



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-08102021-230262
CG-MH-E-08102021-230262

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 439]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 8, 2021/आश्विन 16, 1943

No. 439]

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 8, 2021/ASVINA 16, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 23 सितम्बर, 2021

सं. टीएमपी/11/2021-बीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास में उत्तरी कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II पर ड्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/11/2021-बीओसीपीटी

बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर 2021 के 15वें दिन पारित)

यह मामला बी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) में उत्तरी कार्गो बर्थ(एनसीबी)-II पर ड्रेजिंग लेवी का निर्धारण करने के लिए बीओसीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी द्वारा एनसीबी-II में ड्रेजिंग लेवी की प्रस्तावित वसूली के लिए किए गए प्रमुख उल्लेख नीचे संक्षेप में दिए गए हैं:
- (i). इस प्राधिकरण ने 2008 के दिशानिर्देशों का पालन करते हुए अपने आदेश संख्या टीएएमपी/27/2009-टीपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 के तहत अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर एनसीबी-II में वीओसीपीटी में 'कोल प्रहस्तन टर्मिनल' के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क को मंजूरी दी थी।
 - (ii). निविदा प्रक्रिया के परिणामस्वरूप, उक्त परियोजना के लिए कार्य आदेश मैसर्स तूतीकोरिन कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (टीसीटीपीएल) को प्रदान किया गया था और कार्य आदेश दिनांक 12 अगस्त 2010 और रियायत करार पर 11 सितंबर 2010 को हस्ताक्षर किए गए थे। पत्तन ने एनसीबी-II के सामने ड्रेजिंग पर ₹.217.75 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया था और वर्ष 2015-16 के दौरान ड्रेजिंग कार्य पूरा कर दिया था।
 - (iii). चूंकि, एनसीबी-II के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी 2010 में ही निर्धारित किया गया था और पत्तन द्वारा ड्रेजिंग व्यय 2015-16 में किया गया था इसलिए उक्त व्यय को एनसीबी-II के बर्थ किराया प्रशुल्क निर्धारण में शामिल नहीं किया गया था, क्योंकि व्यय पत्तन द्वारा किया गया था।
 - (iv). परियोजना के पूरा होने में देरी हुई और इसलिए मैसर्स टीसीटीपीएल ने 23 फरवरी 2010 के आदेश के तहत निर्धारित बुनियादी प्रशुल्क पर 25.67% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के साथ रियायती प्रशुल्क को लागू करते हुए 05 जनवरी 2018 से अंतरिम संचालन शुरू किया।
 - (v). अंतरिम संचालन की छह महीने की अवधि के बाद, मैसर्स टीसीटीपीएल ने जून 2018 से परियोजना को छोड़ दिया। अब, ऋणदाताओं द्वारा मामले को नेशनल कंपनी लॉ ट्रिब्यूनल (एनसीएलटी) को भेज दिया गया है और संकल्प पेशेवर द्वारा परियोजना का वाणिज्यिक संचालन शुरू करने के लिए कार्रवाई की जा रही है।
 - (vi). इस संबंध में, इस प्राधिकरण को यह भी अनुरोध किया गया है कि प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 के खंड 2.4 के संबंध में, बीओटी ऑपरेटर को हस्तांतरित निवल शुद्ध अचल संपत्ति, यदि कोई है, लेकिन वर्ष 2017-18 के 31 मार्च को पत्तन न्यास की पुस्तकों में दर्शायी गयी है तो उसे आरओसीई की गणना के उद्देश्य से शामिल नहीं किया जाना चाहिए। तदनुसार, पत्तन के एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) की गणना करते समय, एनसीबी-II के लिए ड्रेजिंग व्यय को 31 मार्च 2018 को पत्तन पत्र दिनांक 27 फरवरी 2019 के अनुसार निवल अचल संपत्तियों से बाहर रखा गया था ताकि प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय 16% आरओसीई की गणना की जा सके।
 - (vii). इस प्राधिकरण के ध्यान में यह भी लाया गया है कि एनसीबी-II के लिए अनुमोदित प्रशुल्क बहुत कम है और समान प्रहस्तन सुविधाओं वाले पत्तन संचालित बर्थ के प्रशुल्क के साथ तुलनीय नहीं है।
 - (viii). यह भी उल्लेख किया गया है कि 10 अक्टूबर 2019 के प्रशुल्क आदेश के एसओआर के सामान्य संशोधन के अनुसार, पत्तन के लिए अनुमानित समेकित एआरआर के मुकाबले सीएचडी सहित राजस्व अंतर ₹.32.04 करोड़ का था। व्यवसायी अनुरोध पर विचार करते हुए, पत्तन द्वारा दिनांक 27 अप्रैल 2020 के अपने पत्र के माध्यम से 20,000 जीआरटी तक के जीआरटी के जहाजों के लिए पायलटेज और बर्थ किराया शुल्क को 10% तक कम करने के एक संशोधन प्रस्ताव भी भेजा गया। परिणामस्वरूप, राजस्व अंतर में और वृद्धि हुई है और यह ₹.45.00 करोड़ (लगभग) की सीमा तक हो गया है।
 - (ix). पृष्ठभूमि में, यह सूचित किया जाता है कि एनसीबी-II के सामने ड्रेजिंग के लिए पत्तन द्वारा किए गए ₹.217.75 करोड़ के निवेश को एनसीबी-II के लिए एक अलग लेवी के रूप में उल्लेखित नहीं किया गया है या एसओआर के सामान्य संशोधन के तहत विचार नहीं किया गया है। इसलिए, पत्तन अब एनसीबी-II के लिए पत्तन द्वारा किए गए ड्रेजिंग के प्रति एआरआर की वसूली के लिए प्रति टन आधार पर ड्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए यह प्रस्ताव प्रस्तुत करता है।
 - (x). उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, एनसीबी-II के सामने पत्तन द्वारा किए गए ड्रेजिंग की लागत के प्रति एआरआर की वसूली करने के लिए और एनसीबी-II के प्रशुल्क के साथ पत्तन संचालित बर्थ के संचालन की लागत में एकरूपता

लाने के लिए, वीओसीपीटी, एनसीबी-II पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के लिए प्रति टन के आधार पर ड्रेजिंग लेवी प्रस्ताव प्रस्तुत करता है जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है:

एनसीबी-II के सामने की गई ड्रेजिंग की लागत हेतु ड्रेजिंग लेवी के लिए लागत पत्रक		
क्रम सं.	विवरण	राशि (रु. लाखों में)
1 (i)	26.10.2015 को सम्पन्न ड्रेजिंग की पूंजीगत लागत - (2015-16 में हुई मूल लागत)	21,775.00
(ii)	उपरोक्त पर 16% की दर से आरओसीई 5 वर्षों के लिए देय है- (नवंबर 2015 से अक्टूबर 2020 तक) (5 x 3,484 लाख)	17,420.00
	कुल (i)+(ii)	39,195.00
2	ऊपर क्रमांक 1 पर आरओसीई @ 16%	6,271.20
3	ऊपर क्रमांक 1 पर 100 साल के जीवन को देखते हुए मूल्यहास @ 1%	217.75
4	कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) (क्रमांक 2 +3)	6,488.95
5	एनसीबी-II की इष्टतम क्षमता (लाख टन में)	69.30
6	आवश्यक एआरआर की वसूली के लिए प्रति टन ड्रेजिंग लेवी (4/5)	93.64

- (xi). इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 और 49 के तहत एनसीबी-II में संचालित कार्गो के लिए रु.93.64 रुपये प्रति एमटी की दर से ड्रेजिंग लेवी एकत्र करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करें।

3. वीओसीपीटी ने कहा है कि मैसर्स टीसीटीपीएल (2008 के दिशानिर्देशों द्वारा शासित वीओटी ऑपरेटर) ने जून 2018 से परियोजना को छोड़ दिया है और यह मामला ऋणदाताओं द्वारा राष्ट्रीय कंपनी कानून न्यायाधिकरण (एनसीएलटी) को भेजा गया है और रिजॉल्यूशन प्रोफेशनल द्वारा परियोजना का वाणिज्यिक संचालन शुरू करने की कार्रवाई की जा रही है।

4.1. प्रस्ताव में देखी गई कुछ कमियों को देखते हुए, वीओसीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 01 फरवरी 2021 द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 05 मार्च 2021 और उसके बाद के ईमेल दिनांक 28 जून 2021 के द्वारा अपने उत्तर दिए हैं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और वीओसीपीटी द्वारा दिए गए उत्तरों के सारांश नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी और स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी के उत्तर
(i).	एनसीबी-II बर्थ में आने वाले जहाजों पर ड्रेजिंग- लेवी लगाने की मांग की गई है। कृपया स्पष्ट करें कि वीओसीपीटी किससे इस लेवी को एकत्र करने की अपेक्षा करता है क्योंकि प्रस्ताव में कहा गया है कि टीसीटीपीएल द्वारा परियोजना को छोड़ दिया गया है और मामला एनसीएलटी के समक्ष है। साथ ही, स्पष्ट करें कि क्या परित्यक्त परियोजना को पत्तन ने अपने कब्जे में ले लिया है? यदि हां, तो कब से और इस बर्थ पर वर्तमान में संभाले जाने वाले जहाजों की संख्या क्या है।	हालांकि परियोजना को जून, 2018 में रियायतग्राही (मैसर्स टीसीटीपीएल) द्वारा छोड़ दिया गया था, ऋणदाताओं ने विषयगत मामले को एनसीएलटी को भेज दिया है और परियोजना को चलाने के लिए एनसीएलटी द्वारा परियोजना को पुनर्जीवित करने के लिए संभावित ओ एंड एम ऑपरेटरों से ईओआई बुलाने के लिए आवश्यक कार्रवाई पहले ही शुरू कर दी गई है। । इसलिए, परियोजना के पुनरुद्धार के परिणामस्वरूप, पत्तन द्वारा वहित ड्रेजिंग लागत को वसूल करने के लिए पत्तन ने एनसीबी-II में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के प्रति उपयोगकर्ताओं से प्रति टन ड्रेजिंग लेवी एकत्र करने का प्रस्ताव किया है।

(ii).	ट्रेजिंग लेवी पोत को सेवा प्रदायगी से संबंधित है। यहां तक कि पत्तन ने अपने आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा कहा कि वह पत्तन की बकाया राशि और पाइलटेज के साथ पोतों से वसूल करने का प्रस्ताव करेगा। जबकि, वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन ने प्रति टन की दर से वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन उपरोक्त अवलोकन के आलोक में प्रस्ताव की जांच करे और वीआरसी से जुड़े ट्रेजिंग लेवी का प्रस्ताव करे जैसा कि पत्तन द्वारा पहले भी ऐसा किया गया था।	यद्यपि ट्रेजिंग लेवी पोत को सेवा प्रदायगी से संबंधित है, पत्तन बर्थ किराया प्रभारों से जुड़े ट्रेजिंग लेवी घटक को एकत्र नहीं कर सका क्योंकि बर्थ का निर्माण रियायतग्राही द्वारा किया गया है और बर्थ किराया प्रभार केवल रियायतग्राही को ही अर्जित किया जाएगा। पोत या कार्गो के लिए एक सेवा के रूप में लेवी के संबंध में, यह सूचित किया जाता है कि उपयोगकर्ता पत्तन किसी भी बर्थ से कार्गो प्रहस्तन संचालन के लिए प्रति टन सेवा-लागत का लाभ उठा रहे हैं और आगे, बर्थ एक पीपीपी मोड है, इस लिए जहाज या कार्गो के माध्यम से वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके अलावा, यदि प्रस्ताव पोत के लिए एक सेवा के रूप में लगाया जाना है, तो विदेशी मुद्रा में उतार-चढ़ाव के प्रभाव के कारण पत्तन राजस्व मांग की वसूली करने में सक्षम नहीं होगा। इसलिए, पत्तन ने कार्गो के प्रहस्तन स्रोत के माध्यम से एनसीबी-II के बर्थ की इष्टतम क्षमता के साथ जोड़ते हुए लागत वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, रियायत समझौते (अनुलग्नक -1) के अनुच्छेद 8.2 के अनुसार, पत्तन सुविधा पर प्रहस्तित कार्गो पर बुनियादी ढांचागत कोई भी उपकरण लगा सकता है।
(iii).	पत्तन यह पुष्टि करे कि एनसीबी-II बर्थ के सामने पूंजीगत ट्रेजिंग लागत पर मूल्यहास को अपने एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन में शामिल नहीं किया गया है।	हालांकि पीपीपी मोड के तहत संचालित बर्थों जैसे VII बर्थ, VIII बर्थ और एनसीबी-I, के सामने पूंजीगत ट्रेजिंग लागत पर प्रासंगिक मूल्यहास, सामान्य एसओआर संशोधन प्रस्ताव के तहत एआरआर की गणना में कुल ₹.76.05 लाख में शामिल नहीं किया गया था। मुख्य ट्रेजिंग व्ययके साथ, इसलिए एनसीबी-II से संबंधित मूल्यहास को असावधानीवश बाहर रह गया है। खर्च की गई ट्रेजिंग के लिए ₹.217.75 करोड़ की पूंजीगत लागत पर लागू मूल्यहास केवल ₹.2.17 करोड़ प्रति वर्ष है। इस संबंध में, पत्तन के पास पहले से ही ₹.45 करोड़ से अधिक का अपूर्ति राजस्व अंतर है, (दिनांक 10.10.2019 के सामान्य एसओआर आदेश अनुसार ₹.32.05 करोड़ + ₹.45.42 करोड़ के आशोधन प्रस्ताव के अनुसार ₹.13.37 करोड़), और एनसीबी-II के सामने ट्रेजिंग के संबंध में मूल्यहास पर विचार करते हुए अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा। यह भी उल्लेख करना है कि राजस्व मांग परिकलित करने के लिए दरमानों में संशोधन के समय पर विचारित 18.47 एमएमटी के अनुमानित यातायात के मुकाबले 2018-19 के दौरान 16.02 एमएमटी और 2019-20 के दौरान 16.48 एमएमटी प्रहस्तन हुआ जिससे 2019 में 2.45 एमएमटी (2018-19) और 1.99 एमएमटी (2019-20) तक लगातार कमी आई थी। इसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई है और अनापूर्ति राजस्व के अंतर में भी वृद्धि हुई है।

(iv).	विषयगत प्रस्ताव पर वीओसीपीटी के न्यासी बोर्ड की मंजूरी संबंधी अनुमोदन की एक प्रति प्रस्तुत करें क्योंकि यह प्रस्ताव के साथ नहीं भेजी गई है।	बोर्ड की आगामी बैठक में विषयगत प्रस्ताव के लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए कार्रवाई की जा रही है और संकल्प और एजेंडा की प्रति तदनुसार टीएएमपी को भेजी जाएगी। इसके बाद, वीओसीपीटी ने दिनांक 28 जून 2021 के ईमेल के माध्यम से 15 जून 2021 को आयोजित बोर्ड की बैठक में बोर्ड के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत कर दी है। बोर्ड ने संकल्प संख्या 93 के माध्यम से महापत्तन न्यास एक्ट, 1963 की धारा 48 के तहत रु . 93.64 प्रति एमटी पर एक अलग ड्रेजिंग लेवी लगाने के लिए अनुमोदन की मांग करते हुए टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अध्यक्ष द्वारा की गई कार्रवाई की पुष्टि की है।
(v).	इस बर्थ के वाणिज्यिक संचालन को फिर से शुरू करने/पुनरुद्धार के लिए एनसीएलटी या प्रस्ताव विशेषज्ञ के अंतरिम आदेश/आदेश, यदि कोई हो, की एक प्रति प्रस्तुत करें।	एनसीएलटी द्वारा बर्थ एनसीबी-II के वाणिज्यिक संचालन को पुनर्जीवित करने/फिर से शुरू करने के लिए कार्रवाई की जा रही है और एनसीएलटी से कोई अंतरिम आदेश प्राप्त नहीं हुआ है। इस संबंध में, एनसीएलटी द्वारा बुलाई गई ईओआई की प्रति अनुलग्नक -2 के संदर्भ में संलग्न है।
(vi).	पत्तन इस बात की पुष्टि और प्रमाणित करे कि जब मामला एनसीएलटी के पास में है तो एनसीबी-II में पहुंचने वाले जहाजों पर ड्रेजिंग लेवी के अनुमोदन की मांग करने वाले वीओसीपीटी के प्रस्ताव को लेने के लिए टीएएमपी पर कोई प्रतिबंध/दबाव नहीं है।	यह पुष्टि की जाती है कि प्रमुख ड्रेजिंग के लिए किए गए व्यय के कारण अलग से लेवी लगाने के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए टीएएमपी पर कोई प्रतिबंध नहीं है। जैसा कि पहले सूचित किया गया था, पत्तन रियायती प्राधिकारी होने के नाते, रियायती अनुबंध के अनुच्छेद 8.2 के अनुसार, रियायतग्राही को सभी उपकरणों और प्रभागों को, उपयोगकर्ताओं से अवसंरचना उपकरण सहित एकत्र करने और रियायती प्राधिकारी को जमा करने का निर्देश दे सकता है।

4.2. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के तहत एनसीबी-II में प्रहस्तित कार्गो के लिए रु.93.64 प्रति एमटी की दर से ड्रेजिंग लेवी एकत्र करने के पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करने और जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान करने का अनुरोध किया है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के दिनांक 19 जनवरी 2021 के प्रस्ताव और ई-मेल दिनांक 05 मार्च 2021 की एक-एक प्रति उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 17 मई 2021 के माध्यम से अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

6. इस मामले में 21 मई 2021 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने पक्ष प्रस्तुत किए।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों के तर्कों के अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित की गई संपूर्ण जानकारी के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i). वीओसीपीटी में, नॉर्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II में ड्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिंदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा प्रस्तावित प्रस्ताव मुख्य रूप से इसलिए है क्योंकि पत्तन ने एनसीबी-II में बर्थ से पहले पूंजी ड्रेजिंग के लिए 217.75 करोड़ रुपये खर्च किए हैं, जिसे वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) पत्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए न तो लिखित रूप में लिया गया है। और न ही इसे मैसर्स तूतीकोरिन कोल टर्मिनल को दिए गए आदेश संख्या टीएएमपी/27/2009-टीपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 के तहत कोल टर्मिनल प्रोजेक्ट के लिए

निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क में शामिल किया गया। यह पूंजीगत व्यय पत्तन द्वारा वर्ष 2015-16 में खर्च किया गया था। इसलिए, पत्तन ने मूल्यहास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) सहित एआरआर की वसूली के लिए ड्रेजिंग लेवी तय करने की आवश्यकता महसूस की है।

जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एनसीबी-II में कोयला प्रबंधन के लिए वीओसीपीटी के अप्रेंट प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/27/2009-टीपीटी दिनांक 23 फरवरी 2020 द्वारा अनुमोदित किया गया था। स्वीकृत अप्रेंट प्रशुल्क के आधार पर, वीओटी ऑपरेटर के नाम पर एसओआर को सितंबर 2017 में सूचकांकित किया गया। इस प्राधिकरण द्वारा टीसीटीपीएल को अधिसूचित किया गया है। पत्तन ने बताया है कि टीसीटीपीएल ने जनवरी 2018 से जून 2018 तक छह महीने के लिए अंतरिम संचालन शुरू किया और फिर परियोजना को छोड़ दिया।

परियोजना के पुनरुद्धार के लिए मामला फिलहाल एनसीएलटी के पास है। परियोजना के पुनरुद्धार के पश्चात, पत्तन ने, पत्तन द्वारा वहित ड्रेजिंग लागत की वसूली के लिए एनसीबी-II में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के प्रति उपयोगकर्ताओं से प्रति टन के आधार पर ड्रेजिंग लेवी एकत्र करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रमुख ड्रेजिंग के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय के कारण एक अलग ड्रेजिंग लेवी के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

प्रस्तावित दर वीओसीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा भी अनुमोदित है।

पत्तन द्वारा किए गए उपरोक्त अनुरोधों को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी में एनसीबी-II में ड्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर विचार किया जाता है।

- (ii). (क). वीओसीपीटी ने अपेक्षित एआरआर की वसूली के लिए ₹.93.64 प्रति टन की दर का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर को पत्तन द्वारा लागत गणना के साथ समर्थित किया गया है जिसे संदर्भ की आसानी के लिए यहां पुनः प्रस्तुत किया गया है।

एनसीबी-II के सामने की गई ड्रेजिंग लागत हेतु ड्रेजिंग लेवी के लिए लागत पत्रक		
क्रमांक	विवरण	राशि (लाख रूपयों में)
1 (i)	26.10.2015 को सम्पन्न ड्रेजिंग की पूंजीगत लागत - (2015-16 में हुई आधार लागत)	21,775.00
(ii)	उपरोक्त पर 16% की दर से 5 वर्षों के लिए आरओसीई देय है - (नवंबर 2015 से अक्टूबर 2020 तक) (5 x ₹.3,484 लाख)	17,420.00
	कुल (i)+(ii)	39,195.00
2	ऊपर क्रमांक 1 पर आरओसीई @ 16%।	6,271.20
3	100 साल के जीवन को देखते हुए ऊपर क्रमांक 1 पर मूल्यहास @ 1%	217.75
4	कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) (क्रमांक 2 +3)	6,488.95
5	एनसीबी-II की इष्टतम क्षमता (लाख टन में)	69.30
6	आवश्यक एआरआर की वसूली के लिए प्रति टन ड्रेजिंग लेवी (4/5)	93.64

- (ख). खंड 7.6.1 के अनुसार। पोत परिह्वहन मंत्रालय द्वारा जारी प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार, जब संबंधित महापत्तन न्यास के एसओआर में अपनाने वाली सुविधा सेवा/कार्गो के लिए प्रशुल्क का उल्लेख नहीं होता पत्तन किसी अन्य महापत्तन न्यास में तुलनीय कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क और निष्पादन मानकों, यदि कोई हो, को उक्त नए कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा। यदि किसी महापत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है या निर्धारित दर परिकल्पित कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए प्रतिनिधि नहीं है, तो पत्तन न्यास प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों का पालन करते हुए इष्टतम क्षमता के संदर्भ में समतुल्य (रेटेड) क्षमता या वैकल्पिक रूप से लागत जमा(+16% प्रत्यागम(फॉर्मूला) के तहत या इसके आधार पर एक प्रस्ताव दाखिल कर सकता है।

चूंकि यह एक नई सुविधा है जिसके लिए मौजूदा एसओआर में प्रशुल्क निर्धारित नहीं है और न ही किसी अन्य पत्तन में उपलब्ध है, पत्तन ने मूल्यहास की वसूली और ड्रेजिंग की पूंजीगत लागत पर 16% रिटर्न के लिए मोटे तौर पर लागत प्लस मॉडल पर प्रशुल्क का प्रस्ताव दिया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि फरवरी 2018 में पत्तन के एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान इस कैपेक्स पर रिटर्न को एआरआर गणना में शामिल नहीं किया गया था।

- (iii). एआरआर के आकलन और हमारे द्वारा उसके विश्लेषण के लिए पत्तन द्वारा जिन मदों पर विचार किया गया है उनकी चर्चा नीचे की गई है:

(क) पूंजीगत लागत और आरओसीई:

पत्तन ने वर्ष 2015-16 में एनसीबी-II बर्थ के सामने ड्रेजिंग के लिए ₹.217.75 करोड़ का निवेश करने की सूचना दी है। जहां तक तृतीकोरिन सेलिंग वेसल ओनर्स एसोसिएशन(टीएसवीओए) और तृतीकोरिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) द्वारा सरकार से प्राप्त अनुदान को पूंजीगत लागत से बाहर करने के बारे में उठाए गए बिंदु का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन केवल सरकार से प्राप्त कैपेक्स रहित अनुदान पर वापसी का दावा करता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि केवल घटा हुआ पूंजीगत व्यय ही पूंजीकृत किया जाता है। वर्तमान परियोजना में भी इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है। उपरोक्त स्थिति पर भरोसा किया जाता है। इस प्रकार, पत्तन ने इस संबंध में उपयोगकर्ता संघों द्वारा उठाए गए बिंदु का समाधान किया है।

पत्तन ने परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर 16% आरओसीई पर विचार किया है। 2018 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, पत्तन शुद्ध अचल परिसंपत्तियों पर नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम का दावा करने का हकदार है, न कि सकल अचल परिसंपत्तियों पर। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने फरवरी 2018 में पत्तन के एसओआर में सामान्य संशोधन के लिए एआरआर गणना में इस कैपेक्स पर मूल्यहास का दावा किया है। इसलिए, दिशानिर्देशों की स्थिति का पालन करने के लिए निवल अचल परिसंपत्तियों पर आरओसीई की अनुमति है। पत्तन ने अक्टूबर 2015 के अंत में एनसीबी-II के सामने प्रमुख ड्रेजिंग पूरा करने की सूचना दी है। इसलिए, वर्ष 2015-16 के लिए मूल्यहास @ 1% (आनुपातिक रूप से पांच महीने अर्थात् नवंबर 2015 से मार्च 2016 के लिए) और 2016-17 से 2020-21 तक के वर्षों के लिए सकल ब्लॉक से कम करते हुए ₹.9.617 करोड़ और आरओसीई की गणना के लिए विचारित निवल अचल परिसंपत्तियों पर 16% रिटर्न ₹.208.137 करोड़ किया गया है।

- (ख). इसके अलावा पत्तन ने वर्ष 2015-16 से 2019-20 के लिए पत्तन द्वारा परित्यक्त आरओसीई के आधार पर ₹.174.20 करोड़ अर्थात् (प्रति वर्ष ₹.34.84 करोड़ का 5 वर्ष x आरओसीई) का पूंजीकरण किया है। पत्तन द्वारा यह तर्क दिया गया है कि यदि परियोजना प्रचालन में थी, तो पत्तन ने पोत संबंधी प्रभार अर्जित किए होंगे जिसमें एनसीबी-II में प्रहस्तित पोतों पर पत्तन देय और पाइलटेज और बर्थ भाड़े पर राजस्व हिस्सेदारी और कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल होंगे। संक्षेप में, प्रस्तावित दर निकालने के दौरान पिछले 5 वर्षों के आरओसीई को पूंजीकृत किया गया है। जैसा कि पहले उल्लेख गया है, पत्तन निवल अचल संपत्तियों पर 16% की दर से आरओसीई अर्जित करने का हकदार है। पांच वर्षों के लिए छोड़े गए आरओसीई को पूंजीकृत करने के पत्तन द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए जाने वाले सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं है। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने पत्तन एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए एआरआर गणना में इस कैपेक्स पर मूल्यहास का दावा किया है। पत्तन द्वारा यह तर्क दिया गया कि यदि यह संचालन में होता तो एनसीबी-II से वीआरसी और राजस्व हिस्सेदारी अर्जित करता, ड्रेजिंग लेवी परिकलित करने में पिछले 5 वर्षों से आरओसीई का दावा करने का आधार नहीं हो सकता है। चूंकि पत्तन द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2018 के अनुरूप नहीं है, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा दावा किए गए ₹.174.20 करोड़ की पूंजीकृत लागत पर 16% आरओसीई की अनुमति देने की स्थिति में नहीं है। लागत

विवरण को उसी सीमा तक संशोधित किया जाता है। संयोग से, यहां तक कि, सीपोर्ट शिपिंग प्रा. लिमिटेड ने पत्तन द्वारा अपनाए गए उक्त दृष्टिकोण पर आपत्ति जताई है।

उपरोक्त संशोधन के आधार पर, हमारे द्वारा विचारित रु.208.137 करोड़ पर 16% की दर से आरओसीई, पत्तन द्वारा विचार किए गए रु.64.88 करोड़ की तुलना में रु.33.30 करोड़ बनता है।

(ग). **प्रचालन लागत:**

पत्तन द्वारा प्रस्तुत परिकलन से ज्ञात होता है कि पत्तन द्वारा मूल्यहास @ 1% पर विचार किया गया है जो पूंजीगत परिसंपत्तियों के जीवनअर्थात् 100 वर्ष पर आधारित होता है। इस मद को पत्तन द्वारा अनुमानित माना जाता है।

- (iv). पत्तन द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व मांग में केवल दो घटकअर्थात् मूल्यहास और 16% आरओसीई शामिल हैं। उपरोक्त संशोधन के अधीन, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित रु.64.89 करोड़ प्रति वर्ष की तुलना में ट्रेजिंग के लिए एआरआर रु.35.48 करोड़ प्रति वर्ष परिकलित होता है।

पत्तन ने अनुमानित एआरआर अपक्रंट प्रशुल्क 69.30 लाख टन, इष्टतम क्षमता निर्धारण में माने गए स्तर पर परिकलित किया है और रु 93.64 प्रति टन की दर परिकलित की है।

संशोधित एआरआर के अनुसार और पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, ट्रेजिंग लेवी वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु.93.64 प्रति टन की तुलना में रु.51.20 प्रति टन परिकलित होती है। वीओसीपीटी में एनसीबी-II पर ट्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत और हमारे द्वारा संशोधित लागत गणना अनुलग्नक के रूप में संलग्न है।

कार्य-व्यापार द्वारा उठाए गए प्रश्न के संबंध में कि प्रस्तावित दर पर पत्तन की संचालन लागत में, अन्य पत्तनों की तुलना में वृद्धि होगी पत्तन ने वीओटी आधार पर प्रचालित अन्य प्रमुख पत्तनों अर्थात् डीपीटी-जेआरई, अदानी मोरमुगाओ पत्तन टर्मिनल प्रा. लिमिटेड और साउथ वेस्ट पत्तन लिमिटेड एमओपीटी, विजाग जनरल कार्गो टर्मिनल और अदानी विजाग कोल टर्मिनल प्रा. लिमिटेड वीपीटी, पारादीप ईक्यू - 1, 2, 3 बर्थ और हल्दिया पत्तन पर समान सुविधाओं के लिए प्रस्तावित ट्रेजिंग लेवी को जोड़ने के बाद, प्रहस्तन दर की तुलना की है। ऐसी तुलना करने पर, पत्तन का यह निष्कर्ष है कि प्रस्तावित ट्रेजिंग लेवी कार्य पर विचार करने के बाद एनसीबी-II में वीओसीपीटी पर प्रहस्तन दर रु.275.87 प्रति टन बनती है जो अन्य बंदरगाहों की तुलना में कम है और वीपीटी-अदानी टर्मिनल के साथ तुलनीय है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आशोधित दर के साथ, एनसीबी-II की दर वीपीटी द्वारा दिए गए अन्य पत्तनों की प्रहस्तन दरों की तुलना में सबसे कम होगी।

लागत परिकलन के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में एनसीबी-II पर आने वाले पोतों पर रु. 51.20 प्रति टन की आशोधित ट्रेजिंग लेवी को अनुमोदन प्रदान करता है।

- (v). सामान्यतया, बर्थ के सामने ट्रेजिंग को बर्थ किराया प्रभारों से जोड़कर पोत संबंधी प्रभारों पर लगाया जाता है। इस मामले में, बर्थ का निर्माण रियायतग्राही द्वारा किया गया था। इसलिए, पत्तन ने बर्थ भाड़े पर ट्रेजिंग लेवी एकत्र करने में असमर्थता व्यक्त की है। इस आधार का हवाला देते हुए, वीओसीपीटी ने, परियोजना की इष्टतम क्षमता के आधार पर एनसीबी-II में प्रहस्तित कार्गो पर प्रति टन ट्रेजिंग लेवी लगाने का प्रस्ताव किया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य को ध्यान में रखते हुए और चूंकि प्रति टन आधार पर लेवी की इकाई पर कार्गो उपयोगकर्ताओं से कोई आपत्ति नहीं हुई है, इसलिए प्रति टन आधार पर ट्रेजिंग लेवी एकत्र करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

- (vi). पूर्वव्यापी प्रभाव के बारे में व्यापार द्वारा उठाई गई चिंता के संबंध में, पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित दर उत्तरव्यापी प्रभावकारी होगी।

- (vii). पत्तन के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के अनुसार पत्तन के पास पहले से ही वार्षिक राजस्व मांग में रु.32.04 करोड़ तक का वार्षिक राजस्व अंतर है। इस प्राधिकरण द्वारा एसओआर में संशोधन के अपने पहले के

प्रस्ताव को मंजूरी दिए जाने के कारण पत्तन ने राजस्व अंतर बढ़कर रु.48.41 करोड़ होने का अनुमान लगाया है जिसमें 20,000 जीआरटी तक के जहाजों के लिए वीआरसी में कमी शामिल है।

प्रस्तावित लेवी से अर्जित होने वाले अतिरिक्त राजस्व को पिछले प्रशुल्क संशोधन में विचारित एआरआर से नहीं जोड़ा जा सकता है क्योंकि पत्तन ने सूचित किया कि मूल्यहास को छोड़कर, जो कि मामूली है, पत्तन नेएसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान इस अधिकतम सीमा (कैपेक्स) के लिए आरओसीई पर विचार नहीं किया है।

किसी भी स्थिति में, राजस्व, वर्तमान प्रस्ताव में अनुमानित संशोधित एआरआर के भीतर रु.35.48 करोड़ होगा।

- (viii). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें आम तौर पर राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद संभावित रूप से प्रभावी होती हैं, जब तक कि संबंधित प्रशुल्क आदेशों में विशेष रूप से अलग व्यवस्था का उल्लेख नहीं किया जाता है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि यह उत्तरवर्ती प्रभाव से लागू होगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद ड्रेजिंग लेवी के लिए अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है। इस मद के लिए निर्धारित दर प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत अनुमोदित पत्तन के एसओआर के सामान्य संशोधन का भी हिस्सा होगी। इसलिए, यह दर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा अनुमोदित पत्तन के एसओआर की दरों की वैधता के साथ सह-कालिक होगी।

9.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र सामूहिक सोच विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में नॉर्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II में प्रहस्तित कार्गो पर ड्रेजिंग लेवी की वसूली के लिए निम्नलिखित अनुसूची को, आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के तहत वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान खंड-4 में कार्गो संबंधित प्रभार के तहत वीओसीपीटी में एनसीबी-II में प्रहस्तित कार्गो पर अनुसूची 4.9 ड्रेजिंग लेवी के रूप में मंजूरी प्रदान करता है:

“4.9. नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II में प्रहस्तित कार्गो पर ड्रेजिंग लेवी:

(1)	नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II में प्रहस्तित कार्गो पर ड्रेजिंग लेवी	रु.51.20 प्रति टन
-----	---	-------------------

9.2. वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह उपरोक्त प्रावधान को अपने एसओआर में उपयुक्ततः शामिल करे।

9.3. उक्त शुल्क भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी हो जाएंगे और इसकी वैधता वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता के लिए सह-कालिक रहेगी। यह अनुमोदन-अवधि, सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किये जाने पर स्वतः समाप्त हो जाएगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./309/2021-22]

अनुलग्नक

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास पर उत्तरी कार्गो बर्थ (एनसीबी)-II पर ड्रेजिंग लेवी के निर्धारण के लिए
वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत और टैम्प द्वारा आशोधित लागत विवरण।

क्रम सं.	विवरण	वीओसीपीटी के अपने दिनांक 19.01.2021 के प्रस्ताव में अनुमान	वीओसीपीटी द्वारा अनुमान(प्राक्कलित) और टीएएमपी द्वारा विचारित
I	एनसीबी-II की इष्टतम क्षमता, जैसा कि अपफ्रंट टैरिफ ऑर्डर नंबर.टीएएमपी/27/2009-टीपीटी दिनांक 23.02.2010 में निर्धारित की गई है। [लाख टनों में)	69.30	69.30
	-		
II	पूँजीगत लागत		
क.	26.10.2015 को सम्पन्न की गई ड्रेजिंग की पूँजीगत लागत (2015-16 में वहन की गई मूल लागत)	21775.00	21775.00
ख.	उपर्युक्त पर 5 वर्ष के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई(नवंबर 2015 से अक्टूबर 2020) (5 x 3,484 लाख)	17420.00	0.00
	कुल पूँजीगत लागत	39195.00	21775.00
	2015-16 (पांच महीने के लिए आनुपातिक) से 2020-21 तक पांच वर्षों के लिए 1% मूल्यह्रास पर विचार करने के बाद ड्रेजिंग की पूँजीगत लागत का निवल ब्लॉक	-	20813.27
III	परिचालन लागत		
क.	मूल्यह्रास (100 साल का जीवन यानी 1%)	217.75	217.75
	कुल परिचालन लागत	217.75	217.75
IV	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) (पूँजीगत लागत का 16%) वीओसीपीटी [रू.39,195.00 लाख * 16%] टैम्प [रू.20,813.27 लाख * 16%]	6271.20	3330.12
V	कुल आवश्यक वार्षिक लागत वसूली (III + IV)	6488.95	3547.87
IV	प्रशुल्क रू. प्रति टन (V / I)	93.64	51.20

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd September, 2021

No. TAMP/11/2021-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Dredging Levy at North Cargo Berth (NCB)-II at V. O. Chidambaranar Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/11/2021-VOCPT

V.O.Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

O R D E R(Passed on this 15th day of September 2021)

This case relates to the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) fixation of Dredging Levy at North Cargo Berth (NCB)-II at VOCPT.

2. The main submissions made by the VOCPT for collection of proposed dredging levy at NCB-II are summarized below:

- (i). The Authority, vide its Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February 2010 had approved upfront tariff for coal handling terminal at VOCPT at NCB-II, based on the proposal filed by VOCPT, following the Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff.
- (ii). Consequent upon tender process, the work order for the said project was awarded to M/s. Tuticorin Coal Terminal Private Limited (TCTPL) vide work order dated 12 August 2010, and the Concession Agreement was signed on 11 September 2010. The port had incurred capital expenditure of ₹217.75 crores towards dredging in front of the NCB-II and completed the dredging work during the year 2015-16.
- (iii). As the tariff for NCB-II was fixed by the Authority in February 2010 itself and the dredging expenditure incurred by the port was in 2015-16, the said expenditure was not captured in the Berth hire tariff fixation of NCB-II, as the expenditure was incurred by the port.
- (iv). The completion of project got delayed and hence M/s.TCTPL started interim operation with effect from 05 January 2018, applying the discounted tariff with WPI indexation of 25.67% on the base tariff fixed, vide Order dated 23 February 2010.
- (v). After six months period of interim operations, M/s.TCTPL abandoned the project from June 2018 onwards. Now, the matter has been referred to National Company Law Tribunal (NCLT) by the Lenders and action is being taken by the Resolution Professional to start commercial operation of the project.
- (vi). In this connection, it is also submitted to the Authority that with respect to clause 2.4 of Tariff Policy Guidelines, 2018, Net fixed assets transferred to the BOT operator, if any, but reflecting in the Books of Port Trusts as on 31 March of 2017-18 should be excluded for the purpose of calculating RoCE. Accordingly, while arriving at the Annual Revenue Requirement (ARR) for General Revision of Port SOR, the Dredging Expenses for NCB-II was excluded from the Net Fixed Assets as on 31 March 2018 to compute ROCE at 16% while submitting the proposal, vide Port letter dated 27 February 2019.

- (vii). It is also brought to the kind attention of the Authority that the tariff approved for NCB-II is very low and not comparable with that of tariff of port operated berths with similar handling facilities.
- (viii). It is also submitted that as per the General Revision of SoR vide tariff Order dated 10 October 2019, there was a revenue gap of ₹32.04 crore against the consolidated ARR estimated for the port, including CHD. Considering the trade request, port also send an amendment proposal vide its letter dated 27 April 2020, to reduce pilotage and berth hire charges by 10% for vessels of GRT upto 20,000 GRT. As a result, there is an increase in the revenue gap further to the extent of ₹45.00 crores (approx.).
- (ix). In the backdrop, it is to inform that the investment of ₹217.75 crores made by the port towards dredging in front of the NCB-II is not captured either for NCB-II as a separate levy or considered under General Revision of SOR. Hence, the port now submits this proposal for fixation of dredging levy to recover the ARR towards dredging made by the Port for NCB-II on per tonne basis.
- (x). In view of the above, to recover the ARR towards the cost of dredging done by the Port in front of NCB-II and to make uniformity in the cost of handling of port operated berths with the tariff of NCB-II, the VOCPT submits this dredging levy proposal for the cargo to be handled at NCB-II on per tonne basis as detailed below:

Cost Sheet for Dredging Levy towards Dredging cost incurred in front of NCB-II		
Sr. No.	Description	Amount (₹ in lakhs)
1 (i)	Capital cost of Dredging – completed on 26.10.2015 (Base cost incurred in 2015-16)	21,775.00
(ii)	ROCE @ 16% on the above is due for 5 years (November 2015 to October 2020) (5 x 3,484 Lakhs)	17,420.00
	Total (i)+(ii)	39,195.00
2	ROCE @ 16% on Sl. No. 1 above	6,271.20
3	Depreciation @ 1% on Sl. No.1 above considering life of 100 years	217.75
4	Total Annual Revenue Requirement (ARR) (Sl.No.2 +3)	6,488.95
5	Optimal capacity of NCB-II (In Lakh Tonne)	69.30
6	Dredging Levy per tonne to recover the required ARR (4/5)	93.64

- (xi). This Authority is requested to kindly consider the port's proposal to collect Dredging Levy @ ₹93.64 per M.T for the cargo handled at NCB-II under Section 48 and 49 of the MPT Act, 1963.

3. The VOCPT has stated that M/s.TCTPL (the BOT operator governed by 2008 Guidelines) has abandoned the project from June 2018 onwards and the matter has been referred to National Company Law Tribunal (NCLT) by the Lenders and action is being taken by the Resolution Professional to start commercial operation of the project.

4.1. In view of few gaps observed in the proposal, the VOCPT vide our letter dated 01 February 2021 was requested to furnish information/ clarification. The VOCPT vide its e-mail dated 05 March 2021 and subsequent email dated 28 June 2021 has furnished its response. A summary of the information/ clarification sought by us and reply furnished by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT
(i).	The dredging levy is sought to be levied on vessels arriving in NCB-II berth. Please clarify from whom the VOCPT expects to collect this levy as the proposal states that the project is abandoned by TCTPL and the matter is before the NCLT. Also, clarify whether the abandoned project is taken over by the port? If so, from when and no. of vessels presently handled at this berth.	Though the project is abandoned by the Concessionaire (M/s.TCTPL) in June, 2018, the Lenders referred the subject issue to NCLT and necessary action has already been initiated by NCLT to revive the project calling EOI from the prospective O & M operators to run the project. Hence, consequent on revival of the project, the Port proposes to collect the dredging levy per tonne from Users against the cargo to be handled at NCB-II to recover the dredging cost incurred by the Port.
(ii).	The dredging levy is related to service to vessel. Even port vide its Order dated 23 February 2010 stated that it shall propose to recover from vessels along with port dues and pilotage. Whereas, in the current	Though the dredging levy relates to service to vessel, the Port could not collect the dredging levy component linked with Berth hire charges since the berth has been constructed by the

	proposal the port has proposed to recover per tonne rate. The port to examine the proposal in the light of the above observation and propose dredging levy linked to VRC as done earlier as well by the port.	Concessionaire and the berth hire charges will be accrued to the Concessionaire only. With regard to the levy as a service to vessel or to cargo, it is to inform that the Port users are availing services on handling cost per tonne for handling of cargo from any berth and further, the berth is being a PPP mode, there will not be any impact on collection either through vessel or cargo. Further, if the proposal is to levy as a service to vessel, there may be an impact of foreign exchange fluctuation and port would not be able to recover the revenue requirement. Hence, Port has proposed to recover the cost by way of cargo handling source linking to the optimal capacity of the Berth of NCB-II. Further, as per Article 8.2 of Concession Agreement (Annexure-1), the Port can levy any infrastructure cess on the cargo handled at the facility.
(iii).	The port to confirm that the depreciation on capital dredging cost incurred in front of NCB-II berth is excluded in last general revision of its SOR.	Though the relevant depreciation on capital dredging cost incurred in front of berths operated under PPP mode viz., VII Berth, VIII Berth and NCB-I, was excluded for a total of ₹76.05 lakhs in computation of ARR in the General SOR revision proposal along with the capital Dredging Expenditure, the depreciation pertaining to NCB-II is inadvertently omitted to be excluded. The applicable depreciation is ₹2.17 crores per annum only against capital cost incurred for Dredging of ₹217.75 crores. In this connection, the Port is already having unbridged revenue gap of more than ₹45 crores, (₹32.05 crores as per General SOR Order dated 10.10.2019 + ₹13.37 Crores as per modification proposal totaling ₹45.42 crores), and considering the depreciation in respect of dredging in front of NCB-II will not have much impact. It is also to mention that there was a continuous reduction in the traffic handled during 2018-19 of 16.02 MMT and 2019-20 of 16.48 MMT as against anticipated traffic of 18.47 MMT considered for arriving the revenue requirement at the time of revision of Scale of Rates in 2019 by 2.45 MMT (2018-19) and 1.99 MMT (2019-20). This has resulted in loss of revenue and increase in unbridged revenue gap also.
(iv).	Furnish a copy of the approval of the Board of Trustees of VOCPT approving subject proposal as the same is not accompanied with the proposal.	Action is being taken to obtain the approval of Board to the subject proposal in the ensuing Board Meeting and the copy of resolution and Agenda will be sent to TAMP accordingly. Subsequently, the VOCPT vide email dated 28 June 2021 has furnished a copy of Board Resolution in the Board Meeting held on 15 June 2021. The Board resolved vide Resolution No.93 to ratify the action taken by the Chairman for having submitted the Proposal to TAMP, seeking approval to levy a separate dredging levy at ₹93.64 per M.T. under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963.
(v).	Furnish a copy of the interim order / order, if any, of NCLT or Resolution Professional for revival / to restart commercial operation of this berth.	Action is being taken by NCLT for revival/ to restart the commercial operation of Berth NCB-II and no interim order has been received from NCLT. In this connection, the copy of EOI called

		by NCLT is enclosed for reference vide Annexure -2.
(vi).	The port to confirm and certify that there is no restrain on TAMP to take up the proposal of VOCPT seeking approval of dredging levy on vessels arriving at NCB-II when the matter is before the NCLT.	It is to confirm that there is no restriction on TAMP to take up the proposal for levy of separate levy on account of expenditure incurred towards Capital dredging. As informed previously, the Port being Concessioning Authority, can direct the Concessionaire to collect all cesses and charges including infrastructure cess from the users and remit the same to the Concessioning Authority as per Article 8.2 of Concession Agreement.

4.2. In view of the above, the VOCPT has requested to consider the port's proposal to collect dredging levy at ₹93.64 per MT for the cargo handled at NCB-II under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 and arrange to communicate the approval at the earliest.

5. In accordance with the consultation process prescribed, a copy each of the VOCPT proposal dated 19 January 2021 and e-mail dated 05 March 2021 were circulated to the users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its email dated 17 May 2021 has furnished its reply.

6. A joint hearing in this case was held on 21 May 2021 through Video Conferencing. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7. 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>.

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

- (i). The proposal mooted by V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Dredging Levy at North Cargo Berth (NCB)-II at VOCPT is mainly because the Port incurred ₹217.75 crores towards capital dredging before berth at NCB-II which is neither captured in the Annual Revenue Requirement (ARR) for arriving at the port tariff nor was it included in the upfront tariff fixed for Coal Terminal Project vide Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February 2010 awarded to M/s.Tuticorin Coal Terminal Private Limited (TCTPL). This capex was spent by the Port in the year 2015-16. Hence, port felt there is a necessity to fix dredging levy to recover the ARR comprising of depreciation and Return on Capital Employed (ROCE).

As brought out in the preceding paragraphs, the Upfront tariff proposal of VOCPT for coal handling at NCB-II was approved by this Authority vide Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February 2020. Based on the approved upfront tariff, indexed SOR in the name of the BOT operator viz. TCTPL has been notified by this Authority in September 2017. The port has reported that the TCTPL commenced interim operations for six months from January 2018 to June 2018 and then abandoned the project.

The matter is presently before the NCLT for revival of the project. Consequent on revival of the project, the Port proposes to collect the dredging levy on per tonne basis from users against the cargo to be handled at NCB-II to recover the dredging cost incurred by the Port. The port has confirmed that there is no restriction on this Authority to take up the proposal of the port for a separate dredging levy on account of expenditure incurred by the port towards Capital dredging.

The proposed rate is also approved by the Board of Trustees of the VOCPT.

In view of the above submissions made by the port, the proposal of VOCPT for fixation of Dredging Levy at NCB-II at VOCPT is taken up for consideration.

- (ii). (a). The VOCPT has proposed a rate of ₹93.64 per tonne to recover the required ARR. The proposed rate is supported with cost calculation by the port which is reproduced here for ease of reference:

Cost Sheet for Dredging Levy towards Dredging cost incurred in front of NCB-II		
Sr. No.	Description	Amount (₹ in lakhs)
1 (i)	Capital cost of Dredging – completed on 26.10.2015 (Base cost incurred in 2015-16)	21,775.00
(ii)	ROCE @ 16% on the above is due for 5 years (November 2015 to October 2020) (5 x ₹3,484 Lakhs)	17,420.00
	Total (i)+(ii)	39,195.00
2	ROCE @ 16% on Sl. No. 1 above	6,271.20
3	Depreciation @ 1% on Sl. No.1 above considering life of 100 years	217.75
4	Total Annual Revenue Requirement (ARR) (Sl.No.2 +3)	6,488.95
5	Optimal capacity of NCB-II (In Lakh Tonne)	69.30
6	Dredging Levy per tonne to recover the required ARR (4/5)	93.64

- (b). As per clause 7.6.1. of the Tariff Policy, 2018 issued by the Ministry of Shipping, when a tariff for service / cargo is not available in the SOR of the concerned Major Port Trust, the port shall approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo / service / facility adopting the tariff and Performance Standards, if any, fixed for comparable cargo / equipment / service in any other Major Port Trust. If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of Tariff Guidelines, 2008 or based on rated capacity or alternatively under cost plus 16% return formula.

Since this is a new facility for which tariff is not prescribed in the existing SOR nor available in any other port, the port has proposed the tariff broadly on cost plus model to recover the depreciation and 16% return on the capital cost of dredging. The port has confirmed that the return on this capex was not included in the ARR computation during the general revision of the SOR of the port in February 2018.

- (iii). The items considered by the port for estimating the ARR and our analysis thereon are discussed below:

- (a). Capital cost and ROCE :

The port has reported to have invested ₹217.75 crores for the Dredging in front of berth NCB-II in the year 2015-16. As regards the point raised by the Tuticorin Sailing Vessel Owners' Association (TSVOA) and Tuticorin Stevedores Association (TSA) about excluding the grant received from the Government from the capital cost, the Port has clarified that the Port claims return only on capex less grant received from the Government. The port has confirmed that only the reduced capex is capitalized. The same approach is followed in the current project. The above position is relied upon. Thus, the port has addressed the point raised by the user associations in this regard.

The port has considered 16% ROCE on the gross block of assets. As per Tariff Guidelines of 2018, port is entitled to claim return on capital employed on the net fixed assets and not on gross fixed assets. Moreover, the VOCPT has confirmed that it has claimed depreciation on this capex in the ARR computation for general revision of the port SOR in February 2018. Hence, ROCE is allowed on net fixed Assets to comply with the guidelines position. The port has reported to have completed capital dredging in front of NCB-II in the end of October 2015. Hence, depreciation @ 1% for the year 2015-16 (proportionately for five months i.e. November 2015 to March 2016) and for the years 2016-17 to 2020-21 to the tune of ₹9.617 crores is reduced from the gross block and return on net fixed assets of ₹208.137 crores is considered for computation of 16% ROCE.

- (b). Apart from that the port has capitalized ₹174.20 crores on the grounds of ROCE foregone by the port for the years 2015-16 to 2019-20 i.e. (5 years x ROCE of ₹34.84 crores per annum). The argument put forth by the port is that if the project was in operation, the Port would have earned vessel related charges consisting of Port Dues and Pilotage on the

vessels handled at NCB-II and Revenue Share on Berth hire and cargo handling charges. In short, the ROCE for the past 5 years is capitalized while arriving at the proposed rate. As stated earlier, the port is entitled to earn ROCE @ 16% on the net fixed assets. The approach adopted by the port of capitalizing the ROCE forgone for the five years is not in line with the general approach followed by this Authority for tariff fixation. Moreover, the VOCPT has confirmed that it has claimed depreciation on this capex in the ARR computation for general revision of the port SOR. The argument put forth by the port that it would have earned VRC and Revenue share from NCB-II if it were in operation cannot be the ground to claim the ROCE for past 5 years in arriving at the dredging levy. Since the approach adopted by the port is not in line with the Tariff Guidelines 2018, this Authority is not in a position to allow 16% ROCE on capitalized cost of ₹174.20 crores claimed by the VOCPT. The cost statement is modified to that extent. Incidentally, even, Seaport Shipping Pvt. Ltd. has raised objection on the said approach adopted by the port.

Based on the above modification, ROCE @ 16% on ₹208.137 crores considered by us works out to ₹33.30 crores as against ₹64.88 crores considered by the port.

(c). **Operating Cost:**

It is seen from the working furnished by the port that depreciation @1% is considered by the Port which is based on the life of capital asset i.e. 100 years. This item is considered as estimated by the port.

- (iv). The Annual Revenue Requirement estimated by the port comprises of only two components viz. Deprecation and 16% ROCE. Subject to above modification, the ARR for the dredging comes to ₹35.48 crores per annum as against ₹64.89 crores per annum estimated by the VOCPT.

The port has spread over the estimated ARR over the Optimal Capacity of 69.30 lakhs tonne at the level considered in upfront tariff fixation and arrived at the rate of ₹93.64 per tonne.

As per the modified ARR and following the approach adopted by the port, the dredging levy works out to ₹51.20 per tonne as against ₹93.64 per tonne proposed by the VOCPT. The cost calculation furnished by the VOCPT for fixation of Dredging Levy at NCB-II at VOCPT and modified by us is attached as **Annex**.

As regard the concern raised by the trade that at the proposed rate, the handling cost of the port would increase compared to other ports, the port has done a comparison of the handling rate after adding the proposed dredging levy for similar facilities at other Major ports viz. DPT-JRE, Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd and South West Port Ltd operating at MOPT, Vizag General Cargo Terminal and Adani Vizag Coal Terminal Pvt. Ltd operating at VPT, Paradip EQ – 1, 2, 3 Berths on BOT basis and Haldia Port. On such comparison, the port has concluded that the handling rate at VOCPT at NCB-II after considering the proposed dredging levy works out to ₹275.87 per tonne which is lower than other Ports and comparable to VPT – Adani terminal. With the modified rate approved by this Authority, the rate at NCB-II shall be lowest compared to the handling rates of other ports given by the VPT.

Based on the cost calculation, this Authority approves the modified dredging levy of ₹51.20 per tonne on vessels arriving at NCB-II at VOCPT.

- (v). Normally, dredging in front of berth is levied on vessel related charges by linking it to Berth hire charges. In the instant case, berth was constructed by the Concessionaire. So, Port has expressed inability to collect dredging levy on Berth Hire. Citing this ground, the VOCPT has proposed dredging levy on per tonne to be levied on cargo handled at NCB-II based on the optimal capacity of the project.

In view of the justification furnished by the port and since there has been no objection from cargo users on unit of levy on per tonne basis, the proposal to collect dredging levy on per tonne basis is approved.

- (vi). As regards the concern raised by the trade about retrospective effect, the port has confirmed that the proposed rate shall have prospective effect.
- (vii). The Port is already having an unbridged revenue gap of Annual Revenue Requirement to the extent of ₹32.04 crores per annum as per the last general revision of the SOR of the port. The port has anticipated the revenue gap to increase to ₹48.41 crores on account of the approval accorded by this Authority to its earlier proposal for amendment in the SOR which included reduction in VRC for the vessels upto 20,000 GRT.

The additional revenue likely to accrue from the proposed levy cannot be linked to the ARR considered in the last tariff revision as the port has reported that except depreciation which is marginal, the port has not considered ROCE on in this capex during the last general revision of the SOR.

In any case, the revenue shall be within the modified ARR estimated in the current proposal at ₹35.48 crores.

- (viii). The rates approved by this Authority generally comes into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. The port has also clarified that it shall have prospective effect. Accordingly, this Authority is inclined to grant approval for the dredging levy after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification of the Order in the Gazette of India. The rate prescribed for this item shall also form part of the general revision of the SOR of the port approved under the Tariff Policy, 2018. Hence, the validity of the rate shall be coterminus with the validity of the SOR of the port approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019.

9.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves following schedule for the collection of Dredging Levy on cargo handled at North Cargo Berth (NCB)-II at VOCPT as Schedule 4.9. Dredging Levy on cargo handled at NCB-II at VOCPT under Section 4 Cargo Related Charge in the existing Scale of Rates of VOCPT vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019:

“4.9. Dredging Levy on cargo handled at North Cargo Berth (NCB)-II:

(1)	Dredging levy on cargo handled at North Cargo Berth (NCB)-II	₹51.20 per tonne
-----	--	------------------

”

9.2 The VOCPT is advised to suitably incorporate the above provision in its SOR.

9.3. The said charges are made effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and its validity shall remain co-terminus to the validity of the existing SOR of VOCPT. The approval accorded will automatically lapse unless, specifically extended by the Competent Authority.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./309/2021-22]

Annex

**COST STATEMENT FOR FIXATION OF DREDGING LEVY AT NORTH CARGO BERTH (NCB)-II AT
V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST FURNISHED BY VOCPT AND MODIFIED BY TAMP.**

₹ In lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 19.01.2021	Estimates by VOCPT and considered by TAMP
I	<u>Optimal Capacity of NCB-II as assessed in Upfront Tariff Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23.02.2010.</u> [in lakh tonnes]	69.30	69.30
	-		
II	<u>Capital Cost</u>		
a.	Capital cost of Dredging – completed on 26.10.2015 (Base cost incurred in 2015-16)	21775.00	21775.00
b.	ROCE @ 16% on the above is due for 5 years (November 2015 to October 2020) (5 x 3,484 Lakhs)	17420.00	0.00
	Total Capital Cost	39195.00	21775.00
	<u>Net Block of the Capital Cost of dredging after considering depreciation @1% for five years from 2015-16 (proportionate for five months) to 2020-21</u>	-	20813.27
III	<u>Operating Cost</u>		
a.	Depreciation (Life of 100 Years i.e.1%)	217.75	217.75
	Total Operating Cost	217.75	217.75
IV	Return on Capital Employed (ROCE) (16% of Capital Cost) VOCPT [`39,195.00 lakhs * 16%] TAMP [ `20,813.27 lakhs * 16%]	6271.20	3330.12
V	Total Annual Cost Recovery Requirement (III + IV)	6488.95	3547.87
IV	Tariff ₹ per tonne (V / I)	93.64	51.20