

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 176

नई दिल्ली 30 अक्टूबर 2008

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/22/2008-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन में निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर विकसित की जाने वाली अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संप्रेषण सं. पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश घोषित किए गए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश अधिसूचित किए थे।

3. दिशा-निर्देशों के अनुपालन में, एनएमपीटी ने न्यू मेंगलूर पत्तन पर निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है। इसने बाद में प्रस्तावित सुविधा के लिए मसौदा अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अग्रेषित की थी।

4. एनएमपीटी के मूल प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नवत् हैं:-

- (i). यह प्रस्ताव बीओटी आधार पर लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए गहरे डुबाव वाले बहुउद्देशीय बर्थ सं. 14 पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधा स्थापित करना परिकल्पित करता है। अभियंत्रिकृत प्रहस्तन सुविधा में शामिल होंगे:-
- (क). यह प्रणाली मार्शलिंग यार्ड पर प्राप्त वैगनों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित की जाएगी।
- (ख). वैगनों को टिपल किया जाएगा और लौह अयस्क कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से मार्शलिंग यार्ड से बर्थ सं. 14 के पीछे स्थित चट्टा यार्ड में परिवहनित किया जाएगा।
- (ग). वैगन सड़क-सह-रेल इंजन द्वारा आगे-पीछे किया जाएगा।
- (घ). जलयान लदाई मोबाइल जलयान लोडरों (2 सं.) के माध्यम से स्टेकयार्ड से की जाएगी; और, पे-लोडर्स में रिक्लेमिंग करेंगे।

(ii). भूमि का आबंटन:

पत्तन ने अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधा स्थापित करने के लिए भावी बीओटी प्रचालक को निम्नलिखित भूमि के आबंटन का प्रस्ताव किया है:-

- (क). प्रस्तावित बर्थ के पीछे सुरक्षा परिसर दीवार के भीतर 75,000 वर्ग मीटर भूमि।
- (ख). पत्तन रेल मार्शलिंग यार्ड के निकट 64,000 वर्ग मीटर भूमि।
- (ग). मार्शलिंग यार्ड से गहरे डुबाव वाले बर्थ तक कन्वेयर प्रणाली उपलब्ध करवाने के लिए 5,000 वर्ग मीटर राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू)।

(iii). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). घाट क्षमता की परिगणना के लिए, विभिन्न प्रकार के जलयानों की लदाई दर प्रस्ताव में परिकल्पित प्रणाली के आधार पर सुविचारित की गई है। सुविचारित लदाई दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा निम्नतर है। लौह अयस्क टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में निर्धारित जलयान की लदाई दर के प्रतिमानक और एनएमपीटी द्वारा सुविचारित लदाई दर नीचे दी गई है:-

(टनों में/दिन)

जलयान का प्रकार	लदाई प्रतिमानक दिशा-निर्देशों के अनुसार	लदाई दर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित
केप साइज़	60,000	50,000
पेनामेक्स	55,000	40,000
हैंडी साइज़ और हैंडी मैक्स	25,000	20,000

(ii). केपसाइज़ पोतों, पेनामेक्स पोतों और हैंडी मैक्स पोतों की हिस्सेदारी क्रमशः 30 प्रतिशत, 60 प्रतिशत और 10 प्रतिशत होना मानी गई है।

(iii). दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए और यथा ऊपर उल्लिखित लदाई दरें अंगीकृत करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता 10.48 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया जाने वाला स्टेकयार्ड क्षेत्र 75,000 वर्ग मीटर है।

(ii). स्टेकिंग परिमाण 15 टन प्रति वर्ग मीटर (प्रतिमानकों के अनुसार) पर सुविचारित किया गया है।

(iii). प्लॉट टर्नओवर अनुपात प्रतिमानकों के अनुसार एक वर्ष में 12 बार लागू किया गया है।

(iv). दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(ग). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता:

प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता उपर्युक्त (क) और (ख) का निम्नतर होते हुए 6.62 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित किया गया है।

(iv). अभियंत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली को 50,000 टन प्रति दिन की लदाई दर रहने की उम्मीद है। यह बर्थ 14 मीटर लुबाव अर्थात 85000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों को सेवा प्रदान कर सकता है।

(v). पूंजी लागत:

(क). परियोजना की पूंजी लागत नीचे दिए गए अनुसार ₹0 162.74 करोड़ पर अनुमानित की गई है:-

विवरण	अनुमानित पूंजी लागत (रुपये करोड़ों में)
सिविल लागत	39.13
अभियांत्रिक उपस्कर	118.61
बिजली	5.00
कुल	162.74

(ख). सिविल लागत न्यू मेंगलूर पत्तन में हाल ही में सौंपे गए समान प्रकृति के कार्यों के आधार पर अनुमानित की गई है।

(ग). अभियांत्रिक इंजीनियरिंग और मशीनरी लागत का अनुमानन मै0 होवे इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा वर्ष 2001 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में निर्दिष्ट की गई लागत और सामग्री घटक तथा लेबर घटक के लिए उपयुक्ततः क्रमशः 60 प्रतिशत और 40 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित है। उपस्कर लागत में वृद्धि वर्ष 2001 में साध्यता रिपोर्ट तैयार करने के समय बाज़ार प्रचलित दर में अन्तर और स्टील सामग्री की हाल ही की बाज़ार दरों पर आधारित है।

(vi). प्रचालन लागत:

(क). बिजली लागत 1.4 इकाईयां प्रति टन के उपभोग प्रतिमानकों के आधार पर अनुमानित की गई हैं। अपक्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए अंगीकृत बिजली की इकाई दर ₹0 10 है।

- (ख). मरम्मतें और अनुरक्षण लागत प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली लागत के 7 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). बीमा और अन्य व्यय रू0 162.74 करोड़ के सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के क्रमशः 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।
- (घ). मूल्यह्रास रिटन डाऊन वैल्यू मैथेड पर दो पारी प्रचालन के लिए सिविल परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत की दर से, अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 20.87 प्रतिशत और बिजली परिसंपत्तियों पर 20.87 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।
- (ङ). लाइसेंस शुल्क पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने वाले कुल 1,44,000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए रू0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष पर अनुमानित किया गया है।
- (च). तदनुसार, कुल प्रचालन लागत रू0 5,755 लाख पर अनुमानित की गई है।
- (vii). पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात अभियंत्रिकृत सुविधाओं द्वारा लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए कुल राजस्व आवश्यकता रू0 83.59 करोड़ प्रतिवर्ष नीचे यथा सारबद्ध अनुमानित की गई है:—

(रुपये करोड़ों में)		
क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	रू0 162.74 करोड़ की पूंजी की अनुमानित लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई	26.04
(ii).	प्रचालन लागत	57.55
(iii).	कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता	83.59

- (viii). अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए एनएमपीटी द्वारा मूलतः प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क सीमा नीचे दी गई है:—

क्र.सं.	प्रदत्त सेवा	दर (प्रति मीट्रिक टन)
1.	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार	120.00
2.	25 दिनों की निःशुल्क अवधि के बार बिना निर्यात के भंडारण यार्ड में रहने वाले सामानों के लिए भंडारण प्रभार (क). प्रति दिन पहले सप्ताह में (ख). प्रति दिन दूसरे सप्ताह में (ग). प्रति दिन तीसरे सप्ताह में	3.00 5.00 7.00
3.	विविध प्रभार (क). सफाई, यार्डों/कन्वेयरों/गेलेरियों से स्पिलंज एकत्रण (ख). कार्गो नम करना	1.00 0.50

- (ix). इस बर्थ का लाइसेंस बीओटी प्रचालक को नहीं दिया गया है और इसलिए बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित नहीं किया गया है। एनएमपीटी अन्य पोत संबंधित प्रभारों के साथ बर्थ किराया वसूल करता रहेगा।

5.1. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने हमारे प्रश्नों के प्रतिसाद में कम्पनीज अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन दरें लागू करते हुए मूल्यह्रास की गणना संशोधित की है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत अनुमान संशोधित किया गया था। संशोधित लागत विवरण के अनुसार अनुमानित राजस्व आवश्यकता नीचे दी गई है:—

विवरण	रुपये करोड़ों में
16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	26.04
प्रचालन लागत	43.22
कुल राजस्व आवश्यकता	69.25

5.2. परिणामस्वरूप, संशोधित प्रहस्तन प्रभार इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित रू0 120 प्रति टन के विपरीत रू0 102.60 प्रति टन (यानि रू0 103) परिगणित किए गए हैं। एनएमपीटी ने भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में किसी संशोधन का सुझाव नहीं दिया है।

6.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी से प्राप्त मूल प्रस्ताव के साथ संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं और एनएमपीटी द्वारा अग्रेषित पात्र बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और पात्र

बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं/पात्र बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

6.2. मूल प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और पात्र बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को अग्रेषित की गई थीं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से हमें कोई लिखित टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

7. बीओटी आधार के अधीन अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु एनएमपीटी का प्रस्ताव बर्थ सं. 14 पर अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं की स्थापना के लिए लाए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर तैयार किया गया प्रतीत हुआ था। इसलिए, एनएमपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित परियोजना के साथ ही न्यू मंगलूर पत्तन पर अगले पांच वर्षों में चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम होने वाली परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने हमारे प्रश्नों पर प्रतिसाद दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और एनएमपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	एनएमपीटी का प्रतिसाद
(i).	अभियंत्रिकृत लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाएं स्थापित करने के लिए सुविचारित बर्थ लम्बाई का मानक स्तर दर्शाएं। इस परियोजना के अधीन प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित पोत की औसत जीआरटी भी दर्शाएं।	(क). इस बर्थ का प्रचालक को लाइसेंस अथवा पट्टा नहीं दिया गया है। प्रचालक को रेलवे वेगनों और कुछ हद तक सड़क परिवहन द्वारा प्राप्त कार्गो के माध्यम से मार्शलिंग यार्ड से लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा। बर्थ अपरन इस्तेमाल करते हुए जलयान लदाई घाट क्षेत्र पर की गई है। इसलिए, बर्थ लम्बाई नहीं दर्शाई गई है। बर्थ किराया प्रभार विषय प्रस्ताव के लिए अपफ्रंट निर्धारित करने के लिए नहीं है। (ख). एनएमपीटी के दरमान के अनुसार बर्थ किराया प्रभार एनएमपीटी को कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क सहित निर्यातक/प्रचालक द्वारा देय होंगे। अतः पोत की अनुमानित जीआरटी इस स्तर पर जरूरी नहीं होगी।
(ii).	क्षमता: सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविचारित केपसाइज़/पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोतों का जलयान दिवस आउटपुट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन नहीं करता है। इस संबंध में दिशा-निर्देशों से विपथन के कारण जरूरी औचित्य के साथ स्पष्ट करें।	केपसाइज़, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों के लिए जलयान दिवस आउटपुट दिशा-निर्देशों में निर्धारित जलयान लदाई आउटपुट से कम सुविचारित किया गया है क्योंकि यह प्रस्ताव टायर माउंटेड मोबाइल क्रनों की स्थापना परिकल्पित करता है जिसकी प्रहस्तन क्षमता 25000 टन प्रतिदिन बिना निर्धारित किए अथवा रेल माउंटेड जलयान लोडरों के है। प्रस्ताव के अनुसार, टायर माउंटेड क्रनों को पार्किंग स्थल में स्थानांतरित करना होगा जब कभी वे इस्तेमाल नहीं हो रही हों। विभिन्न विकल्पों और टायर माउंटेड मोबाइल क्रन जलयान लोडरों में से संभावित दरित आउटपुटों पर विचार करने के पश्चात, लदाई प्रतिमानकों को कम करने पर विचार किया गया। तदनुसार, केपसाइज़, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों के लिए क्रमशः 50000, 40000 और 20000 टन की लदाई दर मानी गई है।
(iii).	पूँजी लागत अनुमान	
(क).	अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित अयस्क प्रहस्तन उपस्कर की संख्या अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के 4.3. - अनुबंध-II में विनिर्दिष्ट अयस्क प्रहस्तन उपस्कर की मात्रा से मेल नहीं खाता है। पूँजी लागत के अनुमानन के लिए प्रतिमानकों से भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	यह प्रस्ताव परिकल्पित करता है कि बीओटी प्रचालक 64,000 वर्ग मी0 क्षेत्र के मौजूदा मार्शलिंग यार्ड से लौह अयस्क प्रहस्तन करे। यह रेल संपर्क से संभावित कार्गो प्राप्ति के साथ एक वैगन टिपलर स्थापित करने से संभव होगा। रेल-सह-सड़क शंटर उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है जोकि एक वैगन टिपलर प्रचालित करेगा। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित उपस्कर बोलीदाताओं की पात्रता के समय सामने लाया गया है और तदनुसार उन्हें शामिल किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि बोलीदाताओं की पात्रता विषय मामले में पूरी की गई है। मौजूदा रेल संपर्कता के अनुसार, यह संभव होगा कि एनएमपीटी पर प्रतिदिन केवल 4 रैकों को प्राप्त किया जाए और प्रस्तव में परिकल्पित उपस्कर पर्याप्त होगा।

(ख).	पुष्टि करें कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट संशोधित की गई है अथवा कोटेशन प्राप्त की गई है, जहां कहीं अपेक्षित हो। अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज़ भेजे जाएं।	विषय प्रस्ताव के लिए साध्यता रिपोर्ट इन-हाऊस तैयार की गई है और एक प्रति संलग्न की गई है। साध्यता रिपोर्ट तैयार की गई है और वर्ष 2001 में मै0 होवे इंडिया प्रा0 लि0 (एचआईपीएल) द्वारा किए गए पूर्ववर्ती अध्ययनों के प्रासंगिक पहलुओं को शामिल किया गया है जहां तक सुविधा योजना और पूंजी लागत के अनुमान का संबंध है। साध्यता रिपोर्ट में शामिल की गई पूंजी लागतों के लिए एचआईपीएल द्वारा तैयार किए गए समर्थक दस्तावेज़ पत्तन के पास उपलब्ध नहीं हैं।
(ग).	संलग्न साध्यता रिपोर्ट के सारों की तालिका 8.4 में दो जलयान लोडरों की लागत ₹0 14 करोड़ है। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने प्रस्ताव में विशेष उपस्कर की आधार लागत ₹0 28 करोड़ (अनुबंध 1/3) पर विचार किया है। इस उपस्कर की पूंजी लागत सही स्थिति दर्शाने के लिए उपयुक्ततः शोधित की जाए।	जलयान लोडरों की लागत वर्ष 2001 में ₹0 14 करोड़ पर अनुमानित की गई है। अधुनातन जाँच के पश्चात, यह स्पष्ट है कि क्रनों की लागत वर्ष 2001 और 2008 के बीच ₹0 17,000 प्रति टन से ₹0 38,000 प्रति टन स्टील की मूल लागत में वृद्धि के कारण वर्ष 2001 में परिकल्पित लागत का लगभग दोगुना है। इस मुद्दे पर विभिन्न उत्पादकों से विचार-विमर्श किया गया है और यह सूचित किया जाता है कि जलयान लोडरों की लागत टायर माउंटेड मोबाइल क्रनों के लिए लगभग ₹0 14 करोड़ है और इसलिए इसे अंगीकृत किया गया है।
(iv).	प्रचालन लागत:	
(क).	दिशा-निर्देशों में बिजली के उपभोग के लिए प्रतिमानक 1.4 इकाई प्रति टन निर्धारित किया गया है। प्रस्ताव में ₹0 9.26 करोड़ पर बिजली लागत का अनुमान बिजली की इकाई दर का कारक प्रतीत नहीं होता है।	1.4 इकाई प्रति टन पर निर्धारित बिजली उपभोग के लिए प्रतिमानकों पर विचार किया गया है। समर्पित विनियुक्त जनरेटर के साथ बिजली पैदा करने के सभी पहलुओं पर विचार करते हुए अनुमानन में अंगीकृत बिजली की प्रति इकाई दर की दर ₹0 10 है। ₹0 9.26 करोड़ पर बिजली लागत का अनुमानन सही है और इसे संशोधित करने की जरूरत नहीं है।
(ख).	मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम में परिसंपत्तियों के रिटन डाऊन वेल्यू के लिए निर्धारित दर के आधार पर परिकल्पित किया गया है। यह अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं। मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए प्रासंगिक दिशा-निर्देशों के खंड 3.5.3 के अनुसार परिकल्पित किया जाए।	मूल्यहास कम्पनीज अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकल्पित किया गया है और तदनुसार लागत पत्रक संशोधित किए गए हैं। इसने प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित ₹0 27.75 करोड़ के विपरीत ₹0 13.42 करोड़ पर मूल्यहास अनुमानित किया है। परिणामस्वरूप, लौह अयस्क प्रहस्तन दर संशोधित की गई है और ₹0 120/- प्रति टन की पूर्ववर्ती प्रस्तावित दर के विपरीत कम करके ₹0 102.60 प्रति टन की गई है।
(ग).	पुष्टि करें कि बीओटी प्रचालक को आर्बिट्रिट किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन भूमि के लिए ₹0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष पर अनुमानित लाइसेंस शुल्क एनएमपीटी के प्रचलित दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है।	वर्तमान में, लाइसेंस शुल्क ₹0 9.38 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह है। एनएमपीटी का दरमान दीर्घकालिक पट्टे अर्थात ₹0 110.04 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष के लिए ₹0 9.17 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित करता है। प्रस्ताव में, लाइसेंस शुल्क ₹0 120 प्रति वर्ग मी0 प्रतिवर्ष की दर से अनुमानित किया गया है। बीओटी प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने तक अगले कुछ वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए सीमांतक विपथन है। अतः अनुमानन में बदलाव करने अथवा संशोधन करने को जरूरी नहीं माना गया।
(घ).	साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित उपस्कर लागत में 40 प्रतिशत पर अन्य घटक लागत और 60 प्रतिशत पर अभियांत्रिक उपस्कर लागत में स्टील घटक लागत के विपथन का आधार स्पष्ट करें।	(क). प्रस्तावित प्रणाली के उत्पादन के लिए प्रमुख घटक में भंडारण यार्ड सुविधा के लिए और प्रहस्तन उपस्कर के निर्माण में भी स्टील सामग्री का इस्तेमाल शामिल है। (ख). प्रत्येक घटक के लिए दरें तत्काल उपलब्ध नहीं थीं। चूंकि उपस्कर मालिकाना मर्द हैं, इसलिए कोटेशनस मांगी गई थीं, तथापि उत्पादकों से

(ड.)	पिछले सात वर्षों में इस लागत तत्व में वृद्धि के कारण वर्ष 2001 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित अनुमानों में 250 प्रतिशत तक स्टील घटक के अनुमान में वृद्धि की गई है। इस अवधि के दौरान स्टील कीमत में वृद्धि पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किए गए विश्लेषण की प्रति भेजें।	कोई जवाब नहीं मिला था। वास्तविक लागत पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने वर्ष 2001 के दौरान और वर्ष 2008 के दौरान स्टील दरों पर विचार करते हुए वर्ष 2000 की दरों पर वृद्धि कारक अंगीकृत किया है। अन्तर लगभग 150 प्रतिशत से अधिक है। लेबर वृद्धि का घटक लेबर लागत में वृद्धि के कारण है। इसलिए, वास्तविक दर पर पहुंचने के लिए सामग्री घटक शामिल कार्य के 60 प्रतिशत रूप में और सभी प्रकार के कार्यों जैसे सिविल, बिजली और अभियांत्रिक पर लेबर लागत संबंधी 40 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। (ग). पिछले वर्षों में स्टील दरें 100 प्रतिशत से अधिक बढ़ी हैं, स्टील आदि का फेबरिकेशन 250 प्रतिशत से अधिक बढ़ा है। तदनुसार, उपस्कर लागत के वास्तविक अनुमानन पर पहुंचने के लिए आधार दर में उपयुक्ततः वृद्धि की गई है। (घ). वर्ष 2003 में एनएमपीटी पर गहरे ढुबाव वाले बर्थ के कार्य के लिए मै0 नवयुग इंजीनियरिंग कम्पनी और मै0 राष्ट्रीय इस्पात निगम लि0 के बीच हुए समझौता ज्ञापन की प्रति और जनवरी, 2008 में फ्लोटेड जाँच के लिए मै0 टाटा स्टील लिमिटेड द्वारा उद्धरित दर अपने निवेदनों के समर्थन में संलग्न की गई है। पीडब्ल्यूएसआर 2007 के अनुसार सामग्री घटक की लागत भी संलग्न की गई है।
------	---	--

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 अगस्त, 2008 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/पात्र बोलीदाताओं ने अपने निवेदन रखे थे।

9.2. प्रस्ताव में देखे गए कुछ सूचना अन्तरालों के मद्देनजर, एनएमपीटी को संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित ब्योरे/सूचना अपफ्रंट प्रशुल्क की संशोधित गणना के परिणाम के साथ भेजने की सलाह दी गई थी:-

- घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच भारी अन्तर के मद्देनजर, यार्ड क्षमता में सुधार करने की साध्यता दिशा-निर्देशों द्वारा अनुमत 25 दिनों की निःशुल्क अवधि कम करते हुए परीक्षित की जाए।
- कुछ तदर्थ प्रतिशतता द्वारा वर्ष 2001 में तैयार किए गए अनुमानों को मात्र अधुनातन किए जाने की बजाय सिविल और उपस्कर लागत के लिए प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमानन संशोधित करें।
- प्रस्ताव में अनुमानित रू0 10/- प्रति इकाई पर बिजली की इकाई दर के समर्थन में विस्तृत परिगणना भेजें। परिगणनाओं के साथ, पत्तन आपूर्ति के विभिन्न स्रोतों से बिजली की उपलब्धता और ऐसे स्रोतों से बिजली की प्राप्ति की लागत के ब्योरे भी अवश्य भेजें।
- एनएमपीटी निर्यात के लिए रेल और सड़क दोनों द्वारा लौह अयस्क की प्राप्ति परिकल्पित करता है। चूंकि वैग टिपलिंग की सुविधा केवल रेल कार्गो के लिए प्रासंगिक है, इसलिए रेल और सड़क द्वारा प्राप्त लौह अयस्क के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए जाएं।

9.3. संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी द्वारा भेजे गए पूंजी लागत अनुमानों पर टिप्पणी करने के दौरान, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए उपस्कर के विभिन्न प्रकार के लिए उसके द्वारा प्राप्त किए गए पूंजी लागत अनुमानों को स्वेच्छा से टीएमपी और एनएमपीटी के साथ बांटे थे।

10. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने मार्शलिंग यार्ड में रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए विस्तृत पूंजी लागत अनुमान और बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित अभियंत्रिकृत लौह अयस्क टर्मिनल के लिए उपस्कर लागत भेजी है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने ये ब्योरे एनएमपीटी के साथ भी बांटे हैं।

11. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण संशोधित गणना के साथ भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (क). रेलवे क्षमता की जाँच की गई है। खदान हैडों और न्यू मंगलूर पत्तन से जुड़ी रेलवे की ट्रैक क्षमता 5 रैक प्रतिदिन अर्थात् लगभग 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) प्रचालन किया जा सकता है। इसलिए, एक वैगन टिपलर का प्रावधान पर्याप्त होगा। यह अनुमान लगाया गया है कि लगभग 300 सं. ट्रक कार्गो प्रतिदिन प्राप्त किया जा सकता है और इसलिए अनुमानित कार्गो जो सीधे स्टेकयार्ड में ले जाया जा सकता है अर्थात् 1.44 एमटीपीए। इस प्रकार, निष्कर्षतः कार्गो जो प्रहस्तित किया जा सकता है वह 6.52 एमटीपीए है, जोकि यार्ड क्षमता के निकट है।

- (ख). विषय प्रस्ताव निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित है। 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष की यार्ड क्षमता पर्याप्त होगी क्योंकि न्यू मेंगलूर पत्तन से जुड़ी रेलवे ट्रैक क्षमता की सीमाएँ हैं। चक्रों की संख्या प्रतिवर्ष नहीं बढ़ाई जा सकती। 12 चक्रों का प्रावधान बनाए रखा गया है।
- (ii). परियोजना लागत प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित रू0 162.74 करोड़ के विपरीत रू0 239.88 करोड़ संशोधित की गई है। गणना में अंगीकृत सिविल कार्यों के लिए इकाई दरें पीडब्ल्यूडी दरों की विश्लेषण दर और सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के लिए प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है और अभियांत्रिक उपस्कर की लागत पारादीप पत्तन और विजाग पत्तन, जहां समान परियोजना परिकल्पित है, द्वारा दिए गए आउटपुट के आधार पर अंगीकृत की गई है।
- (iii). बिजली लागत के संबंध में, एनएमपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में मानी गई रू0 10 प्रति इकाई के विपरीत बिजली की इकाई दर रू0 8 संशोधित की गई है। इसने गणना में अंगीकृत इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए मेंगलूर बिजली आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड (एमईएससीएल) के जुलाई, 2008 और अगस्त, 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिपि भेजी है। इसने रू0 2 प्रति टन पर मोबाइल लोडर के लिए ईंधन लागत अलग-से अनुमानित की है।
12. एनएमपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर और सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था:-
- (i). मोबाइल लोडर और इकाई दर द्वारा संभावित उपभोग के साथ ईंधन लागत के अनुमान के लिए आधार।
- (ii). यार्ड क्षमता के परिकलन में अंगीकृत टर्नओवर कारक की समीक्षा।
- (iii). व्ययों की कुल मदों को समाप्त करते हुए जोकि दो बार गिनती की गई प्रतीत होती है, सड़क-बद्ध कार्गो के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा की समीक्षा।
- (iv). एनएमपीटी समीक्षा करे और पुष्टि करे कि क्या प्रचालक अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से संशोधित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति करने की स्थिति में होगा।
- (v). पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवा के साथ घाटशुल्क प्रभार अलग-से वसूल करने का प्रस्ताव रखने के कारण।
13. एनएमपीटी ने और स्पष्टीकरण/सूचना भेजी है और संशोधित परिगणना भी संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ भेजी है। एनएमपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-
- (i). मोबाइल लदाई के लिए ईंधन लागत संशोधित गणना में हटाई गई है। बिजली लागत का अनुमान रू0 8.00 प्रति इकाई पर बनाए रखा गया है। जुलाई और अगस्त, 2008 के अधुनातन ग्राहक बिल के अनुसार बिजली की इकाई लागत रू0 7.79 प्रति इकाई है। बिजली बिल में रू0 2.88 लाख पर माँग प्रभार मेंगलूर बिजली आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड द्वारा बिजली आपूर्ति के प्रतिमानकों के अनुसार न्यूनतम माँग के लिए हैं। इस संबंध में, कर्नाटक बिजली विनियामक आयोग नियमावली के सार की प्रति भेजी गई है।
- (ii). (क). पत्तन ने दोहराया है कि टर्नओवर अनुपात पहले से स्पष्ट किए गए कारणों से 12 से अधिक नहीं बढ़ाए जा सकते। इसने आगे उल्लेख किया है कि प्रस्तावित सुविधा एसोरटेड ग्राहकों को सेवा प्रदान करेगी और निर्यात लौह अयस्क की विभिन्न श्रेणियों का होगा। प्रत्येक ग्राहक के लिए रेल द्वारा संचलित लौह अयस्क की अनुमानित मात्रा 3 अथवा 4 ग्राहक होगी जो 1.25 लाख टन (3500 टन प्रति रैक पर 25 दिनों के लिए 1 रैक + 16 टन प्रति ट्रक पर 25 दिनों के लिए 75 ट्रक मानते हुए) होगा। अतः नौभरण के लिए कार्गो का कनवरजेंस पर्याप्त रिजर्व क्षमता के साथ नौभरण के लिए 25 दिनों से अधिक की अपेक्षा होगी।
- (ख). सड़क बद्ध कार्गो क्षमता का अनुमान लगाने के लिए दिनों की संख्या 365 दिनों की बजाय 300 दिन सुविचारित की गई है, क्योंकि औसतन ट्रक संचलन द्वारा कार्गो का 50-55 दिनों के विराम हैं। इसके कारण प्राकृतिक के साथ अप्राकृतिक, राजनीतिक, सड़क का रखरखाव और फोर्स उपाय आदि से भिन्न हैं। पत्तन ने पूर्वकाल में ऐसे विरामों का अनुभव किया है और तदनुसार कि सड़क संचलन के माध्यम से कार्गो के परिवहन के लिए केवल 300 दिन हो सकेंगे।
- (ग). हासन-मेंगलूर रेल परियोजना के कार्यान्वयन के लिए नोडल एजेंसी के-राइड ने परियोजना के लिए यातायात अनुमानन अध्ययन किए जाने के लिए मै0 ए.एफ. फेरग्यूसन एंड कम्पनी (एएफएफ) की नियुक्ति की थी। प्रतिवेदनों के अनुसार, यह भाग 12 जोड़ी प्रतिदिन प्रहस्तन किया जा सकता है और लौह अयस्क संचलन के लिए आबटित स्लॉट 5 हैं। शेष यात्री ट्रेनों, पीओएल, चूना और कोयला आदि को सेवा प्रदान करेगा।
- (घ). एच-एम रेलवे लाइन के घाट क्षेत्र में स्टीप ग्रेडिएण्ट अतिरिक्त लाइन की अनुमति नहीं देते हैं। जब तक दोहरीकरण नहीं किया जाता है तब तक रेलवे सूत्रों के अनुसार रेल द्वारा अधिक कार्गो का प्रहस्तन करना संभव नहीं होगा। रेलवे लाइन के निकट भविष्य कम-से-कम अगले 15 वर्षों में दोहरीकरण की संभावना नहीं है।

- (ड.). रेल यातायात द्वारा संचलन में उपर्युक्त प्रभेद पर विचार करते हुए, पत्तन ने 26 टिपलर प्रति घंटा का केवल एक वैगन टिपलर प्रस्तावित किया है ताकि रैक 4 घंटों में मुक्त हो जाएं और किसी भी दिन 4 से 5 वैगन प्रहस्तित की जा सकें। द्वितीय टिपलर और संबद्ध प्राप्ति तथा निरूपण लाइनों के व्यवस्थापन के लिए भी स्थान प्रभेद हैं।
- (iii). (क). संयुक्त सुनवाई के दौरान, कुछ बोलीदाताओं ने पाया था कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर स्टैंडर्ड के नहीं हैं। इसलिए, पत्तन ने, जहां तक स्टेकिंग और रिक्लेमिंग का संबंध है, उपस्कर के स्कोप को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। शेष उपस्कर पूर्ववत् रखे गए हैं।
- (ख). पत्तन ने सभी बोलीदाताओं से अनुरोध किया कि समर्थक दस्तावेजों के साथ परियोजना की अनुमानित लागत दर्शाई जाए। तथापि, मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड को छोड़कर किसी अन्य बोलीदाता से प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने रेलवे यार्ड, भंडारण, अभियांत्रिक उपस्कर, आदि के लिए परियोजना लागत का विस्तृत अनुमान भेजा है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा निर्दिष्ट परियोजना की लागत ₹0 267.2 करोड़ है।
- (ग). सभी उपस्कर की लागतें पारादीप पत्तन न्यास जैसे अन्य पत्तनों से प्राप्त की गई अधुनातन दर के आधार पर संशोधित की गई हैं जहां कही लागू हों और कुछ उपस्कर लागत उत्पादक फर्मों से सत्यापित की गई हैं। इसने कुछ अभियांत्रिक उपस्कर के लिए मै0 सेंडविक एशिया लिमिटेड से प्राप्त कोटेशन की प्रतिलिपि भी भेजी है।
- (घ). प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत के सापेक्ष अनुमानन के लिए अंगीकृत आधार के साथ संशोधित पूंजी लागत अनुमान नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	यथा प्रस्तावित प्रारंभिक प्रस्ताव (रुपये लाखों में)	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार (रुपये लाखों में)	पूंजी लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर का आधार
I.	सिविल लागत			
	(i). रेलवे ट्रैक	720	720	दक्षिण रेलवे द्वारा हाल ही में मार्च, 2008 के महीने में सौंपा गया कार्य।
	(ii). प्लेटफार्म	110	221	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय।
	(iii). डम्पर हाऊस और वैगन उतराई प्रणाली	41	270	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(iv). सुरंगें	65	165	इकाई दर जुलाई 2008 महीने में सौंपे गए समान कार्यों के लिए बाजार पूछताछ पर आधारित है।
	(v). भंडारण यार्ड	1875	2751	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(vi). कच्चेयर गैलेरियाँ और स्थानांतरण टावर्स	38	2385	स्टील के लिए अंगीकृत अधुनातन दर के साथ जून, 2008 महीने में मै0 लेनको द्वारा सौंपे गए कार्य के आधार पर। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(vii). भवन, सिविल मार्ग, विविध सिविल कार्य	75	500	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।

	(viii). मार्शलिंग यार्ड और भंडारण यार्ड में सड़कें	525	450	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(ix). जलनिकासियाँ	228	133	पीडब्ल्यूडी दर के आधार पर और जुलाई, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के अनुसार विश्लेषित और संशोधित और अधुनातन निविदित दरों के साथ तुलनीय। यह भिन्नता कार्य के संशोधित दायरे के कारण से है।
	(x). विविध मदों के लिए आकस्मिकताएँ	186	380	सिविल लागत का 5 प्रतिशत
	(xi). पर्यावरणात्मक पहलू	50	-	संशोधित परिगणना में विविध मदों में शामिल।
	उपजोड़ (I)	3913	7975	
II.	अभियांत्रिक उपस्कर			
	(i). वैगन टिपलर प्रणाली (1 इकाई)	1533	1038	पीपीटी द्वारा अंगीकृत लागत अर्थात् ₹0 10.38 करोड़ और जून, 2008 में समान सुविधा के लिए अन्य पत्तनों द्वारा संकेत पर आधारित। यह लागत मै0 सिकाल से तुलनीय है।
	(ii). बैल्ट कन्वेयर	3108	2697	समान परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत ₹0 83,000 प्रति चालन मीटर की इकाई दर पर आधारित। मै0 सिकाल ने लागत (₹0 17.6 करोड़ + ₹0 10 करोड़) = ₹0 27.6 करोड़ निर्दिष्ट की है।
	(iii). स्टेकर्स (2 सं.)	-	2076	यह लागत ₹0 10.38 करोड़ पर समान परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर पर आधारित है और मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स ने ₹0 24 करोड़ (2 सं. के लिए) निर्दिष्ट किए हैं।
	(iv). रिक्लेमर्स (2 सं.)	-	4000	पीपीटी के लिए लगभग ₹0 20 करोड़ की इकाई दर पर आधारित। मै0 सेंडविक से अधुनातन पूछताछ ने ₹0 19 करोड़ की इकाई दर निर्दिष्ट की है।
	(v). जलयान लोडर (2 सं.)	5880	6226	पीपीटी द्वारा अंगीकृत लागत अर्थात् ₹0 31.13 करोड़ प्रत्येक और जून, 2008 में समान सुविधा के लिए अन्य पत्तनों द्वारा संकेत पर आधारित है। मै0 सिकाल ने 2 सं. के लिए ₹0 61.3 करोड़ लागत निर्दिष्ट की है।
	(vi). धूल निवारण प्रणाली और वेंटिलेशन	50	50	थोक
	(vii). रेल सह सड़क शटर (एक इकाई)	525	500	थोक
	(viii). पे लोडर्स/बुल डोजर्स	100	200	यह नया प्रावधान ₹0 50 लाख की दर से एक बुलडोजर की लागत पर आधारित है।
	(ix). विविध मदें	100	100	थोक
	(x). आकस्मिकताएँ	565	844	अभियांत्रिक लागत अनुमानों का 5 प्रतिशत
	उपजोड़ (II)	11861	17731	
III.	बिजली कार्य	500	685	
IV.	कुल पूंजी लागत (I+II+III)	16274	26391	

- (iv). (क). प्रस्तावित उपस्कर के संशोधित स्कोप के मद्देनजर, जलयान दिवस आउटपुट भी संशोधित किया गया है और दिशा-निर्देशों में निर्धारित लदाई प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।

घाट क्षमता की गणना में सुविचारित केपसाइज, पेनामेक्स पोत और हैंडी/हैंडीमेक्स की प्रतिशतता उन पोतों पर आधारित है जो वर्ष अर्थात् 2007-08 के दौरान पत्तन पर आए। तदनुसार, संशोधित घाट क्षमता प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित 10.48 मिलियन टन के विपरीत 13.67 मिलियन टन पर निर्धारित की गई है।

- (ख). तथापि, यार्ड क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर बनाए रखी गई है।

- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट/यार्ड क्षमता अर्थात् 6.62 एमएमटीपीए की न्यूनतम है जिसपर अपफ्रंट प्रशुल्क गणना करने के समय विचार किया गया है।

- (v). संशोधित प्रचालन लागत और राजस्व आवश्यकता का सार नीचे दिया गया है:-

- (क). प्रचालन लागत:

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	लागत
1.	बिजली (रु0 8 प्रति इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन)	7.41
2.	मरम्मतें और अनुरक्षण	
	(क). सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल लागत पर 1 प्रतिशत)	0.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियाँ और बिजली परिसंपत्तियाँ (प्रासंगिक पूंजी लागत का 7 प्रतिशत)	12.89
3.	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 1 प्रतिशत)	2.64
4.	मूल्यहास (कम्पनीज़ अधिनियम के अनुसार)	21.71
5.	लाइसेंस शुल्क (रु0 120 प्रति वर्ग मी0 प्रतिवर्ष की दर से 144000 वर्ग मी0 के लिए)	1.73
6.	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 5 प्रतिशत)	13.20
	जोड़	60.37

- (ख). राजस्व आवश्यकता:

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	रु0 263.91 करोड़ की पूंजी के अनुमानित लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई	42.23
(ii).	प्रचालन लागत	60.37
(iii).	कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता	102.60

- (ग). राजस्व आवश्यकता का 98 प्रतिशत समेकित प्रहस्तन प्रभार के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है और भंडारण तथा विविध प्रभारों के लिए प्रत्येक के लिए 1 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।

- (vi). (क). सड़क बद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में, इसने पृथक गणना भेजी है। सड़क बद्ध कार्गो के लिए बिना शामिल परिसंपत्तियों का मूल्य रु0 36.17 पर निर्धारित किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, ऐसी परिसंपत्ति उदाहरणतः मूल्यहास, मरम्मतें और अनुरक्षण, बीमा आदि पर प्रचालन लागत रु0 13.22 करोड़ पर अनुमानित किया गया है। मूल्य अर्थात् प्रहस्तन से संबंधित रु0 12.96 करोड़ के 98 प्रतिशत पर विचार करते हुए, और 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष की क्षमता पर विचार करते हुए, रेल और सड़क बद्ध कार्गो के बीच अन्तर रु0 20 प्रति टन होता है।

- (ख). 80 प्रतिशत पर रेल कार्गो (अर्थात् 5292000 टन) और 20 प्रतिशत पर सड़क बद्ध कार्गो (अर्थात् 1323000 टन) मानते हुए, प्रहस्तन प्रभार से राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए रेल कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रहस्तन दर रु0 156 प्रति टन और सड़क बद्ध कार्गो के लिए रु0 136 प्रति टन अनुमानित की गई है।

- (ग). इसने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित स्तर से भंडारण प्रभार और विविध प्रशुल्क मदों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है।
- (vii). एनएमपीटी ने पहले प्रस्तावित दरमान को संशोधित दरों के साथ अधुनातित भी किया है। परिभाषा, सामान्य निबंधन और शर्तें तथा समेकित प्रहस्तन प्रभार में शामिल सेवाओं का स्कोप प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।
- (viii). पत्तन द्वारा घाटशुल्क की वसूली के संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि इस मुद्दे को विषय सुविधा से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। पत्तन ने बर्थ का लाइसेंस दिए बिना मार्शलिंग यार्ड से बर्थ तक लौह अयस्क के प्रहस्तन रूप में विषय प्रस्ताव प्रस्तावित किया है। पत्तन ऐसी सुविधाओं के लिए दरमान के अनुसार घाटशुल्क वसूल करेगा। घाटशुल्क समेकित प्रभार का हिस्सा नहीं हो सकता। यह घाटशुल्क लोजिस्टिक्स, सुरक्षा, सेफ्टी इल्यूमिनेशन और सरवेलिएन्स और पुलिस आदि सहित विस्तारित की जा रही कुल सुविधा के कारण है। अतः यह प्रस्ताव मार्शलिंग यार्ड से बर्थ के बैकअप क्षेत्र तक लौह अयस्क के प्रहस्तन और जलयान पर लदाई के लिए समेकित अपफ्रंट निर्धारित करने के लिए है।
14. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ 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।
15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति विचार के लिए प्रकट होती है:-
- (i). यह प्रस्ताव न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के मौजूदा बर्थ पर लौह अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए है। यह पत्तन को पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है 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 केवल बर्थ सं. 14 पर प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान न्यू मेंगलूर पत्तन पर चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।
- न्यू मेंगलूर पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन ने लौह अयस्क के लिए विकसित की जाने वाली नई सुविधा के कारण मौजूदा कार्गो पर प्रतिकूल प्रभाव की संभावना के बारे में विशेष ऐप्रिहेंशन अभिव्यक्त किया है। इस प्राधिकरण के समक्ष यह संदर्भ एनएमपीटी पर लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह इस प्राधिकरण कार्य नहीं है कि प्रशुल्क के निर्धारण के लिए यथा अपेक्षित के अलावा पत्तन द्वारा शुरु की जाने वाली किन्हीं पीपीपी परियोजनाओं की जरूरत की जाँच करे और पक्ष-विपक्ष का विश्लेषण करें।
- (ii). कुछ उपयोक्ताओं/लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत कम और अवास्तविक है। मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने भी सुझाव दिया था कि रेल और सड़क बद्ध कार्गो के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित किए जाने चाहिए क्योंकि पत्तन ने रेल/सड़क दोनों द्वारा कार्गो का संचलन परिकल्पित किया है।
- इसलिए, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2001 में विशेष तदर्थ प्रतिशतता द्वारा तैयार किए गए अनुमानों को अधुनातन करने की बजाय प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमान की समीक्षा की जाए। पत्तन को यह सलाह भी दी गई थी कि रेल और सड़क द्वारा प्राप्त लौह के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए जाएं।
- पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अंतिम संशोधित गणना 23 सितम्बर, 2008 को भेजी थी। पत्तन द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ भेजी गई संशोधित गणना इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). संशोधित प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी दिशा-निर्देशों का अनुपालन करता है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में, साथ ही साथ, चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). सर्वोत्तम घाट क्षमता के परिकलन के लिए, केप साइज़ पोतों, पेनामेक्स पोतों और हैंडी मैक्स पोतों का अनुपात बर्थ सं. 14 पर पिछले वर्ष 2007-08 के दौरान पत्तन पर आने वाले पोतों के आंकड़ों के आधार पर एनएमपीटी द्वारा क्रमशः 30 प्रतिशत, 60 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर होना माना गया है।
- (ii). दिशा-निर्देश पोतों की लदाई दर के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं उदाहरणतः 60,000 टन/दिन पर केपसाइज़ पोत, 50,000 टन/दिन पर पेनामेक्स पोत और 25,000 टन प्रतिदिन पर हैंडी आकार/हैंडीमैक्स पोत। प्रारंभिक प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने इन कारणों से निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा निम्नतर लदाई दरें ली थीं कि टर्मिनल के लिए परिकल्पित कस्टमाइज़्ड मोबाइल लोडरों की प्रहस्तन क्षमता केवल 25000 टन प्रतिदिन है।

संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने, तथापि, प्रस्तावित टर्मिनल पर तैनात किए जाने वाले उपस्कर के स्कोप को संशोधित किया है। परिणामस्वरूप, पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए लौह अयस्क की लदाई दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा निर्धारित लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 13.67 मिलियन टन प्रतिवर्ष है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:(i). स्टेकिंग क्षमता:

75,000 वर्ग मी0 का स्टेकिंग क्षेत्र यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकिंग कारक दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 15 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र है।

(ii). प्लॉट टर्न ओवर प्रतिमानक:

- (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क के लिए एक वर्ष में 12 बार पर प्लॉट टर्नओवर प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं, जिसका एनएमपीटी द्वारा अनुपालन किया गया है।
- (ख). घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच भारी अन्तर के मद्देनजर और कुछ अन्य पत्तनों पर प्रतिवेदित उच्चतर प्लॉट टर्नओवर के आधार पर, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित 25 दिनों की निःशुल्क अवधि कम करते हुए यार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए उच्चतर प्लॉट टर्नओवर अंगीकृत करने की साध्यता की जाँच की जाए।
- (ग). रेलवे अवसंरचना में कनस्ट्रेंट्स 12 प्रति वर्ष से अधिक टर्नओवर कारक बढ़ाने से पत्तन के रिस्ट्रेनिंग के मुख्य कारणों में से एक है। पत्तन ने निवेदन किया है कि घाट क्षेत्र में स्टीप ग्रेडिएंट अतिरिक्त रेलवे लाइन की अनुमति नहीं देता है। इसके अलावा, पत्तन को कम से कम अगले पन्द्रह वर्षों के लिए वर्तमान रेलवे सुविधाओं में किसी सुधार की उम्मीद नहीं है। इसी प्रकार का मत बोलीदाताओं में से एक साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियों में अभिव्यक्त किया था।

खदान हैड्स और न्यू मैंगलूर को जोड़ने वाली रेलवे की ट्रैक क्षमता पर विचार करते हुए, पत्तन को 5 रैक प्रतिदिन अर्थात लगभग 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) के प्रचालन की उम्मीद है। पत्तन ने 300 दिनों के लिए 16 टन कार्गो प्रति ट्रक प्रति दिन वाले 300 ट्रक कार्गो का अनुमान लगाते हुए सड़क द्वारा लगभग 1.44 एमटीपीए प्रहस्तन परिकल्पित किया है। इस प्रकार, पत्तन 6.52 एमटीपीए की कुल क्षमता पर पहुंचा है जोकि 6.62 एमटीपीए की यार्ड क्षमता के निकट है।

- (घ). इसने आगे औचित्य दिया है कि प्रस्तावित सुविधा उन मिश्रित ग्राहकों को सेवा प्रदान करेगी जो लौह अयस्क के विभिन्न ग्रेडों का निर्यात कर सकते हैं। पत्तन की राय है कि 3 से 4 ग्राहकों और 3500 टन प्रति रैक पर 25 दिनों के लिए एक रैक और

प्रत्येक ग्राहक के लिए 16 टन भार प्रति ट्रक के साथ 25 दिनों के लिए 75 ट्रकों का अनुमान लगाते हुए, नौभरण के लिए स्टेकयार्ड पर लगभग 1.25 लाख टन लौह अयस्क संचयित करने के लिए यह 25 दिनों से अधिक समय लेगा। अतः पत्तन को यह साध्य नहीं लगता है कि स्टेकयार्ड में निशुल्क अवधि को कम किया जाए।

(ड.) एमपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों पर विश्वास करते हुए, एनएमपीटी द्वारा यथा निर्धारित 12 का प्लॉट टर्नओवर अंगीकृत करते हुए यार्ड क्षमता सुविचारित की गई है।

(च.) तदनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष होती है।

(ग.) दिशा-निर्देशों के अनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए 6.62 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के बावजूद सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है। तथापि, मै0 एबीजे इंफ्रा लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने यातायात स्थापित करने में लगे समय को स्वीकार करने की माँग की है। दिशा-निर्देशों के आधार पर निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी। यह संबद्ध बोलीदाताओं पर है कि वे सेवाओं के लिए माँग निर्धारित करें और अपनी वित्तीय बोली तैयार करें।

(v) पूँजी लागत:

(क.) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित रू0 162.74 करोड़ की अनुमानित पूँजी लागत को संशोधित कर रू0 263.91 करोड़ कर दिया है। रू0 263.91 करोड़ की संशोधित पूँजी लागत में सिविल कार्यों संबंधी रू0 79.75 करोड़ और अभियांत्रिक उपस्कर और बिजली कार्यों के लिए रू0 184.16 करोड़ शामिल हैं।

चूंकि पत्तन ने उपस्कर के लिए बजटीय कोटेशन प्राप्त करने में कुछ समस्याएं बताई थीं, इसलिए संयुक्त सुनवाई में उपस्थित लघु-सूचीयित बोलीदाताओं से ऐसे ब्योरे बांटने का अनुरोध किया गया था, यदि उनके पास उपलब्ध हों। पत्तन से यह विदित हुआ है कि केवल मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने पत्तन को पूँजी अनुमानों के कुछ ब्योरे भेजे हैं।

(ख.) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्यों को बृहत् रूप में निर्दिष्ट करते हैं और पत्तन से सिविल लागत के अनुमान की अपेक्षा करते हैं। यह परियोजना प्रचालक को बर्थ का निर्माण करने के लिए परिकल्पित नहीं करती है और इसलिए सिविल लागत में बर्थ निर्माण और निकर्षण लागत शामिल नहीं की गई है।

(ग.) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क टर्मिनल के लिए उपस्कर का मानक स्तर भी निर्दिष्ट करते हैं। एनएमपीटी द्वारा दाखिल प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ उपस्कर जैसे-जैसे 2 रिक्लेमर्स, 2 स्टेकर्स, 4 पे-लोडर्स और 2 क्रेनों पर विचार नहीं किया गया था। तत्पश्चात, पत्तन ने उपस्कर आवश्यकता की समीक्षा की है। संशोधित पूँजी लागत में दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक स्तरपर रिक्लेमर्स, स्टेकर्स और पे-लोडर्स की लागत शामिल की गई है।

(घ.) पत्तन ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित दो संख्या की बजाय एक वैगन टिपलर्स पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि रेलवे यार्ड में स्थान भिन्नता के कारण और यह स्वीकार करते हुए भी कि इसे 5 रैक/दिन प्राप्त होने की उम्मीद है, इसने पूँजी लागत के अनुमानों में केवल एक वैगन टिपलर पर विचार किया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि वह पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन करे। एनएमपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने इस बात पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण इस मद पर अनुमान में पत्तन द्वारा किए गए विपथन को स्वीकार करता है।

- (ड.). पत्तन को यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट अधुनातित की गई है अथवा कोटेशन प्राप्त की गई है, जहां कहीं अपेक्षित हो, और अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज भेजे गए हैं।

एनएमपीटी ने पूंजी लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणना भेजी है और पूंजी लागत के अनुमानन के लिए अनुच्छेद 13. (iii). (घ) में दिए गए अनुसार अंगीकृत आधार भी स्पष्ट किया गया है।

सिविल कार्यों के लिए दर विश्लेषण समान प्रकृति के कार्य के लिए जून/जुलाई, 2008 में सार्वजनिक कार्य विभाग की अधुनातित दरों पर आधारित बताया गया है।

अभियांत्रिक उपस्कर की अनुमानित लागत समान सुविधा के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त इकाई दरों पर आधारित बताया गया है। पत्तन ने कुछ उपस्कर के संदर्भ में आपूर्तिकर्ताओं में से एक आपूर्तिकर्ता से प्राप्त की गई कोटेशन की प्रतिलिपि भेजी है। संशोधित गणना में एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत अधिकांश उपस्कर की इकाई दरें और कुल परियोजना लागत भी मै0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा भेजे गए पूंजी लागत अनुमानों से तुलनीय है।

- (च). सिविल और अभियांत्रिक उपस्कर लागत अनुमान पत्तन द्वारा विविध मदों के लिए प्रावधान और किसी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ तैयार किए गए हैं जिन्हें अनुमानों में परिकल्पित नहीं किया गया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश अपफ्रंट भुगतान, निर्माण अवधि के दौरान ब्याज, और अन्य विविध मदों के लिए सिविल और उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं।

पत्तन द्वारा भेजी गई पूंजी लागत में इन मदों के लिए अनुमानों को शामिल नहीं किया गया है। अनुमानित सिविल और अभियांत्रिक उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विविध श्रेणी के लिए सुविचारित किया गया है।

- (छ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, सिविल कार्यों, अभियांत्रिक उपस्कर, बिजली कार्यों और विविध मदों संबंधी सकल पूंजी लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रू0 263.91 करोड़ के विपरीत रू0 277.11 करोड़ परिगणित होती है।
- (ज). मै0 एबीजी इफ्रा लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अधुनातित और मौजूदा दर पर विचार करने की जरूरत पर जोर दिया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2008-09 के लिए आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में समीक्षा की गई थी और महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के परिकलन में वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय किया गया था। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ तदनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है, जोकि रू0 44.34 करोड़ होता है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). बिजली उपभोग 1.4 इकाई प्रति टन पर प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है। संशोधित परिगणना में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित रू0 10 के विपरीत रू0 8 है। पत्तन ने अनुमान को प्रमाणित करने के लिए मंगलूर बिजली आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड द्वारा भेजे गए जुलाई, 2008 और अगस्त, 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिपि भेजी है। एनएमपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी समर्थन और स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए, बिजली लागत के अनुमानन के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत इकाई दर पर विचार किया गया है।
- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतें और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर, अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के 7 प्रतिशत पर, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). मूल्यह्रास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनीज अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति के लिए निम्नलिखित दरें परिकलित की जानी चाहिए। एनएमपीटी ने प्रासंगिक प्रस्ताव में मूल्यह्रास रिटन डारुन

पद्धति के अधीन कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार पर परिकलित किया था। दिशा-निर्देशों में विशिष्ट उपबंध के बारे में बताए जाने पर, एनएमपीटी ने दिशा-निर्देशों के अनुसार मूल्यहास की परिगणना संशोधित की है। परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए कम्पनीज अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार, मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

- (घ). पट्टा किराया पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 1,44,000 वर्ग मी0 भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है।

दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। पत्तन ने पट्टा किराया अनुमानन के लिए रू0 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके दरमान में निर्धारित दर के अनुसार दीर्घावधि पट्टे के लिए मौजूदा लाइसेंस शुल्क रू0 9.17 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह अर्थात रू0 110.04 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष है। परंतु इसने परियोजना के शुरू होने तक अगले कुछ वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए रू0 120 प्रति वर्ग मी0 प्रतिवर्ष की दर अंगीकृत की है। पत्तन ने वार्षिक वृद्धि कारक लागू करने की सीमा तक विपथन स्वीकार किया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में वार्षिक वृद्धि के लिए पहले से प्रावधान है। इसलिए, पट्टा किराये की इकाई दर में वृद्धि के लिए प्रावधान किए जाने की आवश्यकता नहीं है। दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पट्टा किराये का अनुमानन रू0 110.04 वर्ग मीटर प्रतिवर्ष के प्रचलित पट्टा किराये पर सुविचारित किया गया है। तदनुसार, संशोधित पट्टा किराया एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रू0 173 लाख के विपरीत रू0 158 लाख प्रतिवर्ष होता है।

- (ङ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन अनुमानित कुल प्रचालन लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रू0 6037 लाख प्रतिवर्ष के विपरीत रू0 6102 लाख होती है।

- (vii). लौह अयस्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति **अनुबंध-I** रूप में संलग्न किया गया है।

- (क). विवरण के अनुसार, लौह अयस्क टर्मिनल से कुल राजस्व आवश्यकता रू0 10536 लाख होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात रू0 4434 लाख) और प्रचालन लागत (अर्थात रू0 6102 लाख) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।

- (ख). दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि कुल राजस्व आवश्यकता का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार को और 1-1 प्रतिशत भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार को प्रभाजित किया जाए।

तदनुसार, रू0 10536 लाख की कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार से रू0 10325 लाख और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार से प्रत्येक से रू0 105 लाख वसूल किए जाएं।

- (ग). चूंकि यह सुविधा रेल और सड़क दोनों से लौह अयस्क प्राप्त करेगी, इसलिए पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो के रेल और सड़क संचलन के लिए पृथक प्रहस्तन दर प्रस्तावित की है।

- (घ). सड़क और रेल कार्गो के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभारों को विपथन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण और हमारे द्वारा किए गए संशोधन **अनुबंध-II** रूप में संलग्न विवरण में दर्शाए गए हैं। एनएमपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं:-

- (i). पहले स्पष्ट किए गए पट्टा किराये की इकाई दर में बदलाव के मद्देनज़र, मार्शलिंग यार्ड से संबंधित पट्टा किराये का अनुमान संशोधित किया गया है।

- (ii). हालांकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि सड़क से यातायात 1.44 एमटीपीए होगा, प्रहस्तन दर की गणना के लिए इसने कुल राजस्व का 20 प्रतिशत मानते हुए 1.32 एमटीपीए यातायात सुविचारित किया है।

सड़क और रेल मार्ग के लिए प्रहस्तन प्रभारों से भिन्न राजस्व आवश्यकता अर्थात् ₹0 1296 लाख को ₹0 20 प्रति टन की भिन्न दर पर पहुंचने के लिए 6615000 टन की कुल क्षमता में बांटा गया है। एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया तरीका सही प्रतीत नहीं होता है। सड़क बद्ध कार्गो के लिए अप्रासंगिक लागत और निवेश को केवल रेल कार्गो द्वारा वहन किए जाने की जरूरत है। परिगणना, तदनुसार, संशोधित की गई है और दर मानकों में अन्तर संशोधित कर ₹0 24.35 प्रति टन कर दिया गया है।

- (iii). रेल कार्गो और सड़क बद्ध कार्गो के बीच और 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत की तत्संबंधी क्षमता के हिस्से के बीच अन्तर पर विचार करते हुए, प्रहस्तन प्रभार से ₹0 10325 लाख की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए इकाई प्रहस्तन दर सड़क बद्ध कार्गो के लिए ₹0 136.80 लाख और रेल कार्गो के लिए ₹0 160.95 लाख होती है।
- (viii). एनएमपीटी ने दावा किया है कि घाटशुल्क वैसे समेकित प्रहस्तन प्रभार का हिस्सा नहीं है और इसने अपने दरमान में निर्धारित दरों पर आयातक/निर्यातक से घाटशुल्क प्रभार अलग-अलग वसूल करने का प्रस्ताव किया है। जब घाटशुल्क की वसूली के औचित्य के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाएं स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने सामान्य रूप से स्पष्ट किया है कि इस बर्थ का किसी प्रचालक को लाइसेंस नहीं दिया गया है और इसलिए पत्तन ने घाटशुल्क के साथ ही साथ बर्थ किराया वसूल करने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी द्वारा दिया गया यह स्पष्टीकरण कि घाटशुल्क लोजिस्टिक, सुरक्षा, सुरक्षा उपायों और सरवेलिएन्स तथा पुलिस आदि के रूप में प्रदत्त सेवाओं सहित विस्तारित की जा रही कल सुविधा पर है, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वह निजी प्रचालकों से राजस्व हिस्सा वसूल करेगा।

चूंकि इस बर्थ का प्रचालक को लाइसेंस पर नहीं दिया जाना है अथवा पट्टे पर नहीं दिया जाना है, पत्तन द्वारा बर्थ किराया प्रभार की वसूली का औचित्य है।

यह देखा जाना चाहिए कि अपफ्रंट प्रहस्तन दर समेकित सेवा के लिए है जिसमें घाटशुल्क और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित की गई सभी अन्य विविध सेवा शामिल है। प्रहस्तन प्रभार मार्शलिंग यार्ड पर उतराई सुविधाओं के माध्यम से रेल कार्गो की उतराई, सड़क बद्ध कार्गो की स्टेकिंग यार्ड पर सीधे उतराई, उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाओं के लिए प्रदान की जा रही सेवाओं/सुविधाओं के लिए वसूल की जाती है।

- (ix). दिशा-निर्देशों के अनुसार, 1 प्रतिशत राजस्व को कोयला टर्मिनल के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के पश्चात भंडारण प्रभार से और शेष 1 प्रतिशत भंडारण प्रभार से पूरा किए जाने की आवश्यकता है।

पत्तन ने निर्धारित निःशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार ₹0 3 प्रति टन प्रतिदिन प्रथम सप्ताह के लिए, ₹0 5 दूसरे सप्ताह के लिए और ₹0 7 तीसरे सप्ताह के लिए और इससे आगे प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित का प्रस्ताव किया है।

विविध प्रभार यार्ड पर सफाई और स्पिलेज एकत्र करने के लिए ₹0 1 प्रति टन और इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित सभी रेल/सड़क बद्ध कार्गो के लिए लागू नम करना और धूल निवारण के लिए ₹0 0.50 प्रस्तावित किया गया है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि संशोधित राजस्व आवश्यकता प्रस्तावित भंडारण प्रभार और विविध प्रभार से पूरी की जा सकती है। पत्तन द्वारा और हमारी गणना के अनुसार राजस्व आवश्यकता में किया गया संशोधन महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए भंडारण प्रभार और विविध सेवा के लिए प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किए गए हैं।

- (x). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि कार्गो के संचलन के लिए पच्चीस दिनों की अनुमति दी जाए। निर्यात के मामले में निःशुल्क अवधि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल के दरमान में निर्धारण के अनुसार कार्गो की अंतरण/चट्टा क्षेत्र में कार्गो की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी। अतः निःशुल्क अवधि की प्रस्तावित शर्त उस सीमा तक संशोधित की गई है।

- (xi). पत्तन ने प्रस्तावित दरमान में 'लौह अयस्क' शब्दावली को सांविधिक प्रतिमानकों के अनुसार निर्यात के लिए कोई ग्रेड साधन रूप में परिभाषित किया है। अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल के दरमान में 'लौह अयस्क' की समान परिभाषा नहीं है। वर्तमान में पत्तन पर विदित शब्दावली को लागू रखना जारी रखा जाए।
- (xii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, सीमाशुल्क अवकास दिवसों और टर्मिनल के गैर प्रचालन दिवसों के अलावा निःशुल्क दिवस, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक जलयान आयात/निर्यात कार्गो आदि की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में एनएमपीटी द्वारा शामिल की गई है।
- (xiii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर मुरुगांव पत्तन न्यास के दरमान में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारण के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित की गई है।
- (xiv). कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अनुसार नहीं है, हटा दिए गए हैं अथवा संशोधित किए गए हैं।

16.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से जुड़ी होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 से प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने 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 होगी।

16.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालकों के शुरू होने से पूर्व, निजी प्रचालक दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों के विवरण शामिल होंगे।

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

16.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज़ में स्पष्ट रूप से लाए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज़/रियायती करार में बताए गए निष्पादन प्रतिमानकों पर निष्पादन करें।

16.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का अनुवीक्षण इस प्राधिकरण द्वारा 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 न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

16.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

17. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास पर लौह अयस्क टर्मिनल के लिए प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिसे **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

(ब्रह्म दत्त)
अध्यक्ष

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

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

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). 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।
- (ii). परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (iii). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतर दरें हैं। प्रचालक यदि चाहें तो निम्नतर दरें वसूल कर सकते हैं और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकते हैं।
 - (ख). प्रचालक यदि चाहें तो दरमान में निर्धारित दरों को शासित करने के लिए निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकते हैं यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम सीमा को पार नहीं करती हैं।
 - (ग). प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों और ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में आगे किसी बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रखना होगा बशर्तें नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (iv). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (v). यदि कोई पोत प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता के कारण अथवा प्रचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारणों निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रचालक द्वारा स्वीकार्य होगी।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रुपयों में
(i).	लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार		
(क).	रेल बद्ध कार्गो के लिए	प्रति मीट्रिक टन	160.95
(ख).	सड़क बद्ध कार्गो के लिए	प्रति मीट्रिक टन	136.60

टिप्पणियाँ:

- (i). रेल बद्ध कार्गो के लिए ऊपर (i). (क). में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार मार्शलिंग यार्ड पर उतराई सुविधाओं के माध्यम से वैगनों से कार्गो की उतराई, उसी कार्गो का भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और सभी अन्य विविध सेवाओं जो दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं, के लिए एक समेकित प्रभार है।
- (ii). सड़क बद्ध कार्गो के लिए ऊपर (i). (ख). में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार स्टेकयार्ड पर कार्गो की सीधी उतराई, 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई, घाटशुल्क और सभी विविध प्रभार जोकि दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं हैं, के लिए एक समेकित प्रभार है।

3. भंडारण प्रभार:

भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद बिना निर्यात के भंडारण यार्ड में पड़े सामानों के लिए प्रभार्य होगा जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
(i).	प्रथम सप्ताह में	मीट्रिक टन	3.00
(ii).	दूसरे सप्ताह में	मीट्रिक टन	5.00
(iii).	दूसरे सप्ताह के बाद	मीट्रिक टन	7.00

टिप्पणियाँ:

- (i). पच्चीस दिनों की निःशुल्क अवधि स्टेकयार्ड में सामानों की प्राप्ति के वास्तविक दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन से, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य-दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के रूकने के लिए टर्मिनल के अकार्य-दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत होगा जब प्रचालक पर आरोप्य कारणों से प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार रेल/सड़क दोनों संचलन द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क पर लागू हैं:-

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग
(i).	सफाई, एकत्रण, यार्ड कन्वेयर्स, गैलेरियों, आदि से स्पिलेज के लिए प्रभार	मीट्रिक टन	1.00
(ii).	कार्गो को नम करने और धूल निवारण सेवाओं आदि के लिए प्रभार	मीट्रिक टन	0.50

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) 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।
