



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-09102021-230290
CG-MH-E-09102021-230290

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 449]

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

No. 449]

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

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 23 सितम्बर, 2021

सं. टीएएमपी/31/2021-डीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत दीन दयाल पत्तन (डीपीटी) के अधीन निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर कांडला क्रीक के बाहर तुना-टेकरा में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अंतर्गत बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के विकास के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए दीन दयाल पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/31/2021-डीपीटी

दीनदयाल पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

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

आदेश

(सितम्बर, 2021 के 15वें दिन पारित)

यह मामला संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत दीन दयाल पत्तन (डीपीटी) में निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के विकास के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए दीन दयाल पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. दीन दयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) ने 4 मार्च, 2021 के अपने पत्र के द्वारा उपरोक्त विषय पर पहले एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। चूंकि 4 मार्च 2021 के पहले के प्रस्ताव में सूचना का अभाव था, जिसका नीचे वर्णन किया जाता है, डीपीटी को 25 मार्च, 2021 के हमारे पत्र संख्या टीएएमपी/19/2021-डीपीटी द्वारा अनुरोध किया गया था कि हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ वे नया प्रस्ताव दायर करें।

2.2. तदनुसार, डीपीटी ने 21 मई, 2021 के अपने ई-मेल द्वारा और पत्र संख्या ईजी/डब्ल्यूके/4868/एमसीबी/टैरिफ दिनांक 21 मई, 2021 के द्वारा नया प्रस्ताव दायर और साथ ही हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भी भेजा।

2.3. डीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे जिन पर डीपीटी के 4 मार्च 2021 के पहले के प्रस्ताव पर स्पष्टीकरण मांगा गया था और उन पर 21 मई, 2021 के पत्र के द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी का उत्तर
(i).	(क). डीपीटी द्वारा निम्नलिखित 9 कार्यों मदों के प्रहस्तन का प्रस्ताव है:- 1. खाद्यान्न 2. उर्वरक (बल्क) 3. कोयला (बल्क) 4. अयस्क व खनिज (बल्क) 5. अन्य शुष्क बल्क कार्गो 6. इस्पात कार्गो (इस्पात कॉयल, प्लेट व स्लैब) 7. परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क) 8. बोरा बंद अन्य कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील व कबाड़ सहित) 9. टिम्बर लट्टे (बल्क ब्रेक) इन 9 कार्गो मदों के लिए, डीपीटी दो प्रशुल्क आदेशों यानी 17 अगस्त, 2010 का आदेश संख्या टीएएमपी/4/2009-केपीटी और 22 सितंबर, 2015 का आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी के अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क में से उच्चतम प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया है। डीपीटी स्वयं को संतुष्ट कर ले कि क्या 11/6 वर्ष पहले निर्धारित प्रशुल्क नई परियोजना के लिए अब भी वैध होंगे, यद्यपि प्रशुल्कों को सूचकांकन के साथ अद्यतन किया जाता है। (ख). डीपीटी ने भंडारण प्रभार 01 जून 2020 के भिन्न प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/64/2019-डीपीटी से अपनाया है। अपनाया गया भंडारण प्रभार तंगहाल पीपीपी परियोजना से संबंधित है, जिसकी वैधता 19 फरवरी 2021 को पहले ही समाप्त हो गई है। अतः तंगहाल पीपीपी परियोजना आदेश से प्रस्तावित प्रशुल्क, प्रशुल्क दिशानिर्देश	(क) कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के 11/6 वर्ष पहले निर्धारित प्रशुल्क कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के से संबंधित समुक्ति के संदर्भ में यह स्पष्ट किया जाता है कि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 अन्य परियोजना के संदर्भ लेने के लिए प्रशुल्क के पश्च अनुमोदन की समयावधि की सीमा/निर्दिष्ट नहीं करते हैं।

	2013 के खंड 2.2 के अंतर्गत अपनाये जाने के लिए उचित नहीं है। अगे, डीपीटी भली भांति जानते होंगे कि एमओपीएसडब्ल्यू (तत्कालीन एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी/13/1/2018-पीपीटी के अनुसार तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण / निर्धारित किया जाना वार्षिक समीक्षा के अधीन होगा और इसलिए प्रस्तावित परियोजना के लंबे समय के लिए वैध होने के लिए उपयुक्त नहीं है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रभार के लिए 17 अगस्त, 2010 और 22 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेशों में पहले ही भंडारण प्रभार निर्धारित किये गए हैं। भंडारण प्रभार इन दोनों अपनाये गए आदेशों से भंडारण प्रभार का प्रस्ताव न करने के कारण डीपीटी ने नहीं बताए हैं। उक्त समुचित के आलोक में, डीपीटी प्रस्तावित भंडारण प्रभार का परीक्षण करे और यदि 17 अगस्त 2010 और 22 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेश अपनाये जाने के लिए उपयुक्त पाये जाते हैं तो प्रहस्तन प्रभार के लिए अपनाये गए प्रशुल्क आदेश में से प्रस्ताव करने पर सुविचार करें।	(ख). अब भंडारण प्रभार 22 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से अपनाया गया है और इसे उपयुक्त समझा जाता है।
(ii).	यह बताया गया है कि दो वस्तुओं अर्थात् (क) अयस्क तथा खनिज (बल्क) तथा (ख) अन्य शुल्क बल्क कार्गो का प्रशुल्क 18 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/59/2015-केपीटी के साथ पठित आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 से अपनाये गए हैं। लेकिन, यह देखा गया है कि उक्त दोनों कार्गो मदों के लिए 18 जनवरी 2019 के प्रशुल्क आदेश में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित ही नहीं हैं। इन दो कार्गो मदों के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क 22 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से डीपीटी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संदर्भ शुल्क अपनाये जाने का प्रस्ताव है। इसलिए डीपीटी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुपालन के अनुपालन में दो वस्तुओं अर्थात् (क) अयस्क तथा खनिज (बल्क) तथा (ख) अन्य शुल्क बल्क कार्गो के प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार की समीक्षा करे।	संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुपालन में अब, दो वस्तुओं अर्थात् (क) अयस्क तथा खनिज (बल्क) तथा (ख) अन्य शुल्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन प्रभार प्रशुल्क 22 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से अपनाने का प्रस्ताव किया जा रहा है।
(iii).	उर्वरक को बोरो में भरने और सिलाई करने के लिए डीपीटी ने इस प्राधिकरण के 27 नवंबर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी को अपनाये जाने का प्रस्ताव किया है, जो विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है। बाद में, वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 31 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी के द्वारा श्रम प्रकार शामिल करने के लिए बोरा बंद करने और सिलने के प्रभारों से संशोधन किया। उक्त आदेश का प्राधिकरण की वैबसाइट पर अवलोकन किया जा सकता है। इसलिए, डीपीटी उक्त समुक्ति के आलोक में, पत्तन द्वारा अपनाये गए उर्वरक बोरा बंद करने और सिलने के प्रस्तावित प्रभारों की समीक्षा कर लें।	अब, उर्वरक को बोरो में भरने और सिलाई करने के लिए डीपीटी ने 31 मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी को अपनाने का प्रस्ताव किया है।

(iv).	डीपीटी सुनिश्चित करे कि प्रस्तावित निष्पादन मानक उक्त समुक्तियों के आलोक में समीक्षा पश्चात् अपनाये जाने वाले प्रशुल्क आदेशों के अनुकूल हैं।	अब “अयस्क और खनिज (बल्क)” और “अन्य शुल्क बल्क कार्गो” की बर्थ सकल उत्पादकता के निष्पादन मानक को बढ़ाकर 20000 टन/दिन कर दिया गया है जो 22 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी के अनुरूप है और उपयुक्त समझी जाती है। पहले ‘मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय’ के लिए आयात हेतु (5 दिन) और निर्यात हेतु (15 दिन) प्रस्तावित निष्पादन मानक तुलनात्मक निशुल्क अवधि के समान था। लेकिन 22 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी (पृष्ठ संख्या 26-viii- भंडारण प्रभारों के लिए प्रशुल्क परिकलन) के अनुसार 8वें सप्ताह यानी 56 दिन के पश्चात् काफी मात्रा में कार्गो की निकासी होती है। इसे ध्यान में रखकर सभी प्रकार के कार्गो के लिए ‘मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय’ के लिए निष्पादन मानकों को अब निम्नवत संशोधित व प्रस्तावित किया जाता है:- <table><tr><td>मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय</td><td></td></tr><tr><td>आयात</td><td></td></tr><tr><td>सभी प्रकार का कार्गो</td><td>61 दिन (56 दिन + 5 निशुल्क दिवस)</td></tr><tr><td>निर्यात</td><td></td></tr><tr><td>सभी प्रकार का कार्गो</td><td>71 दिन (56 दिन + 15 निशुल्क दिवस)</td></tr></table>	मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय		आयात		सभी प्रकार का कार्गो	61 दिन (56 दिन + 5 निशुल्क दिवस)	निर्यात		सभी प्रकार का कार्गो	71 दिन (56 दिन + 15 निशुल्क दिवस)
मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय												
आयात												
सभी प्रकार का कार्गो	61 दिन (56 दिन + 5 निशुल्क दिवस)											
निर्यात												
सभी प्रकार का कार्गो	71 दिन (56 दिन + 15 निशुल्क दिवस)											
(v).	डीपीटी यह भी पुष्टि करे कि क्या पत्तन द्वारा अपनाया गया अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित परियोजना के लिए उपयुक्त है।	यह पुष्टि की जाती है कि पत्तन द्वारा अपनाया गया अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित परियोजना के लिए उपयुक्त है।										
(vi).	पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की विधि, पोत संबंधी प्रभार और कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) की रियायती तटीय दर पर उगाही के मानक, संबंधी सामान्य सोपाधिकताएं, जैसी सभी महापत्तन न्यासों और बीपीटी परिचालकों को जारी इस प्राधिकरण द्वारा पारित कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर, 2015, 10 जून 2016 के संशोधित आदेश सहित, प्रस्तावित दरमानों में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं की गई दिखाई पड़ती है। ऐसी स्थिति में डीपीटी को महापत्तन न्यासों और बीओटी परिचालकों के दरमानों में निर्धारणों के अनुरूप प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में उक्त कॉमन आदेश में यथानिर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं को निर्धारित करना होगा।	पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की विधि, पोत संबंधी प्रभार और कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) की रियायती तटीय दर पर उगाही के मानदंड, संबंधी सामान्य सोपाधिकताएं, जैसी सभी महापत्तन न्यासों और बीपीटी परिचालकों को जारी इस प्राधिकरण द्वारा पारित कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर, 2015, 10 जून 2016 के संशोधित आदेश सहित, के अनुरूप अपना ली गई हैं।										
(vii).	डीपीटी ने प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क निकालने के लिए वर्ष 2020-21 तक के सूचकांकन गुणक पर सुविचार किया है। चूंकि वर्ष 2021-22 के वार्षिक सूचकांकन गुणक का इस प्राधिकरण ने अनुमोदन कर दिया है, जिसे अलग से महापत्तन न्यासों को संसूचित कर दिया गया है, डीपीटी को वर्ष 2021-22 के सूचकांकन कारक को प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में लेखबद्ध करना होगा। परिणामस्वरूप, क्रमांक 6	जैसा सुझाव दिया गया है, वर्ष 2021-22 के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सूचकांकन गुणक अंतर्विष्ट कर दिया गया है। इस प्रकार पूर्वोक्त सूचकांकन (0.33%) 1 जनवरी 2020 से 1 जनवरी 2021 के बीच हुए डब्ल्यूपीआई में परिवर्तन का 60% है अतः आगामी वार्षिक सूचकांकन के लिए आधार वर्ष जनवरी 2021 होगा।										

	के सामान्य टिप्पण में सूचकांकन कारक के आधार वर्ष के लिए “जनवरी 2021” को बदलकर “जनवरी 2022” करना होगा।	
--	---	--

3. पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) [तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस)] ने अपने पत्र संख्या पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई 2013 के तहत, 'परियोजनाओं के लिए 'महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत 09 और 12 सितंबर 2013 को महापत्तन प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2013 जारी किए। उक्त दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में को 30 सितंबर 2013 के राजपत्र सं.254 में अधिसूचित किए गए थे। ये दिशानिर्देश दिनांक 9 सितंबर 2013 से प्रभावी हैं और पांच साल तक वैध हैं। उक्त दिशानिर्देशों की वैधता को एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा समय-समय पर इसकी समाप्ति से आगे बढ़ाया जाता रहा है और एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा पिछली बार बढ़ाई गई दिशानिर्देशों की वैधता 8 सितंबर 2021 तक है जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 153 दिनांक 12 अप्रैल 2021 के द्वारा अधिसूचित कराया गया है।

4.1. उक्त संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के उपबंधों के अनुपालन में, डीपीटी ने अपना प्रस्ताव दायर किया है। डीपीटी ने कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ की परियोजना के 21 मई, 2021 के अपने प्रस्ताव में किये गए मुख्य निवेदनों का सार इस प्रकार है:-

- (i). बहुप्रयोजनीय कार्गो (कंटेनर/तरल से इतर) यातायात में भावी वृद्धि से निपटने के लिए, डीपीटी ने कांडला में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में एक बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ का विकास करने का निर्णय लिया है। [परियोजना की रूपरेखा डीपीटी ने प्रस्तुत की है।]
- (ii). 18.33 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के साथ, प्रस्तावित सुविधा बहुप्रयोजनीय कार्गो अर्थात् खाद्यन्न, उर्वरक, कोयला अयस्क और खनिज, इस्पात कार्गो आदि, के प्रहस्तन के प्रयोग में लायी जाएगी। परियोजना कार्यान्वयन की अवधि रियायत अवार्ड करने की तारीख से 30 महीने मानी गई है।
- (iii). बहुप्रयोजनीय कार्गो के भंडारण के लिए 101.81 हैक्टेयर का पृष्ठ क्षेत्र रखा गया है। लेकिन आरंभ में पृष्ठक्षेत्र के लिए 50 हैक्टेयर भूमि प्रदान की जायेगी। बाद में, सुग्राही के अनुरोध पर पृष्ठभूमि के विकास के लिए उसी दर पर 52 हैक्टेयर तक अतिरिक्त भूमि उपलब्ध करायी जायेगी।
- (iv). परियोजना की कुल आकलित लागत 2276.06 करोड़ रु. है (1552.57 करोड़ रु. सुग्राही की ओर से और 723.49 करोड़ रु. रियायतकर्ता प्राधिकरण की ओर से लगाये जायेंगे)।
- (v). प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता, महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजना की स्थापना के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 के आधार पर, 18.23 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है।
- (vi). संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश (आरटीजी) 2013 के पैरा 2.2 के अनुसार, उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क संबंधित महापत्तन न्यास में 2008/2013 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा।

(क). डीपीटी ने बीओटी आधार पर कांडला में तुना के निकट शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए बर्थ किराया प्रभारों, बल्क कार्गो नामतः खाद्यन्न, उर्वरक तथा कोयला के प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभारों का अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण 18 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/59/2014-केपीटी के साथ पठित आदेश संख्या टीएएमपी/42/009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त, 2010 कराया था।

अतः उक्त आदेशों में प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया प्रभारों, बल्क कार्गो नामतः खाद्यन्न, उर्वरक तथा कोयला के प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभारों का अप्रकट प्रशुल्क पर सुविचार किया गया है और उसमें मार्च 2022 तक प्राधिकरण द्वारा घोषित ग्राह्य वार्षिक वृद्धि गुणक लागू करने के पश्चात् 33.48% की वृद्धि की गई है।

(ख). आगे, डीपीटी ने बीओटी आधार पर 13वीं से 16वीं बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थों (कंटेनर/तरल से इतर) के लिए 22 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी, 19 नवंबर 2015 के राजपत्र

संख्या 376 में अधिसूचित, के द्वारा बल्क कार्गो अर्थात् अयस्क और खनिज, व अन्य बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन प्रभार, रेल वाहक कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन कराया था। उक्त आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क 1 जनवरी 2015 को डब्ल्यूपीआई पर आधारित था।

अतः, उक्त आदेश में अनुमोदित बल्क कार्गो अर्थात् अयस्क और खनिज, व अन्य बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन प्रभार, रेल वाहक कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के संदर्भ प्रशुल्क को सुविचार में लिया गया है और मार्च 2022 तक प्राधिकरण द्वारा घोषित ग्राह्य वार्षिक वृद्धि गुणकों को लागू करते हुए 7.49% से वृद्धि कर दी गई है।

- (vii). आरटीजी 2013 के पैरा 2.4 के अनुसार, यदि किसी महातपत्तन न्यास विशेष में 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी विशिष्ट मद के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है तो प्राधिकरण निकटवर्ती महातपत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत उपलब्ध उच्चतम प्रशुल्क को अधिसूचित करायेगा।

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास ने मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए 27 नवंबर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी, 18 दिसंबर 2009 के राजपत्र संख्या 251 में अधिसूचित श्रम प्रभार सहित बोरा बंद करने और सिलाई करने के लिए मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए 31 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी, 30/4/2010 के राजपत्र संख्या 138 में अधिसूचित, के साथ पठित संशोधित आदेश अनुमोदित करवाए थे। उक्त आदेश में डब्ल्यूपीआई की वार्षिक वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2009 था।

अतः प्रस्तावित परियोजना के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के उक्त अप्रेंट प्रशुल्क को बोरा भराई और सिलाई के लिए सुविचार में लिया जाता है।

पूर्वोक्त अधिसूचनाओं में अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क को मार्च 2022 तक प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक वृद्धि गुणकों के अनुसार 35.41% बढ़ाया जाता है।

- (viii). डीपीटी ने अपनी ऑफ तुना-टेकरा में प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ परियोजना के लिए प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक भी प्रस्तुत किये हैं।

4.2. डीपीटी ने 05 मार्च, 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा 19 फरवरी 2021 के बोर्ड संकल्प संख्या 111 की प्रति भी प्रस्तुत की है जिसमें बोर्ड ने, अन्य बातों के साथ-साथ, अध्यक्ष डीपीटी को कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के मामले में (i) प्रारूप संदर्भ प्रशुल्क (ii) प्राधिकरण के प्रश्नों/समुक्तियों के स्पष्टीकरण को अनुमोदित करने और उसे प्राधिकरण को अग्रेषित करने के लिए अधिकृत किया।

5.1. संक्षेप में, डीपीटी ने तुना के निकट शुष्क बल्क टर्मिनल में बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए खाद्यान्न, उर्वरक और कोयला के प्रहस्तन प्रभार बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क 18 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/59/2014-केपीटी के साथ पठित 17 अगस्त, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी से अपनाया है और अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो के प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों को डीपीटी की 13वीं से 16वीं बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थों के लिए 22 सितंबर, 2015 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से अपनाया है, बोरा भराई तथा सिलाई प्रभारों के लिए पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा डीपीटी के लिए अनुमोदित मूल अप्रेंट प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 27 नवंबर, 2009 के प्रशुल्क संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 31 मार्च 2010 के अप्रेंट प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया है।

5.2. अपनाये गए अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित प्रशुल्कों की तुलना में 21 मई 2021 के वर्तमान प्रस्ताव में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क की तुलनात्मक विवरणी नीचे दी जाती है:

विवरण	(क).17 अगस्त, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी द्वारा अनुमोदित बल्क कार्गो अर्थात् खाद्यान्न, उर्वरक और कोयला, प्रहस्तन के लिए बर्थ किराया प्रभार तथा विविध प्रभार। (ख).22 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015 केपीटी द्वारा अनुमोदित अयस्क तथा खनिज और अन्य शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो प्रभार तथा भंडारण प्रभार। (ग). 31.03.2019 के बीपीटी संशोधन आदेश द्वारा बोरा भरायी और सिलाई प्रशुल्क		21 मई 2021 के प्रस्ताव में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क	
			बहुप्रयोजनीय बर्थ ऑफ तुना-टेकरा के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क	बहुप्रयोजनीय बर्थ ऑफ तुना-टेकरा के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क
कार्गो की किस्म	प्रहस्तन प्रभार (रु. में) एफ सी	क्रमांक (i) से (iii) के लिए प्रहस्तन दर और (iv) से (ix) के लिए निष्पादन मानक पैनामैक्स हैंडी	प्रहस्तन प्रभार (रु. में) एफ सी	सकल बर्थ उत्पादन (टन/दिन)
क. कार्गो प्रहस्तन प्रभार				पैनामैक्स पोत हैंडी आकार पोत
(i). खाद्यान्न	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(ii). उर्वरक (बल्क)	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(iii). कोयला (बल्क)	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(iv). अयस्क और खनिज (बल्क)	144.11 86.47	20000	154.90 92.95	20000
(v). स्टील कार्गो (स्टील कॉयल, प्लेट व स्लैब)	284.64 170.78	11000	305.96 183.57	11000
(vi). परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	3016.48 1809.89	929	3242.41 1945.45*	929
(vii). बोरा बंद अन्य कार्गो (खाद्यान्न अन्य स्टील व कबाड सहित)	369.46 221.68	8000	397.13 238.28	8000

(viii). अन्य शुष्क बल्क कार्गो	143.28 85.97	20000	154.01 92.41	20000
(ix). टिम्बर लट्टे (बल्क ब्रेक)	416.57 249.94	7000	447.77 268.66	7000
ख. रेल वाहक कार्गो का परिवहन	20 प्रति टन	-	21.50 प्रति टन	-
ग. बोरा भराई व सिलाई प्रभार (प्रति एमटी)	110.53	-	149.67	-
घ. बर्थ किराया प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	एफ सी 0.49 0.29	-	एफ सी 0.65 0.39	-
ङ. विविध प्रभार	8.28 प्रति टन	-	11.05 प्रति टन	-
च. भंडारण प्रभार (रु./एमटी/दिन)		-		मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय (बल्क)
निशुल्क अवधि:	आयात 05 दिन निर्यात 15 दिन		आयात 05 दिन निर्यात 15 दिन	(i). आयात – सभी प्रकार का कार्गो 61 दिन (ii). निर्यात – सभी प्रकार का कार्गो 71 दिन
(i). निशुल्क अवधि के पश्चात् पहला सप्ताह	0.21		0.23	
(ii). निशुल्क अवधि के पश्चात् दूसरा सप्ताह	0.31		0.33	
(iii). तीसरे सप्ताह से	0.41		0.44	
-	-	-	-	प्राप्ति/सुदुर्गम परिचालन के लिए टर्न अराउंड – समय (i). परम्परागत कार्गो के लिए ट्रक 04 घंटे (एकल परिचालन) (ii). परम्परागत कार्गो के लिए ट्रक 08 घंटे (दोहरा परिचालन) (iii). शुष्क बल्क कार्गो के लिए रेल 10 घंटे (एकल परिचालन) (iv). शुष्क बल्क कार्गो के लिए रेल 18 घंटे (दोहरा परिचालन)

*छोटी सी गणितीय गलती है। यह विदेशी कार्गो के लिए 3242.38/टन और तटीय कार्गो के लिए 1945.43/टन निकलती है।

6. चूंकि डीपीटी का प्रस्ताव डीपीटी में अंगीकरण का मामला है जिसमें (क) 18 जनवरी, 2019 के संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/59/2014-केपीटी के साथ पठित 17 अगस्त, 2019 के प्रशुल्क आदेश संख्या से टीएएमपी/42/2009-केपीटी में अनुमोदित बर्थ किराया, बल्क कार्गो प्रहस्तन अर्थात् खाद्यान्न, उर्वरक, और कोयला तथा विविध प्रभार (ख) डीपीटी में 22 सितंबर, 2015 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो / ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो के प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों के संदर्भ प्रशुल्क अंगीकार करने और (ग) विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में 31 मार्च 2010 के संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी के साथ पठित 27 नवंबर, 2009 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी से बोरा भराई और सिलाई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकार करना है जो हितधारकों से परामर्श के आधार पर थे और यह मान्य करते हुए भी कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 अपेक्षा करते हैं कि संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक 15 दिन के भीतर नियत किये जाएं, इसलिए अंगीकरण आधार पर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों की तरह इस प्रस्ताव को भी परामर्शी के लिए नहीं लिया जाता है।

7. एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर, निम्नलिखित मुद्दे उभर कर सामने आते हैं:-

- (i). दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) का प्रस्ताव डीपीटी में निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण आधार पर कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर ऑफ तुना-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के बारे में है।
- (ii). डीपीटी का प्रस्ताव तुना के निकट शुष्क बल्क टर्मिनल में बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए खाद्यान्न, उर्वरक और कोयला के प्रहस्तन प्रभार बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क 17 अगस्त, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी से और अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो/ ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो के प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों को डीपीटी की 13वीं से 16वीं बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थों के लिए 22 सितंबर, 2015 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से बोरा भराई तथा सिलाई प्रभारों के लिए पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा वीपीटी के लिए अनुमोदित मूल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 27 नवंबर, 2009 के प्रशुल्क संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 31 मार्च 2010 के अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकार करने की प्रत्याशा करता है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने पूर्व में 27 नवंबर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी के द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का अनुसरण करते हुए मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किये थे। तदनंतर, वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने संशोधित अनुसूची 2 ओर 3 यानी क्रमशः कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार का 31 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किया। डीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 31 मार्च 2010 के आदेश में से बोरा भराई और सिलाई प्रभार अंगीकृत किये हैं।
- (iii). संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपफ्रंट दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु/सेवा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपना सकता है। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क तय नहीं किया गया है या संबंधित महापत्तन न्यास में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क को विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो पोर्ट के पास उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का विकल्प है, जो इस प्राधिकरण द्वारा किसी अन्य महापत्तन न्यास में विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना में परिकल्पित वस्तु / सेवा के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।

प्रस्तावित बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए मौजूदा प्रस्ताव में, जैसा पहले बताया गया है, पत्तन ने डीपीटी के शुष्क बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए खाद्यान्न, उर्वरक और कोयला के प्रहस्तन प्रभार बर्थ किराया प्रभार और विविध प्रभार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क 17 अगस्त, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी से अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो के प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों को अपने स्वयं के पत्तन से इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुसरण में इस प्राधिकरण के 22 सितंबर, 2015 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी से बोरा भराई तथा सिलाई प्रभारों के लिए पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा वीपीटी के लिए अनुमोदित मूल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश संख्या

टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 27 नवंबर, 2009 के प्रशुल्क संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 31 मार्च 2010 के अप्रेंट प्रशुल्क को अंगीकार करने की प्रत्याशा करता है। द्वारा अनुमोदित को अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। आगे और कि पत्तन ने बोरा भराई तथा सिलाई सेवा के लिए वीपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी में अनुमोदित प्रभारों की अंगीकार करने का प्रस्ताव किया है।

पत्तन की पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा अंगीकार किये गए अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करते हैं। अतः, संक्षेप में, डीपीटी का प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 में निर्धारित विकल्पों में फिट बैठता है।

उक्त स्थिति के आलोक में, और यह मान्य करते हुए कि डीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव सूचकांकन के पश्चात् उक्त आदेशों में निर्धारित दरों को अंगीकार करने का है और यह संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 की अनुबद्धताओं के अनुरूप है, यह प्राधिकरण डीपीटी बहुप्रयोजनीय कार्यों बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के डीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा 17 अगस्त 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2009-केपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि अधिकतम प्रशुल्क सूचकांकित किया परंतु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही सूचकांकित किया जायेगा। इससे आगे कि इस प्राधिकरण द्वारा 22 सितम्बर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी के द्वारा बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ संख्या 13 से 16 के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि अधिकतम प्रशुल्क सूचकांकित किया जायेगा परंतु 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही सूचकांकित किया जायेगा। आगे और कि इस प्राधिकरण के 27 नवम्बर, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/26/2009-वीपीटी के द्वारा मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करती है कि अधिकतम प्रशुल्क सूचकांकित किया जायेगा परंतु 1 जनवरी 2009 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही सूचकांकित किया जायेगा।

चूंकि 17 अगस्त 2010 के डीपीटी के आदेश में सूचकांकन के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2010 है, डीपीटी ने अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा 1 जनवरी 2010 के लिए वर्ष 2017-18 तक घोषित संचयी सूचकांकन कारक 25.67% और बाद के वर्षों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2018-19 के लिए 2.07%, वर्ष 2019-20 के लिए 2.56%, वर्ष 2020-21 के लिए 1.13% और वर्ष 2021-22 के लिए 0.33% घोषित वार्षिक सूचकांकन वृद्धि कारक लागू किया है। उक्त सूचकांकन कारकों का समग्र 1.3348 (यानी $1.2567 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113 \times 1.0033$) बनता है। इस प्रकार डीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2010 के आधार वर्ष के साथ अनुमोदित खाद्यन्न, उर्वरक और कोयला प्रहस्तन के लिए बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित की दरों पर और विविध प्रभार सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् प्रस्तावित सूचकांकित दर सही पायी गई है और संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है।

इसी प्रकार, 22 सितंबर, 2015 के डीपीटी के आदेश में सूचकांकन के लिए डब्ल्यूपीआई का आधार वर्ष 1 जनवरी 2015 है, डीपीटी ने संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा घोषित 1 जनवरी 2015 के आधार वर्ष के लिए वर्ष 2016-17 हेतु शून्य, वर्ष 2017-18 के लिए 1.20% और वर्ष 2018-19, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए क्रमशः 2.07%, 2.56%, 1.13% और 0.33% संचयी सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है। उक्त सूचकांकन कारकों का समग्र 1.07489 (यानी $1.012 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113 \times 1.0033$) इस प्रकार डीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2015 के आधार वर्ष के साथ अनुमोदित अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो और रेल वाहक कार्गो के प्रभारों तथा भंडारण प्रभारों की अनुमोदित दरों पर और विविध प्रभार सूचकांकन कारक लागू

करने के पश्चात् प्रस्तावित सूचकांकित दर सही पायी गई है और संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है।

इसके अतिरिक्त, चूंकि 27 नवंबर 2009 के वीपीटी के आदेश में सूचकांकन के लिए डब्ल्यूपीआई का आधार वर्ष 1 जनवरी 2009 है, डीपीटी ने अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा 1 जनवरी 2009 के आधार वर्ष के लिए वर्ष 2017-18 तक के लिए संचयी सूचकांकन कारक 27.49% है और बाद के वर्षों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2018-19 के लिए 2.07%, वर्ष 2019-20 के लिए 2.56%, वर्ष 2020-21 के लिए 1.13% और वर्ष 2021-22 के लिए 0.33% घोषित वार्षिक सूचकांकन वृद्धि कारक लागू किया है। उक्त सूचकांकन कारकों का समग्र 1.354138 (यानी $1.2749 \times 1.0207 \times 1.0256 \times 1.0113 \times 1.0033$) बनता है। इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2009 के आधार वर्ष के साथ अनुमोदित बोरा भराई और सिलाई सेवा की अनुमोदित की दरों पर और विविध प्रभार सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् प्रस्तावित सूचकांकित दर सही पायी गई है और संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुरूप है।

इसलिए, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत प्रशुल्क पर लागू सूचकांकन गुणक लागू करके निकाला गया संदर्भ प्रशुल्क सही पाया गया है अतः अनुमोदित है। परियोजना कार्गो के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार में दशमलव की एक गणितीय त्रुटि है जिसे सुधार कर 3,242.38 रु. प्रति टन विदेशी कार्गो के लिए और 1,945.43 रु. प्रति टन तटीय कार्गो के लिए कर दिया गया है।

- (v). भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन को नियंत्रित करने के लिए डीपीटी का प्रस्तावित नोट 1 जनवरी 2021 के संदर्भ से है। चूंकि 01 जनवरी 2020 और 1 जनवरी 2021 के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के संदर्भ से इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक सूचकांकन गुणक को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का निर्धारण करते समय डीपीटी द्वारा लेखबद्ध कर लिया गया है, भावी अवधि के लिए सूचकांकन 1 जनवरी 2021 और संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के संदर्भ से है। इसलिये डीपीटी का प्रस्तावित सामान्य टिप्पण अनुमोदित किया जाता है।
- (vi). एमओपीएसडब्ल्यू की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय कार्गो/पोत संबंधी प्रभारों के लिए रियायत दर के निर्धारण संबंधी सामान्य टिप्पण डीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं पाया गया है। अतः डीपीटी के अंगीकृत प्रशुल्क आदेश में निर्धारण के अनुरूप दरमानों में तटीय रियायत संबंधी टिप्पण अंतर्विष्ट किये जाते हैं।
- (vii). पत्तन ने 12 सितंबर, 2015 के आदेश के साथ संलग्न दरमान से अंगीकार करते हुए आयात/निर्यात दोनों ही परिचालनों के मिश्रित प्रहस्तन प्रभारों में निहित सेवाओं को सूचीबद्ध करते हुए प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत टिप्पण क्रमांक (i) (क) और (ख) जोड़ने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणों को मामूली से संशोधन के साथ कि इसमें दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाएं शामिल होंगी के अधीन अनुमोदित किया जाता है।
- (viii). पत्तन ने एक टिप्पण के साथ रेल वाहक कार्गो के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है कि यह उर्वरक कार्गो पर लागू नहीं होगा जिसे बोरा भराई संयंत्र के द्वारा बोरा बंद अथवा प्रहस्त किया जायेगा। ऐसा इसलिए क्योंकि वीपीटी प्रशुल्क आदेश में से अंगीकृत बोरा भराई और सिलाई सेवा प्रभारों में, अन्य सेवाओं के साथ बोरों को वैगनों तक ले जाने और वैगनों में लदान, वैगनों की सील बंद करना आदि शामिल हैं। प्रस्तावित दर और संबद्ध टिप्पण 22 सितंबर, 2015 के डीपीटी आदेश से अंगीकृत किये गए हैं, इसलिए अनुमोदित हैं।
- (ix). भंडारण प्रभारों की निशुल्क अवधि आयातित कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निशुल्क अवधि 22 सितंबर, 2015 के डीपीटी के आदेश से अंगीकृत की गई है। बहुप्रयोजनीय कार्गो के लिए अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 एक मानक निर्धारित करते हैं कि मार्गस्थ क्षेत्र में भंडारण के प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अनुमत अवधि से इतर अवधि के लिए उगाहे जायेंगे। डीपीटी का प्रस्ताव निर्धारित मानकों और अंगीकृत प्रशुल्क आदेश के आगे पीछे ही है, अतः अनुमोदित है।

पत्तन ने आयात और निर्यात कार्गो की निशुल्क अवधि के परिकलन, भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उगाहे नहीं जायेंगे जहां परिचालन प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर कार्गो की सुपुर्दगी/पोत में ढुलाई न कर पा रहा हो, और इसके

कारण परिचालक पर आरोप्य हों संबंधी सोपाधिकताओं को अंगीकृत दरमानों से शामिल किया है और जिन्हें सही पाया गया है अतः अनुमोदित हैं।

- (x). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 का पैरा 2.2 इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा रखता है।

संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के पैरा 2.9 के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क का पूरी रियायत अवधि के दौरान डब्ल्यूपीआई के @ 60% की दर से प्रत्येक वर्ष स्वतः सूचकांकन होगा। संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निष्पादन मानकों का निर्धारण पीपीपी परिचालन को परिचालन के दूसरे वर्ष से निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 15% तक प्रशुल्क सूचकांकन का पात्र बनाते हैं। अतः संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निष्पादन मानकों के निर्धारण में निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर प्रशुल्क संबद्ध निष्पादन की संकल्पना की गई है।

संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 उन प्रतिमानों को अनुबद्ध नहीं करते जिनके लिए निष्पादन मानक निर्धारित किये जाने हैं। पत्तन ने सकल बर्थ उत्पादन, मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय और रेकों और ट्रकों टर्न अराउंड समय के हवाले से निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों पर नीचे व्याख्या की जाती है:

- (क). डीपीटी ने खाद्यान्न, उर्वरक, और कोयला के लिए पैनामैक्स पोत हेतु 18750 टन/दिन का और छोटे आकार के पोत के लिए 8750 टन/दिन का सकल बर्थ दिवस उत्पादन के निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। खाद्यान्न, उर्वरक, और कोयले के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक डीपीटी के अगस्त 2010 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में सुविचारित प्रहस्तन दर के आगे पीछे है। अयस्क और खनिज तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 20000 मीट्रिक टन प्रति दिन, इस्पात कार्गो, परियोजना कार्गो, अन्य बोराबंद कार्गो और टिम्बर के लट्टे के लिए क्रमशः 11000, 929, 8000 और 7000 मीट्रिक टन प्रति दिन का प्रस्तावित निष्पादन मानक 22 सितंबर 2015 के डीपीटी के आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानकों के अनुरूप हैं। इसलिए, डीपीटी स्थित बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए सकल बर्थ उत्पादन के प्रस्तावित निष्पादन मानक अनुमोदित हैं।

- (ख). जहां तक मार्गस्थ ठहराव समय का संबंध है, डीपीटी ने 4 मई 2021 के अपने पहले के प्रस्ताव में हर प्रकार के आयातित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यातित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 15 दिन का प्रस्ताव किया था। 21 मई 2021 के अपने वर्तमान संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 5 दिन से 61 दिन और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन से 71 दिन के मार्गस्थ ठहराव समय के लिए निष्पादन मानकों में संशोधन किया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय के पहले प्रस्तावित निष्पादन मानक आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन तुलनात्मक निशुल्क अवधि के बराबर ही हैं। पत्तन ने संशोधित निष्पादन मानकों को 22 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी में सुविचारित भंडारण प्रभारों के प्रशुल्क परिकलन का हवाला देते हुए उचित ठहराने का प्रयास किया है जहां कार्गो की अधिकतर मात्रा 8वें सप्ताह के पश्चात् निकासी होती है यानी 56 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात्। इस पर सुविचार करते हुए, पत्तन ने सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 5 दिन से 61 दिन यानी 56 दिन + 5 दिन निशुल्क अवधि और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 71 दिन यानी 56 दिन + 15 दिन के मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय के लिए निष्पादन मानक को संशोधित कर दिया है।

जहां तक, पत्तन द्वारा उल्लेख किये गए प्रशुल्क भंडारण परिकलन का संबंध है, 22 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2015-केपीटी के पैरा 13.1. और 13.2 (viii) से यह देखा जा सकता है कि डीपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत बर्थ संख्या 13 से 16 के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार निकालने के लिए आकलित एआरआर प्राप्त करने हेतु प्रशुल्क परिकलन प्रस्तुत किया था। उसमें विभिन्न स्लैब दिये गए थे और डीपीटी द्वारा उसमें सुविचारित निकासी प्रक्रिया यह सुनिश्चित करने के लिए थी कि प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क दर भंडारण प्रभार से एआरआर प्राप्त हो जायेगा।

भूमि एक दुर्लभ स्रोत है। इसका इष्टतम प्रयोग होना चाहिए। ऐसी स्थिति में, भंडारण प्रभार विभिन्न स्लैबों में निर्धारित किये जाते हैं और ऊंचे स्लैब के लिए भंडारण प्रशुल्क में वृद्धि की जाती है। डीपीटी का

प्रस्ताव अंतिम और एक ही स्लैब (यानी 8वां स्लैब) को बैच मार्क निष्पादन मानक के रूप में प्रस्तावित करने का है जो इस प्राधिकरण द्वारा तब निर्धारित किये जाने के उपयुक्त नहीं है जब अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए आयात कार्गो के लिए अनुज्ञेय भंडारण अवधि 5 दिन की और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की देते हैं। डीपीटी सहित किसी भी पत्तन ने उच्चतम निकासी स्लैब का प्रस्ताव नहीं किया है और न ही इस प्राधिकरण ने ठहराव समय के लिए इस निष्पादन मानक के रूप में अनुमोदित किया है।

यहां तक कि 13वीं से 16वीं बर्थ के लिए डीपीटी के 22 सितंबर 2015 के अंगीकृत संदर्भ प्रशुल्क आदेश में भी ठहराव समय के लिए निर्धारित निष्पादन मानक सभी आयात बहुप्रयोजनीय कार्गो के लिए 5 दिन और सभी निर्यात बहुप्रयोजनीय कार्गो के लिए 15 दिन है।

हाल ही में, बर्थ संख्या 14 में मशीनीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के डीपीटी के एक अन्य प्रस्ताव में, इस प्राधिकरण ने 13 मई 2021 के आदेश संख्या टीएएमपी/29/2021-डीपीटी में ऊपर बताये गए कारणों से डीपीटी द्वारा प्रस्तावित 56 दिन और 71 दिन के प्रति मार्गस्थ ठहराव समय का सभी खाद्यान्न आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन का निष्पादन मानक अनुमोदित किया है।

इसलिए यह प्राधिकरण सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए मार्गस्थ ठहराव समय के लिए 5 दिन का और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन का निष्पादन मानक निर्धारित करता है।

(ग). जहां तक प्राप्ति और सुपुर्दगी परिचालनों के निष्पादन मानकों का संबंध है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित कानकों का संबंध है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक, डीपीटी के 22 सितंबर 2015 के आदेश में निर्धारित निष्पादन मानकों के समान ही है अतः अनुमोदित किया जाता है।

(xi). डीपीटी द्वारा प्रस्तावित परिभाषाओं में "टन" की परिभाषा शामिल है। टन के संबंध में, पत्तन ने इसे एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर परिभाषित किया है। टन जो एक भारतोलन परिमाण है जो एक घन मीटर, जो एक मात्रा परिमाण है, के बराबर नहीं है। डीपीटी का सामान्य दरमान देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए बताया गया है, भार की इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा परिमाण द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगा और बल्क में द्रव्यों के लिए क्षमता परिमाण द्वारा इकाई 1,000 लीटर होगी। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, टन की परिभाषा को 'अथवा एक घन मीटर' शब्दावली विलुप्त करने के लिए मामूली संशोधित किया गया है।

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

8.1. उपरोक्त के अध्यक्षीन, कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर आफ तुन-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के विकास के लिये पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित 'संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची' और 'निष्पादन मानक' क्रमशः **अनुलग्नक-I और अनुलग्नक -II** के रूप में संलग्न हैं।

8.2. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर आफ तुन-टेकरा में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के विकास के लिये प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची, निष्पादन मानक सहित, अनुमोदित और अधिसूचित की जाती हैं जो **अनुलग्नक- I और अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न है।

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

9.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, यह प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रतिवर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगी।

तथापि, पीपीपी परिचालन आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अलावा परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यानिष्पादन मानक ("कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उसके प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अलावा 15 प्रतिशत अधिक होगा और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी। कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा और संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

9.2. यह प्रस्ताव रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष में प्रतिचालन के महीनों के वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, के लिए कार्यानिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।

9.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यानिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डीपीटी के विचार मांगेगा।

9.4. पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यानिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क को अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू केवल सूचकांकित संदर्भ के लिए ही हकदार होगा।

9.5. डीपीटी की राय पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यानिष्पादन मानक अर्जित कर लिए गए हैं, यह आगामी वित्तीय वर्ष 1 अप्रैल से 15 मार्च तक कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशिक्षित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

9.6. कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव के विचार करते हुए, यह प्राधिकरण कार्यानिष्पादन मानकों और परिचालक द्वारा इसके अनुपालन किए जाने का ध्यान रखेगा। यह प्राधिकरण परिचालक द्वारा कार्यानिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति अथवा खारिज किए जाने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

9.7. परिचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी परिचालक से कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यानिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी परिचालक, तीसरे वर्ष से आगे के लिए कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाले कार्यानिष्पादन संबंधित प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

9.8. यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यानिष्पादन मानकों के पीपीपी परिचालक द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन को वरीयता दे सकता है, जो उसके बाद अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष डीपीटी को देगा। डीपीटी तत्संबंधी रियायत करार के उपबंधों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

9.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर संबद्ध परिचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसे प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।

9.10. पीपीपी परिचालक इस प्राधिकरण को कार्गो रियायत, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट जलयानों का औसत वापिस समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर त्रैमासिक रिपोर्ट भेजेगा। त्रैमासिक रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद एक माह के भीतर पीपीपी परिचालक द्वारा तिमाही रिपोर्टें प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाएगी, भी समय-समय पर उन्हें भेजा जाएगा।

9.11. यह प्राधिकरण पीपीपी परिचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना को अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील आंकड़े/ सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी पीपीपी परिचालक से कोई अनुरोध प्राप्त होने पर उसपर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़े/ सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन से उसके राजस्व/ परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में जानकारी दी जाएगी। इस संबंध में प्राधिकरण को निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./314/2021-22]

अनुलग्नक-1**डीपीटी के कांडला स्थित कांडला क्रीक के बाहर आफ तुना-टेकरा में
बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****1. परिभाषाएं**

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

- (i). 'तटीय पोत' से अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में नियोजित पोत से है।
- (ii). 'विदेशगामी पोत' से अभिप्राय तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). 'प्रति दिन' से अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस या अन्यथा किए गए निर्धारण से है।
- (iv). 'दिन' से अभिप्राय भंडारण प्रभारों के प्रयोजन से 0800 घंटे से 0800 घंटे तक या उसके एक भाग को एक कैलेंडर दिवस के रूप में गिना जायेगा।
- (v). 'टन' से अभिप्राय एक मीट्रिक टन या 1000 किलोग्राम होगा।

2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). विलंबित भुगतान/वापसियों पर ब्याज :
 - (क). प्रयोक्ता इस दरमान की दरों के तहत किसी भी शुल्क के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख). दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राईम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). वापसी के भुगतान में देरी को, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से 20 दिन या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।
 - (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में देरी को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल जारी होने की तारीख के 10 दिन बाद से ही गिना जाएगा। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होता है, जहां भुगतान, सेवाओं का लाभ उठाने से पहले किया जाना होगा, जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii). परिकलित किए गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के अगले उच्च रुपये तक पूर्णांकित कर दिया जाएगा।
- (iii). प्रयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारण से यथोचित समय से अधिक देरी के लिए प्रशुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). सीमा शुल्क या महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी प्रमाणन के अनुसार बर्थ किराये के बारे में निर्णय लेने के प्रयोजन से पोत की स्थिति यह निर्णय लेने का एक प्रासंगिक घटक है कि पोत तटीय है या विदेशगामी और कार्गो की प्राकृति या उसके उद्गम का इस प्रयोजन से कोई महत्व नहीं होगा।
- (v). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों के वर्गीकरण संबंधी प्रणाली
 - (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय संचलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तन पर प्रथम बार पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर संचलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत, महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी निश्चित अवधि के लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तन कर सकता है।
- (vi). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर के मानदंड:
 - (क). परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

- (ख). परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर तटीय कार्गो उतरायी संबंधी परिचालन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरें प्रभार्य रहेंगी। उसके तुरंत पश्चात उतरायी पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य कर दी जाएंगी।
- (ग). पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारक पूर्णतः समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vii). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) के लिए मानदंड:
- (क). "विश्वव्यापी एवं तटीय" परिचालन के लिए सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत पर प्रहस्तन प्रभारों की तटीय दरें लागू होंगी अर्थात् सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से तट तक और क्रे से/तक भंडारण यार्ड से/तक स्थानान्तरण के लिए, घाटशुल्क सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी:
- (i). तटीय संचलन में परिवर्तित और किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाले पोत।
 - (ii). तटीय संचलन में परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ले लाने वाले पोत।
- * केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का परिपत्र सं.15/2002-सी.शु. दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारत में भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन दस्तावेज के भारत में किसी एक पत्तन से भारत में किसी दूसरे पत्तन को तटीय कार्गो का लाना/ले-जाना अनुज्ञेय है।
- (ख). पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी निश्चित अवधि के लिए लाइसेंस या यात्रा के लिए अधिकार पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय संचलन में परिवर्तित किसी विदेशी ध्वजधारी पोत के अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए भारतीय पत्तन पर लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।
- (viii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया शुल्क अन्य पोतों के प्रासंगिक प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). पीओएल सहित कूड के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित शुल्क, सामान्य कार्गो से संबंधित शुल्क का 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट स्थानान्तरण और क्रे से/ भंडारण यार्ड को स्थानान्तरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन शुल्क रियायती दरों पर लागू किये जाएंगे जिनमें घाटभाड़ा शामिल हैं।
- (घ). एक विदेशी पत्तन से कार्गो जो बाद में एक भारतीय पत्तन "बी" के लिए पोतान्तरण हेतु पत्तन "ए" पर पहुंचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति वाले जहाजों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से/तक कार्गो वहन करने के लिए रियायत का पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कार्गो/पोतों संबंधी प्रभार भारतीय मुद्रा 'रुपये' में वसूल किए जाएंगे।
- (ix). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं: इसी तरह, छूट और रियायत निम्नतम स्तर की हैं। यदि, टर्मिनल परिचालक चाहे तो, वह दर को कम करने और / या अधिक छूट और रियायत की अनुमति दे सकता है।
- टर्मिनल परिचालक, यदि चाहे तो दरमानों में निर्धारित लागू दरों को शासित करने वाली निर्धारित सोपाधिकताओं को तर्कसंगत बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ता को प्रति यूनिट की दर में राहत देता है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम सीमा स्तर से अधिक नहीं होती है।
- टर्मिनल परिचालक तथापि, ऐसी दरों को नियंत्रित करने वाली सोपाधिकताओं की ऐसी निचली दरों और / या युक्तिकरण की सार्वजनिक सूचना देगा और ऐसी कम दरों और / या ऐसी शर्तों के क्रियान्वयन को नियंत्रित करने

वाली सोपाधिकताओं में कोई और परिवर्तन की सार्वजनिक सूचना जारी करेगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

3. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ के पास आने वाले या खड़े पोतों, बाजों और अन्य तिरते क्राफ्टों के मास्टर/स्वामी एजेंट के द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका एक भाग (₹)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	बर्थ अधिग्रहण के लिये	0.65	0.39

टिप्पण:

- (1) बर्थ किराए की अवधि की गणना उस समय से की जाएगी जब से पोत बर्थ अधिग्रहण करेगा।
- (2) बर्थ किराए में बर्थ पर दी गई सेवाओं के शुल्क शामिल हैं, जैसे कि बर्थ अधिग्रहण, कूड़ा कर्कट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्नि शमन निगरानी इत्यादि।
- (3) टर्मिनल परिचालक के उपकरण या विद्युत के फेल हो जाने पर या टर्मिनल परिचालक को आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटे या उससे अधिक समय तक पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।
- (4) (क). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की कमी के कारण से जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही देगा।
- (5) दंडात्मक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।
“गलत संकेत तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तोयर न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”
- (6) बर्थ किराया उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब तट क्रेनों/अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता की वजह से अथवा खराब होने की वजह से अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (7) (क). उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद पोत चार घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से लिखित में कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट की मांग करेगा। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट की मांग नहीं करते हैं तो पोत चार घंटे की समाप्ति के समय से अवधि अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा ऐसी विस्तारित अवधि के लिए पाइलट की मांग करने के समय तक सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा।
(ख). उपर्युक्त टिप्पणी (क) में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए प्रभारित नहीं किए जाएंगे:-
(i). पोत की सुरक्षा, के लिए नौचालन हेतु ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
(ii). पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
(iii). लहाई आर्म अलग होने की समस्या और।

- (iv). कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का उपयोग।
- (v). पोत अथवा इसके एजेंट पर अनारोप्य किसी अन्य कारण से।

(8). **आस्टिंग वरीयता / वरीयता बर्थ किराया:**

- (क). आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएंगी।
- (ख). वरीयता बर्थिंग के लिए, एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- (ग). आस्टिंग वरीयता के लिए विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

4. **कागों प्रहस्तन प्रभार**

कागों प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कागों के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कागों पर देय होंगे:-

(रु. प्रति एमटी)

क्र.सं.	विवरण/कागों	विदेशी	तटीय
01	खाद्यान्न	207.25	124.35
02	उर्वरक (बल्क)	207.25	124.35
03	कोयला (बल्क)	207.25	124.35
04	अयस्क और खनिज (बल्क)	154.90	92.95
05	स्टील कागों (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	305.96	183.57
06	परियोजना कागों (ब्रेक बल्क)	3242.38	1945.43
07	बोरा बंद अन्य कागों (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	397.13	238.28
08	अन्य शुष्क बल्क कागों	154.01	92.41
09	लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	447.77	268.66

टिप्पण:

- (i). (क). ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार; (i) स्टीवडोरिंग सहित पोतों से कागों की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक इसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कागों के मामले में ट्रकों पर लदान और;
- (ख). स्टेकयार्ड में ट्रकों से कागों की उतराई, निर्यात कागों के मामले में 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कागों का स्थानांतरण और स्टीवडोरिंग सहित जलयान पर लदान के लिए समेकित प्रभार है।
- ऊपर (क) और (ख) के समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, और अन्य विविध सेवायें जो इन दरमानों में विशेष रूप से विनिर्दिष्ट नहीं की गयी हैं, शामिल हैं।
- (ii). रेल वाहित कागों के लिए, समेकित प्रशुल्क अथवा कागों प्रहस्तन प्रभारों से ऊपर 21.50रु./ टन की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।

5. **भंडारण प्रभार**

अनुमत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कागों के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होंगे:-

क्र.सं.	विवरण	(रु. प्रति टन प्रति दिन)
1.	निशुल्क अवधि के पश्चात पहले सप्ताह की दर	0.23
2.	निशुल्क अवधि के पश्चात दूसरे सप्ताह की दर	0.33
3.	निशुल्क अवधि के पश्चात तीसरे सप्ताह की दर	0.44
4.	निशुल्क अवधि के पश्चात चौथे सप्ताह की दर	0.44

5.	निशुल्क अवधि के पश्चात पांचवें सप्ताह की दर	0.44
6.	निशुल्क अवधि के पश्चात छठे सप्ताह की दर	0.44
7.	निशुल्क अवधि के पश्चात सातवें सप्ताह की दर	0.44
8.	निशुल्क अवधि के पश्चात आठवें सप्ताह और उससे आगे की दर	0.44

टिप्पण:

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). (क). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के विराम के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
(ख). आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की उतराई के पूरा होने की तारीख से गिनती की जाएगी।
(ग). निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र के लिए लाया जाता है। पोत की बर्थिंग की तारीख के अगले दिन से समाप्त हो जाएगा।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो।

6. विविध प्रभार

वस्तु	(रु. / टन)
सभी प्रकार के कार्गो	11.05

उपर्युक्त निर्धारित प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण आदि के प्रावधान और दरमानों में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई किसी अन्य सेवा के लिए समेकित प्रभार हैं।

7. बोरा भराई और सिलाई सेवा प्रभार

वस्तु	(रु / टन)
उर्वरक	149.67

टिप्पण:

ऊपर

निर्धारित प्रभार में बोरा भराई संयंत्र में प्रहस्तिट कार्गो बोरो को कवर करने तथा सिलाई सेवा कन्वेयर/डालू प्रणाल से सैटकिंग क्षेत्र में बोरो की दुलाई की श्रम लागत और प्लेटफार्म से डीस्टैकिंग वैगनों तक ले जाने और वैगनों पर नियत संख्या में लदान और वेगनों को सील करना वैगनों की सफाई सफाई तथा निभार के साथ वैगनों की लाईनिंग और अन्य अनुषंगी सेवायों शामिल हैं।

8. सामान्य टिप्पण:

- (i). प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति पर सूचकांकित किया जाएगा, लेकिन 1 जनवरी 2021 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60% तक। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- (ii). प्रशुल्क को, वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम सीमा स्तरीय होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क को प्रत्येक वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए अनुक्रमण के आधार पर स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
हालाँकि, लाइसेंसधारक प्रचालन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ-साथ प्रचालन के दूसरे वर्ष से, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के ऊपर और उसके साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा

होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

- (iii). यह प्रस्ताव, प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा, और प्रस्ताव परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से एक प्रमाण पत्र के साथ होगा, परिचालन के पहले वर्ष में जो लाइसेंस करार में किए गए उल्लेखानुसार पिछले 12 महीनों में या परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि को दर्शाता हो।
- (iv). यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने पर, प्रस्ताव की प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित निष्पादन मानकों की उपलब्धि के बारे में महापत्तन न्यास की राय मांगेगा।
- (v). प्राधिकरण, लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह के दौरान लाइसेंस करार में यथा उल्लेखित निष्पादन मानक प्राप्त न किए जाने पर आगामी वित्त वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के बाद, प्राधिकरण यदि संतुष्ट है कि रियायत समझौते में शामिल निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को प्रभावी करने के लिए अधिसूचित करेगा।
- (vii). निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादन मानकों और उनके पालन पर ध्यान देगा। प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादित मानकों की उपलब्धि या अन्यथा पर आधारित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के परिशिष्ट में दिए गए उदाहरणों के अनुरूप होगा।
- (viii). परिचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी पिछले 12 महीनों की अवधि में उपलब्धि के बारे में निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव के स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित निष्पादित मानकों के अध्याधीन प्राधिकरण द्वारा स्वचालित रूप से अधिसूचित की जाएगी। लाइसेंसधारी तीसरे वर्ष से निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, जो आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक- II

निष्पादन मानक

1. सकल बर्थ उत्पादन (प्रति पोत)

विवरण	(टन प्रति दिन)	
	पैनमैक्स पोत	हैंडीसाइज पोत
खाद्यान्न	18750	8750
उर्वरक (बल्क)		
कोयला (बल्क)		
अयस्क और खनिज (बल्क)	20000	
स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)		
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	11000	
बोरा बंद अन्य कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	929	
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	8000	
लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	7000	

2. मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय - सभी प्रकार का कार्गो

मार्गस्थ भंडारण ठहराव समय	
आयात	
सभी प्रकार के कार्गो	5 दिन
निर्यात	
सभी प्रकार के कार्गो	15 दिन

3. प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए वापसी समय

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए वापसी समय	
(i) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (एकल प्रचालन)	04 घंटे
(ii) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोहरा प्रचालन)	08 घंटे
(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (एकल प्रचालन)	10 घंटे
(ii) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	18 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd September, 2021

No. TAMP/31/2021-DPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of Reference tariff for development of Multipurpose cargo Berth off Tuna-Tekra outside Kandla creek on Build, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Participation (PPP) mode at Deendayal Port under the Revised Reference Tariff Guidelines of 2013, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/31/2021-DPT

Deendayal Port Trust

Applicant

QUORUM

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

ORDER(Passed on this 15th day of September 2021)

This case relates to the proposal received from Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of Reference tariff for development of Multipurpose Cargo Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis at Deendayal Port under the Revised Reference Tariff Guidelines of 2013.

2.1. The Deendayal Port Trust (DPT) vide its letter dated 4 March 2021 had earlier submitted a proposal on the above subject. Since there were information gaps which are brought out herein below in the earlier proposal dated 4 March 2021, the DPT was requested vide our letter No.TAMP/19/2021-DPT dated 25 March 2021 to file a fresh proposal alongwith the information/ clarification sought by us.

2.2. Accordingly, the DPT, vide its email dated 21 May 2021 under cover of its letter No.EG/WK/4868/MCB/Tariff dated 21 May 2021 has filed a fresh proposal and has also furnished the information/clarification sought by us.

2.3. The main points relevant to the current DPT proposal on which clarification was sought from the DPT with respect to its earlier proposal dated 4 March 2021 and the clarification of DPT thereon vide its letter dated 21 May 2021 are tabulated below:

Sr. No.	Information/ clarification sought by us	Reply of DPT thereon
(i).	(a). The following nine cargo profile are proposed to be handled by the DPT: - Food grains - Fertilisers (Bulk) - Coal(bulk) - Ores & Minerals (Bulk) - Other dry Bulk cargo - Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs) - Project cargo (Break bulk) - Other Bagged cargo (Incl. food grain, other steel & scrap) - Timber logs (Bulk break) For these nine cargo items, the DPT has proposed to adopt highest handling charge from upfront/ reference tariff of two Orders viz., Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 and Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015. DPT to satisfy itself whether tariff fixed 11 years / 6 years ago would still will be valid for a new project, though the tariff is updated with indexation. (b). The DPT has adopted storage charge from a different tariff Order No.TAMP/64/2019-KPT dated 01 June 2020. The adopted storage charge pertains to stressed PPP project whose validity has already expired on 19 February 2021. Hence, the tariff proposed from the stressed PPP Project Order does not appear to be appropriate for adoption under clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines of 2013. Further, as the DPT may be well aware, the tariff fixed / to be fixed as per the MOPSW(the then MOS) letter No. PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 for stressed PPP projects is subject to annual review and hence may not qualify for validation for long horizon envisaged for the proposed project. The tariff Order dated 17 August 2010 and 22 September 2015 adopted by the DPT for handling charge already prescribe storage charge. The reason for DPT not proposing storage charge from these adopted orders is not explained. In the light of the above observation, the DPT to examine the proposed storage charge and consider to propose it from the tariff order adopted for handling charge, if the tariff Order dated 17 August 2010 and tariff Order dated 22 September 2015 are deemed fit for adoption.	(a).With reference to observation”..... tariff fixed 11/ 6 Years ago.....” it is to clarify that, the Reference Tariff Guidelines 2013 doesn’t restrict/specify time period post approval of tariff for taking reference for other project. (b). Now, tariff for storage charges has been proposed and adopted from Tariff order No. TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 and deemed fit.

(ii).	The tariff for two commodities viz.,(a) Ores & Minerals(Bulk) and (b) Other dry Bulk cargo is stated to be adopted by the DPT from Order No.TAMP/42/ 2009-KPT dated 17 August 2010 read with Order No.TAMP/59/2014-KPT dated 18 January 2019. However, it is seen that the upfront tariff for said two cargo items are not prescribed in the tariff Order dated 17 August 2010 read with Order dated 18 January 2019. The reference tariff for these two cargo items are, prescribed in the other reference tariff Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 adopted by the DPT for proposing reference tariff for break bulk cargo. The DPT, therefore, to review the proposed handling charge for Ores & Minerals (Bulk) and Other dry Bulk cargo to comply with clause 2.2. of the reference tariff guidelines 2013.	In compliance with clause no.2.2 of reference Tariff Guidelines 2013, now, the tariff for handling charges for two commodities viz (a) Ore & Minerals (Bulk) and (b) Other dry Bulk Cargo have been proposed and adopted tariff from order No. TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015										
(iii).	For Bagging & stitching of fertilizer, the DPT has adopted upfront tariff approved by this Authority in Order No. TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 related to fixation of upfront tariff for mechanised fertiliser handling at Visakhapatnam Port Trust (VPT). Subsequently, based on the proposal of the VPT, this Authority has approved revised bagging and stitching service to include the labour charge vide Order No. TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010. The said Order can be perused on the website of TAMP. The DPT, therefore, to review the proposed charges for Bagging & stitching of fertilizer adopted by the port in the light of the above observation	Now, tariff for bagging & stitching of fertilizer has been proposed and adopted as per tariff Order No. TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010.										
(iv).	The DPT to ensure that the Performance Standards proposed / to be proposed are in tandem with tariff Orders to be adopted after review in the light of the above observation.	Now, the performance standards for Gross berth output (Per vessel) for “Ores and Minerals Bulk and “other dry bulk cargo” are revised to 20000 Tons/day in line with the Tariff order No. TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 and deemed fit. The earlier proposed Performance standard for “Transit storage dwell time” for import cargo (5 days) and export cargo (15 days) was at par with the corresponding free period. However, as per the tariff order No. TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 (page no 26- viii – Tariff Calculation for storage charges) significant quantum of cargo is getting evacuated after 8th week i.e. 56 days after free period. Considering this the performance standard for the “Transit storage dwell time” for all type of cargo has now been revised and proposed as under: <table><tr><td>Transit Storage Dwell time</td><td></td></tr><tr><td>Import</td><td></td></tr><tr><td>All types of Cargo</td><td>61 days (56 days plus 5 days of free period)</td></tr><tr><td>Export</td><td></td></tr><tr><td>All types of Cargo</td><td>71 days (56 days plus 15 days of free period)</td></tr></table>	Transit Storage Dwell time		Import		All types of Cargo	61 days (56 days plus 5 days of free period)	Export		All types of Cargo	71 days (56 days plus 15 days of free period)
Transit Storage Dwell time												
Import												
All types of Cargo	61 days (56 days plus 5 days of free period)											
Export												
All types of Cargo	71 days (56 days plus 15 days of free period)											
(v).	The DPT to also confirm whether the upfront /	It is confirmed that upfront / reference tariff adopted										

	reference tariff adopted by the port is representative for the proposed project.	by the port is representative for the proposed project.
(vi).	The general conditionalities relating to System of Classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of vessel related charges and Cargo Related Charges (CRC) at concessional coastal rate proposed by the DPT in the proposed SOR are not found to be in line with the common adoption Order passed by this Authority vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 along with amended Order dated 10 June 2016 for all the Major Ports and BOT operators. That being so, the DPT to prescribe the general conditionalities as prescribed in the said common Order in proposed Reference Tariff Schedule in line with the prescription in the SOR of Major Port Trusts and BOT operators.	The general conditionalities relating to System of Classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of vessel related charges and Cargo Related Charges (CRC) at concessional coastal rate has been adopted in line with the common adoption Order passed by this Authority vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 along with amended Order dated 10 June 2016 for all the Major Ports and BOT operators.
(vii).	The DPT has considered indexation factor upto the year 2020-21 to arrive at the proposed indexed reference tariff. Since the annual indexation factor for the year 2021-22 is approved by this Authority which has been communicated to Major Port Trusts separately, the DPT to propose the reference tariff to capture the indexation factor for the year 2021-22 as well. Consequently, General note at 6 also to be modified to replace "January 2021" as base year for indexation with "January 2022" as the base year for annual indexation.	As suggested, indexation factor, duly approved by TAMP, for the year 2021-22 has now been incorporated. As such the aforesaid indexation (0.33 %) is the 60 % of variation in WPI occurred between 1st Jan 2020 to 1st Jan 2021, hence, the base year for next annual indexation will be Jan 2021.

3. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW), the then Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 09 and 12 September 2013. The said Guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette no.254 and made effective from 9 September 2013 and valid for five years. The validity of the said Guidelines has been subsequently extended by the MOPSW beyond its expiry from time to time and the validity of the said Guidelines last extended by the MOPSW till 8 September 2021 was notified by this Authority vide Gazette No.153 dated 12 April 2021.

4.1. Following the provisions of said Reference Tariff Guidelines of 2013, the DPT has filed its current proposal. The main submissions made by the DPT in its proposal dated 21 May 2021 for its proposed project of Multipurpose Cargo Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla are summarized below:

- (i). In order to cater to the future growth in Multipurpose Cargo (other than container/ liquid) traffic, the DPT has decided to undertake Development of Multipurpose Cargo Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla through public private participation (PPP) mode on Build, Operate and Transfer (BOT) basis. [The Layout of the Project is furnished by the DPT].
- (ii). The proposed facility, with optimal capacity of 18.33 MMTPA, shall be used for handling Multipurpose cargo viz. food grains, fertilizers, coal, ores and minerals, steel cargo etc. The implementation period for the project is reckoned as 30 months from the date of award of Concession.
- (iii). Back up area of 101.81 Ha is for storage of multipurpose cargo. However, initially 50 Ha land will be provided for Back up area. Subsequently, on the request of Concessionaire, additional land up to 52 Ha for development of Backup area will be provided at the same rate.
- (iv). The total estimated cost of the project is ₹ 2276.06 Crores (₹ 1552.57 Crores on the part of Concessionaire and ₹ 723.49 Crores on the part of Concessioning Authority).
- (v). The optimal capacity of the proposed facility has been assessed at 18.33 MMTPA based on the Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts 2008.
- (vi). As per clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines (RTG) of 2013, the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008/ 2013 Tariff Guidelines.

- (a). DPT has got approved Upfront Tariff for berth hire charges, handling charge for Bulk Cargo viz., Food Grains, Fertilisers & Coal and Miscellaneous charges vide Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 read with its amendment Order No.TAMP/59/2014-KPT dated 18 January 2019 for Dry bulk terminal near Tuna at Kandla on BOT basis. The upfront tariff approved in the said Order is with base WPI as on 1 January 2010.

Hence, the upfront tariff for berth hire charges, handling charge for Bulk Cargo viz., Food Grains, Fertilisers & Coal and Miscellaneous charges approved by TAMP in the aforesaid Order has been considered and escalated by 33.48% after applying applicable annual escalation factors announced by TAMP till March 2022.

- (b). Further, DPT has got approved Reference Tariff for handling of bulk cargo viz., Ores and Minerals & Other dry bulk/ break bulk cargo, charges for handling Rail Bound Cargo and Storage charges vide Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015, G.No.376 notified on 19 November 2015 for 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Container/Liquid) berths on BOT basis. The reference tariff approved in the said Order is with base WPI as on 1st January 2015.

Hence, the reference tariff for handling of bulk cargo viz., Ores and Minerals & Other dry bulk/ break bulk cargo and charges for handling Rail Bound Cargo and Storage charges approved in the aforesaid Order has been considered and escalated by 7.49% applying the applicable annual escalation factors announced by TAMP till March 2022.

- (vii). As per clause 2.4 of RTG 2013, in case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust.

Visakhapatnam Port Trust has got Upfront Tariff for Mechanized fertilizers handling facilities approved vide Order No. TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 notified vide Gazette No.251 dated 18 December 2009 read with amendment Order for bagging and stitching service to include the labour charge vide Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010 notified vide G.No.138 dated 30 April 2010 for Mechanized Fertilizer Handling facilities. The base year for WPI annual escalation in the said order is 1st January 2009.

Hence, for the proposed project, the said upfront tariff of Vishakhapatnam Port Trust has been considered for Bagging and Stitching Service.

The upfront tariff approved in the aforesaid notification has been escalated by 35.41 % as per annual escalation factors announced by TAMP till March 2022.

- (viii). The DPT has furnished proposed Scale of Rates and Performance Standards for its proposed project multipurpose cargo berth off Tuna-Tekra.

4.2. The DPT vide its email dated 5 March 2021 has furnished a copy of Board Resolution No.111 dated 19 February 2021 wherein the Board has, inter alia, authorized the Chairman, DPT to approve (i).draft Reference Tariffs (ii).Clarification to Queries/observations of TAMP and forward the same to TAMP in case of proposed Multipurpose cargo berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla.

5.1. In short, the DPT has adopted the upfront tariff approved by this Authority for handling bulk cargo at dry bulk terminal near Tuna vide Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 read with amendment Order No.TAMP/59/2014-KPT dated 18 January 2019 in respect of handling charge for Foodgrains, Fertilisers and Coal, Berth hire charges and Miscellaneous charges; and handling charge in respect of Ores and Minerals and Other dry bulk / break bulk cargo, charges for railbound cargo and Storage charges is adopted from the Reference tariff Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 for 13th to 16th Multipurpose cargo berths at DPT; and, for Bagging and Stitching service charges the port has proposed to adopt the upfront tariff approved by this Authority vide tariff amendment Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010 to the original upfront tariff Order No. TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 for VPT.

5.2. A comparison of the tariff prescribed in the adopted upfront / reference tariff Orders vis-à-vis the indexed reference tariff proposed by DPT in the current proposal dated 21 May 2021 is tabulated below:

Particulars	(a).Tariff for handling of bulk cargo viz., Foodgrains, Fertilisers and Coal, Berth hire charges and Miscellaneous charges approved vide DPT Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010; (b).Tariff for handling of Ores and Minerals and Other dry bulk / break bulk cargo and charges for Railbound cargo and Storage charge approved vide DPT Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 and (c). Tariff approved for Bagging and Stitching service vide VPT amendment Order dated 31.3.2010		Reference tariff proposed by DPT in its proposal dated 21 May 2021	
			Proposed reference tariff for Multipurpose Berth Off Tuna Tekra	Proposed Performance Standards for Multipurpose Berth Off Tuna Tekra
Type of Cargo	Handling charge (in ₹) F C	Handling Rate for Sr.No.(i) to (iii) and Perf. Standard for (iv) to (ix) PanmxHandy	Handling charge (in ₹) F C	Gross Berth Output (Tonnes per day) Panamax Vessel Handysize Vessel
A. Cargo Handling Charge				
(i). Food Grains	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(ii). Fertilisers (bulk)	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(iii). Coal (bulk)	155.27 93.16	18750 8750	207.25 124.35	18750 8750
(iv). Ores & Minerals (Bulk)	144.11 86.47	20000	154.90 92.95	20000
(v). Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	284.64 170.78	11000	305.96 183.57	11000
(vi). Project Cargo (Break bulk)	3016.48 1809.89	929	3242.41 1945.45	929
(vii). Other Bagged cargo (Incl.foodgrain, other steel & scrap)	369.46 221.68	8000	397.13 238.28	8000
(viii). Other dry bulk cargo	143.28 85.97	20000	154.01 92.41	20000
(ix). Timber logs (Bulk break)	416.57 249.94	7000	447.77 268.66	7000
B. Transportation of Railbound cargo	20 per tonne	-	21.50 per tonne	-
C. Charges for Bagging and Stitching service (Per MT)	110.53	-	149.67	-
D. Berth hire Charges (Per GRT per Hour)	F C	-	F C	-

	0.49 0.29		0.65 0.39	
E. Miscellaneous Charges	8.28 per tonne	-	11.05 per tonne	-
F. Storage facility (₹ /MT/Day)		-		Transit Storage Dwell Time (Bulk)
Free Period:	Import 05 days Export 15 days		Import 05 days Export 15 days	(i). Import – All types of cargo 61 days
(i). 1 st week after free period	0.21		0.23	(ii).Export – All types of cargo 71 days
(ii). 2 nd week after free period	0.31		0.33	
(iii). Beyond 3 rd week	0.41		0.44	
				Turnaround Time for receipt/delivery operation
				(i). Truck for conventional cargo (Single operation) 04 hours
				(ii). Truck for conventional cargo (Double operation) 08 hours
				(iii). Rake for dry bulk cargo (Single operation) 10 hours
				(iv). Rake for dry bulk cargo (Double operation) 18 hours
-	-	-	-	

*slight arithmetic error. It works out to ₹3242.38/Tonne for Foreign cargo and ₹1945.43/Tonne for Coastal cargo.

6. Since the proposal of DPT is an adoption case adopting (a).Upfront tariff for Berth hire, Handling of bulk cargo viz., Foodgrains, Fertilisers and Coal and Miscellaneous charges approved in the tariff Order No. No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 read with amendment Order No.TAMP/59/2014-KPT dated 18 January 2019 at DPT, (b).Reference tariff for handling of Ores and Minerals and Other dry bulk/ break bulk cargo, charges for railbound cargo and Storage charge adopted from the Reference tariff Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 at DPT and (c).Upfront tariff for Bagging and Stitching service adopted from the tariff Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 read with amendment Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010 at Visakhapatnam Port Trust(VPT) which was based on consultation with stakeholders and also recognising that the Tariff Guidelines of 2013 require the reference tariff and the Performance Standards to be fixed within 15 days, the said proposal is not taken up for consultation in line with the approach followed in the other reference tariff cases on adoption basis.

7. With reference to the totality of the information collected, the following points emerges:

- (i). The proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) is for fixation of Reference Tariff for development of Multipurpose Cargo Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla on Build, Operate and Transfer (BOT) basis at DPT.
- (ii). The proposal of DPT seeks approval of Reference tariff for Multipurpose Cargo Berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla adopting upfront tariff for handling charges for Foodgrains, Fertilisers and Coal, Berth hire charges and Miscellaneous charges approved by this Authority vide Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010, reference tariff for handling of Ores and Minerals and Other dry bulk/ break bulk cargo, charges for railbound cargo and storage charges approved by this Authority vide Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 for DPT multipurpose cargo berth Nos.13 to 16 and Bagging and Stitching service charges approved by this Authority in the Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010 amending the original upfront tariff Order for mechanized fertilizer handling facility at VPT dated 27 November 2009 of Visakhapatnam Port Trust(VPT) after applying applicable indexation factor.

It is relevant here to state that this Authority had earlier approved upfront tariff for mechanized fertilizer handling facilities vide Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 following the upfront tariff guidelines of 2008 and subsequently, based on proposal of the VPT, this Authority has approved revised schedule 2 and 3 i.e. Cargo Handling Charges and Storage Charges respectively vide Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010. The DPT has adopted the charges for Bagging and Stitching service from the said Order approved by this Authority dated 31 March 2010.

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

In the current proposal for proposed multipurpose cargo berth, as stated earlier, the port has proposed to adopt the handling charges for Foodgrains, Fertilisers and Coal, Berth hire charges and Miscellaneous charges from the upfront tariff approved by this Authority in Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 for DPT for dry bulk terminal and tariff for Ores and Minerals and Other dry bulk/ break bulk cargo, charges for railbound cargo and storage charges is proposed to be adopted from the reference tariff Order approved by this Authority under the reference tariff guidelines of 2013 in its own port vide Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015. Further, the port has proposed to adopt the charges approved by this Authority in the Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 31 March 2010 for VPT for Bagging and Stitching service.

The Port has confirmed that upfront / reference tariff adopted by the port is representative for its proposed project. Thus, in short, the proposal of the DPT fits in the options prescribed in clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, 2013.

In view of the above position and recognising that the current proposal of the DPT for adoption of the rates from the above said Orders after indexation is in line with stipulation in the reference tariff guidelines 2013, this Authority is inclined to approve the proposal of the DPT for fixation of reference tariff for Multipurpose cargo berth at DPT.

- (iv). The Upfront Tariff schedule for dry bulk terminal approved by this Authority vide Order TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year and the Reference Tariff schedule for 13th to 16th Multipurpose cargo berths approved by this Authority vide Order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015, prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Further, the upfront tariff schedule for mechanized fertilizer handling facility approved by this Authority vide Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2009 and 1 January of the relevant year.

Since the base year of WPI for indexation in the DPT Order dated 17 August 2010 is prescribed as 1 January 2010, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2010 at 25.67% upto the year 2017-18 and subsequent annual indexation factor announced by this Authority at 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20, 1.13% for year 2020-21 and 0.33% for the year 2021-22 under the Upfront tariff Guidelines 2008. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.3348 (i.e. $1.2567 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113 * 1.0033$). The indexed rate proposed by the DPT after applying the applicable indexation over the rates for handling of Foodgrains, Fertilisers and Coal, Berth hire charge and Miscellaneous charge approved by this Authority with base year January 2010 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

Similarly, since the base year of WPI for indexation in the DPT Order dated 22 September 2015 is prescribed as 1 January 2015, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January

2015 at Nil for the year 2016-17, 1.20% for the year 2017-18, 2.07%, 2.56%, 1.13% and 0.33% for the years 2018-19, 2019-20, 2020-21 and 2021-22 respectively under the revised Reference tariff Guidelines 2013. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.07489 (i.e. $1.012 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113 * 1.0033$). The indexed rate proposed by DPT after applying the applicable indexation over the handling rate of Ores and Minerals and Other dry bulk/ break bulk cargo, charges for railbound cargo and storage charges approved by this Authority with base year January 2015 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

Further, since the base year of WPI for indexation in the VPT Order dated 27 November 2009 is prescribed as 1 January 2009, the DPT has proposed indexed rate after applying cumulative indexation factor announced by this Authority for the base year as 1 January 2009 at 27.49% upto the year 2017-18 and subsequent annual indexation factor announced by this Authority at 2.07% for year 2018-19, 2.56% for year 2019-20, 1.13% for year 2020-21 and 0.33% for the year 2021-22 under the Upfront tariff Guidelines 2008. The aggregate of the above indexation factor comes to 1.354138 (i.e. $1.2749 * 1.0207 * 1.0256 * 1.0113 * 1.0033$). The indexed rate proposed by the DPT after applying the applicable indexation over the charges for Bagging and Stitching service approved by this Authority with base year January 2009 is found to be in order and in line with clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2013.

Therefore, the indexed reference tariff proposed by DPT as Reference tariff applying the applicable indexation factor on the adopted tariff is found to be in order and hence approved. There is slight arithmetical error in decimals in handling charge proposed by DPT for project cargo which is corrected as ₹3,242.38 per tonne for foreign cargo and ₹1,945.43 per tonne for coastal cargo.

- (v). The note proposed by DPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 01 January 2021. Since the annual indexation factor announced by this Authority for the year 2021-22 with reference to Wholesale Price Index (WPI) occurring between 01 January 2020 and 01 January 2021 is captured by the DPT, the indexation for future period will be with reference to 01 January 2021 and 01 January of the relevant year. Hence, the general note proposed by the DPT is in order.
- (vi). The general notes relating to the prescription of concessional rates for coastal cargo/ vessel related charges as per the Coastal Concession Policy of the MoPSW are not found to be included by the DPT in the proposed SOR. Hence, notes relating to coastal concession are incorporated in the SOR in line with the prescription in the adopted tariff Order of DPT.
- (vii). The port has proposed to include note nos.(i) (a) and (b) under the handling charge listing the services included in the composite handling charge for both import/export operations adopting it from the SOR attached to the Order dated 22 September 2015. The proposed notes are approved subject to slight correction to state it shall include all miscellaneous services not specifically prescribed in the SOR.
- (viii). The port has proposed tariff for rail bound cargo along with a note that it shall not apply to fertilizer cargo which is to be bagged or handled through bagging plant. This is so because the charges of bagging and stitching services adopted from VPT tariff Order include amongst other services, carrying baggage to wagons and loading bags onto wagons, sealing of wagons, etc. The proposed rate and interlinked note adopted from the DPT Order dated 22 September 2015 are, therefore, approved.
- (ix). The free period for storage of import cargo proposed at 5 days and as regards export cargo at 15 days free period is adopted from DPT Order dated 22 September 2015. The upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo prescribe a norm that storage charges are to levied for storage of cargoes at the transit area beyond allowable period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The proposal of the DPT is in tandem with the prescribed norms and adopted tariff Orders and hence approved.

The port has also included the relevant conditionalities as regards calculation of free period for import and export cargo, storage charges not to accrue for the period the operator is not able to deliver / ship the cargo when requested by users due to reasons attributable to the operator from the adopted Scale of Rates and are found to be in order and hence approved.

- (x). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.

As per Clause 2.9 of Reference Tariff 2013, the reference tariff shall be automatically indexed every year @ 60% of the WPI for the entire concession period. The prescription of performance standards under the Reference tariff guideline is to entitle the PPP operator to index the tariff upto

15% on achievement of prescribed performance standards from the second year of operation. Hence the prescription of performance standard in the reference tariff guidelines is envisaged for Performance linked tariff on achievement of prescribed performance standards.

The Reference Tariff Guidelines 2013 do not stipulate the parameters for which the performance standards are to be prescribed. The port has proposed performance standards in terms of Gross berth output, Transit storage dwell time and Turn around time for rakes and trucks. The performance standards proposed by DPT are explained below:

- (a). The DPT has proposed Performance Standards for gross berth day output for Foodgrains, Fertilisers and Coal at 18750 tonnes/day for Panamax vessel and 8750 tonnes/day for Handysize vessel. The proposed Performance Standards for Foodgrains, Fertilisers and Coal is in tandem with the handling rate considered in the August 2010 of the DPT upfront tariff Order. The proposed performance standards for Ores and Minerals and Other dry bulk cargo at 20,000 metric tonnes per day; for Steel cargo, Project cargo, Other bagged cargo and Timber logs at 11000, 929, 8000 and 7000 metric tonnes per day respectively is in line with the performance standards approved in the DPT Order dated 22 September 2015. The proposed performance standards for Gross berth output for multipurpose cargo berth at DPT are, therefore, approved.
- (b). As regards transit dwell time, the DPT in its earlier proposal dated 4 March 2021 had proposed 5 days for all type of import Dry Bulk and Break Bulk cargo and 15 days for all type of export Dry Bulk and Break Bulk cargo. In the current revised proposal dated 21 May 2021, the port has revised the performance standards for transit dwell time for all types of import cargo from 5 days to 61 days and for all types of export cargo from 15 days to 71 days.

The port has clarified that the performance standards for transit storage dwell time for import cargo at 5 days and export cargo at 15 days proposed earlier was at par with the corresponding free period. The port has attempted to justify the revised performance standards by referring to tariff calculation for storage charges considered in tariff order No.TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 wherein, significant quantum of cargo is getting evacuated after 8th week i.e. 56 days after free period. Considering this, the port has revised the performance standard for transit storage dwell time for import all types of cargo from 5 days to 61 days i.e. 56 days + 5 days free period and for export all types of cargo at 71 days i.e. 56 days + 15 days.

As regards, the tariff storage calculation referred by the port, it is seen from para 13.1. and 13.2 (viii) of the TAMP/48/2015-KPT dated 22 September 2015 that the DPT had furnished the tariff calculation to meet the estimated ARR from storage charge for arriving at the proposed storage charge for berth nos. 13th to 16th under the Reference tariff guidelines 2013. The various slabs given and the evacuation pattern considered therein by the DPT is to ensure that at the proposed storage tariff, the ARR from the storage charge is met.

Land being a scarce resource need to be optimally utilized. That being so, the storage charges are prescribed in different slabs with increase in the storage tariff for higher slabs. The proposal of the DPT to propose last but one slab (i.e. the 8th slab) as benchmark performance standards may not be appropriate to be prescribed by this Authority when the upfront tariff guidelines gives the allowable storage period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo for multipurpose berth. In none of the ports including DPT, the highest evacuation slab is proposed by the port and approved by this Authority as performance standards for dwell time.

Even, in the adopted reference tariff Order dated 22 September 2015 of the DPT for 13th to 16th berth, the performance standards prescribed for the dwell time is 5 days for all import multipurpose cargo and 15 days for all export multipurpose cargo.

Recently, with reference to another proposal of DPT seeking reference tariff for Mechanised fertiliser handling facilities at berth no.14, this Authority vide Order No.TAMP/29/2021-DPT dated 13 May 2021 has for the reasons stated above approved the performance standards for transit storage dwell time for import food grains at 5 days and for all export cargo at 15 days as against the 56 days and 71 days respectively proposed by the DPT.

This Authority, therefore, prescribes the performance standards for transit dwell time for all type of import cargo at 5 days and for all type of export cargo at 15 days.

- (c). As regards, performance standards for receipt and delivery operations, the Performance Standards proposed by the port are at par with the performance standards prescribed in the DPT Order dated 22 September 2015 and hence approved.

- (xi). The definitions proposed by the DPT include definition of the term “Tonne”. The port has defined it as one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre. Tonne is a weight measurement which is not equivalent to one cubic metre which is a volume measurement. The general SOR of DPT states for the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres. In view of the above, the proposed definition of tonne is slightly modified to delete the words “or one cubic metre”.

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

8.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for Development of Multipurpose cargo berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla as proposed by the port are attached as **Annex-I** and **Annex-II** respectively.

8.2. In the result, and for the reasons given above, the proposed Reference Tariff Schedule for Development of Multipurpose cargo berth off Tuna Tekra outside Kandla Creek at Kandla is approved and notified along with the Performance Standards, which is attached as **Annex-I** and **Annex-II**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./314/2021-22]

Annex- I

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MULTIPURPOSE CARGO BERTH OFF TUNA TEKRA OUTSIDE KANDLA CREEK AT KANDLA, DPT

1. DEFINITIONS

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

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority/ Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“Per Day”** means per calendar day unless otherwise stated.
- (iv). A **Day** shall be reckoned as calendar day from **0800 hours to 0800 hours or part thereof** for the purpose of storage charges
- (v). **“Tonne”** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms.

2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). Interest on delayed payments / refunds:

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (iv). The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is “Coastal” or foreign-going” for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.
- (v). System of classification of Vessel Related Charges (VRC)
- (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (vi). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (vii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo.
- (viii). (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than Thermal Coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/ container related charges.

- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ix). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

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

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

3. Berth Hire Charges

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

Sl.No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	For Occupying the Berth	0.65	0.39

Notes:

- (1) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (2) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (3) No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator
- (4).
 - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
 - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (5) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal. "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (6) No berth hire shall be payable for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes / mechanical handling system or due to breakdown or any other reason attributable to the terminal operator.
- (7)
 - (a). A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for pilot for sailing within four hours (or within such extension granted by the Concessionaire or officials in writing for stated reasons). If the vessels do not call for the pilot for sailing within the period of four hours after

completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Concessionaire or officials authorized by it, the vessel shall pay additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate for the period from the time of expiry of four hours or such extended period by the Concessionaire or officials authorized by it till the time of calling the pilot.

(b). The additional berth hire charges specified in Note (a). above shall not be charged for the following cases:

- (i). Vessel waiting for tide, draft etc to sail for the safety of the vessel.
- (ii). Strike by the port employees.
- (iii). Loading arm disconnection problem
- (iv). Usage of idle berth with concurrence of Concessionaire or officials authorized by it.
- (v). Any other reason not attributable to the vessel or its agent.

(8) Ousting Priority / Priority berth hire

- (a). The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard.
- (b). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.
- (c). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

4. Cargo Handling Charges:

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importers/exporters or their authorized agent of cargo at the rates specified below:

(₹ Per MT)

Sr.No.	Description / Cargo	Foreign	Coastal
01	Food Grains	207.25	124.35
02	Fertilisers (Bulk)	207.25	124.35
03	Coal(bulk)	207.25	124.35
04	Ores & Minerals (Bulk)	154.90	92.95
05	Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	305.96	183.57
06	Project cargo (Break bulk)	3242.38	1945.43
07	Other Bagged cargo (Incl. food grain, other steel & scrap)	397.13	238.28
08	Other dry Bulk cargo	154.01	92.41
09	Timber logs (Bulk break)	447.77	268.66

Note:

- (i). (a). The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and
 - (b). unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring.
 This composite charge under (a) and (b) above includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and miscellaneous services not specifically prescribed in the SOR.
- (ii). For Rail Bound Cargo, additional charge @ ₹21.50/Tonne over and above the composite tariff for cargo handling charges shall be collected.
However, this will not be applicable to fertilizers cargo which is to be bagged or handled through bagging plant.

5. Storage Charges

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

Sr.No	Particulars	(₹ per tonne per day)
1.	Rate for 1st week after Free Period	0.23
2.	Rate for 2nd week after Free Period	0.33
3.	Rate for 3rd week after Free Period	0.44
4.	Rate for 4th week after Free Period	0.44
5.	Rate for 5th week after Free Period	0.44
6.	Rate for 6th week after Free Period	0.44
7.	Rate for 7th week after Free Period	0.44
8.	Rate for 8th week after Free Period & Onwards	0.44

Notes:

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii).
 - (a). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
 - (b). free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo
 - (c). free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/ port area. The storage charge will cease from the day following the date of berthing of vessel
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

6. Miscellaneous Charges

Commodity	(₹/Tonne)
All Types of Cargo	11.05

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc. and any other service not specifically prescribed in the Scale of Rates.

7. Charges for Bagging and Stitching service

Commodity	(₹/Tonne)
Fertilizers	149.67

Note:

The charges prescribed above are applicable only for cargo handed at the bagging plant and cover bagging and stitching service, labour cost for carrying of bags from conveyor/ chute to stacking area, De-stacking from platform, carrying to wagons and loading the assigned number of bags into wagons and sealing of wagons, cleaning of wagons, lining the wagon floor with dunnage plus other allied services.

8. GENERAL NOTE :

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference

Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-II**Performance Standards****1. Gross Berth Output (Per Vessel)**

Particulars	(Tonnes per day)	
	Panamax Vessel	Handysize Vessel
Food grains	18750	8750
Fertilisers (Bulk)		
Coal(bulk)		
Ores & Minerals (Bulk)	20000	
Other dry Bulk cargo		
Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)		
Project cargo (Break bulk)	929	
Other Bagged cargo (Incl. food grain, other steel & scrap)	8000	
Timber logs (Bulk break)	7000	

2. Transit Storage Dwell Time- All types of cargo

Transit Storage Dwell time	
Import	
All types of Cargo	5 days
Export	
All types of Cargo	15 days

3. Turn around time for receipt/delivery operation

Turnaround Time for receipt / delivery operation	
(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	04 hours
(ii) Truck for conventional cargo (Double operation)	08 hours
(i) Rake for dry bulk cargo (Single operation)	10 hours
(ii) Rake for dry bulk cargo (Double operation)	18 hours