों की लागत के समर्थन में संलग्न किए बताए गए दस्तावेजी साक्ष्य केओपीटी द्वारा नहीं भेजे गए हैं। केओपीटी इसे भेजे।</p>	<p>मोबाइल होपरों की लागत पर परामर्शदाता ने अपने अनुभव से विचार किया है।</p> <p>तथापि, मै0 लेइभर से प्राप्त एक्सकवेटर (ए924सी माडल) के बजटीय ऑफर के अनुसार, एक्सकवेटर की लागत ₹ 1.73 करोड़ (265700 यूरो) होती है। लागू सीमाशुल्क ड्यूटी के साथ, एक्सकवेटर की कीमत ₹ 2,13,77,425.00 होगी। बजटीय ऑफर की एक प्रति भेजी गई है। हमें मोबाइल होपरों के लिए कोई बजटीय ऑफर प्राप्त नहीं हुई थी</p>

		जोकि मूलतः कृत्रिम मर्दें होती हैं। टीएमपी उपस्कर की अनुमानित लागत को संशोधित करने के लिए बजटीय ऑफर पर विचार करें।
	(झ). धूल निवारण प्रणाली तथा इलैक्ट्रिकल तथा रोशनी करने के लिए सुविचारित एकमुश्त का आधार अनुमानों में सुविचारित लागत का औचित्य बताते हुए भेजें।	केओपीटी ने निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं: धूल निवारण के लिए – ₹0 3/- से ₹0 5/- प्रति टन क्षमता। बिजली रोशनी के लिए लिए – ₹0 150/- से ₹0 200/- प्रति वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र। केओपीटी ने एक रेलवे ब्रिज तथा एक सड़क धर्मकांटे की लागत भी शामिल की है जिनपर पहले विचार नहीं किया गया था। इस संबंध में बजटीय ऑफर भेजी गई हैं।
III	परिचालन लागत:	
(i)	केओपीटी ने ट्रिपलर ट्रकों के लिए 4 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। केओपीटी उक्त उपस्कर के लिए सुविचारित ईंधन उपभोग कारक का औचित्य दस्तावेजी साक्ष्य के साथ स्पष्ट करें।	ईंधन उपभोग एचडीसी में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए ट्रिपलर ट्रकों की सुविधा उपलब्ध करवाने वाले सेवा प्रदाताओं द्वारा प्राप्त किए जा रहे औसत दूरी के आधार पर सुविचारित किया गया है। सेवा प्रदाताओं के अनुसार, ट्रिपलर ट्रक के लिए प्रत्येक लिटर गोदी के भीतर 4 किलोमीटर का माइलेज देता है। यह देखा गया है कि प्रत्येक डम्पर को 3 फेरे प्रति घंटा देने में लगभग 18 किलोमीटर कवर करना पड़ता है। इस आधार पर, 4 लिटर प्रति घंटा के घंटावार उपभोग का अनुमान लगाया गया है।
(ii).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 10 टन क्षमता के पे लोडर के लिए 12 लिटर प्रति घंटा का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। यह प्रकट होता है कि केओपीटी द्वारा सुविचारित पे लोडरों की क्षमता 10 टन क्षमता से कम है। ऐसी स्थिति में, दोनों प्रकार के पे लोडरों द्वारा 12 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग का औचित्य बताएं। ईंधन उपभोग पे लोडरों की तत्संबंधित क्षमता के अनुसार, दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित, संशोधित करें।	पेलोडर सामान्यतः उनकी बकेट क्षमता के अनुसार मापे जाते हैं। शुष्क बल्क सामग्रियों की घनता पर निर्भर करते हुए, पेलोडरों द्वारा ढोया जाने वाला भार बहुत बृहत् होता है। एचडीसी में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए 5 घन मीटर तथा 2.5 घन मीटर के पेलोडर उपलब्ध करवाने वाले सेवा प्रदाताओं से यह एकत्रित किया गया है कि 5 घन मीटर के पेलोडर लगभग 14 लिटर तथा 2.5 घन मीटर के पेलोडर 12 लिटर ईंधन प्रति घंटा उपभोग करते हैं। तथापि, केओपीटी ने 12 लिटर प्रति घंटा के निम्नतर स्तर पर विचार किया है जो प्रतिमानक से मेल खाता है। केओपीटी के पास इस संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं है।
(iii).	एक्सकवेटरों के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।	गोदी के भीतर कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए एक्सकवेटरों की सुविधा प्रदान करने वाले सेवा प्रदाताओं से प्राप्त संकेतों के आधार पर विचार किया गया है। केओपीटी के पास इस संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं है।
IV	कार्गो प्रहस्तन प्रभार:	
(i).	प्रस्तावित दरमान में बर्थ किराये और प्रहस्तन दर के मामले में सामान्य कार्गो के लिए दर के 60 प्रतिशत पर पात्र तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है। तथापि, अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित राजस्व माडल में इस कारक पर गणना नहीं की गई है। इसलिए, केओपीटी यह सुनिश्चित करने के लिए प्रहस्तन दर तथा बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए कार्गो टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले विदेशी और तटीय कार्गो, यदि कोई हो, के अनुपात की जांच करे कि अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर बीओटी परिचालक द्वारा अर्जित की जा सकती है। अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में सुविचारित विदेशी तथा तटीय कार्गो का अनुपात अंगीकृत अनुपात का आधार स्पष्ट करते हुए भेजें।	मौजूदा परियोजना केओपीटी की पत्तन सीमा के भीतर अंतरलदाई सुविधा से जुड़ी है। मदर पोत केओपीटी के भीतर अंतरलदाई सुविधा में आएंगे तथा वहां पर पूरा कार्गो या पार्ट कार्गो उतारेंगे। पार्ट उतराई के मामले में, हल्दिया ड्राफ्ट प्राप्त करने के बाद मदर पोत विदेशी कार्गो के साथ बाह्य टर्मिनल-1 का दौरा करेगा। अंतरलदाई सुविधा में प्राप्त विदेशी कार्गो डॉटर पोतों द्वारा बाह्य टर्मिनल में स्थानांतरित किया जाएगा। ऐसा स्थानांतरित उक्त कार्गो विदेशी कार्गो की अपनी हैसियत बनाए रखेगा। उपर्युक्त कारकों पर विचार करते हुए, तटीय कार्गो का प्रहस्तन राजस्व माडल में सुविचारित किया गया है। तथापि, सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो के लिए दरें तटीय कार्गो के संयोगवश कभीकभार प्रहस्तन के लिए दरमान में निर्धारित की गई हैं।

(ii).	केओपीटी का प्रस्ताव कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधा हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों के लिए क्रमशः 90 प्रतिशत, 5 प्रतिशत तथा 5 प्रतिशत की दर से कुल राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित 98 प्रतिशत, 1 प्रतिशत तथा 1 प्रतिशत के भिन्न-भिन्न प्रभाजन प्रतिमानक पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	जब परियोजना एक बहुउद्देशीय टर्मिनल है, इसके मुख्यतः केवल कोयला तथा लौह अयस्क और कुछ अन्य शुष्क बल्क कार्गो ही प्रहस्तन करने की संभावना है। तदनुसार, केओपीटी ने बहुउद्देशीय टर्मिनल की बजाय कोयला टर्मिनल तथा लौह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रभाजन प्रतिमानक अंगीकृत करना ज्यादा उपयुक्त समझा है।
V	भंडारण प्रभार गणना:	
(i).	पिछले तीन वर्षों में केओपीटी में कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो जैसे कार्गो का वास्तविक औसत विराम समय भेजें।	<p>कार्गो का विराम समय विभिन्न पैरामीटरों अर्थात् रैकों की उपलब्धता, ट्रकों की निकासी, निर्यात कार्गो पोतों की बर्थिंग विलंबित करते हुए पत्तन में भीड़, रेलवे साइडिंग्स की उपलब्धता तथा अन्य संबद्ध अवसंरचना पर निर्भर है। इसलिए, अब देखा जा रहा विराम समय भविष्य विश्लेषण के लिए संदर्भ रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।</p> <p>तथापि, पिछले 3 वर्षों के लिए टीएएमपी द्वारा अपेक्षित ब्योरे बल्क कार्गो के लिए हमारे द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जा रहे हैं, क्योंकि सभी प्लॉट विशिष्ट अवधि के लिए अल्पकालिक लाइसेंस आधार पर दिए गए हैं जिसमें से टाटा तथा सेल जैसे दीर्घकालिक खिलाड़ी भी हैं जिन्हें 11 महीनों के लिए लाइसेंस आधार पर भूमि दी गई है।</p> <p>एचडीसी में कार्गो के प्लॉट वार विराम समय का विशिष्ट रिकार्ड नहीं रखा जाता है। तथापि, हम उस समय से भंडारण क्षेत्र में कार्गो के विराम का पोतवार रिकार्ड रखते हैं जब पोत प्लॉट में प्रवेश करता है और निकासित/नौभरित किया जाता है। सेल तथा टाटा स्टील (मुख्य आयातक) तथा कुछ प्रमुख लौह अयस्क निर्यातकों द्वारा प्रहस्तित कुछ जलयानों के ब्योरे भेजे गए हैं।</p> <p>यह देखा जा सकता है कि सेल प्रत्येक लगभग 20000 टन के पोत भार की निकासी के लिए औसतन लगभग 20 दिनों का समय लेता है जबकि टाटा स्टील लगभग 22000 टन का एक पोत भार निकासित करने में औसतन 10/12 दिनों का समय लेता है।</p> <p>टाटा स्टील द्वारा की गई निकासी के मद्देनजर और इसपर विचार करते हुए कि प्रस्तावित टर्मिनल के पास शुष्क बल्क कार्गो की निकासी के लिए पर्याप्त साइडिंग सुविधाएं होंगी, इसलिए परामर्शदाता ने 10 दिन शुष्क बल्क कार्गो (आयात) के औसत विराम समय के रूप में अनुमानित किए हैं।</p> <p>लौह अयस्क के संबंध में, यह पहले ही स्पष्ट किया गया है कि नौभरण से पहले कार्गो को इकट्ठा करने के लिए लगभग 25 दिनों का समय अपेक्षित होता है क्योंकि ज्यादातर कार्गो सड़कमार्ग से आता है। इसे भी भेजे गए ब्योरों के साथ भेजा गया है।</p>
(ii).	निर्यात कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित निःशुल्क दिवसों की संख्या 15 दिन है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत,	एचडीसी में बहुत से निर्यातक निर्यात के लिए लौह अयस्क लाते हैं। अनुभव से यह देखा गया है कि निर्यातक निर्यात के लिए कार्गो संचित करने के लिए लगभग पच्चीस दिनों का समय लेते हैं। इसके अलावा,

	केओपीटी ने लौह अयस्क कार्गो के निर्यात के लिए प्रस्ताव में 25 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। निःशुल्क दिवसों की संख्या दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुसार संशोधित करें। मसौदा दरमान में प्रस्तावित शर्त भी उपयुक्ततः संशोधित करें।	वर्तमान में हम ऐसी स्थिति का सामना कर रहे हैं जहां लौह अयस्क यातायात का प्रमुख भाग (लगभग 80 प्रतिशत) सड़कमार्ग से आता है। यह प्रारंभिक तौर पर रेलवे द्वारा अंगीकृत मालभाड़ा नीति की वजह से हो रहा है जिससे लौह अयस्क का सड़क परिवहन हल्दिया में निर्यातकों के लिए ज्यादा मितव्ययी हो गया है। इसे सड़कमार्ग से लाकर कार्गो के संचयन में रेलवे आवागमन से अधिक समय लगता है। उपर्युक्त कारकों के मद्देनजर, केओपीटी ने विचार किया है कि लौह अयस्क टर्मिनलों के लिए निर्धारित लौह अयस्क के लिए पच्चीस दिन निःशुल्क समय उपयुक्त है।																			
(iii).	भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कोयले तथा शुष्क बल्क कार्गो के 37.5 प्रतिशत और लौह अयस्क कार्गो के 12.5 प्रतिशत पर विचार करने का आधार भेजें।	भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो के प्रतिशत के आधार पर भंडारण प्रभार की गणना साध्यता रिपोर्ट की तालिका-10.3 के अधीन निर्दिष्ट की गई है। (तत्पश्चात, केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 2011 (पृष्ठ सं. 648-649/ग) द्वारा बताया है कि लौह अयस्क के लिए भंडारण प्रभारों की गणना की पुनः प्रति जाँच करने पर यह पाया गया है कि उसने कुछ त्रुटि की है। तदनुसार, इसने विचार के लिए भंडारण प्रभारों हेतु संशोधित गणना भेजी है।)																			
VI	बर्थ किराया गणना:																				
(i).	केओपीटी ने अपनी क्षमता गणना में 25:75 के अनुपात में 11000 टन के पार्सल भार के साथ 22000 टन के पार्सल लोड और 11000 टन के पार्सल लोड के साथ हैंडीमेक्स/पेनामेक्स पोतों पर विचार किया है। इस संदर्भ में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:	--																			
	(क). 75:25 के विपरीत बर्थ किराया गणना में 70 प्रतिशत की दर से 11000 टन के पार्सल लोड और 10 प्रतिशत की दर से 22000 टन के पार्सल लोड पोत पर विचार करने का कारण बताएं।	बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए लगाए गए अनुमान साध्यता रिपोर्ट की तालिका-10.2 के अधीन निर्दिष्ट किए गए हैं। इसे नीचे भी दर्शाया गया है:																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>पोत प्रकार</th> <th></th> <th>7000 जीआरटी पोत</th> <th>पेनामेक्स</th> <th>हैंडीमेक्स</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क पोत जीआरटी</td> <td></td> <td>7000</td> <td>33000</td> <td>22000</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">घटक विभाजन</td> <td>कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क - आयात</td> <td>70%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>लौह अयस्क -</td> <td>70%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	पोत प्रकार		7000 जीआरटी पोत	पेनामेक्स	हैंडीमेक्स	क पोत जीआरटी		7000	33000	22000	घटक विभाजन	कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क - आयात	70%	20%	10%	लौह अयस्क -	70%	20%	10%
पोत प्रकार		7000 जीआरटी पोत	पेनामेक्स	हैंडीमेक्स																	
क पोत जीआरटी		7000	33000	22000																	
घटक विभाजन	कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क - आयात	70%	20%	10%																	
	लौह अयस्क -	70%	20%	10%																	
	(ख). बर्थ किराया प्रभारों की गणना में 33000 टन के पार्सल आकार पर विचार करने का कारण, जिसे क्षमता गणना में भी सुविचारित नहीं किया गया है।	बर्थ किराया प्रभार की गणना के लिए पार्सल आकार 33000 टन सुविचारित नहीं किया गया है। यह बर्थ किराया गणना के लिए सुविचारित पेनामेक्स पोतों का औसत जीआरटी है। हैंडीमेक्स पोतों के लिए, 22000 के जीआरटी पर विचार किया गया है जबकि डॉटर पोतों के लिए 7000 के जीआरटी पर विचार किया गया है।																			
(ii).	जीपीआर के पैरा 4.1 में केओपीटी ने 45 लाख टन प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता के लिए 70 प्रतिशत उपयोग पर कुल 204 जलयान आगमनों पर विचार किया है। तथापि, बर्थ किराया गणना में, कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क के लिए 268 और लौह	जलयान आगमनों के मुद्दे के संबंध में, क्षमता गणना में सुविचारित 204 जलयान आगमन एक पोत के समकक्ष दो डॉटर पोतों को परिकल्पित करता है। इसे एक दिन में प्रत्येक प्रकार के पोतों की संख्या पर अलग-अलग दर्शाते हुए तालिका-5.2. (बर्थ क्षमता) में दर्शाया गया है, जिसे देखा जा सकता है। बर्थ क्षमता तथा बर्थ किराया प्रभार दोनों पर विचार करने के लिए																			

<p>अयस्क के लिए 90 आगमनों के लिए जलयान आगमन क्षमता गणना में सुविचारित 204 जलयान आगमनों के विपरीत कुल 358 जलयान आगमनों पर विचार किया गया है। केओपीटी स्थिति स्पष्ट करे और अन्तर का मिलान करे। इसके अलावा, बर्थ किराया गणना में सुविचारित कुल जीआरटी घंटे कुल जलयान आगमनों से आते हैं। चूंकि क्षमता गणना में सुविचारित जलयान आगमनों के बीच अन्तर है, इसलिए बर्थ किराया गणना की समीक्षा करें। जीआरटी घंटों की गणना में कुछ गणितीय त्रुटियां दिखाई दी हैं जिसे ठीक किया जाए।</p>	<p>निम्नलिखित पोत आगमनों पर विचार किया गया है:</p> <table border="0"> <tr> <td>कोयला/अन्य शुष्क बल्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.</td> <td>- 230</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.</td> <td>- 77</td> </tr> <tr> <td>कोयला के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.</td> <td>- 38</td> </tr> <tr> <td>लोह अयस्क के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.</td> <td>- 13</td> </tr> </table> <p>यदि दो डॉटर पोतों को एक पोत के समकक्ष सुविचारित किया जाता है तो पोतों की कुल संख्या 204 हो जाएगी।</p>	कोयला/अन्य शुष्क बल्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.	- 230	लोह अयस्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.	- 77	कोयला के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.	- 38	लोह अयस्क के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.	- 13
कोयला/अन्य शुष्क बल्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.	- 230								
लोह अयस्क के लिए (7000 जीआरटी के) डॉटर पोतों की सं.	- 77								
कोयला के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.	- 38								
लोह अयस्क के लिए (पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स दोनों) पोतों की सं.	- 13								
<p>VII दरमान:</p>									
<p>(i). प्रस्तावित दरमान के खंड 2(ii) में केओपीटी ने यह शर्त निर्धारित की है कि बाह्य टर्मिनल 1 में प्रहस्तित कार्गो, निर्यातों के मामले में केओपीटी की पत्तन सीमाओं के भीतर किसी अंतरलदाई सुविधा अथवा विलोमतः अंतरलदाई किए जाने के बाद, प्रशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए विदेशी कार्गो माना जाएगा, बिना इस ओर ध्यान दिए कि ऐसे कार्गो को ढोने वाले पोतों का हैसियत क्या है। इस संदर्भ में,</p>	<p>--</p>								
<p>(क). केओपीटी बताए कि कैसे मिडस्ट्रीम (केओपीटी की पत्तन सीमा के भीतर) में लादा गया और एचडीसी अथवा केडीएस में लाया गया कार्गो तटीय रियायत स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए वर्तमान में कैसे माना जाता है।</p>	<p>वर्तमान में, मिडस्ट्रीम परिचालन लंगरगाहों में किया जाता है जहां मदर पोत छोटे अंतर्देशीय पोतों में कार्गो उतारा जाता है अथवा समान पोतों द्वारा ऊंचाई तक लादा जा रहा है। लंगरगाह में ऐसे परिचालन के लिए कार्गो संबंधित प्रभार मदर पोत के कार्गो की हैसियत पर विचार करते हुए वसूल किया जा रहा है। उस तारीख तक, सभी ऐसे मामलों में केवल विदेशी कार्गो शामिल किया गया है।</p> <p>लंगरगाहों में अंतर्देशीय पोतों पर उतराई के पश्चात, जब उक्त कार्गो बर्थों में उतराई के लिए एचडीसी में आता है तो इसपर ऐसे आवागमन के लिए विशिष्ट रूप से दी गई दर के अनुसार प्रभारित किया जाता है। (संदर्भ: दरमान का एस.4.5)।</p>								
<p>(ख). कारण स्पष्ट करें कि प्रस्तावित अंतरलदाई सुविधा का इस्तेमाल करने वाला तटीय कार्गो एचडीसी में विदेशी कार्गो क्यों माना जाना चाहिए।</p>	<p>केओपीटी की ऐसी कोई मंशा नहीं है। यदि कोई तटीय कार्गो अंतरलदाई सुविधा में लाया जाता है तो उसे तटीय कार्गो माना जाएगा जब उसे बाद में बाह्य टर्मिनल-1 में लाया जाएगा। अंतरलदाई सुविधा का मूल आशय कोकिंग कोयला/गैर कोकिंग कोयला, चूनापत्थर आदि जैसे विदेशी कार्गो के दो पत्तन प्रहस्तन की आवश्यकता को दूर करना है।</p> <p>तथापि, यह देखा गया है कि प्रस्तावित दरमान के एस.2 (ii) (ड) की शब्दावली के संबंध में ऐसी भ्रांति की गुंजाइश है। ऐसी किसी भ्रांति से बचने के लिए, निम्नलिखित वाक्य खंड के अंत में जोड़ा जाए:</p> <p>“तथापि, यदि कोई तटीय कार्गो बाह्य टर्मिनल-1 में अनुवर्ती उतराई के लिए अंतरलदाई सुविधा में लाया जाता है तो इसे बाह्य टर्मिनल-1 में दरों की वसूली के प्रयोजन के लिए तटीय कार्गो माना जाएगा।”</p>								
<p>(ग). केओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या सरकार की तटीय रियायत नीति के साथ प्रस्तावित शर्त का मेल है।</p>	<p>अंतरलदाई परिचालन के मामले में, मदर पोत का विदेशी कार्गो दूसरे पोत (ट्रांसलोडर) में स्थानांतरित किया जाता है और केवल केओपीटी की सीमाओं के भीतर दूसरे पोत पर अस्थायी रूप से लदाई कर रखा जाता है। तब कार्गो दूसरे पोत द्वारा केओपीटी सीमा के भीतर दोबारा</p>								

		<p>बाह्य टर्मिनल-1 में लाया जाता है। तदनुसार, प्रश्नाधीन कार्गो इसके लिए लागू की जाने वाली तटीय कार्गो के लिए रियायत की अपेक्षा के लिए एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन (इस मामले में बाह्य टर्मिनल-1) में नहीं ले जाया जाता है। विदेशी कार्गो के लिए सीमाशुल्क औपचारिकताएं उसके बाह्य टर्मिनल-1 में लाए जाने के बाद पूरी की जाएंगी।</p> <p>तदनुसार, केओपीटी की राय है कि कार्गो की हैसियत अपरिवर्तनीय बनी रहे। तथापि, ऐसी संभावना है कि पोत ट्रांसलोडर और बाह्य टर्मिनल-1 के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए विनियुक्त पोत तटीय चालन के अधीन रहेंगे।</p> <p>चूंकि तटीय रूप में कार्गो के वर्गीकरण (अर्थात् एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तक आवागमन) के लिए मूल परिसर मौजूदा मामले में प्रकट नहीं होता है, मात्र तथ्य है कि पोत द्वारा ट्रांसलोडर और बाह्य टर्मिनल-1 के बीच कार्गो स्थानांतरित किया जाएगा और, केओपीटी की राय के अनुसार, कार्गो की हैसियत में कोई बदलाव नहीं आएगा।</p> <p>इस संबंध में किसी भ्रांतिसे बचने के लिए खंड-2 (ii) (ड) शामिल किया गया है। इस प्रस्ताव में विश्वास किया गया राजस्व माडल केओपीटी की उपर्युक्त समझ पर आधारित है।</p>
(ii).	<p>उस अवधि के लिए जिस दौरान टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं हो, भंडारण प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली खंड 2(iv) में प्रस्तावित शर्त में कहा गया है कि उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान टर्मिनल परिचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो, जैसाकि अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित दरमानों में निर्धारित किया गया है।</p>	<p>यह खण्ड केओपीटी के दरमान के मौजूदा प्रावधान [(दरमान का एस.3 (xi)] के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।</p> <p>तथापि, यदि इसे उपयुक्त माना जाता है तो टीएमपी अन्य बीओटी परियोजनाओं के दरमानों के अनुसार इसमें संशोधन करे।</p>
(iii).	<p>निःशुल्क भंडारण अवधि की स्वीकार्यता करने वाली खण्ड 5 में प्रस्तावित टिप्पणी (iii) में यह संशोधन किया जाए कि निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैरकार्य दिवस अतिरिक्त होंगे, जैसाकि अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित दरमानों में निर्धारित किया गया है।</p>	<p>यह खण्ड केओपीटी के दरमान के मौजूदा प्रावधान [दरमान के एस.7 की टिप्पणी--(ii)] के अनुसार केवल यह वाक्य प्रस्तावित किया गया है कि "निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए" को "निःशुल्क समय के प्रयोजन के लिए" गलत मुद्रित किया गया है।</p> <p>तथापि, यदि इसे उपयुक्त माना जाता है, तो टीएमपी अन्य बीओटी परियोजनाओं के दरमानों के अनुसार इसमें संशोधन करे।</p>

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 7 जुलाई 2011 को कोलकाता पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के मुख्य बिन्दुओं को स्पष्ट करते हुए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, केओपीटी से निम्नलिखित कार्रवाईयां करने की सलाह दी गई थी:

- (i). हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब के साथ-साथ उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर केओपीटी की टिप्पणियों को वेबसाइट पर डाला जाए।

(ii). ऐसे तट प्रहस्तन उपस्करों को बढ़ाने की संभावनाओं पर विस्तृत नोट भेजे जिनसे प्रस्तावित टर्मिनल की बढ़ेगी।

5.3. केओपीटी ने पुष्टि की है कि उसने अपेक्षित ब्योरे सभी समर्थक दस्तावेजों के साथ अपनी वेबसाइट पर डाल दिए हैं। ऐसे तट प्रहस्तन उपस्करों को बढ़ाने की संभावनाओं के संबंध में भेजे जिनसे प्रस्तावित टर्मिनल की बढ़ेगी के संबंध में, केओपीटी ने कहा है कि जेट्टी पर तीन मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित करने का मामला योजना तैयार करने के दौरान भी दोहन किया गया है परन्तु निम्नलिखित कारणों से इसपर विचार नहीं किया गया है:

- (क). अतिरिक्त उपस्करों (एमएचसी, ट्रिपरों, पेलोडरों, होपरों, ग्रैबों आदि) के लिए रु0 30 करोड़ से अधिक के अतिरिक्त निवेश करने पर इससे केवल 0.8 मिलियन टन (केओपीटी ने गणना भेजी है) बढ़ेगी। इसके अलावा, अतिरिक्त क्रेनों के प्रतिवर्धक लोड को लेने के लिए बर्थ निर्माण में अतिरिक्त लागत आएगी।
- (ख). परामर्शदाता ने 28 टन प्रति क्रेन चक्र के आउटपुट पर विचार किया है। कार्गो होपर में उतारा जाएगा जो निकासी के लिए ट्रिपरों में लादा जाएगा। 28 टन लगभग 2 ट्रिपर लोड के समकक्ष है। एचएचसी की कार्यप्रणाली को निर्बाध सुनिश्चित करने के लिए, एमएचसी द्वारा उतारा गया कार्गो साथ के साथ निकासित किया जाएगा। यह अनुमान लगाया गया है कि 3 एमएचसी द्वारा उतारे गए कार्गो को लगातार निकासित करने के लिए 39 ट्रिपरों को तैनात किए जाने की आवश्यकता होगी। (केओपीटी ने विस्तृत गणनाएं भेजी हैं)।

बहुत ज्यादा ट्रिपरों के आवागमन से भीड़ी जेट्टी के साथ-साथ भंडारण क्षेत्र (जहां अन्य गतिविधियां जैसे कार्गो की स्टेकिंग, ट्रकों/रैकों पर/से कार्गो की लदाई/उतराई जारी रहेगी) पर गंभीर स्थिति हो जाएगी। इससे उत्पादकता पर बहुत असर पड़ेगा जिससे तीसरी क्रेन के लाभ प्राप्त नहीं किए जा सकेंगे।

- (ग). यह अलग से पहले ही दिखाया जा चुका है कि चट्टा लगाए जाने और भंडारित किए जाने वाले 4.5 मिलियन टन कार्गो से अधिक की यार्ड क्षमता सृजित करना और पेलोडरों, ट्रिपरों और एक्सकवेटरों जैसे मोबाइल उपस्करों की मदद से रेलवे रैकों पर/से लदाई/उतराई संभव नहीं होगी।

उपर्युक्त के मद्देनजर, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में घाट क्षमता परिकलन में केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित एमएचसी के प्रभावी उत्पादकता स्तर को स्वीकार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

5.4. केओपीटी द्वारा किए गए अतिरिक्त निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (क). केओपीटी द्वारा प्रेषित अपफ्रंट प्रशुल्क की सम्पूर्ण गणना रु0 40.60 प्रति लिटर के ईंधन मूल्य पर आधारित थी। यह तब से बढ़कर रु0 43.74 प्रति लिटर हो गया है। इसलिए, गणना मौजूदा ईंधन मूल्य के आधार पर संशोधित की गई है।
- (ख). पहले सुविचारित उपस्कर की पूंजी लागत ओईएम के बजटीय ऑफर और लागू सीमाशुल्क के आधार पर प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्नों के अनुसार संशोधित की गई है। रेलों और धर्मकांटे की लागत, जो पहले छूट गई थी, को भी शामिल किया गया है।

उपर्युक्त ने पहले प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क को काफी बदला है।

6. संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं को यह सलाह दी गई थी कि वे केओपीटी द्वारा अपनी वेबसाइट पर डाली गई सूचना को देखें और अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजें। मै0 कपस्टन शिपिंग एंड एस्टेट्स लिमिटेड (सीएसईएल) ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। सीएसईएल की टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने सीएसईएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

7. केओपीटी ने बाद में अपने नोट दिनांक शून्य, जिसपर इस कार्यालय में 5 अगस्त 2011 को समीक्षा की गई थी, द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे:

- (i). धर्मकांटा

2 धर्मकांटों की आपूर्ति के लिए मै0 राइस लेक को दिए गए आदेश पत्र दिनांक 31 दिसम्बर 2010 में, टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब देते समय केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित, यह देखा गया है कि उपस्कर लागत के अलावा सिविल फाउंडेशन और नियंत्रण कक्ष लागतें धर्मकांटों को संस्थापित करने और परिचालित करने के लिए प्रोद्भूत की जानी थीं। उक्त पत्र में यथा उल्लिखित इस सिविल फाउंडेशन और नियंत्रण कक्ष की लागत रु0 9.98 लाख है।

- (ii). बर्थिंग सहायताओं का वर्तमान सीएसपी

बोलाई मूरिंग रिंग, पाइप रेलिंग और सीढ़ी – वैट 4 प्रतिशत की दर से

फेंडरिंग प्रणाली के लिए – उत्पाद शुल्क – 10.30 प्रतिशत और फार्म-सी जमा करने पर सीएसटी 2 प्रतिशत की दर से।

(iii). क्षमता गणना

22000 टन ढोने वाला प्रत्येक पोत अथवा दो डॉक्टर पोत 30 घंटे (1.25 दिन) की औसत से बर्थ पर रहेंगे जिसमें से 23.52 घंटे (0.98 दिन) वास्तविक कार्गो प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किया जाएगा और शेष 6 घंटे का समय सर्वेक्षण के पहले और बाद तथा ज्वारभाटा की प्रतीक्षा के लिए होगा।

उपर्युक्त के मद्देनजर, यह बताया गया है कि 1.25 दिनों की बर्थ अभिग्रहणता के लिए, 22000 टन कार्गो लादा/उतारा जाएगा। यह 255 दिनों (255 X 22000 / 1.25) की समग्र बर्थ अभिग्रहणता में 4.488 (अर्थात 4.5) मिलियन टन कार्गो की लदाई/उताराई के तदनुरूप है।

यह केओपीटी जैसे रिवरीन पत्तन के लिए विशेष स्थिति है और अन्य समुद्र पत्तनों से इसकी तुलना नहीं की जा सकती।

(iv). जलयानदिवस आउटपुट

साध्यता रिपोर्ट निम्नलिखित दो आउटपुट दिखाती है:

- (क). प्रभावी आउटपुट – जब कार्गो क्रेनों द्वारा वास्तव में उतारा/लादा जाएगा अर्थात 1.25 दिनों के कुल जलयान समय के 0.98 दिनों के भीतर। यह आंकड़ा दो एचएमसी द्वारा 22400 टन और एक एचएमसी द्वारा 11200 टन है।
- (ख). निवल आउटपुट – निवल आउटपुट जलयान से उतारे/लादे गए कुल कार्गो को बर्थ में कुल जलयान समय से भाग करने से है। जैसाकि पहले बताया गया है, 22000 टन कार्गो 1.25 दिन के कुल जलयान समय में लादा/उतारा जाएगा। यह 17600 टन के तदनुरूप है। चूंकि 255 दिनों की बर्थ अभिग्रहणता बर्थ में जलयानों के वास्तविक समय पर आधारित है, इसलिए 17600 टन का जलयान दिवस आउटपुट 4.5 मिलियन टन की क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

(v). ट्रिपरों की आवश्यकता:

ट्रिपर प्राथमिक रूप से बर्थ और स्टेकिंग क्षेत्र के बीच कार्गो के परिवहन के लिए अपेक्षित होते हैं। यह सत्य है कि जेट्टी और स्टेकिंग क्षेत्र के बीच कार्गो के परिवहन के लिए लगभग 21 ट्रिपर अपेक्षित होंगे।

यह भी जोड़ा गया है कि एक्सकवेटरों द्वारा उताराई करने के बाद रेलवे साइडिंग से भंडारण क्षेत्र तक निर्यात कार्गो (लौह अयस्क) की ढुलाई के लिए 4 ट्रिपरों की आवश्यकता होगी।

इसलिए, ऐसे परिचालनों को सुनिश्चित करने के लिए 25 ट्रिपर एस्केपेबल नहीं हैं।

8. केओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 19 जुलाई 2011 द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क के सापेक्ष इसके अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 3 मई 2011 को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

(क). बर्थ किराया प्रभार

पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 3 मई 2011		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2011	
विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.951	1.171	1.49	0.896

(ख). प्रहस्तन प्रभार

घटक	पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 3 मई 2011		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2011	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
कोकिंग कोयला	176.84	106.70	181.37	108.82
लौह अयस्क	176.84	176.84	181.37	181.37
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	176.84	176.84	181.37	108.82

(ग). भंडारण प्रभार

विवरण	पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 3 मई 2011				संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2011			
	दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग में				दर प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग में			
	कोकिंग कोयला	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क कार्गो		कोकिंग कोयला	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	
			आयात	निर्यात			आयात	निर्यात
निःशुल्क दिवस	5	25	5	25	5	25	5	25
निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	0.96	0.58	0.96	0.58	0.987	0.592	0.987	0.592
निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	1.92	1.15	1.92	1.15	1.974	1.184	1.974	1.184
निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद 10वें से आगे	3.84	2.30	3.84	2.30	3.948	2.369	3.948	2.369

(घ). विविध प्रभार:

घटक	पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 3 मई 2011	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2011
	दर प्रति मी.ट. में	दर प्रति मी.ट. में
कोकिंग कोयला	1.81	1.85
लौह अयस्क	1.81	1.85
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	1.81	1.85

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). यह प्रस्ताव अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अधीन विकसित किए जाने वाले कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में रीवरीन बहुउद्देशीय जेट्टी पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कोयला, लौह अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों पर आधारित है।

केओपीटी को यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी 2008 के पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिए अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल बाह्य टर्मिनल-1 में प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के

दौरान केओपीटी में चिह्नित कार्गो/सेवाओं के लिए बाद में बोली लगाए जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

केओपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) और समर्थक उपस्कर जैसे पेलोडरों आदि का इस्तेमाल करते हुए कोयला, लौह अयस्क और अन्य बल्क कार्गो के लिए रीवरीन जेट्टी में कार्गो परिचालन के लिए है। केओपीटी द्वारा निरूपित एमएचसी के उपयोग द्वारा रीवरीन जेट्टी में उक्त कार्गो के प्रहस्तन की पद्धति में यदि कोई परिवर्तन किया जाता है तो पद्धति में ऐसे बदलावों, यदि कोई हो, के प्रभावों के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

- (ii). केओपीटी ने मई 2011 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। बाद में, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर और 7 जुलाई 2011 को संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चाओं के आधार पर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जुलाई 2011 के कवर में अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। केओपीटी ने मुख्यतः ईंधन कीमत को अद्यतन किया है, कुछ उपस्कर के पूंजी लागत अनुमानों को संशोधित किया है और रेल तथा सड़क धर्मकांटों की लागत शामिल की है जिसे पत्तन द्वारा पहले छोड़ दिया गया था। केओपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2011 और केओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). केओपीटी का संशोधित प्रस्ताव सामान्यतः बहुउद्देशीय बर्थों के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करता है। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशानिर्देशों से विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
- (क). प्रस्तावित बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित सुसज्जित करने की योजना में 20 टन क्षमता की इलैक्ट्रिक लेवल लफिंग (ईएलएल) क्रेनों की 3 संख्याओं की बाजय 104 टन क्षमता की 2 एमएचसी की तैनाती को ध्यान में रखते हुए उपयोग पर विचार किया गया है। पश्चिम घाट और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मौजूदा कुछ सुविधाओं पर, 100 टन क्षमता का एमएचसी पत्तन द्वारा पहले ही परिचालन में लाया जा रहा है। अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने भी कार्गो प्रहस्तन परिचालन के लिए लगभग 100 टन क्षमता के निजी एमएचसी की तैनाती अनुमति दे चुके हैं। एचडीसी में भी कोकिंग कोयला जेट्टी सं. 2 और 8 में एचएचसी द्वारा प्रहस्तित किया जाता है। ऐसी स्थिति में, ईएलएल क्रेनों के स्थान पर केओपीटी द्वारा एमएचसी की प्रस्तावित तैनाती कार्गो परिचालनों के लिए अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है।
- (ख). तट प्रहस्तन उपस्कर में वृद्धि के साथ प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता में जोड़ने की संभावनाओं पर प्रश्न पूछे जाने पर केओपीटी ने दिखाया है कि एमएचसी, ट्रिपलरों, पेलोडरों, होपरों, ग्रैबों आदि के रूप में अतिरिक्त निवेश से क्षमता केवल 0.8 मिलियन टन तक बढ़ेगी।

इससे प्रकट होता है कि अतिरिक्त ट्रिपर ट्रकों का आवागमन भीड़ी जेट्टी के साथ भंडारण क्षेत्र पर गंभीर स्थिति पैदा कर देगा जिससे तीसरी क्रेन के लाभ नहीं लेने से उत्पादकता काफी प्रभावित होगी, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है। इसके अलावा, केओपीटी के अनुसार, मोबाइल उपस्कर जैसे पेलोडरों, ट्रिपरों और एक्सकवेटरों की सहायता से चट्टा लगाए जाने और भंडारित किए जाने के लिए 4.5 मिलियन टन कार्गो से अधिक यार्ड क्षमता सृजित करना संभव नहीं होगा।

उपर्युक्त स्थिति और केओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, यह प्राधिकरण प्रस्तावित टर्मिनल पर एमएचसी की दो संख्याओं की तैनाती के लिए केओपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (ग). केओपीटी ने 30 घंटों (1.25 दिन) जिसमें पक्षीय ज्वारभाटे के लिए सेवा समय तथा प्रतीक्षा समय संबंधी 6 घंटे शामिल हैं, में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों को पूरा करने के लिए 22000 टन के औसत पार्सल आकार के पोतों के अनुमानित प्रहस्तन के आधार पर प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान लगाया है। इसे 2 एमएचसी के लिए 8800 टन प्रतिदिन प्रति एमएचसी अर्थात् 17600 टन के जलयान दिवस आउटपुट में परिवर्तित किया गया है।

एमएचसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण के लिए विभिन्न पत्तन न्यासों द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावों की श्रृंखला रही है। प्रहस्तन दर से संबंधित मामला पीपीटी में 100 टन क्षमता के एमएचसी की

मानक क्षमता के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते समय जांच की गई थी। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित घाट क्रनों की कुल क्षमता की तुलना में 100 टन एमएचसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, और बल्क कार्गो के लिए पीपीटी में परिचालित 100 टन क्षमता की एमएचसी के कार्यनिष्पादन के आधार पर, अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर में 12500 टन प्रतिदिन अर्थात् 25 प्रतिशत पर विचार किया गया था। 12500 टन प्रतिदिन प्रति 100 टन एमएचसी की प्रहस्तन दर एनएमपीटी, वीपीटी और वीओसीपीटी में एमएचसी की तैनाती शामिल करते हुए बर्थ के अभियंत्रिकरण के लिए लागू की गई है।

100 टन क्षमता की 12500 टन प्रतिदिन प्रति क्रैन की प्रहस्तन दर, जिसे कहीं अंगीकृत किया गया है, की तुलना में, केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित लगभग समान क्षमता की प्रति क्रैन 8800 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर कम दिखाई देगी। तथापि, प्रस्तावित रिवरीन सुविधा में पूर्वानुमानित स्थिति जैसे ज्वारभाटीय भिन्नताओं की वजह से पोतों के आवागमन में उतार-चढ़ाव को समायोजित करने के लिए एमएचसी के कार्य का लगातार समायोजन और मुख्यतः बॉटम कार्गो पोतों का प्रहस्तन, जैसाकि केओपीटी द्वारा बताया गया है, के मद्देनजर, एमएचसी इस स्थिति में नहीं होगा कि 12500 टन प्रतिदिन के उत्पादकता स्तर को अर्जित किया जाए।

परन्तु, यह ध्यान दिया जाए कि केओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के प्रशुल्क मामले संबंधी कार्यवाहियों, जो प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/6/2010-केओपीटी दिनांक 29 नवम्बर 2010 में दिया गया है, के दौरान, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) के बर्थ सं.2 और 8 में एमएचसी की शुरुआत से बल्क/ब्रेक बल्क पोत उत्पादकता में सुधार के संदर्भ में, केओपीटी ने बताया है कि एमएचसी के उपयोग के साथ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 2 और 8 में पत्तन द्वारा विनियुक्त निजी पक्ष से यह अपेक्षा की जाती है कि वह 20000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता सुनिश्चित करे। जैसाकि विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में स्पष्ट किया गया है, केओपीटी ने ऐसे सेवाप्रदाताओं द्वारा किए गए अनुभव के अनुसार ईंधन उपभोग की मात्रा अंगीकृत की है जो प्रस्तावित सुविधा में समान उपस्कर के परिचालन के लिए एचडीसी में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए ट्रिपर ट्रक और एक्सकवेटर्स उपलब्ध करवाते हैं। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित सुविधा में 20000 टन प्रतिदिन के उत्पादकता स्तर को अंगीकृत करना अनुचित नहीं है, जो पहले से एचडीसी में बर्थ सं. 2 और 8 में एमएचसी के उपयोग के साथ कार्गो के प्रहस्तन के लिए निजी पक्ष से केओपीटी द्वारा कमांड किया गया सांविदिक दायित्व है।

(घ). सीएसईएल की राय में, प्रस्तावित सुविधा पत्तन द्वारा अनुमानित 4.5 मिलियन टन की बजाय, विभिन्न उपस्कर योजना के साथ 6-8 मिलियन टन प्रतिवर्ष की सीमा में क्षमता के साथ सृजित की जा सकती है। तथापि, सीएसईएल ने अपने बयान के समर्थन में कोई गणना नहीं भेजी थी। हालांकि केओपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान बताया था कि 5 मिलियन टन के स्तर पर यातायात अनुमान परंपरागत है, परन्तु इसने न तो 4.5 मिलियन टन की मूल अनुमानित क्षमता संशोधित की है और न ही संयुक्त सुनवाई के बाद अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। प्रस्तावित उपस्कर-सज्जा योजना के आधार पर, 20000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता संशोधित करने के लिए सुविचारित की गई है। प्रस्तावित सुविधा की संशोधित सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 5110000 टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

(v). पूंजी लागत:

केओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में यथा अनुमानित पूंजी लागत रु0 293.81 करोड़ है जिसमें से रु0 76.80 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए है और रु0 217.01 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित है।

(क). सिविल लागत:

(i). बर्थिंग गतिविधि:

(क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं की पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लागत पर विचार किया जाए।

(ख). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत रु0 69.15 करोड़ अनुमानित की गई है। केओपीटी ने सिविल लागत की मदों मुख्यता के लिए दर विशेषण भेजी है जिसपर विश्वास किया गया है। जहां तक बर्थिंग सहायताओं जैसे बोलार्ड के लिए अनुमानित सिविल लागत का संबंध है, केओपीटी ने टैक्स घटक पर विचार नहीं किया है। केओपीटी द्वारा बाद में प्रेषित सूचना के आधार पर, बोलार्ड की लागत पर टैक्स

घटक पर भी विचार किया गया है। जहां तक बर्थिंग सहायताओं की दूसरी मद जैसे दोहरी फंडरिंग प्रणाली का संबंध है, केओपीटी ने रु0 27 लाख पर इकाई लागत पर विचार किया था परन्तु पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य रु0 20.70 लाख के आंकड़े प्रकट करते हैं। बाद में, केओपीटी ने सूचित किया था कि वह शुल्क और टैक्स घटक को लेगा। अतः, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटकों को दस्तावेजी साक्ष्य में यथा निर्दिष्ट फंडरिंग प्रणाली की इकाई लागत में जोड़ा गया है।

(ग). जहां तक अनुमानित निकर्षण लागत का संबंध है, केओपीटी ने 1 लाख घन मीटर की मात्रा के लिए रु0 400 प्रति घन मीटर की इकाई दर पर विचार किया है। दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के अनुरोध के बावजूद, रु0 400 की इकाई दर के समर्थन के लिए, केओपीटी ने वीपीटी के मामले में जो दर की वृद्धि के साथ रु0 300 प्रति घन मीटर थी, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में सुविचारित दर के संदर्भ को लेते हुए प्रस्तावित दर के औचित्य की मांग की थी।

इस संबंध में, यह बताया गया है कि निकर्षित किए जाने के लिए अनुमानित मात्रा और वीपीटी में कार्गो प्रहस्तन के लिए डब्ल्यूक्यू-7 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में उस गतिविधि के लिए प्रादभूत किए जाने के लिए अनुमानित कुल अनुमानित लागत के आधार पर, हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी दिनांक 29 जून 2011 द्वारा निर्णीत, भारी निकर्षण के लिए रु0 340 प्रति घट मीटर की दर पर विचार किया था, जिसे केओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के साथ किसी पृथक अनुमान के अभाव में भी इस मामले में अंगीकृत किया गया है।

(घ). पत्तन ने कुल बर्थ निर्माण लागत जमा आकस्मिकता आदि के लिए निकर्षण लागत के 5 प्रतिशत पर विविध पूंजी लागत का भी अनुमान लगाया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमानन के लिए विशेष रूप से प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी, वीओसीपीटी और एमओपीटी में कोयला टर्मिनल की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के मद्देनजर, बर्थ निर्माण लागत जमा विविध पूंजी लागत संबंधी निकर्षण लागत के 5 प्रतिशत की अनुमति देना अनुचित नहीं है।

(ii). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बृहत् रूप से बहुउद्देशीय बर्थ के लिए शामिल किए गए सिविल कार्यों को दर्शाते हैं और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। सामान्यतः सिविल कार्यों की मदें बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मदों की मानक सूची का पालन करती हैं। केओपीटी ने सिविल लागत की प्रमुख मदों के लिए दर विश्लेषण भेजा है।

(ख). उपस्कर लागत:

(i). 2 एमएचसी की तैनाती संबंधी स्थिति पिछले अनुच्छेदों में पहले ही स्पष्ट की गई है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 6 फोर्क लिफ्ट ट्रक निर्धारित करते हैं। तथापि, केओपीटी ने फोर्क लिफ्ट ट्रकों के स्थान पर 3 एक्सकवेटर्स, 2 मोबाइल होपरों और 25 ट्रिपर ट्रकों के उपयोग का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में प्रश्न पर, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मोबाइल होपर पोतों से कार्गो की उतराई के लिए उपयोग किए जाने हेतु प्रस्तावित किए गए हैं, ट्रिपर ट्रक पोतों और भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो के परिवहन के लिए अपेक्षित हैं और एक्सकवेटर्स रैकों की उतराई और कार्गो के भंडारण के लिए अपेक्षित हैं।

बोलीदाताओं और उपयोक्ताओं में से किसी ने भी प्रस्तावित उपस्कर-सज्जा योजना पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर-सज्जा योजना, जो विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (ii). जब टर्मिनल पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उक्त उपस्कर की संख्या का औचित्य स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तब केओपीटी ने बताया था कि प्रत्येक एमएचसी के लिए एक मोबाइल होपर की आवश्यकता पड़ेगी। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने वीपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधाओं के साथ आंतरिक हारबर में बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-7 मी तैनाती के लिए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपने आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी दिनांक 29 जून 2011 में 2 एमएचसी के लिए दो मोबाइल होपरों पर विचार किया था। वीपीटी के मामले में अंगीकृत इस दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, 2 एमएचसी के लिए दो मोबाइल होपर तैनात करने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (iii). जहां तक 3 एक्सकवेटर तैनात करने के लिए केओपीटी के प्रस्ताव का संबंध है, पत्तन ने संख्याओं को तर्कसंगत ठहराने के लिए कोई विश्लेषण नहीं भेजा है। एक्सकवेटरों के उपयोग के लिए दिशानिर्देशों में विशिष्ट मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। एक्सकवेटरों की तैनाती पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट द्वारा समर्थित की गई है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है।
- (iv). जेट्टी और यार्ड के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए 25 ट्रिपर ट्रकों की तैनाती का प्रस्ताव किया गया है। एक ट्रक द्वारा प्रति फेरा भार वहन और इस स्थिति पर विचार करते हुए कि एक ट्रक प्रत्येक घंटे में 3 फेरे लगाएगा और एमएचसी की उतराई दर को प्रति घंटा लेखा में लिया जाएगा, यह देखा गया है कि प्रस्तावित सुविधा के लिए 20000 टन के जलयान दिवस आउटपुट को यार्ड में स्थानांतरित करने के लिए न्यूनतम 19 ट्रिपर ट्रकों की आवश्यकता होगी। तथापि, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 19 ट्रिपर ट्रकों की सैद्धांतिक आवश्यकता पर्याप्त नहीं होगी, क्योंकि किसी आकस्मिकता जैसे ट्रकों का खराब होना और मरम्मत तथा अनुरक्षण आदि के लिए अतिरिक्त ट्रकों की आवश्यकता होगी। उपर्युक्त के मद्देनजर, 4.5 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता के लिए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 25 ट्रिपर ट्रकों की संख्या बनाए रखी गई है, 5.11 मिलियन टन की उच्चतर सर्वोत्तम क्षमता के लिए भी।
- (v). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 10 टन क्षमता के 3 पे लोडर निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने 2.5 घन मी. क्षमता के दो पेलोडरों और 5 घन मी. क्षमता के 15 पेलोडरों का प्रस्ताव किया है। केओपीटी के अनुसार, 2.5 घन मी. क्षमता के पेलोडर पोत के हैचों के भीतर कार्य करने के लिए अपेक्षित हैं। 5 घन मी. क्षमता के पेलोडरों के संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि रैकों में कार्गो की लदाई के लिए उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित 8 पे लोडर, ट्रिपर ट्रकों में कार्गो की लदाई के लिए 5 पेलोडर और कार्गो के भंडारण के लिए स्टेकिंग क्षेत्र में उपयोग के लिए 2 पेलोडर उपयोग के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। समग्रतः केओपीटी का प्रस्ताव 17 पेलोडरों की तैनाती के लिए है।

भंडारण प्रयोजन के लिए स्टेकिंग क्षेत्र में प्रयुक्त किए जाने वाले 5 घन मीटर क्षमता के 2 और पोतों के हैचों के भीतर कार्य करने के लिए 2.5 घन मीटर के 2 पेलोडरों, केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, पर विश्वास किया गया है।

यह प्रस्ताव रैकों द्वारा आयात कोयला कार्गो की निकासी परिकल्पित करता है। पत्तन ने बताया है कि 60 वैगनों वाले दो रैक साथ के साथ लादे जाते हैं और कार्गो की लदाई रेलवे द्वारा स्वीकृत 5 घंटे के निःशुल्क समय के भीतर पूरी करनी होती है। एक वैगन द्वारा ढोए गए भार पर विचार करते हुए और यह स्थिति कि एक पेलोडर एक घंटे में तीन वैगन लादेगा और एक लोडर द्वारा 15 वैगन लादी जाएंगी और एमएचसी प्रति घंटा की उतराई दर को ध्यान में रखते हुए, यह देखा गया है कि प्रस्तावित सुविधा के लिए वैगनों पर 20000 टन के जलयान दिवस आउटपुट को लादने के लिए 5 घन मीटर के 5 पेलोडरों की सैद्धांतिक रूप से आवश्यकता होगी। तथापि, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 5 पेलोडरों की सैद्धांतिक आवश्यकता पर्याप्त नहीं होगी यदि किसी आकस्मिकता जैसे पेलोडरों की खराबी और उनकी मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए प्रावधान रखा जाता है। इस स्थिति के मद्देनजर, 4.5 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता के लिए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 5 घन मीटर के 8 पेलोडर व्यवस्थित किए गए हैं, 5.11 मिलियन टन की उच्चतर सर्वोत्तम क्षमता के लिए भी।

इस विश्लेषण में प्रतिदिन जेट्टी से भंडारण यार्ड तक 22000 टन कार्गो ढोने के लिए 25 ट्रिपर ट्रकों की आवश्यकता पर विचार किया गया है। 3 फेरे प्रति ट्रक प्रति घंटा पर विचार

करते हुए, 25 ट्रक 75 फेरे प्रति घंटा लगाएंगे और केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित और ट्रकों के 75 फेरे प्रति घंटा पूरे करने के लिए, इसे 5 पेलोडरों की आवश्यकता होगी। 5 पेलोडरों की आवश्यकता के इस अनुमानन पर विश्वास भी किया गया है।

(vi). यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अनुमति प्रदान करता है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन की विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सकता है। केओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर के कम्प्लीमेंट पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण उपर्युक्त उपस्करकी संख्याओं के अनुमानों को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।

(vii). केओपीटी ने रु0 30 करोड़ पर 104 टन क्षमता की एक एमएचसी की लागत शुरु में प्रस्तावित की थी। चूंकि केओपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य रु0 30 करोड़ की लागत का समर्थन नहीं करते थे और जब इस बारे में केओपीटी को बताया गया था तो केओपीटी ने स्पष्ट किया था कि यदि 2,75,000 यूरो पर दो ग्रैबों की लागत और 23.78 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क पर विचार किया जाता है तो एक एमएचसी की कुल उतराई लागत रु0 65 प्रति यूरो की विनिमय दर के आधार पर रु0 27.62 करोड़ परिगणित होगी।

23.78 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क जिसे आयात उपस्कर की मूल पूंजी लागत में जोड़ा गया है, के घटक के संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) (आदेश सं. टीएमपी/33/2009-एनएमपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009) और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) (आदेश सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी 2009) में कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी मामलों में, संबद्ध पत्तन न्यासों द्वारा यह अनुमान लगाया गया था कि डेवलेपर केपिटल गुड्स के लिए निर्यात संवर्धन योजना (ईपीसीजी) प्राप्त करेगा और जैसा उन्होंने 3 प्रतिशत पर आयात उपस्कर पर सीमाशुल्क प्रस्तावित किया था, जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। इसका कोई कारण नहीं है कि केओपीटी में प्रस्तावित सुविधा का डेवलेपर उक्त योजना के अधीन लाभ अर्जित क्यों नहीं करेगा।

अतः केओपीटी द्वारा अनुमानित एमएचसी की लागत संशोधित की गई है और 3 प्रतिशत सीमाशुल्क ड्यूटी को लेखा में लेते हुए और इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित रु0 65.738 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए लगभग रु0 23.24 करोड़ पर विचार किया गया है।

दो मोबाइल होपरो की लागत के संबंध में केओपीटी ने बताया है कि उपस्कर फेब्रिकेटेड मद है और इसलिए वह बजटीय ऑफर भेजने की स्थिति में नहीं है। लागत परामार्शतदाता के अनुभव के आधार पर अनुमानित की गई है। केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और दो मोबाइल होपरो के लिए रु0 70 लाख की अनुमानित लागत विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

25 ट्रिपर ट्रकों की लागत के संबंध में, केओपीटी ने रु0 25 लाख की दर से इकाई लागत पर पहले विचार किया था। चूंकि केओपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य इस अनुमान को समर्थन नहीं कर रहा था और जब इस ओर केओपीटी का ध्यान आकर्षित किया गया था तो इसने बजटीय ऑफर के आधार पर रु0 23.80 लाख की दर से इकाई लागत संशोधित की थी। इसलिए, 25 ट्रिपर ट्रकों के लिए कुल लागत रु0 595 लाख परिगणित होती है।

केओपीटी ने रु0 1 करोड़ की दर से 5 घन मीटर क्षमता के विशेष माडल के पेलोडरों की इकाई लागत का अनुमान लगाया था जबकि दस्तावेजी साक्ष्य ने केवल रु0 49.98 लाख की दर से इकाई लागत दर्शाई थी। जब स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो केओपीटी ने स्थिति की समीक्षा की है और दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित 159300 यूरो की इकाई लागत के साथ भिन्न माडल के और अधिक वरसलटाइल तथा दक्ष पेलोडर के विकल्प का निर्णय लिया गया था जिसकी 23.78 प्रतिशत की सीमाशुल्क ड्यूटी और रु0 65 प्रति यूरो की विनिमय दर के साथ रु0 1.28 करोड़ प्रत्येक परिगणित होती है।

5 घन मीटर क्षमता वाले पेलोडर की इकाई लागत 3 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी और ₹0 65.738 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए लगभग ₹0 1.08 करोड़ पर विचार किया गया है। इस प्रकार, 5 घन मीटर क्षमता के 15 पेलोडरों की कुल लागत ₹0 16.18 करोड़ परिगणित होती है।

केओपीटी ने ₹0 25 लाख की दर से 2.5 घन मीटर क्षमता के विशेष माडल के पेलोडरों की इकाई लागत का अनुमान लगाया था जबकि दस्तावेजी साक्ष्य ₹0 28.56 लाख की इकाई दर दर्शा रहे थे। उपर्युक्त कारणों से, केओपीटी ने स्थिति की समीक्षा की है और अब दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर ₹0 60.75 लाख प्रति लोडर (23.78 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी और ₹0 63.534 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए) की दर पर विचार किया है।

2.5 घन मीटर क्षमता के पेलोडर की इकाई लागत 3 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी पर विचार करते हुए लगभग ₹0 51.12 लाख और ₹0 65.738 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार किया गया है। 2.5 घन मीटर क्षमता के 2 पेलोडरों की कुल लागत इस प्रकार ₹0 1.02 करोड़ परिगणित होती है।

एक्सकवेटरों की लागत के संदर्भ में, केओपीटीने 265700 यूरो के एक एक्सकवेटर की बजटीय आफर भेजी थी। 23.78 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी और ₹0 65 प्रति यूरो की दर से विनिमय दर पर विचार करते हुए, इसने ₹0 2.14 करोड़ की दर से एक एक्सकवेटर की लागत का अनुमान लगाया है।

केओपीटी का अनुमान अन्य उपस्कर के लिए यथा सुविचारित सीमाशुल्क ड्यूटी और विनिमय दरके संदर्भ में संशोधित किया गया है। तीन एक्सकवेटरों की कुल लागत ₹0 5.40 करोड़ परिगणित होती है।

₹0 41 लाख की दर से अनुमानित रेल और सड़क धर्मकांटे की अनुमानित लागत दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित की गई है।

₹0 150 लाख की दर से धूलनिवारण प्रणाली और ₹0 425 लाख की दर से बिजली प्रकाशीकरण के लिए सुविचारित एकमुश्त राशि के अनुमान परामर्शदाता के डाटासंचय के आधार पर केओपीटी द्वारा दिए गए ब्योरो के अनुसार उपयुक्त पाए गए हैं।

- (ग). विविध पूंजी लागत सिविल और संशोधित उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत की दर से अनुमानित की गई है जोकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (viii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित संशोधित पूंजी लागत केक 16 प्रतिशत की दर से परिगणित किया गया है।
- (ix). परिचालन लागत:
- (क). ईंधन लागत:
- एमएचसी:**
बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन के उपभोग प्रतिमानक 3 ईएलएल क्रैनों के परिचालन के संदर्भ में हैं। चूंकि केओपीटी कार्गो के प्रहस्तन के लिए 2 एमएचसी की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसलिए एक एमएचसी द्वारा प्रति घंटे 70 लिटर ईंधन उपभोग का अनुमान लगाते हुए एमएचसीके लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। यह कहना प्रासंगिक है कि 70 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग इस प्राधिकरण द्वारा 100 टन क्षमता के एमएचसी के संदर्भ में स्वीकृत किया गया है। इसलिए, 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी के ईंधन उपभोग का अनुमानन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित किया गया है।

ईंधन लागत 4884 घंटे प्रति एमएचसी लेखा में लेते हुए केओपीटी द्वारा अनुमानित की गई है। यह प्रकट होता है कि केओपीटी ने एमएचसी के प्रभावी उपयोग पर विचार किया है। निर्धारित प्रतिमानकों (अर्थात 365 दिन * 24 घंटे * 70 प्रतिशत उपयोगिता) को लागू करते हुए घंटों की सही संख्या 6132 घंटे प्रति एमएचसी परिगणित होती है। जैसाकि पहले बताया गया है, एक पोत के सम्पूर्ण कार्गो परिचालन के लिए 30 घंटे (6 घंटे की प्रतीक्षा अवधि सहित) की आवश्यकता होगी। इसका अर्थ है कि कार्गो

परिचालन कुल समय के 80 प्रतिशत के लिए होगा और उपस्कर शेष 20 प्रतिशत समय के लिए निष्क्रिय रहेगा। यह इस वजह से है कि जब तक पोत जो कार्गो परिचालन को पूरा करता है और बर्थ छोड़ता है, दूसरा पोत बर्थ में व्यवस्थित नहीं किया जा सकता। इस प्रकार, एमएचसी के परिचालन का प्रभावी समय कुल समय का 80 प्रतिशत (अर्थात् 6132 घंटों का 80 प्रतिशत), जो 4905.6 घंटे प्रति एमएचसी (4906 घंटे प्रति एमएचसी में पूर्णांकित) परिगणित होता है। ऐसी स्थिति में, ईंधन उपभोग 4906 घंटे के एमएचसी के वास्तविक परिचालन से संबंधित होना चाहिए। अतः 4906 घंटे प्रति एमएचसी केओपीटी द्वारा सुविचारित 4884 घंटे प्रति एमएचसी के स्थान पर विचार किया गया है।

ट्रिपर ट्रक:

केओपीटी 25 ट्रिपर ट्रकों के परिचालन के लिए ईंधन की लागत का अनुमान लगाने के लिए 4 लिटर प्रति घंटे प्रति ट्रक के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। यह उन सेवा प्रदाताओं से प्राप्त औसत माइलेज के आधार पर बताया गया है जो एचडीसी में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए ट्रिपर ट्रक उपलब्ध करवाते हैं। जैसाकि केओपीटी द्वारा बताया गया है, एक लिटर डीजल से 4 किलोमीटर की माइलेज मिलेगी और 18 किलोमीटर प्रति घंटा (अर्थात् 3 फेरे) की दूरी कवर करने के लिए, इसने 4 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। केओपीटी उपभोग के अपने अनुमान के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। हालांकि एफआईएमआई ने बताया है कि ईंधन उपभोग सेवा प्रदाताओं के ब्योरों पर आधारित नहीं होना चाहिए और कि उपभोग प्रतिमानकों पर आधारित होने चाहिए, यह ध्यान दिया जाए कि दिशानिर्देश ट्रिपर ट्रकों के लिए ईंधन उपभोग के प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। एफआईएमआई ने भी इस प्रयोजन के लिए कोई प्रतिमानक नहीं भेजे हैं। ट्रिपर ट्रकों के लिए ईंधन उपभोग प्रतिमानकों के अभाव में, केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

पहले उल्लिखित कारणों से, परिचालन घंटे केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित 4884 घंटे प्रति ट्रक की बजाय 4906 घंटे प्रति ट्रक सुविचारित किए गए हैं।

पेलोडर और एक्सकवेटर (पोकलेन):

प्रशुल्क दिशानिर्देश 10 टन क्षमता के 3 पेलोडरों का मानक निर्धारित करता है और एक पेलोडर के लिए 12 लिटर प्रति घंटा ईंधन उपभोग निर्धारित करते हैं। केओपीटी ने कम क्षमता वाले पेलोडरों की ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 12 लिटर प्रति घंटा प्रति पेलोडर के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। कम क्षमता वाले पेलोडरों के लिए ईंधन उपभोग 12 लिटर प्रति घंटे के प्रतिमानक से कम होगा। इस संबंध में प्रश्न पर, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि ईंधन उपभोग उन सेवा प्रदाताओं से इकट्ठा की गई सूचना पर आधारित है जो एचडीसी में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए 5 घन मीटर और 2.5 घन मीटर के पेलोडर उपलब्ध करवाते हैं। कम क्षमता वाले पेलोडरों के लिए ईंधन उपभोग हेतु पृथक प्रतिमानक के अभाव में, केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

केओपीटी ने 3 एक्सकवेटरों की ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 12 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। हालांकि एक उपयोक्ता ने उल्लेख किया है कि पेलोडरों और एक्सकवेटरों के मामले में ईंधन उपभोग एकसमान नहीं हो सकता, परन्तु इसने यह निर्दिष्ट नहीं किया है कि एक्सकवेटरों के लिए ईंधन उपभोग लागू है। अप्रॉप्ट दिशानिर्देशों में एक्सकवेटरों के लिए ईंधन उपभोग प्रतिमानक नहीं दिए गए हैं। प्रतिमानकों के अभाव में और इसे ध्यान में रखते हुए कि केओपीटी ने एचडीसी में गोदी के भीतर कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए एक्सकवेटर उपलब्ध करवाने वाले सेवा प्रदाताओं से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर एक्सकवेटरों के लिए ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है, यह प्राधिकरण 12 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर के ईंधन उपभोग पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है।

पेलोडरों और एक्सकवेटरों के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित 4000 कार्य घंटे एमएचसी के परिचालन के लिए इसके द्वारा सुविचारित 4884 घंटों के कार्य घंटों से कम है। केओपीटी ने 4000 कार्य घंटे प्रति पेलोडर और एक्सकवेटर के विचार किए जाने का कोई आधार नहीं दिया है। हमारे द्वारा सुविचारित 4906 घंटे प्रति एमएचसी के कार्य घंटे इस कारण से पेलोडरों और एक्सकवेटरों के लिए सुविचारित

नहीं किए जा सकते कि पे लोडरों के कार्य घंटे और एक्कवेटर एमएचसी के कार्य घंटों से संबंधित प्रतीत नहीं होते हैं, केओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार। चूंकि 4000 कार्य घंटे केओपीटी का निर्णय है, इसलिए पे लोडरों तथा एक्सकवेटरों के लिए ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

केओपीटी द्वारा सुविचारित रु0 43.74 प्रति लिटर की दर से ईंधन की इकाई दर डीजल की प्रचालित इकाई दर को देखकर है, जो विश्लेषण में एमएचसी, ट्रिपर ट्रकों, पे लोडरों तथा एक्सकवेटरों की ईंधन लागत के अनुमानन में सुविचारित किया गया है।

- (ख). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सिविल कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल लागत पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर तथा बिजली उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित किया गया है। इसके अलावा, केओपीटी ने विविध परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत की दर से मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का भी अनुमान लगाया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक विविध परिसंपत्तियों पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के अनुमानन के लिए नहीं हैं। जैसाकि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट से देखा गया है, निर्माण आदि के दौरान अग्निशमन, एप्यूरटिनेंसिस, ब्याज के लिए विविध परिसंपत्तियां हैं। तथापि, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विविध परिसंपत्तियों की लागत प्रासंगिक मुख्य परिसंपत्तियों की पूंजी लागत में जोड़ी जाएगी। अतः मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन पत्तन द्वारा प्रस्तावित विविध परिसंपत्तियों की संपूर्ण राशि पर 5 प्रतिशत की बजाय सिविल परिसंपत्तियों के घटक पर 1 प्रतिशत और विविध परिसंपत्तियों के उपस्कर लागत भाग के घटक पर 5 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।
- (ग). बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और अन्य व्यय केओपीटी द्वारा अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार हैं।
- (घ). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। इसके अलावा, केओपीटी ने विविध परिसंपत्तियों पर 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का भी अनुमान लगाया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताए गए कारणों से, विविध परिसंपत्तियों पर मूल्यहास का अनुमानन पत्तन द्वारा प्रस्तावित विविध परिसंपत्तियों की सम्पूर्ण राशि पर 10.34 प्रतिशत की बजाय, सिविल परिसंपत्तियों के घटक पर 3.34 प्रतिशत और विविध परिसंपत्तियों के उपस्कर लागत भाग के घटक पर 10.34 प्रतिशत पर विचार किया गया है।
- (ङ). अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाता है। पत्तन द्वारा पट्टा किराया 196149 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है। कुल क्षेत्र में से, 194419 वर्ग मीटर भूमि बैकअप क्षेत्र (183156 वर्ग मीटर) के लिए डॉक इंटीरियर जोन में आबंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और संपर्क सड़क (11263 वर्ग मीटर) तथा शेष 1730 वर्ग मीटर भूमि बर्थ के अतिक्रमण के लिए फोरशोर क्षेत्र में आबंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

183156 वर्ग मीटर के बैकअप क्षेत्र में से, केओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्किंग क्षेत्र रूप में 14338 वर्ग मीटर क्षेत्र अलग से चिह्नित किया है। 168818 वर्ग मीटर का शेष क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए यार्ड क्षेत्र के रूप में केओपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है। इस क्षेत्र में से, केओपीटी ने अभियंत्रिक लौह अयस्क तथा कोयला टर्मिनल के लिए यार्ड क्षमता की गणना के लिए निर्धारित 70 प्रतिशत के प्रतिमानक के विपरीत कार्गो के भंडारण के लिए 50 प्रतिशत उपयोगिता पर विचार किया है। केओपीटी ने इस आधार पर 70 प्रतिशत की बजाय भंडारण प्रयोजन के लिए 50 प्रतिशत क्षेत्र उपयोग पर विचार करने का औचित्य मांगा है कि रेलवे साइडों के सृजन, अर्थ मूविंग उपस्करों अर्थात् डम्परो, पेलोडरों, एक्सकवेटरों आदि के मनेयूवरिंग के लिए स्टेकिंग क्षेत्र के लगभग 50 प्रतिशत की आवश्यकता होगी।

जैसाकि आईसीसीआई द्वारा बताया गया है, केओपीटी ने सड़कों के निर्माण और रेलवे साइडों के लिए क्षेत्र (पार्किंग क्षेत्र के अलावा) के 50 प्रतिशत पर विचार किया है। यह लगभग 8.4 हैक्टेयर परिगणित होता है। 8.4 हैक्टेयर का शेष क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है, जैसाकि ऊपर बताया गया है। सड़कों और रेलवे साइडिंगके निर्माण के लिए 8.4 हैक्टेयर क्षेत्र आईसीसीआई की राय में पर्याप्त है।

अभियंत्रिकृत लौह अयस्क तथा कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए प्रतिमानकों में अनुषंगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र की आवश्यकता को पूरा करने के लिए लगभग 50 प्रतिशत का कुशन दिया गया है। ऐसी स्थिति में, शेष 50 प्रतिशत स्टेकिंग प्रयोजन के लिए सुविचारित किए जाने के लिए अपेक्षित है। इस स्थिति के विपरीत, केओपीटी ने अनुषंगी सुविधाओं के लिए कुल क्षेत्र के 65 प्रतिशत पर विचार किया है और कार्गो के स्टेकिंग के प्रयोजन के लिए क्षेत्र के शेष केवल 35 प्रतिशत पर विचार किया है। स्टेकिंग ऊंचाई के कारकों और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टर्नओवर अनुपात को ध्यान में रखते हुए, यह देखा गया है कि लगभग 13.36 हैक्टेयर का स्टेकिंग क्षेत्र केओपीटी द्वारा सुविचारित 16.88 हैक्टेयर के स्टेक क्षेत्र के विपरीत 51.10 लाख टन का कार्गो यातायात प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, 133595 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र यार्ड क्षेत्र रूप में सुविचारित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर की पार्किंग, संपर्क सड़क और फोरशॉर अतिक्रमण क्षेत्र के लिए भूमि क्षेत्र पर विचार करते हुए, कुल भूमि क्षेत्र 160926 वर्ग मीटर परिगणित होता है।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/7/2010-केओपीटी दिनांक 19 जनवरी 2011 द्वारा हल्दिया तथा कोलकाता में केओपीटी की भूमि और भवनों के लिए किराया अनुसूची संशोधित की है। हल्दिया में हल्दिया इंटीरियर जोन के लिए संशोधित पट्टा किराया रु 2202 प्रति 100 वर्ग मीटर भूमि है। केओपीटी ने डॉक इंटीरियर जोन के फार्मिंग हिस्से के लिए यह दर लागू की गई है। जहां तक बर्थ निर्माण के लिए 1730 वर्ग मीटर फोरशोर अतिक्रमण क्षेत्र का संबंध है, केओपीटी ने जल क्षेत्र के लिए किराये के रूप में रु 1101 प्रति 100 वर्ग मीटर की दर पर विचार किया है जोकि रु 2202 प्रति 100 वर्ग मीटर का 50 प्रतिशत है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोलकाता में केओपीटी की संपदाओं के लिए, हालांकि हल्दिया के लिए संपदाओं के लिए नहीं, जल संस्थाओं/जल क्षेत्रों के लिए किराये की दर को भूमि क्षेत्र के लिए लागू किराये की तदनुसूची दर के 50 प्रतिशत रूप में लिया जाएगा। यह उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यासों के लिए 2010 की भूमि नीति के खंड 6.2.2.3 में यह निर्धारित किया गया है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क एब्यूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत होगा, जैसाकि केओपीटी द्वारा ध्यान आकर्षित किया गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, रु 516 लाख का लाइसेंस शुल्क, केओपीटी द्वारा यथा परिगणित, संशोधित किया गया है और विश्लेषण में रु 422.94 लाख सुविचारित किया गया है।

- (x). दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

केओपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाने के समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित कुल पूंजी लागतपर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत की दर से बीमा पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से परिचालन लागत को सीमित करते हैं, परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा करती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, यह स्थिति स्वीकार की गई थी और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा मूल्यांकित करने के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बीमा लागत और मूल्यहास लागत के तत्व बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं।

- (xi). केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा जोकि परिचालन लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु 8322.12 लाख के विपरीत रु 7660.25 लाख पर अनुमानित किया गया है।

- (ख). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किए जाने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा के 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए 5 प्रतिशत प्रत्येक की अपेक्षा करते हैं। इसके विपरीत, केओपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा के 98 प्रतिशत और एक-एक प्रतिशत भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों के लिए प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया है। हालांकि परिकल्पित सुविधा बहुउद्देशीय टर्मिनल है, परन्तु प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो कोयला और लौह अयस्क है। तदनुसार, केओपीटीने कोयला और लौह अयस्क टर्मिनल के लिए यथा निर्धारित प्रभाजन अनुपात का अनुसरण किया है। तीन प्रशुल्क शीर्षों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार किया गया है।
- (ग). अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं इस प्रकार निर्धारित की गई हैं कि सर्वोत्तम क्षमता पर टर्मिनल के परिचालन के लिए आवश्यक अनुमानित राजस्व की जरूरत पूरी हो सके। चूंकि परिकल्पित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित सभी तीन कार्गो समूहों के लिए प्रहस्तन दर एकसमान परिकल्पित की गई है, परन्तु केओपीटी का प्रस्ताव सभी कार्गो मर्दों के लिए एकसमान दर के लिए है, जिसे औचित्यपरक पाया गया है।
- (घ). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं) और तटीय पोत के लिए निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। जैसाकि केओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, मंदर पोत केओपीटी सीमा के भीतर अंतर-लदाई सुविधा पर आंग्रे और पूरा कार्गो या कार्गो का भाग उतारेंगे। अंतर-लदाई सुविधा पर प्राप्त विदेशी कार्गो डॉक्टर पोतों द्वारा बाह्य टर्मिनल-1 में स्थानांतरित किए जाएंगे। ऐसा स्थानांतरित उक्त कार्गो अपनी हैसियत विदेशी कार्गो ही बनाए रखेगा। वैसे, तटीय कार्गो का प्रहस्तन इस मामले में केओपीटी द्वारा परिकल्पित नहीं किया गया है।

वीपीटी में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित कुछ मामलों में, जैसे सामान्य कार्गो बर्थ में कोयले का प्रहस्तन, अभियांत्रिक उर्वरक प्रहस्तन सुविधाएं आदि, जहां सम्पूर्ण कार्गो के विदेशी होने की उम्मीद थी, अपफ्रंट प्रशुल्क विदेशी कार्गो से कार्गो क्षमता को पूरा करने के लिए निर्धारित किया गया था। तटीय कार्गो के लिए रियायती अपफ्रंट दरें सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए निर्धारित की गई थीं, हालांकि राजस्व वसूली पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ा था। वर्तमान मामले में भी, केओपीटीने विदेशी कार्गो से अनुमानित राजस्व अपेक्षा वसूल करने का प्रस्ताव किया था और सरकारी दिशानिर्देशों का पालन करने के लिए लौह अयस्क के सिवाय तटीय कार्गो के लिए दरें प्रस्तावित की हैं।

- (ङ). केओपीटी ने यह प्रावधान प्रस्तावित किया है कि कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभार नौभरण, भंडारण के बिन्दु तक कार्गो का परिवहन, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और ट्रकों/वैगनों पर लदाई सहित कार्गो की उतराई के लिए है। इसी तरह, लौह अयस्क के निर्यात कार्गो के मामले में, समेकित प्रहस्तन प्रभार स्टेकयार्ड में ट्रकों/वैगनों से कार्गो की उतराई, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, जेट्टी में लदाई बिन्दु तक कार्गो का परिवहन और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए है।

कोयला, अन्य शुष्क बल्क तथा लौह अयस्क के लिए समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति और/अथवा उपस्कर, जहां कहीं जरूरी हो, और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

- (च). प्रस्तावित दरमान में, केओपीटी ने कोयला तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि और लौह अयस्क के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। कोयले के आयात कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में 5 दिनों की निःशुल्क अवधि का निर्धारण बहुउद्देशीय बर्थ में आयात कार्गो के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। जहां तक निर्यात कार्गो का संबंध है, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक 15 दिन है। जब स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने बताया था कि यह पूर्व अनुभव पर आधारित है, उसने देखा है कि कई निर्यातक लौह अयस्क निर्यात के लिए लाते हैं और निर्यात के लिए निर्यातक कार्गो के संचयन के लिए लगभग पच्चीस दिन लेते हैं। इसके अलावा, चूंकि लौह अयस्क कार्गो मितव्ययता पर विचार कर सड़कमार्ग से पत्तन में लाया जाता है, इसलिए कार्गो का संचयन रेलवे आवागमन द्वारा ज्यादा समय लेता है। केओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह विचार करते हुए कि 25 दिनों की निःशुल्क अवधि लौह अयस्क टर्मिनल के लिए प्रतिमानक रूप में निर्धारित की गई है, लौह अयस्क कार्गो के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि विश्लेषण में सुविचारित की गई है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

पत्तन ने 10 दिनों के औसत विराम समय की परिकल्पना करते हुए 5 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगाने के लिए कोयला तथा शुल्क बल्क कार्गो की कार्गो हिस्सेदारी क्षमता के 37.50 प्रतिशत पर विचार किया है। पत्तन ने 30 दिनों के औसत विराम समय की परिकल्पना करते हुए 25 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगाने के लिए लौह अयस्क कार्गो की कार्गो हिस्सेदारी के 12.50 प्रतिशत पर विचार किया है।

पत्तन ने कोयला तथा लौह अयस्क कार्गो के भंडारण के लिए अलग-अलग दरें प्रस्तावित की हैं। भिन्न-भिन्न दरें निर्धारित करने के लिए, भंडारण प्रभारों से अनुमानित कुल राजस्व अपेक्षा कोयला कार्गो और लौह अयस्क कार्गो से 75:25 के अनुपात में वसूली का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि कोयला सुविधा में प्रहस्तित किया जाने वाला प्रिडोमिनेन्ट कार्गो है, इसलिए यह प्रतीत होता है कि पत्तन की मंशा कोयला के भंडारण से भंडारण राजस्व अपेक्षा का 75 प्रतिशत और शेष लौह अयस्क के भंडारण से वसूल करने की है। ऐसा कोयला तथा लौह अयस्क के भंडारण के लिए भिन्न-भिन्न दरों अर्थात् कोयले के लिए कम दर और लौह अयस्क के लिए उच्चतर दर के निर्धारण की वजह से है। समान सुविधाओं वाले क्षेत्र के लिए भिन्न-भिन्न कार्गो की भिन्न-भिन्न दर का होना उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है। इसलिए, कोयला तथा लौह अयस्क के भंडारण के लिए एकसमान दरें निर्धारित की गई हैं। अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा में संशोधन के मद्देनजर, निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद 5 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए दर रु0 0.96 प्रति टन प्रतिदिन परिकल्पित की गई है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दर प्रथम स्लैब की दर के 2 गुना और 4 गुना निर्धारित की गई है, जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

- (छ). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 1.85 प्रति टन के विपरीत रु0 1.50 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में विविध सेवाएं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि शामिल हैं।
- (ज). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा रु0 1639.03 लाख अनुमानित की गई है। केओपीटी ने रु0 1.951 प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग पर विदेशगामी पोत के लिए रुपए में बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है।

केओपीटी की बर्थ किराया गणना 7000 जीआरटी पोत, 33000 जीआरटी के पेनामेक्स पोत और 22000 जीआरटी के हैंडीमेक्स पोत के संदर्भ में है। 7000 जीआरटी पोत तटीय पोत माना जाता है और पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोत विदेशगामी पोत माना जाता है। टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल कार्गो में से, केओपीटी ने विचार किया है कि कार्गो का 70 प्रतिशत तटीय पोतों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा और कार्गो का शेष 30 प्रतिशत विदेशगामी पोतों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा।

सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों की संरचना के संबंध में, केओपीटी ने कहा है कि पोतों का 75 प्रतिशत विदेशगामी पोत होंगे और शेष 25 प्रतिशत तटीय पोत होंगे। तथापि, इसे ध्यान में रखना होगा कि 75 प्रतिशत पोत कम जीआरटी वाले तटीय पोत होंगे और 25 प्रतिशत पोत उच्चतर जीआरटी वाले विदेशगामी पोत होंगे। इसलिए, यह उपयुक्त नहीं है कि तटीय पोत और विदेशी पोत का अनुपात 75:25 के अनुपात पर विचार किया जाए। इसकी बजाय, तटीय पोतों के जीआरटी घंटों और विदेशी पोतों के जीआरटी घंटों का अनुपात हमारे द्वारा बर्थ किराया प्रभारों की गणना में सुविचारित किया गया है।

22000 टन के औसत पार्सल आकार और 24 घंटों में 20000 टन की कार्गो प्रहस्तन दर के साथ, पोत को अपने कार्गो परिचालन पूरे करने के लिए 26.40 घंटों की आवश्यकता होगी। तथापि, पोत नौचालन के लिए पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए 30 घंटों के लिए पोत रुका रहेगा। जैसाकि केओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है कि बर्थ किराया 30 घंटों के सम्पूर्ण विराम के लिए पोत पर प्रभार्य है। इसलिए, कुल जीआरटी घंटों पर पहुंचने के लिए 3.60 घंटे के अतिरिक्त समय को भी बर्थ किराया गणना में लिए जाने की आवश्यकता होगी।

रु0 1613.46 लाख पर बर्थिंग सेवा से संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर और तटीय पोतों के जीआरटी घंटों तथा विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए, अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए रु0 1.577 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और तटीय पोतों के लिए रु0 0.946 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग परिगणित होता है, जबकि इसके विपरीत केओपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए रु0 1.951 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका

भाग और तटीय पोतों के लिए रु0 1.171 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया था।

अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा केवल रूपए रूप में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार को अनुमोदित करने के लिए निर्णय पहले ही ले लिया गया था। रूपए मूल्यवर्गित बर्थ किराये के लिए केओपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (xii). प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने समान शब्दावली जैसे तटीय पोत, दिवस, माह और सप्ताह प्रस्तावित की हैं। परिभाषाएं केओपीटी के दरमान में तत्संबंधी शब्दावली के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाई गई हैं।

विदेशगामी पोत के लिए परिभाषा के संदर्भ में, प्रस्तावित परिभाषा में अंतर्देशीय पोत, नाव तथा तटीय पोत के अलावा फ्लैट अतिरिक्त हैं। यह परिभाषा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के दरमान में विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित परिभाषा के अनुसार नहीं पाई गई है। अतः परिभाषा में उपयुक्ततः संशोधन किया गया है, ताकि केवल तटीय पोतों को अलग किया जा सके।

- (xiii). प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, केओपीटी ने कुछ शर्तें प्रस्तावित की हैं जैसे – प्रभार्य प्रयोजन के लिए न्यूनतम भार/माप, लेवी के प्रयोजन के लिए कार्गो के सकल भार पर विचार, तटीय पोतों के लिए रियायती दरों की वसूली शासित करने वाली शर्तें, भंडारण प्रभारों की वसूली नहीं करना जब टर्मिनल परिचालक के कर्मचारियों की हड़ताल की वजह से कार्गो की सुपुर्दगी न की जा सके, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की वसूली शासित करने वाली शर्तें, पोत को विदेशगामी पोत या तटीय पोत रूप में वर्गीकृत करने के लिए तरीका निर्धारित करने के लिए शर्तें, अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए टर्मिनल परिचालक को दिए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें, अवकाश दिवस बुकिंग पर कार्य नहीं करने के लिए बर्थ किराये की वसूली के लिए शर्त, जो पत्तन के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाई जाती हैं। इसने शट आउट कार्गो के लिए अतिरिक्त कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली नहीं करने से संबंधित शर्त भी प्रस्तावित की है जब कार्गो दूसरे पोत के माध्यम से निर्यात किया जाता है, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के 50 प्रतिशत की वसूली जब शट आउट कार्गो बिना शिपिंग के निर्यातक द्वारा वापस ले लिया जाता है, निःशुल्क अवधि की गणना के लिए रविवारों को अलग नहीं रखना, टर्मिनल के गैर कार्य दिवसों के लिए किसी भत्ते की अस्वीकार्यता और भंडारण प्रभार प्रोद्भूत शुरु होने से के बाद भंडारण प्रभार के परिकलन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस, भी पत्तन के दरमान में इस संबंध में निर्धारित शर्तों के अनुसार पाई गई हैं।

- (xiv). अपफ्रंट अनुसूची में प्रस्तावित अन्य सामान्य शर्तों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:—

(क). केओपीटी ने प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची के खंड 2 (ii) (ड) में यह शर्त निर्धारित की है कि बाह्य टर्मिनल 1 में प्रहस्तित कार्गो, केओपीटी की पत्तन सीमा के भीतर किसी अंतर-लदाई सुविधा पर अंतर-लदाई किए जाने के बाद, प्रशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए इसे विदेशी कार्गो माना जाएगा, भले ही ऐसे कार्गो को ढोने वाले पोतों का हैसियत कोई भी हो। इस संबंध में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मिडस्ट्रीम परिचालन जो लंगरगाहों पर किया जाता है, यह मदर पोत के कार्गो की हैसियत पर विचार करते हुए कार्गो संबंधित प्रभार वसूल करता है और इसने उस तारीख तक बताया हो, ऐसे सभी मामलों में केवल विदेशी कार्गो ही शामिल होगा। तथापि, केओपीटी इस कार्गो को तटीय कार्गो मानने के लिए सहमत है जो बाह्य टर्मिनल-1 में अनुवर्ती उतराई के लिए तटीय कार्गो रूप में अंतर-लदाई के लिए लाया जाता है और किसी भ्रम से बचने के लिए प्रस्तावित शर्त में उपयुक्त अतिरिक्त खंड का भी प्रस्तावित किया गया है। दूसरे शब्दों में, बाह्य टर्मिनल-1 में अनुवर्ती उतराई के लिए अंतर-लदाई सुविधा पर लाए गए विदेशी/तटीय कार्गो से क्रमशः विदेशी/तटीय कार्गो के लिए लागू दरों पर वसूली की जाएगी।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी द्वारा बाद में प्रस्तावित अतिरिक्त खंड के साथ प्रस्तावित शर्त निर्धारित की गई है।

- (ख). केओपीटी ने एक सामान्य शर्त प्रस्तावित की है कि विदेशगामी पोतों से इतर सभी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार तटीय पोत के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगे। अर्थात्, केओपीटी ने तटीय दरों को इस कारण से दरों की वसूली के प्रयोजन के लिए भी अंतर्देशीय, बोट तथा फ्लैट के लिए भी लागू करने का प्रस्ताव किया है कि कार्गो का आवागमन मुख्यतः अंतरलदाई करने वाली सुविधा और प्रस्तावित रिक्वीरिड जेट्टी के बीच होगा। अतः अंतर्देशीय पोत, बोट और फ्लैट के लिए तटीय दरों की वसूली के लिए प्रस्तावित शर्त अनुमोदित की गई है।

- (ग). केओपीटी ने लागू विनियम दर के आधार पर प्रत्येक 30 दिनों में एक बार डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए सामान्य शर्त प्रस्तावित की है। चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क रूप रूप में निर्धारित किया गया है, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उक्त शर्त निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (घ). केओपीटी ने यह शर्त निर्धारित की है कि बर्थ किराया उस समय के 4 घंटों के बाद रूक जाएगा जब पोत नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देता है बशर्ते पक्षीय ज्वारभाटा मौजूदहो। यह निर्धारण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.6.1 के अनुसार है।
- (ङ). केओपीटी ने 'झूठे संकेत' शब्दावली को परिभाषित करने वाली सामान्य शर्त प्रस्तावित की है। प्रस्तावित शर्त अन्य महापत्तन न्यासों जैसे वीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के मामले में अनुमोदित शर्त के अनुसार पाई गई है।
- (च). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और परिचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज की दर से संबंधित प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर से निर्धारित किया गया है।
- (xv). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान के लिए दर और शर्तें मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित होंगी। हालांकि ऐसी ही शर्त वीपीटी में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क मामले में निर्धारित की गई है, परन्तु वीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों से जोड़ने के लिए भी शर्त शामिल की गई है। इस स्थिति के अनुसार, केओपीटी के दरमान के साथ ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तों से जोड़ने के लिए उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- (xvi). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें जैसे उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, परिचालक के उपस्कर की अनुपलब्धता या खराबी की वजह से पोत के निष्क्रिय रहने की स्थिति में बर्थ किराये की वसूली नहीं की जाएगी, जेट्टी पर बिजली गुल होना या परिचालक पर आरोप्य कोई अन्य कारण, जैसा केओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं। तथापि, अन्य सामान्य शर्त कि कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल परिचालक उस समय कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब परिचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया हो, को अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (xvii). केओपीटी ने आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार हैं।

10.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक की सीमा तक ही सूचकांकित की जाएंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। मौजूदा मामले में, चूंकि पूंजी लागत का अनुमानन और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित परिचालन लागत की इकाई दर केओपीटी द्वारा अप्रैल 2011 के अनुसार यथा प्रतिवेदित की गई है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक पाया गया है कि 1 जनवरी 2011 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वचालित समायोजन के लिए आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित किया जाए। केओपीटी ने प्रत्येक वर्ष ऐसे स्वचालित समायोजन के लिए आधार डब्ल्यूपीआई रूप में 1 जनवरी 2011 प्रस्तावित की है जिसे अनुमोदित किया गया है।

10.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले, निजी परिचालक, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों वाले दरमान और शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण के पास जाएगा।

10.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण या निर्वर्चन का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

10.4. परियोजना के लिए कार्यनिष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी परिचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए कार्यनिष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

10.5. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क बीओटी परिचालक द्वारा तैनात की जाने वाली 104 टन क्षमता की दो मोबाइल हारबर क्रेनों के उपयोग के संदर्भ में है। यदि इस विश्लेषण में सुविचारित उपस्कर-सज्जा योजना में कोई बदलाव किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

10.6. निजी परिचालक के वास्तविक कार्यनिष्पादन की इस प्राधिकरण द्वारा मॉनिटरिंग की जाएगी। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णयों को कोलकाता पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि निजी परिचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कोलकाता पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.7. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी परिचालक कोलकाता पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय कार्यनिष्पादन की जानकारी होगी।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण कोलकाता पत्तन न्यास में बाह्य टर्मिनल-1 में कोयले, लौह अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए अप्रॉक प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है।

(रानी जाधव)
अध्यक्षा

कोलकाता पत्तन न्यास में बाह्य टर्मिनल - 1 (3^{रीं} तेल जेट्टी के मिडस्ट्रीम में रिवरीन बहुउद्देशीय जेट्टी) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वातम क्षमता		
	सर्वातम घाट क्षमता		
(क)	विभिन्न कार्गो मर्चों की क्षमता की हिस्सेदारी		
	कोयले की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस1)	70%	70%
	लोह अयस्क की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस2)	25%	25%
	अन्य शुष्क बल्क कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस3)	5%	5%
(ख)	पोतों की प्रहस्तन दर		
	- कोयला ढोने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 1)	17600	20000
	- लोह अयस्क ढोने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 2)	17600	20000
	- अन्य शुष्क बल्क कार्गो ढोने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी 3)	17600	20000
(ग)	टर्मिनल की सर्वातम क्षमता = $0.7 * (\text{एस1} * \text{पी1}) + (\text{एस2} * \text{पी2}) + (\text{एस3} * \text{पी3}) * 365$	4496800	5110000
	टर्मिनल की सर्वातम क्षमता मिलियन टनों में/वार्षिक	4.50	5.11
II	पूंजी लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	₹0 लाखों में	
(i).	सिविल लागत		
	- पहुंच ट्रेस्टल	929.10	929.10
	- संपर्क सड़क	334.70	334.70
	- साइट निकासी तथा भूमि विकास	950.00	950.00
	- बाऊंड्री वॉल, गेट और फेंसिंग	342.80	342.80
	- फर्क्रीट वाला रेलवे यार्ड रेलों सहित	3759.10	3759.10
	- यार्ड पेविंग	4021.00	4021.00
	- भवन	200.00	200.00
	- जल आपूर्ति, सीवररेज सिस्टम और ड्रेनेज	640.00	640.00
	कुल	11176.70	11176.70
(ii).	उपस्कर लागत		
	- 104 टन मोबाइल हारवर क्रेन (2 सं.)	5524.18	4648.98
	- मोबाइल होपर (2 सं.)	70.00	70.00
	- 20 टन ट्रिपर ट्रक (25 सं.)	595.00	595.00
	- 5 घन मी. पे लोडर (15 सं.)	1922.55	1617.93
	- 2.5 घन मी. पे लोडर (2 सं.)	121.50	102.24
	- पोकलेन (एक्सकवेटर) (3 सं.)	641.31	539.72
	- रेलवे ब्रिज और सड़क ब्रिज (1 सं. प्रत्येक)	41.00	41.63
	- धूल निवारण प्रणाली	150.00	150.00
	- बिजली कार्य और रोशनीकरण	425.00	425.00
	कुल	9490.54	8190.50
(iii).	विविध		
	- सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत	1033.36	968.36
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii + iii)	21700.60	20335.56
ख.	बर्थ किराया गतिविधि		
	- बर्थ का निर्माण	6914.80	6855.07
	- निकर्षण की लागत	400.00	340.00
	- विविध (बर्थ निर्माण और निकर्षण लागत का 5 प्रतिशत)	365.74	359.75
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	7680.54	7554.82
	कुल पूंजी लागत (क + ख)	29381.14	27890.38

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन लागत	रु लाखों में	
(क)	इंधन लागत		
	- डारबेर मोबाइल क्रैन	299.05	300.42
	(केओपीटी - 70 लिटर/घंटा/क्रैन*रु 43.74 प्रति लिटर * 9767 घंटे प्रति वर्ष 2 एचएमसी के लिए) (टीएएमपी - 70 लिटर/घंटा/क्रैन* रु 43.74 प्रति लिटर * 9812 घंटे प्रतिवर्ष 2 एचएमसी के लिए)		
	- ट्रिपर ट्रक	213.61	214.59
	(केओपीटी - 4 लिटर/घंटा/ट्रक* रु 43.74 प्रति लिटर* 122093 घंटे प्रतिवर्ष 25 ट्रकों के लिए) (टीएएमपी - 4 लिटर/घंटा/ट्रक* रु 43.74 प्रति लिटर * 4906 घंटे* 25 ट्रक)		
	- प लोडर	356.92	356.92
	(केओपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु 43.74 प्रति लिटर* 68000 घंटे प्रतिवर्ष 17 पे लोडरों के लिए) (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु 43.74 प्रति लिटर * 4000 घंटे * 17 पे लोडर)		
	- एक्सकवेटर (पॉकलेन)	62.99	62.99
	(केओपीटी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु 43.74 प्रति लिटर* 12000 घंटे प्रतिवर्ष 3 एक्सकवेटर के लिए) (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु 43.74 प्रति लिटर * 4000 घंटे* 3 एक्सकवेटर)		
(ग)	मरम्मत तथा अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	111.77	111.77
	- अभियांत्रिक और विजली उपस्कर पुर्जा सहित (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	474.53	409.53
	- विविध परिसंपत्तियां (विविध परिसंपत्ति लागत के 5 प्रतिशत की दर से)	51.67	26.06
(घ)	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	217.01	203.36
(ङ)	मूल्यहास		
	- सिविल कार्य 3.34 प्रतिशत की दर से	373.30	373.30
	- अभियांत्रिक कार्य 10.34 प्रतिशत की दर से	981.32	846.90
	- विविध परिसंपत्तियां सिविल उपस्कर पर 3.34 प्रतिशत की दर से और उपस्कर घटक पर 10.34 प्रतिशत	106.85	61.01
(च)	लाइसेंस शुल्क	516.00	422.94
(छ)	वेतनों और उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	1085.03	1016.78
	कुल परिचालन लागत	4850.03	4406.56
IV	अनुमानित राजस्व अपेक्षा और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपक्रेंट प्रशुल्क		
क.			
(i).	अनुमानित राजस्व अपेक्षा		
(क)	कुल परिचालन लागत	4850.03	4406.56
(ख)	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत की दर से	3472.09	3253.69
(ग)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8322.12	7660.25
(ii).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
(क)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98 प्रतिशत)	8155.68	7507.05
(ख)	मंडारण प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	83.22	76.60
(ग)	विविध प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	83.22	76.60
(घ)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8322.12	7660.25
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
(क)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु लाखों में)	8155.68	7507.05
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	44.97	51.10
	- कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	181.37	146.91
(ख)	मंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु लाखों में)	83.22	76.60
	- मंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का प्रतिशत		
	- कोयला और शुष्क बल्क कार्गो आयात	37.50%	37.50%
	- लौह अयस्क निर्यात	12.50%	12.50%
	- मंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (लाख टन)		
	- कोयला और शुष्क बल्क कार्गो आयात	12.65	14.37
	- लौह अयस्क निर्यात	1.41	1.60
(i).	कोयले तथा शुष्क बल्क कार्गो के लिए मंडारण प्रभार (नि:शुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- नि:शुल्क अवधि	5 days	5 days
	- पहले पांच दिन	0.99	0.96
	- 6वें दिन से 10वें दिन	1.97	1.92
	- 11वें दिन से आगे	3.95	3.84
(ii)	लौह अयस्क के लिए मंडारण प्रभार (नि:शुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- नि:शुल्क अवधि	25 days	25 days
	- पहले पांच दिन	2.96	0.96
	- 6वें दिन से 10वें दिन	5.92	1.92
	- 11वें दिन से आगे	11.84	3.84
(ग)	विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु लाखों में)	83.22	76.60
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	44.97	51.10
	- विविध प्रभार (रु प्रति टन)	1.85	1.50

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
ख.	बर्ध किराया प्रभार		
(i).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		₹0 लाखों में
	(क) मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार (बर्ध के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	76.81	76.81
	(ख) मूल्यह्रास	256.53	252.33
	(ग) बीमा (बर्ध किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	76.81	75.55
		410.14	404.68
(ii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत 16 प्रतिशत की दर से	1228.89	1208.77
	बर्ध सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (i + ii)	1639.03	1613.46
	बर्ध किराया प्रभार		
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹0 में	1.951	1.577
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹0 में	1.171	0.946

केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित बर्ध किराया गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	7000 जीआरटी तटीय पोत	पेनामेक्स विदेशी पोत	हैंडीमेक्स विदेशी पोत	कुल
i	पोत जीआरटी	दैन/दिन	7000	33000	22000	
ii.	घटक विभाजन	प्रतिशत				
	- लौह अयस्क निर्यात		70%	20%	10%	
	- कोयला एवं अन्य शुद्ध बल्क आयात		70%	20%	10%	
iii.	बर्ध में जलयान दिवस	दिन प्रति पोत	1.25	1.25	1.25	
iv.	जलयान आगमन प्रतिवर्ष	सं.				
	- लौह अयस्क निर्यात		77	9	4	
	- कोयला एवं अन्य शुद्ध बल्क आयात		230	27	11	
v.	बर्ध में पोत दिवस प्रतिवर्ष	दिन प्रति पोत				
	- लौह अयस्क निर्यात		95	11	5	111
	- कोयला एवं अन्य शुद्ध बल्क आयात		287	33	14	334
vi.	कुल जीआरटी घंटे (वी * 24 * i)	जीआरटी घंटे	64260000	35343000	10098000	109701000
vii.	राजस्व अपेक्षा					1639.03
	बर्ध किराया - विदेशगामी पोत					1.951
	बर्ध किराया - तटीय पोत					1.171

टीएएमपी अनुमानों के अनुसार बर्ध किराया गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	7000 जीआरटी तटीय पोत	पेनामेक्स विदेशी पोत	हैंडीमेक्स विदेशी पोत	कुल
i	जलयान दिवस आउटपुट	दैन/दिन	20000	20000	20000	
ii.	ओसत जीआरटी	दैन	14000	33000	22000	
iii.	ओसत पार्सेल आकार	दैन	22000	22000	22000	
iv.	प्रहरित किए जाने के लिए संभावित टनमार	दैन	3577000	1022000	511000	5110000
v.	बर्ध दिवसों की ओसत सं. (iv / i)	दिन	179	51	26	256
vi.	बर्ध घंटों की सं. {24 x (v)}	घंटे	4292	1226	613	6132
vii	प्रतीक्षा समय के लिए अतिरिक्त घंटे {3.6 x (viii)}	घंटे	585	167	84	836
viii.	पोतों की संभावित संख्या (iv / iii)	सं.	163	46	23	232
ix.	कुल जीआरटी घंटे (ii * vi)	जीआरटी घंटे	68288182	45990000	15330000	129608182
x.	राजस्व अपेक्षा					1613.46
	गणना विदेशी पोत के लिए 47.31 प्रतिशत और तटीय पोत 52.69 प्रतिशत					
	$129608182 * 47.31\% * x + 129608182 * 52.69\% * 0.6x =$					1613.46
	$61317631 x + 68290551 * 0.6x =$					1613.46
	x = विदेशगामी पोत दर					1.577
	तटीय पोत दर = 0.6 x विदेशगामी पोत दर					0.946

कोलकाता पत्तन न्यास

बाह्य टर्मिनल-1, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स की तीसरी ऑयल जेट्टी का अपस्ट्रीम में कोकिंग कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची।

एस.1 परिभाषाएँ:

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) "तटीय पोत" अर्थात् 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 पोत।
- (ii) "दिवस" अर्थात् दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (iii) "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (iv) "महीना" अर्थात् अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवस जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।
- (v) "सप्ताह" अर्थात् अवकाश दिवसों सहित 7 (सात) लगातार कैलेंडर दिवस।

एस.2 निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि०ग्रा० के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ख) सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट/भंडारण यार्ड से/को स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगे।
(घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पोत से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा।

दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन की इजाजत वाले पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो ढोने पर रियायत के लिए पात्र होंगे।

- (ङ) बाह्य टर्मिनल-1 में प्रहस्तित कार्गो, निर्यात के मामले में कोलकाता पत्तन न्यास की पत्तन सीमाओं के भीतर किसी अंतरलदाई सुविधा में अथवा विलोमतः अंतरलदाई किए जाने के बाद, प्रशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए 'विदेशी' कार्गो माना जाएगा, भले ही ऐसा कार्गो ढोने वाले पोत की हैसियत कुछ भी हो। तथापि, यदि कोई तटीय कार्गो बाह्य टर्मिनल-1 में अनुवर्ती उतराई के लिए अंतरलदाई सुविधा में लाया जाता है तो इसे बाह्य टर्मिनल-1 में दरों की वसूली के प्रयोजन के लिए तटीय कार्गो माना जाएगा।
- (च) 'विदेशी' पोतों से इतर सभी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार 'तटीय' पोत के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगे।
- (iii) उन दिनों के दौरान कोई भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा जिस दौरान टर्मिनल परिचालक के कर्मचारियों की हड़ताल की वजह से सुपुर्दगी नहीं दी जा सकेगी बशर्ते संबद्ध आयात अथवा उसका अधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी टर्मिनल प्रभार के भुगतान पर सम्पूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज जमा कर देता है।
- (iv) (क) बर्थ किराया पोत द्वारा अपने नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे के बाद रुक जाएगा। बर्थ किराये को रोकने के लिए निर्धारित समयावधि में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की इच्छा में अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रिकालीन नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।

- (ख) झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया देना होगा।
- (ग) 'झूठा सिग्नल' तब होगा जब पोत तब भी तैयार होने का सिग्नल देता है जब वह इंजन तैयार नहीं किए जाने की वजह से अथवा कार्गो परिचालन पूरा नहीं किया जा रहा हो अथवा पोत पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं हो।
- (v) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल परिचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल परिचालक और उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गणना सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन तक की जाएगी।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल परिचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिनों तक गिना जाएगा।
- (vi) (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले भारतीय झंडे के विदेशगामी पोत को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित करवाया जा सकता है।
- (ख) विदेशी झंडे का विदेशगामी पोत जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित करवाया जा सकता है।
- (ग) जहाजरानी महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए हकदार होने के लिए उसके द्वारा कोई अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (घ) पोत की हैसियत, जो सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणीकरण द्वारा दी गई हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णीत कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ङ) तदनुरूपी पोत संबंधित दरें ऐसे प्रभार के संयोग के समय पोत की हैसियत पर निर्भर करते हुए लागू की जानी चाहिए।
- (vii) सभी प्रकार के कार्गो के लिए, कार्गो संबंधित प्रभार परेषण के सकल भार पर प्रभार्य होंगे।
- (viii) टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (ix) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल परिचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।
- (ख) टर्मिनल परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने के लिए निर्धारित शर्त को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ग) बशर्ते टर्मिनल परिचालक ऐसी निम्नतर दरें जनता को अधिसूचित करेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त का युक्तिकरण और ऐसी निम्नतर दरों में किसी और परिवर्तनों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रहेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त में, बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

एस.3 बर्थ किराया

रिवरीन जेट्टी में पोत पर बर्थ किराया निम्नलिखित दरों पर प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	पोत का विवरण	दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी में
1.	विदेशी व्यापार में विनियुक्त पोत	1.577
2.	तटीय व्यापार में विनियुक्त पोत	0.946

एस.3 के लिए टिप्पणियां:

- (i) यदि कोई पोत टर्मिनल परिचालक पर अनारोप्य कारणों से अवकाश दिवस को कार्य के लिए अपनी बुकिंग के सापेक्ष कार्य नहीं करता है तो उन पारियों के लिए बर्थ किराया जिसमें ऐसी बुकिंग के सापेक्ष उसने कार्य नहीं किया हो, एस.3 में विनिर्दिष्ट दरें दोगुनी प्रभाय होंगी।
- (ii) यदि कोई पोत टर्मिनल परिचालक के उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा जेट्टी में बिजली गुल होने की वजह से अथवा टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।
- (iii) ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग किराया:
ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस मामले में सरकारी दिशानिर्देशों/आदेशों और कोलकाता पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएंगी।

एस.4 कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई दर प्रति मीट्रिक टन में	
		विदेशी	तटीय
(1)	कोकिंग कोयला	146.91	88.14
(2)	लौह अयस्क	146.91	146.91
(3)	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	146.91	88.14

एस.4 के लिए टिप्पणियां:

- (i) एस.4 के अधीन निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित के लिए समेकित प्रभार हैं:
 - (क) पोत से कार्गो की उतराई, उसके नौभरण तथा भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण सहित, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/वैगनों पर लदाई, और
 - (ख) स्टेकयार्ड में ट्रकों/वैगनों से कार्गो की उतराई, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, जेट्टी में लदाई बिन्दु को कार्गो का स्थानांतरण और निर्यात कार्गो के मामले में नौभरण सहित जलयान पर लदाई।इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति और/अथवा उपस्कर, जहां कहीं आवश्यक हो, और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य प्रभार शामिल हैं।
- (ii) निर्यात कार्गो मामले में, जेट्टी में लदाई बिन्दु तक परिवहनित किए जाने के बाद, पोत में नहीं लादा जाता है और दूसरे पोत के माध्यम से निर्यात के लिए वापस भंडारण यार्ड में परिहवन करने की आवश्यकता हो तो कोई अतिरिक्त प्रभार प्रभाय नहीं होगा।
- (iii) निर्यात कार्गो के मामले में, टर्मिनल में प्राप्त किए जाने के बाद, टर्मिनल के माध्यम से नौभरण किए बिना निर्यातक द्वारा वापस लिया जाता है, एस.4 के अधीन विनिर्दिष्ट कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रभाय होगा, लागू भंडारण प्रभार के अलावा, बिना कोई निःशुल्क समय स्वीकृत किए।

एस.5 भंडारण प्रभार:

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होगा:

विवरण	दर रुपयों में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग			
	कोकिंग कोयला	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	
			आयात	निर्यात
निःशुल्क अवधि	5 दिन	25 दिन	5 दिन	25 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	0.96	0.96	0.96	0.96
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6 ⁰ से 10 ^{वें} दिन	1.92	1.92	1.92	1.92
10 ^{वें} दिन के बाद	3.84	3.84	3.84	3.84

एस.5 के लिए टिप्पणियां:

- (i) निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि परिचालक के परिसर में सामान की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (ii) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन से अगले दिन से गिनती की जाएगी।
- (iii) निःशुल्क समय के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल गैर कार्य दिवस और सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश दिवस अतिरिक्त होंगे। निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार तब तक अतिरिक्त नहीं होंगे जब तक टर्मिनल के गैर कार्य दिवस और सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश दिवस रविवार को नहीं पड़ें।
- (iv) भंडारण प्रभार प्रोद्भूत होना शुरू होने के बाद, भंडारण प्रभार के परिकलन के लिए टर्मिनल गैर कार्य दिवस और सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश दिवस के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाए
- (v). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा तब टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब परिचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

एस.6 विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण तथा प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय आदि के लिए समेकित प्रभार।

क्र.सं.	घटक	इकाई दर प्रति मीट्रिक टन में
(1)	कोकिंग कोयला	1.50
(2)	लौह अयस्क	1.50
(3)	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	1.50

एस.7. उपर्युक्त खंड-3 से खंड-6 के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2011 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।
