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

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-14072021-228302
CG-MH-E-14072021-228302

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 285] नई दिल्ली,बुधवार, जुलाई 14,2021/आषाढ़ 23, 1943
No. 285] NEW DELHI,WEDNESDAY, JULY 14, 2021/ASHADHA 23, 1943

पत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 18 जून, 2021

सं. टीएएमपी/59/2020-आईकेएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत, दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) स्थित इफ्को किसान लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेएलएल) [पूर्ववर्ती इफ्को किसान बाजार एंड लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)] द्वारा अपनी आरक्षित बार्ज जेटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने 12 मई 2021 को हुई अपनी बैठक में निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तद्नुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 13 मई, 2021 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 11 जून 2021 के राजपत्र संख्या 231 में अधिसूचित कराये गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तद्नुसार, यह प्राधिकरण एतद्द्वारा आईकेएलएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/59/2020-आईकेएलएल

इफ्को किसान लॉजिस्टिक्स लिमिटेड —आवेदक

गणपूर्ति

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

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

आदेश

(मई 2021 के 13 वें दिन पारित)

इफ्को किसान लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेएलएल) [पूर्ववर्ती इफ्को किसान बाजार एंड लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)] ने 05 दिसम्बर, 2020 के साथ पठित 06 नवम्बर, 2020 के पत्र के साथ अपने दरमानों के सामान्य संशोधन काप्रस्ताव दायर किया।

2. आईकेबीएलएल के दरमान की इस प्राधिकरण द्वारा 15 मई 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी के द्वारा तब तक अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की गयी थी, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरें अनुमोदित नहीं कर दी जातीं, और जो 28 मई, 2015 के राजपत्र संख्या 195 में अधिसूचित हुआ था। बाद में, इस प्राधिकरण द्वारा 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी के द्वारा आईकेबीएलएल की अंतिम दरें अनुमोदित की गईं। उक्त दरमान भारत के राजपत्र में 17 फरवरी, 2016 के राजपत्र संख्या 69 में अधिसूचित हुए। उक्त दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2018 तक थी। आईकेएलएल के अनुरोध पर आईकेएलएल [पूर्ववर्ती आईकेबीएलएल] के मौजूदा दरमान का दो बार विस्तार किया गया और पिछली बार का विस्तार 31 मार्च, 2021 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन के प्रभावी होने की तारीख, जो भी पहले हो, तक किया गया था।

3. आईकेबीएलएल के मौजूदादरमान प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत निर्धारित किये गये थे। इसी बीच पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) ने 5 मार्च 2019 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी(भाग-IV) के द्वारा महापत्तन न्यासों में उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। बाद में प्रशुल्क नीति 2019 के खंड 1.7 के अंतर्गत प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिये कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 11 जुलाई, 2019 के राजपत्र संख्या 244 में अधिसूचित हुए।

4.1. आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अनुसरण में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 6 नवंबर, 2020 को अपना प्रस्ताव दायर किया। चूंकि आईकेएलएल ने अपने चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित महत्वपूर्ण फार्म जैसे फार्म संख्या 1, 4, 6क, 6ख और 7 तथा सोपाधिकताओं सहित प्रारूप प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत नहीं किये थे, आईकेएलएल को वांछित सूचना/दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया, ताकि प्रस्ताव, हितधारकों के साथ परमर्शी प्रक्रिया के लिए, हर प्रकार से संपूर्ण हो।

4.2. प्रत्युत्तर में, आईकेएलएल ने 13 दिसंबर, 2020 के अपने 05 दिसंबर, 2020 के पत्र के साथ वांछित दस्तावेज, अपने चार्टरित लेखाकार से विधित प्रमाणित, प्रस्तुत किये और 16 दिसंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा सोपाधिकताओं सहित प्रस्तावित प्रारूप दरमान भी प्रस्तुत किये।

5. आईकेएलएल के प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताएं निम्नानुसार हैं:-

(i). आईकेएलएल ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का फार्म-1 में विस्तार से परिकलन प्रस्तुत किया है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**	**2017-18**	**2018-19**	**2019-20**
(1).	**योग व्यय(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)**			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यह्राससहित)	555.87	525.85	577.20
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	36.30	113.25	310.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	592.17	639.11	887.97
(2).	**उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकडों में भिन्नता पाई जाती है।**			
(i).	मूल्यह्रास	0	0	0
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	0	0	0
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+	0	0	0
(3).	**घटाएं समायोजन:**			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	0.57	0.66	0.60
(ii).	ऋणों पर ब्याज	0	0	0
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	0	0	0

(iv).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	0	0	0
(v).	**अन्य व्यय**	116.50	192.33	392.57
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	117.07	192.98	393.17
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	0	0	0
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3+4)	**475.10**	**446.12**	**494.80**
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [2017-18 +2018-19+ 2019-20] / 3	472.01		
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31 मार्च 2020 को सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) ।(आईजीएएपी के अनुसार)	3422.14		
	(ii). जमा: 31 मार्च 2020 को प्रगति अधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	0		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क). माल सूची	0		
	(ख). विभिन्न देनदार	108.01		
	(ग).रोकड़	29.66		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	137.67		
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	3559.81		
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	569.57		
(9).	31 मार्च 2020 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(6)+(8)]	1041.58		
(10).	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन	1.88%		
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है	1061.16		
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 परयथा आकलित।	829.28		

(ii). आईकेएलएल ने फार्म 4 में बीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान आईकेएलएल द्वारा वास्तव में प्रहस्तित 8,89,409 टन के औसत यातायात की मौज़ूदा प्रशुल्क के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क के राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कुल आकलित राजस्व 829.28 लाख रु. है।

(iii). आईकेएलएल ने चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लेखापरीक्षित तुलन पत्र और उसके भाग के रूप में अनुसूचियां तथा लाभ और हानि विवरण प्रस्तुत किये हैं। आईकेएलएल ने फार्म संख्या 1 से 8 प्रस्तुत किये हैं।

(iv). आईकेएलएल ने मौजूदा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 45% प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, आईकेएलएल ने भंडारण प्रभार लागू करने का प्रस्ताव भी किया है जो मौजूदा दरमानों में निर्धारित नहीं है। प्रस्तावित प्रशुल्क और प्रशुल्क वृद्धि, प्रतिशत में, नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क(रु./एमटी)	स्तावित प्रशुल्क (रु./एमटी	वृद्धि % में
(i).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार- अन्य शुष्क बल्क- विदेशी कार्गो	48.84	70.63	45%
(ii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार- अन्य शुष्क बल्क- तटीय कार्गो	29.30	42.37	45%
(iii).	भंडारण प्रभार – 6 से 10 दिन (रु./एमटी/दिन)	-	7.73	नया प्रशुल्क
(iv).	भंडारण प्रभार – 11-15 दिन (रु./एमटी/दिन)	-	11.60	नया प्रशुल्क
(v).	भंडारण प्रभार– 16 दिन और उसके आगे (रु./एमटी/दिन)	-	15.47	नया प्रशुल्क

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईकेएलएल के 06 नवम्बर, 2020 के प्रस्ताव, 13 दिसम्बर, 2020 / 05 दिसम्बर, 2020 के ई-मेल की एक प्रति, निर्धारित फार्मों सहित (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं को छोड़कर) और बाद के 16 दिसम्बर, 2020 के ई-मेल की प्रति सहित हमारे 18 दिसम्बर, 2020 के पत्र के द्वारा डीपीटी और संबंधित प्रयोक्तओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। मामले की अंतिमता हमें किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

7.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर आईकेएलएल को हमारे 27 जनवरी 2021 के पत्र तथा 02 फरवरी 2021 के अनुस्मारक के द्वारा कुछेक मुद्दों पर 08 फरवरी, 2021 तक अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। आईकेएलएल ने 08 फरवरी, 2021 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर आईकेएलएल के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	आईकेएलएल का उत्तर
1 .	**वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (फार्म सं.1):**	
(i).	आईकेएलएल के वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं में वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक डीपीटी को वर्ष किराया प्रभारों के लिए क्रमश: 0.57 लाख रु., 0.66 लाख रु. और 0.60 लाख रु. का भुगतान किया है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार डीपीटी को किया जा रहे रायल्टी भुगतान को आईकेएलएल द्वारा छोड़ दिया गया है। आईकेएलएल पुष्टि करे कि उक्त वर्षों के लिए आईकेकएलल के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए व्यय में रियायत करार के अनुसार रॉयल्टी के समान कोई अन्य भुगतान तो शामिल नहीं है। यदि आईकेएलएल ने रियायत करार के अनुसार डीपीटी को कोई अन्य भुगतान किया हो, जो रॉयल्टी की किस्म का हो, और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वार्षिक लोखाओं में दर्शाया गया हो, उसे भी हटा दिया जाये ताकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 का अनुपालन हो सके।	यह पुष्टि की जाती है कि आईकेएलएल ने रियायत करार में अनुबद्ध रॉयल्टी के सिवा डीपीटी को और कोई भुगतान नहीं किया इसे वित्त वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं में सूचित प्रकट किया गया है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार डीपीटी को किया जा रहे रायल्टी भुगतान को अपवर्जित कर दिया गया है।
(ii).	(क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1 (ii) के अनुसार अप्राप्त और संदिग्ध ऋणों और कम खपत वाली माल सूची के प्रावधान आदि ही एआरआर के परिकलन से अपवर्जित किये जाने हैं। आईकेएलएल ने फार्म 1 में वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमश: 116.50 लाख रु., 192.33 लाख रु. और 392.57 लाख रु. के अन्य प्रावधान अपवर्जित कर दिये हैं। उक्त अपवर्जित की गई मदों में, एक प्रविष्टी वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमश: 26.75 लाख रु. 49.33 लाख रु. और शून्य तक स्थायी आस्ति बट्टे खाते की है। इस प्रकार के बट्टे खाते की किस्म और इस मद को अपवर्जित किये जाने के कारण भी बताये जायें।	आईकेएलएल ने बार्ज जेटी बैक-अप क्षेत्र में बार्ज जेटी में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए 35000 एमटी की कुल क्षमता के 3 भंडार शैडों का निर्माण किया है जो 25 सितंबर, **2015** से परिचालित है। बाद में हमने, मौजूदा उक्त भंडार शेडों में लगाई गई गलवाल्यूम रूफ शीट्स को पीवीसी पालरूफ रूफिंश शीट्स से बदला था। मौजूदा शीटें संक्षारक समुद्री वातावरण और बार्ज जेटी क्षेत्र में धूल के एकत्र हो जाने से संक्षारित हो गई थीं और पुरानी शीटों को बदले जाने की जरूरत थी। इसलिए भंडार शैडों से पुरानी शीट हटायी गई जिन्हें क्रमश: वर्ष 2017-18 और वर्ष 2018-19 में अनियोजित पूंजी कर दिया गया। इसकी गणना नीचे दी गई है:- वित्तीय वर्ष **: 2017-18** विवरण | राशि[रु. में]

		<table><tr><td>भंडार शैडों से हटायी गई गालवाल्यूम रूफ शीटों का सकल मूल्य</td><td>**28,68,342**</td></tr><tr><td>घटायें: अनियोजन की तारीख तक संचयी मूल्यह्रास (25.09.2015 से 28.06.2017 तक 3.83% की दर से मूल्यह्रास)</td><td>**1,9□,228**</td></tr><tr><td>अनियोजन के लिए सुविचारित निवल मूल्य</td><td>**26,75,114**</td></tr></table> वित्तीय वर्ष **: 2018-19** <table><tr><td>विवरण</td><td>राशि [रु. में]</td></tr><tr><td>भंडार शैडों से हटायी गई गालवाल्यूम रूफ शीटों का सकल मूल्य</td><td>**55,29,157**</td></tr><tr><td>घटायें: अनियोजन की तारीख तक संचयी मूल्यह्रास (25.09.2015 से 19.07.2018 तक 3.83% की दर से मूल्यह्रास)</td><td>**5,96,428**</td></tr><tr><td>अनियोजन के लिए सुविचारित निवल मूल्य</td><td>**49,32,729**</td></tr></table> टिप्पण: रूफ शीटों के ह्रासित मूल्य को ही अनियोजित किया गया (यानी अधिग्रहण लागत घटा शीटों के प्रयोग के दिनों की कुल संख्या का संचयी मूल्यह्रास)। मूल्यह्रास दर 3.83% प्र.व. निकली गई क्योंकि भंडार शैडों 26 वर्षों पूरी तरह से ह्रासित हो जाती (यानी मूल अस्ति, बार्ज जेटी का शेष प्रयोग जीवन। इस संदर्भ में, यह 15.01.2016 के प्राधिकरण के आदेश (पृष्ठ 25) का हवाला देना चाहेंगे जो अनुबद्ध करता है कि: प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यह्रास केपनी अधिनियम के अनुसार अपनाये गए जीवन मानकों के साथ सीधी रेखा विधि से परिकलित की जानी चाहिए अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवन मानकोंके अनुसार, जो भी अधिक हो। आईकेएलएल पुष्टि करे कि क्या मूल्यह्रास परिकलन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। उपरोक्त के अनुसार औरउस आदेश की उक्त शर्त को देखते हुए और चूंकि आस्ति की ह्रासित राशि कंपनी अधिनियम के अनुसार प्रभारित मूल्यह्रास से अधिक है, उसे ही फार्म 1 में वार्षिक अपेक्षित राजस्व के परिकलन के लिए सुविचारित व्यय में से अपवर्जित किया गया है।
	(ख).वर्ष 2018-19 और 2019-20 के वार्षिक लेखे जीएसटी पर प्रदत्त ब्याज और वर्ष 2018-19 के लिए टीडीएस पर ब्याज दर्शाते हैं। चूंकि ऐसा प्रतीत होता है कि आईकेएलएल द्वारा प्रदत्त ब्याज दांडिक प्राकृति का है, उसे एआरआर परिकलन में से निकाला जाना चाहिए क्योंकि प्रयोक्ताओं पर ब्याज घटक नहीं डाला जा सकता।	दी गई सलाह के अनुरूप, परिकलन को संशोधित किया जाता है और उक्त राशि(यों) को अपवर्जित कर फार्म 1 की संशोधित गणना प्रस्तुत है।
	(ग). वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखे में 0.13 लाख रु. की राशि सेवा कर केनवैट क्रेडिट बट्टे डालना दर्शाया गया है। चूंकि संदेय सेवा कर को व्यय नहीं समझा जाता, सेवा कर का क्रेडिट राइट-ऑफ एआरआर के परिकलन का भाग नहीं हो सकता, अत: इसे अपवर्जित किया जाए।	दी गई सलाह के अनुरूप, परिकलन को संशोधित किया जाता है और उक्त राशि(यों) को निकाल कर फार्म 1 की संशोधित गणना प्रस्तुत है।
	(घ). वर्ष 2018-19 और 2019-20 के वार्षिक लेखे ज्वाइनिंग फीस और एनएसडीएल वार्षिक कस्टडी प्रभार के क्रमश: 1.01 लाख रु.	दी गई सलाह के अनुरूप, परिकलन को संशोधित किया जाता है और उक्त राशि(यों) को निकाल कर फार्म 1 की संशोधित गणना

	और 0.62 लाख रु. और डीमैट प्रभारों के वर्ष 2018-19 और 2019-20 में क्रमश: 0.14 लाख रु. और 0.11 लाख रु. दर्शाते हैं। चूंकि ये मदें जेटी प्रचालन से संबंधित नहीं है अत: इन्हें एआरआर परिकलन में से अपवर्जित किया जाए।	प्रस्तुत है।
	(ङ). वर्ष 2018-19 और वर्ष 2019-20 में क्रमश: 8235 रु. और 28982 रु. की राशि 'कंसेंट रीनूयल फीस' शीर्ष के अंतर्गत दर्शाये गए व्यय की प्राकृति स्पष्ट करें। यदि उक्त व्यय जेटी प्रचालन से संबंध नहीं रखते तो उन्हें एआरआर परिकलन में से अपवर्जित किया जाये।	दी गई सलाह के अनुरूप, परिकलन को संशोधित किया जाता है और उक्त राशि(यों) को निकाल कर फार्म 1 की संशोधित गणना प्रस्तुत है।
(iii).	(क).प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.6, अन्य बातों के साथ-साथ, अनुबद्ध करता है कि संविदात्मक दायित्वों के कारण स्वामी पत्तन को पट्टा किराये / लाइसेंस शुल्क के किये गए अग्रिम भुगतान को कार्यशील पूंजी के परिकलन में विविध देनदारों के रूप में लिया जाए। आईकेएलएल ने फार्म 3 की वर्किंग शीट 2 (यानी परिशिष्ट एच) में 189.47 लाख रु. को पूर्व प्रदत्त जलाग्र प्रभारों के रूप में दर्शाया है जिन्हें वर्ष 2019-20 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में लिखा जाना है। यह राशि लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में दी गई राशि से मेल नहीं खाती है। लाइसेंस फीस और जलाग्र प्रभार, वर्ष 2019-20 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे में 213.82 लाख रु. है। ऐसी स्थिति में उसका 50% 106.91 लाख रु. बनता है जिस पर इस मद के अंतर्गत सुविचार किया जाना चाहिए जो कार्यशील पूंजी परिकलन में 15 जुलाई 2016 के पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसरण में होगा और अन्य बीओटी प्रचालकों के समान भी। तदनुसार, आईकेएलएल एआरआर परिकलन में कार्यशील पूंजी के लिए परिकलन में इस मद को सही कर लेवें।	फार्म 3 की वर्कशीट 2 में दर्शायी गई 189.47 लाख रु. की राशि 31.03.2020 के शेष के साथ मेल खाती है और उसका 50% 107.68 लाख रु. के साथ 0.33 लाख रु. के अन्य व्यापार प्राप्तव्य कुल मिलाकर 108.01 लाख रु. को कार्यशील पूंजी के रूप में सुविचार में लिया गया है। जैसी सलाह दी गई है उक्त राशि को संशोधित कर 106.91 लाख रु. कर दिया गया है और संशोधित परिकलन संशोधित फार्म 3 में प्रस्तुत किया जा रहा है।
	(ख). आगे, आईकेएलएल ने फार्म 3 में 0.33 लाख रु. तक के व्यापार प्राप्तव्यों को विविध देनदार दर्शाया है। यह मद प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 2.6 के अनुरूप नहीं है और इसलिए इसे कार्यशील पूंजी परिकलन से अपवर्जित किया जाना चाहिए।	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 2.6 निम्नलिखित शब्दों से आरंभ होता है:- "कार्यशील पूंजी में मालसूची विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल हैं।" अत: 0.33 लाख रु. के विविध देनदारों को सुविचार में लिया गया है। हमने सलाह के अनुसार संशोधित परिकलन किया है और वह संशोधित फार्म 3 में अनुलग्नक 'क' के रूप में प्रस्तुत है।
(iv).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 2.6 अनुसार, रोकड़ शेष की सीमा एक महीने के नकद व्ययों तक सीमित है। कार्यशील पूंजी परिकलन के फार्म 3 में आईकेएलएल ने 29.66 लाख रु. की राशि को, कुल व्यय में से Y3 नकद व्ययों को निकाल कर, सुविचार में लिया है, जैसा वर्ष 2019-20 के वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है। आईकेएलएल एक माह के नकद व्यय का पात्र है अर्थात् फार्म 1 में प्रस्तुत Y3 के लिए कुल ग्राह्य व्यय घटा इस मद के अंतर्गत वाई3 का मूल्यह्रास (यानी 494.80 लाख रु. घटा235.21 लाख रु. =[259.59 /12 = 21.63 लाख])। इसलिए आईकेएलएल से अनुरोध है कि वे आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले संशोधित फार्म 1 के आधार पर इस मद में तदनुसार आवश्यक संशोधन करें।	जैसी सलाह दी गई है एक महीने के नकद व्ययों को 21.63 लाख रु. में सेशोधित कर दिया है और वह संशोधित फार्म 3 में अनुलग्नक 'क' के रूप में प्रस्तुत है। [संशोधित प्रस्ताव के अनुसार एक महीने के नकद व्यय 21.54 लाख रु. बनते हैं।]
(v).	उक्त टिप्पणी के आलोक में, आईकेएलएल से अनुरोध है कि वे एआरआर परिकलन का संशोधित फार्म, व्यवसायरत चार्टरित	दी गई सलाह के अनुसार, संशोधित परिकलन अनुलग्नक क में आपके अवलोकनार्थ प्रस्तुत है।

	लेखाकार अथवा लागत लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित, प्रस्तुत करें।	
2.	**राजस्व आकलन (फार्म 4):**	
(i).	फार्म 4 परिशिष्ट 1 में आईकेएलएल ने, वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमश: 734955 एमटी, 984860 एमटी और 948412 एमटी आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर औसत यातायात 889408 एमटी प्रति वर्ष पर सुविचार किया है। उक्त फार्म 4 में आईकेएलएल ने बताया है कि पिछले 4 वर्षों में आईकेएलएल ने केवल आरक्षित कार्गो का ही प्रहस्तन किया है और तृतीय पक्ष कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया गया। आईकेएलएल ने बताया है कि इतनी ही मात्रा तृतय पक्ष की प्रहस्तित की जा सकेगी। ऐसी स्थिति में, आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित औसत यातायात 17,78,818 एमटी प्रति वर्ष होगा (यानी 889409 एमटी आरक्षित कार्गो और 889409 एमटी तृतीय पक्ष कार्गो)। लेकिन, यह देखा जाता है कि आईकेएलएल ने मात्रा 889409 एमटी पर ही राजस्व आकलन किया है कि न कि कुल यातायात के आधार पर जिसमें आरक्षित कार्गो और आईकेएलएल द्वारा परिकल्पित प्रहस्तित किये जाने वाले तृतीय पक्ष कार्गो दोनों ही शामिल हों। इस संबंध में, पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (vi) की ओर ध्यानकर्षण कराया जाता है। इस प्राधिकरण ने 15 जनवरी 2016 के अपने पिछले आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी के पैरा 19 (v) में टिप्पणी की है कि यह प्राधिकरण एमपीटी अधिनियम के उपबंधों के अंतर्गत आईकेएलएल द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए समग्र रूप से प्रशुल्क निर्धारित करेगा, चाहे कार्गो का प्रहस्तन अपने स्वयं के उपयोग के लिए हो या तृतीय पक्ष कार्गो हो। तदनुसार, यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन में ही आईकेबीएलएल जेटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए समग्र रूप से प्रशुल्क अनुमोदित किया गया था, इस पर सुविचार किये बिना कि कार्गो चाहे आरक्षित हो या तृतीय पक्ष। ऐसी स्थिति में, आईकेएलएल से अनुरोध है कि जेटी के लिए औसत यातायात को समग्र रूप से लेखबद्ध करते हुए अपने प्रस्ताव को आशोधित करें यानी पिछले तीन वर्षों 2017 -18 से 2019-20 के 889409 एमटी के लेखबद्ध आरक्षित कार्गो जमा तृतीय पक्ष के लिए प्रहस्ति किये जाने वाले औसत आकलित कार्गो। इसके प्रस्तावित दर में भी परिवर्तन होगा। आईकेएलएल आवश्यक परिवर्तन करके संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे।	इस संबंध में, हम निवेदन करते हैं कि:- (क). फार्म 4 की सारणी ख के कालम 9 के योग के आंकडों को फार्म 1 के क्रमांक 12 में अग्रेनीत किया गया है ताकि उक्त आंकडों की फार्म 1 के क्रमांक 11 के अधिकतम आकलनों से तुलना की जा सके। (ख). विभिन्न फार्मों की संरचना के अनुसार, प्रस्तावित दरमानोंपर पिछले 3 वर्षों में प्रहस्तित पूर्व की मात्राओं के आधार पर किया गया राजस्व आकलन पिछले 3 वर्षों के पूर्ववर्ती व्यय के आधार पर निकाले गए से अधिकतम की तुलना की जा रही है। (ग). इसके अतिरिक्त, स्वयं फार्म 4 भी पूर्ववर्ती मात्राओं पर सुविचार करता है न कि आकलित भावी मात्राओं पर। उदाहरण के लिए, फार्म 4 की सारणी क औसत वास्तविक यातायात का परिकलन प्रदान करती है। सारणी 'ख' के कालम 8 में औसत वास्तविक यातायात के आंकड़े देना ही अपेक्षित है, जिसका शीर्षक इस प्रकार है:- **"**वर्ष Y1, Y2 और Y3 के दौरान बीओटी प्रचालकद्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का औसत।**"** उक्त को देखते हुए निर्धारित प्रपत्रों के अनुसार ही वास्तविक के आधार पर परिकलन और पूर्ववर्ती मात्रात्मक डाटा तथा पूर्ववर्ती वित्तीय डाटा की तुलना का तर्क प्रस्तुत किया गया है, ऐसे तथ्यों पर सुविचार करते हुए, हमारे विचार में भावी आकलित मात्राओं की लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार पूर्ववर्ती लागत की तुलना के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता। अत: हम सविनय निवेदन करते हैं कि उक्त सुझावों के साथ हमारे यथासंशोधित परिकलनों को स्वीकार किया जाए।
3.	**पूर्ववर्ती निष्पादन (फार्म 8):**	
	आईकेएलएल ने पूर्वावधि निष्पादन का विश्लेषण किये बिना फार्म 8 प्रस्तुत किया है। आपका ध्यान निर्धारित फार्म की टिप्पणी संख्या 1 की ओर आकर्षित किया जाता है जो यह बताता है कि इस फार्म को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत किये गए प्रथम प्रशुल्क संशोधन के बाद दरमानों के सामान्य संशोधन में अन्य फार्मो के साथ दायर किया जाए। आईकेएलएल का वर्तमान प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत पहला संशोधन है और इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.2 का हवाला दिया जाता है जो यह अनुबद्ध करता है कि इस दिशानिर्देश के अंतर्गत प्रथम प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटे को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार	निर्धारित फार्म नं.8 की टिप्पणी संख्या 1 में यह लिखा है कि "इस फार्म को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत किये गए प्रथम प्रशुल्क संशोधन के बाद दरमानों के सामान्य संशोधन में अन्य फार्मो के साथ दायर किया जाए।" इस संबंध में यह सविनय निवेदन करते हैं कि यह आईकेएलएल का **"**प्रथम प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव है**"**। इसके आलोक में, उक्त खंड का पालन भविष्य में बाद के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में किया जायेगा।

	निपटाया जाये, जो नीचे उद्धरत किया जाता है: *"मौजूदा प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित प्रक्षेपणों के संदर्भ से निर्धारित प्रशुल्क की वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादन प्रक्षेपणों की तुलना में परिवर्तन 20% से + या – पाया जाता है तो प्रशुल्कों को पूर्वापेक्षी समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय, पहले से अर्जित किये गए लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क संशोधन के समय समंजित किया जायेगा।"* पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के आकलनों को सुविचार में लिया गया था। इसलिए आईकेएलएल को वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन और पिछले प्रशुल्क चक्र में सुविचारित की तुलना का एक विवरण प्रस्तुत किया जाए जैसा तत्कालीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत पिछले प्रशुल्क संशोधनों के समय किया जाता रहा होगा और यदि वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों मेंपरिवर्तन +/-20% है तो आकलित एआरआर में आवश्यक समंजन किया जाये। आपके संदर्भ के लिए **अनुलग्नक-क** के रूप में पूर्वावधि विश्लेषण का नमूना दिया जा रहा है।	
4.	**प्रस्तावित दरमान**:	
(i).	सामान्य निबंधन एवं शर्तें:	
	इस प्राधिकरण ने समय-समय पर महापत्तन न्यासों और उनमें कार्यरत बीओटी परिचालकों के लिए कॉमन अंगीकरण आदेश जारी करता रहता है और सभी महापत्तन न्यासों तथा उनमें कार्यरत बीओटी परिचालक को अपने दरमानों में उपयुक्त टिप्पण अंतर्विष्ट करने का अनुरोध किया जाता है। लेकिन, आईकेएलएल ने प्रस्तावित दरमान में, कॉमन अंगीकरण आदेश के अनुपालन में उपयुक्त टिप्पणी का समावेशन नहीं किया है:- जहाजों और कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क के उपबंधों के संबंध में 26 नवंबर 2015 के कॉमन अंगीकरण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में 25 सितंबर 2018 के संशोधित आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीओ में किसी एक भारतीय पत्तन से पश्चिमी तट के किसी अन्य भारतीय पत्तन को अथवा इसके विपरीत तटीय कार्गो की ढुलाई में पोत द्वारा श्रीलंका के जलक्षेत्र से होकर, चाहे वह बीच में श्रीलंका अथवा बंग्लादेश में किसी पत्तन पर रूकता है या नहीं, और बिना पोत परिवर्तन करने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड की 11 मई, 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमाशुल्क (एनटी) के निबंधनों के अनुसार पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में रियायत का सुपात्र होगा।	दी गई सलाह के अनुसार हमने संशोधित दरमान में निम्नलिखित टिप्पणी अंतर्विष्ट कर दी है:- जहाजों और कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क के उपबंधों के संबंध में 26 नवंबर 2015 के कॉमन अंगीकरण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में 25 सितंबर 2018 के संशोधित आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीओ में किसी एक भारतीय पत्तन से पश्चिमी तट के किसी अन्य भारतीय पत्तन को अथवा इसके विपरीत तटीय कार्गो की ढुलाई में पोत द्वारा श्रीलंका के जलक्षेत्र से होकर, चाहे वह बीच में श्रीलंका अथवा बंग्लादेश में किसी पत्तन पर रूकता है या नहीं, और बिना पोत परिवर्तन करने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड की 11 मई, 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमाशुल्क (एनटी) के निबंधनों के अनुसार पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में रियायत का सुपात्र होगा।
(ii).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.4.1. के अनुसार प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों पर और बीओटी प्रचालकों द्वारा विलंबित वापसी पर दांडिक ब्याज की दर 15% है। आईकेएलएल द्वारा समान्य निबंधन और शर्तों के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी 2(i).(ख) में विलिम्बत ब्याज की दर 14.15% प्रस्तावित की गई है जिसे दिशानिर्देश उपबंधों के अनुरूप आशोधित कर 15% किया जाये।	दी गई सलाह के अनुसार हमने संशोधित दरमान में ब्याज की दर को आशोधित कर दिया है जैसा अनुलग्नक ख में प्रस्तुत है।

5.	**प्रस्तावित भंडारण प्रभार:**	
(i).	15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान आईकेएलएल ने किसी भंडारण प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया था। इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न, जो 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित क्रम संख्या (i), आईकेकएलएल ने, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, तब यह स्पष्ट किया था कि प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में भंडारण प्रभार शामिल नहीं हैं। रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 (प्रशुल्क की उगाही और वसूली) के अंतर्गत सुग्राही प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र करेगा। इस तरह यह स्पष्ट नहीं होता कि रियायत कारार के उपबंधों के अनुसार अलग से भंडारण प्रभारों के निर्धारण की जरूरत क्या है। हालांकि, अब वर्तमान प्रस्ताव में, आईकेएलएल ने प्रस्तावित दरमानों में अलग से दरमानों का प्रस्ताव किया है जो पिछले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में आईकेएलएल के तर्क से परस्पर विरोधी है। उक्त को देखते हुए आईकेएलएल पुष्टि करे और रियायत करार में संबंधित खंड का हवाला दे जिसके अंतर्गत आईकेएलएल रियायत करार के उपबंधों के अनुसार तृतीय पक्ष कार्गो पर भंडारण प्रभार की उगाही कर सकता है।	क. पृष्ठभूमि: इफ्फको किसान लॉजिस्टिक लिमिटेड (कंपनी) का निगमन कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत 26 फरवरी, 2004 को हुआ। कंपनी इंडियन फार्मरज फार्टिलाइजर को आपरेटिव लिमिटेड (इफ्फको) की पूर्णत: नियंत्रित कंपनी है। कंपनी ने दीनदयाल पत्तन न्यास के साथ 17 फरवरी 2011 को एक करार किया कि यह आरक्षित प्रयोग के लिए कांडला पत्तन में(निर्माण, परिचालन और अंतरण) बार्ज जेटी का निर्माण करेगा। करार की अवधि 30 वर्ष है। बार्ज जेटी का निर्माण कार्य पूरा हो गया है और 16 नवंबर 2013 से वाणिज्यक परिचालन आरंभ हो गया है। ठोस उर्वरक, कच्ची सामग्री और शुष्क कार्गो की अन्य मदों के प्रहस्तन के लिए बार्ज जेटी की क्षमता 2.00 एमएमटीपीए की है। आईकेएलएल और डीपीटी के बीच हुए रियायत करार के अनुसार डीपीटी द्वारा पत्तन सुविधाओं के विकास के लिए बैक-अप 36000 वर्ग मीटर भूमि पट्टे पर दी गई है। इसके अतिरिक्त बार्ज जेटी के निर्माण के लिए 2400 वर्ग मीटर भूमि दी गई है। रियायत करार के अनुसार, प्रहस्तन सुविधाओं के प्रयोग को इष्टतम बनाने के लिए बार्ज जेटी सुविधा का तृतीय पक्ष कार्गो के लिए उपयोग करने का प्रसताव है। इसलिए, यह महसूस किया गया कि बार्ज जेटी में तृतीय पक्ष कार्गो को आकर्षित करने के लिए, कार्गो भंडारण हेतु ठकी हुई भंडारण सुविधा की जरूरत पड़ेगी। इसके अतिरिक्त, इफ्फको ने अपना आयातित उर्वरक आईकेएलएल बार्जजेटी की ओर मोड़ दिया है जो पहले कांडल और मुंद्रा पत्तनों पर प्रहस्त किया जाता था। बार्ज जेटी पर आयातित उर्वरकों के प्रहस्तन पर हमारे संयंत्र परिचालन प्रभावित होते हैं क्योंकि आयातित उर्वरक के लिए हमें अपने कन्वेयर सिस्टम और साइलो कम्पार्टमेंट को समर्पित करना पड़ता है, जिन्हें अन्यथा संयंत्र में उर्वरक उत्पाद के प्रहस्तन और भंडारण के लिए प्रयोग किया जाता। इसलिए, उर्वरक आयात के साथ-साथ हमारे अपने स्वयं के उर्वरक उत्पाद के लिए एक वैकल्पिक व्यवस्था अपेक्षित है ताकि आयातित उर्वरकों के पोतों और बार्जों से उतरायी परिचालन के साथ हमारा संयंत्र परिचालन सुस्थिर बना रहे। आईकेएलएल ने बार्ज जेटी में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए बार्ज जेटी बैक-अप क्षेत्र में कुल 35,000 एमटी की क्षमता के साथ 3 भंडारगृह बनाये है जो 25 सितंबर, 2015 से परिचालन में है। रियायत करार में भंडारण शेडों के निर्माण के लिए कहीं भी कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है और उसे आईकेएलएल द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्वेच्छा से बनाया गया है, जैसा ऊपर के पैराओं में स्पष्ट किया गया है। इसके अतिरिक्त, यह एक वाणिज्यक विवेक है कि पत्तन बिना पर्याप्त भंडार सुविधा के प्रभावकारी ढंग से कार्य नहीं कर सकता (रियायत करार का पृष्ठ 84 बताता है कि समुचित और प्रभावी कार्यकरण के लिए कंपनी अन्य सहायक सुविधाएं प्रदान कर सकती है। बार्ज जेटी के निर्माण के लिए रियायत करार जिसके लिए भंडारण सुविधा बार्ज जेटी के लिए अनिवार्य और अभिन्न अंतग है। भंडारगृहों का निर्माण रियायत करार के परिशिष्ट 4 के पैरा (ii) और पैरा (iv) में शामिल किया गया है और कि परिशिष्ट 4 का पैरा (iii) विशेष रूप से 2 एमएमटीपीए कार्गो प्रहस्तन की क्षमता होगी, जो तभी संभव है जब

		बैक-अप क्षेत्र में भंडार सुविधा भी निर्मित हो। इसलिए 3 भंडारगृहों का निर्माण रियायत करार का संभाग हैं। इसलिए बैक-अप क्षेत्र में भंडारगृहों का निर्माण रियायत करार के परिशिष्ट 4 के साथ पठित परिशिष्ट 1 के अनुरूप है। ख. रियायत करार में उपबंध: इस संदर्भ में, हम रियायत करार के अनुच्छेद 8.1"प्रशुल्क की उगाही और वसूली" [पृष्ठ 34] का हवाला देना चाहेंगे जो इस प्रकार है:- "करार के अंतर्गत परियोजना सुविधाओं और सेवाएं सुगाही द्वारा अपने स्वयं के प्रयोग के लिए विकसित की जा रही हैं। स्वप्रयोग के लिए प्रशुल्क की उगाही नहीं होती। लेकिन, सुविधा के उपयोग को इष्टतम करने के लिए और इस करार के उपबंधों के अनुसार और यदि परिचालन चरण में कंसेशनिंग प्राधिकारी द्वारा किसी अन्य प्रयोक्ता के प्रयोग के लिए निदेश दिये जाने पर सुगाही अन्य कार्गो को प्रहस्त करता है, कंसैशनिंग प्राधिकारी परियोजन सुविधाओं और सेवाओं का प्रयोग करने वाले कार्गो के स्वामी/परेषिती और पोत स्वामी/एजेंट से समय-समय पर अधिसूचित दरमानों के अनुसार प्रशुल्क की उगाही और वसूली करने का पोत होगा। आज की तारीख में ग्राह्य प्रशुल्क परिशिष्ट 13 में दिया गया है। इसके अतिरिक्त, कंसैशनिंग प्राधिकारी प्रयोक्ता से समय-समय पर अधिसूचित कांडला पत्तन दरमानों के अनुसार बर्थ किराया प्रभार भी वसूलेगा और ऐसे बर्थ किरायों के लिए वसूल किये गए किसी भुगतान का 50% सुग्राही के साथ बांटेगा। आगे और, कंसैशनायर मशीनीकृत सुविधा के माध्यम से अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर और समय समय पर लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभार भी लेगा, जैसा परिशिष्ट 12 में दिया गया है और कंसैशनिंग प्राधिकारी को 25% रायल्टी के रूप में देगा। संदेह से बचने के लिए यह स्पष्ट किया जाता है कि कंसैशनिंग प्राधिकारी अन्य कार्गो के लिए कांडला पत्तन न्यास के दरमानों के अनुसार 100% घाटशुल्क प्रभार भी लेगा। आगे और यह बताया जाता है कि कंसैशनिंग प्राधिकारी समय-समय पर संशोधित दरमानों के अनुसार पत्तन देयताओं, पायलटेज शुल्क, मूरिंग प्रभार, स्ट्रीम देयताएं, लंगरगाह शुल्क आदि सहित पोत संबंधी प्रभार भी एकत्र करेगा।" इससे और आगे, रियायत करार का अनुच्छेद 9.1[ख] [पृष्ठ 35] निम्नवत् व्यवस्था करता है:- [क] कंसैशनायर मशीनीकृत सुविधा के माध्यम से अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर और समय समय पर लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभार भी लेगा, जैसा परिशिष्ट 12 में दिया गया है और कंसैशनिंग प्राधिकारी को 25% रायल्टी के रूप में देगा। कंसैशनायर द्वारा प्रति माह प्रभार्य (रॉयल्टी)। [ख] सकल राजस्व का परिकलन परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के लिए परिकलन की संगत अवधि के दौरान उद्ग्रहणीय अधिकतम प्रशुल्क के आधार पर किया जायेगा। यह स्पष्ट किया जाता है कि सुग्राही द्वारा प्रयोक्ताओं को प्रस्तावित छूट और विलंबन, यदि कोई हो, या सुग्राही द्वारा परियोजना सुविधा और सेवा के लिए प्रभार

		एकत्र राजस्व के प्रयोजन से ध्यान नहीं दिया जायेगा। इसके अतिरिक्त, सकल राजस्व परिकलन में, ब्याज, आस्तियों की बिक्री, से आय तथा सुग्राही द्वारा तृतीय पक्ष से क्षति के कारण प्राप्त राशि (सेवा विलंब शुल्क के रूप में प्रयोक्ताओं से प्राप्त राशि अथवा परियोजना सुविधा और सेवाओं के संबंध मे ऐसे अन्य प्रभारों के), परियोजना सुविधा ओर सेवाओं के संबंध में कर अथवा उपकर, यदि कोई एकत्र किया गया हो और किसी सरकारी प्राधिकरण को अदा किया हो, को नजर अंदाज कर दिया जायेगा। रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 और 9.1 के उपरोक्त उपबंधों पर सुविचार करते हुए, यह कहा जा सकता है कि अनुच्छेद 8.1 कहीं भी सुग्राही को परियोजना सुविधाओं से संबंधित किन्हीं अन्य सेवाओं को प्रभारित करने से वहीं रोकता। इसके अतिरिक्त, अनुच्छेद 9.1 में सकल राजस्व की परिभाषा विशेष रूप से परियोजना सुविधाओं और सेवाओं से इतर मात्र अन्य राजस्व को रायल्टी भुगतानों और राजस्व हिस्से के भुगतान के लिए छोड़ने के लिए कहती है। जिन्हें पत्तन सुविधा के लिए किसी भी नाम से एकत्र किया गया हो और पर्याप्त रूप से सकल राजस्व की परिभाषा में कवर किया गया है। ग. अन्य परिचालकों द्वारा प्रस्तुत सेवाएं: एकेबीटीपीएल (मैसर्ज अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड) के साथ-साथ के आईसीटीएल (मैसर्ज कांडला इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड) के भी भंडारग्रह की अलग से दर अनुसूचियां हैं। उपरोक्त को देखते हुए, पत्तन प्रयोक्ताओं को भंडारण सुविधा उपलब्ध कराना एक विवेकपूर्ण वाणिज्यक प्रथा है जो न केवल आईकेएलएल के लिए बल्कि डीपीटी के लिए भी लाभदायक होगी।
(ii).	आईकेएलएल पुष्टि करता है कि यह तृतीय पक्ष कार्गो के लिए रियायत करार के अनुसार, भंडारण प्रभारों की उगाही कर सकता है। निम्नलिखित मुद्दों का समाधान किया जाए।	
	(क).आईकेएलएल ने भंडारण प्रभार निकालने के लिए गणना प्रस्तुत की है जिसमें वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए भंडारण सुविधा के उपयोग के लिए वर्ष-वार, स्लैब वार कार्गो मात्रा को सुविचार में लेकर भंडारण सुविधा प्राप्त करने की औसत मात्रा 5879285 टन निकाली है। जिसे आधार भंडारण प्रभार निकालने के लिए भंडारण प्रभार से राजस्व अपेक्षा का आकलन किया है। मौजूदा दरमान में कोई भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं है। आईकेएलएल प्रस्तावित भंडारण दर निकालने के लिए आईकेएलएल द्वारा सुविचारित आधार प्रस्तुत करे।	कथित भंडारण प्रभार का परिकलन प्रस्तुत है।
	(ख).प्रस्तावित दरमान में, आईकेएलएल ने भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है ओर उसे कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची में शामिल किया है। इस संबंध में निमनलिखित बिंदुओं पर सुविचार किया जाए: (i). आईकेएलएल पृथक भंडारण प्रभार अनुसूची का प्रस्ताव कर सकता है। (ii). सामान्यत: उगाही योग्य भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद होता है। कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 का खंड 8.5 अनुबद्ध करता है कि निशुल्क दिवसों का निर्धारण जिनके बाद भंडारण प्रभार	(i) दी गई सलाह के अनुसार पृथक दरमान प्रस्तुत हैं। (ii) दी गई सलाह के अनुसार ऐसी शर्तें प्रस्तुत दरमान में अंतर्विष्ट कर दी गई हैं। (iii) दी गई सलाह के अनुसार ऐसी शर्तें प्रस्तुत दरमान में अंतर्विष्ट कर दी गई हैं।

	लगेगा, बीओटी प्रचालक कर सकता है। इसलिए आईकेएलएल भंडारण प्रभार के अंतर्गत निशुल्क अवधि का प्रस्ताव करे जिसके बाद भंडारण प्रभार उगाही योग्य होंगे। ऐसा अन्य महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों के दरमानों के अनुरूप होगा। उपरोक्त के परिणामस्वरूप, यदि भंडारण प्रभारों से राजस्व आकलन में कोई परिवर्तन होता है तो उसे किया जाये और फार्म 4 में संशोधित राजस्व आकलन, व्यवसायरत चार्टरित। लागत लेखाकार से विधिवत प्रमाणित, प्रस्तुत किया जाए। (iii). आगे और, भंडारण प्रभारों का शासित करने वाली शर्तें जैसे- निशुल्क अवधि का परिकलन, सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश ओर टर्मिनल के अकार्य दिवसों का निशुल्क अवधि के लिए परिकलन आदि का प्रस्तावित प्रारूप दरमान में प्रस्ताव किया जाए। यदि अपेक्षित हो, आईकेएलएल अन्य पत्तनों अथवा प्रचालकों के दरमानों का अवलोकन कर सकता है, जो प्राधिकरण की वैबसाइट पर उपलब्ध हैं।	
6.	**परिशिष्ट के में प्रस्तुत प्रस्तावित प्रशुल्क परिकलन**:	
	आईकेएलएल ने परिशिष्ट के से कार्गा प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार निकालने के लिए गणना प्रस्तुत की है। उक्त गणना में यह पाया जाता है कि प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार निकालने के लिए आईकेएलएल ने आधार दर पर 33.33% के डीपीटी के हिस्से को भी लेखबद्ध किया है। डीपीटी के हिस्से को जोड़े जाने का कारण स्पष्ट नहीं है। जैसा आईकेएलएल जानता है कि प्रशुल्क निशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए राजस्व हिस्सा/रायल्टी भुगतान पास थ्रू के रूप में ग्राह्य नहीं है और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप नहीं है। अत: आईकेएलएल राजस्व हिस्सा घटक, यदि कोई हो, को यदि शामिल किया गया है तो उसे अपवर्जित कर दे।	इस संबंध में, आईकेएलएल का यह मत है कि दरमानों के निर्धारण में निम्नलिखित खंड संगत है: खंड 2.9 – उपयुक्त खंड 2.8 के अनुसार बीओटी परिचाककों द्वारा निर्धारित एआरआर उस आधार पर अधिकतम वार्षिक राजस्व अपेक्षा है जिसे पर बीओटी परिचालक दरमान तैयार करेंगे। खंड 2.10 -दरमान तैयार करने के लिए सुविचारित किया जाने वाला यातायात वर्ष वाई1, वाई2 और वाई3 के दौरान बीओटी परिचालक द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात की औसत होगी। वास्तविक यातायात संबद्ध महापत्तन न्यास द्वारा 10 दिनों के भीतर विधिवत् प्रमाणित होगा। खंड 2.11.1 – उपर्युक्त खंड 2.9 के अनुसार ओर उपर्युक्त खंड 2.10 के अनुसार यातायात को ध्यान में रखते हुए यथा मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, बीओटी परिचालक के पास अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार के दबावों पर प्रतिसाद देने के लिए दरों का निर्धारण करने तथा प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकर द्वारा विधिवत् प्रमाणित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की सीमा के भीतर एसओआर तैयार करने का अधिकार होगा। बीओटी परिचालक के पास अधिकतम एआरआर से कम राजस्व अर्जित करने के लिए दरमान तैयार करने का विकल्प होगा। इस संबंध में, बीओटी परिचालक तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए आर अनुमानन की सिस्तृत गणना करेंगे जैसा उपर्युक्त 2.10 में किया गया है और स्वत: स्थापित किया गया है कि दरमान में सभी प्रशुल्क मदों से ऐसे निर्धारित राजस्व का जोड़ प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/ लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित उपर्युक्त खंड 2.9 में निर्धारित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर है। 11.07.2019 के दिशानिर्देश, कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.9 से 2.11.1 तक के विभिन्न खंडों का सुस्पष्ट अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए 07.03.2019 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये गए है, जिसमें अधिकतम सीमा के परिकलन की विधि और प्रस्तावित दरमान पर उक्त सीमा की राजस्व से तुलना के लिए

		विभिन्न फार्म निर्धारित किये गये हैं। फार्म 1 में अधिकतम सीमा का परिकलन रॉयल्टी के रूप में डीपीटी के हिस्से को अलग करके पहले ही अपवर्जित कर दिया गया है। वर्तमान मामले में, फार्म 4 में निर्धारित परिकलन विधि के अनुसार किया गया राजस्व आकलन, फार्म 1 में निर्धारित ढंग से परिकलन वार्षिक राजस्व अपेक्षा के लिए अधिकतम सीमा के भीतर है। इस को देखते हुए हमारी राय यह है कि यदि राजस्व आकलन फार्म 1 क्रमांक3 [i]में पहले से ही निकाल दी गई और फार्म 1 में निकाली गयी राशि सीमा के भीतर है तो किसी और परिकलन को नजर अंदाज करना जरूरी नहीं है।
7.	**पृथक करार**:	
	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अनुसार बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ किए गए मौजूदा रियायत करार में दिए गए प्रावधानों से बंधा रहेगा। समानांतरत: बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ पृथक करार द्वारा इन दिशानिर्दशों से बंधे रहने के लिए सहमत होगा। इस संबंध में आईकेएलएल ने पृथक करार की प्रति प्रस्तुत की है। परंतु करार पर सिर्फ आईकेएलएल के हस्ताक्षर हैं और यह एक प्रारूप के रूप में है। आईकेएलएल को आईकेएलएल और डीपीटी के प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ताओं से विधिवत् हस्ताक्षरित करार की अंतिम प्रति प्रस्तुत करनी है।	आईकेएलएल द्वारा डीपीटी से किया गया विधिवत् निष्पादन करार, जिस पर प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ताओं के हस्ताक्षर है, इसके साथ संलग्न है।

7.2. भंडारण प्रभार का परिकलन और भंडारण प्रभारों से एआरआर का सारांश नीचे सारणी में दिया गया है:

विवरण	**2017-18**	**2018-19**	**2019-20**
कुल ग्राह्य व्यय	47509742	44377216	49376728
भंडार सुविधा से संबंधित कुल व्यय	8566244	7150807	8754076
भंडारण प्रभारों को आबंटन योग्य राजस्व का %	18.03%	16.11%	17.73%
औसत			17.29%
अधिकतम वार्षिक राजस्व अपेक्षा लाख रु. में			1058.52
भंडारण के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा लाख रु. में			183.03
प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा लाख रु. में			875.49

विवरण	**मात्रा**	**दर**	**मूल्य**
6-10 दिन	193497.700	6.50	1257735
11-15 दिन	144208.153	11.00	1586290
16 दिन से आगे	1102367.782	14.00	15433149
योग राशि में			18277174
आकलित राशि लाख रु. में			182.77

7.3. आईकेएलएल ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय 08 फरवरी 2021 के पत्र के साथ संशोधित लागत विवरण और संशोधित प्रस्तावित प्रारूप दरमान भेजे। संशोधित प्रस्ताव के अनुसार मुख्य मुद्दों का सार इस प्रकार हैं:

(i). आईकेएलएल द्वारा फार्म 1 में परिकलित संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा एआरआर नीचे दी जा रही है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**	**2017-18**	**2018-19**	**2019-20**
(1).	**योग व्यय(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)**			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यह्राससहित)	555.87	525.85	577.20
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	36.30	113.25	310.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	592.17	639.11	887.97
(2).	**उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकडों में भिन्नता पाई जाती है।**			
(i).	मूल्यह्रास	0	0	0
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	0	0	0
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+	0	0	0
(3).	**घटाएं समायोजन:**			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	0.57	0.66	0.60
(ii).	ऋणों पर ब्याज	0	0	0
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	0	0	0
(iv).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	0	0	0
(v).	**अन्य व्यय**	116.50	194.68	393.61
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	117.07	195.34	394.21
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	0	0	0
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3+4)	**475.10**	**443.77**	**493.76**
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [2017-18 +2018-19+ 2019-20] / 3	470.88		
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31 मार्च 2020 को सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) ।(आईजीएएपी के अनुसार)	3422.14		
	(ii). जमा: 31 मार्च 2020 को प्रगति अधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	0		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क). माल सूची	0		
	(ख). विभिन्न देनदार	106.91		
	(ग).रोकड़	21.63		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	128.54		

	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	3550.68
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	568.11
(9).	31 मार्च 2020 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(6)+(8)]	1038.99
(10).	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन	1.88%
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है	1058.52
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 परयथा आकलित।	809.82

(ii). (क). आईकेएलएल द्वारा संशोधित दरमान में अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार वहीं है जिसका प्रस्ताव मूल प्रस्ताव में किया गया था।

(ख). संयुक्त सुनवाई के कार्रवाई मुद्दे से उठे प्रसंग पर आईकेएलएल ने स्टील और बोरा बंद कार्गो तथा टिम्बर के लट्ठों की मोजूदा दरों पर क्रमश: 18% और 20% वृद्धि के साथ मौजूदा दरमानों में स्टील और बोरा बंद कार्गो तथा टिम्बर के लट्ठों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

(ग). मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित भंडारण प्रभारों की प्रस्तावित दरों को हल्का सा घटा कर संशोधित किया है और अब 5 दिन की निशुल्क अवधि का प्रस्ताव भी किया गया है।

(iii). मौजूदा दर और आईकेएलएल के संशोधित प्रस्तावित दरमान के अनुसार संशोधित दर नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

(रु./एमटी)

क्र.स.	**अन्य शुष्क बल्क**	**15.01.2016 के आदेश के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क**		**संशोधित प्रस्तावित दर**		**% वृद्धि**
		विदेशी	**तटीय**	**विदेशी**	**तटीय**	
(i).	अन्य शुष्क बल्क	48.84	29.30	70.63	42.37	45%
(ii).	इस्पात और बोराबंद कार्गो	59.56	35.74	70.63	42.37	18.6%
(iii).	टिम्बर लट्ठे	58.67	35.20	70.63	42.37	20%

(ख). भंडारण प्रभार

(रु. / एमटी)

क्र.सं.	**विवरण**	**मौजूदा प्रशुल्क**	**संशोधित प्रस्तावित दर**	**% वृद्धि**
(i).	पहले 5 दिन निशुल्क	--	--	नई मद
(ii).	6 – 10 दिन	--	6.50	नई मद
(iii).	11-15 दिन	--	11.00	नई मद
(iv).	16 दिन और आगे	--	14.00	नई मद

(iv). संशोधित प्रस्तावित दर को लेखबद्ध करने के लिए राजस्व आकलन को आशोधित किया गया है। आईकेएलएल ने फार्म नं. 1 और 4 व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित करवा कर प्रस्तुत किये हैं।

7.4. आईकेएलएल के प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, हमने 13 जनवरी 2021 के अपने पत्र के द्वारा डीपीटी से निम्नलिखित मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया। डीपीटी ने 09 मार्च 2021 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर डीपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी का उत्तर
(i).	पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) परिकलन में सुविचारित क्रमश: 202.21 लाख रु., 205.69 लाख रु. और 213.82 लाख रु. का पट्टा किराया जैसा फार्म 1 की गणना शीट 1 में लाइसेंस शुल्क और जलाग्र प्रभार के अंतर्गत दर्शाया गया है,और इन वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं दिया गया है, रियायत करार के उपबंधों के अनुसार है।	आईकेएलएल द्वारा अदा किया गया लाइसेंस शुल्क और जलाग्र प्रभार इस प्रकार हैं: 1. वर्ष 2017-18 – 201.116 लाख रु. 2. वर्ष 2018-19 – 205.478 लाख रु. 3. वर्ष 2019-20 – 213.081 लाख रु. यह प्रभार रियायत करार के उपबंधों के अनुरूप है।
(ii).	(क). फार्म 4 परिशिष्ट 1 में आईकेएलएल ने, वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमश: 734955 एमटी, 984860 एमटी और 948412 एमटी आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर औसत यातायात 889408 एमटी प्रति वर्ष पर सुविचार किया है। डीपीटी पुष्टि करे कि आईकेएलएल द्वारा सूचित वास्तविक यातायात सही है।	आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात इस प्रकार है: 1. 2017-18 – 723053 एमटी 2. 2018-19 -986306 एमटी 3. 2019-20 – 1002312 एमटी उक्त के आधार पर औसत यातायात 903890 एमटी प्रति वर्ष बनता है।
	(ख). आईकेएलएल ने राजस्व आकलन के फार्म 4 (परिशिष्ट 1) में बताया है कि पिछले 4 वर्षों में आाईकेएलएल ने केवल आरक्षित कार्गो का ही प्रहस्तन किया है और तृतीय पक्ष कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया गया। आईकेएलएल ने बताया है कि इतनी ही मात्रा तृतय पक्ष की प्रहस्तित की जा सकेगी। ऐसी स्थिति में, आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित औसत यातायात 17,78,818 एमटी प्रति वर्ष होगा (यानी 889409 एमटी आरक्षित कार्गो और 889409 एमटी तृतीय पक्ष कार्गो)। डीपीटी कि समग्र जेटी के औसत यातायात की क्योंकि आईकेएलएल ने समग्र जेटी के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है जो 15 जनवरी 2016 के आईकेएलएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।	यह मैसर्ज आईकेएलएल का प्रस्ताव था। आज तक पिछले 2 वर्षों में उन्होंने केवल 1 पोत प्रहस्तित किया है। तृतीय पक्ष कार्गो प्रहस्तन के बारे में आईकेएलएल की भावी योजना के बारे में डीपीटी को कुछ पता नहीं है।
(iii).	आईकेएलएल के वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं में वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक डीपीटी को वर्ष किराया प्रभारों के लिए क्रमश: 0.57 लाख रु., 0.66 लाख रु. और 0.60 लाख रु. का भुगतान किया है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार डीपीटी को किया जा रहे रायल्टी भुगतान को आईकेएलएल द्वारा छोड़ दिया गया है। आईकेएलएल पुष्टि करे कि उक्त वर्षों के लिए आईकेकएलल के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए व्यय में रियायत करार के अनुसार रॉयल्टी के समान कोई अन्य भुगतान तो शामिल नहीं है। यदि हां तो हमें बताया जाये ताकि उसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर परिकलन में से अपवर्जित किया जाये।	पुष्टि की जाती है कि मैसर्ज आईकेएलएल ने रॉयल्टी के समान अन्यकोई भुगतान नहीं कियाहै।
(iv).	15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान आईकेएलएल ने किसी भंडारण प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया था। इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न, जो 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित क्रम संख्या (i), आईकेकएलएल ने, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, तब यह स्पष्ट किया था कि प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में	अन्य कार्गो से भंडारण कार्गो की वसूली के बारे में रियायत करार मूक है।

	भंडारण प्रभार शामिल नहीं हैं। रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 (प्रशुल्क की उगाही और वसूली) के अंतर्गत सुग्राही प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र करेगा। उस समय आईकेएलएल ने यह तर्क दिया था कि रियायत करार के उपबंधों के अनुसार अलग से भंडारण प्रभारों के निर्धारण की जरूरत नहीं है। हालांकि, अब वर्तमान प्रस्ताव में, आईकेएलएल ने प्रस्तावित दरमानों में अलग से दरमानों का प्रस्ताव किया है जो पिछले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में आईकेएलएल के तर्क से परस्पर विरोधी है। उक्त को देखते हुए आईकेएलएल पुष्टि करे और रियायत करार में संबंधित खंड का हवाला दे जिसके अंतर्गत आईकेएलएल रियायत करार के उपबंधों के अनुसार तृतीय पक्ष कार्गो पर भंडारण प्रभार की उगाही कर सकता है।	
(v).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अनुसार बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ किये गये मौजुदा रियायत करार में दिये गये प्रावधानों से बंधा रहेगा। समानांतरत: बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ पृथक करार द्वारा इन दिशानिर्देशों से बंधे रहने के लिये सहमत होगा डीपीटी पृथक करार की प्रति एमओएस द्वारा डीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को 8 मार्च 2019 के पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी (भाग IV) द्वारा भेजे गए निर्धारित प्रपत्र में डीपीटी और आईकेएलएल द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित पृथक करार की प्रति प्रस्तुत करे।	जैसी वांछा की गई है एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा निर्धारित प्रपत्र में, डीपीटी और आईकेएलएल द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित पृथक करार की प्रति प्रस्तुत है।

8.1. इस मामले में वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से 29 जनवरी 2021 को संयुक्त सुनवाई हुई। संयुक्त सुनवाई में, आईकेएलएल और डीपीटी ने अपने अपने निवेदन रखे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में डीपीटी मौजूदा दरमान के अनुरूप प्रस्तावित दरमान में आईकेएलएल द्वारा स्टील और बोरा बंद कार्गो तथा टिम्बर लट्ठों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल किये जाने के बारे में डीपीटी द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईकेएलएल को हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर भेजते समय हमारे 2 फरवरी 2021 के पत्र के द्वारा उस हद तक प्रस्ताव की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। जैसा पहले चर्चा की गई है, आईकेएलएल ने 08 फरवरी 2021 के पत्र के द्वारा संशोधित लागत आकलन और संशोधित प्रस्तावित प्रारूप दरमान प्रस्तुत किये हैं।

8.3. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

9. इस मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

(i). इफ्को किसान लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेएलएल) [पूर्ववर्ती इफ्को किसान बाजार एंड लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)] के दरमानों को इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी के द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुपालन में संशोधित किया गया था। मौजूदा दरमानों की वैधता की अवधि 31 मार्च, 2018 तक निर्धारित थी। आईकेएलएल के अनुरोध पर आईकेएलएल के मौजूदा दरमान का समय समय विस्तार किया गया और पिछली बार का विस्तार 31 मार्च, 2021 तक किया गया था।

(ii). पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू)) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एमओएस द्वारा उन बीओटी प्रचलकों के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शसित थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, आईकेएलएल के प्रशुल्क निर्धारण का कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित होगा।

कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 का अनुपालन करते हुए, आईकेएलएल ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिये 05 दिसम्बर, 2020 को अपना प्रस्ताव दायर किया और बाद में 16 दिसम्बर, 2020 के अपने पत्र के द्वारा अतिरिक्त दस्तावेज प्रस्तुत किये।

तत्पश्चात, आईकेएलएल ने अपने 08 फरवरी, 2021 के पत्र के द्वारा संशोधित एआरआर परिकलन और संशोधित प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किये जिसमें आईकेएलएल ने डीपीटी के सुझाव पर स्टील और बंद कार्गो तथा टिंबर के लट्ठों की दरें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया। आईकेएलएल ने 05 दिसंबर, 2008 के प्रस्ताव के साथ पाठत 08 फरवरी 2021 के ई-मेल द्वारा अंतिम

संशोधित प्रस्ताव दायर किया और मामले की संक्रिया के दौरान आईकेएलएल और डीपीटी द्वारा किये गए निवेदनों को इस विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।

(iii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक बीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक व्ययों के योग की औसत है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों के अधीन होगा जमा वाइ3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूंजी के 16% पर प्रतिफल लिया जायेगा जो एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो। का औसत योग निकालने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार बनाये गए हैं।

(ख). आईकेएलएल ने पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2017-18 (वाई1), 2018-19 (वाई2) और 2019-20 (वाई3) के लिए व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर एआरआर का निर्धारण किया है। एआरआर का निर्धारण करते समय आईकेएलएल ने वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के औसत वार्षिक व्यय निकालने के लिये एआरआर परिकलन में ग्राहय नहीं व्यय को हटा दिया है, जैसा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2, 2.3.1 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 के अनुरूप निम्नलिखित समंजन किये है और हमारे द्वारा स्पष्ट किये गये कारणों से कछेक आशोधनों के सिवाए जिन पर विशेष उल्लेख किया जाना है, निम्नलिखित पैराओं में चर्चा की जा रही है:

(i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.2, अन्य बातों के साथ साथ अनुबद्ध करता है कि बीओटी परिचालक द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क परिकलन के लिए यथा स्वीकार्य लागत रूप में स्वीकार नहीं की जाएगी। उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण हेतु अगले निर्धारण हेतु अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को एआरआर परिकलनमें लिया जाएगा। आईकेएलएल (पूर्ववर्ती आईकेबीएलएल) के मामले में लाइसेंस करार फरवरी 2011 में हस्ताक्षरित किया गया। अत: दिशानिर्देशों की अनुबद्धताओं के अनुरूप, रॉयल्टी/राजस्व का हिस्सा आईकेएलएल के प्रशुल्क निर्धारण में पास थ्रू के रूप में नहीं लिया जा सकता। यह पिछले प्रशुल्क संशोधन में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप भी है। तदनुसार, वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई क्रमश: 0.57 लाख रु., 0.66 लाख रु. और 0.60 लाख रु. की रायल्टी को वर्जित किया जाता है।

रियायत करार (सीए) के अनुसार आईकेएलएल द्वारा डीपीटी को अन्य कोई भुगतान जो रायल्टी के समान हो और जो आईकेएलएल के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए हों के बारे में हमारे विशेष प्रश्न के उत्तर में आईकेएलएल ने पुष्टि की कि उन्होंने सीए में अनुबद्ध रॉयल्टी के सिवा कोई अन्य भुगतान डीपीटी को नहीं किया है और उसे वित्तीय वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है। डीपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है। इस स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1(ii) के अनुसार, ऋण पर ब्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची, अन्य प्रावधान यदि कोई है; को अपवर्जित किया जाना है।

(क). आईकेएलएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक के लिए ऋण पर ब्याज को शून्य बताया है। आईकेएलएल के वार्षिक लेखे भी किसी राशि को ऋण पर ब्याज नहीं दर्शाते अत: इसे विश्लेषण में शून्य के रूप में सुविचार में लिया जाता है।

(ख). आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक के वार्षिक लेखाओं में अन्य प्रावधानों क 116.50 लाख रु. 194.68 लाख रु. और 393.61 लाख रु. को अपवर्जित किया है।

(iii). खंड 2.3.2 अनुबद्ध करता है कि यदि इंडएएस और आईजीएएपी के अंतर्गत सूचित आंकडों में कोई विचलन होता है तो इंडएएस आंकडों को अपवर्जित करते हुए और आईजीएएपी के अनुसार आंकडों को सुविचार में लेते हुये एआरआर में समायोजन किया जाये। आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत फार्म 6ए और 6बी, जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत प्रमाणित है, बताते है कि आईकेएलएल के लेखे इंडएएस पद्धति से नहीं बनाये जाते और इसलिये आईजीएएपी और इंडएएस के अंतर्गत व्यय में कोई परिवर्तन नहीं है। इस स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(ग). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार और समंजनों के आधार पर, जैसी ऊपर चार्चा की गयी है आईकेएलएल वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिये 470.88 लाख रु. के औसत व्यय पर पहुंचा है।

(iv). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 के अनुसार नियोजित पूंजी में सकल अचल परिसंपत्तियां (संपत्ति संयंत्र और उपस्कर) भारतीय सामान्यत: स्वीकृत लेखांकन सिद्धांतो (आईजीएएपी) के अनुसार निर्धारित जमा वर्ष 3 के 31 मार्च/31 दिसंबर के अनुसार प्रगतिधीन पूंजी को वर्ष वाई3 31 मार्च/31 दिसंबर को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में आईएनडी एएस के अधीन प्रतिवेदित आंकड़ों को कार्यशील पूंजी से पुन:उल्लिखित किया जाएगा। आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 में निर्धारित उपबंधों के अनुरूप आईजीएएपी के अनुसार सकल स्थायी आस्तियां 3422.14 लाख रु की सुविचार में ली हैं। आईकेएलएल ने निर्धारित फार्म 7 आईजीएएपी के अनुसार सकल स्थायी अस्तियों का परिकलन देते हुए प्रस्तुत किया है जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है। जैसी पहले के पैराओं में चर्चा की गई है, आईकेएलएल ने यह स्पष्ट किया है कि आईकेएलएल में इंडएएस को अपनाया नहीं जाता। आईजीएएपी के अनुसार आईकेएलएल द्वारा सुविचारित और चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित 31 मार्च 2020 को सकल स्थायी अस्तियों पर भरोसा किया जाता है।

आईकेएलएल ने 31 मार्च 2020 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य शून्य को विचार में लिया है जो वर्ष 2019-20 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई स्थिति के अनुरूप है।

(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 के अनुसार कार्यशील पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल होते हैं। कार्यशील पूंजी के परिकलन के निर्धारित मानदंड पूंजीगत कलपुर्जों की मालसूची के लिए एक वर्ष की औसत खपत और मालसूची की अन्य मदों के लिए इंधन को छोड़कर सामान की 6 माह की औसत खपत होती है। आईकेएलएल ने पूंजीगत कलपुर्जों की खपत शून्य बतायी है जिस पर भरोसा किया जाता है। मालसूची की खपत भी शून्य दर्शायी है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2.6 के अनुसार कार्यशील पूंजी के परिकलन के सांविदिक दायित्वों से आने वाले भूस्वामी पत्तन को पट्टा किराया/लाइसेंस शुष्क का अग्रिम भुगतान विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाएगा। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 9.1(क)(क)(i) और (ii) के अनुसार, आईकेएलएल द्वारा डीपीटी को उन्हें आबंटित भूमि और जलाग्र के लिए लाइसेंस शुल्क और जलाग्र प्रभार लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक प्रतिवर्ष अग्रिम भुगतान करना अपेक्षित है। वर्ष 2019-20 के वार्षिक लेखाओं में लाइसेंस शुल्क और जलाग्र प्रभारों के 213.82 लाख रु. दर्शाये हैं और तदनुसार आईकेएलएल ने उसका 50% यानी 106.91 लाख रु. विविध देनदारियों के दर्शाये हैं, जो सही पाया गया हैं और ऐसा अन्य बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।

मानक के अनुसार, कार्यशील पूंजी परिकलन में रोकड़ शेष की सीमा एक माह का रोकड़ व्यय है। आईकेएलएल ने मूल प्रस्ताव के साथ दायर लागत विवरण के आधार पर वर्ष 2019-20 के कुल ग्राह्य व्यय के आधार पर 21.63 लाख रु. को [494.80-235.21)/12=21.63 लाख रु.] एक माह के रोकड़ व्यय, घटा वर्ष 2019-20 का मूल्यह्रास, पर सुविचार किया है। इस मद को आईकेएलएल द्वारा फरवरी 2021 में प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के हवाले से अद्यतन कर 21.54 लाख रु. [यानी 493.76-235.21)/12=21.54 लाख रु.]. कर दिया गया है।

(ग). ऊपर वर्णित आशोधनों के अधीन, आशोधित नियोजित पूंजी आईकेएलएल द्वारा निकाली गई 3550.68 लाख रु. की नियोजित पूंजी के प्रति 3350.59 लाख रु. बनती है। आईकेएलएल द्वारा 16% पर सुविचारित नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 568.11 लाख रु. है। आशोधित नियोजित पूंजी के आधार पर आशोधित आरओसीई 568.09 लाख रु. बनता है।

(v). एआरआर में तीन वित्त वर्षों 2017-18 से 2019-20 के व्यय के औसत के साथ 16% आरओसीई शामिल होता है। आईकेएलएल द्वारा आकलित एआरआर 31 मार्च 2020 को 1038.99 लाख रुपए (470.88 लाख रु + 568.11 लाख रु) है। हमारे द्वारा आशोधित एआरआर 1038.97 लाख रुपए (470.88 लाख रु + 568.09 लाख रु) निकलता है। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार वर्ष लागू डब्लूपीआई की 100% की दर से उक्त एआरआर 2020-21 के लिए सूचकांकित किया जाना अपेक्षित है जो 1.88% है। आईकेएलएल द्वारा 2020-21 के 1.88% सूचकांकन लागू करने के पश्चातवर्ष 2020-21 के लिए निकाला गया अधिकतक सूचकांकित एआरआर 1058.52 लाख रु. (1038.99 लाख रुपएx1,0188) है। हमारे द्वारा किये गये आशोधित एआरआर परिकलन के अनुसार वर्ष 2020-21 के लिएअधिकतम सूचकांकित एआरआर 1058.50 लाख रु. (1038.97 लाख रुपए x1,0188=1058.50 लाख रु.) निकलता है। इसमें पूर्वावधि समंजन शामिलनहीं हैं। पूर्वावधि समंजन के विश्लेषण पर चर्चा आगामी पेराओं में की जा रही है।

आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत अंतिम विस्तृत एआरआर परिकलन की गणना जो चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है, पर भरोसा किया जाता है। यह मामूले से आशोधन के अधीन है, जिसे ऊपर स्पष्ट किया गया है। आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत विस्तृत एआरआर परिकलन और हमारे द्वारा आशोधित क्रमश: **अनुलग्नक- I(क) और I(ख)** के रूप में संलग्न है।

(vi). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि उन प्रचालकों के मामले में जिन्होंने न्यायालयों से संपर्क नहीं किया है, इस दिशानिर्देश के अंतर्गत पहले प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटें को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाये।

पिछले प्रशुल्क आदेश में तीन वर्षों, अर्थात् 2015-16 से 2017-18 के लिए सुविचारित आकलन की समीक्षा तीन वर्षों के वास्तविक से किये जाने की जरूरत है।

आईकेएलएल ने वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों के साथ-साथ 2015-16 से 2017-18 पिछले प्रशुल्क चक्र में भरोसा किये गए आकलनों को दर्शाने वाला एक विवरण प्रस्तुत किया है। पूर्वावधि विवरण में आईकेएलएल द्वारा सुविचारित आंकड़ों पर नियोजित पूंजी में किये गए केवल एक आशोधन के अधीन सुविचार में लिया जाता है जैसी आगामी पैराओं में चर्चा की जा रही है।

(vii). विश्लेषण निम्नवत् है:

(क). वर्ष 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमश: 1.32 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी), 0.81 एमएमटी और 0.73 एमएमटी है (जैसा सी ए द्वारा विधिवत प्रमाणित फार्म 4 में सूचित किया गया गया है) जो 15 जनवरी 2016 के प्रशुल्क आदेश में आकलित इसी अवधि के प्रत्येक वर्ष में 2 एमएमटी कुल 6 एमएमटी यातायात के प्रति 2.86 एमएमटी बनता है।

वास्तविक निष्पादन में 52.33% का नकारात्मक विचलन है, जो +/-20% से अधिक है।

(ख). वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आकलित आय को 15 जनवरी 2016 के पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकार किये गए यातायात वृद्धि के प्रभाव को लेखबद्ध करने के लिए आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से वास्तविक आय के साथ समान तुलना करने के लिए समंजित किया जाना है।

पूर्वावधि विश्लेषण के प्रयोजन से, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई वास्तविक आय पर आईकेएलएल द्वारा यथा प्रस्तुत और समाधान विवरणों द्वारा समर्थित, सुविचार किया जाता है।

(ग). आईकेएलएल द्वारा आईजीएएपी के अनुसार सुविचारित मूल्यह्रास के आंकड़ों पर बार्ज जेटी के अग्र भाग के निवल ब्लॉक (बर्थ निर्माण लागत) को अपवर्जित करके, जिसके कारण पहले बताये जा चुके हैं, भरोसा किया जाता है और सुविचार में लिया जाता है।

(घ). आईकेएलएल द्वारा वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए सुविचारित पट्टा किराया क्रमश: 141.66 लाख रु., 178.26 लाख रु. और 202.22 लाख रु. है जैसा वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है और उन पर सुविचार किया जाता है।

(ङ). पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान, तब लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार, राजस्व हिस्से को यथाग्राह्य लागत के रूप में अनुमत नहीं किया गया था। तदनुसार, आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और पिछले प्रशुल्क संशोधन में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए प्रत्येक वर्ष डीपीटी को अदा किये गए राजस्व हिस्से को सुविचार में नहीं लिया है।

(च). आईकेएलएल ने आरओसीई परिकलन के प्रयोजन से वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए क्रमश: 3281.30 लाख रु., 3418.76 लाख रु. और 3537.85 लाख रु. की सकल स्थायी आस्तियों को नियोजित पूंजी के रूप में सुविचार में लिया है।

तत्समय लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत पिछले प्रशुल्क संशोधिन के दौरान सुविचारित नियोजित पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार निवल स्थायी आस्तियां + कार्यशील पूंजी होती है। ऐसी स्थिति में, पूर्वावधि विश्लेषण के लिए, उसी पद्धति को अपनाया गया यानी निवल स्थायी आस्तियां न कि सकल स्थायी आस्तियां।

कार्यशील पूंजी को मानकों के अनुसार सुविचार में लिया गया है। खपत किया गया सामान और कलपुर्जे को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानकों के अनुसार लेखबद्ध किया गया है। रोकड़ शेष को दिशानिर्देशों के अनुसार एक महीने के नकद व्यय पर सुविचार में लिया है। चालू देयताएं संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये अनुसार सुविचारित हैं। उक्त समंजनों के अधीन कार्यशील पूंजी ऋणात्मक निकलती है, इसलिए शून्य मानी जाती है।

तदनुसार, हमारे द्वारा तैयार किया गया पूर्वावधि लागत विवरण में वर्ष 2015-16 से2017-18 के लिए सुविचारित आशोधित नियोजित पूंजी क्रमश: 2,891.81 लाख रु., 2,764.07 लाख रु. और 2,837.54 लाख रु. है। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णयानुसार आरओसीई 16% पर सुविचार में लिया गया है।

(छ). वर्ष 2015-16 से 2017-18 के आकलनों और उसी अवधि के वास्तविक की समीक्षा का लागत विवरण अनुलग्नक-II पर संलग्न है।

(ज). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविकों और आकलनों की तुलना का सारांश नीचे सारणीबद्ध है:

(रु. लाख में)

विवरण	**स्थिर निबंधन 2015-16 से 2017-18 का योग**		**% वृद्धि**
	प्रशुल्क आदेशानुसार आकलन	**वास्तविक**	
यातायात (लाख एमएमटीपीए में)	6.00	2.86	-52.33%
कुल परिचालन आय	2,942.86	1,560.55	-46.97%
कुल व्यय जमा एफएमआई घटा एफएमई मूल्यह्रास और उपरिव्यय सहित	2,221.86	1,245.67	-43.94%
प्रतिफल पूर्व अतिरेक/घाटा	721.00	314.88	-56.33%
नियोजित पूंजी औसत)	1,501.90	2,831.14	-88.50%
नियोजित पूंजी पर 16% आरओसीई	720.91	1,358.95	-88.50%
आरओसीई पश्च निवल अतिरेक (पिछले अतिरेक के संमजन से पहले)	0.09	-1,044.07	

(i). 2015-16 से 2017-18 की अवधि से संबंधित पूर्वावधि के हवाले से विश्लेषण के निष्कर्ष नीचे दिये जा रहे हैं:

(i). आईकेएलएल द्वारा वास्तव में कुल प्रहस्तित यातायात वर्ष 2015-16 से 2017-18 में 6 लाख एमएमटीपीए के आकलित यातायात के प्रति 2.86 लाख एमएमटीपीए है। भौतिक प्रतिमानों में यानी आकलनों की तुलना में वास्तविक प्रहस्तित यातायात 52.33% ऋणात्मक है।

(ii). आईकेएलएल द्वारा अर्जित प्रचालन आय 2,942.86 लाख रु. के आकलन के प्रति सदृश्य अवधि में 1560.55 लाख रु. है परिणाम में 46.97% ऋणात्मक विचलन रहा।

(iii). व्यय पक्ष में, सदृश्य अवधि के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान 2,221.86 लाख रु. के आकलित व्यय के प्रति वास्तविक कुल व्यय 1,245.67 लाख रु. है। इस प्रकार कुल वास्तविक व्यय पिछले आदेश में आकलित व्यय की तुलना में 43.94% ऋणात्मक विचलन में है।

(iv). वर्ष 2015-16 से 2017-18 की अवधि में 1501.90 लाख रु. की औसत आकलित नियोजित पूंजी के प्रति 2831.14 लाख रु. है। औसत नियोजित पूंजी में परिवर्तन 88.50% ऋणात्मक है।

(v). पूर्वावधि के लिए हमारे द्वारा तैयार किये गए आशोधित लागत विवरण के अनुसार, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आईकेएलएल का कुल आकलित अतिरेक 0.09 लाख रु. था। उसके प्रति, वर्ष 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए ग्राह्य लागत और 16% आरओसीई के पश्चात् वास्तविक पर कुल घाटा 1,044.07 लाख रु. बनता है।

(vi). औसत नियोजित पूंजी पर अर्जित औसत वार्षिक प्रतिफल 3.71% निकलता है, जैसा नीचे की सारण में दिया गया है:

(रु. लाख में)

विवरण	**2015-16**	**2016-17**	**2017-18**	**औसत**
प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक/घाटा	251.71	49.56	13.61	314.88 (कुल) 104.96 (औसत)
वास्तविक नियोजित पूंजी	2891.81	2764.07	2837.54	2,831.14 (औसत)
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल	8.70%	1.79%	0.48%	3.71%

(vii). प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार, पिछली प्रशुल्क अवधि की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में + अथवा - 20% से अधिक भिन्नता होती है तो तब ऐसे उपार्जित लाभ/हानि को अगली प्रशुल्क अवधि में समायोजित किया जाए। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संप्रेषित महालेखा परीक्षक की राय के अनुसार भौतिक एवं वित्तीय प्रतिमानों मे भिन्नता खंड 2.13 के उद्देश्यार्य ध्यान रखा जाए। इसके अतिरिक्त, महालेखा परीक्षक की राय के अनुसार भौतिक एवं वित्तीय प्रतिमानों में भिन्नता 20% से अधिक है तो ऐसी स्थिति में प्रचालक को 20% अधिशेष रखने की अनुमति होगी।यदि अधिशेष 20% के अतिरिक्त है तो अधिशेष में प्रचालक एवं उपयोगकर्ता के मध्य समान हिस्सेदारी यानी 50:50 होनी चाहिए। संक्षेप में, भावी प्रशुल्क में समायोजन पर विचार करने हुए प्रचालन 60% अतिरिक्त अधिशेष रखेगा और उपयोगकर्ता 40% अधिशेष रखेगा। .

उपरोक्त विश्लेषण से यह देख जा सकता है कि भौतिम प्रतिमानों यानी वास्तविक प्रहस्तित यातायात में परिवर्तन 20% से अधिक है यानी 52.31% ऋणात्मक । नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल के निबंधन में वित्तीय निष्पादन+ 20% / (-) 20% का परिवर्तन 19.20% (16+3.2) और 12.8% (16-3.2) होता है। इस मामले में नियोजित पूंजी पर उपार्जित प्रतिफल 3.71% है। अत: वित्तीय निष्पादन में परिवर्तन 20% से अधिक है परंतु ऋणात्मक दिशा में।

चूंकि दोनों ही प्रतिमानों में भिन्नता +/ (-) 20% से अधिक पायी गई है, इसलिए यह मामला प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 की व्याख्या पर एजी की राय के अनुसार पूर्वावधि घाटे का वर्तमान प्रशुल्क चक्र में समंजन का है यानी निवल घाटे का 40%।

आगे और यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार अनुमोदित दरमान की मूल वैधता 31 मार्च 2018 तक थी। आईकेएलएल ने इस प्राधिकरण द्वारा दरमानों की वैधता के विस्तार के आधार पर अनुमोदित दरों की उगही करना जारी रखा। इसलिए, उपरोक्त के अतिरिक्त, वर्ष 2015-16 से 2017-18 की पूर्वावधि के साथ वर्ष 2018-19 और 2019-20 के वास्तविकों का भी उसी पद्धति को अपनाते हुए मूल्यांकन किया गया जैसा 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए किया गया है। ग्राह्य व्यय और आरओसीई के पश्चात, लागत वितरण के अनुसार वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए निवल घाटा क्रमश: 308.24 लाख रु. और 426.26 लाख रु. निकलता है जो कुल मिलाकर 734.51 लाख रु. होता है।

वर्ष 2017-18 से 2018-19 का यह सारा घाटा, एजी की राय के अनुसार वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए 40% घाटे के समंजन के साथ ही समायोजित किया जाना है, जो कुल मिलाकर 1152.14 लाख रु. (यानी 734.51 लाख रु. + 417.63 लाख रु. 1,044.07 लाख रु.)के कुल घाटे का 40% बनता है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, आईकेएलएल ने फार्म 1 में परिकलित एआरआर में पूर्वावधि घाटे का समायोजन नहीं चाहा है। इसके अतिरिक्त, यह देखा गया है कि आईकेएलएल द्वारा वांछित प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि और उस पर राजस्व आकलन आशोधित एआरआर के 1068.50 लाख रु. के प्रति 809.83 लाख रु. होता है और पहले ही 248.67 लाख रु. का काफी भारी अंतर विद्यमान है। अत: जब एआरआर में पहले ही काफी भारी अंतर विद्यमान है, तो वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक और वर्ष 2018-19 तथा 2019-20 के 1152.14 लाख की सीमा तक का पूर्वावधि घाटा जोड़ देने से यह अंतर और बड़ा हो जायेगा।

इतना भारी घाटा आईकेएलएल द्वारा पिछले संशोधन के दौरान आकलित यातायात को मात्र 48% ही प्रहस्त करने के कारण प्रतीत होता है जैसा कि यातायात में भारी ऋणात्मक भिन्नता से देखा जा सकता

है। अत: आईकेएलएल के मामले में पूर्वावधि घाटे का कोई समंजन मात्र सैद्धांतिक समंजन ही होगा। आईकेएलएल ने इस प्रशुल्क चक्र में पूर्वावधि घाटे की वसूली का प्रस्ताव नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, एआरआर परिकलन में पूर्वावधि घाटे के समंजन पर कोई विचार नहीं किया गया है।

(viii). अत: विश्लेषण को आईकेएलएल द्वारा आकलित 1058.52 लाख रु. के एआरआर के प्रति वर्ष 2020-21 के लिए 1058.50 लाख रु. के आशोधित सूचकांकित अधिकतम एआरआर पर विचार किया जाता है।

(ix). (क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.10 के अनुसार, दरमान प्राप्त करने के लिए बीओट औसत पर विचार किया जाएगा जो संबन्धित पत्तन द्वारा विधिवत प्रमाणित होगा। आईकेएलएल ने आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित यातायात के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए औसत यातायात 889409 टन माना है।

जब आईकेएलएल को तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो के अनुमानित यातायात को लेखबद्ध करने का अनुरोध किया गया तो आईकेएलएल ने सफाई दी कि इसने उस निर्धारित फार्म को पूरा किया है जिसमें दरमान बनाने के लिए बीओटी प्रचालक द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातायात का औसत लेखबद्ध करने की अपेक्षा की गई है। चूंकि आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का अनुपालन किया है, यह प्राधिकरण राहस्व आकलन के साथ आगे बढ़ रहा है।

चाहे कुछ भी हो, खंड 3.2.1 उपबंध करता है कि पिछले प्रशुल्क चक्र में सुविचारित यातायात और वास्तविक यातायात की समीक्षा की जाये और यदि ऐसी समीक्षा के दौरान वास्तविक और वित्तीय दोनों प्रतिमानों में भिन्नता +/-20% से अधिक हो तो आगामी प्रशुल्क चक्र में समंजन किया जाये।

डीपीटी ने आईकेएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 723053 टन, 986306 टन और 1002312 टन बताया है और इस प्रकार इसका औसत 903890 टन बनता है। डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत यातायात के अनुसार औसत यातायात आईकेएलएल द्वारा सुविचारित से 14481 टन अधिक बनता है (यानी 903890-889409 टन)। भिन्नता के कारण डीपीटी ने नहीं बताये हैं।

अत: इस विश्लेषण के उद्देश्य से राजस्व आकलन के लिए आईकेएलएल द्वारा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 0.89 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) के औसत यातायात पर भरोसा किया जाता है क्योंकि यह चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित है।

उत्तरवर्ती विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि आईकेएलएल के कथित औसत यातायात और प्रस्तावित दर पर भी 248.67 लाख रु. राजस्व अंतर अनकवर्ड रह जाता है।

(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.11.1, बीओटी प्रचालक को व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार की स्थितियों के अनुसार आकलित एआरआर की सीमा के भीतर दरों का निर्धारण करने की छूट देता है। आईकेएलएल का प्रस्ताव दिशानिर्देश के उपबंध के अनुरूप है।

कार्गो प्रहस्तन प्रभार में आईकेएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि अन्य बल्ब कार्गो के लिए45% है, इस्पात और बोरा बंद कार्गो के लिए 18% और टिंबर लट्ठों के लिए 20% है। आईकेएलएल द्वारा आकलित कुल राजस्व के भीतर पाया जाता है अत: प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार, आईकेएलएल द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित है।

(ग). आईकेएलएल के मौजूदा दरमान भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं करते। 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान आईकेएलएल ने किसी भंडारण प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया था। इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न, जो 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा अनुमोदित क्रम संख्या (i), आईकेकएलएल ने, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, तब यह स्पष्ट किया था कि प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में भंडारण प्रभार शामिल नहीं हैं। रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 (प्रशुल्क की उगाही और वसूली) के अंतर्गत सुग्राही प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र करेगा।

वर्तमान प्रस्ताव में आईकेएलएल ने 5 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है।

पिछले प्रशुल्क आदेश की स्थिति सामने लाते हुए, जब आईकेएलएल से रियायत करार के उस संबंधित खंड का हवाला दे जिसके अंतर्गत आईकेएलएल रियायत करार के उपबंधों के अनुसार तृतीय पक्ष कार्गो पर भंडारण प्रभार की उगाही कर सकने के बारे में पूछा गया तो आईकेएलएल ने बताया कि भंडारण

सुविधा कार्गो सुविधा कार्गो प्रहस्तन सेवाओं का अनुषंगी कार्य है। आईकेएलएल ने आगे और बताया कि एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, सैंट्रल वेयरहाउसिंग कार्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी), जेआईई इंफ्रा प्रा.लि. आदि जैसी डीपीटी के बीओटी आपरेटरों सहित अन्य महापत्तन सुविधा का प्रयोग तृतीय पक्ष कार्गो के लिए भी उपयोग में लाने का प्रस्ताव है। अत: तृतीय पक्ष कार्गो को आकर्षित करने के लिए, आईकेएलएल ने बताया कि कार्गो के भंडारण के लिए ढकी हुई भंडारण सुविधा अपेक्षित होगी।

आईकेएलएल ने प्रस्तावित भंडारण प्रभारों के लिए विस्तार से औचित्य बताया है और निवेदन किया है कि रियायत करार का अनुच्छेद 8.1 और 9.1 सुग्राही को परियोजना सुविधाओं से संबंधित अन्य सेवाओं के प्रभार लगाने के लिए कोई रोक नहीं लगाते।

डीपीटी से हमारे इस प्रश्न के उत्तर में कि वे रियायत करार के संबंधित खंड का हवाला दें और पुष्टि करें कि क्या आईकेएलएल रियायत करार के उपबंधों के अनुसार तृतीय पक्ष कार्गो पर भंडारण प्रभारों की उगाही कर सकता है, डीपीटी ने बताया कि भंडारण प्रभारों और अन्य प्रभारों की उगाही के बारे में रियायत करार मूक है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत सभी बीओटी परिचालकों के दरमान भंडारण प्रभार निर्धारित करते हैं। यहां तक कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 और कंटेनर शुक बल्क ओर बहुप्रयोजनीय कार्गो के लिए संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत शामिल बीओटी परिचालकों के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त अलग से भंडारण प्रभार भी निर्धारित हैं जो भंडारण प्रभार निर्धारित के लिए एआरआर के संविभाजन के लिए निर्धारित मानकों के आधार पर नियत किये जाते हैं।

लाइसेंस प्रदाता पत्तन डीपीटी को आईकेएलएल द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर कोई आपत्ति नहीं है।

उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और आईकेएलएल द्वारा भंडारण प्रभारों के प्रस्ताव के बारे में बताये गए कारणों के मद्देनजर और इस बात को मान्य करते हुए कि भंडारण प्रभारों के प्रशुल्क प्रस्ताव सहित प्रस्तावित प्रशुल्क पर कुल आकलित राजस्व प्रभार अधिकतम एआरआर के भीतर है, प्रस्तावित भंडारण प्रभार अनुमोदित है।

(घ). संशोधित दरमान में सभी प्रस्तावित दरों पर, आईकेएलएल ने आकलित एआरआर 1058.50 लाख के प्रति 809.83 लाख रु. आकलित किया है। 248.67 लाख रु. का अनकवर्ड अंतर रह गया है।

आईकेएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार अपेक्षित वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए तुल्य औसत यातायात पर प्रस्तावित दरमानों में प्रशुल्क की प्रत्येक मद के राजस्व आकलन की फार्म 4 में विस्तृत गणना दी है। आईकेएलएल द्वारा यथानिर्धारित उक्त राजस्व आकलन विवरण चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।

(x). आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर और आशोधित लागत विवरण के आधार पर हमारे द्वारा यथा सुविचारित तथा आईकेएलएल द्वारा आकलित राजस्व के पश्चात संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सारांश नीचे दिया जाता हैं:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**	**आईकेएलएल द्वारायथाप्रस्तुत अनुसार एआरआर परिकलन**	**हमारे द्वारा आशोधित एआरआर परिकलन**
1	औसतग्राहय व्यय 2017-18, 2018-19 और2019-20 [Y1+Y2+Y3] / 3	470.88	470.88
2	31.03.2020 तक जारी प्रगतिधीन पूंजीगत कार्य सहित 31.03.2020 तक नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी	3550.68	3550.59
3	नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल	568.11	568.09
4	31 मार्च 2020 को एआरआर(4=1+3)	1038.99	1038.97

5	वर्ष 2020-21 में लागू डब्लूपीआई की 100% की दर से एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2020-21 के लिये 1.88%)	1058.52	1058.50
6	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)	1058.52	1058.50
7	प्रस्तावित दर पर आईकेएलएल द्वारा आकलित राजस्व	809.83	809.83
8	राजस्व अंतर	248.69	248.67

(xi). आईकेएलएल ने दो पृथक दरमानों का प्रस्ताव किया है यानी एक कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए और दूसरा भंडारण प्रभारों के लिए। भंडारण प्रभार के लिए अलग से दरमान की आवश्यकता नहीं है और इसलिए भंडारण प्रभार की प्रस्तावित अनुसूची प्रस्तावित सोपाधिकताओं के साथ आईकेएलएल के संशोधित दरमान में अनुसूची 4 के रूप में अंतर्विष्ट कर दी गई है।

(xii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अंतर्गत बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ किए गए मौजूदा रियायत करार में दिए गए प्रावधानों से बंधा रहेगा। समानांतरत: बीओटी परिचालक संबद्ध महापत्तन न्यास के साथ पृथक करार द्वारा इस दिशानिर्देशों से बंधे रहने के लिए सहमत होगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अंतर्गत अपेक्षित आईकेएलएल ने डीपीटी के साथ किये गए पृथक करार की प्रति प्रस्तुत की है।

(xiii). (क). श्रीलंका और बांग्लादेश के क्षेत्राधीन जलभागों से हो कर एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को जाने वाले पोतों और कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क के उपबंधों के संबंध में 25 सितंबर 2018 के कॉमन अंगीकरण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के बारे में, आईकेएलएल द्वारा टिप्पणी संख्या (viii) के रूप में अंतर्विष्ट की गई सोपाधिकता इस प्राधिकरण द्वारा पारित कॉमन अंगीकरण आदेश के अनुरूप नहीं पायी जाती। इस प्राधिकरण द्वारा कॉमन अंगीकरण आदेश में निर्धारित सोपाधिकता को आईकेएलएल के दरमान के सामान्य निबंधन और शर्तों के क्रमांक (viii) और (ix) में निर्धारित किया जाता है।

(ख). जहां तक भंडारण प्रभार से संबंधित नई प्रशुल्क मद का संबंध है, आईकेएलएल ने 5 दिन की निशुल्क अवधि की अनुसूची के नीचे नि:शुल्क दिवसों की गणना के लिए सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को नहीं गिना जायेगा और टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से कार्गो पर भंडारण प्रभार नहीं लगेगा। तीन टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणियां कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 8.5 के अनुरूप और अन्य बीओटी प्रचालकों के दरमानों में निर्धारणों के अनुरूप पाई जाती है, और इसलिए अनुमोदित हैं।

(ग). आईकेएलएल ने इस सोपाधिकता का प्रस्ताव नहीं किया है कि निशुल्क अवधि की गणना कब से की जायेगी। डीपीटी का दरमान निर्धारित करता है कि आयात के मामले में निशुल्क अवधि की गणना पोत से कार्गो की उतरायी पूरी होने की तारीख से की जायेगी और निर्यात के मामले में निशुल्क अवधि की गणना तब से शुरू होगी जब निर्यात कार्गो ट्रांजिट/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबन शुल्क पोत की बर्थिंग की तारीख से अगले दिन से लगना बंद हो जायेगा। इन सोपाधिकताओं का जो आईकेएलएल के लिए संगत पाई गई हैं, आईकेएलएल के दरमानों में भी निर्धारित किया जाता है।

(xiv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजित दरमान संबंधित वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। आईकेएएल ने इस बारे में कोइ टिप्पणी निर्धारित नही की है। वर्तमान संशोधन में वर्ष 2020-21 के लिए 1.88% के वार्षिक सूचकांकन को लेखबद्ध किया गया है। ऐसी स्थिति में, वे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2021-22 के प्रशुल्क में 0.33% की दर से वार्षिक सूचकांकन के पात्र हैं। अत: इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमोदित दरमान को आईकेएलएल द्वारा 0.33% से सूचकांकित करने की जरूरत है और संशोधित दरमान के प्रभावी होने की तारीख से लगू करें। अन्य बीओओी प्रचालकों के मामले में वार्षिक सूचकांकन संबंध संगत टिप्पणी को आईकेएलएल के दरमानों में निर्धारित किया जाता है।

(xv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 4.9 निर्धारित करता है कि प्रशुल्क दिशानिदेश 2019 के खंड 2.12 में यथा उल्लिखित वार्षिक सूचकांकन के अधीन 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। इसलिए संशोधित दरमान की वैधता संशोधित दरमान के प्रभावी होने की तारीख से, 3 वर्ष के लिए निर्धारित की जाती है जो दरमान में निर्धारित वार्षिक सूचकांकन खंड के अधीन होगी।

(xvi). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 4.8 अनुबद्ध करता है कि सामान्यत: इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर लागू होते है। तदनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अलग से अधिसूचित दरमान राजपत्र में दरमानों को अधिसूचित कराने वाले आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे। आईकेएलएल के मौजूदा दरमानों का इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च 2021 तक विस्तार किया गया है। जब तक संशोधित दरमान प्रभावी होंगे। जब तक जून 2021 के आस-पास का समय होगा। अत: मौजूदा दरमानों की वैधता की समाप्ति की तारीख से संशोधित दरमानों के प्रभावी होने की तारीख तक विस्तार किया गया समझा जाये।

(xvii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम स्तर हैं, उसी प्रकार छूटे और रियायते न्यूनतम स्तर की हैं। आईकेएलएल कम दर की उगाही और/अथवा उच्च रियायत और छूट देने की शिथिलता का प्रयोग कर सकता है।

(ख). इसके अतिरिक्त, यदि रिकार्ड में कोई त्रुटि पायी जाती है तो आईकेएलएल किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

10.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण आईकेएलएल के संशोधित दरमानों को अनुमोदन प्रदान करता है, जिन्हे पृथक आदेश में अधिसूचित कराया गया है।

10.2 संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं आईकेएलएल के संशोधित दरमान भारत के राजपत्र मेंदरमानों के अधिसूचित कराने वाले आदेश के अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति की तारीख से प्राभावी होंगे और प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगी। उसके पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वत: की व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उनका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

10.3. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 के अनुसार आईकेएलएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कार्गो यातायात संबंधी वार्षिक रिपोर्ट बिना नागा प्रस्तुत करेगा। आईकेएलएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होंगी । समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी प्रस्तुत की जायेगी। आईकेएलएल को विशेष रूप से सलाह दी जाती है कि वह वांछित सूचना को रोकने से बचे।

10.4. प्रशुल्क और राजस्व में भिन्नता का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के पश्चात दरमानों की आगामी सामान्य समीक्षा के दौरान किया जायेगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 3.2.1 में अंतर्विष्ट उपबंधों के अधीन यदि वास्तविक और वित्तीय दोनों प्रतिमानों में भिन्नता +/- 20% से अधिक होगी तो अतिरेक/घाटे का समंजन अगले प्रशुल्क चक्र के वार्षिक राजस्व अपेक्षा में किया जायेगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./148/2021-22]

अनुलग्नक I (क)

फार्म-1

आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन।

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण		2017-18	2018-19	2019-20
[1]	**कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)**				
[i]	प्रचालन व्यय (मूल्यह्राससहित)		555.87	525.85	577.20
[ii]	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		36.30	113.25	310.77
	कुल व्यय 1 = [i] + [ii]		**592.17**	**639.11**	**887.97**
[2]	उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकडों में भिन्नता पाई जाती है।	फार्म 6क			
[i]	मूल्यह्रास		0	0	0
[ii]	अन्यव्यय मदें,यदि हों,सूचीबद्धकरें		0	0	0
	समायोजनों का योग2= [i] + [ii]		**0**	**0**	**0**

[3]	**घटाएं समायोजन:**				
[i]	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा		0.57	0.66	0.60
[ii]	ऋणों पर ब्याज		0	0	0
[iii]	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान		0	0	0
[iv]	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान		0	0	0
[v]	अन्य प्रावधान		116.50	194.68	393.61
	3 का योग= [3[i] + 3 [ii] + 3 [iii] + 3 [iv] + 3 [v]		**117.07**	**195.34**	**394.21**
[4]	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	फार्म 2	0.00	0.00	0.00
[5]	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय [5 = 1 + 2 + 3 + 4]		**475.10**	**443.77**	**493.76**
[6]	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [2017-18 + 2018-19 + 2019-20] / 3			**470.88**	
[7]	नियोजित पूंजी				
	(i). 31 मार्च 2020 को सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) ।(आईजीएएपी के अनुसार)			**3422.14**	
	(ii). जमा: 31 मार्च 2020 को प्रगति अधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			0.00	
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	फार्म 3			
	(क). माल सूची			0	
	(ख). विभिन्न देनदार			106.91	
	(ग).रोकड़			21.63	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			128.54	
	[iv]कुल नियोजित पूंजी [[i] + [ii] + [iii]]			**3550.68**	
[8]	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ			568.11	
[9]	31 मार्च 2020 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(6)+(8)]			**1038.99**	
[10]	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन			1.88%	
[11]	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है			**1058.52**	
[12]	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर यथा-आकलित।	फार्म 4		**809.82**	

अनुलग्नक - I (ख)

फार्म-1

आईकेएलएल द्वारा प्रस्तुत प्राधिकरण द्वारा आशोधित महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

(रु. लाख में)

क्र.सं.	**विवरण**		**2017-18**	**2018-19**	**2019-20**
[1]	**कुल व्यय(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)**				
[i]	प्रचालन व्यय (मूल्यह्राससहित)		555.87	525.85	577.20
[ii]	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		36.30	113.25	310.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)		**592.17**	**639.10**	**887.97**
[2]	उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकडों में भिन्नता पाई जाती है।	फार्म 6क			

[i]	मूल्यह्रास		0	0	0
[ii]	अन्यव्यय मदें,यदि हों,सूचीबद्धकरें		0	0	0
	समायोजनों का योग 2= [i] + [ii]		**0**	**0**	**0**
[3]	**घटाएं समायोजन:**				
[i]	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा		0.57	0.66	0.60
[ii]	ऋणों पर ब्याज		0	0	0
[iii]	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान		0	0	0
[iv]	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान		0	0	0
[v]	अन्य व्यय		116.50	194.68	393.61
	3 का योग = [3[i] + 3 [ii] + 3 [iii] + 3 [iv] + 3 [v]		**117.07**	**195.34**	**394.21**
[4]	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	फार्म 2	0.00	0.00	0.00
[5]	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय [5 = 1 + 2 + 3 + 4]		**475.10**	**443.77**	**493.76**
[6]	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [2017-18 + 2018-19 + 2019-20] / 3			**470.88**	
[7]	नियोजित पूंजी				
	(i). 31 मार्च 2020 को सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) । (आईजीएएपी के अनुसार)			3422.14	
	(ii). जमा: 31 मार्च 2020 को प्रगति अधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			0.00	
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	फार्म 3			
	(क). माल सूची			0	
	(ख). विभिन्न देनदार			106.91	
	(ग).रोकड़			21.54	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			128.45	
	[iv] कुल नियोजित पूंजी [[i] + [ii] + [iii]]			**3550.59**	
[8]	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ			568.09	
[9]	31 मार्च 2020 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)[[6] + [8]]			**1038.97**	
[10]	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन			1.88%	
[11]	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है।			**1058.50**	
[12]	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर यथा आकलित।	फार्म 4		**809.83**	

अनुलग्नक-II

इफ्फको किसान बाजार लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)

(रु. लाख में)

वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक की अवधि के लिए आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा आशोधित आईकेबीएलएल का पूर्वावधि विश्लेषण

क्र.सं.	विवरण	15 जनवरी 2016 के प्रशुल्क आदेश में भरोसा किये गए आकलन				वास्तविक						2015-16 से 2017-18 वर्षों के लिए प्रतिशत में भिन्नता(%)
		2015-16	2016-17	2017-18	योग	2015-16	2016-17	2017-18	योग	2018-19	2019-20	
	यातायात (एमटी/टीईयू में)	**2.00**	**2.00**	**2.00**	**6.00**	**1.32**	**0.81**	**0.73**	**2.86**	**0.98**	**0.95**	-52.31%
	(i) आरक्षित कार्गो	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**3.00**	**1.32**	**0.81**	**0.73**	**2.86**	**0.98**	**0.95**	-4.66%
	(ii) तृतीय पार्टी कार्गो	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**3.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	-100.00%
	- विदेशी कार्गो	0.97	0.97	0.97	2.92	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%
	- तटीय कार्गो	0.03	0.03	0.03	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%
I	**कुल परिचालन आय**											
	कार्गो प्रहस्तन आय	980.95	980.95	980.95	2,942.86	634.07	456.39	445.46	1,535.92	596.92	574.83	-47.81%
	अन्य	-	-	-	-	2.12	11.66	10.85	24.63	59.16	16.10	
	योग	**980.95**	**980.95**	**980.95**	**2,942.86**	**636.19**	**468.05**	**456.31**	**1,560.55**	**656.08**	**590.93**	-46.97%
II	**प्रचालन लागत (मूल्यह्रास छोड़कर)**											
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(ii) अनुरक्षण श्रम	24.73	25.68	26.66	77.07	53.79	35.19	29.58	118.57	29.39	31.26	53.84%
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	16.37	17.00	17.65	51.02	36.00	45.07	50.14	131.22	4.20	14.85	157.17%
	(iv) उपस्कर किराया	424.00	424.00	424.00	1,272.00	**0.00**	**0.00**	**0.00**	0.00	**0.00**	0.00	-100.00%
	(v) संदेय पट्टाकिराया	141.03	142.76	144.52	428.31	141.66	178.26	202.22	522.13	205.70	213.82	21.91%
	(vi) सीमाशुल्क स्थापना प्रभार	46.89	48.68	50.54	146.12	17.59	19.55	21.08	58.22	28.73	56.98	-60.15%
	(vii) बीमा	8.32	8.64	8.97	25.92	11.05	12.71	12.84	36.59	13.20	13.31	41.18%
	(viii) अन्य व्यय	2.20	2.28	2.37	6.86	22.31	13.95	15.22	51.48	13.19	14.75	650.88%

	योग (i से viii)	**663.54**	**669.04**	**674.71**	**2007.30**	**282.41**	**304.72**	**331.08**	**918.21**	**294.41**	**344.96**	-54.26%
III	मूल्यह्रास **	71.80	71.38	71.38	214.56	104.27	135.58	143.08	**382.93**	145.13	145.46	78.47%
IV	उपरिव्यय	-	-	-	**-**	**3.93**	**1.34**	**0.94**	**6.20**	**4.24**	**3.35**	
	(iii) प्रारम्भिक व्यय और अपफ्रंटभुगतान बट्टे खाते	-	-	-								
	(iv) अन्य	-	-	-		3.93	1.34	0.94	6.20	4.24	3.35	
	योग (i से iv)	-	-	-	-	**390.61**	**441.64**	**475.10**	**1,307.35**	**443.77**	**493.77**	
V	**परिचालन अधिशेष / (घाटा)(I) – (II) – (III)**	**245.61**	**240.53**	**234.86**	**721.00**	**245.58**	**26.41**	**-18.79**	**253.20**	**212.31**	**97.16**	
VI	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-		6.13	23.15	32.40	61.68	47.43	44.68	
VII	**ब्याज और कर से पहले अधिशेष**	245.61	240.53	234.86	**721.00**	**251.71**	**49.56**	**13.61**	**314.88**	**259.74**	**141.84**	-56.33%
VIII	नियोजित पूंजी (निवल)	**1572.60**	**1501.91**	**1431.19**	**1,501.90**	**2891.81**	**2764.07**	**2837.54**	**2,831.14**	**3549.87**	**3550.68**	88.50%
IX	नियोजितपूंजी पर प्रतिफल	**251.62**	**240.31**	**228.99**	**720.91**	**462.69**	**442.25**	**454.01**	**1358.95**	**567.98**	**568.11**	88.50%
X	क्षमता उपयोग	60% से अधिक उपयोग										
XI	आरओसीई-क्षमता उपयोग के लिए समंजित	**251.62**	**240.31**	**228.99**	**720.91**	**462.69**	**442.25**	**454.01**	**1,358.95**	**567.98**	**568.11**	88.50%
XII	**निवल अधिशेष / (घाटा) (v) - (vIII)**	**-6.01**	**0.23**	**5.87**	**0.09**	**-210.98**	**-392.69**	**-440.39**	**-1,044.07**	**-308.24**	**-426.27**	
XIII	**प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरेक/ (घाटा) (XIii/i % में)**	**-0.61%**	**0.02%**	**0.60%**		**-33.16%**	**-83.90%**	**-96.51%**		**-46.98%**	**-72.13%**	
XIV	**औसत**	**0.00%**				**-71.19%**				**-59.56%**		

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th June, 2021

No. TAMP/59/2020-IKLL.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the IFFCO Kisan Logistics Limited (IKLL) [formerly known as IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL)] for general revision of Scale of Rates (SOR) for the services rendered by it at its captive barge jetty at the Deendayal Port Trust (DPT) under Tariff Guidelines, 2019, in the Meeting of this Authority held on 12 May 2021. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the revised Scale of Rates approved by this Authority on 13 May 2021 was notified in the Gazette of India on 11 June 2021 vide Gazette No.231. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the IKLL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No.TAMP/59/2020-IKLL

IFFCO Kisan Logistics Limited - - - Applicant

QUORUM:

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

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

O R D E R

(Passed on this 13th day of May 2021)

The IFFCO Kisan Logistics Limited (IKLL) [formerly known as IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL)] under cover of its letter dated 06 November 2020 read with letter dated 05 December 2020 has forwarded a proposal for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The Scale of Rates (SOR) of IKBLL was approved by this Authority as an interim tariff arrangement vide Order no. TAMP/55/2013-KPT dated 15 May 2015 and notified vide Gazette No.195 dated 28 May 2015 till the final rates are approved by this Authority. Subsequently, the final SOR of IKBLL was approved by this Authority vide Order No. TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016. The said SOR was notified in the Gazette of India vide Gazette No.69 dated 17 February 2016. The validity of the said SOR was prescribed till 31 March 2018. At the request of IKLL, the existing SOR of IKLL (formerly known as IKBLL) is extended twice and last extended till 31 March 2021 or the effective date of implementation of the revised SOR, whichever is earlier.

3. The existing SOR of IKBLL is fixed under the Tariff Guidelines 2005. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MoPSW) has, vide its letter dated 05 March 2019, issued Tariff Guidelines 2019 for determination of Tariff of BOT operators operating in all Major Port Trusts who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The said Tariff Guidelines 2019 issued by the MoPSW has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Policy, 2019, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy is notified in the Gazette of India vide Gazette No.244 dated 11 July 2019.

4.1. The IKLL has filed its proposal dated 06 November 2020 for general revision of its SOR following Tariff Guidelines of 2019. Since the IKLL had not furnished the vital forms viz., Form Nos. 1, 4, 6A, 6B & 7 duly certified by its Chartered Accountant and the draft proposed SOR alongwith conditionalities, the IKLL was requested to furnish requisite documents/ information so as to have the proposal complete in all respect for initiating the consultation process with stakeholders.

4.2. In response, the IKLL vide its email dated 13 December 2020 under cover of its letter dated 05 December 2020, has furnished requisite documents duly certified by its Chartered Accountant and also furnished the proposed draft SOR alongwith conditionalities vide its email dated 16 December 2020.

5. The highlights of the IKLL proposal is given below:

(i). The IKLL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	2017-18	2018-19	2019-20
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	555.87	525.85	577.20
(ii).	Finance and Maintenance Expenses (FME)	36.30	113.25	310.77
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)	592.17	639.11	887.97
(2).	**Adjustments in respect of items where there is variation in figure reported as per INDAS (As per Audited Accounts) and IGAAP**			
(i).	Depreciation	0	0	0
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed	0	0	0
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+…..	0	0	0
(3).	**Less Adjustments:**			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	0.57	0.66	0.60
(ii).	Interest on Loans	0	0	0
(iii).	Provision of bad and doubtful debts	0	0	0
(iv).	Provision for slow moving inventory	0	0	0
(v).	Other provisions	116.50	192.33	392.57
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	117.07	192.98	393.17
(4).	**Add: Admissible Royalty/Revenue Share as per Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019**	0	0	0
(5).	**Total Expenditure after Total Adjustments (5=1+2+3+4)**	**475.10**	**446.12**	**494.80**
(6).	Average Expenses of Sl.No.5 = [2017-18+2018-19+2019-20]/3	472.01		
(7).	**Capital Employed**			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31 March 2020 (As per IGAAP)	3422.14		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31 March 2020 (As per Audited Annual Accounts)	0		
	(iii). Add : Working Capital as per norms prescribed in Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			
	(a). Inventory	0		
	(b). Sundry Debtors	108.01		
	(c). Cash	29.66		
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	137.67		
	(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	3559.81		
(8).	**Return on Capital Employed 16% on Sl.No.7(iv)**	569.57		
(9).	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2020 [(6)+(8)]**	1041.58		

(10).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21**	1.88%
(11).	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No. 10 above**	1061.16
(12).	**Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl. No. 11 above.**	829.28

(ii). The IKLL has furnished in Form 4 giving detailed working of revenue estimation at proposed tariff for the average of the actual traffic handled by the IKLL at 8,89,409 tonnes during the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20. Revenue estimated at the proposed tariff is ₹829.28 lakhs.

(iii). The IKLL has furnished a copy of each of its Audited Balance Sheet and Schedules forming part of it and Statement of Profit and Loss for each of the years viz., 2017-18, 2018-19 and 2019-20 duly certified by its Chartered Accountant. The IKLL has furnished Form nos.1 to 8.

(iv). The IKLL has proposed 45% tariff increase in the existing cargo handling charges. Further, the IKLL has proposed to introduce Storage charge which is not prescribed in the existing SOR. The rates prescribed in the existing SOR, proposed tariff and tariff increase in terms of percentage is tabulated below:

Sl. No.	**Description**	**Existing tariff (₹/MT)**	**Proposed tariff (₹/MT)**	**Increase in Percentage**
(i).	Cargo Handling Charges-Other Dry Bulk-Foreign Cargo	48.84	70.63	45%
(ii).	Cargo Handling Charges-Other Dry Bulk-Coastal Cargo	29.30	42.37	45%
(iii).	Storage Charges – 6 to 10 days (₹/MT/day)	-	7.73	New tariff
(iv).	Storage Charges – 11-15 days (₹/MT/day)	-	11.60	New tariff
(v).	Storage Charges – 16 days onwards (₹/MT/day)	-	15.47	New tariff

6. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the IKLL proposal dated 06 November, 2020, emails dated 13 December 2020 / 05 December 2020 (excluding Audited Annual Accounts) alongwith prescribed forms and subsequent email dated 16 December 2020 was circulated vide our letter dated 18 December 2020 to the DPT and users/ user organisations seeking their comments. We have not received any comments from the users/ user organisations till finalisation of the case.

7.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the IKLL was requested vide our letter dated 27 January, 2021 followed by reminder dated 02 February 2021 to furnish information/ clarifications on a few points by 08 February 2021. The IKLL has furnished its reply on additional information/ clarification vide its letter dated 08 February 2021. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by IKLL thereon is tabulated below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Information/ Clarification sought by us</th><th>Reply furnished by IKLL</th></tr>
<tr><td>1 .</td><td>Annual Revenue Requirement (ARR) (Form No.1):</td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>The Audited Annual Accounts of the IKLL reports ₹0.57 lakhs, ₹0.66 lakhs and ₹0.60 lakhs towards berth hire charges paid to DPT for the years 2017-18 to 2019-20 respectively which has been excluded by IKLL in the computation of ARR as per clause 2.2. of the Tariff Guidelines 2019 being royalty payment to DPT. The IKLL to confirm there is no other payments made to DPT as per the Concession Agreement akin to royalty in the expenditure reported in the Annual Accounts of IKLL for the said years. If there is any other payment made by the IKLL to DPT as per the concession agreement which is of the nature of royalty and reported in the Annual Accounts for the years 2017-18 to 2019-20, the same may also be excluded to comply with clause 2.2. of the Tariff Guidelines 2019.</td><td>It is hereby confirmed that IKLL has not made any other payment to DPT except Royalty stipulated in the Concession Agreement and reported / disclosed in the Annual Audited Financials of FY 2017-18 to 2019-20. Such payment of Royalty to DPT has been excluded for compliance of the clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>(a). As per clause 2.3.1(ii) of TG 2019, only provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory, etc. are to be excluded from the total expenditure for computation of ARR.

The IKLL, in Form-1 has excluded Other provisions to the tune of ₹116.50 lakhs, ₹192.33 lakhs and ₹392.57 lakhs for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively.

In the said exclusion items, one entry relates to Fixed Assets written off to the tune of ₹26.75 lakhs, ₹.49.33 lakhs and Nil for the years 2017-18 to 2019-20 respectively. The nature of this write off and reasons for excluding this item may be explained.</td><td>IKLL had constructed total 3 storage sheds with a total capacity of 35000 MT in the Barge jetty back-up area for warehousing of cargo handled at Barge Jetty which have been operational since 25th September 2015.

Subsequently, we had replaced the existing galvalume roof sheets fixed in above storage sheds with PVC Palruf roofing sheets. The existing sheets were corroded due to presence of corrosive marine atmosphere & accumulation of dust at Barge jetty area and it is warranted that the old sheets be removed. Therefore, old sheets were removed from the storage sheds and were decapitalised in FY 2017-18 and FY 2018-19 respectively as per working shown below:

Financial Year: 2017-18
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Amount [₹]</th></tr>
<tr><td>Gross value of galvalume of roof sheets removed from storage sheds</td><td>28,68,342</td></tr>
<tr><td>Less:Accumulated depreciation till the date of de-capitalisation (depreciation @ 3.83% p.a. for the period from 25.09.2015 to 28.06.2017)</td><td>1,93,228</td></tr>
<tr><td>Net value considered for decapitalisation</td><td>26,75,114</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Financial Year: 2018-19
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>Amount [₹]</th></tr>
<tr><td>Gross value of galvalume of roof sheets removed from storage sheds</td><td>55,29,157</td></tr>
<tr><td>Less: Accumulated depreciation till the date of de-capitalisation (depreciation @ 3.83% p.a. for the period from 25.09.2015 to 19.07.2018)</td><td>5,96,428</td></tr>
<tr><td>Net value considered for decapitalisation</td><td>49,32,729</td></tr>
</table>
Note: Written down value of roof sheets were decapitalised (i.e. cost of acquisition less accumulated depreciation for the total number of days' sheets were used). Depreciation rate @ 3.83% p.a. derived as the cost of storage sheds are to be fully depreciated in 26 years i.e. remaining useful life of the parent asset, Barge jetty.

In this context, we would like to refer clause [ix] [a] of TAMP order dated 15.01.2016 [page 25] which stipulates that:

As per clause 2.7.1 of the tariff guidelines 2005, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. IKBLL to confirm whether the computation of depreciation is as per tariff guidelines.

In view of that, for complying with the said condition of the order and since amount of assets written off is over and above depreciation charged as per Companies Act, same has been excluded from expenditure considered for computation of Annual Required Revenue in Form 1.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(b). The Annual Accounts of the year 2018-19 and 2019-20 reports interest paid on GST and interest on TDS for the year 2018-19. Since it appears that the interest paid by the IKLL is of penal nature, the same may be considered for exclusion in the computation of ARR as users cannot be burdened for such interest component.</td>
<td>As advised, computation is revised to exclude said amount[s] and submitted in revised workings of Form 1.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(c). The Annual Accounts for the year 2018-19 shows Service tax Cenvat credit written off to the tune of ₹0.13 lakh. Since Service tax payable is not treated as expenditure, the credit write off of the service tax cannot be part of</td>
<td>As advised, computation is revised to exclude said amount[s] and submitted in revised workings of Form 1.</td>
</tr>
</table>

	computation of ARR and hence may be excluded.	
	(d). The Annual Accounts for the years 2018-19 and 2019-20 report expenditure towards joining fees and NSDL Annual custody charges of ₹1.01 lakh and ₹0.62 lakhs respectively, and Demat charges of ₹0.14 lakhs and ₹0.11 lakhs in the years 2018-19 and 2019-20. Since these items do not appear to be related to jetty operations, the same may be excluded from ARR computation.	As advised, computation is revised to exclude said amount[s] and submitted in revised workings of Form 1.
	(e). Please clarify the nature of expenses reported under the head "Consent renewal fees" to the tune of ₹8235 and ₹28982 in the year 2018-19 and 2019-20 respectively. If the said expense do not relate to jetty operation, the same may be excluded from ARR computation.	As advised, computation is revised to exclude said amount[s] and submitted in revised workings of Form 1.
(iii).	(a). Clause 2.6 of Tariff Guidelines 2019, inter alia, stipulates that advance payment of lease rental/ license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognized as part of sundry debtors in the computation of working capital. The IKLL in the working sheet 2 to Form 3 (i.e. Appendix H) has shown ₹189.47 lakhs towards prepaid license Fees and prepaid water front charges to be reported in the Audited Annual Accounts for the year 2019-20. This figure does not match with figures reported in the Audited Annual Accounts. The Licence fee and water front charges reported in the Audited Annual Account of the year 2019-20 is ₹213.82 lakhs. That being so, 50% of the same works out to ₹106.91 lakhs which need to be considered under this item in the computation of working capital in line with the practice followed in the last tariff Order dated 15 January 2016 and in the case of the other BOT operators also. The IKLL may accordingly correct this item in the computation of working capital for ARR computation.	Amount of ₹ 189.47 lakhs shown in worksheet 2 to Form 3 is matched with balance as on 31.03.2020 and 50% of the same ₹107.68 lakhs along with other trade receivables for ₹0.33 lakhs aggregating to ₹108.01 lakhs was considered as working capital. As advised, said amount is revised to ₹106.91 lakhs and revised computation is being submitted in revised Form 3.
	(b). Further, IKLL has considered trade receivables to the tune of ₹0.33 lakhs under the Sundry debtors in Form 3. This item is not in line with clause 2.6. of the Tariff Guidelines 2019 and hence may be excluded from working capital calculation.	Clause 2.6 of Tariff Guidelines 2019 begins with following wording: "Working capital will comprise of inventory, sundry debtors and cash balances." Hence sundry debtors were considered for 0.33 lakhs. We have revised computation as advised and same is being submitted in revised Form 3 in Annexure A.
(iv).	As per clause 2.6 of Tariff Guidelines 2019, the limit on cash balance is one month's cash expenses. In Form-3 for Computation of Working Capital, the IKLL has considered	As advised one month's cash expenses value is revised to 21.63 lakhs and revised computation is being submitted in revised Form 3 in Annexure A.

	₹29.66 lakhs towards Cash expenses by excluding Non-cash expenditure from the Total Expenditure as reflected in the Annual Accounts for the year 2019-20. The IKLL is entitled to one month cash expense i.e. total admissible expense for Y3 furnished in Form-1 less depreciation for Y3 under this item. (i.e. as per the current Form 1 furnished by IKLL it works out to ₹21.63 lakhs []`. 494.80 lakhs less 235.21 =[`259.59 /12 = 21.63 lakhs]) The IKLL, is therefore, requested to accordingly make necessary correction in this item based on the revised Form 1 to be furnished by the IKLL.	[As per the revised proposal one month's cash expenses works out to ₹21.54 lakhs]
(v).	In the light of the above observation, the IKLL is requested to furnish revised Form-1 for computation of ARR duly certified by practicing Chartered Accountant or Cost Accountant.	As advised revised computation is being submitted for your kind perusal in Annexure A.
2.	**Revenue Estimation (Form 4):**	
(i).	The IKLL in Form 4, Appendix-I has considered average traffic at 889409 MT per annum based on the actual traffic handled by IKLL for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 at 734955 MT, 984860 MT and 948412 MT respectively. The IKLL in the said Form 4 has stated that in the last three years the IKLL has handled only captive cargo and no third party cargo was handled. The IKLL has stated that it estimates that equal quantity will be handled for third party also. That being so, the average traffic to be handled by IKLL shall be 17,78,818 MT per annum (i.e. 889409 MT of captive cargo and 889409 MT for third party cargo). However, it is seen that the IKLL has estimated revenue only for 889409 MT and not for total traffic covering both captive cargo and third party cargo envisaged to be handled by IKLL. In this regard reference is drawn to para 13(vi) of the last tariff Order. This Authority in the last tariff Order No.TAMP/55/2013- KPT dated 15 January 2016 in para 19.(v) has observed that this Authority is statutorily required under the provisions of the MPT Act to fix tariff for the services rendered by the IKBLL as a whole, irrespective of whether the cargo handled is for own use or a third party cargo. Accordingly, even during the last tariff revision exercise, tariff was approved by this Authority for the cargo handled at the IKBLL jetty as a whole, without going into whether the cargo is captive or a third party cargo. That being so, the IKLL is requested to modify its proposal to capture the average traffic for the Jetty as a whole i.e. average traffic of the last three years 2017-18 to 2019-20 at 889409 MT in	In this respect, we would like to humbly submit that: (a). Figures of total of column 9 of table B in Form 4 are carried forward to sr no 12 of Form 1 to compare said figures with ceiling estimated at sr no 11 of Form 1. (b). As per the structure of various Forms, revenue estimated on the basis of historical quantities handled in last 3 years at proposed SOR is being compared with ceiling arrived at on the basis of historical expenditure of last 3 year. (c). Further Form 4 itself provides for considering historical quantities and not estimated future quantities. For example, Table A of Form 4 provides format for computation of average actual traffic; this average actual traffic figures are required to be mentioned in column no 8 of Table B heading of which reads as under: "Average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3." In view of above, computation has been submitted exactly to comply with prescribed formats and logic of comparing historical financial data with historical quantitative data. Considering such facts, we are of the opinion that future estimated quantities cannot be used for comparison with historical cost as per Audited Annual Accounts. Hence, we most respectfully submit to accept our submission with computations as revised with above referred suggestions.

	respect of captive cargo plus the average cargo estimated to be handled for third party cargo. This may entail changes in the proposed rates as well. The IKLL to make necessary changes and submit the revised proposal.	
3.	**Past Period Performance (Form-8):**	
	The IKLL has furnished Form 8 without giving analysis for past period performance. Reference is drawn to note no.1 of the prescribed form which states that this Form is to be filed along with other Forms in the general revision of Scale of Rates subsequent to the first tariff revision done under Tariff Guidelines, 2019. The current proposal of IKLL is first revision under TG 2019 and hence reference is drawn to Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 which stipulates that surplus/ deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below: *"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."* During the last tariff revision, estimates for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 was considered. The IKLL is, therefore, to furnish the statement showing the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle as done in earlier tariff revision exercises under erstwhile Tariff Guidelines, 2005 and make necessary adjustments from the estimated ARR in case there is variation in both physical and financial parameters by +/-20%. A sample of past period analysis statement is attached as **Annex- A** for your reference.	It is mentioned in note no.1 of the prescribed Form no 8 that "This Form is to be filed along with other Forms in the general revision of Scale of Rates subsequent to the first tariff revision done under Tariff Guidelines, 2019." In this respect, we humbly submit that IKLL is submitting herewith "First Tariff Revision Proposal" In view of that, the said clause will be complied in subsequent Tariff Revision proposal to be filed in future.
4.	**Proposed Scale of Rates**:	
(i).	General Terms and Conditions:	
	This Authority has passed common adoption Orders for all Major Port Trusts and BOT operators operating thereat from time to time and all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat were requested to include suitable notes in the SOR. However, the IKLL has not included suitable note in the proposed	As advised, we have incorporated following note in Revised SOR. Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and

	SOR in line with the following common adoption Order: Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.	cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.
(ii).	As per clause 5.4.1. of the Tariff Guidelines 2019, penal interest for delayed payments by users and delayed refund by BOT operators is prescribed at 15%. The note 2(i).(b). under the General Terms and conditions proposed by the IKLL proposes the penal interest rate at 14.15% which may be modified to 15% to fall in line with the guideline provision.	As advised, we have modified the interest rate in the revised SOR as submitted in Annexure B.
5.	**Proposed Storage Charge:**	
(i).	During the last tariff revision approved vide Order No TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016, the IKLL had not proposed any storage charge. To a specific query in this regard, as brought out in para 13 of Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016 at Sl No (i), the IKLL had then clarified during the last tariff revision that the proposed cargo handling charges do not include storage charges. As per Article- 8.1 (Levy and Recovery of Tariff) of Concession Agreement, Concessionaire shall collect the Cargo Handling Charges at the rates approved by TAMP. As such, it is not clear where is the requirement for fixation of separate storage charges as per provision in Concession Agreement. However, now in the current proposal, the IKLL has proposed separate storage charges in the proposed SOR which contradicts the stand of the IKLL in its last general revision proposal. In view of the above, the IKLL to confirm and give reference to the relevant clause in the Concession Agreement that the IKLL can levy storage charge on cargo of third party as per the provisions of the Concession Agreement.	A. Background: IFFCO Kisan Logistics Limited (“the Company”) was incorporated on February 26, 2004 under the Companies Act, 1956. The company is wholly owned subsidiary of Indian Farmers Fertiliser Cooperative Limited (IFFCO). The company entered into an agreement with Deendayal Port Trust on February 17, 2011 for construction and setting up of a Barge jetty at Kandla Port (Build Operate Transfer Basis) for captive use. The duration of Agreement 30 years. The construction of Barge Jetty has been completed and commercial operation commenced from 16th November, 2013. Barge Jetty capacity 2.00 MMTPA for handling of solid fertilisers, raw materials and other products of dry cargo. As per the Concession Agreement entered into between IKLL and DPT, 36000 m2 of land has been leased by DPT as a backup area for development of port facilities in addition to 2400 m2 of land for construction of Barge Jetty. As per the Concession Agreement, the Barge Jetty facility is proposed to be utilized for the third party cargo also to optimize the use of handling facilities. Therefore, it is felt that for attracting third party cargo handling at barge jetty, the covered storage facility shall be required for storage of cargo. Further, IFFCO has diverted its imported fertiliser to IKLL Barge Jetty which were earlier handled through Kandla

		& Mundra port. Our plant operations are affected whenever imported fertilisers handled at Barge jetty as we have to dedicate our conveyor system & silo compartment for imported fertiliser which in case would have been utilized for handling & storage of fertiliser produced in plant. Therefore, a flexible alternative is required for importing fertiliser alongside own production of fertilisers so that our plant operation can be sustained along with unloading operations of ships and barges for imported fertilizes. IKLL had constructed total 3 warehouses with a total capacity of 35,000 MT in the Barge jetty back-up area for storage of cargo handled at Barge Jetty which have been operational since 25th September 2015. The concession Agreement does not specifically mention anywhere for construction of storage sheds and same were undertaken by IKLL voluntary to handle the cargo as explained in above paras. Further, it is commercial wisdom that a port cannot operate efficiently without adequate storage facilities (page 84 of the Concession Agreement states the Company should provide other support facilities for proper and efficient functioning). Concession Agreement for construction of Barge Jetty of which warehouses are essential & integral part of Barge jetty. Construction of warehouses had been included in para (ii) and para (iv) of Appendix 4 of the Concession Agreement; that para (iii) of Appendix 4 very specifically says to have capacity to handle 2 MMTPA of cargo, which was possible only when related warehousing facilities are also constructed within Backup area; that construction of 3 warehouses was therefore part of the Concession Agreement. Warehouses have been constructed in the Backup area as per Appendix 1 read with Appendix 4 of the Concession Agreement. B. Provisions in the Concession Agreement: In this context, we would like to refer Article 8.1 of Concession Agreement “Levy and Recovery of the Tariff” [page 34] which provides as under: “The Project Facilities and Services under this agreement have been developed by the Concessionaire for its own use. The Tariff is not levied for own use. However, in order to optimise the use of the facility and as per the provisions of this agreement and in case the Concessionaire handles Other Cargo as directed by the Concessioning Authority, for some other User during the Operation phase,

		the Concessioning Authority shall be entitled to levy and recover tariff from the Owners/ consignees of cargo and the vessel owners/ agents using the Project Facilities and Services as per the Scale of Rates notified time to time. As of the date hereof, the applicable Tariff is as set out in Appendix 13. In addition, the Concessioning Authority shall collect from the user berth hire charges as per the Kandla Port Scale of Rates notified time to time, and share with the Concessionaire 50% of any payments realized for such berth hire charges. Further, the Concessionaire shall collect the Cargo Handling Charges at the rates approved by the TAMP for handling Other Cargo through the mechanized facility as set out in Appendix 12 and applicable from time to time and shall pay to the Concessioning Authority 25% of the same as Royalty. For avoidance of doubt it is clarified that the Concessioning Authority shall collect the 100% wharfage charges for Other Cargo, as per Kandla Port Trust applicable Scale of Rates. It is further stated that the Concessioning Authority shall collect the other vessel related charges including Port dues, pilotage Fees, mooring charges, stream dues, anchorage fees etc., as per Scale of Rates and revised from time to time; “ Further to that, Article 9.1[B] of Concession Agreement [page 35] provides as under: [a] The Concessionaire shall collect the Cargo handling Charges as approved by the TAMP and pay to the Concessioning Authority 25% of the rates approved by the TAMP for handling Other Cargo through the mechanized facility as set out in Appendix 12 and applicable from time to time as Royalty per Month, chargeable by the Concessionaire (“the Royalty”). [b] Gross Revenue shall be computed on the basis of the maximum Tariffs leviable for and in respect of the Project Facilities and Services provided during the relevant period of computation. It is clarified that discounts and deferments, if any offered by the Concessionaire to the users or amounts if any not collected by the Concessionaire for any reason whatsoever in respect of the Project Facilities and Services, shall be ignored for the purpose of Gross Revenue. Further, in computing the Gross Revenue, income from interest, sale of assets, amounts received by the Concessionaire by way

		of damages from third parties (excepting damages received from the users on account of demurrage or such other related charges in respect of the Project Facilities and Services), taxes and cesses in respect to the Project Facilities and Services, if any collected and paid to any Government Authority shall also be ignored. Considering the above provisions of Articles 8.1 and 9.1 of Concession Agreement, it can be said that Article 8.1 does not at any place bar concessionaire from charging for any other services related to project facilities. In addition, gross revenue definition provided in Article 9.1 specifically only excludes revenues other than in respect of the Project Facilities and Services from being considered as part of Gross Revenue for royalty payments and revenue sharing on charges collected for port facility in any name is sufficiently covered under definition of Gross Revenue. C. Services offered by other Operator: AKBTPL (M/s Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited) as well as KICTL (M/s Kandla International Container Terminal Limited) are also having separate schedule of rates for warehousing. In view of the above, it is prudent commercial practice to offer storage facility to the users of port which will not only be beneficial for IKLL but also DPT.
(ii).	If, the IKLL confirms that it can levy storage charge as per the Concession Agreement for third party cargo, the following points to be addressed:	
	(a). The IKLL has furnished the working to arrive at storage charge wherein it has considered years wise slab wise cargo quantity using storage facility for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 and arrived at average quantum availing storage facility at 5879285 tonnes which has finally been spread over the estimated revenue requirement from storage charge to arrive at the base storage charge. The existing SOR does not prescribe any storage charge. The IKLL to furnish the basis considered by the IKLL for arriving at the proposed storage charges.	Computation of said storage charges is submitted.
	(b). In the proposed SOR, the IKLL has proposed the storage charges and included the same under the Schedule of Cargo Handling charges. In this regard, the following points may be considered:	

	(i). The IKLL may propose separate Schedule of Storage charge. (ii). Normally, storage charge is leviable after free storage period. Clause 8.5 of the Working Guidelines 2019, stipulates that free days beyond which storage charges are leviable may be prescribed by the BOT operator. IKLL may therefore propose free period under the schedule of storage charge beyond which storage charge shall be leviable. This is in line with the prescription in the SOR of other Major Port Trusts and BOT operators. Consequent to above, if any change arises in the revenue estimation from storage charge, the same may be done and revised revenue estimation in Form 4 may be furnished duly certified by practising Chartered Accountant or Cost Accountant. (iii). Further, conditions governing levy of storage charge like - computation of free period, exclusion of customs notified holidays and terminal non-working days for computation of free period may be proposed in the draft proposed SOR. The IKLL may, if required, peruse the SOR of other ports or operators available on the website of TAMP.	(i) As advised, separate SOR is submitted. (ii). As advised, such conditions are incorporated in SOR submitted. (iii). As advised, such conditions are incorporated in SOR submitted.
6.	**Calculation of proposed tariff furnished in Appendix K**:	
	The IKLL in appendix K has given working for arriving at the proposed cargo handling charge and storage charge. In the said working it is seen that proposed rate arrived by the IKLL for cargo handling charge and storage charge captures share of DPT @33.33% to the base rate. The relevance of adding the share of DPT is not clear. As IKLL is aware that revenue share/ royalty payment is not admissible as pass through for tariff fixation as per clause 2.2. of the Tariff Guidelines 2019 and in line with the approach followed in the last tariff Order. Thus, IKLL to exclude revenue share component, if any, included in the proposed tariff.	In this respect, IKLL is of the opinion that following clauses are relevant for determination of SOR: Clause 2.9 - The ARR determined by the BOT operators as per clause 2.8 above is the ceiling Annual Revenue Requirement based on which the BOT operators will draw the Scale of Rates (SOR). Clause 2.10 - For drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3. The actual traffic should be duly certified by the concerned Major Port Trust within 10 days. Clause 2.11.1 - Based on the Annual Revenue Requirement as assessed as per Clause 2.9 above and taking into account the traffic as per Clause 2.10 above, the BOT operator will have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of Annual Revenue Requirement, duly certified by a practising Chartered Accountant/ Cost Accountant. The BOT Operator shall have option to draw SOR to achieve revenue lower

		than the ceiling ARR. In this regard, BOT operators will make a detailed working of income estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic as in clause 2.10 above and establish itself that the sum of the revenue so determined from all the tariff items in the SOR is within the ceiling of the ARR determined in clause 2.9. above duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant. For ensuring precise compliance of various clauses of Tariff Guidelines, 2019 dated 07.03.2019 including clause 2.9 to 2.11.1of said Guidelines, Working Guidelines, 2019 dated 11.07.2019 have been issued which prescribe various forms for consistent manner of computation of ceiling limit and comparison of said limit with revenue at proposed SOR. Ceiling limit in Format 1 is already calculated by excluding share of DPT in the form of royalty. In present case, revenue estimate in Form 4 as per computation methodology prescribed therein is within ceiling limit for Annual Revenue Requirement computed in manner prescribed in Form 1. In view of that, we are of the opinion that any other computations need to be ignored, if revenue estimate is within limits of amounts arrived at in Form 1 already excluded in in sr no 3 [i] of Form 1.
7.	**Separate Agreement**:	
	As per clause 1.9 of the Tariff Guidelines 2019, the BOT operator shall continue to abide by the provisions contained in the existing Concession Agreement entered into with the concerned Major Port Trust. Simultaneously, the BOT operator shall agree to abide by this guidelines, by way of a separate Agreement with the concerned Major Port Trust. The IKLL has in this regard furnished a copy of the separate Agreement. But, the agreement is signed by IKLL only and it is shown as draft. The IKLL to arrange to furnish final copy of agreement duly signed by authorised signatory of both IKLL and DPT.	The Agreement executed by IKLL with DPT duly signed by authorised signatories is submitted herewith.

7.2. The computation of Storage Charges and the ARR from Storage Charges are summarized in the following table:

Particulars	**2017-18**	**2018-19**	**2019-20**
Total allowable expenditure	47509742	44377216	49376728
Total expenditure related to storage facilities	8566244	7150807	8754076
% of revenue allocable to storage charges	18.03%	16.11%	17.73%

Average			17.29%
Ceiling of Annual Revenue Required in lakhs			1058.52
Ceiling of Annual Revenue Required for storage in lakhs			183.03
Ceiling of Annual Revenue Required for handling in lakhs			875.49

Particulars	Qty	Rate	Value
6-10 days	193497.700	6.50	1257735
11-15 days	144208.153	11.00	1586290
16 days onwards	1102367.782	14.00	15433149
Total in amount			18277174
Estimated amount in Lakhs			182.77

7.3. The IKLL, while furnishing information / clarification sought by us, has vide its letter dated 08 February 2021 furnished revised cost statements and revised proposed draft SOR. The main points as regards the revised proposal are summarized below:

(i). The revised Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 computed by the IKLL is given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	2017-18	2018-19	2019-20
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	555.87	525.85	577.20
(ii).	Finance and Maintenance Expenses (FME)	36.30	113.25	310.77
	Total Expenditure 1 = (i)+(ii)	592.17	639.11	887.97
(2).	**Adjustments in respect of items where there is variation in figure reported as per INDAS (As per Audited Accounts) and IGAAP**			
(i).	Depreciation	0	0	0
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed	0	0	0
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+…..	0	0	0
(3).	**Less Adjustments:**			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	0.57	0.66	0.60
(ii).	Interest on Loans	0	0	0
(iii).	Provision of bad and doubtful debts	0	0	0
(iv).	Provision for slow moving inventory	0	0	0
(v).	Other provisions	116.50	194.68	393.61
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	117.07	195.34	394.21
(4).	**Add: Admissible Royalty/Revenue Share as per Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019**	0	0	0
(5).	**Total Expenditure after Total Adjustments (5=1+2+3+4)**	**475.10**	**443.77**	**493.76**
(6).	Average Expenses of Sl.No.5 = [2017-18+2018-19+2019-20]/3	470.88		
(7).	**Capital Employed**			

	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31 March 2020 (As per IGAAP)	3422.14
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31 March 2020 (As per Audited Annual Accounts)	0
	(iii). Add : Working Capital as per norms prescribed in Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	
	(a). Inventory	0
	(b). Sundry Debtors	106.91
	(c). Cash	21.63
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	128.54
	(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	3550.68
(8).	**Return on Capital Employed 16% on Sl.No.7(iv)**	568.11
(9).	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2020 [(6)+(8)]**	1038.99
(10).	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21**	1.88%
(11).	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No. 10 above**	1058.52
(12).	**Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl.No.11 above.**	809.82

(ii). (a). The cargo handling charge for Other Dry bulk cargo proposed in the revised SOR by the IKLL is same as proposed in the original proposal.

(b). Flowing from the point of action arising at the joint hearing, the IKLL has proposed to retain prescription of cargo handling charge for Steel and bagged cargo and Timber logs in the existing SOR with 18% and 20% increase proposed over the existing rate for Steel and bagged cargo and Timber logs respectively.

(c). The rates proposed for storage charges proposed in the original proposal is revised by slightly reducing it and free period of 5 day is proposed now.

(iii). The existing rate and revised rate as per the revised proposed SOR of IKLL are tabulated below:

(a). Cargo Handling Charge

(₹/MT)

Sl. No.	**Other Dry Bulk**	**Existing tariff as per Order dated 15.01.2016**		**Revised Proposed Rates**		**% Increase**
		Foreign	**Coastal**	**Foreign**	**Coastal**	
(i).	Other Dry Bulk	48.84	29.30	70.63	42.37	45%
(ii).	Steel and Bagged Cargo	59.56	35.74	70.63	42.37	18.6%
(iii).	Timber Logs	58.67	35.20	70.63	42.37	20%

(b). Storage Charge

(₹/MT)

Sl. No.	**Particulars**	**Existing**	**Revised Proposed Rate (New item)**	**% Increase**
(i).	First 5 days Free	**--**	**--**	New Item
(ii).	6 – 10 days	**--**	6.50	New Item

(iii).	11-15 days	--	11.00	New Item
(iv).	16 days and above	--	14.00	New Item

(iv). Revenue estimate is modified to capture the revised proposed rate. The IKLL has furnished revised Form no.1 & 4 duly certified by the practicing Chartered Accountant.

7.4. Based on preliminary scrutiny of the proposal of the IKLL, the DPT was also requested vide our letter dated 13 January 2021 to furnish information / clarification on the following points. The DPT has furnished its response vide letter dated 09 March 2021. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by DPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by DPT
(i).	Confirm that the lease rent considered in the computation of Annual Revenue Requirement (ARR) for the years 2017-18 to 2019-20 at ₹202.21 lakhs, ₹205.69 lakhs and ₹213.82 lakhs respectively as shown under License fees and Waterfront charges in the Working Shee1 for Form 1 and reported in the Audited Annual Accounts for these years are in line with the provisions of the Concession Agreement.	License Fee and Water front charges paid by IKLL is under: 4. Year 2017-18 – ₹201.116 Lakhs 5. Year 2018-19 – ₹205.478 Lakhs 6. Year 2019-20 – ₹213.081 Lakhs This charges are in line with the provisions of the concession agreement.
(ii).	(a). The IKLL in Form 4, Appendix 1 has considered average traffic at 889409 MT per annum based on the actual traffic handled by IKLL for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 at 734955 MT, 984860 MT, and 948412 MT respectively. The DPT to confirm the actual traffic reported by IKLL is in order.	Actual Traffic handled by IKLL is under: 4. 2017-18 – 723053 MT 5. 2018-19 - 986306 MT 6. 2019-20 – 1002312 MT Based on the above average traffic is 903890 MT per annum.
	(b). The IKLL in Form 4 (Appendix I) regarding revenue estimation has stated that in the last three years the IKLL has handled only captive cargo and no third party cargo was handled. The IKLL estimates that equal quantity will be handled for third party also. That being so, the average traffic to be handled by IKLL shall be 17,78,818 MT per annum (i.e. 889409 MT of captive cargo and 889409 MT for third party cargo). The DPT to confirm the average traffic for the Jetty as a whole, as tariff is to be proposed by the IKLL for the Jetty as a whole in line with the approach followed in the last IKLL tariff Order dated 15 January 2016.	It was proposal of M/s. IKLL. Till date they have handled only one vessel during the last two years. DPT do not know the future plan of IKLL on handling third party cargo.
(iii).	The Audited Annual Accounts of the IKLL reports ₹0.57 lakhs, ₹0.66 lakhs and ₹0.60 lakhs towards berth hire charges paid to DPT for the years 2017-18 to 2019-20 respectively which has been excluded by IKLL in the computation of ARR as per clause 2.2 of the Tariff Guidelines 2019 being royalty payment to DPT. The DPT to confirm there is no other payments made by IKLL to the DPT as per the Concession Agreement akin to royalty in the expenditure reported in the Annual Accounts of IKLL for the said years. If so, the same to be indicated to us for exclusion in the	Confirmed that there are no payment from M/s. IKLL akin to royalty.

	ARR computation as per clause 2.2 of the Tariff Guidelines 2019.	
(iv).	During the last tariff revision approved vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016, the IKLL had not proposed any storage charge. To a specific query in this regard, as brought out in para 13. of the said Order at Sl No (i), the IKLL had clarified then that the proposed cargo handling charges do not include storage charges. As per Article- 8.1 (Levy and Recovery of Tariff) of Concession Agreement, Concessionaire shall collect the Cargo Handling Charges at the rates approved by TAMP. The IKLL then contended that there is no requirement for fixation of separate storage charges as per provision in Concession Agreement. Thus, the existing SOR does not prescribe storage charges. However, now in the current proposal, the IKLL has proposed separate storage charges in the proposed SOR which contradicts the stand of the IKLL in its last general revision proposal. The DPT to confirm and give reference to the relevant clause in the Concession Agreement that the IKLL can levy storage charge on cargo of third party as per the provisions of the Concession Agreement.	Concession agreement is silent regarding collection of storage charges for Other cargoes.
(v).	As per clause 1.9. of the Tariff Guidelines 2019, the BOT operator shall continue to abide by the provisions contained in the existing Concession Agreement entered into with the concerned Major Port Trust. Simultaneously, the BOT operator shall agree to abide by this guidelines, by way of a separate Agreement with the concerned Major Port Trust. The DPT to furnish a copy of the separate Agreement as per the prescribed format forwarded by the MOS vide letter No PR-14019/20/2009-PG (PTIV) dated 8 March 2019 to all the Major Port Trusts including the DPT duly signed by the IKLL and the DPT.	As desired a copy of separate agreement as per prescribed format forwarded by the MOPSW duly signed by DPT and IKLL is submitted.

8.1. A joint hearing in this case was held on 29 January 2021 through Video Conferencing. At the joint hearing, the IKLL and the DPT have made their submissions.

8.2. In view of the point made by DPT at the joint hearing regarding inclusion of cargo handling charges for steel and bagged cargo and Timber logs by the IKLL in the proposed SOR in line with the existing SOR, the IKLL was requested vide our letter dated 02 February 2021 to review its proposal to that extent while furnishing additional information/ clarification sought by us. As brought out earlier, the IKLL vide its letter dated 08 February 2021 has furnished revised cost statements and revised proposed draft SOR.

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

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

(i). The Scale of Rates (SOR) of IFFCO Kisan Logistics Limited (IKLL) [formerly known as IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL)] was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016, following the Tariff Guidelines of 2005. The validity of the SOR was prescribed till 31 March 2018. At the request of IKLL, the validity of the existing SOR was extended from time to time and the last extension was granted till 31 March 2021.

(ii). The Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW), the then Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019 by the MOS, the tariff fixation exercise in respect of the IKLL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.

Following the Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines 2019, the IKLL has filed its proposal dated 05 December 2020 for general revision of its SOR followed by submission of additional documents vide its letter dated 16 December 2020.

Subsequently, the IKLL vide its letter dated 08 February 2021 has furnished the revised ARR computation and revised proposed SOR wherein the IKLL has proposed to prescribe the rate for Steel and bagged cargo and Timber logs based on the suggestion of the DPT. The final revised proposal filed by the IKLL vide its email dated 08 February 2021 read with its proposal dated 05 December 2020 along with submissions made by the IKLL and the DPT during the processing of the case are considered in this analysis.

(iii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019, requires each BOT Operator to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

(b). The IKLL has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for the preceding three years i.e. 2017-18 (Y1), 2018-19 (Y2) and 2019-20 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. While assessing the ARR, the IKLL has made exclusions of the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2017-18, 2018-19 and 2019-20, as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019. The following adjustments done by IKLL in line with provisions prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines are brought out for specific mention except for few modifications done by us for the reasons explained in the following paragraph:

(i). Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, *inter alia*, stipulates that Royalty/ Revenue share payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation and in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003, it will be taken into account as cost to the extent of the next highest bidder in the ARR computation.

In case of IKLL (formerly known as IKBLL), the license agreement was signed in February 2011. Thus, in line with the stipulation contained in the guidelines, royalty/ revenue share is not treated as pass through in tariff fixation of IKLL. This is also in line with the approach followed in the last tariff revision. Accordingly, royalty reported in the Audited Annual Accounts at ₹0.57 lakhs, ₹0.66 lakhs and ₹0.60 lakhs for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively are excluded.

In response to our specific query with respect to any other payment made by IKLL to the DPT as per Concession Agreement (CA) akin to royalty in the expenditure reported in the Annual Accounts of IKLL, the IKLL has confirmed that it has not made any other payment to DPT except royalty stipulated in the CA and reported in annual accounts of FY 2017-18 to 2019-20. The DPT has also confirmed this position. The said position is relied upon.

(ii). As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines 2019, interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory, other provisions if any, are to be excluded.

(a). The IKLL has considered interest on loan for the years 2017-18 to 2019-20 as Nil. The annual accounts of the IKLL do not show any amount towards interest on loan and hence the same is considered as Nil in the analysis.

(b). The IKLL has excluded ₹116.50 lakhs, ₹194.68 lakhs and ₹393.61 lakhs towards other provisions as reported in the Annual accounts for the years 2017-18 to 2019-20 respectively following the applicable clause of the Tariff Guidelines 2019.

(iii). Clause 2.3.2 stipulates that in case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP (like depreciation), then necessary adjustments to be done in ARR computation by excluding IND AS figure and considering figures as per IGAAP. Form 6A and Form 6B furnished by the IKLL which is duly certified by practicing Chartered Accountant states that accounts of IKLL are not prepared on the basis of IND AS and hence there is no variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP. The said position is relied upon.

(c). Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines and based on the adjustments as discussed above, the IKLL has arrived at average expenses for the years 2017-18 to 2019-20 at ₹470.88 lakhs.

(iv). (a). As per clause 2.5 of the Tariff Guidelines 2019, Capital Employed will comprise of Gross Fixed assets (Property, Plant & Equipment) [as arrived as per the Indian Generally Accepted Accounting Principles (IGAAP)] plus capital work in progress as on 31 March/ 31 December of the year Y3 to be restated from the figures reported under IND AS in the Audited Annual Accounts and working capital as per norms prescribed. The IKLL has considered gross fixed assets at ₹3422.14 lakhs as per IGAAP in line with provision prescribed in Clause 2.5 of the Tariff Guidelines, 2019. The IKLL has furnished the prescribed Form 7 giving computation of gross fixed assets as per IGAAP duly certified by practicing Chartered Accountant. As brought out in earlier paragraphs, the IKLL has clarified that IND AS is not followed in the IKLL. The Gross Fixed Assets as on 31 March 2020 considered by the IKLL as per IGAAP and duly certified by the Chartered Accountant is relied upon.

The IKLL has considered capital work-in-progress as Nil as on 31 March 2020 which is in line with the position reported in the Audited Annual Accounts for the year 2019-20.

(b). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances, as per Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019. The norm prescribed for the computation of working capital is limited to one year’s average consumption of inventory for capital spares and other items of inventory at six months’ average consumption of stores excluding fuels. The IKLL has reported Nil capital spares consumption which is relied upon. Consumption of inventory is also not reported by IKLL.

As per Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019 read with clause 2.2 of the Working guidelines to operationalise the Tariff Guidelines, 2019, advance payment of revenue share/ royalty and lease rental / license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as sundry debtors for computation of working capital. As per Article 9.1(A)(a)(i) & (ii) of the License Agreement, the IKLL is required to pay license fee and water front charges to the DPT for the lands and water front allotted to it in advance every year till the end of license period. License fee and water front charges reported in the annual accounts for the year 2019-20 is ₹213.82 lakhs and accordingly IKLL has considered 50% thereof i.e. ₹106.91 lakhs towards sundry debtors which is found to be in order and in line with the approach followed in other tariff cases of BOT operators.

As per the norm, limit on cash balance for working capital computation is one month's cash expenses. The IKLL has considered one month cash expenses to the tune of ₹21.63 lakhs [494.80-235.21)/12=21.63 lakhs] based on the total admissible expenditure for the year 2019-20 less depreciation for 2019-20 based on the cost statement filed along with the original proposal. This item is updated with reference to the revised cost statement furnished by the IKLL in February 2021 at ₹21.54 lakhs [i.e. 493.76-235.21)/12=21.54 lakhs].

(c). Subject to modifications as explained above, the modified capital employed works out to ₹3550.59 lakhs as against total capital employed arrived by IKLL at ₹3550.68 lakhs. Return on Capital Employed (ROCE) considered by IKLL at 16% is ₹568.11 lakhs. The modified ROCE works out to ₹568.09 lakhs based on the modified Capital Employed.

(v). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2017-18 to 2019-20 plus 16% ROCE. The ARR as on 31 March 2020 arrived by the IKLL is ₹1038.99 lakhs (₹470.88 lakhs + ₹568.11 lakhs). The modified ARR arrived by us works out to ₹1038.97 lakhs (₹470.88 lakhs + ₹568.09 lakhs). Further, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 which is 1.88%. The indexed ceiling ARR assessed by the IKLL is ₹1058.52 lakhs applying 1.88% indexation for the year 2020-21 (i.e. ₹1038.99 lakhs * 1.0188). As per the modified ARR computation done by us, the modified indexed ceiling ARR works out to ₹1058.50 lakhs for the year 2020-21 (₹1038.97 lakhs * 1.0188 = ₹1058.50 lakhs). This does not include past period adjustment. The analysis relating to the past period is brought out in subsequent paragraphs.

The final detailed working of ARR calculation furnished by the IKLL which has been duly certified by Chartered Accountant is relied upon. This is subject to minor modification as explained above. The detailed ARR calculation furnished by the IKLL and modified ARR calculation by us are attached as **Annex-I** (**a**) and (**b**) respectively.

(vi). Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of the BOT operators who have not gone to the Court against the previous Order of this Authority, the surplus/ deficit for the past period till the period of tariff fixation during the first fixation of Tariff under the Tariff Guidelines of 2019 is to be done as per clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005.

The estimates considered in the last tariff Order for three years i.e. 2015-16 to 2017-18 need to be reviewed vis-à-vis the actuals for these years.

The IKLL has furnished a statement showing the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle for the period 2015-16 to 2017-18. The figures considered by the IKLL in the past period statement are considered in the analysis subject to one modification in capital employed as explained in the subsequent paragraphs.

(vii). The analysis is as given below:

(a). The actual traffic handled by IKLL during the period from 2015-16 to 2017-18 is 1.32 Million Metric Tonnes(MMT), 0.81 MMT, and 0.73 MMT (as reported in Form 4 duly certified by CA) respectively aggregating to 2.86 MMT as against the estimated traffic of 2 MMT for each of the years for the corresponding period aggregating to 6 MMT estimated in the tariff Order dated 15 January 2016.

The variation in the physical performance is 52.33% negative which is found to be more than +/-20%.

(b). The income estimates considered in the last tariff Order for the years 2015-16 to 2017-18 are adjusted to capture the effect of tariff increase granted in the last tariff Order dated 15 January 2016 for a like to like comparison with the actual income from the date of implementation of the Order.

For the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the Audited Annual Accounts for the years 2015-16 to 2017-18 as furnished by the IKLL and supported with reconciliation statements are considered.

(c). The depreciation figures as per the IGAAP considered by the IKLL excluding net block of Front portion (Berth construction cost) of Barge Jetty for the reasons stated earlier are relied upon and considered.

(d). The IKLL has considered lease rent at ₹141.66 lakhs, ₹178.26 lakhs and ₹202.22 lakhs for the years 2015-16 to 2017-18 respectively as reflected in the annual accounts and the same are considered.

(e). The revenue share was not allowed as admissible cost during the previous tariff cycle as per the then applicable Tariff Guidelines 2005. Accordingly, the IKLL has not considered Revenue share paid to DPT for each of the years 2015-16 to 2017-18 in line with the Tariff Guidelines, 2019 and in line with the approach followed in the last tariff revision.

(f). The IKLL has considered Gross Fixed assets as capital employed at ₹3281.30 lakhs, ₹3418.76 lakhs and ₹3537.85 lakhs for the years 2015-16 to 2017-18 respectively for the purpose of computing ROCE.

The Capital employed considered during the last tariff revision under the then applicable Tariff Guidelines of 2005 is Net Fixed Assets + working capital as per the then applicable Tariff Guidelines 2005. That being so, for the past period analysis, the same approach is followed i.e. the net fixed assets and not the gross fixed assets.

The working capital is considered as per norms. The Stores and spares consumed is captured in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines of 2005. The cash balance is considered at one month cash expense in line with the guideline position. The current liabilities as reported in the audited annual accounts of the respective years is considered. Subject to the above adjustments, Working Capital works out to negative and hence treated as Nil.

Accordingly, the modified capital employed considered in the past period cost statement prepared by us for the years 2015-16 to 2017-18 is at ₹2,891.81 lakhs, ₹2,764.07 lakhs and ₹2,837.54 lakhs respectively. ROCE of 16% is considered in line with the decision of this Authority in the last tariff Order.

(g). A copy of the cost statement reviewing estimates of 2015-16 to 2017-18 vis-à-vis actuals of the corresponding period is attached as **Annex – II.**

(h). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(**₹in lakhs**)

Particulars	Aggregate for the years 2015-16 to 2017-18 in absolute terms		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in lakh MMTPA)	6.00	2.86	-52.33%
Total Operating Income	2,942.86	1,560.55	-46.97%
Total Expenditure including FMI less FME, Depreciation and overheads	2,221.86	1,245.67	-43.94%
Surplus/ deficit before Return	721.00	314.88	-56.33%
Capital Employed (Average)	1,501.90	2,831.14	-88.50%
16% Return on Capital Employed	720.91	1,358.95	-88.50%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	0.09	-1,044.07	

(i). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the period from 2015-16 to 2017-18 are given below:

(i). The actual aggregate traffic handled by the IKLL is 2.86 lakh MMTPA as against the estimated traffic of 6 lakh MMTPA during the period from 2015-16 to 2017-18. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 52.33% negative in comparison to the estimates.

(ii). The operating income earned by the IKLL is ₹1,560.55 lakhs as against estimation of ₹2,942.86 lakhs for the corresponding period resulting in negative variance of 46.97%.

(iii). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the years 2015-16 to 2017-18 is ₹1,245.67 lakhs as against the estimated expenditure of ₹2,221.86 lakhs considered in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows negative variance of 43.94% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.

(iv). The average capital employed for the period from 2015-16 to 2017-18 is ₹2,831.14 lakhs as against average estimated capital employed of ₹1,501.90 lakhs. The variation in the average capital employed comes to 88.50% negative.

(v). As per the modified cost statement for the past period prepared by us, the aggregate estimated surplus of IKLL considered in the last tariff Order was ₹0.09 lakhs. As against that, the aggregated deficit is ₹1,044.07 lakhs at actuals after admissible cost and 16% ROCE for the period from 2015-16 to 2017-18.

(vi). The average annual return earned on the average capital employed thus works out to 3.71%, as shown in the following table:

(**₹ in lakhs**)

Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	AVG.
Actual Surplus/ deficit before return	251.71	49.56	13.61	314.88 (Total) 104.96 (Avg.)

Actual Capital Employed	2891.81	2764.07	2837.54	2,831.14 (Avg.)
Actual Return earned on capital employed	8.70%	1.79%	0.48%	3.71%

(vii). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than +/ (-) 20%, then 50% of such accrued benefit/ loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG also as conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13. Further, as per the opinion of the AG, if the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e.50:50 between the operator and the users. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled is more than 20% i.e. 52.31% negative. In financial performance in terms of return on capital employed entitled at 16%, variation of + 20% / (-) 20% comes to 19.20% (16+3.2) and 12.8% (16-3.2). In the instant case, the return earned on capital employed is 3.71%. Thus, the variation in financial parameter is found to be more than 20% but on the negative side.

Since the variation in both the parameters are found to be more than +/ (-) 20%, there appears to be a case for adjustment of past period deficit in the current tariff cycle following the opinion of the AG on the interpretation of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 i.e. 40% of the net deficit.

It is further relevant to state that the original validity of the SOR last approved by this Authority is till 31 March 2018. The IKLL has continued to levy the rates in the approved SOR based on the extension of the validity of the SOR approved by this Authority. Thus, in addition to above the exercise of past period for the years 2015-16 to 2017-18, the actuals for the years 2018-19 and 2019-20 are also assessed following the same approach as done for the years 2015-16 to 2017-18. The net deficit after admissible expenditure and ROCE as per the cost statement works out to ₹308.24 lakhs and ₹426.27 lakhs for the years 2018-19 and 2019-20 aggregating to ₹734.51 lakhs.

This entire deficit for the year 2017-18 and 2018-19 need to be adjusted along with 40% deficit as per the opinion of the AG for the years 2015-16 to 2017-18 which aggregates to ₹1,152.14 lakhs (i.e. ₹734.51 lakhs + ₹417.63 lakhs being 40% of aggregate deficit of ₹1,044.07 lakhs).

It is relevant here to mention that the IKLL has not sought adjustment of past period deficit in the ARR computed in Form 1. Further, it is seen that at the proposed tariff increase sought by the IKLL and revenue estimated therefrom at ₹809.83 lakhs as against modified ARR of ₹1,058.50 lakhs, there is already a huge gap of ₹248.67 lakhs. Thus, when there is already a huge shortfall in the ARR, adding the deficit of past period to the extent of ₹1152.14 lakhs for the years 2015-16 to 2017-18 and 2018-19 and 2019-20 as explained above will only lead to widening the gap.

This huge deficit appears to arise mainly because the IKLL has handled only 48% of the traffic estimated during the last tariff revision as can be seen from huge negative variation in the traffic. Thus, any adjustment of past period deficit in the case of IKLL will only be a notional adjustment.

The IKLL does not propose to recover this deficit of the past period during this tariff cycle. That being so, no adjustment of the past period deficit is considered in the computation of the ARR.

(viii). Thus, the analysis is proceeded taking into consideration the modified indexed ceiling ARR of ₹1058.50 lakhs for the year 2020-21 as against ARR estimated by the IKLL at 1058.52 lakhs.

(ix). (a). As per Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019, for drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3, duly certified by the concerned port. The average traffic considered by the IKLL for the years 2017-18 to 2019-20 is 889409 tonnes based on the actual traffic handled by IKLL.

When requested IKLL to capture the traffic estimated to be handled of third party cargo, the IKLL has justified that it has complied with the prescribed forms which requires to capture the average of actual traffic handled by the BOT operator during preceding three years for drawing SOR. Since the IKLL has followed the Tariff Guidelines 2019, this Authority proceeds with its revenue estimation.

In any case, clause 3.2.1 provides for review of actual traffic vis a vis the traffic considered in the previous tariff cycle and for adjustment in next tariff revision if the variation in both physical and financial parameters is more than +/- 20% during such review.

The DPT has furnished the actual traffic handled by the IKLL at 723053 tonnes, 986306 tonnes and 1002312 tonnes and thus the average of three years traffic works out at 903890 tonnes. The average traffic as per the traffic furnished by the DPT is 14481 tonnes more than that considered by IKLL (i.e. 903890 - 889409 tonnes). The reason for variation remains unexplained by the DPT.

Thus, for the purpose of this analysis, the average traffic of 0.89 Million Metric Tonne(MMT) for the years 2017-18 to 2019-20 considered by the IKLL for revenue estimation is relied upon as it is duly certified by Chartered Accountant.

It can be seen from the subsequent analysis that even at the said average traffic of IKLL and the proposed rate, there is a revenue gap of ₹248.67 lakhs remaining uncovered.

(b). Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, gives flexibility to the BOT Operators to determine the rates within the estimated ARR to respond to the market forces based on commercial judgment. The proposal of the IKLL is within the guideline provision.

The tariff increase proposed by the IKLL in the cargo handling charge is 45% for other bulk cargo, 18% for Steel and bagged cargo and 20% Timber logs. The total revenue estimated by the IKLL is found to be within the ARR and hence the proposed cargo handling charge is approved as proposed by the IKLL.

(c). The existing SOR of IKLL do not prescribe storage charge. During the last tariff revision approved vide Order No TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016, the IKLL had not proposed any storage charge. To a specific query in this regard, as brought out in para 13 of Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016 at Sl No (i), the IKLL had then clarified during the last tariff revision that the proposed cargo handling charges do not include storage charges. As per Article- 8.1 (Levy and Recovery of Tariff) of Concession Agreement, Concessionaire shall collect the Cargo Handling Charges at the rates approved by TAMP.

In the current proposal, the IKLL has proposed to introduce storage charge after 5 days free period.

Bringing out the position of the last tariff Order, when sought IKLL to give reference to the relevant clause in the Concession Agreement that the IKLL can levy storage charge on cargo of third party as per the provisions of the Concession Agreement, the IKLL has now justified that the Storage facility is allied to Cargo handling

services. The IKLL has further stated that in case of SOR of most of the BOT operators at Major Port Trusts including BOT operators at DPT like ABG Kandla Container Terminal Limited, Central Warehousing Corporation (CWC), JRE Infra Pvt. Ltd., etc., the Storage charge is prescribed in their SOR. As per the Concession Agreement of IKLL with DPT, to optimize the use of handling facilities the barge jetty facility is proposed to be utilized for the third party cargo also. Hence, to attract third party cargo, the IKLL has stated that the covered storage facility shall be required for storage of cargo.

The IKLL has furnished detailed justification for proposed Storage charges and stated that Articles 8.1 and 9.1 of Concession Agreement do not bar concessionaire from charging for any other services related to project facilities.

In response to our query to the DPT to confirm and give reference to the relevant clause in the Concession Agreement that the IKLL can levy storage charge on cargo of third party as per the provisions of the Concession Agreement, the DPT has stated that the Concession Agreement is silent regarding collection of storage charges for Other cargoes.

It is relevant to state here that the SOR of all the BOT operators under the Tariff Guidelines of 2019 prescribe storage charge. Even the upfront tariff fixed for BOT operators governed under the Upfront tariff Guidelines of 2008 and Reference Tariff Guidelines of 2013 for container, dry bulk and multipurpose cargo prescribe separate storage charge apart from consolidated cargo handling charge following the norm prescribed for apportionment of ARR for prescription of storage charge.

The licensor port DPT has not objected the proposed storage charge by the IKLL.

In view of the position brought out and for the reasons stated by the IKLL for proposing Storage charges and also recognising that the total revenue estimated at the proposed tariff including tariff proposed for storage charges is well within the ceiling ARR, the proposed storage charge is approved.

(d). At the proposed rates in the revised Scale of Rates, the IKLL has estimated revenue of ₹809.83 lakhs as against modified estimated ARR of ₹1058.50 lakhs. The ARR gap left uncovered is to the tune of ₹248.67 lakhs.

The IKLL has given detailed working of revenue estimation in Form 4 indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2015-16 to 2017-18, as required as per Clause 2.11.1 of the Tariff Guidelines, 2019. The revenue estimation statement has been duly certified by a Chartered Accountant. The revenue estimation furnished by the IKLL is relied upon.

(x). Based on the above analysis, a summary of the ceiling indexed ARR furnished by the IKLL and as considered by us based on the modified cost statement and the revenue estimated by the IKLL are given below:

(**₹ in lakhs**)

Sr. No.	**Particulars**	**ARR computation furnished by the IKLL**	**ARR computation modified by us**
1	Average admissible Expenses for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 [Y1+Y2+Y3]/3	470.88	470.88
2	Capital employed as on 31.03.2020 including capital work in progress as on 31.03.2020 and working capital as per norms	3550.68	3550.59
3	Return on capital employed @ 16%	568.11	568.09
4	ARR as on 31 March 2020 (4=1+3)	1038.99	1038.97

5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (1.88% for the year 2020-21)	1058.52	1058.50
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	1058.52	1058.50
7	Revenue estimated by the IKLL at proposed rate (Form 4)	809.83	809.83
8	Revenue gap	248.69	248.67

(xi). The IKLL has proposed two separate SORs viz., one for Cargo handling charges and other for Storage charges. There is no need for separate SOR for Storage charge and hence the proposed schedule of Storage charge alongwith the proposed conditionalities are incorporated in the revised SOR of IKLL at Schedule 4.

(xii). As per clause 1.9 of the Tariff Guidelines 2019, the BOT operator shall continue to abide by the provisions contained in the existing Concession Agreement entered into with the concerned Major Port Trust. Simultaneously, the BOT operator shall agree to abide by these guidelines by way of a separate Agreement with the concerned Major Port Trust. The IKLL has furnished a copy of separate Agreement with the DPT as required under clause 1.9 of Tariff Guidelines 2019.

(xiii). (a). With respect to the common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 relating to concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh, the conditionality incorporated by the IKLL as note (viii) is found to be not in line with the common adoption Order approved by this Authority. The conditionalities approved by this Authority in common adoption Order are prescribed in the SOR of IKLL at Sr. No. (viii) and (ix) of General Terms and Conditions.

(b). As regards new tariff item relating to Storage charges, IKLL has proposed three notes below the schedule relating to free period of five days, computation of free period to exclude terminal non-working days and custom notified holidays and non-levy of storage charges for the reasons attributable to the terminal operator. The proposed notes are found to be in line with clause 8.5 of working Guidelines 2019 and in line with the prescription in the SOR of other BOT operators and hence approved.

(c). The IKLL has not proposed the conditionality as to from when the computation of free period is to be reckoned with. The SOR of the DPT prescribes that free for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo. Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. These conditionalities which are found relevant for IKLL also are prescribed in the SOR of the IKLL.

(xiv). As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31 December of the relevant year. Such adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. The IKLL has not proposed any note in this regard. In the current revision the annual indexation of 1.88% pertaining to the year 2020-21 is captured. That being so, they are entitled for annual indexation in the tariff for the year 2021-22 at 0.33% under Tariff Guidelines, 2019. Hence, **the revised SOR approved by this Authority needs to be indexed by 0.33% by the IKLL and apply the revised SOR from the date it comes into effect.** The relevant note as regards annual indexation approved in case of other BOT operators is prescribed in the SOR of the IKLL.

(xv). Clause 4.9 of the Tariff Guidelines, 2019 prescribes tariff validity cycle of three years subject to annual indexation as mentioned in clause 2.12. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR subject to annual indexation clause prescribed in the SOR.

(xvi). Clause 4.8 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette. Accordingly, the SOR approved by this Authority and notified separately will come into effect after expiry of 30 days from the date of the Order notifying the SOR in the Gazette comes into effect. The existing SOR of IKLL is valid upto 31 March 2018. At the request of IKLL, the validity of existing SOR is extended upto 31 March 2021 by this Authority. By the time the revised SOR comes into effect it may be around June 2021. Hence, the validity of the existing SOR is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.

(xvii). (a). As per the Tariff Guidelines, 2019, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The IKLL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b). **If there is any error apparent on the face of record considered or for any other justifiable reasons, the IKLL may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.**

10.1. In the result, and for the reasons given above, the revised Scale of Rates of the IKLL is approved which has been notified separately.

10.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the IKLL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order notifying the SOR in the Gazette of India and shall be in force for a period of three years from the date the revised SOR comes into effect. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

10.3. As per clause 7 of the Tariff Guidelines 2019, the IKLL shall furnish to TAMP without fail annual reports on cargo traffic handled. The annual reports shall be submitted by the IKLL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time. The IKLL is advised specifically to refrain from withholding requisite information.

10.4. During the next review of Scale of Rates of IKLL, the actual revenue and actual traffic will be compared with the ARR and the traffic relied upon in the immediate previous tariff cycle. If, on such review, variation in both physical and financial parameters is more than +/- 20%, then the surplus/ deficit shall be adjusted in the Annual Revenue Requirement of the next tariff cycle as per clause 3.2.1 of the Tariff Guidelines 2019.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./148/2021-22]

Annex - I (a)

Form-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts furnished by IKLL

(Rs. in lakhs)

Sr No	Description		2017-18	2018-19		2019-20
a	Total Expenditure [As per Audited Annual Accounts]					
[i]	Operating Expenses [including depreciation]		555.87	525.85		577.20
[ii]	Finance and Miscellaneous Expenses [FME]		36.30	113.25		310.77
	Total Expenditure 1 = [i] + [ii]		**592.17**	**639.11**		**887.97**
[2]	Adjusted in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS [As per Audited Accounts] and IGAAP	Form 6A				

[i]	Depreciation		0	0		0
[ii]	Other expenditure items, if any, to be listed		0	0		0
	Total of Adjustments 2= [i] + [ii]		**0**	**0**		**0**
[3]	Less Adjustments:					
[i]	Actual Royalty / Revenue share paid to the Port		0.57	0.66		0.60
[ii]	Interest on Loans		0	0		0
[iii]	Provision for bad and doubtful debts		0	0		0
[iv]	Provision for slow moving inventory		0	0		0
[v]	Other provisions		116.50	194.68		393.61
	Total of 3 = [3[i] + 3 [ii] + 3 [iii] + 3 [iv] + 3 [v]		**117.07**	**195.34**		**394.21**
[4]	Add: Admissible Royalty / Revenue Share as per Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019	Form 2	0.00	0.00		0.00
[5]	Total Expenditure after Total Adjustments [5 = 1 + 2 + 3 + 4]		**475.10**	**443.77**		**493.76**
[6]	Average Expenses of Sl No 5 = [2017-18 + 2018-19 + 2019-20] / 3			**470.88**		
[7]	Capital Employed					
	[i] Gross Fixed Assets [Property, Plant & Equipment] as on 31st March 2020 [As per IGAAP] [As per working sheet 2]				**3422.14**	
	[ii] Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2020 as per [Audited Annual Accounts]				0.00	
	[iii] Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019.	Form 3				
	[a] Inventory			0		
	[b] Sundry Debtors			106.91		
	[c] Cash			21.63		
	[d] Sum of [a] + [b] + [c]			128.54		
	[iv] Total Capital Employed [[i] + [ii] + [iii]]			**3550.68**		
[8]	Return on Capital Employed 16% on Sl No 7 [iv]			568.11		
[9]	Annual Revenue Requirement [ARR] as on 31st March of 2020 [[6] + [8]]			**1038.99**		
[10]	Indexation in the ARR @ 100% of WPI applicable for the year 2020-21			1.88%		
[11]	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.			**1058.52**		
[12]	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No 11 above.	Form 4		**809.82**		

Annex - I (b)

Form-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts furnished by IKLL and modified by TAMP

(Rs in lakhs)

Sr No	Description		2017-18	2018-19		2019-20
[1]	Total Expenditure [As per Audited Annual Accounts]					
[i]	Operating Expenses [including depreciation]		555.87	525.85		577.20
[ii]	Finance and Miscellaneous Expenses [FME]		36.30	113.25		310.77
	Total Expenditure 1 = [i] + [ii]		**592.17**	**639.10**		**887.97**
[2]	Adjusted in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS [As per Audited Accounts] and IGAAP	Form 6A				
[i]	Depreciation		0	0		0
[ii]	Other expenditure items, if any, to be listed		0	0		0
	Total of Adjustments 2= [i] + [ii]		**0**	**0**		**0**
[3]	Less Adjustments:					
[i]	Actual Royalty / Revenue share paid to the Port		0.57	0.66		0.60
[ii]	Interest on Loans		0	0		0
[iii]	Provision for bad and doubtful debts		0	0		0
[iv]	Provision for slow moving inventory		0	0		0
[v]	Other provisions		116.50	194.68		393.61

	Total of 3 = [3[i] + 3 [ii] + 3 [iii] + 3 [iv] + 3 [v]		**117.07**	**195.34**		**394.21**
[4]	Add: Admissible Royalty / Revenue Share as per Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019	Form 2	0.00	0.00		0.00
[5]	Total Expenditure after Total Adjustments [5 = 1 + 2 + 3 + 4]		**475.10**	**443.77**		**493.76**
[6]	Average Expenses of Sl No 5 = [2017-18 + 2018-19 + 2019-20] / 3			**470.88**		
[7]	Capital Employed					
	[i] Gross Fixed Assets [Property, Plant & Equipment] as on 31st March 2020 [As per IGAAP] [As per working sheet 2]			3422.14		
	[ii] Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2020 as per [Audited Annual Accounts]			0.00		
	[iii] Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019.	Form 3				
	[a] Inventory			0		
	[b] Sundry Debtors			106.91		
	[c] Cash			21.54		
	[d] Sum of [a] + [b] + [c]			128.45		
	[iv] Total Capital Employed [[i] + [ii] + [iii]]			**3550.59**		
[8]	Return on Capital Employed 16% on Sl No 7 [iv]			568.09		
[9]	Annual Revenue Requirement [ARR] as on 31st March of 2020 [[6] + [8]]			**1038.97**		
[10]	Indexation in the ARR @ 100% of WPI applicable for the year 2020-21			1.88%		
[11]	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.			**1058.50**		
[12]	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No 11 above.	Form 4		**809.83**		

Annex-II

IFFCO Kisan Bazaar and Logistics Limited (IKBLL)

(Rs in Lakhs)

Analysis of the Past Period Performance of IKBLL for the years 2015-16 to 2017-18 furnished by IKBLL and modified by TAMP

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 15.01.2016				Actuals						Variation in Percentagefor the years 2015-16 to 2017-18 (%)
		2015-16	2016-17	2017-18	Total	2015-16	2016-17	2017-18	Total	2018-19	2019-20	
	Total Traffic (In MMTPA)	**2.00**	**2.00**	**2.00**	**6.00**	**1.32**	**0.81**	**0.73**	**2.86**	**0.98**	**0.95**	-52.31%
	(i) Captive Cargo	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**3.00**	**1.32**	**0.81**	**0.73**	**2.86**	**0.98**	**0.95**	-4.66%
	(ii) Third Party Cargo	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**3.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**	-100.00%
	- Foreign Cargo	0.97	0.97	0.97	2.92	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%
	- Coastal Cargo	0.03	0.03	0.03	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%
I	**Total Operating Income**											
	Cargo handling income	980.95	980.95	980.95	2,942.86	634.07	456.39	445.46	1,535.92	596.92	574.83	-47.81%

	Others	-	-	-	-	2.12	11.66	10.85	24.63	59.16	16.10	
	Total	**980.95**	**980.95**	**980.95**	**2,942.86**	**636.19**	**468.05**	**456.31**	**1,560.55**	**656.08**	**590.93**	-46.97%
II	**Operating Costs (excluding depreciation)**											
	(i) Operating & Direct Labour	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(ii) Maintenance Labour	24.73	25.68	26.66	77.07	53.79	35.19	29.58	118.57	29.39	31.26	53.84%
	(iii) Equipment Running Costs *	16.37	17.00	17.65	51.02	36.00	45.07	50.14	131.22	4.20	14.85	157.17%
	(iv) Equipment Hire	424.00	424.00	424.00	1,272.00	**0.00**	**0.00**	**0.00**	0.00	**0.00**	0.00	-100.00%
	(v) Lease Rentals payable	141.03	142.76	144.52	428.31	141.66	178.26	202.22	522.13	205.70	213.82	21.91%
	(vi). Custom establishment Charges	46.89	48.68	50.54	146.12	17.59	19.55	21.08	58.22	28.73	56.98	-60.15%
	(vii) Insurance	8.32	8.64	8.97	25.92	11.05	12.71	12.84	36.59	13.20	13.31	41.18%
	(viii) Other expenses	2.20	2.28	2.37	6.86	22.31	13.95	15.22	51.48	13.19	14.75	650.88%
	Total (i to viii)	**663.54**	**669.04**	**674.71**	**2007.30**	**282.41**	**304.72**	**331.08**	**918.21**	**294.41**	**344.96**	-54.26%
III	Depreciation **	71.80	71.38	71.38	214.56	104.27	135.58	143.08	**382.93**	145.13	145.46	78.47%
IV	Overheads	-	-	-	**-**	**3.93**	**1.34**	**0.94**	**6.20**	**4.24**	**3.35**	
	(iii) Preliminary expenses& Upfront Payment write-off	-	-	-								
	(iv) Others	-	-	-		3.93	1.34	0.94	6.20	4.24	3.35	
	Total (i to iv)	-	-	-	-	**390.61**	**441.64**	**475.10**	**1,307.35**	**443.77**	**493.77**	
V	**Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III)**	**245.61**	**240.53**	**234.86**	**721.00**	**245.58**	**26.41**	**-18.79**	**253.20**	**212.31**	**97.16**	
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-		6.13	23.15	32.40	61.68	47.43	44.68	
VII	**Surplus Before Interest and Tax)**	245.61	240.53	234.86	**721.00**	**251.71**	**49.56**	**13.61**	**314.88**	**259.74**	**141.84**	-56.33%
VIII	Capital Employed (Net)	**1572.60**	**1501.91**	**1431.19**	**1,501.90**	**2891.81**	**2764.07**	**2837.54**	**2,831.14**	**3549.87**	**3550.68**	88.50%
IX	Return on	**251.62**	**240.31**	**228.99**	**720.91**	**462.69**	**442.25**	**454.01**	**1358.95**	**567.98**	**568.11**	88.50%

	Capital Employed											
X	Capacity Utilization	Exeeds 60% utilisation										
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	**251.62**	**240.31**	**228.99**	**720.91**	**462.69**	**442.25**	**454.01**	**1,358.95**	**567.98**	**568.11**	88.50%
XII	**Net Surplus / (Deficit) (V) - (VIII)**	**-6.01**	**0.23**	**5.87**	**0.09**	**-210.98**	**-392.69**	**-440.39**	**-1,044.07**	**-308.24**	**-426.27**	
XIII	**Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)**	**-0.61%**	**0.02%**	**0.60%**		**-33.16%**	**-83.90%**	**-96.51%**		**-46.98%**	**-72.13%**	
XIV	**Average**	**0.00%**				**-71.19%**				**-59.56%**		

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

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2021.07.14 22:28:10 +05'30'