



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-28092021-230003  
CG-MH-E-28092021-230003

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 420]  
No. 420]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 28, 2021/आश्विन 6, 1943  
NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 28, 2021/ASVINA 6, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
अधिसूचना

मुम्बई, 17 सितम्बर, 2021

सं. टीएएमपी/40/2021-एमयूसी .— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करने हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा राष्ट्रीय औद्योगिक कारिडोर विकास निगम लिमिटेड (पूर्व में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम लिमिटेड के रूप में ख्यात) के तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना के अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही से संबंधित प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
मामला संख्या टीएएमपी/40/2021-एमयूसी  
गणपूर्ति

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

## आदेश

(सितम्बर, 2021 के 15 वें दिन पारित)

राष्ट्रीय औद्योगिक कारिडोर विकास निगम लिमिटेड (एनआईसीडीसीएल) [पूर्व में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम (डीएमआईसीडीसीएल) के रूप में ख्यात] ने अपने 14 जुलाई 2021 के अपने पत्र के द्वारा एनएलडीएसएल के तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2. यहाँ यह स्मरण कराया जाता है कि डीएमआईसीडीसीएल द्वारा जनवरी, 2019 में प्रस्तुत किये गए प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 24 जुलाई, 2019 के अपने आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा डीएमआईसीडीसीएल के प्रस्ताव को सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित सभी कंटेनरों (पोतांतरण और तटीय के सिवाय) के लिए एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिये 155/- रु. की राशि प्रति कंटेनर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) एक वर्ष की अवधि के लिए उगाहे जाने तथा एक वर्ष की समाप्ति के पश्चात एमयूसी के रूप में 165/- रु प्रति कंटेनर और एक वर्ष की अवधि के लिए उगाहे जाने का अनुमोदन किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 21 अगस्त, 2019 के राजपत्र संख्या 297 में अधिसूचित हुआ था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी हुआ था।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, एनआईसीडीसीएल ने 14 जुलाई, 2021 के अपने पत्र के द्वारा एनआईसीडीसीएल के तार्किक डाटा बैंक (एलडीबी) के एमयूसी के संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एनआईसीडीसीएल ने 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के वर्षों के लिए 170/-रु. के एक समान एमयूसी का प्रस्ताव किया है।

3.2. एनआईसीडीसीएल द्वारा 14 जुलाई, 2021 के अपने पत्र में निम्नलिखित निवेदन किये हैं:-

- (i). सभी महापत्तनों पर एमयूसी की उगाही के लिए 24 जुलाई, 2020 का प्राधिकरण का मौजूदा आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी 4 सितंबर, 2021 को समाप्त हो जायेगा।
- (ii). उक्त के अनुसरण में, भारत में सभी महापत्तनों के लिए वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के लिए एमयूसी के नवीकरण का व्यापारिक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।
- (iii). सभी तीनों वर्षों के लिए, अर्थात् वि.व. 2021-22, वि.व. 2022-23 और वि.व. 2023-24, 170/-रु. का एक समान प्रस्ताव किया जा रहा है।
- (iv). प्राधिकरण को एनएलडीएसएल के तार्किक डाटा बैंक (एलडीबी) परियोजना के अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के संशोधन के प्रस्ताव को सुविचार का अनुमोदित करने का अनुरोध किया जाता है।

3.3. एनआईसीडीसीएल के 14 जुलाई, 2021 के प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं का सार नीचे दिया जाता है:-

- (i). कंटेनर परिवहन आपूर्ति की पूरी श्रृंखला पर अपेक्षित निगरानी और पारदर्शिता रखने के लिए सरकार द्वारा समग्र संव्यवहार लागत को कम करने के प्रयोजन से, सरकार ने एनआईसीडीसी संभरण डाटा बैंक "(एनएलडीएसएल), (पूर्व में डीएमआईसीडीसी संभरण डाटा सेवा के नाम से ख्यात) नामक एक विशेष प्रयोजन वाहन का गठन किया जिसे राष्ट्रीय औद्योगिक कारिडोर विकास कार्यान्वयन न्यास (एनआईसीडीआईटी) और जापानी आईटी, एनईसी निगम संभालेंगे ताकि भारतीय संभरण उद्योग में आईसीटी शक्ति प्रदान की जा सके और विभिन्न प्रक्रियाओं को शामिल किया जा सके तथा दक्षता प्राप्त करने की ओर कदम उठाये जा सकें।

- (ii). एनएलडीएसएल की एनडीबी व्यवस्था निर्यात आयात (एक्जिम) कंटेनर की पत्तन टर्मिनल से अंतर्देशीय डिपो (आईसीडी)/कंटेनर भाटक केंद्र (सीएफएस) तक और टॉल-प्लाजाओं तक दृष्टिगोचर कराती है तथा मार्गावरोधों का समाधान करके प्रक्रियाओं को सरल व कारगर बनाकर व्यापार को विभिन्न विश्लेषणों से अवगत कराती है। दृष्टव्यता एलडीबी पोर्टल [www.ldb.co.in](http://www.ldb.co.in) तथा “एनएलडीएस-एलडीबी” मोबाइल एप पर प्रदान की जाती है।
- (iii). इस परियोजना का कार्यान्वयन पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय, रेल मंत्रालय तथा अन्य सरकारी और निजी हितधारकों के सहयोग से किया जाता है।
- (iv). यह निर्यातकों और आयातकों की लागत और समय किफायती बना कर “व्यापार में सुगमता” को संवर्धित करने के लिए है। एलडीबी ट्रेकिंग सेवा जहावरलाल नेहरू पत्तन टर्मिनल (जेएनपीटी), भारत के सबसे बड़े कंटेनर प्रहस्तन पत्तन टर्मिनल पर जुलाई 2016 में आरंभ की गई थी और इसने जेएनपीटी के चार पत्तन टर्मिनलों पर अपनी सेवाएं देना आरंभ किया।
- (v). इस प्राधिकरण ने 13 फरवरी 2015 के सकारण आदेश के साथ पठित अपने 29 अक्टूबर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी, जो भारत के राजपत्र में 14 नवम्बर, 2014 के राजपत्र संख्या 326 में अधिसूचित हुआ था, के द्वारा जेएनपीटी के प्रस्ताव पर जेएनपीटी स्थित टर्मिनलों पर 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 अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही का अनुमोदन किया था। 01 अप्रैल, 2018 से भारत मुम्बई कंटेनर टर्मिनल (बीएमसीटी) नामक एक नये टर्मिनल को भी जेएनपीटी के टर्मिनलों में जोड़ दिया गया है।
- (vi). इस परियोजना को मई 2017 में अन्य पश्चिमी पत्तनों नामतः अदानी पत्तन, मुंद्रा और हजीरा पत्तन, सूरत तक भी बढ़ा दिया गया जिसके अंतर्गत मुंद्रा सहित 4 टर्मिनल और हजीरा स्थित 1 टर्मिनल को लाया गया।
- (vii). इन पत्तनों की सफलता के आधार पर, एलडीबी परियोजना को भारत में अन्य सभी महापत्तनों में भी कार्यान्वित करने की जरूरत महसूस की गई। नवंबर, 2018 में एलडीबी को दक्षिणी और पूर्वी भारत के सभी महापत्तनों तक बढ़ा दिया गया। नवंबर, 2020 में पीपावाव पत्तन टर्मिनल को भी इस व्यवस्था के अंतर्गत लाया गया।
- (viii). पूरे भारत वर्ष में परिचालन के लिये, 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 जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के समान दर अर्थात् 145/-रु + जीएसटी, पर सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित 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 परिचालित टर्मिनलों को लागू एक कॉमन आदेश जारी करने का निर्देश दिया।
- (ix). इस प्राधिकरण ने 8 जून, 2018 को एक कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी/46/2018-एमयूसी, भारत के राजपत्र में 3 जुलाई, 2018 के राजपत्र संख्या 248 में अधिसूचित, के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित टर्मिनलों के दरमानों में एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रदान की जाने वाली एलडीबी सेवा के लिए प्रति कंटेनर 145/-रु + ग्राह्य करों पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही के लिए एक उपबंध अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन किया।

- (x). अब पूरे भारत वर्ष के पत्तन टर्मिनलों को इसके अंतर्गत लाया जा चुका है और हम भारत के 100% एक्जिम कंटेनर प्रमात्रा को प्रहस्त करते हैं। हमने प्राधिकरण द्वारा दिये गए समर्थन से +33 मिलियन एक्जिम कंटेनरों को विजिबिलिटी सेवा प्रदान की है।
- (xi). भारत में जिन अन्य पत्तनों पर एलडीबी सेवाओं का विस्तार किया गया है उनमें दीनदयाल पत्तन, न्यू मंगलोर पत्तन, कोचीन पत्तन, चेन्नई, पत्तन के दो टर्मिनल, विशाखापट्टणम पत्तन, कट्टूपल्ली पत्तन, कोलकाता पत्तन के 2 टर्मिनल, वीओ चिदम्बरनार पत्तन के 2 टर्मिनल, कृष्णापत्तनम पत्तन शामिल हैं। दिसंबर, 2017 में, एनआईसीडीएल ने अपनी एलडीबी सेवा का परिचालन पूरे भारत वर्ष में लागू करने की घोषणा की। एलडीबी सेवाएं भारत के अन्य पत्तनों के लिए भी बढ़ा दी गईं जिनमें मरगुगाव पत्तन का 1 टर्मिनल परादीप पत्तन का 1 टर्मिनल, कामराजर पत्तन का एक टर्मिनल तथा मुंबई पत्तन का एक टर्मिनल शामिल हैं।
- (xii). प्राधिकरण ने भारत के राजपत्र में 07 मार्च, 2019 को अधिसूचित, 26 फरवरी, 2019 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/46/2018-एमयूसी के द्वारा एमयूसी की उगाही की तत्समय लागू दर की वैधता का 31 मार्च, 2019 से आगे तीन महीने की अवधि के लिए यानी 01 अप्रैल, 2019 से 30 जून, 2019 तक विस्तार किया था। तदोपरांत, 25 जून, 2019 को प्राधिकरण ने 145/-रु. प्रति कंटेनर की दर से एमयूसी की उगाही की वैधता का विस्तार 30 सितंबर, 2019 तक किया।
- (xiii). तत्पश्चात्, प्राधिकरण ने भारत के राजपत्र में 21 अगस्त, 2019 को राजपत्र संख्या 297 में अधिसूचित 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा एनआईसीडीसीएल के प्रस्ताव के आधार पर कलेंडर वर्ष 2019-20 के लिए 155/-रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2020-21 के लिए 165/-रु. प्रति कंटेनर की दर से सभी महापत्तनों और उनमें परिचालित बीओटी टर्मिनलों के लिए एमयूसी की उगाही का अनुमोदन किया।
- (xiv). एलडीबी परियोजना द्वारा प्रदान किये जा रहे लाभ इस प्रकार हैं:-
- (क). पश्चिमी गलियारे में समग्र कंटेनर प्रहस्तन निष्पादन, आयात और निर्यात दोनों चक्रों के लिए ही, क्रमशः 3% और 1% सुधार हुआ है। दक्षिणी गलियारे में निर्यात चक्र में 9.3% का सुधार हुआ है। जबकि आयात चक्र में 10.5% की गिरावट आई है।
- (ख). सीएफएस में कंटेनर प्रहस्तन में पश्चिमी गलियारे में 3.7%, दक्षिणी गलियारे में 15% और पूर्वी गलियारे में 7% का सुधार हुआ है।
- (ग). आईसीडी में कंटेनर प्रहस्तन में पश्चिमी गलियारे में 2.7% का सुधार हुआ है।
- (xv). एनआईसीडीसीएल द्वारा संभरण क्षेत्र में प्रौद्योगिकी सुधार के लिए उठाये गए कदमों में एलडीबी परियोजना के नए और चल रहे आईटी पहल प्रयास इस प्रकार हैं—
- (क). एलडीबी व्यवस्था को बढ़ाने के लिए नई प्रौद्योगिकी को अपनाया और इसे आंतर-परिचालन योग्य तीव्र, अधिक स्टीक बनाना और अत्यधिक महत्वपूर्ण यह है कि अनुपालन की चुनौतियों का समाधान करना है।
- (ख). ई-सील: “व्यापार में सुगमता” के अंतर्गत निर्यात को सुकर बनाने के लिए निर्यातकों को अब आरएफआईडी ई-सील का प्रयोग करते हुए अनुमोदित आधार वाक्य के साथ कंटेनर को स्वतः सील करने की अनुमति दी जाती है। उद्देश्य यह है कि निर्यातकों की संव्यवहार लागतों को घटाने के साथ-साथ परिवहन के समय को कम करना है।

- (ग). एलडीबी का पीसीएस 1x के साथ एकीकृत करना जिसके द्वारा पूरी जानकारी प्राप्त करने की क्रवरेज को बढ़ाने तथा आपूर्ति चेन में अड़चनों का पता लगाना है। परियोजना से प्रभावी योजना बनाने समन्वय करने तथा व्यापार प्रक्रियाओं को सुकर बनाने के लिए सभी हितधारकों को एक एकल मंच पर लाकर उपलब्ध सूचना प्रदान कर भारत की संव्यवहार लागत को कम करने में सहायता मिलेगी।
- (घ). एलडीबी को स्वीकृति, दस्तावेज और प्रक्रिया प्रवाह की जानकारी प्रदान करने में सक्षम बनाने के लिए आईसीडी/सीएफएस डाटा प्रणालियों से एकीकरण। इसके अतिरिक्त, समानांतर चल रहे अन्य पहले प्रयास इस प्रकार है:-
- (ङ). देश भर में संभरण सेवाओं को उन्नत करने के लिए स्वीकृत संभरण तंत्र का निर्माण करने के विभिन्न मंचों पर सृजित सूचना को समाकलित करने का एकसमान संभरण एकीकृत मंच (यूएलआईपी) का विकास करना।
- (च). यूएलआईपी को इस प्रकार बनाया गया है कि इससे दक्षता बढ़ेगी तथा पारदर्शी मंच बनाकर भारत में संभरण लागत कम होगी जो सभी हितधारकों को प्रक्रमण अवधि सूचना प्रदान की जा सके और सभी असममित सूचना को हटाया जा सकता है। यह मंच डाटा विश्लेषण का और स्मार्ट रूटिंग के लिए एआई उपयोग करेगा तथा भारत में संभरण लागत को कम करने के लिए नौ-परिवहन का पूर्वानुमान लगाया जा सकेगा।
- (xvi). एनआईसीडीसीएल द्वारा एलडीबी के प्रयोक्ताओं के अनुभवों को बढ़ाना चाहता है और उसे प्राप्त करने के लिए, इसे नई प्रौद्योगिकियों को अपनाया जाना बहुप्रयोगी मंचों का एकीकरण इस प्रकार किया जाना कि इससे दीर्घ काल में दृष्टव्यता, सटीकता में सुधार लाया जा सके और साथ ही परिचालन लागतों में कमी भी आयेगी। लेकिन, अभिनव प्रौद्योगिकी के समर्थन के लिए, यह आत्यावश्यक है कि उसके लिए कुछ अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ेगी।
- (xvii). इसे ध्यान में रखते हुए, एमयूसी में प्रथम वर्ष के लिए 5/-रु. बढ़ाये जाने का प्रस्ताव है और तत्पश्चात् शेष 2 वर्षों के लिए 170/-रु. प्रति कंटेनर पर स्थिर रखा जायेगा, और इस प्रकार व्यापार को उन लागत बचतों का लाभ उन्हें पास किया जायेगा जो अभिनव प्रौद्योगिकी के द्वारा तथा विभिन्न मंचों के एकीकरण से प्राप्त होंगे। विभिन्न मंचों के एकीकरण से अधिकतम क्रवरेज सुनिश्चित होगी और व्यापार को पूरी जानकारी प्रदान की जायेगी इससे उनकी परिचालन दक्षता में सुधार लाया जा सकेगा।

3.4. एनआईसीडीसीएल के प्रस्ताव में एलडीबी सेवा का कार्य प्रवाह, परियोजना की वर्तमान स्थिति और विभिन्न पत्तनों, सेज, सीएफएस और टॉल प्लाजाओं में इसकी क्रवरेज तथा कंटेनर ट्रैकिंग के लिए एलडीबी के बारे में संक्षिप्त सूचना शामिल है। एनआईसीडीसीएल प्रस्ताव में संभरण और आपूर्ति चेन क्षेत्र पर कोविड के प्रभाव तथा लॉक डाउन के दौरान मानवशक्ति के साथ एलडीबी के प्रचालनों के बारे में संक्षिप्त सूचना भी दी गई है।

3.5. प्रस्ताव में दी गई एलडीबी परियोजना के वित्तीय सारांश नीचे दिये जा रहे हैं:-

विवरण	31 मार्च, 2020 को	31 मार्च, 2019 को	31 मार्च, 2018 को
<b>I. इक्विटी व देयताएं</b>			
1. शेयरधारक निधि			
(क) शेयर पूंजी	8,03,96,000	8,03,96,000	8,03,96,000
(ख) रिजर्व व अतिरेक	21,14,29,472	6,25,11,115	(5,28,71,556)

2. अप्रचलित देयताएं			
(क) दीर्घकालीन उधार	-	6,75,00,000	12,75,00,000
(ख) आस्थगित कर देयता			70,90,038
<b>3. चालू देयताएं</b>			
(क). व्यापार संदेय			
(i) सूक्ष्म उद्यमों और लघु उद्यमों को कुल बकाया संदेय	1,87,53,279	2,09,13,869	4,23,13,762
(ii). सूक्ष्म उद्यमों और लघु उद्यमों को छोड़कर अन्य लेनदारों का कुल बकाया संदेय	70,03,51,512	43,16,79,473	16,10,86,501
(ख) अन्य चालू देयताएं	3,82,33,003	2,20,88,146	93,05,854
(ग) अल्पकालीन प्रावधान	7,91,031	56,22,935	-
<b>योग</b>	<b>1,04,99,84,297</b>	<b>69,07,11,538</b>	<b>37,57,20,599</b>
<b>II. आस्तियां</b>			
(1) अप्रचलित आस्तियां			
(क). स्थायी आस्तियां			
(i) मूर्त आस्तियां	8,84,613	71,98,692	5,47,22,924
(ii) अमूर्त आस्तियां	4,36,38,658	6,47,83,406	5,68,74,167
(ख) दीर्घकालीन ऋण और अग्रिम	4,36,78,388	(12,18,307)	98,72,978
(2) चालू आस्तियां			
(क) मालसूची	1,16,26,504	1,35,43,868	16,90,884
(ख) व्यापार प्राप्तव्य	42,82,73,147	15,39,68,799	10,16,23,859
(ग) रोकड़ व रोकड़ समान	44,90,52,292	32,25,74,404	7,49,61,585
(घ) अन्य चालू आस्तियां	7,28,00,695	12,98,60,676	7,59,74,202
<b>योग</b>	<b>1,04,99,54,297</b>	<b>69,07,11,538</b>	<b>37,57,20,599</b>

3.6. एनआईसीडीसीएल ने अपने प्रस्ताव में आगामी तीन वित्तीय वर्षों अर्थात् 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के लिए आकलनों के आधार पर लागत विवरण प्रस्तुत किया है। प्रस्ताव में दिया गया लागत विवरण नीचे दिया जा रहा है:-

	वर्ष	वि.व. 2021-22	वि.व. 2022-23	वि.व. 2023-24	योग
प्रत्यक्ष लागत - एमडीओएम	प्रचालन के महीने	12	12	12	
	एमयूसी से राजस्व (क)	979.49	1,018.67	1,059.41	3,057.57

	एलडीबी पैकेज लाइसेंस	23.8	23.8	23.8	71.40
	एलडीबी पैकेज लाइसेंस समर्थन	22.19	22.19	22.19	66.57
	आरएफआईडी साधन विकास	22.14	22.14	22.14	66.42
	आरएफआईडी साधन समर्थन	48.42	48.42	48.42	145.26
	फास्ट टैग एकीकरण और समर्थन	17.8	17.8	17.8	53.40
	फास्ट टैग हैल्प डैस्क	11.87	11.87	11.87	35.61
	सीओएलए सहित कुल हैल्प डैस्क लागत	64.29	67.5	70.87	202.66
	कुल हास्टिंग प्रभार	30.81	32.35	33.96	97.12
	सीओएलए के साथ कुल परियोजना प्रबंधन लागत	81.1	85.16	89.42	255.68
	यात्रा की कुल लागत	5.43	5.7	5.98	17.11
	संचार लागत + आरएफआईडी के लिए आकस्मिकता व्यय	32.57	34.2	35.91	102.68
प्रत्यक्षलागत – आरडीसीएफ	कुल क्योसक लागत	2.95	2.95	2.95	8.85
	क्योसक की कुल विद्युत लागत	1.48	1.48	1.48	4.44
	आरएफआईडी संस्थापन + हार्डवेयर जैसे यूपीएस, खम्बे, केबल, पंखारहित पीसीएस की आवर्ती लागत	18.53	26.61	35.06	80.20
	आरएफआईडी संचालन + अनुरक्षण	258.06	232.3	245.18	735.54
हार्डवेयर+ एफओआईएस	आरएफआईडी टैग लागत	100.02	104.02	108.18	312.22
	आरएफआईडी रीडर लागत	61.26	61.26	61.26	183.78
	एकीकृत लागत	59	59	59	177.00
	विद्युत व्यय	2.66	2.66	2.66	7.98
	<b>योग प्रत्यक्ष लागत (ख)</b>	<b>864.38</b>	<b>861.41</b>	<b>898.13</b>	<b>2623.92</b>
सकल लाभ	सकल लाभ (ग)	115.11	157.26	161.28	433.65
	सकल लाभ (%)	11.75%	15.44%	15.22%	14.18%
एसजीए व्यय	स्टाफ का वेतन	26.55	29.21	32.13	87.89
	बाजार कार्यकलापों की कुल लागत	17.7	19.47	21.42	58.59
	यात्रा की कुल लागत	3.54	3.89	4.28	11.71
	कुल लेखापरीक्षा प्रभार	0.59	0.65	0.71	1.95

	कार्यालय का किराया	4.72	5.19	5.71	15.62
	अन्य विविध व्यय	23.6	25.96	28.56	78.12
	योग एसजीए व्यय (घ)	76.7	84.37	92.81	253.88
प्रचालन लाभ	प्रचालन लाभ (रु)	38.41	72.89	68.47	179.77
	प्रचालन लाभ (%)	3.92%	7.16%	6.46%	5.88%

(i). 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 एचएडीओओपी 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।
अन्य मंचों के साथ एकीकरण	बेहतर कवरेज और अधिक अर्थपूर्ण अंतर्दृष्टि विश्लेषण प्रदान करने के लिये, यह अत्यावश्यक है कि एलडीबी सिस्टम को अन्य मंचों के साथ जोड़ा जाये। अन्य मंचों के साथ एकीकरण, समर्थन, अनुरक्षण और उसके दैनिक परिचालनों की लागत शामिल होती है।
हैल्पडैस्क	एक सूचना और सहायक दल जो आंकड़ा संग्रहण और एलडीबी सेवा की समस्याओं का टेलीफोन, बातचीत (चैट) ई-मेल आदि द्वारा समाधान करेगा।
हास्टिंग सेवा	अवसंरचना स्रोत और सेवाएं लेना। प्रचालन प्रणाली, डाटाबेस अथा अन्य सेवा जैसे (जे बांस, 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 की 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।



- (ii). 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 में 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।

- (iii). हार्डवेयर 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 भाडा 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।

- (iv). एसजीए व्यय: इसमें एनआईसीडीसीएल के बिक्रय लागत समान्य और प्रशासनिक व्यय शामिल है।
- (v). अवसंरचना में दोनों ही आवश्यक निवेश पहले ही कर दिये गए हैं और एनआईसीडीसीएल द्वारा चल रहे परिचालन निष्पादित किये जा रहे हैं जो पत्तन टर्मिनल परिचालको के लिये बाह्य हैं। इसलिये निवेश की वसूली करना पत्तन टर्मिनल परिचालकों का विशेषाधिकार नहीं है।
- (vi). परिणामस्वरूप, प्रत्येक 3 वर्ष में सभी संबंधित हितधारकों को प्रस्ताव को स्वीकार करना होगा और किसी एक पक्ष द्वारा अस्वीकार किये जाने पर परियोजना वित्तीय रूप से अव्यवहार्य हो सकती है।

3.7. उपरोक्त के मद्देनज़र, एनआईसीडीसीएल ने पोत परिवहन मंत्रालय और प्राधिकरण को अनुरोध किया कि एनएलएसडीएल के उक्त प्रस्ताव पर सुविचार करके वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के लिए 170/-रु. की एमयूसी दर अधिसूचित करें।

4.1. एनआईसीडीसीएल के प्रस्ताव की पावती हमारे 20 जुलाई, 2021 के पत्र के द्वारा दी गई थी। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनआईसीडीसीएल के प्रस्ताव की एक प्रति सभी महापत्तन न्यासों और महापत्तन न्यासों में कंटेनर प्रहस्तन करने वाले सभी बीओटी परिचालकों तथा सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 27 जुलाई, 2021 के पत्र के द्वारा उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। कुछेक प्रयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को फीड बैक सूचना के तौर पर एनआईसीडीसीएल को भेज दिया गया। एनआईसीडीसीएल ने अपने 18 अगस्त, 2021 के ई-मेल के द्वारा इन टिप्पणियों पर अपना प्रत्युत्तर दिया।

4.2. चेन्नई पत्तन (सीएचपीटी) ने 29 जुलाई, 2021 के अपने पत्र के द्वारा संसूचित किया कि एनआईसीडीसीएल एक सेवा प्रदाता है और लाभार्थी कंटेनर प्रहस्तन करने वाले बीओटी परिचालक और प्रयोक्ता हैं, जबकि एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रदान की जा रही एलडीबी सेवाओं पर पत्तन का कोई दायित्व नहीं है। अतः सीएचपीटी ने एनआईसीडीसीएल द्वारा यथा प्रस्तावित एमयूसी के संशोधन पर टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की।

5.1. 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा एमयूसी निर्धारण के दौरान वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2019-20 और 2020-21 के दौरान 155/-रु. प्रति कंटेनर और 165/-रु. प्रति कंटेनर का एमयूसी निर्धारित किया गया था। उक्त आदेश में, यह बताया गया था कि 155/-रु. प्रति कंटेनर और 165/-रु. प्रति कंटेनर की दरों की समीक्षा की जायेगी। इसके आधार पर, बाद के प्रशुल्क चक्र के लिए एमयूसी निर्धारित की जायेगी। अतः वर्ष 2019-20 और 2020-21 के वास्तविकों की समीक्षा की आवश्यकता को देखते हुए और वर्ष 2019-20 के लिए एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रस्तुत लेखापरीक्षित लेखाओं/वित्तीय विवरण महापत्तनों तथा उनमें परिचालित निजी टर्मिनलों के साथ-साथ गैर-महापत्तनों पर उगाहे जा रहे एमयूसी राजस्व/व्यय को 29 जुलाई, 2021 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया कि वे आय, व्यय, यातायात और आस्तियों तथा दायित्वों का महापत्तनों और गैर-महापत्तनों का क्रमशः वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिए वर्ष वार ब्यौरा प्रस्तुत करें।

5.2. तदनुसार, एनआईसीडीसीएल ने 18 अगस्त, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा वर्ष 2019-20 के आय, व्यय और यातायात का वर्ष वार ब्यौरा तथा वर्ष 2020-21 के अंतरिम विवरण प्रस्तुत किया। साथ ही, यह भी संसूचित किया कि, एनआईसीडीसी तार्किक डाटा सेवा लिमिटेड (एनएलडीएसएल) के वित्तीय विवरण सभी महापत्तनों और छोटे पत्तनों के अलग-अलग वित्तीय विवरणों के आधार पर तैयार किये गए हैं। इसके अतिरिक्त, एनआईसीएल ने कंपनी की आस्तियों और देयताओं की समीक्षा के लिए समेकित लेखाओं पर सुविचार करने का अनुरोध किया क्योंकि एनएलडीएसएल भौगोलिक विभाजन के अनुसार एक एकल व्यापार करता है और इसलिए लेखांकन मानक (एएस-17) द्वारा निर्धारित प्राथमिक और मध्यम सैगमेंट प्रकटन की सैगमेंट रिपोर्टिंग अपेक्षाएं उन पर लागू नहीं होती।

5.3. वर्ष 2019-20 और 2020-21 की आय, व्यय, यातायात का वर्ष-वार ब्यौरा नीचे दिया जा रहा है:-

(i). वर्ष 2019-20 (लेखापरीक्षित) की आय, व्यय और यातायात –

विवरण	महापत्तन	लघुपत्तन	योग
कंटेनर प्रमात्रा	59,25,413	36,33,095	95,58,508
	(राशि रु. में)		
राजस्व			
परिचालन से राजस्व	84,72,87,952	49,62,25,191	1,34,35,13,143

अन्य आय	-	-	2,34,46,103
कुल आय	<b>84,72,87,952</b>	<b>49,62,25,191</b>	<b>1,11,39,30,895</b>
<b>व्यय</b>			
प्रत्यक्ष व्यय	82,67,78,306	28,71,52,590	1,11,39,30,895
कर्मचारी हितलाभ व्यय	67,13,925	41,14,987	1,08,28,912
वित्तीय लागत	34,07,993	20,88,770	54,96,763
मूल्यहास	1,66,98,574	57,99,667	2,24,98,241
अन्य व्यय	1,52,26,013	93,32,072	2,45,58,085
कुल व्यय	<b>86,88,24,811</b>	<b>30,84,88,086</b>	<b>1,17,73,12,896</b>
कर पूर्व लाभ	<b>-2,15,36,859</b>	<b>18,77,37,105</b>	<b>18,96,46,350</b>

(ii). वर्ष 2020-21 (अंतरिम) की आय, व्यय और यातायात -

विवरण	महापत्तन	लघुपत्तन	योग
कंटेनर प्रमात्रा	55,81,754	38,98,153	94,79,907
	(राशि रु. में)		
राजस्व			
परिचालन से राजस्व	85,76,27,436	56,86,69,761	1,42,62,97,197
अन्य आय	-	-	1,50,91,523
कुल आय	<b>85,76,27,436</b>	<b>56,86,69,761</b>	<b>1,44,13,88,720</b>
<b>व्यय</b>			
प्रत्यक्ष व्यय	84,39,15,345	29,98,45,889	1,14,37,61,234
कर्मचारी हितलाभ व्यय	1,05,37,413	73,22,609	1,78,60,022
मूल्यहास	1,60,55,609	57,04,610	2,17,60,219
अन्य व्यय	1,00,55,958	69,88,039	1,70,43,997
कुल व्यय	<b>88,05,64,325</b>	<b>31,98,61,147</b>	<b>1,20,04,25,472</b>
कर पूर्व लाभ	<b>-2,29,36,889</b>	<b>34,88,08,614</b>	<b>24,09,63,248</b>

6. कोविड-19 महामारी को देखते हुए और तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल, 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020-समन्वय के द्वारा वर्चुअल बैठकों आयोजित करने के निर्देशों के अनुसार, संदर्भाधीन मामले में वीडियों कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से 11 अगस्त, 2021 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में एनआईसीडीसीएल ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में महापत्तों और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।
7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दी गयी टिप्पणियों और तर्कों का सार संबंधित पक्षों को पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।
8. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:
- राष्ट्रीय औद्योगिक कारिडोर विकास निगम लिमिटेड (एनएलडीएसएल) (पूर्व में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कारिडोर विकास निगम लिमिटेड के रूप में ख्यात) (डीएमआईसीडीसीएल) ने एनआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा सेवा लिमिटेड नामक एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) का गठन किया है। यह राष्ट्रीय औद्योगिक गलियारा विकास कार्यान्वयन न्यास और जापान के एनईसी कॉर्पोरेशन का एक एसपीवी है। एनएलडीएसएल का तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) आपूर्ति श्रृंखला की विभिन्न एजेंसियों के पास उपलब्ध सूचना को विस्तृत वास्तविक समय सूचना और आरएफआईडी प्रौद्योगिकी का प्रयोग करते हुए आपूर्ति श्रृंखला में कंटेनर मूवमेंट की दृश्यता को एकीकृत करके एक खिड़की में उपलब्ध कराता है और इस प्रकार सम्पूर्ण कंटेनर संभरण अवागमन को सुकर बनाता है। 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी में यह पहले ही बताया जा चुका है कि एनएलडीएसएल द्वारा प्रदान की जा रही 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। चूंकि, सभी महापत्तन न्यास और उनमें परिचालित बीओटी प्रचालक इस प्राधिकरण के विनियामक शासन के अंतर्गत आते हैं इसलिए, अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों (एमयूसी) का प्रशुल्क निर्धारण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाता है।
  - इस प्राधिकरण ने पिछली बार जुलाई, 2019 के अपने आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा एमयूसी का अनुमोदन किया था। उक्त आदेश के द्वारा एमयूसी दो वर्ष की अवधि के लिये निर्धारित किये गये थे। सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित निजी टर्मिनलों के लिये पहले वर्ष 155/- रु. प्रति कंटेनर (पोतांतरण और तटीय के सिवाय) की दर निर्धारित की गयी थी। यह दर 05 सितम्बर, 2019 से प्रभावी हुई थी। एक वर्ष की समाप्ति के पश्चात एमयूसी की दर 165/- रु प्रति कंटेनर निर्धारित की गयी थी। चूंकि जुलाई, 2019 के आदेश में निर्धारित एमयूसी दर की वैधता 04 सितम्बर, 2021 को समाप्त हो रही है, इसलिये एनएलडीएसएल ने जुलाई, 2021 में विषयक प्रस्ताव दायर करते हुए वर्ष 2021-22 से 2023-24 तक के लिये सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित निजी टर्मिनलों के लिये एमयूसी की एक समान दर 170/- रु. प्रति कंटेनर की उगाही का अनुमोदन चाहा है।
  - यह विचारणीय है कि महापत्तनों में प्रशुल्क निर्धारण प्रशुल्क नीति 2018 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं से शासित होती हैं। महापत्तन न्यासों पर लागू प्रशुल्क नीति 2018 ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मॉडल अपनाया है। जहां एआरआर पिछले तीन वर्ष के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार व्यय का औसत और नियोजित पूंजी पर 16% का प्रतिफल है। इसी प्रकार, महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी परिचालकों के संबंध में, जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 द्वारा शासित होते थे, अब प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 द्वारा शासित होते हैं। यह दिशानिर्देश भी एआरआर मॉडल को अपनाते हैं। एनआईसीडीसीएल न तो महापत्तन न्यासों की श्रेणी में आता है और न ही बीओटी टर्मिनल की। लेकिन,

24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी में बताए गए कारणों से एनआईसीडीसीएल के लिए एमयूसी का निर्धारण एआरआर मॉडल के अनुसार किया जाता है।

- (iv). एआरआर तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार व्यय का औसत और वह प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 अथवा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.1 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों जमा नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल के अधीन होता है।
- (v). इस संबंध में, यह स्मरण कराया जाता है कि 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा पिछले निर्धारण के दौरान वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2019-20 और 2020-21 के दौरान उगाहे जाने के लिए तब 155/-रु. प्रति कंटेनर और 165/-रु. प्रति कंटेनर का निर्धारण किया गया था। उक्त आदेश में, यह बताया गया था कि एनआईसीडीसीएल द्वारा वर्ष 2019-20 और 2020-21 के दौरान यथानिर्धारित 155/-रु. प्रति कंटेनर की समीक्षा की जायेगी और तब आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए एमयूसी निर्धारित किया जायेगा। अतः वर्ष 2019-20 और 2020-21 के वास्तविकों की समीक्षा करना आवश्यक है तदनुसार एनआईसीडीसीएल ने वर्ष 2019-20 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे और वर्ष 2020-21 के अंतरिम वार्षिक लेखे उपलब्ध कराये हैं।

एनआईसीडीसीएल द्वारा यथाप्रस्तुत वार्षिक लेखाओं से पता चलता है कि उन्होंने महापत्तनों और लघुपत्तनों दोनों के परिचालनों को संयुक्त रूप से लेखबद्ध किया है। चूंकि एमयूसी का निर्धारण महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी टर्मिनल के लिए किया जाता है, हमारे अनुरोध पर, एनआईसीडीसीएल ने वर्ष 2019-20 और 2020-21 के आंकड़ों को पृथक करके प्रस्तुत किया और डीएमआईसीडीसी के परिचालनों के महापत्तनों और लघु पत्तनों के वित्तीय आंकड़े अलग-अलग दर्शाये।

फिर भी, एनआईसीडीसीएल ने समेकित लेखाओं, को सुविचार में लेने का अनुरोध किया क्योंकि वे एक एकल व्यापार और भौगोलिक सैगमेंट में काम करते हैं और कि लेखांकन मानक (एएस)-17 में निर्धारित सैगमेंट प्रकटन उन पर लागू नहीं होते। इस संबंध में यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित निजी टर्मिनलों के महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण करने का अधिदेश प्राप्त है। लघु महापत्तनों का प्रभार निर्धारण इस प्राधिकरण के विनियामक ढांचे से इतर है। इसी संदर्भ में, एनआईसीडीसीएल से महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी परिचालकों की वित्तीय स्थिति भेजने का अनुरोध किया गया था।

- (vi). इस प्राधिकरण के जुलाई 2019 के पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार यथानिर्धारित दर वर्ष 2019-20 के लिए 155/-रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2020-21 के लिए 165/-रु. प्रति कंटेनर की दर से एनआईसीडीसीएल द्वारा महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी टर्मिनलों को प्रदान की जा रही एलडीबी सेवाओं के वित्तीय परिणाम क्रमशः 2.15 करोड़ रु. और 2.29 करोड़ रु. का परिचालन घाटा दर्शा रहे हैं। यह विचार करने योग्य है कि उक्त परिचालन घाटा नियोजित पूंजी पर 16% अनुमत प्रतिफल से पहले है, जैसा कि प्रशुल्क नीति 2018 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में संकल्पित है। दूसरे शब्दों में एनआईसीडीसीएल द्वारा वर्ष 2019-20 के लिए 155/- रु. प्रति कंटेनर और अब उगाही जा रहे 165/-रु. प्रति कंटेनर की वर्तमान दर को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए जारी रखना उपयुक्त नहीं है। इसके अतिरिक्त, एनआईसीडीसीएल द्वारा वर्ष 2021-22 से 2023-24 के दौरान 170/-रु. प्रति कंटेनर की प्रस्तावित दर पर आकलित आय और उक्त 3 वर्ष के आकलित व्यय को सुविचार में लेते हुए, एनआईसीडीसीएल नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल प्राप्त करने का आकलन नहीं किया है। अतः एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में मैरिट प्रतीत होता है।

- (vii). जैसा एनआईसीडीसीएल ने बताया है कि एलडीबी सेवा भारत-जापान भागीदारी परियोजनाओं में से एक है, जिसे इस परियोजना का कार्यान्वयन पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय, रेल मंत्रालय तथा अन्य सरकारी और निजी हितधारकों के सहयोग से

किया जाता है। एलडीबी परियोजना की उपयोगिता को देखते हुए और पूर्ववर्ती पैराओं में की गई विवेचना के आधार पर यह प्राधिकरण एनआईसीडीसीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 170/- रु. प्रति कंटेनर से एमयूसी को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

इसके अतिरिक्त, जुलाई, 2019 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह संसूचित किया गया था कि 155 रु./- प्रति कंटेनर और 165 रु./ प्रति कंटेनर की दर की समीक्षा की जाएगी और प्रशुल्क को आगामी तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए नियत किया जाएगा। उक्त स्थिति को देखते हुए, एनआईसीडीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, आगामी तीन वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के लिए 170/-रु. प्रति कंटेनर की दर निर्धारित की जाती है।

बाद में, 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के वास्तविकों के आधार पर, अब अनुमोदित 170/-रु. प्रति कंटेनर की दर की समीक्षा की जायेगी और तत्समय समीक्षित दर को अगले तीन वर्ष के प्रशुल्क चक्र के लिए लागू किया जायेगा।

- (viii). कुछ प्रयोक्ता संगठनों, मानत: तुतिकरण शिप एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए) और फैडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट ऑरगेनाइजेशन (एफआईओ), ने एमयूसी की उगाही पर ही अपनी आपत्ति व्यक्त की है। विशेष रूप से यह आपत्ति एनआईसीडीसीएल से किसी रिपोर्ट अथवा विश्लेषण प्राप्त न होने पर है।

इस संबंध में यह बताया जाता है कि वर्ष 2019-20 के लिए 155/-रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2020-21 के लिए 165/-रु. प्रति कंटेनर की उगाही के आधार पर, वित्तीय स्थिति घाटे की ओर है, जैसी पहले चर्चा की गई है। इसलिए, एमयूसी की वृद्धि करने में मैरिट पाया गया है, जैसा एनआईसीडीसीएल ने प्रस्ताव किया है। यह भी कि, जैसा जुलाई 2019 में एमयूसी की पिछली समीक्षा के दौरान, एनआईसीडीसीएल ने पहले ही सूचित किया था, एलडीबी परियोजना एक दीर्घ सगर्भता अवधि की है जिसे स्वस्थप्रद परिणाम दर्शाने में कम से कम 10 वर्ष लगेंगे।

जहां तक एनआईसीडीसीएल से किसी रिपोर्ट अथवा विश्लेषण के प्राप्त न होने का संबंध है, एनआईसीडीसीएल ने यह संसूचित किया है कि यह विभिन्न निष्पादन प्रतिमानों पर रिपोर्टें जैनरेट करता है जिन्हें उनकी वेबसाइट पर देखा/ से डाउनलोड किया जा सकता है। फिर भी उसने विभिन्न प्रयोक्ता संघों को रिपोर्टें उपलब्ध कराने पर सहमति जताई है। एनआईसीडीसीएल को नियमित रूप से विभिन्न हितधारकों के साथ वार्ता करने की सलाह दी जाती है ताकि उनकी चिंताओं का समाधान हो सके।

- (ix). प्रचलित प्रथा के अनुसार, कुल एमयूसी का 5% महापत्तनों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों को एमयूसी एकत्र करने के डाटा प्रहस्तन प्रभार के लिए अदा किया जाता है। प्रचलित प्रथा जारी रहेगी।
- (x). 24 जुलाई 2019 के आदेश द्वारा अनुमोदित एमयूसी 04 सितंबर, 2021 तक वैध है। जब तक यह आदेश राजपत्र में अधिसूचित और प्रभावी होगा उस समय अक्टूबर, 2021 के आस-पास का समय होगा। ऐसी स्थिति में, वर्तमान दरमान की वैधता को 05 सितंबर, 2021 से संशोधित एमयूसी के प्रभावित होने तक विस्तारित समझा जाये।

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

- (i). सभी महापत्तनों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों से अनिवार्य प्रयोक्ता प्राभार के रूप में 170/- रु. प्रति कंटेनर की उगाही।
- (ii). 170/- रु. प्रति कंटेनर की उगाही पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर प्रभावी होगी और यह तीन वर्ष के लिए वैध रहेगी। तत्पश्चात, दिया गया

अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जाएगा जब तक कि उसमें इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

- (iii). प्रशुल्क 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 170/- रु. की राशि प्रति कंटेनर एनआईसीडीसीएल द्वारा प्रदत्त तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) सेवा के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार(एमयूसी) तीन वर्ष की अवधि के लिए उगाही जाएगी। तत्पश्चात्, दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसमें विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।”
- (iv). निर्धारित 170/- रु प्रति कंटेनर का एमयूसी अधिकतम स्तर है। एनआईसीडीसीएल द्वारा अधिकृत किये जाने पर, महापत्तन न्यास और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनल कम दरों पर उगाही कर सकते हैं।
- (v). एमयूसी के भुगतान के प्रति प्रयोक्ताओं को पत्तनों से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता तक कंटेनरों की आवाजाही की ट्रेकिंग और पर्यवलोकन की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी।
- (vi). एनआईसीडीसीएल द्वारा कुल एमयूसी का 5% महापत्तनों और उनमें प्रचालित बीओटी टर्मिनलों को एमयूसी एकत्र करने के लिए अदा किया जाएगा।
- (vii). बीओटी टर्मिनलों द्वारा एकत्र किए गए एमयूसी पर बीओटी टर्मिनल पत्तन न्यासों को कोई रायल्टी/राजस्व हिस्से का भुगतान नहीं किया जाएगा।
- (viii). 170/-रु. प्रति कंटेनर की दर की समीक्षा की जाएगी और ऐसी समीक्षाकृत दर को आगामी तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए नियत किया जाएगा।

9.2. एनआईसीडीसीएल को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) माडल को अपनाते हुए वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के वास्तविकों के आधार पर एमयूसी की दरों की समीक्षा के लिये दरों की समाप्ति से कम-से-कम 2 महीने पहले अगले प्रशुल्क चक्र के लिये एमयूसी नियत करने का प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी जाती है।

9.3. 165/- रु. प्रति कंटेनर की मौजूदा एमयूसी दर की वैधता को 04 सितम्बर, 2021 के आगे सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित निजी टर्मिनलों में 170/- रु. प्रति कंटेनर का संशोधित एमयूसी प्रभावी होने की तारीख तक विस्तारित समझा जाये एलडीबी सेवाओं ।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
[विज्ञापन-III/4/असा./278/2021-22]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 17th September, 2021

**No. TAMP/40/2021-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 National Industrial Corridor Development Corporation Limited (formerly known as Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Limited) for revision of Mandatory User Charge (MUC) relating to the Logistic Data Bank (LDB) project, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/40/2021-MUC.**

**QUORUM**

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

**ORDER**

(Passed on this 15<sup>th</sup> day of September 2021)

The National Industrial Corridor Development Corporation Limited (NICDCL) [formerly known as Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Limited (DMICDCL)] vide its letter dated 14 July 2021 has submitted a proposal for revision of Mandatory User Charge (MUC) of NLDSL's Logistic Data Bank (LDB) project.

2. It may be recalled that based on the proposal of DMICDCL submitted in January 2019, this Authority vide its Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has approved the proposal of the DMICDCL to levy an amount of ` 155/- per container on all containers (except transshipment and coastal) handled at all the Major Port Trusts and BOT terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service rendered by NICDCL, for a period of one year thereon. On completion of one year thereafter, ` 165/- per container was approved to be levied as MUC for the next period of one year. The said order was notified in the Gazette of India on 21 August 2019 vide Gazette No.297. The order has come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the said Order in the Gazette of India.

3.1 In this backdrop, the NICDCL, vide its letter dated 14 July 2021 has submitted a proposal for renewal of MUC of NICDCL's Logistic Data Bank (LDB). The NICDCL has proposed an uniform MUC of ` 170/- for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24.

3.2. The submissions made by NICDCL in its letter dated 14 July 2021 are as follows:

- (i). The current TAMP order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 for levying MUC across all the Major Ports will expire on 4 September 2021.
- (ii). In pursuance of the same, the business proposal for renewal of MUC across all Major Ports in India for the financial years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 is being submitted.
- (iii). The MUC has been proposed at ` 170/- uniformly for all the three years i.e. FY 2021-22, FY 2022-23 and FY 2023-24.
- (iv). TAMP is requested to consider and approve the proposal for revision of the Mandatory User Charges (MUC) of NLDSL's Logistic Data Bank (LDB) project.

3.3. The main highlights of the NICDCL proposal dated 14 July 2021 are summarized below:

- (i). 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, the government formed "NICDC Logistics Data Services Ltd "(NLDSL), (formerly known as DMICDC Logistics Data Services) a special purpose vehicle represented by National Industrial Corridor Development Implementation Trust (NICDIT) and Japanese IT major, NEC Corporation, to leverage ICT in the Indian Logistics Industry, inculcate best practices across the various processes and work towards bringing in efficiency.
- (ii). NLDSL's 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](http://www.ldb.co.in) and mobile application named "NLDS-LDB".



- (iii). The Project has been implemented with the co-operation of Ministry of Shipping, Road Transport & Highways, Ministry of Commerce & Industry, Ministry of Railways and other Government and Private stakeholders.
- (iv). To promote “Ease of doing business” by cutting cost and time for exporters and importers, LDB Container tracking service was launched in July 2016 at India’s largest container handling Port terminals of Jawaharlal Nehru Port Terminal (JNPT), and started rendering its services to the four port terminals at JNPT.
- (v). TAMP has through its Order No. TAMP/49/2014-JNPT dated 29 October 2014, which was notified in the Gazette of India on 14 November 2014 vide Gazette No.328, read with its speaking order dated 13 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. From 01 April 2018, a new Port terminal named Bharat Mumbai Container Terminal (“BMCT”) has also been added amongst the JNPT terminals.
- (vi). The same project was extended to other western ports namely Adani Port, Mundra and Hazira Port, Surat covering 4 terminals at Mundra and 1 terminal at Hazira in May 2017.
- (vii). Basis the success at these ports, the need was felt to implement LDB project across all major ports in India. In November 2018, LDB was expanded at all major port terminals of southern and eastern India. In November 2020, Pipavav port terminal was covered.
- (viii). 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 terminals 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 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.
- (ix). TAMP through its common Order No. TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018, which was notified in the Gazette of India on 3 July 2018 vide Gazette No.248, directed for levy of Mandatory User Charge (MUC) i.e. ` 145/- + applicable taxes per container towards the LDB services to be rendered by NICDCL.
- (x). Now, pan India port terminals have been covered and we are handling 100% of India’s EXIM container volume. We have provided visibility to over 33 million+ EXIM containers with kind support extended by TAMP.
- (xi). LDB services were extended to the other ports in India that includes Deendayal Port, New Mangalore Port, Cochin Port, 2 terminals of Chennai Port, Visakhapatnam Port, Kattupalli Port, 2 terminals of Kolkata Port, 2 terminals of VO Chidambaranar Port, Krishnapatnam Port. In Dec 2017, NICDCL announced the launch of the Pan-India operation of its LDB Service. LDB services has also been extended to the other ports in India that includes 1 terminal of Mormugao Port, 1 terminal of Paradip Port, 1 terminal of Kamarajar Port, 1 terminal of Mumbai Port.
- (xii). TAMP has through its Order No. TAMP/46/2018-MUC dated 26 February 2019, which was notified in the Gazette of India on 07 March 2019, extended the validity of the then prevailing tariff for levy of MUC for a period of three months beyond 31 March 2019 i.e. from 01 April 2019 to 30 June 2019. Subsequently, on 25 June 2019, TAMP issued an order extending the validity of the existing tariff towards levy of MUC i.e. ` 145/- per container till 30th September 2019.
- (xiii). Thereafter, TAMP has through its Order No. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, which was notified in the Gazette of India on 21 August 2019 vide Gazette No.297, approved the proposal of NICDCL for levy of MUC of ` 155/- per container in the calendar year 2019-20, ` 165/- per container in the calendar year 2020-21 across all the major ports and BOT terminals operating thereat.
- (xiv). The benefits delivered by LDB project is as follows -
- (a). The overall container handling performance in Western corridor in both import and export cycle has improved by 3% and 1% respectively. In Southern corridor, export cycle has improved by 9.3%, whereas in import cycle, performance has deteriorated by 10.5%

- (b). The Container handling at CFS has improved by 3.7% in Western corridor and 15% in Southern Corridor and in Eastern corridor by 7%.
- (c). The Container handling at ICD has improved by 2.7% in Western corridor.
- (xv). Steps taken by NICDCL towards technology enablement in the logistics sector, project LDB has been proposed with following new and ongoing IT initiatives –
- (a). Adoption of new technologies for scaling-up the LDB system and make it inter-operable, faster, more accurate and most importantly address the challenge of compliance.
- (b). E-SEAL: To facilitate exports under the “Ease of Doing Business”, Exporters are now allowed to self-seal the container at an approved premise using RFID E-seal. The objective is to reduce transaction costs of exporters as well as to reduce the time of transportation.
- (c). Integration of LDB with PCS 1x to facilitate enhance coverage to assess the insights and identify bottlenecks in the supply chain. This project will help in reducing India’s transaction cost by bringing in information available with various stakeholders on a single platform to help the trade in effective planning, coordination and streamlining of business processes.
- (d). Integration with ICD/ CFS Data Systems to enable LDB to provide the visibility of Compliance, Document and Process flow. In addition to this the other initiatives going-on in parallel includes:
- (e). Development of Unified Logistics Integrated platform (ULIP) for integration of information generated at various platforms to build the integrated logistics model to uplift the logistics services across the country.
- (f). ULIP is designed in such a way that it will enhance efficiency and reduce cost of logistics in India by creating a transparent platform that can provide real time information to all the stakeholders and remove all asymmetric information. The platform will utilize Data Analytics and AI for Smart routing and forecasting of shipments to bring down the cost of logistics in India.
- (xvi). NICDCL seeks to enhance the experience of users of LDB and to achieve the same, it would have to evaluate and adopt newer technologies, integration with multiple platforms that in certain ways can improve visibility, accuracy and also reduce operational costs in long run. However, to support the tech refresh, it is imperative that there would be certain additional cost incurred to support the same.
- (xvii). In view of the same, MUC is proposed to be increased by ` 5/- for the first year and then will be kept constant at ` 170/- per container for the rest 2 years, thereby passing the benefit of the cost saving to the trade which would be achieved through tech refresh and integration with various platforms. Integration with multiple platform would ensure maximum coverage and more insightful information to the Trade to improve their operational efficiency.

3.4. The proposal of NICDCL contains workflow of LDB service, current status of the project and its coverage among the various Ports, SEZ, CFS and toll plazas and brief information about LDB for container tracking. The NICDCL proposal also contains information about impact of Covid on logistic and supply chain sector and operations of LDB during lockdown with man power.

3.5. The summary of Financial of LDB project, provided in the proposal is given below:

Particulars	As at 31 March 2020	As at 31 March 2019	As at 31 March 2018
<b>II. EQUITY AND LIABILITIES</b>			
<b>1.Shareholder’s funds</b>			
(a) Share Capital	8,03,96,000	8,03,96,000	8,03,96,000
(b) Reserve & Surplus	21,14,29,472	6,25,11,115	(5,28,71,556)
<b>2. Non- Current Liabilities</b>			

(a). Long Term Borrowings	-	6,75,00,000	12,75,00,000
(b). Deferred Tax Liabilities			70,90,038
<b>3.Current Liabilities</b>			
(a). Trade Payables			
(i) Total outstanding dues of micro enterprise and small enterprise	1,87,53,279	2,09,13,869	4,23,13,762
(ii).Total outstanding dues of creditors other than micro enterprises and small enterprises	70,03,51,512	43,16,79,473	16,10,86,501
b) Other Current Liabilities	3,82,33,003	2,20,88,146	93,05,854
c) Short Term provision	7,91,031	56,22,935	-
<b>TOTAL</b>	<b>1,04,99,84,297</b>	<b>69,07,11,538</b>	<b>37,57,20,599</b>
<b>II. ASSETS</b>			
(1) Non-Current Assets			
(a). Fixed Assets			
(i) Tangible Assets	8,84,613	71,98,692	5,47,22,924
(ii) Intangible Assets	4,36,38,658	6,47,83,406	5,68,74,167
(c) Long-Term Loans and Advances	4,36,78,388	(12,18,307)	98,72,978
<b>(2). Current Assets</b>			
(a) Inventories	1,16,26,504	1,35,43,868	16,90,884
(b) Trade Receivables	42,82,73,147	15,39,68,799	10,16,23,859
(c) Cash and Cash Equivalents	44,90,52,292	32,25,74,404	7,49,61,585
(d) Other Current Assets	7,28,00,695	12,98,60,676	7,59,74,202
<b>TOTAL</b>	<b>1,04,99,54,297</b>	<b>69,07,11,538</b>	<b>37,57,20,599</b>

3.6. The NICDCL in its proposal has furnished the cost statement and the basis of assumptions considered in the preparation of the proposal of LDB services for the next three financial years i.e. 2021-22, 2022-23 and 2023-24. The cost statement as provided in the proposal is given below.

	Years	FY 2021-22	FY 2022-23	FY 2023-24	Total
<b>Direct Cost MDOM</b>	Months of Operations	12	12	12	
	Revenue Revenue from MUC (A)	979.49	1,018.67	1,059.41	3,057.57
	LDB Package License	23.8	23.8	23.8	71.40
	LDB Package license support	22.19	22.19	22.19	66.57
	RFID Solution development	22.14	22.14	22.14	66.42
	RFID Solution Support	48.42	48.42	48.42	145.26
	Fast Tag Integration & Support	17.8	17.8	17.8	53.40
	Fast Tag Helpdesk	11.87	11.87	11.87	35.61
	Total Helpdesk cost with COLA	64.29	67.5	70.87	202.66
	Total Hosting Charges	30.81	32.35	33.96	97.12
	Total Project Management Cost with COLA	81.1	85.16	89.42	255.68
	Total Cost of Travel	5.43	5.7	5.98	17.11
	Communication cost + Contingency for RFID	32.57	34.2	35.91	102.68
<b>Direct Cost-RDCF</b>	<b>Total KIOSK Cost</b>	2.95	2.95	2.95	8.85
	Total Elec. Cost for deployment of KIOSK	1.48	1.48	1.48	4.44
	RFID Installation +Recurring Cost of Hardware like UPS , Poles, Cables, Fanless PCS	18.53	26.61	35.06	80.20
	RFID Operations + Maintenance	258.06	232.3	245.18	735.54
<b>Hardware + FOIS</b>	RFID Tag Cost	100.02	104.02	108.18	312.22
	RFID Reader Cost	61.26	61.26	61.26	183.78
	Integration Cost	59	59	59	177.00
	Electricity Expense	2.66	2.66	2.66	7.98
	Total Direct Cost (B)	864.38	861.41	898.13	2623.92
<b>Gross Profit</b>	<b>Gross Profit (C)</b>	115.11	157.26	161.28	433.65
	<b>Gross Profit (%)</b>	11.75%	15.44%	15.22%	14.18%
<b>SGA</b>	Staff Salaries	26.55	29.21	32.13	87.89

<b>Expenses</b>	Total cost of Marketing Activities	17.7	19.47	21.42	58.59
	Total cost of Travel	3.54	3.89	4.28	11.71
	Total Audit charges	0.59	0.65	0.71	1.95
	Office Rental	4.72	5.19	5.71	15.62
	Other Miscellaneous Expenses	23.6	25.96	28.56	78.12
	Total SGA Expenses (D)	76.7	84.37	92.81	253.88
<b>Operating Profit</b>	Operating Profit ( E )	38.41	72.89	68.47	179.77
	Operating Profit ( % )	3.92%	7.16%	6.46%	5.88%

(i). **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 an 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.
Integration with other platforms	To provide better coverage and more meaningful and insightful analytics, it is imperative to integrate LDB system with other platforms. The integration with other platform entails the cost of integration, support, maintenance and day to-day operations for the same
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%.

(ii). **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.

(iii). **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.

- (iv) SGA Expenses: It contains the cost of Selling, General and Administration Expenses of the NICDCL.
- (v) Both the necessary investment in the infrastructure has already been made and the on-going operation is performed by NICDCL which is external to the Port Terminal Operators. Hence, the recovery of the investments will not be the prerogative of the Port Terminal Operators.
- (vi) 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.

3.7. In view of the above, the NICDCL has requested Ministry of Shipping and TAMP to take a considerate view of the said proposal of NLSDL and notify the MUC rate of `170 for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24.

4.1. The proposal of NICDCL was acknowledged vide letter dated 20 July 2021. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the NICDCL proposal was forwarded to all Major Port Trusts, BOT Operators handling containers at Major Port Trusts and relevant users/ user bodies, for their comments, vide letter dated 27 July 2021. In this regard, some of the users have furnished their comments. The comments of the users/ user associations have been forwarded to the NICDCL as feedback information. The NICDCL has responded vide its email dated 18 August 2021.

4.2. The Chennai Port Trust (CHPT) vide its letter dated 29 July 2021 has conveyed that NICDCL is a service provider and the beneficiaries are BOT operators handling containers and their users, whereas the port has no liability over the LDB services rendered by NICDCL. Hence, the CHPT has not offered comments on revision of MUC as proposed by NICDCL.

5.1. During the fixation of MUC vide Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, the MUC of ` 155/- per container and ` 165/- per container was then determined to be levied during the years 2019-20 and 2020-21, based on the actuals for the years 2017-18 and 2018-19. In the said Order, it was indicated that the rates of ` 155/- per container and ` 165/- per container shall be reviewed, and based on which the MUC would be fixed for the subsequent tariff cycle. Thus, with a need to review the actuals for the years 2019-20 and 2020-21 and given that the audited accounts/ financial statement furnished by NICDCL for the year 2019-20 reflects the consolidated position of revenue/ expenses towards levy of MUC at both Major Ports & private terminals operating thereat as well as at the non-Major ports, the NICDCL was requested vide letter dated 29 July 2021 to furnish year-wise breakup of income, expenditure, traffic and assets and liabilities for both Major Ports and at the non-Major ports separately, each for the years 2019-20 and 2020-21 respectively.

5.2. Accordingly, the NICDCL vide its email dated 18 August 2020 has furnished yearwise breakup of income, expenditure, traffic for the year 2019-20 and provisional statement for the year 2020-21. Simultaneously, it has also conveyed that, the financial statement of NICDC Logistics Data Services Limited (NLDSL) is prepared on consolidated basis covering all Major and Minor Ports, as there is no statutory requirement for preparing the financial statements separately for Major and Minor Ports. Further, the NICDCL has requested to consider the consolidated accounts for reviewing the assets and liabilities of the company as NLDSL operates in a single business and geographical segment and therefore, the segment reporting requirements for primary and secondary segment disclosures prescribed by Accounting Standards (AS-17) are not applicable.

5.3. The year-wise breakup of income, expenditure, traffic for the years 2019-20 and 2020-21 is given below:

- (i) Income, Expenses and Traffic for the year 2019-20 (audited) –

Particulars	Major Ports	Minor Ports	Total
Container Volume	59,25,413	36,33,095	95,58,508
	(amount in `)		
Revenue			

Revenue from Operations	84,72,87,952	49,62,25,191	1,34,35,13,143
Other Income	-	-	2,34,46,103
Total Income	<b>84,72,87,952</b>	<b>49,62,25,191</b>	<b>1,11,39,30,895</b>
<b>Expenses</b>			
Direct Expenses	82,67,78,306	28,71,52,590	1,11,39,30,895
Employee Benefit Expenses	67,13,925	41,14,987	1,08,28,912
Finance Cost	34,07,993	20,88,770	54,96,763
Depreciation	1,66,98,574	57,99,667	2,24,98,241
Other Expenses	1,52,26,013	93,32,072	2,45,58,085
Total Expenses	<b>86,88,24,811</b>	<b>30,84,88,086</b>	<b>1,17,73,12,896</b>
<b>Profit before Tax</b>	<b>-2,15,36,859</b>	<b>18,77,37,105</b>	<b>18,96,46,350</b>

(ii). Income, Expenses and Traffic for the year 2020-21 (provisional) –

Particulars	Major Ports	Minor Ports	Total
<b>Container Volume</b>	55,81,754	38,98,153	94,79,907
(amount in ` )			
<b>Revenue</b>			
Revenue from Operations	85,76,27,436	56,86,69,761	1,42,62,97,197
Other Income	-	-	1,50,91,523
Total Income	<b>85,76,27,436</b>	<b>56,86,69,761</b>	<b>1,44,13,88,720</b>
<b>Expenses</b>			
Direct Expenses	84,39,15,345	29,98,45,889	1,14,37,61,234
Employee Benefit Expenses	1,05,37,413	73,22,609	1,78,60,022
Depreciation	1,60,55,609	57,04,610	2,17,60,219
Other Expenses	1,00,55,958	69,88,039	1,70,43,997
Total Expenses	<b>88,05,64,325</b>	<b>31,98,61,147</b>	<b>1,20,04,25,472</b>
<b>Profit before Tax</b>	<b>-2,29,36,889</b>	<b>34,88,08,614</b>	<b>24,09,63,248</b>

6. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing in this case was held on 11 August 2021 through Video Conferencing. The NICDCL made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the Major Port Trusts and the users/ user organisation bodies have made their submissions.

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

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

- (i). The National Industrial Corridor Development Corporation Limited (NICDCL) [formerly known as Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Limited (DMICDCL)], has formed a Special Purpose Vehicle (SPV) titled as NICDC Logistics Data Services Limited (NLDSL). It is a SPV of National Industrial Corridor Development Implementation Trust and NEC Corporation of Japan. The NLDSL'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 entire container logistics 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. In this connection, as already brought out in the Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, given that the service rendered by the NLDSL to the Container falls under Section 48(1) (e) [any other service in respect of vessels, passengers or goods] of the Major Port Trusts Act, 1963, tariff for the said service is to be fixed by this Authority. Thus, the levy of Mandatory User Charge (MUC) across all the Major Port Trusts and private terminals operating thereat falls under the regulatory regime of this Authority.

- (ii). The MUC was last approved by this Authority vide its Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019. Vide the said Order, the MUC was fixed for a period of two years. For the first year, the rate was fixed at ` 155/- per container (except transshipment and coastal) handled at all the Major Port Trusts and BOT terminals operating thereat. This rate had come into effect from 05 September 2019. On completion of one year thereon, the MUC was fixed at ` 165/- per container. Given that the validity of the MUC fixed vide Order dated 24 July 2019 is expiring on 04 September 2021, the subject proposal has been filed by NICDCL in July 2021, seeking approval for the levy of a uniform MUC of ` 170/- per container across all the Major Port Trusts and all the BOT Terminals operating thereat, during the years 2021-22 to 2023-24.
- (iii). It is noteworthy that the tariff fixation in respect of Major Ports is governed by the stipulations contained in the Tariff Policy, 2018. The Tariff Policy, 2018, which is applicable in respect of the Major Port Trusts, follows Annual Revenue Requirement (ARR) model, where the ARR is the average of Expenditure as per the Audited Accounts of the last three years and Return at 16% on Capital Employed. Similarly, the tariff fixation in respect of BOT Terminals operating at the Major Port Trusts who were earlier governed by 2005 Tariff Guidelines is now governed by the Tariff Guidelines, 2019, which also follows ARR Model. The NICDCL neither falls under the category of Major Port Trusts nor BOT Terminals. However, for the reasons as brought out in the Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, the MUC for the NICDCL is being determined following the ARR Model.
- (iv). Annual Revenue Requirement (ARR) is the average of the sum of Actual Expenditure as per the Audited Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3), subject to certain exclusions as prescribed in the Clause 2.2. of the Tariff Policy, 2018 or clause 2.1 of Tariff Guidelines, 2019 plus 16% Return on Capital Employed.
- (v). In this regard, it is recalled that during the last fixation of MUC vide Order no. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, the MUC of ` 155/- per container and ` 165/- per container was then determined to be levied during the years 2019-20 and 2020-21, based on the actuals for the years 2017-18 and 2018-19. In the said Order, it was indicated that the rates of ` 155/- per container and ` 165/- per container as levied by NICDCL during the years 2019-20 and 2020-21 shall be reviewed and the MUC for the subsequent tariff cycle would be fixed. Thus, the actuals for the years 2019-20 and 2020-21 needs to be reviewed. Accordingly, the NICDCL has made available the Audited Annual Accounts for the year 2019-20 and the provisional Annual Accounts for the year 2020-21.

The Annual Accounts as furnished by the NICDCL were seen to capture the combined operations at both Major Ports and Non-Major Ports. Since the MUC is to be determined in respect of Major Port Trusts and BOT Terminals operating therein, at our request, the NICDCL has furnished the segregated figures for the years 2019-20 and 2020-21, reflecting the financials of the operations of DMICDC at Major Ports and Minor Ports, separately.

However, the NICDCL has requested to consider the consolidated accounts, as it operates in a single business and geographical segment and that the segment disclosures as prescribed by the Accounting Standards (AS) -17 are not applicable in respect of them. In this regard, it is to state that given that this Authority has the mandate as per the Major Port Trusts Act, 1963, to fix the tariff in respect of only Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat, the prescription of charges for non-Major Ports is beyond the regulatory framework of this Authority. It is in this context that the NICDCL was requested to furnish the financial position with respect of Major Port Trusts and BOT operators thereon.

- (vi). The segregated financial results relating to LDB services rendered by the NICDCL at the Major Port Trusts and BOT Terminals operating thereat at the rate of ` 155/- for the year 2019-20 and ` 165/- per container for the year 2020-21, as fixed vide the last tariff Order of July 2019, shows an operating deficit of ` 2.15 crores and ` 2.29 crores. It is noteworthy that the said operating deficit is even prior to allowing return @ 16% on the capital employed, as envisaged in both the Tariff Policy, 2018 as well as the Tariff Guidelines, 2019. In other words, the rate of ` 155/- per container levied during the year 2019-20 or ` 165/- per container being presently levied by the NICDCL does not appear to be sufficient to enable the NICDCL to render its operations. Therefore, it is not felt appropriate to continue with the existing rate of ` 165/- per container for the next tariff cycle. Further, even at the income estimated by the NICDCL based on the proposed rate of ` 170/- per container during the years 2021-22 to 2023-24 and considering the estimated expenditure for the

said three years, the NICDCL is not estimated to achieve 16% return on capital employed. As such, there appears to be merit in the proposal submitted by NICDCL.

- (vii). As stated by the NICDCL, LDB is one of the Indo Japanese Partnership Projects, which is being implemented with the cooperation of Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Railways, Ministry of Commerce and Industry and other Government stakeholders. Considering the utility of the LDB project and based on the reasoning as brought out in the preceding paragraph, this Authority is inclined to approve the MUC as proposed by the NICDCL at ` 170/- per container.

Further, in the last tariff Order of July 2019, it had been conveyed that 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. In view of the above position, the uniform rate of ` 170/- per container is prescribed for a period of three years viz., 2021-22, 2022-23 and 2023-24, as proposed by NICDCL.

Subsequently, based on the actuals for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24, the rate of ` 170/- per container approved now, may be reviewed and the said reviewed rate shall be made applicable for the subsequent three year tariff cycle.

- (viii). Some of the user associations viz., Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) and Federation of Indian Export Organisations (FIEO) have expressed their objection to the levy of the MUC. The objection is more particularly with regard to lack of receipt of any report or analysis from NICDCL.

In this regard, it is to state that based on the levy of ` 155/- per container for the year 2019-20 and ` 165/- per container for the year 2020-21, the financial position shows a deficit position, as brought out earlier. Therefore, there is found to be a merit to increase the MUC, as proposed by the NICDCL. Also, as already conveyed by the NICDCL during the last review of the MUC in July 2019, the LDB project has a long gestation period which will require at least 10 years to show healthy returns.

As regards, receipt of any report or analysis from NICDCL, NICDCL has conveyed that it generates reports on various performance parameters, which can be viewed/ downloaded from its website. However, it has also agreed to make the reports available to various user associations. The NICDCL is advised to interact with the various stakeholders at regular intervals, so as to address their concerns.

- (ix). As per the prevailing practice, 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. The prevailing practice may continue.
- (x). The MUC approved vide Order date 24 July 2019 is valid till 04 September 2021. By the time this Order is notified in the Gazette and comes into effect, it would be around October 2021. That being so, the validity of the existing SOR is deemed to have been extended from 05 September 2021 till the revised rate of MUC comes into effect.

9.1. 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 ` 170/- per container as Mandatory User Charge across all Major Ports and the BOT terminals operating thereat.
- (ii). The levy of ` 170/- per container shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall remain valid for a period of three years thereafter. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority.
- (iii). 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 ` 170/- per container will be levied on all containers (except transshipment 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 NICDCL for a period of three years. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. ”

- (iv). The MUC of `170/- per container prescribed is at ceiling level. The Major Port Trusts and the private terminals operating thereat can levy lower rates, if authorized by NICDCL.
- (v). 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.
- (vi). 5% of the total MUC shall be passed on by the NICDCL to the Major Port Trusts and the BOT Terminals operating thereat for collecting the MUC.
- (vii). No royalty/ revenue share is payable by the BOT Terminals operating thereat to the Port Trusts on the MUC collected by the BOT Terminals.
- (viii). The rate of ` 170/- per container shall be reviewed and the said reviewed rate shall be made applicable for the subsequent three year tariff cycle.

9.2. The DMICDC is advised to come up with a proposal for review of the MUC for the next tariff cycle, based on the actuals for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24, by following the Annual Revenue Requirement (ARR) Model, atleast 2 months prior to the expiry of the rates notified.

9.3. The existing MUC of ` 165/- per container is deemed to have been extended beyond 04 September 2021 till the date the revised MUC of ` 170/- per container comes into effect across all Major Port Trusts and private terminals operating thereat.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./278/2021-22]