

17

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 191]
No. 191]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 12, 2008/कार्तिक 21, 1930
NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 12, 2008/KARTIKA 21, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 नवम्बर, 2008

सं. टीएएमपी/34/2008-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, तृतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/34/2008-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

...आवेदक

आदेश

(अक्तूबर, 2008 के 16वें दिन पारित)

यह मामला 30 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संप्रेषण सं. पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश जारी किए गए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश अधिसूचित किए थे।

3. अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसरण में, टीपीटी ने बर्थ सं. 8 पर बीओटी आधार पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है।

4. टीपीटी ने निवेदन किया है कि बर्थ सं. 8 वर्ष 2001-02 के दौरान टीपीटी द्वारा निर्मित किया गया था। इसकी पाइल फाऊंडेशन है और 2री और 3री जनरेशन के पोतों को लाने के लिए 12.8 मी0 डुबाव तक निकर्षित किया जा सकता है। बर्थ सं. 8 ओवरफ्लोइंग सामान्य कार्गो और कंटेनर यातायात का प्रहस्तन करने के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के रूप में डिजाइन किया गया था। यह बर्थ उपयुक्त ऊपरी स्तर द्वारा समर्थित है और 10 हैक्टेयर का बैकअप क्षेत्र है। चूंकि कंटेनर यातायात का परिमाण काफी बढ़ा है, इसलिए पत्तन ने बर्थ सं. 8 को कंटेनर टर्मिनल के रूप में बदलते हुए दूसरा पूरी तरह से कंटेनर टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है।

5.1. प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

क. परियोजना ब्योरे:-

- (i). प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल की घाट लम्बाई 340 मीटर है।
- (ii). भंडारण क्षेत्र: कंटेनरों की उतराई और स्टेकिंग के लिए 10 हैक्टेयर भूमि का कुल क्षेत्र उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है। इसमें से, लगभग 6.5 हैक्टेयर क्षेत्र पहले ही पक्का किया जा चुका है और शेष क्षेत्र कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के प्रभावी संचलन के लिए प्रचालक द्वारा पक्का किया जाना है।
- (iii). एक बार प्रस्तावित निकर्षण कार्य पत्तन द्वारा पूरा किए जाने पर 12.8 मी0 तक गहरे डुबाव वाले पोतों को व्यवस्थित किया जा सकेगा।

ख. अपफ्रंट प्रशुल्क परिगणना:-

- (i). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता - यह दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार निर्धारित किया गया है:-

- (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता - दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए यह नीचे तालिकाबद्ध रूप में 597,870 टीईयू प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है:-

क्र. सं.	पैरामीटर	प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
क.	एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रेनों की संख्या	बर्थ लम्बाई (मी0 में) / 100	3
ख.	एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	24 x 365	8760
ग.	प्रति गैन्ट्री क्रेन संचलनों की औसत संख्या	25 संचलन / घंटा	25 संचलन / घंटा
घ.	टीईयू अनुपात	1.3	1.3
ड.	सर्वोत्तम क्षमता अनुपात	70%	70%

इसलिए, फार्मूला (क x ख x ग x घ x ङ) लागू करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता 597,870 टीईयू प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता - नीचे दिए गए रूप में यह 823,780 टीईयू पर निर्धारित की गई है:-

क्र.सं.	पैरामीटर	प्रतिमानक	मूल्य
छ	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	720 टीईयू/है०	5346 टीईयू/है०*
ज	औसत स्टैक लम्बाई	2.5	2.5
प	दिनों की संख्या में अवधि	पूरे वर्ष भर	365 दिन
भ	लहर कारक	1.3	1.3
घ	औसत विराम समय	4 दिन - निर्यात, 2 दिन - आयात	3.2 **

*:- बर्थ सं. 8 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, कंटेनर भूमि स्लॉटों के लिए कुल उपलब्ध क्षेत्र 7.425 है० है, इसलिए $720 \times (74250/10000) = 5346$

**:- "घ" टीपीटी पर प्रहस्तित कंटेनरों के अधुनातन आयात-निर्यात अनुपात के अनुसार परिकलित किया गया है अर्थात् आयात के लिए 60 प्रतिशत और निर्यात के लिए 40 प्रतिशत।

$0.7 \times \text{छ} \times \text{ज} \times \text{प} \times \text{भ} \times \text{घ}$ का फार्मूला लागू करते हुए, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 823780 टीईयू परिगणित होती है।

(ग). दिशा-निर्देशों के अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए घाट क्षमता और यार्ड क्षमता से कमतर होते हुए सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 597,870 टीईयू रूप में लिया गया है।

(ii). प्रस्तावित टर्मिनल की पूंजी लागत ₹ 194.43 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(क). सिविल लागत: 3.5 हैक्टेयर का बैकअप क्षेत्र प्रकटा करने के लिए सिविल लागत ₹ 1800 प्रति घन मीटर की इकाई दर अपनाते हुए ₹ 6.3 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

वर्ष 2003-04 में किए गए साध्यता अध्ययन में ₹ 10 करोड़ और 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करने के पश्चात् पर दिए गए अनुमानों के आधार पर कर्मशाला सुविधाओं, प्रशासन भवन, आदि के सिविल निर्माण कार्य के लिए ₹ 12.15 करोड़ अनुमानित किया गया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत: उपस्कर लागत उपस्कर के मानक स्तर और दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर की परिचायक इकाई दर अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है।

(ग). आईटी लागत और अन्य लागत दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल और कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत की राशि के 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(घ). टीपीटी द्वारा भेजे गए पूंजी लागत के विस्तृत परिकलन और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र. सं.	समूह	प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा भेजा गया अनुमानन (रुपये करोड़ों में)
1.	सिविल निर्माण लागत	अधिकतम क्षमता अर्जित करने के लिए सिविल कार्यों के निर्माण के लिए पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार।	18.46

2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (*)	उपस्कर	प्रतिमानक	परिगणना	रुपये करोड़ों में
		घाट गैन्ट्री क्रेन	एक, 100 मी0 बर्थ लम्बाई के लिए	3 सं. X रु0 26.30 लाख प्रति क्यूजीसी	78.90
		रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन	एक, 6 रैक/दिन प्रहस्तन के लिए	अनुमानित नहीं किया गया है, क्योंकि यह आईसीडी यातायात परिकल्पित नहीं करता है।	
		रबड़ टॉयर वाली गैन्ट्री क्रेन	तीन, प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	9 सं. X रु07.50 लाख प्रति आरटीजीसी	67.50
		रीच स्टेकर	एक, नौ आरटीजी के लिए	1 सं. X रु0 1.90 लाख प्रति रीच स्टेकर	1.90
		ट्रैक्टर ट्रेलर	छह, प्रत्येक गैन्ट्री क्रेन के लिए	18 सं. X रु0 0.38 लाख प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर	6.84
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 2 प्रतिशत		प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	3.47
4.	निर्माण के दौरान वित्तीय लागत और ब्याज सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 10 प्रतिशत		प्रतिमानकों के अनुसार परिकल्पित	17.36
कुल पूंजी लागत					194.43

(iii). टर्मिनल के प्रचालन के लिए वार्षिक प्रचालन लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए लगभग रु0 56.85 करोड़ पर अनुमानित किया गया है।

- बिजली लागत 8 केंडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के उपभोग प्रतिमानक और 6.86 पर बिजली की इकाई दर लागू करते हुए अनुमानित की गई है।
- ईंधन लागत रु0 36 प्रति लिटर पर ईंधन की प्रचलित (28 मई, 2008) दर लागू करते हुए 4 लिटर प्रति टीईयू के उपभोग के प्रतिमानक के लिए अनुमानित की गई है।
- मरम्मतें और अनुरक्षण: सिविल मरम्मतें और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्ति पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर के सकल मूल्य के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- बीमा प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित मूल्यहास दर पर सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणाली लागत पर 16.20 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- पट्टा किराये 1,02,000 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए रु0 8 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह पर टीपीटी के दरमान में निर्धारित दर के अनुसार अनुमानित किए गए हैं।
- अन्य व्यय प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 10 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।

(iv). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीडी) परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है।

(v). तदनुसार, वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु0 87.96 करोड़ अर्थात् लगभग रु0 88 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

क्र.सं.	विवरण	रुपये करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	56.85
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	31.11
	कुल	87.96

- (vi). कुल राजस्व आवश्यकता दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानक प्रतिशत के अनुसार प्रमुख प्रशुल्क समूहों के बीच प्रमाजित की गई है।

(रुपये करोड़ों में)

क्र.सं.	प्रशुल्क समूह	प्रतिमानकों के अनुसार आवंटित कुल राजस्व का प्रतिशत	अनुमानित राजस्व
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	79.56
(ii).	कंटेनर भंडारण प्रभार	7%	6.11
(iii).	विविध प्रभार	3%	2.66
(iv).	घटाए: कटौतियाँ (दिशा-निर्देशों में नहीं)		0.30
	कुल		88.03

- (vii). अपक्रंट प्रशुल्क और प्रस्तावित दरमान निर्धारित करने के लिए दृष्टिकोण:

- (क). तृतीकोरिन पत्तन के बर्थ सं. 7 पर पीएमए एसआईसीएएल द्वारा प्रहस्तित मौजूदा कंटेनर यातायात विवरण बर्थ सं. 8 के आंकड़े स्केलिंग अप करने के प्रयोजन के लिए, 20 फीट और 40 फीट कंटेनर यातायात का बैकअप बर्थ सं. 7 पर प्रहस्तित कंटेनर यातायात से यथा प्राप्त 60 प्रतिशत/40 प्रतिशत के अनुपात में सुविचारित किया गया है।
- (ख). प्रस्तावित दरमान राजस्व आवश्यकता की वसूली के लिए वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित बृहत दिशा-निर्देशों का इस्तेमाल करते हुए तैयार किया गया है।

अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क आधार रूप में लिखा गया है और टर्मिनल की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता के लिए संभावित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए उपयुक्तता समायोजित किया गया है।

राजस्व परिकलनों के लिए, विदेशी मुद्रा विनिमय दर एक डॉलर = ₹ 40/- रूप में लिया गया है।

- (ग). टीपीटी ने तदनुसार टर्मिनल पर ऑफर किए जाने के लिए संभावित विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरमान दरों पर शासित निबंधन और शर्तों के साथ प्रस्तुत किया गया है। प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 20' और 40' कंटेनर के बीच भिन्न प्रशुल्क वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित रखा गया है।

- (घ). प्रमुख सेवाओं के लिए प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

विवरण	लदे हुए कंटेनर		खाली कंटेनर	
	20'	40'	20'	40'
क. प्रहस्तन प्रभार				
(i). घाट क्रोन द्वारा प्रहस्तन (वसूली)	अं० 22	अं० 33	अं० 22	अं० 33
(ii). बथूरी से बार्ड और विलोमत परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित यार्ड में प्रहस्तन और सुपुर्दगी	₹ 700	₹ 1050	₹ 500	₹ 750
(iii). यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमत:	₹ 900	₹ 1350	₹ 900	₹ 1350
(iv). यार्ड से रेल अथवा विलोमत: (आईसीडी के लिए)	₹ 700	₹ 1050	₹ 700	₹ 1050
(v). यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: सीधे सुपुर्दगी के लिए	₹ 300	₹ 450	₹ 300	₹ 450
(vi). पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन	अं० 27.5	अं० 41.25	अं० 27.5	अं० 41.25
ख. भंडारण प्रभार	विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए श्रेणीबद्ध स्तरों में अं० 20.5 से अं० 20 की सीमा में प्रस्तावित। निःशुल्क दिवस लदे हुए आयात कंटेनर के लिए 2 दिन, लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन, आईसीडी कंटेनर के लिए 10 दिन, पोतांतरण कंटेनर और आगे के लिए 15 दिन प्रस्तावित किए गए हैं।			

ग. विविध प्रभार	दस्तावेज का रद्दीकरण, मुहर लगाना अथवा उतारना, सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार, आदि जैसी विभिन्न सेवाओं के लिए प्रभार रू० 75/- से रू० 1275/- सीमा में प्रस्तावित किए गए हैं।
-----------------	---

- (ड.) समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, बॉधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन का शामिल होना बताया गया है।
- (च.) तटीय कंटेनर के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सरकारी नीति के अनुसार विदेशगामी कंटेनर संबंधित प्रभारों के 80 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं।
- (छ.) जोखिमपूर्ण कंटेनरों और अति आयामीय कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनर के प्रभार से 25 प्रतिशत ऊपर प्रस्तावित किए गए हैं।

5.2 टीपीटी ने सकल बोलीदाता से अपफ्रंट शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में इसने निवेदन किया है कि कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों में पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण के समय पीपीपी परियोजना के लिए बोलीदाता द्वारा देय अपफ्रंट शुल्क के संयवहार के बारे में कोई विशिष्ट प्रतिमानक उल्लिखित नहीं किए गए हैं। टीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए अपफ्रंट शुल्क के संयवहार पर इस प्राधिकरण की सलाह मांगी है। इसके प्रस्ताव में, टीपीटी ने, तथापि, अनुमान लगाया है कि अपफ्रंट शुल्क अन्य पूंजी लागत का हिस्सा होना चाहिए (कुल सिविल और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/टीपीटी द्वारा अग्रेषित लघुसूचीयित बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। कंटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन ने बताया है कि उसे इस प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं करनी है। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

7.1. पीपीपी परियोजनाओं के अधीन तूतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास का प्रस्ताव कंटेनर टर्मिनल के रूप में बर्थ सं. 8 के प्रस्तावित विकास के आधार पर वापस लिया गया प्रतीत होता है। इस संदर्भ में, टीपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा न केवल बर्थ सं. 8 पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल पर लागू होगी अपितु अगले पाँच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन पर चिह्नित कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए बाद में नीताम होने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

7.2. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, तूतीकोरिन पत्तन न्यास से भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	क्षमता:	
(क).	7.425 हैक्टेयर के प्रभावी कंटेनर स्टेकिंग क्षेत्र पर पहुंचने के लिए टीपीटी द्वारा लिया गया विश्लेषण भेजा जाए। इसकी भी पुष्टि करें कि 7.425 हैक्टेयर यार्ड के भीतर ट्रेलरों और अन्य प्रहस्तन के संचालन के लिए आंतरिक सड़कों हेतु अपेक्षित क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र है।	कंटेनर भूमि स्लॉटों पर 7.425 हैक्टेयर क्षेत्र यार्ड के चारों ओर सड़कों के लिए आवश्यक क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात परिगणित किया गया है। बिल्डिंग, वर्कशाप, आदि के लिए क्षेत्र शामिल नहीं किया गया है। इस संबंध में, इसने साध्यता रिपोर्ट से संदर्भ लिया है।
(ख).	पीएसएस एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित आयात/निर्यात कंटेनरों का अनुपात (प्रस्ताव के अनुबंध-1 में दिया गया) वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 48:52 है। जबकि औसत विराम समय पर पहुंचने के लिए, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में पत्तन द्वारा 60 प्रतिशत आयात कंटेनरों और 40 प्रतिशत निर्यात पर विचार किया गया है। टीपीटी	हालांकि सन्दर्भ पत्तन के मौजूदा कंटेनर यातायात विवरण से लिया गया था, आयात:निर्यात टीईयू का अनुपात भविष्य यातायात विवरण और विराम समय के पूर्वानुमान में 60:40 रूप में लिया गया था अर्थात अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित आयात के लिए 2 दिन और निर्यात के लिए 4 दिन।

	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के परिकल्पन में सुविधास्त ओसत विराम समय संशोधित करने पर विचार कर सकता है।	तथापि, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निर्धारित करते समय टीएमवी द्वारा क्या सुझावित, आयातनिर्गत अनुपात बीजू का कंटेनर टर्मिनल पर यात्रायात विवरण के अनुपात के आधार पर औसत विसम समय की गणना में अधुनातित किया गया है।															
(i).	पूँजी लागत:	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए पूँजी लागत दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट दरों के अनुसार ली गई थी।															
(क).	टीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में क्या निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की इकाई लागत अनुमानित की है। जैसाकि दिशा-निर्देशों में पहले से उल्लेख किया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करते समय प्रचलित बाजार दर लेने के लिए उपस्कर की पूँजी लागत अधुनातित की जानी चाहिए। अतः टीपीटी बजटीय कंटेनरें प्राप्त करत हुए प्रचलित बाजार दर के आधार पर उपस्कर लागत के अनुमानों को अधुनातन करें और दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	तथापि, इसने क्यूबी, आरटीजीसी और रीच स्टेकरों के लिए हाल ही में कुछ बजटीय कंटेनरें प्राप्त की हैं, जोकि, यदि टीएमवी द्वारा अनुमति दी जाती है, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत को अधुनातन बनाने में इस्तेमाल किया जा सकता है। उद्धरण निम्नलिखित हैं— (क). प्रस्ताव में ली गई घाट क्रेन की लागत रु 28.30 करोड़ है, जबकि बजटीय कंटेनर के अनुसार लागत रु 31.98 करोड़ है (विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रु 42.50 और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)। (ख). प्रस्ताव में ली गई आरटीजीसी की लागत रु 7.5 करोड़ प्रति इकाई है, जबकि बजटीय कंटेनर के अनुसार लागत रु 7.31 करोड़ है (सिंगापुर डॉलर = रु 31.10 की विनिमय दर और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)। (ग). प्रस्ताव में ली गई रीच स्टेकर की लागत रु 1.90 करोड़ है, जबकि बजटीय कंटेनर के अनुसार लागत रु 2.45 करोड़ है (1 यूरो = रु 68.2 की विनिमय दर और टैक्स तथा शुल्क अतिरिक्त पर विचार करते हुए)।															
(ख).	रु 10 करोड़ की तदर्थ वृद्धि के साथ वर्ष 2003 में तैयार किए गए अनुमानों के आधार पर सिविल लागत अनुमानन उपयुक्त और उचित नहीं हो सकता। अन्य पत्तन न्यासों से प्राप्त अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों से यह विदित है कि स्टील, लौह, आदि की कीमत में वृद्धि पिछले कुछ वर्षों में स्थिर है। अतः टीपीटी इसे ध्यान में रखते हुए सिविल लागत के अनुमानों की समीक्षा कर सकता है और अधुनातन बना सकता है कि निर्माण रियायत देने के पश्चात भविष्य में होगा।	सिविल लागत साक्ष्यता रिपोर्ट में दी गई रु 10 करोड़ की लागत में 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लेते हुए परिगणित की गई है। एक अनुमान निम्नलिखित हैं— (रुपये करोड़ों में) <table border="1"> <tr> <td>1.</td><td>कार्यालय भवन और वर्कशॉप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>फर्निचर और अन्य सुविधा</td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, बैलिंग मीट-8, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)</td><td>4.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>विद्युतीकरण (750 केबीए जेन. सेट-1, 5 एसड ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्लांट्स-90 और अन्य संस्थापन)</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td colspan="2">कुल</td><td>12.50</td></tr> </table>	1.	कार्यालय भवन और वर्कशॉप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर	3.00	2.	फर्निचर और अन्य सुविधा	0.50	3.	औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, बैलिंग मीट-8, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)	4.00	4.	विद्युतीकरण (750 केबीए जेन. सेट-1, 5 एसड ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्लांट्स-90 और अन्य संस्थापन)	5.00	कुल		12.50
1.	कार्यालय भवन और वर्कशॉप 1500 की दर से 20000 वर्ग फीट पर	3.00															
2.	फर्निचर और अन्य सुविधा	0.50															
3.	औजार और संयंत्र (एफएलटी-1, कम्प्रेसर-2, बैलिंग मीट-8, सर्विस ट्रक-2 और स्पेशल औजार आदि)	4.00															
4.	विद्युतीकरण (750 केबीए जेन. सेट-1, 5 एसड ट्रांसफार्मर-1, प्रशीतन प्लांट्स-90 और अन्य संस्थापन)	5.00															
कुल		12.50															
(ग).	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक छह रैक प्रतिदिन का प्रहस्तन करने के लिए एक रेल माउण्टेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने उपस्कर लागत का अनुमान लगाते समय इस उपस्कर पर विचार नहीं किया है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रशुल्क शामिल है जिसमें रेल द्वारा कंटेनरों का संचलन शामिल है। पत्तन को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि उसने बीओटी प्रचालक द्वारा कंटेनर टर्मिनल पर आरएमजीसी की तैनाती परिकल्पित नहीं की है।	अब टर्मिनल प्रचालक रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करेगा क्योंकि यह स्वयं पत्तन द्वारा प्रहस्तित किया जा रहा है। इसलिए, आरएमजीसी पूँजी लागत में शामिल नहीं किया गया था। तथापि, प्रचालक द्वारा कंटेनर के ऐसे रेल संचलन के संदर्भ में दरमान में अनुमानित प्रशुल्क का प्रावधान किया गया है।															

(घ).	दिशा-निर्देशों में निर्धारित अन्य पूंजी लागत निर्माण के दौरान लागत और ब्याज वित्तपोषण के संदर्भ में है। आईटी पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए "अन्य पूंजी लागत" को आधार सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभाजित करने के कारण इस प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किए गए हैं। आईटी लागत का अनुमान दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल निर्माया और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया जा सकता है।	केवल आईटी लागतों का अनुमान लगाने के लिए, आधार सिविल और उपस्कर लागतों पर विचार किया गया है। 'अन्य पूंजी लागत' प्रभाजित नहीं की गई है। आईटी लागतें दिशा-निर्देशों के अनुसार सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई हैं।
(iii).	प्रचालन लागत:	
(क).	पुष्टि करें कि बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित बिजली और ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।	यह पुष्टि की गई है कि बिजली और ईंधन (डीजल) की दरें अपफ्रंट प्रशुल्क आवेदन जमा करने के समय प्रचलित दरें हैं। बिजली दर की इकाई दर में कोई बदलाव नहीं किया गया है और ईंधन (डीजल) दर रु० 37.55/लिटर है। यदि टीएएमपी द्वारा अनुमति दी जाती है, ये दरें अपफ्रंट प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के समय अधुनातित की जाएंगी।
(ख).	"अन्य पूंजी लागत" के प्रभाजित हिस्से को मरम्मतों और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और मूल्यहास का अनुमान लगाने के लिए आधार सिविल और उपस्कर लागत में शामिल करने के कारण स्पष्ट करें। उपर्युक्त (iii), (घ) में स्पष्ट किए गए कारणों से, टीपीटी इन अनुमानों में संशोधन करने पर विचार कर सकता है।	मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए आधार पूंजी लागत अंगीकृत की जाएगी।
(iv).	यातायात अनुमानन:	
(क).	यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड, यार्ड से रेल/रेल से यार्ड, यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड तक कंटेनरों के संचलन के लिए (अनुबंध 3 में तालिका 2.3. ख, 2.3.ग और 2.3.घ में) अनुमानित कंटेनर यातायात मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात की अपेक्षा काफी कम लगता है। इस संबंध में पत्तन द्वारा किए गए विस्तृत विश्लेषण के साथ इन प्रचालनों के प्रत्येक के अधीन मौजूदा कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रहस्तित यातायात स्तर से यातायात को कम करने के कारणों का औचित्य बताएं। इसी प्रकार, कंटेनरों के समान संचलनों के लिए तालिका 2.3.ख, 2.3.ग और 2.3.घ में अनुमानित जोखिमपूर्ण कंटेनर यातायात का भी औचित्य दिए जाने की जरूरत है।	टीपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, यह माना गया है कि टर्मिनल प्रचालक कंटेनरों के जलयान से/पर घाट से/पर यार्ड संचलन के लिए सेवाएं प्रदान करेगा। टर्मिनल/यार्ड में भारी भीड़ की स्थिति में, यह माना गया है कि टर्मिनल प्रचालक (टर्मिनल प्रचालक के ट्रक द्वारा) पत्तन सीमाओं के भीतर उपयुक्त समय के बाद टर्मिनल यार्ड में पड़े कंटेनरों को एफआईएफओ आधार पर सीएफएस अथवा आईसीडी अथवा विनियुक्त अन्तरण यार्ड क्षेत्र में स्थानांतरित करेगा। यह सेवा आपवादिक आधार पर होने के कारण, तत्संबंधी यातायात की मात्रा के केवल लगभग 10 प्रतिशत पर यहां विचार किया गया है। (प्रतिशत टीपीटी में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के साथ चर्चाओं के आधार पर लिया गया है।)
(ख).	अनुबंध-3, तालिका 2.10 में कंटेनर के विराम समय के संदर्भ में, समय स्लॉटों के प्रत्येक में यातायात की विभिन्न प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट किया जाए और औचित्य दिया जाए।	यातायात के ये प्रतिशत टीपीटी में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के साथ चर्चाओं के आधार पर लिए गए हैं।
(ग).	यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित सर्ज कारक प्रतिमानकों के अनुसार 1.3 है। टीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात 1.4 रूप में परिवर्तन कारक लागू करते हुए बॉक्सों में परिवर्तित किया गया है। परिवर्तन कारक को लागू करने में ऐसी भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।	टीपीटी में मौजूदा बर्थ सं. 7 पर प्रहस्तित पूर्व-कालिक यातायात आंकड़ों से देखा गया सर्ज कारक 1.4 है और इसलिए आने वाले बर्थ सं. 8 के लिए यातायात के अनुमान लगाने के समय इसका अनुमान लगाया गया है। वार्षिक राजस्व आवश्यकता की गणना के लिए सर्ज कारक दिए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार 1.3 रूप में अनुमानित किया गया है। यह आँकड़ा 1.3 रूप में व्यवस्थित किया गया है क्योंकि सर्ज कारक को बढ़ाकर 1.4 करने से सर्वोत्तम घाट क्षमता 597,870 टीईयू से कम हो जाएगी।

(v).	रुपए मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में विशेष कंटेनर संबंधित प्रभारों के निर्धारण की प्रचलित प्रवृत्ति 30 वर्षों की वैधता वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं होगी। यह विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू किए जाने के कारण सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी को, इस पर निर्भर करते हुए कि किस ओर प्रोत्साहन होगा, इस स्थिति का सामना करना होगा। अतः टीपीटी केवल भारतीय रुपए में प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है।	बीओटी प्रचालक के साथ-साथ पत्तन प्रचालनों को पेरिटी देने के लिए अमेरिकी डॉलर प्रशुल्क को बनाए रखा जा सकता है। टीएमपी विदेशी मुद्रा विनिमय उतार-चढ़ाव में 10 प्रतिशत अधिक/कम संशोधन के लिए समयावधि निर्धारित कर सकता है।
	दरमान:	
(i).	सामान्य निबंधन और शर्तें: प्रस्तावित टिप्पणी सं. (xiii) के संदर्भ में, टीपीटी बोली दस्तावेज़ में पत्तन द्वारा निर्धारित किए जाने वाले निष्पादन प्रतिमानों के आधार पर पोत के कम निष्पादन अथवा अधिक विराम के लिए विशिष्ट दंड खंड प्रस्तावित कर सकता है।	यह दंड खंड केवल टीपीटी के लिए लागू है क्योंकि सभी पोत संबंधित प्रभार टीपीटी द्वारा वसूल किए जा रहे हैं। टीपीटी का मौजूदा दरमान और गैर-निष्पादन के लिए पोत स्थानांतरण के लिए प्रदान करता है जो इस मामले में भी अच्छा होगा। इसलिए, बोली/आरएफपी दस्तावेज़ों में दंडात्मक उपबंधों की जरूरत नहीं है।
(ii).	टीपीटी ने यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड, यार्ड से रेल/रेल से यार्ड, यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड, बन्द कंटेनर के संचलन और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभारों के मामले में विदेशगामी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के 80 प्रतिशत पर तटीय कंटेनर के लिए रियायती दर प्रस्तावित की है। इस प्राधिकरण द्वारा (पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त निदेश के अनुपालन में) 7 जनवरी, 2005 और दिनांक 15 मार्च, 2005 को पारित आदेशों सं. टीएमपी/4/सामान्य/2004 के अनुसार, कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, तटीय कंटेनरों पर रियायत जलयान से तट स्थानांतरण, घाट से/को, भंडारण यार्ड/को स्थानांतरण और कार्गो कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर लागू है। यहाँ ऊपर उल्लिखित विभिन्न संचलनों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क सरकारी निदेश के अनुसार नहीं पाया गया है। अतः टीपीटी तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित रियायती दरों की प्रासंगिक नीति के अनुसार समीक्षा करने और संशोधन करने विचार कर सकता है। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाओं में परिणामी समायोजनों के साथ राजस्व अनुमानन को भी संशोधित किया जा सकता है।	टीएमपी की इस सिफारिश को नोट कर लिया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क के परिकलन में जरूरी बदलाव किए जा रहे हैं।
(iii).	आधार प्रहस्तन दरों में शामिल प्रशुल्क घटक के संदर्भ में जब उपयोक्ताओं द्वारा अपनी व्यवस्थाओं के साथ प्रचालन किए जाते हैं, प्रहस्तन प्रभारों में प्रस्तावित रियायतों का औचित्य बताएं।	(क). जब जलयान के गियर्स जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं, रियायत घाट क्रेन के 50 प्रतिशत पर परिकलित की जाती है। (ख). यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर तैनात करता है, रियायत घाट से यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के परिवहन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के 25 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।

	(ग). यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है, रियायत लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित स्टेक यार्ड में कंटेनरों के लागू प्रहस्तन प्रभारों के 25 प्रतिशत पर परिगणित की गई है। (घ). यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर को बाँधना/खोलना प्रचालन के लिए लेबर उपलब्ध करवाता है, रियायत घाट क्रेन प्रहस्तन प्रभारों के 5 प्रतिशत पर परिकलित की गई है।
--	--

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 16 सितम्बर, 2008 को चेन्नई पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी ने पूंजी लागत के संशोधित अनुमान के साथ अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी को संशोधित परिगणनाएँ दाखिल करने और उन दस्तावेजों की प्रतिलिपियाँ अप्रकट प्रशुल्क की परिणामी संशोधित गणना और संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ भेजने की सलाह दी गई थी जिनके आधार पर संशोधित पूंजी लागत अनुमानित की गई है।

9. संयुक्त सुनवाई के तत्पश्चात, मै0 चेत्तीनाडु लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड और पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड ने लिखित निवेदन दाखिल किए थे। बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर, टीपीटी को उनके द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण की प्रति सभी बोलीदाताओं/उपयोक्ताओं को भेजने की सलाह दी गई थी।

10.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के प्रतिसाद में, टीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के संदर्भ में बजटीय ऑफरों पर आधारित अधुनातित पूंजी लागत और संशोधित परिगणना तथा संशोधित प्रस्तावित दरमान भी भेजा है। टीपीटी द्वारा किए गए प्रमुख संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). (क). पूंजी लागत:

(रुपये करोड़ों में)			
क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित	संशोधित लागत अनुमान
1.	सिविल निर्माण लागत	18.46	18.80
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर *		
क).	घाट गैन्ट्री क्रेन (3 सं.)	78.90	134.33
ख).	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (9 सं.)	67.50	86.98
ग).	रीच स्टेकर (1 सं.)	1.90	3.15
घ).	ट्रेक्टर/ट्रेलर्स (18 सं.)	6.84	6.84
	कुल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	155.14	231.30
3.	आईटी प्रणाली लागत (1 जमा 2 का 2 प्रतिशत)	3.47	5.00
4.	अन्य लागत (1 जमा 2 का 10 प्रतिशत)	17.36	25.01
5.	कुल पूंजी लागत [1+2+3+4]	194.43	280.12

* विदेशी मुद्रा के बजटीय उद्धरणों के परिवर्तन के लिए संशोधित प्रस्ताव में लागू की गई विनिमय दर हैं - 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 45, 1 सिंगापुर डॉलर = ₹0 31 और 1 यूरो = ₹0 64। लागू अधिभार, शुल्क, आदि उपस्कर की इकाई दर निर्धारित करने के लिए लागू किए गए बताए गए हैं।

(ii). वार्षिक प्रचालन लागत:

- (क). ₹ 37.75 प्रति लिटर पर ईंधन की इकाई दर प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ₹ 36 प्रति लिटर के विपरीत प्रचलित दर के आधार पर अंगीकृत की गई है।
- (ख). मरम्मतों और अनुरक्षण का अनुमानन, बीमा, मूल्यहास तथा पूंजी लागत से संबंधित अन्य व्यय पूंजी लागतों में संशोधन के मददेनजर परिणामतः संशोधित किए गए हैं।
- (ग). संशोधित वार्षिक प्रचालन लागतें मूल प्रस्ताव में अनुमानित ₹ 56.85 करोड़ के विपरीत ₹ 44.82 करोड़ पर परिगणित किया गया है।

(iii). 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पूर्ववर्ती अनुमानित ₹ 31.11 करोड़ के विपरीत ₹ 44.82 करोड़ पर परिगणित किया गया है।

(iv). कुल राजस्व आवश्यकता प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित ₹ 87.96 करोड़ के विपरीत ₹ 121.65 करोड़ परिगणित किया गया है।

(v). इसने अलग-अलग मदों के लिए अप्रकट प्रशुल्क दर्शाते हुए संशोधित प्रस्तावित दरमान भी भेजे हैं। संशोधित प्रस्तावित दरमान में प्रशुल्क सेवाओं के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ-साथ प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क को नीचे उल्लिखित किया गया है:-

(20' कंटेनरों के लिए प्रशुल्क)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
	लदे हुए 20'	खाली 20'	लदे हुए 20'	खाली 20'
क. प्रहस्तन प्रभार:				
(i). घाट क्रेन (क्यूसी) द्वारा प्रहस्तन	₹ 0.22	₹ 0.22	₹ 0.30	₹ 0.30
(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित यार्ड पर प्रहस्तन और सुपुर्दगी	₹ 700	₹ 500	₹ 840	₹ 600
(iii). यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमतः	₹ 900	₹ 900	₹ 1000	₹ 1000
(iv). यार्ड से रेल अथवा विलोमतः (आईसीडी के लिए)	₹ 700	₹ 700	₹ 700	₹ 700
(v). यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः सीधे सुपुर्दगी के लिए	₹ 300	₹ 300	₹ 300	₹ 300
(vi). पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन ₹	₹ 27.5	₹ 27.5	₹ 30	₹ 30
ख. भंडारण प्रभार	₹ 5 से ₹ 20 की सीमा में		₹ 6.20 से ₹ 24.80 की सीमा में	

(vi). प्रस्ताव में उपर्युक्त संशोधनों के अलावा, टीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

(क). निःशुल्क अवधि:

हालांकि पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड और टीपीटी द्वारा 5 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की जा रही है और वर्तमान में, भूमि किराये सहित अप्रकट प्रशुल्क की परिगणनाएँ मौजूदा दिशा-निर्देशों पर आधारित हैं। खाली कंटेनरों के लिए 2 दिन और लदे हुए कंटेनरों के लिए 4 दिन की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि न्यूनतम हैं और टर्मिनल प्रचालक अपने लॉजिस्टिक्स प्रचालन पर विचार करते हुए रियायत रूप में उच्चतर निःशुल्क अवधि स्वीकृत कर सकता है। इसलिए, पत्तन महसूस करता है कि पत्तन द्वारा मूल प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए क्रमशः 2 दिनों और 4 दिनों की निःशुल्क अवधि बनाए रखी जाए।

(ख). अपफ्रंट शुल्क:

पूँजी लागत के हिस्से के रूप में अपफ्रंट शुल्क पर विचार करने के मुद्दे के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि प्राधिकरण के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों में अपफ्रंट शुल्क के तत्व कंटेनर टर्मिनलों के अलावा सभी कंटेनरों के मामले में सिविल और अभियांत्रिक लागतों के 10 प्रतिशत पर परिकलित अन्य पूँजी लागतों के तत्वों में से एक तत्व के रूप में दिया गया है। इसलिए, इस भिन्न संव्यवहार को इस प्राधिकरण द्वारा दूर किया जाए ताकि पीपीपी प्रकार के सभी प्रचालकों के लिए समान स्तर प्लेइंग ग्राउंड की सुविधा दी जा सके। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 60.00 करोड़ के अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि इसे आरएफक्यू में शर्त रूप में शामिल किया गया है जिसके आधार पर पांच बोलीदाताओं का लघुसूचीयित किया गया है। इसलिए, पत्तन ने उक्त लघुसूचीयित बोलीदाताओं को परिचालित करने से पहले मंजूरी के लिए भारत सरकार (पीपीपीएसी) से निवेदन के लिए इसे आरएफपी में शामिल करने का प्रस्ताव किया है। अपफ्रंट शुल्क की मात्रा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मुद्दे से पूरी तरह भिन्न है और इसलिए इसे राष्ट्रीय नीति के मामले के रूप में पीपीपीएसी के निर्णय पर छोड़ देना चाहिए।

(ग). अति आयामीय कंटेनरों के लिए प्रभार:

पत्तन उपस्कर पर शामिल दूट-फूट के कारणों से अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सामान्य प्रभारों से 5 गुना का निर्धारण बनाए रखने का इच्छुक है और यह नियमित फीचर नहीं हो सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण से इसे बनाए रखने और इसे वास्तविकताओं के आधार पर टर्मिनल प्रचालक की वैयक्तिक स्वेच्छा पर छोड़ने का अनुरोध किया है।

10.2. तत्पश्चात, टीपीटी ने पूँजी लागत को और अधुनातित किया है और संशोधित प्रस्तावित दरमान के साथ संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क गणना भेजी है। टीपीटी द्वारा 20 सितम्बर, 2008 के अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में किए गए प्रमुख संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). सिविल लागत:

- (क). पक्का-करण लागत: 3.5 हैक्टेयर के बिना पक्के स्टेकयार्ड क्षेत्र को पक्का करने की इकाई लागत सितम्बर, 2008 को अधुनातन उपलब्ध दरों के आधार पर ₹0 1200 प्रति वर्ग मी0 से ₹0 2700 प्रति वर्ग मीटर की गई है।
- (ख). टर्मिनल क्षेत्र के गेटों और फेंसिंग के निर्माण की लागत सिविल लागत अनुमानों में शामिल की गई है। इन्हें पूर्ववर्ती अनुमानन में शामिल नहीं किया गया था।
- (ग). आकस्मिकता आवश्यकता की पूर्ति के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान संशोधित पूँजी लागत अनुमानन में कुल पूँजी लागत के 2 प्रतिशत पर किया गया है।
- (घ). इसने पुष्टि की है कि सिविल लागत की सभी मं0 सितम्बर, 2008 को प्रचलित दरों पर आधारित हैं।
- (ङ). अधुनातित सिविल लागत पूर्ववर्ती अनुमानित ₹0 18.80 करोड़ के विपरीत ₹0 22.92 करोड़ है।

(ii). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

- (क). ट्रैक्टर/ट्रेलर के लिए यह प्रति इकाई लागत अधुनातन उपलब्ध बाज़ार दरों के अनुसार ₹0 38 लाख प्रति इकाई से ₹0 62 लाख प्रति इकाई अधुनातित की गई है।
- (ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत आकस्मिकता आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए उपलब्ध करवाया गया है।
- (ग). संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पूर्ववर्ती अनुमानित ₹0 231.13 करोड़ के विपरीत ₹0 240.34 करोड़ है।

- (iii). आईटी लागत और अन्य पूंजी लागत का अनुमानन भी संशोधित पूंजी लागत के मद्देनजर अधुनातित किया गया है। संशोधित पूंजी लागत का विस्तृत ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	समूह	आधार	टीपीटी द्वारा भेजा गया अनुमानन (रुपये करोड़ों में)
1.	सिविल निर्माण लागत	सितम्बर, 2008 की प्रचलित दरों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुमानित	22.92
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (जून-अगस्त, 2008 में प्राप्त की गई बजट कोटेशनों पर आधारित)	उपस्कर की इकाई लागत (रुपये करोड़ों में)	
(i).	घाट गैन्ट्री क्रेन (3 सं.)	44.78	134.33
(ii).	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (9 सं.)	9.67	86.98
(iii).	रीच स्टेकर (1 सं.)	3.15	3.15
(iv).	ट्रेक्टर ट्रेलर (18 सं.)	0.62	11.16
(v).	आकस्मिकताएँ	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत	4.71
	कुल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत		240.33
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 2 प्रतिशत	5.27
4.	निर्माण के दौरान वित्तपोषण लागत और ब्याज सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 10 प्रतिशत	26.33
	कुल पूंजी लागत		294.85

- (iv). प्रचालन लागत अर्थात् मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यहास और अन्य लागतें जोकि पूंजी लागत के प्रतिशत रूप में जुड़े हुए हैं संशोधित किए गए हैं। 597,870 टीईयू की सर्वोत्तम-दर्शित क्षमता के लिए संशोधित प्रचालन लागत निम्नवत् रूप में रु० 79.89 करोड़ पर अनुमानित की गई है:-

क्र. सं.	लागत मद	प्रतिमानक	आधार	अनुमान (रुपयों में)
(i).	(क). बिजली	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू	रु० 6.86/केडब्ल्यूएच	32,811,106
	(ख). ईंधन	4 लिटर/टीईयू	रु० 37.59 लिटर	89,800,074
(ii).	(क). सिविल मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1 प्रतिशत	1% x रु० 22.92 करोड़	2,292,338
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर मरम्मत तथा अनुरक्षण	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणालियों की लागत का 2 प्रतिशत	2% x रु० 245.60 करोड़	49,120,435
(iii).	बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 1 प्रतिशत	1% x रु० 294.85 करोड़	29,485,159

(iv).	मूल्यहास**	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार	सिविल कार्यों पर 3.34% कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34% आईटी प्रणालियों पर 16.20%	290,644,909
(v).	लाइसेंस शुल्क (भूमि और अन्य पत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराये, टर्मिनल बिल्डिंग और वर्कशॉप के लिए अपेक्षित 2,000 वर्ग मी० भूमि सहित)	पत्तन न्यास के प्रचलित दरमान में निर्धारित दर के अनुसार	(102,000 + 2,000) रु० 8 प्रति वर्ग मी०/माह की दर से वर्ग मी०	9,984,000
(vi).	अन्य व्यय - 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले टर्मिनलों के लिए	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10 प्रतिशत	10% x रु० 294.85 करोड़	294,851,590
	कुल प्रचालन लागत			798,989,611

(v). अधुनातित वार्षिक राजस्व आवश्यकता है:-

क्र.सं.	विवरण	रुपये करोड़ों में
1.	रु० 294.85 पर 16% आरओसीई	47.18
2.	प्रचालन लागत	79.90
	कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता	127.08

(vi). अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एपीआर) दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रमुख प्रशुल्क मदों में प्रभाजित की गई है:-

(रु० करोड़ों में)			
क्र.सं.	प्रशुल्क समूह	प्रतिमानकों के अनुसार आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत	वार्षिक राजस्व आवश्यकता ब्रेकअप
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	114.30
(ii).	कंटेनर भंडारण प्रभार	7%	8.89
(iii).	विविध सेवाएँ	3%	3.81
	कुल	100%	127.00

(vii). (क). प्रस्तावित दरमान राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए उपर्युक्त बदलावों के मद्देनजर संशोधित किया गया है। संशोधित प्रस्तावित दरमान में पूर्ववर्ती प्रस्तावित डॉलर मूल्यवर्ग की बजाय रुपया रूप में घाट क्रेन प्रभार और भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। प्रमुख सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

(रुपयों में)					
क्र.सं.	विवरण	लदे हुए कंटेनर		खाली कंटेनर	
		20'	40'	20'	40'
(i).	घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन	1440	2160	1440	2160
(ii).	क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन	840	1260	600	900
	कुल प्रहस्तन प्रभार	2280	3420	2040	3060
(iii).	यार्ड से सीएफएस अथवा विलोमतः	1000	1500	1000	1500
(iv).	यार्ड से रेल अथवा विलोमतः	900	1350	900	1350
(v).	यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः सीधी सुपुर्दगी के लिए	300	450	300	450
(vi).	पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार	2160	3240	2160	3240
(vii).	भंडारण प्रभार	प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद उच्चतम स्लैब के लिए रु० 290/- से रु० 1160/- की सीमा में प्रस्तावित।			

- (ख). कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रासंगिक कुछ शब्दों की परिभाषाओं को हटा दिया गया है। दिन की परिभाषा पहले प्रस्तावित प्रातः 6:00 बजे से अनुवर्ती दिन के प्रातः 6:00 बजे की बजाय कैलेंडर अथवा उसके भाग के अनुसार संशोधित की गई है।
- (ग). रुपया मूल्यवर्गित दरों का प्रस्ताव करने के मद्देनजर अप्रासंगिक सामान्य निबंधन और शर्तों में से कुछ को संशोधित प्रस्तावित दरमान से हटा दिया गया है।
- (घ). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के संबंध में, इसने 25 प्रतिशत प्रीमियम के पूर्ववर्ती प्रस्तावित प्रावधान को बनाए रखा है। अति आयायीय कंटेनरों के संदर्भ में, पत्तन ने अपने पहले प्रस्तावित 25 प्रतिशत प्रीमियम की बजाय तत्संबंधी स्लैब के अधीन तत्संबंधी कंटेनर अभिग्रहण करने में भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्याओं के आधार पर भंडारण प्रभार की सरसूली प्रस्तावित की है।

11. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों का अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

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

- (i). यह प्रस्ताव तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) के मौजूदा बर्थ पर पीपीपी मोड के अंतर्गत विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु है।

पत्तन को यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी, 2008 के महामहस्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएँ न केवल बर्थ सं. VIII पर प्रस्तावित परियोजना पर लागू होगी अपितु अगले पाँच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन पर चिह्नित कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए बाद में नैलान्न की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

- (ii). प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्दिष्ट उपस्कर की इकाई दर पर विचार किया था। सिविल कार्यों की लागत वर्ष 2003 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में दिए गए अनुमानों और 5 प्रतिशत तक वृद्धि पर आधारित थी।

निम्न कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए सूचक दरें भेजते समय, वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पूंजी लागत प्रचलित बाजार दर के आधार पर अनुमानित होनी चाहिए। कुछ उपयोक्ताओं/लघु-सूचीयित बोलीदाताओं ने भी उल्लेख किया था कि पत्तन द्वारा अनुमानित पूंजी लागत कम उल्लिखित और अवास्तविक है। अतः टीपीटी को सिविल और उपस्कर लागत के लिए प्रचलित बाजार दर पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमान की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी।

संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्राप्त की गई बजटीय कोटेशनों के आधार पर संशोधित पूंजी लागत प्रस्तुत की थी और अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए गणना को भी उपयुक्ततः संशोधित किया गया था।

तत्पश्चात, 7 अक्टूबर 2008 को, टीपीटी ने सिविल कार्यों के अधीन मुख्यतः कुछ मदों के अनुमानन को संशोधित करते हुए पूंजी लागत अनुमानन को और संशोधित किया है। पत्तन द्वारा 7 अक्टूबर 2008 को भेजी गई संशोधित गणना और पत्तन द्वारा दी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iii). टीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विधि दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए दिशा-निर्देशों का अनुपालन करता है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विषयनों पर, साथ ही साथ, अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता
अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। इस प्रस्ताव में टीपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमानकों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने वाले कारकों को संक्षिप्त रूप में नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

- (i). दिशा-निर्देश 100 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन निर्धारित करती है। टीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 340 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए 3 घाट क्रेन ली हैं।
- (ii). 25 संचलन प्रति घंटा टीईयू पर घाट क्रेन की उत्पादकता से बॉक्सों का अनुपात, एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या पर प्रतिमानकों के अनुसार विचार किया गया है।
- (iii). दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों और फार्मूला को लागू करते हुए, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 597870 टीईयू पर अनुमानित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:(i). भूमि स्लॉट:

टीपीटी द्वारा कुल 10 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है जिसमें से 7.425 हैक्टेयर क्षेत्र पत्तन द्वारा किए गए साध्यता अध्ययन के आधार पर यार्ड के चारों ओर सड़कों, बिल्डिंग, वर्कशाप, आदि के लिए क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनर भूमि स्लॉटों के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा बताया गया है।

दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया है।

(ii). औसत स्टैक ऊँचाई:

अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2.5 की औसत स्टैक ऊँचाई विनिर्दिष्ट करते हैं जिसका टीपीटी द्वारा अनुपालन किया गया है।

(iii). औसत विराम समय:

अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सहित विराम समय निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन विनिर्दिष्ट करते हैं जिसपर टीपीटी द्वारा विचार किया गया है।

पत्तन ने अपने यहां प्रचालन कर रहे कंटेनर टर्मिनल अर्थात् पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड से प्राप्त किए गए आयात/निर्यात मिश्रण के आधार पर आयात:निर्यात के अनुपात 51:49 पर विचार किया है। संख्यात्मक त्रुटि को सही करते हुए, औसत विराम समय टीपीटी द्वारा सुविचारित 3.01 दिन की बजाय 3.02 परिगणित किया है।

- (iv). औसत विराम समय में किए गए शोधनों के मद्देनजर, दिशा-निर्देशों में निर्धारित फार्मूला के आधार पर यार्ड क्षमता टीपीटी द्वारा निर्धारित 872,879 टीईयू के विपरीत 869,780 टीईयू परिगणित किया है। चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता भी 869,780 टीईयू परिगणित की गई है। किसी भी मामले में, इस संशोधन का अपक्रंट प्रशुल्क गणना पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि दो क्षमताओं अर्थात् यार्ड और घाट क्षमताओं का निम्नतर सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के रूप में सुविचारित किया जाएगा।

- (ग). दिशा-निर्देशों के अनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए 597870 टीईयू प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है।

अपक्रंट प्रशुल्क को किसी भी यातायात पूर्वानुमान के होते हुए सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है। पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड और ओशेनिक ट्रांसपोर्ट लिमिटेड ने निवेदन किया है कि उसे सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए यातायात परिमाण निर्मित करने में प्रचालक को कुछ समय लगेगा। इसने अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सर्वोत्तम क्षमता के परिमाणों

का निर्माण करने के लिए भावी टर्मिनल प्रचालक द्वारा लिए जाने वाले समय को स्वीकार करने की मीग की है। दिशा-निर्देश द्वारा यथा अपेक्षित, अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही दिए गए फार्मूला के आधार पर निर्धारित केवल सर्वोत्तम क्षमता को स्वीकार करेगी।

पोत परिवहन मंत्रालय को सुझाए गए यार्ड क्षमता के फार्मूला के बारे में चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा कही गई बात एमएसआरटीएच द्वारा घोषित अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के विशिष्ट प्रतिमानकों के मददेनजर इस स्थिति में प्रासंगिक नहीं लगता है। किसी भी मामले में, प्रतिमानकों के अनुसार परिगणित की गई 587,870 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा सुझाई गई 589,173 टीईयू की क्षमता से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं है।

(v). पूँजी लागत:

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीपीटी ने पूँजी लागत अनुमानन को प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ₹0 194.43 करोड़ से संशोधित प्रस्ताव में ₹0 294.85 करोड़ में संशोधित किया है। ₹0 294.85 करोड़ की संशोधित पूँजी लागत में सिविल कार्यों के लिए ₹0 22.92 करोड़, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए ₹0 240.33 करोड़, आईटी प्रणाली लागत के लिए ₹0 5.27 करोड़ और अन्य परिसंपत्तियों के लिए ₹0 26.33 करोड़ शामिल है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). सिविल लागत:

अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए जरूरी सिविल लागत के लिए पत्तन के अनुमानों पर, विश्वास करना विनिर्दिष्ट करता है। पत्तन ने प्रारंभ में वर्ष 2003-04 में साध्यता रिपोर्ट में दिए गए अनुमानों के आधार पर और वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए सिविल लागत ₹0 18.48 करोड़ अनुमानित की थी। इसने बाद में हमारी सलाह पर सिविल लागत के अनुमानों की समीक्षा की थी और इसे सितम्बर, 2008 की अधुनातन बाजार दरों के आधार पर संशोधित कर ₹0 22.92 करोड़ किया बताया गया है। फौसिंग, गेट के निर्माण, आदि के लिए अनुमानन जिसपर प्रारंभिक प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया था, संशोधित सिविल लागत अनुमानों में शामिल किए गए हैं।

सिविल लागत अनुमानों को पत्तन द्वारा अनुमानों में परिकल्पित नहीं की गई किसी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए विविध मदों और आकस्मिकताओं के प्रावधान के साथ तैयार किया गया है। अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीपीटी द्वारा दिए गए सिविल लागत अनुमानन पर विश्वास किया गया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

(i). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए टीपीटी द्वारा सुविचारित घाट क्रेनों, रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों, रीच स्टेकरों, ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है।

(ii). छह रैक प्रतिदिन प्रहस्तन के लिए दिशा-निर्देश एक रेल माऊन्टेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के समय इस उपस्कर को अलग रखा है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टर्मिनल प्रचालक से रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं की गई है क्योंकि इसका प्रहस्तन स्वयं पत्तन द्वारा किया जा रहा है। इसलिए, आरएमजीसी को पूँजी लागत में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, प्रचालक द्वारा कंटेनर के रेल संचलन के लिए दर को प्रस्तावित दरमान में अनुमानित प्रशुल्क प्रावधान के रूप में शामिल किया गया है।

पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं में से किसी ने भी कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन में आरएमजीसी के शामिल नहीं किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं की है, इस मद के अनुमानन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित विपथन स्वीकार किया गया है।

- (iii). टीपीटी से यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट अधुनातित की गई है अथवा जहां कहीं अपेक्षित हो कोटेशन प्राप्त की गई है और इन अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज भेजे गए हैं।

हमारी सलाह को मानते हुए, टीपीटी ने जून-अगस्त, 2008 के दौरान संबद्ध आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त की गई कोटेशनों के आधार पर उपस्कर की इकाई लागत को अधुनातित किया है। इसने कोटेशनों की प्रतियों के साथ अनुमानों को प्रमाणित किया है।

- (iv). विदेशी मुद्रा में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए टीपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर हैं - 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 45, 1 सिंगापुर डॉलर = ₹0 31 और 1 यूरो = ₹0 64।

संशोधित पूंजी लागत में टीपीटी द्वारा सुविचारित घाट क्रेन की इकाई दर ₹0 44.78 करोड़, आरटीजी के लिए ₹0 9.67 करोड़ और रीच स्टेकर के लिए ₹0 3.15 करोड़ है। ट्रेक्टर/ट्रेलर के लिए ₹0 0.62 करोड़ पर अनुमानित इकाई लागत अधुनातन बाजार दरों पर आधारित बताई गई है।

संशोधित पूंजी लागत अनुमानों में टीपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर की इकाई लागत और और कुल परियोजना लागत चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड द्वारा भेजे गए अनुमानों से तुलनीय पाए गए हैं।

टीपीटी द्वारा भेजी गई घाट क्रेन, रीच स्टेकर, और आरटीजी की इकाई दरों पर विश्वास किया गया है परंतु इस मामले का विश्लेषण करने के समय प्रचलित विनिमय दर से अधुनातन किया जाएगा। टीपीटी द्वारा विदेशी मुद्रा में भेजी गई बजटीय कोटेशनों को टीपीटी द्वारा यथा सुविचारित अधिभार और शुल्कों में परिणामी बदलावों के साथ 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 48.43, ₹0 32.75 में एक सिंगापुर डॉलर और 1 यूरो = ₹0 65.46 की विनिमय दर लागू करते हुए रुपये में परिवर्तित किया गया है।

- (v). ऊपर स्पष्ट की गई विनिमय दर में संशोधन अधीन संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत टीपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 240.33 करोड़ के विपरीत ₹0 255.85 करोड़ परिगणित की गई है।

- (ग). आईटी प्रणाली लागत और अन्य लागत:

आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूंजी लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की राशि के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

- (घ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, समेकित पूंजी लागत टीपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 294.85 करोड़ के विपरीत ₹0 312.23 करोड़ पर परिगणित की गई है।

- (ङ). यह परियोजना प्रचालक से बर्थ निर्माण की परिकल्पना नहीं करती है। टीपीटी के मौजूदा बर्थ सं. 8 को अपेक्षित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और अन्य समर्थक सुविधाओं को तैनात करते हुए बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल बर्थ का विकास करने के लिए सफल बोलीदाता को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और निकर्षण लागत को शामिल नहीं किया गया है। टीपीटी ने पुष्टि की है कि सम्पूर्ण निकर्षण लागत पत्तन द्वारा प्रोदभूत की जाएगी।

चेत्तीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि हालांकि बर्थ पत्तन द्वारा निर्मित किया गया है, परंतु पट्टाधारक से बर्थ सहित पत्तन अवसंरचना के उपयोग के लिए रॉयल्टी अदा करने की अपेक्षा की जाएगी। अतः बर्थ के निर्माण पर पत्तन द्वारा प्रोदभूत कोई लागत को भी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सिविल अपेक्स में शामिल किया जाना चाहिए।

चूंकि प्रचालक से बर्थ के निर्माण के लिए किसी पूंजी व्यय किए जाने की अपेक्षा नहीं की गई है और पत्तन बर्थिंग सेवाएं प्रदान करता रहेगा और इस बर्थ पर आने वाले पोतों से बर्थ किराया प्रभार वसूल

करता रहेगा, इसलिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए कल्पित आधार पर बर्थ लागत शामिल करने का कोई औचित्य नहीं है। रॉयल्टी के बारे में बोलीदाता द्वारा कही गई बात के संबंध में, दिशा-निर्देश अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण में इस मद को स्पष्ट रूप से अस्वीकृत करते हैं।

- (च). चेततीनाद लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड और पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड ने आरएफक्यू दस्तावेज के अनुसार टीपीटी को बोलीदाता द्वारा देय रू० 60 करोड़ के अप्रकट प्रशुल्क की अतिरिक्त मद पर विचार करने की जरूरत पर जोर दिया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अप्रकट शुल्क राजस्व हिस्सेदारी कार्यपद्धति के मामले में डील निर्माण संबंधी मामला है। चूंकि यह एक लेनदेन संबंधी पैरामीटर है ना कि पूंजी लागत पैरामीटर, इसलिए अप्रकट प्रशुल्क गणना में पत्तन द्वारा इस कारक पर विचार नहीं किया गया है।

अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश रॉयल्टी भुगतान को अप्रकट प्रशुल्क गणना के लिए पास-थ्रू रूप में स्वीकार नहीं करते हैं। चूंकि मौजूदा मामले में अप्रकट शुल्क टीपीटी द्वारा यथा स्वीकृत रॉयल्टी की प्रकृति का है, इसलिए यह सही नहीं पाया गया है कि इसे भिन्न शब्दावली द्वारा अप्रकट प्रशुल्क गणना में शामिल किया जाए।

टीपीटी ने यह भी निवेदन किया है कि अप्रकट भुगतान की वसूली के लिए नए मॉडल रियायत करार से विपथन के लिए सरकार का कोई विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया है। इस मामले पर राष्ट्रीय नीति के रूप में भारत सरकार (पीपीपीएसी) द्वारा निर्णय लिया जाना है।

उपर्युक्त स्थिति के होते हुए भी, यदि अप्रकट प्रशुल्क भुगतान बोलीदाता द्वारा किया जाता है तो 'अन्य पूंजी लागत' को अप्रकट भुगतान में भी शामिल किए जाने के लिए अन्वित किया जा सकता है। यह कोयला/लोह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों से आता है जिमसे कहा गया है कि पूंजी लागत अनुमानन के अधीन 'अन्य मदों' में निर्माण के दौरान ब्याज, कार्यगत पूंजी अन्तर, विविध परिसंपत्तियाँ, आदि जैसी अन्य मदों के अलावा अप्रकट शुल्क शामिल है।

- (vi). रू० 312.23 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रू० 49.46 करोड़ परिगणित किया गया है। मै० ओशेनिक ट्रांसपोर्ट लिमिटेड ने वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित पूंजी परिसंपत्तियाँ मूल्य-निर्धारण मॉडल (सीएपीएम) के अधीन शामिल प्रमुख पैरामीटर में बदलाव के मददेनजर नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत के प्रतिलाभ की दर की समीक्षा करने की जरूरत पर जोर दिया है। इसने 20 प्रतिशत की दर से आरओसीई पर विचार करने का सुझाव दिया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में आरओसीई की दर की समीक्षा की गई थी और महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, जोकि रू० 4995.68 लाख होते हैं, पर विचार किया गया है।

(vii). प्रचालन लागत:

- (क). बिजली का उपभोग 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है। संशोधित गणना में टीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत मई 2008 में प्रोद्भूत बिजली की इकाई दर के आधार पर रू० 6.86 प्रति इकाई बताई गई है। टीपीटी ने पुष्टि की है कि अप्रकट प्रशुल्क गणना के लिए अंगीकृत बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है।
- (ख). ईंधन का उपभोग दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रू० 36 प्रति लिटर थी। टीपीटी ने बाद में रू० 37.55 प्रति लिटर पर प्रतिवेदित प्रचलित दर पर ईंधन (डीजल) के लिए दर अधुनातित की है।
- (ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

प्रतिमानक अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर पर मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत परिसंपत्तियों की प्रासंगिक लागत का 2 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं। टीपीटी ने दिशा-निर्देशों के अनुसार कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणाली लागत पर 2 प्रतिशत की दर से मरम्मतों और अनुरक्षण का सही अनुमान लगाया है। उपस्कर लागत के 2.5 प्रतिशत पर मरम्मतों और अनुरक्षण पर विचार करने के लिए पीएसए एसआईसीएल का अनुरोध दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है और इसे किसी एमफेरिकल साक्ष्य के साथ प्रमाणित नहीं किया गया है।

(घ). बीमा लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(ङ). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) की मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणालियों के लिए 16.20 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। आईटी प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर टीपीटी द्वारा सुविचारित 16.20 प्रतिशत के विपरीत 16.21 प्रतिशत है। मूल्यहास का परिकलन उस सीमा तक संशोधित किया गया है। तथापि, कुल प्रचालन लागत पर इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

मूल्यहास की गणना के लिए, अन्य परिसंपत्तियों का मूल्य सिविल कार्यों, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर और आईटी प्रणालियों में पूंजीकृत किया गया है और उधार लागतों के लिए अनुसरित लेखांकन पद्धति के अनुसार टीपीटी द्वारा उसपर लागू दर पर मूल्यहास दावाकृत किया गया है। यही दृष्टिकोण संशोधित पूंजी लागत पर मूल्यहास का अनुमान लगाने के समय अपनाया गया है।

(च). पट्टा किराया पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित टर्मिनल और वर्कशाप के लिए अपेक्षित 2000 वर्ग मी० भूमि सहित 104000 वर्ग मी० भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है।

दिशा-निर्देशों में कहा गया है कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। पत्तन ने पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए ₹0 8 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है जोकि सुरक्षा दीवार के भीतर खुले क्षेत्र के लिए टीपीटी के अपने दरमान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क है। चेततीनाद लोजिसिटक्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा कही गई बात के संदर्भ में, तूतीकोरिन पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि घाट क्षेत्र पर कोई अतिरिक्त पट्टा किराया देय नहीं है।

(छ). उपर्युक्त विश्लेषण पर आधारित कुल प्रचालन लागत टीपीटी द्वारा ₹0 7989.89 लाख के विपरीत ₹0 8394.33 लाख परिगणित किया गया है।

(viii). उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए विवरण अनुबंध-I रूप में संलग्न किया गया है।

(क). कंटेनर टर्मिनल के लिए कुल राजस्व आवश्यकता ₹0 13390.01 लाख परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात् ₹0 4995.68 लाख) और प्रचालन लागत (₹0 8394.33 लाख) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). दिशा-निर्देश कुछ राजस्व आवश्यकता के 90 प्रतिशत को प्रहस्तन प्रभारों में प्रभाजित करने की अपेक्षा करते हैं, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभार के लिए और 3 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए।

तदनुसार, ₹0 13390.01 लाख की कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए ₹0 12051.01 लाख कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से और ₹0 937.30 लाख प्रत्येक भंडारण प्रभार से और ₹0 401.70 लाख विविध प्रभारों से वसूल किए जाने हैं।

- (ix). दिशा-निर्देश दरमान के निर्धारण के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मर्दे इसके अलावा कंटेनरों के प्रकार और आकार पर आधारित दरों का अन्तर शामिल है।

पत्तन में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल पर ऑफर की गई सेवाओं और सुविधाओं का पैटर्न टीपीटी द्वारा आधार रूप में लिया बताया गया है और प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता तक स्केल्ड अप किया गया है। मौजूदा टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क आधार रूप में लिया गया है और 597870 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए टीपीटी द्वारा समायोजित किया गया है।

अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए नया दरमान प्रशुल्क ढाँचे और अन्य समान कार्य करने वाले टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को आधार रूप में लेते हुए आइटीरेशन द्वारा तैयार किया जाए।

राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए प्रस्तावित दरमान पर पहुंचने में टीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उसी के अनुसार है और टीईयू को बॉक्सों की संख्या में परिवर्तित करने में देखी गई त्रुटि को सही करने को छोड़कर इस पर विश्वास किया गया है।

इकाई दरों के विपथन के लिए, टीपीटी ने 597870 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता को 427050 बॉक्सों में परिवर्तित किया है। जबकि सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट 1.3 के टीईयू अनुपात को अंगीकृत करते हुए, बॉक्सों की संख्या 45900 बॉक्स परिगणित की गई है।

कुछ उपयोक्ताओं ने आपत्ति उठाई है कि टीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रमार ज्यादा हैं। टीपीटी द्वारा भेजी गई परिगणना की जांच करने के समय, यह देखा गया है कि भंडारण प्रमार से राजस्व अनुमानन का अनुमान लगाने के समय, टीपीटी ने औसत दिनों की संख्या पर विचार नहीं किया था, कंटेनर की प्रत्येक श्रेणी से निशुल्क अवधि प्राप्त करने के पश्चात प्रत्येक स्लैब के अधीन विराम की उम्मीद की जाती है।

त्रुटि को सुधारने के पश्चात, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रहस्तन प्रमार से अनुमानित राजस्व ₹0 11755.45 लाख, भंडारण प्रमार से ₹0 1910.86 लाख और विविध सेवाओं से ₹0 396.44 लाख है।

इसके विपरीत, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में पहले ही स्पष्ट किया गया है, संशोधित राजस्व आवश्यकता ₹0 13390.01 लाख है जिसमें कंटेनर प्रहस्तन प्रमार से ₹0 12051.01 लाख, भंडारण से ₹0 937.3 लाख और दिशा-निर्देशों में निर्धारित वितरण प्रतिमानकों को अनुसरण करते हुए विविध सेवाओं से ₹0 401.70 लाख शामिल हैं।

इस प्रकार, संशोधित कुल राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रमार 2.5 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है।

भंडारण प्रमार के संबंध में, प्रशुल्क को टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर से 50 प्रतिशत तक कम किए जाने की जरूरत है। यह मुख्यतः टीपीटी द्वारा भंडारण प्रमार से राजस्व के परिकलन में त्रुटि के कारण है, जैसाकि पहले बताया गया है।

50 प्रतिशत कटौती के पश्चात प्रथम स्लैब के लिए संशोधित भंडारण प्रमार पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹0 290 प्रति 20' कंटेनर के विपरीत ₹0 145 प्रति 20' कंटेनर परिगणित होगा। यह एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और एनएसआईसीटी के दरमान में प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित 2.67 अमेरिकी डॉलर से 3.58 अमेरिकी डॉलर की सीमा में भंडारण प्रमार से तुलनीय है।

टीपीटी द्वारा प्रस्तावित और संशोधित राजस्व आवश्यकता गणना के अनुसार प्रशुल्क स्तर पर राजस्व आवश्यकता में अन्तर विविध श्रेणी के मामले में महत्वपूर्ण नहीं है। इसके मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि वे अनिवार्य सेवाएं नहीं हैं, टीपीटी द्वारा विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क बिना किसी संशोधन के निर्धारित किया गया है।

- (x). यह उल्लेखनीय है कि कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मर्दे कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित की गई हैं। इस प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों

में जिनकी वैधता 30 वर्ष होगी, उपयुक्त नहीं है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। द्वितीयतः, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी को इस स्थिति का सामना करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर प्रोत्साहन होता है। इसीलिए, इस अधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास के मामले में पारादीप पत्तन न्यास में कोयला/लोह अयस्क टर्मिनल और मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया, जोकि सामान्यतः डॉलर रूप में मूल्यवर्गित होता है, रुपया मूल्यवर्ग में निर्धारित किया गया है।

इस निर्णय को ध्यान में रखकर, टीपीटी को कुछ डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क को रुपया में प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। हालांकि पत्तन ने प्रारंभ में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल में समान प्रशुल्क मदों के लिए निर्धारण के अनुसार प्रहस्तन प्रभारों को डॉलर रूप में निर्धारित करने की जरूरत पर जोर दिया था, परंतु इसने संशोधित प्रस्तावित दरमान में, सभी प्रशुल्क मदें रुपया रूप में प्रस्तावित की हैं।

- (xi). घाट पर बिना उतारे रिस्टो कंटेनर के प्रहस्तन के मामले में, अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क सामान्य प्रभारों का लगभग 40 प्रतिशत से 50 प्रतिशत है। ऐसे कंटेनर को घाट पर उतारते हुए प्रहस्तन के मामले में, अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित दर सामान्य कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर का लगभग 1.5 गुना है। कंटेनर की इस श्रेणी के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित भिन्नक प्रशुल्क अन्य निजी टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, रिस्टो कंटेनर के लिए प्रशुल्क घाट पर बिना उतारे प्रहस्तन के मामले में सामान्य प्रहस्तन प्रभार के 43 प्रतिशत और घाट पर उतराई के साथ 1.43 गुना पर संशोधित और निर्धारित किया गया है। राजस्व अनुमानन पर पहुंचने के समय इसके प्रभाव पर विचार किया गया है।

- (xii). टीपीटी ने यार्ड से रेल तक आईसीडी कंटेनर के संचलन के लिए अनुमानित प्रावधान के रूप में प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

जैसाकि पहले बताया जा चुका है, पत्तन परिकल्पित करता है कि प्रचालक आईसीडी कंटेनर का प्रहस्तन करे। प्रासंगिक उपस्कर अर्थात् रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन भी टीपीटी द्वारा पूंजी लागत अनुमानन में सुविचारित नहीं किया गया था। चूंकि पत्तन ने स्वयं ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है और यह भी स्वीकार करते हुए कि राजस्व अनुमानन इस सेवा से किसी राजस्व पर विचार नहीं करेगा, इस सेवा विशेष के लिए प्रशुल्क शामिल करना जरूरी नहीं पाया गया था। इसलिए, यार्ड से रेल के बीच कंटेनर के संचलन के लिए प्रशुल्क और आईसीडी कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार संशोधित दरमान से हटा दिए गए हैं।

- (xiii). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित भिन्नक प्रशुल्क के अनुसार 40' कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए निर्धारित दर का 1.5 गुना प्रस्तावित किया गया है और 40' से अधिक कंटेनर के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए प्रशुल्क का दो गुना निर्धारित किया गया है।

- (xiv). सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर पर घाट से यार्ड, यार्ड से सीएफएस, यार्ड से रेल और यार्ड से ट्रक तक घाट क्रेन परिवहन द्वारा प्रहस्तन प्रभारों पर जोखिमपूर्ण कार्गो के कंटेनरों पर 25 प्रतिशत का प्रीमियम प्रस्तावित किया गया है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर पर लागू प्रहस्तन प्रभारों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकार करते हैं। इसलिए, जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित संशोधित प्रहस्तन प्रभार से 25 प्रतिशत अधिक निर्धारित किया गया है।

टीपीटी ने जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर के लिए निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार अति आयातीय कंटेनरों पर भी 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, आदि के मामले में अति आयातीय कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। मौजूदा टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अति आयातीय कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित 25 प्रतिशत प्रीमियम दरों में उपयुक्त संशोधन के साथ स्वीकार किया गया है।

- (xv). (क). टीपीटी ने आयात कंटेनरों के लिए 2 दिनों की और निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है।

पोतांतरण कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क दिवस क्रमशः 15 दिन और 10 दिन और शट आऊट कंटेनरों के लिए 15 दिन है।

जबकि कुछ बोलीदाताओं ने टिप्पणी की है कि टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों की संख्या बॉक्सों के शीघ्र संचलन जोकि यार्ड क्षमता इम्बेक्स करती है, नहीं कम करने के लिए पत्तन उपयोक्ताओं को प्रोत्साहित करेगी, तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन जैसे कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों ने टिप्पणी की है कि प्रस्तावित निःशुल्क अवधि अपर्याप्त है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस दिशा-निर्देशों में निर्धारित आयात/निर्यात कंटेनर के लिए औसत विराम समय के लिए प्रतिमानकों के अनुसार हैं। कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क दिवस दिशा-निर्देशों में विशेष रूप से दिए गए हैं। इसलिए, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि ढाँचे को संशोधित करने की जरूरत नहीं है।

चेन्नीनाद लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि शट आऊट कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि नहीं होनी चाहिए क्योंकि कंटेनर नौवहन निर्देश के अधीन बन्द है ना कि टर्मिनल प्रचालक की गलती के कारण। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि यह प्राधिकरण तूतीकोरिन पत्तन न्यास संबंधी अपने आदेशों में से एक आदेश में पहले निर्णय के चुका है कि जब कंटेनर बन्द होने के कारण प्रभार वसूल किया जाता है तो वह निःशुल्क अवधि के लिए भी हकदार हो जाता है।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान कंटेनर के प्रथम बार प्राप्त होने से ऐसे कंटेनर को निःशुल्क अवधि प्रदान करते हैं।

तथापि, शट आऊट कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि 15 दिनों के उच्चतर स्तर पर निर्धारित नहीं की गई है परंतु कंटेनर की प्रासंगिक श्रेणी के अनुसार स्वीकार की गई है।

अतः अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित प्रावधान के अनुसार शट आऊट प्रभार की अनुसूची में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की गई है।

(ख). जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार लागू भंडारण प्रभार से 25 प्रतिशत प्रीमियम पर प्रस्तावित किया गया है जोकि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है। अति आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार के संबंध में, टीपीटी ने यह निर्दिष्ट करते हुए अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को संशोधित किया है कि अति आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार तत्संबंधी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर वसूल की जाएगी। यह चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, आदि जैसे कुछ कंटेनर टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

(xvi). (क). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन और तूतीकोरिन कस्टम हाऊस असोसिएशन ने ईआईआर की देरी से प्रक्रिया के लिए ₹ 500 के प्रस्तावित शुल्क पर आपत्ति की है। सीसीटीएल, एमएसआईसी, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों के दरमान ऐसी प्रशुल्क मद के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं करते हैं। उपयोक्ताओं द्वारा उठाई गई कड़ी आपत्ति के मद्देनजर अन्य निजी टर्मिनलों से प्राप्त स्थिति के आधार पर, विलंब प्रक्रिया शुल्क के लिए प्रशुल्क सम्मिल नहीं किया गया है। अंतिम राजस्व अनुमानन उक्त प्रशुल्क मद को हटाने के प्रभाव पर विचार कर किया गया है।

(ख). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन द्वारा कही गई दूसरी बात है कि लदे हुए और खाली कंटेनर के लिए समान स्तर पर प्रस्तावित लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ (एलओएलओ) प्रभार औचित्यपरक नहीं है।

हालांकि पीएसए एसआईसीएल के दरमान में, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए मिन्न-मिन्न प्रभार निर्धारित किए गए हैं, परंतु यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में लदे हुए/खाली कंटेनर के लिए इस प्रशुल्क मद में कोई अंतर नहीं रखा गया है, यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रशुल्क सीवाई पर अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए है। चूंकि यह विविध सेवा के लिए है और कुछ अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर प्राप्त की गई स्थिति पर आधारित है, इसलिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर को संशोधित करना जरूरी नहीं पाया गया है।

(ग). प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज संबंधी उपबंधों के बारे में प्रस्तावित दरमान में तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन (टीसीएचए) द्वारा सुझाए गए कुछ संशोधन, डॉलर दर, आदि अंगीकृत करने के लिए बैंक विनिर्दिष्ट करते हुए, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट

किए गए उपबंधों के संशोधनों के लिए कॉल है। वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों की समीक्षा के समय असोसिएशन द्वारा ये संशोधन सुझाए जा सकते हैं। 'दिन' की परिभाषा के संबंध में, संशोधित दरमान में टीपीटी ने इसे कैलेंडर दिवस रूप में बताने के लिए संशोधित किया है जोकि टीसीएचएए द्वारा कही गई बात को संबोधित करता है।

- (xvii). घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रभार, नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बौधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल करने के लिए उल्लिखित किया गया है। उक्त टिप्पणी यह शामिल करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित की गई है कि इसमें दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार भी शामिल है।
- (xviii). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और सरकार द्वारा जारी नीति-निर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई हैं। रियायती प्रशुल्क घाट क्रेन प्रभार पर विदेशी कंटेनरों और सामान्य आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए घाट से यार्ड के बीच संचलन, पोतांतरण कंटेनरों के लिए, तटीय श्रेणी के लिए रेस्टो कंटेनर और हैच कवर प्रहस्तन के प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें सरकारी नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार पाई गई हैं।
- (xix). प्रहस्तन प्रभार पर कटौती प्रस्तावित की गई है, यदि उपयोक्ता प्रचालक की पूर्वानुमति से प्रचालन करने के लिए अपनी व्यवस्था करता है जब किसी कारण से उपस्कर उपलब्ध नहीं हो। उपयोक्ता असोसिएशनों अथवा बोलीदाताओं में से किसी ने भी प्रस्तावित कटौती पर आपत्ति नहीं उठाई है। यह कटौती टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर निर्धारित की गई है। राजस्व अनुमानन पर पहुंचने के समय कटौती का प्रभाव सुविचारित किया गया है।
- (xx). टीपीटी अपने दरमान में निर्धारित दरों पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल पर आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल करना जारी रखेगा। चूंकि प्रचालक द्वारा प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं, इसलिए टीपीटी ने उस अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार करने की शर्त शामिल की है जब पोत इसके टर्मिनल में निष्क्रिय रहते हैं जब तट आधारित सुविधाओं के निष्क्रिय/खराब होने के कारण प्रचालन नहीं कर पाते हैं। यह पत्तन/प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ता से भुगतान नहीं करने की अपेक्षा के सिद्धांत से आता है।
- (xxi). कुछ शब्दों की परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन तथा शर्तें जोकि प्रासंगिक नहीं पाई गई उन्हें टीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरमान में हटा दिया गया है।

वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ समान शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित जैसे प्रचालक पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं से प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए, निःशुल्क दिवस सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन दिवसों से अतिरिक्त होंगे, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोदभूत नहीं होगा जब प्रचालक कंटेनरों, आदि की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो, प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में टीपीटी द्वारा शामिल किया गया है। कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण के अनुसार नहीं हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों को हटा अथवा संशोधित किया गया है।

- (xxii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर, मुरुगांव पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास, आदि में कोयला/लौह अयस्क टर्मिनलों के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारण के अनुसार और मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित की गई है।

13.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोदभूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

13.2. जैसाकि दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने से पहले, निजी प्रचालक अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण के साथ दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1983 की धारा 48 के अधीन अपेक्षित है।

13.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निर्वर्णन की अपेक्षा का कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

13.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानों की बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानों पर निष्पादन करेगा।

13.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को तृतीकोरिन पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो तृतीकोरिन पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

13.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन को शामिल करते हुए एक रिपोर्ट तृतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

14. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण तृतीकोरिन पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क सीमाएँ जोकि अनुबंध-II के रूप में संलग्न हैं, अनुमोदित करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

तृतीकोरिन पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क का विवरण

अनुबंध-II

क्र. सं.	विवरण	दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के	टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	टीएएनपी द्वारा यथा सुविचारित
I	सर्वोत्तम कार्य			
(I)	सर्वोत्तम कार्य		टीपीटी द्वारा यथा यहाँ परियोजना	टीपीटी द्वारा सुविचारित
(क)	घाट क्षमता के निर्धारण के लिए सूत्र			
	क = एक वर्ष में वर्ष के लिए निगता की गई गैट्री क्रनों की संख्या	= वर्ष संख्या / 100	= 345/100	3
	ख = एक वर्ष में गैट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या	= 24 * 365 घंटे	= 8760	8760
	ग = प्रति गैट्री क्रम संवत्सरो की औसत संख्या	= 25 संवत्सरो प्रति घंटा	= 25	25
	घ = टीपीटी अनुपात	= 1.3	1.3	1.3
	ड = 70%	= 70%	70%	70%
	(ख) सर्वोत्तम घाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ड टीपीटी		597870	597870
(II)	प्रत्यक्ष कार्य			
	क = कुल प्रति स्लॉट टीपीटी में	= 720 टीपीटी प्रति हेक्टेयर	= 720 * 7.425 हेक्टेयर	5348
	ख = औसत स्टोक ऊँचाई	= 2.50	2.5	2.5
	ग = दिनों की संख्या में अवधि	= 365	365.0	365.0
	ड = सर्व कारक	= 1.3	1.3	1.3
	घ = औसत विमान समय	= 4 दिन निर्वात के लिए और 2 दिन आवरण के लिए	= (4*49%*597870)+(2*51%*597870)/800000	3.01
	सर्वोत्तम कार्य क्षमता = 0.7 * क * ख * ग * घ टीपीटी में		872879	869780
(III)	टर्मिनल की कार्यक्षमता क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता का कलम सूत्र और सर्वोत्तम कार्य क्षमता (टीपीटी में)		597870	597870
II	पूँजी लागत			
(I)	कंटेनर प्रचालन नतिविधि	प्रतिमानक जहाँ कहीं निर्धारित हो	टीपीटी द्वारा यहाँ यहाँ परियोजना	उपरोक्त करारों में
(क)	विशेष लागत	टर्मिनल द्वारा यथा अनुमानित		उपरोक्त करारों में

क्र.सं.	विवरण	विशेष-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा क्या प्रस्तावित		टीएनपी द्वारा क्या सुविचारित
	(i) कार्यालय विहारा और बरखाप		=20000 वर्ग फीट * ₹ 1500 / वर्ग फीट		3.00
	(ii) कर्मचार और अन्य सुविचार		एकमुता		0.50
	(iii) औजार और मयन				4.00
	(iv) विद्युतीकरण				5.00
	(v) सेलिंग				
	(vi) गेट का निर्माण		=820 फीट * ₹ 2700 / गैटर		0.32
					0.20
	(vii) यस्काकरण लागत		=35000 वर्ग फीट * ₹ 2700 / वर्ग फीट		9.45
	(viii) आकस्मिकताएँ		निश्चित लागत का 2%		0.45
	उप जोड़ (क)				22.92
	(ख). कंटेनर प्रकलन उपकरण	प्रतिमानक			22.92
	(i) घाट गैट्टी जेन	1 स 100 फीट 88 सप्ताहों के लिए	3 स * इकाई दर ₹ 44.76 करोड़ (हमारी परिगणना में ₹ 48.19 करोड़ रूप में अनुमानित दर)	134.33	144.57
	(ii) रेल बार्कडेट गैट्टी जेन	1 स 8 फीट / दिन प्रकलन के लिए	अनुमानन में सुविचारित नहीं क्योंकि आईटीजी संचलन परिकल्पित नहीं था		
	(iii) रबड़ टायर वाली गैट्टी जेन	3 स प्रत्येक घाट गैट्टी जेन के लिए	9 स * इकाई दर ₹ 9.87 करोड़ (हमारी परिगणना में ₹ 10.21 करोड़ रूप में अनुमानित दर)	86.98	91.89
	(iv) गैट्टी स्टैकर / टीप लिफ्ट ट्रक	1 स 9 आरटीजी के लिए	1 स * इकाई दर ₹ 3.15 करोड़ (हमारी परिगणना में ₹ 3.22 करोड़ रूप में अनुमानित दर)	3.15	3.22
	(v) ट्रिक्टर ट्रलर्स	6 स प्रत्येक घाट गैट्टी जेन के लिए	18 स * इकाई दर ₹ 0.62 करोड़	11.16	11.16
	(vi) आकस्मिकताएँ		उपकरण लागत का 2%	4.71	5.02
	उपजोड़ (ख)			240.33	255.85
	उपजोड़ (क + ख)			263.25	278.77
	(ग) आईटी प्रमाणी लागत	निश्चित और उपकरण लागत का 2%	2% * ₹ 263.25 करोड़ (टीएनपी अनुमानन में ₹ 278.77 करोड़)	5.27	5.58
	(घ) बच लागत	निश्चित और उपकरण लागत का 10%	10% * ₹ 263.25 करोड़ (टीएनपी अनुमानन में ₹ 278.77 करोड़)	26.33	27.88
	(ङ). कुल पुंजी लागत (क + ख + ग + घ)			284.85	312.23
III	प्रचालन लागत अनुमानन				
		प्रतिमानक	टीपीटी द्वारा केजी गैर परिगणना	₹ 1 लाखों में	₹ 1 लाखों में
	(क). विजली लागत	8 कंडक्टर प्रति टीईयू * प्रकलित इकाई दर			
			8 कंडक्टर * ₹ 6.66 / कंडक्टर	328.11	328.11
	(ख). ईंधन	4 लिटर प्रति टीईयू * प्रकलित इकाई दर			
			4 लिटर * ₹ 37.55 प्रति लिटर	896.00	896.00
	(ग) मरम्मत और अनुकूलन				
	- निश्चित परिसंपत्तियों	निश्चित परिसंपत्तियों की लागत का 1%	1% * ₹ 22.92 करोड़	22.92	22.92
	- उपकरण				
		उपकरणों की लागत का 2%	2% * उपकरण लागत और आईटी प्रमाणी	491.20	522.84
	(घ) बीमा	सकल अघट परिसंपत्तियों का 1%	1% * ₹ 294.85 करोड़	294.85	312.23
	(ङ) पुनर्बाता	सम्पत्ती अधिनियम अघट एतए के उपकरणों के अनुसार जो भी उभयतः हो			
			सम्पत्ती अधिनियम के अनुसार	2906.45	3088.11
	(ङ). साइतल मुलक	सबड प्रकलन न्यासी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	1,04,000 वर्ग फीट * ₹ 8 / वर्ग फीट मात्र	99.84	99.84
	(घ). अन्य व्यय (0.5 मिलियन टीईयू से अधिक वाले टर्मिनलों के लिए)	सकल अघट परिसंपत्तियों के मूल्य का 10%			
			10% * ₹ 294.85 करोड़	294.85	312.28
	कुल प्रचालन लागत (क से घ)			7989.89	8394.33
IV	वार्षिक राजस्व आवश्यकता				
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता एपीआर				
	(क). कुल प्रचालन लागत			7989.89	8394.33
	(ख). 15% की दर से निवेशित पुंजी पर प्रतिफल			4717.63	4995.68
	(ग). कुल राजस्व आवश्यकता			12707.52	13390.01
	राजस्व आवश्यकता का प्रमाणन	कुल एपीआर का %			
	(क) कंटेनर प्रकलन प्रमा	90%	90%	11438.77	12051.01
	(ख) यस्काकरण प्रमा	7%	7%	889.53	937.30
	(ग) विद्युत प्रमा	3%	3%	381.23	401.70
	(घ). कुल राजस्व आवश्यकता (उपरोक्त तीनों में)		100%	12707.52	13390.01

अनुबंध-II

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चढ़ा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- (iii). "विलंबशुल्क" का अभिप्राय निःशुल्क अवधि के बाद टर्मिनल परिसर के भीतर अन्तरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से है, जैसाकि दरमान में विनिर्दिष्ट किया हो।
- (iv). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- (v). "निःशुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- (vi). "सम्पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का अभिप्राय उस कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेबिती से संबंधित कार्गो हो।
- (vii). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अभिप्राय इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- (viii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (ix). "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेबिती से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- (x). "अति आयामीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xi). "पत्तन" अर्थात् तृतीकोरिन पत्तन न्यास।
- (xii). "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xiii). "प्रशीतन कंटेनर" का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- (xiv). "शट आउट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित नहीं किया जाता है।

- (xv). "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii).
 - (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
 - (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज
 - (क). उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ख). इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). टर्मिनल प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
 - (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (iv). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). वापसी के उन्हीं दावों पर कार्यवाही की जाएगी जिनकी वापसी-योग्य राशि ₹0 100/- अथवा अधिक होगी। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन माँग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि ₹0 100/- अथवा कम हो।
- (vi). लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (vii). टर्मिनल के अन्दर इकाई लदाई रूप में आने वाला और बाहर जाने वाला कोई एलसीएल कंटेनर प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में माना जाएगा।
- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

- (ix). यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आवासित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत तूतीकोरिंग पतन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी।
- (x). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 80 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). रियायत जलमन-तट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण याई/भंडारण याई से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों और कार्गो तथा कंटेनरों के घाटशुल्क पर होगी।
- (ग). विदेशी पतन से टीपीटी के बर्थ सं. 8 कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले और अनुवर्ती पोतांतरण के लिए तटीय समुद्रयात्रा पर भारतीय पोत अथवा विलोमतः कंटेनर से विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा।
- (xi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्तें टर्मिनल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्तें नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

अध्याय— II

कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

21. सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभार।

टिप्पणी: निम्नलिखित तत्वों अर्थात् नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बांधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार की अनुसूची 2.1(क)(i), 2.2, 2.3 (क)(i), 2.4 (क)(i) में निर्धारित समेकित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार।

21.क.(i). बांधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20
(ii).	खाली कंटेनर	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20

21.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	861	1291.50	1722	516.60	774.90	1033.20
(ii).	खाली कंटेनर	615	922.50	1230	369	553.50	738

21.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050
(ii).	खाली कंटेनर	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050

21.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड - सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615
(ii).	खाली कंटेनर	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर सामान्य प्रकार के कंटेनर हैं, जोकि अनुवर्ती अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।

22. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार।

क्र. सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80
(ii).	खाली कंटेनर	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80

टिप्पणी: पोतांतरण कंटेनर के रूप में मूलतः घोषित एक कंटेनर को बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

2.3. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रचार।**2.3.क.(i). बौधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

2.3.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	968.65	1291.50

2.3.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

2.3.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड - सीबे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ कंटेनर	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

24. अति आयातीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रचार।**24.क.(i). बौधना/खोलना सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन**

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214
(ii).	खाली	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

24.क.(ii). क्यूसी से यार्ड और विलोमतः परिवहन, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन और ग्राहकों को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	968.65	1291.50
(ii).	खाली	768.75	1153.10	1537.50	461.25	691.90	922.50

24.ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50
(ii).	खाली	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

24.ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड - सीधे सुपुर्दगी के लिए

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	लदा हुआ	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80
(ii).	खाली	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

25. कटौतियाँ:

जब टर्मिनल प्रचालक का उपस्कर किन्हीं कारणों से उपलब्ध नहीं हो तब टर्मिनल प्रचालक की पूर्व लिखित अनुमति से, अपनी स्वयं की व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर निम्नलिखित कटौतियाँ लागू होंगी।

क्र. सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(क).	यदि जलयान के गियर्स जलयान से तट अथवा विलोमतः कंटेनरों की लदाई/उतराई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं।	720	1080	1440	432	648	864
(ख).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट कंटेनरों के परिवहन के लिए स्वयं का ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है।	150	225	300	90	135	180
(ग).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों की लिफ्टिंग के लिए स्वयं का उपस्कर तैनात करता है।	150	225	300	150	225	300
(घ).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर को बाँधने/खोलने के प्रचालन के लिए लेबर उपलब्ध करवाता है।	72	108	144	43.20	64.80	86.40

टिप्पणियाँ:

- (1). निजी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित बैंक दू टाऊन कंटेनरों के लिए कोई कटौती स्वीकार्य नहीं होगी।
- (2). क्र.सं. (घ) के मामले में, उपर्युक्त कटौती वास्तव में बाँधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

2.6. पोतों के हैच कवरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
(i).	जब घाट पर हैच कवर डाला जाता है	1890	1134
(ii).	घाट पर बिना हैच कवर डाले	758	454.80

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

2.7. पोत (रिस्टोर्ज़) के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार

- (क). हैच के भीतर स्थानांतरण (उतराई और पुनः नीमरण के बिना)

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	635	952.50	1270	381	571.50	762

(ख). स्थानांतरण वाया घाट (घाट पर उतराई द्वारा स्थानांतरण और पुनः नौमरण)

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	2110	3165	4220	1266	1899	2532

28. शट आऊट कंटेनरों के लिए प्रभार।

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
लदे हुए और खाली	1153.10	1729.65	2306.20	1153.10	1729.65	2306.20

टिप्पणियाँ:

- (1). उपर्युक्त प्रभार वहां लागू होंगे जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आऊट हो और टर्मिनल के बाहर सुपुर्दगी दी जाती है।
- (2). इस मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि प्रथम कंटेनर प्राप्त होने के समय से खंड 2.10 के अनुसार दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त हो जाती है, भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात लिफ्ट ऑन के समय तक परिकलित किए जाएंगे।

29. प्रशीतन कंटेनरों पर लागू सामान्य सेवाओं के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	1384	1384	1384	1384	1384	1384
(ii).	पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएँ	92	92	92	92	92	92

(iii).	कंटेनर की सफाई	72	144	216	72	144	216
(iv).	बिजली की आपूर्ति (कनेक्शन देना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड पर तापमान का अनुवीक्षण सहित) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	149	223.50	447	149	223.50	447

टिप्पणियाँ:

- (1) ऊपर निर्धारित प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा माल-कृत्यकारी प्रशीतनों की मरम्मतें और अनुरक्षण शामिल नहीं हैं।
- (2) ऊपर अनुसूची में निर्धारित प्रभार रेस्टो' प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।
- (3) प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएँ हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएगी।
- (4) प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण और पोतों के बोर्ड पर कनेक्शन देना अथवा कनेक्शन हटाना सेवाएँ कंटेनरों की लम्बाई पर बिना ध्यान दिए एकसमान होंगे।

2.10. विराम समय प्रभार**2.10.क. लदे हुए आयात कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).*	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात्	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.ख. लदे हुए निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	5 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात्	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 दिनों से 7 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 दिनों से 15 दिन	290	580	870	290	580	870
(iv).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.घ. पोतांतरण लदे हुए/खाली कंटेनर।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	145	290	435	145	290	435
(iii).	उसके पश्चात	290	580	870	290	580	870

2.10.ङ. शट आऊट लदे हुए और खाली कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		विदेश-गामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक	कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i).	प्रथम 15 दिन	145	290	435	145	290	435
(ii).	16 दिनों से 30 दिन	290	580	870	290	580	870
(iii).	उसके पश्चात	580	1160	1740	580	1160	1740

टिप्पणियाँ:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अप्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाती है, रियायती भंडारण प्रभार खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।

- (4). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले पोतान्तरण कंटेनरों को भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानान्तरण प्रभार लागू होंगे।
- (5). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान टर्मिनल प्रचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानान्तरण की स्थिति में नहीं हो।
- (6). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनरों के लिए केवल सामान्य आयात कंटेनरों के लिए लागू निःशुल्क अवधि ही मिलेगी।
- (7). शट आऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के शट आऊट होने के बाद वाले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी।
- (8).
 - (i). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
 - (ii). अति आयामीय कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन तत्संबंधी कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत करने वाले भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा।
- (9). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
 - (i). परेषिती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे टर्मिनल परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी टर्मिनल प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

अध्याय-III**3.1. विविध सेवाओं के लिए प्रभार।**

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)		
		कंटेनर 20' लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20' से अधिक परन्तु 40' लम्बाई तक	कंटेनर 40' लम्बाई से अधिक
(i)	सील लगाना/उतारना	200	200	200
(ii)	सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	650	975	1300
(iii)	टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार	800	1200	1600
(iv)	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण	900	1350	1800
(v)	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का स्टोकिंग	275	405	540
(vi)	सीधे लदाई	500	750	750
(vii)	फेरबदल	850	1275	1275
(viii)	शिपमेंट स्थिति बदलना	550	825	825
(ix)	कंटेनर स्थिति बदलना	450	450	450
(x)	दस्तावेज का रददीकरण	300	300	300
(xi)	आगंतुक प्रवेश अनुज्ञा-पत्र (लागत प्रति अनुज्ञा-पत्र)			
	(क) वार्षिक		200	
	(ख) मासिक		50	
	(ग) दैनिक		20	
(xii)	फोटोग्राफी (लागत प्रति दिन)			
	(क) शूटिंग/फिल्मिंग के लिए		13000	
	(ख) सामानों की फोटोग्राफी के लिए		640	
	(ग) प्रचालनों की फोटोग्राफी के लिए		3900	

3.2. कंटेनर बर्थों के समीप स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार।

विवरण	दर (रुपयों में)
प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	300

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd November, 2008

No. TAMP/34/2008-TPT.—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 Tuticorin Port Trust for fixing upfront tariff for the Container Terminal at the Tuticorin Port as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/34/2008-TPT

Tuticorin Port Trust

Applicant

ORDER(Passed on this 16th day of October 2008)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixing upfront tariff for Container Terminal on Build-Operate-Transfer (BOT) basis for a period of 30 years.

2. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

3. In pursuance of the guidelines for upfront tariff, the TPT has filed a proposal for the fixing upfront tariff for the proposed container terminal at berth no.8 on BOT basis.

4. The TPT has submitted that the berth no.8 was constructed by the TPT during 2001-02. It has a pile foundation and can be dredged upto 12.8 mtrs. draft to bring 2nd and 3rd generation vessels. The berth no.8 was designed as a multipurpose berth to handle overflowing general cargo and container traffic. The berth is supported by suitable pavements and has backup area of 10 hectares. As the quantum of the container traffic has increased substantially, the port proposes to develop another full fledged container terminal by converting the berth no.8 as a container terminal.

5.1. The salient features of the proposal are as follows:

A. **Project details:**

- (i). Wharf length of the proposed Container Terminal is 340 mtrs.
- (ii). Storage area: A total area of 10 hectares of land is proposed to be provided for landing and stacking of containers. Out of this, around 6.5 hectares of the area is already paved and remaining area is to be paved by the operator for enabling effective movement of container handling equipment.
- (iii). Deep draft vessels upto 12.8 mtrs can be accommodated once the proposed dredging work is completed by the port.

B. **Upfront tariff calculation:**

- (i). Optimal Terminal Capacity – This is determined as per the norms prescribed in the guidelines:
 - (a). Optimal Quay Capacity – This is assessed at 597,870 TEUs per annum following the norms prescribed in the guidelines as tabulated hereunder:

Sr. No.	Parameters	Norms	Values considered by TPT
A.	Number of Gantry Cranes deployed for work in a year	Berth Length (in mt) / 100	3

B.	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year	24 x 365	8760
C.	Average Number of moves per gantry Cranes	25 moves/hour	25 moves/hour
D.	TEU Ratio	1.3	1.3
E.	Optimal Capacity ratio	70%	70%

Hence, Optimum Quay Capacity applying the formula $(A \times B \times C \times D \times E)$ works out to 597,870 TEUs per annum.

- (b). Optimal Yard Capacity – This is assessed at 823,780 TEUs as given hereunder:

Sr. No.	Parameters	Norms	Values
G	Total Ground Slots in TEU	720 TEUs/Ha	5346 TEUs/Ha *
H	Average Stack Height	2.5	2.5
P	Period in Number of Days	All Year round	365 days
S	Surge factor	1.3	1.3
D	Average Dwell Time	4 Days - Export, 2 Days - Imports	3.2 **

*:- As per the Feasibility study of berth no.8, the total area available for container ground slots is 7.425ha, hence $720 \times (74250/10000) = 5346$

**:- "D" is calculated as per latest Import-Export ratio of containers handled at TPT i.e. 60% for import and 40% for export.

Applying the formula of $0.7 \times \frac{G \times H \times P}{S \times D}$, the Optimal Yard

Capacity works out to 823780 TEUs.

- (c). Optimal Terminal Capacity is taken as 597,870 TEUs being lower of the quay capacity and yard capacity for calculation of upfront tariff in line with the guidelines.

- (ii). The capital cost of the proposed terminal is estimated at Rs.194.43 crores.

- (a). Civil Cost: The civil cost for paving 3.5 hectares of the backup area is estimated at Rs.6.3 crores adopting the unit rate of Rs.1800 per sq. mtrs.

Rs.12.15 crores is estimated for civil construction work for workshop facilities, administration building, etc. based on the estimations furnished in the feasibility study conducted in 2003-04 at Rs.10 crores and after applying escalation factor of 5% per annum.

- (b). Container handling equipment cost: The equipment cost is estimated for the normative level of equipment and adopting the indicative unit rate of equipment prescribed in the guidelines.

- (c). IT cost and other cost are estimated at 2% and 10% of the sum of the civil and container handling equipments cost as per the guidelines.

- (d). Detailed computation of capital cost furnished by the TPT and the norms prescribed in the guidelines is tabulated hereunder:

Sl. No.	Group	Norms	Estimation furnished by TPT (Rs. in crores)	
1.	Civil Construction cost	As per the estimates given by the Port Trust for construction of civil works for achieving maximum capacity	18.46	
2.	Container Handling equipment (*)	Equipment	Norms	Calculation
		Quay gantry crane	One for 100 m of berth length	3 Nos. x Rs.26.30 lakhs per QGC
		Rail mounted gantry crane	One for handling 6 Rakes/day	Not estimated as it does not envisage ICD traffic
		Rubber Tyred Gantry crane	Three for each quay gantry crane	9 Nos. x Rs.7.50 lakhs per RTGC
		Reach stacker	One for nine RTGs	1 Nos. x Rs.1.90 lakhs per Reach stacker
		Tractor Trailer	Six for each Quay gantry crane	18 Nos. x Rs.0.38 lakhs per Tractor Trailer
3.	IT System cost	2% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	Estimated as per norms	3.47
4.	Other Cost including Financing cost and Interest during construction.	10% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	Calculated as per norms	17.36
Total Capital Cost				194.43

- (iii). Annual operating cost for operating the terminal is estimated to be around Rs.56.85 crores following the norms prescribed in the guidelines.

- Power cost is estimated for consumption norm of 8 KWH per TEU and applying the unit rate of power at Rs.6.86.
- Fuel cost is estimated for consumption norm of 4 litres per TEU applying the prevailing (28 May 2008) rate of fuel at Rs.36 per litre.
- Repairs and maintenance: The civil repairs and maintenance cost is estimated at 1% of civil assets and repair and maintenance cost on mechanical and electrical asset is estimated at 2% of the gross value of mechanical and electrical equipment.
- Insurance is estimated as per norms at 1% of gross fixed assets value.
- Depreciation is estimated at 3.34% on civil cost, 10.34% on container handling equipment cost and 16.20% on IT system cost based on the depreciation rate prescribed in the Companies Act 1956.
- Lease rentals is estimated as per the rate prescribed in the Scale of Rates of TPT at Rs.8 per sq. mtr. per month for 1,02,000 sq. mtrs. of area.
- Other expenses are estimated at 10% of gross fixed assets value as per the norms.

- (iv). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost of the project.
- (v). Accordingly, the annual revenue requirement is estimated at Rs.87.96 crores say around Rs.88 crores.

Sl. No.	Particulars	Rs. in crores
1.	Total annual operating cost	56.85
2.	Return on capital employed	31.11
	Total	87.96

- (vi). The total revenue requirement is apportioned among major tariff groups as per normative percentage prescribed in the guidelines.

Sl. No.	Tariff Group	Percentage of total revenue allocated as per norms	(Rs. in crores)
			Estimated Revenue
(i).	Container handling charges	90%	79.56
(ii).	Container storage charges	7%	6.11
(iii).	Miscellaneous charges	3%	2.66
(iv).	Less: Rebates (not in the guidelines)		0.30
	Total		88.03

- (vii). Approach for arriving at upfront tariff and the proposed Scale of Rates:

- (a). The existing container traffic profile handled by PSA SICAL at berth no.7 of the Tuticorin Port has been scaled up to the optimal capacity of berth no.8.

For the purpose of scaling up the data for berth no.8, the breakup of 20 feet and 40 feet container traffic is considered in the ratio of 60% / 40% as obtained from the container traffic handled at berth no.7.

- (b). The proposed Scale of Rates has been designed using the broad guidelines prescribed in 2005 guidelines for recovery of the revenue requirement.

The existing tariff prescribed in the Scale of Rates of other container terminals has been taken as the base and suitably adjusted to arrive at the proposed tariff to meet the expected revenue requirement for the projected optimal capacity of the terminal.

For revenue calculations, the foreign exchange rate is taken as one US dollar = Rs.40/-.

- (c). The TPT has accordingly submitted the proposed Scale of Rates for various services expected to be offered at the terminal along with the terms and conditions governing the rates. The differential tariff between 20' and 40' container for handling and storage charges is maintained as prescribed in 2005 guidelines.

- (d). The upfront tariff proposed for key services are summarised below:

Particulars	Laden Container		Empty Container	
	20'	40'	20'	40'
A. Handling charges:				
(i). Handling by Quay Crane (QC)	US \$ 22	US \$ 33	US \$ 22	US \$ 33
(ii). Transportation from QC to yard and vice versa and handling at yard including lift on / off and delivery	Rs.700	Rs.1050	Rs.500	Rs.750
(iii). Yard to CFS or vice versa	Rs.900	Rs.1350	Rs.900	Rs.1350
(iv). Yard to Rail or vice versa (for ICD's)	Rs.700	Rs.1050	Rs.700	Rs.1050
(v). Yard to Truck or vice versa for direct delivery	Rs.300	Rs.450	Rs.300	Rs.450
(vi). Handling transhipment container	US \$ 27.5	US \$ 41.25	US \$ 27.5	US \$ 41.25
B. Storage charges	Proposed in the range of US \$ 5 to US \$ 20 in graded slabs for different types of containers. Free days proposed at 2 days for loaded import container, 4 days for loaded export container, 10 days for ICD container, 15 days for transhipment container and so on.			
C. Miscellaneous charges	The charges are proposed in the range from Rs.75/- to Rs.1275/- for various services like cancellation of document, fixing or removal of seal, lift on / lift off in the CY, charges for shifting within the terminal, etc.			

- (e). The consolidated container handling charges is stated to include stevedoring, use of gantry crane, use of transfer crane, lashing and unlash, stowage planning, wharfage on container and containerised cargo, transportation.
- (f). Container related charges for coastal container is proposed at 60% of the foreign going container related charges in line with policy of the Government.
- (g). The handling charge and storage charge for hazardous containers and over dimensional container are proposed at 25% above the charges for normal container.

5.2. The TPT has proposed to collect upfront fee from the successful bidder. In this connection it has submitted that the guidelines for upfront tariff setting with reference to the Container Terminal does not mention any specific norms about the treatment of upfront fee payable by the bidder for the PPP project while setting the pre-determined tariff. The TPT has sought the advice of this Authority on treatment of upfront fee for arriving at upfront tariff cap. In its proposal, the TPT has, however, assumed that the upfront fee to be part of the other capital cost (10% of total civil and container handling equipment cost).

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal received from the TPT was circulated to the concerned users / user organisations / shortlisted bidders forwarded by the TPT seeking their comments. The comments received from the users and potential bidders were forwarded to TPT as feedback information. The Container Shipping Lines Association has stated that it does not have any comments on the proposal. The TPT has furnished its observations on the comments of the users / potential bidders.

7.1. The proposal of the Tuticorin Port Trust to fix upfront tariff cap for container terminal at the Tuticorin Port under PPP projects seems to have been drawn based on the proposed development of berth no.8 as the container terminal. In this context, it was clarified to TPT that the tariff cap to be prescribed by this Authority would not only be applicable to the proposed container terminal at berth no.8 but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical container handling operation at the Tuticorin Port during the next five years.

7.2. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the Tuticorin Port Trust was also requested to furnish additional information / clarifications. The TPT has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the TPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from TPT
(i).	Capacity:	
(a).	The analysis done by the TPT to arrive at the effective container stacking space of 7.425 hectares may be furnished. Also, confirm 7.425 hectares is the actual area available for stacking containers after providing for the area required for internal roads for movement trailers and other handling equipment within the yard.	The area of 7.425 hectares on container ground slots has been worked out after providing for necessary area for roads around the yard. Area for building, workshop, etc. is not included. In this connection, it has drawn reference to feasibility report.
(b).	The ratio of import / export containers handled by the PSA SICAL Terminals Limited (furnished in Annex - I of the proposal) for the years 2006-07 and 2007-08 is 48: 52. Whereas for arriving at the average dwell time, 60% import containers and 40% export has been considered by the port in the calculation of the optimal yard capacity. The TPT may consider to modify the average dwell time considered in the computation of the optimal yard capacity.	Although reference was made to the present container traffic profile of the port, the ratio of import: export TEUs was taken as 60:40 in anticipation of future traffic profile and dwell time, viz. 2 days for import and 4 days for export as prescribed in the upfront tariff guidelines. However, as suggested by TAMP while arriving at the optimal yard capacity the import : export ratio has been updated in the calculation of average dwell time based on the ratio of traffic profile at the existing container terminal.
(ii).	Capital Cost:	
(a).	The TPT has assumed the unit cost of container handling equipment as indicated in the upfront tariff guidelines. As already mentioned in the guidelines, the capital cost of equipment should be updated to capture the prevailing market rate while fixing the upfront tariff cap. The TPT may, therefore update the estimates of equipment cost based on the prevailing market rate by obtaining budgetary quotations and furnish documentary evidence.	The capital cost for container handling equipment was taken as per the rates indicated in the guidelines. However, it has obtained some of the recent budgetary quotations for QC, RTGC and Reach Stackers, which, if permitted by TAMP, can be used in updating the Container Handling Equipment Cost. The quotes are as follows: a) Cost of a Quay Crane taken in the proposal is Rs.26.30 crores per crane, while the cost as per budgetary quotation is Rs.31.88 Crore (considering exchange rate 1USD = Rs.42.50 and excluding, Taxes and Duties) b) Cost of RTGC taken in the proposal is Rs.7.5 crores per unit, while the cost as per Budgetary quotation is Rs.7.31 crores (considering exchange rate of 1 Singapore Dollar = Rs.31.10 and excluding taxes and duties) c) Cost of Reach Stacker taken in the proposal is Rs.1.90 crores, while the cost

		as per Budgetary Quotation it is Rs.2.45 crores (considering exchange rate of 1 Euro = Rs.66.2 and excluding taxes and duties).															
(b).	The civil cost estimation based on the estimates prepared in 2003 with an adhoc increase of Rs.10 crores may not be reasonable and appropriate. It is understood from the upfront tariff proposals received from other port trusts, that the increase in the price of steel, iron, etc., is substantial in the last few years. The TPT may therefore review and update the estimates of civil cost bearing in mind that the construction will be in future after award of the concession.	Civil cost is worked out taking 5% annual escalation over the cost of Rs.10 crores provided in the Feasibility Report. The rough estimates are as follows: (Rs. in crores) <table border="1"> <tr> <td>1.</td><td>Office Building & Workshop At 20000 sq ft @1500</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Furnitures & others facility</td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Tools & Plants (FLT - 1, Compressor - 2, Welding Sets -6, Service Truck - 2 & Spl. Tools, etc.)</td><td>4.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Electrification (750 KVA Gen. sets - 1, 5MA transformer - 1, reefer points-90 & Other installations)</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td colspan="2">Total</td><td>12.50</td></tr> </table>	1.	Office Building & Workshop At 20000 sq ft @1500	3.00	2.	Furnitures & others facility	0.50	3.	Tools & Plants (FLT - 1, Compressor - 2, Welding Sets -6, Service Truck - 2 & Spl. Tools, etc.)	4.00	4.	Electrification (750 KVA Gen. sets - 1, 5MA transformer - 1, reefer points-90 & Other installations)	5.00	Total		12.50
1.	Office Building & Workshop At 20000 sq ft @1500	3.00															
2.	Furnitures & others facility	0.50															
3.	Tools & Plants (FLT - 1, Compressor - 2, Welding Sets -6, Service Truck - 2 & Spl. Tools, etc.)	4.00															
4.	Electrification (750 KVA Gen. sets - 1, 5MA transformer - 1, reefer points-90 & Other installations)	5.00															
Total		12.50															
(c).	The norms prescribed in the guidelines stipulate deployment of one Rail Mounted Gantry Cranes (RMGC) for handling six rakes per day. The TPT has not considered this equipment while estimating the equipment cost. The proposed Scale of Rates, however, include tariff for handling ICD containers which involve movement of containers by rail. The port is requested to confirm that it does not envisage deployment of RMGC at the container terminal by the BOT operator.	As of now the terminal operator will not handle ICD Containers by rail as it is being handled by the port itself. Hence, RMGC was not included in the Capital cost. However, a tentative tariff provision has been made in the Scale of Rates with reference to such rail movement of container by the operator.															
(d).	Other capital cost prescribed in the guidelines is with reference to financing cost and interest during construction. The reasons for apportioning the "other capital cost" to the base civil cost and equipment cost for estimating IT capital cost are not explained in the proposal. The estimate of IT cost may be estimated at 2% of the civil construction and container handling equipment cost as per the guidelines.	For estimating IT costs only the base civil and equipment costs have been considered. The 'Other capital costs' have not been apportioned. IT costs have been estimated at 2% of the civil construction and container handling equipment costs as per the guidelines.															
(iii).	Operating cost:																
(a).	Confirm that the unit rate of power and fuel considered for estimating the power / fuel cost are the prevailing rate.	It is confirmed that the rates for power and fuel (Diesel), are the rates prevailing at the time of submission of Upfront Tariff Application. There is no change in unit rate of power rate and fuel (diesel) Rate is Rs.37.55 / litre. If permitted by TAMP, these rates will be updated at the time of finalisation of the Upfront Tariff.															
(b).	The reasons for including the apportioned portion of "other capital cost" to the base civil and equipment cost for estimating repairs and maintenance cost, insurance cost and depreciation may be explained. For reasons explained in (iii). (d). above, the TPT may consider to modify these estimates.	Base capital cost will be adopted for estimating the repairs and maintenance cost.															

(iv).	Traffic Estimation: (a). The container traffic estimated (in Table 2.3.B., 2.3.C. and 2.3.D. in Annexure 3) for movement of containers from yard to CFS / CFS to yard, yard to rail / rail to yard, yard to truck / truck to yard is found to be significantly lower than the traffic handled by the existing container terminal operator. Justify the reasons for scaling down the traffic from the traffic level handled by the existing container terminal under each of these operations with detailed analysis done by the port in this regard. Likewise, hazardous container traffic estimated in Table 2.3.B., 2.3.C. and 2.3.D. for similar movements of containers also needs to be justified. (b). With reference to dwell time of container in Table 2.10, Annexure - 3, the basis of assuming various percentage of traffic in each of the times slots may be explained and justified. (c). The surge factor considered for estimation of yard capacity is 1.3 as per norms. The traffic estimated by the TPT is converted into boxes applying the conversion factor as 1.4. Explain the reasons for such variations in application of conversion factor. (v). The prevailing practice of prescribing certain container related charges in US dollar terms by converting the dollar value to rupee terms may not be appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. This is because applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. The TPT may therefore propose tariff in Indian Rupee only.	In designing the tariff for the container Terminal at TPT, it has been assumed that the Terminal operator will normally only provide services for movement of containers from / to ship to/from quay to / from yard. In case of heavy congestion at the Terminal/yard, it is assumed that the Terminal Operator will shift the container lying at the Terminal yard beyond a reasonable time on a FIFO basis to CFS or ICD or to a designated transit yard area within port limits (by Terminal Operator's truck). This service being on exception basis, only about 10% of the volume of respective of traffic has been considered here. (The percentage have been taken based on discussions with the existing container terminal operator at TPT.) These percentages of traffic has been taken based on discussions with the existing container terminal operator at TPT. The surge factor observed from the past traffic data handled at the existing berth no.7 at TPT is 1.4 and hence the same has been assumed while making the estimates for the traffic data for the upcoming berth no.8. The surge factor for calculation of the Annual Revenue Requirement has been assumed as 1.3, as per the given guidelines. This figure has been maintained as 1.3 as increasing the surge factor to 1.4 would further reduce the optimal quay capacity from 597,870 TEUs. US dollar tariff is to be retained to give parity to BOT operator vis-a-vis Port operations. TAMP may prescribe periodicity for revision in foreign exchange fluctuation say above / below 10%.
	Scale of Rates:	
(i).	General Terms and Conditions: With reference to the proposed note no. (xiii), the TPT may propose specific penalty clause for under performance or over stayal of vessel based on the performance norms to be prescribed by the port in the bid document.	This penalty clause is applicable only for TPT as all vessel related charges are going to be collected by TPT. The current Scale of Rates of TPT provides for shifting a vessel for non performance and that will hold good in this case also. Hence, no penal provisions need to be prescribed in the bid / RFP documents.
(ii).	The TPT has proposed concessional rate for coastal container at 60% of the tariff proposed for foreign going in respect of movement of container from yard to CFS / CFS to yard, yard to rail / rail to yard, yard to truck / truck to yard, shutout container and charges for reefer	This recommendation of TAMP has been noted and the necessary changes are being incorporated in the computation of upfront tariff.

	containers. As per the Orders No.TAMP/4/Gen/2004 passed by the Authority on 7 January 2005 and dated 15 March 2005 (in compliance with the direction from the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways), in case of container related charges where itemised charges were levied, concession on coastal containers is applicable on all relevant charges for ship to shore transfer, transfer from / to quay, to / from storage yard as well as wharfage on cargo containers. The concessional tariff proposed by the TPT for various movements mentioned herein above is not found to be in line with the Government's direction. The TPT may, therefore, consider to review and revise the concessional rates proposed for the coastal containers in line with the relevant policy. Consequently, the revenue estimation may also have to be revised with consequent adjustments in the proposed tariff caps.	
(iii).	Justify the rebates proposed in the handling charges when users carry out the operations with their own arrangements with reference to the tariff component included in the base handling rates.	(a). If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa, rebate is calculated at 50% of Quay crane. (b). If the Terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay, rebate is proposed at 25% of the applicable handling charges for transportation of containers from quay to yard and vice versa. (c). If the Terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa, rebate is worked out at 25% of the applicable handling charges of containers at the stack yard including lift on / lift off. (d). If the Terminal user provides labour for lashing/unlashing operation to container, rebate is calculated at 5% of Quay crane handling charges.

8.1. A joint hearing in this case was held on 16 September 2008 at the premises of Chennai Port Trust. At the joint hearing, the TPT made a power point presentation of its proposal along with revised estimation of capital cost. At the joint hearing, the TPT, the users/user associations and the short listed bidders made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the TPT was advised to file revised calculations and furnish copies of the documents based on which revised capital cost is estimated alongwith consequent revised calculation of upfront tariff and revised proposed Scale of Rates.

9. Subsequent to the joint hearing, M/s.Chettinadu Logistics Private Limited and PSA SICAL Terminals Limited has filed written submissions. At the request made by the bidders, the TPT was advised to forward a copy of the presentation made by them during the joint hearing to all the bidders / users.

10.1. In response to the decisions taken at the joint hearing, the TPT has furnished updated capital cost based on budgetary offers with reference to container handling equipment and has also furnished revised calculation and revised proposed Scale of Rates. The main modifications done by the TPT are summarised below:

(i). (a). **Capital Cost:**

(Rs. in crores)			
Sl. No.	Description	Estimated in the initial proposal	Revised cost estimates
1.	Civil Construction Cost	18.46	18.80
2.	Container Handling Equipment *		
a).	Quay Gantry Crane (3 nos.)	78.90	134.33
b).	Rubber tyred Gantry crane (9nos.)	67.50	86.98
c).	Reach Stacker (1 no.)	1.90	3.15
d).	Tractor/Trailers (18 nos.)	6.84	6.84
	Total Container Handling Equipment	155.14	231.30
3.	IT systems cost (2% of 1 plus 2)	3.47	5.00
4.	Other Cost (10% of 1 plus 2)	17.36	25.01
5.	Total Capital Cost [1+2+3+4]	194.43	280.12

* The exchange rate applied in the revised proposal for conversion of budgetary quotations in foreign currency are 1US\$ = Rs.45, 1 Singapore dollar at Rs.31 and 1 Euro = Rs.64. The applicable cess, duties, etc., are reportedly applied for arriving at the unit rate of the equipment.

(ii). **Annual Operating Costs:**

- (a). The unit rate of fuel at Rs.37.75 per litre is adopted based on the prevailing rate as against Rs.36 per litre considered in the initial proposal.
- (b). The estimation of repairs and maintenance, insurance, depreciation and other expenses linked to capital cost has been consequently modified in view of revision in the capital costs.
- (c). The revised annual operating costs works out to Rs.76.82 crores as against Rs.56.85 crores estimated in the original proposal.

(iii). The Return on Capital Employed at 16% works out to Rs.44.82 crores as against Rs.31.11 crores estimated earlier.

(iv). The total Annual Requirement works out to Rs.121.65 crores as against Rs.87.96 crores estimated in the initial proposal.

(v). It has also furnished revised proposed Scale of Rates indicating the upfront tariff for individual items. The tariff proposed by the TPT for main services in the revised proposed Scale of Rates vis-à-vis the tariff proposed in the initial proposal are highlighted below:

(Tariff for 20' containers)

Particulars	Initial proposal		Revised proposal	
	Laden 20'	Empty 20'	Laden 20'	Empty 20'
A. Handling charges:				
(i). Handling by Quay Crane (QC)	US \$ 22	US \$ 22	US \$ 30	US \$ 30
(ii). Transportation from QC to yard and vice versa and handling at yard including lift on / off and delivery	Rs.700	Rs.500	Rs.840	Rs.600

(iii). Yard to CFS or vice versa	Rs.900	Rs.900	Rs.1000	Rs.1000
(iv). Yard to Rail or vice versa (for ICD's)	Rs.700	Rs.700	Rs.700	Rs.700
(v). Yard to Truck or vice versa for direct delivery	Rs.300	Rs.300	Rs.300	Rs.300
(vi). Handling transshipment container	US \$ 27.5	US \$ 27.5	US \$ 30	US \$ 30
B. Storage charges	In the range of US \$ 5 to US \$ 20		In the range of US \$ 6.20 to US \$ 24.80	

(vi). Apart from the above modifications in the proposal, the TPT has made the following submissions with reference to the points discussed at the joint hearing:

(a). Free Period

Though the free period of 5 days is being allowed by PSA SICAL Terminals Limited and TPT at present, the calculations of the Upfront tariff including the ground rent are based on the extant guidelines. The proposed free period of 2 days for empty and 4 days for laden containers are the minimum and the terminal operator can allow higher free period as concession considering the operation logistics of the terminal operator. Hence, the Port feels that the free period as proposed by the Port in the original proposal of 2 days and 4 days respectively for empty and loaded containers may be retained.

(b). Upfront Fee

Regarding the issue of considering the upfront fee as part of the capital cost, it is submitted that the guidelines of upfront tariff fixation of the Authority provide for the elements of upfront fee as one of the elements of other capital costs calculated at 10% of the civil and mechanical costs in respect of all terminals except container terminals. Hence, this differential treatment may kindly be resolved by the Authority so as to facilitate the same level playing ground for all operators under the PPP mode. With respect to the upfront fee of Rs.60.00 crores proposed by the TPT, it is submitted that the same has been included as a condition in the RFQ based on which five bidders have been shortlisted. Therefore, the Port proposes to include the same in the RFP for submission to Government of India (PPPAC) for sanction prior to circulating to the said shortlisted bidders. The quantum of upfront fee is an entirely different issue concerning upfront tariff fixation and hence it may be left to the decision of the PPPAC as a matter of national policy.

(c). Charges for Overdimensional Containers:

The port is interested to retain the prescription of 5 times the normal charges for handling overdimensional containers for the reasons of the wear and tear involved on the equipment and the same cannot be a regular feature. Hence, the Authority is requested to retain the same and leave it to the individual discretion of the terminal operator based on the ground realities.

10.2. Subsequently, the TPT has further updated the capital cost and has furnished revised upfront tariff calculation alongwith revised proposed Scale of Rates. The main modifications done by the TPT with reference to its earlier revised proposal of 20 September 2008 is summarised below:

(i). Civil Cost:

(a). Pavement Cost: The unit cost of paving the unpaved stackyard area of 3.5 Ha has been revised from Rs.1800 per sq. mtr. to Rs.2700 per sq. mtr. based on the latest available rates as of September 2008.

- (b). Cost for construction of gates and fencing of the terminal area have been included in the civil cost estimates. These were not included in the earlier estimation.
- (c). Provision for contingencies has been made to the tune of 2% of the total civil cost in the revised capital cost estimation to meet contingency requirement.
- (d). It has confirmed that all the items of civil cost are based on the prevailing rates as on September 2008.
- (e). The updated civil cost is Rs.22.92 crores as against Rs.18.80 crores estimated earlier.

(ii). **Container Handling Equipment Cost:**

- (a). This per unit cost for the tractor / trailer has been updated from Rs.38 lakhs per unit to Rs.62 lakhs per unit as per latest available market rates.
- (b). 2% of the container handling equipment cost has been provided to meet the contingency requirements.
- (c). The revised container handling equipment cost is Rs.240.34 crores as against Rs.231.13 crores estimated earlier.

(iii). The estimation of IT cost and other capital cost has also been updated in view of revised capital cost. The detailed breakup of the revised capital cost is furnished below:

Sl. No.	Group	Basis	Estimation furnished by TPT (Rs. in crores)
1.	Civil construction cost	Estimated by port based on prevailing rates of September 2008	22.92
2.	Container handling equipment (Based on budget quotations obtained in June-August 2008)	Unit rate of equipment (Rs. in crores)	
(i).	Quay gantry crane (3 nos.)	44.78	134.33
(ii).	Rubber Tyred Gantry crane (9 nos.)	9.67	86.98
(iii).	Reach stacker (1 no.)	3.15	3.15
(iv).	Tractor Trailer (18 nos.)	0.62	11.16
(v).	Contingencies	2% of container handling equipment cost	4.71
	Total Container handling equipment cost		240.33
3.	IT System cost	2% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	5.27
4.	Other Cost including Financing cost and Interest during construction.	10% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	26.33
	Total Capital Cost		294.85

- (iv). The operating cost viz. the repairs and maintenance, insurance, depreciation and other costs which are linked as percentage to the capital cost has been updated. The modified operating cost for the optimal terminal capacity of 597,870 TEUs is estimated at Rs.79.89 crores as given hereunder:

Sl. No.	Cost Item	Norm	Basis	Estimates (in Rs.)
(i).	(a). Power	8 KWH/TEU	Rs.6.86/ KWH	32,811,106
	(b). Fuel	4 Liters/TEU	Rs.37.55 litre	89,800,074
(ii).	(a). Civil repair and maintenance	1% of cost of all civil assets	1% x Rs.22.92 crores	2,292,338
	(b). Mechanical and electrical equipment repair and maintenance	2% of cost of container handling equipment and IT systems	2% x Rs.245.60 crores	49,120,435
(iii).	Insurance	1% of Gross Fixed Assets Value	1% x Rs.294.85 crores	29,485,159
(iv).	Depreciation**	As per rates prescribed in the Companies Act	3.34% on civil works 10.34% on container handling equipment 16.20% on IT systems	290,644,909
(v).	License Fee (rentals for land and other port assets, including 2,000 sq. mtr. land required for terminal building and workshop)	As per the rate prescribed in the prevailing Scale of Rates of Port Trust	(102,000 + 2,000) sq. mtr. @ Rs.8 sq. mtr. / month	9,984,000
(vi).	Other expenses -For Terminals having capacity more than 0.5 million TEUs	10% of Gross Fixed Assets value	10% x Rs.294.85 crores	294,851,590
Total Operating Cost				798,989,611

**:- The apportioned portion of the "Other Capital Costs" has been included while calculating depreciation cost in accordance with the Normal Accounting Practice as per Accounting Standard 16 (on borrowing cost) of Institute of Chartered Accountants of India (ICAI).

- (v). The updated Annual Revenue Requirement is:

Sl. No.	Particulars	Rs. in crores
1.	16% ROCE on Rs.294.85 crores	47.18
2.	Operating cost	79.90
Total Annual Revenue Requirement		127.08

- (vi). The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) is apportioned as per the guidelines into main tariff items as follows:

(Rs. in crores)

Sl. No.	Tariff Group	Percentage of total revenue allocated as per norms	Annual Revenue Requirement breakup
(i).	Container handling charges	90%	114.30
(ii).	Container storage charges	7%	8.89
(iii).	Miscellaneous services	3%	3.81
	Total	100%	127.00

- (vii). (a). The proposed Scale of Rates has been modified in view of the above changes to meet the revenue requirement. The quay crane charge and storage charge are proposed in rupee terms in the revised proposed Scale of Rates instead of dollar denomination proposed earlier. The tariff proposed for main services are summarised below:

(in Rs.)

Sl. No.	Particulars	Laden Container		Empty Container	
		20'	40'	20'	40'
(i).	Handling by Quay Crane	1440	2160	1440	2160
(ii).	Transportation from QC to yard and vice versa	840	1260	600	900
	Total handling charge	2280	3420	2040	3060
(iii).	Yard to CFS or vice versa	1000	1500	1000	1500
(iv).	Yard to Rail or vice versa	900	1350	900	1350
(v).	Yard to Truck or vice versa for direct delivery	300	450	300	450
(vi).	Handling charge for transshipment container	2160	3240	2160	3240
(vii).	Storage charge	Proposed in the range of Rs.290/- to Rs.1160/- for the highest slab beyond the proposed free period.			

- (b). Definitions of some of the terms which are not relevant for container terminal has been deleted. Definition of 'Day' is modified as per calendar day or part thereof instead of 6:00 a.m. to 6:00 a.m. of the following day proposed earlier.
- (c). Some of the general terms and conditions which are not relevant in view of proposing rupee denominated rates have been deleted from the revised proposed Scale of Rates.
- (d). As regards storage charge for hazardous containers, it has retained the earlier proposed provision of 25% premium. With reference to Over Dimensional Containers, the port has proposed to levy storage charge based on the actual numbers of ground slots in the respective container occupies under the respective slab instead of 25% premium proposed by it earlier.

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

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

- (i). The proposal is for fixing upfront tariff for Container Terminal proposed to be developed under PPP mode at an existing berth of Tuticorin Port Trust (TPT).

It has already been clarified to the port that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the proposed project at berth no. VII but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical Container Handling Terminal at Tuticorin Port during the next five years.

- (ii). In the initial proposal, the port had considered the unit rate of equipment as indicated in the upfront tariff guidelines for estimating the container handling equipment cost. The cost of civil works was based on the estimates furnished in the feasibility report prepared in 2003 and escalated by 5% per annum.

While furnishing indicative rates for different container handling equipment, the guidelines of 2008 stipulate that the capital cost should be updated based on the prevailing market rate. Some of the users / short listed bidders had also pointed out that the capital cost estimated by the port is understated and unrealistic. The TPT was, therefore, advised to review the capital cost estimate considering the prevailing market rate for civil and equipment cost.

At the joint hearing, the TPT has submitted revised capital cost based on budgetary quotations obtained for container handling equipment and had also suitably revised the calculation for upfront tariff setting.

Subsequently, on 7 October 2008, the TPT has further revised the capital cost estimation mainly updating the estimation of a few items under civil works. The revised calculation furnished by the port on 7 October 2008 and additional information / clarifications furnished by the port are considered in this analysis.

- (iii). The proposal filed by the TPT generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations from the guidelines proposed by the TPT are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

- (iv). Optimal Terminal Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the methodology for determination of optimal capacity of a Container Terminal. The factors determining the Optimal Terminal Capacity as per the norms considered by the TPT in the proposal are briefly explained hereunder:

- (a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The guidelines stipulate one quay crane for berth length of 100 metres. The TPT has taken 3 quay cranes for berth length of 340 metres as per the norms prescribed in the guidelines.

- (ii). The productivity of the quay crane at 25 moves per hour TEU to boxes ratio, the number of days of working in a year are considered as per the norms.

- (iii). Applying the norms and formula prescribed in the guidelines the optimal quay capacity is estimated at 597870 TEUs per annum for the proposed container terminal.

(b). Optimal Yard Capacity

(i). Ground slots:

A total area of 10 hectares of land is proposed to be provided by the TPT out of which 7.425 hectares of area would be reportedly available for container ground slots after providing area for roads around the yard, building, workshop, etc. based on the feasibility study conducted by the port.

Ground slots of 720 TEUs per hectare is considered for estimating the yard capacity as per the norms prescribed in the guidelines.

(ii). Average Stack Height:

The upfront tariff guidelines specify average stack height of 2.5 which is complied with by the TPT.

(iii). Average dwell time:

The upfront tariff guidelines specify average dwell time for export container at 4 days and for import container at 2 days which is considered by the TPT.

The port has considered the ratio of export : import at 51 : 49 based on the import / export mix obtained from the Container Terminal i.e. PSA SICAL Terminals Limited operating in its port. With the correction of an arithmetical error, the average dwell time works out to 3.02 days instead of 3.01 days considered by the TPT.

(iv). In view of the corrections made in the average dwell time, the yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines works out to 869,780 TEUs as against 872,879 TEUs determined by the TPT. The optimal yard capacity assessed by Chettinad Logistics Limited also works out to 869,780 TEUs. In any case, this modification will not have any impact on upfront tariff calculation as lower of the two capacities i.e. yard and quay capacities is to be considered as the optimal terminal capacity.

(c). As per the guidelines, optimal capacity of the Container terminal is considered at 597,870 TEUs per annum being the lower of the optimal quay and yard capacities.

Upfront tariff needs to be fixed based on the optimal capacity irrespective of any traffic forecast. PSA SICAL Terminals Limited and Oceanic Transport Limited have submitted that it will take some time for the operator to build the traffic volume to reach optimal terminal capacity. It has sought to recognise the time taken by the prospective terminal operator for building the volumes to optimal capacity while fixing the upfront tariff. As required by the guidelines, the upfront tariff fixation exercise will recognise only the optimal capacity determined based on the given formula. It is for the concerned bidders to assess the demand for the services and formulate its financial bid.

The reference made by Chettinad Logistics Private Limited about the formula for yard capacity suggested to the Ministry of Shipping is not found to be relevant at this juncture in view of specific norms for upfront tariff setting announced by the MSRTH. In any case, the optimal capacity of 597,870 TEUs worked out as per norms does not vary significantly from the capacity of 589,173 TEUs suggested by Chettinad Logistics Private Limited.

(v). Capital Cost:

As already mentioned earlier, the TPT has revised the capital cost estimation from Rs.194.43 crores considered in the initial proposal to Rs.294.85 crores in the revised proposal. The revised capital cost of Rs.294.85 crores comprises Rs.22.92 crores toward civil works, Rs.240.33 crores for container handling equipment, Rs.5.27 crores for IT system cost and Rs.26.33 crores cost for other assets which is explained hereunder:

(a). Civil Cost

The upfront tariff guidelines specify to rely upon the estimates of the port for civil cost necessary for achieving the optimal terminal capacity. The port had initially estimated the civil cost at Rs.18.46 crores based on the estimates furnished in the feasibility report in 2003-04 and applying annual escalation factor. It has subsequently on our advice reviewed the estimates of civil cost and revised it to Rs.22.92 crores reportedly based on the latest market rates of September 2008. Estimation for fencing, construction of gate, etc., which were not considered in the initial proposal are included in the revised civil cost estimations.

The civil cost estimates are prepared by the port with provision for miscellaneous items and contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates. The estimation of civil cost made by the TPT is relied upon for fixing upfront tariff.

(b). Container Handling Equipment Cost:

(i). The number of Quay cranes, Rubber Tyred Gantry Cranes, Reach Stackers, Tractor Trailers considered by the TPT for estimating container handling equipment cost is in line with the normative level of equipment prescribed in the guidelines.

(ii). The guidelines stipulate deployment of one Rail Mounted Gantry Cranes (RMGC) for handling six rakes per day. The TPT has excluded this equipment while estimating the equipment cost.

The port has clarified that the terminal operator is not expected to handle ICD Containers by rail as it is being handled by the port itself. Hence, RMGC is not included in the capital cost. Rate for rail movement of container by the operator is, however, included in the proposed Scale of Rates as a tentative tariff provision.

Relying on the submissions made by the port and also recognising that none of the users / bidders have raised any pointed objection on non-inclusion of the RMGC in the estimation of container handling equipment cost, the deviation proposed by the port in estimation of this item is accepted.

(iii). The TPT was advised to confirm that the estimates of capital cost are based on the prevailing market rate and the project report has been either updated or quotation obtained wherever required and supporting documents are furnished to substantiate the estimates.

Adhering to our advice, the TPT has updated the unit rate of equipment based on quotations obtained from the concerned suppliers during June - August 2008. It has substantiated the estimates with copies of quotations.

(iv). The exchange rate applied by the TPT for conversion of budgetary quotations in foreign currency are 1US\$ = Rs.45, 1 Singapore dollar at Rs.31 and 1 Euro = Rs.64.

The unit rate of quay crane considered by the TPT in the revised capital cost is Rs.44.78 crores, Rs.9.67 crores for RTG and Rs.3.15 crores for a reach stacker. The unit cost for tractor / trailer estimated at Rs.0.62 crores is reportedly based on the latest market rates.

The unit cost of the equipment and the total project cost considered by the TPT in the revised capital cost estimates are found to be comparable to the estimates furnished by the Chettinad Logistics Limited.

The unit rates of quay crane, reach stacker, and RTG furnished by the TPT are relied upon subject to updating the exchange rate prevailing at the time of analysis this case. The budgetary quotations furnished by the TPT in foreign currency are converted into rupee terms applying the exchange rate of 1US\$ = Rs.48.43, 1 Singapore dollar at Rs.32.75 and 1 Euro = Rs.65.46 with consequent changes in the cess and duties as considered by the TPT.

- (v). The revised container handling equipment cost subject to modification in the exchange rate explained above works out to Rs.255.85 crores as against Rs.240.33 crores estimated by the TPT.

(c). IT System Cost and Other Cost

The capital cost for IT systems and other items are estimated at 2% and 10% respectively of the sum of the civil cost and container handling equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.

- (d). Based on the above analysis, the aggregate capital cost works out to Rs.312.23 crores as against Rs.294.85 estimated by the TPT.

- (e). The project does not envisage the operator to construct the berth. The existing berth no.8 of the TPT is proposed to be handed over the successful bidder for developing container terminal berth on BOT basis by deploying the required container handling equipment and other supporting facilities. The capital cost, therefore, does not include cost for construction of berth and dredging cost. The TPT has confirmed that the entire dredging cost will be incurred by the Port.

Chettinad Logistics Private Limited has argued that although, berth is constructed by the port, the lessee will be required to pay royalty for the use of port infrastructure including the berth. Therefore, any cost incurred by the port on construction of berth should also be included in civil capex for setting of the tariff.

Since the operator is not required to incur any capital expenditure for construction of berth and the port will continue to provide berthing services and collect berth hire charge from vessels arriving at this berth, there is no justification to include the berth cost on notional basis for fixing upfront tariff. As regards the point made by the bidder about royalty, the guidelines clearly disallow this item in the fixation of upfront tariff.

- (f). Chettinad Logistics Private Limited and the PSA SICAL Terminals Limited have stressed the need to consider the additional item of upfront fee of Rs.60 crores payable by the bidder to the TPT as per the RFQ document.

The TPT has clarified that upfront fee is a matter related to structuring the deal in respect of the revenue sharing mechanism. Since it is a

transaction related parameter and not a capital cost parameter this factor has not been considered by the port in the upfront tariff calculation.

The guidelines for upfront tariff setting do not allow royalty payment as pass through for upfront tariff calculation. Since the upfront fee in the instant case is of a nature of royalty as admitted by the TPT, it is not found appropriate to include it in the upfront tariff calculation by a different terminology.

The TPT has also submitted that that no specific approval of the Government is obtained for the deviation from the new Model Concession Agreement for levying upfront payment. This matter has to be decided by the Government of India (PPPAC) as a national policy.

Notwithstanding the above position, in case the upfront fee payment is to be made by the bidder then the 'other capital cost' can be construed to include the upfront payment as well. This flows from the guidelines for upfront tariff setting prescribed for coal / iron ore terminal which states that "other items" under capital cost estimation includes upfront fee apart from other items such as interest during construction period, working capital margin, miscellaneous assets, etc.

- (vi) The Return on Capital Employed at 16% on the modified capital cost of Rs.312.23 crores works out to Rs.49.96 crores. M/s.Oceanic Transport Limited have stressed the need to review the rate of return of 16% on capital employed in view of change in the key parameter included under Capital Assets Pricing Model (CAPM) prescribed in the 2005 guidelines. It has suggested to consider ROCE @ 20%. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2008-09 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence the return on capital employed computed at 16% of the estimated capital cost, which works out to Rs.4995.68 lakhs is considered.

(vii) Operating Cost:

- (a) Consumption of power is considered as per the norms at 8 KWH per TEU. The unit cost of power considered by the TPT in the revised calculation is Rs.6.86 per unit reportedly based on the unit rate of power incurred in May 2008. The TPT has confirmed that the unit rate of power adopted for the upfront tariff calculation is the prevailing rate.
- (b) Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norms prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered in the initial proposal was Rs.36 per litre. The TPT has subsequently updated the rate for fuel (diesel) at prevailing rate reported at Rs.37.55 per litre.
- (c) As per the norms, repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets.

The norms stipulate the repairs and maintenance cost on mechanical and electrical equipment at 2% of the relevant cost of the assets. The TPT has rightly estimated repairs and maintenance @ 2% on container handling equipment and IT system cost in line with the guidelines. The request of PSA SIGAL Terminals Limited to consider repairs and maintenance at 2.5% on equipment cost is not in line with the norms prescribed in the guidelines and has not been substantiated with any empirical evidence.

- (d). The insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets as per the norms prescribed in the guidelines.
- (e). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on container handling equipment and 16.20% for IT systems as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets. The depreciation rate prescribed in the Companies Act for IT system is 16.21% against 16.20% considered by the TPT. The computation of depreciation is modified to that extent. This will, however, not have any significant impact on the total operating cost.

For calculation of depreciation, value of other assets has been capitalised to civil works, container handling equipment and IT systems and depreciation at the applicable rate is claimed thereon by the TPT as per the accounting practice followed for the borrowing costs. The same approach is followed while estimating the depreciation on the modified capital cost.

- (f). Lease rental is estimated for a total area of 104000 sq. mtrs. of land including 2000 sq. mtrs. of land required for terminal building and workshop proposed to be allotted by the port.

The guidelines stipulate the lease rental to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The port has considered a rate of Rs.8 per square metre per month for estimating the lease rental, which is the license fee prescribed in its Scale of Rates of the TPT for open space inside the security wall. With reference to the point made by the Chettinad Logistics Private Limited, the Tuticorin Port Trust has confirmed that no additional lease rent is payable on the wharf area.

- (g). The total operating cost based on the above analysis works out to Rs.8394.33 lakhs as against Rs.7989.89 lakhs by the TPT.

- (viii). The statement for fixing upfront tariff cap for container terminal in line with the above analysis is attached as **Annex-I**.

- (a). The total revenue requirement for the container terminal works out to Rs.13390.01 lakhs which is an aggregate of 16% Return on a capital cost (i.e. Rs.4995.68 lakhs) and operating cost (Rs.8394.33 lakhs).
- (b). The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 7% towards storage charge and 3% towards miscellaneous charge.

Accordingly, Rs.12051.01 lakhs is to be realised from container handling charges and Rs.937.30 lakhs each from storage charge and Rs.401.70 lakhs from miscellaneous charges to meet the total revenue requirement of Rs.13390.01 lakhs.

- (ix). The guidelines do not prescribe any specific methodology for framing the Scale of Rates. The container handling charges include tariff items for various services and further the rates differ based on the type and size of containers.

The pattern of the services and facilities offered at the existing container terminal in the port is reportedly taken as the base by the TPT and scaled up to the optimal capacity assessed for the proposed Container terminal. The tariff for the similar

services offered by the existing terminal is taken as the base and adjusted by the TPT to meet the estimated revenue requirement for optimal terminal capacity of 597870 TEUs.

The new Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement.

The approach adopted by the TPT in arriving at the proposed Scale of Rates to meet the revenue requirement is on the same lines and is relied upon except for correcting an error observed in the conversion of TEUs into number of boxes.

For deriving unit rates, the TPT has converted the optimal terminal capacity of 597870 TEUs into 427050 boxes. Whereas adopting the TEU ratio of 1.3 specified in the guidelines for arriving at the optimal terminal capacity, the number of boxes works out to 459900 boxes. This factor is corrected in the service break up furnished by the TPT.

Some of the users have raised an objection that the storage charge proposed by the TPT is on the higher side. While examining the calculation furnished by the TPT, it is observed that while estimating the revenue estimation from storage charge, the TPT has not considered average number of days each categories of container is expected to stay under each slab after availing the free period.

After rectification of error, the estimated revenue from the handling charge is Rs.11755.45 lakhs, Rs.1910.86 lakhs from storage charge and Rs.396.44 lakhs from miscellaneous services at the tariff level proposed by the TPT.

As against this, as already explained in the earlier paragraphs, the revised revenue requirement is Rs.13390.01 lakhs which constitutes Rs.12051.01 lakhs from container handling charge, Rs.937.3 lakhs from storage and Rs.401.70 lakhs from miscellaneous services following the distribution norms prescribed in the guidelines.

Thus, in order to meet the revised total revenue requirement, the handling charge proposed by the TPT is increased by 2.5%.

As regards storage charge, the tariff needs to be reduced by 50% from the level proposed by the TPT. This is mainly on account of error in the computation of revenue from storage charge by the TPT as mentioned earlier.

The revised storage charge for the first slab after 50% reduction from will work out to Rs. 145 per 20' container as against 290 per 20' proposed by the port. This is comparable to the storage charge in the range of US\$ 2.67 to US\$ 3.58 prescribed for the first slab in the Scale of Rates of the ABG Kandla Container Terminal Limited, Jawaharlal Nehru Port Trust and NSICT.

The differential in the revenue requirement at the tariff level proposed by the TPT and the as per revised revenue requirement calculation is not significant in respect of miscellaneous category. In view of this and also recognising that they are not mandatory services, the tariff proposed by the TPT for miscellaneous services is prescribed without any modification.

- (x) It may be noteworthy that some of the container related tariff items are prescribed in dollar terms in a few existing terminals. It has been decided by this Authority that prescribing dollar denominated tariff is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange

variation over the next 30 year cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, in the case of Paradip Port Trust coal / iron ore terminal at Paradip Port Trust and for coal terminal in Mormugao Port Trust prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms in rupee denomination.

Flowing from this decision, the TPT was advised to propose some of the dollar denominated container related tariff in rupee terms. Though the port had initially stressed the need to prescribe the handling charges in dollar terms in line with the prescription for similar tariff items in the existing container terminal, it has in its revised proposed Scale of Rates, proposed all the tariff items in rupee terms.

- (xi). In case of handling restow container without landing on the quay, the tariff prescribed in the Scale of Rates of other private terminals is about 40% to 50% of the normal charges. In case of handling such container by landing on quay, the rate prescribed in other private terminals is around 1.5 times the handling rate for normal containers. The differential tariff proposed by the TPT for this category of container is not found to be in the line with the position obtaining at the other private terminals. Hence the tariff for restow container is modified and prescribed at 43% of normal handling charge in case of handling without landing on quay and 1.43 times with landing on quay. The impact of this is considered in while arriving at the revenue estimation.

- (xii). The TPT has proposed tariff for movement of ICD container from yard to rail as a tentative provision.

As already mentioned earlier, the port does envisage the operator to handle ICD container. Even the relevant equipment i.e. Rail Mounted Gantry Crane is also not considered by the TPT in the capital cost estimation. Since the port itself proposes to handle such containers and also recognising that the revenue estimation does not consider any revenue from this service, it is not found necessary to include tariff for this particular service. Hence tariff for movement of container between yard to rail and storage charge for ICD container is deleted from the revised Scale of Rates.

- (xiii). The tariff for handling 40' container is proposed 1.5 times the rate prescribed for a 20' container and the tariff for container above 40' is prescribed two times the tariff for 20' container in line with the differential tariff prescribed in the 2005 guidelines.

- (xiv). A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers over the handling charges by quay crane transportation from quay to yard, yard to CFS, yard to rail and yard to truck over the rate prescribed for normal container. The tariff guidelines of 2005 allow 25% premium on hazardous cargo container over the applicable handling charges. Hence the tariff proposed for hazardous cargo is prescribed at 25% over the revised handling charge prescribed for the normal containers.

The TPT has also proposed 25% premium on over dimensional containers in line with the tariff prescribed for hazardous cargo container. It is relevant to mention that this Authority has prescribed the premium at the stated level on handling charges of over dimensional containers in case of Chennai Container Terminal Limited, Nhava Sheva International Container Terminal Limited, India Gateway Terminal Private Limited, etc. Based on the position obtained at the existing terminals, the 25% premium proposed in case of over dimensional containers is accepted with suitable modification in the rates.

- (xv). (a). The TPT has proposed 2 days free period for import containers and 4 days for export containers:

The free days proposed for Transshipment containers, ICD containers are 15 days and 10 days respectively and 15 days for shut out containers.

Whilst some of the bidders have argued that large number of free days as proposed by TPT will encourage port users not to move boxes at the earliest which impairs the yard capacity, some of the user associations like the Tuticorin Ship Agents Association have that the proposed free period is inadequate.

The free days for import and export containers proposed by the TPT are as per the norms for the average dwell time for import / export container prescribed in the guidelines. Free days proposed by the TPT for other categories of containers are specifically provided in the guidelines but are found to be comparable to the free days prescribed in other private terminals. Hence it is not found necessary to modify the free period structure proposed by the TPT.

Chettinad Logistics Limited has argued that there should not be any free period for shut out containers as the container is shut out under shipping instruction and not at the fault of the terminal operator. In this context it is clarified that the Authority has already held in one of its Orders relating to Tuticorin Port Trust that when a charge is levied in lieu of container being shut out, then it is entitled to get the benefit of the free period as well.

The Scale of Rates of other Private Terminals like the the Chennai Container Terminal Limited, Nhava Sheva Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminals Limited etc., allow the applicable free period to such container from the time the container is first received.

The free period for shut out container is, however, not prescribed at a higher level of 15 days but is allowed as per the relevant category of container.

A suitable note is, therefore, incorporated in the Schedule of shut out charge in line with the provision prescribed in the Scale of Rates of other private terminals.

- (b). The storage charge for hazardous container is proposed at 25% premium over the applicable storage charge which is found to be in line with the tariff guidelines of 2005 and hence is accepted. As regards storage charge for over dimensional containers, TPT has revised its earlier proposal to specify that storage charge for over dimensional containers shall be levied based on the actual number of ground slots occupied by the respective containers. This is found to be in line with the prescription in some of the container terminals like the Chennai Container Terminal Limited, etc., and hence is accepted.

- (xvi). (a). The Tuticorin Ship Agents Association and Tuticorin Custom House Association have objected the proposed fee of Rs. 500 for late processing of the EIR. The Scale of Rates of other private container terminal like the CCTL, NSIC, ABG Kandla Container Terminal Limited do not prescribe tariff for such an tariff item. In view of strong objection raised by the users and also based on the position obtained from the other private terminals, the tariff for late processing fee is not included. The final revenue estimation takes into consideration the impact of deleting the said tariff item.

- (b). Another point made by the Tuticorin Ship Agents Association is that the lift on / lift off (LOLO) charges proposed at the same level for a laden and empty container is not logical.

Though in the Scale of Rates of the PSA SICAL, differential charges for lift on / lift off are prescribed, it is relevant to mention that no differential is maintained in this tariff item for laden / empty container in the Scale of Rates of other private terminals such as Chennai Container Terminal Limited, ABG Kandla Container Terminal Limited, etc.,. It has to be recognised that this tariff is for additional lift on / lift off at the CY. Since it is for miscellaneous service and based on the position obtaining at some of the other container terminals, it is not found necessary to modify the rate proposed by the TPT.

- (c). Some of the amendments suggested by the Tuticorin Custom House Agents Association (TCHAA) in the proposed Scale of Rates about provisions relating to penal interest for delay in refunds by the operator, specifying the bank for adopting the dollar rate, etc., call for amendments of the provisions stipulated in the 2005 tariff guidelines. These amendments may be suggested by the association while reviewing the 2005 guidelines. As regards the definition of the 'day' the TPT in the revised Scale of Rates has modified it to state it as a calendar day which addresses the point made by the TCHAA.

- (xvii). The handling charge by quay crane, is stated to include stevedoring, handling by quay crane, lashing and unlashings, stowage planning, wharfage on container and containerize cargo. The said note is partially modified to include that it also covers charges for all the miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (xviii). The concessional rates for coastal containers are prescribed in line with clause 4.3 of the 2005 tariff guidelines and the policy directions issued by the Government. The concessional tariff is proposed at 60% of the tariff of foreign containers on the quay crane charge and movement between quay to yard for handling normal import / export containers, for transshipment containers, restow container and hatch cover handling for coastal category. The proposed concessional rates for coastal containers are found to be in line with the Government policy guidelines.
- (xix). Rebate on the handling charge is proposed, if the users make their own arrangement for carrying out operation with the prior permission of the operation when the equipment is not available for some reason. None of the user associations or the bidders have raised any objection of the proposed rebate. The rebate is prescribed at the level proposed by the TPT. The impact of the rebate has been considered while arriving at the revenue estimation.
- (xx). The TPT will continue to levy berth hire charge for the vessels arriving at the proposed Container Terminal at the rates prescribed in its Scale of Rates. Since the berth hire charges for vessels handled by operator are proposed to be collected by the TPT has incorporated a conditionality to allow rebate equivalent to berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / break down of the shore based facilities. This flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to the port / operator.
- (xxi). Definitions of some of the terms and general terms and conditions which are not found to be relevant have been deleted by the TPT in the revised proposed Scale of Rates.

Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2006 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, storage charge not to accrue for the period when the operator is not in a position to deliver / shift the containers, etc. has been incorporated by the TPT in the proposed the upfront tariff schedule. Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

(xxii). The penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, has been proposed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the prescription in the upfront tariff schedule approved for coal / iron ore terminals in the Mormugao Port Trust, Paradip Port Trust, New Mangalore Port Trust, etc., and in line with Clause 2.8.2 of the March 2005 tariff guidelines.

13.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, 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 2008 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.

13.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

13.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

13.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Tuticorin Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Tuticorin Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

13.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Tuticorin Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

14. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves the tariff caps for the container terminal at Tuticorin Port Trust which is attached as Annex-II.

-BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT TUTICORIN PORT

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	As proposed by the TPT		As considered by TAMP
I	Optimal capacity				
(i)	Optimal Quay Capacity		Calculation furnished by TPT	Values considered by TPT	
(a)	Values for determining the quay capacity				
	A = Number of Gantry Cranes deployed for work in an year	= Berth Length / 100	= 345/100	3	3
	B = Number of working hours of gantry cranes in an year.	= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours	8760	8760
	C = Average number of moves per gantry crane	= 25 moves per hour	= 25 moves per hour	25	25
	D = TEU ratio	= 1.3		1.3	1.3
	E = 70%	= 70%		70%	70%
(b)	Optimal Quay Capacity = A * B * C * D * E TEUs			597870	597870
(ii)	Optimal Yard Capacity				
	G = Total Ground Slot in TEUs	= 720 TEUs per hectare	= 720 * 7.425 hectare	5346	5346
	H = Average Stack height	= 2.50		2.5	2.5
	P = Period in number of days	= 365		365.0	365.0
	S = Surge factor	= 1.3		1.3	1.3
	D = Average Dwell Time	= 4 days for Export & 2 days for Import	= (4*49%*597870) + (2*51%*597870)/600000	3.01	3.01
	Optimal Yard Capacity = $0.7 \cdot \frac{G \cdot H \cdot P}{S \cdot D}$ In TEUs			872879	869780
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in TEUs).			597870	597870
II	Capital Cost				
(i)	Container Handling Activity	Norms wherever prescribed	Calculation furnished by TPT	Rs. In crores	Rs. In crores
(a)	Civil Cost	As estimated by the terminal			
	(i). Office building and work Shop		= 20000 sq ft * Rs 1500 / sq ft	3.00	3.00
	(ii) Furniture & other facilities		Lump sum	0.50	0.50
	(iii) Tools and Plants			4.00	4.00
	(iv) Electrification			5.00	5.00
	(v) Fencing		= 820 mtrs * Rs 2700 / meter	0.32	0.32
	(vi) Construction of Gate			0.20	0.20
	(vii) Pavement cost		= 35000 sq mtrs * Rs 2700 / sq meter	9.45	9.45
	(viii) Contingencies		2% of Civil cost	0.45	0.45
	Subtotal (a)			22.92	22.92
(b)	Container Handling Equipment	Norms			
	(i) Quay Gantry Crane	1 no. for 100 metres berth length	3 Nos * unit rate Rs 44.78 crores (rate updated as Rs 48.19 crores in our calculation)	134.33	144.57
	(ii) Rail Mounted Gantry Crane	1 no. for handling 6 rakes/ day	Not considered in estimation as ICD movement not envisaged		
	(iii) Rubber Tyred Gantry Crane	3 nos. for each Quay Gantry crane	9 Nos * unit rate Rs 9.67 crores (rate updated as Rs 10.21 crores in our calculation)	86.98	91.89
	(iv) Reach Stacker/ Top Lift Truck	1 no. for 9 RTG's	1 Nos * unit rate Rs 3.15 crores (Rate updated as Rs 3.22 crores in our calculation)	3.15	3.22
	(v) Tractor Trailers	6 nos. for each Quay Gantry Crane	18 Nos * unit rate Rs 0.62 crores	11.16	11.16
	(vi) Contingencies		2% of Equipment cost	4.71	5.02
	Subtotal (b)			240.33	255.85
	Subtotal (a + b)			263.25	278.77
(c)	IT System Cost	2% of Civil & Equipment Cost	2% * Rs 263.25 crores (on Rs 278.77 crores in TAMP estimation)	5.27	5.58
(d)	Other Cost	10% of Civil & Equipment Cost	10% * Rs 263.25 crores (on Rs 278.77 crores in TAMP estimation)		
(e)	Total Capital Cost (a + b + c + d)			26.33	27.88
				294.85	312.23

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	As proposed by the TPT		As considered by TAMP
			Calculation furnished by TPT	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
III	Operating Cost Estimation				
		Norms			
	(a). Power Cost	8 KWH per TEU * Prevailing unit rate	8 KWH * Rs. 6.86/ KWH	328.11	328.11
	(b). Fuel	4 litres per TEU * Prevailing unit rate	4 litres * Rs. 37.55. per litre	898.00	898.00
	(b). Repair & Maintenance				
	- Civil Assets	1% of cost of Civil assets	1% * Rs. 22.92 crores	22.92	22.92
	- Equipment	2% of cost of Equipments	2% * Equipment cost & IT systems	491.20	522.84
	(c). Insurance	1% of Gross fixed assets	1% * Rs. 294.85 crores	294.85	312.23
	(d). Depreciation	As per Companies Act or provisions of IA whichever is higher	As per Companies Act	2906.45	3088.11
	(e). License Fee	As per the Rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts	1,94,000 sq metres * Rs. 8/sq. mtr. mth	99.84	99.84
	(f). Other Expenses (for terminals having more than 0.5 million TEUs)	10% of Gross fixed assets value	10% * Rs. 294.85 crores	2948.52	3122.28
	Total Operating Cost (a to f)			7989.89	8394.33
IV	Annual Revenue Requirement				
	Annual Revenue Requirement ARR				
	(a). Total Operating Cost			7989.89	8394.33
	(b). Return on capital Employed @ 16%			12757.62	4995.68
	(c). Total Revenue requirement				13390.01
	Apportionment of Revenue Requirement	% of total ARR			
	(a) Container Handling Charges	90%	90%	11436.72	12051.01
	(b) Storage Charges	7%	7%	899.53	937.30
	(c) Miscellaneous Charge	3%	3%	381.23	401.70
	(d). Total Revenue requirement (Rs. in lakhs)	100%	100%	12757.62	13390.01

ANNEX-11

TUTICORIN PORT TRUST**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER HANDLING TERMINAL****1.1. DEFINITIONS**

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

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

- (ii). **"Container"** shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iii). **"Demurrage"** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iv). **"Foreign-going Vessel"** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (v). **"Free period"** shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (vi). **"Full Container Load"** (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (vii). **"Hazardous container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO.)
- (viii). **"ICD"** shall mean Inland Container Depot.
- (ix). **"Less than a Container Load"** (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (x). **"Over Dimensional Container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (xi). **"Port"** shall mean Tuticorin Port Trust.
- (xii). **"Per day"** shall mean a calendar day or part thereof.
- (xiii). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xiv). **"Shut Out Container"** shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No.(VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xv). **"Transshipment container"** shall mean any container, which is discharged from one vessel stored in the container Terminal and shipped through another vessel for other port.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

- (ii). (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.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals.
- (e). 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.
- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (b). Like wise, the Terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 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 as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is Rs. 100/- or less.
- (vi). Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (vii). An LCL Container coming in and going out of the Terminal as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- (viii). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal.

- (ix). In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal Operator or any other reasons attributable to Terminal Operator,, rebate equivalent to berth hire charges payable to the Tuticorin Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by Terminal Operator.
- (x). (a). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (b). The concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (c). A container from a foreign port landing at TPT Berth No. 8 Container Terminal for subsequent transshipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (xi). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). 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 rationalization 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. Provided that the Terminal should notify the public such lower rates and / or rationalization 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.

CHAPTER-II

CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

2.1. Charges for normal and reefer containers.

Note: The consolidated container handling charges prescribed in Schedule 2.1(A)(i), 2.2, 2.3(A)(i), 2.4(A)(i) include the following elements, viz., stevedoring, handling by quay crane, lashing and unlashng, stowage planning, wharfage on containers and containerized cargo and charges for all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

2.1.A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/ unlashng

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20
(ii).	Empty Container	1476	2214	2952	885.60	1328.40	1771.20

2.1.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including lift on/lift off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	861	1291.50	1722	516.60	774.90	1033.20
(ii).	Empty Container	615	922.50	1230	369	553.50	738

2.1.B. Yard to CFS/CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050
(ii).	Empty Container	1025	1537.50	2050	1025	1537.50	2050

2.1.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615
(ii).	Empty Container	307.50	461.25	615	307.50	461.25	615

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned in subsequent schedules.

2.2. Charges for Transshipment containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80
(ii).	Empty Container	2214	3321	4428	1328.40	1992.60	2656.80

Note: A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

2.3. Charges for Hazardous containers.**2.3 A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/ unlashng**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

2.3.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/Lift Off and Delivery Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	968.65	1291.50

2.3.B. Yard to CFS /CFS to yard— Transport and lifts at CFS

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

2.3.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded Container	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

2.4. Charges for Over Dimensional Cargo Containers.**2.4. A. (i). Handling by Quay Crane including lashing/ unlashng**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214
(ii).	Empty	1845	2767.50	3690	1107	1660.50	2214

2.4.A. (ii). Transportation from QC to Yard & Vice Versa and Handling at Container Yard including Lift On/L Off and Delivery/ Receipt to and from Customers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded	1076.25	1614.40	2152.50	645.75	988.65	1291.50
(ii).	Empty	768.75	1153.10	1537.50	461.25	691.90	922.50

2.4.B. Yard to CFS /CFS to Yard- Transport and lifts at CFS.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50
(ii).	Empty	1281.25	1921.90	2562.50	1281.25	1921.90	2562.50

2.4.C. Yard to Truck/ Truck to Yard - For Direct Delivery

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Loaded	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80
(ii).	Empty	384.40	576.60	768.80	384.40	576.60	768.80

2.5. Rebates:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements, with the prior written permission of the Terminal Operator when the equipment of the Terminal Operator are not available for some reasons.

Sr. No.	Description	Foreign Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(a).	If the ship's gears are used for loading / unloading containers from ship to shore or vice versa.	720	1080	1440	432	648	864
(b).	If the Terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay.	150	225	300	90	135	180

Sr. No.	Description	Foreign Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(c).	If the Terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa.	150	225	300	150	225	300
(d).	If the Terminal user provides labour for lashing/unlashing operation to container	72	108	144	43.20	64.80	86.40

Notes:

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.
- (2). In case of Sr. No. (d), above rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

2.6. Charges for handling Hatch Covers of vessels

Sr. No.	Particulars	Foreign Going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
(i).	When placing the hatch cover on the quay	1890	1134
(ii).	Without placing the hatch cover on the quay	758	454.80

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

2.7. Charges for shifting containers within vessel (Restows)**(A). Shifting within hatch (without landing and reshipping)**

Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	635	952.50	1270	381	571.50	762

(B). Shifting via quay (shifting by landing on quay and reshipping)

Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	2110	3165	4220	1266	1899	2532

2.8. Charges for Shut Out containers.

Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
Loaded & Empty	1153.10	1729.65	2306.20	1153.10	1729.65	2306.20

Notes:

- (1). Above charges shall apply where an export container or transshipment container is shut out and delivered out of the Terminal.
- (2). In this case, the free storage period will be given to the container in accordance with section 2.10. from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

2.9. Charges for General services applicable to Reefer containers.

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Pre-trip inspection (including supply of electricity)	1384	1384	1384	1384	1384	1384
(ii).	Connection or disconnection Services On board a Vessel	92	92	92	92	92	92
(iii).	Cleaning of Container	72	144	216	72	144	216
(iv).	Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours or part thereof	149	223.50	447	149	223.50	447

Notes:

- (1). The tariff prescribed above does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers.
- (2). The charges prescribed in the schedule above are also applicable to restow reefer containers.
- (3). Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.
- (4). Pre-trip inspection of the reefer containers and connection or disconnection services on board the vessels will be uniform irrespective of the length of the containers.

2.10. Dwell time charges.**2.10.A. Loaded Import containers**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	3 Days to 7 Days	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 Days to 15 Days	290	580	870	290	580	870
(iv).	Thereafter	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.B. Loaded Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 4 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	5 Days to 7 Days	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 Days to 15 Days	290	580	870	290	580	870
(iv).	Thereafter	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.C. Empty Import or Export containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 2 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	3 Days to 7 Days	145	290	435	145	290	435
(iii).	8 Days to 15 Days	290	580	870	290	580	870
(iv).	Thereafter	580	1160	1740	580	1160	1740

2.10.D. Transshipment loaded/ empty Containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 15 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	16 Days to 30 Days	145	290	435	145	290	435
(iii).	Thereafter	290	580	870	290	580	870

2.10.E. Shutout loaded & empty containers

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof					
		Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length	Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	First 15 Days	145	290	435	145	290	435
(ii).	16 Days to 30 Days	290	580	870	290	580	870
(iii).	Thereafter	580	1160	1740	580	1160	1740

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non operating days shall be excluded.
- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the Concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- (4). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.
- (5). The users will not have to pay storage charges for the period during which the Terminal operator is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
- (6). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
- (7). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (8). (i). Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
(ii). For Over Dimensional Containers, storage charge shall be based on actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (9). The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the days the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). The Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the Terminal premises; and
 - (b). The line shall pay all Terminal charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Terminal premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

CHAPTER-III

3.1. Charges for miscellaneous services

Sr. No.	Particulars	Rate (in Rs.)		
		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	200	200	200
(ii).	Lift on/lift off in the CY	650	975	1300
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	800	1200	1600
(iv).	Shifting of containers within the Terminal for customs inspection	900	1350	1800
(v).	Stacking of containers in the designated yard for customs examination	275	405	540
(vi).	Direct loading	500	750	750
(vii).	Reshuffling	850	1275	1275
(viii).	Change of shipment status	550	825	825
(ix).	Change of container status	450	450	450
(x).	Cancellation of document	300	300	300
(xi).	Visitor entries pass (Cost per pass)			
	(a). Yearly		200	
	(b). Monthly		50	
	(c). Daily		20	
(xii).	Photography (Cost per day)			
	(a). For Shooting/ Filming		13000	
	(b). For Photography of goods		640	
	(c). For Photography of operations		3900	

3.2. Charges for supply of fresh water alongside the container berths.

Particulars	Rate (in Rs.)
Per 1000 Liters or part thereof	300
