रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-24062020-220134
CG-MH-E-24062020-220134

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 214] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जून 18, 2020/ज्येष्ठ 28, 1942
No. 214] NEW DELHI, THURSDAY, JUNE 18, 2020/JYAISTHA 28, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 10 जून, 2020

सं. टीएएमपी/34/2019-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार कोलकाता पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/*34*/20*19*-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास ——— **आवेदक**

कोरम:

(i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2020 के 20वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केओपीटी का मौजूदा एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार आदेश सं. टीएएमपी/23/2016–केओपीटी दिनांक 17 नवंबर 2016 द्वारा अनुमोदित किया गया था। यह आदेश 12 जनवरी 2017 को राजपत्र सं. 14 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उसके बाद, केओपीटी सहित सभी ग्यारह महापत्तन

न्यासों के मौजूदा एसओआर की वैधता 1 अप्रैल 2019 से 30 सितंबर 2019 अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले संशोधित एसओआर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित की गई थी।

3.1. सभी महापत्तन न्यास पहले कार्गो, पोत के प्रहस्तन तथा विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु 2015 की प्रशुल्क नीति द्वारा शासित किए जाते थे। तत्पश्चात, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. आईडब्ल्यूटी– II/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसंबर 2018 द्वारा एसओआर जो महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 1 अप्रैल 2019 से महापत्त्न न्यासों में संशोधन के लिए देय हैं, के निर्धारण हेतु नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018" जारी की थी। भारत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 17 दिनांक 16 जनवरी 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 अधिसूचित किए थे। प्रशुल्क नीति, 2018 26 दिसंबर 2018 से लागू हुई थी। उक्त प्रशुल्क नीति, 2018 केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे पत्र सं. टीएएमपी/79/2018–विविध दिनांक 25 जनवरी 2019 द्वारा अग्रेषित की गई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 कार्यान्वित करने के लिए कार्य दिशानिर्देश भी 30 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 29 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए हैं।

3.2. प्रशुल्क नीति, 2018 और महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति कार्यान्वित करने के लिए कार्य दिशानिर्देश, 2018 की एक–एक प्रति केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे पत्र सं. टीएएमपी/79/2018–विविध क्रमशः दिनांक 02 जनवरी 2019 और 04 फरवरी 2019 द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार करने के समय इसपर विचार किए जाने के लिए अग्रेषित की गई थी।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने पत्र सं. फिन/95/बी दिनांक 8 जुलाई 2019 द्वारा प्रशुल्क नीति 2018 का अनुसरण करते हुए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.2. केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कहीं थीं:–

(i) वर्ष 2018–19 के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर राजस्व अंतर का पता लगाने के लिए मूल्यांकित की गई है। विशिष्ट सूचकांकन के साथ एआरआर रु. 1795.37 करोड़ मूल्यांकित किया गया है।

(ii) रु. 175.17 करोड़ का राजस्व अंतर 2017–18 के दौरान अर्जित यातायात मात्रा पर विचार करते हुए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रकट होता है। राजस्व अंतर को पूरा करने के लिए मौजूदा दरों में बोर्ड पर 10.81 प्रतिशत तक वृद्धि करनी होगी।

(iii) नई कार्गो प्रहस्तन सुविधा अर्थात् हल्दिया फ़्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी हल्दिया में जून 2018 में शुरू की गई थी। इस सुविधा से 1.00 एमएमटी कार्गो प्रहस्तन पर विचार करते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क पर रु. 12.50 करोड़ का निवल राजस्व सृजित होने की उम्मीद है।

(iv) प्राप्त आगत के आधार पर, कुछ प्रशुल्क मदों का युक्तिकरण प्रस्तावित किया गया है, जिसका लगभग रु. 1.91 करोड़ प्रतिवर्ष वित्तीय प्रभाव पड़ेगा।

(v) इस प्रकार, मौजूदा परिचालनों के लिए प्रशुल्क के संशोधन द्वारा किया जाने वाला प्रभावी राजस्व अंतर रु. 161.17 करोड़ होगा, जोकि बोर्ड पर मौजूदा एसओआर में 10 प्रतिशत वृद्धि की मांग करता है। प्रस्तावित संशोधन से समग्र पत्तन को रु. 160.70 करोड़ का अतिरिक्त वार्षिक राजस्व प्राप्त होगा।

(vi) मौजूदा एसओआर की अधिसूचना के बाद टीएएमपी द्वारा अधिसूचित सभी सामान्य अंगीकरण आदेशों को नए एसओआर में शामिल किया गया है।

(vii) डॉलर मूल्यवर्गित दरों भारतीय रुपये में परिवर्तन के लिए, फाइनेंशियल बैंचमार्क इंडिया प्रा. लि. द्वारा प्रकाशित संदर्भ दर आरबीआई परिपत्र दिनांक 4 जुलाई 2018 के अनुसार आरबीआई संदर्भ दरों की बजाय सुविचारित की जाएगी।

(viii) कार्यनिष्पादन मानक गोदीवार परिकलन किया गया है और समग्र पत्तन वार नहीं। यदि कोई गोदी प्रणाली इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने में समर्थ होती है तो उक्त गोदी प्रणाली दर वृद्धि के लिए पात्र हो सकती है, उक्त गोदी प्रणाली दर वृद्धि के लिए पात्र हो सकती है। यदि किसी विशिष्ट गतिविधि के लिए बैंचमार्क किसी गोदी प्रणाली द्वारा अर्जित की जाती है तो संबद्ध गोदी प्रणाली उक्त गतिविधि की दर में वृद्धि के लिए पात्र हो सकती है।

(ix) बांधने/खोलने के लिए दरें एवं धर्मकांटे के उपयोग के लिए दरें केडीएस के लिए अपरिवर्तित रखी गई हैं।

(x) एस.3 (xv) को उक्त खंड के अधीन टिप्पणी 2 के साथ भारत–बंगलादेश तटीय शिपिंग करार के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया शामिल करने के लिए संशोधित किया गया है।

(xi) एचडीसी/केडीएस में ट्रक टर्मिनल का उपयोग करने के लिए परमिट प्रभारों को एसओआर के खंड 17.1.14 में केडीएस अथवा एचडीसी प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर में सभी अन्य समान सुविधाओं और कोयला गोदी रोड पर पूर्व–गेट–सह–पार्किंग सुविधा के लिए परमिट से बदला गया है।

(xii) शुष्क गोदियों में विराम प्रभार ट्रेड को लाभ पहुंचाने के लिए खंड 19.2 (vi) को संशोधित किया गया है जोकि निम्नवत् पठित होगा:–

यदि पोत उस अवधि के बाद शुष्क गोदी अभिग्रहीत करता है जिसके लिए शुष्क गोदी को (iv) और (v) से इतर कारणों के लिए प्रारंभ में आबंटित की गई थी, किराया प्रभार ऐसे अति विराम की अवधि के लिए (i) से (iii) में निर्धारित दर के 1.5 गुना पर वसूल किया जाएगा।

(xiii) समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार जिसमें फ़्लोटिंग क्रेन तथा कन्वेयर प्रणाली के उपयोग द्वारा बार्ज से अंतरिम भंडारण स्थानांतरण, गोदी के भीतर भंडारण यार्ड में पे लोडर भंडारण उपलब्ध करवाना और वहां पर कार्गो की उतराई शामिल है।

एस.4.1.14 के अधीन वर्गीकृत कार्गो	रु. 258.01
एस.4.1.15 के अधीन वर्गीकृत कार्गो	रु. 272.83
एस.4.1.16 के अधीन वर्गीकृत कार्गो	रु. 302.47

टिप्पणी:

ताप कोयला, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लिम्प्स तथा लौह अयस्क फाइन्स से इतर सभी तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए, उपर्युक्त दर का 60 प्रतिशत लागू होगा।

(xiv) हीपिंग/उच्च हिपिंग, डिलीवरी के लिए लदाई, परेषण संबंधी सेवाएं और सफाई तथा विलोमतः सहित रेलबद्ध कार्गो के लिए भंडारण यार्ड में सेवाओं के लिए समेकित प्रभार लेकिन भारतोलन शामिल नहीं।

रेल बद्ध कार्गो के लिए	रु. 77.41
रोड बद्ध कार्गो के लिए	रु. 64.08

(xv) लौह–अयस्क समूह के तट प्रहस्तन के मामले में, हीपिंग प्रभारों को मौजूदा खंड से हटाया गया है और अतिरिक्त (एस.6.1.5.iv) प्रभारित किया जाता है।

(xvi) ऑयल प्रदूषण तथा अग्निशमन उपस्कर की दरें एस.16.1.12 (एन) और एस. 16.1.13 के अधीन शामिल की गई हैं।

(xvii) केओपीटी न्यासी बोर्ड ने ईडन चैनल प्राप्त किए जाने के कारण सैंड हैड के रास्ते पोत की अंतर गोदी स्थानांतरण के मामले में 50 प्रतिशत अतिरिक्त टोवेज तथा पाइलटेज प्रभार रिमिशन अनुमोदित किया था। उक्त प्रावधान को एक टिप्पणी के रूप में एस.24.9 में शामिल किया गया है।

(xviii) कोई अतिरिक्त पाइलटेज प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि यह लॉक/जेट्टी/बर्थ संबंधित समस्या, लॉक गेट/पत्तन मशीनरी खराबी, टग/मूरिंग नाव की अनुपलब्धता आदि के कारण पोतों की अस्वीकार्यता जैसे पत्तन पर आरोप्य कारणों के परिणामस्वरूप होता है।

(xix) मौसम संबंधी, रीवरलाइन चैनल संबंधित कारणों के परिणामस्वरूप अतिरिक्त पाइलटेज के मामले में, एसओआर के एस.24.1 के अनुसार 40 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त पाइलटेज वसूल किया जाएगा।

(xx) अतिरिक्त पाइलटेज प्रभार में रिमिशन स्वीकृत नहीं किया जाएगा यदि यह पोत पर आरोप्य किसी कारण के परिणामस्वरूप होता है।

(xxi) बर्थ किराये तथा टोवेज एवं पाइलटेज के लिए न्यूनतम प्रभार 5000 जीआरटी पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है। अंडमान पोत के मामले में, इसे 2000 जीआरटी पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है।

(xxii) किसी पर्यटक/फेरी लांच के लिए समेकित प्रभार एसओआर में निर्धारित किया गया है।

(xxiii) लौह–अयस्क/लौह अयस्क के लिए लागू दरें लौह अयस्क फाइन्स तथा लौह अयस्क लम्प्स तथा शुष्क बल्क प्रकार में प्रहस्तित लौह–अयस्क के सभी अन्य प्रकार के लिए भी लागू होंगी। यह समूह तटीय रियायत प्राप्त नहीं करेगा।

(xxiv) एस.4.1.13 और एस.6.1.5 में निर्धारित दरें लौह अयस्क, लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए लागू होंगी।

(xxv) एस.27.1.(3) के अनुसार विराम प्रभार की वसूली के लिए हल्दिया फ़्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रत्येक बार्ज के प्रवेश तथा निकासी के लिए समय समय की रिकार्डिंग के साथ जुड़ी समस्या पर विचार करते हुए, उक्त प्रावधान में निम्नवत् संशोधन किया गया है:

एस. 27.1.3	एचडीसी में हल्दिया फ़्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रहस्तित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोत	(i) 3000 जीआरटी वाला बार्ज: रु. 5000.00 प्रति आगमन (ii) 3001–5000 जीआरटी वाला बार्ज: रु. 8000.00 प्रति आगमन (iii) 5001–10000 जीआरटी वाला बार्ज: रु. 16,000.00 प्रति आगमन (iv) 10000 जीआरटी से अधिक वाला बार्ज: रु.24,000.00 प्रति आगमन टिप्पणी: किसी आगमन में 24 घंटे से अधिक किसी बार्ज द्वारा जेट्टी के अभिग्रहण के मामले में, लागू दर प्रारंभिक 24 घंटे के बाद ऐसे अभिग्रहण के स्थान पर प्रत्येक 24 घंटे अथवा उसका भाग के लिए वसूल की जाएगी।

4.3. केओपीटी ने वचनबंध दिया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क की वैधता 01 अक्तूबर 2019 से 30 सितंबर 2022 तक तीन वर्षों की अवधि होगी और यह भी वचन दिया गया था कि वह वैधता अवधि की समाप्ति से कम से कम तीन महीने पहले उपयुक्त प्रस्ताव जमा करेगा।

4.4. केओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि का सार नीचे दिया गया है:–

(i) कार्गो संबंधित प्रभारों तथा पोत संबंधित प्रभारों के लिए प्रशुल्क में 10 प्रतिशत वृद्धि।

(ii) निम्न के लिए प्रशुल्क में 11 प्रतिशत वृद्धिः
(क). गैर–प्रवृत्त पोतों के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क
(ख). गैर–प्रवृत्त पोत स्वामी की वर्कशाप में सेवा प्रदान करने के लिए शुल्क
(ग). मांझी पुस्तक की आपूर्ति

(iii) केओपीटी की घोषित नदी साइड अभिग्रहीत करने के लिए 4 टन क्षमता तक के पोतों के विराम प्रभार से संबंधित प्रशुल्क में 12 प्रतिशत वृद्धि।

4.5. केओपीटी ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा का विस्तृत परिकलन और प्रपत्र 1, प्रपत्र 2 तथा प्रपत्र 4 में संबंधित गणनाएं भेजी थी, प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दरों के अनुसार राजस्व अनुमानन, मौजूदा तथा प्रस्तावित एसओआर की तुलना और प्रपत्र–5 में शर्तें तथा प्रस्तावित मसौदा एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक।

(i) केओपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:–

क्र.सं.	**विवरण**	**वाई 1 (2015-2016)**	**वाई 2 (2016-2017)**	**वाई 3 (2017-2018)**
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i)	परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	वित्त एवं विविध व्यय	77299.12	79436.34	129362.49
	कुल व्यय **1 = (i)+(ii)+(iii)**	**217158.58**	**219110.50**	**282594.20**
(2)	घटाये, समायोजनः			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	4157.14	4857.07	5990.12
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	4249.12	5184.95	5035.26
	(ग) आबंटित एफएमई	2617.24	2460.41	4528.97
	उप योग **2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]**	**11023.51**	**12502.42**	**15554.35**
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00
(iii)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक मद की सूची बनायें)			
	(क) वेतन तथा भत्तों का बकाया	0.00	0.00	3605.15
	(ख) पेंशन का बकाया	0.00	0.00	23.64
	उप–योग **2(iii)=[(क)+(ख)]**	**0.00**	**0.00**	**3628.79**
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	25146.80	29096.61	60400.14
(v)	परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	8217.36	10156.65	8440.65
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप–योग **2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]**	**0.00**	**0.00**	**0.00**
(vii)	मंत्रालय से प्राप्त निकर्षण सब्सिडीः	27555.00	16250.00	16739.00
(viii)	कंटेनर से सीडीएलबी के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति	3398.16	3668.57	3806.47

	2 का जोड़ = **2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)**	**75340.82**	**71674.26**	**108569.40**
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्ययः **[3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)]**	**141817.76**	**147436.24**	**174024.80**
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय **= [**वाई**1 +** वाई**2 +** वाई**3] / 3**	**154426.27**		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	81501.46		
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	13754.92		
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	6304.61		
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।	0.00		
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	0.00		
	(vi) जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	0.00		
	(क) वस्तुसूची	1013.47		
	(ख) विविध देनदार	6368.30		
	(ग) रोकड़	23187.26		
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़	30569.03		
	(vii) कुल नियोजित पूंजी **[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(**घ**)]**	**119520.80**		
(6).	क्र.सं. **7(vii)** पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	**19123.33**		
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) **[(4)+(6)]**	**173549.59**		
(8).	वर्ष 2018–19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् **@ 3.45% (7 * 1.0345)**	**179537.05**		
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	179537.05		
(10).	ऊपर क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन	**177559.00**		
(11).	दरों के प्रस्तावित संशोधन से सृजित किया जाने वाला अतिरिक्त राजस्व	**16070.25**		

(ii) प्रपत्र 3 में 2017–18 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए कार्गो, पोत तथा विविध प्रभारों से कुल राजस्व अनुमानन रु. 1775.59 करोड़ अनुमानित किया गया है।

(iii) प्रस्तावित एसओआर की वैधता के दौरान अनुरक्षित किए जाने वाले केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:–

1	कार्गो संबंधित सेवाएं	केडीएस	एचडीसी
(क)	औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	4,248	8,201
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	21	21
2	पोत संबंधित सेवाएं		
(क)	पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)	4.27	3.43
(ख)	पोतों का औसत पूर्व–बर्थिंग समय (दिनों में)	0.60	1.58

4.6. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त 2019 के कवर में, केओपीटी के मौजूदा एसओआर तथा इसके प्रस्तावित एसओआर के बीच तुलनात्मक विवरण, प्रस्तावित एसओआर में शामिल किए गए परिवर्तनों के लिए कारणों के साथ प्रपत्र–5 भेजा था।

4.7. तत्पश्चात, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 सितंबर 2019 के कवर में बैंक संकल्प की प्रति भेजी थी जिसमें केओपीटी के न्यासी बोर्ड ने प्रस्तावित एसओआर अनुमोदित किया है और केओपीटी द्वारा विभिन्न प्रशुल्क दाखिल प्रपत्र अग्रेषित किए गए हैं।

5.1. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 और 3.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि महापत्तन न्यास अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान प्रकाशित करेगा जिसमें पत्तन का ईमेल पता दिया जाएगा जिसपर प्रासंगिक उपयोक्ता संगठनों/संगठन निकायों से 15 दिनों के समय के भीतर टिप्पणियां प्राप्त की जाएंगी। महापत्तन न्यास पत्तन उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों पर टीएएमपी को पत्तन उपयोक्ता से टिप्पणियों की प्राप्ति की अंतिम तारीख से 15 दिनों में अपने जवाब जमा करेंगे। इस संबंध में, केओपीटी ने उपयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियां देने के लिए केओपीटी तथा टीएएमपी के ईमेल देते हुए अपनी वेबसाइट में संदर्भित संपूर्ण प्रस्ताव प्रकाशित किए थे।

5.2. केओपीटी द्वारा अपनी वेबसाइट यथा प्रकाशित प्रस्ताव के आधार पर, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उक्त टिप्पणियां केओपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 9 सितंबर 2019 और 11 नवंबर 2019 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

6.1. इसी बीच, केओपीटी ने अपने पत्र सं.एडी/108/बर्थ नाम/3855 दिनांक 2 सितंबर 2019 द्वारा हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स (एचडीसी) में केओपीटी के मौजूदा बर्थों/जेट्टियों के नाम में परिवर्तन के संबंध में प्रस्तुत किया था।

6.2. केओपीटी द्वारा पत्र दिनांक 2 सितंबर 2019 में किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं:–

(i) केओपीटी ने हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स में परिबद्ध डॉक, 3 रीवरलाइन तेल जेट्टियों तथा 1 नदीलाइन शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन जेट्टी (फ्लोटिंग जेट्टी) के भीतर 14 कार्गो प्रहस्तन बर्थ हैं जहां कार्गो समुद्र तथा गैर–समुद्रगामी पोत को और से लदाई/उतराई की जाती है।

(ii) इन सभी बर्थों और जेट्टियों को सीमाशुल्क प्राधिकरण के बाद कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिचालनात्मक बनाया है और सीमाशुल्क अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अधीन समुद्र तथा गैर–समुद्रगामी पोतों से आयात/निर्यात माल के नौभरण तथा प्राप्ति के लिए स्थानों के रूप में ये बर्थ तथा जेट्टियां अनुमोदित की थी और सार्वजनिक सूचनाएं भी जारी की हैं। केओपीटी ने इन बर्थों/जेट्टियों में कार्गो प्रहस्तन परिचालन शुरू करने के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 37(1) के अधीन सरकारी राजपत्र में अधिसूचना भी जारी की थी।

(iii) अतः, एचडीसी की इन सभी सीमाशुल्क अधिसूचित बर्थों/जेट्टियों की आसानी से पहचान के लिए, केओपीटी ने निम्नलिखित प्रकार से हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स (एचडीसी) की सभी मौजूदा तथा प्रस्तावित बर्थों/जेट्टियों को नया नाम देने का निर्णय किया है:

मौजूदा नाम	**नया नाम**
बर्थ सं. 2	बर्थ सं. 1
बर्थ सं. 3	बर्थ सं. 2
बर्थ सं. 4	बर्थ सं. 3
बर्थ सं. 4 क	बर्थ सं. 4
बर्थ सं. 4 ख	बर्थ सं. 5
बर्थ सं. 5	बर्थ सं. 6
बर्थ सं. 6	बर्थ सं. 7
बर्थ सं. 7	बर्थ सं. 8
बर्थ सं. 8	बर्थ सं. 9
बर्थ सं. 9	बर्थ सं. 10
बर्थ सं. 10	बर्थ सं. 11
बर्थ सं. 11	बर्थ सं. 12
बर्थ सं. 12	बर्थ सं. 13
बर्थ सं. 13	बर्थ सं. 14
हल्दिया ऑयल जेट्टी I	बर्थ सं. 16 (ओ)
हल्दिया ऑयल जेट्टी II	बर्थ सं. 17 (ओ)
हल्दिया ऑयल जेट्टी III	बर्थ सं. 18 (ओ)
फ्लोटिंग जेट्टी	बर्थ सं. 19 (ओ)

'ओ' अर्थात् बाह्य बर्थ।

(iv) इस संबंध में, केओपीटी के न्यासी बोर्ड ने अपने संकल्प सं. आर/12/एचडीसी/जीएम(एम एंड एस)/3/7/2019 दिनांक 18 जुलाई 2019 द्वारा एचडीसी की मौजूदा तथा प्रस्तावित बर्थ/जेट्टियों के नाम के बदलाव को अनुमोदित किया था। नाम के अनुमोदित परिवर्तन केओपीटी द्वारा अपने राजपत्र सं. 510 दिनांक 13 अगस्त 2019 द्वारा अधिसूचित भी किया गया था और 13.08.2019 से लागू किया गया है।

7.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, पत्र दिनांक 24 सितंबर 2019 द्वारा केओपीटी से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए अनुरोध किया गाय था। अनुस्मारक पत्र दिनांक 4 नवंबर 2019 के बाद, केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 नवंबर 2019 द्वारा प्रतिसाद दिया था। मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर केओपीटी का उत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:–

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>मांगी गई सूचना</th><th>केओपीटी का उत्तर</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (प्रपत्र सं. 1)</td><td></td></tr>
<tr><td>(i)</td><td>जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रेषित विभिन्न गतिविधियों जैसे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पत्तन तथा गोदी सुविधाओं, रेलवे गतिविधि तथा संपदा गतिविधि में प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के प्रभाजन से संबंधित गणनाओं से देखा जा सकता है, प्रभाजन के लिए सुविचारित वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के लिए क्रमशः रु. 33374.79 लाख, रु. 34,665.05 लाख और रु. 35,835.29 लाख के प्रबंधन उपरिव्यय तत्संबंधी वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक (एमजीए) उपरिव्ययों के आंकड़े अर्थात् 2015–16 के लिए रु. 33,714. 35, वर्ष 2016–17 के लिए रु. 35,088.74 और वर्ष 2017–18 के लिए रु. 36,200.84 से मेल नहीं खाते हैं। इस संबंध में निम्नलिखित तालिका देखें:
(रु. लाखों में)
<table>
<tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th rowspan="2">लेखा– परीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार और प्रस्ताव के प्रपत्र–1 में यथा सुविचारित एमजीए</th><th colspan="5">विभिन्न गतिविधियों अर्थात् सीएचएस, पीडीएफ, रेलवे तथा संपदा गतिविधि में एमजीए का प्रभाजन</th></tr>
<tr><th>सीएचएस</th><th>पीडीएफ</th><th>रेलवे</th><th>संपदा</th><th>जोड़</th></tr>
<tr><td>2015-16</td><td>33714.35</td><td>15268.47</td><td>11387.73</td><td>2469.47</td><td>4249.12</td><td>33374.79</td></tr>
<tr><td>2016-17</td><td>35088.74</td><td>15070.87</td><td>12115.63</td><td>2293.60</td><td>5184.95</td><td>34665.05</td></tr>
<tr><td>2017-18</td><td>36200.84</td><td>16331.57</td><td>12264.17</td><td>2204.29</td><td>5035.26</td><td>35835.29</td></tr>
</table>
तदनुसार, संपदा संबंधित गतिविधि के लिए एमजीए की हिस्सेदारी वार्षिक लेखों के अनुसार कुल एमजीए पर विचार करते हुए संशोधित की जाएगी। केओपीटी प्रपत्र 1 में संपदा गतिविधि के प्रभाजन में सुधार करे।</td><td>केओपीटी ने प्रपत्र–1 ''वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन'' संशोधित किया है ओर अपने पत्र दिनांक 11 नवंबर 2019 के साथ अनुलग्नक–क के रूप में भेजा है। (केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित संशोधित प्रपत्र नीचे पैरा सं. 9.2 में दिया गया है)</td></tr>
<tr><td>(ii)
(क)</td><td>केओपीटी ने वर्ष 2017–18 में वेतन तथा भत्तों के बकाया के 2/3 के लिए रु. 3605.15 लाख के समायोजन विचार किया है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि भुगतान किए गए एवं देय वेतन तथा भत्तों के बकायों का जोड़ रु. 9511.33 लाख (रु. 4348.18 + रु. 5163. 15) परिगणित होता है, जिसमें से 2/3 रु. 6340.88 लाख परिगणित होता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी एआरआर में वर्ष 2017–18 में लेखांकित वेतन तथा भत्तों के 2/3 के लिए कटौती हेतु सुविचारित आंकड़े अर्थात् रु. 3605.15 लाख की समीक्षा करे। इसी तरह, केओपीटी प्रपत्र–1 में यथा सुविचारित वर्ष 2017–18 के दौरान पेंशन के बकायों के 2/3वें के लिए रु. 23.64 लाख पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजे।</td><td>केओपीटी ने 2017–18 के दौरान रु. 4348.19 लाख राशि के बकाया वेतन तथा भत्तों का भुगतान किया था। केओपीटी ने 15 महीने (2016–17: 3 माह एवं 2017–18: 12 माह) कवर करते हुए बकाया वेतन तथा भत्ते के लिए प्रावधान कुल रु. 5163.15 लाख भी बुक किया था। प्रपत्र–1 में रु. 4348.19 लाख के बकाया वेतन का 2/3वां और पिछले वित्तीय वर्ष 2016–17 के मामले में 3 महीने के लिए समानुपातिक बकाया प्रावधान कुल रु. 3605.15 लाख क्रम संख्या 2(iii) (क) के अधीन समायोजन के रूप में दर्शाया गया है।</td></tr>
<tr><td>(ख)</td><td>अलग रखने के लिए सुविचारित मजदूरी संशोधन बकाया केवल एक वर्ष 2017–18 में है। ऐसी स्थिति में, प्रपत्र–1 के क्रम सं. 2 (iii) में दिया गया आंकड़ा अलग रखे जाने के लिए सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए। ऐसे मामले में, मजदूरी बकायों के 1/3 को वर्ष 2017–18 के लिए सुविचारित कुल परिचालन व्ययों से संपूर्ण मजदूरी संशोधन बकायों को अलग रखने के बाद क्र. सं. 4 पर औसत व्ययों में जोड़ा जाना चाहिए।</td><td>इसी तरह, केओपीटी ने 15 महीने (2016–17: 3 माह एवं 2017–18: 12 माह) कवर करते हुए बकाया पेंशन के लिए प्रावधान कुल रु. 176.41 लाख भी बुक किया था। प्रपत्र–1 में, पिछले वित्तीय वर्ष 2016–17 के मामले में 3 महीने के लिए समानुपातिक बकाया प्रावधान कुल रु. 23.64 लाख क्रम संख्या 2(iii) (ख) के अधीन समायोजन के रूप में दर्शाया गया है।</td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>जैसाकि प्रपत्र–1 से देखा जा सकता है, केओपीटी ने एमएचसी बर्थों में कंटेनर परिचालनों के लिए ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) को किए गए भुगतान की प्रतिपूर्ति के लिए वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के दौरान क्रमशः रु. 3398.16 लाख, रु. 3668.57 लाख और रु. 3806.47 लाख की राशि को अलग किया है। केओपीटी पुष्टि करे कि उक्त राशि प्रासंगिक वर्षों के वार्षिक लेखों में आंकड़ों और अनुसूची के संदर्भ में जहां वार्षिक लेखों में उक्त आंकड़ों बुक किए जाते हैं।</td><td>व्यय तत्संबंधी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रकारों द्वारा परिचालन तथा सामान्य व्यय दर्शाने वाले विरण में पृथक मद के रूप में दर्शाया गया था।</td></tr>
<tr><td>(iv)</td><td>कार्य पूंजी:
वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, केपिटल पुर्जों से इतर वस्तु सूची पर सीमा और ईंधन अतिरिक्त छाह माह का औसत उपभोग है और रोकड़ शेष जमा एक माह के रोकड़ व्यय होंगे। केओपीटी रु. 1013.47 लाख पर प्रपत्र 4 में केओपीटी द्वारा सुविचारित वस्तुसूची की गणना भेजे। वार्षिक लेखों में उक्त आंकड़ों का संदर्भ दर्शायें।</td><td>प्रपत्र–4 में केओपीटी द्वारा सुविचारित वस्तुसूची की यथा अपेक्षित गणना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:–</td></tr>
</table>

(रु. लाखों में)

विवरण	केडीएस	एचडीसी	केओपीटी
31–03–2018 को वस्तुसूची:			
केपिटल पुर्जों से इतर वस्तुसूची	325.43	1721.61	2047.04
घटाये, ईंधन का स्टॉक	0.00	20.11	20.11
	325.43	1701.51	2026.94
छह माह औसत उपभोग	**162.72**	**850.75**	**1013.47**

(v) प्रस्तावित दरों में प्रपत्र–3 राजस्व अनुमानन

(क). 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी तक और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए पाइलटेज आय के मामले में राजस्व अनुमानन प्रस्तावित/मौजूदा एसओआर के अनुसार दिखाई नहीं देता है। उदाहरणतः 133 पोत और 866826 जीआरटी के अतिरिक्त जीआरटी के साथ विचार करते हुए केडीएस से/को पोत आगमन/नौप्रस्थान, पाइलटेज आय नीचे दिए गए ब्योरे अनुसार रु. 812.90 लाख परिगणित होता है:

पोतों की सं.	133
अतिरिक्त जीआरटी	866826
अतिरिक्त जीआरटी प्रति पोत 30000 जीआरटी से अधिक	6517
पोत का कुल जीआरटी	36517
तटीय पोत के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क	रु.520707.00+रु. 13.88607 प्रति जीआरटी 30001 से 60000 जीआरटी पर
पाइलटेज राजस्व प्रति पोत रू.	611209.30
कुल राजस्व रु.	812,90,837.51 अथवा 812.90 लाख

तथापि, जैसाकि एचडीसी के प्रपत्र–III से देखा जा सकता है, केओपीटी ने पोतों के उपर्युक्त समूह के लिए रु. 846.23 लाख की पाइलटेज आय परिगणित की है। केओपीटी पोत की प्रत्येक श्रेणी के लिए पाइलटेज आय की गणनाओं की समीक्षा करे और गणनाएं संशोधित करे।

राजस्व अनुमानन:

एचडीसी से संबंधित किन्हीं पाइलटेज स्लैबों में जीआरटी को पंचिंग त्रुटि के कारण प्रपत्र–3 में गलत तरीके से दर्ज किया गया है। इसे नीचे तालिकाबद्ध अनुसार शोधित किया गया है:

विवरण	**लेवी की इकाई**	**वर्ष 2017–18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात**	
		प्रपत्र–3 में निर्दिष्ट	**प्रपत्र–3 अनुसार दर्शाया जाए**
30000 से अधिक जीआरटी और 60000 जीआरटी तक के लिए – विदेशी			
केडीएस से इतर पत्तनों को/से आगमन/ नौप्रस्थान करने वाले पोत:	जीआरटी	8626420	**7926420**
	पोतों की सं.	818	**818**
60000 से अधिक जीआरटी के लिए – विदेशी			
केडीएस से इतर पत्तनों को/से आगमन/ नौप्रस्थान करने वाले पोत:	जीआरटी	11846	**6846**
	पोतों की सं.	3	**3**
30000 से अधिक जीआरटी और 60000 जीआरटी तक के लिए – तटीय			
केडीएस से इतर पत्तनों को/से आगमन/ नौप्रस्थान करने वाले पोत:	जीआरटी	866826	**1106826**
	पोतों की सं.	133	**133**

पाइलटेज आय में परिवर्तन नहीं किया जाएगा क्योंकि इसे पोतों के सही जीआरटी के आधार पर परिकलित किया गया है।

केओपीटी ने संशोधित विवरण भेजा है।

(ख) वर्ष 2017–18 के लिए मौजूदा दरों पर कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों से राजस्व प्रपत्र–III में रु. 100477.53 लाख दर्शाया गया है जबकि 2017–18 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार यह 103886.42 लाख है। केओपीटी वार्षिक लेखों तथा प्रपत्र–III के आंकड़ों के बीच भिन्नता का मिलान करे।

लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण का मिलान और यही दर संशोधन के लिए सुविचारित की गई है जोकि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(सभी रु. लाखों में)

विवरण	केडीएस	एचडीसी	केओपीटी
वित्तीय वर्ष 2017-18:			
कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण आय:			
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार	37043.01	66843.41	103886.42
घटायें: समायोजन			
घटायें: बीओटी अनुबंधों से आय (रॉयल्टी)		3408.89	3408.89

		दर संशोधन के लिए सुविचारित कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण आयः **37043.01** **63434.52** **100477.53**
	(ग) प्रपत्र–III के अनुसार, प्रस्तावित दरों पर कार्गो तथा पोत संबंधित प्रभारों से सृजित होने वाला राजस्व रु. 177559 लाख है। तथापि, क्र.सं. 10 में प्रपत्र–1 में प्रमाणित के अनुसार अर्थात् प्रस्तावित एसओआर पर राजस्व अनुमानन रु. 1607025.00 लाख दर्शाया गया है। केओपीटी प्रपत्र–III के अनुसार प्रपत्र–I में आंकड़ों की समीक्षा और संशोधित करे।	**[केओपीटी ने प्रपत्र–III के अनुसार प्रस्तावित एसओआर में प्रपत्र–I अर्थात् राजस्व अनुमानन में क्र.सं. 10 में आंकड़ें संशोधित किए हैं]**
(vi)	रेलवे गतिविधि	
	(क) केओपीटी में रेलवे गतिविधि अधिशेष में है (अर्थात् रेलवे आय रेल व्ययों से अधिक है)। पत्तन रेलवे सेवाओं के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता है; यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। प्राधिकरण ने रेलवे आय द्वारा अनाच्छादित की सीमा तक केवल एआरआर परिकलन के समय रेलवे व्यय पर विचार करने का निर्णय लिया है। मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय प्राधिकरण द्वारा यह दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है। चूंकि केओपीटी के रेलवे व्यय रेलवे आय द्वारा आच्छादित नहीं है, इसलिए केओपीटी एआरआर का परिकलन करते समय रेलवे व्यय को शामिल नहीं करे।	प्रशुल्क नीति एवं प्रशुल्क दिशानिर्देश कुल व्यय से रेलवे गतिविधि व्यय को अलग किए जाने के बारे में उल्लेख नहीं करता है। इसके अलावा, टीएएमपी एवं रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रशुल्क में रेलवे गतिविधि से आय शामिल है। इसलिए, व्यय को अलग रखना पुनर्विचार की अपेक्षा करता हैं मुख्य गतिविधियों में प्रति सहायिकीकरण भी अनुमत किए गए हैं।
	(ख) वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के लिए औसत रेलवे व्यय रु. 5496.17 लाख परिगणित होता है। चूंकि राजस्व अंतर, केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, केवल रु. 1978.06 लाख (रु. 179537.06–177559) है, इसलिए केओपीटी को एआरआर से रु. 5496.17 लाख को शामिल नहीं किए जाने पर मांगे गए प्रशुल्क में वृद्धि करनी होगी।	
2.	दरमानः	
(i)	खंड: 3 सामान्य सिद्धांत। टिप्पणी सं. (vii) (ख) केओपीटी ने अपने मसौदा एसओआर में ''लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएं'' को ''लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क गुट्टिकाएं और शुष्क बल्क रूपों में लौह अयस्क के सभी रूप'' से बदलते हुए खंड 3 में टिप्पणी सं. (vii) (ख) संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने कहा था कि प्रस्तावित संशोधन भ्रम से बचने के लिए है। इस संबंध में, केओपीटी लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं की श्रेणी के अधीन शुष्क बल्क रूपों में सभी प्रकार के लौह अयस्क और लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स को स्पष्ट करने के लिए आधार बताये। केओपीटी विभिन्न कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए पत्तन द्वारा शुल्क बल्क रूपों में प्रहस्तित सभी प्रकार के लौह अयस्क के वर्गीकरण की वर्तमान स्थिति भेजें।	मौजूदा एसओआर में घाटशुल्क के मामले में प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ''लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएं'' परिभाषित की गई हैं। लौह अयस्क फाइन्स/लौह अयस्क लम्प्स तथा शुष्क बल्क रूप में लौह अयस्क के सभी अन्य रूपों के लिए प्रभार विनिर्दिष्ट नहीं हैं। अतः ''लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स, और शुष्क बल्क रूपों में लौह अयस्क के सभी रूप'' के लिए दरें वसूल किए जाने में भ्रम था। उपर्युक्त पर विचार करते हुए केओपीटी ने शुष्क बल्क रूप में लौह अयस्क के सभी प्रकारों के लिए एकसमान प्रभारों की वसूली के लिए प्रस्ताव किया था। मौजूदा एसओआर में लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स और शुष्क बल्क रूप में लौह अयस्क के सभी रूपों के लिए प्रभार विनिर्दिष्ट नहीं किए जाने पर, लौह अयस्क फाइन्स तथा लौह अयस्क लम्प्स की दरें लौह अयस्क पर लागू दरों के अनुसार वसूल किए जा रहे हैं। इसके अलावा, किसी रूप में लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए तटीय रियायत दिया जा रहा है। यह प्रस्ताव अनुसरित की जा रही मौजूदा पद्धति के अनुसार है।
(ii)	खंड: 3 सामान्य सिद्धांत। टिप्पणी सं.- (xxiv) (क) कोलकाता गोदी प्रणालीः	

	केओपीटी ने पोत संबंधित गतिविधि के अधीन औसत वापिसी समय (टीआरटी) के लिए 4.27 दिन के स्तर पर कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के विपरीत, आईपीए द्वारा यथा संकलित वर्ष 2017–18 के लिए कार्यनिष्पादन संकेतकों से यह देखा गया है कि केडीएस ने 2.71 दिन (65.76 घंटे/24) का टीआरटी अर्जित किया है। जब केडीएस द्वारा पूर्वकाल में उच्चतर कार्यनिष्पादन स्तर पहले ही अर्जित कर चुका है, प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, जोकि वास्तविक पूर्व कार्यनिष्पादन से कम है, का औचित्य बतायें। (ख). हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्सः केओपीटी ने कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (ओएसबीडी) के लिए 8201 टन के स्तर पर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया था, पोत संबंधित गतिविधि के अधीन औसत वापिसी समय (टीआरटी) के लिए 3.43 दिन। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के विपरीत, आईपीए द्वारा यथा संकलित वर्ष 2018–19 के लिए कार्यनिष्पादन संकेतकों से यह देखा गया है, एचडीसी ने 9584 टन का ओएसबीडी अैर 2.32 दिन (55.68 घंटे/24) का टीआरटी अर्जित किया था। जब उच्चतर कार्यनिष्पादन स्तर पूर्वकाल में एचडीसी द्वारा पहले ही अर्जित किए गए हैं, प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, जोकि वास्तविक पूर्व निष्पादन से कम हैं, औचित्य बतायें।	कार्यनिष्पादन मानक वास्तविकताओं पर तीन वर्षों की औसत के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। कार्यनिष्पादन मानक वास्तविकताओं पर तीन वर्षों की औसत के आधार पर निर्धारित किए गए हैं।
(iii)	खंड 4.12 – एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार। केओपीटी ने अपने प्रस्तावित एसओआर में एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित नया खंड एस.4.12 शामिल किया है। तथापि, यह देखा गया है कि एचडीसी में फ्लोटिंग बार्ज जेट्टी में कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रभारों का शामिल करना इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/68/2018–केओपीटी दिनांक 14 जून 2019 द्वारा अनुमोदित प्रभारों के अनुसार नहीं है। अतः, टीएएमपी अनुमोदित प्रशुल्क और उक्त प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के अनुसार मसौदा एसओआर में एचडीसी में फ्लोटिंग बार्ज जेट्टी में कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रभारों का टीएएमपी उपयुक्ततः समावेशन करे।	टीएएमपी द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/68/2018–केओपीटी दिनांक 14 जून 2019 द्वारा अनुमोदित दरें मौजूदा दरों में 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करने के बाद प्रस्तावित एसओआर में दरें निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित की गई हैं। तथापि, फ्लोटिंग क्रेन और कन्वेयर प्रणाली के प्रयोग द्वारा अंतरिम भंडारण स्थानांतरण में बार्ज, बोर्ड पर पे लोडर उपलब्ध करवाना, अंतरिम भंडारण पर अनुवर्ती लदाई और अंतरिम भंडारण से गोदी के भीतर भंडारण यार्ड में स्थानांतरण और वहां पर कार्गो की उतराई और भारतोलन को छोड़कर वहां पर कर्गो की उतराई और हीपिंग हाइ हीपिंग, डिलीवरी के लिए लदाई, परेषण संबंधित सेवाओं और सफाई तथा विलोमतः सहित रेल/सड़क बद्ध कार्गो के लिए भंडारण यार्ड पर सेवाओं के लिए समेकित प्रभार को शामिल करते हुए दो भागों अर्थात् समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में पृथक्कृत किया गया है। भारतोलन प्रभार अतिरिक्त प्रभार्य हैं यदि सुविधा प्राप्त की जाती है। यह इसलिए किया गया था क्योंकि मौजूदा एसओआर के अनुसार, तटीय रियायत डिलीवरी, हीपिंग/हाइ हीपिंग, सफाई तथा परेषण संबंधित सेवा के लिए भंडारण स्थल पर लदाई सहित तट प्रहस्तन सेवा पर लागू नहीं है। इस संबंध में, केओपीटी ने एचडीसी की फ्लोटिंग जेट्टी पर प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए गणना का आधार भेजा है। इस गणना से, यह देखा जा सकता है कि प्रस्तावित दरें

		टीएएमपी द्वारा पहले अनुमोदित दरों के अनुसार है। दरों पर पहुंचने के आधार का ब्रेकअप भी संलग्न किया गया है।
(iv)	खंड 14.1 (11) में ऑन बोर्ड कंटेनरों का बांधना/खोलना, टिवस्ट लॉक लगाना और उतारना तथा अनुषंगी दस्तावेजों के लिए प्रभार के मामले में, केडीएस के मामले में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। इस स्थिति की पुष्टि करें।	प्रभार संशोधित नहीं किया जा रहा है।
(v)	केओपीटी ने "सीमाशुल्क बद्ध गोदी तथा ईजेसी यार्ड के बीच एक्ज़िम कार्गो लदाई/उतराई सहित" शब्दों को जोड़ते हुए प्रस्तावित एसओआर के खंड एस.16.1 की मद सं. 11 (क) के विवरण में संशोधन के कारण नहीं बताये हैं। केओपीटी उक्त खंड में संशोधनों के कारण बताये।	गोदी/जेट्टी के बाहर वैगनों में लदे हुए कार्गो के आयात के लिए कोई प्रावधान नहीं था। तथापि, वैगनों में आयातित कोयला की लदाई और रेल द्वारा अनुवर्ती परिवहन 2018 से केडीएस रेल इंटरचेंज यार्ड (ईजेसी) से शुरू किया गया था। ऐसे परेषण के प्रहस्तन एजेंट से अनुरोध पर (प्रतिलिपि संलग्न), मामले की समीक्षा की गई थी और सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने पर, ईजेसी यार्ड में लाइन सं. 23 में प्रहस्तित सभी प्रकार के आयात रेलबद्ध यातायात पर एसओआर के खंड 16 के अधीन मद 11 (क) के अनुसार समेकित प्रभारों की वसूली करने का निर्णय किया गया था। न्यासी बोर्ड द्वारा 28–06–2018 को हुई बैठक में संकल्प सं. आर/62/केडीएस/टीएफसी/3/2018 द्वारा अनुसमर्थन किया गया है।
(vi)	केओपीटी ने प्रस्तावित एसओआर के खंड 2.16.1 की मद सं. 12 में "अग्निशमन उपकरण और अपाराटस का उपयोग" से संबंधित कुछ प्रशुल्क उप मदें शामिल की थीं। केओपीटी ने बताया था कि नई दरें वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 में निर्धारित प्रक्रिया अर्थात् 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई हैं। तथापि, केओपीटी ने ऐसी मदों के लिए प्रशुल्क पर पहुंचन के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। केओपीटी विभिन्न अग्निशमन उपस्कर तथा अपाराटस के उपयोग के लिए नए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं/लागत विवरण भेजे। इसके अलावा, यह देखा गया है कि इन प्रशुल्क मदों से कोई आय प्रपत्र 3 में नहीं ली गई हैं। केओपीटी प्रपत्र–3 में इन प्रशुल्क मदों के राजस्व के प्रभाव पर विचार करे।	केओपीटी ने अग्निशमन उपकरण तथा अपाराटस के उपयोग के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं/लागत विवरण भेजा था। यह सूचित किया गया है कि अग्निशमन उपकरण बहुत कम अवसरों पर और मुख्यतः ताप कोयला स्टेक यार्ड में उपयोग किए जाते हैं। तथापि, बोर्ड ने हाल ही में अनुमोदित किया था कि अग्निशमन उपकरण के उपयोग के लिए ताप कोयला स्टेक यार्ड में उक्त उपस्कर के प्रयोग के लिए वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, उपस्कर के उपयोग की बारंबारता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। इसलिए अग्निशमन उपस्कर तथा अपाराटस के उपयोग के कारण व्यावहारिक रूप से राजस्व सृजित करने की संभावना नहीं है। इस पर विचार करते हुए, इन प्रशुल्कों के राजस्व का प्रभाव प्रपत्र–3 में सुविचारित नहीं किया गया है।
(vii)	इसी तरह, केओपीटी ने "ऑयल स्पिल रिस्पांस उपकरण" से संबंधित कुछ प्रशुल्क मदें शामिल की थीं और बताया था कि इसने अंगीकृत वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 निर्धारित प्रक्रिया अर्थात् 70 प्रतिशत क्षमता उपयोग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है। केओपीटी ने ऐसी मदों के लिए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी थीं और इन प्रशुल्क मदों से कोई आय भी प्रपत्र 3 में नहीं ली गई है। अतः, केओपीटी "ऑयल स्पिल रिस्पांस उपकरण के किराया प्रभार" के लिए नए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं/लागत विवरण भेजे और प्रपत्र 3 में इन नई शामिल की गई प्रशुल्क मदों पर राजस्व के प्रभाव पर भी विचार करना चाहिए।	केओपीटी ने "ऑयल स्पिल रिस्पांस उपकरण के किराया प्रभार" के लिए नए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं/लागत विवरण भेजे हैं। इसके अलावा चूंकि ये दरें बहुत ही कम उपयोग में लाई जाती हैं (पिछले पांच वर्षों में ऑयल स्पिल रिस्पांस उपकरण केवल एक बार किराये पर लिया गया है), इन नए शामिल किए गए प्रशुल्कों के राजस्व का प्रभाव प्रपत्र–3 में सुविचारित किया गया है।
(viii)	खंड एस.17.1 (मद सं. 7) में जलयान कार्मिक परमिट पुस्तिका (जिसमें 50 परमिट शामिल) से संबंधित मौजूदा प्रशुल्क मद प्रस्तावित एसओआर में केओपीटी द्वारा हटाया गया है। केओपीटी उक्त प्रशुल्क मद को हटाने के लिए कारण बतायें।	केओपीटी में आरएफआईडी परमिट शुरू किए जाने के बाद, पुस्तिका/पेपर फार्म में परमिट बन्द कर दिया गया है। अतः, प्रस्तावित एसओआर से उक्त मद को हटाने के लिए प्रस्ताव किया गया है।
(ix)	खंड 21.5 बैंचमार्क की अपेक्षा उच्चतर पम्पिंग दर अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन और पोत पर आरोप्य कारणों से बैंचमार्क पम्पिंग दर/विलंबित नौचालन की अनुपलब्धि के लिए जुर्माना निर्धारित करता हैं। उक्त खंड में, यह देखा गया है कि 13 लिक्विड कार्गो मदों के लिए बैंचमार्क पम्पिंग दरें निर्धारित	अप्रैल 2017 से जनवरी 2019 तक अवधि के दौरान तत्संबंधी घटकों की ढुलाई करने वाले पोतों द्वारा अर्जित औसत पम्पिंग दर सुविचारित की गई थी और मी.ट./घंटा में औसत पम्पिंग दर की गणना का आधार निम्नवत् हैः–

	करते हुए मौजूदा एसओआर के स्थान पर, केओपीटी ने अब 35 लिक्विड कार्गो मदों के लिए बैंचमार्क पम्पिंग दरों का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, मौजूदा एसओआर में केएल/घंटा रूप में निर्धारित बैंचमार्क पम्पिंग दरें अब मी.ट./घंटा पर प्रस्तावित की गई हैं। इसके परिणामस्वरूप मौजूदा 13 लिक्विड कार्गो मदों के लिए बैंचमार्क पम्पिंग दरों के स्तर में भारी कटौती हुई थी। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे: (क) 22 नई लिक्विड कार्गो मदों के मामले में बैंचमार्क पम्पिंग दरों का निर्धारण करने के लिए आधार। (ख) पिछले 3 वर्षों के लिए सभी 35 लिक्विड कार्गो मदों के मामले में वास्तविक पम्पिंग दरें भेजें। (ग) मौजूदा 13 लिक्विड कार्गो मदों के लिए बैंचमार्क पम्पिंग दरों में कटौती का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें।	क. प्रत्येक पोत की कुल कार्गो मात्रा (मी.ट. में) और उक्त घटकों की ढुलाई करने वाले प्रत्येक पोत द्वारा लिया गया कुल समय (घंटों में) उपर्युक्त अवधि के लिए सुविचारित किया गया था। ख. प्रत्येक पोत के लिए लिया गया कार्य समय वर्किंग बर्थ में हॉल्ड–इन समय से उक्त बर्थ में उनके कुल कार्गो परिचालन के पूरा होने तक है जो पोत का अंतिम फिनिशिंग समय है। ग. औसत पम्पिंग दर (मी.ट./घंटा में) तब हॉल्ड–इन से कुल कार्गो परिचालनों के पूरा होने के समय तक की अवधि के भीतर इन पोतों द्वारा कुल कार्गो मात्रा/लदे हुए/उतारे गए से परिगणित की गई थी। उपर्युक्त आधार पर, उक्त कार्गो की ढुलाई करने वाले मी.ट./घंटा में पोतों की औसत पम्पिंग दर घटाई गई थी। आंकड़ों की एक बार दोबारा पुनः जांच की गई है और इसे पाया गया है।
(x)	प्रस्तावित एसओआर के एस.33.1 और एस.33.2 में अंतर्देशीय क्रूज पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए इनडेनचर्ड मेमोरियल जेट्टी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का आधार बतायें।	इनडेनचर्ड मेमोरियल जेट्टी के उपयोग के लिए प्रशुल्क प्रशासनिक रूप से न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था। केओपीटी ने संकल्प की प्रति भेजी है।

8.1. जैसाकि पहले बताया गया है, मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 नवंबर 2019 द्वारा प्रपत्र–1 में कुछ गणना त्रुटियों को शोधित किया गया है।

8.2. केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित संशोधित एआरआर गणना निम्नवत् है:–

क्र.सं.	विवरण	**वाई1 (2015-2016)**	**वाई2 (2016-2017)**	**वाई3 (2017-2018)**
(1)	कुल व्ययः (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i)	परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	वित्त एवं विविध व्यय	77299.12	79436.34	129362.49
	कुल व्यय **1 = (i)+(ii)+(iii)**	**217158.58**	**219110.50**	**282594.20**
(2)	घटाये, समायोजनः			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	4157.14	4857.07	5990.12
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	4261.41	5201.55	5049.89
	(ग) आबंटित एफएमई	2617.24	2460.41	4528.97
	उप योग **2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]**	**11035.79**	**12519.03**	**15568.98**
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00
(iii)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक मद की सूची बनायें)			
	(क) वेतन तथा भत्तों का बकाया	0.00	0.00	3605.15
	(ख) पेंशन का बकाया	0.00	0.00	23.64
	उप–योग **2(iii)=[(क)+(ख)]**	**0.00**	**0.00**	**3628.79**

(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	25146.80	29096.61	60400.14
(v)	परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	8217.36	10156.65	8440.65
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप–योग **2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]**	**0.00**	**0.00**	**0.00**
(vii)	मंत्रालय से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी:	27555.00	16250.00	16739.00
(viii)	कंटेनर से सीडीएलबी के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति	3398.16	3668.57	3806.47
	2 का जोड़ = **2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)**	**75353.11**	**71690.86**	**108584.03**
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय: **[3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)]**	**141805.47**	**147419.64**	**174010.17**
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय **= [**वाई**1 +** वाई**2 +** वाई**3] / 3**		**154411.76**	
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		81501.46	
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		13754.92	
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		6304.61	
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।		0.00	
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		0.00	
	(vi). जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी		0.00	
	(क). वस्तुसूची		1013.47	
	(ख). विविध देनदार		6368.30	
	(ग). रोकड़		23187.26	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़		30569.03	
	(vii). कुल नियोजित पूंजी **[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]**		**119520.80**	
(6).	क्र.सं. **7(vii)** पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ		**19123.33**	
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर½ **[(4)+(6)]**		**173535.09**	
(8).	वर्ष 2018–19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् **@ 3.45% (7 * 1.0345)**		**179522.05**	
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		179522.05	
(10).	ऊपर क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन		**177559.00**	

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 27 अगस्त 2019 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

10.1. केओपीटी से विशेष अनुरोध किया गया था कि पूर्ववर्ती पैरा सं. 7.1 क्र.सं. (vi) (क) एवं (vi) (ख) में उल्लिखित कारणों से एआरआर की गणना करते समय रेलवे व्यय को शामिल नहीं किया जाए। प्रतिसाद में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 नवंबर 2019 द्वारा, इस आधार पर कि प्रशुल्क नीति एवं प्रशुल्क दिशानिर्देशों में रेलवे गतिविधि व्यय को कुल व्यय में शामिल नहीं किए जाने के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है, और कि रेलवे गतिविधि से आय में टीएएमपी एवं रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रशुल्क शामिल है, इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया था कि एआरआर गणना में रेलवे व्यय को शामिल नहीं किए जाने पर विचार करे।

10.2. पत्र दिनांक 22 नवंबर 2019 द्वारा केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि उन गतिविधियों पर अर्जित होने वाली रेलवे आय शामिल की जाए जिसपर प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व के अनुमानन में टीएएमपी द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किया जा रहा है और एआरआर के परिकलन में उसपर प्रासंगिक व्यय भी शामिल कर सकता है। केओपीटी से एआरआर में परिवर्तन के परिणामस्वरूप रेलवे आय तथा व्यय के लेखा पर सही गणना तथा दरें, यदि कोई हों, समायोजन शामिल करना संशोधित प्रपत्र तथा संशोधित एसओआर भेजने का अनुरोध किया गया था।

10.3. इसके अलावा, केओपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रशुल्क और वर्ष 2015–16, 2016–17 तथा 2017–18 के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क से होने वाली आय अलग की जाए और बताई जाए।

10.4. इस संबंध में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसंबर 2019 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:–

(i) प्रपत्र–1 और 2 संशोधित किया गया है।

(ii) एचडीसी की रेलवे आय तथा एचडीसी संबंधी गणना के ब्योरे भेजे गए हैं।

(iii) एआरआर में लागू किया गया वृद्धि कारक 2018–19 से संबंधित है।

(iv) चूंकि, वित्तीय वर्ष 2019–20 की तीसरी तिमाही दिसंबर 2019 को समाप्त हो रही है, इसलिए 4.26 प्रतिशत लागू करते हुए एआरआर में यथा निर्धारित रु. 1761.42 करोड़ की सीमा वसूल करने के लिए 2019–20 के 4.26 प्रतिशत की दर से वृद्धि कारक लागू करने की अनुमति देने का अनुरोध किया गया है।

10.5. तत्पश्चात, केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 30 जनवरी 2020 और 04 फरवरी 2020 द्वारा संशोधित प्रपत्र–1, टाइपलेखन संबंधी त्रुटियों के शोधन के बाद, अग्रेषित किया था। केओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 दिसंबर 2019 द्वारा अग्रेषित और अपने ईमेल दिनांक 30 जनवरी 2020 और 04 फरवरी 2020 द्वारा केओपीटी द्वारा शोधित संशोधित प्रपत्र–1 निम्नवत् है:–

क्र.सं.	**विवरण**	**वाई 1 (2015-2016)**	**वाई 2 (2016-2017)**	**वाई 3 (2017-2018)**
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i)	परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	वित्त एवं विविध व्यय	77299.12	79436.34	129362.49
	कुल व्यय **1 = (i)+(ii)+(iii)**	217158.58	219110.50	282594.20
(2)	घटाये, समायोजनः			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	4157.14	4857.07	5990.12
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	4261.41	5201.55	5049.89
	(ग) (i) आबंटित एफएमई – सेवानिवृत्ति लाभ निधियों में अंशदान	1154.08	1329.50	2930.31
	(ii) आबंटित एफएमई – अन्य	1241.86	1130.90	1598.66
	उप योग **2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]**	10814.49	12519.02	15568.98
(ii)	टीएएमपी दर से इतर सृजित आय के लिए प्रोद्भूत आनुपातिक रेलवे संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	4866.14	4288.73	4789.59
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	2123.30	1929.73	1899.34
	(ग) (i) आबंटित एफएमआई – सेवानिवृत्ति लाभ निधियों में अंशदान	2320.39	2498.35	4533.38
	(ii) आबंटित एफएमई – अन्य	2489.87	2141.05	1728.30
	उप–योग 2(ii)=[(क)+(ख)+(ग)]	11799.70	10857.85	12950.61
(iii)	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00

(iv)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक मद की सूची बनायें)			
	(क) वेतन तथा भत्तों का बकाया	0.00	0.00	3605.15
	(ख) पेंशन का बकाया	0.00	0.00	23.64
	उप–योग **2(iii)=[(क)+(ख)]**	0.00	0.00	3628.79
(v)	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	21672.33	25268.76	52936.44
(vi)	परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	3856.77	5415.39	3786.21
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप–योग **2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]**	0.00	0.00	0.00
(viii).	मंत्रालय से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी	27555.00	16250.00	16739.00
(ix)	कंटेनर से सीडीएलबी के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति	3398.16	3668.57	3806.47
	2 का जोड+ = **2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)**	**79096.44**	**73979.59**	**109416.49**
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्ययः **[3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)-2(ix)]**	**138062.14**	**145130.91**	**173177.71**
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय **= [**वाई**1 +** वाई**2 +** वाई**3] / 3**		**152123.58**	
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		81501.46	
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		13754.92	
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		6284.77	
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।		0.00	
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		0.00	
	(vi). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को रेलवे गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		5011.98	
	(vii). जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी		0.00	
	(क). वस्तुसूची		1013.47	
	(ख). विविध देनदार		6368.30	
	(ग). रोकड़		23187.26	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़		30569.03	
	(viii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(घ)]		**114528.66**	
(6).	क्र.सं. **7(vii)** पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ		**18324.59**	
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) **[(4)+(6)]**		**170448.17**	

(8)	वर्ष 2018–19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् **@ 3.45% (7 * 1.0345)**	176328.63
(9)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	176328.63
(10)	वर्ष 2019–20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् **@ 4.26% (7 * 1.0426)**	**183840.23**
(11)	ऊपर क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन	**177559.00**

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई 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 करवाये जाएंगे।

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

(i) कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/23/2016–केओपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा संशोधित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, कार्गो संबंधित प्रभारों में सामान्यतः 5 प्रतिशत और पोत संबंधित प्रभारों में सामान्यतः 15 प्रतिशत वृद्धि की गई थी। सितंबर 2016 के आदेश द्वारा अनुमोदित केओपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई थी। केओपीटी के उक्त मौजूदा एसओआर की वैधता 30 सितंबर 2019 तक विस्तारित की गई थी। इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर आया था। केओपीटी का प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदित है।

(ii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं दिनांक आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसंबर 2018 द्वारा महापत्तन न्यासों के दरमान जोकि महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963 की धारा 111 के अधीन 1 अप्रैल 2019 से संशोधन के लिए देय है, जिसे 16 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 17 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था, के निर्धारण के लिए नया ''महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018'' जारी किया था। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति 2018 कार्यान्वित करने के लिए कार्य दिशानिर्देश 30 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 29 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए हैं। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2018 और कार्य दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों पर आधारित है।

(iii) प्रारंभिक प्रस्ताव जुलाई 2019 में केओपीटी द्वारा दाखिल किया गया था। तत्पश्चात, हमारे द्वारा मांगे गए अनुसार नवम्बर 2019 में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पेश करते समय, केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में दिए गए अनुसार अपनी एआरआर गणना में कुछ गणना त्रुटियों में सुधार किया है। उसके बाद, केओपीटी ने फरवरी 2020 में अपनी एआरआर गणना में कुछ त्रुटियों में सुधार किया था। एआरआर गणना में परिवर्तन का पत्तन द्वारा प्रस्तावित एसओआर में पत्तन द्वारा मांग की गई वृद्धि के प्रतिशत पर कोई प्रभाव नहीं है। इस प्रकार, जुलाई 2019 और फरवरी 2020 में केओपीटी द्वारा मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ दाखिल किया गया प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iv) (क) प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास (एमपीटी) एआरआर का मूल्यांकन करे

जोकि प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वाई3 को प्राप्त प्रगतिधीन पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्य दिशानिर्देशों और प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित कुछ अतिरिक्तों के अधीन तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

(ख) केओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 और कार्य दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तीन वर्षों अर्थात् 2015–16 (वाई1), 2016–17 (वाई2) और 2017–18 (वाई3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर एआरआर मूल्यांकित किया है। एआरआर प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है। केओपीटी ने वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में लागू नहीं व्ययों को अलग रखा गया है। केओपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है। केओपीटी द्वारा प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार किया गया निम्नलिखित समायोजन नीचे स्पष्ट किए गए कारणों से एआरआर के परिकलन में किए जाने वाले कुछ संशोधन के साथ विशिष्ट उल्लेख के लिए बताये गए हैं:–

(i) केओपीटी ने संपदा गतिविधि अर्थात् संपदा गतिविधि से संबंधित परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित), आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय (एमजीए) और वित्तीय एवं विविध व्यय को अलग रखा है। ऋणों पर ब्याज शून्य बताया गया है।

(ii) रेलवे गतिविधि से केओपीटी द्वारा अर्जित आय में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क एवं रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रशुल्क से होने वाली आय शामिल है। सेवाओं से अर्जित रेलवे आय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं की गई है और उसपर व्यय इस प्रशुल्क कार्यवाही से बाहर होगा। इस प्रकार, हमारे अनुरोध पर, केओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रशुल्क से संबंधित आय एवं व्यय का ब्रेकअप भेजा था।

इस गतिविधि से संबंधित व्यय जिसके लिए रेलवे बोर्ड द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किया गया है को केओपीटी द्वारा एआरआर से अलग रखा गया है।

केओपीटी द्वारा प्रेषित ब्रेकअप के आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क से संबंधित आय एवं व्यय से संबंधित, यह देखा गया है कि रेलवे गतिविधि अधिशेष में है जैसाकि अनुलग्नक–1 में दर्शाया गया है। चूंकि केओपीटी में रेलवे गतिविधि जिसके मामले में प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जा रहा है, अधिशेष में है, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क से संबंधित रेलवे व्यय भी एआरआर परिकलन में अलग रखने की जरूरत है।

अन्य शब्दों में, वर्ष 2015–16, 2016–17 तथा 2017–18 के लिए वार्षिक लेखों में यथा दर्शाये गए अनुसार समग्र रेलवे गतिविधि व्यय और उसपर आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य व्यय एवं वित्त तथा विविध व्यय एआरआर से अलग किए जाए। प्रशुल्क नीति, 2018 के अधीन अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा ऐसा दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

तदनुसार, केओपीटी द्वारा यथा अलग किया गया रेलवे व्यय ऊपर चर्चा के अनुसार स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है। केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित के सापेक्ष इस आदेश में यथा सुविचारित रेलवे व्यय को अलग दर्शाने वाला तुलनात्मक विवरण **अनुलग्नक–II** रूप में दिया गया है।

(iii) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2(iii) और कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी संशोधन के कारण मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान, अनुग्रह भुगतान का 1/3 एआरआर में शामिल किया जाना है। इसी तरह, पेंशन निधि में अंशदान का 1/3वां एआरआर की गणना में शामिल किया जाना है। इसका अर्थ उपर्युक्त व्ययों का 2/3वां एआरआर की गणना में अलग रखा जाना है।

केओपीटी ने वर्ष 2017–18 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2017–18 के लिए वेतन भत्तों के बकाया के 2/3वें के लिए रु. 3605.15 लाख अलग रखे थे। इसी तरह, केओपीटी ने वर्ष 2017–18 के दौरान पेंशन के बकाया के 2/3वें के लिए रु. 23.64 लाख अलग रखे थे। केवल एक वर्ष में 2/3वें व्यय को अलग रखना उचित नहीं है, क्योंकि पत्तन के लिए निम्नतर एआरआर के परिणामस्वरूप व्यय 3 वर्षों के लिए औसत होगी। इसलिए, संपूर्ण व्यय को व्यय से अलग रखा गया है और इसके बाद 1/3वें व्यय को वर्ष 2015–16 से 2017–18 के लिए औसत व्यय में जोड़ा गया है।

(iv) केओपीटी ने निम्नलिखित गणनाओं के अनुसार अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि में 2/3वें योगदान के लिए वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के लिए क्रमशः रु. 21672.33 लाख, रु. 25268.76 लाख और रु. 52936.44 लाख की राशि अलग रखी है:

(रु. लाखों में)

विवरण	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार केओपीटी कर्मचारी सुपर वार्षिकीकरण निधि में अंशदान	32500	33233.42	83120.51
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार उपदान निधि में अंशदान	5032.54	10194.36	7028.95
जोड़	37532.54	43427.78	90149.46
अधिवर्षिता निधि तथा उपदान निधि का 2/3 अंशदान	25146.80	29096.61	60400.13
घटायें: संपदा गतिविधि से संबंधित समानुपातिक अंशदान राशि	1154.08	1329.50	2930.31
घटायें: रेलवे गतिविधि से संबंधित समानुपातिक अंशदान राशि	2320.39	2498.35	4533.38
निवल अंशदान (लागत विवरण में अलग रखने के लिए सुविचारित)	**21672.33**	**25268.76**	**52936.44**

तथापि, 2/3वां अंशदान निम्नवत् परिगणित किया गया है:–

(रु. लाखों में)

विवरण	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार केओपीटी कर्मचारी सुपर वार्षिकीकरण निधि में अंशदान	32500	33233.42	83120.51
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार उपदान निधि में अंशदान	5032.54	10194.36	7028.95

जोड़	37532.54	43427.78	90149.46
घटायें: संपदा गतिविधि से संबंधित समानुपातिक अंशदान राशि	1154.08	1329.50	2930.31
घटायें: रेलवे गतिविधि से संबंधित समानुपातिक अंशदान राशि	2765.26	3004.19	5560.34
अंतिम निवल अंशदान	33613.20	39094.09	81658.81
निवल अंशदान का 2/3 (लागत विवरण में अलग रखने के लिए सुविचारित)	**22520.84**	**26193.04**	**54711.40**

तदनुसार, अलग करने के लिए केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित अधिवर्षित निधि और उपदान निधि के लिए 2/3वां अंशदान संशोधित किया गया है जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है।

(v) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2. (iv) और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के अधीन प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय ही एआरआर गणना में ही विचार किया जाएगा। परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय पहले बताये गए संशोधनों के मद्देनजर पुनर्गणित किए गए है। परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों की संशोधित गणना निम्नवत् है:–

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18
1	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय (मूल्यह्रास सहित) लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा के अनुसार	33714.35	35088.74	36200.84
2	घटायें: संपदा संबंधित में एमजीए का प्रभाज	4261.41	5201.55	5049.89
3	घटायें: रेलवे गतिविधि में एमजीए का प्रभाजन	2487.57	2326.23	2229.40
4	निवल एमजीए व्यय (मूल्यह्रास सहित परंतु संपदा से संबंधित एमजीए व्यय के अलावा) (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	**26965.37**	**27560.96**	**28921.55**
5	वार्षिक लेखा के अनुसार परिचालन व्यय	106145.11	104585.42	117030.87
6	घटायें: संपदा संबंधित में परिचालन व्यय का प्रभाजन	4157.14	4857.07	5990.12
7	घटायें: रेलवे गतिविधि में परिचालन व्ययों का प्रभाजन	5773.07	5173.18	5542.25
8	परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित परंतु संपदा से संबंधित परिचालन व्यय अतिरिक्त) (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	**96214.90**	**94555.17**	**105498.50**
10	स्वीकार्य प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय	24053.73	23638.79	26374.63
11	अलग करने के लिए सुविचरित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (क्र.सं. 4–10)	**2911.65**	**3922.17**	**2546.93**

(vi) प्रशुल्क नीति, 2018 कार्यान्वित करने के लिए जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, निकटवर्ती बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्ययों को एआरआर के परिकलन से अलग रखा जाना है। केओपीटी ने निकटवर्ती बर्थों से संबंधित कोई व्यय प्रतिवेदित नहीं किया है।

(vii) केओपीटी ने कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) को ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों की प्रतिपूर्ति और एमओएस से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी को सही तरह से अलग किया गया है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन के आधार पर कि एमएचसी बर्थों में कंटेनर परिचालनों के लिए ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए सीडीएलबी को किए गए भुगतान अलग रखे गए हैं क्योंकि केवल केडीएस ही संबद्ध उपयोक्ताओं से समान राशि संग्रहीत करता है और सीडीएलबी को भेजता है और कि संग्रहण के लिए सुविचारित दर सीडीएलबी विनियमों द्वारा समय–समय पर निर्धारित की जाती है और केओपीटी के एसओआर के अधीन नहीं। इसी कारण के आधार पर, केओपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए व्यय से वर्ष 2015–16 से 2017–18 के लिए क्रमशः रु. 3398.16 लाख, रु. 3668.57 लाख और रु. 3806.47 लाख सीडीएलबी को कंटेनर के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति को अलग किया है।

(viii) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, संशोधित औसत व्यय केओपीटी द्वारा यथा निर्धारित रु. 1521.24 करोड़ की बजाय रु. 1510.62 करोड़ परिगणित होता है।

(v). केओपीटी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। केओपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 को निवल अचल परिसंपत्तियों और प्रगतिधीन पूंजी पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने बताया है कि निकटवर्ती बर्थों से संबंधित पत्तन द्वारा प्रोद्भूत व्यय नहीं है।

(vi). कार्य पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष जमा शामिल है।

वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, केपिटल स्पेयर्स से इतर वस्तुसूची के मामले में सीमा छह माह का औसत उपभोग है। तथापि, केओपीटी ने रु. 1013.47 लाख की वस्तुसूची पर विचार किया है जोकि 31 मार्च 2018 को वस्तुसूची का 50 प्रतिशत मूल्य घटाव ईंधन का स्टाक बताया गया है। कार्य पूंजी के लिए परिकलन हेतु वस्तुसूची ईंधनों के अलावा छह माह के औसत उपभोग पर विचार करते हुए वर्किंग दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार केओपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रासंगिक अनुसूची में उपलब्ध भंडारों के उपभोग के ब्योरों के अनुसार पुनगर्णना की गई है जोकि रु. 431.37 लाख परिगणित होता है।

मूल्यह्रास के अलावा मासिक रोकड़ व्ययों को लेखा में लेते हुए केओपीटी द्वारा परिगणित किया गया है, परंतु संपदा गतिविधि के रोकड़ व्ययों को शामिल करते हुए। रोकड़ शेष की संपदा गतिविधि तथा रेलवे गतिविधि से संबंधित व्ययों के अलावा एक माह के रोकड़ व्ययों पर विचार करने क लिए पुनःगणना की गई है और केओपीटी द्वारा मूल्यांकित रु. 23187.26 लाख के स्थान पर रु. 22257.44 लाख निर्धारित किया गया है।

विविध देनदार वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पत्तन द्वारा परिकलित किए गए हैं।

(vii). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ऊपर परिगणित संशोधित नियोजित पूंजी पर रु. 18082.68 लाख परिगणित किया गया है जोकि केओपीटी द्वारा सुविचारित रु. 18324.59 लाख के स्थान पर एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।

(viii). एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2015–16 से 2017–18 के लिए रु. 151062.02 लाख के व्यय और नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु. 18082.68 लाख है, इस तरह 31 मार्च 2018 को कुल रु. 169144.70 लाख होता है। इसके अलावा, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर क्रमशः 3.45 प्रतिशत की दर से वर्ष 2018–19 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किया गया है।

तत्पश्चात, इस आधार पर कि वर्ष 2019–20 पहले ही समाप्त होने वाला है, केओपीटी ने वर्ष 2019–20 के लिए यथा लागू 4.26 प्रतिशत के अतिरिक्त वृद्धि कारक पर विचार करने का अनुरोध किया है।

पत्तन द्वारा किए गए निवेदन के संबंध में, यह कहना है कि संदर्भित मामले में आदेश पारित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, भारत के राजपत्र में उक्त आदेश की अधिसूचना और अनुमोदित केओपीटी के संशोधित दरमान के लागू होने में लगने वाला समय, यह उम्मीद है कि केओपीटी का संशोधित एसओआर वर्ष 2020–21 की शुरूआत में लागू होगा। उक्त स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण एआरआर के परिकलन में 2018–19 के सूचकांकित एआरआर में 4.26 प्रतिशत के अतिरिक्त वृद्धि कारक पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

इस प्रकार, वर्ष 2019–20 के लिए सूचकांकित एआरआर केओपीटी द्वारा वर्ष 2019–20 द्वारा यथा मूल्यांकित रु. 183840.23 लाख के स्थान पर रु. 182434.35 लाख परिगणित होता है।

(ix). सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा दी गई एआरआर गणना की विस्तृत वर्किंग पर रेलवे व्यय को अलग रखने और कार्य पूंजी के शीर्ष के अधीन वस्तुसूची तथा रोकड़ जमाशेष से संबंधित समायोजनों के संबंध में लागू संशोधन के अधीन विश्वास किया गया है। इस आदेश में यथा संशोधित एआरआर का संशोधित परिकलन **अनुलग्नक–III** रूप में संलग्न किया गया है।

(x). केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और हमारे द्वारा यथा सुविचारित सूचकांकित एआरआर का सार नीचे दिया गया है:–

(राशि रु. लाखों में**)**

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
1.	वर्ष 2015–16, 2016–17 और 2017–18 के लिए औसत व्यय	152123.58	151062.02
2.	31.03.2018 को और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी निवल अचल परिसंपत्ति, प्रगतिधीन पूंजी सहित नियोजित पूंजी	114528.66	113016.75
3.	16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	18324.59	18082.68
4.	31 मार्च 2018 को एआरआर (4=1+3)	170448.17	169144.70
5.	वर्ष 2018–19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.45%)	176328.63	174980.19
6.	वर्ष 2019–20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (4.26%)	183840.23	182434.35
7.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	**183840.23**	**182434.35**

(xi) (क) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजारी ताकतों को जवाब देने के लिए दरें निर्धारित करने और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर एसओआर तैयार करने का अधिकार दिया गया है।

पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2017–18 में प्रहस्तित तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, केओपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करने के लिए और वर्ष 2017–18 के दौरान पत्तन द्वारा पोत के जीआरटी और टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया है। राजस्व अनुमानन विवरण सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है।

(ख) प्रस्तावित एसओआर तैयार करते समय, केओपीटी को सामान्यतः पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित करते देखा गया है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, केओपीटी द्वारा प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन रु. 177559 लाख परिगणित किया गया है। यह रु. 4875.35 लाख के अनाच्छादित अंतर को छोड़ते हुए, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, रु. 182434.35 लाख के अधिकतम सूचकांकित एआरआर की अपेक्षा कम देखा गया है।

(ग) प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को अधिकतम एआरआर के भीतर एसओआर तैयार करने और वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजारी ताकतों का जवाब देने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार देता है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर केओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अधिकतम एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

(xii) उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अपने एसओआर में केपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति उठाई थी। इस संबंध में, यह कहना है कि जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी का एसओआर पिछली बार वर्ष 2016–17 में संशोधित किया गया था। उसके बाद, कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के कारण, केओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के दौरान लागू वृद्धि कारक द्वारा दरों को सूचकांकित किया है (जिसके आधार पर केओपीटी का प्रशुल्क पिछली बार संशोधित किया गया था)। इस प्रकार, केओपीटी ने सूचकांकित दर पर केवल लगभग 5.50 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी जो अपनी लागतों में वृद्धि को पूरा करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने हेतु मौजूदा सामान्य संशोधन कार्यवाही में वर्ष 2018–19 के दौरान प्रचलित है। इसके अलावा, यह भी नोट किया जाए कि केओपीटी द्वारा यथा मांग की गई पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि अधिकतम सूचकांकित एआरआर से कम है। इसके अलावा, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार एसओआर में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। केओपीटी के पास यह विकल्प होगा कि कम दरें प्रभारित कर सकता है। किसी भी स्थिति में, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, केओपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा।

(xiii) मौजूदा शर्तों और प्रस्तावित शर्तों को देते हुए जहां कहीं पत्तन ने मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अभियुक्तियों/कारणों के साथ, नए प्रावधानों के समावेशन तथा मौजूदा शर्तों में संशोधन/हटाये जाने का प्रस्ताव किया है, तुलनात्मक विवरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन स्वीकृत अथवा अस्वीकृत करने के लिए अंतिम कॉलम में हमारी संक्षिप्त अभियुक्तियों/विश्लेषण के साथ अद्यतन किया गया है। उक्त तुलनात्मक स्थिति **अनुलग्नक–IV** रूप में संलग्न की गई है। मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित संशोधन/हटाया जाना केओपीटी द्वारा प्रेषित अभ्युक्तियों/कारण पर विचार करते हुए अनुमोदित किया गया है और उनपर अभ्युक्तियां/विश्लेषण उक्त अनुलग्नक IV में दिया गया है।

(xiv) इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों पर डीएमआईसीडीसी के लॉजिस्टिक डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए आदेश सं. टीएएमपी/12/2019–एमयूसी दिनांक 24 जुलाई 2019 द्वारा संशोधित अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किया था।

अतः, सभी महापत्तन न्यासों तथा वहां पर बीओटी टर्मिनलों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए दो वर्षों की अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त लॉजिस्टिक डाटा बैंक सेवा के लिए कंटेनरों पर संशोधित एमयूसी केओपीटी के मामले में भी लागू होगा। इस संबंध में टिप्पणी, पत्तन द्वारा अपने एसओआर में पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है, जोकि अनुमोदित किया गया है।

(xv) जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने भारत के आधिकारिक राजपत्र में एचडीसी में केओपीटी के मौजूदा बर्थों/जेट्टियों के नाम में बदलाव अधिसूचित करने के बारे सूचित किया था। तदनुसार, हमने अपने राजपत्र सं. 510 दिनांक 13 अगस्त 2019 द्वारा केओपीटी द्वारा यथा अधिसूचित मौजूदा तथा प्रस्तावित बर्थ/जेट्टियों के नाम के परिवर्तन के अनुसार संशोधित एसओआर में एस.4.5, एस.4.12, एस.6.4, एस.21.6.1, एस.27.1 और भाग X खंड–I में बर्थ संख्या के संबंध में हमने उपयुक्त परिवर्तन किए हैं।

(xvi) मौजूदा एसओआर में, आईसीडी कंटेनरों ने 20 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त की थी। प्रस्तावित एसओआर में, आईसीडी कंटेनरों पर विलंबशुल्क निर्धारित करते समय, पत्तन ने रेलमार्ग द्वारा चालित आईसीडी कंटेनर और सड़कमार्ग द्वारा आईसीडी कंटेनर के बीच अंतर किया है। रेलमार्ग द्वारा आईसीडी कंटेनर चालन के मामले में, पत्तन द्वारा 20 दिनों की निःशुल्क अवधि बनाये रखी गई है। तथापि, सड़कमार्ग द्वारा चालित आईसीडी कंटेनर के मामले में, उक्त कंटेनर आयात कंटेनर के मामले में 3 दिनों और निर्यात कंटेनर के मामले में 10 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया गया है। उपयोक्ताओं अर्थात् एलाइड आईसीडी सर्विसस लि. (एआईएसएल) और नेशनल एसोसिएशन फॉर कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएएफसीएस) ने सड़कमार्ग द्वारा चालित आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की प्रस्तावित कटौती पर आपत्ति उठाई थी। इस

संबंध में, पत्तन ने बताया है कि सड़क द्वारा चालित आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की प्रस्तावित कटौती गोदी सड़कों की भीड़ कम करने के लिए और रेल द्वारा आवागमन को प्रोत्साहित करने के लिए है। प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 9.9.1 के अनुसार, पत्तन को निःशुल्क दिवसों की संख्या निर्धारित करने की स्वतंत्रता है। अतः प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xvii) एस.17.1 (मद सं. 7) में जलयान कार्मिक परमिट पुस्तिका (50 परमिट शामिल है) से संबंधित मौजूदा प्रशुल्क मद इस आधार पर केओपीटी द्वारा हटाये जाने का प्रस्ताव दिया गया है कि केओपीटी में आरएफआईडी परमिटों की शुरूआत के बाद, पुस्तिका/कागज प्ररूप में परमिट बंद किए गए हैं। पत्तन के निवेदनों के आधार पर, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।

(xviii) शुष्क गोदी में पोत के अति विराम की अवधि के लिए स्लैब वार किराया प्रभार निर्धारित करते हुए एस.19.2 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. vi को निर्धारित शुष्क गोदी प्रभारों के 1.5 गुना की एकसमान वसूली निर्धारित करते हुए केओपीटी द्वारा युक्तिसंगत बनाये जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन उम्मीद करता है कि प्रस्तावित परिवर्तन से पोतों के बीच अनुशासन आएगा और पत्तन को सही योजना बनाने में सुविधा भी होगी। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और चूंकि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित युक्तिकरण पर आपत्ति नहीं उठाई है, उक्त टिप्पणी में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xix) इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/22/2019–केओपीटी दिनांक 29 नवंबर 2019 द्वारा लम्बी अवधि के लिए कार्य के पूरा होने के बाद गोदी के भीतर शेष पोतों से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली निर्धारित करते हुए एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में, उक्त आदेश में, यह दर्शाया गया था कि दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली की वैधता, केओपीटी द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले संशोधित दरमान की वैधता से सह–समाप्ति रहेगी। इस प्रकार, उक्त आदेश द्वारा तटीय व्यापार में लगे पोत और विदेशी व्यापार में लगे पोत के लिए भाग VI – पोत संबंधित प्रभार की अनुसूची 21.1 के अधीन टिप्पणी सं. vi के रूप में यथा शामिल प्रावधान केओपीटी के एसओआर में शामिल किया जा रहा है।

(xx) इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/45/2019–केओपीटी दिनांक 29 नवंबर 2019 द्वारा पंद्रह वर्षों की अवधि के लिए फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो तथा कंटेनर के स्थानांतरण के लिए प्रभार निर्धारित करते हुए एक आदेश पारित किया था। उक्त प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली टिप्पणियों के साथ उक्त प्रभार केओपीटी के एसओआर में शामिल किए गए हैं।

(xxi) इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/8/2019–केओपीटी दिनांक 14 जून 2019 द्वारा लंगरगाह/लाइटरेज/टॉप अप स्थलों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों तथा केओपीटी के एचडीसी में प्रहस्तन करने वाले बार्ज के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश द्वारा, उक्त दरों की वैधता, फरवरी 2018 के आदेश द्वारा, केओपीटी के एचडीसी के लिए यथा अनुमोदित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मौजूदा प्रभारों की वैधता को सह–समाप्ति बनाये रखने के लिए 27 मार्च 2021 तक उल्लिखित की गई है। इस प्रकार, उक्त प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली टिप्पणियों के साथ उक्त प्रभार केओपीटी के एसओआर में शामिल किए गए हैं।

(xxii) अंतर्देशीय पर्यटन सहित भारत में क्रूज पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा उठाये गई विभिन्न कदमों के आधार पर, इसके प्रस्तावित एसओआर के एस.33.1 और एस.33.2 में अंतर्देशीय क्रूज पर्यटन के संवर्धन के लिए इनडेंचर्ड मेमोरियल जेट्टी के उपयोग के लिए प्रशुल्क शुरू किया था। पत्तन को न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से अंतरिम आधार पर दरें कार्यान्वित करना दिखाई देता है। चूंकि दरें, सरकारी पहल को ध्यान में रखते हुए, अंतर्देशीय पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए प्रस्तावित की गई हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित किए गए हैं।

(xxiii) प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 3.7 विनिर्दिष्ट करता है कि साधारणतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा। तदनुसार, अनुमोदित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा।

(xxiv) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी प्रतिबद्ध करेगा। कार्गो–वार जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रतिबद्ध करना जरूरी नहीं है। इसके बजाय, महापत्तन न्यास समग्र औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रस्तावित कर सकता है। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व–बर्थिंग समय तथा किसी अन्य पैरामीटर के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा जोकि पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया गया है।

पिछले 3 वर्षों कके कार्यनिष्पादन की औसत पर विचार करते हुए, केओपीटी ने कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (ओएसबीडी) के लिए एचडीसी के लिए 8201 और केडीएस के लिए 4248 टन के स्तर पर, औसत वापिसी समय (टीआरटी) के लिए एचडीसी के मामले में 3.43 दिन और केडीएस के मामले में 4.27 दिन और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन औसत पूर्व–बर्थिंग विराम समय (पीबीडी) के लिए एचडीसी के मामले में 1.58 दिन केडीएस के मामले में 0.60 दिन के स्तर पर कार्यनिष्पादन माक प्रस्तावित किए हैं। केओपीटी ने केओपीटी की दोनों गोदी प्रणालियों के लिए कंटेनरों के मामले में 21 औसत फेरे प्रति घंटा के कार्यनिष्पादन मानदंड का भी प्रस्ताव किया था।

प्रशुल्क नीति, 2018 कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई पद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। विचार करते हुए कि प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक पिछले तीन वर्षों में दोनों गोदी प्रणालियों द्वारा अर्जित वास्तविकताओं की औसत पर आधारित हैं, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किए गए हैं।

इसके अलावा, चूंकि केडीएस तथा एचडीसी दो पृथक गोदियां हैं और अलग–अलग कार्य करते हैं, पत्तन ने इस आशय की टिप्पणी प्रस्तावित की थी कि यदि कोई गोदी प्रणाली इसक लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के योग्य है, तो उक्त गोदी प्रणाली स्वतः वार्षिक सूचकांकन के लिए योग्य होगी। पत्तन ने यह भी प्रस्तावित किया था कि यदि किसी विशिष्ट गतिविधि के लिए बैंचमाक गोदी प्रणाली द्वारा अर्जित किया जाता है, संबद्ध गोदी प्रणाली उक्त गतिविधि की दरों में वृद्धि के लिए योग्य है। पत्तन द्वारा प्रेषित कारण के आधार पर, प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया गया है।

यहां यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानक पत्तन परिसर के भीतर पत्तन द्वारा विशेष रूप से किए गए परिचालनों के लिए सुविचारित किए जाने हैं, अपने स्वयं के उपस्कर के साथ और अपने उपस्कर के साथ सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी सेवा प्रदाताओं पर लागू नहीं होंगे जिसके लिए प्रासंगिक आदेश में निर्धारित पृथक बैंचमार्क कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।

(xxv) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष क दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा मामले में वर्ष 2018–19 और 2019–20 के लिए सूचकांकन कारक एआरआर में पहले से ही सुविचारित किया गया है। एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2019–20 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन 1 मई 2020 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, इस आशय की टिप्पणी एसओआर में शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन केओपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के अधीन 1 मई 2020 से होगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2018 विनिर्दिष्ट करती है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः किया जाएगा। यह महापत्तन न्यासों से इसके लिए इस प्राधिकरण का रूख करने की अपेक्षा नहीं करता है। पारदर्शिता के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि इस प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से इसके एसओआर में निर्धारित दरें स्वतः सूचकांकित कर सकता है और प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से सूचकांकित एसओआर लागू कर सकता है। केओपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।

(xxvi) केओपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता पिछली बार 30 सितंबर 2019 अथवा संशोधित एसओआर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, लागू रहेगी। जब तक आदेश लागू होता है, यह लगभग मार्च 2020 होगा। ऐसी स्थिति में, मौजूदा एसओआर की वैधता को 01 अक्तूबर 2019 से संशोधित एसओआर के लागू होने तक विस्तारित किया माना जाएगा।

(xxvii) वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। अतः संशोधित एसओआर की वैधता अनुमोदित आदेश के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित की गई है।

(xxviii) (क) प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, एसओआर में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। केओपीटी यदि चाहे तो कम दरें प्रभारित कर सकता है।

(ख) जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, केओपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होना चाहिए।

(ग) यदि सुविचारित रिकार्ड के सम्मुख अथवा औचित्यपरक कारणों से कोई त्रुटि दिखाई देती है तो केओपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रूख कर सकता है।

(घ) केओपीटी द्वारा एसओआर को शासित करने वाली शर्तों में प्रस्तावित संशोधन केओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए सुविचारित किए गए हैं। केओपीटी प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति से पहले भी अनुमोदित शर्तों में से किसी शर्त को संशोधित करने के लिए प्रस्ताव लेकर आ सकता है।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी के संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है। संशोधित दरमान तथा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के लागू होने की

तारीख पृथक आदेश दिनांक 20 फरवरी 2020 में पहले से निर्दिष्ट तारीख ही होगी और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.2. संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा और आदेश के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगा। उसके बाद, प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.3. केओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन ने पोत के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व–बर्थिंग समय और बर्थ पत्तन में निष्क्रिय समय के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं।

12.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पठित किया जाना है। यदि केओपीटी कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए केओपीटी योग्य नहीं होगा।

12.5. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, केओपीटी कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों के औसत वापिसी समय, औसत पूर्व–बर्थिंग प्रतीक्षा समय पर वार्षिक रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेगा। इसके अलावा, कंटेनर बर्थों के लिए, वार्षिक रिपोर्टें औसत फेरे प्रति क्रेन घंटा तथा कंटेनरों के लिए औसत विराम समय पर भी उपलब्ध करवाई जाएंगी। वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष के समाप्त होने के 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाएगी वह भी समय–समय पर इस प्राधिकरण को भेजी जाएगी।

12.6. वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अधीन केओपीटी से इसे प्राप्त सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रेषित कुछ आंकड़े जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो सकते हैं, प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में केओपीटी से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता तथा इसके प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य देने होंगे। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन–III/4/असा./67/2020-21]

अनुलग्नक – I

रेलवे गतिविधि से संबंधित गणनाएँ

विवरण	वाई1 2015-16	वाई 2 2016-17	वाई 3 2017-18
क. परिचालन आय			
क. टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय			
(i) केडीएस	1671.64	1630.60	2054.23
(ii) एचडीसी	10662.70	11097.33	14631.36
जोड़ (क)	**12334.31**	**12727.93**	**16685.59**
ख). टीएएमपी दर के अनुसार सृजित आय			
(i) केडीएस	923.50	934.16	1157.81
(ii) एचडीसी	579.06	757.27	276.36
जोड़ (ख)	**1502.56**	**1691.43**	**1434.17**
ग) कुल सृजित आय			
(i) केडीएस	2695.14	2564.76	3212.04
(ii) एचडीसी	11241.76	11854.60	14907.72
जोड़ (ग)	**13936.90**	**14419.36**	**18119.76**
ख. परिचालन व्यय			
क. टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय			
(i) केडीएस	1289.91	1172.69	1215.67
(ii) एचडीसी	3576.23	3116.03	3573.92
जोड़ (क)	**4866.14**	**4288.72**	**4789.59**
ख). टीएएमपी दर के अनुसार सृजित आय पर समानुपातिक व्यय			

(i) केडीएस	712.75	671.75	685.30
(ii) एचडीसी	194.18	212.71	67.36
जोड़ (ख)	**906.93**	**884.46**	**752.66**
ग) कुल प्रोद्भूत व्यय			
(i) केडीएस	2002.66	1844.44	1900.97
(ii) एचडीसी	3770.41	3328.74	3641.28
जोड़ (ग)	**5773.07**	**5173.18**	**5542.25**
ग. परिचालन अधिशेष			
क. टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित परिचालन अधिशेष			
(i) केडीएस	381.73	457.91	838.56
(ii) एचडीसी	7086.47	7981.3	11057.44
जोड़ (क)	**7468.17**	**8439.21**	**11896.00**
ख). टीएएमपी दर के अनुसार सृजित परिचालन अधिशेष			
(i) केडीएस	210.75	262.41	472.51
(ii) एचडीसी	384.88	544.56	209.00
जोड़ (ख)	**595.63**	**806.97**	**681.51**
ग) कुल परिचालन अधिशेष			
(i) केडीएस	692.48	720.32	1311.07
(ii) एचडीसी	7471.35	8525.86	11266.44
जोड़ (ग)	**8163.83**	**9246.18**	**12577.51**

अनुबंध-II

टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित के सापेक्ष केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित रेलवे व्यय का अपवर्जन दर्शाता तुलनात्मक विवरण			
	2015-16	**2016-17**	**2017-18**
	(रु. लाखों में)		
क. टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय			
(i) केडीएस	1289.91	1172.69	1215.67
(ii) एचडीसी	3576.23	3116.03	3573.92
जोड़ (क)	**4866.14**	**4288.72**	**4789.59**
ख). टीएएमपी दर के अनुसार सृजित आय पर समानुपातिक व्यय			
(i) केडीएस	712.75	671.75	685.3
(ii) एचडीसी	194.18	212.71	67.36
जोड़ (ख)	**906.93**	**884.46**	**752.66**
ग) कुल प्रोद्भूत व्यय			
(i) केडीएस	2002.66	1844.44	1900.97
(ii) एचडीसी	3770.41	3328.74	3641.28
जोड़ (ग)	**5773.07**	**5173.18**	**5542.25**
अपवर्जन के लिए सुविचारित रेलवे व्यय			
क). परिचालन व्यय			
प्रपत्र-1 में केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित (टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय)	4866.14	4288.72	4789.59
हमारे द्वारा प्रपत्र-1 में यथा सुविचारित (प्रोद्भूत कुल रेलवे परिचालनात्मक व्यय)	5773.07	5173.18	5542.25

(ख) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय			
प्रपत्र-1 में केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित (टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय)	2123.29	1929.73	1899.34
* प्रपत्र-1 में हमारे द्वारा यथा सुविचारित (प्रोद्भूत कुल रेलवे परिचालनात्मक व्यय)	2487.57	2326.23	2229.40
(ग) आबंटित एफएमई - सेवानिवृत्ति लाभ निधियों में अंशदान			
प्रपत्र-1 में केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित (टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय)	2320.39	2498.35	4533.38
* प्रपत्र-1 में हमारे द्वारा यथा सुविचारित (प्रोद्भूत कुल रेलवे परिचालनात्मक व्यय)	2765.26	3004.19	5560.34
(घ) आबंटित एफएमई - आय			
प्रपत्र-1 में केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित (टीएएमपी दर के अनुसार से इतर सृजित आय पर समानुपातिक व्यय)	2489.87	2141.05	1728.30
* प्रपत्र-1 में हमारे द्वारा यथा सुविचारित (प्रोद्भूत कुल रेलवे परिचालनात्मक व्यय)	2940.39	2544.71	2204.91

* लगभग 1.8 के अनुपात में रेलवे गतिविधि पर कुल रेलवे व्यय
गैर-टीएएमपी प्रशुल्क गतिविधियों पर।

अनुबंध - III

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन कोलकाता पत्तन न्यास की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-2016)	वाई2 (2016-2017)	वाई3 (2017-2018)
(1)	**कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)**			
(i)	परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	वित्त और विविध व्यय	77299.12	79436.34	129362.49
	कुल व्यय 1 = (i)+(ii)+(iii)	217158.58	219110.50	282594.20
(2)	**घटायें: समायोजन**			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	4157.14	4857.07	5990.12

	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	4261.41	5201.55	5049.89
	(ग) (i) आबंटित एफएमई - सेवानिवृत्ति लाभ निधियों में अंशदान	1154.08	1329.5	2930.31
	(ii) आबंटित एफएमई - अन्य	1241.86	1130.9	1598.66
	उप जोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	**10814.49**	**12519.02**	**15568.98**
(ii)	टीएएमपी दर से इतर सृजित आय के लिए प्रोद्भूत समानुपातिक रेलवे संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	5773.07	5173.18	5542.25
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	2487.57	2326.23	2229.40
	(ग) (i) आबंटित एफएमई - सेवानिवृत्ति लाभ निधियों में अंशदान	2765.26	3004.19	5560.34
	(ii) आबंटित एफएमई - अन्य	2940.39	2544.71	2204.91
	उप जोड़ 2(ii)=[(क)+(ख)+(ग)]	**13966.29**	**13048.31**	**15536.90**
(iii)	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00
(iv)	एकमुश्त व्यय, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)			
	(क) वेतन तथा भत्तों का बकाया	0.00	0.00	5407.73
	(ख) पेंशन के बकाया	0.00	0.00	35.46
	उप-जोड़ 2(iii)=[(क)+(ख)]	**0.00**	**0.00**	**5443.19**
(v)	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	22520.84	26193.04	54711.40
(vi)	परिचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	2911.65	3922.17	2546.93
(vii)	**प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय**			
	(क). परिचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00

	उपजोड़ 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**
(viii)	मंत्रालय से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी:	27555.00	16250	16739
(ix)	सीडीएलबी में कंटेनर के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति	3398.16	3668.57	3806.47
	2 का जोड़ = **2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)**	**81166.43**	**75601.11**	**114352.86**
(3)	**कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय: [3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)-2(ix)]**	**135992.15**	**143509.39**	**168241.34**
(4)	**क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3**		**149247.63**	
(5)	जोड़े: पेंशन, वेतन और भत्तों के बकाया से संबंधित 1/3 व्यय		1814.40	
(6)	कुल औसत व्यय (4 + 5)		**151062.02**	
(7)	**नियोजित पूंजी**			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		81501.46	
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		13754.92	
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		6284.77	
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य		0.00	
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		0.00	
	(vi). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को रेलवे गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का समानुपातिक निवल मूल्य		5011.98	
	(vii). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी		0.00	

	(क). वस्तुसूची	431.37
	(ख). विविध देनदार	6368.30
	(ग). रोकड़	22257.44
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	29057.11
	(viii). नियोजित कुल पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(घ)]	**113016.74**
(8)	**क्र.सं. 7(viii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ**	**18082.68**
(9)	**31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा ((एआरआर) [(6)+(8)]**	**169144.70**
(10)	**3.45 प्रतिशत की दर से वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन [(9) * 1.0345)]**	174980.19
(11)	**4.26 प्रतिशत की दर से वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन [(10) * 1.0426)**	**182434.35**
(12)	**ऊपर क्र.सं. 11 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन**	**177559.00**

अनुलग्नक - IV

प्रस्तावित एसओआर की शर्तों के सापेक्ष मौजूदा दरमान (एसओआर) की शर्तों की तुलना

क्र. सं.	अनुसूची सं.	मौजूदा एसओआर के अनुसार शर्तें	अनुसूची सं.	प्रस्तावित एसओआर के अनुसार शर्तें	शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य	हमारी अभ्युक्तियां
	एस.3	**मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत**	एस.3	**सामान्य सिद्धांत**		
	(vi)		(vi)			
1	(क)	पोत संबंधित प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार **भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दर** में भारतीय रुपये में अमेरिकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के लिए तारीख से गिनती की जाएगी।	(क)	पोत संबंधित प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार **फाइनेंशियल बैंचमार्क इंडिया प्रा. लि.** द्वारा प्रकाशित संदर्भ दर में भारतीय रुपये में अमेरिकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के लिए तारीख से गिनती की जाएगी।	भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने 09.07.2018 से संदर्भ दर प्रकाशित करना बंद कर दिया है। इसके बाद प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 04.07.2018 द्वारा आरबीआई ने 10.07.2018 से अमेरिकी डॉलर/भारतीय रुपये के लिए संदर्भ दर प्रकाशित करने के लिए फाइनेंशियल बैंचमार्क इंडिया प्रा. लि. को प्राधिकृत किया था।	प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.6.1. महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर और भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर पर विचार करे। उक्त विनिर्दिष्टन सभी महापत्तन न्यसों के एसओआर में एकसमान रूप से निर्धारित किया गया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां वर्किंग दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित की गई हैं।
2	(ख)	अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को प्रचलित **भारतीय रिजर्व बैंक संदर्भ दर** के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे; और निर्यात कंटेनरों के मामले में, पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को।	(ख)	अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को प्रचलित **फाइनेंशियल बैंचमार्क इंडिया प्रा. लि. द्वारा प्रकाशित संदर्भ दर** के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे; और निर्यात कंटेनरों के मामले में, पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को।	भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने 09.07.2018 से संदर्भ दर प्रकाशित करना बंद कर दिया है। इसके बाद प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 04.07.2018 द्वारा आरबीआई ने 10.07.2018 से अमेरिकी डॉलर/भारतीय रुपये के लिए संदर्भ दर प्रकाशित करने के लिए फाइनेंशियल बैंचमार्क इंडिया प्रा. लि. को प्राधिकृत किया था।	
3	(ख)	सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।	(ख)	सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, **लौह अयस्क फाइन्स, लौह अयस्क लम्प्स**, और लौह अयस्क गुट्टिकाओं **और शुष्क बल्क रूप में लौह अयस्क के सभी रूपों** के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।	सभी रूपों में लौह अयस्क को भ्रम से बचने के लिए शामिल किया गया है।	सभी महापत्तन न्यासों के एसओआर में मौजूदा प्रावधान पोत परिवहन मंत्रालय जारी किए गए नीति निदेश के आधार पर एकसमान रूप से निर्धारित किया गया है। अतः मौजूदा प्रावधान अपरिवर्तित रहेगा।
	(e)	रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड	(e)	रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड		

		(i). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी: (क). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना। (ख).तटीय चालन में *अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना। *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002–सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है। (ii). जहाजरानी महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।		(i). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी: (क). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना। (ख). तटीय चालन में *अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना। *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002–सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है। (ii). जहाजरानी महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा। (iii). श्रीलंका के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से किसी पोत द्वारा पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच परिवहनित तटीय माल, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018–सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के परिवर्तन के बिना और बीच में श्रीलंका में किसी पत्तन पर आने वाले अथवा नहीं, कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होंगे।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018	प्रस्तावित संशोधन टीएएमपी आदेश सं टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018 के अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।

				(iv). पूर्व में भारतीय पत्तन के बीच परिवहनित तटीय माल।		
4	(ख)	दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज की दर केओपीटी तथा पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर एकसमान पर लागू होगी।	(ख)	दंडात्मक ब्याज की दर 15 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज की दर केओपीटी तथा पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर एकसमान पर लागू होगी।		प्रस्तावित संशोधन वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1. के अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
5	(क)	<u>पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली</u> (i). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी। (ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत जहाजरानी महानिदेशक और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वरा जारी विनिर्दिष्ट अवधि लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन पर परिवर्तित हो सकता है।	(क)	<u>पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली</u> (i). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी। (ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत जहाजरानी महानिदेशक और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वरा जारी विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन पर परिवर्तित हो सकता है।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 10.06.2016	प्रस्तावित संशोधन टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 10.06.2016 के अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
	(ख)	<u>रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड</u> (i). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी। (ii). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।		<u>रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड</u> (i) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी। (ii) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।		
6		(iii). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।	(b)	(iii) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015– वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018	प्रस्तावित संशोधन टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018 के

				(iv) श्रीलंका के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से किसी पोत द्वारा पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच परिवहनित तटीय माल, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018–सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के परिवर्तन के बिना और बीच में श्रीलंका में किसी पत्तन पर आने वाले अथवा नहीं, कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होंगे।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018	अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है। प्रस्तावित संशोधन टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 25.09.2018 के अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
				(v) बंगलादेश के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से किसी पोत द्वारा पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और भारत में नदी पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहनित तटीय माल, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018–सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के परिवर्तन के बिना पोत संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होंगे।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 16.12.2016	प्रस्तावित संशोधन टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 16.12.2016 के अनुसार है। इसलिए, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
				(v) (क) भारतीय बंगलादेश तटीय शिपिंग अनुबंध (नीचे दिया गया है) के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के खंड 6 के अनुसार, भारत और बंगलादेश के बीच तटीय शिपिंग अनुबंध के अधीन बंगलादेश से भारत में प्रवेश करने वाले पोत विदेशगामी (एफजी) पोतों के रूप में नहीं माने जाएंगे।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 16.12.2016	
				(ख) पत्तन और अन्य प्रभारः		
				(i) अंतर–देशीय व्यापार में शामिल दो देशों के बीच तटीय शिपिंग अनुबंध के अधीन भारत में बंगलादेश गणतंत्र के पोतों के प्रवेश पर महापत्तन न्यास द्वारा वसूल किए जाने वाली पत्तन देयताएं विदेशगामी (एफजी) पोत नहीं तटीय शिपिंग में लगा तटीय पोत माना जाएगा।	संदर्भ टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 16.12.2016	
				(ii) महापत्तन न्यास तटीय पोतों से प्रभारित उनके बराबर संरक्षणता, पाइलटेज और अन्य विनिर्दिष्ट सेवाओं के लिए बंगलादेश गणतंत्र लेवी प्रभारों के पोतों पर। प्रभार पोतों की कार्गो ढुलाई क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किए जाएंगे जैसाकि तटीय शिपिंग में संलिप्त तटीय पोत पर यथा		

				लागू। **टिप्पणी:** (1). उपर्युक्त (iv) और (v) में निर्धारित प्रावधान आदेश सं. टीएएमपी/53/2015– वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के पालन के अधीन होंगे। (2). उपर्युक्त (vi) में निर्धारित प्रावधान भारत–बंगलादेश तटीय शिपिंग अनुबंध के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) द्वारा शासित किए जाएंगे।		
7	(ग)	तदनुरूपी पोत संबंधित दरें ऐसे प्रभार घटना के समय पोत की हैसियत पर निर्भर करते हुए लागू की जाएंगी।	--	--	इस खंड की उपर्युक्त एस.3 XV (ख) में जोड़े गए खंडों के मद्देनजर आगे प्रासंगिक नहीं होगा।	पत्तन के निर्णय के आधार पर, इस खंड को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
	(xxiii)	<u>वार्षिक वृद्धि (भाग–IX के अधीन निर्धारित एसओआर के सिवाय)</u>	(xxii)	<u>वार्षिक वृद्धि (भाग–IX के अधीन निर्धारित एसओआर के सिवाय)</u>		
8	(क)	इस एसओआर में निर्धारित सभी दरें 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाल भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) मं भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। एसआआर का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।	(क)	**एसओआर (भाग–IX के सिवाय) प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन नीचे निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करते हुए केडीएस अथवा एचडीसी अथवा दोनों में से किसी के अधीन 1 अप्रैल 2021 से किया जाएगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए गए हैं, उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा।** **यदि कोई गोदी प्रणाली इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के यायेग्य है और अन्य नहीं, तो गोदी प्रणाली जो इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के योग्य है स्वतः वार्षिक सूचकांकन अर्जित करने के योग्य है। यदि कोई गोदी प्रणाली एक गतिविधि से अधिक के लिए किसी एक के लिए बैंचमार्क अर्जित करता है, संबद्ध गोदी प्रणाली गतिविध के स्वतः वार्षिक सूचकांकन के लिए पात्र होगी जिसके विरूद्ध यह कार्यनिष्पादन बैंचमार्क अर्जित करने के योग्य है।**	भाग IX प्राधिकृत सेवा के लिए प्रभारों से संबंधित है और इसलिए इसे स्वतः वार्षिक सूचकांकन से अलग किया गया है। चूंकि केडीएस और एचडीसी दो पृथक गोदियां हैं और क्योंकि वे अलग–अलग कार्य कर सकते है, यह प्रस्तावित किया गया है कि कोई गोदी प्रणाली इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने में योग्य होता है तो उक्त गोदी प्रणाली स्वतः वार्षिक सूचकांकन के लिए योग्य होगी। इसके अलावा, यह भी प्रस्तावित किया गया है कि यदि किसी विशिष्ट गतिविधि के लिए बैंचमार्क गोदी प्रणाली द्वारा अर्जित किया जाता है, संबद्ध गोदी प्रणाली उक्त गतिविधि की दर में वृद्धि के लिए पात्र हो सकती है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है। तथापि, सूचकांकन के लागू होने को सभी महापत्तन न्यासों में एकसमान निर्धारण के अनुसार 1 मई 2020 परिवर्तित किया गया है। प्रथम सूचकांकन 2020–21 से लागू होगा, यदि केओपीटी वर्ष 2019–20 में कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करता है।

	एस.4	**घाटशुल्क:**	एस.4	**घाटशुल्क:**		
		पाइपलाइन के माध्यम से लिक्विड/गैस		**पाइपलाइन के माध्यम से लिक्विड/गैस**		
9	2	अमोनिया; एविएशन टरबाइन फ्यूल; फरनेस ऑयल; हाइ स्पीड डीजल; लाइट डीजल ऑयल; ल्यूबरिकेटिंग ऑयल; सुपिरियर केरोसिन ऑयल; मोटर स्पिरिट; पेरेक्सिलिन; स्लेक वैक्स; जयान का बंकर; पीओएल/पीओएल उत्पाद और कोई अन्य लिक्विड/गैस जिनका फ्लैश प्वाइंट 23 डिग्री (73.4 डिग्री एफ) अथवा अधिक, यदि अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है।	2	अमोनिया; एविएशन टरबाइन फ्यूल; फरनेस ऑयल; हाइ स्पीड डीजल; लाइट डीजल ऑयल; ल्यूबरिकेटिंग ऑयल; सुपिरियर केरोसिन ऑयल; मोटर स्पिरिट; पेरेक्सिलिन; स्लेक वैक्स; जयान का बंकर; **बिटुमेन**; पीओएल/पीओएल उत्पाद और कोई अन्य लिक्विड/गैस जिनका फ्लैश प्वाइंट 23 डिग्री (73.4 डिग्री एफ) अथवा अधिक, यदि अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है।	बिटुमेन शामिल किया गया है क्योंकि उक्त कार्गो वर्तमान में प्रहस्तित किया जा रहा है और पूर्व एसओआर में उल्लिखित नहीं किया गया था। इस समूह में बिटुमेन अन्य कार्गो के समान है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, वस्तु अर्थात् बिटुमेन को अनुसूची में शामिल किए जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
10	4.	नाप्था, एलपीजी, बुटाडिन, बुटेन, बुटेन, बेंजीन, पीवाई गैस, प्रोपेन, हेक्सेन, एन–हेक्सेन	4.	नाप्था, एलपीजी, बुटाडिन, बुटेन, बुटेन, बेंजीन, पीवाई गैस, प्रोपेन, हेक्सेन, एन–हेक्सेन, सीबीएफएस, **रिफोरमेट**;	रिफोरमेट वर्तमान में प्रहस्तित किया जा रहा है और पूर्व एसओआर में उल्लिखित नहीं किया गया था। यह उत्पाद समूह में अन्य कार्गो के समान है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, वस्तु अर्थात् रिफोरमेट को अनुसूची में शामिल किए जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
11	5.	एथलिन ग्लाइकोल, एथलि हेक्सानोल, मेथिल अल्कोहल, एसिड, फैटी एसिड्स, मिनरल ऑयल, टैलो, अल्कोहल, पाम स्टेरिन।	5.	एथलिन ग्लाइकोल, **एमईजी (मोनोइथलिन ग्लाइकोल); डि–एथलिन ग्लाइकोल;** एथलि हेक्सानोल, मेथिल अल्कोहल, पाम स्टेरिन, एसिड, फैटी एसिड्स, मिनरल ऑयल, टैलो, अल्कोहल, **इथर, कास्टिक सोडा।**	समान प्रकृति का नया कार्गो मौजूदा समूह में जोड़ा गया है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, अनुसूची में वस्तुओं अर्थात् **एमईजी (मोनोएथलिन ग्लाइकोल); डाइथेलिन, ग्लाइकोल ऐथर, कास्टिक सोडा** का प्रस्तावित समावेशन अनुमोदित किया गया है।
12	9.	लौह अयस्क;	9.	लौह अयस्क; **लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप**	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, खंड में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
13	13.	लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं;	13.	लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; **लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप**	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	
14	14.	चूनापत्थर; कोकिंग कोयला; पेट्रोलियम कोक; मिश्रधातु कोक, बाक्साइट; मैगरीज अयस्क; सभी प्रकार के कोयला/कोक/अयस्क जो विनिर्दिष्ट नहीं हैं; स्पंज आयरन, पिग आयरन, सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो, अविनिर्दिष्ट;	14.	चूनापत्थर; कोकिंग कोयला; पेट्रोलियम कोक; बाक्साइट; बाक्साइट; मैगरीज अयस्क; सभी प्रकार के कोयला/कोक/अयस्क जो विनिर्दिष्ट नहीं हैं; स्पंज आयरन, पिग आयरन, जिप्सम, मिल स्केल; सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो, अविनिर्दिष्ट;	जिप्सम का समूहीकरण 15 से 14 और मिल स्केल को 16 से 14 में (धारा 4.1 के अधीन) किया गया है। यह समान प्रकार वाले प्रहस्तन तथा उत्पादकता के समान प्रकार वाले शुष्क बल्क कार्गो के लिए एकसमान घाटशुल्क लागू करने के लिए किया गया है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, अनुसूची में वस्तु का प्रस्तावित पुनर्समूहन अनुमोदित किया गया है।

15	15.	गेहूँ; चावल; दालें; मटर; रेपसीड; सेरेल्स और उनके उत्पाद; बलगर गेहूँ, कोर्न सोया ब्लेंड; मिल्क पाउडर, सभी प्रकार के बीज; चीनी (कच्चा और रिफाइंड दोनों); ब्रान; न्यूज प्रिंट; जिप्सम; स्लैग; सोडा (कास्टिक या एश); सीमेंट; क्लिंकर;	15.	गेहूँ; चावल; दालें; मटर; रेपसीड; सेरेल्स और उनके उत्पाद; बलगर गेहूँ, कोर्न सोया ब्लेंड; मिल्क पाउडर, सभी प्रकार के बीज; चीनी (कच्चा और रिफाइंड दोनों); ब्रान; मिश्रधातु कोक; न्यूज प्रिंट; स्लैग; सीमेंट; क्लिंकर;	मिश्रधातु कोक का समूहीकरण 14 से 15 (धारा 4.1 के अधीन) किया गया है। यह समान प्रकार वाले प्रहस्तन तथा उत्पादकता के समान प्रकार वाले शुष्क बल्क कार्गो के लिए एकसमान घाटशुल्क लागू करने के लिए किया गया है।	
16	16.	मिल स्केल; मैगनिसाइट; ग्रेनाइट; सभी प्रकार के कबाड़; ऑयल केक; बोन और बोन मील; मीका ब्लॉक, फ्लेक/स्पिटिंग/वेस्ट/स्क्रैप/पाउडर; जिंक के इनगॉट्स के सिवाय सभी प्रकार के नॉनफेरियस मेटल्स/अल्युमीनियम/कॉपर/लीड; अमोनियम सल्फेट; अमोनियम नाइट्रेट; लीड कंसंट्रेट; प्वाइवुड; फायर ब्रिक्स और अन्य रिफैक्टरी सामग्रिया; सीआई सामान; रॉक फास्फेट, सल्फर और अन्य उर्वरक कच्चा माल। पोटाश का म्यूरेट (एमओपी), डाइअमोनियम फास्फेट (डीएपी), यूरिया और अन्य तैयार उर्वरक; असफाल्ट पिच (कोल तार पिच सहित); बिटुमेन; कारर्बन ब्लैक; स्पेयर्स बैग, जूट, गिनीज, जूट उत्पाद/वेस्ट/केडीज/टिवस्ट/कटिंग्स; हेम्प; सब्जी फाइबर्स; कच्ची ऊन; एसबिटोस कच्चा/फाइबर; सिंथेटिक रेजिन/यार्न/रैग; एसबिटोस कच्चा/फाइबर; कॉटन पीस गुड्स; वेस्ट पेपर; वुड पल्प; शेलक; सीडलक; ग्लास शीट; ग्लास वेयर/उत्पाद; पोरसलिन वेयर/उत्पाद; हाइड्स एवं स्किन; हौजरी गुड्स; गारमेंट; चमड़ा और इसके उत्पाद; जलयान स्टोर; डनेज; सभी अन्य कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं परंतु बैगों में प्रहस्तित;	16.	मिल स्केल; मैगनिसाइट; ग्रेनाइट; सभी प्रकार के कबाड़; ऑयल केक; बोन और बोन मील; मीका ब्लॉक, फ्लेक/स्पिटिंग/वेस्ट/स्क्रैप/पाउडर; जिंक के इनगॉट्स के सिवाय सभी प्रकार के नॉनफेरियस मेटल्स/अल्युमीनियम/कॉपर/लीड; अमोनियम सल्फेट; अमोनियम नाइट्रेट; लीड कंसंट्रेट; प्वाइवुड; फायर ब्रिक्स और अन्य रिफैक्टरी सामग्रिया; सीआई सामान; **सोडा (कास्टिक अथवा एश);** रॉक फास्फेट, सल्फर और अन्य उर्वरक कच्चा माल। पोटाश का म्यूरेट (एमओपी), डाइअमोनियम फास्फेट (डीएपी), यूरिया और अन्य तैयार उर्वरक; असफाल्ट पिच (कोल तार पिच सहित); बिटुमेन; कारर्बन ब्लैक; स्पेयर्स बैग, जूट, गिनीज, जूट उत्पाद/वेस्ट/केडीज/टिवस्ट/कटिंग्स; हेम्प; सब्जी फाइबर्स; कच्ची ऊन; एसबिटोस कच्चा/फाइबर; सिंथेटिक रेजिन/यार्न/रैग; एसबिटोस कच्चा/फाइबर; कॉटन पीस गुड्स; वेस्ट पेपर; वुड पल्प; शेलक; सीडलक; ग्लास शीट; ग्लास वेयर/उत्पाद; पोरसलिन वेयर/उत्पाद; हाइड्स एवं स्किन; हौजरी गुड्स; गारमेंट; चमड़ा और इसके उत्पाद; जलयान स्टोर; डनेज; सभी अन्य कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं परंतु बैगों में प्रहस्तित;	सोडा का समूहीकरण (कास्टिक और एश) 15 से 16 (धारा 4.1 के अधीन) में परिवर्तित किया गया है। यह समान प्रकार के प्रहस्तन तथा उत्पादकता शुष्क बल्क कार्गो एकसमान घाटशुल्क लागू करने के लिए है।	
17	एस.4.2. क्र. सं. 1	कच्चा तेल, पीओएल और पीओएल उत्पाद, ताप कोयला, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएं	एस.4.2. क्र.सं. 1	**कच्चा तेल, पीओएल और पीओएल उत्पाद, ताप कोयला,** लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	चूंकि एमओएस द्वारा दिया गया नीति निदेश विशेष रूप से तटीय रियायत से लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं को अलग

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>रखता है, इसलिए केओपीटी के प्रचलित एसओआर में मौजूदा प्रावधान अपरिवर्तित रह गया।</td></tr>
<tr><td>18</td><td>एस.4.5.</td><td><table><tr><td>परिचालन का विवरण</td><td>सोगर/ सैंडहीट्स/वर्चुअल जेट्टी/कोई अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग पर प्रभार्य प्रभार</td><td>केडीएस/एचडीसी की जेट्टी/बथ्र पर प्रभार्य प्रभार</td></tr><tr><td>(क) एचडीसी में 3रीं ऑयल जेट्टी के मध्यप्रवाह में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं में अनुवर्ती उतराई के लिए सोगर/ सैंडहीट्स/वर्चुअल जेट्टी/कोई अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग उतारा गया अथवा विलोमतः शुष्क बल्क कार्गो।</td><td>एस.4.1. और एस. 4.2 में यथा विनिर्दिष्ट घाटशुल्क दर का 25 प्रतिशत</td><td>एस.4.1 और एस. 4.2 में यथा विनिर्दिष्ट घाटशुल्क दर का 75 प्रतिशत</td></tr></table></td><td>एस.4.5</td><td><table><tr><td>परिचालन का विवरण</td><td>सोगर/ सैंडहीट्स/वर्चुअल जेट्टी/कोई अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग पर प्रभार्य प्रभार</td><td>केडीएस/एचडीसी की जेट्टी/बथ्र पर प्रभार्य प्रभार</td></tr><tr><td>(क) एचडीसी में 3रीं ऑयल जेट्टी के मध्यप्रवाह में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं में अनुवर्ती उतराई के लिए सोगर/ सैंडहीट्स/वर्चुअल जेट्टी/कोई अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग उतारा गया अथवा विलोमतः शुष्क बल्क कार्गो।</td><td>एस.4.1. और एस. 4.2 में यथा विनिर्दिष्ट घाटशुल्क दर का 25 प्रतिशत</td><td>एस.4.12 में यथा विनिर्दिष्ट समेकित दर का 100 प्रतिशत</td></tr></table></td><td>एचडीसी में फ्लोटिंग जेट्टी में कार्गो प्रहस्तन के लिए समेकित दर प्रस्तावित की गई है। अतः, पृथक घाटशुल्क दर करना एचडीसी के मामले में लागू दिखाई नहीं देता है।</td><td>प्रस्तावित परिवर्तन एचडीसी में फ्लोटिंग जेट्टी में कार्गो प्रहस्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित समेकित दर के निर्धारण के मद्देनजर अनुमोदित किया गया है।</td></tr>
<tr><td>19</td><td>एस.4.5 (ख)</td><td>i) लौह अयस्क</td><td>एस.4.5 (ख)</td><td>i) लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप</td><td>सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।</td><td>ऊपर दिए गए कारणों से, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है।</td></tr>
<tr><td>20</td><td></td><td></td><td>एस.4.12</td><td><u>एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारः</u>

समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में फ्लोटिंग क्रेन एवं कन्वेयर प्रणाली के उपयोग द्वारा बार्ज से अंतरिम स्थानांतरण, बोर्ड पर पे लोडर उपलब्ध करवाना, अंतरिम भंडारण पर अनुवर्ती लदाई और गोदी के भीतर भंडारण यार्ड में अंतरिम भंडारण और वहां पर कार्गो की उतराई शामिल है।</td><td>केओपीटी ने टीएएमपी को हल्दिया में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी के प्रहस्तन के विरूद्ध समेकित दर की वसूली का प्रस्ताव किया था। प्रस्ताव में शामिल दरों के आधार पर, उक्त जेट्टी में प्रहस्तन की समेकित दर दो भागों अर्थात् फ्लोटिंग क्रेन और कन्वेयर प्रणाली के प्रयोग द्वारा बार्ज से अंतरिम भंडारण स्थानांतरण वाले</td><td>इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/68/2018–केओपीटी दिनांक 14 जून 2018 द्वारा केओपीटी के एचडीसी में फ्लोटिंग बार्ज जेट्टी में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित किए थे। 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि के साथ उक्त दरें एस.4.12 और एस.6.4 में</td></tr>
</table>

				एस.4.1.14 के अधीन वर्गीकृत कार्गो | **एस.4.1.15 के अधीन वर्गीकृत कार्गो** | **एस.4.1.16 के अधीन वर्गीकृत कार्गो** 258.01 | 272.83 | 302.47 टिप्पणी: (i). ताप कोयला, लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर सभी तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए, उपर्युक्त दर का 60 प्रतिशत लागू होगा। ii). अन्य कार्गो प्रभार 4.12 और 6.4 में उल्लिखित प्रभारों के सिवाय एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रहस्तन के लिए वसूल नहीं किए जाएंगे।	भंडारण यार्ड तक समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार, अंतरिम भंडारण में अनुवर्ती लदाई और गोदी के भीतर अंतरिम भंडारण से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण और वहां पर उतराई (एस.4.12) और हीपिंग हाइ हीपिंग, डिलीवरी के लिए लदाई, प्रेषण संबंधित सेवाओं तथा सफाई सहित भंडारण यार्ड में सेवाओं के लिए समेकित प्रभार परंतु इसमें भारतोलन शामिल नहीं किया गया है। (एस.6.4)	द्विभाजन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। केओपीटी ने दरों के समर्थन में गणना भेजी है। उक्त प्रावधान अनुमोदित किया गया है।
	एस.5	**ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार:**	एस.5	**ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार:**		
21	एस.5.2 क्र.सं.1	कच्चा तेल, पीओएल तथा पीओएल उत्पाद, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क पेलेट्स	एस.5.2 क्र.सं.1	कच्चा तेल, पीओएल तथा पीओएल उत्पाद, ताप कोयला, **लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप**	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	पहले दिए गए कारण से, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है।
	एस.**6**	तट प्रहस्तन प्रभार	एस.**6**	तट प्रहस्तन प्रभार		
22	एस.6.1 (4). (iii)	उतराई स्थल में लदाई और स्टेक स्थल में उतराई सहित उतराई स्थल से स्टेक स्थल तक ताप कोयला (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण। | रु. **60.63**	एस.6.1 (4). (iii)	उतराई स्थल में लदाई और स्टेक स्थल में उतराई सहित उतराई स्थल से स्टेक स्थल तक ताप कोयला (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण। | रु. **88.91**	प्रस्तावित दर सेवा और शामिल लागत की समानता पर विचार करते हुए खंड एस.6.1 (iv) के अनुसार है।	पत्तन द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर और चूंकि उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित दर पर कोई विशेष आपत्ति नहीं उठाई थी और चूंकि केओपीटी बोर्ड दर अनुमोदित कर चुका है, इसलिए दर में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।
23	एस.6.1 (4). (iv)	स्टेक स्थल/उतराई स्थल में लदाई और हुक स्थल में उतराई **एवं पोत भरण के कार्गो की हीपिंग** सहित स्टेक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक लौह अयस्क (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) ताप कोयला का स्थानांतरण।	एस.6.1 (4). (iv)	स्टेक स्थल/उतराई स्थल में लदाई और हुक स्थल में उतराई सहित स्टेक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक लौह अयस्क (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) ताप कोयला का स्थानांतरण।	पोत भरण के लिए कार्गो की हीपिंग की सेवा को हटाया गया है और एस.6.3. के अनुसार अतिरिक्त प्रभारित किया जाएगा। यह अपेक्षित है क्योंकि प्रशुल्क सेवा प्रदाता ठेकेदार को देय प्रभार की अपेक्षा कम है।	– सम –
	5.		5			
24	एस.6.1 (5). (i)	वैगन टिपलर द्वारा लौह अयस्क वैगन की टिपलिंग	एस.6.1 (5). (i)	वैगन टिपलर द्वारा शुष्क बल्क मोड वैगन में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप और लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स की टिपलिंग।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	चूंकि प्रस्तावित परिवर्तन उपयोक्ताओं को स्पष्टता देता है, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

25	एस.6.1 (5). (ii)	लौह अयस्क वैगन की मैनुअल उतराई।	एस.6.1 (5). (ii)	वैगन से शुष्क बल्क मोड फाइन्स में प्रहस्तित लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और लौह अयस्क के सभी अन्य रूपों की मैनुअल उतराई।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	– सम –
26	iii)	उतराई स्थल में लदाई और स्टेक स्थल में उतराई सहित उतराई स्थल से स्टेक स्थल तक लौह अयस्क (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण।	एस.6.1 (5). (iii)	उतराई स्थल में लदाई और स्टेक स्थल में उतराई सहित उतराई स्थल से स्टेक स्थल तक शुष्क बल्क मोड (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाओं; लौह अयस्क लम्पों; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप का स्थानांतरण।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं। प्रस्तावित दर सेवा और इसमें शामिल लागत की एकसमानता पर विचार करते हुए खंड एस.6.5 (iv) के अनुसार समान है।	– सम –
27	iv)	स्टेक स्थल/उतराई स्थल में लदाई और हुक स्थल में उतराई एवं पोत भरण के कार्गो की हीपिंग सहित स्टेक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक लौह अयस्क (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण।	एस.6.1 (5). (iv)	स्टेक स्थल/उतराई स्थल में लदाई और हुक स्थल में उतराई स्टेक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाओं; लौह अयस्क लम्पों; लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं। पोत भरण के लिए कार्गो की हीपिंग की सेवा को हटाया गया है और एस.6.3. के अनुसार अतिरिक्त प्रभारित किया जाएगा। यह अपेक्षित है क्योंकि प्रशुल्क सेवा प्रदाता ठेकेदार को देय प्रभार की अपेक्षा कम है।	– सम –
28	एस.6.2	कच्चा तेल, पीओएल तथा पीओएल उत्पादों से इतर तटीय कार्गो के तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर के साथ/बिना केओपीटी के मैनपावर की आपूर्ति के लिए।	एस.6.2	तटीय कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रभार (कच्चा तेल, पीओएल तथा पीओएल उत्पाद, ताप कोयला, लौह अयस्क; लौह अयस्क गुट्टिकाएं; लौह अयस्क लम्प्स;	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	पहले दिए गए कारण से, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है।
	एस.6.3	**शुष्क बल्क कार्गो के लिए हीपिंग/हाइ हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधित सेवाओं के लिए प्रभारः**	एस.6.3	**शुष्क बल्क कार्गो के लिए हीपिंग/हाइ हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधित सेवाओं के लिए प्रभारः**		
29	क)	एमएचसी के माध्यम से प्रहस्तित रेल बद्ध कार्गो के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं, एचडीसी के बर्थ, सफाई, ट्रिमिंग, लेबलिंग और लाइम स्प्रेइंग **और भारतोलन** सहित। **टिप्पणीः यदि किसी कारण से, भारतोलन की सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाई जा सकती, केओपीटी के एसओआर में एस. 16.1. के क्र.सं. 6 में उपलब्ध भारतोलन प्रभार के लिए निर्धारित छूट के रूप में मानी जा सकती है।**	एस.6.3.2 (क)	एमएचसी के माध्यम से प्रहस्तित रेल बद्ध कार्गो के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं, एचडीसी के बर्थ, सफाई, ट्रिमिंग, लेबलिंग और लाइम स्प्रे सहित	भारतोलन प्रभार डिलीवरी प्रक्रिया के सरलीकरण के लिए प्रेषण संबंधित सेवाओं से अलग रखा गया है। अर्जित भारतोलन सेवा के लिए प्रभार लागू होंगे जैसा एस.16.16 में दिया गया है।	पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार की ताकतों तथा पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध लचीलेपन के मद्देनजर और चूंकि खंड से भारतोलन गतिविधि को अलग किए जाने के प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन में से किसी से कोई आपत्ति नहीं होने पर, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
30	ख)	एचडीसी के एमएचसी बर्थों के माध्यम से प्रहस्तित **भारतोलन सहित** रोड बद्ध कार्गो के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं।	एस.6.3.2 (ख)	एचडीसी के एमएचसी बर्थों के माध्यम से प्रहस्तित रोड बद्ध कार्गो के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं।	भारतोलन प्रभार डिलीवरी प्रक्रिया के सरलीकरण के लिए प्रेषण संबंधित सेवाओं	– सम –

		टिप्पणी: यदि किसी कारण से, भारतोलन की सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाई जा सकती, केओपीटी के एसओआर में एस. 16.1. के क्र.सं. 6 में उपलब्ध भारतोलन प्रभार के लिए निर्धारित छूट के रूप में मानी जा सकती है।			से अलग रखा गया है। अर्जित भारतोलन सेवा के लिए प्रभार लागू होंगे जैसा एस.16.16 में दिया गया है।	
			एस.6.4	**<u>फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रहस्तित कार्गो का तट प्रहस्तन परिचालन:</u>** हीपिंग हाइ हीपिंग, डिलीवरी के लिए लदाई, प्रेषण संबंधित सेवाएं और सफाई और विलोमतः सहित परंतु भारतोलन के अलावा **रेल/रोड बद्ध कार्गो के लिए भंडारण यार्ड में सेवाओं के लिए समेकित प्रभार:**	यह नया खंड है और औचित्य एस.4.12 में पहले से ही दिया गया है।	यह प्रस्तावित खंड प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/68/2018–केओपीटी दिनांक 14 जून 2019 क अनुसार है।
	एस.**9**	**<u>लदाई/उतराई/पुनः–स्टेकिंग प्रभार</u>**	एस.**9**	**<u>लदाई/उतराई/पुनः–स्टेकिंग प्रभार</u>**		
31	6.	शुष्क बल्क कार्गो: वैगन से लदाई/उतराई ट्रक से लदाई/उतराई (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से नौभरित/नौभरित किए जाने वाले उतारे गए कार्गो से इतर)	एस.9.1. (6)	शुष्क बल्क कार्गो: वैगन से लदाई/उतराई ट्रक अथवा डम्पर से लदाई/उतराई (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से नौभरित/नौभरित किए जाने वाले उतारे गए कार्गो से इतर)	डम्पर शब्द को और अधिक स्पष्टता के लिए जोड़ा गया है।	चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी उपयोक्ताओं को स्पष्टता देने के लिए है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
	एस.**9.2**	**<u>मोबाइल हारबर क्रेन प्रभार:</u>**	एस.**9.2**	**<u>मोबाइल हारबर क्रेन प्रभार:</u>**		
32	**(छ)**	टिप्पणी: तटीय कार्गो के मामले में, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 60 प्रतिशत की दर से वसूल किए जाएंगे।	**(छ)**	टिप्पणी: तटीय कार्गो के मामले में, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं; लौह अयस्क लम्प्स; लौह अयस्क फाइन्स और लौह अयस्क के सभी अन्य रूप।	सभी प्रकार के लौह अयस्क भ्रम से बचने के लिए विनिर्दिष्ट किए गए हैं।	पहले दिए गए कारण से, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है।
	एस.10	रियायत:	एस.10	रियायत:		
33		टिप्पणी: उपर्युक्त रियायत अर्जित थ्रुपुट के समर्थन में आयातकों/निर्यातकों द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत करने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च) की समाप्ति पर घाटशुल्क की वापिसी के रूप में स्वीकृत की जाएगी।		एस.10 के लिए टिप्पणी: i) एस.10.2 के अधीन उपर्युक्त रियायत अर्जित थ्रुपुट के समर्थन में आयातकों/निर्यातकों द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत करने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च) की समाप्ति पर घाटशुल्क की वापिसी के रूप में स्वीकृत की जाएगी। ii) एस.10.1 और 10.2 के विरूद्ध रियायत लंगरगाहों/रीवर मूरिंग/लाइटरेज स्थलों पर प्रहस्तित कार्गो पर लागू नहीं होगी।	टिप्पणी (ii) को स्पष्टता के लिए शामिल किया गया है।	चूंकि प्रस्तावित परिवर्तन उपयोक्ताओं को स्पष्टता देता है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
	एस.**14**	**<u>कंटेनर/कंटेनर पोत को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार।</u>**	एस.**14**	**<u>कंटेनर/कंटेनर पोत को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार।</u>**		
			14.	केडीएस में मोबाइल एक्सरे कंटेनर स्कैनर प्रणाली के माध्यम	नई सेवा के संस्थापन के लिए पृथक	केओपीटी ने केडीएस में मोबाइल

34				से लदे हुए एक्ज़िम कंटेनरों के कंटेनर स्कैनिंग प्रभार।	प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।	एक्स–रे कंटेनर स्कैनर प्रणाली के माध्यम से लदे हुए एक्ज़िम कंटेनरों के कंटेनर स्कैनिंग प्रभार के निर्धारण से संबंधित पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/31/2019–केओपीटी दिनांक 20 फरवरी 2020 द्वारा यथा अनुमोदित दर को केओपीटी के एसओआर में शामिल किया गया है।
	एस.**16**	**विविध प्रभार**	एस.**16**	**विविध प्रभार**		
35			12(एन)	i) अग्निशमन वाहन	अग्निशमन वाहन के उपयोग द्वारा अग्निशमन और तट पम्पों के उपयोग के लिए नई दर वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए एसओआर में शामिल की गई है। पत्तन अग्निशमन उपस्कर बहुत कम अवसरों पर इस्तेमाल किए जाते हैं इसलिए इसके उपयोग का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। इस प्रकार, राजस्व सृजित होने की संभावना नहीं है। इसलिए, इन उपस्कर के उपयोग से राजस्व प्रभाव को नहीं लिया गया है।	पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार ताकतों के आधार पर और पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर, और चूंकि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने दरों के प्रस्तावित समावेशन पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है इसलिए केओपीटी के एसओआर में प्रस्तावित प्रभारों का निर्धारण अनुमोदित किया गया है।
				ii) तट पम्प (डीजल चालित)		
				iii) तट पम्प (बिजली चालित)		
			13.	निम्नलिखित ऑयल स्पिल रिस्पांस उपस्करों में से प्रत्येक का किराया प्रभारः	एचडीसी द्वारा खरीद किए गए ऑयल प्रदूषण नियंत्रण उपस्कर के उपयोग की दरें वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए एसओआर में शामिल की गई हैं। तथापि यह देखा गया था कि इस तथ्य पर विचार करते हुए कि उक्त उपस्कर केवल दुर्घटना के दौरान किराये पर लिए जाते हैं, यदि दर वास्तविक उपयोग को लागू करते हुए निर्धारित की जाती है, दर बहुत ज्यादा होगी।	
				क) मल्टी स्किमर		
				ख) ऑयल स्पिल डिस्परसेंट एप्लीकेटर + तट क्लीनअप उपस्कर		
				ग) एसेसरीज के साथ स्थायी बूम 25 मी. सेक्शन		
				घ) यू बूम 200 मी. + एसेसरीज़ के साथ पावर पैक		
				ङ) एसेसरीज़ के सथ एअर ब्लोअर		
				च) एसेसरीज़ के साथ आरओ बूम		
				छ) एसेसरीज के साथ वियर स्किमर		
				ज) एसेसरीज के साथ फ्लेक्स बार्ज (10 टन)		
				झ) एसेसरीज के साथ बूम रील		

					चूंकि ये उपस्कर पत्तन द्वारा रखे जाने की अपेक्षा की जाती है क्योंकि सामान्य सुविधा और लागत सामान्यतः अन्य प्रशुलक के माध्यम से वसूल किया जाता है, इसलिए, यह विचार किया गया था कि दर के निर्धारण के लिए, दिशानिर्देशों के अनुसार क्षमता उपयोगिता अर्थात् 70 प्रतिशत पर विचार किया गया है। पत्तन द्वारा गणना भेजी गई है। उक्त उपस्कर बहुत ही कम इस्तेमाल किए जाते हैं। इसलिए, इन उपकरणों के उपयोग से राजस्व प्रभाव नहीं लिया गया है।	
36	टिप्पणी:		टिप्पणी:	उपभोज्यों और ईंधन की लागत के सिवाय क्र.सं. 13 में उपस्करों के लिए विनिर्दिष्ट दर जो लागत जमा 19.25 प्रतिशत पर्यवेक्षण लागत आधार पर अतिरिक्त प्रभार्य होगा। यदि उपस्कर के प्रहस्तन के लिए केओपीटी द्वारा कोई टग/लांच और/अथवा लेबर उपलब्ध करवाई जाती है तो इसके लिए प्रभार एसओआर के अनुसार अतिरिक्त वसूली किया जाएगा।	यह टिप्पणी अग्निशमन उपस्कर के उपयोग और ऑयल स्पिल प्रतिसाद उपस्कर के उपयोग के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते हुए ऊपर क्र.सं. 13 में यथा प्रविष्ट नई खंड से संबंधित है।	केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास करते हुए, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
	एस.**17.**	परमिट और लाइसेंस	एस.**17.**	परमिट और लाइसेंस		
37	8.	क्लियरिंग और फारवर्डिंग एजेंसी लाइसेंस।	7.	क्लियरिंग और फारवर्डिंग एजेंसी लाइसेंस रु. 28500 प्रति लाइसेंस 10 वर्षों के लिए।	10 वर्षों के लिए लाइसेंस जारी किए जाने के लिए नई दर को शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।	1 माह, 1 वर्ष, 3 वर्ष और 5 वर्ष की अवधि के लिए क्लियरिंग तथा फारवर्डिंग एजेंसी लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार निर्धारित करने के अलावा, जोकि 5 वर्ष के लिए लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभारों से दोगुने से कम देखा गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है और 10 वर्षों के लिए लाइसेंस जारी करने के लिए प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित किए गए हैं।
38	15.	एचडीसी/केडीएस में ट्रक टर्मिनल का उपयोग करने हेतु परमिट प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर	14.	कोल डॉक रोड में प्री–गेट–सह–पार्किंग और केडीएस अथवा एचडीसी में सभी अन्य समान सुविधाओं के लिए परमिट प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलरः	यह नया कथन है जिसके लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदन पहले ही अनुमोदित किया गया है।	यह खंड इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश सं. टीएएमपी/74/2018–केओपीटी दिनांक 29 मार्च 2019 के अनुसार है।
	एस.**21**	बर्थ किराया	एस.**21**	बर्थ किराया		

39	1.	क्र.सं. 4 में यथा विनिर्दिष्ट के सिवाय विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत (अ.डा. मुद्रा में)		1.	क्र.सं. 4 में यथा विनिर्दिष्ट के सिवाय विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत (अ.डा. मुद्रा में)		बर्थ किराये के लिए न्यूनतम प्रभार मौजूदा 2000 जीआरटी के बजाय विदेशी पोत के लिए 5000 के जीआरटी पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है। अंडमान पोत के मामले में इसे मौजूदा 1000 जीआरटी के बजाय 2000 के जीआरटी पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है। पत्तन को मरीन सेवाओं पर पत्तन द्वारा किए जा रहे व्ययों के हिस्से को वसूल करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने के लिए न्यूनतम जीआरटी का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा प्रभारों में तैनात किए गए पाइलट की लागत को कवर करने के लिए भी नहीं है।	आईटीटी शिपिंग प्रा. लि. ने 2000 जीआरटी के अंडमान बद्ध पोत के न्यूनतम जीआरटी में वृद्धि का विरोध किया है। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि न्यूनतम 1000 जीआरटी पर आधारित मौजूदा प्रभार प्रदत्त सेवा की लागत पर विचार करते हुए असामान्य रूप से कम है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार ताकतों तथा पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर प्रस्तावित प्रावधान का निर्धारण अनुमोदित किया गया है।
40	2.	अंडमान और केओपीटी के बीच चलने वाले से इतर और क्र. सं. 4 में विनिर्दिष्ट के सिवाय तटीय व्यापार में संलिप्त पोत (भारतीय मुद्रा में)		2.	अंडमान और केओपीटी के बीच चलने वाले से इतर और क्र.सं. 4 में विनिर्दिष्ट के सिवाय तटीय व्यापार में संलिप्त पोत (भारतीय मुद्रा में)			
	3..	अंडमान और केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोत (भारतीय मुद्रा में)		3.	अंडमान और केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोत (भारतीय मुद्रा में)			
	टिप्पणी:			टिप्पणी:				
41	v)	कार्गो कार्य के पूरा होने तथा तैयार होने का संकेत देने के बाद यदि पोत को नौचालन के लिए प्रतीक्षा हेतु दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, एस.21.1 के अधीन विनिर्दिष्ट दर के 50 प्रतिशत की दर से बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा, बशर्ते ऐसी प्रतीक्षा नौचालन ज्वारभाटा की अनुपलब्धता के कारण पैदा हुआ हो। रियायत बर्थ किराया तत्काल अगले ज्वारभाटा तक प्रतीक्षा की अवधि के लिए ही वसूल किया जाएगा।		v)	कार्गो कार्य के पूरा होने तथा तैयार होने का संकेत देने के बाद यदि पोत को नौचालन के लिए प्रतीक्षा हेतु दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, एस.21.1 के अधीन विनिर्दिष्ट दर के 50 प्रतिशत की दर से बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा, बशर्ते ऐसी प्रतीक्षा नौचालन ज्वारभाटा की अनुपलब्धता के कारण पैदा हुआ हो। रियायत बर्थ किराया तत्काल अगले नौचालन ज्वारभाटा तक प्रतीक्षा की अवधि के लिए ही वसूल किया जाएगा।	शब्द ''ज्वारभाटा के तत्काल बाद'' को बेहतर स्पष्टता के लिए ''नौचालन ज्वारभाटा के तत्काल बाद'' के स्थान पर बदला गया है।	चूंकि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टता लाने के लिए बताया गया है, इसलिए उक्त संशोधन अनुमोदित किया गया है।
	एस.21.2	**<u>वरीयता/आस्टिंग वरीयता प्रभार</u>**		एस.21.4	**<u>वरीयता/आस्टिंग वरीयता प्रभार</u>**			
42	**वरीयता बर्थिंग**	न्यूनतम एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के अधीन बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत के समकक्ष प्रभार।		**वरीयता बर्थिंग:**	न्यूनतम एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के अधीन बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत के समकक्ष प्रभार।		शब्द ''वर्किंग बर्थ'' को बेहतर स्पष्टता के लिए ''बर्थ'' के स्थान पर शामिल किया गया है।	चूंकि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टता लाने के लिए बताया गया है, इसलिए उक्त संशोधन अनुमोदित किया गया है।
43	एस.21.5	**<u>पोत पर आरोप्य कारणों से बैंचमार्क पम्पिंग दर/विलंबित नौचालन अर्जित नहीं किए जाने पर दंडात्मक प्रभार:</u>**		एस.21.5	**<u>पोत पर आरोप्य कारणों से बैंचमार्क पम्पिंग दर/विलंबित नौचालन अर्जित नहीं किए जाने पर दंडात्मक प्रभार और बैंचमार्क से इतर उच्चतर पम्पिंग दर अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन:</u>**			
		<u>बैंचमार्क पम्पिंग दर:</u>			**एचडीसी में प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गो की बैंचमार्क पम्पिंग दर**			
	क्र.सं.	**कार्गो**	**बैंचमार्क पम्पिंग दर [केएल/घंटा]**	**क्र.सं.**	**कार्गो**	**बैंचमार्क पम्पिंग दर [मी.ट./घंटा]**		
				1	ऐसटिक एसिड	358	विभिन्न प्रकार के लिक्विड बल्क कार्गो	केओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा

	1	अमोनिया हाइड्रस	**500**	**2**	अमोनिया हाइड्रस	330
	2	एविएशन टरबाइन फ्यूल	**450**	**3**	एविएशन टरबाइन फ्यूल	161
				4	बेंजीन (निर्यात)	203
				5	बेंजीन (लैब) (आयात)	322
	13	बिटुमेन	**300**	**6**	बिटुमेन (निर्यात)	360
				7	बिटुमेन (आयात)	193
				8	बुटाडिन	159
	3	बुटेन	**800**	**9**	बुटेन	306
				10	बुटेन (बुटिलिन)	97
				11	कास्टिक सोडा	251
				12	सीबीएफएस (कार्बन ब्लैक फीड स्टाक)	672
				13	क्रूड डेगुम्मड/सोया बीन/सनफ्लावर ऑयल	450
	12	कच्चा तेल (पेट्रोलियम)	**2700**	**14**	कच्चा तेल	1854
				15	कच्चा पाम तेल/आरबीडी पाम तेल	250
				16	डीईजी (डाइथलिन ग्लाइकोल)	162
	4	फरनेस ऑयल	**750**	**17**	फरनेस ऑयल (निर्यात)	500
				18	फरनेस ऑयल (आयात)	589
	5	हाइ स्पीड डीजल	**750**	**19**	हाइ स्पीड डीजल	674
				20	लाइट डीजल ऑयल	178
				21	ल्यूबरिकेटिंग ऑयल	213
				22	एमईजी (मोनोथिलिन ग्लाइकोल)	277
				23	मिथाइल अल्कोहल	164
				24	मिथाइल कर्ट बुटिल इथर	319
	11	मोटर स्पिरिट	**550**	**25**	मोटर स्पिरिट	175
	6	नाप्था	**900**	**26**	नाप्था	870
				27	निटरिक एसिड	241
	8	पारासाइलिन	**500**	**28**	पैरासाइलिन	403
				29	फोसफोरिक एसिड	452
	7	प्रोपेन	**650**	**30**	प्रोपेन	413
	9	पीवाई गैस	**500**	**31**	पीवाई गैस	397
				32	रिफोरेट	405
	10	सुपिरियर केरोसिन ऑयल	**550**	**33**	बुटेन और प्रोपेन की समानान्तर उतराई	595

जो प्रहस्तित किए जा सकते हैं, की बैंचमार्क पम्पिंग दरें विनिर्दिष्ट की गई हैं।

अनुमोदित मौजूदा 13 घटकों के अलावा 22 और घटकों के लिए बैंचमार्क पम्पिंग निर्धारित किया है। विशिष्ट प्रश्न पर, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि अप्रैल 2017 से जनवरी 2019 तक की अवधि के दौरान तत्संबंधी घटकों की ढुलाई करने वाले पोतों द्वारा अर्जित औसत पम्पिंग दर पर विचार किया गया था। केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास किया गया है और चूंकि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित बैंचमार्क पम्पिंग दरों पर आपत्ति नहीं उठाई है और चूंकि प्रस्ताव को केओपीटी के बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है, यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित बैंचमार्क पम्पिंग दरें अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

				34	सल्फरिक एसिड	336		
				35	सुपिरियर केरोसिन ऑयल	225		
					<u>जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंड:</u> उत्पादकता की गणना के प्रयोजन के लिए, पोत का कार्य समय कार्गो समय के पूरा होने तक समय में होल से परिगणित किया जाएगा। विनिर्दिष्ट उतराई दर अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन निम्नवत् लागू होगा:– (क) यदि पोत का कार्य समय (कार्गो कार्य के पूरा होने तक समय में होल्ड पर विचार करते हुए) 2 घंटे अथवा कम द्वारा उपर्युक्त उत्पादकता के आधार पर विनिर्दिष्ट समय से अधिक रहता है तो जुर्माना वसूल नहीं किया जाएगा।		यह मूलतः टीएएमपी आदेश संदर्भ – टीएएमपी/67/2018–केओपीटी दिनांक 18.01.2019 के अनुसार है। तथापि, स्पष्टता जोड़ने के लिए कुछ मामूली संवर्धन/परिवर्तन किए गए हैं।	
44				एस.21.6.1	<u>विभिन्न परिदृश्य के अधीन एचडीसी</u> के बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित कोयला, सीमेंट, क्लिंकर, उर्वरक, जिप्सम, लौह अयस्क, चूनापत्थर, मैगनीज अयस्क और मेट कोक और अन्य शुष्क बल्क घटकों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड।		यह टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/19/2018–केओपीटी दिनांक 08.06.2018 के अनुसार है। प्रारंभ में उत्पादकता मानदंड कार्यनिष्पादन मानदंडों का 75 प्रतिशत रखा गया था जिसे बाद में बढ़ाकर 85 प्रतिशत किया गया था और अब वर्तमान मामले में इसे बढ़ाकर 100 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया गया है।	उत्पादकता मानदंडों की समीक्षा और वृद्धि बर्थिंग नीति के अनुसार है। यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित संशोधित मानदंड अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
45				एस.21.7	**<u>रिपोर्टिंग स्टेशनों/लाइटरेज स्थलों पर लंगरगाह/दंडात्मक प्रभार की वसूली:–</u>**		यह टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/19/2018–केओपीटी दिनांक 08.06.2018 के अनुसार है।	यह अनुमोदित किया गया है।
46				एस.21.8.1	**<u>केओपीटी में कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए बैंचमार्क उत्पादकता</u>**		टीएएमपी द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/73/2016–केओपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा पहले ही अनुमोदित किया गया है।	सहमत।
	एस.23.1	प्रभार पोतों के लिए विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे।		एस.23.1	प्रभार पोतों के लिए विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे।			
47	6.	ताजे पानी की आपूर्ति:–		6.	ताजे पानी की आपूर्ति **(अपेक्षित मैनपावर की आपूर्ति सहित)**:–		ताजे पानी की आपूर्ति के लिए दर में मैनपावर शामिल होगी और इसे स्पष्टता के लिए विनिर्दिष्ट किया गया है।	चूंकि प्रस्तावित परिवर्तन उपयोक्ताओं को स्पष्टता देने के लिए है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
	एस.**24**	पोतों के टोवेज और पाइलटेज		एस.**24**	पोतों के टोवेज और पाइलटेज			
48	**क्र.सं.**	**विवरण**	**3000 तक जीआरटी के लिए दर**	**क्र.सं.**	**विवरण**	**3000 तक जीआरटी के लिए दर**		आईटीटी शिपिंग प्रा. लि. ने 2000 जीआरटी के अंडमान बद्ध पोत के न्यूनतम जीआरटी में वृद्धि का विरोध
	1	विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत	85.473 सेंट प्रति	1	विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत	94.020 सेंट प्रति जीआरटी	बर्थ किराये के लिए न्यूनतम प्रभार	

			जीआरटी परंतु न्यूनतम अ.डा. 1859.55			परंतु न्यूनतम अ.डा. 4701.00	मौजूदा 2000 जीआरटी के बजाय विदेशी पोत के लिए 5000 के जीआरटी पर विचार करते हुए निर्धारित किए गए हैं। अंडमान पोत के मामले में इसे मौजूदा 1000 जीआरटी की बजाय 2000 जीआरटी पर विचार करना निर्धारित किया गया है। मरीन सेवाओं पर पत्तन द्वारा प्रोद्भूत किए जा रहे व्ययों के भाग को वसूल करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने के लिए न्यूनतम जीआरटी का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा प्रभार तैनात किए गए पायलट की लागत को भी कवर नहीं करते हैं।	किया है। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि न्यूनतम 1000 जीआरटी पर आधारित मौजूदा प्रभार प्रदत्त सेवा की लागत पर विचार करते हुए असामान्य रूप से कम है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार ताकतों तथा पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए उपलब्ध लचीलापन के मद्देनजर प्रस्तावित प्रावधान का निर्धारण अनुमोदित किया गया है।
	2	तटीय व्यापार में संलिप्त पोत	रु. 15.779 प्रति जीआरटी परंतु न्यूनतम रु. 34535.00	2	तटीय व्यापार में संलिप्त पोत	रु. 17.357 प्रति जीआरटी परंतु न्यूनतम रु. 86,785.00		
	3	केवल अंडमान और केओपीटी के बीच चलने वाले तटीय पोत	रु. 15.0485 प्रति जीआरटी परंतु न्यूनतम रु. 15195.00	3	केवल अंडमान और केओपीटी के बीच चलने वाले तटीय पोत	रु. 16.5534 प्रति जीआरटी परंतु न्यूनतम रु. 33107.00		
49	एस.24.9			एस.24.9	टिप्पणी: i) केओपीटी पर आरोप्य परिचालनात्मक और नैविगेशनल कारणों से सगर, मिडलटन, गासपर इंटरमीडिएट, इडेन, अपर ऑकलैंड के बीच और कभी–कभी सैंडहैड के माध्यम से आवागमन के समय किन्हीं पोतों के मामले में, टोवेज तथा पाइलटेज वसूल नहीं किया जाएगा। ii) यदि पोत सैंडहैड के माध्यम से एचडीसी और केडीएस के बीच आवागमन करते हैं, 50 प्रतिशत पाइलटेज वसूल नहीं किया जाएगा यदि ऐसे आवागमन के लिए कारण केओपीटी के परिचालन/नैविगेशनल आवश्यकता की वजह से है।	खंड 24.9 के लिए टिप्पणी को विभिन्न परिदृश्यों की स्पष्टता के लिए शामिल किया गया है। इसे न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।	चूंकि प्रस्तावित स्पष्टता देने के लिए बताई गई हैं, इसलिए अनुमोदित की गई हैं।
	भाग-**VII**	**अंतर्देशीय पोत तथा गैर–प्रोपेल्ड पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार**		भाग-**VII**	**अंतर्देशीय पोत तथा गैर–प्रोपेल्ड पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार**			
50	3	एचडी में 3रीं ऑयल जेट्टी के अपस्ट्रीम में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा में प्रहस्तित 200 टन और अधिक का अंतर्देशीय पोत तटीय पोतों के लिए यथा लागू बर्थ किराया बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।		एस.27.1 क्र.सं. 3	एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा में प्रहस्तित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोत (i) 3000 जीआरटी का बार्ज: रु.5000 प्रति आगमन (ii) 3001–5000 जीआरटी तक के बार्ज रु.8000 प्रति आगमन (iii) 5001–10000 जीआरटी तक के बार्ज रु.16000 प्रति आगमन (iv) 10000 जीआरटी से अधिक वाला बार्ज रु.24000 प्रति आगमन	क्र.सं. 27.1 (3) के अनुसार विराम प्रभार की वसूली के लिए हल्दिया फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन जेट्टी में प्रत्येक बार्ज के प्रवेश तथा निकासी के लिए सही समय की रिकार्डिंग से जुड़ी समस्या पर विचार करते हुए (मैनपावर के अभाव के कारण), बार्ज के प्रत्येक आगमन पर वसूल किए जाने के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। प्रस्तावित निर्धारित प्रभार मामूली हैं।	पत्तन द्वारा किए गए निवेदन के आधार पर और चूंकि किसी भी उपयोक्ता ने आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए संशोधन अनुमोदित किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 10th June, 2020

No. TAMP/34/2019-KOPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/34/2019-KOPT

Kolkata Port Trust - - - Applicant

QUORUM

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 20th day of February 2020)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing SOR of the KOPT was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/23/2016-KOPT dated 17 November 2016. This Order was notified in the Gazette of India on 12 January 2017 vide Gazette No. 14. Vide the said Order, the validity of SOR of KOPT was prescribed upto on 31 March 2019. Thereafter, the validity of existing SOR of all eleven Major Port Trusts including KOPT was extended from 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR to be notified by this Authority, whichever is earlier.

3.1. All the Major Port Trusts were earlier governed by the Tariff Policy of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 1 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including KOPT vide our letter No. TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29.

3.2. A copy each of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including KOPT to consider it while formulating the General Revision proposal vide our letter Nos .TAMP/79/2018-Misc. dated 02 January 2019 and 04 February 2019 respectively.

4.1. In this backdrop, the KOPT vide its letter no. Fin/95/B dated 8 July 2019, has filed the proposal for General Revision of its SOR following Tariff Policy 2018.

4.2. The main points made by the KOPT in its proposal are as follows:

(i) The Annual Revenue Requirement (ARR) for the year 2018-19 has been assessed in order to ascertain the revenue gap at the existing tariff level. The ARR with specified indexation is assessed ₹. 1795.37 crores.

(ii) A revenue gap of ₹. 175.17 crore emerges at the existing tariff level considering the traffic volume achieved during 2017-18. In order to bridge the revenue gap, the existing rates would be required to increase by 10.81% across the board.

(iii) A new cargo handling facility viz. Haldia Floating Cargo handling jetty has been commissioned in June 2018 at Haldia. This facility is expected to generate net revenue of ₹. 12.50 crores at the proposed tariff considering 1.00 MMT cargo handling.

(iv) Based on the inputs received, rationalization of some of the tariff items is proposed, which may have a financial impact of about ₹. 1.91 crore per annum.

(v) Thus, the effective revenue gap to be made by a revision of tariff for the existing operations will be ₹. 161.17 crore, which warrants an across the board increase of 10% of the existing SOR. The proposed revision will yield additional annual revenue of ₹. 160.70 crore to the port as a whole.

(vi) All common adoption orders notified by TAMP after the notification of the existing SOR have been incorporated in the new SOR.

(vii) For conversion of dollar denominated rates to INR, the reference rate published by Financial Benchmark India Pvt Ltd will be considered instead of RBI Reference rates as per RBI circular dated 4 July 2018.

(viii) Performance standard has been calculated dock wise and not for the port as a whole. In case any Dock System is able to achieve the Performance Standard set for it, the said Dock System may be eligible for the rate increase. In case Benchmark for any specific activity is achieved by a Dock System, the concerned Dock System may be eligible for increase in rate of the said activity.

(ix) The rates of lashing / unlashing as well as rates for use of weighbridge have been kept unchanged for KDS.

(x) S.3 (xv) has been modified to incorporate Standard Operating Procedure for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement along with Note 2 under the said clause.

(xi) Permit charges for using Truck Terminal at HDC/KDS have been replaced by Permit for Pre-gate-cum-parking facility at Coal Dock Road and all other similar facilities at KDS or HDC per truck / lorry / trailer in Sec 17.1.14 of the SOR.

(xii) Stayal Charges at Dry docks has been modified to benefit the trade

Section 19.2 (vi) has been amended to be read as follows:

In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been initially allotted for reasons other than (iv) and (v), the hire charges shall be levied at 1.5 times the rate prescribed at (i) to (iii) for the period of such over stayal.

(xiii) Consolidated Cargo Handling Charges involving Barge to Interim Storage Transfer by use of Floating Crane & conveyer system, Providing Pay loader Storage to storage yard inside Dock and unloading of cargo there at.

Cargo classified under S.4.1.14	₹. 258.01
Cargo classified under S.4.1.15	₹. 272.83
Cargo classified under S.4.1.16	₹. 302.47

Note:
For handling of all coastal Cargo other that Thermal Coal, Iron Ore, Iron Ore pellets, Iron Ore Limps and Iron Ore Fines, 60% of the above rate will be applicable.

(xiv) Consolidated charges towards services at Storage Yard for Rail bound Cargo including Heaping/ High Heaping, Loading for Delivery, Despatch Related Services and Cleaning and vice versa but excluding weighment

For Rail bound Cargo	₹. 77.41
For Road bound Cargo	₹. 64.08

(xv) In case of Shore handling of Iron-ore group heaping charges has been deleted from the existing clause and is to be charged extra (S.6.1.5.iv).

(xvi) Rates of oil pollution equipment and firefighting equipment has been incorporated u/s S.16.1.12 (n) and S. 16.1.13.

(xvii) KOPT Board of Trustees has approved remission of extra 50% Towage & Pilotage charge in case of Inter Dock shifting of a vessel via Sand Head due to availing of Eden Channel. The said provision has been included as a note to S.24.9.

(xviii) No Extra Pilotage Charge shall be levied if the same has resulted due to reasons attributable to Port like non-acceptance of vessels due to lock/jetty/berth related problem, lock gate/Port machinery breakdown, Non-availability of Tug/Mooring Boat etc.

(xix) In case of Extra Pilotage resulting due to weather related, Riverine channel related reasons, extra Pilotage @40% as per S24.1 of SoR shall be levied.

(xx) No remission in Extra Pilotage charge shall be granted if the same has resulted due to any reason attributable to the vessel.

(xxi) The minimum charge for berth hire and Towage & Pilotage has been prescribed considering a GRT of 5000. In case of Andaman Vessel, the same has been prescribed considering a GRT of 2000.

(xxii) Composite charge for any Tourist/ Ferry Launch has been prescribed in the SOR.

(xxiii) The rates applicable for iron-ore / iron ore pellets will also be applicable for iron ore fines and iron ore lumps and all other forms of Iron-ore handled in dry bulk mode. This group will not enjoy coastal concession.

(xxiv) The rates prescribed at S.4.1.13 and S.6.1.5 shall be applicable for Iron Ore, Iron Ore Fines, Iron Ore Lumps and Iron Ore Pellets.

(xxv) Considering the problem associated with recording of exact time for entry and exit of each and every barge at the Haldia Floating Cargo Handling jetty for levy of Stayal Charge as per S.27.1. (3), amendment in the said provision has been made as follows:

S.27.1.3	Inland vessels of 200 tons and above handled at Haldia Floating Cargo Handling Jetty at HDC	(i). Barge with GRT upto 3000 : ₹. 5000.00 per call. (ii). Barge with GRT from 3001- 5000 : ₹. 8000.00 per call. (iii). Barge with GRT from 5001-10000 : ₹. 16,000.00 per call. (iv). Barge with GRT beyond 10000 : ₹. 24,000.00 per call Note: In case occupation of Jetty by any Barge exceeds 24 hours in any call, the applicable rate shall be levied for every 24 hours or part thereof against such occupation beyond initial 24 hours.

4.3. The KOPT has given an undertaking that the proposed tariff will have a validity period of three years from 01 October 2019 to 30 September 2022 and also undertaken that it will submit a suitable proposal at least three months before the expiry of the validity period.

4.4. A summary of tariff increase proposed by KOPT is given below:

(i) 10% increase in tariff for cargo related charges and vessel related charges.

(ii) 11% increase in tariff for:
(a) Annual license fee for Non-propelled vessels
(b) Fees for serving Non-propelled vessels owner's work shop
(c) Supply of Manjhi book

(iii) 12% increase in tariff relating to stayal charge of vessels upto 4 tonne capacity for occupying declared river side of KOPT.

4.5. The KOPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement and related workings in Form 1, Form 2 & Form 4, revenue estimation as per the proposed rates in Form 3, comparison of existing and proposed SOR and conditionalities in Form 5 and proposed draft SOR & performance standards.

(i) A summary position of ARR computation furnished by KOPT is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1 (2015-2016)	Y2 (2016-2017)	Y3 (2017-2018)
(1)	**Total Expenditure: (As per Audited Annual Accounts)**			
(i)	Operating Expenses (Including depreciation)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	Management & General Overheads	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	Finance & Miscellaneous Expenses	77299.12	79436.34	129362.49
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)+(iii)	**217158.58**	**219110.50**	**282594.20**
(2)	**Less, Adjustments:**			
(i)	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	4157.14	4857.07	5990.12
	(b) Management & Administrative Overheads	4249.12	5184.95	5035.26
	(c) Allocated FME	2617.24	2460.41	4528.97
	Sub Total 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	**11023.51**	**12502.42**	**15554.35**
(ii)	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00
(iii)	2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Ex-gratia Payment etc (List out each of the items)			
	(a) Arrears of Pay & Allowances	0.00	0.00	3605.15
	(b) Arrears of Pension	0.00	0.00	23.64
	Sub-Total 2(iii)=[(a)+(b)]	**0.00**	**0.00**	**3628.79**
(iv)	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	25146.80	29096.61	60400.14
(v)	Management & Gen.Overheads over & above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation	8217.36	10156.65	8440.65
(vi).	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**
(vii)	Dredging subsidy received from the Ministry:	27555.00	16250.00	16739.00
(viii)	Reimbursement of On Board handling Charge of Container to CDLB	3398.16	3668.57	3806.47
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)	**75340.82**	**71674.26**	**108569.40**
(3)	**Total Expenditure after Total Adjustments : [3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)]**	**141817.76**	**147436.24**	**174024.80**
(4)	**Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3**		**154426.27**	
(5)	**Capital Employed**			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)		81501.46	
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018		13754.92	

	(As per Audited Annual Accounts)	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	6304.61
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	0.00
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00
	(a). Inventory	1013.47
	(b). Sundry Debtors	6368.30
	(c). Cash	23187.26
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	30569.03
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	**119520.80**
(6)	**Return on Capital Employed 16% on SI. No. 7(vii)**	**19123.33**
(7)	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]**	**173549.59**
(8)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e @ 3.45% (7 * 1.0345)**	**179537.05**
(9)	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**	179537.05
(10)	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above**	**177559.00**
(11)	**Additional revenue to be generated from proposed revision of Rates**	**16070.25**

(ii) The total Revenue estimation from Cargo, Vessel and Miscellaneous charges considering the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18 in Form 3 is estimated as ₹. 1775.59 crores.

(iii) The Performance Standards proposed by KOPT, to be maintained during the validity of the proposed SOR are as follows:

1	**CARGO RELATED SERVICES**	**KDS**	**HDC**
(a)	Average Ship Berth Day Output (In tonnes)	4,248	8,201
(b)	Average moves per hour (in TEUS) in respect of containers	21	21
2	**VESSEL RELATED SERVICES**		
(a)	Average Turnround Time of Vessels (in days)	4.27	3.43
(b)	Average Pre-berthing Time of Vessels (in days)	0.60	1.58

4.6. The KOPT under cover of its letter dated 7 August 2019 has furnished the Form – 5, giving a comparative statement between the existing SOR of KOPT and its proposed SOR, along with the reasons for the changes incorporated in the proposed SOR.

4.7. Subsequently, the KOPT under cover of its letter dated 9 September 2019 has furnished copy of the Board Resolution, wherein the Board of Trustees of KOPT is seen to have approved the proposed SOR and the various tariff filing forms forwarded by KOPT.

5.1. Clause 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2018 stipulates that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as for

TAMP for comments of relevant user organizations / Organization bodies, within 15 days' time. The Major Port Trusts shall submit its replies on the comments received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. In this regard, the KOPT is seen to have hosted the entire proposal in reference in its website giving the designated emails of KOPT and TAMP, to enable the users furnish their comments and has also reported to have intimated to the users.

5.2. Based on the proposal as hosted by KOPT in its website, some of the users/ user organisations have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT for its comments. The KOPT has responded vide its letters dated 9 September 2019 and 11 November 2019.

6.1. Meanwhile, the KOPT vide its letter no. Ad/108/Berth Nomenclature/3855 dated 2 September 2019 has submitted regarding the change in nomenclature of the existing berths / jetties of KOPT at Haldia Dock Complex (HDC).

6.2. The submissions made by KOPT in the letter dated 2 September 2019 are as follows:

(i) The KOPT has 14 cargo handling berths inside the impounded dock, 3 riverine oil jetties and 1 riverine dry bulk cargo handling jetty (Floating Jetty) at Haldia Dock Complex where cargo is loaded / unloaded to and from sea and non- sea going vessels.

(ii) All these berths and jetties have made operational for cargo handling operations after Custom Authority have approved these berths and jetties as places for receiving and shipment of import / export goods from and upon sea and non-sea going vessels under the relevant provisions of the Customs Act and have also issued Public Notices. The KOPT have also issued notification in the Official Gazette under Section 37(1) of MPT Act prior to starting cargo handling operations at these berths/ jetties.

(iii) Therefore, for easy identification of all these Customs notified berths / jetties of HDC, the KOPT has decided to give new nomenclature of all the existing & proposed berths / jetties of Haldia Dock Complex (HDC) in the following manner:

Existing Nomenclature	**New nomenclature**
Berth No. 2	Berth No. 1
Berth No. 3	Berth No. 2
Berth No. 4	Berth No. 3
Berth No. 4 A	Berth No. 4
Berth No. 4B	Berth No. 5
Berth No. 5	Berth No. 6
Berth No. 6	Berth No. 7
Berth No. 7	Berth No. 8
Berth No. 8	Berth No. 9
Berth No. 9	Berth No. 10
Berth No. 10	Berth No. 11
Berth No. 11	Berth No. 12
Berth No. 12	Berth No. 13
Berth No. 13	Berth No. 14
Haldia Oil Jetty I	Berth No. 16 (O)
Haldia Oil Jetty II	Berth No. 17 (O)
Haldia Oil Jetty III	Berth No. 18 (O)
Floating Jetty	Berth No. 19 (O)

'O' stands for Outer Berth.

(iv) In this regard, Board of Trustees of KOPT has approved the change of nomenclature of the existing and proposed berth / jetties of HDC vide its resolution no. R/12/HDC/GM(M&S)/3/7/2019 dated 18 July 2019. The approved change of nomenclature has also notified by KOPT vide its Gazette no. 510 dated 13 August 2019 and is made effective from 13.08.2019.

7.1. Based on preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide letter dated 24 September 2019 to furnish additional information/ clarifications on various issues. After a reminder letter dated

4 November 2019**,** the KOPT vide its email dated 11 November 2019 has responded**.** The information/ clarification sought and reply of KOPT thereon are tabulated below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Information sought</th><th>Reply of KOPT</th></tr>
<tr><td>1.</td><td><u>Annual Revenue Requirement (ARR) (FORM NO.1):</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>As seen from the workings related to apportionment of Management and General Admin Overheads to various activities like Cargo handling activity, Port and Dock facilities, Railway activity and Estate activity furnished by KOPT, the Management overheads of ₹33374.79 lakhs, ₹.34,665.05 lakhs and ₹ 35,835.29 lakhs for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively considered for apportionment does not match with the figures of Management and General Administrative (MGA) overheads i.e. `. 33,714.35 for the year 2015-16, ₹35,088.74 for the year 2016-17 and ₹. 36,200.84 for the year 2017-18 as reported in the respective Annual Accounts. The following Table to be referred in this regard:
(₹ in lakhs)
<table>
<tr><th rowspan="2">Year</th><th rowspan="2">MGA as per Audited Annual Accounts and as considered in Form-I of the Proposal</th><th colspan="5">Apportionments of MGA to Various Activities viz. CHS, PDF, Rly. and Estate Activity.</th></tr>
<tr><th>CHS</th><th>PDF</th><th>Rly</th><th>Estate</th><th>Total</th></tr>
<tr><td>2015-16</td><td>33714.35</td><td>15268.47</td><td>11387.73</td><td>2469.47</td><td>4249.12</td><td>33374.79</td></tr>
<tr><td>2016-17</td><td>35088.74</td><td>15070.87</td><td>12115.63</td><td>2293.60</td><td>5184.95</td><td>34665.05</td></tr>
<tr><td>2017-18</td><td>36200.84</td><td>16331.57</td><td>12264.17</td><td>2204.29</td><td>5035.26</td><td>35835.29</td></tr>
</table>
Accordingly, the share of MGA for Estate related activity may have to be revised considering total MGA as per Annual Accounts. The KOPT to rectify apportionment of MGA to estate activity in Form I.</td><td>The KOPT has revised the Form-1 “Computation of Annual Revenue Requirement” and furnished as Annexure – A to its letter dated 11 November 2019. [The revised Form as furnished by KOPT is brought out at para no. 9.2 below]</td></tr>
<tr><td>(ii)
(a)</td><td>The KOPT has considered an adjustment of ₹3605.15 lakhs towards 2/3 of Arrears of Pay & Allowances in the year 2017-18. It is seen from the Audited Annual Accounts that aggregate of Arrears of pay and allowances paid and payable works out to ₹ 9511.33 lakhs (₹ 4348.18 + ₹ 5163.15), 2/3 of which works out to ₹ 6340.88 lakhs. In view of the above position, the KOPT to review the figure i.e. ₹ 3605.15 lakhs considered for deduction towards 2/3 of Arrears of Pay & Allowances accounted in the year 2017-18 in the ARR. Similarly, the KOPT to furnish workings to arrive at ₹ 23.64 lakhs towards 2/3rd of the Arrears of the Pension during the year 2017-18 as considered in Form I.</td><td rowspan="2">KOPT had paid arrear Pay & Allowances amounting to ₹ 4348.19 lakhs during 2017-18. KOPT also booked provision for arrear Pay & Allowances covering 15 months (2016-17: 3 months & 2017-18: 12 months) aggregating ₹ 5163.15 lakhs. In Form-I 2/3rd of arrear pay of ₹ 4348.19 lakhs and proportionate arrear provision for 3 months in respect of previous fiscal 2016-17 aggregating to ₹ 3605.15 lakhs has been shown as adjustment under serial number 2(iii) (a).

Similarly KOPT booked provision for arrear Pension covering 15 months (2016-17: 3 months & 2017-18: 12 months) for ₹ 176.41 lakhs. In Form-I 2/3rd of proportionate arrear provision for 3 months in respect of previous fiscal 2016-17, amounting to ₹ 23.64 lakhs, has been shown as adjustment under serial number 2(iii) (b).</td></tr>
<tr><td>(b).</td><td>The wage revision arrears considered for exclusion is only in one year 2017-18. That being so, the figure at Serial No. 2 (iii) of Form –I should not be considered for exclusion. In such a case, 1/3 of the wage arrears should be added to the average expenses at Sl. No. 4, after excluding the entire wage revision arrears from the total operating expenses considered for the year 2017-18.</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>As seen from the Form-I, the KOPT has excluded an amount of ₹ 3398.16 lakhs, ₹ 3668.57 lakhs and ₹ 3806.47 lakhs during</td><td>The expenditure was reflected as a separate item of in the statement showing the</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td>the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively towards reimbursement of the payment made to Calcutta Dock Labour Board (CDLB) for supply of on board labour for container operations at MHC berths. The KOPT to confirm that the said amount is as per the figures in the Annual Accounts for the relevant years and reference to the schedule where said figures in the annual accounts are booked to be indicated.</td><td>operating and General expenses by Types in the respective Audited Annual Accounts.</td></tr>
<tr><td>(iv).</td><td>Working Capital:
As per Clause 2.5 of the working guidelines 2018, the Limit on inventory other than capital spares and excluding fuels is six months average consumption and cash balances will be one month’s cash expenses. The KOPT to furnish the working of the inventory considered by KOPT in Form 4 at ₹. 1013.47 lakhs. Reference to the said figure in the Annual Accounts to be indicated.</td><td>As desired working of the inventory considered by KOPT at Form-4 is tabulated as follows:
(₹ in lakhs)
<table><tr><th>Particulars</th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KOPT</th></tr><tr><td>Inventory as on 31-03-2018:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Inventory other than Capital spares</td><td>325.43</td><td>1721.61</td><td>2047.04</td></tr><tr><td>Less, Stock of Fuel</td><td>0.00</td><td>20.11</td><td>20.11</td></tr><tr><td></td><td>325.43</td><td>1701.51</td><td>2026.94</td></tr><tr><td>Six months average consumption</td><td>162.72</td><td>850.75</td><td>1013.47</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>(v).</td><td>Form-3 Revenue estimation at the proposed rates

(a).The revenue estimation in respect of pilotage income for the vessels ranging from 30001 GRT to 60000 GRT and above 60000 GRT appears to be not in line with the proposed / existing SOR. To cite an example, Vessel arriving / sailing From / To KDS considering 133 vessels and with additional GRT of 866826 GRT, the pilotage income works out to ₹812.90 lakhs as detailed below:
<table><tr><td>No of Vessels</td><td>133</td></tr><tr><td>Additional GRT</td><td>866826</td></tr><tr><td>Additional GRT per vessel over 30000 GRT</td><td>6517</td></tr><tr><td>Total GRT of the Vessel</td><td>36517</td></tr><tr><td>Proposed Tariff for coastal vessel</td><td>₹.520707.00+₹.13.8860 7 per GRT on 30001 to 60000 GRT</td></tr><tr><td>Pilotage revenue per vessel `</td><td>611209.30</td></tr><tr><td>Total Revenue `.</td><td>812,90,837.51
Or say
812.90 lakhs</td></tr></table>
However, as seen from Form – III of HDC, the KOPT has worked out the pilotage income for the above group of vessels as ₹ 846.23 lakhs. The KOPT to review the calculations of the Pilotage income for each of the category of vessels and revise calculations.</td><td>Revenue estimation :

GRTs in certain Pilotage slabs pertaining to HDC have been wrongly entered in Form-3 due to punching error. The same has been corrected as tabulated here under:
<table><tr><td rowspan="2">Description</td><td rowspan="2">Unit of Levy</td><td colspan="2">Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2017-18</td></tr><tr><td>Shown in Form-3</td><td>To be shown as in Form-3</td></tr><tr><td>For GRT above 30000 and upto GRT 60000 - Foreign</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Vessel Arriving / Sailing From / To Ports other than KDS:</td><td>GRTs</td><td>8626420</td><td>7926420</td></tr><tr><td></td><td>No. of vessels</td><td>818</td><td>818</td></tr><tr><td>For GRT above 60000 - Foreign</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Vessel Arriving / Sailing From / To Ports other than KDS:</td><td>GRTs</td><td>11846</td><td>6846</td></tr><tr><td></td><td>No. of vessels</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>For GRT above 30000 and upto GRT 60000 - Coastal</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Vessel Arriving / Sailing From / To Ports other than KDS:</td><td>GRTs</td><td>866826</td><td>1106826</td></tr><tr><td></td><td>No. of vessels</td><td>133</td><td>133</td></tr></table>
There will be no change in Pilotage income as the same has been computed based on correct GRTs of vessels.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td><td>KOPT has furnished revised statement.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b) Revenue from Cargo handling and Storage charges at the existing rates for the year 2017-18 is shown as 100477.53 lakhs in Form –III whereas as per the Annual Accounts for the 2017-18 the same is 103886.42 lakhs. The KOPT to reconcile the variation between the figures of Annual Accounts and Form III.</td><td>Reconciliation of Cargo Handling & Storage income as per audited accounts and the same considered for rate revision is tabulated below:
(All ₹. in Lakhs)
<table><tr><th>Particulars</th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KoPT</th></tr><tr><td>Fiscal 2017-18:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="4">Cargo handling & Storage income:</td></tr><tr><td>As per Audited Accounts</td><td>37043.01</td><td>66843.41</td><td>103886.42</td></tr><tr><td>Less: Adjustments</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Less: Income from BOT Contracts (Royalty)</td><td></td><td>3408.89</td><td>3408.89</td></tr><tr><td>Cargo handling & Storage income considered for rate revision:</td><td>37043.01</td><td>63434.52</td><td>100477.53</td></tr></table></td></tr>
<tr><td></td><td>(c). As per Form – III, the revenue to be generated from Cargo and Vessels related charges at the proposed rates is ₹ 177559 lakhs. However, as per certified in Form – I at Sr. No. 10 i.e. revenue estimation at the proposed SOR is shown as ₹ 1607025.00 lakhs. The KOPT to review and revise the figures in Form – I as per Form – III.</td><td>[The KOPT has revised the figure at Sl. No. 10 in Form-1 i.e. revenue estimation at the proposed SOR as per the Form-III]</td></tr>
<tr><td>(vi).</td><td>Railway Activity</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(a) The Railway activity in KOPT is in surplus (i.e. railway income is more than railway expenses). The tariff for port railway services is not fixed by the Authority; it is fixed by the Railway Board. The Authority has decided to consider railway expenditure while computing the ARR only to the extent it is not covered by the Railway income. Such an approach has been adopted by the Authority while disposing of the general revision proposal filed by the Mormugao Port Trust (MOPT), Chennai Port Trust (CHPT), Mumbai Port Trust (MBPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT). Since the Railway expenses of KOPT is covered by the Railway income, the KOPT to exclude the railway expenditure while computing the ARR.</td><td rowspan="2">The Tariff Policy as well as Tariff Guidelines never mentions about the exclusion of Railway Activity Expenditure from the total expenditure. Moreover, the income from Railway activity constitutes of Tariff fixed by TAMP as well as Railway Board. So, exclusion of expenditure requires reconsideration. Cross subsidization among the major activities are also allowed.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b) The average Railway Expenditure for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18 works out ₹ 5496.17 Lakhs. Since the revenue gap, as per the proposal of KOPT, is only ₹1978.06 Lakh (₹ 179537.06-177559), the KOPT have to moderate the increase in tariff sought on account of exclusion of ` 5496.17 Lakhs from ARR.</td></tr>
<tr><td>2.</td><td><u>Scale of Rates:</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>Section: 3 General Principles. Note. No- (vii) (b)

The KOPT has proposed to modify the Note no (vii) (b) at Section 3 in its draft SOR by replacing the words “Iron ore and Iron ore pellets” with “ Iron ore Fines, Iron ore Lumps, Iron ore Pellets and all forms of Iron ore in dry bulk forms”. In the regard, the KOPT has stated that the modification proposed is to avoid confusion.</td><td>The existing SOR defined “Iron ore and Iron ore pellets” for the purpose of levying charges in case of wharfage. There were no charges specified for iron ore fines / iron ore lumps and all other forms of iron-ore in dry bulk form. Therefore there was confusion as to the rates to be charged for “Iron ore Fines, Iron ore Lumps, and all</td></tr>
</table>

	In this connection, the KOPT to furnish the basis for categorising the Iron ore Fines, Iron ore Lumps, and all forms of Iron ore in dry bulk forms under the category of Iron ore and iron pellets. The KOPT to furnish the present status of categorisation of the Iron ore Fines, Iron ore Lumps, and all forms of Iron ore in dry bulk forms handled by port for levy of the various cargo handling charges.	forms of Iron ore in dry bulk forms". Taking the above into consideration KOPT had proposed to levy of uniform charges for all types of iron ore in dry bulk form. In absence of charges specified for Iron ore fines, Iron ore Lumps and all forms of Iron ore in dry bulk form in the existing SOR, rates of iron ore fines and iron ore lumps are being realized as per the rates applicable to Iron Ore. Further no coastal concession is being given for handling of Iron ore in any form. The proposal is in line with the existing practice being followed.
(ii).	Section: 3 General Principles. Note. No- (xxiv) (a). Kolkata Dock System: The KOPT has proposed Performance Standards at a level of 4.27 days for average Turnaround Time (TRT) under vessel related activity. As against the performance standards proposed by the Port, it is seen from the performance indicators for the year 2017-18 as compiled by IPA, the KDS has achieved TRT of 2.71 days (65.76 hrs/24). When higher performance level has already been achieved by KDS in the past, the proposed Performance Standard, which is lower than the actual past Performance to be justified. (b). Haldia Dock Complex: The KOPT has proposed Performance Standards at a level of 8201 tonnes towards Average Ship Berth day Output (OSBD) in respect of Major Cargo groups under cargo related activity, 3.43 days for average Turnaround Time (TRT) under vessel related activity. As against the performance standards proposed by the Port, it is seen from the performance indicators for the year 2018-19 as compiled by IPA, the HDC has achieved an OSBD of 9584 tonnes and TRT of 2.32 days (55.68 hrs/24). When higher performance levels have already been achieved by HDC in the past, the proposed Performance Standards, which are lower than the actual past Performance to be justified.	Performance Standards have been arrived at on the basis of three years average on actuals. Performance Standards have been arrived at on the basis of three years average on actuals.
(iii).	Section 4.12 – Cargo handling charges for dry bulk cargo handled at Floating Cargo Handling jetty at HDC. The KOPT, in its proposed SOR, has included new clause S.4.12 relating to Cargo handling charges for dry bulk cargo handled at Floating Cargo Handling jetty at HDC. However, it is seen that incorporation of Charges for handling of cargo at Floating Barge Jetty at HDC is not in accordance with the charges approved by the Authority vide its Order no. TAMP/68/2018-KOPT dated 14 June 2019. Therefore, the KOPT to suitably incorporate the provision of Charges for handling of cargo at Floating Barge Jetty at HDC in the Draft SOR in accordance with TAMP approved tariff and the	The rates approved by TAMP vide its order no. TAMP/68/2018-KOPT dated 14 June 2019 has been considered while framing the rates in the proposed SOR, after taking into consideration the proposed increase of 10% in the existing rates. However the rates has been segregated into two parts i.e Consolidated Cargo Handling Charges involving Barge to Interim storage Transfer by use of Floating Crane & conveyer System, Providing Pay loader on

	conditionalities governing the said tariff.	board, subsequent loading at interim storage and transfer from interim Storage to storage yard inside Dock and unloading of cargo there at and Consolidated Charges towards Services at Storage Yard for Rail / Road bound Cargo including Heaping High Heaping, Loading for Delivery, Despatch Related Services and Cleaning and vice versa but excluding Weighment. Weighment charges are chargeable extra if the facility is availed. This was done because as per the existing SOR, coastal concession is not applicable on Shore Handling Service involving Loading at storage point for delivery, Heaping / High Heaping, cleaning and despatch related service. In this regard, the KOPT has furnished the basis of calculation for arriving at the proposed rates at Floating jetty of HDC. From the working, it can be seen that the rates proposed is in line with the rates earlier approved by TAMP. The break-up of the basis of arriving at the rates is also attached.
(iv).	In respect of charge for on board Lashing/de-lashing of containers, fixing & unfixing of Twist Lock and ancillary documentations at Section 14.1 (11), no change has been proposed in respect of KDS. This position to be confirmed.	The Charge is not being revised.
(v).	The KOPT has not spelt out the reasons for the modification in the description of item No. 11 (a) of clause S.16.1 of the proposed SOR by adding the words "including EXIM cargo loaded/ unloaded between Customs bonded dock and EJC yard. The KOPT to furnish the reasons for modifications in the said clause.	No such provision was there for import cargo loaded in wagons outside Dock/Jetty. However, loading of imported coal in wagons and subsequent transportation by rail has commenced from KDS Rail Interchange yard (EJC) since 2018. On request from the handling agent of such consignment (copy attached), the matter was reviewed and on obtaining approval of competent authority, it was decided to levy Consolidated charges as per item 11(a) under Section 16 of SoR on all type of import rail-borne traffic handled at Line no. 23 at EJC Yard. The same has been ratified by Board of Trustees in the meeting held on 28.06.2018 vide Resolution No. R/62/KDS/TFC/3/06/2018.
(vi).	The KOPT has introduced certain tariff sub items relating to "Use of Fire Fighting Equipment & Apparatus" at item no. 12 of the clause 2.16.1 of the proposed SOR. The KOPT has stated that the new rates are included following the procedure prescribed in the working guidelines, 2018 i.e. 70% capacity	The KOPT has furnished the workings / Cost Statement for arriving at the proposed tariff for use of Fire Fighting Equipment & Apparatus.

	utilization has been considered for arriving the tariff. However, the KOPT has not furnished the workings to arrive at tariff for such items. The KOPT to furnish the workings / cost statements for arriving at the new tariff for the Use of various Fire Fighting Equipment & Apparatus. Further, it is seen that no income from these tariff items has been captured in Form 3. The KOPT to consider the impact of revenue of these tariff items in Form 3.	It is informed that firefighting equipment are used on rare occasions and mainly in the thermal coal stack yard. However the Board has recently approved that no charges for use of firefighting equipment will be levied for use of the said equipment at the thermal coal stack yard. Further the frequency of use of the equipment cannot be predicted. Hence there is practically no possibility of generating revenue on account of use of the firefighting equipment and apparatus. Considering the same the impact of revenue of these tariffs has not been considered in Form – 3.
(vii).	Similarly, the KOPT has also introduced certain tariff items relating to "Hire Charges of Oil Spill Response equipment" and reported that it has adopted the procedure prescribed the working guidelines, 2018 i.e. 70% capacity utilization has been considered for arrive at tariff. The KOPT has not furnished the workings to arrive at the tariff for such items and also no income from these tariff items has been captured in Form 3. Therefore, The KOPT to furnish the workings/ cost statements for the arriving at the new tariff for the "Hire Charges of Oil Spill Response equipment" and also to consider the impact of revenue on these newly introduced tariff items in Form 3.	The KOPT has furnished the workings / Cost Statement for the arriving at the new tariff for the "Hire Charges of Oil Spill Response equipment". Further as these rates are used very rarely (in the last 5 years Oil Spill Response equipment has been hired out only once) the impact of revenue of these newly introduced tariffs has not been considered in Form – 3.
(viii).	The Existing tariff item relating to Ship personnel permit book (consisting of 50 permits) at Clause S.17.1 (item no. 7) has been removed by KOPT in the proposed SOR. The KOPT to furnish the reasons for deletion of the said tariff item	After introduction of the RFID permits in KOPT, permits in book / paper form has been discontinued. Therefore it has been proposed for removal of the said item from the proposed SOR.
(ix).	Section 21.5 prescribes Penalty for Non Achievement of Benchmark Pumping rate/ delayed sailing due to reasons attributable to Vessel & Incentive for achieving higher pumping rate than the Benchmark. In the said section, it is seen that as against the existing SOR prescribing Benchmark pumping rates for 13 liquid cargo items, the KOPT has now proposed Benchmark pumping rates for 35 liquid cargo items. Further, the benchmark pumping rates prescribed in the existing SOR as KL / hr has now been proposed at MT/hr. This has resulted in drastic reduction in the level of benchmark pumping rates for the existing 13 liquid cargo items. In this regard, KOPT to furnish / clarify the following. (a) The basis for determining the benchmark pumping rates in respect of 22 new liquid cargo items. (b) The actual pumping rates in respect of all 35 liquid cargo items for the past 3 years to be furnished.	The average pumping rate achieved by the vessels carrying the respective commodities during the period ranging from April'17 to Jan'19 was considered and the basis of calculation of the average pumping rate in MT/Hr is as follows: a. The total cargo quantity (in MT) of each vessel and the total time taken (in Hrs) by each of the vessels carrying the said commodities was considered for the above-mentioned period. b. The working time taken for each vessel is from Hauled-In Time at working berth till completion of her total cargo operations at the said berth that is the last finishing time of the vessel. c. The Average Pumping Rate (in MT/hr)

	(c) The reason for proposing a reduction in the benchmark pumping rates for existing 13 liquid cargo items to be explained.	was then calculated from the total cargo quantity loaded/unloaded by these vessels within the period from Hauled-In till completion time of the total cargo operations. Based on above, the average pumping rate of the vessels in MT/Hr carrying the said cargoes was deduced. The data has been re-checked once again and has been found to be same.
(x).	The basis to prescribe Tariff for the use of Indentured Memorial Jetty for promotion of Inland Cruise Tourism at S. 33.1 and S.33.2 of the proposed SOR to be furnished.	The tariff for the use of Indentured Memorial Jetty was administratively approved by Board of Trustees. The KOPT has furnished the copy of the Resolution**.**

8.1. As brought out earlier, while furnishing the additional information / clarification sought, the KOPT vide its letter dated 11 November 2019, has rectified some calculation errors in the Form-1.

8.2. The revised ARR calculation as furnished by KOPT is as follows:

Sl. No.	**Description**	**Y1 (2015-2016)**	**Y2 (2016-2017)**	**Y3 (2017-2018)**
(1)	**Total Expenditure: (As per Audited Annual Accounts)**			
(i)	Operating Expenses (Including depreciation)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	Management & General Overheads	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	Finance & Miscellaneous Expenses	77299.12	79436.34	129362.49
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)+(iii)	**217158.58**	**219110.50**	**282594.20**
(2)	**Less, Adjustments:**			
(i)	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	4157.14	4857.07	5990.12
	(b) Management & Administrative Overheads	4261.41	5201.55	5049.89
	(c) Allocated FME	2617.24	2460.41	4528.97
	Sub Total 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	**11035.79**	**12519.03**	**15568.98**
(ii)	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00
(iii)	2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Ex-gratia Payment etc (List out each of the items)			
	(a) Arrears of Pay & Allowances	0.00	0.00	3605.15
	(b) Arrears of Pension	0.00	0.00	23.64
	Sub-Total 2(iii)=[(a)+(b)]	**0.00**	**0.00**	**3628.79**
(iv)	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	25146.80	29096.61	60400.14
(v)	Management & Gen.Overheads over & above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation	8217.36	10156.65	8440.65

(vi)	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	**0.00**	**0.00**	**0.00**
(vii)	Dredging subsidy received from the Ministry:	27555.00	16250.00	16739.00
(vii)	Reimbursement of On Board handling Charge of Container to CDLB	3398.16	3668.57	3806.47
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)	**75353.11**	**71690.86**	**108584.03**
(3).	**Total Expenditure after Total Adjustments : [3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)]**	**141805.47**	**147419.64**	**174010.17**
(4).	**Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3**	**154411.76**		
(5).	**Capital Employed**			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	81501.46		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	13754.92		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	6304.61		
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	0.00		
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00		
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00		
	(a). Inventory	1013.47		
	(b). Sundry Debtors	6368.30		
	(c). Cash	23187.26		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	30569.03		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	**119520.80**		
(6).	**Return on Capital Employed 16% on SI. No. 7(vii)**	**19123.33**		
(7).	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]**	**173535.09**		
(8).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e @ 3.45% (7 * 1.0345)**	**179522.05**		
(9).	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**	179522.05		
(10)	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above**	**177559.00**		

9. A joint hearing in this case was held on 27 August 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. During joint hearing, the KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

10.1. The KOPT was specifically requested to exclude the railway expenditure while computing the ARR for the reasons mentioned at preceding para no. 7.1 sl no. (vi) (a) & (vi) (b). In response, the KOPT vide its letter dated 11 November 2019 has, on the ground that Tariff Policy as well as Tariff Guidelines never mention about the exclusion of Railway Activity Expenditure from the total expenditure, and that the income from Railway activity constitutes of Tariff fixed by TAMP as well as Railway Board, requested this Authority to reconsider exclusion of Railway expenditure, in the ARR calculation.

10.2. The KOPT was requested vide letter dated 22 November 2019 to include the railway income to be earned on the activities on which Tariff is being fixed by TAMP in the estimation of revenue at the proposed tariff and may also include the relevant expenditure thereon in the computation of ARR. The KOPT was requested to furnish revised forms and revised SOR, incorporating the correct working and rates, if any adjustment on account of Railway income & expenditure results in change in the ARR.

10.3. Further, the KOPT was also requested to segregate and furnish the Income arising out of tariff fixed by the Railway Board and that arising out of tariff approved by TAMP for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18.

10.4. In this regard, the KOPT vide letter dated 9 December 2019 has made the following submissions:

(i) The Form-1 and 2 has been revised.

(ii) The details of calculation concerning Railway income of HDC and HDC have been furnished.

(iii) The escalation factor which have been applied in the ARR related to 2018-19.

(iv) Since, 3rd quarter of the financial year 2019-20 is ending by December 2019, it is requested to permit to apply the escalation factor @ 4.26% applicable of 2019-20 to recover the extent of ₹. 1761.42 crores as arrived in the ARR by applying 4.26%.

10.5. Subsequently, the KOPT vide its e-mail dated 30 January 2020 and 04 February 2020 has forwarded a revised Form – 1, after rectifying some typographical errors. The revised Form – 1 forwarded by KOPT vide its letter dated 9 December 2019 and further rectified by KOPT vide its e-mails dated 30 January 2020 and 04 February 2020 is as follows:

Sl. No.	**Description**	**Y1 (2015-2016)**	**Y2 (2016-2017)**	**Y3 (2017-2018)**
(1)	**Total Expenditure: (As per Audited Annual Accounts)**			
(i)	Operating Expenses (Including depreciation)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	Management & General Overheads	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	Finance & Miscellaneous Expenses	77299.12	79436.34	129362.49
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)+(iii)	217158.58	219110.50	282594.20
(2)	**Less, Adjustments:**			
(i)	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	4157.14	4857.07	5990.12
	(b) Management & Administrative Overheads	4261.41	5201.55	5049.89
	(c) (i) Allocated FME - Contribution to Retirement Benefit Funds	1154.08	1329.50	2930.31
	(ii) Allocated FME - Others	1241.86	1130.90	1598.66
	Sub Total 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	10814.49	12519.02	15568.98
(ii)	Proportionate Railway Related Expenses incurred for income generated other than TAMP rate			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	4866.14	4288.73	4789.59
	(b) Management & Administrative Overheads	2123.30	1929.73	1899.34
	(c) (i) Allocated FME - Contribution to Retirement Benefit Funds	2320.39	2498.35	4533.38
	(ii) Allocated FME - Others	2489.87	2141.05	1728.30

	Sub Total 2(ii)=[(a)+(b)+(c)]	11799.70	10857.85	12950.61
(iii)	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00
(iv)	2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Ex-gratia Payment etc (List out each of the items)			
	(a) Arrears of Pay & Allowances	0.00	0.00	3605.15
	(b) Arrears of Pension	0.00	0.00	23.64
	Sub-Total 2(iii)=[(a)+(b)]	0.00	0.00	3628.79
(v)	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	21672.33	25268.76	52936.44
(vi)	Management & Gen.Overheads over & above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation	3856.77	5415.39	3786.21
(vii)	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
(vii)	Dredging subsidy received from the Ministry:	27555.00	16250.00	16739.00
(ix)	Reimbursement of On Board handling Charge of Container to CDLB	3398.16	3668.57	3806.47
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)	**79096.44**	**73979.59**	**109416.49**
(3).	**Total Expenditure after Total Adjustments : [3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)-2(ix)]**	**138062.14**	**145130.91**	**173177.71**
(4).	**Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3**	**152123.58**		
(5).	**Capital Employed**			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	81501.46		
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	13754.92		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	6284.77		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	0.00		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00		
	(vi). Less: Proportionate Net value of Fixed assets related to Railway activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	5011.98		
	(vii). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00		
	(a). Inventory	1013.47		
	(b). Sundry Debtors	6368.30		
	(c). Cash	23187.26		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	30569.03		
	(viii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]	**114528.66**		
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 7(vii)	**18324.59**		

(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]	**170448.17**
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e @ 3.45% (7 * 1.0345)	176328.63
(9)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	176328.63
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 i.e @ 4.26% (9 * 1.0426)	**183840.23**
(11)	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above**	**177559.00**

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in

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

(i) The Scale of Rates (SOR) of Kolkata Port Trust (KOPT) was last revised by this Authority vide Order No. TAMP/23/2016-KOPT dated 17 September 2016. Vide the said Order, the Cargo Related Charges were generally increased by 5% and the Vessel related charges were generally increased by 15%. The validity of the SOR of KOPT approved vide Order of September 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of KOPT was extended upto 30 September 2019. In this backdrop, the KOPT has come up with a proposal for general revision of its SOR. The proposal of KOPT has the approval of its Board of Trustees.

(ii) The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR of Major Port Trusts which are due for revision with effect from 1 April 2019, under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963, which was notified in the Gazette of India on 16 January 2019 vide Gazette No. 17. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29. Thus, the proposal filed by KOPT for general revision of its SOR is based on the stipulations contained in the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines.

(iii) The initial proposal was filed by KOPT in July 2019. Subsequently, while furnishing the additional information/ clarification in November 2019 as sought by us, the KOPT has rectified some calculation errors in its ARR calculation as furnished in its initial proposal. Thereafter, the KOPT in February 2020 has again rectified some errors in its ARR calculation. The change in the ARR calculation has no impact on the percentage of increase sought by the Port in the SOR proposed by the Port. Thus, the proposal filed by KOPT in July 2019 and February 2020 along with submissions made by the Port during the processing of the case is considered in this analysis.

(iv) (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

(b) The KOPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority. The ARR has been duly certified by a practicing Chartered Accountant. The KOPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year

2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the KOPT is certified by the practicing Chartered Accountant, hence considered. The following adjustment done by KOPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention along with a few modification required to be done in the computation of the ARR for the reasons explained hereunder:

(i) The KOPT has excluded expenses related to estate activity i.e. Operating Expenditure (including depreciation) related to estate activity, allocated Management and General Administrative Overheads (MGA) and Financial & Miscellaneous Expenditure. Interest on loans is reported to be NIL.

(ii) The income earned by the KOPT from Railway activity comprises of income arising out of the tariff fixed by this Authority as well as the tariff fixed by the Railway Board. The railway income earned from services not fixed by this Authority and the expenditure thereon will be out of the preview of this tariff exercise. Thus, at our request, the KOPT has furnished the breakup of the income as well as the expenditure pertaining to the tariff fixed by this Authority as well as the tariff fixed by the Railway Board.

The expenditure pertaining to the activity for which tariff fixed by the Railway Board has been excluded from the ARR by the KOPT.

Based on the breakup furnished by the KOPT, relating to the income and expenditure pertaining to the tariff fixed by this Authority, it is seen that the Railway activity is in surplus, as shown in **Annex – I**. Since the Railway activity in KOPT in respect of which the tariff is being fixed by this Authority, is in Surplus, the railway expenditure pertaining to the tariff fixed by this Authority also needs to be excluded in the ARR computation.

In other words, the whole of the Railway activity expenditure as reflected in the Annual Accounts for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 and the allocated management and General Expenses and Finance and Miscellaneous expenses thereon, are to be excluded from the ARR. Such an approach has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposal filed by other Major Port Trusts under Tariff Policy, 2018.

Accordingly, the railway expenditure as excluded by the KOPT has been modified to reflect the position as discussed above. A comparative statement showing the exclusion of Railway Expenditure as considered by KOPT vis-à-vis as considered in this Order is given as **Annex-II.**

(iii) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines, 1/3 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the ARR. Likewise, 1/3rd of the Contribution to Pension Fund is to be included for the calculation of ARR. This means 2/3rd of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

KOPT has excluded ₹.3605.15 lakhs towards 2/3rd of the arrears of pay allowances for the year 2017-18 as reflected in the Annual accounts for the year 2017-18. Similarly, KOPT has excluded ₹. 23.64 lakhs towards 2/3rd of the arrears of the pension during the year 2017-18. Exclusion of 2/3rd expenditure in one year alone is not appropriate, as expenditure would get averaged out for 3 years resulting in lower ARR for the port. Hence, the entire expenditure is excluded from the expenditure and in turn 1/3rd expenditure is added to the average expenses for the years 2015-16 to 2017-18.

(iv) The KOPT has excluded an amount of ₹. 21672.33 lakhs, ₹. 25268.76 lakhs and ₹. 52936.44 lakhs for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively towards 2/3rd contribution to the Superannuation fund and gratuity fund as per the workings below:

(₹. in Lakhs)

Particulars	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**
Contribution to KOPT Employees Super annulation Fund as in audited Accounts	32500	33233.42	83120.51
Contribution to Gratuity fund as in audited Accounts	5032.54	10194.36	7028.95
Total	37532.54	43427.78	90149.46
2/3 contribution of Superannuation Fund and Gratuity Fund	25146.80	29096.61	60400.13
Less: Proportionate contribution amount related to Estate Activity	1154.08	1329.50	2930.31
Less: Proportionate contribution amount related to Railway Activity	2320.39	2498.35	4533.38
Net contribution (considered for exclusion in the Cost statement)	**21672.33**	**25268.76**	**52936.44**

However, the 2/3rd Contribution is worked out as follows:

(₹ in Lakhs)

Particulars	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**
Contribution to KOPT Employees Super annulation Fund as in audited Accounts	32500	33233.42	83120.51
Contribution to Gratuity fund as in audited Accounts	5032.54	10194.36	7028.95
Total	37532.54	43427.78	90149.46
Less: Proportionate contribution amount related to Estate Activity	1154.08	1329.50	2930.31
Less: Proportionate contribution amount related to Railway Activity	2765.26	3004.19	5560.34
Final Net Contribution	33613.20	39094.09	81658.81
2/3 of the net contribution (considered for exclusion in the Cost statement)	**22520.84**	**26193.04**	**54711.40**

Accordingly, 2/3rd contribution towards the Superannuation Fund and Gratuity Fund as considered by KOPT for exclusion has been modified, as shown above.

(v) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation. The Management & General Overheads over and above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation has been reworked out in view of the modifications as brought out earlier. The revised working of the Management & General Overheads over and above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation is as follows:

(₹ in Lakhs)

Sr. No	**Particulars**	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**
1.	Management and General Administrative Overheads (including Depreciation) As per Audited Annual A/c	33714.35	35088.74	36200.84
2.	Less: Apportionment of MGA to Estate Related	4261.41	5201.55	5049.89
3.	Less: Apportionment of MGA to Railway Activity	2487.57	2326.23	2229.40

4.	**Net MGA Expenditure (including depreciation but excluding MGA expenditure relating to Estate) (As per Audited Annual Accounts)**	**26965.37**	**27560.96**	**28921.55**
5.	Operating Expenditure as per Annual Account	106145.11	104585.42	117030.87
6.	Less: Apportionment of Op.Exps.to Estate Related	4157.14	4857.07	5990.12
7.	Less: Apportionment of Operating Expenses to Railway Activity	5773.07	5173.18	5542.25
8.	**Operating Expenditure (including depreciation but excluding operating expenditure relating to Estate) (As per Audited Annual Accounts)**	**96214.90**	**94555.17**	**105498.50**
10.	Admissible Management & General Administrative Overheads	24053.73	23638.79	26374.63
11.	**Management and General Overheads considered for exclusion [Sl. No. 4-10]**	**2911.65**	**3922.17**	**2546.93**

(vi) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The KOPT has not reported any expenditure relating to Captive berths.

(vii) The KOPT has rightfully excluded dredging subsidy received from the MOS and reimbursement of On Board handling charges to Calcutta Dock Labour Board (CDLB).

In this connection, it is relevant here to mention that during the last general revision of SOR of KOPT, based on the submission made by the KOPT that the payment made to CDLB for supply of on board labour for container operations at MHC berths has been excluded as KDS only collects an equal amount from the concerned users and remits it to CDLB and that the rate considered for collection is determined by the CDLB regulations, from time to time and not under the SOR of KOPT. Based on the same reasoning, the KOPT is seen to have excluded the Reimbursement of On board handling charge of Container to CDLB to the tune of ₹ 3398.16 lakhs, ` 3668.57 lakhs and ` 3806.47 lakhs, for the years 2015-16 to 2017-18 respectively, from the expenditure for the respective years.

(viii) Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2018 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the revised average expenditure works out at ₹. 1510.62 crores instead of ₹ 1521.24 crores as assessed by the KOPT.

(v) The KOPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The KOPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. As stated earlier, the KOPT has stated that there is no expenditure incurred by port relating to captive berths.

(vi) Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances.

As per clause 2.5 of the Working Guidelines 2018, in case of inventory other than Capital Spares the limit is six months average consumption. However, the KOPT has considered Inventory to the tune of ₹. 1013.47 lakhs, which is reported to be 50% value of the inventory as on 31 March 2018 less Stock of fuel. The inventory for computation of working capital has been recalculated considering

the six month average consumption excluding fuels, as per details of consumption of stores available in the relevant schedule of the audited annual Accounts of KOPT in line with the stipulation contained in Clause 2.5. of the Working Guidelines 2019 which works out to ₹. 431.37 lakhs.

The cash balance is seen to have been calculated by KOPT by taking into account the monthly cash expenses, excluding depreciation, but including the cash expenses of the Estate activity. The cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity and Railway activity and arrived at ₹. 22257.44 lakhs as against 23187.26 lakhs assessed by KOPT.

The Sundry Debtors is seen to have been computed by the Port as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines.

(vii) Return on Capital Employed at 16% has been worked out on the revised Capital Employed worked out above at ₹. 18082.68 lakhs which is considered in the ARR computation as against 18324.59 lakhs considered by the KOPT.

(viii) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 at ₹. 151062.02 lakhs plus 16% Return on Capital Employed at ₹. 18082.68 lakhs, thereby aggregating to ₹. 169144.70 lakhs as on 31 March 2018. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2018-19 at 3.45% respectively.
Subsequently, on the ground that the year 2019-20 is already towards its close, the KOPT has made a request to consider an additional escalation Factor of 4.26% as applicable for the year 2019-20.

With regard to this submission made by the Port, it is to state that considering the time involved in passing an Order in the case in reference, notification of the said Order in the Gazette of India and the lead time for the revised SOR of KOPT approved to come into effect, it is most likely that the revised SOR of KOPT would come into effect in the beginning of the year 2020-21. In view of this position, this Authority is inclined to consider an additional escalation factor of 4.26% over the indexed ARR of 2018-19, in the computation of ARR.

Thus, the indexed ARR for the year 2019-20 works out to ₹ 182434.35 lakhs as against the indexed ARR for the year 2019-20 as assessed by the KOPT at ₹ 183840.23 lakhs.

(ix) The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected with regard to exclusion of Railway expenditure and the adjustments relating to inventory and cash balance under the head of Working Capital as discussed in the earlier paragraphs. The revised computation of ARR as modified in this Order is attached as **Annex-III.**

(x) A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the KOPT and as considered by us is given below:

(Amount ₹. in lakhs)

Sr. No.	**Particulars**	**As estimated by the KOPT**	**As considered by us**
1.	Average Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	152123.58	151062.02
2.	Capital employed including net fixed asset, capital work-in- progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	114528.66	113016.75
3.	Return on capital employed @ 16%	18324.59	18082.68
4.	ARR as on 31 March 2018 (4=1+3)	170448.17	169144.70
5.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	176328.63	174980.19
6.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26%)	183840.23	182434.35
7.	**Ceiling Indexed Annual Reven Requirement (ARR)**	**183840.23**	**182434.35**

(xi) (a) As per Clause 2.6 of the Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2017-18 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the KOPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The revenue estimation statement has been duly certified by a Chartered Accountant.

(b) While drawing up the proposed SOR, the KOPT is generally seen to have proposed an increase of 10% in the vessel related charges and the cargo related charges. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by KOPT at ₹. 177559 lakhs. This is seen to be lower than the Ceiling Indexed ARR of ₹. 182434.35 lakhs, as discussed earlier, thereby leaving an uncovered gap of ₹. 4875.35 lakhs.

(c) Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to determine the tariff to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling ARR. The revenue estimated by the KOPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant. Hence, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by KOPT.

(xii) The Users/ User Associations have objected to the increase proposed by the KOPT in its SOR. In this regard, it is to state that as brought out earlier, the SOR of KOPT was last revised in the year 2016-17. Thereafter, due to achievement of performance standards, the KOPT has indexed the rates by the applicable escalation factor during the year 2018-19, based on the enabling provisions as stipulated in the Tariff Policy, 2015 (based on which the tariff of KOPT was last revised). Thus, the KOPT has sought an increase of only about 5.50% over the indexed rate that is prevailing during the year 2018-19, in the current general revision exercise, to enable the port to meet the increase in its costs. Further, it is to be noted that the increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the KOPT, is lower than the ceiling indexed ARR. Further, it is relevant here to mention that as per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2018, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels. The KOPT has option to exercise the flexibility to charge lower rates. In any case, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2018, the KOPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.

(xiii) The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities and insertion of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case is updated with our brief remarks/ analysis in the last column for accepting or rejecting each of the modifications as proposed by the port. The said comparative position is attached as **Annex-IV**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the KOPT and remarks/ analysis thereon given in the said Annex IV.

(xiv) This Authority has vide Order No. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat.

Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of KOPT also. A note in this regard, has been proposed by the Port in its SOR, which is approved.

(xv) As brought out earlier, the KOPT has informed about notifying the change in the nomenclature of the existing berths/ jetties of KOPT at HDC, in the Official Gazette of India. Accordingly, we have made suitable changes with regard to Berth number at S.4.5, S.4.12, S.6.4, S.21.6.1, S.27.1 and at

Part X, Section-I in the revised SOR in line with the change of nomenclature of the existing and proposed berth / jetties as notified by KOPT vide its Gazette no. 510 dated 13 August 2019.

(xvi) In the existing SOR, the ICD containers enjoyed a free period of 20 days. In the proposed SOR, while prescribing Demurrage on ICD containers, the port has made a differentiation between ICD container moving by rail and ICD container moving by Road. In respect of ICD container moving by rail, the free period of 20 days has been retained by the port. However, in respect of ICD container moving by Road, the said containers are proposed to enjoy a free period of 3 days in respect of import container and 10 days in respect of export container. The users viz., Allied ICD Services Ltd (AISL) and National Association for Container Freight Station (NAFCS) have objected to the proposed reduction of free days for ICD containers moving by Road. In this regard, the port has stated that the proposed reduction of free days for ICD containers moving by Road is to decongest the Dock roads and also to encourage movement by Rail. As per Clause 9.9.1 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018, the Ports have the liberty to fix the number of free days. The proposed modification is, therefore, approved.

(xvii) The Existing tariff item relating to Ship personnel permit book (consisting of 50 permits) at S.17.1 (item no. 7) has been proposed to be deleted by KOPT on the ground that after introduction of the RFID permits in KOPT, permits in book/ paper form has been discontinued. Based on the port's submissions, the proposed deletion is approved.

(xviii) The existing Note no. vi under S.19.2 prescribing slab wise hire charges for the period of over stayl of the vessel at the Dry Dock has been proposed to be rationalised by KOPT by prescribing a uniform levy of 1.5 times of the prescribed dry dock charges. The port expects that the proposed change would bring discipline among the vessels and also facilitate the port to have a proper planning. Based on the submissions made by the port and since no user has objected to the proposed rationalisation, the proposed modification in the said note is approved.

(xix) This Authority vide its Order no. TAMP/22/2019-KOPT dated 29 November 2019 has passed an Order prescribing levy of Penal Berth Hire Charges from vessels remaining inside Dock after completion of work for long period. In the said Order, it was indicated that the validity of the levy of penal berth hire charges shall remain co-terminus to the validity of the revised SOR to be notified by this Authority, disposing of the general revision proposal filed by KOPT. Thus, the provision as inserted as note no. vi) under Section 21.1 of Part VI – Vessel related charges for vessel engaged in Foreign Trade & Vessel engaged in Coastal Trade, vide the said Order is being incorporated in the SOR of KOPT.

(xx) This Authority vide its Order no. TAMP/45/2019-KOPT dated 29 November 2019 has passed an Order prescribing charges for transfer of cargo and container by Floating Crane for a period of fifteen years. The said charges along with the notes governing the levy of the said charges has been incorporated in the SOR of KOPT.

(xxi) This Authority vide its Order no. TAMP/8/2019-KOPT dated 14 June 2019 has passed an Order fixing Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at Anchorage/ Lighterage/ Top up Points and Barge handling at HDC of KOPT. Vide the said Order, the validity of the said rates has been stated to remain co-terminus with the validity of the existing charges for the stevedoring and shore handling operations as approved for HDC of KOPT, vide Order of February 2018 i.e. upto 27 March 2021. Thus, the said charges along with the notes governing the levy of the said charges has been incorporated in the SOR of KOPT.

(xxii) Based on the various initiatives taken by the Government to promote Cruise Tourism in India including Inland Tourism, the KOPT, in its proposed SOR at S. 33.1 and S.33.2, has introduced Tariff for the use of Indentured Memorial Jetty for promotion of Inland Cruise Tourism. The Port appears to have started implementing the rates on an interim basis, with the approval of Board of Trustees. Since the rates are proposed to promote Inland Tourism, keeping in view the Government initiatives, the proposed charges are approved.

(xxiii) Clause 3.7 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy, 2018 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order passed is notified in the Gazette of India. Accordingly, the SOR approved shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

(xxiv) As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

By considering the average of the last 3 years' performance, the KOPT has proposed Performance Standards at a level of 4248 tonnes for KDS and 8201 tonnes for HDC towards Average Ship Berth day Output (OSBD) in respect of Major Cargo groups under cargo related activity, 4.27 days in case of KDS and 3.43 days in case of HDC for average Turnaround Time (TRT) and 0.60 days in case of KDS and 1.58 days in case of HDC for Average Pre-Berthing detention Time (PBD) under vessel related activity. The KOPT has also proposed a performance norm of 21 average moves per hour in respect of containers for both dock systems of KOPT.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. Considering that the proposed Performance Standards are based on the average of the actuals achieved by both the Dock Systems in the past three years, the performance standards as proposed by the KOPT is prescribed along with SOR.

Further, since the KDS and HDC are two separate docks and function separately, the port has proposed a note to the effect that if any dock system is able to achieve the performance standard set for it, then the said dock system would be eligible for the automatic annual indexation. The port has also proposed that in case Benchmark for any specific activity is achieved by a Dock System, the concerned Dock System is eligible for increase in the rates of the said activity. Based on the reason furnished by the Port, the proposed provision is approved.

It is also relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service providers authorised by the port for rendering services with its equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

(xxv) As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation factor for the years 2018-19 and 2019-20 is already considered in the ARR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the KOPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the KOPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

(xxvi) The validity of the existing SOR of the KOPT was last extended till 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR, whichever is

earlier. By the time the Order comes into effect, it may be around March 2020. That being so, the validity of the existing SOR shall be deemed to have been extended from 01 October 2019 till the revised SOR comes into effect.

(xxvii) As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the Order approved comes into effect.

(xxviii) (a) As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels. The KOPT may, if it so desires charge lower rates.

(b) As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the KOPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.

(c) If there is any error apparent on the face of record considered or for any justifiable reasons the KOPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

(d) The modifications proposed by KOPT in the conditionalities governing the SOR are considered for approval based on justification/ clarification furnished by KOPT. The KOPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the KOPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 20 February 2020 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.2. The revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of 3 years from the date the Order comes into effect. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3 The KOPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berthday output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

12.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If KOPT does not meet the Performance Standard, the KOPT is not eligible for indexation during the next year.

12.5. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the KOPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berthday output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports are also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports are to be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from KOPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from KOPT about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./67/2020-21]

ANNEX – I

WORKINGS RELATING TO THE RAILWAY ACTIVITY

Particulars	Y1 2015-16	Y2 2016-17	Y3 2017-18
A. OPERATING INCOME			
a. Income generated other than as per TAMP Rate			
(i) KDS	1671.64	1630.60	2054.23
(ii) HDC	10662.70	11097.33	14631.36
Total (a)	**12334.31**	**12727.93**	**16685.59**
b). Income generated as per TAMP Rate			
(i) KDS	923.50	934.16	1157.81
(ii) HDC	579.06	757.27	276.36
Total (b)	**1502.56**	**1691.43**	**1434.17**
c) Total Income generated			
(i) KDS	2695.14	2564.76	3212.04
(ii) HDC	11241.76	11854.60	14907.72
Total (c)	**13936.90**	**14419.36**	**18119.76**
B. OPERATING EXPENDITURE			
a. Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate			
(i) KDS	1289.91	1172.69	1215.67
(ii) HDC	3576.23	3116.03	3573.92
Total (a)	**4866.14**	**4288.72**	**4789.59**
b). Proportionate Expenses on the income generated as per TAMP Rate			
(i) KDS	712.75	671.75	685.30
(ii) HDC	194.18	212.71	67.36
Total (b)	**906.93**	**884.46**	**752.66**
c) Total Expenses incurred			
(i) KDS	2002.66	1844.44	1900.97
(ii) HDC	3770.41	3328.74	3641.28
Total (c)	**5773.07**	**5173.18**	**5542.25**
C. OPERATING SURPLUS			
a. Operating surplus generated other than as per TAMP Rate			
(i) KDS	381.73	457.91	838.56
(ii) HDC	7086.47	7981.3	11057.44
Total (a)	**7468.17**	**8439.21**	**11896.00**
b). Operating Surplus generated as per TAMP Rate			
(i) KDS	210.75	262.41	472.51
(ii) HDC	384.88	544.56	209.00
Total (b)	**595.63**	**806.97**	**681.51**
c) Total Operating Surplus			
(i) KDS	692.48	720.32	1311.07
(ii) HDC	7471.35	8525.86	11266.44
Total (c)	**8163.83**	**9246.18**	**12577.51**

ANNEX-II

Comparative statement showing the exclusion of Railway Expenditure as considered by KOPT vis-à-vis as considered by TAMP			
	2015-16	**2016-17**	**2017-18**
	(₹. In lakhs)		
a. Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate			
(i) KDS	1289.91	1172.69	1215.67
(ii) HDC	3576.23	3116.03	3573.92
Total (a)	**4866.14**	**4288.72**	**4789.59**
b). Proportionate Expenses on the income generated as per TAMP Rate			
(i) KDS	712.75	671.75	685.3
(ii) HDC	194.18	212.71	67.36
Total (b)	**906.93**	**884.46**	**752.66**
c) Total Expenses incurred			
(i) KDS	2002.66	1844.44	1900.97
(ii) HDC	3770.41	3328.74	3641.28
Total (c)	**5773.07**	**5173.18**	**5542.25**
Railway Expenditure considered for exclusion			
a). Operating Expenses			
As Considered by KOPT in Form -1 (Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate)	4866.14	4288.72	4789.59
As considerded by us in Form - 1 (Total railway operational Expenditure incurred)	5773.07	5173.18	5542.25
(b) Allocated Management & Administrative Overheads			
As Considered by KOPT in Form -1 (Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate)	2123.29	1929.73	1899.34
* As considerded by us in Form - 1 (Total railway operational Expenditure incurred)	2487.57	2326.23	2229.40
(c) Allocated FME - Contribution to Retirement Benefit Funds			
As Considered by KOPT in Form -1 (Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate)	2320.39	2498.35	4533.38
* As considerded by us in Form - 1 (Total railway operational Expenditure incurred)	2765.26	3004.19	5560.34
(d) Allocated FME - Others			
As Considered by KOPT in Form -1 (Proportionate Expenses on the income generated other than as per TAMP Rate)	2489.87	2141.05	1728.30
* As considerded by us in Form - 1 (Total railway operational Expenditure incurred)	2940.39	2544.71	2204.91

* In the ratio of about 1.8 the total Railway expenditure bears to the Railway expenditure on the non-TAMP Tariff activities.

ANNEX - III

Computation of Annual Revenue Requirement of Kolkata Port Trust under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts 2018				
				Rs. in Lakhs
Sl. No.	**Description**	**Y1 (2015-2016)**	**Y2 (2016-2017)**	**Y3 (2017-2018)**
(1)	**Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)**			
(i)	Operating Expenses (Including depreciation)	106145.11	104585.42	117030.87
(ii)	Management & General Overheads	33714.35	35088.74	36200.84
(iii)	Finance & Miscellaneous Expenses	77299.12	79436.34	129362.49
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)+(iii)	217158.58	219110.50	282594.20
(2)	**Less: Adjustments**			
(i)	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	4157.14	4857.07	5990.12
	(b) Management & Administrative Overheads	4261.41	5201.55	5049.89
	(c) (i) Allocated FME - Contribution to Retirement Benefit Funds	1154.08	1329.5	2930.31
	(ii) Allocated FME - Others	1241.86	1130.9	1598.66
	Sub Total 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	10814.49	12519.02	15568.98
(ii)	Proportionate Railway Related Expenses incurred for income generated other than TAMP rate			
	(a) Operating Expenses (Including depreciation)	5773.07	5173.18	5542.25
	(b) Management & Administrative Overheads	2487.57	2326.23	2229.40
	(c) (i) Allocated FME - Contribution to Retirement Benefit Funds	2765.26	3004.19	5560.34
	(ii) Allocated FME - Others	2940.39	2544.71	2204.91
	Sub Total 2(ii)=[(a)+(b)+(c)]	13966.29	13048.31	15536.90
(iii)	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00
(iv)	2/3rd of One Time Expenses, if any like Arrears of wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Ex-gratia Payment etc (List out each of the items)			
	(a) Arrears of Pay & Allowances	0.00	0.00	5407.73
	(b) Arrears of Pension	0.00	0.00	35.46
	Sub-Total 2(iii)=[(a)+(b)]	0.00	0.00	5443.19
(v)	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	22520.84	26193.04	54711.40
(vi)	Management & Gen.Overheads over & above 25% of the aggregate of the Operating expenditure & Depreciation	2911.65	3922.17	2546.93
(vii).	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
(viii).	Dredging subsidy received from the Ministry:	27555.00	16250	16739

(ix)	Reimbursement of On Board handling Charge of Container to CDLB	3398.16	3668.57	3806.47
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)+2(viii)+2(ix)	**81166.43**	**75601.11**	**114352.86**
(3).	**Total Expenditure after Total Adjustments : [3 = 1 - 2(i)-2(ii)-2(iii)-2(iv)-2(v)-2(vi)-2(vii)-2(viii)-2(ix)]**	**135992.15**	**143509.39**	**168241.34**
(4).	**Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3**	**149247.63**		
(5)	Add: 1/3rd Expenses relating to arrears of pension, pay & allowances	1814.40		
(6)	Total average expenses (4 + 5)	**151062.02**		
(7).	**Capital Employed**			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	81501.46		
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	13754.92		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	6284.77		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	0.00		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	0.00		
	(vi). Less: Proportionate Net value of Fixed assets related to Railway activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	5011.98		
	(vii). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00		
	(a). Inventory	431.37		
	(b). Sundry Debtors	6368.30		
	(c). Cash	22257.44		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	29057.11		
	(viii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]	**113016.74**		
(8).	**Return on Capital Employed 16% on SI. No. 7(viii)**	**18082.68**		
(9).	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(6)+(8)]**	**169144.70**		
(10).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e @ 3.45% [(9) * 1.0345)]**	174980.19		
(11).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 i.e @ 4.26% [(10) * 1.0426)**	**182434.35**		
(12).	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 11 above**	**177559.00**		

ANNEX - IV

Comparison of conditionalities of the existing Scale of Rates (SOR) vis-à-vis Conditionalties of the proposed SOR.

Sl. No.	Schedule No.	Conditionalities as per existing SOR	Schedule No.	Conditinalities as per proposed SOR	Reasons/ Justification for amendments in conditionalities	Our Remarks
	S.3	**General Principles of Assessment**	S.3	**General Principles**		
	(vi)		(vi)			
1	(a)	Vessel related charges shall be levied on the Ship Owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US Dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to Indian Rupee at the **Reserve Bank of India's Reference Rate**. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.	(a)	Vessel related charges shall be levied on the Ship Owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US Dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to Indian Rupee at the reference rate published by **Financial Benchmark India Pvt. Ltd**. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.	Reserve Bank of India (RBI) has stopped publishing the reference rate from 09.07.2018. Further by press release dated 04.07.2018 RBI had authorized Financial Benchmark India Pvt. Ltd. to publish the reference rate for USD/INR w.e.f 10.07.2018.	Clause 5.6.1 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2018 requires the Major Ports to consider the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India. The said stipulation has been uniformly prescribed in the SOR of all Major Port Trusts. The notes proposed by KOPT are modified to reflect the position as stipulated in the Working Guidelines.
2	(b)	Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the **Reserve Bank of India Reference Rate** prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into port, in case of export containers.	(b)	Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the **reference rate published by Financial Benchmark India Pvt. Ltd** prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into port, in case of export containers.	Reserve Bank of India has stopped publishing the reference rate from 09.07.2018. Further by press release dated 04.07.2018 RBI had authorized Financial Benchmark India Pvt. Ltd. to publish the reference rate for USD/INR w.e.f 10.07.2018.	

3	(b)	The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, **Iron Ore** and Iron Ore Pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.	(b)	The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than Thermal coal, POL including Crude oil, **Iron Ore Fines, Iron Ore Lumps,** Iron Ore Pellets **and all forms of iron ore in dry bulk form**, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.	Iron Ore in all forms has been included to avoid confusion.	The existing provision has been prescribed uniformly across SOR of all Major Port Trusts, based on the Policy direction issued by the Ministry of Shipping. The existing provision shall, therefore, remain unaltered.
	(e)	Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate (i).Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario: (a). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. (b).Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian	(e)	Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate (i). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario: (a). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. (b). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.		

		port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion. (ii).In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Special Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.		(ii).In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Special Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container. (iii).Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in cargo related charges. (iv).Coastal goods transported between an Indian port on east.	Reference TAMP order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 25.09.2018	The proposed modification is in line with the TAMP order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 25.09.2018. Hence, the proposed change in the clause is approved.
4	(b)	The rate of penal interest will be **16.75%**. The penal interest rate will apply to both the KOPT and the port users equally.	(b)	The rate of penal interest will be **15 % p.a**. The penal interest rate will apply to both the KOPT and the port users equally.		The proposed modification is in line clause 5.5.1 of the Working Guidelines, 2018. Hence, the proposed change in the clause is approved.
5	(a)	<u>System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)</u> (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs	(a)	<u>System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)</u> (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion		The proposed modification is in line with the

		Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast. (ii). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.		Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast. (ii). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.	Reference TAMP order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10.06.2016	TAMP order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10.06.2016. Hence, the proposed change in the clause is approved.
	(b)	Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods. (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.		Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods. (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.		
6		(iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.	(b)	(iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates. (iv).Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.)	Reference TAMP's order reference no. TAMP/53/2015/ VOCPT	The proposed modification is in line with the TAMP order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 25.09.2018. Hence, the proposed change in the clause is approved.

				dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges.	dated 25.09.2018.	
				(v) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges.	Reference TAMP's order no.TAMP/53/2015/ VOCPT dated 25.09.2018.	The proposed modification is in line with the TAMP order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 25.09.2018. Hence, the proposed change in the clause is approved.
				(vi) (a) As per Clause 6 of the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo Bangladesh Coastal Shipping Agreement (given below), the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh are note to be treated as foreign going (FG) vessels.	Reference TAMP's order no. TAMP/4/2004/Genl dated 16.12.2016.	The proposed modification is in line with the TAMP order no. TAMP/4/2004-Genl dated 16.12.2016. Hence, the proposed change in the clause is approved
				(b) Port and other charges:		
				(i) Port dues to be levied by the Major Port Trust on the entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries and engaged in inter country trade, will be treated as domestic vessel engaged in coastal shipping and not as Foreign Going (FG) vessels.	Reference TAMP's order no. TAMP/4/2004/Genl dated 16.12.2016	
				(ii) The Major Port Trust shall also on the vessels of the Republic of Bangladesh levy charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged		

				from the coastal vessels. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping. Note: (1). The provisions prescribed at (iv) and (v) above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016. (2). Provisions prescribed at (vi) above will be governed by Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement.	Reference TAMP's order No. TAMP/4/2004/Genl dated 16.12.2016	
7	(c)	The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.	--	--	This clause does not have further relevance in view of the clauses added at S.3 XV (b) above.	Based on the judgment of the Port, the proposed deletion of clause is approved.
	(xxiii)	**ANNUAL ESCALATION (Except for SOR prescribed under Part – IX)**	(xxii)	**ANNUAL ESCALATION (Except for SOR prescribed under Part – IX)**		
8	(a)	All the rates prescribed in this SOR shall be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 st January 2014 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.	(a)	The SOR **(except Part – IX) is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2021 subject to the either of KDS or HDC or both achieving the Performance Standards prescribed in below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.** **In case any dock system is able to achieve the performance standard set for it and the other**	Part IX is regard to charges for authorized service provider and hence the same has been excluded from automatic annual indexation.	Based on the reasons given by the port, the proposed change in the clause is approved. However, the applicability of indexation is changed to 1st May 2020 in line with

				does not, then the dock system which is able to achieve the performance standard set for it would be eligible for the automatic annual indexation. In case any Dock System achieves the benchmark for any one for more than one activity but is not able to achieve the performance standard set for other activities, the concerned dock system would be eligible for the automatic annual indexation of the activity against which it is able to achieve the performance benchmark	As KDS and HDC are two separate docks and as they function separately it has been proposed that if any dock system is able to achieve the performance standard set for it, said dock system would be eligible for the automatic annual indexation Further, it has also been proposed that in case Benchmark for any specific activity is achieved by a Dock System, the concerned Dock System may be eligible for increase in rate of the said activity.	uniform prescription in the SOR across all Major Port Trusts. The first indexation will be applicable from 2020-21 onwards, if the KOPT achieves the performance standers in the year 2019-20.
	S.4	**Wharfage:**	S.4	**Wharfage:**		
		Liquids/ Gas handled through pipeline		**Liquids/ Gas handled through pipeline**		
9	2	Ammonia ; Aviation Turbine Fuel; Furnace Oil; High Speed Diesel; Light Diesel Oil; Lubricating Oil; Superior Kerosene Oil; Motor Spirit; Paraxylene; Slack Wax; Ship's bunker; POL/POL products and any other liquid /gas having a flash point of 23^0C (73.4^0F) or above, if not otherwise specified;	2	Ammonia ; Aviation Turbine Fuel; Furnace Oil; High Speed Diesel; Light Diesel Oil; Lubricating Oil; Superior Kerosene Oil; Motor Spirit; Paraxylene; Slack Wax; Ship's bunker; **Bitumen;** POL/POL products and any other liquid /gas having a flash point of 23^0C (73.4^0F) or above, if not otherwise specified;	Bitumen has been included as the said cargo is being currently handled and was not mentioned in the earlier SOR. Bitumen is similar to other cargo in this group.	Based on the reasons given by the port, the proposed insertion of commodity i.e. Bitumen in the schedule is approved.
10	4.	Naphtha; LPG; Butadiene; Butane; Butene; Benzene; Py Gas; Propane; Hexane ; N-Hexane	4.	Naphtha; LPG; Butadiene; Butane; Butene; Benzene; Py Gas; Propane; Hexane ; N-Hexane, CBFS; **Reformate**;	Reformate is currently being handled and was not mentioned in the earlier SOR. This product is similar to other cargo in the group**.**	Based on the reasons given by the port, the proposed insertion of commodity i.e.

						Reformate in the schedule of is approved.
11	5.	Ethylene Glycol; Ethyl Hexanol; Methyl Alcohol; Acids; Fatty Acids; Mineral Oil; Tallow; Alcohol; Palm Stearin.	5.	Ethylene Glycol; **MEG (Monoethylene Glycol); Di-ethylene Glycol ;** Ethyl Hexanol; Methyl Alcohol; Palm Stearin; Acids; Fatty Acids; Mineral Oil; Tallow; Alcohol; **Ether; Caustic Soda.**	New cargo of similar nature has been added in the existing group.	Based on the reasons given by the port, the proposed insertion of commodities i.e. **MEG (Monoethylene Glycol); Di-ethylene, Glycol Ether; Caustic Soda;** in the schedule is approved.
12	9.	Iron Ore ;	9.	Iron Ore**; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode**	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	Based on the reasons given by the port, proposed change in the clause is approved.
13	13.	Iron Ore; Iron Ore pellets;	13.	Iron Ore; Iron Ore pellets; **Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode**	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	
14	14.	Limestone; Coking Coal; Petroleum Coke; Metallurgical Coke; Bauxite; Manganese Ore; All types of Coal / Coke / Ore not specified; Sponge Iron; Pig Iron; All other Dry Bulk Cargo, not specified;	14.	Limestone; Coking Coal; Petroleum Coke; Bauxite; Manganese Ore; All types of Coal / Coke / Ore not specified; Sponge Iron; Pig Iron; Gypsum; Mill Scale; All other Dry Bulk Cargo, not specified;	Grouping of Gypsum changed from 15 to 14 and Mill Scale from 16 to 14 (u/s 4.1). This was done for applying uniform wharfage for dry bulk cargo having similar type of handling and productivity.	Based on the reasons given by the port, the proposed regrouping of commodity in the schedule is approved.
15	15.	Wheat; Rice; Pulses; Peas; Rapeseed; Cereals & their products ; Bulgur wheat; Corn Soya blend; Milk powder; Seeds of all kinds; Sugar (both raw and refined);Bran; News Print; Gypsum; Slag ; Soda (Caustic or Ash); Cement; Clinker;	15.	Wheat; Rice; Pulses; Peas; Rapeseed; Cereals & their products ;Bulgur wheat; C``orn Soya blend; Milk powder; Seeds of all kinds; Sugar (both raw and refined);Bran; Metallurgical Coke; News Print; Slag ; Cement; Clinker;	Grouping of Metallurgical Coke changed from 14 to 15 (u/s 4.1). This was done for applying uniform wharfage for dry bulk	

					cargo having similar type of handling and productivity.
16	16.	Mill Scale; Magnesite; Granite; All types of Scrap; Oil Cake; Bone & Bone Meal; Mica Block/flake/spitting/waste/scrap/powder; Nonferrous metals of all kinds except ingots of Zinc /Aluminum/ Copper/ Lead; Ammonium Sulphate; Ammonium Nitrate; Lead Concentrate; Plywood; Fire Bricks & other Refractory Materials; CI goods; Rock Phosphate, Sulphur & Other Fertilizer raw materials. Murate of Potash (MOP), DiAmmonium Phosphate (DAP), Urea and other Finished Fertilizers; Asphalt pitch (including Coal Tar pitch); Bitumen; Carbon Black; Spare Bags; Jute, Gunnies, Jute Products/ waste/caddies/twist/ cuttings; Hemp; Vegetable Fibers; Raw wool; Asbestos raw/fiber; Synthetic resin/ yarn/rag; Asbestos raw/ fibre; Cotton piece goods; Waste Paper; Wood Pulp; Shellac; Seedlac; Glass Sheet; Glass ware/products; Porcelain ware/products; Hides & Skins; Hosiery Goods; Garment; Leather and its products; Ship Store; Dunnage; All other cargo not specified but handled in bags;	16.	Mill Scale; Magnesite; Granite; All types of Scrap; Oil Cake; Bone & Bone Meal; Mica Block/flake/spitting/waste /scrap/ powder; Nonferrous metals of all kinds except ingots of Zinc/ Aluminum/Copper/Lead; Ammonium Sulphate; Ammonium Nitrate; Lead Concentrate; Plywood; Fire Bricks & other Refractory Materials; CI goods; **Soda (Caustic or Ash);** Rock Phosphate, Sulphur & Other Fertilizer raw materials; Murate of Potash (MOP), DiAmmonium Phosphate (DAP), Urea and other Finished Fertilizers; Asphalt pitch (including Coal Tar pitch); Bitumen; Carbon Black; Spare Bags; Jute, Gunnies, Jute Products/ waste/caddies/twist/ cuttings; Hemp; Vegetable Fibers; Raw wool; Asbestos raw/fiber; Synthetic resin/ yarn/rag; Asbestos raw/ fibre; Cotton piece goods; Waste Paper; Wood Pulp; Shellac; Seedlac; Glass Sheet; Glass ware/products; Porcelain ware/products; Hides & Skins; Hosiery Goods; Garment; Leather and its products; Ship Store; Dunnage; All other cargo not specified but handled in bags;	Grouping of Soda (Caustic or Ash) Changed from 15 to 16 (u/s 4.1). This was done for applying uniform wharfage for dry bulk cargo having similar type of handling and productivity.

<table>
<tr>
<td>17</td>
<td>S.4.2.
Sl. No. 1</td>
<td colspan="3">Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets</td>
<td>S.4.2.
Sl. No. 1</td>
<td colspan="3">Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode</td>
<td>All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.</td>
<td>Since the policy direction given by the MOS specifically excludes only iron ore and iron ore pellets from enjoying the coastal concession, the existing provision in the prevailing SOR of KOPT shall remain unaltered.</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>S.4.5.</td>
<td colspan="3">
<table>
<tr><td>Description of operation</td><td>Charges leviable at saugar / Sandheats/Virtual Jethy / any other anchorage point /mooring</td><td>Charges leviable at Jetty /Berth of KDS/HDC</td></tr>
<tr><td>a).Dry Bulk cargo discharged at the at Saugor / Sandheads / Virtual Jetty/ any other anchorage point/ mooring and proceed for subsequent unloading at Floating Cargo</td><td>25% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2</td><td>75% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2</td></tr>
</table>
</td>
<td>S.4.5</td>
<td colspan="3">
<table>
<tr><td>Description of operation</td><td>Charges leviable at saugar / Sandheats/Virtual Jethy / any other anchorage point /mooring</td><td>Charges leviable at Jetty /Berth of KDS/HDC</td></tr>
</table>
</td>
<td>A consolidated rate has been proposed for handling cargo at the floating jetty at HDC. Therefore charging separate wharfage rate does not seem applicable in case of HDC.</td>
<td>Proposed change is approved in view of prescription of consolidated rate approved by this Authority for handling cargo at the floating jetty at HDC.</td>
</tr>
</table>

		Handling Facilities upstream of 3rd Oil Jetty at HDC or vice versa.			a).Dry Bulk cargo discharged at the at Saugor / Sandheads / Virtual Jetty/ any other anchorage point/ mooring and proceed for subsequent unloading at Floating Cargo Handling Facilities upstream of 3rd Oil Jetty at HDC or vice versa.	25% of the wharfage rate as specified at S. 4.1 and S.4.2	100% of the consolidated rate as specified at S 4.12		
19	S.4.5 (b)	i) Iron Ore		S.4.5 (b)	i) Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode			All types of Iron ore has been specified to avoid confusion.	For reason given earlier, the proposed modification is not approved.
20				S.4.12	**Cargo Handling Charge for Dry Bulk cargo handled at Floating Cargo Handling Jetty at HDC:** Consolidated Cargo Handling Charges involving Barge to Interim storage Transfer by use of Floating Crane & conveyer System, Providing Pay loader on board, subsequent loading at interim storage and transfer from interim Storage to storage yard inside Dock and unloading of cargo there at.			KoPT had proposed levy of a consolidated rate against handling of Cargo at the Floating Cargo Handling Jetty at Haldia to TAMP. Based on the rates included in the proposal, the consolidated rate of handling at the said jetty has been proposed in two parts viz Consolidated Cargo Handling Charges upto	This Authority vide its Order no. TAMP/68/2018-KOPT dated 14 June 2018 has prescribed charges for handling of dry bulk cargo at Floating Barge Jetty at HDC of KOPT. The said rates alongwith a proposed

				<table><tr><td>Cargo classified under S.4.1.14</td><td>Cargo classified under S.4.1.15</td><td>Cargo classified under S.4.1.16</td></tr><tr><td>258.01</td><td>272.83</td><td>302.47</td></tr></table> Note: (i). For handling of all coastal Cargo other than Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets 60% of the above rate will be applicable. ii). No other cargo charges shall be levied for handling at the Floating Cargo Handling Jetty at HDC except for the charges mentioned at 4.12 and 6.4.	Storage Yard involving Barge to Interim storage Transfer by use of Floating Crane & conveyer System, subsequent loading at interim storage and transfer from interim Storage to storage yard inside Dock and unloading thereat (S.4.12) and Consolidated Charges towards Services at Storage Yard including Heaping High Heaping, Loading for Delivery, Despatch Related Services and Cleaning but excluding Weighment. (S.6.4).	increase of 10% has been proposed by the Port in bifurcation at S 4.12 and S 6.4. The KOPT has furnished working in support of the rates. The said provision is approved.
	S.5	**On board handling charges:**	S.5	**On board handling charges:**		
21	S.5.2 Sl. No. 1	Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets	S.5.2 Sl. No. 1	Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, **Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode**	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	For the reason given earlier, the proposed modification is not approved.
	S.6	**Shore Handling Charges**	**S.6**	**Shore Handling Charges**		
22	S.6.1 (4). (iii)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point. **₹.60.63**	S.6.1 (4). (iii)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point. **₹.88.91**	The rate proposed is same as per clause S.6.1 (iv) considering the similarity of service and the cost involved.	Based on the reasons given by the port and since no users have specifically objected for the proposed rate and since the KOPT Board has approved the rate, the proposed

						increase in the rate is approved.
23	S.6.1 (4). (iv)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point **as well as heaping of cargo for vessel feeding.**	S.6.1 (4). (iv)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point.	The service of heaping of cargo for vessel feeding has been deleted and will be charged extra as per S.6.3. This is required as the tariff is lower than the charge payable to the contractor providing the service.	- Do-
	5.		5			
24	S.6.1 (5). (i)	Tippling of Iron ore wagon by Wagon Tippler	S.6.1 (5). (i)	Tippling of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode wagon by Wagon Tippler	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	Since the proposed change gives clarity to the users, the proposed modification is approved.
25	S.6.1 (5). (ii)	Manual unloading of Iron Ore Wagon	S.6.1 (5). (ii)	Manual unloading of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode Fines from Wagon	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	-do-
26	iii)	Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	S.6.1 (5). (iii)	Transfer of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point..	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion. The rate proposed is same as per clause S.6.5 (iv) considering the similarity of service and the cost involved.	-do-
27	iv)	Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point as well as heaping of cargo for vessel feeding.	S.6.1 (5). (iv)	Transfer of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point.	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion. The service of heaping of cargo for vessel feeding has been deleted and will be charged extra as per S.6.3. This is required as	-do-

					the tariff is lower than the charge payable to the contractor providing the service.	
28	S.6.2	For supply of KoPT's manpower with/without equipment for shore handling of Coastal cargo, other than Crude Oil, POL and POL Products,	S.6.2	Shore handling charge for coastal cargo (other than Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps;	All types of Iron ore have been specified to avoid confusion.	For the reason given earlier, the proposed modification is not approved.
	S.6.3	**Charges for Heaping /High heaping and/or Despatch Related Services for dry bulk cargo:**	S.6.3	**Charges for Heaping /High heaping and/or Despatch Related Services for dry bulk cargo:**		
29	a)	Despatch related services for rail borne cargo handled through MHC Berths of HDC, including cleaning, trimming, labelling, lime spraying **and weighments.** **Note: If due to any reason, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charge available at Sl. no. 6 of S.16.1 in the SOR of KOPT may be considered as a discount.**	S.6.3.2 (a)	Despatch related services for rail borne cargo handled through MHC Berths of HDC, including cleaning, trimming, labelling and lime spraying.	Weighment charges have been excluded from despatch related services for simplification of delivery procedure. Charges for weighment service availed will be applicable as given at S.16.1.6.	Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed exclusion of weighment activity from the clause, this Authority is inclined to

						approve the proposed provision.
30	b)	Despatch related services for road bound cargo, handled through MHC Berths of HDC **including weighments**. Note: If due to any reason, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charge available at Sl. no. 6 of S.16.1 in the SOR of KOPT may be considered as a discount.	S.6.3.2 (b)	Despatch related services for road bound cargo, handled through MHC Berths of HDC.	Weighment charges have been excluded from despatch related services for simplification of delivery procedure. Charges for weighment service availed will be applicable as given at S.16.1.6	-Do-
			S.6.4	**Shore Handling Operation of Cargo handled at Floating Cargo Handling Jetty:** **Consolidated Charges towards Services at Storage Yard for Rail / Road bound Cargo** including Heaping High Heaping, Loading for Delivery, Despatch Related Services and Cleaning and vice versa but excluding Weighment:	This is a new section and justification already given at S.4.12	This proposed clause is in line with the TAMP order no. TAMP/68/2018-KOPT dated 14 June 2019 approved by the Authority.
	S.9	**Loading / Unloading / Re-stacking charge**	**S.9**	**Loading / Unloading / Re-stacking charge**		
31	6.	Dry bulk cargo: Loading/Unloading from Wagon Loading/Unloading from Truck [Other than the cargo landed from or shipped / to be shipped through mechanical system]	S.9.1. (6)	Dry bulk cargo: Loading/Unloading from Wagon Loading/Unloading from **Truck or Dumper** [Other than the cargo landed from or shipped / to be shipped through mechanical system]	The word dumper has been added for further clarity.	Since the proposed note gives clarity to the users, the proposed modification is approved.
	S.9.2	**Mobile Harbour Crane Charge:**	**S.9.2**	**Mobile Harbour Crane Charge:**		
32	**(g)**	Note: In case of Coastal cargo, other than Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore Pellets, charges at the rate of 60% of the rates specified shall be levied	**(g)**	Note: In case of Coastal cargo, other than Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets; **Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore**	All types of Iron Ore have been specified to avoid confusion**.**	For the reason given earlier, the proposed modification is not approved
	S.10	**Rebate:**	S.10	**Rebate:**		
33		**Note:** The above said rebate shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e. 1st April to 31st March) on submission of documents by the Importers/		**Note to S.10:** i) The above said rebate under S.10.2 shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e. 1st April to 31st		Since the proposed change gives clarity to the users, the

		Exporters in support of the throughput achieved.		March) on submission of documents by the Importers/ Exporters in support of the throughput achieved. ii) The rebate against S.10.1 and 10.2 would not be applicable on cargo handled at anchorages/river mooring /lighterage points.	Note (ii) has been inserted for added Clarity.	proposed modification is approved.
	S.14	**Charges for Miscellaneous Services rendered to container/container vessel.**	**S.14**	**Charges for Miscellaneous Services rendered to container/container vessel.**		
34			14.	Container Scanning Charge of loaded EXIM containers through mobile X-ray containers scanner system at KDS.	Separate proposal has been submitted for installation of new service	The KOPT has filed a separate proposal relating to prescription of Container Scanning Charge of loaded EXIM containers through mobile X-ray containers scanner system at KDS. The rate as approved by this Authority vide Order no. TAMP/31/2019-KOPT dated 20 February 2020 in this regard, is incorporated in the SOR of KOPT.
	S.16	**Miscellaneous charges**	**S.16**	**Miscellaneous charges**		
35			12(n)	i) Fire tender	New rate for Fire fighting by use of Fire Tender and Use of Shore Pumps is included in the SoR following the procedure prescribed in the working	Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility
				ii) Shore pumps (Diesel Driven)		
				iii) Shore Pump (Electric Driven)		

					guidelines. Working have been furnished by the Port Fire fighting equipment's are used in rare occasions and its usage cannot be predicted. Thus, there is no possibility of generating revenue. Hence, the revenue impact from there use of these equipment's has not been captured.	available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed inclusion of rates, the prescription of proposed charges in the SOR of KOPT is approved.
			13.	Hiring charge of each of the following Oil Spill Response equipments:	The rates of use of Oil Pollution Control Equipment procured by HDC have been included in the SOR following the procedure prescribed in the Working Guidelines. It was however observed that considering the fact that the said equipments are hired only during a mishap, if the rate is determined by factoring the actual usage, the rate would be exorbitant. As these equipments are required to be kept by Port as a general facility and the cost is generally recovered through other tariff, it was therefore considered that for determination of rate, capacity utilization as per guidelines i.e 70% has been considered. Working have been furnished by the Port. The	
				a) Multi skimmer		
				b)Oil spill dispersant applicator + Shore Cleanup Equipment		
				c)Permanent boom 25 mtr section with accessories		
				d)U Boom 200 mtrs + power pack with accessories		
				e)Air blower with accessories		
				f)RO Boom with accessories		
				g) Weir Skimmer with accessories		
				h) Flex barge (10 Tonne) with accessories		
				i) Boom Reel with accessories		

					said equipments are used very rarely. Hence, the revenue impact from the use of these equipments has not been captured.	
36	Note:		Note:	Rate specified for equipments at Sl.No.13 is exclusive of cost of consumables and fuel which would be chargeable extra at cost plus 19.25% supervision cost basis. In case of any tug/launch and/or labours are provided by KOPT for handling the equipment, the charges for the same shall be levied extra as per SOR.	This note is in relation to new section as entered at Sl No. 13 above, prescribing hire charges for use of Fire Fighting Equipment and use of Oil Spill Response Equipment.	Relying on the submission made by the KOPT, the proposed note is approved.
	S.17.	**Permit and Licenses**	**S.17.**	**Permit and Licenses**		
37	8.	Clearing & Forwarding Agency License.	7.	Clearing & Forwarding Agency License ₹. 28500 per license for 10 years.	New rate for issuance of License for 10 years have been proposed for incorporation.	In addition to prescribing charges for issue of Clearing and Forwarding Agency license for a period of 1 month, 1 year, 3 years and 5 years, the KOPT has proposed charges for issue of license for a period of 10 years, which is seen to be less than double the charges for issue of license for 5 years. The judgment of the port in this regard, is relied upon and the proposed charges

						for issue of license for 10 years is approved.
38	15.	Permit for using Truck Terminal at HDC/ KDS per truck/ lorry/trailer.	14.	Permit for Pre-gate-cum-parking facility at Coal Dock Road and all other similar facilities at KDS or HDC per truck / lorry / trailer:	This is a new proposition for which approval has already been approved by TAMP.	This clause is in line with the order no. TAMP/74/2018-KOPT 29 March 2019 approved by this Authority.
	S.21	**Berth Hire**	**S.21**	**Berth Hire**		
39	1.	Vessel engaged in Foreign trade and except as specified at Sl. No. 4 (in US Currency)	1.	Vessel engaged in Foreign trade and except as specified at Sl. No. 4 (in US Currency)	The minimum Charge for Berth Hire have been prescribed considering a GRT of 5000 for foreign vessel instead of existing 2000 GRT. In case of Andaman Vessel the same has been prescribed considering a GRT of 2000, instead of existing 1000 GRT. A minimum GRT has been proposed to enable the port to recover the part of expenses being incurred by port on a marine services. The exiting charges do not even cover cost of pilot deployed.	The ITT Shipping Pvt Ltd has opposed to the increase in minimum GRT of Andaman bound vessel to 2000 GRT. However, the port has categorically stated that the existing charges based on minimum 1000 GRT is abnormally low considering the cost of service provided. Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to
40	2.	Vessel engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT and except as specified at Sl. No. 4 (in Indian Currency)	2.	Vessel engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT and except as specified at Sl. No. 4 (in Indian Currency)		
	3.	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (in Indian Currency)	3.	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT(in Indian Currency)		

							determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port the prescription of proposed provision is approved.
	Note:			Note:			
41	v)	After completion of cargo work and signalling of readiness if the vessel is shifted to another berth for waiting for sailing, Berth Hire charge at the rate of 50% of the rate specified under S.21.1, shall be levied, provided such waiting has arisen due to nonavailability of sailing tide. The concessional berth hire will be levied only for the period of waiting till the immediate next tide.		v)	After completion of cargo work and signalling of readiness if the vessel is shifted to another berth for waiting for sailing, Berth Hire charge at the rate of 50% of the rate specified under S.21.1, shall be levied, provided such waiting has arisen due to nonavailability of sailing tide. The concessional berth hire will be levied only for the period of waiting till the immediate next sailing tide.	The word "immediate next tide" has been replaced with "immediate next sailing tide" for clarity.	Since the proposed amendment is reported to bring in clarity, the said amendment is approved.
	S.21.2	**Priority / Ousting priority charges**.		S.21.4	**Priority / Ousting priority charges**.		
42	**Priority Berthing**	A charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the berth subject to a minimum of one day's berth hire charge.		**Priority Berthing:**	A charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the working berth subject to a minimum of one day's berth hire charge.	The word "working berth" has been inserted in place of "berth" for better clarity.	Since the proposed amendment is reported to bring in clarity, the said amendment is approved.
43	S.21.5	**PENAL CHARGE FOR NON ACHIEVEMENT OF BENCHMARK PUMPING RATE/ DELAYED SAILING DUE TO REASONS ATTRIBUTABLE TO VESSEL:**		S.21. 5	**PENALTY FOR NON ACHIEVEMENT OF BENCHMARK PUMPING RATE/ DELAYED SAILING DUE TO REASONS ATTRIBUTABLE TO VESSEL & INCENTIVE FOR ACHIEVING HIGHER PUMPING RATE THAN THE BENCHMARK:**		
		Benchmark Pumping Rate:			**Benchmark Pumping Rate of Liquid Bulk Cargo handled at HDC**		
	Sl No	**Cargo**	**Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]**	**Sl. No.**	**Commodity**	**Benchmark Pumping Rate (MT/ Hr)**	

				1	**Acetic Acid**	358	Benchmark Pumping rates of different types of liquid bulk cargo that may be handled has been specified.	The KOPT has prescribed the Benchmark pumping rate for 22 more commodities in addition to the existing 13 commodities approved by this Authority. On a specific query, the KOPT has clarified that the average pumping rate achieved by the vessels carrying the respective commodities during the period ranging from April'17 to Jan'19 was considered. The submission made by the KOPT is relied upon and since no users have objected to the proposed Benchmark Pumping Rates and since the proposal has
	1	**AMMONIA ANHYDROUS**	**500**	**2**	**Ammonia Anhydrous**	330		
	2	**AVIATION TURBINE FUEL**	**450**	**3**	**Aviation Turbine Fuel**	161		
				4	**Benzene (Export)**	203		
				5	**Benzene (LAB) (Import)**	322		
	13	**BITUMEN**	**300**	**6**	**Bitumen (Export)**	360		
				7	**Bitumen (Import)**	193		
				8	**Butadiene**	159		
	3	**BUTANE**	**800**	**9**	**Butane**	306		
				10	**Butene (Butylene)**	97		
				11	**Caustic Soda**	251		
				12	**CBFS (Carbon Black Feed Stock)**	672		
				13	**Crude Degummed Soya Bean / Sunflower Oil**	450		
	12	**CRUDE OIL (PETROLEUM)**	**2700**	**14**	**Crude Oil**	1854		
				15	**Crude Palm Oil / RBD Palm Oil**	250		
				16	**DEG (Diethylene Glycol)**	162		
	4	**FURNACE OIL**	**750**	**17**	**Furnace Oil (Export)**	500		
				18	**Furnace Oil (Import)**	589		
	5	**HIGH SPEED DIESEL**	**750**	**19**	**High Speed Diesel**	674		
				20	**Light Diesel Oil**	178		
				21	**Lubricating Oil**	213		
				22	**MEG (Monoethylene Glycol)**	277		

				23	**Methyl Alcohol**	164		approval of the Board of KOPT, this Authority is inclined to approve the Benchmark Pumping rates as proposed by KOPT.
				24	**Methyl Tert Butyl Ether**	319		
	11	**MOTOR SPIRIT**	**550**	**25**	**Motor Spirit**	175		
	6	**NAPHTHA**	**900**	**26**	**Naphtha**	870		
				27	**Nitric Acid**	241		
	8	**PARAXYLENE**	**500**	**28**	**Paraxylene**	403		
				29	**Phosphoric Acid**	452		
	7	**PROPANE**	**650**	**30**	**Propane**	413		
	9	**PY GAS**	**500**	**31**	**PY Gas**	397		
				32	**Reformate**	405		
	10	**SUPERIOR KEROSENE OIL**	**550**	**33**	**Simultaneous discharge of Butane & Propane**	595		
				34	**Sulphuric Acid**	336		
				35	**Superior Kerosene Oil**	225		
					<u>Penalty / Incentive Norms:</u> For the purpose of calculation of the productivity, the working time of the vessel will be calculated from haul in time till completion of cargo work. For failure or success in achieving the stipulated discharge rate, penalty/ incentive will be applicable as follows: (a) If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied		This is basically inline with TAMP order reference - TAMP/67/2018- KOPT dated 18.012019. However certain minor additions / alterations has been made for added clarity.	
44				S.21.6.1	Performance norms for Coal, Cement Clinker, Fertilizer, Gypsum, Iron Ore, Limestone, Manganese Ore and Met. Coke and other dry bulk commodities handled at Berth No-9 of <u>HDC under the various Scenarios</u>		This is in line with TAMP order no. TAMP/19/2018/KOPT dated 08.06.2018. Initially the productivity	Review and enhancement of productivity norms is in line with

							norm was kept at 75% of the performance norms which was subsequently increased to 85% and has now been proposed at 100% in the instant case.	Berthing Policy. This Authority is inclined to approve the revised norms as proposed by KOPT.
45				S.21.7	**Levy of Anchorage / Penal Charge at the reporting stations / Lighterage Points** :-		This is in line with TAMP order no. TAMP/19/2018/KOPT dated 08.06.2018	This is approved.
46				S.21.8. 1	**Benchmark Productivity for Dry Bulk Cargo handled at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT**		Already approved by TAMP vide Order no. TAMP/73/2016-KOPT dated 4 January 2017	Agreed.
	S.23.1	Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to vessels.		S.23.1	Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to vessels.			
47	6.	Supply of Fresh water:-		6.	Supply of Fresh water **(Including supply of required manpower):-**		The rate for supply of fresh water will include manpower and the same is specified for clarity.	Since the proposed change gives clarity to the users, the proposed modification is approved.
	S.24	**Towage & Pilotage of Vessels**		**S.24**	**Towage & Pilotage of Vessels**			
48	SI.No.	**Particulars**	For GRT upto 30000 Rate	SI.No.	**Particulars**	For GRT upto 30000 Rate		The ITT Shipping Pvt Ltd has opposed to the increase in minimum GRT of Andaman bound vessel to 2000 GRT. However,
	1	Vessel engaged in Foreign Trade	85.473 cents per GRT subject to a minimum of 1859.55 US $	1	Vessel engaged in Foreign Trade	94.020 cents per GRT subject to a minimum of 4701.00 US $	The minimum Charge for Berth Hire have been prescribed considering a GRT of 5000 for foreign vessel instead of existing 2000 GRT. In case of	
	2	Vessel engaged in Coastal	₹.15.779 per	2	Vessel engaged in Coastal	₹.17.357 per GRT		

		Trade	GRT subject to minimum of ₹. 34535.00		Trade	subject to minimum of ₹. 86,785.00	Andaman Vessel the same has been prescribed considering a GRT of 2000, instead of existing 1000 GRT. A minimum GRT has been proposed to enable the port to recover the part of expenses being incurred by port on a marine services. The exiting charges do not even cover cost of pilot deployed.	the port has categorically stated that the existing charges based on minimum 1000 GRT is abnormally low considering the cost of service provided. Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port the prescription of proposed provision is approved.
	3	Coastal vessel plying between Andaman and KoPT only	₹.15.0485 per GRT subject to a minimum of `. 15195.00	3	Coastal vessel plying between Andaman and KoPTonly	₹. 16.5534 per GRT subject to a minimum of ₹. 33107.00		
49	S.24.9			S.24.9	Note: i) In case any vessels while moving between HDC & KDS through Sagar, Middleton, Gasper Intermediate, Eden, Upper Auckland and sometimes via Sandheads due to operational and navigational reasons attributable to KOPT the 50% additional Towage and Pilotage would not be levied.		The note to Section 24.9 has been inserted to clarify different scenarios. The same has been approved by Board of Trustees.	Since the proposed notes are reported to give clarity, the proposed notes are approved.

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>ii) In case the vessels move between HDC & KDS via Sandhead, 50% Pilotage would not be levied if the reason for such movement is due to KOPT's operational/navigational requirement.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>PART-VII</td><td>Vessel Related Charges for inland vessel and non-propelled vessel</td><td>PART-VII</td><td>Vessel Related Charges for inland vessel and non-propelled vessel</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>50</td><td>3</td><td>Inland Vessels of 200 tonnes and above handled at Floating Cargo handling Facility at upstream of 3rd Oil Jetty at HD, will be levied Berth hire charges as applicable for Coastal Vessels.</td><td>S.27.1 Sl. No. 3</td><td>Inland Vessels of 200 tonnes and above handled at Floating Cargo handling Facility at HDC
<table><tr><td>(i) Barge with GRT upto 3000:</td><td>₹.5000 per call</td></tr><tr><td>(ii) Barge with GRT from 3001-5000</td><td>₹.8000 per call</td></tr><tr><td>(iii) Barge with GRT from 5001-10000</td><td>₹.16000 per call</td></tr><tr><td>(iv)Barge with GRT beyond 10000</td><td>₹.24000 per call</td></tr></table></td><td>Considering the problem associated with recording of exact time for entry and exit of each and every barge at the Haldia Floating Cargo handling jetty for levy Stayal Charge as per Sl. No. 27.1 (3) (due to paucity of manpower), fixed charges has been proposed to be levied on each call of barges.The proposed fixed charges are nominal.</td><td>Based on the submission made by the Port and since no user has objected to the proposed fixed charges, the modification is approved.</td></tr>
</table>

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2020.06.24 18:53:42 +05'30'