

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

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 192

नई दिल्ली 8 नवंबर 2008

### अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में कांडला पत्तन पर बीओटी आधार पर चार बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
मामला सं. टीएमपी/35/2008-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

## आदेश

(अक्तूबर, 2008 के 14वें दिन पारित)

यह मामला अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में कांडला पत्तन न्यास पर बीओटी आधार पर चार बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के निर्माण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 से संबंधित है।

2. केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 12 जून 2008 में यथा शामिल प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

- |         |  |   |                              |
|---------|--|---|------------------------------|
| (i).    | बर्थ लम्बाई – 300 मीटर                     |   |                              |
| (ii).   | प्रहस्तित किए जाने वाले घटक:               |   |                              |
|         | (क).                                       | खाद्यान्न और उर्वरक                                   |                              |
|         | (ख).                                       | कोयला, चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक आदि                 |                              |
|         | (ग).                                       | अन्य शुष्क बल्क                                       |                              |
|         | (घ).                                       | स्टील और बैग में रखा कार्गो                           |                              |
|         | (ङ).                                       | लकड़ी के लट्टे  |                              |
| (iii).  | भंडारण क्षेत्र:                            |   |                              |
|         | (क).                                       | 217000 वर्ग मीटर खुला क्षेत्र                         |                              |
|         | (ख).                                       | 4410 वर्ग मीटर ढका हुआ भंडारण क्षेत्र                 |                              |
| (iv).   | क्षमता – 1.50 मिलियन मीट्रिक टन प्रति बर्थ |   |                              |
| (v).    | टर्मिनल की अनुमानित पूंजी लागत:            |   |                              |
|         | (क).                                       | सिविल   | – रु0 79.65 करोड़ प्रति बर्थ |
|         | (ख).                                       | उपस्कर  | – रु0 46.69 करोड़            |
|         | कुल  | –   | रु0 126.34 करोड़             |
| (vi).   | टर्मिनल की प्रचालन लागत                    | –   | रु0 18.84 करोड़              |
| (vii).  | कार्गो प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता      | –   | रु0 39.05 करोड़              |
| (viii). | बर्थ के निर्माण की लागत                    | –   | रु0 94.52 करोड़              |
| (ix).   | बर्थ की प्रचालन और अनुरक्षण लागत           | –   | रु0 3.26 करोड़               |
| (x).    | बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता        | –   | रु0 18.38 करोड़              |
| (xi).   | प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क:               |   |                              |
|         | (क).                                       | कार्गो प्रहस्तन प्रभार – रु0 234.36 प्रति टन          |                              |
|         | (ख).                                       | भंडारण प्रभार – रु0 13.02 प्रति टन                    |                              |
|         | (ग).                                       | विविध प्रभार – रु0 13.02 प्रति टन                     |                              |
|         | (घ).                                       | बर्थ किराया प्रभार – रु0 0.02 प्रति जीआरटी प्रति घंटा |                              |

3. अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए, केपीटी द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया गया है:-

- (i). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित कार्गो के पिछले तीन वर्षों की औसत के प्रतिशत हिस्से और 26 फरवरी, 2008 को अधिसूचित दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार इन कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है। पिछले तीन वर्षों में प्रहस्तित कार्गो की औसत के घटक-वार प्रतिशत हिस्से और इस कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर निम्नवत् है:-

क्र.सं.	प्रहस्तित किए जाने वाले घटक	प्रतिशत हिस्सा	प्रहस्तन दर (टन)
(i).	खाद्यान्न और उर्वरक	19.79	10000
(ii).	कोयला, चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, आदि	21.05	7500
(iii).	अन्य शुष्क बल्क	19.53	4505
(iv).	स्टील और बैग में रखा कार्गो	29.07	4000
(v).	लकड़ी के लट्टे	10.56	2500

- (ii). प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के होने के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में परिगणित किया गया है।
- (iii). पोत परिवहन और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल मानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए मूल्यह्रास परिकलित किया गया है।
- (iv). भूखंडों के लिए लाइसेंस शुल्क केपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दर के अनुसार लिया गया है।
- (v). राजस्व हिस्सा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

4.1. यह प्रस्ताव केपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरों के आधार पर प्रासंगिक उपयोक्ता संगठनों और लघु-सूचीयित बोलीदाताओं के बीच परिचालित किया गया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 जुलाई, 2008 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। माँगे गए ब्योरों और प्राप्त जवाबों को नीचे प्रस्तुत किया गया है:-

क्र.सं.	टीएएमपी टिप्पणी	केपीटी स्पष्टीकरण
1.	केपीटी ने 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। तथापि, यह स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा केवल 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर ही लागू नहीं होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान कांडला पत्तन न्यास पर चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। इसलिए, पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित किया जाना जरूरी है ना कि केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क।	यह प्रस्ताव यथा पत्तन विशिष्ट रूप में सुविचारित किया जाए और इस प्रकार पढ़ा जाए "महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2008 के अधीन बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ (पीपीपी परियोजना) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव"।
2.	केपीटी से अनुरोध है कि निर्मित किए जाने वाले मानक टर्मिनल के प्रत्यक्ष और फीचर्स सहित सभी लागत गणनाएं दर्शाते हुए लागत पत्रक प्रस्तुत करें। भावी प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए, समान प्रकार कार्य कर रहे टर्मिनल/बर्थ की मौजूदा दर अनुसूची को आधार रूप में लिया जा सकता है। कार्य पत्रक प्रस्तुत करते समय केपीटी निम्नलिखित का अनुपालन करें:	(1). एक बर्थ के प्रत्यक्ष पैरामीटर नीचे दिए गए हैं:-  ● <b>बर्थ पैरामीटर:-</b> ➤ घाट ढाँचे की लम्बाई : 300 मी0 प्रति (1200 मी0) ➤ घाट ढाँचे की चौड़ाई : 55 मी0 (लगभग) ➤ बैकअप क्षेत्र : 21.70 हैक्टेयर/प्रति बर्थ ➤ निकर्षित स्तर : (-) 15.10 मी0  <b>बर्थिंग ढाँचा:-</b> डैक लदे हुए कंटेनरों के संचलन सहित भारी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का बोझ उठाने के लिए डिजाइन किया जाएगा। यह डिजाइन अधिकतम 75,000 डीडब्ल्यूटी के जलयानों की बर्थिंग में समर्थ होगा।

क्र.सं.	विवरण	राशि (रुपये)
1.	घाट और अन्तरण क्षेत्र (मरीन सिविल कार्य)	2124000000
क	पाइल फाउंडेशन (590 X 4 सं.)	8474598000
ख	सुपरस्ट्रक्चर (4 X 300 X 54.45 मी0)	82924996
ग	मूरिंग और बर्थिंग सहयोग	
	बोलाडर्स 11	
	फेंडर 11 X 4 = 44 मी0	
	लेड्डर 11	
2	बैकअप क्षेत्र का विकास	
क	ओएसजी / बैकअप क्षेत्र का रिक्लमेशन	522536000
3	भारी निकर्षण	
क	बंदों का निर्माण	2000000
ख	निकर्षण	215200000
4	घाट क्रेन	
क	25 टी क्रेन	800000000
ख	50 टी क्रेन	600000000
5	जल आपूर्ति और अग्नि शामक लाइन्स	
क	घाट ढाँचे पर	
	i. 200 मि0मी0 डाय डी.आई. लाइन	1291290
	ii. 100 मि0मी0 डाय डी.आई. लाइन	214500
ख	बैकअप क्षेत्र में एफएफ लाइन	
	i. 200 डाय डी.आई. लाइन	12771000
6	कस्टम फेंसिंग वॉल	
क	आरसीसी फेंसिंग वॉल	14400000
ख	अस्थायी फेंसिंग वॉल	2310000
7	भंडारण गोदाम	123744600
	(37120 एम2 क्षेत्र वाले, 1 एम2 के लिए लागत = रु0 7015 वाले 6 गोदामों के लिए अनुमोदित प्रखंड अनुमान = रु0 260400000	
8	कार्यालय भवन	3200000
9	विद्युतीकरण	
क	घाट ढाँचे पर और खुले स्टेकिंग ग्राऊंड और बैकअप क्षेत्र में हाई मास्ट टॉवर्स	56760000
ख	बिजली आपूर्ति लाइन	3000000
ग	बिजली उप स्टेशन	2400000
10	पर्यावरणीय उपाय	3000000
	<b>कुल</b>	<b>5417212186</b>
	3 प्रतिशत आकस्मिकताएँ	162516365
	2 प्रतिशत स्थापना प्रभार	111594571
	10 प्रतिशत वृद्धि प्रभार	569132312
	<b>सकल जोड़</b>	<b>6260455434</b>
(क).	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो के मामले में पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात।	अपेक्षित विवरण नीचे दिया गया है:-

		(टन)				
		2005-06	2006-07	2007-08	11 बर्थों का औसत	1 बर्थ का प्रहस्तन
I शुष्क बल्क (मुक्त प्रवाह)						
<b>समूह (क)</b>						
(क)	खाद्यान्न	128479	1118268	561726	602824.33	54802.21
(ख)	उर्वरक	1930349	2192620	4069331	2730766.67	248251.52
						303053.73
<b>समूह (ख)</b>						
	कोयला					
(क)	ताप / कोकिंग	433629	724622	1179001	779084.00	70825.82
(ख)	नमक	2163668	1229772	1217164	1536868.00	139715.27
(ग)	अयस्क / खनिज	456547	828764	1013295	766202.00	69654.73
(घ)	चीनी			181650	60550.00	5504.55
(ङ)	विविध	307262	376937	524574	402924.33	36629.48
						322329.85
II अन्य शुष्क बल्क						
(क)	तेल निष्कर्षण, सोया / तेल खाद्य	2627396	2742357	3500533	2956762.00	268796.55
(ख)	स्क्रेप शरेडेड / एचएमएस	857015	140952	120	332695.67	30245.06
(ग)	लौह गुट्टिकाएँ					299041.61
III ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो						
<b>समूह (क)</b>						
(क)	बैगों में चावल, सीमेंट, चीनी आदि	1289385	1127837	930508	1115910.00	101446.36
(ख)	स्टील कोइल्स, प्लेट्स, पाइप्स, गुट्टिकाएँ	1038967	1243006	1459113	1247028.67	113366.24
(ग)	विविध	2335120	4190430	1074826	2533458.67	230314.42
						445127.03
<b>समूह (ख)</b>						
<b>अन्य</b>						
(क)	लकड़ी लट्टे, सख्त लकड़ी / पाइन पोल्स	1595103	1806357	1940666	1780708.67	161882.61
						161882.61
(ख).	इस बारे में पुष्टि करें कि: (i). लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दर पर आधारित है और परियोजना रिपोर्ट अधुनातित की गई है अथवा जहां कहीं अपेक्षित हो बजटीय कोटेशन प्राप्त की गई है। समर्थक दस्तावेज़ प्रस्ताव के साथ अवश्य भेजे जाएं। (ii). लागू की गई बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है। (iii). लागू की गई ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।	यह पुष्टि की जाती है कि: (i). लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दरों, समान कार्य की स्वीकृत दरों पर आधारित हैं और दरमान के अनुसार हैं। (ii). लागू की गई बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है और (iii). लागू की गई ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।				

(ग).	मूल्यहास, दिशा-निर्देशों अनुसार, कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। केपीटी ने उल्लेख किया है कि मूल्यहास मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि इस विपथन के लिए कारण स्पष्ट करें।	मूल्यहास की गणना में कोई विपथन नहीं है। मूल्यहास केवल स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया गया है। तथापि, जीवनकाल मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर सुविचारित किया गया है।
(घ).	सिविल ढाँचे और बर्थ पर मूल्यहास की गणना करते समय, केपीटी ने 50 वर्षों के समय विस्तार पर विचार किया है। इस संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि विस्तार से स्पष्ट किया जाए।	सभी महापत्तनों के मुख्य इंजीनियरों और मुख्य अभियांत्रिक इंजीनियरों के 40वें सम्मेलन में, विभिन्न पत्तन ढाँचों के जीवनकाल को अंतिम रूप दिया गया था। इसके आधार पर, सिविल ढाँचे और बर्थ पर मूल्यहास की गणना के लिए, 50 वर्षों का समय विस्तार सुविचारित किया गया है।
(ङ).	केपीटी से अनुरोध है कि विस्तार से स्पष्ट करें कि बर्थ किराया दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी किस प्रकार निर्धारित की गई है।	बर्थ किराये की गणना के लिए, दरें प्रति घंटा प्रति जीआरटी, वर्ष 2006-07 के वास्तविक शुष्क कार्गो जीआरटी की औसत पर विचार किया गया है।
(च).	केपीटी से अनुरोध है कि शर्तों के साथ मसौदा दरमान प्रस्तुत करें।	इस संबंध में, महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएमपी के वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड सं. 2.3 और 2.9.1 का अवलोकन करें।

6.1. केपीटी से अनुरोध किया गया था कि कार्गो के विभिन्न प्रकारों का प्रहस्तन करने के लिए अनुमानित पोतों का पार्सल आकार भेजे। पत्तन से यह अनुरोध भी किया गया था कि बर्थ किराया दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी ₹0 0.02 पर कैसे निर्धारित किया गया था। पत्तन को यह भी ध्यान में लाया गया था कि उसके पत्र दिनांक 7 अगस्त 2008 में उल्लिखित योजना की पूंजी लागत ₹0 626.05 करोड़ उसके प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 में उल्लिखित पूंजी लागत से भिन्न है। 18 अगस्त, 2008 को हुई अधिकारी स्तर की बैठक में, यह बताया गया था कि बर्थ किराये की गणना करते समय शुरू में ₹0 48.62 करोड़ (बर्थ अपरन और मार्ग की लागत) को दो बार शामिल किया गया था, एक बार सिविल निर्माण लागत में और दोबारा बर्थ निर्माण लागत में।

6.2. केपीटी ने पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2008 द्वारा विभिन्न कार्गो समूहों के अधीन पोतों के पार्सल आकार और पोतों के औसत जीआरटी भेजे थे। पत्र दिनांक 28 अगस्त 2008 द्वारा, केपीटी ने चार बर्थों की पूंजी लागत ₹0 658.69 करोड़ के ब्योरे देते हुए प्रखंड अनुमान की प्रतिलिपि भी भेजी थी। यह देखा गया था कि अनुमानित लागत में ₹0 626.05 करोड़ से ₹0 658.69 करोड़ की वृद्धि 16 फोर्क लिफ्टों, 8 फोर्क लिफ्ट ट्रकों, 12 पेलोडरों के ज्यादा होने और सड़क/रेल ट्रकों को बिछाने की लागत के कारण थी।

7.1. संयुक्त सुनवाई 20 जून, 2008 को आयोजित की गई थी जहां केपीटी और उपयोक्ता/लघु-सूचीयित बोलीदाता उपस्थित थे और अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी को सलाह दी गई थी कि इस मामले को अंतिम रूप देने के लिए इस प्राधिकरण को समर्थ बनाने के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना भेजी जाए:-

- अपफ्रंट प्रशुल्क की संशोधित गणना।
- घटक-वार प्रशुल्क सीमाएं। पत्तन को घटक-वार दर का प्रस्ताव करते समय तटीय प्रशुल्क नीति को अवश्य ध्यान में रखना चाहिए।
- विभिन्न प्रशुल्क तत्वों के प्रति ऑफर की जाने वाली सेवाओं की सूची।
- विभिन्न घटकों के प्रहस्तन के लिए उपयोक्ताओं की मौजूदा लागत।

7.2. केपीटी ने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2008 द्वारा, प्रचालन लागत, बर्थ किराया प्रभार और पूंजी लागत की गणना के लिए संशोधित विवरण प्रस्तुत किए हैं। इसने वर्ग-वार प्रशुल्क सीमा, विदेशी/तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित दर और वर्ग-वार मौजूदा प्रहस्तन दरों और प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा को दर्शाते हुए विवरण भी भेजे हैं। प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रखंड अनुमान में, परियोजना की पूंजी लागत बढ़ाकर ₹0 701.76 करोड़ की गई थी। यह देखा गया है कि ₹0 658.69 करोड़ से ₹0 701.76 करोड़ बढ़ी पूंजी लागत घाट और अन्तरण क्षेत्र (मशीन सिविल कार्य) के निर्माण की लागत को अधुनातन किए जाने और संशोधित दर विश्लेषण के साथ खुला स्टेक ग्राऊंड और बैकअप क्षेत्र के रिक्लमेशन के कारण है।

8. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। यह ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।।

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

- (i). हालांकि केपीटी ने इस प्राधिकरण से चार बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है, परंतु पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि फरवरी, 2008 के महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल चार बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों की परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान कांडला पत्तन पर चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त, 2008 में सूचित किया है कि इसका प्रस्ताव महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2008 के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन विशिष्ट प्रस्ताव के रूप में विचार किया जा सकता है।
- (ii). सामान्यतः, केपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों का अनुसरण किया है। देखे गए कुछ विषयों पर नीचे चर्चा की गई है:-
  - (क). पूंजी लागत की गणना के लिए प्रतिमानक के अनुसार, अपफ्रंट भुगतान, निर्माण के दौरान ब्याज और कार्यगत पूंजी मार्जिन सहित बर्थ के प्रचालन के लिए अपेक्षित सभी अन्य सुविधाएं प्रदान करने के लिए सिविल और उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत विविध लागत के रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए। केपीटी ने विविध लागत संबंधी सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत का प्रावधान पूंजी अनुमान में शामिल नहीं किया है।
  - (ख). दिशा-निर्देशों के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के अधीन, दरें केवल (i). खाद्यान्नों और उर्वरकों और (ii). कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए विनिर्दिष्ट की गई हैं। केपीटी ने वर्ष 2007-08 के दौरान इस घटक की वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर 4505 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर के साथ एक अतिरिक्त कार्गो समूह 'अन्य शुष्क बल्क' प्रस्तावित किया है।
  - (ग). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। केपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए मूल्यहास परिकलित किया है। दिशा-निर्देशों में विशिष्ट उपबंध का उल्लेख किए जाने पर, केपीटी ने दिशा-निर्देशों के अनुसार मूल्यहास का परिकलन संशोधित किया है।
  - (घ). खाद्यान्नों और उर्वरकों के लिए, निम्नतर पार्सल आकार के पोतों के लिए, 30,000 टन पार्सल आकार और 7500 टन प्रतिदिन से अधिक के पोतों के लिए कार्गो प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमानक 10,000 टन प्रतिदिन है। खाद्यान्नों और उर्वरकों का प्रहस्तन करने के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित पोतों का पार्सल आकार 24,000 टन है। इस कार्गो समूह के लिए, सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के समय, पत्तन ने प्रतिमानकों में निर्धारित 75,000 टन प्रति घंटा प्रतिदिन की बजाय प्रहस्तन दर 10,000 टन पर विचार किया है।
  - (ङ). कोयला, चूनापत्थर, खनिजों आदि के लिए, सभी पार्सल आकार के पोतों के लिए कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक 10,000 टन प्रतिदिन है। पत्तन ने 75000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।
  - (च). बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों की प्रचालन लागत के प्रारंभिक अनुमानन के समय, पत्तन ने, प्रतिमानक में यथा विनिर्दिष्ट बर्थ और निकर्षण के निर्माण की कुल लागत के 1 प्रतिशत के अलावा, वर्तमान में प्रोद्भूत की इस गणना पर वार्षिक व्यय के आधार पर (क). अचल परिसंपत्तियों के 2 प्रतिशत पर मूल्यहास और (ख) अनुरक्षण निकर्षण की लागत भी शामिल की थी। केपीटी ने बाद में बर्थ की मरम्मतों और अनुरक्षण लागत, बीमा तथा मूल्यहास पूंजी लागत के क्रमशः 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर विचार करते हुए परिगणना संशोधित की है। हालांकि प्रतिमानकों के अनुसार, बर्थ की प्रचालन लागत पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित की जानी चाहिए, इसलिए यह तथ्य बना रहता है कि सृजित परिसंपत्तियां उपयुक्त बीमा कवर की अपेक्षा करती हैं और परिसंपत्तियों का मूल्य टूट-फूट के कारण मूल्यहास के लिए बाध्य है। इसलिए, जैसाकि अन्य पत्तनों पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विचार किया गया है,

प्रचालन लागत के क्रमशः बीमा और मूल्यहास के तत्व पूंजी लागत के 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर बर्थों के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए स्वीकार्य हैं। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि वह व्यय की उस मद विशेष पर निर्णय ले जिसके लिए प्रतिमानक दिशा-निर्देशों में स्पष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं।

- (छ). प्रतिमानक के अनुसार, टर्मिनल के पास ग्रेब/हुक जुड़नारों के साथ 20 टन क्षमता की 3 सं. स्तर लफिंग घाट क्रेन होनी चाहिए। इसके बावजूद, केपीटी ने 25 टन क्रेन और एक 50 टन क्रेन की 2 सं. का प्रस्ताव किया है।
- (iii). (क). बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा इन्हें ध्यान में रखकर 14,98,426 मी०ट० (1.5 मिलियन टन में पूर्णांकित) निर्धारित की गई है – पिछले तीन वर्षों में प्रहस्तित कार्गो की औसत का प्रतिशत हिस्सा और खाद्यान्नों तथा उर्वरकों और कोयले, चूना पत्थर, खनिज, आदि का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दरों में मामूली विपथन के साथ, पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार इन कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर। यदि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक सख्ती से लागू किए जाते हैं, केपीटी द्वारा निर्धारित 14,98,426 मीट्रिक टन की क्षमता के विपरीत 15,06,458 मीट्रिक टन सर्वोत्तम क्षमता होती है। उसके मद्देनज़र, यह प्राधिकरण 1.5 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करता है।
- (ख). केपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 में ₹0 126.34 करोड़ की पूंजी लागत अनुमानित की है जिसमें बर्थ अपरन और मार्ग की लागत भंडारण यार्ड, सड़कें, रेल ट्रैक, भवन, अभियांत्रिक उपस्कर लागत आदि 10 प्रतिशत वृद्धि के प्रावधान सहित शामिल होंगे। पत्तन ने बाद में कुछ उपस्कर के संवर्धन के कारण और पूर्ववर्ती अनुमानों को अधुनातन करते हुए पूंजी लागत को संशोधित कर ₹0 134.17 करोड़ कर दिया था। केपीटी ने पुष्टि की है कि लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दरों अथवा समान कार्यों के लिए स्वीकृत दरों पर आधारित है। इस प्रकार, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उपर्युक्त पैरा 9 (ii) (क) में उल्लिखित सीमा के अलावा पत्तन द्वारा अनुमानित संशोधित लागत पर विश्वास किया गया है।
- (ग). पत्र दिनांक 12 सितम्बर, 2008 के अधीन केपीटी से प्राप्त संशोधित ब्योरों के आधार पर, केपीटी की पूर्ववर्ती गणनाएं पूंजी लागत और प्रचालन लागत के संदर्भ में उपयुक्ततः सही की गई हैं। पूर्ववर्ती गणना में संशोधन करते समय, केपीटी ने निम्नलिखित बदलाव किए हैं:-
- (i). कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत:
- (क). ईंधन की इकाई दर मौजूदा प्रचलित दर के आधार पर संशोधित कर ₹0 36 प्रति लिटर से ₹0 40.27 प्रति लिटर की गई है।
- (ख). सिविल डॉंचे पर मूल्यहास 30 वर्षों के जीवनकाल पर परिकलित किया गया है।
- (ग). क्रेनों, फोर्कलिफ्ट और अन्य बिजली उपस्कर पर मूल्यहास 3-पारी कार्य पर विचार करते हुए कम्पनी अधिनियम में यथा उपलब्ध 10.34 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर उपलब्ध करवाया गया है।
- (ii). बर्थ अनुरक्षण के लिए प्रचालन लागत:
- (क). बीमा पर व्यय पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।
- (ख). अलग-से सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण व्यय हटा दिया गया है क्योंकि प्रचालन व्यय के लिए प्रतिमानक इस लेखा पर भी व्यय शामिल करना है।
- (ग). मूल्यहास 30 वर्षों के जीवनकाल को लेते हुए स्वीकार किया गया है।
- (घ). **अनुबंध-I** रूप में संलग्न विवरण में बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क का संशोधित परिकलन दिया गया है जैसाकि केपीटी द्वारा भेजा गया है जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। यह विवरण प्रकट करता है कि ₹0 14088 लाख के पूंजी आधार पर 16 प्रतिशत पर 2254 लाख का आरओसीई प्रदान करने के पश्चात और ₹0 2415 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रचालन से वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹0 4669 लाख है। हालांकि प्रतिमानकों के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व आवश्यकता को कार्गो प्रहस्तन, प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में 90:5:5 के अनुपात में प्रभाजित किया है, इसने प्रारंभ में घटक-वार प्रशुल्क सीमाएं प्रस्तावित नहीं की थीं। संयुक्त सुनवाई में दी गई सलाह के स्किवेल रूप में, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2008 के अधीन

घटक-वार प्रशुल्क सीमाएं भेजी हैं। घटक-वार प्रशुल्क सीमाओं पर विचार करते समय, केपीटी ने, तथापि, माना है कि यह बर्थ वर्ष भर में केवल विशिष्ट घटकों के समूह द्वारा उपयोग किया जाएगा। घटक-वार प्रशुल्क सीमा प्रत्येक कार्गो समूह के अधीन प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद वाले कार्गो के प्रतिशत हिस्से और प्रतिमानक के अनुसार उपलब्ध की गई प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए जिनपर क्षमता के निर्धारण के लिए विश्वास किया गया है, संशोधित की गई है। प्रतिमानक के अनुसार विभिन्न घटकों की विभिन्न प्रहस्तन दरों पर विचार करते हुए और ₹0 4202 लाख (ऊपर उल्लिखित ₹0 4669 का 90 प्रतिशत) की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, इकाई कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिगणित किए गए हैं। परिगणनाओं के ब्योरे वाला विवरण 'अनुबंध-II' रूप में संलग्न किया गया है। सरकारी नीति के अनुसार तदनुसूची रियायती तटीय दर भी विपथित की गई है।

- (ड.). प्रहस्तन प्रभारों की अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में प्रदान की जाने वाली सेवाओं का ब्योरा निर्दिष्ट किया जाना चाहिए जिसके लिए प्रचालक निर्धारित प्रशुल्क वसूल कर सकता है। यह स्वीकार्य है कि इस स्थिति में सभी सेवाओं को विस्तार से सूचीबद्ध करना मुश्किल है, ऐसी सेवाएं आज पत्तन न्यास से इतर विभिन्न एजेंसियों द्वारा प्रदान की जाती हैं। परंतु यह उम्मीद की जाती है कि निजी टर्मिनल प्रचालक को ऐसी सभी सेवाएं बृहत् रूप से उपलब्ध करवानी चाहिए। इस प्राधिकरण के मांगने पर, केपीटी ने पत्तन पर उपलब्ध करवाई जा रही विभिन्न सेवाएं भेजी हैं। भेजी गई सूचना के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के प्रति सेवा की कवरेज अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्दिष्ट की गई है।
- (च). दिशा-निर्देशों के अनुसार, आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अन्तरण क्षेत्र पर कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार प्रभाय है। पत्तन ने भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित की है, परंतु उस कार्गो के लिए किन्हीं प्रभारों की वसूली प्रस्तावित नहीं की है जो स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के पश्चात अन्तरण क्षेत्र में रह सकता है। भंडारण प्रभारों संबंधी ₹0 233.50 लाख (₹0 4669 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व आवश्यकता आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले कार्गो से पूरी की जानी है। यह लक्ष्य आयात कार्गो के मामले में 6वें से 12वें दिन, 13वें से 19वें दिन और 20वें दिन तथा उसके बाद के बीच भंडारण के लिए और निर्यात कार्गो के मामले में 16वें से 22वें दिन, 23वें से 29वें दिन और 30वें दिन तथा उसके बाद के बीच भंडारण के लिए क्रमशः ₹0 10/-, ₹0 15/- और ₹0 20/- प्रति टन का प्रभार निर्धारित करते हुए अर्जित किया जा सकता है। साप्ताहिक आधार पर ये स्लैब इस मामले में भी सुविधानुसार अंगीकृत किए जा सकते हैं जैसाकि समान प्रशुल्क ढाँचा केपीटी के मौजूदा दरमान में उपलब्ध है।
- (छ). विविध प्रभारों संबंधी राजस्व आवश्यकता भी ₹0 233.50 लाख (₹0 4669 लाख का 5 प्रतिशत) होती है। कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन शामिल नहीं किए गए व्ययों की पूर्ति के लिए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, ₹0 15.56 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा विविध प्रभार मद में अनुमोदित की गई है।
- (ज). पत्तन ने शुरु में बर्थ लागत ₹0 7636 लाख, भारी निकर्षण ₹0 543 लाख, और आकस्मिकताएँ, स्थापना तथा वृद्धि प्रभार ₹0 1272 लाख के साथ बर्थ की निर्माण लागत ₹0 9451 लाख अनुमानित की थी। बर्थ की निर्माण लागत बाद में संशोधित की गई है क्योंकि बर्थ अपरन और मार्ग की लागत सिविल निर्माण की लागत के अधीन पहले ही सुविचारित किया जा चुका था। अतः बर्थ की संशोधित निर्माण लागत ₹0 4126 लाख पर प्रतिवेदित की गई है।
- (झ). मरम्मतें और अनुरक्षण लागत, बीमा और मूल्यहास पूंजी लागत के क्रमशः 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर विचार करते हुए, प्रचालन लागत प्रति बर्थ ₹0 220 लाख होती है। ₹0 4126 लाख की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर ₹0 660 लाख का आरओसीई प्रदान करने और प्रचालन लागत ₹0 220 लाख लेने के पश्चात, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता ₹0 880 लाख होती है।
- (iv). 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला और पीओएल से इतर कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं सहित) और तटीय पोतों के लिए निर्धारित किए जाने चाहिए जोकि सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। केपीटी ने प्रारंभ में कोई तटीय दरें प्रस्तावित नहीं की थीं। चूंकि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ विदेशी और तटीय दोनों पोतों का प्रहस्तन करेंगे, इसलिए यह जरूरी है कि रियायती तटीय दरें कार्गो और पोत संबंधित प्रभारों दोनों के लिए उपलब्ध करवाई जाएं।

- (v). यह देखा गया है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में केपीटी द्वारा निर्धारित ₹0.02 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बर्थ किराये की इकाई दर बर्थिंग प्रचालन के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा नहीं करेगी। वास्तव में, लक्षित राजस्व की पूर्ति के लिए बर्थ किराये की इकाई दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण सही नहीं है। प्रति जीआरटी प्रति घंटा प्रभारों पर पहुंचने की पद्धति राजस्व आवश्यकता को कुल जीआरटी घंटों में बांटते हुए संशोधित किया गया है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के अपफ्रंट बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन अनुबंध-III रूप में संलग्न किया गया है। संशोधनों के परिणामस्वरूप प्रति जीआरटी प्रति घंटा बर्थ किराया प्रशुल्क ₹0.02 से ₹0.94 हो गया है। सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित पूर्व-डॉलर विनिमय दर लागू करते हुए रूपया कीमत को डॉलर में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। तथापि, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 12 अगस्त 2008 द्वारा पारादीप पत्तन न्यास के लौह अयस्क और कोयला बर्थों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया दरों को अंतिम रूप देते समय यह मत लिया था कि यह दृष्टिकोण अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्ष होगी। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता और किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी एक को इस स्थिति का सामना करना होगा, इस आधार पर कि प्रोत्साहन किसको होता है। जैसाकि पारादीप पत्तन न्यास के मामले में निर्णय लिया गया था, केपीटी के बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के मामले में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल रूप में मूल्यवर्गित किए जाएंगे। केपीटी ने अनुमान लगाया है कि बर्थों पर आने वाले पोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अंतर्गत आएगा। ₹0.880 लाख प्रतिवर्ष की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, विदेशगामी पोतों के लिए दर ₹0.98 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी और तदनु रूप रियायती तटीय दर ₹0.59 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी।

10.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोदभूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

10.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों के शुरु होने से पहले, निजी प्रचालकों को अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों को शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण के पास जाना होगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।

10.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान की शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निवर्चन की अपेक्षा वाला कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

10.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से लाए जाने चाहिए। निजी प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन किया जाए।

10.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को कांडला पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक कांडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन होंगे।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है जोकि **अनुबंध-IV** रूप में संलग्न है।

(ब्रह्म दत्त)  
अध्यक्ष

## कांडला पत्तन पर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित
क.	क्षमता		
	(क). प्रहस्तित किए जाने वाले खाद्यान्न और उर्वरक पोतों का प्रतिशत	19.79%	
	(ख). प्रहस्तित किए जाने वाले कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि पोतों का प्रतिशत	21.05%	
	(ग). प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य शुष्क बल्क पोतों का प्रतिशत	19.53%	
	(घ). प्रहस्तित किए जाने वाले स्टील और बैगों में रखे कार्गो वाले पोतों का प्रतिशत	29.07%	
	(ङ). प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य लकड़ी के लट्ठों वाले पोतों का प्रतिशत	10.57%	
	(च). खाद्यान्न और उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	10000	
	(छ). कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	7500	
	(ज). अन्य शुष्क बल्क पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	4505	
	(झ). स्टील और बैगों में रखे कार्गो वाले पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	4000	
	(ण). अन्य-लकड़ी लट्ठों वाले पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	2500	
	(त). केपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता $0.7 \times \{0.1979 \times 10000 + 0.2105 \times 7500 + 0.1953 \times 4505 + 0.2907 \times 4000 + 0.1057 \times 2500\} \times 365$ (टन)	14,98,426	
	(थ). टीएमपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता $0.7 \times \{0.1979 \times 7500 + 0.2105 \times 10000 + 0.1953 \times 4505 + 0.2907 \times 4000 + 0.1057 \times 2500\} \times 365$ (टन)	15,06,458	
	(द). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता (टन)	15,00,000	15,00,000
ख.	टर्मिनल की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	सिविल ढाँचा	8748	8748
(ii).	उपस्कर लागत	4669	4669
(iii).	विविध लागत	---	671
	कुल लागत	13417	14088
ग.	टर्मिनल की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)		
	(क). बिजली	176	176
	(ख). ईंधन	135	135
	(ग). मरम्मतें और अनुरक्षण - सिविल	87	87
	(घ). मरम्मतें और अनुरक्षण - अभियांत्रिक	233	233
	(ङ). बीमा	134	141
	(च). मूल्यहास	775	775
	(छ). लाइसेंस शुल्क	164	164

	(ज). पूंजी लागत के 5% पर अन्य व्यय	672	704
	कुल [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ)+(च)+(छ)+(ज)]	2376	2415
घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	2376	2415
(ii).	पूंजी लागत के 16% की दर से आरओसीई	2147	2254
	कुल राजस्व आवश्यकता	4523	4669
ङ.	प्रशुल्क (रुपये प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). खाद्यान्न और उर्वरक		
	विदेशी	165.96	189.18
	तटीय	99.57	113.51
	(ख). कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि		
	विदेशी	221.27	141.81
	तटीय	132.76	85.09
	(ग). अन्य शुष्क बल्क कार्गो		
	विदेशी	368.38	314.96
	तटीय	221.03	188.98
	(घ). स्टील और बैगों में रखा कार्गो		
	विदेशी	414.89	354.54
	तटीय	248.93	212.73
	(ङ). अन्य-लकड़ी के लट्टे		
	विदेशी	663.82	567.58
	तटीय	398.29	340.55
(ii).	भंडारण प्रभार	15.08	15.56
(iii).	विविध प्रभार	15.08	15.56
च.	बर्थ की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	बर्थ निर्माण लागत	3583	3583
(ii).	भारी निकर्षण	543	543
	जोड़ ( i + ii ) का	4126	4126
छ.	बर्थ की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	मरम्मतें और अनुरक्षण (पूंजी लागत का 1% )	41	41
(ii).	बीमा (पूंजी लागत का 1% )	41	41
(iii).	मूल्यहास (पूंजी लागत का 2% / 3.34%)	138	138
	कुल (रुपये लाखों में)	220	220
ज.	बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	220	220
(ii).	पूंजी लागत पर 16% की दर से आरओसीई	660	660
	कुल राजस्व आवश्यकता	880	880
झ.	प्रशुल्क (रुपया)		
(i).	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा		
	(क) विदेशगामी पोत	1.04	0.98
	(ख) तटीय पोत	0.62	0.59

कांडला पत्तन न्यास पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कागो बंध (पोपोपो पारंयोजना) के अपफ्रंट बंध किराये का पारंकलन

		टीएएमपी द्वारा सुविचारित						
क्र.सं.	विवरण	इकाई	खाद्यान्न और उर्वरक	कोयला, खनिज, आदि	अन्य शुष्क बल्क	स्टील और बैगों में रखा कागो	अन्य	कुल
i	अनुपात	%	19.79%	21.05%	19.53%	29.07%	10.57%	100%
ii	प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार	टन	296850	315750	292950	436050	158400	1500000
iii	जलयान दिवस आऊटपुट	टीपीडी	7500	10000	4505	4000	2500	
iv	बर्ध दिवसों की सं. (ii /iii)	बर्ध दिवस	39.58	31.58	65.03	109.01	63.36	
v	बर्ध घंटों की संख्या (iv * 24)	घंटे	949.92	757.80	1560.67	2616.30	1520.64	7405.33
vi	औसत जीआरटी	टन	17085	16289	13037	8966	13654	69031
vii	औसत जीआरटी (viii) x (v)	टन	16229383	12343804	20346402	23457746	20762819	93140153
viii	राजस्व आवश्यकता	रुपये						88000000
ix	बर्ध किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (x / ix)	रुपया						0.94

परिगणनाएँ :

i.	90% विदेशगामी पोतों के लिए राजस्व आवश्यकता + 10% तटीय पोत (रुपये)		88000000
ii.	विदेशगामी पोतों का जीआरटी		83826138
iii.	तटीय पोतों का जीआरटी		9314015
iv.	कुल जीआरटी	=	93140153
v.	$83826138 \times 0.6 + 9314015 \times$		88000000
vi.	$83826138 \times 5588409 \times$	=	89414547x
vii.	$89414547x$		88000000
viii.	X (विदेशगामी ) (रुपया)	= =	0.98
ix.	$0.6 \times 0.94$ (तटीय ) (रुपया)	= =	0.59

## विभिन्न कार्गो समूहों के अधीन प्रहस्तन प्रभारों की परिगणनाएँ दर्शाते हुए विवरण

कार्गो समूह	कार्गो हिस्सा	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस (iv / iii)	कार्गो कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	दर रुपयों में (प्रति टन)	दर रुपयों में (प्रति टन)
							(विदेशी) (रुपयों में)	(तटीय) (रुपयों में)	(विदेशी)	(तटीय)
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)	(xi)
खाद्यान्न और उर्वरक	19.79%	7500	296850	39.58	12.83%	539.12	267165	29685	189.18	113.51
कोयला, चूना पत्थर, खनिज, आदि	21.05%	10000	315750	31.57	10.23%	429.86	284175	31575	141.81	85.09
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	19.53%	4505	292950	65.03	21.08%	885.78	263655	29295	314.96	188.98
स्टील और बैगों में रखा कार्गो	29.07%	4000	436050	109.01	35.32%	1484.15	392445	43605	354.54	212.73
अन्य – लकड़ी के लट्टे	10.57%	2500	158400	63.36	20.54%	863.09	142560	15840	567.58	340.55
कुल	<b>100%</b>		<b>1500000</b>	<b>308.55</b>	<b>100.00</b>	<b>4202.00</b>	<b>1350000</b>	<b>150000</b>		

विदेशी/तटीय दरों की नमूना परिगणना (खाद्यान्न और उर्वरक)

विदेशी कार्गो : 267165 टन

तटीय कार्गो : 29685 टन

कुल कार्गो : 296850 टन

राजस्व आवश्यकता : ₹0 539.12 लाख

$267165 x + 0.6 * 29685 x = ₹0 539.12$  लाख

$267165 x + 17811 x = ₹0 539.12$  लाख

$284976 x = ₹0 539.12$  लाख

$x$  (विदेशी) = ₹0 189.18

$.6 x$  (तटीय) = ₹0 113.51

## कांडला पत्तन न्यास बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनलों की प्रशुल्क अनुसूची

### 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अभिप्राय 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 विनियुक्त पोत से है।
- (ii). "विदेशी पोत" का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।
- (iii). "प्रतिदिन" का अभिप्राय प्रति कैलेंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।

### 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जैसा इसका प्रमाणन किया गया है, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' पोत के बारे में निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए किसी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ख). ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होनी चाहिए।  
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहन किया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।  
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।  
(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।  
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. बर्थ किराया प्रभार:

मास्टर्स/स्वामियों/पोत के एजेंटों और पहुंचने वाले अथवा पत्तन के समीप पड़े अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे:-

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रुपया में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	सभी पोत	0.98	0.59

### टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ के अभिग्रहण के समय से परिकल्पित की जाएगी।
- (ii). बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं, जैसे – बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फॉयर वॉच, आदि के प्रभार शामिल हैं।
- (iii). जब कोई पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।
- (iv). (क). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।  
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की कमी के कारण से जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।  
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही देगा।
- (v). दंडात्मक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।

“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की माँग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”

## 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)	
		विदेशी	तटीय
(क).	खाद्यान्न और उर्वरक	189.18	113.51
(ख).	ताप कोयला	141.81	141.81
(ग).	कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, आदि	141.81	85.09
(घ).	अन्य शुष्क बल्क	314.96	188.98
(ङ).	स्टील और बैग में रखा कार्गो	354.54	212.73
(च).	लकड़ी की लट्टे	567.58	340.55

### टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार इनके लिए समेकित प्रभार है – (i) पोत से कार्गो की उतराई, नौभरण और भंडारण के बिन्दु तक उसका स्थानांतरण सहित, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड पर ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कार्गो स्थानांतरण और जलयान पर लदाई, नौभरण सहित। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो, शामिल है।

## 4. भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:-

## (क). आयात के लिए

(दर रुपयों में प्रति मी0ट0)

क्र.सं.	घटक	दर छठे दिन से बारहवें दिन	दर तेरहवें दिन से उन्नीसवें दिन	दर बीसवें दिन से आगे के लिए
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	10	15	20

## (ख). निर्यात के लिए

(दर रुपयों में प्रति मी0ट0)

क्र.सं.	घटक	दर सोलहवें दिन से बाइसवें दिन	दर तेइसवें दिन से उनत्तीसवें दिन	दर तीसवें दिन से आगे के लिए
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	10	15	20

उपर्युक्त खंड 4 (क) और 4 (ख) के लिए टिप्पणियाँ:

- आयात कार्गो के लिए पाँच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के अकार्य-दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों सहित सभी कार्य दिवसों के लिए देय होगा।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

## 5. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	15.56

ऊपर निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे – घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो को तोलना, धूल निवारण आदि के प्रावधान के लिए समेकित प्रभार है।

## 6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

\*\*\*\*\*