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

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-21012021-224604
CG-MH-E-21012021-224604

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 39] नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 20, 2021/पौष 30, 1942
No. 39] NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 20, 2021/PAUSHA 30, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 14 जनवरी 2021

सं.टीएएमपी/48/2020-डीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम , 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत द्वारा, पुराने कांडला में निर्माण, प्रचालन और स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी(पीपीपी) पद्धति के आधार पर, दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए आयल जेट्टी सं. 9 और 10 के विकास, प्रचालन और अनुरक्षण संबंधी संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएएमपी/48/2020-डीपीटी

दीनदयाल पत्तन न्यास **- - -** **आवेदक**

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन , सदस्य (वित्त)

(ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(दिसम्बर 2020 के 28वें दिन पारित)

यह मामला संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के तहत पुराने कांडला में निर्माण, प्रचालन और स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी(पीपीपी एतत द्वारा) पद्धति के अनुसार, दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) में लिकविड कार्गो के प्रहस्तन के लिए आयल जेट्टी सं. 9 और 10 के विकास, प्रचालन और अनुरक्षण संबंधी संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से उनके पत्र सं.ईजी/डब्ल्यूके/5108/टीएएमपी/09-10/1017 दिनांक 18 सितंबर 2020 के तहत प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2. पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) [तत्कालीन नौवहन मंत्रालय (पोत परिवहन मंत्रापलय)] ने अपने पत्र क्रमांक -14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई 2013 के तहत, 'परियोजनाओं के लिए 'महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत 09 और 12 सितंबर 2013 को महापत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देश, 2013 जारी किए हैं। एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 111 के तहत (एमओएस) द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 30 सितंबर 2013 को अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013-विविध के तहत राजपत्र सं.254 पर अधिसूचित किए गए थे। ये दिशानिर्देश दिनांक 9 सितंबर 2013 से प्रभावी हैं और पांच साल के लिए वैध हैं।

1.3. उक्त दिशानिर्देशों की वैधता को समय-समय पर एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा समय-समय पर इसकी समाप्ति से आगे बढ़ाया गया है और एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा पिछली बार बढाई गई दिशानिर्देशों की वैधता 8 मार्च 2021 तक है। इस प्राधिकरण ने, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों की वैधता में विस्तार को एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा राजपत्र सं. 373 दिनांक 24 सितंबर 2020 के अनुसार यथा संप्रेषित 8 मार्च 2021 तक के लिए आदेश अधिसूचित किया है ।

2.1. डीपीटी के उक्त प्रस्ताव दिनांक 18 सितंबर 2020 में दो परियोजनाओं तेल जेट्टी नंबर 09 और 10 के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के लिए अनुमोदन का अनुरोध किया गया है। डीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ प्रेषित आएफक्यू सं. ईजी/डब्ल्यूके/5108/आरएफक्यू/1152 दिनांक 27 मार्च 2020 में देखा गया है कि बर्थ की लंबाई - 310 मीटर, प्रहस्तित किए जाने वाले एलपीजी, पीओएल उत्पाद और अन्य तरल पदार्थ जैसे कार्गो के प्रकार प्रस्तावित है। 14.1 मीटर ड्राफ्ट, इष्टतम क्षमता 3.2 एमएमटीपीए की दृष्टि से 9 और 10 दोनों जेट्टियां एक समान हैं। दो तेल जेट्टियों की अनुमानित पूंजीगत लागत में मामूली अंतर है, जैसे कि बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत की दृष्टि से मामूली अंतर के साथ जेट्टी नंबर 9 की लागत रु.123.40 करोड़ और जेट्टी नंबर 10 की लागत रु.123.12 करोड़ है। दोनों परियोजनाओं के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वही हैं जो इस प्राधिकरण द्वारा, डीपीटी परियोजना के लिए पीओएल और अन्य लिक्विड प्रहस्तन प्रभार और बर्थ किराया शुल्क और विविध शुल्क के संबंध में आदेश नं. टीएएमपी/5/2013/केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाते हुए और एलपीजी के संबंध में प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण द्वारा श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन(एसपीएमपी) के लिए, आदेश सं. टीएएमपी/5/2016/ केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 के तहत एसपीएमपी पर पीपीपी पद्धति के अनुसार हल्दिया डॉक ।। शालुखली हल्दिया में लिक्विड जेट्टी स्थापित करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क से संबंधित अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अपनाये गये हैं ।

2.2. डीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 18 सितंबर 2020 में किए गए मुख्य उल्लेख संक्षेप में प्रस्तुत हैं:

(i). मौजूदा तेल टर्मिनलों पर कार्गो की वृद्धि के कारण और मौजूदा तेल टर्मिनलों पर दबाव को कम करने और अतिरिक्त तरल कार्गो को पूरा करने के लिए, डीपीटी ने अतिरिक्त सुविधाएं बनाने की आवश्यकता महसूस की है। डीपीटी ने तेल जेट्टी 09, 10 और 11 के विकास, संचालन और रखरखाव का प्रस्ताव किया है। तेल जेट्टी नंबर 09 और 10. स्थापित करने के लिए पुराने कांडला क्षेत्र की पहचान की गई है। यह स्थान कच्छ की खाड़ी के तट के उत्तरी भाग में स्थित है।

(ii). वर्तमान प्रस्ताव कांडला पोर्ट में लिक्विड कार्गो के निपटान के लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) मोड के तहत बिल्ड, ऑपरेट और ट्रांसफर (बीओटी) आधार पर ऑयल जेट्टी नंबर 09 और 10 के विकास, संचालन और रखरखाव से संबंधित है।

(iii). प्रस्तावित सुविधा का उपयोग पीओएल, एलपीजी और अन्य तरल पदार्थ अर्थात खाद्य तेल, रसायन जैसे तरल माल के प्रहस्तन के लिए किया जाएगा। पुराने कांडला में प्रस्तावित तेल जेट्टी सं.09 (ओजे -09) आगामी नई तेल जेट्टी सं.08 के दक्षिण की ओर स्थित है और प्रस्तावित 'तेल जेट्टी सं.10 (ओजे -10) आगामी नई तेल जेट्टी सं.09 के दक्षिण की ओर स्थित है। प्रस्तावित सुविधा बर्थ के साथ 13 मीटर ड्राफ्ट वाले पोतों को और उच्च ड्राफ्ट के पोतों के लिए आवश्यक सीडी के नीचे 14.1 मीटर की गहराई के साथ पोतों के प्रहस्तन के लिए सक्षम होगी । प्रस्तावित सुविधा के चालू होने से दीनदयाल पोर्ट की तरल माल के निपटान की क्षमता 3.5 एमएमटीपीए बढ़ जाएगी।

हालाँकि, प्रस्तावित जेट्टी न. 9 और 10 की परिकल्पना जेट्टी के लिए समर्पित भंडारण/संग्रहण सुविधा के बिना की गई है। भंडारण/संग्रहण सुविधा के लिए, यह परिकल्पित किया गया है कि मौजूदा भंडारण/संग्रहण सुविधाओं के संबंधित उपयोगकर्ताओं को जेट्टी से अपने स्वयं के टैंक फार्म तक कई अपनी पाइपलाइनें बिछाने की आवश्यकता होगी । [डीपीटी का प्रोजेक्ट ले-आउट परिशिष्ट 'क' पर संलग्न किया है]

(iv). <u>प्रोजेक्ट की अवधारणा (कॉन्सेप्ट) और लागत का अनुमान:</u>

(क). पुराने कांडला में बीओटी ऑपरेटर तेल जेट्टी 09 और 10 पर विकासात्मक कार्य करेगा। बीओटी ऑपरेटर द्वारा परियोजना के मुख्य घटकों का निर्माण डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव सहित मानक पाठ्यक्रम और मानदंडों के अनुसार किया जाएगा।

(ख). पूरी तरह से लदे हुए 80,000 के डीडब्ल्यूटी तक के पोत के साथ 13 मीटर ड्राफ्ट के आकार वाले पोतों का प्रहस्तन किया जाएगा।

(ग) परियोजना की कुल अनुमानित लागत ओजे-09 के लिए रु.123.40 करोड़ और ओजे-10 के लिए रु.123.13 करोड़ है।

(v). डीपीटी ने परियोजना सुविधा के प्रमुख घटकों, जेट्टी स्ट्रक्चर के डिज़ाइन मानक, डीडब्ल्यूटी में पोत के डिज़ाइन का विवरण, प्रहस्तन उपकरणों (मशीनीकरण), विद्युतीकरण आदि के संबंध में विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है।

(vi). इस प्रस्ताव में भंडारण/संग्रहण सुविधा की परिकल्पना नहीं की गई है, इस प्रकार बीओटी ऑपरेटर द्वारा भंडारण/संग्रहण का शुल्क नहीं लगाया जाता है।

(vii). डीपीटी ने पीओएल और अन्य तरल प्रहस्तन चार्ज, बर्थ किराया शुल्क और विविध शुल्क के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश नं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के तहत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया है। जहां तक एलपीजी के लिए अपनाए गए प्रशुल्क का संबंध है, खंड 2.4 के संदर्भ में तैयार किया गया है। संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है कि अगर किसी विशेष वस्तु अर्थात एलपीजी के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है, तो टीएएमपी, 2008 के दिशानिर्देशों के तहत एक विशिष्ट महापत्तन न्यास में 2008 के दिशानिर्देशों के तहत निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा जो उस वस्तु के लिए निकटतम महापत्तन न्यास में उपलब्ध है और इसलिए एलपीजी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/5/2016/केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 से अपनाये जाने वाले प्रस्तावित प्रशुल्क , जो पीपीपी मोड के माध्यम से एसपीएमपी में हल्दिया डॉक - II, शालुक्खली में हल्दिया में तरल जेट्टी स्थापित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क से संबंधित प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।

(viii). डीपीटी ने अपफ्रंट दिशानिर्देशों के तहत 01 जनवरी 2012 से डब्ल्यूपीआई पर विचार करते हुए आदेश दिनांक 09 मई 2013 में निर्धारित विविध शुल्क के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पीओएल और अन्य तरल प्रहस्तन चार्ज, बर्थ किराया शुल्क और केपीटी के वर्ष 2020-21 तक के लिए अनुमोदित प्रशुल्क पर वृद्धि कारक लागू किया है और एलपीजी के लिए पत्तन ने वर्ष 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत वर्ष 2020-21 तक एसपीएमपी में इस प्राधिकरण द्वारा 30 मार्च 2016 के आदेश के तहत अनुमोदित प्रशुल्क 1 जनवरी 2015 के आधार डब्लूपीआई के अनुसार वृद्धिकारण घटक(एस्कॉर्ट फैक्टर) लागू किया है।

(ix). तेल जेट्टी नंबर 09 और 10 के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क दरें नीचे दी गई हैं:

संदर्भ प्रशुल्क दर			
क्रम सं.	**मद**	**दर**	**संदर्भ**
1	**कार्गो प्रहस्तन (अन्य तरल पदार्थ)**		
	विदेशी (रु. / एमटी)	127.91	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013 -केपीटी दिनांक 9 मई 2013
	तटीय (रु. / एमटी)	76.74	
2	**कार्गो प्रहस्तन (पीओएल)**		
	विदेशी (रु. / एमटी)	36.84	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश

	तटीय (रु. / एमटी)	36.84	सं. टीएएमपी/5/2013 -केपीटी दिनांक 9 मई 2013
3	**कार्गो प्रहस्तन (एलपीजी)**		
	विदेशी (रु. / एमटी)	215.68	जी.सं.263 दिनांक 21.06.2016 आदेश सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी दिनांक 30.03.2016
	तटीय (रु. / एमटी)	129.41	
4	**विविध प्रभार** (रु. / टन)	4.84	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013 -केपीटी दिनांक 9 मई 2013
5	**बर्थ किराया**		
	विदेशी (रु. प्रति घंटे प्रति जीआरटी)	0.67	जी.सं.198 दिनांक 24 जुलाई 2013 आदेश सं. टीएएमपी/5/2013 -केपीटी दिनांक 9 मई 2013
	तटीय (रु. प्रति घंटे प्रति जीआरटी)	0.40	

(x). **ओजे -9 और ओजे -10 के लिए निष्पादन मानक :**

विभिन्न प्रकार के वर्गों के कार्गो के लिए सकल बर्थ निष्पादन इस प्रकार है :

कार्गो श्रेणी	सूचक मानदंड	प्रस्तावित निष्पादन मानक मानदंडों का आधार
तरल मानदंड		
रसोई गैस	584 टी / एच	पिछले एक वर्ष के दौरान मौजूदा तेल जेट्टी द्वारा प्राप्त वास्तविक प्रहस्तन दर ।
पीओएल उत्पाद	708 टी / एच	
अन्य तरल पदार्थ	461 टी / एच	

(xi). डीपीटी ने दोनों परियोजनाओं अर्थात ऑयल जेट्टी नं. 9 और 10 के लिए प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किए हैं

2.3. इसके बाद, डीपीटी ने , अपने 19 अक्टूबर 2020 के ईमेल के माध्यम से करके अपने बोर्ड ऑफ़ ट्रस्टीज़ के संकल्प(रेसोल्यूशन) नंबर.136 दिनांक 17 मार्च 2020 की एक प्रति प्रस्तुत की है। डीपीटी के बोर्ड ने संकल्प(रेसोल्यूशन) नंबर.136 के माध्यम से , साथ साथ, सभापति/अध्यक्ष को प्रस्तावित तेल जेट्टी 9 और 10 के मामले में डीपीटी को संशोधित एफआर और संशोधित आरएफक्यू को मंजूरी देने के लिए, यदि कोई हों, तो बिडिंग के शेड्यूल में संशोधन, अपफ्रंट / संदर्भ प्रशुल्क ड्राफ्ट, बोली दस्तावेजों के साथ एसएफसी ज्ञापनों के ड्राफ्ट का मसौदा तैयार करने, आरएफक्यू आवेदकों, बोलीदाताओं, टीएएमपी, मंत्रालयों के प्रश्न / आपत्तियों के स्पष्टीकरण और संबंधित आरएफक्यू आवेदकों/बोलीदाताओं/ टीएएमपी/मंत्रालयों, आदि के लिए अग्रेषित करने के लिए, जैसी भी स्थिति हो अधिकृत करने का निर्णय लिया गया है।

3.1. 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 मे उल्लेखित है कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या यदि संबंधित महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो संबंधित महापत्तन न्यास, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत किसी भी अन्य महापत्तन न्यास में तय किए गए किसी भी अन्य प्रशुल्क, जो उस वस्तु के लिए विस्तृत और पर्याप्त औचित्य का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करते हैं, का टीएएमपी को प्रस्ताव कर सकता है ।

3.2. संदर्भ प्रशुल्क को अपनाते हुए, प्रशुल्क दिशानिर्देशों, 2008 के तहत प्रधिधकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेशों में यथानिर्धारित वर्ष की पहली जनवरी और तत्पचात जब विशष्ट परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के प्रासंगिक वर्ष की पहली जनवरी के मध्य अधिसूचित किया जाना हो, को प्रति वर्ष डब्ल्यूपीआई के 60% की सीमा तक बढ़ाया जाएगा।

3.3. इसके अलावा, 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में इस प्राधिकरण से, संदर्भ प्रशुल्क को निष्पादन मानकों के साथ निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है।

4. डीपीटी ने, तदनुसार, अपनी परियोजनाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के आकलन के लिए लागू सूचकांकन घटक लागू किया है और प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ अनुमोदन के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची प्रस्तुत की है।.

5.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने पर, यह देखा गया कि तेल जेट्टी सं.09 & 10 की अपनी वर्तमान परियोजना के लिए इष्टतम क्षमता का आकलन करने के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक को मंजूरी देते समय, वे डीपीटी के आदेश दिनांक 09 मई 2013 और एसपीएमपी के 30 मार्च 2016 के आदेश में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित मानक के अनुसार विचार की जाने वाली प्रहस्तन दर के अनुरूप नहीं थे। इसलिए, डीपीटी को हमारे पत्र क्रमांक टीएएमपी/48/2020-डीपीटी दिनांक 03 नवंबर 2020 में संशोधित निष्पादन मानकों को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया , जो कि अपनाए गए प्रशुल्क में माने गए निष्पादन / आउटपुट मानदंडों के साथ प्रस्तावित परियोजना के लिए संशोधित हैं।

5.2. इसके अलावा, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास संबंधित महापत्तन न्यास में या किसी अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में किसी विशेष वस्तु के लिए तय किए गए उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपना सकता है, जो उस वस्तु के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो जिसका विस्तृत और पर्याप्त औचित्य दिया गया हो। चूंकि डीपीटी का प्रस्ताव इस पहलू पर चुप है, इसलिए पोर्ट को उपरोक्त पत्र दिनांक 03 नवंबर, 2020 द्वारा डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 और केओपीटी के दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश से अपनाये गये प्रस्तावित प्रशुल्क इष्टतम क्षमता, कैपेक्स और कार्गो के प्रकार के संदर्भ में पर्याप्त हैं और अपनी प्रस्तावित परियोजना का काफी प्रतिनिधित्व करते हैं, की पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया था । इसके बाद 17 नवंबर 2020 को अनुस्मारक भेजा गया।

5.3. प्रत्युत्तर में डीयपीटी ने अपने पत्र सं. ईजी/डब्ल्यूके/5108/टीएएमपी/9-10/61 दिनांक 27 नवंबर 2020 और इसके पश्चात 02 दिसंबर 2020 के ईमेल के माध्यम से जवाब दिया है। टीएएमपी द्वारा मांगी गई जानकारी और स्पष्टीकरण और डीपीटी के उत्तरों का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :

क्रम सं	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी / स्पष्टीकरण	डीपीटी के उत्तर
1.	देखा गया है कि पोर्ट ने पीओएल और अन्य तरल, बर्थ किराया शुल्क और विविध शुल्क के लिए डीपीटी के आदेश क्रमांक टीएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 से और एलपीजी के लिए केओपीटी के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 से संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है ।	संदर्भ प्रशुल्क को नये दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 2.2 के तहत इस प्रकार परिभाषित किया गया है -"संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संबंधित प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में उस कमोडिटी के लिए निर्धारित प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा .."। डीपीटी ने पुराने कांडला में कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में तरल कार्गो के लिए टीएएमपी के आदेश नं. टीएएमपी/5/2013/केपीटी दिनांक 09.05.2013, जी सं.198 दिनांक 24.07.2013 द्वारा प्रशुल्क अनुमोदित करा लिया है जो निर्माण,, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) के आधार पर पुराने कांडला में तरल कार्गो और शिप बंकरिंग टर्मिनल पर पीओएल और अन्य तरल के प्रहस्तन के लिए विकसित किए जाने वाले ऑयल जेट्टी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। इसलिए, प्रस्तावित परियोजना के लिए डीपीटी ने पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। नये दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 2.4 के अनुसार, "यदि 2008 के दिशानिर्देशों के तहत किसी विशेष महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है, तो टीएएमपी, दिशा-निर्देश 2008 के तहत, मेजर पोर्ट ट्रस्ट में उस वस्तु के लिए निकटतम उच्चतम प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा, जो उस के लिए उपलब्ध है। " ऐसे परिदृश्य में, डीपीटी में पीपीपी मोड के तहत एलपीजी वस्तु को मंजूरी नहीं दी गई है और 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार एलपीजी वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है। इसलिए डीपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। एलपीजी के संदर्भ प्रशुल्क को ऊपर परिभाषित किया गया है, जिसे टीएएमपी दिशानिर्देशों,

		2008 के तहत आदेश संख्या टीएएमपी/05/2016- केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 के लिए राजपत्र सं. 263 दिनांक 21 जून 2016 निर्धारित हल्दिया, डॉक- II, शालुखली, हल्दिया में पीपीपी पद्धति को अपनाते हुए डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर केओपीटी में लिक्विड जेट्टी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क माना जाता है।
2.	कार्गो श्रेणी के पीओएल और अन्य तरल पदार्थ उत्पादों के संबंध में प्रस्तावित निष्पादन मानक, डीपीटी के 9 मई 2013 के आदेश में विचारित प्रहस्तन दर और एलपीजी के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत केओपीटी के दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश में विचारित दर के अनुसार प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों के मानक के अनुरूप नहीं हैं । चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क इन आदेशों से अपनाया गया है, इसलिए प्रस्तावित निष्पादन मानक भी अपनाए गए आदेशों के अनुरूप होने चाहिएं। इसलिए, डीपीटी को प्रस्तावित परियोजना के लिए आदेश में प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है, जो कि अनुसरण किए गए आदेशों में तय किए गए अपफ्रंट निष्पादन / आउटपुट मानदंडों के अनुरुप हो ।	निष्पादन मानक को कार्गो की पीओएल श्रेणी के उत्पादों और अन्य तरल पदार्थों के संबंध में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संशोधित किया गया है, जो कि टीएएमपी के आदेश नंबर टीएएमपी/5/2013/केपीटी दिनांक 09.05.2013 में विचारित प्रहस्तन दर के मानदंड के अनुरूप हैं। इसके अलावा, एलपीजी श्रेणी के कार्गो के संबंध में निष्पादन मानक को टीएएमपी आदेश नंबर टीएएमपी/05/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 में विचारित प्रहस्तन दर के मानदंड के अनुरूप संशोधित किया गया है।
3.	2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्याससंबंधित महापत्तन न्यासया किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए तय किए गए उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपना सकता है, जो उस वस्तु के लिए विस्तृत और पर्याप्त औचित्य के साथ पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो ।	पीओएल और अन्य तरल लिक्विड के लिए उसी महापत्तन न्यास में, टैम्प आदेश नंबर टीएएमपी/5/2013/केपीटी दिनांक 09.05.2013 द्वारा जारी किए गए प्रशुल्क आदेश के अनुसार ऐसी परियोजना के लिए अपनाये गए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया गया है , जिसकी गणना 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार की गई है। हालांकि, एलपीजी के लिए, डीपीटी के पास कोई प्रशुल्क नहीं है जो 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार पीपीपी पद्धति के अनुसार एलपीजी कमोडिटी के लिए तय किया गया हो। इसलिए डीपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया है। एलपीजी के लिए संदर्भ प्रशुल्क, जैसा कि ऊपर परिभाषित किया गया है, को टीएएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरुप डिजाइन, बिल्ड, फाइनेंस, ऑपरेट एंड ट्रांसफर (डीबीओएफटी) आधार पर पीपीपी पद्धति के अनुसार हल्दिया में हल्दिया डॉक- II, शालुखली, एक तरल जेट्टी की स्थापना के लिए दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2016-केओपीटी में दिनांक 21 जून 2016 को राजपत्र सं. 263 में अनुमोदित प्रशुल्क के रूप में विचार किया जाना है।
4.	डीपीटी के प्रस्ताव में यह उल्लेख नहीं किया गया है कि तेल जेट्टी 9 और 10. के लिए, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों, बर्थ किराया शुल्क और विविध के कार्गो के लिए अपनाए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क की प्रहस्तन दर, 9 मई 2013 के डीपीटी के आदेश और एलपीजी के लिए केओपीटी के 30 मार्च 2016 के आदेश से अपनाए गए प्रशुल्क, प्रस्तावित परियोजना का	दोनों सुविधाओं अर्थात केओटीपीएल (डीपीटी परियोजना कांडला ऑइल टर्मिनल प्रा. लि. को सौंपी गई) और विषयगत सुविधाएं जिनके लिए वर्तमान प्रशुल्क को अपनाया गया है, कार्य-प्रकृति में समान हैं। वहां पर पीओएल, अन्य तरल पदार्थ और एलपीजी के तरल कार्गो का प्रहस्तन कार्य भी किया जाएगा। हालांकि, केओटीपीएल में अर्थात् डीपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क और पत्तन द्वारा अपनाई गईं हैं, उनके लिए एलपीजी की कोई दर स्वीकृत नहीं हैं। इस परिदृश्य में, डीपीटी ने

	पर्याप्त प्रतिनिधित्व करते हैं, इसलिए, प्रस्तावित परियोजना के लिए डीपीटी के आदेश सं.टीएएमपी/5/2013 दिनांक 9 मई 2013 और केओपीटी के आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 को प्रस्तावित परियोजना के इष्टतम परियोजना, केपेक्स और कार्गो के प्रकार के संदर्भ में पर्याप्त प्रतिनिधित्व करती है, डीपीटी के आदेश से अपनाए गए प्रशुल्क की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है।	एलपीजी के लिए एसपीएमपी दर को अपनाया है। इष्टतम क्षमता : क्रम सं. | विवरण | केओटीपीएल | ओजे 09 & ओजे 10 01 | इष्टतम क्षमता | 3.39 एमएमटीपीए | 3.2 एमएमटीपीए (प्रत्येक जेट्टी) प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो : क्रम सं. | **विवरण** 01 | **पीओएल** 02 | **एलपीजी** 03 | **अन्य तरल** चूंकि डीपीटी के पास एलपीजी के लिए दर नहीं है, डीपीटी ने एलपीजी की दर को केओपीटी आदेश से अपनाया है। उपरोक्त पैराग्राफों के आधार पर, प्रस्तावित परियोजना के लिए पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के कार्गो प्रहस्तन दर, बर्थ किराया शुल्क और विविध के लिए अपनाए जाने वाले डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश से और एलपीजी के लिए 30 मार्च 2016 से केओपीटी के आदेश से अपनाये गये अपफ्रंट प्रशुल्क। तेल जेट्टी 9 और 10 के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करते हैं।

5.4. डीपीटी, ने अपने ईमेल दिनांक 02.12.2020 के माध्यम से, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को मंजूरी देते समय, प्रहस्तन दर के साथ पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए दिनांक 09 मई 2013 के डीपीटी के आदेश और 30 मार्च 2016 के एसपीएमपी के आदेश में निर्धारित इष्टतम क्षमता का आकलन करने के लिए विचारित संदर्भ प्रशुल्क को संशोधित मानदंडों के रुप में प्रस्तुत किया है जो नीचे सारणीबद्ध है और यह भी औचित्य दिया है कि अपनाया गया अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित परियोजना ओजे-09 और ओजे-10 का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है:

सकल बर्थ-निष्पादन के लिए सांकेतिक मानक इस प्रकार हैं :

कार्गो वर्ग	सांकेतिक मानक
तरल बल्क	
एलपीजी	250 टी/एच
पीओएल उत्पाद	1000 टी/एच
अन्य तरल	300 टी/एच

6.1. इसके बाद, डीपीटी ने दिनांक 21 दिसंबर 2020 के अपने ई मेल पत्र क्रमांक ईजी/डब्ल्यूके/5108/टीएएएमपी/09-10/ 61 के तहत दिनांक 21 दिसंबर 2020 को संशोधित नोट (i) और (ii) इसके प्रस्तावित एसओआर (ओजे 09 और 10 दोनों के लिए) अनुसूची 3.1 के तहत, दिनांक 18 सितंबर 2020 के पहले से प्रस्तावित नोटों के स्थान पर, प्रस्ताव में संशोधित नोट का प्रस्ताव दिया है जो नीचे दिया गया है :

डीपीटी के 9 मई 2013 के अपनाए गए एसओआर के अनुसरण में प्रस्तावित एसओआर की अनुसूची 3.1 के तहत मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित नोट	प्रस्तावित दरमान अनुसूची 3.1 के तहत प्रस्तावित संशोधित नोट
i). आयात कार्गो के संबंध में उत्तरायी और भंडारण/संग्रहण के बिंदु तक उस का स्थानांतरण और ट्रकों/ टैंकरों पर लोड करना और	i). आयातित कार्गो की उत्तरायी और भंडारण/संग्रहण के बिंदु तक उसी का स्थानांतरण और आयात के संबंध में ट्रकों / टैंकरों पर लोड करना और
ii). निर्यात कार्गो के संबंध में भंडारण/संग्रहण टैंक स्थान में ट्रकों / टैंकरों से कार्गो को उतारना, माल को लदान स्थल पर स्थानांतरित करना, पोतों और बार्जों पर लादना।	ii) निर्यात कार्गो के संबंध में "लैंड फॉल पॉइंट" से पाइपलाइनों के माध्यम से आउटगोइंग कार्गो का स्थानांतरण, लोडिंग पॉइंट और पोतों में लोड करना।

6.2. उक्त पत्र में डीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित तेल जेट्टी नंबर 9 और 10 परियोजनाओं संबंधित रियायकारों दायरे में भंडारण/संग्रहण सुविधाओं की परिकल्पना नहीं की गई है। परियोजनाओं से संबद्ध सुविधाओं और सेवाओं के संबंध में रियायतकारों का दायरा "लैंड फॉल प्वाइंट" तक है, जिसके तहत रियायतकार जेट्टी से पाइप लाइन बिछाएगा। इसलिए डीपीटी द्वारा संशोधित नोट प्रस्तावित है।

7. चूंकि डीपीटी का प्रस्ताव डीपीटी के 09 मई 2013 आदेश के तहत अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने और केओपीटी के 30 मार्च 2016 के आदेश द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का मामला है, हितधारकों से परामर्श के बाद इस तरह के अनुसरण के आधार पर तैयार किए गए अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनाये गये दृष्टिकोण के आधार पर कथित प्रस्ताव पर कोई कार्रवाई नहीं की गई।

8. मामले के प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:

(i). यह मामला पुराने कांडला में डीपीटी में पीपीपी पद्धति के आधार पर दीनदयाल पोर्ट ट्रस्ट (डीपीटी) का प्रस्ताव पब्लिक प्राइवेट के तहत बिल्ड, ऑपरेट, ट्रांसफर (बीओटी) के आधार पर लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑयल जेट्टी सं. 09 और 10 के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है।

जैसा कि पहले कहा गया है, जेट्टी 09 और 10 दोनों परियोजनाओं में बर्थ लंबाई के मामले में समान हैं - 310 मीटर, कार्गो की किस्म अर्थात एलपीजी, पीओएल उत्पाद और अन्य तरल पदार्थ, 14.1 मीटर ड्राफ्ट, इष्टतम क्षमता 3.2 एमएमटीपीए का प्रहस्तन किया जाना प्रस्तावित है। दोनो तेल जेट्टी के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत में मामूली अंतर है। बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में मामूली अंतर को देखते हुए जेट्टी नंबर 09 के लिए रु.123.40 करोड़ रूपये और जेट्टी नंबर 10 के लिए रु.123.12 करोड़ रूपये।

(ii). डीपीटी का प्रस्ताव, डीपीटी में पीपीपी पद्धति के अनुसार बीओटी आधार पर पुराने कांडला में तेल जेट्टी नं. 09 और 10 के विकास, संचालन और रखरखाव के लिए। डीपीटी के लिए इस प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपीपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013के तहत पीओएलऔर अनय तरल पदार्थों के लिए और इस प्राधिकरण के 30 मार्च 2016 के केओपीटी के आदेश सं.टीएएमपी/5/2016/केओपीटी में एलपीजी के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क अपनाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क की मंजूरी प्रदान करने से संबंधित है।

यहां यह बताना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में आदेश सं. टीएएमपी/5/2013-केपीटी ने दिनांक 22 फरवरी 2013 के माध्यम से बिल्ड, ऑपरेट एंड ट्रांसफर (बीओटी) के आधार पर पुराने कांडला में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑयल जेट्टी की स्थापना और टर्मिनल पर शिप बंकरिंग के लिए मंजूरी और अपफ्रंट प्रशुल्क स्वीकृत किया गया था । इसके बाद, डीपीटी ने अनुमानित पूंजी लागत से एक मद को बाहर करने के मद्देनजर उक्त आदेश में इस शुल्क द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा की मांग की। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएएमपी/5/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 को उक्त परियोजना के लिए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क को मंजूरी दे दी है और संशोधित दरमानों को अधिसूचित किया गया । ऐसा होने के कारण, डीआईपीटी ने 9 मई 2013 को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उक्त आदेश से पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए दरों को अपनाया है। यह प्राधिकरण, इसलिए डीपीटी के प्रस्ताव के साथ आगे बढ़ता है।

(iii). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, पोर्ट के पास इस प्राधिकरण के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क अपनाने का विकल्प है, जो 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत संबंधित महापत्तन न्यास में उस कमोडिटी/सेवा के लिए है। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो पोर्ट के पास उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का विकल्प है, जो इस प्राधिकरण द्वारा किसी अन्य महापत्तन न्यास में विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देने के साथ परियोजना में परिकल्पित वस्तु / सेवा के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।

प्रस्तावित ऑयल जेट्टी नं. 9 और 10 के वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने पीओएल और अन्य तरल पदार्थों से के प्रहस्तन एवं विविध शुल्कों के लिए अपने स्वयं के पत्तन में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत इस प्राधिकरण द्वारा 9 मई 2013 के आदेश के अनुसार अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने और का प्रस्ताव किया है. जैसा कि ऊपर पैरा 2.3 में उल्लेख किया गया है, डीपीटी बोर्ड ने 17 मार्च 2020 के संकल्प पत्र के माध्यम से, डीपीटी को मसौदा संदर्भ/अपफ्रंट प्रशुल्क को मंजूरी देने के साथ साथ, प्रस्तावित तेल जेट्टी 9 और 10 के मामले में टीएएमपी के प्रश्नों के स्पष्टीकरण और आगे आपत्तियों के उत्तर देने और उन्हें टीएएमपीपी को भेजने के लिए के लिए अध्यक्ष को अधिकृत किया है ।

एलपीजी कार्गो के लिए, डीपीटी ने कहा है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत स्वयं के पत्तन में कोई अपफ्रंट प्रशुल्क तय नहीं किया गया था। इसलिए, डीपीटी ने हल्दिया डॉक- II, शालुखली, हल्दिया में प्रस्तावित परियोजना के लिए पीपीपी मोड के माध्यम से, लिक्विड जेट्टी सं. 9 और 10 स्थापित करने के लिए में श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश नंबर टीएएमपी/5/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 को अनुमोदित प्रशुल्क को अपनाते हुए एलपीजी की दर के लिए संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। डीपीटी द्वारा दोनों परियोजनाओं जेट्टी सं. 9 और 10 के लिए पीओएल, अन्य तरल पदार्थ और एलपीजी, बर्थ किराया शुल्क और विविध शुल्क के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क उपरोक्त अपनाए गए दृष्टिकोण के तहत समान हैं।

पत्तन ने यह भी उचित ठहराया है कि इष्टतम क्षमता के संबंध में पुराने कांडला में डीपीटी में परिकल्पित प्रस्तावित क्षमता का आकलन, दोनों सुविधाओं पर कार्गो का प्रकार यानी एलपीजी के लिए तेल जेट्टी नंबर 09 और 10 समान प्रकृति में और डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क एवं एलपीजी के लिए केओपीटी पर लिक्विड जेट्टी के लिए तय संदर्भ प्रशुल्क की तुलना में समान हैं । पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि पीओएल और अन्य तरल पदार्थों के लिए अग्रिम शुल्क डीपीटी के दिनांक 09 मई 2013 के आदेश के द्वारा डीपीटी पर ऑयल जेट्टी के लिए अनुमोदित और केओपीटी पर तरल जेट्टी के केओपीटी के दिनांक 30 मार्च 2016 के आदेश द्वारा अनुमोदित आदेश वर्तमान परियोजना के काफी प्रतिनिधित्व करते हैं । इस प्रकार, संक्षेप में, डीपीटी का प्रस्ताव संदर्भ शुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 में दिए गए विकल्पों में फिट बैठता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और मानते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश नंबर टीएएमपी/05/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के तहत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क और इस प्राधिकरण द्वारा ने प्रशुल्क आदेश क्रमांक टीएएमपी/05/2016-केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016, के तहत अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008/संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 और डीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के मानदंडों और सिद्धांतों पर आधारित हैं और कथित आदेश में सूचकांकित दरों को अपनाने के लिए डीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, संदर्भ प्रशुल्क में दी गई शर्तो के अनुरूप है, यह प्राधिकरण डीपीटी पर तेल जेट्टी 9 और 10 के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए डीपीटी के प्रस्ताव को मंजूरी देता है।

भंडारण प्रभार के संबंध में, अपनाए गए डीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क पीओएल और अन्य कार्गो तरल टैंक फार्म के लिए भंडारण प्रभार को निर्धारित करता है, जबकि एसपीएमपी पत्तन में 30 मार्च 2016 के आदेश में निर्धारित प्रभारों में कोई भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं है।

तथापि, मौजूदा प्रस्ताव में, डीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित जेट्टी सं. 9 और 10 की परिकल्पना जेट्टी को समर्पित भंडारण सुविधा के बिना की गई है। बंदरगाह संबंधित उपयोगकर्ताओं को जेट्टी से अपने स्वयं के टैंक फार्म तक कई गुणा अपनी पाइपलाइन बिछाने के लिए मौजूदा भंडारण सुविधाओं की परिकल्पना करता है। चूंकि इस प्रस्ताव में भंडारण सुविधा की परिकल्पना नहीं की गई है, इसलिए पत्तन ने भंडारण शुल्क प्रस्तावित नहीं किया है; और, भंडारण शुल्क के निर्धारण की आवश्यकता भी उत्पन्न नहीं होती है।

(iv). प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/05/2013-केपीटी दिनांक 09 मई 2013 के तहत तेल जेट्टी के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची, में यह निर्धारित है कि प्रशुल्क सीमा, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाली मुद्रास्फीति पर, भिन्नता के केवल 60% की सीमा तक अनुक्रमित होगी ।

इसके अलावा, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/05/2016-केओपीटी तरल जेट्टी के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 01 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाली मुद्रास्फीति पर, भिन्नता के केवल 60% की सीमा तक अनुक्रमित होगी ।

चूंकि डीपीटी के 09 मई 2013 के आदेश में अनुक्रमण के लिए 1 जनवरी 2012 को WPI के आधार वर्ष के रूप में निर्धारित किया गया है, इसलिए डीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के तहत आधार वर्ष के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित संचयी अनुक्रमण घटक(इंडेक्सेशन फ़ैक्टर) को 1 जनवरी 2012 को वर्ष 2017-18 तक के लिए 11.21% तक अनुक्रमित दर लागू करने के बाद और उसके बाद वर्ष 2018-19 के लिए 2.07%, वर्ष 2019-20 के लिए 2.56% और वर्ष 2020-21 के लिए 1.13% इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक इंडेक्सेशन फैक्टर का प्रस्ताव किया है। उपरोक्त अनुक्रमण कारक का समुच्चय 1.18 (अर्थात 1.1121 * 1.0207 * 1.0256 * 1.2513) आता है। पीओएल और अन्य तरल के प्रहस्तन के लिए जनवरी 2012 के आधार वर्ष के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराया प्रभार और विविध शुल्क दरों पर लागू इंडेक्सेशन लागू करने के बाद डीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुक्रमित दर, सही और प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप पायी गई है।

इसी तरह, केओपीटी आदेश में इंडेक्सेशन के लिए डब्ल्यूपीआई का आधार वर्ष 30 मार्च 2016 को 1 जनवरी 2015 निर्धारित किया गया है, डीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा आधार वर्ष के लिए 1 जनवरी 2015 को घोषित किए गए संचयी इंडेक्सेशन फैक्टर को लागू करने के बाद संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के तहत वर्ष 2016-17 के लिए शुन्य, और वर्ष 2017-18 , 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के लिए क्रमशः 1.20%, 2.07%, 2.56% और 1.13% सूचकांकन दर का प्रस्तावित किया है। उपरोक्त सूचकांक कारक 1.07 (अर्थात 1.012 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113) बनता है। इस प्राधिकरण द्वारा आधार वर्ष जनवरी 2015 के साथ अनुमोदित एलपीजी की प्रहस्तन दर पर लागू इंडेक्सेशन लागू करने के बाद डीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुक्रमित सही पाया जाता है और प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है।

पत्तन ने पीओएल और अन्य तरल प्रहस्तन प्रभार के लिए अनुक्रमित दर, बर्थ किराया शुल्क और विविध शुल्क का प्रस्ताव किया है, जो इस प्राधिकरण द्वारा मई 2013 में डीपीटी आदेश में स्वीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क में निर्धारित है और अपनाये गये संदर्भ प्रशुल्क में निर्धारित एलपीजी के लिए मार्च 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा केओपीटी आदेश में स्वीकृत एसओआर लागू होने के बाद अनुक्रमित दर लागू होती है। इसलिए, संदर्भ प्रशुल्क के रूप में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुक्रमित दर स्वीकृत की जाती है।

(v). भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांक को नियंत्रित करने के लिए डीपीटी का प्रस्तावित नोट 1 जनवरी 2021 के संदर्भ में है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क केवल वर्ष 2021 में अधिसूचित किया जा सकता है और इंडेक्सेशन फैक्टर का उल्लेख 1 जनवरी 2020 को घोषित अनुक्रमित करके किया गया है अत: भावी अवधि के लिए अनुक्रमण 1 जनवरी 2021 के संदर्भ में होगा। इसलिए, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य नोट स्वीकार किया जाता है।

(vi). (क). नोट संख्या 1.1 (i) (ख) के रूप में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित विलंबित भुगतान और धनवापसी के लिए दंडात्मक ब्याज के संबंध में डीपीटी के मई 2013 के अपनाए गए एसओआर में किए गए उल्लेख के अनुरुप नहीं है। उक्त नोट को डीपीटी के अपनाए गए एसओआर मे उल्लेखानुसार निर्धारित किया गया है।

(ख). डीपीटी ने एलपीजी की परिभाषा को "एलपीजी को हल्का हाइड्रोकार्बन युक्त प्रोपेन, इसोब्यूटीन, सामान्य ब्यूटेन, ब्यूटाइलीन या ऐसे अन्य पदार्थ के मिश्रण से परिभाषित किया गया है, जो सामान्य परिवेश के तापमान और वायुमंडलीय दबाव पर गैसीय है, लेकिन दबाव के अनुप्रयोग द्वारा सामान्य परिवेश के तापमान पर तरल अवस्था और ऐसे विनिर्देशों के अनुरूप, संघनित किया जा सकता है जैसा कि केंद्र सरकार भारतीय मानकों के ब्यूरो के परामर्श से समय-समय पर सूचित कर सकती है, के तौर पर शामिल करने का प्रस्ताव किया है"। एसपीएमपी के 30 मार्च 2016 को अपनाए गए दरमान में एलपीजी की परिभाषा नहीं दी गई है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा स्पष्टता देने और अस्पष्टता से बचने के लिए है, उसे बंदरगाह द्वारा यथाप्रस्तावित रूप में निर्धारित किया जाता है।

(ग) पोत संबंधित शुल्कों (वीआरसी) को लागू करने के लिए पोत से संबंधित शुल्क और कार्गो संबंधित शुल्क (सीआरसी) के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित शुल्क (सीआरसी) के अनुरूप वर्गीकरण के संबंध में सामान्य सशर्तियां इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों, प्रमुख बंदरगाहों और बीओटी ऑपरेटरों द्वारा अनुसरण के लिए 10 जून 2016 को पारित साझे संशोधित आदेश सहित आदेश संख्या टीएएमपी/ 53/2015-वीओसीपीटी ने 26 नवंबर 2015 के अनुरूप नहीं पाई गई हैं। ऐसा होने के नाते, उक्त साझे आदेश में निर्धारित सामान्य शर्तें अन्य महापत्तन न्यासों और बीओटी ऑपरेटरों में किए गए निर्धारण के अनुरुप प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई हैं।

(घ). डीपीटी के अपनाए गए एसओआर के सामान्य नोट (vii) (ख) में निर्धारित किया गया है कि पीओएल, लौह अयस्क और लौह छर्रों और थर्मल कोयले सहित क्रूड के अलावा अन्य सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित शुल्क सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। । यह एमओपीएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुरूप है।

डीपीटी ने, उक्त नोट को निर्धारित करते हुए यह बताने का प्रस्ताव किया है कि पीओएल, "अन्य तरल" सहित क्रूड के अलावा अन्य सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित शुल्क, सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क का 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

एमओएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति के अनुसार "अन्य तरल" कार्गो को तटीय रियायत से स्पष्ट रूप से हटाया नहीं गया है और इसलिए "अन्य तरल" शब्द को हटाने के लिए संशोधित नोट को एमओएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति के अनुरूप किया गया है। वास्तव में डीपीटी ने "अन्य तरल" के लिए तटीय रियायत का प्रस्ताव दिया है, जो सही है।

इसके अलावा, क्योंकि यह प्रस्ताव लिक्वड कार्गो के लिए है, इसलिए, लौह छर्रों और लौह पल्लों और तापीय कोयला को डीपीटीद्वाराप्रस्तावित कथित नोट से हटाया जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है क्योंकि कार्गो की ये मदें प्रस्तावित टर्मिनल के लिए प्रासंगिक नहीं है ।

(च). डीपीटी के अपनाए गए एसओआर में एक नोट निर्धारित है कि टर्मिनल ऑपरेटर के उपकरण खराब हो जाने या बिजली के फेल हो जाने या टर्मिनल ऑपरेटर के उत्तरदायित्वर पर किसी भी उपयुक्त अन्य कारणों से लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक, जब पोत अपनी बर्थ पर अकार्यपूर्ण स्थिति में हो जाता है तो उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लिया जाएगा। पत्तन ने इस नोट का प्रस्ताव नहीं किया है। इसे संदर्भ प्रशुल्क एसओआर में शामिल किया गया है क्योंकि यह सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों के एसओआर में समान रुप से निर्धारित है।

उपर्युक्त निर्धारण के मद्देनजर, एक अन्य नोट में कहा गया है कि तेल टर्मिनल की तटीय आधारित सुविधाओं के बंद होने या गैर-उपलब्धता के कारण या टर्मिनल की जिम्मेदारी संबंधी अन्य कारणों से पोत के अकार्यपूर्ण स्थिति में हो जाने पर निष्क्रिय अवधि के दौरान अर्जित, बर्थ किराया शुल्क के बराबर छूट देय है। को रियायतकार को रियायतकर्ता द्वारा अनुमति दी जाएगी महत्वहीन हो जाता है ; अत: इसे हटाया जाता है।

(छ). कार्गो प्रहस्तन प्रभार से संबंधित अनुसूची 4 (अनुसूची 3 के तहत डीपीटी द्वारा प्रस्तावित) के नीचे दिए गए नोट में, अपनाए गए एसओआर में निर्धारित शब्द "घाट भाड़ा" प्रस्तावित एसओआर में शामिल नहीं है। इसे डीपीटी के अपनाए गए एसओआर में निर्धारण के अनुरूप शामिल किया जाता है।

(ज). शामिल की गई सेवाओं के लिए निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के तहत अपनाए गए एसओआर में नोट (i) और (ii) निर्धारित किए गए हैं। निर्धारित नोट के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन शुल्क जहाजों से माल की उतराई और आयात कार्गो के संबंध में ट्रकों / टैंकरों को भंडारण और लदान बिंदु तक उस का स्थानांतरण शामिल है। निर्यात कार्गो के लिए, रिवर्स प्रावधान प्रस्तावित किए गए हैं

डीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में कार्गो प्रहस्तन शुल्क पर अनुसूची 4 के तहत नोट्स (i) और (ii) को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया है। प्रस्तावित संशोधित नोट ऊपर पैरा 6.1 में सारणीबद्ध हैं और इसलिए संक्षिप्तता के लिए पुन: उल्लेख नहीं किया गया है। डीपीटी ने प्रस्तावित संशोधित नोटों के लिए कारण दिए हैं । डीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित ऑयल जेट्टी नंबर 9 और 10 परियोजनाओं में, संबंधित

रियायतों के दायरे में भंडारण सुविधाओं की परिकल्पना नहीं की गई है । परियोजनाओं में सुविधाओं और सेवाओं के संबंध में रियायतों का दायरा केवल "लैंड फॉल प्वाइंट" तक है, जहां तक रियायतकर्ता जेट्टी से पाइप-लाइन बिछाएगा। इसलिए डीपीटी द्वारा संशोधित नोट का प्रस्ताव किया गया है ।

डीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित नोट चूंकि प्रस्तावित परियोजना में शामिल करने की परिकल्पित सेवाओं के अनुरूप है, इसलिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार के तहत उक्त संशोधित नोट्स (i) और (ii) ,डीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित रूप में, अनुमोदित किए जाते हैं।

डीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित नोट (i) और (ii) के मद्देनजर जैसा कि ऊपर बताया गया है, कार्गो प्रहस्तन प्रभार के तहत, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित पहले नोट (iii), केओपीटी के नोट के दरमान से पोतों पर कार्गो के लदान बताते हुए और निर्यात कार्गो के संबंध में, जेट्टी के मुहाने पर स्थापित बहुमुखी बिंदु से, अपनाया गया, अप्रासंगिक प्रतीत होता है और इसलिए हटाया जाता है।

(झ). प्रस्तावित विविध शुल्कों के अंतर्गत आने वाले घटक/सेवाओं में, एसपीएमपी के साथ ही डीपीटी दोनों के दरमानों से अपनाई गई विविध सेवाओं से लिए गये हैं। यह सही पाया गया है और इसलिए इन्हें डीपीटी के दरमान में निर्धारित किया जाता है।

(vii). वर्तमान प्रस्ताव में, पीओएल और अन्य तरल पदार्थों का 09 मई 2013 को जारी डीपीटी के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क किया गया और बंदरगाह द्वारा अपनाये गये अनुमोदित एसओआर में किसी भी निष्पादन मानक को निर्धारित नहीं किया गया है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप डीपीटी द्वारा, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क, केओपीटी के आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 और वर्तमान प्रस्ताव में एलपीजी के प्रहस्तन के लिए अपनाया गया है, निष्पादन मानकों को निर्धारित करता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क को निष्पादन मानकों के साथ निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है।

बंदरगाह ने मूल रूप से एलपीजी के लिए 584 टन/घंटा, पीओएल उत्पादों के लिए 708 टन/घंटा और अन्य तरल पदार्थों के लिए 461 टन/घंटा के निष्पादन का प्रस्ताव किया था, जो कि पुराने कांडला में प्रस्तावित परियोजना तेल जेट्टी नंबर 09 और 10 के लिए पिछले एक वर्ष के दौरान बंदरगाह द्वारा प्राप्त वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर था। इसके बाद, यह यह बताने पर कि यह मई 2013 के आदेश में विचारित प्रहस्तन दर के अनुरूप नहीं है, डीपीटी ने एलपीजी के लिए 250 टन/ घंटा, पीओएल उत्पादों के लिए 1000 टन/घंटा और अन्य तरल पदार्थों के लिए घंटा 300 टन/प्रति घंटा की दर से के प्रस्तावित निष्पादन मानकों को संशोधित किया है। ।

पीओएल और अन्य तरल कार्गो के लिए संशोधित प्रस्तावित निष्पादन मानक, डीपीटी के आदेश दिनांक 09 मई 2013 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश की मंजूरी देते समय मानी जाने वाली दर के अनुरूप हैं और एलपीजी के लिए यह दिनांक 30 मार्च 2016 को अनुमोदित एसपीएमपी आदेश के निष्पादन मानकों के अनुरूप है। इसलिए, पुराने कांडला में अपनी परियोजना तेल जेट्टी नं. 09 और 10 के लिए संशोधित प्रस्तावित मानक, अनुमोदित किए गए है।

(viii). यदि रिकॉर्ड में दर्ज या किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों के लिए कोई त्रुटि दिखाई देती है, तो डीपीटी, निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए परियोजना की बोली प्रक्रिया पूरी होने से पहले भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन पूर्व तक, पर्याप्त औचित्य/तर्क के साथ इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता हैं ।

9.1. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, पुराने कांडला में डीपीटी में तेल जेट्टी नंबर 09 और 10 के विकास, संचालन और रखरखाव के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची निष्पादन मानक सहित अनुमोदित और अधिसूचित की जाती हैं जो अनुलग्नक- II और अनुलग्नक - II के रूप में संलग्न है।

9.2. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। डीपीटी को तदनुसार संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है ।

10.1. उसी वित्तीय वर्ष के वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अधिकतम सीमा तक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा । उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में उपलब्ध कराए गए सूचकांक के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, पीपीपी ऑपरेटर प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए, कम से कम आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से 90 दिन पहले, निष्पादन मानकों ("निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क से और ऊपर 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

10.2. इस प्राधिकरण को प्रस्ताव, परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण के साथ प्रस्तुत किया जाएगा, जो पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में उल्लेखित या प्रचालन के पहले वर्ष में संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या,जैसा भी मामला हो, के लिए निष्पादन मानकों की उपलब्धियों को दर्शाएगा।

10.3. यह प्राधिकरण, प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डीपीटी के विचार मांगेगा।

10.4. ऑपरेटर पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल किए गए निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और ऑपरेटर केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू अनुक्रमित संदर्भ शुल्क का हकदार होगा।

10.5. डीपीटी के विचारों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत समझौते में शामिल निष्पादन मानकों को प्राप्त कर लिया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।

10.6. निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण ऑपरेटर द्वारा निष्पादन मानकों और इनके अनुपालन पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण, ऑपरेटर द्वारा उपलब्धि या अन्यथा निष्पादन मानकों के आधार पर निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से जुड़े परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का अनुसरण करेगा।

10.7. ऑपरेशन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी ऑपरेटर, निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र अभियंता द्वारा पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के रूप में प्रमाणित अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी ऑपरेटर, तीसरे वर्ष से निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रभावी होने के लिए 20 मार्च तक इसे अधिसूचित करेगा।

10.8. इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों के पीपीपी ऑपरेटर द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण के लिए एक प्रतिवेदन दे सकता है, जो उसके बाद, प्रतिवेदन की एक जांच करेगा और डीपीटी अपना निष्कर्ष दे सकता है । डीपीटी, संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.9. रियायत समझौते पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबंधित ऑपरेटर इस प्राधिकरण को रियायत समझौते को अग्रेषित करेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर अपलोड कर प्रचारित करेगा।

10.10. पीपीपी ऑपरेटर कार्गो अथॉरिटी, शिप बर्थ डे आउटपुट, जहाजों की औसत वापसी समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क का निर्धारण होने पर इस प्राधिकरण को त्रैमासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। त्रैमासिक रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के अंत में एक महीने के भीतर पीपीपी ऑपरेटर द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। कोई अन्य जानकारी जो इस प्राधिकरण द्वारा आवश्यक हो सकती है, समय-समय पर उन्हें भी प्रस्तुत करना होगा।

10.11. यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी जानकारी प्रकाशित करेगा। तथापि,, यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी ऑपरेटर से अनुरोध करेगा कि वह कुछ ऐसे डेटा / सूचनाओं को प्रकाशित न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हों।

इस तरह के अनुरोध, प्रश्नगत डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रकाशन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य के साथ होने चाहिएं। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन.-III/4/असा./473/2020-21]

अनुलग्नक-I

पुराने कांडला में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए तेल जेट्टी सं. 09 और 10 के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1. परिभाषाएं

इन दरमानों(एसओआर) में जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i). **'तटीय पोत'** का अभिप्राय: सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित पोत से है ।

(ii). **'विदेशगामी पोत'** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा ।

(iii). **'पत्तन'** का अर्थ है दीनदयाल पत्तन न्यास ।

(iv). **'प्रति दिन'"** का अभिप्राय: एक कैलेंडर दिवस या अन्यथा किए गए निर्धारण से है।

(v). **'माह'** का अभिप्राय एक कैलेंडर माह से है।

(vi). **'टीएएमपी'** का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47-ए के तहत गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण होगा ।

(vii). **'टन'** का अभिप्राय एक मीट्रिक टन या 1000 किलोग्राम या एक क्यूबिक मीटर होगा।

(viii). **"तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी)"** का अर्थ है प्रकाश युक्त हाइड्रोकार्बन का मिश्रण जिसमें प्रोपेन, इसोब्यूटीन, सामान्य ब्यूटेन, ब्यूटाइलिन या ऐसे अन्य पदार्थ होते हैं जिन्हें सामान्य परिवेश के तापमान और वायुमंडलीय दबाव पर गैसीय होता है लेकिन भारतीय मानकों के ब्यूरो के परामर्श से, केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर अधिसूचित किए जाने वाले दबाव और ऐसे विनिर्देशों के अनुरूप सामान्य परिवेश के तापमान पर तरल अवस्था में संघनित किया जा सकता है।

(ix). **'पीओएल'** का अर्थ होगा - पेट्रोलियम तेल स्नेहक।

2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i). विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज :

(क). उपयोगकर्ता इस दरमान की दरों के तहत किसी भी शुल्क के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर , भारतीय स्टेट बैंक की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।

(ग). वापसी भुगतान में देरी को, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से 20 दिन या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के उत्पादन पर, जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।

(घ). उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतान में देरी को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल जारी होने की तारीख के 10 दिन बाद से ही गिना जाएगा। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होता है, जहां भुगतान, सेवाओं का लाभ उठाने से पहले किया जाना होगा, जैसा महापत्तजन न्यास अधिनियम और / या जहां इस दरमान में शुल्क का अग्रिम रुप में भुगतान निर्धारित किया गया है।

(ii). परिकलित किए गए सभी शुल्कों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के अगले उच्च रुपये के लिए/ तक पूर्णांतक कर दिया जाएगा।

(iii). उपयोगकर्ताओं को टर्मिनल प्रचालक के कारण उचित स्तर से अधिक देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iv). सीमा शुल्क या महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी प्रमाणन के अनुसार बर्थ किराया लगाने के बारे में निर्णय लेने के प्रयोजन से पोत की स्थिति यह निर्णय एक प्रासंगिक घटक है कि पोत तटीय है या विदेशगामी और कार्गो की प्रकृति या उसका उद्गम का प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।

(v). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों के वर्गीकरण संबंधी प्रणाली

(क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भातीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय चलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तलन पर प्रथम बार पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर संचलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी ।

(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत, परिवहन निदेशक द्वारा जारी निश्चित अवधि के लाईसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तन कर सकता है।.

(vi). <u>पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर के मापदंड</u>:

(क). परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ख). परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर प्रचलन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरें प्रभार्य रहेंगी । उसके तुरत पश्चात डिस्चार्ज पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जांएगी।

(ग). पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारक पूर्णत: समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए किसी अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(vii). <u>रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) के लिए मापदंड</u>:

(क). "विश्वव्यापी एवं तटीय" प्रचालन के लिए सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी पोत द्वारा प्रहस्तन प्रभारों(एचसी) हेतु तटीय दरें लागू की जानी चाहिएं अर्थात सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्वे से/तक भंडारण यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, वार्फेज सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी :

(i). तटीय चलन में परिवर्तित और किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।

(ii). तटीय चलन में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले लाने वाले पोत ।

* केंद्रीय सीमा कर और शुल्क परिपत्र सं15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारत में भारतीय ध्वज वाले विदेशी पोत द्वारा बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन दस्तावेज के एक पत्तन से दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुमत्त् है।

(ख). परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी निश्चित अवधि के लिए लाइसेंस या यात्रा के लिए अधिकार पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किसी विदेशी ध्वजधारी पोत के अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए भारतीय पत्तन पर लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।

(viii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क अन्य पोतों के प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए ।

(ख). पीओएल सहित क्रूड के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित शुल्क, सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क का 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ग). कार्गो से संबंधित शुल्कों के मामले में, , पोत-तटीय स्थानांतरण और क्वे से/को स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन शुल्क रियायती दरों पर पर लागू किये जाएंगे जिनमें घाटभाड़ा शामिल हैं

(घ). एक विदेशी पत्तन से कार्गो जो बाद में भारतीय एक भारतीय पोर्ट "बी" के लिए स्थानांतरण हेतु पोर्ट "ए" पर पहुंचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति वाले जहाजों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से/तक कार्गो वहन करने के लिए रियायत का पात्र होगा ।

(ङ). तटीय कार्गो/पोतों संबंधी प्रभार भारतीय मुद्रा 'रुपये'में वसूल किए जाएंगे ।

(ix). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं: इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। यदि, टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो , वह दर को कम करने और / या उच्च छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।

टर्मिनल ऑपरेटर, यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित लागू दरों को नियंत्रित करते हुए निर्धारित शर्तों को तर्कसंगता बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट की दर से राहत देता है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती है।

टर्मिनल ऑपरेटर को, तथापि, जनता में ऐसी दरों को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं की ऐसी निचली दरों और / या युक्तिसंगतता को अधिसूचित करना चाहिए और जनता को ऐसी कम दरों और / या ऐसी शर्तों के क्रियान्वयन को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं में कोई और परिवर्तन की अधिसूचना करना जारी रखनी चाहिए, बशर्ते प्रदान की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

3 किराया प्रभार की अनुसूची:

बर्थ के मालिक, मालिकों, मैं, जो बर्थ के पास या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मालिक या एजेंट हैं, जो बर्थ के पास या खडे हुए हैं, उनके द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

विवरण	दर
विदेशगामी पोत	रु.0.67 प्रति जीआरटी, प्रति घंटा
तटीय पोत	रु.0.40 प्रतिजीआरटी, प्रति घंटा

नोट:

(i) बर्थ किराए की अवधि की गणना उस समय से की जाती है जबसे पोत बर्थ को अधिग्रहण करेगा ।

(ii). बर्थ किराए में बर्थ पर दी गई सेवाओं के शुल्क शामिल हैं, जैसे कि बर्थ अधिग्रहण, कूड़ा कर्कट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्नि शामक निगरानी इत्यादि।

(iii). टर्मिनल ऑपरेटर के उपकरण या विद्युत के फेल हो जाने पर या टर्मिनल ऑपरेटर के कारण किसी भी अन्य कारणों से लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक जहाज के निष्क्रिय रहने पर उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।

4. कार्गो प्रहस्तन प्रभार की अनुसूची:

तेल जेट्टी पर तरल कार्गो प्रहस्तन शुल्क नीचे निर्दिष्ट दरों पर, कार्गो के आयातक द्वारा घोषित कार्गो पर सीधे देय होगा:

(रु.प्रति एमटी)

विवरण / कार्गो	**विदेशी**	**तटीय**
पीओएल	36.84	36.84
अन्य तरल	127.91	76.74
रसोई गैस	215.68	129.41

नोट:

कार्गो हैंडलिंग चार्ज में कार्गो लदान या उत्तलरायी शुल्क (जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से वहन, घाट भाड़ा आदि शामिल होंगे।

(क). आयात माल के संबंध में पोतों से कार्गो की उत्तरायी और "लैंड फ़ॉल पॉइंट" तक पाइपलाइनों के माध्यम से प्रेषण ।

(ख). निर्यात कार्गो के संबंध में "लैंड फॉल पॉइंट" से लदान स्थल तक (लोडिंग पॉइंट) पाइपलाइनों के माध्यम से आउटगोइंग कार्गो का स्थानांतरण और उसे पोतों में लोड करना।

5. विविध शुल्क

क्षेत्र की सफाई, पिगिंग, स्पिलेज, लीकेज, कंप्रेसर चार्ज, वेपराइजर चार्ज और इस तरह के अन्य संबंधित शुल्कों के लिए निम्नलिखित शुल्क लगाया जाना है। (रु. प्रति एम.टी)

विवरण / कार्गो	**विदेशी**	**तटीय**
विविध प्रभार	4.84	4.84

6. सामान्य नोट

(i). प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति पर अनुक्रमित किया जाएगा, लेकिन प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी 2019 और 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्यूयूपीआई) में भिन्नता के केवल 60% तक। प्रशुल्क सीमा (कैप) का ऐसा स्वचालित समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।

(ii). प्रशुल्क को, वाणिज्यिक संचालन(सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा स्तरीय होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए अनुक्रमण के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

हालाँकि, लाइसेंसधारक प्रचालन मानकों ("निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क ") के साथ-साथ प्रचालन के दूसरे वर्ष से, प्रासंगिक वित्तीय के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के ऊपर और उसके साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादिन लिंक्ड प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क के ऊपर और ऊपर 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क् सीमा होगी)। निष्पाकन लिंक्ड प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

(iii). यह प्रस्ताव, टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा, जो परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से एक प्रमाण पत्र के साथ होगा, ऑपरेशन के पहले वर्ष में जो लाइसेंस करार में किए गए उल्लेखानुसार पिछले 12 महीनों में या संचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाता हो ।

यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, , प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पा ादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास की राय मांगेगा ।

(iv). प्राधिकरण, लाईसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह के दौरान लाईसेंस करार में यथा उल्लेखित निष्पादन मानक प्राप्त न किए जाने पर आगामी वित्त वर्ष के लिए निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाईसेंसधारक आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा ।

(v). महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के बाद, प्राधिकरण यदि संतुष्ट है कि रियायत समझौते में शामिल निष्पाकन मानक पूरे किए गए हैं तो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से 15 मार्च तक निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को प्रभावी करने के लिए अधिसूचित करेगा।

(vi). निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादन मानकों और उनके पालन पर ध्यान देगा। प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादित मानकों की उपलब्धि या अन्यथा पर आधारित निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पाशदन लिंक्ड प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के परिशिष्ट में दिए गए उदाहरणों के अनुरुप होगा ।

(vii). ऑपरेशन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी पिछले 12 महीनों की अवधि में उपलब्धि के बारे में निष्पाांदन लिंक्ड प्रशुल्कव प्रस्ताव के स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित निष्पादित मानकों के अध्याधीन प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित की जाएगी। लाईसेंसधारी तीसरे वर्ष से निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन लिंक्ड प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, जो आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा ।

अनुलग्नक-II

निष्पादन मानक

1. बर्थ का समग्र निष्पादन

यह मानदंड विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल की (ग्रॉस बर्थ आउटपुट) निष्पादन से संबंधित है। बर्थ का समग्र निष्पादन पोत से कुल कार्गो के तौर पर प्रहस्तित (लदान/उत्तरायी) कार्गो को उस टर्मिनल पर पोत द्वारा उस माह में व्यतीत किए गए दिनों की संख्या से विभाजित करते हुए परिकलित किया जाएगा। पोतीय घंटों से कार्यदिवसों की संख्या गिनते समय कुल घंटों से बर्थ अनुमत्ता के लिए प्रतिदिन दो घंटे कम किये जाएंगे।

कार्गो के विभिन्न वर्गों से संबद्ध, बर्थ का समग्र निष्पादन के लिए सांकेतिक मानदंड इस प्रकार हैं।

कार्गो का वर्ग	**सांकेतिक मानदंड**
लिक्विड बल्क	
एलपीजी	250 टी/एच
पीओएल उत्पाद	1000 टी/एच
अन्य तरल	300 टी/एच

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th January, 2021

No.TAMP/48/2020-DPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of Reference tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty No. 09 and 10 to handle liquid cargo at old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at DPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/48/2020-DPT

Deendayal Port Trust - - - **Applicant**

QUORUM

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 28th day of December 2020)

This case relates to the proposal received from Deendayal Port Trust (DPT) vide its letter No.EG/WK/5108/TAMP/09-10/1017 dated 18 September 2020 for fixation of Reference tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty No. 09 and 10 to handle liquid cargo at Old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port under the Revised Reference Tariff Guidelines of 2013.

1.2. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW) [the then Ministry of Shipping (MOS)] vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 09 and 12 September 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc., in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette no.254. The said Guidelines are effective from 9 September 2013 and valid for five years.

1.3. The validity of the said Guidelines has been subsequently extended by the MOPSW beyond its expiry from time to time and the validity of the said Guidelines last extended by the MOPSW is till 8 March 2021. This Authority has notified the Order extending the validity of the Reference Tariff Guidelines till 8 March 2021 as communicated by the MOPWE vide Gazette No.373 dated 24 September 2020.

2.1. The said DPT proposal dated 18 September 2020 seeks approval of Reference Tariff for two of its projects viz. Development of Oil Jetty No. 09 and 10. It is seen from the RFQ No.EG/WK/5108/RFQ/1152 dated 27 March 2020 forwarded by the DPT along with its proposal that both the jetties 9 and 10 are identical in the terms of berth length – 310 mtrs, Types of Cargo proposed to be handled viz. LPG, POL Products and Other Liquids, draft at 14.1 mtrs, Optimal capacity at 3.2 MMTPA. There is a minor difference in capital cost estimated for the two oil jetties viz. ₹123.40 crores for Jetty No 9 and ₹123.12 crores for Jetty No. 10 in view of slight difference in the capital cost for berthing services. The tariff proposed by the DPT for both the projects are the same adopting the upfront tariff approved by this Authority for DPT project vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 in respect of POL & Other Liquid Handling charge, Berth hire charges and Miscellaneous charge and in respect of LPG adopting reference tariff approved by this Authority for Syama Prasad Mukherjee Port (SPMP) in Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 after applicable indexation.

2.2. The main submissions made by the DPT in its letter dated 18 September 2020 are summarised below:

(i). Owing to the growth of Traffic on existing oil terminals and in order to ease pressure on the existing oil terminals and to cater additional liquid cargo, DPT has felt the need to create additional facilities. DPT proposes to undertake the development, operation & maintenance of Oil Jetty 09, 10 & 11. Old Kandla area has been identified for setting up an Oil Jetty No.09 & 10. The location lies on the Northern part of the coast of the Gulf of Kutch.

(ii). The present proposal relates to the development, operation and maintenance of the Oil Jetty No.09 & 10 at Kandla Port for handling Liquid cargo on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Partnership (PPP) mode.

(iii). The proposed facility shall be used for handling liquid cargo of POL, LPG & other liquids i.e Edible oil, Chemicals. The proposed Oil Jetty No.09(OJ-09) is located at the adjacent to south side of upcoming Oil Jetty No.08 and the proposed Oil Jetty No.10(OJ-10) is located at the adjacent to south side of upcoming Oil Jetty No.09 being at old Kandla. The proposed facility will be able to handle vessels having 13m of draught alongside berth and depth of 14.1m below CD to cater vessels of higher draught. Commissioning of the proposed facility shall augment the liquid cargo handling capacity of Deendayal Port by 3.5 MMTPA.

However, the proposed Jetty nos 9 and 10 are envisaged without consideration of a storage facility dedicated to the jetty. For the Storage facility, it is envisaged that the respective users of the existing storage facilities are expected to lay their own pipelines from the jetty manifold up to their own tank farm. [DPT has attached Appendix A for Layout of the Project]

(iv). Project Concept and Cost estimates:

(a). BOT operator shall undertake the development activities at the Oil jetty 09 and 10 at old Kandla. The main components of the project shall be constructed by the BOT operator including design, construction, operation & maintenance as per standard course & norms.

(b). Vessel size to be handled up to DWT of 80,000 with 13m Fully Laden Vessel draught.

(c). The Total estimated Capital cost of the project is ₹123.40 Crores for OJ-09 and ₹123.13 Crores for OJ-10.

(v). The DPT has made detailed submission with respect to major components of the Project facility, Design Parameters of Jetty Structure, Particulars of the Design vessel at DWT, Handling equipments (Mechanization), Electrification, etc.

(vi). The storage facility is not envisaged in this proposal, thus charging of storage by the BOT operator does not arise.

(vii). The DPT proposes to adopt of the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 in respect of POL & Other Liquid Handling charge, Berth hire charges and Miscellaneous charge. As regards tariff adopted for LPG, reference has been drawn to clause 2.4. of the Reference Tariff Guidelines which states that in case no tariff has been fixed for a particular commodity i.e. LPG in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust and hence the tariff for LPG proposed to be adopted from tariff Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 which relates to reference tariff approved by this Authority for setting up a liquid jetty at Haldia Dock – II , Shalukkhali at Haldia through PPP mode at SPMP.

(viii). The DPT has applied escalation factor under Upfront guidelines of 2008 upto the year 2020-21 on the tariff approved by this Authority for POL and Other Liquid handling charge, Berth hire charges

and Miscellaneous charge prescribed in KPT Order dated 09 May 2013 considering base WPI 1 January 2012 and for LPG the port has applied escalation factor under Reference Tariff Guidelines of 2013 upto the year 2020-21 on the tariff approved by this Authority in the SPMP Order dated 30 March 2016 with base WPI 1 January 2015 as prescribed in the said Order.

(ix). The proposed Reference Tariff rates for Oil Jetty No.09 & 10 are given below:

Reference Tariff Rates			
Sr. No.	**Item**	**Rate**	**Reference**
1	**Cargo Handling (other liquids)**		
	Foreign (₹ /MT)	127.91	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No. TAMP/5/ 2013 -KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ /MT)	76.74	
2	**Cargo Handling (POL)**		
	Foreign (₹ /MT)	36.84	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No. TAMP/5/ 2013 -KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ /MT)	36.84	
3	**Cargo Handling (LPG)**		
	Foreign (₹ /MT)	215.68	G.No.263 dated 21.06.2016 Order No. TAMP/5/ 2016 -KOPT dated 30.03.2016
	Coastal (₹ /MT)	129.41	
4	**Miscellaneous Charges (₹ /Tonne)**	4.84	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No. TAMP/5/ 2013 -KPT dated 9 May 2013
5	**Berth Hire**		
	Foreign (₹ per GRT per hour)	0.67	G.No.198 dated 24 July 2013 Order No. TAMP/5/ 2013 -KPT dated 9 May 2013
	Coastal (₹ per GRT per hour)	0.40	

(x). Performance Standards for OJ-09 & OJ-10:

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	**Indicative Norms**	**Basis of proposed Performance Standards norms**
Liquid Norms		
LPG	584 T/H	Actual handling rate achieved by existing oil jetties during last one year
POL Products	708 T/H	
Other Liquids	461 T/H	

(xi). The DPT has furnished proposed Scale of Rates alongwith conditionalities for both the projects i.e. Oil Jetty No.09 & 10.

2.3. Subsequently, the DPT, vide its email dated 19 October 2020 has furnished a copy of its Board of Trustees Resolution No.136 dated 17 March 2020. The DPT Board vide Resolution No.136 has, inter alia, resolved to authorize the Chairman, DPT to approve the revised FRs and revised RFQs if any, amendment in schedules of bidding, draft Upfront/Reference Tariff, draft SFC Memorandums along with bidding documents, clarification to Queries/observation of RFQ applicants, bidders, TAMP, Ministries and forward the same to the respective RFQ applicants/ bidders/ TAMP/ Ministries, etc.as the case may be, in case of proposed Oil Jetties 9 & 10.

3.1. Clause 2.2 of the Revised Guidelines of 2013 stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is

representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

3.2. While adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

3.3. Further Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

4. The DPT has accordingly applied the applicable indexation factor to arrive at the proposed tariff for its projects and furnished the proposed Reference Tariff schedule for approval along with the proposed Performance standards.

5.1 On preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that the Performance Standards proposed by the DPT for its current project of Oil Jetty No.09 & 10 was not in line with the handling rate considered for assessing the optimal capacity as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 while approving the upfront tariff in DPT Order dated 09 May 2013 and reference tariff in SPMP Order dated 30 March 2016. The DPT was, therefore, requested vide our letter No.TAMP/48/2020-DPT dated 03 November 2020 to furnish the revised Performance Standards for the proposed project in tandem with the performance / output norms considered in the upfront tariff fixed in the adopted orders.

5.2. Further, as per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, Major Port Trust can adopt highest upfront tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust or in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. Since the proposal of the DPT is silent on this aspect, the port was also requested vide above mentioned letter dated 03 November 2020 to confirm that the adopted tariff from DPT Order dated 09 May 2013 and KOPT Order dated 30 March 2016 is representative enough for proposed project in terms of optimal capacity, capex and type of cargo considered in its proposed project. This was followed by the reminder dated 17 November 2020.

5.3. In response, the DPT, vide its letter No.EG/WK/5108/TAMP/09-10/61 dated 27 November 2020 and subsequent email dated 02 December 2020 has furnished its response. A summary of the information/ clarification sought by TAMP and the reply furnished by the DPT is tabulated below:

Sr.No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by the DPT
1.	The port has adopted Reference tariff from the DPT Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 09 May 2013 for POL and Other Liquid, Berth hire charges and Miscellaneous charge and for LPG the Reference tariff from KOPT Order No.TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 is seen to be adopted.	Reference Tariff is defined under Article 2.2 of the new Guidelines as "The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines..". The DPT has got approved tariff for liquid cargo at old kandla at Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for the Oil jetty to be developed for handling liquid cargo and ship bunkering terminal at old Kandla on Built, Operate and Transfer (BOT) basis) by TAMP vide Order no. TAMP/5/2013/KPT dated 09.05.2013, G. No. 198 dated 24.07.2013 for POL and Other Liquids. Hence, for the Proposed project DPT has adopted reference Tariff for POL & Other Liquids. As per article 2.4 of the new Guidelines, "In case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust." In such a Scenario, LPG commodity has not been approved in DPT under PPP mode and no tariff has been fixed for LPG commodity as per 2008 Guidelines. Hence the DPT has adopted reference tariff for the proposed project. The reference tariff of LPG as defined above is to be considered as tariff approved in line with TAMP Guidelines, 2008 vide G. No. 263 dated 21th June 2016 for Order No. TAMP/05/2016-KOPTdated 30 March 2016 for Setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at KOPT.

<table>
<tr><td>2.</td><td>The proposed Performance Standards in respect of cargo category POL Products, Other Liquids are not in line with the norms for handling rate considered in the DPT Order dated 9 May 2013 under Upfront Tariff Guidelines of 2008 and for LPG the proposed Performance Standards are not in line with the norms for handling rate considered in KOPT Order dated 30 March 2016. Since the upfront tariff is adopted from these Orders, the proposed performance standards must also be in tandem with the adopted orders. The DPT is, therefore, requested to furnish the revised Performance Standards for the proposed project in tandem with the performance / output norms considered in the upfront tariff fixed in the adopted orders.</td><td>The performance standard has been revised in respect of cargo category POL products & other liquids in line with norms of handling rate considered in the TAMP Order No. TAMP/5/2013/KPT dated 09.05.2013 under Upfront Tariff Guidelines of 2008.

Further, performance standard has been revised in respect of cargo category LPG in line with norms of handling rate considered in the TAMP Order No. TAMP/05/2016-KOPT dated 30 March 2016.</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>As per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, Major Port Trust can adopt highest upfront tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust or in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.</td><td>For POL & other Liquids as Reference Tariff has been adopted of the same Major Port Trust as per tariff order issued by TAMP Order No.TAMP/5/2013/KPT dated 09.05.2013 for such Project which is calculated as per 2008 Guidelines.

However, for LPG, DPT does not have any Tariff which has been fixed for LPG commodity as per 2008 Guidelines under PPP mode. Hence DPT has adopted reference tariff for the proposed project. The reference tariff of LPG as defined above is to be considered as tariffs approved in line with TAMP Guidelines, 2008 vide G. No. 263 dated 21th June 2016 for Order No. TAMP/5 /2016-KOPT dated 30 March 2016- Setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis KOPT.</td></tr>
<tr><td>4.</td><td>The proposal of the DPT does not state that the upfront tariff adopted for cargo handling rate of POL & Other Liquids, Berth hire charges and Misc. charges adopted from the DPT Order of 9 May 2013 and for LPG from KOPT Order dated 30 March 2016 is representative enough for the proposed project oil jetty 9 and 10. The DPT is, therefore, requested to confirm that the adopted tariff from DPT Order No TAMP/5/2013 dated 9 May 2013 and KOPT Order dated 30 March 2016 is representative enough for proposed project in terms of optimal capacity, capex and type of cargo considered in its proposed project.</td><td>Both the facilities viz. KOTPL (DPT project awarded to Kandla Oil Terminal Pvt.Ltd) and the subject facilities for which current Tariff has been adopted are similar in nature. They will be handling liquid cargo of POL, Other Liquids & LPG. However, in KOTPL i.e. upfront tariff approved by this Authority for DPT and adopted by the port, no LPG rates are approved for them. In this scenario, DPT has adopted SPMP Rate for LPG.

Optimal Capacity:
<table>
<tr><td>Sl.No.</td><td>Particulars</td><td>KOTPL</td><td>OJ 09 & OJ 10</td></tr>
<tr><td>01</td><td>Optimal Capacity</td><td>3.39 MMTPA</td><td>3.2 MMTPA (Each Jetty)</td></tr>
</table>
Cargo to be handled :
<table>
<tr><td>S.No</td><td>Particulars</td></tr>
<tr><td>01</td><td>POL</td></tr>
<tr><td>02</td><td>LPG</td></tr>
<tr><td>03</td><td>Other Liquids</td></tr>
</table>
Since DPT does not have rate for LPG, DPT has adopted the rate of LPG from KOPT Order.</td></tr>
</table>

		Based on above paragraphs, the upfront tariff adopted for cargo handling rate of POL & Other Liquids, Berth hire charges and Misc. charges adopted from the DPT Order dated 09 May 2013 and for LPG from KOPT Order dated 30 March 2016 is representative enough for the proposed project oil jetty 9 and 10.

5.4. The DPT, vide its email dated 02.12.2020, has furnished revised Performance Standards for POL and Other Liquids in tandem with the handling rate considered for assessing the optimal capacity as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 while approving the upfront tariff in DPT Order dated 09 May 2013 and reference tariff in SPMP Order dated 30 March 2016 as tabulated below and has also justified that the adopted upfront tariff is representative enough for its proposed project of OJ-09 & OJ-10:

Indicative norms for Gross Berth Output are as follows:

Cargo Category	**Indicative Norms**
Liquid Bulk	
LPG	250 T/H
POL Products	1000 T/H
Other Liquids	300 T/H

6.1. Subsequently, the DPT has, vide its email dated 21 December 2020 under cover of its letter No.EG/WK/5108/TAMP/09-10 dated 21 December 2020 has proposed the revised Note (i) & (ii) under Schedule 3.1 of its proposed SOR (for both OJ 09 & 10) in place of the notes earlier proposed in its proposal dated 18 September 2020 which is tabulated below:

Notes proposed in the original proposal under Schedule 3.1 of the proposed SOR following the adopted SOR of DPT dated 9 May 2013	**Revised Notes proposed under Schedule 3.1 of the proposed SOR**
i). Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/ tankers in respect of import cargo and	i). Unloading of the cargo from vessels and transfer through pipelines up to "Land fall point" in respect of import cargo.
ii). Unloading of the cargo from the trucks/ tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels and barges.	ii), Transfer of outgoing cargo through pipelines from "Land fall point" to the loading point and loading to the vessels in respect of export cargo.

6.2. The DPT in the said letter has stated that the proposed Oil jetty No. 9 &10 projects do not envisage Storage facilities under the scope of respective concessionaires. The scope of concessionaires with regard to project facilities and services is up to "Land Fall Point" only, the point up to which concessionaire will lay the pipeline from the Jetty. Hence the revised note is proposed by the DPT.

7. Since the proposal of DPT is an adoption case adopting the upfront tariff approved vide DPT Order dated 09 May 2013 and Reference tariff approved vide KOPT Order dated 30 March 2016 after consulting the stakeholders, the said proposal was not taken up for consultation in line with the approach followed in the other such reference tariff cases formulated on adoption basis.

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

(i). The proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) is for fixation of Reference Tariff for development, operation and maintenance of Oil Jetty Nos. 09 and 10 to handle liquid cargo at Old Kandla on Build, Operate, Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at DPT.

As stated earlier, the Project at both the jetties 09 and 10 are identical in the terms of berth length – 310 mtrs, Types of Cargo proposed to be handled viz. LPG, POL Products and Other Liquids, draft at 14.1 mtrs, Optimal capacity at 3.2 MMTPA. There is a minor difference in capital cost estimated for the two oil jetties viz. ₹123.40 for Jetty No. 09 and ₹123.12 crores for Jetty No.10 in view of slight difference in the capital cost for berthing services.

(ii). The proposal of DPT seeks approval of Reference tariff for Development, operation and maintenance of Oil Jetty No.09 & 10 at old Kandla on BOT basis under PPP mode at DPT adopting upfront tariff fixed for POL and Other Liquid by this Authority vide Order No.TAMP/5/2013-KPT

dated 09 May 2013 for DPT and reference tariff fixed for LPG by this Authority vide Order No.TAMP/5/2016-KOPT for Kolkata Port Trust dated 30 March 2016 after applying applicable indexation factor.

It is relevant here to state that this Authority had earlier approved upfront tariff for setting up an Oil jetty to be developed to handle liquid cargo and ship bunkering terminal at old Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 22 February 2013 following the upfront tariff guidelines of 2008. Subsequently, the DPT sought review of upfront tariff approved by this Authority in the said Order in view of exclusion of an item from the estimated capital cost. Accordingly, this Authority vide Order No.TAMP/5/2013-KPT dated 9 May 2013 has approved revised upfront tariff for the said project and revised Scale of rates was notified. That being so, the DPT has adopted the rates from POL and other liquid from the said Order approved by this Authority dated 9 May 2013. This Authority, therefore, proceeds with the proposal of DPT.

(iii). As per Clause 2.2 of the Revised Tariff Guidelines of 2013, port has the option to adopt the highest upfront tariff fixed by this Authority for that commodity/ service in the concerned Major Port Trust under the upfront Tariff Guidelines of 2008. In case no tariff has been fixed for that commodity at the concerned Major Port Trust or the highest tariff fixed in the concerned major Port Trust do not represent the project proposed to be developed, then the port have the option to adopt highest upfront tariff fixed by this Authority in any other Major Port Trust which is representative enough for the commodity/ service envisaged in the project after giving detailed and sufficient justification.

In the current proposal for proposed Oil Jetty Nos. 9 and 10, the port has proposed to adopt the upfront tariff approved by this Authority under the upfront tariff guidelines of 2008 for handling POL and Other Liquids and the miscellaneous charges in its own port vide Order dated 9 May 2013. As brought out in Para 2.3 above, the DPT Board vide resolution dated 17 March 2020 has, inter alia, authorised the Chairman, DPT to approve draft Upfront/ Reference Tariff, furnish clarification to queries/ observation of TAMP and forward the same to the TAMP in case of proposed Oil Jetties 9 & 10.

For LPG cargo, the DPT has stated that no upfront tariff was fixed in its own port under the upfront tariff Guidelines of 2008. Hence, DPT has proposed reference tariff for handling rate of LPG for the proposed project at Jetty Nos. 9 and 10 adopting the reference tariff approved by this Authority in the Order No. TAMP/5/2016-KOPT dated 30 March 2016 for setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode at Syama Prasad Mukherjee Port (SPMP). The tariff proposed by the DPT for both the projects towards handling charges for POL, Other Liquids and LPG, berth hire charges and miscellaneous charges for Jetty Nos. 9 and 10 are the same following the above approach.

The Port has also justified that the proposed estimates with respect to optimal capacity, type of cargo at both the facilities i.e.Oil Jetty No.09 & 10 envisaged at old Kandla at DPT are of similar nature compared to the upfront tariff fixed for Oil Jetty at DPT vide Order dated 09 May 2013 and for LPG the reference tariff fixed for Liquid Jetty at KOPT. The port has also confirmed that the upfront tariff for POL and Other Liquids approved vide DPT Order dated 09 May 2013 for Oil Jetty at DPT and for LPG approved vide KOPT Order dated 30 March 2016 for Liquid Jetty at KOPT are representative enough for its current project. Thus, in short, the proposal of the DPT fits in the options prescribed in clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, 2013.

In view of the above position and recognising that the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2013-KPT dated 09 May 2013 and reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2016-KOPT dated 30 March 2016 are based on the norms and principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008/ Reference Tariff Guidelines of 2013 and the current proposal of the DPT for adoption of the rates in the said Order after indexation is in line with stipulation in the reference tariff guidelines 2013, this Authority approves the proposal of the DPT for fixation of reference tariff for Oil Jetty nos 9 and 10 at DPT.

As regards Storage charge, the adopted upfront tariff of the DPT prescribes storage charge for liquid tank farm for POL and Other cargo whereas no storage charge are prescribed in the SPMP port in the Order dated 30 March 2016 for the reasons stated.

However, in the current proposal, the DPT has stated that proposed Jetty nos 9 and 10 are envisaged without consideration of a storage facility dedicated to the jetty. The port envisages the respective users having the existing storage facilities to lay their own pipelines from the jetty manifold up to their own tank farm. Since storage facility is not envisaged in this proposal, the port has not proposed storage charge; and, the requirement of fixation of storage charge does not arise.

(iv). The Upfront Tariff schedule for oil jetty approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2013-KPT dated 09 May 2013, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Further, the Reference Tariff schedule for liquid jetty approved by this Authority vide Order No.TAMP/05/2016-KOPT dated 30 March 2016, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year.

Since the base year of WPI for indexation in the DPT Order dated 09 May 2013 is prescribed as 1 January 2012, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2012 at 11.21% upto the year 2017-18 and subsequent annual indexation factor announced by this Authority at 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20 and 1.13% for year 2020-21 under the Upfront tariff Guidelines 2008. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.18 (i.e. 1.1121 * 1.0207 * 1.0256* 1.0113). The indexed rate proposed by DPT after applying the applicable indexation over the rates for handling of POL & Other Liquid, Berth hire charges and Miscellaneous charge approved by this Authority with base year January 2012 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

Similarly, since the base year of WPI for indexation in the KOPT Order dated 30 March 2016 is prescribed as 1 January 2015, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2015 at Nil for the year 2016-17, 1.20% for the year 2017-18, 2.07%, 2.56% and 1.13% for the years 2018-19, 2019-20 and 2020-21 respectively under the Revised Reference tariff Guidelines 2013. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.07 (i.e. 1.012 * 1.0207 * 1.0256* 1.0113). The indexed rate proposed by DPT after applying the applicable indexation over the handling rate of LPG approved by this Authority with base year January 2015 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

The Port has proposed indexed rate for POL & Other Liquid Handling charge, Berth hire charges and Miscellaneous charge prescribed in the adopted upfront tariff in the SOR approved by this Authority in May 2013 DPT Order and indexed rate for LPG prescribed in the adopted reference tariff in the SOR approved by this Authority in March 2016 KOPT Order after applying applicable indexation. Therefore, the indexed rate proposed by DPT as Reference tariff is approved.

(v). The note proposed by DPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 1 January 2021. Since the reference tariff can only be notified in the year 2021 and indexation factor announced as on 1 January 2020 is captured while arriving at the indexed rate, indexation for future period will be with reference to 1 January 2021. Therefore, the said general note as proposed by DPT is approved.

(vi). (a). The note no 1.1(i)(b) as regards penal interest for delayed payment and refund proposed by the DPT is not in line with the prescription in the adopted SOR of May 2013 of DPT. The said note is prescribed as stipulated in the adopted SOR of the DPT.

(b). The DPT has proposed to incorporate definition of LPG as "LPG is defined to mean the mixture of light hydrocarbon containing propane, Isobutene, Normal butane, butylene, or such other substance which is gaseous at normal ambient temperature and atmospheric pressure but may be condensed to liquid state at normal ambient temperature by the application of pressure and conforms to such specifications, as the central government may, in consultation with the bureau of Indian Standards notify from time to time". The adopted SOR of SPMP dated 30 March 2016 do not prescribe definition of LPG. Since the proposed definition is to give clarity and avoid ambiguity, the same is prescribed as proposed by the port.

(c). The general conditionalities relating to System of Classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of vessel related charges and Cargo Related Charges(CRC) at concessional coastal rate proposed by the DPT are not found to be in line with the common adoption Order passed by this Authority vide Order No No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 along with amended Order dated 10 June 2016 for all the Major Ports and BOT operators. That being so, the general conditionalities as prescribed in the said common Order are prescribed in proposed Reference Tariff Schedule in line with the prescription in other Major Port Trusts and BOT operators.

(d). The general note (vii) (b) of the adopted SOR of DPT stipulates that the cargo related

charges for all coastal cargo other than Crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges. This is in line with the coastal concession policy of the MOPSW and common Order approved by this Authority.

The DPT while prescribing the said note has proposed to state that cargo related charges for all coastal cargo other than Crude including POL, "Other liquid" should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The "Other Liquid" cargo are not excluded explicitly from coastal concession as per the coastal concession policy of the MOPSW and hence the said note is modified to delete the words "Other liquid" to fall in line with the coastal concession policy of the MOPSW. In fact the DPT has proposed coastal concession for "Other liquid" which is in order.

Further, since the proposal is for liquid cargo, exclusion of Iron ore and Iron pellets and thermal coal from the said note proposed by DPT is approved as these cargo items are not relevant for the proposed terminal.

(e). The adopted SOR of DPT prescribes a note that no berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator. The port has not proposed this note. The same is incorporated in the Reference Tariff SOR as it is common prescription in the SOR of all Major Port Trusts and BOT operators. In view of the prescription, the another note stating that in case an oil vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of oil terminal or any other reasons attributable to the terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of vessels shall be allowed by concessionaire becomes infructuous and hence is deleted.

(f). In the note below the Schedule 4(proposed by the DPT under Schedule 3) relating to Cargo handling Charge, the word " wharfage" prescribed in the adopted SOR is not included in the proposed SOR. The same is included in line with the prescription in the adopted SOR of DPT.

(g). The adopted SOR prescribes notes (i) & (ii) under Schedule of cargo handling charges prescribing the services covered. As per the prescribed note, the cargo handling charges cover unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/ tankers in respect of import cargo. For export cargo, reverse provision is proposed.

The DPT in the proposed SOR has proposed to revise note notes (i) & (ii) under Schedule 4 on Cargo Handling charges. The revised proposed notes are tabulated in para 6.1. above and hence not reiterated for the sake of brevity. The DPT has given the reasons for the proposed revised notes. The DPT has stated that the proposed Oil jetty No. 9 &10 projects do not envisage Storage facilities under the scope of respective concessionaires. The scope of concessionaires with regard to project facilities and services is up to "Land Fall Point" only, the point up to which concessionaire will lay the pipeline from the Jetty. Hence the revised the note is proposed by the DPT.

Since the revised notes proposed by the DPT is to fall in line with the services envisaged to be covered in the proposed project, the said revised notes (i) and (ii) under the cargo handling charge are approved as proposed by the DPT.

In view of the revised notes proposed by the DPT at (i) and (ii) as explained above, under the cargo handling charges, the earlier note (iii) proposed by the DPT adopting the note from the KOPT adopted SOR stating loading of the cargo to the vessels and from the point of manifold installed on jetty head, in respect of export cargo appears to be infructuous and hence deleted.

(h). The components / services covered under the proposed miscellaneous charges cover the miscellaneous services of adopted SOR of both DPT as well of SPMP. It is found to be in order and hence prescribed in the DPT SOR.

(vii). The Upfront tariff for POL and Other Liquids approved by this Authority vide DPT Order dated 09 May 2013 and adopted by the port in current proposal does not prescribe any Performance Standards in the approved SOR. The reference tariff approved by this Authority vide KOPT Order dated 30 March 2016 and adopted by the DPT for LPG handling in the current proposal prescribes the Performance Standards in line with the Upfront tariff guidelines of 2008. Clause 2.2 of the

revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

The port had originally proposed Performance Standards at 584 tonnes/ hour for LPG, 708 tonnes/hour for POL products and 461 tonnes/hour for Other Liquids based on the actual handling rate achieved by the port during last one year for its proposed project at Oil Jetty No.09 & 10 at old Kandla. Subsequently, on being pointed out that it is not in tandem with the handling rate considered in the May 2013 Order, the DPT has revised the proposed Performance Standards at 250 tonnes/ hour for LPG, 1000 tonnes/hour for POL products and 300 tonnes/hour for Other Liquids. The revised proposed performance standards for POL and other liquid cargo are in tandem with handling rate considered while approving the upfront tariff Order of DPT Order dated 09 May 2013 and for LPG it is in line with the performance standards approved in the SPMP Order dated 30 March 2016. The revised proposed performance standards for its project at Oil Jetty No.09 & 10 at old Kandla are, therefore, approved.

(viii). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the DPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the proposed Reference Tariff Schedule for Development, operation and maintenance of Oil Jetty No.09 & 10 at old Kandla at DPT is approved and notified along with the Performance Standards, which is attached as **Annex – I** and **Annex - II**.

9.2. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the DPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

10.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

10.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the DPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.5. After considering the views of the DPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

10.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate

from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding DPT. The DPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

10.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator 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 of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./473/2020-21]

Annex-I

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OIL JETTY NO.09 & 10

TO HANDLE LIQUID CARGO AT OLD KANDLA

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise required, the following definitions shall apply:

(i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority**.**

(ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.

(iii). **"Port"** shall mean Deendayal Port Trust.

(iv). **"Per Day "**means per calendar day unless otherwise stated.

(v). **"Month"** shall means the calendar month.

(vi). **"TAMP"** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.

(vii). **"Tonne"** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic meter.

(viii). **"Liquefied Petroleum Gas (LPG)"** means the mixture of light hydrocarbon containing propane, Isobutene, Normal butane, butylene, or such other substance which is gaseous at normal ambient temperature and atmospheric pressure but may be condensed to liquid state at normal ambient temperature by the application of pressure and conforms to such specifications, as the central government may, in consultation with the bureau of Indian Standards notify from time to time.

(ix). **"POL"** shall mean petroleum oil Lubricants.

2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

(i). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.

(c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be

made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

(iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

(iv). The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.

(v). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

(a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs 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.

(b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(vi). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

(a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations at the last call of Indian port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(c). 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.

(vii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

(a). 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:

(i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

(ii). 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.

(b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or voyage 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.

(viii). (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay including wharfage.

(d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(e). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.

(ix). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal Operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal Operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

3. Schedule of Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters/owners/agents of the vessel, barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Description	Rate
Foreign going Vessels	₹ 0.67 per GRT per hour
Coastal Vessels	₹ 0.40 per GRT per hour

Notes:

(i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

(ii). Berth hire includes charges of services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator.

4. Schedule of Cargo Handling Charges:

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

(₹ Per MT)

Description / Cargo	Foreign	Coastal
POL	36.84	36.84
Other Liquid	127.91	76.74
LPG	215.68	129.41

Note:

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.

(a). Unloading of the cargo from vessels and transfer through pipelines up to "Land fall point" in respect of import cargo.

(b). Transfer of outgoing cargo through pipelines from "Land fall point" to the loading point and loading to the vessels in respect of export cargo.

5. Miscellaneous Charges

The following charge is to be levied towards cleaning of the area, pigging, spillage, leakage, compressor charges, vaporizer charges and other such related charges.

(₹ Per MT)

Description / Cargo	Foreign	Coastal
Miscellaneous Charges	4.84	4.84

6. GENERAL NOTE :

(i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

(ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013

(viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-II

Performance Standards

1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 2 hours/day shall be subtracted from the total hours

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	Indicative Norms
Liquid Bulk	
LPG	250 T/H
POL Products	1000 T/H
Other Liquids	300 T/H

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.
SURENDER MAHADASAM