रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 297] नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 21, 2019/श्रावण 30, 1941
No. 297] NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 21, 2019/SHRAVANA 30, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 अगस्त, 2019

सं.टीएएमपी/12/2019-एमयूसी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करने हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी प्रचालकों के लिए दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) के तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही के लिए डीएमआईसीडीसी से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी

गणपूर्ति

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

(ii). **श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)**

आदेश

(जुलाई, 2019 के 24वें दिन पारित)

यह मामला सभी महापत्तनों न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी प्रचालकों के लिए दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) के तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही के लिए डीएमआईसीडीसी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. भारत सरकार वैश्विक निर्माण और निवेश गंतव्य के रूप में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकसित कर रही है। इस प्रयोजन के लिए, दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर (डीएमआईसी) परियोजना के प्रबंधन के लिए दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) नामक एक विशेष प्रयोजनीय वाहन (एमपीवी) का निगमन किया गया है।

2.2. कार्गो संचालन में शामिल सभी हितधारियों के पास अपने प्रचालन के प्रबंधन के लिए उनकी अपनी सूचना प्रणाली है। चूंकि ये प्रणालियां परस्पर संबद्ध नहीं है, इसलिए ये वास्तविक समय आधार पर सूचनाओं का आदान-प्रदान नहीं करते हैं। पत्तन से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ताओं तक कंटेनरों के संचालन पर नजर रखने के लिए डीएमआईसीडीसी ने तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) की अवधारणा को एकल आपूर्ति श्रृंखला की विभिन्न एजेंसियों के पास उपलब्ध सूचना के एकीकरण के लिए विकसित किया है। यह परियोजना आपूर्ति श्रृंखला में कंटेनरों के आवागमन पर नजदीकी वास्तविक समय दृश्यता प्रदान करती है, जिससे कंटेनर तार्किक आवागमन सुगम होगा।

2.3. इस संबंध में, यह स्मरण कराया जाता है कि सरकार ने यह निर्णय लिया है कि, जवाहरलाल नेहरु पत्तन न्यास (जेएनपीटी) प्राधिकरण को अपने दरमानों के एक भाग के रूप में, एलडीबी परियोजना के अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की अधिसूचना का प्रस्ताव करें।

2.4. तदनुसार, सितंबर, 2014 में जेएनपीटी के माध्यम से डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव और जेएनपीटी और वहां प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों और जेएनपीटी के प्रयोक्ताओं के साथ परामर्शी प्रक्रिया के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपने 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी के द्वारा जेएनपीटी के सभी कंटेनरों (सिवाए पोतांतरण और तटीय के) वर्ष 2016-17 के लिए 125/-रु. प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 के लिए 135/-रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 के लिए 145/-रु. प्रति कंटेनर (सिवाए पोतांतरण और तटीय के) जेएनपीटी और जेएनपीटी स्थित बीओटी टर्मिनलों पर नामत: न्हावाशेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल)पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही का अनुमोदन किया था। एमयूसी की उक्त उगाही को क्रमश: जेएनपीटी, एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल के दरमानों में अंतर्विष्ट किया गया था। उक्त आदेश में प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की गई थी।

2.5. तत्पश्चात्, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 06 जून, 2018 के पत्र संख्या पीडी-14033/34/2017-पीडी-V के द्वारा इस प्राधिकरण को वर्ष 2018-19 के लिए जेएनपीटी के समान दर पर सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों के दरमानों में डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदान की जाने वाली एलडीबी सेवा के लिए कंटेनरों पर एमयूसी की उगाही के लिए एक उपबंध निर्धारित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों को लागू एक कॉमन आदेश जारी करने का निर्देश दिया।

2.6. एमओएस के पत्र के अनुसरण में, इस प्राधिकरण ने 8 जून, 2018 को एक कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी/46/2018-एमयूसी पारित किया था। जिसमें सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों के दरमानों में डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदान की जाने वाली एलडीबी सेवा के लिए कंटेनरों पर एमयूसी की उगाही के लिए एक उपबंध अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन किया। यह आदेश भारत के राजपत्र में 3 जुलाई, 2018 के राजपत्र संख्या 248 को अधिसूचित हुआ था और यह अधिसूचना की तारीख से अर्थात् 3 जुलाई, 2018 से प्रभावी हुआ और 31 मार्च 2019 तक वैध था।

2.7. इसके आगे, एमओएस ने 06 जून, 2018 के पत्र संख्या पीडी-14033/34/2017-पीडी-V के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को पहले ही अनुरोध किया था कि एमयूसी की उगाही के लिए एक प्रस्ताव बनाने के लिए डीएमआईसीडीसी से समन्वय स्थापित करें और उस प्रस्ताव को 01 अप्रैल, 2019 से प्रभावी एमयूसी का अनुमोदन इस प्राधिकरण से प्राप्त करें।

3.1. इस पृष्ठभूमि में डीएमआईसीडीसी ने 14 जनवरी, 2019 के पत्र के द्वारा डीएमआईसीडीसी के एलबीडी के नवीकरण का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। डीएमआईसीडीसी के प्रस्ताव में किये गये निवेदनों का सार नीचे दिया जाता है:-

(i). डीएमआईडीसी तार्किक आंकड़ा बैंक (डीएलडीएसएल) राष्ट्रीय औद्योगिक गलियारा विकास कार्यान्वयन न्यास (एनआईसीडीआईटी) और एनईसी निगम का विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) है जो 30 दिसंबर 2015 को निगमित हुई ताकि कंटेनर ढुलाई आपूर्ति की संपूर्ण श्रृंखला अपेक्षित पारदर्शिता और स्पष्टता लाने के लिए सरकार द्वारा की गई समग्र लेनदेन लागत को घटाया जा सके।

(ii). डीएलडीएसएल का उद्देश्य पूरे भारतीय संभरण क्षेत्र में प्रभावी उत्तोलन आईसीटी, विभिन्न प्रक्रियाओं में से सर्वोत्तम को अपनाना और आपूर्ति श्रृंखला में कुशलता लाना है।

(iii). डीएलडीएसएल का तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) प्रणाली निर्यात आयात (एक्जिम) कंटेनर को पत्तन टर्मिनलों से अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी)/कंटेनर भाड़ा स्टेशनों (सीएफएस) तक लाना और टॉल प्लाजाओं पर से गुजारना और व्यापार के लिए विभिन्न वैश्लेषिक सृजित करना ताकि गत्यावरोधों को दूर कर प्रक्रियाओं को सुगम बनाया जा सके। समयक सूचना एलडीबी के पोर्टल www.ldb.co.in पर दी गई है।

(iv). एलडीबी हितधारकों की वर्तमान आईटी प्रणालियों से एकीकृत होंगे और एकल खिड़की अंतरापृष्ठ के माध्यम से एंड-टू-एंड ट्रैकिंग सूचना देंगे तथा सेवाएं आरएफआईटी प्रौद्योगिकी द्वारा प्रदान की जायेंगी और हितधारकों की विभिन्न प्रणालियों के साथ जोडेंगी ।

(v). ऑनलाइन एलडीबी आयात/निर्यात कंपनियों को ट्रैकिंग प्रणाली सुगमता से ट्रैकिंग करती है, सरल ट्रैकिंग उपलब्ध कराती है और प्रभावी उपयोगिता प्रदान करती है। यह प्रयोक्ताओं को निकटवर्ती वास्तविक समय स्थान निर्धारण और सड़क या रेल मार्ग से आवाजाही के दौरान कंटेनर टाइम स्टैम्प की अनुमति देता है। इस प्रकार, यह निर्यातकों और आयातकों के लिए लागत और समय कम करते हुए "व्यापार में सुगमता" को संवर्धित करता है।

(vi). एलडीबी कंटेनर ट्रैकिंग सेवा भारत के सबसे बड़े कंटेनर प्रहस्तन पत्तन टर्मिनलों जवाहरलाल नेहरू पत्तन टर्मिनल (जेएनपीसीटी, एपीएम टर्मिनल, एनएसआईसीटी और एनएसआईजीटी टर्मिनल) पर जुलाई 2016 में आरंभ की गई थी।

(vii). पूरे जेएनपीटी में एलडीबी परियोजना की सफलता के आधार पर, परियोजना को मई, 2017 में भारत के सबसे बड़े मुंद्रा (4 टर्मिनल) तथा हजीरिया में अदानी के निजी टर्मिनलों और अप्रैल 2018 में जेएनपीटी में नए बनाये गए भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल (बीएमसीटी) पर विस्तारित किया गया था।

(viii). 18 दिसंबर, 2017 को भारत के दक्षिणी और पूर्वी गलियारे में स्थित सभी पत्तन टर्मिनलों पर आरंभ और कार्यान्वित किया गया। परियोजना आधुनिक प्रौद्योगिकी तथा उत्तम प्रथाओं का प्रयोग करते हुए भारतीय कंटेनर ढुलाई आपूर्ति श्रृंखला को इष्टतम करने में सहायक है। इस समय एलडीबी प्रणाली भारत के 22 पत्तन टर्मिनलों में प्रचलित है और भारत के कंटेनर भार का 90-95% से अधिक की कंटेनर सेवाएं प्रदान कर रही है।

(ix). डीएमआईसीडीएस में एलडीबी की कार्यप्रणाली और कंटेनर ट्रैकिंग के लिए एलडीबी के बारे में संक्षिप्त सूचना दी गई है।

(x). एलडीबी परियोजना आंकड़ा विश्लेषण के माध्यम से अवरोधों को उजागर करते हुए पूरे भारत वर्ष में कंटेनर आवाजाही में सुधार लाने के लिए काफी योगदान दे रही है। परियोजना के प्रचलन के दौरान सुधार के मुख्य क्षेत्र निम्नवत् हैं:-

- पत्तन से आईसीडी परिवहन समय में 57% तक की कमी।
- पत्तन ठहराव समय (आयात चक्र) 49% तक कमी।
- पत्तन ठहराव समय (निर्यात चक्र) 22% तक कमी।
- आईसीडी ठहराव समय 20% तक कमी।
- टॉल प्लाज़ा के आस-पास *Co2* उत्सन में समग्र घटौती *7%*

• (xi). वित्तीय संक्षेपण इस प्रकार है:

पिछले 3 वर्षों के लिए डीएमआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा सेवाओं का तुलन पत्र			
विवरण	**31.03.2018 को**	**31.03.2017 को**	**31.03.2016 को**
I. इक्विटी व देयताएं			
शेयरधारक निधि			
शेयर पूंजी	8,03,96,000	8,03,96,000	5,00,000
रिजर्व व अतिरेक	(5,28,71,556)	(3,76,42,070)	(89,381)
अप्रचलित देयताएं			
दीर्घकालीन उधार	12,75,00,000	12,75,00,000	-

पिछले 3 वर्षों के लिए डीएमआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा सेवाओं का तुलन पत्र			
विवरण	**31.03.2018 को**	**31.03.2017 को**	**31.03.2016 को**
आस्थगित कर देयता	79,90,038	-	-
चालू देयताएं			
व्यापार संदेय	20,34,00,263	1,74,78,852	-
अन्य चालू देयताएं	93,05,854	70,57,787	-
अल्पकालीन प्रावधान	1,63,82,295	-	-
योग	**39,21,02,894**	**19,47,90,569**	**5,04,290**
II. आस्तियां			
अप्रचलित आस्तियां			
स्थायी आस्तियां			
I. मूर्त आस्तियां	5,47,22,924	7,03,59,678	-
II. अमूर्त आस्तियां	5,68,74,167	4,71,21,801	-
दीर्घकालीन ऋण और अग्रिम	2,62,55,273	50,09,091	-
चालू आस्तियां			
मालसूची	16,90,884	-	-
व्यापार प्राप्तव्य	10,16,23,859	2,07,70,689	-
रोकड़ व रोकड़ समान	7,49,61,585	54,68,883	5,00,000
अन्य चालू आस्तियां	7,59,74,202	4,60,60,427	4,290
योग	**39,21,02,894**	**19,47,90,569**	**5,04,290**

(xii). प्राधिकरण ने अपने 29 अक्तूबर, 2014 (मामला संख्या टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी) के द्वारा, जो भारत के राजपत्र में 14 नवंबर, 2014 को राजपत्र संख्या 328, 13 फरवरी 2015 के सकारण आदेश के साथ पठित, जेएनपीटी पत्तन टर्मिनलों के लिए जेएनपीटी के वर्ष 2016-17 के लिए 125/-रु. प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में 135/-रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में 145/-रु. प्रति कंटेनर के एमयूसी की उगाही अनुमोदित की थी।

(xiii). संपूर्ण भारत में प्रचालन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 06 जून, 2018 के पत्र संख्या पीडी-14033/34/2017-पीडी-V के द्वारा इस प्राधिकरण को वर्ष 2018-19 के लिए जेएनपीटी के समान दर पर सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों के दरमानों में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) द्वारा प्रदान की जाने वाली तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना सेवा के लिए कंटेनरों पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही के लिए एक उपबंध निर्धारित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों को लागू एक कॉमन आदेश जारी करने का निर्देश दिया यानी 145/- रु. + जीएसटी प्रति कंटैनर।

(xiv). प्राधिकरण ने अपने 8 जून, 2018 के कॉमन आदेश (मामला संख्या टीएएमपी/46/2018-एमयूसी), जो भारत के राजपत्र में 3 जुलाई 2018 को राजपत्र संख्या 248 में अधिसूचित हुआ था, के द्वारा डीएलडीएसएल द्वारा प्रदान की जा रही तार्किक आंकड़ा बैंक सेवा के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही करने का निर्देश दिया अर्थात् 145 रु+ ग्राह्य कर प्रति कंटेनर।

(xv). एलडीबी परियोजना को भारत में अन्य पत्तनों तक भी विस्तारित किया गया नामत: दीनदयाल पत्तन का 1 टर्मिनल, न्यू मंगलोर पत्तन का 1 टर्मिनल कोचीन पत्तन का 1 टर्मिनल, चैन्नई पत्तन के 2 टर्मिनल, विशाखापट्टणम पत्तन का 1 टर्मिनल, कट्टूपल्ली पत्तन का 1 टर्मिनल, कोलकाता पत्तन के 2 टर्मिनल, वीओ चिदंबरनार पत्तन का एक टर्मिनल, कृष्णापत्तनम पत्तन का 1 टर्मिनल जेएनपीटी का भारत मुम्बई टर्मिनल। डीएलडीएसएल, वर्तमान में मरमुगांव, कमरजार और मुंबई पत्तनों पर एलडीबी सेवाओं के क्रियान्वयन पर कार्य कर रहा है जो 15 फरवरी, 2019 से प्रचालित हो जायेंगी।

(xvi). अवसंरचना पर आवश्यक निवेश पहले ही कर दिया गया है और चल रहे परिचालन डीएलडीएसएल द्वारा किये जा रहे हैं जो पत्तन टर्मिनल प्रचालकों से बाह्य है। अत: निवेश की वसूली पत्तन टर्मिनल प्रचालकों का विशेषाधिकार नहीं होगा।

(xvii). परिणामस्वरूप, प्रत्येक 3 वर्ष पर सभी संबंधित हितधारकों को प्रस्ताव स्वीकार करना होगा और अस्वीकृति के मामले में किसी एक पक्ष की परियोजना की वित्तीय कठिनायी भुगतनी पड़ सकती है।

3.2. डीएमआईसीडीसी ने अपने प्रस्ताव में आगामी तीन वित्तीय वर्षों अर्थात् 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए आकलनों के आधार पर लागत विवरण प्रस्तुत किया है। प्रस्ताव में दिया गया लागत विवरण नीचे दिया जा रहा है:-

वर्ष की संख्या		3				
वर्ष			**वि.व. 2019-20**	**वि.व. 2020-21**	**वि.व 2021-22**	
प्रचालन के महीने			12	12	12	(मिलियन रु. में)
						योग
राजस्व	एमयूसी से राजस्व (क)		947.8	1059.4	1179.8	**3186.9**
प्रत्यक्ष लागत - एमडीओएम	एलडीबी पैकेज लाइसेंस		97.9	97.9	97.9	**293.8**
	एलडीबी पैकेज समर्थन		74.1	74.1	74.1	**222.2**
	आरएफआईडी साधन विकास		41.1	41.1	41.1	**123.3**
	आरएफआईडी समर्थन		14.0	14.0	14.0	**42.0**
	सीओएलए सहित कुल हैल्प डैस्क लागत		53.6	54.7	55.8	**164.1**
	कुल हास्टिंग प्रभार		19.7	20.6	21.6	**61.9**
	सीओएलए के साथ कुल परियोजना प्रबंधन लागत		61.0	68.2	75.8	**205.1**
	यात्रा की कुल लागत		41.1	47.6	48.2	**142.9**
	संचार लागत + आरएफआईडी के लिए आकस्मिकता व्यय		34.94	35.84	36.73	**107.5**
	कुल क्योसक लागत	65%	2.5	2.5	2.5	**7.6**
	क्योसक की कुल विद्युत लागत	65%	3.2			**3.2**

	आरएफआईडी संस्थापन + हार्डवेयर जैसे यूपीएस, खम्बे, केबल, पंखासहित पीसीएस की आवर्ती लागत		11.78	15.81	19.84	**47.4**
	आरएफआईडी संचालन + रखरखाव		253.0	253.0	253.0	**759.0**
हार्डवेयर+ एफओआईएस	आरएफआईडी टैग लागत		92.0	96.6	101.5	**290.2**
	आरएफआईडी रीडर लागत		80.0	95.3	110.6	**285.8**
	कुल विद्युत व्यय		5.9	6.5	7.2	**19.7**
	एफओआईएस लागत	65%	2.6	2.6	2.6	**7.8**
	योग प्रत्यक्ष लागत (ख)		894.61	926.51	962.4	**2783.5**
सकल लाभ	सकल लाभ (ग)		53.2	132.9	217.4	**403.4**
	सकल लाभ (%)		6%	13%	18%	**13%**
एसजीए व्यय	स्टाफ का वेतन		22.6	24.4	26.3	**73.3**
	बाजार कार्यकलापों की कुल लागत		5.3	5.9	6.5	**17.7**
	यात्रा की कुल लागत		2.3	2.5	2.7	**7.5**
	कुल लेखापरीक्षा प्रभार		0.7	0.7	0.8	**2.2**
	कार्यालय का किराया		2.5	2.7	3.0	**8.2**
	योग एसजीए व्यय (घ)					
प्रचालन लाभ	प्रचालन लाभ (ङ)		19.9	99.4	181.1	**300.3**
	प्रचालन लाभ (%)		2.1%	9%	15%	**9%**
		हानि (योग)	10.6	15.9	26.4	**53**
अन्य व्यय / आय	हानियां (महापत्तन)	65%	639	10.3	17.2	**34.5**
	ऋण पर ब्याज	65%	7.1	7.1	7.1	**21.3**
	योग अन्य व्यय (ङ)		14.0	17.4	24.3	**55.8**
निवल लाभ	निवल लाभ (च)		53.88	81.97	156.71	**244.56**
	निवल लाभ (%)		0.6%	7.7%	13.3%	**7.7%**

3.3. एलडीबी सेवाओं का प्रस्ताव बनाने में सुविचारित संकल्पों का आधार हैं:

(i). राजस्व परिकलन:

(क). वित्त वर्ष 2019-20 के लिए सुविचारित कुल कंटेनर प्रमात्रा महापत्तनों और लघु पत्तनों के लिए 9.9 मिलियन बक्से हैं।

(ख). वि.व. 2020-21 और 2021-22 के लिए कंटेनर प्रमात्रा में 5% वार्षिक वृद्धि को हिसाब में लिया गया है।

(ग). कंटेनर प्रमात्रा को महापत्तनों और लघु पत्तनों में विभक्त किया गया है। महा और लघु पत्तनों के बीच कंटेनर प्रमात्रा का अनुपात प्रस्ताव में 65:35 को सुविचार में लिया गया है। इसी अनुपात का प्रयोग महापत्तनों के प्रस्ताव में कॉमन लागत में विभाजित किया गया है।

(घ). 155रु, 165रु और 175रु के प्रस्तावित एमयूसी को वित्तीय वर्ष 2019-20, वि.व. 2020-21, वि.व. 2021-22 के राजस्व गणना में सुविचार किया गया है।

(ii). प्रत्यक्ष लागत – एमडीओएम में एलडीबी सेवा के लिए आईटी आऊटसोर्सिंग लागत शामिल है:

लागत तत्व	विवरण
एलडीबी और आरएफआईडी पैकेज लाइसेंस	बुनियादी एलडीबी सेवा पैकेज में एचएडीओ ओपी विश्लेषण मंच पर खोज सेवा शामिल है।
एलडीबी और आरएफआईडी पैकेज लाइसेंस समर्थन	विशिष्टता संवर्धन की लागत (नई विशेषताओं का विकास) और उन्नयन के लिए (मौजूदा प्रणाली का संवर्धन नया) लघु आशोधन और हैल्प डैस्क का तकनीकी समर्थन।
हैल्पडैस्क	एक सूचना और सहायक दल जो आंकड़ा संग्रहण और एलडीबी सेवा की समस्याओं का टेलीफोन, बातचीन (चैट) ई-मेल आदि द्वारा समाधान करेगा।
हास्टिंग सेवा	अवसंरचना स्रोत और सेवाएं लेना। प्रचालन प्रणाली, डाटाबेस अथा अन्य सेवा जैसे (जे बॉस, आईएसएस आदि) अनुरक्षण और प्रचालन, हडूप के लिए डाटा मंच (डीपीएच) का प्रयोग विभिन्न हितधारकों को विश्लेषण प्रदान करने के लिए है।
परियोजना प्रबंधन	सभी स्तरों पर परियोजना के पर्यवेक्षण के लिए परियोजना प्रबंधन दल।
यात्रा लागत	पत्तनों, सीएफएस, आईसीडी, टॉल प्लाजाओं आदि पर प्रचालनों और आईटी सेवाओं के प्रबंधन दल यात्रा लागत।
संचार और आकस्मिकता व्यय	संचार लागत में विभिन्न स्थलों में संबंध स्थापित करने की लागत, आरएफआईडी डाटा केंद्र और एलडी डाटा केंद्र के बीच संबद्धता लागत (पट्टा लाइन) के साथ-साथ आरएफआईडी की आकस्मिकता लागत। आकस्मिक लागत को 5% पर विचार में लिया गया है।

(iii). प्रत्यक्ष लागत- आरडीसीएफ में एलडीबी सेवा के फील्ड प्रचालनों को आऊटसोर्स करने की लागत होती है।

लागत तत्व	विवरण
क्योसक की लागत	प्रचलन स्टाफ और डीएमआईसीडीसी की आरएफआईडी की टैग मालसूची को रखने के लिए पत्तन टर्मिनल परिसर में क्योसक की स्थापना लागत।
क्योसक की बिजली लागत	कुल लागत का परिकलन बिजली की अपेक्षा (किलोवाट घंटा) को औसत प्रति यूनिट दर आईएनआर 10 के साथ गुणा करके किया गया है।
आरएफआईडी + हार्डवेयर की आवर्ती लागत	इसमें देश मे अनेकों स्थानों पर आरएफआईडी अवसंरचना की स्थापना लागत और स्थापित अवसंरचना जैसे यूपीएस, खंभा, केबल आदि, की आवर्ती अनुरक्षण लागत शामिल है।
आरएफआईडी प्रचालन और अनुरक्षण	यह टैगिंग, पत्तन पर प्रचालन और फील्ड सहायक सेवा के लिए मानवशक्ति लागत है।

(iv). **हार्डवयर और एफओआईएस लागत**

लागत तत्व	विवरण
आरएफआईडी टैग लागत	यह आरएफआईडी टैग की लागत है क्योंकि सभी आयातित कंटेनरों में टैग लगाये जाने हैं।
आरएफआईडी रीडर लागत	यह पत्तनों, सीएफएस, आईसीडी, टॉल प्लाजाओं आदि में अवसंरचना की स्थापना के लिए कंपनी द्वारा प्राप्त आरएफआईडी रीडरों की लागत है।

विद्युत व्यय	इसमें सभी स्थानों पर आरएफआईडी रीडरों और अन्य अवसंरचनाओं को 24x7 चलाने का बिजली व्यय शामिल है।
एफओआईएस लागत	एलडीबी का भारतीय रेल की भाड़ प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) से जुड़ी है जिससे सभी रेल वाहित कंटेनरों की ट्रैकिंग की जाती है। इसमें एफओआईएस से जुड़ने के लिए भारतीय रेल को संदेय लागत शामिल है।

(v). **एसजीए व्यय:**

इसमें डीएलडीएसएल के बिक्रय, सामान्य और प्रशासनिक व्यय की लागत शामिल है।

(vi). **अन्य व्यय/आय**–

(क). एचडीबी प्रचालनों के पिछले 3 वर्षों में डीएलडीएसएल की कुल हानि को प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव में प्रावधान किया गया है। महापत्तनों के प्रस्ताव में कुल हानि के 65% पर सुविचार किया जाता है। उसे वित्तीय वर्ष 2019-20, वि.व. 2020-21, वि.व. 2021-22 के लिए क्रमश: 20%, 30% और 50% में विभक्त किया गया है।

(ख). ऋण के प्रति डीएलडीएस द्वारा संदेय ऋण पर लागत।

3.4. तदनुसार, डीएमआईसीडीसी ने भारत में सभी महापत्तन न्यासों पर वर्ष 2019-20 से 2021-22 के दौरान 155/- रु., 165/-रु. और 175/- रु. प्रति कंटेनर एमयूसी की उगाही का अनुमोदन चाहा है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, डीएमआईसीडीसी के 14 जनवरी 2019 के प्रस्ताव की प्रति सभी महापत्तन न्यासों और उनमें पूर्ववर्ती 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों द्वारा शामिल निजी कंटेनर टर्मिनलों तथा सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ परामर्श के लिये हमारे 31 जनवरी, 2019 के पत्र के द्वारा उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। कुछेक महापत्तन न्यासों और कुछ प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से टिप्पणियां प्राप्त हुई हें। इन टिप्पणियों पर डीएमआईसीडीसी की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए उन्हें भेज दिया गया। डीएमआईसीडीसी ने अपने 12 मार्च, 2019 के द्वारा महापत्तनों/प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया।

5.1. प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर, हमारे 2 अप्रैल 2019 के पत्र के द्वारा डीएमआईसीडीसी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया डीआईएमसीडीसी ने 26 अप्रैल, 2019 के पत्र के अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और डीएमआईसीडीसी द्वारा दिया गया उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीएमआईसीडीसी द्वारा दिया गया उत्तर
क.	**सामान्य**	
(i).	वर्ष 2018-19 का वास्तविक राजस्व प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2018-19 के लेखाओं को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है। विभिन्न पत्तनों के साथ मार्च, 2019 माह के बीजकों का समाधान किया जा रहा है। तथापि, वित्तीय वर्ष 2018-19 का अंतरिम राजस्व 96.76 करोड़ रु. है जिसमें अप्रैल 2018 से फरवरी 19 तक 91.30 करोड़ के वास्तविक राजस्व में मार्च 2019 का 5.46 करोड़ रु. का प्रक्षेपित राजस्व जोड़ा गया है।
(ii)	13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी के द्वारा अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के निर्धारण में पैरा 7.1 (iv) वर्ष 2015-16 से 2018-19 की अवधि के दौरान एमयूसी की उगाही द्वारा तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) के सेवा से हुए वास्तविक अतिरेक/घाटे की समीक्षा करने को कहता है। तदनुसार, उक्त अवधि के अतिरेक/घाटे की समीक्षा करने के लिए डीएमआईसीडीसी इसके साथ संलग्न	संलग्न प्रपत्र में वांछित ब्यौरा प्रस्तुत है। 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएएफपी/49/2014-जेएनपीटी में प्राधिकरण के साथ डीएलडीएसएल द्वारा साझा किए गए आकलन कुछेक संकल्पनाओं पर आधारित थे। फिर भी, वास्तविक परिदृश्य में व्यापार मॉडल में काफी परिवर्तन हुए थे। अत: परिवर्तन के आवश्यक कारणों का उल्लेख किया गया है। सुगम संदर्भ के लिए कुछ महत्वपूर्ण अस्वीकरण नीचे सूचीबद्ध हैं: (क). यातायात का आकलन टीईयू में कंटेनरों की संकल्पना पर आधारित

	प्रपत्र में वांछित ब्यौरा प्रस्तुत करे।	थे, जबकि वसूला गया वास्तविक राजस्व बाक्सों के आधार पर है जो कि टीईयू से कम है। 45 फुटा कंटेनर 2 टीईयू का होता है, फिर भी एमयूसी केवल एक बाक्स का ही वसूला गया। इसके अतिरिक्त, डीएलडीएसएल को तटीय और पोतांतरण कंटेनरों का राजस्व प्राप्त नहीं होता।. (ख). आंकड़ों को 2015-16 से 2018-19 के 4 वर्षों के लिए प्राधिकरण के साथ साझा किया गया तथापि, एलडीबी परियोजना जेएनपीटी पर जुलाई, 2016 में आरंभ हुई। वास्तविक की सभी प्रविष्टियां 2016-17 से 2018-19 तक के तीन वित्तीय वर्षों की है। (ग). साझा किए गए आकलन जेएनपीटी के केवल 3 टर्मिनलों के हैं। तथापि, 2016-17 के वास्तविक जेएनपीटी के राजस्व और लागतें (09 महीने) हैं। 2017-18 में जेएनपीटी, मुंद्रा और हजीरा और 2018-19 में जेएनपीटी, मुंद्रा और हजीरा तथा भारत में अन्य महापत्तनों और गैर-महापत्तनों (4 महीने) की है।.
(iii)	डीएमआईसीडीसी के वर्ष 2015-16, से 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे प्रस्तुत करें।	दिल्ली, मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास निगम लिमिटेड (डीएमआईसीडीसी) का निगमन डीएमआईसी परियोजना की स्थापना, संवर्धन और विकास करने के लिए किया गया था। यह केंद्रीय सरकार की विभिन्न एजेंसियों के लिए निवेश क्षेत्रों/औद्योगिक क्षेत्रों / आर्थिक क्षेत्रों/ औद्योगिक नोडों तथा विभिन्न राज्य सरकारों की विकास सेवाओं को हाथ में लेती है। डीएमआईसीडीसी ने 30 दिसम्बर, 2015 को डीएमआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा सेवा लिमिटेड (डीएलडीएसएल), एक विशेष प्रयोजन वाहन, का गठन किया। जिसका उद्देश्य भारतीय संभरण सैक्टर में प्रभावी उत्तोलन आईसीटी और आपूर्ति श्रृंखला में कुशलता लाने के लिए विभिन्न प्रक्रियाओं में उत्तम प्रथाएं लागू करना है। कंपनी का लक्ष्य संकरण वातावरण में पारदर्शिता लाना तथा आपूर्ति श्रृंखला के प्रचालनों को सुकर बनाना तथा भारत में व्यापार करने की सुगमता में सुधार लाने की सरकार की योजनाओं में सहायता करना है। कंपनी की मख्य परियोजना "तार्किक आंकड़ा बैंक प्रणाली (एलडीबी प्रणाली)" है जो भारत भर में आयात निर्यात कंटेनर व्यवहार्यता के साथ-साथ तुलनात्मक निष्पादन मीटरी प्रदान करती है। इसलिए, डीएलडीएसएल वित्तीय वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं को साझा करता है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रति प्रस्तुत है।
(iv)	संलग्न प्रपत्र में यथा प्रस्तुत वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दिए गए आंकड़ों और आकलनों के बीच अंतर, यदि कोई हो, का समाधान करके समाधान विवरण प्रस्तुत करें।	लेखापरीक्षित वित्तीय व्यय शीर्ष जैसा नीचे सारणी में दर्शाया गया है, को मान्यकरण और समाधान के लिए अनुलग्नक-1 वास्तविक व्यय शीर्ष के जोड़ के प्रति जांचने की जरूरत है:-

लेखापरीक्षित वित्तीय व्यय (अनुलग्नक– 4)	**अनुलग्नक– 1 व्यय**
प्रत्यक्ष शुल्क और अन्य व्यय (केवल पट्टा किराया)	रेल एकीकरण शुल्क, आरएफआईडी प्रचालन, आरएफआईडी टैग, एलबीडी पैकेज लाइसेंस तथा सहायता वास्तविक समय हल, हैल्प डैस्क, हस्टिंग, टूल्स व संचार।
मूल्य ह्रास	मूल्य ह्रास

		अन्य व्यय (सिवाए पट्टा किराया) कर्मचारी हितलाभ, व्यय अन्य आय।	बिक्री, सामान्य व प्रशासनिक व्यय – आउटसोर्स वित्तीय और विविध आय (एफएम आई)
ख.	**लागत गणनाएं, डीएमआईसीडीसी द्वारा जनवरी 2019 के प्रस्ताव के पृष्ठ सं. 23 पर यथा प्रस्तुत**		
I.	**<u>एमयूसी के राजस्व</u>**		
	(i). सूचित किया गया है कि वर्ष 2019-20 का राजस्व वित्तीय वर्ष 2019-20 में 9.9 मिलियन बक्सों के कुल कंटेनर वाल्यूम और 155/- रु. प्रति कंटेनर के प्रस्तावित एमयूसी पर आधारित है। महापत्तनों और गैर-महापत्तनों पर कंटेनर वाल्यूम का अनुपात 65:35 है। इन प्रतिमानों के आधार पर राजस्व 99.74 करोड़ रु. निकलना चाहिए। इसके प्रति, डीएमआईसीडीसी ने वर्ष 2019-20 के लिए राजस्व 94.78 करोड़ रु. दर्शाया है। इसलिए, डीएमआईसीडीसी वर्ष 2019-20 से 2021-22 तक के प्रत्येक वर्ष के प्रक्षेपित राजस्व के समर्थन में विस्तृत गणना प्रस्तुत करे।	प्राधिकरण इस मामले में सही है कि वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए कुल कंटेनर वाल्यूम 9.9 मिलियन और कुल वाल्यूम का महापत्तनों पर कंटेनर वाल्यूम का अनुपात 65% है। अत: कुल कंटेनर वाल्यूम 6.4 मिलिनयन बाक्स हुआ। वित्तीय वर्ष 2019-20 में सुविचारित एमयूसी 155/- रु. प्रति कंटैनर है। फिर भी डीएलडीएसएल के राजस्व के परिकलन के लिए एमयूसी के 95% को विचार में लिया गया है अर्थात 155/- का 95% 147.3 है। एमयूसीका 5% पत्तन टर्मिनलों के साथ साझा करना है। इसलिए, वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए कुल राजस्व परिकलन 94.78 करोड़ रु. दर्शाया गया है।	

वर्षों की संख्या	3				
वर्ष			**2019**	**2020**	**2021**
प्रचालन माह			12	12	12
कंटेनर बाक्स मिलियन में (महापत्त्न)		65%	6.4	6.8	7.1
एमयूसी प्रति कंटेनर (रु. में)	10	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	155	165	175
डीएलडीएसएल को प्रति कंटेनर % एमयूसी		पत्तन टर्मिनल का 5% हिस्सा	95%	95%	95%
एमयूसी प्रति कंटेनर (रु. में)			147.3	156.8	166.3
डीएलडीएसएस का राजस्व (महापत्तन)			**947.8**	**1059.4**	**1179.8**

II.	**<u>यातायात</u>**	
(i).	वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान पिछले वर्ष के यातायात पर 5% प्रति वर्ष की वृद्धि के लिए	यातायात में 5% प्रति वर्ष की वृद्धि का आधार पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दिए गए आंकड़े हैं जो पिछले 10 वर्षों का 4% सीएजीआर बताते हैं।

	सुविचार का आधार	फिर भी, 2017-18 में यह लगभग 7% था। अत: संतुलन रखते हुए हमने ऐतिहासिक और वर्तमान प्रवृत्ति को ध्यान में रखकर 5% वृद्धि को सुविचार में लिया है।
(ii).	महापत्तनों और गैर-महात्तनों पर 65:65:35 के कंटेनर वाल्यूम अनुपात पर विचार करने का अनुपात।	डूयरी और गेटवे रिसर्च की भारतीय कंटेनर मार्केट रिपोर्ट 2018 के अनुसार वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए महापत्तनों और गैर-महापत्तनों का टीईयू में अनुपात 60:40 परिकलित किया गया है। फिर भी, गैर-महापत्तन पोतांतरण कंटेनरों का काफी बड़ा प्रतिशत प्रहस्त करते हैं जिसे डीएलडीएसएल के राजस्व में जोड़ा नहीं जाता। इसलिए संतुलन के लिए महापत्तनों और गैर-महापत्तनों के 65:35 के अनुपात पर सुविचार किया गया है। तुरंत संदर्भ के लिए डूवरी और गेटवे रिसर्च द्वारा भारतीय कंटेनर मार्केट रिपोर्ट का संबंधित भाग प्रस्तुत किया जा रहा है। पूरी रिपोर्ट नीचे दिए गए लिंक के माध्यम से देखी जा सकती है:
(iii).	वर्ष 2019-20 के लिए 9.9 मिलियन कंटेनर वाल्यूम का आधार स्पष्ट किया जाए।	डूयरी और गेटवे रिसर्च की भारतीय कंटेनर मार्केट रिपोर्ट, 2018 के अनुसार (देखें अनुलग्नक3), वित्तीय वर्ष 2017-18 के दौरान भारत में सभी महापत्तनों और लघु पत्तनों में टीईयू में कंटेनरों का कुल वाल्यूम, 15 मिलियन है। वित्तीय वर्ष 2018-19 और वित्तीय वर्ष 2019-20 में प्रतिशत वृद्धि 5% मानते हुए टीईयू में कंटेनरों का कुल वाल्यूम क्रमश: 15.8 मिलियन और 16.6 मिलियन निकलता है। फिर भी, डीएलडीएसएसल का राजस्व तटीय और पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर एक्जिम बाक्सों के आधार पर सृजित होता है न कि टीईयू में। टीईयू को बाक्सों में परिवर्तन का कारक 0.60 लिया गया है। यह कारक जेएनपीटी के 4 टर्मिनलों तथा मुंद्रा और हजीरा के 4 टर्मिनलों को हमारे एतिहासिक आंकड़ों पर आधारित है। इसलिए, वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए सुविचारित वाल्यूम 16.6 मिलियन को 0.60 से गुणा करके 9. 9 मिलियन कंटेनर निकलता है।

पत्त		वास्तविक कंटेनर यातायात (टीईयू)	पोतांतरण % वि.व.17-18
लघ		वि.व.17-18	
मुद्रा अंतराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल	एमआईसीटीपीएल	1089156	9%
आदनी मुद्रा कंटेनर टर्मिनल	एएमसीटी	1286714	4%
आदनी अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल कंटनर	एआईसीटीपीएल	1571800	33%
आदनी सीएमए मुद्रा टर्मिनल	एसीएमटी	530742	10%
आदनी हजीरा कंटेनर टर्मिनल	एएचसीटी	500879	
इनोरे- कमाराजरा	एईसीटी	2638	
कट्टपल्लीया	केआईसीटी	490291	
केपीसीटी-कृष्णपट्टम	केपीसीटी	479552	44%
कुल गैर-		5951771	
महापत्त			
जवाहरलाल नेहरू पत्तन कंटेनर	जेएनपीसीटी	1481768	2%
नहाव शिवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल	एलएसआईसीटी	641122	1%
नहाव शिवा इंडिया गेटवे टर्मिनल	एनएसआईजीटी	659000	1%
एपीएम टर्मिनल्स मुंबई- वेटवे टर्मिनल्स इंडिया	जीटीआईपीएल	2027896	1%
बीएमसीटी	बीएमसीटी	23212	2%
कांडला	केआईसीटी	117162	
एनएमपीटी	एनएमपीटी-सी	115498	
मुरमगांव	एमपीटी-सी	21018	
सीओपीटी (आईसीटीटी)	आईसीटीटी	514997	7%
पारादवी	पीआईसीटी	6334	
सीसीटीपीएल- चेन्नई	सीसीटीपीएल	646482	
सीआईटीपीएल- चेन्नई	सीआईटीपीएल	901584	
विशाखा- विज़ाग	वीसीटीपीएल	388289	1%
कोलकोता	बीकेसीटी	640182	
हल्दिया	एचआईसीटी	156690	
पीएसए- शिकल -टूटीकोरिन	टीसीटी	495264	
डीबीजीटी -टूटीकोरिन	डीबीजीटी	201093	
एमबीपीटी	एमबीपीटी-सी	42387	
कुल		9079978	
कुल समग्र वल्यूम (महा+लघु		15031749	
लघु पत्तन	40%		
महापत्तन	60%		

परिवर्तन कारक 0.6 का परिकलन

कंनेटर टर्मिनल का नाम	के नाम से ज्ञात	स्थान	वि.व 2017-18 का यातायात टीईयू में	वास्तविक कंटेनर वि.व. 17-18 डीएलडीएसएल डाटा	टीईयू में वास्कों में परिवर्तन अनुपात
मुंद्रा अंतराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल	एमआईसीटीपीएल	मुंद्रा	10,79,307	678559	0.628698785
अदानी मुंद्रा कंटेनर टर्मिनल	एएमसीटी	मुंद्रा	12,86,714	656447	0.510173201
अदानी अंतराष्ट्रीय टर्मिनल कंटेनर	एआईसीटीपीएल	मुंद्रा	15,71,800	609303	0.387646647
अदानी सीएमए मुंद्रा टर्मिनल	एसीएमसीटी	मुंद्रा	5,30,742	300446	0.566086724
अदानी हजीरा कंटेनर टर्मिनल	एएचसीटी	हजिरा	5,00,879	328995	0.656835284
न्हाव शिवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल	जेएनपीसीटी	मुंबई	14,81,768	1020883	0.68896278
न्हाव शिवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल	एनएसआईसीटी	मुंबई	6,41,122	412523	0.643439158
न्हाव शिवा इंडिया गेटवे टर्मिनल	एनएसआईजीटी	मुंबई	6,59,000	425836	0.646185129
एपीएम टर्मिनल्स मुंबई- वेटवे टर्मिनल्स इंडिया इंडिया	जीटीआईपीएल	मुंबई	20,27,896	1371714	0.676422262
			97,79,228	**5804706**	**0.593575076**

वित्तीय वर्ष 19-20 में 9.9 मिलियन बक्सों का प्रक्षेपित			
	वास्तविक (टीईयू में) वि.व.17-18	प्रक्षेपित कंटेनर वित्तीय वर्ष 18-19	प्रक्षेपित कंटेनर वित्तीय वर्ष 19-20
पिछले वर्ष पर प्रतिशत		5%	5%
समग्र कंटेनर (टीईयू	15.0	15.8	16.6
समग्र कंटेनर (बक्सों			9.9
परिवर्तन कारक			

III.	**प्रत्यक्ष लागत (एमडीओएम, आरडीसीएफ, हार्डवेयर+एफओआईएस)**	
(i).	वर्ष 2018-19 क लिए लागत की सभी मदों के वास्तविक भी प्रस्तुत करें।	वर्ष 2018-19 के लिए लागत की सभी मदों के वास्तविक भी प्रस्तुत करें। अनुलग्नक-1 में दर्शाए गए हैं। वित्तीय वर्ष 2018-19 के लेखाओं को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है। फिर भी, वित्तीय वर्ष 2018-19 के अंतरिम व्यय, अप्रैल 2018 से दिसम्बर 2018 तक के वास्तविक व्यय और जनवरी, फरवरी तथा मार्च, 2019 के प्रक्षेपित व्ययों को सुविचार में लेने के पश्चात के हैं।
(ii).	प्रत्येक लागत तत्व को (जैसा डीएमआईसीडीसी के प्रस्ताव के पृष्ठ 23 में सूचीबद्ध है) निकालने की विस्तृत गणना भी प्रस्तुत करें। संबंधित लागत तत्वों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।	लागत तत्वों के औचित्य के लिए कृपया अनुलग्नक-2 देखा जा सकता है।
(iii).	यह स्पष्ट नहीं है कि किस व्यय शीर्ष के अंतर्गत, संग्रहण एजेंटो को 5% राजस्व का भुगतान को लेखबद्ध किया गया है। उसे आवश्यक गणनाओं के साथ दर्शाया जाए।	डीएलडीएसएल ने कंटेनर वाल्यूम से गुणा करके और एमयूसी प्रभार के 95% का बीजक सभी संबंधित पत्तन टर्मिनलों को भेजा। पत्तन टर्मिनलों ने एलडीबी परियोजना के प्रति राजस्व की 100% वसूली की जबकि डीएलडीएसएल को 95% राजस्व भेजा और 5% राजस्व अपने पास एमयूसी संग्रहण प्रभार के रूप में अपने पास रख लिया। अत: संग्रहण एजेंटों को राजस्व के भुगतान को डीएलडीएसएल का राजस्व परिकलन करते समय हिसाब में लिया गया है।
(iv)	(क). व्यय के आकलन में डीएमआईसीडीसी द्वारा यथा सुविचारित वार्षिक वृद्धि कारक, जैसा नीचे दिया गया है के औचित्य की जरूरत है क्योंकि यह यह दिया गया है कि प्राधिकरण ने 4.26% के वृद्धिकारक को अनुमोदित किया गया है, जिसे पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों पर वर्ष 2019-20 से 2021-22 के व्यय का आकलन करने में सुविचार में लिया जाना है।	स्टॉफ के वेतन और परियोजना प्रबंधन लागत के लिए सुविचारित सीओएलए मात्र 5% है। तथापि, अवसंरचना में वृद्धि के कारण लागत में और अधिक वृद्धि हो रही है। एलडीबी की अवसंरचना और बढ़ेगी जैसे-जैसे डीएलडीएसएल टॉल प्लाजा आईसीडी, सीएफएस, औद्योगिक हब आदि जैसे स्थलों को कवर करता जाएगा। अवसंरचना में वृद्धि के साथ, नए आरएफआईडी रीडरों की अतिरिक्त जरूरत पड़ेगी और इन नए स्थलों के प्रबंधन के लिए मानवशक्ति में भी वृद्धि होगी। इसलिए, लागत में वृद्धि अतिरिक्त नए स्रोतों के कारण हो रही है।.

<table>
<tr><td></td><td>(i). सीओएलए के साथ कुल परियोजना प्रबंधन लागत लगभग-12%

(ii). स्टॉफ का वेतन – लगभग 8%

(iii). आरएफआईडी – लगभग 19%</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(b). आकस्मिकता

यह स्पष्ट नहीं है कि आरएफआईडी व्यय के आकलन के लिए कितने आकस्मिकता कारकों पर सुविचार किया गया है। विस्तृत औचित्य के साथ उन्हें दर्शाया जाए।</td><td>चूंकि डीएलडीएसएल केवल आयात कंटेनरों की टैगिंग करता है,

इसलिए संबंधित वित्तीय वर्षों के लिए कंटेनर वाल्यूम के 50% के आधार पर आरएफआईडी लागत का परिकलन किया गया है। फिर भी 10% के आकस्मिकता कारक को टैग गुमने, तटीय और पोतांतरण कंटेनरों पर टैग लगाने के लिए सुविचार में लिया गया है।
<table>
<tr><th>आरएफआईडी टैग लागत (महापत्तन)</th><th></th><th></th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th></tr>
<tr><td>कंटेनरों की कुल संख्या (मिलियन में)</td><td></td><td></td><td>6.4</td><td>6.8</td><td>7.1</td></tr>
<tr><td>टैग लगाए जाने वाले कंटेनर (मिलियन में)</td><td>50%</td><td>केवल आयात कंटेनरों को अैग लगाया जाना होता है।</td><td>3.2</td><td>3.4</td><td>3.5</td></tr>
<tr><td>प्रत्येक वर्ष अपेक्षित टैग संख्या (10% हानि सहित) (मि.लि. में)</td><td>10%</td><td></td><td>3.54</td><td>3.72</td><td>3.90</td></tr>
<tr><td>लागत प्रति टैग (रू. में)</td><td>26</td><td></td><td>92.04</td><td>96.65</td><td>101.48</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(v).</td><td>डीएमआईसीडीसी के प्रशुल्क का निर्णय लागत जमा नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल को मिला कर किया गया है। विषयक प्रस्ताव में, ऐसा प्रतीत होता है कि डीएमआईसीडीसी ने गणना में न तो नियोजित पूंजी दर्शाई है और न ही प्रतिफल घटक। डीएमआईसीडीसी विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए अपने-अपने लागत आकलनों को नियोजित पूंजी तथा नियोजित पूंजी दर पर 16% प्रतिफल को जोड़कर पुनर्गणना करें। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्ष 2015 में एमयूसी का नियतन करते समय नियोजित कार्यकारी पूंजी घटक पर (एक माह के आकलित प्रचालन व्ययों का रोकड़ शेष परिकलन शामिल है) @ 16% प्रतिफल पर सुविचार किया गया।</td><td>वर्ष 2015 में एमयूसी का नियतन करते समय, हमने नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल पर विचार किया था, जिसमें पूंजी पर प्रतिफल में ब्याज लागत भी एक घटक था। हमारे वर्तमान प्रस्ताव में, हमने वास्तविक ब्याज लागत पर ही सुविचार किया है, इसलिए हमने पूंजी पर 16% प्रतिफल को एक संकल्पना के रूप में नहीं लिया है।</td></tr>
</table>

(vi)	डीएमआईसीडीसी ने एमयूसी के निर्धारण के लिए वर्तमान गणना में "ऋण पर ब्याज" को लागत के रूप में लिया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यह प्राधिकरण नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल की अनुमति देता है। 16% प्रतिफल दर का निर्धारण पूंजी आस्ति मूल्य विधि (सीएपीएम) के आधार पर किया जाता है। 16% प्रतिफल की दर का निर्धारण करने में ऋण की लागत एक प्रतिमान है। अत: "ऋण पर ब्याज" को प्रशुल्क निर्धारण गणना में लागत मद के रूप में अलग से नहीं लिया जाता।	हमारे वर्तमान प्रस्ताव में हमने नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल का अनुरोध नहीं किया है, क्योंकि इस पर हमारे पहले के प्रस्ताव में सुविचार में लिया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में हमने केवल वास्तविक ब्याज लागत ली है।

5.2. तत्पश्चात, हमने 22 मई, 2019 के अपने पत्र के द्वारा डीएमआईसीडीसी के प्रत्युत्तर से उठी, डीएमआईसीडीसी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा था। डीएमआईसीडीसी ने 24 मई, 2019 के अपने पत्र के द्वारा उनका उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उन पर डीएमआईसीडीसी का उत्तर नीचे सरणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीएमआईसीडीसी द्वारा दिया गया उत्तर
	डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत अनुलग्नक-1 को देखकर यह पता चलता है कि वर्ष 2017-18 से संबंधित सभी व्ययों के कुल योग के आंकड़े 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाए गए व्यय के कुल जोड़ से मेल नहीं खाते। डीएमआईसीडीसी अनुलग्नक-1 में यथा प्रस्तुत वर्ष 2017-18 के व्यय के आंकड़ों और 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के बीच अंतर का समाधान विवरण प्रस्तुत करें।	जैसा 26.04.2019 के पत्र के अनुलग्नक-1 में दर्शाया गया है। कुल प्रचालन लागत 5457 लाख रु. है। प्रबंधन तथा सामान्य व्ययों का योग 1075 लाख रु. है। अत: कुल व्यय 6532 लाख रु. है (मूल्य ह्रास और वित्त लागतों को छोड़कर)। मूल्य ह्रास और वित्त लागतों को छोड़कर इन दोनों लेखाओं का कुल व्यय 6532 लाख रु. और यह वही है जो वित्त वर्ष 2017-18 के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण में दर्शाया गया है। अनुलग्नक-1 और लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण 2017-18 प्रस्तुत हैं।
(ii)	डीएमआईसीडीसी वर्ष 2018-19 के भी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे, प्रस्तुत करें यदि वह उपलब्ध नहीं है, डीएमआईसीडीसी बिना लेखा परीक्षा/अंतरिम वार्षिक लेखे 2018-19 प्रस्तुत करें।	डीएलडीएसएल के वर्ष 2018-19 के वित्तीय विवरण अभी भी अंतिमता तक नहीं है। फिर भी, वर्ष 2018-19 के अंतरिम वार्षिक लेखे प्रस्तुत हैं।
(iii)	2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखे, डीएमआईसीडीसी द्वारा यथा प्रस्तुत, से देखा जाता है कि इनमें महापत्तनों और लघु पत्तनों के ही प्रचालनों के संयुक्त कर दिया गया है। चूंकि, डीएमआईसीडीसी का प्रस्ताव केवल महापत्तनों के एमयूसी प्रभारों के वियतन से संबंधित है। डीएमआईसीडीसी 2015-16 से 2018-19 वर्षों के अलग-अलग वार्षिक लेखे प्रस्तुत करें, जिनमें डीएमआईसीडीसी के महापत्तनों में प्रचालनों को ही दर्शाया गया है। प्रस्तुत किए जाने वाले पृथक लेखाओं में स्थाई आस्तियां भी दर्शाई जाएं जैसी समेकित वार्षिक लेखाओं में दर्शाई गई हैं।	यह ध्यान दिया जाए कि वित्तीय वर्ष 2016-17 में, परियोजना का प्रचालन जेएनपीटी के मात्र 4 कंटेनर टर्मिनलों पर ही आरंभ हुआ। वित्तीय वर्ष 2017-18 में जेएनपीटी में प्रचालनों के अतिरिक्त मुंदरा पत्तन में प्रचालन आरंभ हुआ और वर्ष 2018-19 में, प्राधिकरण के 8 जून, 2018 के आदेश के आधार पर अन्य पूर्वी और दक्षिणी पत्तनों में प्रचालन आरंभ हुए थे। प्रचालनों के आरंभ का पत्तन-वार ब्यौरा प्रस्तुत है। [वर्ष 2017-18 और 2018-19 का महापत्तनों का वर्ष-वार व्यय और राजस्व का ब्यौरा डीएमआईसीडीसी ने प्रस्तुत किया है, वह नीचे दिया जाता है।]

31.3.2018 को लागत विवरण:

वित्तीय वर्ष	**लेखा परीक्षित 2017-18 (रु. में)**
विवरण	**महापत्तन**
प्रचालनों से राजस्व	415,062,621
अन्य आय	-
कुल आय	**415,062,621**
खर्च	
प्रत्यक्ष खर्च	319,611,707
कर्मचारी हितलाभ व्यय	2,219,060
वित्तीय लागत	6,654,294
मूल्यह्रास	20,815,964
अन्य व्यय	79,558,424
कुल व्यय	**428,859,453**
कर पूर्व लाभ	**(13,796,831)**

31.3.2019 को लागत विवरण:

वित्तीय	**2018-19 अंतरिम (रु. में)**
विवरण	**महापत्तन**
प्रचालनों से राजस्व	560,155,502
अन्य आय	-
कुल आय	**560,155,502**
खर्च	
प्रत्यक्ष खर्च	459,202,544

		कर्मचारी हितलाभ व्यय	4,463,615	
		वित्तीय लागत	6,238,135	
		मूल्यह्रास	13,980,023	
		अन्य व्यय	66,115,780	
		कुल व्यय	**550,000,097**	
		कर पूर्व लाभ	**10,155,405**	

6.1. संदर्भाधीन मामले में भारत भर में निहित परामर्श को देखते हुए, मामले की संयुक्त सुनवाई दो भिन्न स्थानों पर हुई अर्थात् 25 फरवरी 2019 को मुंबई स्थित प्राधिकरण के कार्यालय में और 01 मार्च, 2019 को चेन्नई पत्तन न्यास परिसर, चेन्नई में।

6.2. दोनों संयुक्त सुनवाइयों में, डीएसडीएसएल ने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाईं प्रस्तुतकरण दिया। संयुक्त सुनवाइयों में, महापत्तन न्यासों/निजी कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और डीएमआईसीडीसी ने अपने-अपने निवेदन रखे।

7.1. इसी बीच, जेएनपीटी ने 15 अप्रैल, 2019 के अपने आवेदन पत्र में अनुरोध किया कि उसे डीएमआईसीडीसी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए डीएमआईसीडीसी के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण उपलब्ध कराए जाएं। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगने पर डीएमआईसीडीसी द्वारा भेजे गए लेखापरीक्षित लेखा विवरण, जेसा ऊपर चर्चा की गई है, जेएनपीटी को भेज दिए गए ताकि जेएनपीटी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर सके।

7.2. इस संबंध में, जेएनपीटी ने 15 मई, 2019 के अपने पत्र के द्वारा बताया कि जेएनपीटी डीएमआईसीडीसी के प्रस्ताव पर तभी अपनी टिप्पणियां दे पाएगा जब एमयूसी प्रभारों से सबंधित विधिवत लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण पत्तन-वार आय और व्यय प्राप्त होंगे न कि समेकित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे, जैसे प्राधिकरण ने भेजे हैं।

7.3. जेएनपीटी से प्राप्त पत्र की प्रति डीएमआईसीडीसी को समुचित कार्रवाई करने के लिए भेज दी गई। इस संबंध में डीएमआईसीडीसी ने 24 मई, 2019 के अपने पत्र के द्वारा अन्य के साथ-साथ यह उत्तर दिया। डीएलडीएसएल सभी महापत्तनों और लघुपत्तनों के समेकित लेखे तेयार करता है कयोंकि पत्तन-वार आय और व्यय विवरण तैयार करने ओर पत्तन-वार लाभप्रदता का परिकलन करने की कोई सांविधिक अपेक्षा नहीं है।

7.4. हमने 07 जून, 2019 के अपने पत्र के द्वारा डीएमआईसीडीसी के उत्तर को जेएनपीटी को भेज दिया और उनसे 11 जून, 2019 तक अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया। मामले की अंतिमता तक जेएनपीटी ने कोई उत्तर नहीं दिया।

8.1. एमयूसी के वर्तमान प्रशुल्क की आरम्भिक वैधता 31 मार्च, 2019 को समाप्त हो रही थी को ध्यान में रखकर तथा हितधारको द्वारा किए गए निवेदनों का विश्लेषण करने में लगने वाले अपेक्षित समय और इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम सुविचार के लिए प्रस्ताव की परिपक्वता के लिए व प्रशुल्क में रिक्तता से बचने के लिए, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएफपी/46/2018-एमयूसी द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें कार्यरत बीओटी प्रचालकों के दमानों में एमयूसी की उगाही के वर्तमान प्रशुल्क की वैधता का 31 मार्च, 2019 से आगे तीन महीने के लिए अर्थात् 30 जून, 2019 तक या डीएमआईसीडीसी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर एमयूसी की उगाही के लिए नियत किए जाने वाले नए प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक जो भी पहले हो, विस्तार किया गया।

8.2. तत्पश्चात, एमयूसी की वैधता को 30 जून, 2019 से आगे अर्थात् 01 जुलाई, 2019 से की वैधता को विस्तार नई एमयूसी दरों के अनुमोदन के प्रभावी होने तक या 30 सितम्बर, 2019 तक, जो भी पहले हो, दिया गया है।

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

10. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

(i). इंडस्ट्रियल कॉरीडोर डवैलपमैंट कॉर्पोरेशन (डीएमआईसीडीसी) ने डीएमआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा सेवा लिमिटेड (डीएलडीएसएल) नामक एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) का गठन किया। यह राष्ट्रीय औद्योगिक गलियारा विकास कार्यान्वयन न्यास और जापान के एलईसी कॉर्पोरेशन का एक एसपीवी है। डीएलडीएसएल का तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) आपूर्ति श्रृंखला की विभिन्न एजेंसियों के पास उपलब्ध सूचना को विस्तृत वास्तविक, समय सूचना और नजदीकी वास्तविक समय दृश्यता का आरएफआईडी प्रौद्योगिकी का प्रयोग करते हुए एकीकृत करके एक खिड़की में उपलबध कराता है और इस प्रकार कंटेनर संकरण अवागमन को सुकर बनाता है। इसे आरंभ में वर्ष 2016 में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में प्रारंभ किया गया और तत्पश्चात इसे धीरे-धीरे सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित निजी टर्मिनलों में कार्यान्वित किया गया। चूंकि प्रस्ताव डीएमआईसीडीसी ने दायर किया है, प्रस्ताव पर सुविचार डीएमआईसीडीसी के प्रशुलक के अनुमोदन का है जिसे सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित सभी बीओटी टर्मिनलों द्वारा कार्यान्वित किया जाता है।

(ii). यह स्मरण किया जाए कि, जेएनपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव, जो फरवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश के रूप में सामने आया। चूंकि, डीएमआईसीडीसी एक भिन्न प्रकार की श्रेणी का सेवा प्रदाता है, इसके प्रशुल्क वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वास्तविक वित्तीय स्थिति और वर्ष 2019-20 और 2020-21 के अनुमानों पर आधारित है जैसा इसके बाद चर्चा की गयी है। फिर भी डीएलडीएसएल का घाट की ओर तैनात प्रचालन स्टाफ, पत्तन परिसर के प्रवेश और बाहर के गेट के साथ-साथ रेलवे साइडिंग कंटेनरों पर आरएफआईडी टैग लगाने का कार्य करते हैं। चूंकि, यह सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48(1)(ड.) [पोत, यात्री और सामान के संबंध में अन्य कोई सेवा] के अंतर्गत आती है, इसलिए डीएलडीएसएल द्वारा कटेनर की दी जा रही सेवा के अंतर्गत आती है इसलिए उस सेवा का प्रशुल्क निर्धारण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाता है।

(iii). कुछेक महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों में वर्ष 2017-18 में 135/-रु. और 2018-19 के लिए 145/-रु. प्रति कंटेनर की दर से वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदान की जा रही एलडीबी सेवाओं से संबंधित संयुक्त वित्तीय परिणाम 36.41 लाख रुपए का घाटा [(13796831)+10155405] दर्शा रहा है। इसलिए, आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए 145/- रु. प्रति कंटेनर की दर को जारी रखना उपयुक्त नहीं है। जबकि डीएमसीआईडीसी पूर्ण रूप से प्रचालन संपन्न करने का प्रयास कर रहा है। जैसा कि डीएमआईसीडीसी ने बताया है एलडीबी भारत-जापान भागीदारी परियोजना है और इसकी घोषणा दोनों देशों के प्रधानमंत्रियों के संयुक्त वक्तव्य में की गई थी। इस परियोजना को पोत परिवहन मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, रेल मंत्रालय तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्रालयों के सहयोग से कार्यान्वित किया जा रहा है। परियोजना की उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए और कि एलडीबी परियोजना विकास के चरण में है और चुंकि मौजूदा एमयू घाटे की स्थिति दर्शाता है, यह प्राधिकरण वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिए डीएमसीआईडीसी द्वारा यथा प्रस्तावित एमयूसी की क्रमश: 155/- रु. प्रति कंटेनर और 165/- रु. प्रति कंटेनर की दर को अनुमोदित करने को प्रवृत है।

यहाँ तक कि, वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिए क्रमश: 155/- रु. प्रति कंटेनर और 165/- रु. प्रति कंटेनर की प्रस्तावित दर के आधार पर डीएमसीआईडीसी आकलित आय पर तथा उक्त दोनों वर्षों के आकलित व्यय को सुविचार में लेते हुए डीएमआईसीडीसी को 16% प्रतिफल प्राप्त करने का अनुमान नहीं है। तथापि, वर्ष 2021-22 के लिए, डीएमआईसीडीसी को 175/- रु. प्रति कंटेनर की प्रस्तावित दर के आधार पर अधिशेष से परे 16% प्रतिफल प्राप्त करने का अनुमान है।

दरों को दो वर्ष की अवधि के लिए निर्धारित किया जाता है। तत्पश्चात, 2019-20 और 2020-21 के वास्तविकों के आधार पर, जो सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों के पूरे वर्ष के एमयूसी प्रभारों की उगाही को लेखबद्ध करेंगे। 155/- रु. प्रति कंटेनर और 165/- रु. प्रति कंटेनर की दर की समीक्षा की जाएगी और प्रशुल्क आगामी तीन वर्ष के प्रशुल्क चक्र के लिए नियत किया जा सकेगा।

(iv). कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के साथ-साथ कुछेक प्रयोक्ताओं ने डीएमआईसीडीसी द्वारा एमयूसी में वृद्धि की यथाप्रस्तावित द्वारा का विरोध किया और वर्तमान एमयूसी को जारी रखने का अनुरोध किया। जैसा पिछले पैरा में बताया गया है कि वर्ष 2017-18 के लिए 135/- रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 के लिए 145/-

रु. प्रति कंटेनर की दर के आधार पर वित्तीय स्थिति 36.41 लाख रु. तक की धारा दर्शा रही है। इसलिए, एमयूसी में वृद्धि श्लाधय है। यह भी कि डीएमआईसीडीसी ने बताया है कि एलडीबी परियोजना की लम्बी सतर्कता अवधि है, जिसके लिए स्वस्थप्रद परिणाम पाने में 10 वर्ष अपेक्षित होंगे।

(v). कुल एमयूसी का 5% महापत्तन न्यासों और बीओटी टर्मिनल प्रचालकों को एमयूसी संग्रह करने के आंकड़ा प्रहस्तन प्रभार के रूप में दिया जाता है। संदर्भधीन मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, हितधारकों द्वारा प्रतिशत हिस्से को बढ़ाने की मांग की गई है। समग्र व्यापार के विकास को ध्यान में रखकर और व्यापार के हितों को ध्यान में रखते हुए, डीएमआईसीडीसी ने महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों द्वारा 5% एमयूसी रखने की वर्तमान प्रथा को जारी रखने का अनुरोध किया। हितधारकों द्वारा 5% एमयूसी से अधिक किया गया व्यय, उनके संबंधित सामान्य संशोधन प्रस्तावों में यह वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) की व्यय की मद हो सकती है।

(vi). जेएनपीटी ने एमयूसी प्रभारों के संबंध में पत्तन-वार लेखापरीक्षित आय और व्यय विवरण देने का अनुरोध किया था। इस संबंध में डीएमआईसीडीसी ने बताया कि सभी महापत्तनों और लघुपत्तनों के समेकित लेखे तेयार करता है कयोंकि पत्तन-वार आय और व्यय विवरण तैयार करने ओर पत्तन-वार लाभप्रदता का परिकलन करने की कोई सांविधिक अपेक्षा नहीं है। इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने मामले की अंतिमता तक कोई उत्तर नहीं दिया। जिस पर भी, संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी की चिंता मात्र यह थी कि जेएनपीटी के यातायात में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि हो रही है। क्या कहीं जेएनपीटी, एमयूसी की उगाही द्वारा अन्यों को क्रॉस-सहायता तो नहीं कर रहा। इस संबंध में संयुक्त सुनवाई के दौरान, डीएमआईसीडीसी ने जेएनपीटी को यह स्पष्ट किया कि अन्य पत्तन टर्मिनलों से भिन्न, चूंकि जेएनपीटी के आस-पास बहुत से सीएफएस प्रचालन में है, जेएनपीटी के प्रयोक्ताओं को इस सुविधा से लाभ प्राप्त होता है।

11.1. परिणाम में और उत्तर दिए गए कारणों से, तथा संयुक्त विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन प्रदान करता है:

(i). पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की समाप्ति पर सभी महापत्तनों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों से अनिवार्य प्रयोक्ता प्राभार के रूप में 155/- रु. प्रति कंटेनर की उगाही एक वर्ष तक वैध रहेगी। एक वर्ष की समाप्ति के पश्चात एक और वर्ष के लिए एमयूसी के रूप में 165/- रु. प्रति कंटेनर की उगाही की जाएगी। दिया गया अनुमोदन स्वत: ही व्यपगत हो जाएगा जब तक कि उसमें इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

(ii). प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2008, 2013 और 2019 (पूर्ववर्ती 2005) के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत शासी सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित सभी बीओटी टर्मिनलों के दरमानों में निम्नलिखित उपबंध अंतर्विष्ट किया जाए:-

"सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों पर प्रहस्त सभी कंटेनरों (सिवाए पोतांतरण और तटीय) पर 155**/-** रु. की राशि प्रति कंटेनर डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) सेवा के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार एक वर्ष की अवधि के लिए उगाही जाएगी। एक वर्ष की समाप्ति के पश्चात एमयूसी के रूप में 165**/-** रु प्रति कंटेनर और एक वर्ष के लिए उगाहे जाएंगे। दिया गया अनुमोदन तत्पश्चात स्वत: ही व्यपगत हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसमें विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।"

(iii). निर्धारित 155**/-** रु प्रति कंटेनर और 165**/-** रु प्रति कंटेनर का एमयूसी अधिकतम स्तर है। महापत्तन न्यास और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनल डीएमआईसीडीसी द्वारा अधिकृत करने पर कम दरों पर उगाही कर सकते हैं।

(iv). पत्तनों से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता तक कंटेनरों की आवाजाही की ट्रैकिंग और पर्यवलोकन की सुविधा एमयूसी के भुगतान के प्रति प्रयोक्ताओं को उपलबध कराई जाएगी।

(v). कुल एमयूसी का 5% डीएमआईसीडीसी द्वारा महापत्तनों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों को एमयूसी एकत्र करने के लिए अदा किया जाएगा।

(vi). बीओटी टर्मिनलों द्वारा एकत्र किए गए एमयूसी पर बीओटी टर्मिनल पत्तन न्यासों को कोई रायल्टी/राजस्व हिस्से का भुगतान नहीं किया जाएगा।

(vii). 155 रु./- कंटेनर और 165 रु./ कंटेनर की दर की समीक्षा की जाएगी और प्रशुल्क को आगामी तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए नियत किया जाएगा।

11.2. डीएमसीआईडीसी के अधिसूचित दरों की समाप्ति से कम-से-कम 2 महीने पहले एमयूसी नियत करने का प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी जाती है।

11.3. जैसा पहले चर्चा की गई है, एमयूसी की मौजूदा उगाही की वैधता को 30 जून, 2019 तक बढ़ाया गया था। 145/- रु. के मौजूदा एमयूसी को 30 जून, 2019 के आगे 30 सितम्बर, 2019 तक अथवा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित निजी टर्मिनलों में 155/- रु. प्रति कंटेनर का संशोधित एमयूसी लागू होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तारित समझा जाता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./184/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th August, 2019

No. TAMP/12/2019-MUC.—In exercise of the powers conferred under 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 Delhi – Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) for levy of Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/12/2019-MUC.

QUORUM

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

(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 24th day of July 2019)

This case relates to a proposal received Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) for approval of levy of Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat.

2.1. The Government of India is developing the Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) as a global manufacturing and investment destination. For this propose, a special propose Vehicle (SPV) namely the Delhi- Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) has been incorporated for program managing the development of the DMIC Project.

2.2. All the stakeholders involved in the cargo movement have their own standalone information system to manage their operations. Since these systems are not integrated with each other, they do not exchange information on real time basis. Thus, to keep a track on the movement of containers across the ports to the ICDs and the end users, the DMICDC has developed the Logistic Data Bank (LDB) to integrate the information available with various agencies across the supply chain to provide detailed real time information within a single window. The project is intended to provide the near real time visibility of the container movement across the supply chain, thereby streamlining the container logistic movement.

2.3. In this connection, it may be recalled that the Government had decided that Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) may make a proposal to TAMP for notifying the Mandatory User Charges (MUC) for the LDB project as part of its Scale of Rates.

2.4. Accordingly, based on a proposal mooted by DMICDC through JNPT in September 2014 and after following the usual consultation process with JNPT, BOT terminals operating thereat and the users of JNPT, this Authority vide its

Order no. TAMP/49/2014-JNPT dated 13 February 2015 had approved the proposal of the JNPT to levy the Mandatory User Charge (MUC) of ₹125/- per container in the year 2016-17, ₹135/- per container in the year 2017-18 and `145/- per container in the year 2018-19 on all containers (except transhipment and coastal) at the JNPT and at the BOT Terminals at JNPT viz., Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL) and Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL). The said levy of MUC had been incorporated in the Scale of Rates of JNPT, NSICTPL and GTIPL respectively. The said Order prescribed a tariff validity period upto 31 March 2019.

2.5. Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter no. PD-14033/34/2017-PD-V dated 06 June 2018 directed this Authority to issue a common Order applicable to all the Major Port Trusts and the terminals operating thereat, to prescribe a provision towards levy of MUC on containers towards the LDB Service to be rendered by DMICDC, in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and terminals operating thereat for the year 2018-19 at par with JNPT.

2.6. In pursuance of the communication of MOS, this Authority had passed a Common Order no. TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 approving incorporation of a provision towards levy of MUC on containers for the LDB Service to be rendered by DMICDC, in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and private container terminals operating thereat. This Order was notified in the Gazette of India on 03 July 2018 vide Gazette No. 248 and had come into effect from the date of notification of the Order i.e. 3 July 2018 and was valid upto 31 March 2019.

2.7. Further, the MOS vide its letter no. PD-14033/34/2017-PD-V dated 06 June 2018 had already requested all the Major Port Trusts to coordinate with DMICDC to formulate a suitable proposal for levy of MUC and file the proposal before this Authority for approval of MUC with effect from 01 April 2019.

3.1. In this backdrop, the DMICDC vide its letter dated 14 January 2019 has submitted a proposal for renewal of MUC of DMICDC's LDB. The submissions made by DMICDC in its proposal are summarized below:

(i). The DMIDC Logistics Data Services Ltd. (DLDSL), a Special Purpose Vehicle (SPV) of National Industrial Corridor Development implementation Trust (NICDIT) and NEC Corporation has been incorporated on 30 December 2015 with a view to reduce the overall transaction cost incurred by the Government by bringing in the required Transparency and Visibility across the container transportation supply chain.

(ii). The objective of DLDSL is of effectively leveraging ICT across the Indian Logistic Sector, inculcate best practice across the various processes and work towards bringing in efficiency in the supply chain.

(iii). DLDSL's Logistics Data Bank (LDB) System provides Export Import (EXIM) Container visibility from Port terminals to Inland Container Depots (ICDs) / Container Freight Stations (CFSs) and across the Toll Plazas and generates various analytics for the trade to streamline the processes by addressing the bottlenecks. The visibility is provided through the LDB Portal www.ldb.co.in.

(iv). LDB integrates with existing IT systems of the stakeholders and provide end-to-end tracking information through a single window interface and the service is provided through RFID Technology and integrates with various systems of stakeholders.

(v). The online LDB tracking system facilitates and provides easy tracking and effective utilization to the import/ export companies. It also allows the users to locate the near real time location and time stamp of the container during its inland movement through road or railways. Thus, it promotes "Ease of doing business" by cutting cost and time for exporters and importers

(vi). LDB Container tracking service was launched in July, 2016 at India's largest container handling Port terminals of Jawaharlal Nehru Port Terminal (JNPCT, APM Terminal, NSICT & NSIGT Terminal).

(vii). Based on the success of the LDB Project across the JNPT, the project was extended to India's largest private port terminals of Adani in Mundra (4 terminals) & Hazira in May 2017 and the newly formed Bharat Mumbai Container Terminal (BMCT) at JNPT in April 2018.

(viii). On 18 December, 2017, the project was launched and implemented across the Port terminals in Southern & Eastern corridor of India and the project is helping in optimizing the Indian Container transportation supply chain using the state of the art technology & best practices. The LDB system is currently operational at 22 Port Terminals of India and providing Container visibility services for more than 90-95% of India's Container Volume.

(ix). The proposal of DMICDC contains workflow of LDB service and brief information about LDB for container tracking.

(x). LDB project has contributed immensely in improving container movement visualization across Indian Landscape while highlighting bottlenecks through data analytics. Key improvement areas during the course of project is as follows -

- Port to ICD Transportation time reduced by 57%
- Port Dwell Time (import cycle) reduced by 49%
- Port Dwell Time (export cycle) reduced by 22%
- ICD Dwell Time reduced by 20%
- Overall reduction in Co2 emission round toll plaza 7%

(xi). The summary financials are as follows:

Balance Sheet of DMICDC Logistics Data Services Limited for the last 3 years			
Particulars	**As at 31.03.2018**	**As at 31.03.2017**	**As at 31.03.2016**
I. EQUITY & LIABILITIES			
Shareholder's funds			
Share Capital	8,03,96,000	8,03,96,000	5,00,000
Reserves & Surplus	(5,28,71,556)	(3,76,42,070)	(89,381)
Non- Current Liabilities			
Long Term Borrowings	12,75,00,000	12,75,00,000	-
Deferred Tax Liability	79,90,038	-	-
Current Liabilities			
Trade payables	20,34,00,263	1,74,78,852	-
Other current liabilities	93,05,854	70,57,787	-
Short-term provisions	1,63,82,295	-	-
TOTAL	**39,21,02,894**	**19,47,90,569**	**5,04,290**
II. ASSETS			
Non-current Assets			
Fixed Assets			
I. Tangible Assets	5,47,22,924	7,03,59,678	-
II. Intangible Assets	5,68,74,167	4,71,21,801	-
Long Term loans and Advances	2,62,55,273	50,09,091	-
Current Assets			
Inventories	16,90,884	-	-
Trade Receivables	10,16,23,859	2,07,70,689	-
Cash and Cash Equivalents	7,49,61,585	54,68,883	5,00,000
Other Current Assets	7,59,74,202	4,60,60,427	4,290
TOTAL	**39,21,02,894**	**19,47,90,569**	**5,04,290**

(xii). TAMP has, through its Order dated 29 October 2014 (Case No. TAMP/49/2014-JNPT), which was notified in the Gazette of India on 14 November 2014 vide Gazette No.328, read with its speaking order dated 13th February 2015, approved the proposal of JNPT for levy of MUC of ₹.125/- per container in the year 2016-17, ₹.135/- per container in the year 2017-18 and ₹.145/- per container in the year 2018-19 at the JNPT Port Terminals.

(xiii). For Pan-India operation, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-14033/34/2017-PD-V dated 06 June 2018 has conveyed to the TAMP to issue a common order applicable to all the major port trusts and the terminal operating thereat, to prescribe a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) on containers towards the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC), in the scale of rates of all the major port trusts and terminals operating thereat for the year 2018-19 at par with Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) i.e. ₹.145+GST per container.

(xiv). TAMP, through its common order dated 8 June 2018 (Case No. TAMP/46/2018-MUC), which was notified in the Gazette of India on 3rd July 2018 vide Gazette No.248, directed for levy of Mandatory User Charge (MUC) i.e. ₹.145 + applicable taxes per container towards the logistics data bank service to be rendered by DLDSL.

(xv). LDB project was extended to cover other ports in India namely 1 terminal of Deendayal Port, 1 terminal of New Mangalore Port, 1 terminal of Cochin Port, 2 terminals of Chennai Port, 1 terminal of Visakhapatnam Port, 1 terminal of Kattupalli Port, 2 terminals of Kolkata Port, 2 terminals of VO Chidambaranar Port, 1 terminal of Krishnapatnam Port and Bharat Mumbai container terminal of JNPT. DLDSL is currently working to implement the LDB services at the ports of Mormugao, Paradip, Kamarajar and Mumbai, which would be operational from 15 February 2019.

(xvi). The necessary investment in the infrastructure has already been made and the on-going operation is performed by DLDSL which is external to the Port Terminal Operators. Hence, the recovery of the investments will not be the prerogative of the Port Terminal Operators.

(xvii). As a result, every 3 years the proposal has to be accepted by all the relevant stakeholders and in the event of non-acceptance by any one party can lead to financial non-viability of the project.

3.2. The DMICDC in its proposal has furnished the cost statement based on estimates for the next three financial years i.e. 2019-20, 2020-21 and 2021-22. The cost statement as provided in the proposal is given below:

No. of years		3				
Year			**FY 2019-20**	**FY 2020-21**	**FY 2021-22**	
Month of Operations			12	12	12	(In Mn INR)
						Total
Revenue	Revenue from MUC (A)		947.8	1059.4	1179.8	**3186.9**
Direct Cost-MDOM	LDB Package License		97.9	97.9	97.9	**293.8**
	LDB Package license support		74.1	74.1	74.1	**222.2**
	RFID Solution development		41.1	41.1	41.1	**123.3**
	RFID Solution Support		14.0	14.0	14.0	**42.0**
	Total helpdesk cost with COLA		53.6	54.7	55.8	**164.1**
	Total Hosting Charges		19.7	20.6	21.6	**61.9**
	Total project management Cost with COLA		61.0	68.2	75.8	**205.1**
	Total cost of Travel		41.1	47.6	48.2	**142.9**
	Communication cost + Contingency for RFID		34.94	35.84	36.73	**107.5**
	Total KIOSK Cost	65%	2.5	2.5	2.5	**7.6**

	Total electrical cost for deployment of KIOSK	65%	3.2			**3.2**
	RFID Installation + Recurring Cost of Hardware like UPS, Poles, Cables, Fanless PCS		11.78	15.81	19.84	**47.4**
	RFID Operations + Maintenance		253.0	253.0	253.0	**759.0**
Hardware + FOIS	RFID Tag Cost		92.0	96.6	101.5	**290.2**
	RFID Reader Cost		80.0	95.3	110.6	**285.8**
	Total Electricity Expense		5.9	6.5	7.2	**19.7**
	FOIS Cost	65%	2.6	2.6	2.6	**7.8**
	Total Direct Cost (B)		894.61	926.51	962.4	**2783.5**
Gross Profit	Gross Profit (C)		53.2	132.9	217.4	**403.4**
	Gross Profit (%)		6%	13%	18%	**13%**
SGA Expenses	Staff Salaries		22.6	24.4	26.3	**73.3**
	Total cost of marketing activities		5.3	5.9	6.5	**17.7**
	Total cost of Travel		2.3	2.5	2.7	**7.5**
	Total Audit charges		0.7	0.7	0.8	**2.2**
	Office Rental		2.5	2.7	3.0	**8.2**
	Total SGA Expenses (D)					
Operating Profit	Operating profit (E)		19.9	99.4	181.1	**300.3**
	Operating Profit (%)		2.1%	9%	15%	**9%**
		Losses (Total)	10.6	15.9	26.4	**53**
Other Expenses / Income	Losses (Major Ports)	65%	639	10.3	17.2	**34.5**
	Loan Interest	65%	7.1	7.1	7.1	**21.3**
	Total Other Expenses (E)		14.0	17.4	24.3	**55.8**
Net profit	Net profit (G)		53.88	81.97	156.71	**244.56**
	Net profit (%)		0.6%	7.7%	13.3%	**7.7%**

3.3. The basis of assumptions considered in the preparation of the proposal of LDB services are as follows:

(i). Revenue Calculation:

(a). The total container volume considered for FY 19-20 is 9.9 million boxes for Major and Minor ports.

(b). A 5% annual growth in the container volume is taken into account for FY 20-21 and FY 21-22.

(c). Container volume is divided into Major ports and Minor ports. The ratio of container volume for Major and Minor ports considered in the proposal is 65:35. The same ratio is used to divide the common costs in the proposal for major ports.

(d). The proposed MUC of INR 155, 165 and 175 has been considered to calculate Revenue for FY 2019-20, FY 2020-21, FY 2021-22 respectively.

(ii). Direct cost- MDOM constitute the IT outsourcing cost for the LDB service.

Cost Element	Description
LDB and RFID Package license	Basic LDB service package including search service on HADOOP analytics platform.
LDB and RFID Package license support	Cost for feature enhancement (Development of new features) and for upgrading (Enhancement existing system new), minor modification and technical support for helpdesk.
Helpdesk	An information and assistance team that troubleshoots problems with data collection and LDB service to customers via telephone, chat, email etc.
Hosting service	Infrastructure resources and services taken, Operating system, Database & other service like (Jboss, ISS, etc.), maintenance and operation. Data Platform for Hadoop (DPH) is utilized to provide the analytics to various stakeholders.
Project Management	Project management team to supervise the project at all the levels.
Travel cost	Cost of travel for the team managing the operations and IT services at Ports, CFS, ICD, Toll Plazas etc.
Communication and Contingency	The communication cost entails the cost of connectivity between different sites, connectivity cost (leased line) between RFID data centre and LD Data centre as well as the contingency cost for RFID. The contingency cost has been considered at 5%.

(iii). Direct cost – RDCF constitute the field operation outsourcing cost for the LDB services

Cost Element	Description
Kiosk Cost	Cost for setting up of kiosks at the port terminal premise for stationing the operations staff and RFID Tag inventory of DMICDC
Electrical cost for deployment of Kiosk	The total cost has been calculated by multiplying the electricity requirement (kilowatt hour) with an average per unit rate INR 10.
RFID Installation + recurring cost of hardware	It includes the cost of installation of RFID infrastructure at multiple locations within the country and the recurring maintenance cost for the installed infrastructure such as UPS, pole, cables etc.
RFID operations and Maintenance	It is the manpower cost for tagging, operation at the port and filed support service.

(iv). Hardware and FOIS cost

Cost Element	Description
RFID Tag Cost	It is the cost of RFID tag that will be tagged in all the import containers
RFID Reader Cost	It is the cost of RFID readers procured by the company for setting up the infrastructure at Ports, CFS, ICD, Toll Plazas etc.
Electricity Expense	It includes the electricity expense for running of the RFID readers and other infrastructure 24*7 at all the locations.
FOIS Cost	LDB has an integration with the Indian Railways – Freight Operations Information System (FOIS) for tracking all the Rail-bound containers. It includes the cost payable to Indian Railways for FOIS integration.

(v). SGA Expenses:

It contains the cost of Selling, General and Administration Expenses of the DLDSL.

(vi). Other Expense / Income –

(a). The total losses incurred by DLDSL for the last three years of LDB operations has been provisioned in the TAMP proposal. 65% of the total loss is considered in the proposal for Major Ports. The same has been divided in the ratio of 20%, 30% and 50% for FY 2019-20, FY 2020-21, FY 2021-22 respectively.

(b). The loan interest payable by DLDS against its loan.

3.4. Accordingly, the DMICDC has sought approval for the levy of MUC of ₹155/-, ₹165/- and ₹175/- per container during the years 2019-20 to 2021-22 respectively, across all the Major Port Trusts in India.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the DMICDC proposal dated 14 January 2019 was taken on consultation with all the Major Port Trusts, all the private container terminals operating thereat governed by the erstwhile 2005 guidelines, 2008 and 2013 Guidelines and all concerned users/ user organizations vide our letters dated 31 January 2019 seeking their comments. Comments were received from few Major Port Trusts and some users/ user organisations. These comments were forwarded to DMICDC for its comments. The DMICDC vide its letters dated 12 March 2019 has responded on the comments of the Major Ports/ users/ user organisations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, some additional information/ clarification was sought from DMICDC vide our letter dated 2 April 2019. The DIMCDC has responded vide its letter dated 26 April 2019. The additional information/ clarification sought by us and the response of DMICDC thereon are tabulated as below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by DMICDC
A.	**General**	
(i).	The actual Revenue for the year 2018-19 to be furnished.	Accounts for the FY 18-19 has not yet been finalized, reconciliation of invoices for the month of March 2019 is underway with various ports. However, the provisional revenue for the FY 18-19 is ₹ 96.76 Crores after considering the actual revenue from Apr 18 till Feb 19 i.e. ₹ 91.30 crores & projected revenue for Mar 19 at ₹ 5.46 crores.
(ii)	In the fixation of Mandatory User Charge (MUC) vide Order no. TAMP/49/2014-JNPT dated 13 February 2015, paragraph no. 7.1 (iv) of the Order, calls for review of the actual surplus/ deficit arising out of the service of Logistics Data Bank (LDB) by levy of MUC during the period from 2015-16 to 2018-19. Accordingly, to enable review the surplus/ deficit for the said period, the DMICDC to furnish the requisite details in the format attached herewith.	The requisite detail in the format attached is furnished. The estimates shared by DLDSL with TAMP in the Order no. TAMP/49/14-JNPT dated 13 February 2015 were based on certain assumptions. However, in the actual scenario there was lot of changes in the business model. Hence the necessary reasons for the variation have been mentioned. Few important disclaimers are listed below for easy reference: (a). Traffic Estimates were based on the assumption of containers in TEUs, while the actual revenue realized is on the basis of boxes which is less than TEUs. Forty feet containers constitute 2 TEUs, however the MUC collected is for 1 box only. In addition to this, DLDSL do not get revenue for coastal and transshipment containers. (b). The estimates were shared with TAMP for 4 years starting from 2015-16 to 2018-19, however the LDB project started from July 2016 at JNPT. All the entries in actuals are for three FY starting from 2016-17 to 2018-19. (c). The estimates shared were only for 3 terminals of JNPT, however the actuals constitute the revenue and costs for JNPT (9 months) in 2016-17, JNPT, Mundra and

<table>
<tr><td></td><td></td><td>Hazira in 2017-18 and JNPT, Mundra & Hazira and other major and non-major ports (4 months) in India in 2018-19.</td></tr>
<tr><td>(iii)</td><td>The audited Annual Accounts of DMICDC for the years 2015-16 to 2018-19 to be furnished</td><td>Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Ltd. (DMICDC) was incorporated to establish, promote and facilitate development of DMIC project. It undertakes project development services for investment regions / industrial areas / economic regions / industrial nodes and townships, for various central government agencies and also assists state governments.

DMICDC has formed DMICDC Logistics Data Services Limited (DLDSL), a special purpose vehicle on 30th December 2015 with the objective of effectively leveraging ICT across the Indian Logistics Sector, inculcate best practices across the various processes and work towards bringing in efficiency in the supply chain. The company aims at bringing visibility and transparency in Logistics environment, streamline the operations across the supply chain and help in government's plan of improving the Ease of Doing Business in India.

The flagship project of the company "Logistics Data Bank System (LDB System)" that provides the Export Import Container visibility service across India along with comparative performance metrics.

Therefore, DLDSL is sharing its Audited Annual Accounts for the Financial Year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The copy of Audited Annual Accounts is furnished.</td></tr>
<tr><td>(iv)</td><td>A reconciliation statement, to reconcile the difference, if any, between the estimates vis-à-vis the respective figures as indicated in the audited Annual Accounts for the years 2015-16 to 2018-19 as furnished in the format attached, also to be furnished</td><td>The Audited Financial Expenses head as shown in the below table need to be looked against the summation of Annexure - 1 Actual Expense head for validation and reconciliation.
<table>
<tr><th>Audited Financial Expenses (Annexure – 4)</th><th>Annexure – 1 Expenses</th></tr>
<tr><td>Direct Fees and Other Expenses (Only Lease Rent)</td><td>Rail Integration fees, RFID Operations, RFID Tags, LBD Package License & Support, Real-time Solution, Helpdesk, Hosting, Tools & Communication</td></tr>
<tr><td>Depreciation</td><td>Depreciation</td></tr>
<tr><td>Other Expenses (Excluding Lease Rent), Employee Benefit Expenses</td><td>Sales, General & Administrative Expenses - Outsourced</td></tr>
<tr><td>Other Income</td><td>Finance & Miscellaneous Income (FMI)</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>B.</td><td>Cost Workings as furnished by DMICDC at Page 23 of its Proposal of January 2019:</td><td></td></tr>
<tr><td>I.</td><td><u>Revenue from MUC</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>The Revenue for the year 2019-20 is reported to be based on the total container volume for FY 2019-20 at 9.9 million boxes and considering the proposed MUC of ₹ 155/- per container. The ratio of container</td><td>TAMP understanding is correct that total container volume for FY 2019-20 at 9.9 million boxes and the ratio of container volume at major port to be 65% of the total volume. Hence, the total container volume is 6.4 million</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td>volume at major and non-major ports is considered at 65:35. Based on these parameters, the revenue should work out to ₹ 99.74 crores. As against this, the DMICDC has shown the revenue for the year 2019-20 at ₹ 94.78 crores. The DMICDC to, therefore, furnish detailed working in support of the revenue projected for each of the years 2019-20 to 2021-22 respectively.</td><td>boxes. The MUC considered in the FY 2019-20 is INR 155 per container. However, for calculating the revenue of DLDSL we considered 95% of MUC i.e. 95% of 155 which is 147.3. And 5% of the MUC will be shared with the port terminals. Therefore, the total revenue calculation for FY 2019-20 is shown as 94.78 crores.

<table>
<tr><td>No of years</td><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Year</td><td></td><td></td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr>
<tr><td>Month of Operations</td><td></td><td></td><td>12</td><td>12</td><td>12</td></tr>
<tr><td>Container Boxes in Mn (Major Ports)</td><td></td><td>65%</td><td>6.4</td><td>6.8</td><td>7.1</td></tr>
<tr><td>MUC per container (INR)</td><td>10</td><td>Increase Y-O-Y</td><td>155</td><td>165</td><td>175</td></tr>
<tr><td>% MUC Per container to DLDSL</td><td></td><td>5% share to Port Terminals</td><td>95%</td><td>95%</td><td>95%</td></tr>
<tr><td>MUC Per container to DLDSL (INR)</td><td></td><td></td><td>147.3</td><td>156.8</td><td>166.3</td></tr>
<tr><td>Revenue for DLDSL (Major Ports)</td><td></td><td></td><td>947.8</td><td>1059.4</td><td>1179.8</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>II.</td><td><u>Traffic</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>The basis to consider growth in traffic to the tune of 5% per annum over the previous year traffic during the years 2020-21 and 2021-22, may be furnished.</td><td>The basis to consider growth in traffic to the tune of 5% per annum is based on the data by Ministry of Shipping which states 4% CAGR for the last 10 years. However, the growth in 2017-18 has been around 7%. Hence, on a conservative side we have considered the growth of 5% to take into account historical and recent trends.</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The basis to consider the ratio of container volume at major and non-major ports at 65:35, to be furnished.</td><td>As per the Indian Container Market Report 2018 by Drewry and Gateway Research, the ratio of container volume at major and non-major ports for the FY 17-18 in TEUs is calculated at 60:40. However, the non-major ports handle significant percentage of transshipment containers which do not add to the revenue of DLDSL. Therefore, on a conservative side the ratio of 65:35 is considered at major and non-major ports. The relevant sections of the Indian Container Market Report 2018 by Drewry and Gateway Research have been furnished for quick reference. The complete report can be accessed through the link provided below:</td></tr>
</table>

Port		Actual Throughput Containers (TEUs) FY 17-18	Transhipment % FY 17-18
Minor Ports			
Mundra International Container Terminal	MICTPL	1089155	9%
Adani Mundra Container Terminal	AMCT	1286714	4%
Adani International Terminal Container	AICTPL	1571800	33%
Adani CMA Mundra Terminal	ACMT	530742	10%
Adani Hazira Container Terminal	AHCT	500879	
Ennore - Kamarajar	AECT	2638	
Kattupalli	KICT	490291	
KPCT - Krishnapatnam	KPCT	479552	44%
Total non-major ports		**5951771**	
Major Ports			
Jawaharlal Nehru Port Container Terminal	JNPCT	1481768	2%
Nhava Sheva International Container Terminal	NSICT	641122	1%
Nhava Sheva India Gateway Terminal	NSIGT	659000	1%
APM Terminals Mumbai - Gateway Terminals India	GTIPL	2027896	1%
BMCT	BMCT	23212	2%
Kandla	KICT	117162	
NMPT	NMPT-C	115498	
Mormugao	MPT-C	21018	
CoPT(ICTT)	ICTT	514997	7%
Paradip	PICT	6334	
CCTPL - Chennai	CCTPL	646482	
CITPL- Chennai	CITPL	901584	
Visakha - Vizag	VCTPL	388289	1%
Kolkata	BKCT	640182	
Haldia	HICT	156690	
PSA-Sical - Tuticorin	TCT	495264	
DBGT - Tuticorin	DBGT	201093	
MbPT	MbPT-C	42387	
Total major ports		**9079978**	
Overall Total Volume (Major + Non Major ports)		**15031749**	

Minor Ports (%)	40%
Major Ports (%)	60%

(iii). The basis to project the container volume at 9.9 million containers for the year 2019-20 to be explained.

As per the Indian Container Market Report 2018 by Drewry and Gateway Research (refer Annexure 3), the total volume of containers in FY 17-18 in TEUs is 15 Mn across all major and non-major ports in India. Assuming the percentage growth in the FY 18-19 and FY 19-20 to be 5%, the total volume of containers in TEUs come out to be 15.8 Mn and 16.6 Mn respectively. However, the revenue for DLDSL gets generated based on the EXIM boxes rather than the TEUs and excluding coastal and transshipment containers.

The conversion factor from TEUs into boxes is taken as 0.60. This factor is based on our historical data for 4 terminals of JNPT, 4 terminals of Mundra and Hazira. Therefore, the volume considered for FY 2019-20 is 16.6 Mn multiply by 0.60 which is 9.9 Mn containers

Calculation for Conversion Factor of 0.6					
Container Terminal Name	Known as	Location	Throughput (TEUs) FY 17-18	Actual Containers DLDSL data FY 17-18	TEUs to boxes conversion ratio
Mundra International Container Terminal	MICTPL	Mundra	10,79,307	678559	0.628698785
Adani Mundra Container Terminal	AMCT	Mundra	12,86,714	656447	0.510173201
Adani International Terminal Container	AICTPL	Mundra	15,71,800	609303	0.387646647
Adani CMA Mundra Terminal	ACMTPL	Mundra	5,30,742	300446	0.566086724
Adani Hazira Container Terminal	AHCT	Hazira	5,00,879	328995	0.656835284
Jawaharlal Nehru Port Container Terminal	JNPCT	Mumbai	14,81,768	1020883	0.68896278
Nhava Sheva International Container Terminal	NSICT	Mumbai	6,41,122	412523	0.643439158
Nhava Sheva India Gateway Terminal	NSIGT	Mumbai	6,59,000	425836	0.646185129
APM Terminals Mumbai - Gateway Terminals India	GTIPL	Mumbai	20,27,896	1371714	0.676422262
			97,79,228	**5804706**	**0.593575076**

Calculation to project 9.9 million boxes in FY 19-20			
	Actual Throughput Containers (TEUs) FY 17-18	Projected Throughput Containers FY 18-19	Projected Throughput Containers FY 19-20
Percentage growth over last year		5%	5%
Container throughput (TEUs)	15.0	15.8	16.6
Container throughput (Boxes) *Conversion Factor (0.6)*			9.9

III. ***Direct Cost (MDOM, RDCF, Hardware + FOIS)***

(i). The actuals of all items of cost for the year 2018-19 also

The actuals of all items of cost for the year 2018-19 is indicated in Annexure – 1. The Accounts for the FY

<table>
<tr><td></td><td>to be furnished</td><td>18-19 has not yet been finalized. However, the provisional expenses for the FY 18-19 is after considering the actual expenses from Apr 18 till Dec'18 and projected expenses for Jan-Feb-Mar' 19</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The detailed workings to arrive at each of the cost elements (as listed out in Page no. 23 of DMICDC proposal) to be furnished. Documentary evidence in support of the relevant cost elements also to be furnished</td><td>Annexure – 2 may be referred for cost justification of the cost elements.</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>It is not clear as to under what head of expenditure, the 5% payment of Revenue to collecting agents, has been captured. The same to be indicated with necessary workings.</td><td>DLDSL raise invoice to the respective port terminals by multiplying container volume and 95% of the MUC charge. The port terminals realize 100% of the revenue against the LDB project, while remit only 95% of the revenue to DLDSL and retain 5% of the revenue as charges for collection of MUC. Hence 5% payment of revenue to collecting agents have been captured while calculating revenue for DLDSL.</td></tr>
<tr><td>(iv)</td><td>(a). The annual escalation factor as considered by DMICDC in the estimation of expenditure as listed below, needs justification, given that the Authority has approved an escalation factor of 4.26%, which may have to be considered to build up the estimates of expenditure for the years 2019-20 to 2021-22, over the respective previous year actuals/ estimates:
(i). Total Project Management cost with COLA - About 12%.
(ii). Staff Salaries – About 8%
(iii). RFID Reader Cost – About 19%</td><td>The COLA considered for the staff salaries and project management cost is 5% only. However, the escalation in cost is increasing more due to increase in the infrastructure. The LDB infrastructure will grow as DLDSL will cover more sites like Toll Plazas, ICDs, CFSs, Industrial Hubs etc. With the increase in infrastructure there will be additional requirement for new RFID readers and manpower to manage these new sites. Therefore, the escalation in cost is due to the additional new resources.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b). Contingency
It is not clear as to how much contingency factor has been considered for estimation of RFID expenditure. The same to be indicated with detailed justification.</td><td>As DLDSL will be tagging only the Import containers, hence the RFID cost is calculated based on the 50% of the container volume for the respective FY. However, a contingency factor of 10% is considered for tag loss, tagging of coastal and transshipment containers.
<table>
<tr><th>RFID tag Cost (Major Ports)</th><th></th><th></th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th></tr>
<tr><td>Total No of Containers (in Mn)</td><td></td><td></td><td>6.4</td><td>6.8</td><td>7.1</td></tr>
<tr><td>Containers to be Tagged (in Mn)</td><td>50%</td><td>Only Import Containers to be tagged</td><td>3.2</td><td>3.4</td><td>3.5</td></tr>
<tr><td>Total tags reqd every yr (including 10% losses)</td><td>10%</td><td></td><td>3.54</td><td>3.72</td><td>3.90</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

		(in Mn)					
		Per Tag Cost (INR)	26		**92.04**	**96.65**	**101.48**
(v).	The tariff for DMICDC is decided following cost plus 16% Return on Capital employed. In the subject proposal, the DMICDC is seen to have neither indicated the capital employed nor the Return component in the workings. The DMICDC to rework its cost estimates by indicating the capital employed and considering a Return on Capital employed @ 16%, for each year under consideration. It is noteworthy that Return @ 16% on the Working Capital component (comprising of cash balance calculated at one month estimated operating expenses) was considered during the fixation of MUC in the year 2015	During the fixation of MUC in the year 2015, we had considered 16% return on capital employed on which interest cost is one of the components of the return on capital. In our current proposal, we have only considered our actual interest cost, therefore we have not considered here 16% return on capital as assumption.					
(vi)	The DMICDC has considered 'Interest on Loan' as a cost in the current exercise of determination of MUC. In this regard, it is relevant here to mention that the Authority allows 16% Return on Capital employed. The rate of Return at 16% has been determined following the Capital Asset Pricing Model (CAPM). Cost of Debt is one of the parameters considered while determining the rate of Return at 16%. Hence, 'Interest on Loan' is not separately captured as a cost item in the tariff fixation exercise	In our current proposal we have not requested for 16% Return on Capital Employed, which has been considered in our earlier proposal. In the current proposal we have only considered actual interest cost.					

5.2. Subsequently, we have vide our letter dated 22 May 2019 sought some information/ clarification from DMICDC, arising out of the response of DMICDC, as brought out above. The DMICDC has responded vide its letter dated 24 May 2019. The information sought by us and the response of DMICDC thereon are tabulated below:

Sl. No.	**Information / Clarification sought by us**	**Reply furnished by DMICDC**
(i).	As seen from the Annex – I furnished by DMICDC, it is observed that the figure of sum total of all expenses pertaining to the year 2017-18 is not matching with the sum total of expenditure as reflected in the audited annual accounts of 2017-18. The DMICDC to furnish a statement reconciling the difference between the expenditure figures for year 2017-2018 as furnished in the Annex – I and the audited annual accounts of 2017-18.	As furnished in Annex – I of letter dated 26.4.19, the total operating cost is ₹.5457 lakhs and the total Management & General Administration Expenses is ₹.1075 lakhs. Hence, the total of the expenses is ₹.6532 lakhs (excluding depreciation and finance cost). The total expenses on both these accounts excluding depreciation and financial cost ₹.6532 lakhs is same as indicted in the audited financial of FY 2017-18. The Annex – I and Audited Financial of FY 2017-18 are furnished.
(ii)	The DMICDC to also furnish the audited annual accounts for the year 2018-19. If the same is not available, the DMICDC may furnish unaudited / provisional annual accounts for the year 2018-19.	The Financial Statement of DLDSL for the year 2018-19 is still not yet finalised. However, provisional Annual Accounts for the year 2018-19 is furnished.
(iii)	The Audited Annual Accounts of 2015-16, 2016-17 and 2017-18 as furnished by the DMICDC are seen to capture the combined operations at both Major Ports and Non-Major Ports. Since the proposal of DMICDC relates to fixation of MUC charges for Major Port Trusts alone, the DMICDC to furnish the segregated annual accounts for the years 2015-16 to 2018-19 reflecting the operations of	It may be noted that in financial year 2016-17, the operations of the project started only at 4 container terminals at JNPT. In financial year 2017-18, in addition to the operations in JNPT, operations were started at Mundra Port and in the year 2018-19, based on the TAMP Order dated 8 June 2018, operations were started at other Eastern and

DMICDC at Major Ports only. The segregation to be furnished with regard to fixed assets also as reflected in the Consolidated Annual Accounts.

Southern Ports. Port wise details of the start of operations of the project is furnished.

[Year-wise breakup of expenditure and revenue among Major Ports for the years 2017-18 and 2018-19 are furnished by DMICDC as given below :

Cost Sheet Statements as on 31.3.2018

Financial Year	**2017-18 Audited (INR)**
Particulars	**Major Ports**
Revenue from operations	415,062,621
Other Income	-
Total Income	**415,062,621**
Expenses	
Direct Expenses	319,611,707
Employee Benefits expenses	2,219,060
Finance Cost	6,654,294
Depreciation	20,815,964
Other Expenses	79,558,424
Total Expenses	**428,859,453**
Profit Before Tax	**(13,796,831)**

Cost Sheet Statements as on 31.3.2019

Financial Year	**2018-19 Provisional (INR)**
Particulars	**Major Ports**
Revenue from operations	560,155,502
Other Income	-
Total Income	**560,155,502**
Expenses	
Direct Expenses	459,202,544
Employee Benefits expenses	4,463,615
Finance Cost	6,238,135
Depreciation	13,980,023
Other Expenses	66,115,780
Total Expenses	**550,000,097**
Profit Before Tax	**10,155,405**

6.1. Considering the Pan-India consultation involved in the case in reference, joint hearing on the case were held at two different venues i.e. on 25 February 2019 at the Office of this Authority in Mumbai and on 01 March 2019 at the Chennai Port Trust premises in Chennai.

6.2. At both the joint hearings, the DSDSL made a brief power point presentation on the proposal. At the joint hearings, the Major Port Trusts / Private Container Terminal Operators, users/ user organisations and the DMICDC have made their submissions.

7.1. In the meanwhile, the JNPT vide its letter dated 15 April 2019 requested for the Audited financials of the DMICDC to enable JNPT furnish its comments on the DMICDC proposal. The audited financial statements as forwarded by DMICDC to us while furnishing the additional information/ clarification, as brought out above, was forwarded to JNPT, to enable JNPT furnish its comments.

7.2. In this regard, the JNPT vide its letter dated 15 May 2019 has stated that JNPT will be able to offer comments on DMICDC proposal only after receipt of the port wise income and expenditure duly audited financial on account of MUC charges and not the consolidated audited financials as forwarded by TAMP.

7.3. A copy of the communication received from JNPT was forwarded to DMICDC for appropriate action of the DMICDC. In this regard, the DMICDC vide its letter dated 24 May 2019 has *interalia*, responded that DLDSL only prepares the consolidated accounts covering all Major and Minor Ports as there is no statutory requirement for preparing port-wise income and expenditure statement and calculating port wise profitability.

7.4. We have vide our letter dated 07 June 2019 forwarded the response of DMICDC to JNPT with a request to furnish its comments by 11 June 2019. The JNPT has not responded till the case was finalized.

8.1. Considering that the initial validity of the existing tariff of MUC was getting expired on 31 March 2019 and the time required for analysing the submissions made by stakeholders and for the proposal to mature for final consideration of this Authority and in order to avoid a vacuum in the tariff, this Authority vide its Order no.TAMP/46/2018-MUC dated 26 February 2019 has extended the validity of the existing tariff towards levy of MUC in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat, for a period of three months, beyond 31 March 2019 i.e. upto 30 June 2019 or till the effective date of implementation of new tariff to be fixed for levy of MUC based on the proposal filed by DMICDC, whichever is earlier.

8.2. Thereafter, the validity of the MUC has been extended beyond 30 June 2019 i.e. from 01 July 2019 upto the time the new MUC rates approved comes into effect or upto 30 September 2019, whichever is earlier.

9. 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

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

(i). The Delhi - Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC), has formed a Special Purpose Vehicle (SPV) titled as DMICDC Logistics Data Services Limited (DLDSL). It is a SPV of National Industrial Corridor Development Implementation Trust and NEC Corporation of Japan. The DLDSL's Logistic Data Bank (LDB) integrates the information available with various agencies across the supply chain to provide detailed real time information and visibility of the container movement across the supply chain using RFID technology, within a single window, thereby streamlining the container logistic movement. This was initially launched in the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) in the year 2016 and thereafter, it has been gradually implemented across the major port trusts and private terminals operating thereat. Since the proposal is filed by DMICDC, the proposal is considered for approving tariff for DMICDC implementable by the Major Port Trusts and all the BOT Terminals operating thereat.

(ii). It may be recalled that the JNPT proposal, which had culminated in the tariff Order of February 2015 was filed by JNPT. The DMICDC, which has filed the proposal now neither falls under the category of Major Port Trusts nor BOT Terminals operating thereat. However, the operational staff of DLDSL deployed at the wharfside, entry and exit gates of the port premises as well as at the Railway Siding perform the RFID tagging to the containers. Since this service falls under section 48(1) (e) [any other service in respect of vessels, passengers or goods] of the Major Port Trusts Act, 1963, the service rendered by the DLDSL to the Container falls under the regulatory regime of this Authority and tariff for the said service is to be fixed by this Authority. Since the DMICDC is a different category of service provider, its tariff is determined based on the actual financial position for the years 2017-18 and 2018-19 and the estimates for the years 2019-20 to 2021-22, as explained hereunder.

(iii). The combined financial results relating to LDB services rendered by the DMICDC for the years 2017-18 and 2018-19 at few of the Major Port Trusts and BOT Terminals thereat at the rate of ₹ 135/- for the

year 2017-18 and ₹ 145/- per container for the year 2018-19 shows a deficit of ₹ 36.41 lakhs. [(13796831) + 10155405]. Therefore, it is not appropriate to continue with the existing rate of ` 145/- per container for the next tariff cycle when the DMICDC is attempting to achieve full scale operations. As stated by the DMICDC, LDB is one of the Indo Japanese Partnership Projects announced in the joint statement of Prime Minister of both the countries. This project is being implemented with the cooperation of Ministry of Shipping, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Railways and Ministry of Commerce and Industry. Considering the utility of the project and given that the LDB project is in an evolving stage and since the levy of the existing MUC reflects a deficit position, this Authority is inclined to approve the MUC as proposed by the DMICDC for the years 2019-20 and 2020-21 at ₹ 155/- per container and ` 165/- per container.

At the income estimated by the DMICDC based on the above mentioned proposed rates of ₹ 155/- per container and ₹ 165/- per container for the years 2019-20 and 2020-21 respectively, and considering the estimated expenditure for the said two years, the DMCIDC is not estimated to achieve 16% return. However, for the year 2021-22, the DMICDC is estimated to earn surplus beyond 16% return, at the proposed rate of ₹ 175/- per container.

In view of the above position, it is felt appropriate to prescribe the rates for a period of two years only i.e. for the years 2019-20 and 2020-21. Subsequently, based on the actuals for the years 2019-20 and 2020-21, which would capture the levy of MUC charges for the entire year across all Major Ports and the BOT terminals operating thereat, the rate of ₹ 155/- per container and ₹ 165/- per container, shall be reviewed and tariff shall be fixed for the subsequent three year tariff cycle.

(iv). The Kolkata Port Trust (KOPT) as well as some of the users have opposed the increase in the MUC as proposed by the DMICDC and have requested for the existing MUC to continue. As stated in the previous paragraph, based on the levy of ₹ 135/- per container for the year 2017-18 and ₹ 145/- per container for the year 2018-19, the financial position shows a deficit to the tune of ₹ 36.41 lakhs. Therefore, there is found to be a merit to increase the MUC. Also, the DMICDC has stated that the LDB project has a long gestation period which will require at least 10 years to show healthy returns.

(v). 5% of the total MUC is passed on to the Major Port Trusts and BOT terminal operators as data handling charge for collecting the MUC. During the proceedings relating to the case in reference, there has been a demand from the stakeholders to increase the percentage share. Considering the development of overall trade and keeping the trade interests into account, the DMICDC has requested the existing practice of retaining of the 5% MUC by the Major Port Trusts and private terminal operators to continue. Expenses incurred by the stakeholders in excess of 5% MUC, can be an item of expenditure in the Annual Revenue Requirement (ARR) in their respective general revision proposals.

(vi). The JNPT had requested for the audited port wise income and expenditure on account of MUC charges. In this regard, the DMICDC has stated that only consolidated accounts covering all Major and Minor Ports are prepared by it as there is no statutory requirement for it to prepare port-wise income and expenditure statement and calculate port wise profitability. In this backdrop, the JNPT was requested to furnish its comments. The JNPT has not responded till the case was finalized. Nevertheless, the only concern as put forth by JNPT during the joint hearing was that, considering the year on year growth in traffic in JNPT, whether JNPT was cross-subsidising others by way of levy of MUC. In this regard, during the joint hearing, the DMICDC has clarified to the JNPT that unlike other port terminals, since there are many CFSs operating around JNPT, The JNPT users are being benefitted by the facility.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval for the following:

(i). Levy of ₹ 155/- per container as Mandatory User Charge across all the Major Ports and the BOT terminals operating thereat, after expiry of 15 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain valid for a period of one year. On completion of an anniversary thereafter, levy of ₹ .165/- per container as MUC for a period of one more year. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

(ii). Insertion of the following provision in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and all the BOT terminals operating thereat governed by the 2008, 2013 and 2019 (erstwhile 2005) Guidelines for fixation of tariff:

"An amount of ₹ 155/- per container will be levied on all containers (except transhipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and BOT terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service rendered by DMICDC for a period of one year thereon. On completion of one year thereafter, ₹ 165/- per container will be levied as MUC for the next

period of one year. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by the Authority. **"**

(iii). The MUC of ₹ 155/- per container and ₹ 165/- per container prescribed is at ceiling level. The Major Port Trusts and the private terminals operating thereat may levy lower rates if authorized by DMICDC.

(iv). Tracking and viewing the movement of containers across the ports to the ICDs and end users would be provided to the users against the payment of MUC.

(v). 5% of the total MUC shall be passed on by the DMICDC to the Major Port Trusts and the BOT Terminals operating thereat for collecting the MUC.

(vi). No royalty/ revenue share is payable by the BOT Terminals operating thereat to the Port Trusts on the MUC collected by the BOT Terminals.

(vii). The rate of ₹ 155/- per container and ₹ 165/- per container, shall be reviewed and the tariff shall be fixed for the subsequent three year tariff cycle.

11.2. The DMICDC is advised to come up with a proposal for fixation of the MUC, atleast 2 months prior to the expiry of the notified rates.

11.3. As brought out earlier, the validity of the existing levy of MUC has initially been extended upto 30 June 2019. The existing MUC of ₹ 145/- per container is deemed to have been extended beyond 30 June 2019 till 30 September 2019 or till the date the revised MUC of ₹ 155/- per container comes into effect across all Major Port Trusts and private terminals operating thereat, whichever is earlier.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./184/19]

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

ALOK KUMAR
Digitally signed by ALOK KUMAR
Date: 2019.08.23 12:46:04 +05'30'