

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 253]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 28, 2014/भाद्र 6, 1936

No. 253]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 28, 2014/BHADRA 6, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 25 अगस्त, 2014

सं. टीएएमपी/25/2013-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, मुर्गावि पत्तन न्यास (एमओपीटी) से कंटेनर प्रहस्तन हेतु 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की दर निर्धारित करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
प्रकरण सं. टीएएमपी/25/2013-एमओपीटी

मुर्गावि पत्तन न्यास

- - - आवेदक

गणपूर्ति:

- (i). श्री. टी.एस. बालासुब्रमणिन, (वित्त)
- (ii). श्री. सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त 2014 के 4थे दिन पारित)

यह प्रकरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) हेतु दर निर्धारण के लिए मुर्गावि पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की विशेषताओं में जाने से पहले यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के संबंध में आदेश सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी दिनांक 14 जून, 2013 पारित किया था। कथित आदेश में, इस प्राधिकरण ने खंड – ग भाग – IV के अन्तर्गत 100 टन मोबाइल हार्बर क्रेन (एचएमसी) हेतु दर निर्धारित की थी और एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित शुल्क बल्क, ब्रेक बल्क और “अन्य कार्गो” जैसे कार्गो संवर्गों के लिए प्रदर्शन आधारित प्रशुल्क प्रदान किया था। कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों हेतु विशिष्ट दर के अभाव में, जैसाकि पत्तन द्वारा कहा गया है, “अन्य कार्गो” के अन्तर्गत प्रदर्शित दरों को (ही) कंटेनर प्रहस्तन हेतु लागू किया जा रहा है।

3.1. एमओपीटी ने 100 टन एचएमसी के माध्यम से कंटेनर प्रहस्तन हेतु दर निर्धारित करने के लिए दिनांक 25 जुलाई, 2013 के अपने पत्र के जरिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव की विशिष्टताओं का सारांश नीचे दिया गया है:

(i) एमओपीटी ने लगभग ₹ 2800.00 लाख की लागत पर 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन को प्राप्त किया है और 12 जुलाई, 2013 से इस का उपयोग प्रारंभ कर दिया है।

(ii) 17 जुलाई, 2013 को अधिसूचित दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन में 100 टन एचएमसी हेतु दर “खंड-ग-भाग-IV” के अन्तर्गत प्रदान की गई है। आदेश में अधिसूचित दरें शुल्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के लिए हैं।

(iii) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में “अन्य” हेतु प्रदत्त दर कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों हेतु विशिष्ट दर के अभाव में कंटेनर प्रहस्तन के लिए भी लागू होगी।

(iv) कंटेनर प्रहस्तन हेतु बॉक्स दरें सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं की गई थीं। अब, पत्तन उपयोक्ताओं ने टीईयू आधारित कंटेनर दरों हेतु अनुरोध किया है। तदनुसार, प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार तदर्थ दरें प्रस्तावित की गई हैं।

(v) पत्तन उपयोक्ताओं के साथ एक बैठक 22.6.13 को और बाद में एक अन्य बैठक 17.7.2013 को ली गई थी। पत्तन उपयोक्ताओं से एचएमटी दर उपलब्ध होने के मुद्दे पर चर्चा की गई थी। इन बैठकों के कार्यवृत्त की एक-एक प्रति एमओपीटी द्वारा भेज दी गई है। व्यापार जगत से विचार-विमर्श के बाद, क्रेन की कंटेनर प्रहस्तन क्षमता के आधार पर बॉक्स दर तदर्थ आधार पर निश्चित की गई है।

(vi) कंटेनर प्रहस्तन क्षमता पर आधारित बॉक्स दर ₹ 970/- प्रति 20 फुट कंटेनर प्रति हलचल (लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ) परिगणित की गई है। भिन्न माप के कंटेनरों के लिए प्रभार 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 5.4 के अनुसार निर्धारित किये गये हैं।

3.2. कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित दर को प्राप्त किये जाने के संबंध में एमओपीटी द्वारा की गई अन्य मुख्य प्रस्तुतियाँ नीचे दी गई हैं:

(i) 20 हलचल / प्रति घंटा, प्रति एचएमसी पर विचार करते हुए और 70% क्षमता उपयोगिता मानदण्डों को प्रयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन क्षमता 1,22,640 टीईयू प्रतिवर्ष प्राप्त की गई है।

(ii) पत्तन ने एचएमसी € (यूरो) 35 लाख में खरीदी है, जो, मेसर्स इटल्यू द्वारा भेजे गये बीजक के अनुसार, सीमा-शुल्क को छोड़कर, बीमा, माल-भाड़ा (फ्रेट) पर विचार किये जाने के बाद ₹ 2800 लाख के बराबर होता है। पत्तन ने ₹ 726 लाख के सीमा-शुल्क ड्यूटी से छूट प्राप्त करने हेतु ड्यूटी क्रेडिट स्क्रिप का उपयोग किया है।

(iii) ईंधन खपत, कामकाज के घंटे, मरम्मत एवं अनुरक्षण और बीमा लागत पर प्राधिकरण द्वारा 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों के अनुसार विचार किया गया है।

(iv) 20 फीट कंटेनर हेतु ₹ 970/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत परिकलन नीचे दिया गया है:—

क्रम सं.	विवरण		राशि (₹)
(i).	एचएमसी की लागत		2800,00,000
(ii).	क्षमता:		
	कंटेनर प्रहस्तन प्रतिघंटा	20	
	कंटेनर प्रहस्तन प्रतिदिन	480	
	एक वर्ष में दिन	365	
	क्षमता उपयोगिता	70%	
	कामकाज के घंटे प्रतिवर्ष (ईंधन लागत हेतु)	6132	
	वार्षिक कंटेनर प्रहस्तन क्षमता		1,22,640
(iii).	लागत:		
(क).	ईंधन	236,08,200	
(ख).	अन्य व्यय (पूँजीगत लागत का 5%)	140,00,000	
(ग).	मरम्मत एवं अनुरक्षण (पूँजीगत लागत का 5%)	140,00,000	
(घ).	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	28,00,000	
(ङ).	मूल्यहास (10.34%)	289,52,000	
कुल लागत			833,60,200
(iv).	आरओसीई (16%)		355,35,360
(v).	राजस्व आवश्यकता	(iii+ iv)	1188,95,560
(vi).	प्रहस्तन दर प्रति टीईयू	(v / ii)	970

(v). 100 एचएमसी द्वारा सामान्य कंटेनर और खतरनाक कंटेनर के कंटेनर प्रहस्तन हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे तालिका में दी गई हैं:

सामान्य कंटेनर्स लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ (राशि ₹ में)

माप	विदेशी		तटीय	
	भरा हुआ	रिक्त	भरा हुआ	रिक्त
20' कंटेनर्स	970	776	582	466
40' कंटेनर्स	1455	1164	873	698
40' से अधिक / बड़े कंटेनर्स	1940	1552	1164	931

खतरनाक कंटेनर्स लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ

(सामान्य कंटेनरों से 25% अधिक)

(राशि ₹ में)

माप	विदेशी		तटीय	
	भरा हुआ	रिक्त	भरा हुआ	रिक्त
20' कंटेनर्स	1213	970	728	583
40' कंटेनर्स	1819	1455	1091	873
40' से अधिक/बड़े कंटेनर्स	2425	1940	1455	1164

3.3. बाद में, एमओपीटी ने दिनांक 17 सितंबर, 2013 के अपने पत्र में 100 टन एचएमसी की दर निर्धारण हेतु प्रस्तुत प्रस्ताव को और इस प्रस्ताव को इसके अनुमोदन हेतु इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने हेतु मंजूरी देते हुए (पारित) अपने न्यासी मण्डल के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत की है।

4. यह नोट किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 14 जून, 2014 के अपने आदेश के माध्यम से अनुमोदित एमओपीटी के प्रचलित दरमान में दरमान के भाग II – कार्गो संबंधी प्रभार के खंड ख- कंटेनर प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत, पहले से ही कंटेनर प्रहस्तन हेतु समेकित प्रभार प्रदान किये गये हैं। इसलिए, यह महसूस किया गया था कि एमओपीटी का (यह) प्रस्ताव प्रभारों के दोहराव के बराबर हो सकता है। अतएव, दिनांक 12 अगस्त, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इस बिंदु के साथ साथ अपने प्रस्ताव में पाए गए अन्य बिंदुओं की भी जांच करें और उचित न्याससंगति एवं वित्तीय निहितार्थ के साथ, एक सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करें। एमओपीटी ने दिनांक 30 अगस्त, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से अपना जवाब दिया है। मांगी गई जानकारी और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब का सारसंक्षेप नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम सं.	मांगी गई जानकारी	प्रस्तुत किया गया जवाब
(i)	इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी दिनांक 14 जून 2013 के माध्यम से अनुमोदित एमओपीटी का प्रचलित दरमान (एसओआर) कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु (भाग II – कार्गो संबंधी प्रभार का खंड ख - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत) पहले से ही समेकित प्रभार प्रदान करता है जिसमें कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रभार भी शामिल हैं। इस स्थिति पर गौर करते हुए यह अनुभव किया गया है कि कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु एचएमसी का उपयोग किये जाने के लिए प्रभारों को लागू करने से संबंधित एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, एक ही सेवा के लिए लेवी के दोहराव / दोहराए जाने के बराबर हो सकता है।	(i) (क). एमओपीटी ने अपने पत्र में कहा है कि पत्तन ने कंटेनरों का प्रहस्तन केवल पोत मशीनों (शिप गियर्स) के माध्यम से ही किया गया है क्योंकि पत्तन में कोई तट आधारित क्रेन उपलब्ध नहीं थी। (ख). दरमान में (प्रदत्त) कंटेनर प्रहस्तन हेतु समेकित (एकीकृत) प्रभार, तट आधारित क्रेन का उपयोग किए बिना, पोत मशीनों (शिप गियर्स) के माध्यम से कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन का उल्लेख करते हैं। (ग). इन प्रभारों में, कंटेनर को बर्थ पर लाने और बर्थ से कंटेनर याई ले जाने हेतु ट्रेलर सेवा उपलब्ध कराए जाना, पोतघाट शुल्क और ट्रेलर हलचल के प्रभार भी शामिल हैं। चूंकि प्रहस्तन पोतों द्वारा किया गया है, अन्य कोई प्रभार शामिल नहीं किये गये हैं। एमओपीटी ने शिप-गियर के माध्यम से प्रहस्तन प्रचालन हेतु नमूना बीजक (बिलों) की एक प्रति भी प्रस्तुत की है। (घ). हार्बर मोबाइल क्रेन की सहायता से कंटेनरों का

	यदि पत्तन केवल प्रहस्तन की सेवा के लिए एचएमसी के उपयोग हेतु दर प्रस्तावित करना चाहता है तो एकीकृत प्रहस्तन प्रभारों में शामिल प्रहस्तन अवयव को बाहर रखने के लिए वर्तमान एकीकृत प्रहस्तन प्रभारों में उपयुक्त कमी / कटौती (छूट) प्रस्तावित करना आवश्यक हो सकता है।	प्रहस्तन किया जाना पूरी तरह से एक अलग प्रचालन है जिसमें पोत के गियर का उपयोग नहीं किया जाएगा। तथापि, कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन का श्रृंखला बढ़ाने के लिए एचएमसी और पोत के गियर एक ही समय प्रचालित किये जाएंगे। (ड). बर्थ सं. 10 एवं 11 पर पुराने पोतों का नामांकन के कारण, पोत मशीनों (शिप-गियर्स) का उपयोग उनकी पूर्ण क्षमता तक नहीं किया जा रहा है और पोत मशीनों (शिप-गियर) में बिगाड़ आने से (इसका) असर पत्तन की उत्पादकता पर हो रहा है। इस समस्या पर विजय पाने के लिए और औसत बर्थ निष्पादनता में वृद्धि के जरिए श्रृंखला और उत्पादकता को सुधारने के लिए, ₹ 28 करोड़ से अधिक का निवेश करते हुए 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन को तैनात किया गया है। (च). एमओपीटी के मुताबिक, यह एक पृथक प्रचालन है और पत्तन के हार्बर मोबाइल क्रेन द्वारा किया जा रहे प्रहस्तन के लिए एक पृथक दर आवश्यक है। हर हालत में ट्रेक्टर सुविधा उपलब्ध की जाएगी।
(ii)	(क) एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ भेजी गई, दिनांक 17 जुलाई, 2013 को पत्तन उपयोक्ताओं के साथ ली गई बैठक के कार्यवृत्त की प्रति से पता चलता है कि पत्तन का प्रस्ताव, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से अनुमोदित किए जाने तक, प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू करने के लिए है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुरूप, महापत्तन न्यासों को यह विकल्प उपलब्ध है कि नवीन सेवाओं/सुविधाओं हेतु, जिनके लिए उनके दरमान में प्रशुल्क प्रदत्त नहीं है, प्रस्तावित तदर्थ दर लागू कर सकते हैं और साथ ही टीएएमपी के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकते हैं। कथित धारा के अनुसार, नवीन सेवा की तदर्थ दर, तुलनीय सेवा/कार्गो हेतु अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर प्राप्त की जानी चाहिए और इस दर हेतु संबद्ध उपयोक्ताओं की परस्पर सहमति होनी चाहिए। यह देखा गया है कि एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दर तुलनीय सेवा हेतु अधिसूचित प्रचलित	(ii). (क). एचएमसी प्रभारों से संबंधित मुद्दे पर पत्तन उपयोक्ताओं से 22 जून, 2013 को चर्चा की गई थी। (ख). इसके दरमान के सामान्य संशोधन में, प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों को बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य जैसे संवर्गों के अंतर्गत शामिल किया गया है। (ग). स्तम्भ (कालम) “अन्य” के नीचे दर्शाई गई दर एचएमसी के माध्यम से किए जाने वाले कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन पर लागू होगी। चूंकि परिकलित दर अधिक थी, इसलिए ब्रेक बल्क हेतु दर्शाई गई दर को, जो ₹ 2429/- प्रति 20 फीट कंटेनर तक परिगणित हुई थी, लागू करने हेतु प्रस्ताव किया गया था। इस पर 22 जून, 2013 को पत्तन उपयोक्ताओं के साथ की गई बैठक में चर्चा की गई थी। उपयोक्ताओं की राय पर विचार करते हुए, प्रति कंटेनर की बॉक्स दर क्रेन की क्षमता पर गौर करते हुए ₹ 970/- प्रति 20 फीट कंटेनर परिगणित की गई थी। (घ). प्रति बॉक्स दर के प्रहस्तन प्रभार हेतु प्रस्ताव यह मानते हुए क्रेन का उपयोग प्रारंभ किए जाने से पहले प्रस्तुत नहीं किया गया था, मानते कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में “अन्य” संवर्ग के अंतर्गत प्रस्तावित दरें एचएमसी हेतु लागू होगी। प्रस्तावित दरें, तदर्थ दर हैं और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से यदि कोई अधिक

प्रशुल्क पर आधारित नहीं है। इसके अलावा, यह भी देखा गया है कि 29 जून, 2013 और 17 जुलाई, 2013 को पत्तन उपयोक्ताओं के साथ ली गई बैठक के एमओपीटी द्वारा भेजी गए कार्यवृत्त भी, यह नहीं दिखाते कि प्रस्तावित दर हेतु उपयोक्ताओं की सहमति ली गई है। (ख) यदि एमओपीटी प्रस्तावित दर को उपयोक्ताओं से तदर्थ आधार पर वसूल कर रहा है, तब कृपया यह ध्यान में रखा जाए कि यह प्राधिकरण पूर्व-व्यापी प्रभाव से दरों हेतु अनुमोदन प्रदान नहीं कर सकता है क्योंकि यह प्रस्ताव प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुसार नहीं है।	राशि की वसूली पत्तन के उपयोक्ताओं से की गई होगी तो वापित की जाएगी। (ङ). अतएव, इसने कंटेनरों की प्रहस्तन दरों को पूर्व प्रभाव से अधिसूचित करने के लिए अनुरोध किया है।
---	--

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 25 जुलाई 2013 का प्रस्ताव एमओपीटी और सम्बद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिचालित किया गया था और, दिनांक 6 सितंबर 2013 को उसका अनुस्मारक भी भेजा गया था। मुर्गाव पत्तन उपयोक्ता एसोसिएशन (एमओपीए) के अलावा किसी दूसरे उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन ने अपनी टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। एमओपीए ने कहा है कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं देनी है।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन के आधार पर, दिनांक 18 जून 2014 के अपने पत्र के जरिए अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए एमओपीटी से अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने दिनांक 1 जुलाई 2014 के ई-मेल के जरिए हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों पर अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण और एमओपीटी का जवाब नीचे दिये गये हैं।

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एमओपीटी का जवाब
(i)	दिनांक 12 अगस्त, 2013 के हमारे समसंख्यक पत्र के जरिए एमओपीटी को बताया गया था कि आदेश सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी दिनांक 14 जून 2013 के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओपीटी का प्रचलित दरमान, कंटेनर प्रहस्तन हेतु समेकित प्रभार कार्गो संबंधी प्रभार, के अंतर्गत खंड ख-कंटेनर प्रहस्तन प्रभार में) पहले से ही प्रदान करते हैं। हमारी अब्जर्वेशनों के संदर्भ में कि कंटेनर प्रहस्तन हेतु एचएमसी का उपयोग किए जाने हेतु	इसके बावजूद, भाग II-कार्गो संबंधी प्रभार, खंड ख (I) कंटेनर प्रहस्तन संबंधी प्रभार के अंतर्गत पहले से ही कंटेनर प्रहस्तन हेतु समेकित प्रभार प्रदत्त हैं, कंटेनर प्रहस्तन हेतु एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभार लागू करने हेतु एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, इस सामान्य तथ्य के कारण समान सेवा हेतु प्रभारों का दोहराव नहीं माना जा सकता है कि के पास कोई बर्थ स्थित (तट-स्थित/शोर) क्रेन मौजूद नहीं थी, जो पोत से बर्थ पर या इसके विपरीत क्रम में कंटेनर/कार्गो को उतार सके/चढ़ा सके और (एमओपीटी को) केवल खुद के गियर्स रखने

	प्रभार लेवी करने एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव एक ही सेवा हेतु लेवी के दोहराव के बराबर हो सकता है/ होगा और इसमें शामिल प्रहस्तन घटक को निकालते हुए, पत्तन प्रचलित समेकित प्रहस्तन प्रभारों में उपयुक्त कटौती / छूट का प्रस्ताव प्रस्तुत करे, एमओपीटी ने दिनांक 30 अगस्त 2013 के अपने पत्र के जरिए स्पष्टीकरण दिया है कि प्रचलित दरमान में प्रदत्त समेकित प्रभार पोत के मशीनों (शिप गियर्स) के जरिए और बर्थ-स्थित (तटीय) क्रेनों का उपयोग किए बिना कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन को ध्यान में रख कर प्रासंगिक हैं। पत्तन ने पोत के मशीनों (शिप गियर्स) के जरिए कंटेनर प्रहस्तन के नमूना बीजकों की प्रति भेज दी है। तथापि, एमओपीटी द्वारा भेजी गई बीजकों की प्रति यह साबित नहीं करती कि प्रभारित दरें पोत के गियर्स द्वारा प्रहस्तन से संदर्भित हैं। कृपया विस्तृत वर्णन और विवरण दें।	वाले पोतों पर ही निर्भर रहना पड़ता था। एमओपीटी के पास कंटेनर प्रहस्तन हेतु उपलब्ध एक मात्र उपस्कर रीच-स्टेकर्स थे जो यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाना/को ढेर से निकालना (स्टेक/अनस्टेक) कर सकते थे और कंटेनरों को पोत पर चढ़ाना/पोत से उतारना नहीं कर पाते थे जिसके पास भाग IV खंड ग (III) – मशीनरी, उपस्कर किराया और विविध दरों के अंतर्गत एक पृथक दर प्रदान की गई हो। इसलिए, एमओपीटी के मामले में समान सेवा हेतु लेवी का दोहराव की संभावना उत्पन्न ही नहीं होती है और कंटेनरों हेतु प्रदत्त समेकित प्रभारों में केवल पोतघाट शुल्क सम्मिलित है और अन्य कोई प्रहस्तन प्रभार शामिल नहीं हैं।
(ii)	एमओपीटी अपने प्रचलित दरमान में प्रदत्त समेकित कंटेनर प्रहस्तन दर में सम्मिलित घटकों का विवरण अलग-अलग (ब्रेक-अप) करें और दर्शाएं कि इसमें पोत से तट (शोर) या इसके विपरीत क्रम में प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क सम्मिलित नहीं है।	प्रचलित दरमान में प्रदत्त समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की समेकित राजस्व आवश्यकता के आधार पर प्राप्त किया गया है जिसमें कार्गो प्रहस्तन भी सम्मिलित है और केवल कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि की राजस्व आवश्यकता पर प्राप्त नहीं किया गया है। साथ ही, प्रत्येक संशोधन के समय कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए कंटेनर दरों में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित समग्र प्रतिशत वृद्धि कंटेनर दरों पर भी लागू की गई है और इसलिए केवल कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि का विवरण अलग से देना संभव नहीं है।
(iii)	फिलहाल यदि यह मान लिया जाए कि एमओपीटी के प्रचलित दरमान के भाग II-कार्गो संबंधी प्रभार के अंतर्गत खंड ख में प्रदत्त पोत से तट तक प्रहस्तन प्रभार सम्मिलित नहीं है, एमओपीटी उपरोक्त कथित धाराओं के नीचे प्रदत्त टिप्पणी (नोट) में उचित संशोधन प्रस्तावित करें।	कार्गो प्रहस्तन प्रभार भाग-II – कार्गो संबंधी प्रभार, खंड ख (I) के अंतर्गत टिप्पणी (नोट) इस प्रकार संशोधित किया जाना प्रस्तावित है: “ऊपर प्रदत्त प्रभारों में केवल, कंटेनर के पोतघाट शुल्क के साथ-साथ कंटेनर-बद्ध कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क ही सम्मिलित है”।
(iv)	एमओपीटी ने दिनांक 17 सितंबर, 2013 के अपने पत्र के संलग्न-II में कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित एचएमसी किराया प्रभारों की प्राप्ति हेतु परिकलन प्रस्तुत किया है। लागत परिकलनों को समझने से देखा गया है कि, एचएमसी की पूंजीगत लागत 14 जून, 2013 के आदेश में, इस	एचएमसी के विक्रेता को किया गया वास्तविक भुगतान 77.99, 78.33, 90.76, 84.90 और 81.08 की यूरो मुद्रा विनिमय दर पर है। इसलिए, एमओपीटी ने ₹ 80/- विनिमय दर पर विचार किया है और 35,00,000 यूरो की क्रय मूल्य राशि भारतीय रुपयों में ₹ 28,00,00,000/- तक परिगणित की है, जिसके

	प्राधिकरण द्वारा विचार की गई ₹ 27.46 करोड़ के विरुद्ध ₹ 28 करोड़ विचार की गई है, जो एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर ही, जैसाकि हमारे कथित आदेश के पैरा 12(xvii) में दर्ज किया गया है। इसके अलावा, आरओसीई के साथ-साथ पूंजीगत लागत से प्रतिशत के रूप में जुड़े अन्य सभी लागत घटकों में एमओपीटी द्वारा बदलाव किया गया है। चूंकि, 100 टन एचएमसी हेतु वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) पहले ही निर्धारित, जैसाकि दिनांक 14 जून 2013 के आदेश के पैरा 12 (xvii) में दर्ज किया गया है और विस्तृत परिकलन को 14 जून, 2013 के आदेश के अनुलग्नक V के रूप में संलग्न किया गया है और यह स्वीकार करते हुए कि कंटेनर प्रहस्तन हेतु उसी एचएमसी को तैनात करने हेतु प्रस्ताव किया गया है, एमओपीटी वर्तमान प्रक्रिया में एआरआर को दोबारा परिकलित किए जाने के कारण बताए पर एमओपीटी विवरण प्रस्तुत करे।	कारण पूंजीगत लागत से प्रतिशत के रूप में जुड़े आरओसीई और अन्य लागत घटकों में बदलाव हुआ है।
(v)	एमओपीटी ने निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता 1,22,640 टीईयू का विभाजन अनुमानित एआरआर से करते हुए कंटेनर प्रहस्तन की इकाई दर ₹ 970 प्रति टीईयू प्राप्त की है। एमओपीटी यह दर्शाते हुए आय अनुमान का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे कि प्रस्तावित दर पर और विभिन्न संवर्गों के बीच विधिवत वर्गीकृत कंटेनर क्षमता और इसके लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए (आय अनुमान), एचएमसी हेतु अनुमानित एआरआर पूरा कर सकेगा। एमओपीटी इसकी पुष्टि भी करे कि प्रस्तावित दरों पर राजस्व, एचएमसी हेतु अनुमानित एआरआर से अधिक नहीं होगा।	[प्रस्तावित दर, अनुमानित कंटेनर, क्षमताओं के मेलमिलाप और एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय अनुमानन का परिकलन, अनुवर्ती पैरा में दिया गया है]
(vi)	इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 14 जून, 2013 के आदेश में प्रदत्त एचएमसी किराया प्रभार शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक-बल्क (स्टील और थैलाबंद कार्गो) और अन्य के लिए है, और एमओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर एचएमसी के प्रदर्शन पर आधारित हैं। एमओपीटी कंटेनर प्रहस्तन हेतु भी समरूप प्रदर्शन आधारित प्रशुल्क प्रदान किए जाने पर विचार करें।	किसी भी पत्तन में कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रदर्शन आधारित प्रशुल्क प्रचलित नहीं है। इसलिए, एमओपीटी में भी एचएमसी हेतु इस पर विचार नहीं किया गया है।

6.2. प्रस्तावित दर पर और विभिन्न कंटेनर संवर्गों के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए, जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित है एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत आय अनुमानन का परिकलन नीचे दिया गया है:

	विदेशी				तटीय				कुल
	20'		40'		20'		40'		
	भरित	रिक्त	भरित	रिक्त	भरित	रिक्त	भरित	रिक्त	
प्रस्तावित दर प्रति टीईयू	970	776	1455	1164	582	466	873	698	
क्षमता के अनुसार कंटेनरों की संख्या (टीईयू में)	49811	40754	14943	12226	2075	1698	623	509	122639
प्रक्षेपित वार्षिक आय (₹ में)	48316670	31625104	21742065	14231064	1207650	791268	543879	355282	118812982
वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) (₹ में)									118895560
घाटा									82578

टिप्पणियाँ:

1. विदेशी और तटीय कंटेनरों का अनुपात 96:01 मान लिया गया है
2. भरे हुए और रिक्त कंटेनरों का अनुपात 55:45 मान लिया गया है
3. भरे हुए 20' कंटेनरों और भरे हुए 40' कंटेनरों का अनुपात 100:30 मान लिया गया है

7. संदर्भित मामले में 20 जून 2014 को एमओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक संक्षिप्त पावर-प्वाइंट प्रदर्शन दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान केवल एमओपीटी ने अपनी प्रस्तुतियाँ दीं।

8. इस प्रकरण में परामर्श करने से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेख (रिकार्ड) पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षकारों द्वारा दिये गए तर्कों के सारांश, संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन आदेश सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी दिनांक 14 जून 2013 में मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के प्रस्ताव के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो एवं अन्य हेतु 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराये के लिए दरें अनुमोदित की हैं। एमओपीटी ने निवेदन किया है कि 'अन्य' हेतु प्रदत्त प्रतिटन दरें को ही एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु लागू किया जा रहा था। इस समय एमओपीटी द्वारा विचारार्थ प्रस्तुत वर्तमान प्रस्ताव, इसी 100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन हेतु विशिष्ट दर प्रदान किए जाने के लिए है।

- (ii) जैसाकि इस प्रकरण से संबंधित वस्तुस्थिति में बताया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओपीटी का प्रचलित दरमान(एसओआर) कंटेनर प्रहस्तन हेतु समेकित प्रभार प्रदान करता हैं और इसमें प्रदत्त नोट अनुबंध करता है कि समेकित प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनर हेतु पोतघाट शुल्क के साथ साथ कंटेनर-बद्ध कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क भी शामिल हैं। एमओपीटी ने साफ-साफ कहा है कि एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के दोहराव के बराबर बिलकुल नहीं है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि फिलहाल कंटेनरों का प्रहस्तन केवल पोत मशीनों (शिप-गियर्स) के जरिए किया जा रहा है। कहा गया है कि एमओपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त एकीकृत कंटेनर प्रहस्तन प्रभार में कंटेनर को बर्थ पर लाने और बर्थ से कंटेनरयार्ड ले जाने हेतु ट्रेलर सेवा उपलब्ध करने के लिए प्रभार, पोतघाट शुल्क और ट्रेलर आवागमन प्रभार सम्मिलित हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि एकीकृत/समेकित प्रभार में पोत से तट तक या इसके विपरीत क्रम में कंटेनर आवागमन हेतु कोई प्रभार सम्मिलित नहीं हैं क्योंकि कंटेनर का प्रहस्तन केवल पोत मशीनों के जरिए ही किया जा रहा था। पत्तन के पास भी कोई तट आधारित क्रेन मौजूद नहीं थी जो कंटेनर को पोत से बर्थ पर या इसकी विपरीत दिशा में लोड/अन-लोड कर सकती। यह उल्लेख करते हुए कि पोत-मशीनों (शिप-गियर्स) में खराबी आ जाने के कारण इनका उपयोग उनकी पूर्ण क्षमता तक नहीं किया जा रहा है जिसके कारण पत्तन की समग्र उत्पादकता (बुरी तरह) प्रभावित हो रही है, पत्तन ने प्रस्ताव दिया है कि 2013 में शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु तैनात की गई एचएमसी क्रेन का उपयोग कंटेनर प्रहस्तन में भी किया जाए ताकि पत्तन की उत्पादकता में सुधार हो सके। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर ध्यान देते हुए, एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रभारों के निर्धारण हेतु एमओपीटी के प्रस्ताव पर कार्रवाई की गई है।
- (iii) एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु बॉक्स दर की परिगणना हेतु, एमओपीटी ने एचएमसी की पूंजीगत लागत के रूप में ₹ 28 करोड़ पर विचार किया है। एमओपीटी द्वारा प्रचालन लागत का अनुमानन में, न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास स्थित एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा 100 टन एचएमसी हेतु स्वीकृत मानदण्डों एवं अपनाई गई नीति / पद्धति और एचएमसी की पूंजीगत लागत पर 16% का प्रतिलाभ के अनुरूप किया गया है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित औसत राजस्व आवश्यकता ₹ 1185.95 लाख है। जैसाकि इसके पहले ही कहा गया है, शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु 100 टन एचएमसी का किराया प्रभार पिछले प्रशुल्क आदेश में ही निर्धारित किया गया था। कथित आदेश में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर 100 टन एचएमसी की पूंजीगत लागत ₹ 27.46 करोड़ तक विचार की गई थी, जैसाकि कथित आदेश के पैरा 12(xvii) में दर्ज किया गया है। वही 100 टन एचएमसी, कंटेनर प्रहस्तन भी करने वाला है। चूंकि 100 टन एचएमसी की वार्षिक राजस्व आवश्यकता पहले ही निर्धारित कर ली गई है, यथा पैरा 12 (xvii) में दर्ज है और विस्तृत परिकलन दिनांक 14 जून, 2013 के आदेश के अनुलग्नक-V के रूप में संलग्न किये गए हैं और यह मान्य करते हुए कि जुलाई 2013 में तैनात एचएमसी के जरिए ही कंटेनर प्रहस्तन प्रस्तावित है, प्रचलित कार्रवाई के दौरान एआरआर को पुनःपरिकलित किए जाने का प्रश्न बिलकुल उत्पन्न नहीं होता है। अतएव, कथित आदेश में अनुमानित एआरआर ₹ 1082.31 लाख को कंटेनर प्रहस्तन हेतु एचएमसी का किराया प्रभार निर्धारण हेतु आधार मान लिया गया है।
- (iv) एमओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन हेतु 100 टन एचएमसी की इष्टतम क्षमता 1,22,640 टीईयू तक निकाली (derive) है। इस उद्देश्य के लिए, इसने प्रहस्तन दर हेतु 20 हलचल प्रति घंटा प्रति एचएमसी, 365 दिनों के लिए 70% उपयोगिता पर विचार किया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि 2008 मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय कार्गो हेतु 20 टन के 3 लेवल लफिंग क्रेनों के लिए प्रदत्त प्रहस्तन मानदण्डों का अनुकरण कर

और उन्नत कर 100 टन का प्रहस्तन मानदण्ड प्रदान किया गया है। कथित मार्गदर्शी शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक-बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु मानदण्ड प्रदान करते हैं किंतु कंटेनर प्रहस्तन मानदण्ड प्रदान नहीं करते हैं। 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त 25 हलचल प्रतिघंटा प्रतिक्रेन का मानदण्ड एक समर्पित / एकनिष्ठ कंटेनर टर्मिनल में क्वे-क्रेन के माध्यम से कंटेनर प्रहस्तन के लिए है। कथित मानदण्ड को वर्तमान प्रकरण में प्रासंगिक नहीं पाया गया है क्योंकि संदर्भित प्रस्ताव 100 टन एचएमसी से संबंधित है न कि क्वे-क्रेन से और दूसरी तरफ, यह उपस्कर समर्पित / एकनिष्ठ कंटेनर टर्मिनल हेतु नहीं बल्कि कंटेनरों के साथ-साथ बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन में लगाया गया है। इसलिए, एचएमसी के माध्यम से कंटेनर प्रहस्तन हेतु किसी विशिष्ट मानदण्ड के अभाव में, इसके सर्वोत्तम विवेक-निर्णय के आधार पर एमओपीटी द्वारा स्वीकृत प्रहस्तन दर 20 हलचल प्रति घंटा पर वर्तमान प्रक्रिया में विश्वास रखा गया है।

100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन क्षमता निर्धारित करने के लिए पत्तन ने 6132 घंटों, अर्थात् 365 दिन * 70% उपयोगिता, पर विचार किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 100 टन एचएमसी की क्षमता निर्धारित करने हेतु बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त कामकाज घंटों के आधार पर एमओपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में कामकाज के 4000 घंटों पर विचार किया गया है। यह पद्धति, न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास और वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन में एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारण के लिए अपनाई गई कार्यशैली/कार्यविधि/नीति (approach) के अनुरूप है। पिछले प्रशुल्क आदेश में एमओपीटी में भी शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक-बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 100 टन एचएमसी का किराया निर्धारण में एचएमसी का कार्गो-वारी क्षमता-निर्धारण कामकाज के 4000 घंटों पर विचार करते हुए किया गया है। ईंधन की प्रचालन लागत भी कामकाज के 4000 घंटों पर ही निर्धारित की गई है। इसलिए, वर्तमान प्रक्रिया में कंटेनर प्रहस्तन क्षमता निर्धारित करने के लिए भी वही नीति/कार्यशैली/कार्यविधि अपनाई जानी आवश्यक है। तदनुसार, एमओपीटी द्वारा मानी गई 20 हलचल प्रति घंटा प्रति क्रेन की प्रहस्तन दर और कामकाज के 4000 घंटों पर विचार करते हुए, 100 टन एचएमसी की कंटेनर प्रहस्तन क्षमता एमओपीटी द्वारा अनुमानित 1,22,640 टीईयू के मुकाबले 80,000 टीईयू परिगणित होती है। एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए कंटेनर प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता 80,000 टीईयू विचार की गई है।

- (v) एमओपीटी ने अनुमानित एआरआर को कंटेनर प्रहस्तन की निर्धारित इष्टतम क्षमता 1,22,640 टीईयू से विभाजित करते हुए कंटेनर प्रहस्तन की इकाई दर ₹ 970 प्रति टीईयू परिगणित की है। ₹ 970 प्रति टीईयू की कथित दर 20' भरे हुए कंटेनर हेतु प्रस्तावित है। पत्तन ने 40' और 40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनरों की दर, 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 5.4. में प्रदत्त अनुबंध के अनुरूप 20' कंटेनर हेतु प्रस्तावित दरों से क्रमशः 1.5 गुना और 2 गुना अधिक प्रस्तावित की है। देखा गया है कि, रिक्त कंटेनरों की दर भरे हुआ सामान्य कंटेनर की दर के 80% तक प्रस्तावित की गई है। खतरनाक कंटेनर की दर 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 5.7. के अनुसार सामान्य कंटेनर की दर से 25% अधिक पर प्रस्तावित की गई है। उपरोक्त रीति से परिगणित की गई इकाई दर, एमओपीटी द्वारा अगले रूप में पूर्णांकित की गई है। एमओपीटी ने एमओपीटी द्वारा 1,22,640 टीईयू तक अनुमानित इष्टतम क्षमता से मेल-मिलाप करते हुए भरा हुआ / रिक्त, 20'/40' और 40' से अधिक के कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों और आकारों का विवरण टीईयू में प्रस्तुत किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित आय ₹ 1188.13 लाख है जो एमओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकता ₹ 1188.95 लाख के बहुत करीब है।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत आय अनुमानन को समझने से यह देखा गया है कि पत्तन ने 40' कंटेनरों को आय के सही-सही अनुमानन हेतु बॉक्सों में तब्दील नहीं किया है। इसे ठीक किये जाने से, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर पर आय अनुमानन ₹ 1003.76 लाख तक परिगणित होता है जो हमारे द्वारा इस विश्लेषण में अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 1082.31 लाख को पूरा नहीं कर पाता है। इसलिए, अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 1082.31 लाख हासिल करने हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि करना आवश्यक है। इसके अलावा, चूंकि कंटेनर प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता में संशोधन के लिए पिछले पैराग्राफ में कारण बताए गए हैं इसका प्रभाव प्रस्तावित दर पर भी होगा अर्थात् एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि होगी।

संक्षेप में, हमारे परिकलनों के अनुसार, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित सभी दरों में 65% वृद्धि की गई है ताकि इस विश्लेषण में अनुमानित ₹ 1082.31 लाख की राजस्व आवश्यकता से बराबरी प्राप्त की जा सके। 100 टन एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रासंगिक संशोधित लागत विवरण, राजस्व अनुमानन के परिकलनों के साथ अनुलग्नक-I में संलग्न किया गया है। यहाँ यह फिर से दोहराया जाता है कि आय-अनुमान में की गई शुद्धि को देखते हुए अर्थात् टीईयू में प्रदत्त 40' कंटेनर यातायात को बॉक्सों में बदलने के कारण और मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों के अनुसार कामकाज के 4000 घंटों पर विचार करते हुए इष्टतम क्षमता में किये गये फेरबदल पर गौर करते हुए, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में संशोधन किया जाना आवश्यक है। किसी भी हालत में, इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त दरें अधिकतम (सीलिंग) दरें हैं और 2005 के मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों से कमतर दरें वसूलने की नम्यता/ लचीलापन एमओपीटी को उपलब्ध हैं। अतएव, एमओपीटी अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर यदि आवश्यक समझे तो, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.16.1 से 2.16.3 तक का अनुपालन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर छूट / कटौती प्रदान कर सकता है।

(vi) एमओपीटी के प्रचलित दरमान के कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अन्तर्गत, भाग II – कार्गो संबंधी प्रभार, खंड ख, मद I में, यह बताते हुए एक नोट प्रदान करता है कि अनुसूची में प्रदत्त समेकित प्रहस्तन प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनरों हेतु पोतघाटशुल्क के साथ-साथ कंटेनरबद्ध कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क भी सम्मिलित है। पत्तन ने प्रचलित नोट में यह सूचित करने हेतु संशोधन प्रस्तावित किया है कि ऊपर प्रदत्त प्रभारों में केवल कंटेनर हेतु पोतघाट शुल्क के साथ-साथ कंटेनरबद्ध कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क ही सम्मिलित हैं। चूंकि पत्तन ने इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान स्पष्टीकरण दिया है कि समेकित प्रभार में ट्रेलर के जरिए बर्थ से यार्ड तक यां इसके विपरीत क्रम में कंटेनरों की आवागमन हेतु प्रभार शामिल है, इस सेवा को भी समाहित करते हुए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट में आंशिक संशोधन किया गया है। एमओपीटी द्वारा संशोधित किये जाने हेतु प्रस्तावित नोट में इस सीमा तक उचित बदलाव किया गया है।

(vii) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 14 जून, 2013 के आदेश में शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक-बल्क (स्टील एवं थैला-बंद कार्गो) और अन्य हेतु प्रदत्त एचएमसी के किराया प्रभार एमओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर एचएमसी का प्रदर्शन से जोड़े गये हैं। जब कंटेनर प्रहस्तन के लिए भी पदर्शन से जुड़े प्रशुल्क प्रस्तावित किये जाने हेतु अनुरोध किया गया तब पत्तन ने यह बताते हुए कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है कि कंटेनर प्रहस्तन हेतु किसी भी अन्य महापत्तन न्यास में प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है। एमओपीटी द्वारा व्यक्त की गई यह बात सही है कि अन्य किसी महापत्तन न्यास में एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है क्योंकि अन्य किसी महापत्तन न्यास में 100 टन एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन हेतु प्रदत्त प्रशुल्क ही उपलब्ध नहीं है। यह देखा गया है कि एमओपीटी ने कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियां प्रस्तुत की हैं यथा सामान्य भरा हुआ और सामान्य रिक्त कंटेनर, भरा हुआ और रिक्त खतरनाक कंटेनर और प्रत्येक संवर्ग में 20', 40' और 40' से अधिक के भिन्न-भिन्न माप के कंटेनर्स प्रस्तुत किए हैं। यह मानना होगा कि 20 हलचल प्रति घंटा प्रति एचएमसी के प्रहस्तन मानदण्ड में, कंटेनरों

के भिन्न संवर्गों और मापों के आधार पर बदलाव हो सकता है। इसलिए, अन्य किसी महापत्तन न्यास में इस प्रकार के प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क के अभाव में, एमओपीटी द्वारा प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्तावित करने हेतु व्यक्त की गई कठिनाई को स्वीकार किया जाता है। तथापि, एमओपीटी से अनुरोध किया जाता है कि पत्तन द्वारा 100 टन एचएमसी के जरिए कंटेनर प्रहस्तन में अर्जित अनुभव के आधार पर 100 टन एचएमसी हेतु एक सुविक्षेपित कंटेनर प्रहस्तन प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव अगले सामान्य प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रस्तुत करे।

- (viii) जैसाकि इसके पहले कहा गया है, एमओपीटी का प्रचलित दरमान एचएमसी का उपयोग करते हुए कंटेनर के प्रहस्तन हेतु कोई दर प्रदान नहीं करता है। पत्तन ने व्यापार जगत से विचार-विमर्श के बाद 100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन के लिए कथित तौर पर प्रस्तावित बॉक्स दर प्राप्त किया है। पत्तन ने बताया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों की वसूली जुलाई 2013 से की जा रही है।

यदि उपयोक्ताओं से वसूल की गई प्रस्तावित दरें, यह प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाने वाली अंतिम (फाइनल) दर से अधिक होगी, पत्तन उपयोक्ताओं को अधिक राशि वापिस देने (रिफंड) के लिए एमओपीटी सहमत हो गया है। अतएव, एमओपीटी ने प्रहस्तन प्रभार दरों को पूर्वव्यापी प्रभाव से अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 3.2.8 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भावी-प्रभाव से लागू होगी। तथापि, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुसार, अधिसूचित दरमान में सेवाओं / कार्गो हेतु जब कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन एक प्रस्ताव दाखिल कर, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किये जाने तक तदर्थ आधार पर लागू कर सकता है। इस उद्देश्य के लिए, तदर्थ दर की परिगणना समतुल्य सेवाओं / कार्गो हेतु अधिसूचित प्रचलित दरमान के आधार पर करनी होगी और इस दर पर पत्तन और उपयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए। पत्तन ने प्रस्तावित दर लागू किये जाने हेतु उपयोक्ताओं की सहमति प्रस्तुत नहीं की है। तथापि, यह गौरतलब है कि पत्तन द्वारा जुलाई 2013 से कथित तौर पर लागू की जा रही प्रस्तावित दर पर किसी उपयोक्ता / उपयोक्ता एसोसिएशन ने विरोध प्रकट नहीं किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 तदर्थ पद्धति से अपनाई गई अनंतिम दर को मान्यता देने के लिए इस प्राधिकरण को तब तक सक्षम बनाती है, जब तक की यह दर न्यादतीभरी और पिछले प्रभाव से कुछ फेरबदल चाहने वाली न पायी जाए। चूंकि एमओपीटी द्वारा लागू की गई प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम (फाइनल) दर से अधिक नहीं पाई गई है और यह स्वीकार करते हुए कि विचाराधीन प्रस्ताव पर परामर्श प्रदान करने वाले किसी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों को लागू किये जाने के बारे में कोई आपत्ति नहीं जताई है, प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर कार्यान्वित किये जाने का एमओपीटी की कार्रवाई को यथावत मान्य किया जाता है।

- (ix) प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों के प्रशुल्क-वैधता-चक्र अनुबंध करती है। दरमान के सामान्य संशोधन में प्रदत्त 100 टन एचएमसी के किराये की वैधता 31 मार्च, 2016 तक हैं। अतएव, यह उचित माना गया है कि इस प्रशुल्क मद की समीक्षा भी एमओपीटी के दरमान में प्रदत्त एचएमसी और अन्य प्रशुल्क मदों के साथ ही की जानी चाहिए। यदि ऐसा है तो, एचएमसी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के किराया प्रभारों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक निर्धारित की जाती है ताकि इनकी वैधता एमओपीटी के प्रचलित दरमान की वैधता के साथ ही समाप्त हो जाए। तदनुसार, अनुमोदित दरें, इस आदेश को भारत का राजपत्र में अधिसूचित किये जाने की तिथि से 30 दिनों की समाप्ति के बाद कार्यान्वित की जाएगी और 31 मार्च, 2016 तक प्रचलित रहेगी।

- (x) कंटेनर प्रहस्तन हेतु 100 टन एचएमसी का किराया प्रभार एमओपीटी के प्रचलित दरमान में भाग-IV, खंड ग – विविध प्रभार के अन्तर्गत, अनुसूची 1.2 – 100 टन एचएमसी के किराया प्रभार में क्रम सं. (III) पर शामिल किया गया है।

10.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गये कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:

- “(i) **भाग- IV, खंड ग – विविध प्रभार के अन्तर्गत अनुसूची 1.2 – 100 टन एचएमसी का किराया प्रभार में क्रम सं (III) शामिल करना:**

III. कंटेनर प्रहस्तन:

(₹ में)

कंटेनर संवर्ग	विदेशी			तटीय		
	20' लंबाई तक	20' लंबाई से अधिक किंतु 40' तक	40' लंबाई से अधिक	20' लंबाई तक	20' लंबाई से अधिक किंतु 40' तक	40' लंबाई से अधिक
सामान्य कंटेनर भरा हुआ	1,603.35	2,405.03	3206.70	962.01	1,443.02	1924.02
सामान्य कंटेनर रिक्त	1,282.68	1,924.02	2565.36	769.61	1,154.41	1539.22
खतरनाक कंटेनर भरा हुआ	2,004.19	3,006.28	4008.38	1,202.51	1,803.77	2405.03
खतरनाक कंटेनर रिक्त	1,603.35	2,405.03	3206.70	962.01	1,443.02	1924.02

- (ii) **भाग II – कार्गो संबंधी प्रभार के अन्तर्गत खंड ख – कंटेनर प्रहस्तन प्रभार, मद I के नीचे प्रचलित नोट निम्न प्रकार से प्रतिस्थापित किया जाता है:**

“ऊपर प्रदत्त प्रभारों में कंटेनर हेतु पोतघाट शुल्क के साथ-साथ कंटेनर-बद्ध कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क और ट्रेलर का उपयोग करते हुए बर्थ से कंटेनरयार्ड तक और इसके विपरीत क्रम में कंटेनरों की हलचल (आवागमन) हेतु प्रभार शामिल है”

10.2. आदेश को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किये जाने की तिथि से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अनुमोदित दर लागू की जाएगी और 31 मार्च, 2016 तक प्रचलित रहेगी।

10.3. जुलाई 2013 से इस प्रकरण में दरें अनुमोदित दर के लागू होने तक एमओपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर लगाई गई प्रस्तावित दर, इस प्राधिकरण द्वारा मान्य की जाती है।

10.4. एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने दरमान में उचित संशोधन कर ले।

टी. एस.बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014]

अनुलम्बक-I

एमओपीटी पत्तन न्यास में 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन का उपयोग करते हुए कंटेनर प्रहस्तन की दर निर्धारण हेतु परिकलन

क. 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन

(रु. लाख में)

		मुरगाव पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत		प्राधिकरण के परिकलन	
क्रं. सं.	विवरण	परिकलन			
I	हार्बर मोबाइल क्रेन की लागत(रु लाख में)	-	2800		प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/43/ 2012 दिनांक 14 जून 2013 में अनुमानित 100 टन एचएमसी की एआरआर पर विचार किया गया है
	ख. क्षमता टन में / वार्षिक				
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टन में)		20		20
	कामकाज के घंटे प्रति वर्ष		6132		4000
	वार्षिक क्षमता(टीईयू में)		122640		80000
III	प्रचालन लागत				
	(क) ईंधन लागत	70 लिटर्स प्रति घंटा * रु. 55 प्रति लिटर * 6132 घंटे	236.08		प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/43/ 2012 दिनांक 14 जून 2013 में अनुमानित 100 टन एचएमसी की एआरआर पर विचार किया गया है
	(ख) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	(पूँजीगत लागत का 5%)	140.00		
	(ग) बीमा	(पूँजीगत लागत का 1%)	28.00		
	(घ) मूल्यह्रास	कंपनी अधिनियम में प्रदत्त मानदण्डों के अनुरूप	289.52		
	(ङ) अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति का 5%	140.00		
	कुल (क) से (ङ) तक		833.60		
IV	आरओसीई	औसत का 16%	355.35		
V	कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) रु लाख में		1188.95	प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/43/ 2012 दिनांक 14 जून 2013 में अनुमानित 100 टन एचएमसी की एआरआर पर विचार किया गया है	1082.31
VI	प्रहस्तन दर प्रति टीईयू रु में		969.47	औसत प्रहस्तन दर प्रति टीईयू रु में	1352.89
VI	पूर्णांकित		970/-		

क. एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत आय अनुमानन

	कंटेनर्स टीईयू में				एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें						राजस्व अनुमानन रु में				
	विदेशी		तटीय		विदेशी			तटीय			विदेशी		तटीय		कुल
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	40' से अधिक / बड़े	20ft	40ft	Above 40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	
सामान्य कंटेनर (भरा हुआ)	49,811	14,943	2,075	623	970.00	1,455.00	1,940.00	582.00	873.00	1,164.00	48,316,670	21,742,065	1,207,650	543,879	71,810,264
सामान्य कंटेनर (रिक्त)	40,754	12,226	1,698	509	776.00	1,164.00	1,552.00	466.00	698.00	932.00	31,625,104	14,231,064	791,268	355,282	47,002,718
खतरनाक कंटेनर (भरा हुआ)					1,212.50	1,818.75	2,425.00	727.50	1,091.25	1,455.00	.	.	.	.	
खतरनाक कंटेनर (रिक्त)					970.00	1,455.00	1,940.00	582.00	873.00	1,164.00	.	.	.	.	
कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता											79,941,774	35,973,129	1,998,918	899,161	118,812,982
एचएमसी की कंटेनर प्रहसन क्षमता टीईयू में	90,565	27,169	3,773	1,132											122,640

ख. प्रस्तावित दर पर सही राजस्व परिणमित करने हेतु, टीईयू को बॉक्सों में रूपांतरित करते हुए यदि एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन ठीक किया गया तो

	CONTAINERS IN TEUs and in Boxes						एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर				राजस्व अनुमानन रु में				
	विदेशी			तटीय			विदेशी		तटीय		विदेशी		तटीय		कुल
	20'	40'		20'	40'		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	
		TEU's	Boxes		TEU's	Box es									
सामान्य कंटेनर (भरा हुआ)	49,811	14,943	7,472.00	2,075	623	312	970.00	1,455.00	582.00	873.00	48,316,670	10,871,760	1,207,650	271,940	60,668,020
सामान्य कंटेनर (रिक्त)	40,754	12,226	6,113.00	1,698	509	255	776.00	1,164.00	466.00	698.00	31,625,104	7,115,532	791,268	177,641	39,709,545
खतरनाक कंटेनर (भरा हुआ)							1213.00	1,819.00	728.00	1,091.00	.	.	.	.	
खतरनाक कंटेनर (रिक्त)							970.00	1,455.00	583.00	873.00	.	.	.	.	
कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता															100,377,565
इष्टतम क्षमता के बराबर कंटेनरों की संख्या, टीईयू / बॉक्स में	90,565	27,169	13,585	3,773	1,132	508					79,941,774	17,067,282	1,998,918	440,581	122,140

(रु में)

ग. प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर आय अनुमानन

	कंटेनर्स टीईयू और बॉक्स में						प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर			राजस्व अनुमानन रु में					
	विदेशी			तटीय			विदेशी		तटीय	विदेशी			तटीय		कुल
	20'	40'		20'	40'		20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	
		टीईयू	बॉक्स		टीईयू	बॉक्स									
सामान्य कंटेनर (भरा हुआ)	32,493	9,748	4,874	1,354	406	203.20	1,603.35	2,405.03	962.01	1,443.02	52,097,272	11,722,853	1,302,144	293,218	65,415,487
सामान्य कंटेनर (रिक्त)	26,585	7,975	3,988	1,108	332	166.02	1,282.88	1,924.02	769.61	1,154.41	34,099,652	7,672,296	8,52,449	191,651	42,816,049
खतरनाक कंटेनर (भरा हुआ)							2,004.19	3,006.28	1,202.51	1,803.77	.	.	.	.	.
खतरनाक कंटेनर (रिक्त)							1,603.35	2,405.03	962.01	1,443.02	.	.	.	.	.
															.
कुल अनुमानित राजस्व आवश्यकता											86,196,924	19,395,150	2,154,594	484,868	108,231,535*
इष्टतम क्षमता के बराबर कंटेनरों की संख्या, टीईयू / बॉक्स में	59,077	17,723	8,862	2,461	738	369									80000 टीईयू / 70770 बॉक्स

*नोट: दिनांक 14 जून, 2013 के प्रमुक्त आदेश में किये गये राजस्व आवश्यकता निर्धारण के अनुरूप।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 25th August, 2014

No. TAMP/25/2013-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of rate for 100 ton Harbour Mobile Crane (HMC) for handling container as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/25/2013-MOPT****Mormugao Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of August, 2014)

This case relates to the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of rate for 100 ton Harbour Mobile Crane (HMC) for handling container.

2. Before proceeding with the highlights of the proposal filed by the MOPT it is relevant here to mention that this Authority has passed an Order No. TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June, 2013 relating to the General Revision of the Scale of Rates (SOR) of MOPT. In the said Order, this Authority has approved the rate for 100 tonne Harbour Mobile Crane (HMC) under Section C- Part IV and prescribed performance Linked Tariff for Cargo Categories proposed by the MOPT viz. Dry Bulk, Break Bulk and "other Cargo". The rates figuring under "other cargo" are applied for the container handling in the absence of specific rate for container handling operations as stated by the Port.
- 3.1. The MOPT vide its letter dated 25 July, 2013 has filed a proposal for fixation of rate for container handling through 100 tonne HMC. The highlights of the proposal are summarized below:
 - (i). The MOPT has procured 100 Ton Harbour Mobile Crane and put to use w.e.f. 12 July, 2013. The approximate cost is ₹ 2800.00 lakhs.
 - (ii). In the general revision Scale of Rates (SOR) of MOPT notified on 17 July, 2013 the rates for 100 tonne HMC is prescribed under "Section C- Part IV". The rates notified in the Order are for the Dry Bulk, Break Bulk and other Cargo.
 - (iii). The rate prescribed for "other" in the SOR approved by this Authority is applicable for container handling in absence of specific rate for container handling operations
 - (iv). The box rates for container handling were not proposed in the General Revision proposal. Now, the Port users have requested for container rates on TEU basis. Accordingly, adhoc rates proposed as per the guidelines of TAMP.
 - (v). Meeting were held with the port users on 22.6.13 and subsequently on 17.7.13. The issue of availability of HMC rate was discussed with the port users. A copy of each of the minutes of the said meetings is forwarded by MOPT. After deliberation with the trade, the box rate based on the container handling capacity of the crane is fixed on adhoc basis.
 - (vi). The box rate based on the container handling capacity is arrived at ₹ 970/- per 20 ft. container per move (lift on/lift off). The charges for different sizes of container are fixed as per clause 5.4. of the 2005 tariff guidelines.
- 3.2. The other main submission made by the MOPT for arriving at the proposed rate for handling container are given below:
 - (i). Container handling capacity is arrived at 1,22,640 TEU's per annum considering 20 moves/ per hour per HMC and applying 70% capacity utilization norms.

- (ii). The Port has purchased the HMC at a cost of ₹ 35 Lakhs, which is equivalent to ₹ 2800 Lakhs after considering insurance, freight, excluding the Custom duty as per the invoice send by the M/s.Italgru. The Port has availed the duty credit scrip for customs duty exemptions amounting to ₹ 726 lakhs.
- (iii). Fuel consumption, working hours, repairs & maintenance and insurance cost is considered as per the norms prescribed by TAMP in the guidelines of 2008.
- (iv). Detailed workings furnished by MOPT for the proposed rate of ₹ 970 per TEU is given below:

Sr. No.	Particulars		Amount (₹)
(i).	Cost of the HMC		2800,00,000
(ii).	Capacity:		
	Container handling per hour	20	
	Container handling per day	480	
	Days in a year	365	
	Capacity utilization	70%	
	Working hours p.a. (for fuel cost)	6132	
	Annual Container Handling Capacity		1,22,640
(iii).	Cost:		
(a).	Fuel	236,08,200	
(b).	Other expenses (5% of capital cost)	140,00,000	
(c).	Repairs & Maintenance (5% of capital cost)	140,00,000	
(d).	Insurance (1% of capital cost)	28,00,000	
(e).	Depreciation (10.34%)	289,52,000	
	Total Cost		833,60,200
(iv).	ROCE (16%)		355,35,360
(v).	Revenue Requirement	(iii+ iv)	1188,95,560
(vi).	Handling Rate per TEU	(v / ii)	970

- (v). The rates proposed by MOPT for Container handling by 100 HMC for the Normal container and hazardous container are tabulated below:

Normal Containers Lift On/ lift Off

(Amount in ₹)

SIZE	Foreign		Coastal	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
20' Containers	970	776	582	466
40' Containers	1455	1164	873	698
Above 40' Containers	1940	1552	1164	931

Hazardous Containers Lift on/ lift off

(25% above normal Containers)

(Amount in ₹)

SIZE	Foreign		Coastal	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
20' Containers	1213	970	728	583
40' Containers	1819	1455	1091	873
Above 40' Containers	2425	1940	1455	1164

- 3.3. The MOPT has subsequently, in its letter dated 17 September, 2013 submitted a copy of Board Resolution approving the proposal for fixation of rate for 100 tonnes HMC and for submission of the proposal to the Authority for its approval.

4. It was noted that the existing SOR of MOPT approved by this Authority *vide* its Order dated 14 June, 2013 already prescribed consolidated charges for handling container under section B- Container Handling charges of Part II- Cargo Related charges of the SOR. Hence, it was felt that the proposal of MOPT would tantamount to duplication of charges. The MOPT was, therefore, *vide* our letter dated 12 August 2013 requested to examine this point as well as other points observed in its proposal and file a well analysed proposal with proper justification and financial implications. The MOPT *vide* its letter dated 30 August, 2013 has furnished its response. A summary of information sought and the reply furnished by the MOPT is tabulated below:

Sr. No.	Information Sought	Reply Furnished
(i)	The existing Scale of Rates (SOR) of MOPT approved by this Authority <i>vide</i> Order No.TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June 2013 already prescribes consolidated charges for handling containers (under Section-B - Container Handling Charges of Part II - Cargo Related Charges of the SOR) which includes charges for handling containers also. In view of this position, it is felt that the current proposal of MOPT for levy of charges for use of HMC for handling containers may tantamount to duplication of levy for the same service. If the port desires to propose rate for use of HMC for the service of handling alone, then it may be necessary to propose suitable reduction / rebate in the existing consolidated handling charges to exclude the handling component included therein.	(i) (a). The MOPT has mentioned in its letter that the Port handled containers through ship gears only as there was no shore crane available in the Port. (b). The consolidated charges of handling container in the SOR refers to the operation of handling container through ship's gear and without using shore cranes. (c). These charges also include providing of trailer service to bring container at berth and from berth to container yard, wharfage and trailer movement charges. No other charges are included as handling is done by ships. The MOPT has also furnished a copy of sample bills for operating handling with ships gear. (d). Handling containers with the help of Harbour Mobile Crane is totally separate operation wherein ship's gear will not be used. However, HMC and Ship gears are simultaneously operated to increase throughput of container handling operation. (e). Due to nomination of older ships to Berth No. 10 & 11, the ship's gears are not used to their full capacity and break down of ship's gear affects the productivity of the port. In order to overcome the problem and to increase the throughput and improve productivity by enhancing average berth output, 100 tonne Harbour Mobile Crane is deployed by investing over ₹ 28 crores. (f). As per MOPT, since this is a separate operation and handling is done by Port's Harbor Mobile Crane a separate rate is required. The tractor facility in any way will be provided.
(ii)	(a) From the copy of the Minutes of Meeting with port users dated 17 July 2013 forwarded by MOPT along with the proposal, it appears that the port proposes to levy the proposed rate on adhoc basis till final approval of this Authority. As per Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, Major Port Trusts have the option to levy the adhoc rate proposed for new service/ facility for which tariff is not prescribed in its Scale of Rates and simultaneously file a proposal to TAMP. As per the said Clause, adhoc rate for the new service must be derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo and it must be mutually agreed rate with the concerned users. The proposed rate for HMC for handling container is not found to be based on the existing tariff notified for comparable service. Moreover, it is observed that the Minutes of the meeting with the port users held on 29 June 2013 and 17 July 2013 forwarded by the MOPT also do not show that consent of users is obtained to the proposed rate.	(ii). (a). The issue regarding HMC charges was discussed with port users on 22 June 2013. (b). In the general revision of its SOR, the proposed handling charges were included under category as Bulk Cargo, Break bulk cargo and others. (c). The rate indicated in column "Other" would be applicable to the container handling operation through HMC. As the rate worked was high, it was proposed to apply rate indicated for break bulk which worked out to ₹ 2429/- per container of 20 feet. The same was discussed in the meeting held on 22 June 2013 with the port users. After considering the views of port users, the box rate per container considering capacity of crane ₹ 970/- per container of 20 feet was worked out. (d). The proposal for handling charges per box rate was not submitted prior to putting the crane to use, assuming that the rates proposed with the general revision proposal for HMC under category "Others" would be applicable. The rates proposed are adhoc rates and any excess amount received from port users over and above notified rates by this Authority will be refunded.

(b). If the MOPT is collecting the proposed rate on adhoc from users, then it may be noted that this Authority may not be in a position to approve the rates retrospectively as the proposal is not in line with Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines.	(e). It has, therefore, requested to notify the rates of handling charges of container retrospectively.
--	---

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 25 July, 2013 was circulated to the MOPT and concerned users/user organisations seeking their comments, followed by the reminder dated 6 September 2013. None of the users/user organizations have furnished their comments except Mormugao Port Users Association (MOPA). The MOPA has stated that it has no comments to offer.
- 6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information/clarifications *vide* our letter dated 18 June, 2014. The MOPT has furnished its reply to our queries *vide* its e-mail dated 1 July, 2014. The additional information/clarifications sought by us and the response of the MOPT are given below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response by MOPT
(i).	In our letter of even number dated 12 August, 2013, it was pointed out to MOPT that the existing Scale of Rates (SOR) of the MOPT approved by this Authority <i>vide</i> Order No.TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June, 2013 already prescribes consolidated charges for handling containers (in Section-B-Container Handling Charges under Part II - Cargo Related Charges of the existing SOR of MOPT). With reference to our observations that the current proposal of MOPT for levy of charges for use of HMC for handling containers may tantamount to duplication of levy for the same service and that port may propose suitable reduction/rebate in the existing consolidated handling charges to exclude the handling component included therein, the MOPT has <i>vide</i> its letter dated 30 August, 2013 clarified that consolidated charges prescribed in the existing SOR is with reference to the operation of handling containers through ship's gears and without using shore cranes. The Port has furnished the copies of the sample bills of container handling operations with Ship's gear. Copies of bills forwarded by MOPT, however, do not establish that the rates charged are with reference to handling by Ship's gear. Please elaborate and explain.	Even though the Container Handling Charges under part II- Cargo Related Charges, Section B (I) already prescribes consolidated charges for handling containers, the current proposal of MOPT for levy of charges for use of HMC for handling containers does not tantamount to duplication of levy for the same service, for the simple fact that, prior to the procurement of the 100T HMC, MOPT did not have any shore crane which could load/unload containers/cargo from the vessel onto the berth or vice versa and only had to depend on vessel with own gears. The only container handling equipment MOPT had was the Reach Stacker which can only stack/unstack containers in the yard and cannot load/unload containers onto/from the vessel and which has a separate rate prescribed under part IV Section C (III) – Hire of Machinery, Equipment and Miscellaneous Rates. As such, the possibility of duplication of levy for the same service in the case of MOPT does not exist and the consolidated charges prescribed for containers include only the wharfage and does not include any handling charges.
(ii)	The MOPT to furnish the breakup of the components included in the consolidated container handling rate prescribed in the existing SOR and show that it does not include tariff for ship to shore handling or vice-versa.	The consolidated container handling rate prescribed in the existing SOR has been arrived at based on the consolidated revenue requirement of the cargo related activity which also includes container handling and not on the revenue requirement of only the container handling activity. Also, the overall % increase approved by TAMP for the cargo related charges at the time of each revision is applied to the container rates also and as such breakup of only the container handling activity is not possible.
(iii)	If for the time being it is assumed that the container handling charges prescribed in the existing Scale of Rates of MOPT in Section B under Part II Cargo Related Charges do not cover ship to shore handling charges, the MOPT may propose suitable modification in the existing note prescribed under the above mentioned sections	The Note under Container Handling Charges Part II – Cargo Related Charges, Section B (I) is proposed to be modified as “The charges prescribed above include only the wharfage for container as well as wharfage on containerized cargo” .
(iv)	The MOPT has in Annex II of its letter dated 17 September, 2013 furnished computation for arriving at the proposed hire charges of HMC for handling	The actual payments made to the vendor of the HMC are at the Euro exchange rates of 77.99, 78.33, 90.76, 84.90 and 81.08. As such MOPT has considered an exchange rate of

	container. On perusing the cost calculation it is seen that, the capital cost of HMC is considered at ₹ 28 Crores as against ₹ 27.46 crores considered by this Authority in the tariff Order of 14 June, 2013 which was based on the documentary evidence furnished by the MOPT as recorded in para 12 (xvii) of our said Order. Moreover, all other cost components as well as ROCE linked as a percentage to capital cost are also modified by MOPT. Since, Annual Revenue Requirement (ARR) for 100 tonne HMC is already determined as brought out in para 12 (xvii) and detailed working is attached as Annex V of the Order dated 14 June, 2013 and recognising that the same HMC is proposed to be deployed for handling container, MOPT to explain the reasons for re-computing the ARR in the current exercise.	₹ 80/- and for the purchase price of 35,00,000 Euros, the amount in INR works out to ₹ 28,00,00,000/-, which has resulted in the ROCE and other cost components linked as a percentage to capital cost being modified.
(v)	The MOPT has arrived at the unit rate of handling container at ₹ 970 Per TEU by dividing the estimated ARR over the optimal capacity of container handling assessed at 1,22,640 TEUs. The MOPT to furnish detailed working of income estimation to show that at the proposed rate and considering the container capacity duly segregated to the different categories of container for which tariff is proposed is expected to meet the ARR estimated for HMC. MOPT also to confirm that at the proposed rates the revenue will not exceed the ARR estimated for HMC.	[The working of income estimation at the proposed rate, estimated container, matching the capacities and tariff proposed by the MOPT is brought out in the subsequent paragraph].
(vi)	The hire charges for the HMC prescribed by this Authority in the Order dated 14 June, 2013 is for dry bulk cargo, Break Bulk (steel and bagged cargo) and others is linked to the performance of HMC based on proposal of the MOPT. The MOPT may consider prescription of similar performance linked tariff for handling container as well.	There is no performance linked tariff for handling containers at any of the Ports, As such the same is also not considered for the HMC at MOPT.

- 6.2. The working of income estimation at the proposed rate and considering the estimated traffic of different category of containers for which the tariff is proposed as furnished by the MOPT is given below:

	Foreign				Coastal				Total
	20		40		20		40		
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	
Proposed Rate per TEU	970	776	1455	1164	582	466	873	698	
Capacity wise no. of containers (in TEUs)	49811	40754	14943	12226	2075	1698	623	509	122639
Projected Annual Income (in ₹)	48316670	31625104	21742065	14231064	1207650	791268	543879	355282	118812982
ARR (in ₹)									118895560
Deficit									82578

Notes :

1. The ratio of foreign to Coastal containers is assumed at 96:01
2. The ratio of Loaded to Empty containers is assumed at 55:45
3. The ratio of Loaded 20' to Loaded 40' Containers is assumed at 100:30
7. A joint hearing on the case in reference was held on 20 June, 2014 at the premises of MOPT. The MOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, only the MOPT made the submissions.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of arguments made by the MOPT will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) This Authority in the last general revision Order No. TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June, 2013 has approved the rates for hire of 100 Tonne Harbour Mobile Crane (HMC) for dry bulk cargo, break bulk cargo and others based on the proposal filed by Mormugao Port Trust (MOPT). The MOPT has submitted that per tonne rates prescribed for 'others' was being made applicable for handling container by HMC. The current proposal mooted by MOPT is for prescription of specific rates for container handling using the same 100 Tonne HMC.
- (ii) As brought out in the factual position relating to this case, the existing Scale of Rates (SOR) of MOPT approved by this Authority prescribes consolidated charges for handling containers and the note therein stipulates that consolidated charges include handling charge, wharfage for container as well as wharfage on containerized cargo. The MOPT has categorically stated that the current proposal of MOPT does not tantamount to duplication of handling charges for container. The MOPT has clarified that presently, the containers are handled by ship's gear only. The consolidated container handling charges prescribed in the existing SOR of the MOPT reportedly include charges for providing of trailer service to bring container at berth and from berth to container yard, wharfage and trailer movement charges. The port has confirmed that the consolidated charges do not include any charges for movement of container from ship to shore or vice versa as the container handling was being done by ship's gear only. The Port also did not possess any shore crane which could load / unload container from the vessel on to the berth and vice-versa. Citing that ship's gears are not being used to their full capacity due to break down which affects the overall productivity of the port, the port has proposed to use the 100T HMC which has been deployed in July 2013 to handle dry bulk and other cargo to handle container as well so as to improve the productivity of the port. In view of the clarification made by the MOPT, the proposal of the MOPT for fixation of charges for handling container through HMC is proceeded with.
- (iii) For arriving at the box rate for handling container through HMC, the MOPT has considered the capital cost of HMC at ₹ 28 Crores. The operating cost is estimated by MOPT in line with the norms and approach adopted by this Authority while determining the hire charge for HMC at New Mangalore Port Trust, Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust for 100 Tonne HMC and 16% return on the capital cost of HMC. The average revenue requirement estimated by the MOPT is ₹ 1188.95 lakhs. As stated earlier, the hire charge for 100 T HMC for handling dry bulk cargo, break bulk and other cargo was already determined in the last tariff Order. In the said Order the capital cost of 100 T HMC was considered at ₹ 27.46 crores based on the documentary evidence furnished by the MOPT as recorded in para 12 (xvii) of our said Order. The same 100 T HMC is going to handle container as well. Since the Annual Revenue Requirement (ARR) for 100 tonnes HMC is already determined as brought out in para 12 (xvii) and detailed working is attached as Annex V of the Order dated 14 June, 2013 and recognising that the same HMC deployed in July, 2013 is proposed to handle container, the question of re-computing the ARR in the current exercise does not arise at all. The ARR estimated in the said Order at ₹1082.31 lakhs is, therefore, taken as the base for fixing the hire charge for container handling by HMC.
- (iv) The MOPT has derived the optimal capacity of 100 T HMC for container handling at 1,22,640 TEUs. For this purpose, it has considered handling rate at 20 moves per hour per HMC for 365 days at 70% capacity utilization. It is relevant here to mention that the handling norms prescribed in the 2008 guidelines for three numbers of 20T level luffing crane for multipurpose cargo have been borrowed and upgraded to prescribe handling norms for an 100 T HMC. The said guidelines prescribe norm for handling dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo but do not prescribe container handling norms. The norms of 25 moves per hour per crane prescribed in the 2008 guidelines is for container handling by quay crane for a dedicated container terminal. The said norm is not found to be relevant in the instant case as the subject proposal relates to 100 T HMC and not a quay crane and secondly the equipment is not for a dedicated container terminal but engaged for handling multipurpose cargo including containers. Hence, in the absence of any specific norms, for container handling by HMC, the handling rate of 20 moves per hour assumed by the MOPT in its best judgment is relied upon in the current exercise.

For assessing the container handling capacity using 100T HMC, the port has considered 6132 hours i.e. 365 days * 70% utilisation. It is relevant here to mention that for assessing the capacity of 100T HMC, the total number of working hours assumed in other Major Port Trusts including MOPT is 4000 hours based on the working hours norms prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo berth. This is in line with the approach followed in the case of fixation of hire charge for HMC in New Mangalore

Port Trust, Paradip Port Trust and V.O. Chidambaram Port Trust. Even at MOPT, for determination of the hire charge for 100T HMC for handling dry bulk cargo, break bulk and other cargo, the number of working hours considered for assessing the cargo wise capacity of HMC is 4000 hours in the last tariff Order. The operating cost of fuel has also been assessed for 4000 working hours. Hence the same approach needs to be followed for assessing the container handling capacity in the current exercise. Accordingly, considering handling rate of 20 moves per hour per crane as assumed by MOPT, and 4000 working hours, the optimal capacity for container handling by 100T HMC comes to 80,000 TEUs as against 1,22,640 TEUs estimated by the MOPT. The optimal capacity for container handling is considered at 80,000 TEUs for determining hire charges for HMC.

- (v) The MOPT has arrived at the unit rate of handling container at ₹ 970 per TEU by dividing the estimated ARR over the optimal capacity of container handling assessed at 1,22,640 TEUs. The said rate of ₹ 970 per TEU is proposed for a 20' laden container. The port has proposed rates for 40' and above 40' containers at 1.5 times and 2 times respectively of the rate proposed for a 20' container in line with provisions prescribed in clause 5.4 of the 2005 guidelines. It is seen that the rate for empty container is proposed at 80% of the rate for normal laden containers. The rate of hazardous container is proposed 25% over the rate of normal container as per clause 5.7 of the 2005 guidelines. The unit rate arrived based on the above method has been rounded off to the next rupee by the MOPT. The MOPT has furnished break up of different categories and sizes of containers i.e. laden and empty, 20'/ 40' and above 40' containers in TEUs duly matching the optimal capacity estimated at 1,22,640 TEUs by the MOPT. The income at the proposed tariff is estimated at ₹ 1188.13 lakhs closely matching with the revenue requirement estimated by MOPT at ₹ 1188.95 lakhs.

On perusing the income estimation furnished by MOPT, it is observed that the port has not converted the 40' containers into boxes for correct estimation of the income. If this correction is done, the income estimation at the rate proposed by the MOPT will work out to ₹ 1003.76 lakhs which does not meet the estimated annual revenue requirement of ₹ 1082.31 lakhs considered by us in this analysis. Hence, the rates proposed by the MOPT need to be revised upwards to meet the estimated annual revenue requirement of ₹ 1082.31 lakhs. Further since optimal capacity for container handling has been moderated for the reasons explained in the preceding paragraph, it will also have an impact on the proposed rate i.e. upwards revision in the rates proposed by the MOPT.

In short, as per our calculation, all the rates proposed by the MOPT is increased by 65% so as to match the estimated revenue requirement of ₹ 1082.31 lakhs considered in the analysis. The revised cost statement relating to fixation of hire charge for 100T HMC for container handling along with working of revenue estimation is attached as **Annex - I**. It is reiterated here that the rates proposed by MOPT are required to be revised in view of correction done in the income estimation i.e. converting 40' container traffic given in TEUs into Boxes and also in view of moderation done in the optimal capacity of containers by considering the number of working hours as 4000 as per the norms prescribed in the guidelines. In any case, the rates prescribed by this Authority are ceiling rates and the MOPT has the flexibility to charge rates lower than the level approved by this Authority as per 2005 guidelines. The MOPT can, therefore, based on its commercial judgment, if necessary, consider to allow rebate/ discounts on the ceiling rates approved by the Authority complying with the provisions in clauses 2.16.1 to 2.16.3 of the tariff guidelines.

- (vi) The existing Scale of Rates of the MOPT under Container Handling Charges, in Part II – Cargo Related Charges, under Section B, Item I prescribes a note stating that the consolidated charges prescribed in the schedule include handling charges, wharfage for container as well as wharfage on containerized cargo. The port has proposed to modify the existing note to state that the charges prescribed above include only the wharfage for container as well as wharfage on containerized cargo. Since the port has during the processing of this case clarified that the consolidated charges include charges for movement of container from berth to container yard or vice versa by trailers, the modified note proposed by the MOPT is partially amended to include this service as well. The note proposed to be modified by MOPT is suitably amended to this extent.
- (vii) The hire charges for the HMC prescribed by this Authority in the Order dated 14 June, 2013 for dry bulk cargo, Break Bulk (steel and bagged cargo) and others is linked to the performance of HMC based on proposal of the MOPT. When requested to consider prescription of similar performance linked tariff for handling container as well, the port has not proposed performance tariff linked for container handling citing that there is no performance linked tariff available for containers handling at any of the other Major Port Trusts. The point made by the MOPT is correct that there is no performance linked tariff for handling containers by HMC at any of the other Major Ports as there is no tariff for container handling by 100T HMC prescribed in any other Major Port Trusts. It is seen that the MOPT has furnished different categories of containers viz. normal laden and normal empty containers, hazardous laden and empty containers and amongst each categories different sizes of containers viz. 20', 40' and

above 40'. It has to be recognised that handling norm of 20 moves per hour per HMC may vary based on the different categories and sizes of containers. Hence the difficulty expressed by the MOPT to prescribe performance linked tariff in the absence of such prescription in any other Major Port Trust, is recognised. The MOPT is, however, requested to file a well analysed performance linked container handling tariff for 100T HMC during the next tariff revision based on the experience gained by the port in the container handling operations using 100T HMC.

- (viii). As stated earlier, the existing SOR of the MOPT does not prescribe any rate for handling containers using HMC. The port has after deliberation with the trade reportedly arrived at the proposed box rate for container handling using 100T HMC. The port has reported that the proposed rates are being collected by the port from July 2013 onwards.

If the proposed rates collected from the users is in excess of the final rate notified by this Authority, the MOPT has agreed to refund the excess amount to port users. The MOPT has, therefore, requested to notify the rates of handling charges of container retrospectively.

As per clause 3.2.8. of the tariff guidelines, the rates approved by this Authority have prospective effect. However, as per clause 2.17.1. to 2.17.3. of the tariff guidelines, whenever a specific tariff for services / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing notified tariffs for comparable services / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. The port has not furnished concurrence from the users for levy of the proposed rate. It is, however, notable that there has been no objection from any users/ user associations about the proposed rate reportedly levied by the port on adhoc basis since July 2013. Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 enables this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. Since the proposed rate levied by the MOPT is not found to be excessive of the final rate approved by this Authority, and recognising that none of the users consulted on the subject proposal have raised any objection of the proposed rates levied by the port, the action of MOPT of implementing the proposed rate on adhoc basis is recognised as such.

- (ix). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. The validity of the hire charge for 100T HMC prescribed in the general revision of the SOR has validity till 31 March, 2016. It is, therefore, found appropriate to review this tariff item also along with the review of HMC and other tariff items prescribed in Scale of Rates of MOPT. That being so, the validity of the hire charge for container handling by HMC is prescribed till 31 March, 2016 to make it co-terminus with the validity of its existing Scale of Rates of MOPT. Accordingly, the rates approved shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March, 2016.

- (x). The hire charge for 100 T HMC for handling container is incorporated in the Scale of Rates of the MOPT at Serial No. (III) in Schedule 1.2 – Charges for hire of 100 Tonne HMC, under Part IV, Section C- Sundry Charges.

- 10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the following:

- “(i). **Insertion of Sr. No (III) in Schedule 1.2 – Charges for hire of 100 Tonne HMC, under Part IV, Section C- Sundry Charges**

III. Container Handling:

(in ₹)

Container Category	Foreign			Coastal		
	Up to 20' length	Above 20' length but up to 40'	Above 40' length	Up to 20' length	Above 20' length but up to 40'	Above 40' length
Normal Container Loaded	1,603.35	2,405.03	3206.70	962.01	1,443.02	1924.02
Normal Container Empty	1,282.68	1,924.02	2565.36	769.61	1,154.41	1539.22
Hazardous Container Loaded	2,004.19	3,006.28	4008.38	1,202.51	1,803.77	2405.03
Hazardous Container Empty	1,603.35	2,405.03	3206.70	962.01	1,443.02	1924.02”

- (ii). **The existing note under Item I, Section B - Container Handling Charges under Part II – Cargo Related Charges is replaced as follows:**

“The charges prescribed above include wharfage for container as well as wharfage on containerized cargo and charges for movement of containers from berth to container yard or vice versa using trailers.”

- 10.2. The rate approved will be effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March, 2016.
- 10.3. The proposed rate levied by the MOPT on adhoc basis from July 2013 till the rates approved in this case comes into effect, is recognised by this Authority.
- 10.4. The MOPT is advised to suitably amend its Scale of Rates.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Ext./143/2014]

Annex - I

Cost calculation for fixation of rate for Container Handling using of 100 tonne Mobile Harbour Crane at the Mormugao Port Trust

A. 100 Tonnes Harbour Mobile Crane.

(Rs. in Lakhs)

		As furnished by Mormugao Port Trust		Calculation by TAMP.	
Sr. No.	Particulars	Workings			
I	Cost of Harbour Mobile Crane (Rs. in Lakhs)	-	2800		ARR of 100T HMC estimated in the TAMP Order No. TAMP/43/2012 dated 14 June, 2013 is considered
	B. Capacity in tonnes/ annum				
	Handling rate per hour (in tonnes)		20		20
	Working hours per annum		6132		4000
	Annual Capacity (in TEUs)		122640		80000
III	Operating Cost				
	(a). Fuel cost	70 ltrs per hour * Rs. 55 per litre * 6132 hours	236.08		ARR of 100T HMC estimated in the TAMP Order No. TAMP/43/2012 dated 14 June, 2013 is considered
	(b). Repairs & Maintenance cost	(5% of capital cost)	140.00		
	(c). Insurance	(1% of capital cost)	28.00		
	(d). Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	289.52		
	(f). Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	140.00		
	Total (a) to (f)		833.60		
IV	ROCE	16% on average	355.35		
V	Total Annual Revenue Requirement (ARR) Rs. in lakhs		1188.95	ARR of 100T HMC estimated in the TAMP Order No. TAMP/43/2012 dated 14 June, 2013 is considered	1082.31
VI	Handling rate per TEU in Rs.		969.47	Average handling rate per TEU in Rs.	1352.89
VI	Rounded off to		970/-		

A Income estimation furnished by MOPT

	CONTAINER IN TEUs				RATES PROPOSED BY MOPT						REVENUE ESTIMATION in Rs.				
	Foreign		Coastal		Foreign			Coastal			Foreign		Coastal		Total
	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	Above 40ft	20ft	40ft	Above 40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	
Normal Container (Loaded)	49,811	14,943	2,075	623	970.00	1,455.00	1,940.00	582.00	873.00	1,164.00	48,316,670	21,742,065	1,207,650	543,879	71,810,264
Normal Container (Empty)	40,754	12,226	1,698	509	776.00	1,164.00	1,552.00	466.00	698.00	932.00	31,625,104	14,231,064	791,268	355,282	47,002,718
Hazardous Container (Loaded)					1,212.50	1,818.75	2,425.00	727.50	1,091.25	1,455.00	-	-	-	-	
Hazardous Container (Empty)					970.00	1,455.00	1,940.00	582.00	873.00	1,164.00	-	-	-	-	
TOTAL Estimated Revenue Requirement											79,941,774	35,973,129	1,998,918	8,99,161	118,812,982
Container Handling capacity of HMC in TEUs	90,565	27,169	3,773	1,132											122,640

B If the calculation furnished by the MOPT is corrected by converting TEUs into boxes to arrive at the correct revenue estimation at the proposed rate

	CONTAINERSIN TEUs and in Boxes						RATES PROPOSED BY MOPT				REVENUE ESTIMATION in Rs.				
	Foreign			Coastal			Foreign		Coastal		Foreign		Coastal		Total
	20ft	40ft		20ft	40ft		20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	
		TEU's	Boxes		TEU's	Boxes									
Normal Container (Loaded)	49,811	14,943	7,472.00	2,075	623	312	970.00	1,455.00	582.00	873.00	48,316,670	10,871,760	1,207,650	271,940	60,668,020
Normal Container (Empty)	40,754	12,226	6,113.00	1,698	509	255	776.00	1,164.00	466.00	698.00	31,625,104	7,115,532	791,268	177,641	39,709,545
Hazardous Container (Loaded)							1,213.00	1,819.00	728.00	1,091.00	-	-	-	-	
Hazardous Container (Empty)							970.00	1,455.00	583.00	873.00	-	-	-	-	
TOTAL Estimated Revenue Requirement															100,377,565
Number of Containers in TEUs/ Boxes matching the optimal capacity	90,565	27,169	13,585	3,773	1,132	566					79,941,774	17,987,292	1,998,918	449,581	122,640

C Income estimation at the rates approved by TAMP

	CONTAINERS IN TEUs and in Boxes						RATES APPROVED BY TAMP				REVENUE ESTIMATION in Rs					
	Foreign			Coastal			Foreign		Coastal		Foreign		Coastal		Total	
	20ft	40ft		20ft	40ft		20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft		
		TEU's	Boxes		TEU's	Boxes										
Normal Container (Loaded)	32,493	9,748	4,874	1,354	406	203.20	1,603.35	2,405.03	962.01	1,443.02	52,097,272	11,722,853	1,302,144	2,93,218	65,415,487	
Normal Container (Empty)	26,585	7,975	3,988	1,108	332	166.02	1,282.68	1,924.02	769.61	1,154.41	34,099,652	7,672,296	852,449	191,651	42,816,049	
Hazardous Container (Loaded)							2,004.19	3,006.28	1,202.51	1,803.77	-	-	-	-	-	
Hazardous Container (Empty)							1,603.35	2,405.03	962.01	1,443.02	-	-	-	-	-	
															-	
TOTAL Estimated Revenue Requirement											86,196,924	19,395,150	2,154,594	484,868	108,231,535*	
Number of Containers in TEUs/ Boxes matching the optimal capacity	59,077	17,723	8,862	2,461	738	369									80000 TEU's/ 70770 Boxes	

Note: Revenue Requirement as determined in tariff Order dated 14 June 2013